Revision of the existing policy for the development of non-major ports / multi purpose jetties / Cargo Terminals (Ro-Ro services) on the coastline of State of Maharashtra.

Government Resolution
Home Department
Government Resolution No.PRT-0509/CR-231/Ports-1,
Mantralaya, Mumbai-400 032, Date : 20th August, 2010.

Read :

(1) Government Resolution No.JET-1095/CR-147/TRA-5, dated 15-03-1996.
(2) Government Resolution No.JET-05/2000/CR-32/Ports-2, dated 28-11-2000.
(3) Government Resolution No.JET-05/2000/CR-32/Ports-2, dated 28-11-2000 (Selection of developers for Dighi/Rewas Ports).
(4) Government Resolution No.JET-05/2002/CR-32/Ports-2, dated 24-04-2002.

I) **Preamble** :

The State of Maharashtra is bestowed with a coastline of 720 kms with 2 major and 48 non-major port limits. To attain speedy industrial development, it is important to have Greenfield ports, multipurpose jetties to boost import and export through waterways. Construction of multi-user port / multipurpose jetties with latest infrastructure facilities was considered essential. In order to achieve these objectives, Government had earlier declared a policy to develop 7 ports in the first phase through private sector participation on Build, Own, Operate, Share and Transfer (BOOST) basis under its resolutions No.JET-1095/CR-147/TRA-5 dated 15-03-1996 and subsequent

resolution No.JET-2000/CR-32/Ports-2 dated 28-11-2000. This policy was further revised to provide for additional incentives under Government Resolution No. JET-05/2002/CR-32/Ports-2 dated 24-04-2002. Development of Greenfield ports / multipurpose jetties / captive jetties was governed by these above mentioned resolutions.

2. A comprehensive review of these policies was taken by the Government in 2010. Detailed discussions were held with all the stake holders involved in the process of development of maritime activities. Existing policy frame work of other adjoining states like Gujarat, Karnataka, Andhra Pradesh, etc. was also examined. Based on these studies and extensive consultations, it was felt that the existing policy of the Government needs comprehensive changes to make it more dynamic, investor friendly with special focus on corporate social responsibilities. Accordingly, a revised policy framework was placed before the cabinet.

Government Resolution :

The cabinet in its meeting held on 24th June, 2010 has approved the new policy for promotion of Greenfield ports / multipurpose jetties / cargo terminals (Ro-Ro services) to be made effective with immediate effect. The broad outline is mentioned below and the details of the policy frame work is annexed.

(a) The port policy 2010 shall be applicable to the new Greenfield ports / Cargo projects (Ro-Ro Services) and multipurpose Jetties.

(b) The concessions under the policy 2010 shall also be applicable to the existing (where concession agreement have been executed) Greenfield port projects, cargo terminals (Ro-Ro services) and multipurpose jetties for their remaining works for a period of 8 years from the date of signing of an amended agreement to that effect. There will be no change in the period of concession in the original agreement, and the milestones under the original concession agreement shall remain as they were unless changed by the Government for appropriate reasons, from time to time.

(c) These concessions shall also be applicable to projects of multi purpose jetties / cargo terminals to be set up in future. However, Wharfage charges would be levied for cargo terminals (Ro-Ro services) and Multipurpose jetties in a different manner and shall be promulgated separately through a Notification. The procedure for selection of developers for the Multipurpose jetties and cargo terminals (Ro-Ro service) will be governed by existing Government Resolution No.JET-1303/CR-163/Ports-2 dated 19th August, 2005) and shall have the same concession period as mentioned in this resolution.

In case of any doubt regarding interpretation arises, the Marathi version of this resolution shall prevail as final.

This Government Resolution is issued according to the sanction accorded by the Cabinet in the meeting held on 24.06.2010.

By the order and in the name of Governor of Maharashtra.

(C. S. Sangitrao)
Secretary (Ports), Home Department
Government of Maharashtra.

ANNEXURE

Port Policy of Year 2010

1. **Procedure for selection of port developer (New Port Projects)** :

    (a) Expression of Interest (EoI) should be called for selection of port developer instead of directly taking the route of Memorandum of Understanding i.e. MoU.

    (b) Developer should be selected through a transparent process of bidding from financially capable and truely interested bidders in port development coming through EoI. The Standard Concession Document of the Central Government should also be referred for this purpose.

    (c) Specific upfront payment should be taken in advance from the successful bidder as a guarantee towards compliance of terms and conditions of the agreement and actual completion of port development works within the stipulated time frame.

    (d) If required response is not received from EoI, the Memorandum of Association route should be followed.

2. **Concession Period :**

    (a) The period of concession should not be limited for a period of 50 or 55 years but should form a part of the EoI selection criteria.

    (b) However, if the MoU route is adopted for development of new ports, then the concession period shall be 50 years

from the date of signing of the concession agreement as mentioned in the Government Resolution No. JET-05/2002/CR-32/PRT-2 dated 24-04-2002.

3. **Appointment of Conservator and Deputy Conservator of Ports.**

The Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board (MMB) is declared as Conservator of port and the port development company is declared as Deputy Conservator of Port for a particular port area.

4. **Land for Project** :

(a) **Government Land** :

Government land will be made available to port developer as per the approved Detailed Project Report (DPR) by the Maharashtra Maritime Board for a nominal lease rent of Rs.1/- per annum, for a concession period of 50 years to developer. However, prescribed amount to be fixed by the Government will be taken before hand from the developer.

(b) **Private Land** :

The developer will acquire private land as per the approved Detailed Project Report (DPR) by directly negotiating with the land owners **OR** acquisition could be done by MMB on the lines of Maharashtra Industrial Development Corporation. The powers of land acquisition have been bestowed with the Maharashtra Maritime Board for the purpose of acquiring land for port projects, multi purpose jetties, cargo terminals (Ro-Ro service). For this purpose, the Revenue Department should make necessary

amendments in the Land Acquisition Act authorising / declaring Maharashtra Maritime Board as Acquisition Authority. Necessary changes in the Maharashtra Maritime Board Act should also be made, accordingly by Maharashtra Maritime Board.

(c) **Inter-Tidal Zone (ITZ) Land**

As per the Clause 3.5.6 of the concession agreement, Inter-Tidal Zone (ITZ) Land is to be made available to the developer on payment of market value as fixed by Revenue and Forest Department in accordance with Government Resolution, Home Department, No.JET-302/CR-31/Ports-2 dated 27-02-2009 valuation would be fixed as per non-irrigated land abutting the said ITZ land. The acquired ITZ land should be used only for port and allied activities.

5. **Special Purpose Vehicle (SPV) – Equity Structure**

(a) Government participation in the SPV would be to the extent of 11%. This equity investment shall be made through amount realized after transfer of Government / ITZ land. The equity of developer would be to the extent of 89%.

(b) If the value of Government / ITZ land amount is less than 11% of equity value, then the remaining part would be paid by the Maharashtra Maritime Board or by way of lease rent due from the developer to the Maharashtra Maritime Board, after commencement of the date of operation till a period of 10 years.

(c) If the value of Government land is more than 11% of the paid up capital of the SPV company, the developer would make cash payment amounting to the part which is more than 11 percent to the Government.

6. **Lease rent of land and wharfage charges** :

(a) The port developer would be required to pay to Maharashtra Maritime Board wharfage charges @ Rs.4/- per ton after operations at a port commence and @ Rs.48/- per loaded TEU for container cargo during the first year from commencement of port operations.

(b) Thereafter, it will be increased by 20% every year based on the rate of preceding year for the next 15 years.

(c) If the developer fails to make payment in time, then 2% interest per month will be charged from the developer.

(d) From 16th year onwards the Government / Maharashtra Maritime Board will take necessary decision independently, considering the situation prevailing at that time and after discussions with developer. However, these rates will not be less than wharfage charges that would be applicable for next 15 years.

7. **Roads** :

The entire amount including all contingencies and escalation for construction of six lane/eight lane cement concrete roads from port boundary of six ports under development as well as new ports, to the nearest National / State Highways shall be made available by the developer. The preparation of plans / estimates for these roads and construction thereof, will be undertaken by Public Works Department (PWD). The plans and estimates for these roads will be prepared jointly by PWD and the developer. The cost will be recovered by the developer through toll after signing of concession agreement with the PWD. If required, the Government will make provision in the budget for Viability Gap Funding (VGF) or this amount could be adjusted against the wharfage charges that would be payable by the concerned port developer to the Maharashtra Maritime Board. However, the concerned port developer shall submit a proposal through Maharashtra Maritime Board to the Government for approval.

8-I. **Railway :**

Since the project is based on Public Private Participation (PPP) model, the entire responsibility for providing rail connectivity to Konkan Railway / Central Railway / Western Railway will rest with the developer.

(a) A Special Purpose Vehicle (SPV) company comprising of developer and Rail Vikas Nigam Ltd (RVNL) will be formed.

(b) RVNL, Ministry of Railways, Government of India will take lead role in this regard and repairs and maintenance will be looked after by RVNL. The expenditure incurred for this will be recovered from the accurals after commencement of railway line. Profit will be distributed among the concerned companies in their proportion of equity shares, in accordance with provision of company law.

(c) The concession agreement for rail connectivity will be signed for 30 years from operation of railway line. This railway line will be transferred by the developer / SPV to Ministry of Railways, Government of India after 30 years.

8-II Connectivity of Konkan Railway with Central Railway :

Approval is accorded by the State Government for construction of a railway line between -

(a) Vaibhavwadi to Kolhapur or Chiplun to Karhad or any other option as may be suggested by the Ministry of Railways for connecting Konkan Railway and Central Railway.

(b) Approval is accorded for sharing of cost between State Government and Central Government on 50:50 basis for construction. Accordingly, Central

Government will be requested for making available their 50% share and 38% out of 50% share of State Government will be borne by a SPV company. This SPV company will comprise of Mumbai Metropolitan Region Development Authority (MMRDA) / Maharashtra Industries Development Corporation (MIDC). Remaining 12% share will be made available through works under the Employment Guarantee Scheme.

9. **Granting of Industry status to Ports / Multipurpose jetties / Cargo terminals (Ro-Ro service) on the lines of Package Scheme of Incentives:**

Industry status has been granted to Greenfield Ports/ Multipurpose jetties / Cargo terminal (Ro-Ro service) projects and following concessions have been made applicable to them on the lines of Industries. In case of new projects, these concessions shall be applicable for a period of 8 years from the date of signing of the concession agreement. In case of existing Greenfield Ports / Multipurpose jetties / Cargo terminal (Ro-Ro service) projects, the concessions will be applicable as mentioned in succeeding Para No.14.

(i) **Exemption from payment of Royalty/ NA Charges**:

100% exemption shall be given from payment of royalty on minor minerals (Excavation of earth, sand, clay, silt, stones etc.) extracted and consumed for development

of port project, related constructions and also for road connectivity, rail connectivity, water supply, electricity supply, telecommunication and other related activities of port projects. Such exemption from payment of royalty on minor minerals will be applicable for future works and not for earlier works.

100% exemption shall be given from payment of Non-Agricultural Assessment charges (NA charges), in case change in land use is required for port projects and its related activities.

Both the above concessions are applicable for a period of 8 years from signing of Concession Agreement or Amended Concession Agreement. Revenue and Forest Department shall issue a notification in this regard.

(ii) **Exemption of payment of Electricity Duty**:

100% exemption shall be given from payment of electricity duty on consumption of electricity during construction of port development project.

Energy Department, Government of Maharashtra shall issue a notification in this regard.

(iii) **Exemption of payment of Stamp Duty:**

Exemption of payment of stamp duty in respect of Greenfield ports and multipurpose jetties / Cargo (Ro-Ro services) 100% exemption in stamp duty and registration charges on all instruments relating to development,

operation, maintenance and expansion of port projects including road connectivity, rail connectivity, water supply, electrical power supply, telecommunication and other related activities, shall be granted.

Exemption in payment of registration and stamp duty shall be granted in respect of those Government and private lands for which agreement is signed by MMB and the developer for Greenfield ports, Multipurpose jetties and cargo terminal (Ro-Ro service) projects.

Revenue and Forest Department shall issue a general notification in this regard.

(iv) **Mumbai Tenancy and Agricultural Land Act, 1948**:

Greenfield Port development, multipurpose jetties and cargo terminal (Ro-Ro service) projects are given status as "Industry" and therefore such projects shall be eligible to get permission for purchase of land of more than 10 Ha. under Mumbai Tenancy and Agricultural Land Act, 1948 (MTAL) [Section 63 1(A)]. The Revenue Department shall make necessary amendments to give such rights to Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board. The Maharashtra Maritime Board shall also make above amendment in Maharashtra Maritime Board Act, 1996.

10. **Declaration of Special Planning Authority**:

Maharashtra Maritime Board is declared as "Special Planning Authority" for development under the provision of section 40 of Maharashtra Regional and Town Planning Act, 1966.

The Urban Development Department shall issue notification in this regard.

The Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board is fully empowered to create necessary posts and provide pay, allowances, perks etc. in respect thereof.

Maharashtra Maritime Board shall make above amendment in Maharashtra Maritime Board Act, 1996.

11. **Right of Way through Government land** :

(a) Government approval is hereby accorded for free right of way through Government lands for facilitating water and electricity supply projects for Greenfield port development, multipurpose jetties, and cargo terminal (Ro-Ro services) projects.

(b) Private land, if required, shall be acquired with the assistance of Government. However, the developer will pay the cost for the same.

12. **Corporate Social Responsibility**:

(a) Allotment of 12 ½% land to landowner:

The developer shall allot 12 ½ % net developed land with minimum infrastructure facilities outside the port boundary, to those whose lands have been acquired for port development project. Necessary approval to the layout shall be obtained from the Maharashtra Maritime Board.

(b) **Job offer** :

Jobs will be offered to minimum one person of each family whose land is acquired for a project. Where, it is not possible to offer jobs, one time lumpsum amount shall be given as financial assistance. This will be decided in consultation with Maharashtra Maritime Board.

(c) **Passenger jetty for villagers**:

Developer shall construct a passenger jetty for the movement of villagers outside the port boundary at his cost.

(d) **Technical / Management training**:

Port related technical / management training shall be arranged in consultation with Indian Maritime Institute and Maharashtra Maritime Board for a duration of one / two years. Local students as well as students from fishing community shall be given priority in the same.

(e) **Compensation for fishermen**:

(i) The project affected people (PAP) from villages which are affected fully or partially by port development, should be rehabilitated at other place along with their means of livelihood. by the developer at his own cost.

(ii) As a consequence of dradging loss of catch of fish and change in fishing areas occur. The developers should compensate this financial loss as follows :-

He shall purchase and provide (a) new boats for deep sea fishing, (b) new nets and equipments for fishing.

The financial assistance required for the same should be given by the developer to the fishermen in consultation with the Central marine Fisheries Research Institute (CMFRI).

(iii) District committee shall be constituted in every coastal district to decide losses of fishermen and compensation thereof as below :-

(i) Collector – Chairman

(ii) Chief Executive Officer, Zilla Parishad- Member

(iii) Fisheries Officer from local Fisheries Commissioner's office- Member

(iv) Officer of Maharashtra Maritime Board- Member Secretary

(v) Police Superintendent- Member

(vi) Representative of port developer- Member

(vii) Representative of fisheries society registered with Government- Member.

(f) **Port Security**:

The entire responsibility of port security will rest upon the developer. The developer will reserve land for police station and undertake its construction in consultation with Police Department. The police station will be transferred free of cost to the Police Department. Police personnel shall be permitted to

enter into the port premises as per the provisions of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

13. **Single Window Scheme**:

A committee will be set up by the Ports department under the chairmanship of Hon'ble Chief Secretary to speed up the process of port development. Ports Department will issue necessary Government orders.

14. **Approval to Cargo terminal (Ro-Ro service) / multipurpose jetties on the lines of Greenfield ports and applicability of provisions of this policy :**

(a) The concessions under the above policy given to the new Greenfield ports shall also be applicable to future projects of cargo terminals (Ro-Ro services) and Multipurpose jetties, except levy of wharfage charges. The wharfage charges to be levied at cargo terminals (Ro-Ro services) and multipurpose jetties will be promulgated separately through notification. The procedure for selection of developers for multipurpose jetties and cargo terminals (Ro-Ro service) and their concession period will be governed by existing Government Resolution no. JET 1303/C.R. 163/Ports-2, dated 19th August 2005.

(b) The concessions under the above policy shall also be applicable to the existing (whose concession agreemnts has been executed) Greenfield port projects, cargo terminals (Ro-Ro services) and multipurpose jetties for their remaining works for a

period of 8 years from the date of signing of an Amended Agreement. There will be no change in the period of original concession agreement. The milestones under the original concession agreement shall remain as they were unless changed by Government for appropriate reasons.

15. **Concessions under port policies of 2000 and 2002**:

The provisions in the port policies under Government Resolution dated 28.11.2000 and Government Resolution dated 24.4.2002 shall continue to remain in force.

महाराष्ट्र राज्याच्या किनारपट्टीवरील लहान बंदरे / बहुउद्देशिय जेट्टी / कार्गो टर्मिनल्स (रो-रो सर्व्हीसेस) यांच्या विकासाच्या प्रचलित धोरणात सुधारणा करण्याबाबत.

शासन निर्णय
गृह विभाग

शासन निर्णय क्रमांक पीआरटी-०५०९ / प्र.क्र.२३१ / बंदरे - १
मंत्रालय, मुंबई : ४०० ०३२, दिनांक - २० ऑगस्ट, २०१०

वाचा :- (१) शासन निर्णय क्रमांक जेईटी-१०९५ / प्र.क्र.१४७ / परि-५, दि. १५.३.१९९६
(२) शासन निर्णय क्रमांक जेईटी-०५/२००० / प्र.क्र.३२ / बंदरे - २, दि.२८.११.२०००
(३)शासन निर्णय क्रमांक जेईटी-०५/२००० / प्र.क्र.३२ / बंदरे - २ , दि.२८.११.२०००
(दिघी / रेवस बंदराच्या विकासकांची निवड करणे बाबत)
(४) शासन निर्णय क्रमांक जेईटी-०५/२००२ / प्र.क्र.३२ / बंदरे-२, दि.२४.०४.२००२

प्रस्तावना :-

महाराष्ट्र राज्याला ७२० कि.मी. लांबीची किनारपट्टी लाभली असून त्यावर २ मोठी व ४८ लहान बंदरे आहेत. जलवाहतूकीच्या माध्यमातून आयात व निर्यातीला चालना देऊन जलदगतीने औद्योगिक विकास साधण्याच्या दृष्टीकोनातून ग्रीनफिल्ड बंदरे / बहुउद्देशिय जेट्टी यांच्या विकासाला अनन्यसाधारण महत्व असून, आधुनिक पायाभूत सुविधांसह बहुउद्देशिय बंदर / बहुउद्देशिय जेट्टी (Multiuser Port / Multipurpose Jetty) निर्माण करणे अत्यंत आवश्यक झाले आहे. यासाठी खाजगीकरणाच्या माध्यमातून पहिल्या टप्प्यात सात बंदरांचा विकास बांधा, मालकी, वापरा, सहभाग व हस्तांतरण (BOOST) या तत्वावर करण्याचा निर्णय (शासन निर्णय क्र. जेईटी-१०९५/प्र.क्र. १४७/परि-५, दि. १५.३.१९९६ आणि शासन निर्णय क्र. जेईटी-०५/२०००/ प्र.क्र.३२ /बंदरे-२, दि. २८.११.२०००) शासनाने घेतला आहे. या धोरणात पुन्हा सुधारणा करण्यात येऊन गृह विभाग निर्णय क्र.जेईटी-०५/२००२/प्र.क्र. ३२/बंदरे-२, दि. २४.४.२००२ अन्वये अधिक सवलती देण्यात आल्या. ग्रीनफिल्ड बंदरे / बहुउद्देशिय जेट्टी / कॅप्टीव्ह जेट्टी यांचा विकास उपरोक्त शासन निर्णयातील तरतुदींनुसार करण्यात येत होता.

२. सन २०१० मध्ये बंदर विकास धोरणाचा सर्वंकष आढावा शासनामार्फत घेण्यात आला. सागरी विकासकामात सहभागी असणा-या सर्व संबंधित घटकांबरोबर सखोल / परिपूर्ण चर्चा

करण्यात आली. गुजरात, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश इ. राज्यांमध्ये सध्या अस्तित्वात असलेले बंदर विकास धोरण तपासण्यात आले. सखोल अभ्यासाअंती आणि सल्लामसलतीअंती सध्या अस्तित्वात असलेले बंदर विकास धोरण अधिक गतीमान, गुंतवणूकदारांना अनुकुल करण्यासाठी आणि त्यामध्ये विकासकांवर कार्पोरेट सामाजिक जबाबदारी सोपविण्यासाठी बंदर विकास धोरणात बदल करणे आवश्यक असल्याचे स्पष्ट झाले. त्यानुसार नवीन बंदर विकास धोरण मंत्रीमंडळाच्या मान्यतेसाठी सादर करण्यात आले.

<u>शासन निर्णय</u> :-

महाराष्ट्र राज्याच्या किनारपट्टीवरील लहान बंदरे / बहुउद्देशिय जेट्टी / कार्गो टर्मिनल्स (रो-रो सर्व्हीसेस) यांच्या विकासाच्या प्रचलित धोरणात तात्काळ प्रभावाने सुधारणा करण्यासाठी दिनांक २४ जून, २०१० रोजी मंत्रीमंडळाची बैठक घेण्यात आली. सदर बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयांमधील ठळक मुद्दे खाली नमूद केले असून सविस्तर निर्णय या शासन निर्णयाच्या परिशिष्टामध्ये दर्शविण्यात आले आहेत.

(अ) सुधारीत बंदर विकास धोरण, २०१० हे नवीन ग्रीनफिल्ड बंदरे, बहुउद्देशिय जेट्टी, कार्गो प्रोजेक्टस (रो-रो सर्व्हीसेस) या प्रकल्पांकरीता लागू राहील.

(ब) सन २०१० मधील उपरोक्त धोरणांतर्गत सवलती ह्या अस्तित्वातील (सवलत करारनामा झालेल्या) ग्रीनफिल्ड बंदर प्रकल्पांकरीता आणि बहुउद्देशिय जेट्टी (Multipurpose Jetties), कार्गो टर्मिनल्स (रो-रो सर्व्हीसेस) यांना त्यांच्या उर्वरीत कामांसाठी सुधारीत करारनामा (Amended Agreement) स्वाक्षांकित केल्याच्या दिनांकापासून ८ वर्षांच्या कालावधीकरीता लागू राहतील. मूळ करारनाम्यातील सवलतीच्या कालावधीत कोणताही बदल होणार नाही व त्यातील milestones मध्येही शासनाने संयुक्तिक कारणासाठी वेळोवेळी केलेल्या बदलांशिवाय कोणताही बदल करता येणार नाही.

(क) सदर सवलती ह्या उपरोक्त धोरणांतर्गत भविष्यात स्थापन होणा-या ग्रीनफिल्ड बंदरे (Greenfield Ports), बहुउद्देशिय जेट्टीं (Multipurpose Jetties), कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro services) या प्रकल्पांकरीता लागू राहतील. तथापि, बहुउद्देशिय जेट्टी (Multipurpose Jetties) आणि कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) प्रकल्पांकरीता आकारण्यात येणारे चढणावळ / उतरणावळ (Wharfage Charges) शुल्क वेगळे राहील आणि त्या संदर्भात स्वतंत्र अधिसूचनेद्वारे प्रकाशित केले जाईल. बहुउद्देशिय जेट्टींच्या (Multipurpose Jetties) आणि कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) प्रकल्पांकरीता विकासक निवडण्याची कार्यपद्धती ही त्याबाबतच्या प्रचलित पूर्वीच्या शासन निर्णयाप्रमाणेच (शासन निर्णय, गृह विभाग, क्रमांक

जेईटी १३०३/ प्र.क्र.१६३/ बंदरे-२, दिनांक १९ ऑगस्ट, २००५) राहील. आणि या शासन निर्णयामध्ये नमूद करण्यात आलेल्या सवलतींच्या कालावधीमध्ये बदल होणार नाही.

हा शासन निर्णय मंत्रीमंडळाच्या दिनांक २४ जून, २०१० रोजी झालेल्या बैठकीत दिलेल्या मान्यते नुसार निर्गमित करण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

(चिं. शा. संगीतराव)
सचिव (बंदरे), गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन

प्रत,

मा.मंत्री (बंदरे) यांचे खाजगी सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
मा.राज्यमंत्री (बंदरे) यांचे खाजगी सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
मा.मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय, मुंबई.
सचिव, बंदर विकास विभाग, केंद्र शासन नवी दिल्ली.
सचिव, जहाज / नौकानयन विभाग, केंद्र शासन नवी दिल्ली.
अपर मुख्य सचिव, (महसुल), महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
प्रधान सचिव, नियोजन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
प्रधान सचिव, वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
प्रधान सचिव (उद्योग) उद्योग, उर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय,मुंबई.
प्रधान सचिव, नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
सचिव, (बंदरे), गृह विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
सर्व जिल्हाधिकारी,
सर्व विकासक
चेअरमन, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट, मुंबई
जे. एन.पी. टी. मुंबई
निवडनस्ती.

<u>परिशिष्ट</u>
सन २०१० मधील सुधारीत बंदर विकास धोरण

१. **बंदर विकासकाची निवड करण्याची पध्दती (नवीन बंदर विकास प्रकल्प) :-**

(अ) बंदर विकासकाची निवड करताना थेट MoU पद्धती अवलंबिण्याऐवजी प्रथम विकासकांकडून Expression of Interest (EoI) अर्थात इच्छुकतेचा देकार मागविण्यात यावा.

(ब) देकारामध्ये समोर येणा-या, आर्थिकदृष्ट्या सक्षम व बंदर विकासासाठी खराखुरा रस असणा-या बोली धारकांकडून, पारदर्शक पद्धतीने बोली (Bid) मागवून विकासक निश्चित करावा. या कामी केंद्र शासनाच्या Standard Concession Document चासुद्धा आधार घ्यावा.

(क) यशस्वी बोली धारकाकडून करारातील अटी व शर्तीचे पालन व प्रत्यक्षात बंदर विकासाची कामे विहीत मुदतीत पूर्ण होण्याची शाश्वती, यासाठी काही विशिष्ट रक्कम (Upfront Amount) आगाऊ जमा करुन घ्यावी.

(ड) देकार मागवूनही पुरेसा प्रतिसाद मिळाला नाही, तर MoU पद्धत अवलंबावी.

२. **सवलतीचा कालावधी :-**

(अ) सवलतीचा कालावधी ५० किंवा ५५ वर्षे असा निश्चित न ठेवता, देकाराचा एक भाग म्हणून समाविष्ट करण्यात येत आहे.

(ब) परंतु जर EoI / BID मार्फत योग्य तो प्रतिसाद न मिळाल्यास व त्यानुसार MoU पद्धतीने नवीन बंदर विकास करण्याचे ठरल्यास हा कालावधी गृह विभाग, शासन निर्णय क्रमांक जेईटी-०५/२००२/प्र.क्र. ३२/बंदरे-२, दि. २४.४.२००२ प्रमाणे Concession Agreement पासून ५० वर्षे राहील.

३. **बंदर संरक्षक (Conservator of Ports) व बंदर उपसंरक्षक (Deputy Conservator of Ports) नियुक्तीबाबत :-**

बंदर संरक्षक (Conservator of Ports) म्हणून मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांना घोषित करण्यात येत आहे. तसेच, जी कंपनी बंदर विकसित करेल त्या कंपनीला संबंधित बंदराचे उपसंरक्षक (Deputy Conservator of Ports) म्हणून घोषित करण्यात येत आहे.

४. **प्रकल्पासाठी जमीन :-**

(अ) शासकीय जमीन :- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून मान्यताप्राप्त सविस्तर प्रकल्प अहवालानुसार शासकीय जमीन प्रतिवर्ष रु.१/- नाममात्र भाडेपट्टयाने विकासकाला ५० वर्षांच्या कालावधीसाठी उपलब्ध करुन देण्यात येईल. परंतु शासन ठरवेल ती किंमत विकासकाकडून प्रथम घेण्यात येईल.

(ब) खाजगी जमीन :- मान्यताप्राप्त सविस्तर प्रकल्प अहवालानुसार जेवढी खाजगी जमीन बंदर प्रकल्पाला आवश्यक असेल तेवढी खाजगी जमीन विकासक संबधित जमीन मालकासमवेत वाटाघाटी करुन खरेदी करु शकेल किंवा महाराष्ट्र औद्योगिक विकास मंडळाच्या धर्तीवर बंदर प्रकल्प, बहुउद्देशिय जेट्टी, रो-रो सर्व्हीसेस या प्रकल्पांकरीता खाजगी जमीन संपादित करण्यासाठी भूसंपादनाचे अधिकार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास देण्यात येत आहेत. त्याकरीता Land Acquisition Act मध्ये योग्य त्या सुधारणा करण्याबाबत महसूल व वन विभागाने कार्यवाही करावी व महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास Acquisition Authority चे अधिकार देण्यात यावेत. त्यानुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड ॲक्टमध्ये सुधारणा करण्यात यावी.

(क) भरती व ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन :- विकासकासोबत स्वाक्षांकित करावयाच्या करारनाम्यातील कलम क्र.३.५.६ प्रमाणे, भरतीच्या पाण्याखालील जमीन ही महसूल व वन विभागाने ठरविलेल्या बाजारमुल्याप्रमाणे विकासकाला उपलब्ध करुन द्यावयाची आहे. शासन निर्णय, गृह विभाग क्रमांक जेइर्टी ३०२/प्र.क्र.३१/बंदरे-२, दिनांक २७.०२.२००९ अन्वये भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमिनीचे मुल्यांकन त्या जमिनीलगतच्या जिरायत जमिनीच्या मुल्यांकनाप्रमाणे ठरविण्याबाबत निर्णय घेण्यात आलेला आहे. संपादीत जमिनीचा वापर विकासकाने प्रामुख्याने बंदर व संबंधित कामांसाठीच (Port & Allied Activities) करावा.

५. **विशेष हेतू वाहन कंपनीची (SPV) समभाग संरचना (Equity Structure) :-**

(अ) SPV कंपनीमध्ये शासनाचे ११% पर्यंत समभाग राहतील. सदर समभागाची गुंतवणूक शासकीय / भरती ओहोटीच्या जमिनीच्या हस्तांतरणातून मिळणा-या रकमेतून करण्यात येईल. विकासक कंपनीचा समभाग ८९% राहील.

(ब) शासकीय / भरती ओहोटीच्या जमिनीचे मुल्य जर ११% समभागाच्या मुल्यापेक्षा कमी असेल तर तेवढ्याच प्रमाणात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड समभाग घेईल किंवा उर्वरीत मुल्य रोखीने भरुन किंवा पट्टीपोटी विकासकाकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास मिळणा-या रकमेतून प्रकल्प कार्यान्वित झाल्याच्या तारखेपासून १० वर्षांपर्यंत समभाग घेण्याची मुभा बोर्डास असेल.

(क) शासकीय जमिनीचे मुल्य SPV च्या Issued and Paid up Capital च्या ११% पेक्षा जास्त असल्यास विकासक ११% वरील रक्कम रोखीने शासनास जमा करील.

६. **जमिनीची भाडेपट्टी आकारणी व मालहाताळणीपोटी द्यावयाची पट्टी (Wharfage Charges) :-**

(अ) बंदर कार्यान्वित झाल्यानंतर प्रति टन रुपये ४/- व कंटेनर कार्गोसाठी रुपये ४८/- प्रति Loaded TEU या दराने विकासक महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास पट्टीची रक्कम अदा करेल.

(ब) तदनंतर प्रतिवर्षी त्यालगतच्या पूर्वीच्या वर्षी आकारण्यात येत असलेल्या रकमेवर २०% वाढ करण्यात येत आहे व अशी वाढ बंदर कार्यान्वित झाल्याच्या तारखेपासून पहिल्या १५ वर्षांसाठी लागू राहील.

(क) अशा रकमेचा उद्योजकाने उशीरा भरणा केल्यास त्यावर उद्योजकाकडून दरमहा २% दराने व्याज आकारले जावे.

(ड) १६ व्या वर्षापासून पुढील सवलतीच्या कालावधीसाठी ह्या पट्टीच्या रकमेसंदर्भात त्यावेळची परिस्थिती व इतर अनुषंगिक बाबी विचारात घेऊन व विकासकासोबत विचारविनिमय करुन शासन / महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड स्वतंत्रपणे निर्णय घेईल. परंतु, १५ व्या वर्षी देय असलेल्या Wharfage Charges पेक्षा कमी दर नसतील.

७. **रस्ते :-**

विकसित होत असलेली ६ बंदरे, व भविष्यात येणा-या बंदरांच्या हद्दीपासून नजीकच्या राष्ट्रीय / राज्य महामार्गापर्यंत जोडण्यासाठी ६ पदरी / ८ पदरी सिमेंट कॉंक्रिटचे महामार्ग तयार करण्यासाठी लागणारा Contigency व escalation धरुन संपूर्ण निधी हा विकासकाने उपलब्ध करुन द्यावा. सदर रस्त्याबाबतचे आराखडे / अंदाजपत्रके सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत (PWD) तयार करण्यात येतील. तसेच, सदर रस्ते PWD मार्फत बनविण्यात येतील. सदर रस्त्यासाठी आराखडे व अंदाजपत्रके

विकासक व PWD एकत्रितपणे ठरवतील व त्यानुसार सवलत करारनामा तयार करण्यात येवून टोलद्वारे खर्चाची वसुली विकासक करतील. याबाबत Viability Gap Funding ची गरज भासल्यास शासन अर्थसंकल्पात तरतुद करेल. किंवा भविष्यात त्याच बंदर विकासकाकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला मिळणा-या Wharfage Charges मधून वळते करण्यात येऊ शकेल. परंतु याबाबतच्या प्रकल्प अहवालास त्या बंदर विकासकाकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत शासनाची अंतिम मान्यतासुद्धा घ्यावी लागेल.

८. **रेल्वे :-**

(१) सदर प्रकल्प हा PPP तत्वावर असल्यामुळे कोकण रेल्वे / मध्य रेल्वे / पश्चिम रेल्वे जोडणीची पूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहील.

(अ) त्याकरीता विकासक व रेल्वे विकास निगम लि. यांच्यामध्ये S.P.V. कंपनी स्थापन करण्यात येईल.

(ब) याबाबत रेल्वे विकास निगम लि. (RVNL) केंद्र शासन, रेल्वे मंत्रालय हे प्रमुख असून सदर रेल्वे लाईनची दुरुस्ती व देखभाल ही RVNL मार्फत करण्यात येईल. त्यासाठी होणारा खर्च हा ही रेल्वे लाईन सुरु झाल्यानंतर होणा-या नफ्यातून वसूल करण्यात यावा. उर्वरीत नफा कंपनी कायद्याच्या तरतुदीनुसार संबंधित कंपन्यांमध्ये समभागाप्रमाणे वितरीत करावा.

(क) रेल्वे लाईन जोडणीबाबतचा सवलत करारनामा रेल्वे लाईन सुरु झाल्यानंतर ३० वर्षांपर्यंत करण्यात यावा. ३० वर्षांनंतर रेल्वे मंत्रालय, भारत सरकार यांच्याकडे सदर रेल्वे लाईन हस्तांतरीत करण्यात येईल.

(२) कोकण रेल्वे ते मध्य रेल्वेची जोडणी :-

रेल्वे लाईन उभारणीकरीता राज्य शासनाकडून पुढीलप्रमाणे मान्यता देण्यात येत आहे :

(अ) वैभववाडी ते कोल्हापूर किंवा चिपळूण ते क-हाड हा कोकण रेल्वे व मध्य रेल्वे यांना जोडणारा रेल्वे मार्ग किंवा रेल्वे मंत्रालयाकडून प्रस्तावित करण्यात येणारा अन्य एखादा पर्यायी रेल्वे मार्ग निर्माण करण्यात यावा.

(ब) रेल्वे मार्गासाठी आवश्यक निधी राज्य व केंद्र शासन यांच्या ५०-५० टक्के सहभागातून उभारण्यास मान्यता देण्यात आली. त्याप्रमाणे ५०% वाटा केंद्र शासनाकडून उपलब्ध करुन घेण्याकरीता त्यांना कळविण्यात येईल व राज्य शासनाच्या ५०% हिश्श्यापैकी ३८% वाटा हा S.P.V. मार्फत करण्यात यावा. या S.P.V. कंपनीमध्ये मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (MMRDA) / महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ (MIDC) यांचा समावेश असेल. १२% वाटा रोजगार हमी योजनेच्या अनुदानातून उपलब्ध करुन घेण्यात यावा.

९. **सामुहिक प्रोत्साहन योजना (Package Scheme of Incentives) प्रमाणे बंदरे / बहुउद्देशिय जेट्टी / कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Service) यांना उद्योगाचा दर्जा देण्याबाबत :-** बहुउद्देशिय जेट्टी, ग्रीनफिल्ड बंदरे व कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Service) अशा प्रकल्पांना उद्योगाचा दर्जा देण्यात आला असून सदर प्रकल्पांना उद्योगधंद्यांना दिल्याप्रमाणे खालील सवलती देण्यात येत आहेत. नवीन प्रकल्पांच्या बाबतीत या सवलती सवलत करारनाम्यापासून (Concession Period) ८ वर्षांकरीता लागू राहतील. अस्तित्वातील ग्रीनफिल्ड बंदरे, बहुउद्देशिय जेट्टी व कार्गो टर्मिनल्स (Ro-Ro Service) प्रकल्पाकरीता ह्या परिशिष्टांमधील अ.क्र.१४ मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे सवलती लागू राहतील.

(१) उद्योगाचा दर्जा दिल्यामुळे देण्यात येणा-या इतर सवलती :-

(१) रॉयल्टी व बिनशेती आकारापासून सूट :- बंदर प्रकल्पाचा विकास व त्याच्याशी निगडीत बांधकामे तसेच, ह्या प्रकल्पाशी निगडीत रस्ते जोडणी, रेल्वे जोडणी, पाणीपुरवठा, वीजपुरवठा, संपर्कयंत्रणा आणि तद्नुषंगिक इतर बाबी ह्या कामांदरम्यान उत्खनन होणा-या व वापरले जाणा-या गौण खनिजांवर (Excavation of earth, sand, clay, silt, stones etc.) रॉयल्टी आकारण्यापासून १०० % सूट देण्यात येत आहे. गौण खनिजाच्या रॉयल्टीमधून द्यावयाची सुट देतांना या पुढील कालावधीसाठीच ती लागू राहील. यापुर्वीच्या कालावधीसाठी लागू असणार नाही. जमिनीच्या वापरात बदल करण्याची आवश्यकता निर्माण झाल्यास त्यावरील बिनशेती आकार भरण्यापासून १०० % सूट देण्यात यावी. वरील दोन्ही सूट ही Concession Agreement किंवा Amended Concession Agreement सही केल्यापासून ८ वर्षांच्या कालावधीपर्यंत मिळेल. याबाबत महसूल व वन विभागाने एकच अधिसूचना निर्गमित करावी.

(२) इलेक्ट्रीसिटी ड्यूटी भरण्यापासून सूट :- बंदर विकास प्रकल्पाचे बांधकाम ह्या दरम्यान वापरल्या जाणा-या वीजेकरीता इलेक्ट्रीसिटी ड्यूटी भरण्यापासून १००% सूट देण्यात येत आहे. त्याबाबतची अधिसूचना उर्जा विभागाने निर्गमित करावी.

(३) मुद्रांक शुल्कापासून सूट (**बहुउद्देशिय जेट्टीज व ग्रीनफिल्ड बंदरे व कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) बाबत मुद्रांक शुल्क माफ करणे**) :- बंदर प्रकल्पाचा विकास, कार्यचालन, देखभाल आणि विस्तार तसेच, ह्या प्रकल्पाशी निगडीत रस्ते जोडणी, रेल्वे जोडणी, पाणीपुरवठा, वीजपुरवठा, संपर्कयंत्रणा आणि तद्नुषंगिक इतर बाबी ह्याकरीता लागणा-या सर्व Instruments वर नोंदणी शुल्क / इतर शुल्क भरण्यापासून १००% सूट देण्यात येत आहे. त्याचप्रमाणे, मुद्रांक शुल्क ह्यामधून देखिल पूर्ण सूट देण्यात येत आहे. आणि,ग्रीनफिल्ड बंदरे (Greenfield), बहुउद्देशिय जेट्टीज (Multipurpose Jetties) आणि कार्गो टर्मिनल (Cargo Terminal (Ro-Ro Service)) याबाबत शासकीय व खाजगी जमिनीसंदर्भात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड ज्या विकासकाबरोबर करार करेल अशाच जमिनीच्या बाबतीत नोंदणी आणि मुद्रांक शुल्क माफ करण्यात येत आहे. त्याबाबतची सर्वसाधारण एक अधिसूचना महसूल व वन विभागाने निर्गमित करावी.

(४) Mumbai Tenancy and Agricultural Land Act, १९४८ :- बंदर विकास प्रकल्पांना उद्योगाचा दर्जा देण्यात येत आहे. जेणेकरुन Mumbai Tenancy and Agricultural Land Act, १९४८ Section ६३ १(A) अंतर्गत १० हेक्टरपेक्षा अधिक जागा विकत घेण्यास पात्र राहतील. उद्योगाचा दर्जा देण्यात आल्याने सदरच्या कायद्यात महसूल व वन विभागाने सुधारणा करुन मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना हे अधिकार प्रदान करावेत. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डानेसुद्धा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड ॲक्ट, १९९६ मध्ये वरीलप्रमाणे सुधारणा करावी.

१०. विशेष नियोजन प्राधिकरण (Special Planning Authority) घोषित करणे :-

(अ) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास महाराष्ट्र प्रादेशिक व नगर रचना अधिनियम, १९६६ च्या कलम ४० च्या तरतुदीन्वये विशेष नियोजन प्राधिकरण (Special Planning Authority) म्हणून विकासासाठी घोषित करण्यात येत आहे. नगर विकास विभागाने याबाबत अधिसूचना निर्गमित करावी.

(ब) या प्रयोजनासाठी आवश्यकतेनुसार पदनिर्मिती करुन व त्या पदांचे वेतन भत्ते व इतर आनुषंगिक सुविधा उपलब्ध करुन देण्याचे सर्व अधिकार मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्रदान करण्यात येत आहेत. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड ॲक्ट, १९९६ मध्ये वरीलप्रमाणे सुधारणा करावी.

११. **शासकीय जमीनीमधील Right of Way :-**

(अ) बंदर प्रकल्प / मल्टीपरपज जेट्टी, कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) प्रकल्पासाठी आखणी करण्यात येणारा पाणीपुरवठा प्रकल्प व वीजपुरवठा प्रकल्प या प्रयोजनांकरीता लागणारे शासकीय जमीनीमधील Right of Way विनामुल्य उपलब्ध करुन देण्यास शासन मान्यता देण्यात येत आहे.

(ब) या प्रयोजनासाठी खाजगी जमीनीची आवश्यकता असल्यास शासनाच्या मदतीने त्याचे संपादन करण्यात यावे. मात्र त्याची किंमत विकासकाने अदा करावी.

१२. **कार्पोरेट सामाजिक जबाबदारी (Corporate Social Responsibility) :-**

(अ) १२ १/२% जमीन भूधारकाला देण्याबाबत :- बंदर विकास प्रकल्पांसाठी ज्यांच्या जमिनी संपादित केल्या जातील त्यांना मोबदल्याशिवाय बंदर प्रकल्पाच्या हद्दीबाहेर अन्य ठिकाणी किमान पायाभूत सुविधांसह अन्य ठिकाणी संपादीत केलेल्या जमिनीच्या १२ १/२ % नेट (net) जमीन विकसित करुन विकासकाने द्यावी. अशा विकसित करण्यात आलेल्या Layout ला महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची मान्यता घेण्यात यावी.

(ब) नोकरी देण्याबाबत :- भूसंपादन केलेल्या प्रत्येक कुटुंबातील किमान एका व्यक्तीला नोकरी देण्यात येईल. नोकरी देणे शक्य न झाल्यास, एका वेळचे आर्थिक सहाय्य म्हणून ठोक रक्कम देण्याची अट

/ मुभा ठेवण्यात आली आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाशी विचारविनिमय करुन याबाबत निर्णय घेण्यात येईल.

(क) गावक-यांना प्रवासी जेट्टी बांधण्याबाबत :- गावक-यांना सोयी / सुविधा मिळण्याच्या दृष्टीने एक प्रवासी जेट्टी प्रकल्पाच्या हद्दीच्या बाहेर विकासकाने स्वखर्चाने बांधून द्यावी.

(ड) तांत्रिक / व्यवस्थापनाचे प्रशिक्षण :- इंडियन मेरीटाईम इन्स्टिट्यूट व महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्याशी सल्लामसलत करुन बंदराशी संबंधित तांत्रिक / व्यवस्थापनाचे एक / दोन वर्षाचे प्रशिक्षण आयोजित करण्यात यावे व त्यामध्ये स्थानिक विद्यार्थी तसेच, मत्स्यव्यवसाय करणा-यांमधील विद्यार्थ्यांना प्राधान्य देण्यात यावे.

(इ) मच्छिमारांना द्यावयाची नुकसान भरपाई :-

(१) बंदर विकसित करीत असताना जी गावे संपूर्णपणे किंवा काही प्रमाणात बाधित झाली असतील अशा बाधितांचे त्यांच्या उद्योगधंद्यांसह पुनर्वसन विकासकाने स्वखर्चाने दुस-या ठिकाणी करुन द्यावे.

(२) बंदरातील गाळ उपसणी केल्यामुळे तेथील मासे दुसरीकडे निघून जातात. त्यामुळे तेथे मासे पकडता येत नाहीत व आर्थिक नुकसान होते. याचा मोबदला देण्याकरीता विकासकाने पुढीलप्रमाणे भरपाई करुन द्यावी.

(अ) खोल समुद्रात मच्छिमारी करण्याकरीता नवीन बोटी विकासकाने विकत घेऊन द्याव्यात.

(ब) मच्छिमारीकरीता लागणारी नवीन जाळी व साधनसामुग्री द्यावी.

याकरीता होणारा खर्च हा विकासकाने सेंट्रल मरिन फिशरीज रिसर्च इन्स्टिट्यूट यांच्या सल्ल्याने त्यांना द्यावा.

(३) मच्छिमारांचे होणारे नुकसान व त्याची भरपाई कशा प्रकारे करावी याबाबत त्या-त्या जिल्ह्यात पुढीलप्रमाणे समिती स्थापन करण्यात येत आहे.

(१) जिल्हाधिकारी - अध्यक्ष

(२) मुख्य कार्यकारी अधिकारी, जिल्हापरिषद - सदस्य

(३) स्थानिक मच्छिमार आयुक्त कार्यालयातील मत्स्य अधिकारी - सदस्य

(४) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे अधिकारी - सदस्य सचिव

(५) पोलीस अधिक्षक - सदस्य

(६) बंदर विकासकांचा प्रतिनिधी - सदस्य

(७) शासनाकडे नोंदणी (रजिस्ट्रेशन) केलेल्या स्थानिक मच्छिमार संस्थेचे प्रतिनिधी - सदस्य

(फ) बंदर सुरक्षा :- बंदर सुरक्षेची संपूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहील. मात्र, त्याचबरोबर विकासकाने पोलीस स्टेशनसाठी आवश्यक भूखंड राखीव ठेवावा. त्यावर पोलीस विभागाच्या सल्ल्याने बांधकाम करुन ते मोफत हस्तांतरीत करावे. इंटरनॅशनल शिप्स अँड पोर्ट फॅसिलिटी सिक्युरिटी कोड (ISPS Code) च्या अधीन राहून पोलीसांना बंदर व परिसरात प्रवेशाचा हक्क देण्यात येत आहे.

१३. **एक खिडकी योजना :-** सदर प्रकरणी जलद गतीने कार्यवाही करण्याकरीता मा.मुख्य सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली शासनाची समिती बंदरे विभागामार्फत नेमण्यात येईल.

१४. **कार्गो टर्मिनल / बहुउद्देशिय जेट्टी (Cargo Terminal (Ro-Ro Service) / Multipurpose Jetty) यांना ग्रीनफिल्ड बंदरे यांच्या धर्तीवर मान्यता द्यावी व त्या अनुषंगाने या धोरणाच्या सर्व तरतुदी लागू कराव्यात :-**

(अ) उपरोक्त धोरणांतर्गत नवीन ग्रीनफिल्ड बंदरांना देण्यात आलेल्या सवलती, चढणावळ / उतरणावळ शुल्क (Wharfage charges) वगळता, भविष्यात येणा-या कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro services) आणि बहुउद्देशिय जेट्टींच्या (Multipurpose Jetties) प्रकल्पाकरीता लागू राहतील. कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) आणि बहुउद्देशिय जेट्टी (Multipurpose Jetties) प्रकल्पांकरीता आकारावयाचे चढणावळ / उतरणावळ शुल्क स्वतंत्र अधिसूचनेद्वारे जाहीर करण्यात येतील. कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services) आणि बहुउद्देशिय जेट्टींच्या (Multipurpose Jetties) प्रकल्पांकरीता विकासक निवडण्याची कार्यपद्धती व त्यांचा सवलतीचा कार्यकाल हा त्याबाबतच्या पूर्वीच्या शासन निर्णय क्रमांक जेईटी १३०३/प्र.क्र.१६३/बंदरे-२, दिनांक १९ ऑगस्ट, २००५ प्रमाणेच राहील.

(ब) उपरोक्त धोरणांतर्गत ग्रीनफिल्ड बंदर प्रकल्पांकरीता देण्यात आलेल्या सवलती ह्या अस्तित्वातील (ज्यांचे सवलत करारनामे अंमलात असतील त्यांना) ग्रीनफिल्ड बंदर प्रकल्पांकरीता, कार्गो टर्मिनल (Ro-Ro Services), बहुउद्देशिय जेट्टी (Multipurpose Jetties) त्यांच्या उर्वरीत कामांसाठी सुधारीत करारनाम्याच्या (Amended Agreement) च्या दिनांकापासून ८ वर्षांच्या कालावधीकरीता लागू राहतील. मूळ सवलत करारनाम्याच्या कालावधीत कोणताही बदल होणार नाही. मूळ सवलत करारनाम्याच्या बंदर विकासाचे टप्पे हे करारनाम्यातील तरतुदीनुसार राहतील. मात्र, शासनाने संयुक्तिक कारणासाठी फेरबदल केल्यास त्याप्रमाणे राहतील.

१५. **बंदर विकास धोरणातील सन २००० व २००२ मधील सवलती :-** शासन निर्णय दिनांक २८.११.२००० व शासन निर्णय दिनांक २४.०४.२००२ मधील बंदर विकास धोरणातील अस्तित्वात असलेल्या इतर सवलती / अटी यापुढेदेखिल कायम राहतील.

****