

## अध्याय - 3 निकास सुविधाएं

निकास का अर्थ है खानों से लौह अयस्क को क्रेता स्थलों/पोतों तक परिवहन करना। 32 एमटीपीए कुल संस्थापित उत्पादन क्षमता के प्रति कम्पनी की परिवहन क्षमता 30 एमटीपीए थी (बेलाडिला क्षेत्र में 23 एमटीपीए और जोनीमलाई क्षेत्र में 7 एमटीपीए)। यह अध्याय उत्पादन को प्रभावित करने वाली निकास बाधाओं से सम्बन्धित है।

32 एमटीपीए की उत्पादन क्षमता के प्रति एनएमडीसी निकास क्षमता 30 एमटीपीए थी। यह कमी छत्तीसगढ़ में बेलाडिला क्षेत्र में थी।

\*\*\*

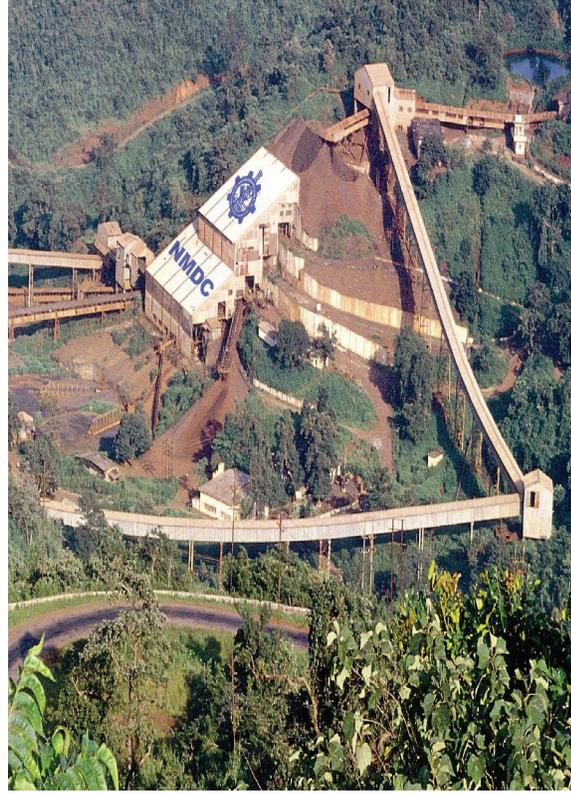
यद्यपि 2007-08 में निकास क्षमता अपर्याप्त हो गई थी, एनडीएमसी द्वारा क्षमता में वृद्धि करने के लिए उपलब्ध तीन विकल्पों पर तीव्रता से कार्यवाही नहीं की गई थी।

\*\*\*

बोर्ड ने जुलाई 2008 में किरानदुल से विशाखपट्टनम के लिए स्लरी पाइपलाइन (8 एमटीपी की क्षमता) बिछाने का अनुमोदन किया था परन्तु मार्च 2012 तक "यथोचित परिश्रम" ही पूरा किया गया था।

\*\*\*

किरानदुल-जगदालपुर रेलवे लाइन को दोहरा करके 3 एमटीपीए की क्षमता तक बढ़ाने के लिए अन्य विकल्प को केवल फरवरी 2010 में जेसीएम में रेलवे के साथ उठाया गया था परन्तु उसके बाद कड़ाई से अनुवर्ती कार्यवाही नहीं की गई थी।



चित्र 2: बचेली में डाउनहिल कनवेयर का हवाई परिदृश्य

3.1 हमने देखा कि यद्यपि जोनीमलाई क्षेत्र में निकास क्षमता और उत्पादन क्षमता परस्पर मेल खाते थे, परन्तु बेलाडिला क्षेत्र में निकास के प्रति उत्पादन क्षमता 2 एमटीपीए की हद तक बेमेल थी जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

### बेलाडिला क्षेत्र - अपर्याप्त निकास क्षमता

3.2 उत्पादन का निकास प्रमुख रूप से के के लाइन (किरानदुल-कोथवालसा लाइन) कही जाने वाली रेलवे लाइन से किया जाता है। 2003 में कम्पनी द्वारा रेलवे लाइन की निर्धारित क्षमता 16 एमटीपीए थी। एक अल्प मात्रा सड़क के रास्ते परिवहित की जाती थी। इसके अलावा 2005-06 से एस्सार लिमिटेड (एक ग्राहक) की स्वामित्व वाली बिछाई गई स्लरी पाइप लाइन के माध्यम से प्रतिवर्ष

सात मिलियन टन भेजे जाते थे। इस प्रकार 2007-08 से 25 एमटीपीए की संस्थापित क्षमता के प्रति बेलाडिला क्षेत्र में कुल उपलब्ध निकास सुविधाएं 23 एमटीपीए था। अतः बेलाडिला क्षेत्र में सुविधाओं के प्रति उत्पादन निकास सुविधाओं में दो एमटीपीए का अन्तर था।

3.3 नीचे दी गई तालिका स्थापित क्षमता, वास्तविक उत्पादन सुविधाओं और वास्तविक निकासी क्षमता जैसे - बैलाडिला क्षेत्र में 31 मार्च 2012 को समाप्त पिछले सात वर्षों के लिए विभिन्न माध्यमों से भेजी गयी मात्रा को दर्शाती है।

**तालिका 8: निकासी क्षमता और वास्तविक प्रेषणों (बैलाडिला क्षेत्र) को दर्शाने वाली तालिका**

(एमटीपीए में)

विवरण	वर्ष						
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
स्थापित क्षमता	17.22	18.00	25.00*	25.00	25.00	25.00	25.00
वास्तविक उत्पादन	17.42	20.56	22.97	22.15	18.08	20.90	21.65
वार्षिक उत्पादन योजना	18.55	21.00	23.80	26.12	23.90	20.20	20.50
निकासी क्षमता: रेल के माध्यम से	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00
पाइपलाइन के माध्यम से	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
<b>कुल निकासी क्षमता</b>	<b>23.00</b>						
वास्तविक प्रेषण:							
1. रेल द्वारा	16.50	14.28	14.73	14.27	15.42	17.40	16.73
2. सड़कमार्ग द्वारा	00.12	00.24	00.24	00.24	00.26	01.18	01.02
3. स्लरी पाइपलाइन द्वारा	01.98	05.86	06.82	06.39	02.24	02.86	03.84
<b>कुल प्रेषण</b>	<b>18.60</b>	<b>20.38</b>	<b>21.79</b>	<b>20.90</b>	<b>17.92</b>	<b>21.44</b>	<b>21.59</b>

\* वृद्धि 2007-08 में बचेली में 11 एमटीपीए से 13 एमटीपीए और किरंडूल में 7 एमटीपीए से 12 एमटीपीए स्थापित क्षमता में वृद्धि के कारण थी।

3.4 जैसा कि ऊपर देखा जा सकता है कि वर्ष 2007-08 में स्थापित क्षमता के संदर्भ में निकासी क्षमता अपर्याप्त हो गयी और उसके बाद भी निकासी अपर्याप्त बनी रही। निकासी क्षमता आगे भी अवरूद्ध रही जब मई 2009 में एस्सार (क्षमता 7 एमटीपीए) की स्लरी पाइपलाइन क्षतिग्रस्त हो गई। इसे दिसम्बर 2010 में बहाल किया गया लेकिन अक्टूबर 2011 में वह दोबारा क्षतिग्रस्त हो गई। इसे अभी बहाल किया जाना है (मार्च 2012)।

3.5 निकासी क्षमता उत्पादन की मात्रा निर्धारित करती है और इसे मौजूदा उत्पादन क्षमता तथा साथ ही परिकल्पित मात्रा के अनुरूप होना चाहिए। उत्पादन क्षमताओं के साथ निकासी क्षमताओं में कोई भी

विसंगति स्टॉक जमा करने को बढ़ावा देती है जिससे ग्राहकों की माँग पूरी नहीं हो पाती। बैलाडिला क्षेत्र में 2003-04 के लिए उत्पादन 13.66 मि.टन था और कंपनी ने 16.37 मि.टन (स्टाक सहित) बेच दिया जो निकासी सुविधाओं के अनुरूप था। कार्पोरेट योजना के अनुसार 2009-10 तक 24.45 मि.टन के परिकल्पित उत्पादन के प्रति 2003-04 में उत्पादन में 13.66 मि.टन की क्रमिक वृद्धि के साथ मौजूदा निकासी क्षमता को बढ़ाने की आवश्यकता थी। हालांकि, यह क्षेत्र उपेक्षित था। कंपनी के पास निकासी क्षमता बढ़ाने और आशानुरूप बनाने के लिए निम्नलिखित उपाय उपलब्ध थे/हैं:

- अ. मौजूदा रेल निकासी क्षमता का इष्टतम उपयोग करना;
- ब. बचेली में सम-प्रवाह प्रणाली बिछाना;
- स. एक नई पाइपलाइन स्थापित करना; और
- द. किराण्डुल और जगदलपुर के बीच रेलवे लाइन का दोहरीकरण करना।

3.6 कंपनी को भी 2006-09 के दौरान बाधाओं का सामना करना पड़ा जब रेलवे द्वारा रैकों की पर्याप्त संख्या उपलब्ध नहीं हो पायी थी। 2009-10 के दौरान रेलवे के माध्यम से निकासी के निष्पादन में सुधार हुआ और तत्पश्चात वह संतोषजनक स्तर पर बना रहा। रैकों की अबाध रूप से आवाजाही और 4 एमटीपीए तक क्षमता वृद्धि लाने के लिए इसके बचेली कॉम्पलैक्स में एक सम-प्रवाह प्रणाली की परिकल्पना साकार होने में देरी हुई। जून 2007 तक पूरी होने वाली सम्भावित प्रणाली मई 2012 में ही पूरी हो पायी, जिसका लाभ आगामी वर्षों में ही मिल पायेगा। उपरोक्त 'स' एवं 'द' के संबंध में निष्पादन संतोषजनक नहीं रहा है।

3.7 मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2012) में स्वीकार करते हुए कि अपनी आगामी उत्पादन योजनाओं को साकार करने के लिए निकासी क्षमता को बढ़ाना एक रणनीतिक आवश्यकता है, कहा कि इस तथ्य के बावजूद कि एस्सार पाइपलाइन दोनों वर्षों के काफी हिस्से में परिचालित नहीं थी, 2010-11 के दौरान 25 मि.टन की तुलना में वर्ष 2011-12 के लिए प्रेषण 27 मि.टन था। जैसा कि मंत्रालय ने बताया कि प्रेषण बैलाडिला तथा डोनीमलाई दोनों से हुए थे लेकिन लेखापरीक्षा आपत्ति केवल बैलाडिला क्षेत्र से ही था। बैलाडिला तथा डोनीमलाई क्षेत्र दोनों के लिए संयुक्त स्थापित क्षमता 32 एमटीपीए थी।

3.8 उपरोक्त उपायों के संबंध में कंपनी द्वारा की गई प्रगति की चर्चा नीचे दी गई है।

### एक नई पाइपलाइन की स्थापना

3.9 चूंकि 2006-08 के दौरान रेलवे द्वारा निकासी एक बाधा थी, अतः कंपनी के पास बैलाडिला से विशाखापत्तनम तक उत्पादन की निकासी के लिए एक नई पाइपलाइन ले जाने का दूसरा विकल्प था। पाइपलाइन से आठ एमटीपीए निकासी क्षमता का अनुमान था। निदेशक मंडल ने किरंजूल से विशाखापत्तनम तक ₹ 2500 करोड़ की अनुमानित लागत की एक स्लरी पाइपलाइन बिछाने की सैद्धान्तिक मंजूरी दी (जुलाई 2008)। यद्यपि अनुमोदन जुलाई 2008 में दिया गया, यह नवम्बर 2009 से अभी तक वाणिज्यिक विभाग में लंबित है। तकनीकी विंग ने नवम्बर 2009 में तकनीकी आर्थिक

व्यवहार्यता रिपोर्ट (टीईएफआर) से संबंधित कार्य दिये जाने के लिए नए सिरे से शुरूआत की। निकासी मोर्चे में हुई बाधा से 16 महीनों का परिहार्य विलम्ब हुआ।

3.10 निकासी मोर्चे पर बाधाओं के बावजूद कंपनी ने आवश्यक तत्परता के साथ एक नई पाइपलाइन की स्थापना के मामले को नहीं सुलझाया। परिणामतः बोर्ड द्वारा दी गई सैद्धान्तिक मंजूरी के चार साल बाद भी परियोजना शुरू होनी अभी बाकी है। देरी परिहार्य थी।

3.11 उत्तर में मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2012) कि शुरूआत में टीईएफआर मेकान द्वारा तैयार किया गया और टीईएफआर पर उचित कर्मिष्ठता आईएफसीआई द्वारा की गई। परियोजना को तीन चरणों में पूरा करने की परिकल्पना की गई है। इसे बाद में इस प्रकार आशोधित किया गया: चरण I में बचेली से नागरनार तक स्लरी पाइपलाइन सहित बचेली परिसर से दो एमटीपीए पैलेट फीड कंसन्ट्रेट के उत्पादन हेतु लाभकारी संयंत्रों तथा धमन भट्टी ग्रेड गोलियों के उत्पादन हेतु नागरनार में एक गोली संयंत्र का निर्माण शामिल किया जाना था। चरण II में बचेली में 4 एमटीपीए तक गोलियों के उत्पादन हेतु उत्पादन सुविधाओं का संवर्धन तथा किरंडूल से बचेली तथा नागरनार से विजाग तक एक स्लरी पाइपलाइन सहित 4 एमटीपीए पैलेट फीड कंसन्ट्रेट के उत्पादन हेतु किरंडूल परिसर में एक अन्य लाभकारी स्थल और विशाखापत्तनम में एक फिल्ट्रेशन संयंत्र की स्थापना शामिल है। चरण III में किरंडूल में 2 एमटीपीए लाभकारी संयंत्र को जोड़ने का कार्य शामिल है। इसके आगे, आरआईएनएल अपनी क्षमता को 3 एमटीपीए से 6 एमटीपीए के विस्तार की दृष्टि से लौह अयस्क की कुल खरीद को बढ़ाने का इच्छुक था और मई 2012 में बेहतर विवरण की जानकारी बढ़ाने और खोज के लिए आरआईएनएल के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे।

3.12 उत्तर में केवल टीईएफआर के बारे में बताया गया लेकिन एक नई पाइपलाइन की स्थापना में देरी का कारण नहीं बताया गया।

### किरंडूल और जगदलपुर के बीच लाइन का दोहरीकरण

3.13 लौह अयस्क किरंडूल और विशाखापत्तनम के बीच रेल द्वारा ले जाया जाता है। किरंडूल और विशाखापत्तनम के बीच 472 किमी की दूरी है। कुछ बीच के स्टेशनों पर जहाँ लूप लाइन बनायी गयी है, को छोड़कर यह अधिकांशतः एकल लाइन है। किरंडूल और जगदलपुर के बीच (कुल 472 किमी की 150 किमी दूरी) लाइन के दोहरीकरण से लगने वाले समय में कमी आयेगी और इसी तरह तीन एमटीपीए द्वारा निकासी क्षमता बढ़ाने में भी मदद मिलेगी।

3.14 कंपनी ने वास्तविक लागत वहन करने की सैद्धान्तिक मंजूरी दी (दिसम्बर 2010) जिससे रेलवे को ब्याजमुक्त अग्रिम दिया जायेगा और रेलवे बोर्ड स्तर पर कार्यवाही हेतु एक मसौदा समझौता ज्ञापन अग्रेषित किया (दिसम्बर 2010)। 2010 के मूल्यों पर लागत ₹ 850 करोड़ अनुमानित की गई थी। समझौता ज्ञापन के हस्ताक्षर के लिए बातचीत की जा रही है (मार्च 2012)। कंपनी ने अभी तक कोई राशि खर्च नहीं की है (मार्च 2012)।

3.15 इस प्रकार, मामला रेलवे के साथ दिसम्बर 2010 से लंबित है। अंततः कंपनी ने अप्रैल 2011 में रेलवे बोर्ड को अग्रिम मंजूरी हेतु कहा।

3.16 उत्तर में (जुलाई 2012) मंत्रालय ने कहा कि उस पर हस्ताक्षर करने से पहले समझौता ज्ञापन की शर्तों पर दिल्ली में रेलवे मुख्यालय के साथ बातचीत चल रही थी। इसके अतिरिक्त मंत्रालय ने भी मामले को अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड के स्तर पर उठाया है और के-के लाइन के दोहरीकरण हेतु एनएमडीसी की परियोजना को प्राथमिकता देने के लिए सचिव (इस्पात) से अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को जून 2012 में एक पत्र भेजा गया है।

**सिफारिशें# 3**

- 3.1 बोर्ड को स्लरी पाइप लाइन बिछायी जाने की प्रगति की नियमित रूप से निगरानी करनी चाहिए।
- 3.2 के-के लाइन के दोहरीकरण से संबंधित मुद्दे रेल मंत्रालय स्तर पर लिये जाने चाहिए और इसे इस तरीके से किया जाय कि वे शीघ्र पूरे हों।