

अध्याय VIII: उर्वरक विभाग

राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड

8.1 बोली में लागत का अनुचित अनुमान

आयातित यूरिया के रख-रखाव और बिक्री के निविदा के लिए बोली में लागत के गलत अनुमान से ₹ 44.81 करोड़ की हानि हुई।

उर्वरक मंत्रालय (डीओएफ) ने अप्रैल 2007 में जारी निविदा आमंत्रण अधिसूचना (एनआईटी) के आधार पर अपने उद्धृत दर पर ₹ 960 पीएमटी* ₹ 690 प्रति मी. टन पर (पीएमटी) और ₹ 674 पीएमटी पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए धरमतार बंदरगाह, कांदला और तूतीकोरीन बंदरगाहों में वर्ष 2007-08 के दौरान विभिन्न राज्यों/संघ राज्यों में आयातित यूरिया के मानकीकरण और वितरण, जहाजों के रख-रखाव, बैगिंग, के लिए हैंडलिंग एजेंट (एचए) के रूप में राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (कंपनी) की नियुक्ति की (मई 2007/नवम्बर 2007)। डीओएफ ने उपरोक्त निविदा को 2 वर्षों (अर्थात् 31 मार्च 2012 तक) के लिए बढ़ा दिया (मार्च 2010) और तत्पश्चात 31 मई 2012 तक दो और वर्षों के लिए बढ़ा दिया (मार्च 2012)। तथाकथित एकमुश्त दरों के अलावा एनआईटी के अनुसार कंपनी शुल्क देयताओं, सीमाशुल्क और अंतरदेशीय भाड़ा प्रभारों की क्षतिपूर्ति लेने की पात्र थी। कंपनी ने उपरोक्त दर ₹ 50 प्रति एमटी के लाभ सहित विभिन्न खर्चों के निर्धारण के पश्चात उद्धृत किया था।

2007-12 की अवधि के दौरान कंपनी ने संभाली गई आयातित यूरिया को 175 जहाजों से उतरवा कर 56.77 लाख मी.ट. विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को भेज दिया/वितरित कर दिया। इस गतिविधि में कंपनी ने ₹ 4368.05 करोड़ का व्यय किया और डीओएफ से केवल ₹ 4323.24 करोड़ राशि का ही दावा कर सकी, इससे ₹ 28.39 करोड़ (बेची जा रही 56.77 लाख मी.टन X ₹ 50) के कुल निर्धारित लाभ के प्रति कुल ₹ 44.81 करोड़ की हानि हुई।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि बोली के लिए कंपनी द्वारा तैयार प्राकलन अपर्याप्त था क्योंकि अंतरदेशीय मालभाड़ा, वित्तीय प्रभार और रख-रखाव में कमियों तथा आवागमन की तुलना में लागत के महत्वपूर्ण अवयव बिना एनआईटी शर्तों के विस्तृत विश्लेषण के तय किए गए थे और प्राकलन में शामिल किए थे। कंपनी ने हालांकि लागत के अन्य अवयवों में कुछ बचत की जैसे कि कस्टम हाउस एजेंट (सीएचए) प्रभार जिससे ₹ 44.81 की शुद्ध हानि हुई।

₹ 69.14 करोड़ लागत की कम वसूली में निम्नलिखित तीन अवयवों ने मूलरूप से योगदान दिया जैसा कि आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

(क) भले ही पोतों से जनपदों तक अंतरदेशीय मालभाड़ा क्षतिपूर्ति योग्य थे, क्षतिपूर्ति

* उद्धृत दर ₹ 966

विवरण के अनुसार विनियमित की गई थी जिसे एनआईटी के साथ संलग्न किया गया था। विवरण में एक विशेष बंदरगाह से विभिन्न राज्यों को यूरिया के आवागमन हेतु मालभाड़ा दर तय किया गया था। राज्य के अन्दर आंतरिक संचलन पर ध्यान दिए बिना एक विशेष बंदरगाह से एक विशेष राज्य को यूरिया के परिवहन हेतु विवरण में उल्लिखित दर पर क्षतिपूर्ति अनुमत कर दी गई। इस प्रकार विवरण में दिये गए दर को राज्य में सभी ब्लॉक स्तर गंतव्यों को शामिल करने की उम्मीद की गई थी। निविदा की ऐसी संरचना के साथ राज्य में नजदीक के बंदरगाहों में जिला और ब्लॉकों को एचए का लाभ होता, जबकि जिलों और ब्लॉकों के बंदरगाह से दूर होने से हानि हो सकती है। चूंकि वास्तविक संचलन राज्य और डीओएफ के संचलन आदेशों के अनुसार विनियमित किए गए थे, डीओएफ से ₹ 54.72 करोड़ की वसूली अभी भी की जानी थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि जिले जो राज्यों में बंदरगाह से दूर थे उनको बंदरगाह से आपूर्ति की जानी थी जिससे भारी मात्रा में कम वसूली हुई।

(ख) डीओएफ के पक्ष में साख-पत्र (एलसीज़) की शुरुआत हेतु किए जाने वाले वित्त प्रभारों के प्रति कंपनी ने ₹ 6/- पीएमटी निर्धारित किया। फिर भी कंपनी ने भारतीय स्टेट बैंक, कंपनी के बैंकर द्वारा उद्ग्रहीत एलसी उद्घाटन प्रभार को प्राकलन में शामिल किया, इसने एलसी चर्चा प्रभार को प्राकलन में शामिल नहीं किया जो स्टेट बैंक ऑफ पटियाला, डीओएफ के बैंकर द्वारा उद्ग्रहीत किया गया था। इस चूक के कारण कंपनी को एलसी चर्चा प्रभारों के प्रति ₹ 7.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। हालांकि ध्यान में आने के बाद प्राकलन की तुलना में एलसी उद्घाटन प्रभार पर अर्जन वित्त प्रभारों के प्रति कंपनी द्वारा किया गया शुद्ध अतिरिक्त व्यय ₹ 5.87 करोड़ था।

मंत्रालय ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि स्टेट बैंक ऑफ पटियाला द्वारा उद्ग्रहीत एलसी चर्चा प्रभार प्राकलन में प्रत्याशित नहीं था। ₹ 5.87 करोड़ के अतिरिक्त व्यय को टाला जा सकता था यदि कंपनी ने एलसी के प्रति शामिल व्यय का पूरा विवरण सुनिश्चित किया होता अथवा कंपनी ने एलसी के लिए स्टेट बैंक ऑफ पटियाला, मुम्बई में खाता खोला होता।

(ग) कंपनी ने यूरिया निर्गम कीमत पर संगणित 0.25 प्रतिशत पारगमन हानि तथा हैंडलिंग को शामिल करने वाली कमियों के प्रति ₹ 9 पीएमटी प्राकलित किया जो अपने बैंक-टू-बैंक निविदा में सीएचए को कंपनी द्वारा अनुमत 0.5 प्रतिशत से भिन्न था। 2007-08, 2008-09, 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए वास्तविक कमी (गंतव्य गोदाम भंडारण हानि सहित) क्रमशः 0.81, 0.57, 0.22, 0.50 और 0.44 प्रतिशत थी। इस प्रकार हैंडलिंग और पारगमन हानियों के लिए कंपनी द्वारा अपनाए मानक अवास्तविक थे। इन वर्षों में किसी में भी (वर्ष 2009-10 को छोड़कर) वास्तविक कमियाँ प्राकलित मानकों के अनुरूप नहीं थी। कमियों का मूल्य प्राकलन से अधिक ₹ 8.55 करोड़ थी जिसे कंपनी द्वारा अवशोषित किया जाना था।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि उन्होंने सीएचएज़ से कमी के लिए 0.5 प्रतिशत से अधिक पर हानियों की वसूली कर ली है और यदि सीएचएज़ के साथ ठेके में कमियों की प्रतिशतता 0.25 रखी गई तो इससे उनके द्वारा उच्च दरों पर उगाही होगी। प्रबंधन का उपरोक्त उत्तर किसी दस्तावेज साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं था।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कंपनी को एनआईटी में प्रतिकूल शर्तों से अवगत होना चाहिए था और इस प्रकार का कम मार्जिन उद्धृत नहीं करना चाहिए। इसके अतिरिक्त कंपनी को प्राकलन करने से पहले एलसी चर्चा प्रभागों के प्रति शामिल व्यय का विस्तृत विवरण भी सुनिश्चित करना चाहिए था तथा बैंक-टू-बैंक निविदा के माध्यम से सीएचए से पारगमन हानि की हैंडलिंग की वास्तविक कमी की वसूली के लिए प्रावधान बनाने चाहिए थे।

कंपनी ने हालांकि, सीएचए प्रभाग जैसे लागत के अन्य अवयवों में कुछ बचत की जिससे सकल घाटा कम होकर ₹ 44.81 करोड़ हुआ। इस प्रकार मुख्यतः अंतरदेशीय मालभाड़ा प्रभागों, वित्त प्रभागों और हैंडलिंग और पारगमन हानियों में प्राकलन में से किए गए अतिरिक्त व्यय के कारण कंपनी को ₹ 44.81 करोड़ का घाटा हुआ।

दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को मामले से अवगत करा दिया गया था और उत्तर अभी प्रतीक्षित था (फरवरी 2013)।