

अध्याय - 1

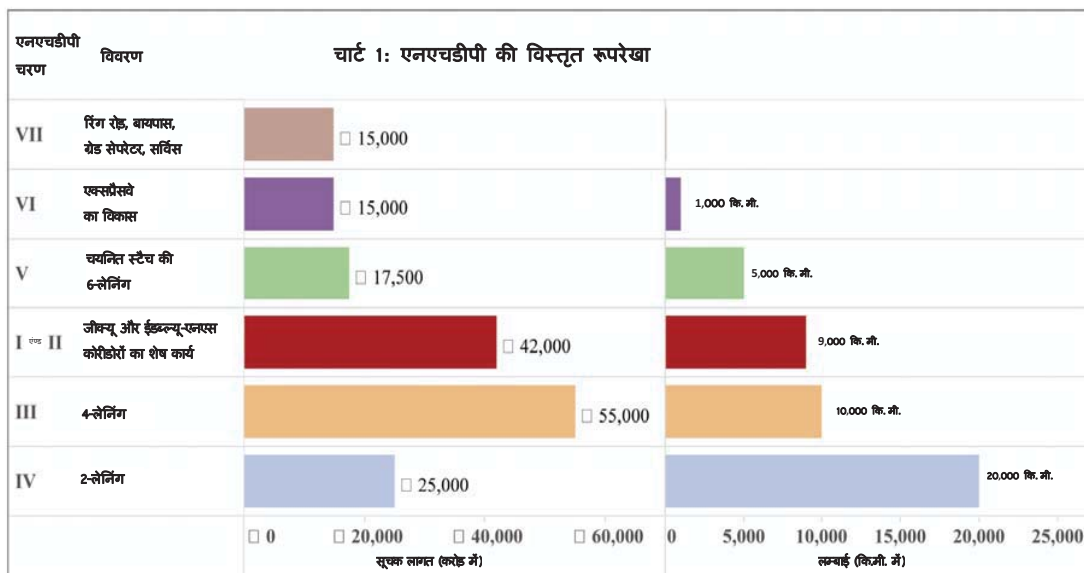
प्रस्तावना

1.1 भारत के पास 65569 कि. मी का राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क है जोकि देश के कुल सड़क नेटवर्क का 1.7 प्रतिशत है और यह कुल यातायात के 40 प्रतिशत को वहन करता है।

भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, रख-रखाव और प्रबंधन की भूमिका भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को सौंपी गई है जिसे कारबार सिद्धान्तों पर अपने कार्य करने के लिए निकाय कारपोरेट के रूप में एनएचएआई अधिनियम 1988, नामक संसद के अधिनियम द्वारा 1988 में स्थापित किया गया था। तथापि, एनएचएआई ने पूर्णकालिक अध्यक्ष और सदस्यों की नियुक्ति के साथ केवल 1995 में अपना कार्य करना आरम्भ किया था। इसका नेतृत्व अध्यक्ष द्वारा किया जाता है और इसमें भारत सरकार (जीओआई) द्वारा नियुक्त पांच पूर्ण कालिक सदस्य और चार अंशकालिक सदस्य शामिल हैं।

एनएचएआई राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) के कार्यान्वयन के लिए अधिदेशित है जोकि 55225 कि. मी (31 मार्च 2013 तक) को कवर करने वाले विश्व के सबसे बड़े सड़क विकास कार्यक्रमों में से एक है। एनएचडीपी के लिए कार्य योजना में 2012 तक दी गई रियायतें/ठेकों पर ₹ 2,20,000 करोड़ का कुल निवेश शामिल है। जनवरी 2005 में आयोजित की गई इसकी तीसरी बैठक में अवसंरचना समिति (सीओआई)¹ ने एनएचडीपी की विस्तृत रूप रेखा का अनुमोदन किया और अधिदेशित किया कि निम्नलिखित चार्ट 1 में दर्शाया गया कार्यक्रम 2012 तक किया जाना है:

¹ प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में अवसंरचना पर केबिनेट समिति (सीसीआई) का गठन 6 जुलाई 2009 को किया गया था। इसने प्रधानमंत्री की अध्यक्षता के अन्तर्गत अगस्त 2004 में स्थापित की गई अवसंरचना समिति का स्थान ले लिया। सीसीआई नीतियों का अनुमोदन और समीक्षा करती है तथा सभी अवसंरचना कार्यक्रमों तथा सभी अवसंरचना क्षेत्रों की परियोजनाओं के कार्यान्वयन को मोनीटर करती है। जनवरी 2013 में भारत सरकार ने निवेश पर केबिनेट समिति का गठन किया और सीसीआई को सीसीईए (आर्थिक मामलों की केबिनेट समिति) के साथ मिला दिया गया है।



1.2 सड़क परियोजनाओं के लिए वित्त पोषण:

एनएचडीपी परियोजनाओं को मुख्यतः निम्नलिखित स्रोतों से वित्तपोषित किया जाता है:

- पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर उदग्रहीत उपकर (केन्द्रीय सड़क निधि),
- बाहर से सहायता प्राप्त परियोजनाओं के लिए प्राप्त निधि,
- अतिरिक्त बजटीय सहायता,
- बाजार उधारियां और
- राजस्व व्यापार में लगाना²

एनएचआई द्वारा वित्तीय प्रबंधन पर इस रिपोर्ट के अध्याय III में चर्चा की गई है।

1.3 एनएचडीपी के चरण:

31 मार्च 2013 तक एनएचडीपी के सात चरणों की स्थिति के ब्यौरे निम्नलिखित तालिका 1, चार्ट 2 ए और 2 बी में दिए गए हैं:-

² राजस्व को व्यापार में लगाने में एनएचआई द्वारा किया गया टोल संग्रहण, साझा राजस्व, ऋणात्मक अनुदान आदि और भारत की समेकित निधि में डिपोजिट शामिल है: जिसके प्रति इसकी परियोजनाओं के निवेश के लिए एनएचआई को भारत सरकार द्वारा बराबर राशि निर्मुक्त की जानी है।

तालिका 1: एनएचडीपी परियोजनाओं की स्थिति

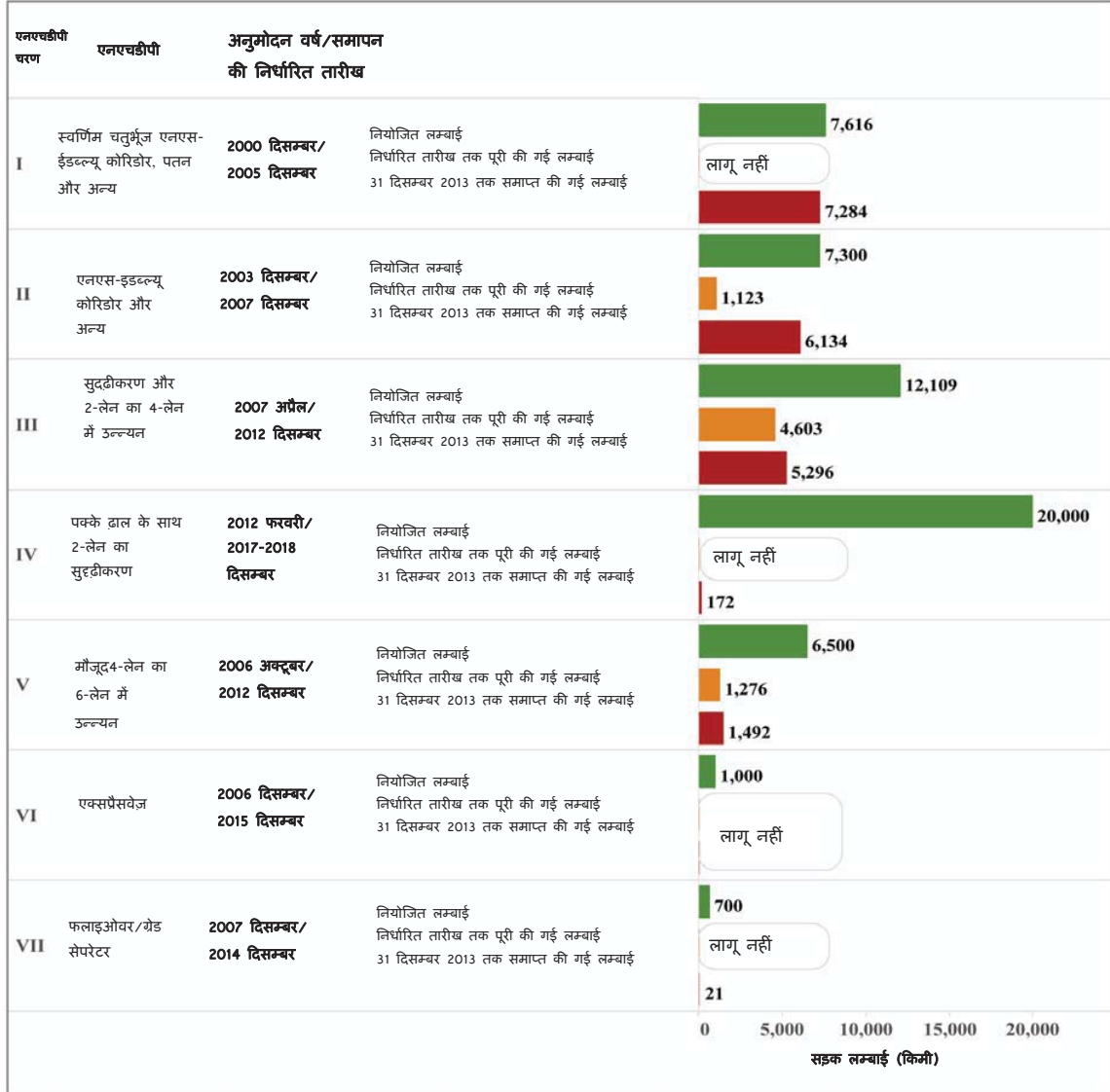
एनएचडीपी चरण अनुमोदन का वर्ष	एनएचडीपी	लम्बाई (कि. मी. में)/निर्धारित समापन तारीख	निम्नलिखित तक कि. मी. में (आंशिक रूप से समापन सहित) पूरी की गई लम्बाई		निम्नलिखित तक समापन प्रतिशतता		कुल अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	एनएचएआई और झूटग्राहियों द्वारा 31 मार्च 2013 तक किया गया व्यय (₹ करोड़ में)
			निर्धारित तारीख	31 मार्च 2013	निर्धारित तारीख	31 मार्च 2013		
चरण I/ दिसम्बर 2000	स्वार्णिम चतुर्भुज (जीक्यू), उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम (एनएस-ईडब्ल्यू) कोरिडोर, पोर्ट और अन्य	7616 दिसम्बर 2005	उपलब्ध नहीं	7284	उपलब्ध नहीं	95.64 प्रतिशत	30,300	40979.83
चरण II/ दिसम्बर 2003	एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर और अन्य	7300 ³ दिसम्बर 2007	1123	6134	15.38 प्रतिशत	84.03 प्रतिशत	34,339	58633.84
चरण III/ अप्रैल 2007	सुददीकरण और 2-लेन का 4-लेन में उन्नयन	12109 दिसम्बर 2012	4603	5296	38.01 प्रतिशत	43.74 प्रतिशत	33069(IIIए) +47557(IIIबी) = 80,626	62111.72
चरण IV/ फरवरी 2012	पक्के ढाल के साथ 2-लेन का सुददीकरण	20000 ⁴ दिसम्बर 2017-18	लागू नहीं	172	लागू नहीं	0.86 प्रतिशत	27800	3112.29
चरण V/ अक्टूबर 2006	मौजूद 4-लेन का 6-लेन में उन्नयन	6500 दिसम्बर 2012	1276	1492	19.63 प्रतिशत	22.95 प्रतिशत	41,210	20501.95
चरण VI/ नवम्बर 2006	एक्सप्रेसवेज	1000 दिसम्बर 2015	लागू नहीं	शून्य	शून्य		16,680	20.36
चरण VII/ दिसम्बर 2007	फलाइओवर/ग्रेड सेपरेटर	700 दिसम्बर 2014	लागू नहीं	21	लागू नहीं	3.0 प्रतिशत	16680	683.10
जोड़		55225		20399			247635	186043.09⁵

³ इसके चरण-I में चालू एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर का 981 कि. मी शामिल हैं।

⁴ एनएचएआई को 20,000 कि. मी. में से केवल 13389 कि. मी सौपा गया था।

⁵ एनएचएआई का परियोजना व्यय (31 मार्च 2013 तक निर्धारित परिसम्पत्ति/सीडब्ल्यूआईपी) में हिस्सा ₹ 1,06,440.23 करोड़ हैं।

चार्ट 2ए-एनएचडीपी की प्रत्यक्ष प्रगति



चार्ट 8 बी: एनएचडीपी की वित्तीय प्रगति

एनएचडीपी चरण	एनएचडीपी	अनुमोदन/समापन की निर्धारित तारीख	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	राशि (करोड़ में)	
I	स्वर्णिम चतुर्भुज एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर, पतन और अन्य	2000 दिसम्बर/ 2005 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 30,300.00 ₹ 40,979.83	
II	एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर और अन्य	2003 दिसम्बर/ 2007 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 34,339.00 ₹ 58,633.84	
III	सुदृढीकरण और 2-लेन का 4-लेन में उन्नयन	2007 अप्रैल/ 2012 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 80,626.00 ₹ 62,111.72	
IV	पक्के ढाल के साथ 2-लेन का सुदृढीकरण	2012 फरवरी/ 2017-2018 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 27,800.00 ₹ 3,112.29	
V	मौजूदा 4-लेन का 6-लेन में उन्नयन	2006 अक्टूबर/ 2012 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 41,210.00 ₹ 20,501.95	
VI	एक्सप्रेसवेज	2007 नवम्बर/ 2014 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 16,680.00 ₹ 20.36	
VII	फलाइओवर/ग्रेड सेपरेटर	2007 दिसम्बर/ 2015 दिसम्बर	कुल अनुमानित लागत	31 दिसम्बर 2013 तक व्यय	₹ 16,680.00 ₹ 683.10	
				₹ 0	₹ 50,000	₹ 100,000

लेखापरीक्षा में कवर किए गए चरण II, III, IV और V के अन्तर्गत निर्धारित तारीख पर कार्य समापन की प्रतिशतता 19.63 प्रतिशत (चरण V) से 38.01 प्रतिशत (चरण III) के बीच थी। एनएचडीपी के उपरोक्त चरणों में से किसी को भी (चरण IV को छोड़कर जिसका समापन 2017-18 तक निर्धारित है) मार्च, 2013 की समाप्ति तक पूरा नहीं किया गया था यद्यपि समापन की देय तारीख पहले ही समाप्त हो चुकी थी। इसके अलावा, चरण II, III और V के अन्तर्गत सड़क परियोजनाओं का 100 प्रतिशत समापन मार्च 2013 के अन्त तक नहीं किया गया था। कुल अनुमोदित लागत के प्रति किया गया वास्तविक व्यय इन चार चरणों में अनुमानित लागत का क्रमशः 170.75 प्रतिशत, 77.04 प्रतिशत, 11.20 प्रतिशत और 49.75 प्रतिशत था।

1.4 परियोजनाओं के कार्यान्वयन का तरीका

एनएचडीपी के चरण I और II में परियोजनाओं का कार्यान्वयन मुख्यतः इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) मोड के अन्तर्गत किया गया था। इस मोड के अन्तर्गत परियोजनाओं को पूर्ण रूप से भारत सरकार/एनएचएआई द्वारा वित्तपोषित किया गया था। चरण III के बाद से अपर्याप्त

बजटीय स्रोतों के अन्तर्वाह के अतिरिक्त संवर्धन करने और निजी क्षेत्र भागीदारी को प्रात्साहित करने के मद्देनजर भारत सरकार ने एक परियोजना अर्थात् चरण III के अन्तर्गत बेंगलुरु-होसुर की 6 लेनिंग को छोड़कर, निजी भागीदारी (पीपीपी) के मोड के अन्तर्गत एनएचडीपी परियोजनाएं देनी प्रारम्भ कर दी।

1.5 सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी)

पीपीपी व्यवस्था के अन्तर्गत एनएचएआई द्वारा कार्यान्वयन के दो मुख्य तरीकों का पालन किया गया:

- निर्माण प्रचालन और हस्तारण (बीओटी)- टोल आधार
- निर्माण प्रचालन और हस्तारण (बीओटी) वार्षिकी आधार

बीओटी –(टोल) में छूटग्राही (अर्थात् निजी भागीदार) उनको सौंपें गए सड़क स्ट्रेच के वित्त, निर्माण, प्रचालन और रख-रखाव के लिए जवाबदेह हैं। वह छूट अवधि के दौरान टोल के संग्रहण और धारण के हकदार हैं। यदि अनुमानित टोल संग्रहण निवेश पर प्रतिफल सहित परियोजना लागतों से कम होता है तो एनएचएआई ने व्यावहारिकता गैप निधियन के रूप में अन्तर को पूरा करने के लिए वित्त का प्रावधान किया है। कुछ मामलों में छूटग्राही वीजीएफ प्राप्त करने की बजाय प्रीमियम/राजस्व शेयरिंग का प्रस्ताव रख सकता है।

बीओटी (वार्षिकी) मोड के मामलों में निर्माण, प्रचालन, वित्त और अनुरक्षण की जिम्मेदारी छूटग्राही पर होती है और कर संग्रहण जिम्मेदारी एनएचएआई पर होती है। सभी निर्माण और वार्षिक रख-रखाव लागतों का वहन छूटग्राही द्वारा वहन किया जाता है और उक्त की बोली के समय पर निर्धारित वार्षिकी भुगतानों के माध्यम से एनएचएआई द्वारा पूर्ण रूप से प्रतिपूर्ति की जाती है।

अलग अलग परियोजनाओं के सीसीईए/सीसीआई के अनुमोदन के बाद बोली की प्रक्रिया अर्थात् छूटग्राहियों को शामिल करना शुरू होता है जिसमें एनएचएआई द्वारा गठित मूल्यांकन समिति द्वारा मूल्यांकित रूचि की अभिव्यक्ति (इओआई)/योग्यता के लिए निवेदन (आरएफक्यू), प्रस्ताव निवेदन (आरएफपी) और सफल बोलीदाता को परियोजना को अंतिम रूप से देने जैसे विभिन्न स्तर शामिल हैं। ठेका देने के बाद बोलीदाता विशेष उद्देश्य साधन (एसपीवी) अर्थात् छूटग्राही की स्थापना करते हैं जो कार्य निष्पादित करता है।

1.6 पीपीपी मॉडल के कार्यान्वयन हेतु प्रक्रिया

राजमार्गों के लिए पीपीपी परियोजनाओं के निरूपण, मूल्यांकन और अनुमोदन के लिए नीति दिशानिर्देश ओएम सं. 01 मई 2005-पीपीपी दिनांक 12 जनवरी 2006 के माध्यम से भारत सरकार द्वारा अधिसूचित किये गये थे। नीति के अनुसार सभी परियोजनाओं को पहले बीओटी-टोल आधार पर प्रस्ताव रखना था जिसमें विफल रहने पर इनको बीओटी (वार्षिकी) के अन्तर्गत प्रस्तावित किया जाना था। यदि दोनों विफल रहते हैं तो इनको आर्थिक मामलों पर केबिनेट समिति (सीसीईए) के विशेष अनुमोदन के बाद इपीसी मोड पर किया जाना था।

बी. के चतुर्वेदी समिति की सिफारिश के आधार पर भारत सरकार ने निर्णय किया (नवम्बर 2009) कि सड़क परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए डिलीवरी के सभी तीन तरीकों अर्थात् बीओटी (टोल), बीओटी (वार्षिकी) और इपीसी को यथाक्रम की अपेक्षा एक साथ करना चाहिए। इसके अलावा, प्रथम दृष्टया बीओटी (टोल) के लिए उचित न पाई गई सड़क परियोजना को सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, मंत्रालय (एमओआरटीएच) की अध्यक्षता में अन्तर मन्त्रीपक्षीय दल (आईएमजी) के अनुमोदन के बाद बीओटी (वार्षिकी) पर प्रत्यक्ष रूप से कार्यान्वित किया जा सकता था। तथापि, इपीसी आधार पर परियोजना के कार्यान्वयन से पहले इसकी अनिवार्य रूप से बीओटी (वार्षिकी) के लिए जांच की जानी थी। ऐसे मामलों में जहां आईएमजी में एकात्मकता नहीं थी, मामले को मंत्रियों के सशक्त दल (इजीओएम) के समक्ष प्रस्तुत किया जाना था।

एनएचडीपी में एनएचएआई की भूमिका भारत सरकार की कार्यान्वयन एजेंसी की है और पहले के पास सड़क परियोजनाओं के अनुमोदन और मंजूरी की शक्तियां नहीं हैं। पीपीपी परियोजनाओं का मूल्यांकन और अनुमोदन इस उद्देश्य के लिए स्थापित समितियों अर्थात् स्थायी वित्त समिति (एसएफसी), सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) और निवेश/लागतों पर निर्भर सीसीईए/सीसीआई द्वारा किया जाता है।

1.7 पीपीपी परियोजनाओं की प्रास्थिति

चरण I और II में कुल 356 परियोजनाएं दी गई थी जिनमें से 56 को पीपीपी के अन्तर्गत दिया गया था। चरण III के बाद से 171 परियोजनाओं में से 170 को पीपीपी मोड के अन्तर्गत दिया गया था। दिसम्बर 2012 की समाप्ति तक सभी सात चरणों में संयुक्त रूप से कुल 226 परियोजनाएं पीपीपी मोड के अन्तर्गत एनएचएआई द्वारा की गई थी। इन परियोजनाओं में से 178 को बीओटी (टोल) पर दिया गया था और 48 परियोजनाओं को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर दिया गया था।

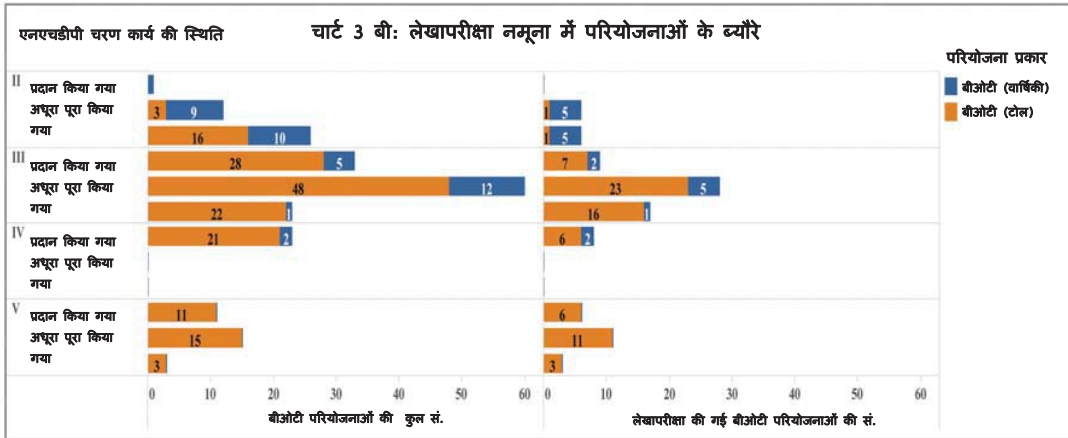
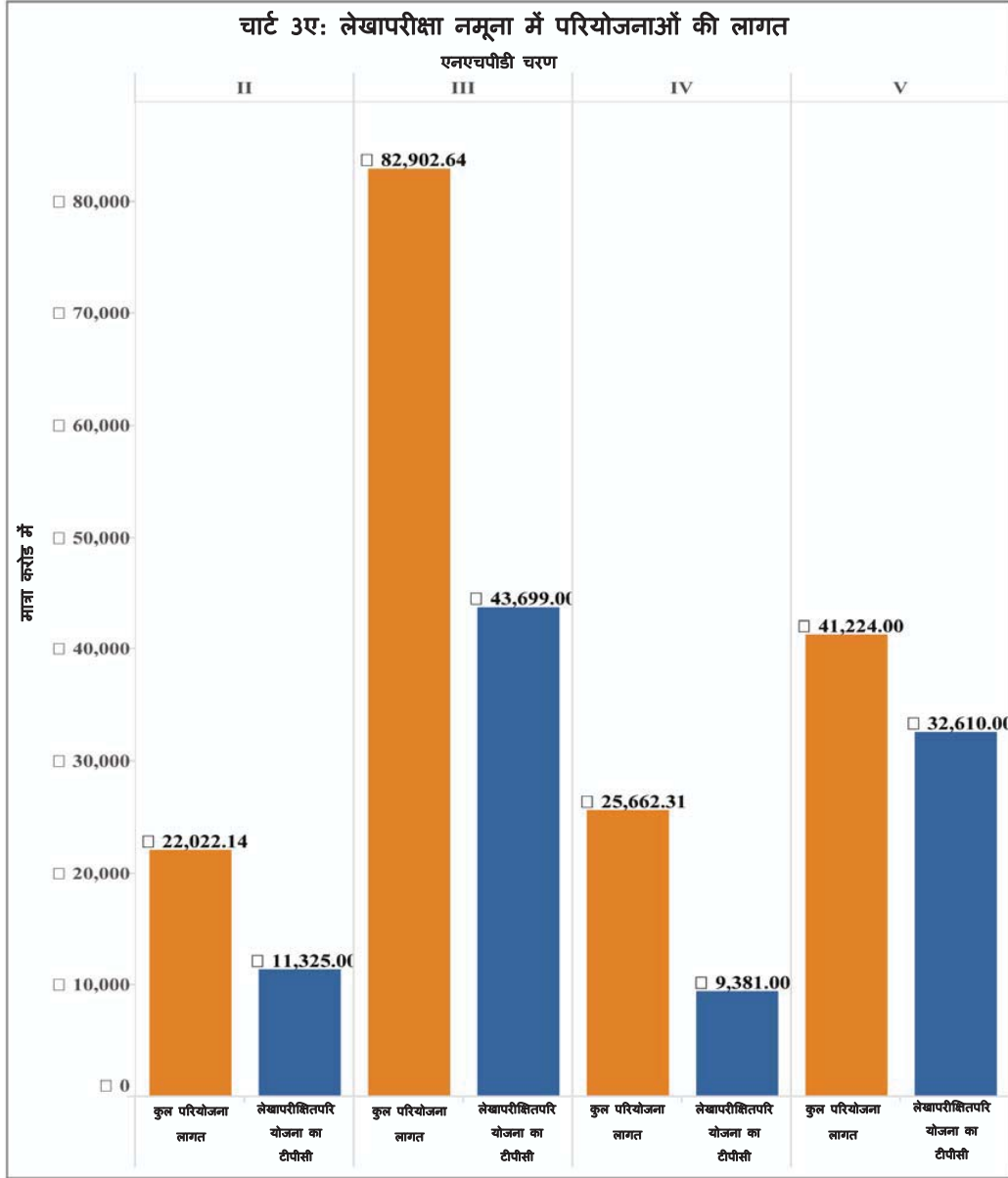
1.8 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा में एनएचडीपी के चरण II, III, IV और V के अन्तर्गत दी गई कुल 207 बीओटी परियोजनाओं (31.3.2012 तक) के 45.41 प्रतिशत अर्थात् 94 परियोजनाओं को कवर किया गया था। 94 परियोजनाओं में से 74 की बीओटी (टोल) के अन्तर्गत और 20 को बीओटी (वार्षिकी) मॉडल के अन्तर्गत दिया गया था। परियोजना का चयन भौगोलिक अवस्थिति के साथ-साथ कुल परियोजना लागत (टीपीसी), व्यय की मात्रा, समापन के स्तरों पर आधारित था। रियायत करारों के अनुसार इन 94 परियोजनाओं की लागत ₹ 97016 करोड़ है जोकि 207 परियोजनाओं के लिए ₹ 171811 करोड़ की कुल परियोजना लागत के 56.47 प्रतिशत का द्योतक है। निम्नलिखित तालिका 2, चार्ट 3ए और चार्ट 3 बी इसकी व्याख्या हैं:-

तालिका 2: लेखापरीक्षा नमूना में परियोजनाओं की लागत

एनएचडीपी चरण	बीओटी (टोल)				बीओटी (वार्षिकी)				कुल	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत
	पूरा किया गया	अधूरा	प्रदान किया	कुल	पूरा किया गया	अधूरा	प्रदान किया	कुल		₹ करोड़ में
II	16 (1)	3 (1)	0	19 (2)	10 (5)	9 (5)	1 (0)	20 (10)	39 (12)	22022.14 (11325)
III	22 (16)	48 (23)	28 (7)	98 (48)	1 (1)	12 (5)	5 (2)	18 (8)	116 (54)	82902.64 (43699)
IV	0	0	21 (6)	21 (6)	0	0	2 (2)	2 (2)	23 (8)	25662.31 (9381)
V	3 (3)	15 (11)	11 (6)	29 (19)	0	0	0	0	29 (20)	41224.00 (32610)
Total	41 (20)	66 (35)	60 (19)	167 (74)	11 (6)	21 (10)	8 (4)	40 (20)	207 (94)	171811.09 (97016)
टीपीसी (करोड़ में)	8541	41616	28030	78187	2338	13509	2982	18829		97016
वार्षिकी सहित परियोजनाओं की संख्या के संबंध में चयनित प्रतिशत					27.7	47.9	24.4	100		
वार्षिकी सहित परियोजनाओं की टीपीसी के संबंध में चयनित प्रतिशत					11.21	56.82	31.97	100		

टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आकड़े लेखापरीक्षा के लिए चयनित परियोजनाओं को दर्शाते हैं।



1.9 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के उद्देश्य यह निर्धारित करने के लिए थे कि क्या:

- परियोजना की पहचान/प्राथमिकता पारदर्शी/प्रभावी तरीके से की गई थी; क्या इस संबंध में परिभाषित विद्यमान मानदण्ड यातायात सूचकांक महत्वपूर्ण स्थानों/शहरों/वाणिज्यिक केंद्रों से सम्पर्क, नीतिगत महत्व, देश के विभिन्न भागों के समान विकास और इन जैसे कारकों पर आधारित है।
- निधियों का वित्तीय प्रबंधन उचित था, संसाधनों का संग्रहण पर्याप्त था और उपलब्ध निधियों का प्रभाविकता से उपयोग किया गया था और अर्थनीति को निधियां उधार लेते समय ध्यान में रखा गया था।
- डीपीआर/व्यवहार्यता रिपोर्ट में किए गए प्रक्षेपण उचित थे और अनुवर्ती कार्यक्रमों में इनका वहन किया गया था; डीपीआर/व्यवहार्यता रिपोर्ट को परियोजना के भावी तथ्यों के साथ-साथ सभी वर्तमान तथ्यों पर विचार करते हुए तैयार किया गया था और टीपीसी को विवेकपूर्ण तरीके से प्राप्त किया गया था।
- बोली मूल्यांकन प्रक्रियाएं सुस्थापित थीं और परियोजनाओं को प्रतिस्पर्धात्मक प्रक्रियाओं, समान और जनहित के अनुसार छूट ग्राहियों को दिया गया था। रियायत अवधि को निर्धारित करने के लिए मानदण्ड उचित वित्तीय मॉडल पर आधारित था और प्रयोक्ताओं पर किसी परिहार्य अतिरिक्त भार के साथ सभी परियोजनाओं के लिए समान था।
- कर संग्रहण में राजस्व प्रबंधन प्रणाली प्रभावी थी; कर राजस्व का भाग जब भी भारत सरकार को देय हो नियमित रूप से प्राप्त किया जा रहा था, और एनएचएआई का आंतरिक नियंत्रण राजस्व की कम वसूली यदि कोई है रोकने के लिए प्रभावी था।
- परियोजनाओं की मॉनिटरिंग के लिए उपयुक्त तंत्र कार्यान्वयन और ओएण्डएम स्तर के दौरान मंत्रालय (एमओआरटीएच) और एनएचएआई में स्थापित किया गया था; आरूटपुट एनएचडीपी के अन्तर्गत निर्धारित लक्ष्यों पर समान था और निधि के लिए मूल्य परियोजनाओं से वसूल किया गया था। परियोजनाओं को अनुमानित लागत, वांछित समय सीमा में पूरा किया गया था और किसी विलम्ब/चूक के मामलों में; उचित उपाय एमसीए/सीए के अनुसार किए गए/लिये गए थे।

1.10 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और मानदण्ड

एनएचएआई की कुछ परियोजना कार्यान्वयन इकाईयों (पीआईयूज) की नमूना लेखापरीक्षा नवम्बर 2011 से जनवरी 2012 के दौरान की गई थी। नमूना जांच के परिणामों के आधार पर लेखापरीक्षा योजना, परियोजनाओं के चयन के लिए मानदण्ड, डिजाइन मैट्रिक्स आदि तैयार किए गए थे। एनएचएआई के साथ एन्टी कॉन्फ्रेस 1 अगस्त 2012 को आयोजित की गई थी। और उसके बाद 5 दिसम्बर 2012 में मंत्रालय (एमओआरटीएच) के साथ जिनमें लेखापरीक्षा के माध्यम से प्राप्ति के लिए परिकल्पित लेखापरीक्षा उद्देश्यों पर चर्चा की गई थी। लेखापरीक्षा दल ने अगस्त 2012 से सितम्बर 2013 की अवधि के दौरान क्षेत्रीय लेखापरीक्षा की थी।

लेखापरीक्षा मानदण्ड निम्नलिखित से प्राप्त किया गया था:

- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) व्यवहार्यता रिपोर्टों, नमूना सर्वेक्षण/सांख्यिकी विश्लेषण रिपोर्टों आदि की समीक्षा सहित निजी क्षेत्र भागीदारों की पहचान करने के लिए बनाए गए दिशानिर्देशों/प्रक्रियाओं का पालन करना।
- एनएचडीपी के विभिन्न चरणों के अभिलेखों की समीक्षा संबंधित चरणों के अन्तर्गत स्ट्रेचों के चयन, विभिन्न स्तरों अर्थात् एनएचएआई/मंत्रालय (एमओआरटीएच), पीपीपीएसी, इओजीएम/जीओएम/सीसीईए/सीसीआई आदि के स्तर पर परियोजनाओं के मूल्यांकन।
- मॉडल रियायत करार, राज्य सहायता करार, निलंब लेख करार, प्रतिस्थापन करार, स्वतंत्र इंजीनियर और सलाहकार के साथ करार की निबन्धन एवं शर्तें।
- यातायात और राजस्व निर्धारण और प्रक्षेपण
- डीपीआर के अनुसार तैयार किए गए विभागीय, तकनीकी और वित्तीय अनुमान
- परियोजनाओं के मॉनीटरिंग कार्यान्वयन, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए स्वतन्त्र सलाहकार (आईसी) द्वारा तैयार की गई परियोजना प्रबंधन नियन्त्रण प्रणाली।
- बोलियों के मूल्यांकन की प्रणाली
- एनएचडीपी की कार्ययोजना और मंत्रालय (एमओआरटीएच)/एनएचएआई को निधियों के निर्मुक्त हेतु बजट प्रावधान
- परियोजना कार्यान्वयन के लिए प्रचालन और अनुरक्षण (ओएण्डएम) नियम पुस्तक
- एनएचएआई की वित्तीय प्रबंधन प्रणाली।

लेखापरीक्षा को पूरा करने के बाद तैयार की गई ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट जिसमें निर्दिष्ट तथ्यों और आकड़ों की पुष्टि और इस रिपोर्ट पर उनका उत्तर प्राप्त करने के लिए मंत्रालय (एमओआरटीएच) तथा एनएचएआई को 18 जुलाई 2014 को जारी की गई थी।

इसके पश्चात, रिपोर्ट पर 22 जुलाई 2014 में आयोजित किए गए एक्जिट कॉन्फ्रेंस में मंत्रालय (एमओआरटीएच) और एनएचएआई के साथ चर्चा की गई थी।

1.11 कार्यक्षेत्र सीमा

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में लेखापरीक्षा के दौरान, महत्वपूर्ण क्षेत्रों से संबंधित रिकॉर्ड/फाइलें या तो प्रस्तुत नहीं किये गये या फिर केवल आंशिक रूप से प्रस्तुत किये गये। इन अभिलेखों के अभाव से, कुछ पहलू या तो पूर्ण रूप से समीक्षित नहीं हो पाये या सीमित दायरे तक समीक्षित हो पाये। लेखापरीक्षा को प्रदान न किये या आंशिक रूप से प्रदान किये गये अभिलेखों का विवरण नीचे तालिका 3 में दर्शाया गया है।

तालिका 3-प्रदान न किये गये/आंशिक रूप से प्रदान किये गये अभिलेख

क्र. सं.	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से मांगे गये अभिलेख/फाइलें/जानकारी	स्थिति
1	उन्नयन के लिये, लिये गये क्षेत्रों के चयन के आधार पर और एनएचडीपी चरण II से V के अंतर्गत क्षेत्रों की पहचान/प्राथमिकता के लिये अपनाये गये मानक/मानदंड	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये।
2	एनएचडीपी चरण II, III, IV और V की स्वीकृति	चरण IV (15000 कि.मी.) की स्वीकृति से संबंधित केवल एक फाइल प्रस्तुत की गई।
3	पिछले पांच वर्षों के लिये एनएचडीपी की वित्तीय योजना के साथ-साथ कार्य योजना	केवल दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिये कार्य योजना प्रस्तुत की गई।
4	परियोजना सम्बंधी फाइलें	मांगी गई 31 फाइलों में से केवल 10 प्रस्तुत की गई; तथापि, इनमें पूर्ण जानकारी नहीं थी।
5	पिछले पांच वर्षों की पीपीपी पीआरयू (परियोजना संवीक्षा इकाई) की त्रैमासिक रिपोर्ट	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये।
6	बीओटी परियोजनाओं में वीजीएफ के लिये टीपीसी की 40 प्रतिशत की वीजीएफ सीमा निर्धारित करने के लिये औचित्य	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये

अभिलेखों के प्रस्तुत करने के मामले को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ बार-बार उठाया गया। यद्यपि, न तो सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त हुआ और न ही आवश्यक अभिलेखों को उपलब्ध कराया गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से अभिलेख प्राप्त करने के लिये लेखापरीक्षा द्वारा किये गये प्रयासों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	मांगपत्र को/बैठकों का विवरण	दिनांक
1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को लेखापरीक्षा दल द्वारा जारी मांगपत्र	07 जनवरी 2013 से 13 मार्च 2013 तक
2	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को अभिलेख प्रदान कराने के लिये अनुस्मारक	18 जनवरी 2013
3	अभिलेख प्रदान कराने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ बैठक	29 जनवरी 2013
4	अभिलेख प्रदान कराने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को अनुस्मारक पत्र	23 जनवरी 2013
5	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को जारी लेखापरीक्षा निष्कर्ष	12 फरवरी 2013 से 14 मार्च 2013
6	अभिलेख प्रदान करने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव के साथ बैठक	15 फरवरी 2013
7	अतिरिक्त अभिलेख प्रस्तुत कराने के अनुरोध सहित प्राप्त अभिलेखों की स्थिति से संबंधित सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को पत्र	18 और 20 फरवरी 2013
8	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को अनुस्मारक पत्र	27 फरवरी 2013
9	उप-नियंत्रक महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक) द्वारा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सचिव (राजमार्ग) को अर्धशासकीय पत्र।	9 अप्रैल 2013