

अध्याय - 8

निष्कर्ष

निर्माण की बेहतर गुणवत्ता के लिए व्यावसायिक परियोजना प्रबंधन के तरीके लाने तथा प्रौद्योगिकी को सुधारने के लिए इसके वित्तपोषण पर निर्भरता को कम करने के लिए, भारत सरकार ने बीओटी (निर्माण प्रचालन तथा हस्तांतरण) मोड के माध्यम से निजी क्षेत्र की भागीदारी को शामिल करने का निर्णय लिया था तथा फेस -III से सभी परियोजनाओं को एनएचएआई द्वारा पीपीपी मोड में दिया गया है। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि पीपीपी मोड के माध्यम से परियोजनाओं के क्रियान्वयन को योजना के साथ-साथ क्रियान्वयन में कमी का सामना करना पड़ा। सड़क परियोजनाओं की शीघ्रता से प्रगति सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित विधिक तथा वित्तीय अधिकारों के साथ निहित एकल एजेंसी के रूप में सीसीआई/सीसीईए, पीपीपीएसी तथा एनएचएआई जैसे एक संस्थागत ढाँचे के निर्माण के बावजूद, कार्यान्वयन के पीपीपी मोड के परिणाम संतोषजनक नहीं थे। सड़क परियोजना की पहचान करने तथा प्राथमिकता की प्रक्रिया अपारदर्शी थी तथा विकास के लिए मूल रूप से चयनित सड़क स्ट्रेचों को बाद में स्पष्टीकरण के बिना अन्य स्ट्रेचों से बदल दिया गया।

यद्यपि क्रियान्वयन के पीपीपी मोड का एक उद्देश्य सरकारी वित्तपोषण पर निर्भरता को कम करना था, तथापि इसे पूर्ण रूप से किया नहीं जा सका। एनएचएआई की उपलब्ध निधियों को टोल के प्लो बैंक, केन्द्रीय सड़क निधि से अनुदान तथा कर मुक्त बांड जारी करके जुटाई गई थी जिसमें से प्रत्येक सरकारी स्रोत से प्राप्त हुआ था। एनएचएआई के पास वर्ष के अन्त तक निधियों की बड़ी राशि थी जिसे वह सड़क परियोजना में निवेश करने में असमर्थ था तथा इसके बावजूद वह बैंकों में फिक्स्ड डिपॉजिट में रखी गई थी। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय /एनएचएआई प्रति दिन 20 किमी. सड़क के विकास हेतु निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल हुआ।

पारदर्शिता तथा प्रतिस्पर्धात्मक बोली बढाने के लिए गुंजाइश थी क्योंकि नई आरएफक्यू मांगे बिना बोली प्रक्रिया के दौरान टीपीसी तथा प्रारंभिक परियोजना मापदण्डों में प्रमुख परिवर्तन करके परियोजनाओं को पुनर्गठित किया गया था।

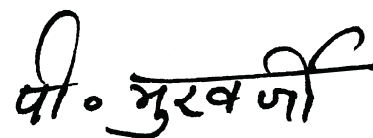
बोली बुलवाने, कार्य देने तथा एसपीवी के निर्माण, नियुक्त तिथि प्राप्त करने, वित्तीय समापन तथा पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा करने में छूटग्राहियों की ओर से विलम्ब में एनएचएआई के प्रक्रियात्मक विलम्ब के कारण पीपीपीएसी/सीसीईए/सीसीए द्वारा संस्वीकृति के पश्चात परियोजनाओं को देने में विलम्ब हुआ। मुख्य बाधाओं में से एक भूमि अधिग्रहण तथा समय पर सरकारी एजेंसी से संस्वीकृति प्राप्त करने में एनएचएआई की विफलता थी।

पीपीपी मोड़ से उपयोगकर्ताओं के लिए उपयोगकर्ता अनुकूल तथा लाभकारी होने की आशा थी। यद्यपि उपयोगकर्ताओं को 6-लेनिंग परियोजनाओं में नियुक्ति तिथि से टोल भुगतान करना अपेक्षित था तथापि, उन्हें टोल का भुगतान करने के बावजूद कुछ परियोजनाओं में दीर्घ अवधि के लिए बिना सुधरी हुई सड़क का लाभ उठाना होगा। उपयोगकर्ताओं को अनेक मामलों में तर्कसंगत अवधि से अधिक लम्बी अवधि के लिए टोल का भार सहन करना होगा, परियोजना की रियायती अवधि लम्बी थी जिसके बदले में रियायत अवधि के निर्धारण हेतु यातायात की मात्रा/वहन करने की क्षमता को न अपनाने के कारण ऐसा हुआ। संरचनाओं/सड़कों जिसे यातायात की मात्रा द्वारा अनुबद्ध नहीं किया गया था, के समावेशन के परिणामस्वरूप टोल (2-लेन परियोजनाओं) की उच्चतर दर तथा निजी राजकोष से वीजीएफ तथा वार्षिकी के भुगतान के माध्यम से सड़क उपयोगकर्ताओं पर अनुचित बोझ भी होगा।

रियायत करार में प्रदत्त रूप में नुकसानों के उदग्रहण में एनएचएआई की विफलता के कारण छूटग्राहियों को अनावश्यक रूप से लाभान्वित किया गया। पीपीपी परियोजनाओं की मॉनीटरिंग अपर्याप्त थी क्योंकि सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय में सीसीआई द्वारा संस्वीकृत रूप में पीपीपी निष्पादन समीक्षा यूनिट को स्थापित नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा ने स्ट्रेचों जिन्हें चौड़ा करने की आवश्यकता थी, को पहचानने के लिए एक मजबूत तंत्र नहीं पाया। कई मामलों में, हमने पाया कि 4/6 लेनिंग जहां ऐसे स्ट्रेचों में यातायात में ऐसे निवेश के लिए उचित नहीं बताया गया, हेतु स्ट्रेचों को लिया गया था।

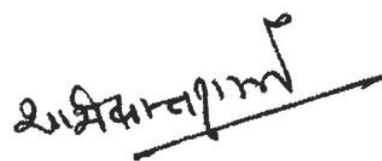
लेखापरीक्षा ने ऐसे मामले भी देखे जहां वीजीएफ प्रदान किया जा रहा था जबकि मानदंडों ने ऐसे निवेश को उचित नहीं बताया।



नई दिल्ली
दिनांक: 02 दिसम्बर, 2014

(प्रसेनजीत मुखर्जी)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक एवं
अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित



नई दिल्ली
दिनांक: 02 दिसम्बर, 2014

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक