

अध्याय 2 → निजी भागीदारों का चयन

लेखापरीक्षा उद्देश्य 1

यह तर्कसंगत आश्वासन प्राप्त करने के लिए कि आईआरआर का निर्धारण, यथार्थवादी, इक्विटी शेयर भागीदारी के लिए निजी भागीदारों की पहचान एवं चयन विवेकपूर्ण एवं पारदर्शी था।

सुदृढ निवेश निर्णय आधारभूत होते हैं क्योंकि वे दीर्घावधि में एक सञ्चालन के वित्तीय हालात को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करते हैं। एक अवसञ्चयनात्मक परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता का निर्णय परियोजना की रिटर्न की आन्तरिक दर⁵ (आईआरआर) के आधार पर यदि आईआरआर उच्चतर है तो परियोजना को किया जाना है। आईआरआर को निकालते समय, घटकों जैसे परियोजना की अनुमानित लागत, परियोजना से भविष्य में अनुमानित आय, निर्माण की अवधि एवं प्रचालनों की लागत इत्यादि पर विचार किया जाता है। भारतीय रेल में, आईआरआर की गणना सामान्यतः रेल इण्डिया टेक्निकल एण्ड इकोनॉमिक सर्विसेज (राइट्स) द्वारा की जाती है। एक परियोजना को व्यवहार्य के रूप में योग्य ठहराने के लिए वित्त मंत्रालय (एमओएफ) द्वारा निर्धारित न्यूनतम आईआरआर 14 प्रतिशत था।

इस अध्याय में आईआरआर के निर्धारण तथा शेयरधारक करारों की पूर्णता सहित निजी इक्विटी भागीदारों के चयन में देखी गई कमियों का उल्लेख किया गया है।

2.1 परियोजनाओं की व्यवहार्यता

चार परियोजनाओं का आईआरआर वित्त मंत्रालय के निर्धारित बेंचमार्क से, अधिक 14.71 प्रतिशत से 23 प्रतिशत के बीच था। तथापि एचएमआरडीसी (10.5

⁵ एक परियोजना की रिटर्न की आन्तरिक दर (आईआरआर) वार्षिकृत प्रभावी चक्रवृद्धि दर है जो एक विशेष निवेश से सभी नकद प्रवाह (सकारात्मक एवं नकारात्मक दोनों) के सकल वर्तमान मूल्य को शून्य के बराबर बनाती है।

⁶ पीआरसीएल-14.71 प्रतिशत, वीएमपीएल-22 प्रतिशत, कच्छ रेलवे-17.81 प्रतिशत एवं एचपीआरवीएल-23 प्रतिशत

प्रतिशत) एवम् केआरसीएल (11.8 प्रतिशत) के मामले में आईआरआर बेंचमार्क से कम थी।

2.2 एसपीवीज के साथ करार

रेल मंत्रालय/आरवीएनएल ने पीपीपी परियोजनाओं के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए एसपीवीज के साथ निम्नलिखित करार निष्पादित किये थे:

- i. शेयरधारक करार;
- ii. रियायत करार जिसमें पट्टा करार शामिल है;
- iii. निर्माण करार;
- iv. प्रचालन एवम् अनुरक्षण करार; तथा
- v. यातायात गारन्टी करार।

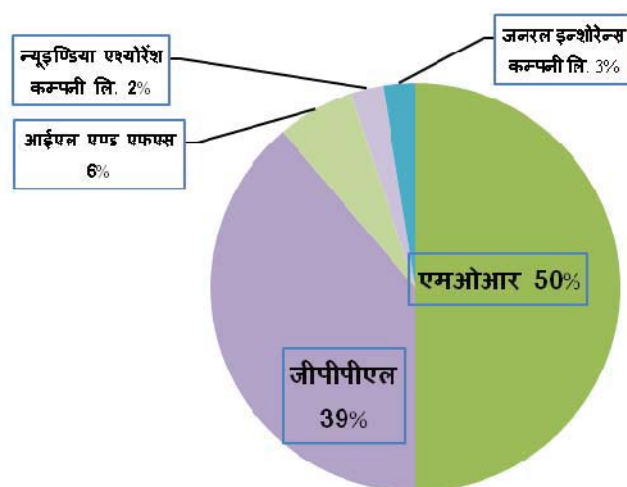
लेखापरीक्षा अभ्युक्ति

2.3 गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

2.3.1 पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड

रेल मंत्रालय तथा गुजरात वीपावाव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) के बीच सुरेन्द्रनगर तथा पीपावाव पोर्ट के बीच मीटर गेज (एमजी) को ब्रॉड गेज (बीजी) में रूपान्तरित करने के लिए जनवरी 2000 में एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे। परियोजना की आईआरआर का अनुमान 14.71 प्रतिशत पर लगाया गया था। पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड, एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) का गठन (मई 2000) निम्नलिखित इक्विटी भागीदारी के साथ किया गया था:

चित्र 1-पीआरसीएल की शेयरधारिता का पैटर्न



लेखापरीक्षा में सघीक्षा से पता चला कि:

- i. शेयरधारक करार में 11 प्रतिशत इक्विटी शेयर के लिए जीपीपीएल के सहायकों का उल्लेख नहीं किया गया। जीपीपीएल के तीन सहायकों⁷ को शेयरधारक करार पर हस्ताक्षर करने के बाद शामिल किया गया था। अतः शेयरधारक करार स्वयम ही आरम्भिक हस्ताक्षर चरण पर अधूरा था।
- ii. राइट्स ने मई 2000 में अनुमान लगाया कि यातायात में 2008 में 2.62 मिलियन टन से 10.34 मिलियन टन तक की वृद्धि हो जाएगी, जो आठ वर्षों की अवधि में लगभग 400 प्रतिशत की वृद्धि है। तदनुसार आईआरआर 14.61 प्रतिशत के रूप में निर्धारित किया गया था। तथापि यातायात की अनुमानित वृद्धि ने कभी मूर्तरूप नहीं लिया एव परियोजना 2003 से हानियाँ उठा रही है।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया (जून 2013) कि जीपीपीएल के तीन सहयोगी जो पीआरसीएल के 11 प्रतिशत इक्विटी शेयर के लिए थे, को शेयरधारक करार पर हस्ताक्षर करने के बाद सम्मिलित किया गया था। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में यह भी स्वीकार किया कि यातायात प्रक्षेपण को बन्दगाह के विकास में विलम्ब के कारण मूर्तरूप नहीं दिया जा सका।

⁷ आईएल एव एफएस, न्यू इण्डिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड तथा जनरल इन्शोरेंस कम्पनी लिमिटेड

2.3.2 विरामगाम मेहसाना परियोजना लिमिटेड

विरामगाम तथा मेहसाना (64.81 किमी) के मध्य गेज रूपान्तरण परियोजना की देश के उत्तरी पश्चिमी भागों की ओर स्थित काण्डला बन्दगाह से तेल रिफाईनरी तक पेट्रोलियम उत्पादों के परिवहन के साथ रक्षा आवश्यकताओं का प्रबन्ध करने के लिए कल्पना की गई थी। प्रारम्भिक रूप से परियोजना बीओएलटी योजना (1995-96) के तहत कार्यान्वयन हेतु चिह्नित की गई थी। परियोजना को वित्तीय बाधाओं के कारण मूर्तरूप नहीं दिया जा सका। परियोजना को परियोजना के निधियन के लिए एक वैकल्पिक साधन के रूप में अभिगम प्रभार⁸ के भुगतान पर बीओटी माडल के तहत कार्यान्वयन हेतु मार्च 2001 में फिर से शुरू किया गया था। विरामगाम मेहसाना प्रोजेक्ट लिमिटेड (वीएमपीएल), एक विशेष प्रयोजन कम्पनी (एसपीसी) का गठन निर्माण, प्रचालन एवं हस्तांतरण (बीओटी) योजना के तहत परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए अक्टूबर 2002 में किया गया था। रेल मंत्रालय ने 22 प्रतिशत आईआरआर के साथ ₹ 63.39 करोड़ की परियोजना लागत का अनुमान (फरवरी 2001) लगाया था।

लेखापरीक्षा में सखीक्षा से पता चला कि:

- i. परियोजना को बीओएलटी योजना के अन्तर्गत कार्यान्वयन के लिए सीसीईए द्वारा प्रारम्भिक रूप से अनुमोदित किया गया था। मार्च 2001 में, रेल मंत्रालय ने एसपीसी का सृजन करते हुए बीओटी योजना के तहत कार्यान्वयन हेतु कार्य प्रणाली को सशोधित किया (मार्च 2001)। यह सशोधित पद्धति सीसीईए से अनुमोदित नहीं कराई गई थी;
- ii. परियोजना की अनुमानित 22 प्रतिशत की उच्च आईआरआर के बावजूद 2003-05 के दौरान परियोजना के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कोई निधि-आबंटित नहीं की गई थी;
- iii. एसपीसी को ₹ 15.94 करोड़ के वार्षिक अभिगत प्रभार भुगतान के प्रति परियोजना से वार्षिक आय केवल ₹ 6.45 करोड़ थी। परियोजना ने रेल मंत्रालय द्वारा यथा अनुमानित 22 प्रतिशत की इसकी आईआरआर के बावजूद हानि वहन की;

⁸ अभिगत प्रभार सीओडी के पश्चात परियोजना सम्पत्ति एवं सुविधाओं के प्रयोग के लिए छूट ग्राहियों को रेलवे द्वारा किये जाने वाले भुगतान हैं।

- iv. करार के अनुसार, रेल मंत्रालय को परियोजना के वित्तीय बद्ध की तिथि से शुरू होकर 12 वर्षों की अवधि के लिए ₹ 15.94 करोड़ प्रति वर्ष की दर पर छूट ग्राहियों को अभिगम प्रभारों का भुगतान करना आवश्यक था। इसके परिणामस्वरूप 12 वर्षों की अवधि तक ₹ 127.88 करोड़⁹ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जून 2013) कि वित्तीय बाधाओं के मद्देनजर, भारतीय रेल ने रेल परियोजनाओं के निधियन के लिए एक वैकल्पिक साधन के रूप में अभिगम प्रभार के भुगतान पर बीओटी माडल के साथ एक प्रयोग किया था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह देखा गया था कि यद्यपि भारतीय रेल ने 2003-05 के दौरान मुख्य परियोजनाओं पर ₹ 15382 करोड़ खर्च किये थे, फिर भी 22 प्रतिशत की उच्च अनुमानित आईआरआर वाली इस परियोजना के लिए कोई निधि आवंटित नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, सीसीईए का अनुमोदन बीओएलटी से बीओटी योजना के तहत परियोजना के कार्यान्वयन के लिए प्राप्त नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 127.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

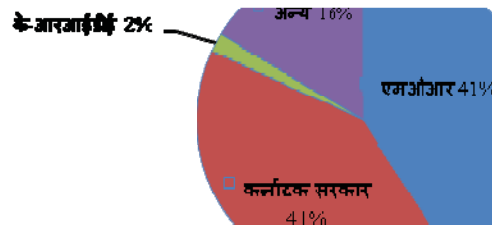
2.3.3 हसन मण्डलौर रेल डेवेलोपमेंट कार्पोरेशन लिमिटेड

अरसीकेरे - हसन मण्डलौर (230 किमी) का गेज रूपान्तरण भारतीय रेल द्वारा 1994-95 में शुरू किया गया था। अरसीकेरे एवम् हसन (47 किमी) के मध्य का सेक्शन मार्च 2002 में ₹ 141 करोड़ की लागत पर प्रारम्भ किया गया था। शेष सेक्शन हसन - मण्डलौर (183 किमी) के रूपान्तरण हेतु सीसीईए ने रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवेलोपमेंट कम्पनी (कर्नाटक) लिमिटेड (के-आरआईडीई) नामक एक नई कम्पनी के गठन का अनुमोदन किया (अप्रैल 2003)। परियोजना की अनुमानित लागत 10.5 प्रतिशत अनुमानित आईआरआर के साथ 278.71 करोड़ थी। हसन मण्डलौर रेल डेवेलोपमेंट कम्पनी लिमिटेड (एचएमडीआरसी) नामक एक एसपीवी का गठन जुलाई 2003 में किया गया था।

⁹ अभिगत प्रभार के रूप में 12 वर्षों के लिए ₹ 191.27 के भुगतान तथा ₹ 63 करोड़ की परियोजना लागत के बीच अन्तर

एसपीवी के ₹ 110 करोड़ की शेयर पूँजी में रेल मंत्रालय तथा कर्नाटक सरकार, प्रत्येक का 41 प्रतिशत शेयर, के-आरआईडीई का दो प्रतिशत शेयर तथा नीतिगत भागीदारों¹⁰ से शेष 16 प्रतिशत सम्मिलित थे। शेयरधारक करार में एसपीवी के गठन से पहले अरसीकेरे-हसन सेक्शन के गेज रूपान्तरण के लिए भारतीय रेल द्वारा पहले से ही व्यय किये गए ₹ 141 करोड़ के व्यय को एचएमआरडीसी पर गौण ऋण के रूप में मानने के लिए प्रावधान किया गया था। एचएमआरडीसी के शेयरधारिता पैटर्न को नीचे पाई चित्र में दर्शाया गया है:

चित्र 2-एचएमआरडीसी का शेयरधारिता पैटर्न



लेखापरीक्षा में सघीक्षा से पता चला कि:

- शेयरधारक करार में एचएमआरडीसी द्वारा रेल मंत्रालय को ₹ 141 करोड़ के गौण ऋण के वार्षिक पुनर्भुगतान के लिए किसी तरीके का प्रावधान नहीं किया गया था। एचएमआरडीसी ने अक्टूबर 2003 के गौण ऋण के पुनर्भुगतान के प्रति मार्च 2013 तक केवल ₹ 62 करोड़ (44 प्रतिशत) का भुगतान किया।
- गौण ऋण पर ब्याज के भुगतान के प्रति करार में आवश्यक प्रावधान सम्मिलित नहीं किया गया; एव
- परियोजना की आईआरआर 10.5 प्रतिशत के रूप में अनुमानित की गई थी, जो वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित बेंचमार्क से कम थी। तथापि एसपीवी ने

¹⁰ न्यू मणलौर पोर्ट ट्रस्ट, मिनरल इन्टरप्राइजेस प्राइवेट लिमिटेड, कुद्रेमुख आयरन ओर कम्पनी लिमिटेड एव नेशनल मिनरल डेवेलपमेंट कार्पोरेशन लिमिटेड

2006-12 के दौरान एक समग्र लाभ अर्जित किया था। यह सकेत करता है कि आईआरआर का निर्धारण दोषपूर्ण था।

रेल मंत्रालय ने बताया (मार्च 2013) कि जैसा कि मंत्री मण्डल टिप्पणी में अनुबद्ध किया गया है, बड़े ऋण की सर्विसिंग के बाद कम्पनी के निवल प्रचालन नकद प्रवाह का एचएमआरडीसी में गौण ऋण एवम् इक्विटी शेयर धारक द्वारा किये गए निवेश के अनुपात में उनके बीच वितरण किया जाना था। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि 2006-07 तक एचएमआरडीसी द्वारा किसी लाभांश की घोषणा नहीं की गई थी। रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि शेयरधारकों के बीच असहमति के कारण गौण ऋण पर एचएमआरडीसी के साथ किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं हो सके। रेल मंत्रालय ने यह भी दावे के साथ कहा कि कम्पनी द्वारा मार्च 2010 तक इसके बड़े ऋण के परिसमापन के बाद, कम्पनी ने जून 2010 एवम् मार्च 2013 के बीच गौण ऋण के प्रति ₹ 62 करोड़ का भुगतान किया।

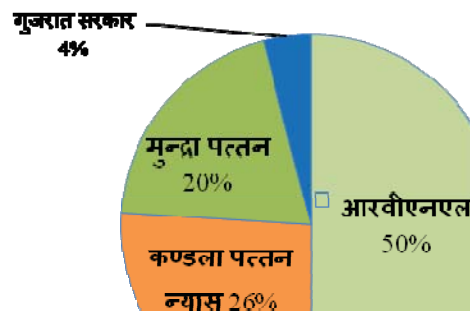
तथापि, रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार नहीं है क्योंकि कम्पनी ने 2006-12 के दौरान ₹ 135.72 करोड़ का एक समग्र लाभ बताया था। 2007-11 के दौरान अधिशेष आय के बावजूद इस विचार से कि 2006-07 से कोई लाभांश घोषित नहीं किया गया था, गौण ऋण पर ब्याज का भुगतान नहीं किया गया था। गौण ऋण के पुनर्भुगतान के संकट में एचएमआरडीसी के साथ एक करार करने में रेल मंत्रालय की विफलता के परिणाम स्वरूप ऐसे समय में पूँजी का अवरोधन हुआ जब भारतीय रेल गंभीर रूप से सञ्चाधनों की कमी का सामना कर रही थी। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल एचएमआरडीसी को उपलब्ध कराए गए गौण ऋण पर सामान्य राजस्व¹¹ के लिए लाभांश का भुगतान कर चुका था। अवधि (2004-12) के दौरान, भारतीय रेल ने गौण ऋण पर लाभांश के प्रति ₹ 73.47 करोड़ का भुगतान किया था।

¹¹ रेलवे व्यय सामान्य राजस्व से उपलब्ध राशि से वित्तपोषित होता है। रेलवे उपक्रमों में सामान्य राजस्व में से निवेश की गई पूँजी पर, गैर लाभकारी राजस्व में से निवेश की गई पूँजी को छोड़ कर, सामान्य राजस्व पाँच वर्षों की अवधि के लिए 4 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से निश्चित लाभांश प्राप्त करेंगे।

2.3.4 कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड

गाँधीधाम – पालनपुर गेज रूपान्तरण परियोजना (301 किमी) रेल विकास योजना (एनआरवीवाई) के तहत 2002 में शुरू की गई थी। इस लाईन का मुख्य उद्देश्य काण्डला बन्दरगाह एवं मुन्दरा बन्दरगाह से उत्तरी सीमा यातायात के लिए लघुत्तम मार्ग उपलब्ध कराना था। परियोजना की अनुमानित लागत ₹ 344.63 करोड़ एवं आईआरआर 17.88 प्रतिशत थी। जनवरी 2004 में ₹ 200 करोड़ की शेयर पूँजी के साथ कच्छ रेलवे कम्पनी नामक एक एसपीवी का गठन किया गया था जिसमें गुजरात सरकार द्वारा चार प्रतिशत, काण्डला पत्तन न्यास द्वारा 26 प्रतिशत, मुन्दरा पत्तन द्वारा 20 प्रतिशत तथा शेष 50 प्रतिशत रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएन) रेल मंत्रालय की एक पीएसयू द्वारा सम्मिलित था।

चित्र 3 कच्छ रेलवे कम्पनी लि. का शेयर धारिता पैटर्न



लेखापरीक्षा में सघीक्षा से पता चला कि;

- परियोजना को प्रारम्भिक रूप से सीसीईए द्वारा बीओएलटी योजना के तहत कार्यान्वयन हेतु अनुमोदित (अक्टूबर 2000) किया गया था। रेल मंत्रालय ने मई 2004 में एक एसपीवी का सृजन करते हुए बीओटी योजना के तहत कार्यान्वयन हेतु कार्यप्रणाली को सशोधित किया। सशोधित पद्धति के लिए सीसीईए से अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था;
- रेल मंत्रालय द्वारा पणधारियों की पहचान के लिए हित अभिव्यक्ति (ईओआई) आमंत्रित नहीं किये गए थे क्योंकि काण्डला पत्तन न्यास एवं गुजरात अदानी लिमिटेड (मुन्दरा पत्तन) ने परियोजना में अपनी रूची

अभिव्यक्त की थी। पणधारियों द्वारा रूची अभिव्यक्त करने के बावजूद, रेल मंत्रालय न्यूनतम यातायात गारन्टी सुरक्षित करने में विफल रहा था;

- iii. गाँधीधाम – पालनपुर सेक्शन उत्तरी सीमा यातायात हेतु लघुत्तम मार्ग है। अन्य वैकल्पिक मार्ग अहमदाबाद- पालनपुर से होते हुए हैं जो 133.62 किमी लम्बा है। लेखापरीक्षा में नमूना जाँच से पता चला कि डब्ल्यूआर लघुत्तम मार्ग, गाँधीधाम – पालनपुर सेक्शन के 42 प्रतिशत के उपयोग के बावजूद 2010-11 के दौरान दो रक प्रति दिन लम्बे मार्ग से ले गया था। इसके परिणाम स्वरूप लम्बे मार्ग से यातायात की अतिरिक्त ढुलाई के प्रति भारतीय रेल को हानि हुई।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (जून 2013) कि बिना सफलता के यातायात गारन्टी प्राप्त करने के लिए प्रयास किये गये थे क्योंकि इक्विटी भागीदार यातायात गारन्टी को निष्पादित करने के लिए सहमत नहीं हुए।

तथापि, रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय रेल को परियोजना की उच्च आईआरआर (17.81 प्रतिशत) एवंपणधारियों की अभिव्यक्त रूचि के भी मद्देनजर निवेशकों से न्यूनतम यातायात गारन्टी सुनिश्चित करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, बीओएलटी से बीओटी योजना के तहत परियोजना के कार्यान्वयन की सशोधित पद्धति अपनाने के लिए सीसीईए का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था।

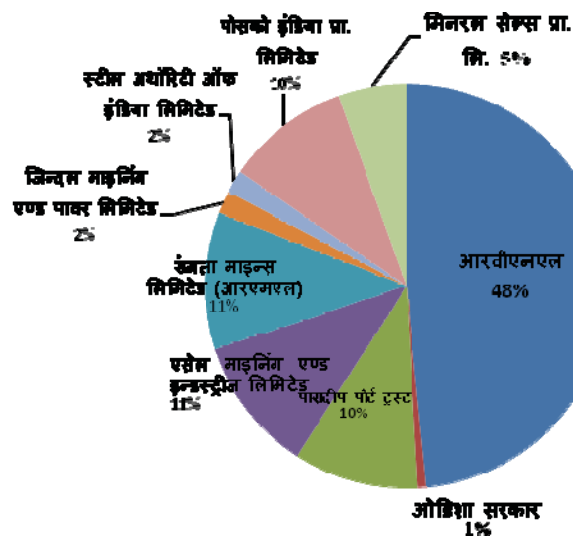
2.4 नई लाईन परियोजनाएँ

2.4.1 हरिदासपुर पारादीप रेलवे कम्पनी लिमिटेड

पारादीप पत्तन उड़ीसा राज्य में एक मुख्य पत्तन है जो उड़ीसा एवंपझारखण्ड के राज्यों में यातायात सख्दता उपलब्ध कराती है। पत्तन मुख्यतः लौह अयस्क, कोयला, खाद एवंपैट्रोलियम तेल तथा स्होहक (पीओएल) उत्पाद परिवहन करती हैं। प्रारम्भ में, कटक – पारादीप लाईन ही पारादीप पत्तन तक पहुँचने के लिए उपलब्ध एक मात्र रेल लिंक था। तत्पश्चात, सेक्शन की लाईन क्षमता अपने समुप्त चरण तक पहुँच गई थी जिसके परिणामस्वरूप रेको की नियमित कमी, परिचालन में विलम्ब इत्यादि हुआ। रेल मंत्रालय ने आने वाली इन क्षमता कठिनाईयों को दूर करने के लिए हरीदासपुर (हावड़ा-चेन्नई लाईन पर) एवंपपारादीप पत्तन के बीच एक नई 82 कि.मी. लम्बी रेल लिंक की योजना बनाई।

हरिदासपुर- पारादीप नई लाईन परियोजना की आईआरआर 23 प्रतिशत पर अनुमानित थी। परियोजना की अनुमानित लागत 2004 में ₹ 379.80 करोड़ थी जिसे 2006 में ₹ 598 करोड़ तक सशोधित किया गया। परियोजना तीव्र कार्यान्वयन हेतु आरवीएनएल को हस्तांतरित (2005) की गई थी। सितम्बर 2006 में हरिदासपुर पारादीप रेलवे कम्पनी लिमिटेड (एचपीआरसीएल) नामक एक एसपीवी गठित की गई थी। आरवीएनएल ने जनवरी 2006 में एचपीआरसीएल के लिए भागीदार का चयन करने के लिए हित अभिव्यक्ति (ईओआई) आमंत्रित की। ₹ 275 करोड़ इक्विटी योगदान हेतु शेयरधारक करार पर नौ भागीदारों के साथ हस्ताक्षर किए गए थे। शेयर धारिता पैटर्न निम्न प्रकार था:

चित्र 4: एचपीआरसीएल का शेयर धारिता पैटर्न



लेखापरीक्षा सचीक्षा से पता चला कि;

- समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर मई 2005 में आरवीएनएल और ओडिशा सरकार, पारादीप पोर्ट ट्रस्ट के बीच हस्ताक्षर किए गए थे। तथापि, एचपीआरसीएल का गठन सितम्बर 2006 में किया गया था। इस प्रकार, एमओयू पर हस्ताक्षर करने और एचपीआरसीएल के गठन के बीच लगभग 15 माह का असामान्य विलम्ब हुआ था।
- अक्टूबर 2006 में हस्ताक्षर किए गए शेयरधारक करार में यह प्रावधान किया गया है कि पोसको उक्त करार के लिए एक पार्टी नहीं रहेगी यदि खनन के लिए लाइसेंस अक्टूबर 2006 से तीन वर्षों की अवधि के अन्दर

नहीं दिया गया था। जून 2013 तक खनन के लिए लाइसेंस न तो पोसको को दिया गया था न ही पोसको को बदलने के लिए कोई प्रयास किया गया था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जून 2013) कि प्रत्याशित पणधारियों से इक्विटी योगदान की इओआई को अन्तिम रूप देने के बाद ही मात्र पुष्टि की जा सकती थी। रेल मंत्रालय ने कहा कि पोसको भारत में सबसे बड़ी सम्भव एफडीआई है और लौह अयस्क के लिए पोसको को खनन पट्टे हेतु अनुमति की सिफारिश सरकार द्वारा की जानी थी। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि लाइसेंस देने का मामला भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय में विचाराधीन और लब्धित है।

तथापि, रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमओयू पर हस्ताक्षर करने की तारीख से एसपीवी के गठन में 15 माह के विलम्ब के लिए दिए गए कारण इस आधार पर न्याय सञ्ज्ञत नहीं थे कि आरवीएनएल फास्ट ट्रेक आधार पर परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए अधिदेशित है। इसके अतिरिक्त, तीन वर्षों की अनुबद्ध अवधि में खनन लाइसेंस प्राप्त करने के लिए पोसको के विफल रहने के बावजूद रेल मंत्रालय ने दूसरे रुचिकर निजी भागीदारों का पता लगाने के बजाय विस्तारण प्रदान करना जारी रखा।

2.4.2 कृष्णापतनम रेल कम्पनी लिमिटेड

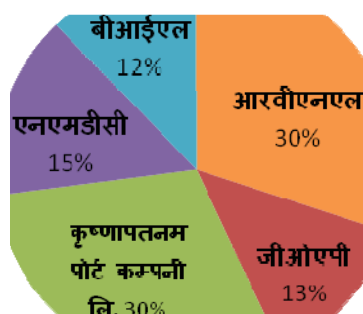
ओबूलावरिपल्ली-कृष्णापतनम (114 कि.मी.) के बीच नई लाइन एनआरवीवाई के अन्तर्गत विचाराधीन 53 परियोजनाओं में से एक थी। पत्तन तक की सम्बद्धता को कृष्णापतनम पत्तन तक और से वस्तुओं के आयात/निर्यात के लिए आवश्यक माना गया था। कृष्णापतनम पत्तन पर कोयला आयात का लगभग 75-80 प्रतिशत है और लौह अयस्क कुल निर्यात का 90 प्रतिशत है। इस परियोजना को अप्रैल 2003 में आरवीएनएल को सौंपा गया था। परियोजना लागत 11.8 प्रतिशत के आईआरआर के साथ ₹ 587.50 करोड़ अनुमानित की गई थी।

कृष्णापतनम रेलवे कम्पनी लिमिटेड (केआसीएल), एक एसपीवी की स्थापना परियोजना के कार्यान्वयन के लिए अक्टूबर 2006 में की गई थी। इस परियोजना का ₹ 50 करोड़ की व्यवहार्यता अन्तर निधियन (वीजीएफ) के साथ ₹ 270 करोड़

की इक्विटी और ऋण वित्तपोषण के माध्यम से शेष ₹ 267 करोड़ के माध्यम से निधियन किया जाना था।

रुचि अभिव्यक्ति एसपीवी में 27 प्रतिशत शेयरधारिता के लिए नीतिगत निवेशकों से आमंत्रित की गई थी (फरवरी 2006)। एनएमडीसी और बहणी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड अप्रैल 2006 और फरवरी 2008 में क्रमशः 15 और 12 प्रतिशत शेयरधारिता हेतु भाग लेने के लिए सहमत हुईं। केआरसीएल के शेयरधारिता पैटर्न को नीचे पाई डायग्राम में दर्शाया गया है।

चित्र 5 केआरसीएल का शेयरधारिता पैटर्न



लेखापरीक्षा सखीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. परियोजना को अप्रैल 2003 में आरवीएनएल को हस्तांतरित किया गया था और अन्तिम स्थान सर्वेक्षण परियोजना के हस्तांतरण के 26 माह के बाद जून 2005 में पूरा किया गया था। रेलवे बोर्ड ने नौ माह के बाद परियोजना को मजूरी दी (मार्च 2006)। यह विलम्ब मुख्यतः नई लाईन के प्रमुख ढाल पर निर्णय के कारण हुआ था;
- ii. शेयरधारियों के करार पर इक्विटी शेयरधारक के 73 प्रतिशत के साथ अक्टूबर 2006 में हस्ताक्षर किए गए थे। शेष 27 प्रतिशत इक्विटी के लिए भागीदारों की पहचान को अक्टूबर 2006 में शेयरधारक करार पर हस्ताक्षर होने के 18 माह के पश्चात फरवरी 2008 में अन्तिम रूप दिया गया था; और
- iii. परियोजना का आईआरआर (11.8 प्रतिशत) परियोजना की व्यवहार्यता के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित 14 प्रतिशत के बेंचमार्क से बहुत कम था।

रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2013) कि विस्तृत तकनीकी सर्वेक्षण और बैंक ग्राह्यता अध्ययन हेतु लिए गए समय को विलम्ब के रूप में नहीं लिया जा सकता। रेल मंत्रालय ने पुनः कहा कि अन्तिम स्थान सर्वेक्षण की तैयारी ने यथेष्ट समय लिया क्योंकि प्रस्तावित नई लाईन पहाड़ी क्षेत्रों और घने वन क्षेत्रों से गुजरेगी।

रेल मंत्रालय का उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि आरवीएनएल ने परियोजना के अन्तिम स्थान सर्वेक्षण को पूरा करने में 26 माह का अनावश्यक रूप से लम्बा समय लिया जिसने परियोजनाओं के फास्ट ट्रैक कार्यान्वयन के लिए आरवीएनएल के गठन के अधिदेश को विफल कर दिया। इसके अतिरिक्त, शेयरधारक करार पणधारियों की पहचान करने से पूर्व हस्ताक्षर कर दिया गया था।

इस प्रकार, पीआरसीएल और केआरसीएल के साथ शेयरधारक करार अधूरा था क्योंकि इसके पणधारियों के अन्तिम रूप देने से पहले कार्यान्वित किया गया था। गौण ऋण की वसूली के लिए तरीकों को एचएमआरडीसी के साथ शेयरधारक करार में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया था। पीआरसीएल और वीएमपीएल के लिए प्रक्षेपित आईआरआर वास्तविक नहीं था क्योंकि परियोजनाएँ प्रचालन के शुरू होने से ही हानि उठा रही थीं। वीएमपीएल और कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड के कार्यान्वयन की कार्य प्रणाली को सीसीइए के अनुमोदन के बिना बोल्ट से बीओटी तक बदल दिया गया था। कच्छ रेलवे परियोजना की लाभकारिता और पणधारियों की रूचि अभिव्यक्ति के बावजूद भारतीय रेल न्यूनतम यातायात गारन्टी प्राप्त करने में विफल रही। भारतीय रेल भी सबसे छोटे मार्ग का इष्टतम उपयोग नहीं कर सकी जिसके परिणामस्वरूप लम्बे मार्गों के माध्यम से यातायात की अतिरिक्त टूलाई के प्रति हानि हुई। यहाँ एचपीआरसीएल के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने और केआरसीएल के मामले में अन्तिम स्थान सर्वेक्षण करने में अनियमित विलम्ब हुआ।