

Hkkjr ds fu; æd&egkys[kki jh{kd dk
i æq[k canj xkgka ea Hkfe i ææku
ij
i fronu



I æk I jdkj
tgktjukh eaæky;
2015 dh I æ; k 27
¼fu"i knu ys[kki jh{kk½

Hkj r dsfu; æd&egkys[kki jh{k d dk

i zqk cnjxlgheasHfe izaku

ij

ifronu

l ãk l jdkj

t gkt jkuh ea=ky;

2015 dh l ã; k 27

1/2u"iknu ys[kki jh{k k1/2

fo"k, l ph

	fo"k,	i "B l a
	i k d f k u	i
	d k z l k j h l k j	v
v/; k 1	i l r k o u k	1
v/; k 2	H f e i z a k u g r q f n ' k & f u n z k @ u l f r ; k a	7
v/; k 3	f n ' k & f u n z k @ u l f r ; k a d k d k k z o ; u	13
v/; k 4	f u " d " k z v k j f l Q k j ' k a	31
	v u y x u d	37
	' k n k o y h	56

यह प्रतिवेदन संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति के समक्ष प्रस्तुत करने के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के निष्पादन लेखापरीक्षण दिशा-निर्देश 2014 और लेखापरीक्षा और लेखा विनियम 2007 के अनुसार तैयार की गई है।

प्रमुख बंदरगाहों में भूमि प्रबंधन के संबंध में समान क्रियाविधि और प्रक्रियाओं को आरंभ करने के उद्देश्य से जहाजरानी मंत्रालय द्वारा 1995 में दिशा-निर्देश जारी किये गये थे, जिन्हें बाद में 2004, 2010 और 2014 में संशोधित किया गया था। नीतिगत दिशा-निर्देशों में स्पष्टता एवं सभी बंदरगाहों में इनके अनुप्रयोग के प्रभाव की जांच करने के उद्देश्य से यह निष्पादन लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक चरण पर बंदरगाहों और जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त सहयोग के लिए लेखापरीक्षा आभार प्रकट करती है।



An aerial view of a port or shipping yard, showing numerous blue shipping containers stacked in rows. A yellow crane is visible in the lower right area. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

dk, Zdkjh l kj

dk Zlkjh l kj

प्रमुख बंदरगाहों पर भूमि प्रबंधन हेतु नीति दिशा-निर्देशों में स्पष्टता की सीमा का निर्धारण करने और यह देखने के लिए कि क्या सभी बंदरगाहों पर इनको लगातार और समान रूप से लागू किया गया है, के लिए निष्पादन लेखापरीक्षा की गई थी। सभी बंदरगाहों पर दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के ढंग की भी नमूना जांच की गई थी।

यद्यपि, 1995 में जारी किये गये दिशा-निर्देशों की समीक्षा की गई थी और संशोधित नीतियाँ 2004, 2010 और 2014 में जारी की गई थी, संशोधन केवल कुछ मामलों तक ही प्रतिबंधित थे, तथा उनमें 2014 के दिशा-निर्देशों सहित बंदरगाहों के लिए स्पष्ट निर्देशों का अभाव था।

¼§k 2-1½

77191.14 एकड़ की कुल भूमि संपत्ति में से, कुल भूमि के 45.27 प्रतिशत को दर्शाते हुए 34943.41 एकड़ हेतु अधिकार-पत्र उपलब्ध नहीं थे। आगे की जांच से भी पता चला कि छः बंदरगाहों के पास 28816.08 एकड़ की भूमि संपत्ति हेतु अधिकार-पत्र नहीं थे, जबकि अन्य सात बंदरगाहों के पास उनके अधिकार के अंतर्गत केवल आंशिक भूमि हेतु अधिकार-पत्र थे।

¼§k 3-1-4-1½

पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी) ने 186.81 एकड़ भूमि हेतु अधिकार पत्र प्राप्त करने की प्रक्रिया को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम नहीं उठाये जो पुराने पट्टे धारी के पक्ष में अभिलिखित था।

¼§k 3-1-3-1½¼½

भूमि संपत्ति को लेकर बंदरगाहों और संबंधित राज्य के राजस्व प्राधिकारियों द्वारा प्रबंधित अनुरक्षित अभिलेखों पर के बीच त्रुटियाँ पाई गईं। इसी प्रकार, बंदरगाहों के विभिन्न विभागों द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों में भी त्रुटियां पाई गईं।

¼§k 3-1-4-2½

बंदरगाहों द्वारा अनुरक्षित अभिलेख अतिक्रमण की वास्तविक स्थिति दर्शाने के लिए सटीक और अद्यतित नहीं थे, और बंदरगाह प्रबंधनों ने अतिक्रमण हटाने और अपनी अभिरक्षा के अंतर्गत आने वाली भूमि पर फिर अधिकार लेने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। लेखापरीक्षा जांच में 12 बंदरगाहों में से नौ में 396.44 एकड़ भूमि के भूमि अनुभाजन को अतिक्रमण के रूप में पाया जबकि बंदरगाह ने 273.98 एकड़ भूमि के अतिक्रमण की सूचना दी थी।

¼§k 3-2½

यद्यपि, मामला 30 वर्षों से अधिक पट्टा अवधि को बढ़ाने हेतु अनुमोदन के लिए मंत्रालय के पास उठाया गया था, बंदरगाह अनुमोदन प्राप्त करने में विफल रहे, जिसने यह दर्शाया कि बंदरगाहों की अनुवर्ती प्रणाली या तो प्रभावी नहीं थी या उपलब्ध नहीं थी। पांच बंदरगाहों में, 42 मामले देखे गये थे जिनमें पट्टे के नवीकरण हेतु अनुमोदन प्राप्त करने में एक से 31 वर्षों के बीच का विलम्ब था।

¼§k 3-3-1½

पत्तनों द्वारा प्रस्तुत किये गये दर मापक्रम (एसओआर) के संशोधन हेतु टैरिफ प्रस्ताव के अनुमोदन में दो वर्ष और चार महीने से 11 वर्ष और 10 महीने लगे। विलम्बित अनुमोदन हेतु मुख्य कारण या तो अपूर्ण प्रस्ताव या इन्हें मंत्रालय द्वारा जारी किये गये भूमि नीति दिशा-निर्देशों में दी गई प्रक्रिया के अनुरूप तैयार न किया जाना था। टैरिफ आथारिटी फार मेजर पोर्टस (टीएएमपी) से अनुमोदित एसओआर के अभाव के फलस्वरूप मौद्रिक प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सका। एक उदाहरणार्थ मामले में, लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपीटी एसओआर के प्रस्तुतीकरण और अनुमोदन में विलम्ब के कारण ₹ 192.09 करोड़ के कुल दावे में से ₹ 132.55 करोड़ पट्टा किराया राशि की वसूली करने में सक्षम नहीं थी।

¼§k 3-4 , oa3-4-1½

1995 और 2004 के नीति दिशा-निर्देशों में दर्शाया कि एसओआर को प्रत्येक पांच वर्षों में संशोधित किया जाना चाहिए और पट्टा समझौते में बंदरगाह का हित बचाने के लिए प्रासंगिक प्रावधान होने चाहिए। इसलिए, बंदरगाह के पट्टा समझौतों में एसओआर संशोधन और अन्य पहलुओं को जोड़ने के लिए विशेष प्रावधान होने चाहिए। लेखापरीक्षा किये जाने के दौरान, समझौते में पट्टा किराया में संशोधन प्रावधान को न जोड़ने अनुज्ञेय क्षेत्र से बाहर व्यवसाय, दंडात्मक ब्याज की उगाही न करने और पट्टा क्षेत्र को उपपट्टे पर देने के मामले भी देखे गये थे।

¼§k 3-5½

2010 में जारी किये गये नीति दिशा-निर्देशों ने दर्शाया कि प्रशासकीय संशोधन उपायों में से एक के रूप में, बंदरगाहों को एक भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) आधारित सिस्टम में सारे भूमि प्रबंधन प्रणाली को कंप्यूटरीकृत किया जाना चाहिए। यद्यपि, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) को छोड़कर किसी भी बंदरगाह ने कंप्यूटरीकृत भूमि प्रबंधन करने की पहल नहीं की।

¼§k 3-6½

लेखापरीक्षा ने निष्पादन में सुधार करने और इस प्रतिवेदन में उजागर की गई कमियों को सुधारने के लिए मंत्रालय और बंदरगाहों द्वारा ध्यान में रखने और कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित सिफारिशें की।

1. एमपीटी अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के ध्यानार्थ प्रचलित दिशा-निर्देशों/नीतियों में बहुलता और दिशा-निर्देशों/नीतियों से बचने के लिए भूमि प्रबंधन से संबंधित सभी मुद्दों से निपटने के लिए विस्तृत नीति बनाने के लिए मंत्रालय द्वारा दिशा-निर्देशों/नीतियों की समीक्षा की जानी चाहिए।
2. पिछली अवधि में किये गये आबंटन के संबंध में कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर निर्मित स्थाई संरचनाओं के लिए जारी की गई 2014 नीति दिशा-निर्देश दोबारा देखे जा सकते हैं ताकि प्रस्तावित तंत्र में निहित बाधाएँ समाप्त हो जाये।

3. भूमि आबंटन और मिश्रित गतिविधियों के संबंध में सभी जटिल शब्दों और वाक्यांशों को परिभाषित किया जा सकता है ताकि उन पर अलग अलग बंदरगाहों द्वारा असंगत उपचार से बचा जा सके।
4. ऐसे मामलों में जहां मंत्रालय द्वारा अनुमोदन आवश्यक था, में बंदरगाहों को कुछ विशेष शक्तियों के प्रत्यायोजन से अपेक्षित समय को कम करने हेतु प्रबंध किया जा सकता है।
5. मंत्रालय द्वारा अलग-अलग बंदरगाहों के भूमि प्रबंधन निर्णयों और गतिविधियों की कम से कम अर्धवार्षिक समीक्षा के लिए एक समीक्षा तंत्र बनाया जा सकता है जो की प्रचलन में नीतियों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में सहायता करेगा।
6. इसी प्रकार, संबंधित बोर्ड को भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुपालन में भूमि प्रबंधन प्रक्रिया और प्रसंस्करणों की रिपोर्ट स्थिति की रिपोर्ट देने के उद्देश्य हेतु बंदरगाहों में एक संरचित तिमाही समीक्षा को आरंभ किया जा सकता है।



vè; k; &1 i Łrkouk

1-1- Hkjr eacnjxkg

भारत के पास 7517 किलोमीटर का समुद्र तट है। बंदरगाह समुद्री उत्पाद व्यापार के माध्यम से अपने आस-पास और आंतरिक इलाके में आर्थिक गतिविधियों को तेज करने में अत्यधिक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। वे देश के 70 प्रतिशत मूल्य और 95 प्रतिशत अंतर्राष्ट्रीय नौभार का प्रबंधन करते हैं। यह क्षेत्र प्रमुख तथा लघु¹ बंदरगाहों में व्यापक रूप से वर्गीकृत है। 13 प्रमुख बंदरगाह² हैं जिसमें से 12 जहाजरानी मंत्रालय (मंत्रालय), भारत सरकार (जीओआई) के तहत स्वायत्त निकाय के रूप में कार्य करते हैं और मेजर पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963³ द्वारा शासित होते हैं। 12 बंदरगाहों में से एक, नामतः कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) के पास दो बंदरगाह सुविधायें हैं— कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी)। तेरहवाँ प्रमुख बंदरगाह कामराजार बंदरगाह लिमिटेड (केपीएल), (पहले एन्नौर पोर्ट लिमिटेड), मंत्रालय के तहत एक सरकारी कंपनी है। इसके अलावा, 13 समुद्रतटीय राज्यों में 187 अधिसूचित गैर-प्रमुख बंदरगाह हैं।

1-1-1 iædk cæjxkg

प्रमुख बंदरगाह अर्थात् कोई बंदरगाह जिसे केंद्र सरकार, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा अथवा भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 की धारा 3(8) के अनुसार प्रमुख बंदरगाह घोषित करने के लिए उस समय के लिए लागू हो, के तहत घोषित कर दे। मंत्रालय बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज के सदस्यों के नामांकन के माध्यम से भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908⁴ और एमपीटी अधिनियम, 1963 के तहत सभी प्रमुख बंदरगाहों को अधिशासित करता है। गैर-प्रमुख बंदरगाह संबंधित राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार के तहत आते हैं और उनकी नीतियों तथा निर्देशों द्वारा शासित होते हैं। जहाँ तक भारत बंदरगाहों के कार्गो प्रबंधन का संबंध है तो 2013-14 में प्रमुख बंदरगाहों पर 57.11 प्रतिशत (555.50 मी.टन) कार्गो क्षमता तक का प्रबंधन किया गया। यह बंदरगाहों की सतत वृद्धि और विकास तथा भारतीय अर्थव्यवस्था में उनके योगदान का महत्व दर्शाता है। अर्थव्यवस्था में गिरावट के प्रतिकूल प्रभाव के साथ लघु बंदरगाहों की संवृद्धि को देखते हुए भारत सरकार ने समय-समय पर मौजूदा नीतियों की समीक्षा की तथा जहाँ भी आवश्यक था, प्रमुख बंदरगाहों की कार्यकुशलता में सुधार एवं उसकी निरंतरता हेतु प्रमुख बंदरगाहों को शासित करने वाली विभिन्न नीतियों में सुधार का सुझाव दिया।

¹ गैर-मुख्य पत्तनों में भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के तहत अधिसूचित छोटे बंदरगाह शामिल हैं और राज्य समुद्रतटीय बोर्ड, सार्वजनिक निजी भागीदारी और निजी बंदरगाहों के तहत विकसित माध्यमिक बंदरगाहों के द्वारा प्रबंधित होते हैं।

² कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी-केडीएस/एचडीसी) के तहत कोलकाता एवं हल्दिया पोर्ट ट्रस्ट सुविधायें, पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी), चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएचपीटी), वीओ चिदम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी), कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी), न्यू मंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी), मर्गागावों पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी), जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी), मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमबीपीटी), कांदला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी), पोर्ट ब्लेयर पोर्ट ट्रस्ट (सरकारी बंदरगाह) और एन्नौर पोर्ट लिमिटेड (पीएसयू) अब कामराजार पोर्ट लिमिटेड (केपीएल)

³ मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 भारत के मुख्य बंदरगाहों पर लागू हैं।

⁴ भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908 पहली अनुसूची में उल्लिखित बंदरगाहों और भारत में ऐसे बंदरगाहों के आगामी चैनलों तथा जहाज चलने योग्य नदियों के ऐसे भाग तक लागू हैं।

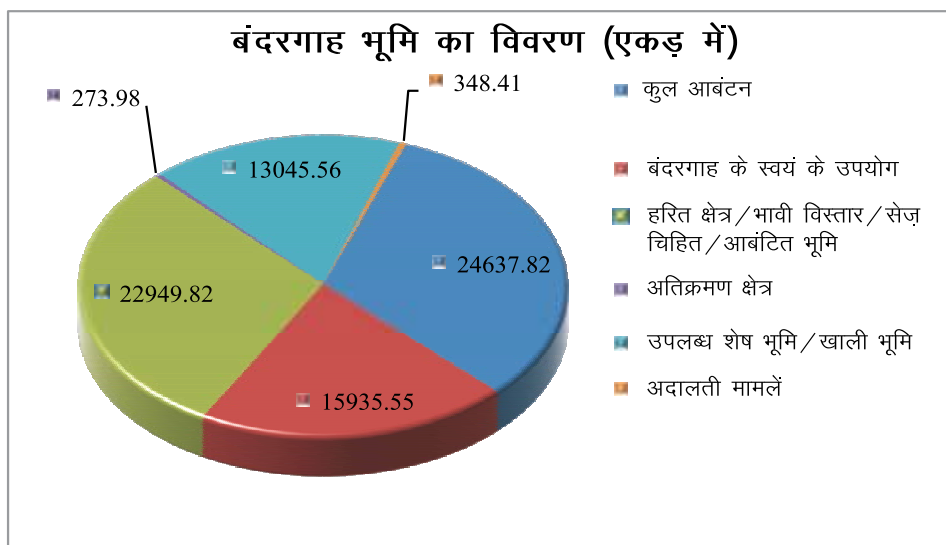
1-1-2 canjxlg Hfe

एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 2(के) के अनुसार, उच्च जल बिन्दु से नीचे नदी अथवा समुद्र की तलहटी तथा जमीन से जुड़ी हुई या जमीन से जुड़ी हुई किसी भी चीज़ से स्थायी रूप से बंधी चीज़े भी भूमि में शामिल हैं। भूमि को 'आंतरिक कस्टम बांड' और 'बाहरी कस्टम बांड' क्षेत्र में वर्गीकृत किया गया है। भूमि का आंतरिक कस्टम क्षेत्र, बंदरगाह संचालनों से संबंधित प्रत्यक्ष गतिविधियों के लिए हैं अथवा उनके लिए जो प्रत्यक्ष रूप से संबंधित नहीं है किन्तु ऐसी गतिविधियों और समुद्री व्यापार जैसे— शुल्क मुक्त दुकान, संप्रेषण केंद्र, पार्किंग सुविधा, यात्री सुविधा, साइबर कैफे, स्वास्थ्य क्लब और सुरक्षा संबंधी गतिविधियों की स्थापना में सहायता प्रदान करता है। बंदरगाहों की सभी अन्य भूमि को बाहरी कस्टम बांड क्षेत्र में वर्गीकृत किया जाता है। बंदरगाहों द्वारा भूमि की अनुमति या तो लाइसेंस अथवा पट्टा आधार पर दी जाती है जैसा कि भूमि उपयोग योजना/जोनिंग में अनुमोदित हो।

1-2- i z d k canjxlgla } kj k Hfe dk forj . k

12 प्रमुख बंदरगाहों के पास 31 मार्च 2014 तक उपलब्ध/स्वामित्व वाली 77191.14 एकड़ भूमि में से 24637.82⁵ एकड़ (31.92 प्रतिशत भूमि का आबंटन किया गया और 15,935.55 एकड़ (20.64 प्रतिशत) को बंदरगाह ने स्वयं के लिए उपयोग में ले लिया था। इन बंदरगाहों की आवश्यकता के अनुसार, 22949.82 एकड़ (29.73 प्रतिशत) भूमि को भविष्य के विस्तार और हरित क्षेत्र के लिए चिह्नित कर दिया गया था। 12 प्रमुख बंदरगाहों से प्राप्त आंकड़ों से पता चला कि 273.98 एकड़ भूमि (0.36 प्रतिशत) अतिक्रमण के अधीन थी और 348.41 एकड़ (0.45 प्रतिशत) पर मुकदमा चल रहा था। 13045.56 एकड़ (16.90 प्रतिशत) भूमि की महत्वपूर्ण मात्रा का कोई उपयोग नहीं किया गया था। 12 प्रमुख बंदरगाहों द्वारा भूमि के वितरण का विवरण नीचे fp= 1 में दिया गया है:

fp= 1



(स्रोत: बंदरगाहों द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के अनुसार)

1-3- l ànk jkt Lo

पट्टा किराया, लाइसेंस शुल्क तथा अग्रिम शुल्क, बंदरगाहों के संपदा संचालन से राजस्व के स्रोत हैं। 2008-09 से 2013-14 के दौरान 12 प्रमुख बंदरगाहों द्वारा कुल संपदा राजस्व ₹ 4348.55 करोड़ परिगठित हुआ। 2008-09 से 2013-14 के दौरान बंदरगाहों की कुल संचालन आय और संपदा आय तालिका 1 में दर्शाई गई है।

⁵ इसमें अदालती मामलों के तहत 593.55 एकड़ क्षेत्र शामिल है

rkydk 1%2008&09 l s2013&14 dh vofek dsnkjku vÆ r l ank jkt Lo

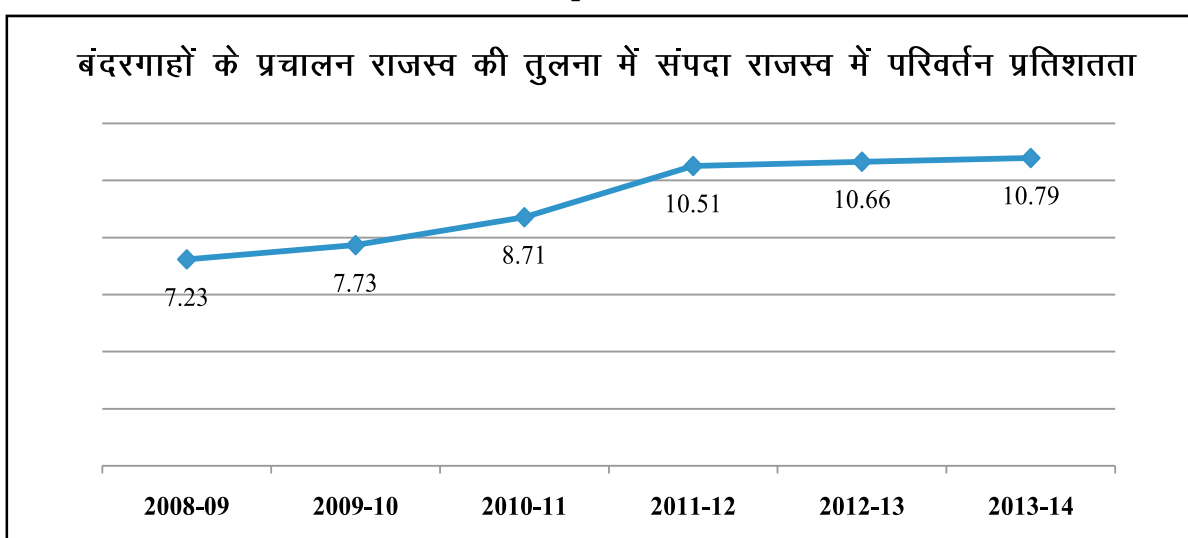
(r dj k f e a)

	i pkyu vk						l ank l svk					
	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
cnj xkg												
l h ei W/h	671.49	718.35	683.91	627.11	630.84	600.33	18.63	16.68	18.81	17.12	15.91	13.46
ohv k hi W/h	219.73	240.41	261.06	307.67	364.02	327.04	7.92	8.18	11.40	11.36	10.95	14.35
l hv ki W/h	208.40	232.07	276.08	307.10	311.61	362.54	50.35	53.21	68.59	63.80	68.18	80.43
, u, ei W/h	300.99	318.45	307.91	372.26	344.62	365.12	26.85	30.90	36.21	50.73	46.47	39.37
ds h y	137.76	142.06	167.31	248.64	320.21	501.93	0.95	5.54	4.47	5.06	6.39	6.71
, ech i W/h	808.75	895.14	955.07	1023.05	1154.44	1304.88	73.19	101.29	107.88	119.65	111.18	235.28
, ei W/h	275.49	326.83	371.86	359.21	221.87	211.47	8.15	8.31	12.07	11.59	13.67	12.39
t s ui W/h	965.06	1042.06	1122.64	1167.15	1097.87	1345.29	66.12	64.13	65.83	77.25	81.40	92.88
ds i W/h	408.76	449.19	491.91	623.71	780.41	744.12	20.14	13.40	54.42	45.21	98.79	111.32
ds v ki W/h	1382.16	1424.20	1495.15	1548.65	1242.24	1574.90	164.60	198.82	214.28	353.24	306.07	274.85
i hi W/h	696.71	748.87	705.38	639.39	683.73	914.60	10.15	16.80	18.93	23.92	24.64	32.40
oh i W/h	599.73	660.80	738.64	726.42	702.88	800.82	35.82	39.21	47.07	56.58	53.55	63.10
dy	6675.03	7198.43	7576.91	7950.36	7854.74	9053.04	482.87	556.47	659.96	835.51	837.20	976.54

1/2 %cnj xkg l ds ok fkd y f kv l s l xgr 1/2

संपदा आय सहित बंदरगाहों की प्रचालन आय 2008-09 में 6675.03 करोड़ से 135.63 प्रतिशत तक बढ़कर 2013-14 में ₹ 9053.04 करोड़ हो गई। इसी अवधि के दौरान संपदा आय ₹ 482.87 करोड़ से 202.24 प्रतिशत बढ़कर ₹ 976.54 करोड़ हो गई। तीन बंदरगाहों (एमबीपीटी, सीओपीटी और केपीएल) की प्रचालन आय पिछले पांच वर्षों में निरंतर रूप से बढ़ी है जबकि वर्ष 2008-14 के दौरान सात बंदरगाहों में उतार-चढ़ाव आया। हालांकि, सीएचपीटी की प्रचालन आय में 2010-11 से 2013-14 में कमी आई है और एमपीटी की आय में पहले तीन वर्षों में वृद्धि और अगले तीन वर्षों में कमी आई। संपदा आय के संबंध में पीपीटी ने नियमित वृद्धि दर्शायी जबकि सीएचपीटी ने सभी छः वर्षों में नियमित गिरावट दर्शायी। चार बंदरगाहों (केपीएल, एमबीपीटी, जेएनपीटी और वीपीटी) की संपदा आय में छः वर्षों में से पांच में वृद्धि हुई। छः बंदरगाहों में इस आय में उतार-चढ़ाव आया।

fp= 2



इस पर ध्यान दिया जाए कि 2008-09 से 2013-14 में छः वर्षों के दौरान कुल प्रचालन आय में संपदा राजस्व अनुपात की रेंज 7.23 प्रतिशत (2008-09) से 10.79 प्रतिशत (2013-14) थी।

1-4 l xBukRed <kpk

प्रत्येक पोर्ट ट्रस्ट का प्रबंधन भारत सरकार, शिपिंग कंपनियों, श्रमिक आदि के प्रतिनिधि सदस्यों के बोर्ड आफ ट्रस्टी (बोर्ड) के द्वारा किया जाता है। बोर्ड का नेतृत्व अध्यक्ष के द्वारा किया जाता है जो दिन प्रतिदिन के कार्यों की देखरेख उपाध्यक्ष और मुख्य अभियंता/मुख्य प्रबंधक बैंक के विभागाध्यक्षों की सहायता से करता है। केओपीटी के तहत केडीएस और एचडीसी, में से प्रत्येक का नेतृत्व उपाध्यक्ष द्वारा किया जाता है। केपीएल, एक सरकारी कंपनी, का एक बोर्ड है जिसमें दो नियमित निदेशक अर्थात्, अध्यक्ष सह प्रबंध निदेशक और एक कार्यकारी निदेशक (परिचालन) तथा भारत सरकार के दो नामिती होते हैं।

1-5- Hfe dk vkcu

अनुमोदित भूमि उपयोग योजना/जोनिंग के अनुसार भूमि का आबंटन या तो लाइसेंस अथवा पट्टा आधार पर किया जाता है। 12 बंदरगाहों में भूमि के आबंटन हेतु उत्तरदायी विभाग के कार्यों का विवरण rkydk 2 में दर्शाया गया है।

rkfydk 2% Hfe ds vlcV u grqmYkj nk h foHkx

Ø- l a	cnjxlg dk ule	dLve cM {k= ds vñj dh Hfe	dLve cM {k= ds clgj dh Hfe
1.	सीएचपीटी, सीओपीटी, वीओसीपीटी, एनएमपीटी और केपीटी	यातायात विभाग	सिविल इंजीनियरिंग विभाग
2.	एमपीटी	जनवरी 2011 तक प्रशासनिक विभाग जनवरी 2011 से यातायात विभाग को सुपुर्द कर दिया गया।	जनवरी 2011 तक प्रशासनिक विभाग जनवरी 2011 से सिविल इंजीनियरिंग विभाग को सौंप दिया गया
3.	एमबीपीटी	यातायात विभाग	इंजीनियरिंग विभाग के तहत संपदा प्रभाग
4.	केपीएल	निदेशक, प्रचालन के अधीन सिविल इंजीनियरिंग विभाग	निदेशक, प्रचालन के अधीन सिविल इंजीनियरिंग विभाग
5.	पीपीटी	यातायात विभाग	प्रशासनिक विभाग
6.	जेएनपीटी, केओपीटी / केडीएस	संपदा विभाग	संपदा विभाग
7.	केओपीटी/एचडीसी	प्रशासनिक विभाग	प्रशासनिक विभाग
8.	वीपीटी	यातायात विभाग	सिविल इंजीनियरिंग विभाग तथा यातायात विभाग

इसके अतिरिक्त, पट्टे के स्थानांतरण, उद्देश्य/उपयोग के परिवर्तन, भूमि की गिरवी और रास्ता छोड़ने की अनुमति के सभी प्रस्ताव प्रत्येक बंदरगाहों में उपाध्यक्ष और वित्त, संपदा एवं यातायात विभागों के प्रतिनिधियों की एक भूमि समिति द्वारा मान्य किये जाते हैं। भूमि समिति ऐसे प्रस्तावों को अपनी सिफारिशों के साथ बोर्ड को भेजती है।

1-6 ys[kki jh{k ds ml's :

निष्पादन लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के विचार से की गई कि क्या:

- ❖ 1995 के दिशा-निर्देश और 2004 तथा 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देश पत्तनों को स्पष्ट और सुनिश्चित प्रकृति के थे और सभी भूमि प्रबंधन मुद्दों से निपटने में बंदरगाहों को स्पष्ट मार्गदर्शन और निर्देश देते थे; और
- ❖ बंदरगाहों ने मंत्रालय द्वारा जारी नीति दिशा-निर्देशों को लागू करने के लिए आवश्यक प्रशासनिक तथा संगठन-संबंधी उपाय किए थे, विशेषतः (i) भूमि उपयोग योजना बनाने तथा संबंधित डाटा जो भूमि उपयोग योजना को बनाने तथा उसका अनुरक्षण पूरा करता है, को अद्यतन करने, (ii) अतिक्रमणों का समय पर पता लगाने तथा भविष्य में अतिक्रमणों से बचने के लिए अनिवार्य उपायों सहित भूमि के पुनः स्वामित्व हेतु कार्रवाई करने, (iii) समय-समय पर जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार आवंटन किया गया था तथा पट्टा करार में सभी सुरक्षा उपायों को सम्मिलित किया गया था, (iv) अनुबंधित समय के अन्दर तथा नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार पट्टा किराए को संशोधित किया गया, तथा (v) भूमि प्रबंधन प्रक्रिया का कम्प्यूटरीकरण तथा अंकीकरण।

1-7 ys[ki jh[kk dk Zks= rFkk dk Zzkkyh

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र में 1995 में जारी दिशा-निर्देशों तथा 2004 और 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों में निहित विभिन्न प्रावधानों का एक तुनलात्मक विश्लेषण तथा बंदरगाहों द्वारा इससे कैसे निपटाया गया, सम्मिलित था। इसने भूमि प्रबंधन गतिविधियों को भी समाहित किया जिसने विभिन्न गतिविधियों के लिए भूमि के निर्धारण तथा भूमि उपयोग योजना का निर्माण, भूमि आवंटन पट्टा करारों का क्रियान्वयन तथा प्रबंधन तथा समय समय पर जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार सम्बद्ध कार्यकलापों को सम्मिलित किया। लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2012-13 तक के पांच वर्षों की अवधि हेतु 12⁶ प्रमुख बंदरगाहों की गतिविधियों को कवर किया। लेखापरीक्षा ने सभी बंदरगाहों में, एमबीपीटी को छोड़कर जहां सभी पट्टों के 10 प्रतिशत को नमूने के रूप में लिया गया, सभी दीर्घावधि पट्टों (30 वर्षों से अधिक) तथा 30 प्रतिशत मध्यावधि पट्टे (11 से 30 वर्ष) / लघु अवधि पट्टों तथा 10 प्रतिशत लाइसेंसों (11 माह) की जांच की बंदरगाहों द्वारा प्रदत्त सूची के अनुसार अतिक्रमण मामलों का चयन किया गया था।

लेखापरीक्षा जांच में भूमि अभिलेखों, लागू पट्टा करारों / लाइसेंसों, विशेष आर्थिक जोन के निर्माण, समाप्त / रद्द / पुनः प्रारंभ पट्टों, एमआईएस रिपोर्टों, टैरिफ अथॉरिटी फार मेजर पोर्ट्स (टीएएमपी) के साथ पत्राचार, पट्टा धारकों को जारी बीजको / बिलो आदि से संबंधित दस्तावेजों की समीक्षा सम्मिलित थी।

लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, मानदण्डों तथा कार्यक्षेत्र की सम्बंधित बंदरगाह प्राधिकारियों के साथ वाणिज्यिक लेखापरीक्षा के सम्बंधित प्रधान निदेशक कार्यालयों द्वारा चर्चा की गई थी तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर 23 अप्रैल तथा 28 अप्रैल 2014 के बीच आयोजित एकजट कान्फ्रेंस में चर्चा की गई थी। हालांकि, मंत्रालय को 7 अप्रैल 2015 को ड्राफ्ट रिपोर्ट जारी की गई थी, 29 मई 2015 को मंत्रालय के साथ एक एकजट कान्फ्रेंस हुई। मंत्रालय ने अपने उत्तर दिनांक 10 जून 2015 के कार्यालय ज्ञापन में सूचित किये। मंत्रालय तथा संबंधित बंदरगाह प्राधिकरणों द्वारा अभिव्यक्त मतों पर रिपोर्ट को अंतिम रूप देते समय उचित प्रकार से विचार किया गया है।

1-8- ys[ki jh[kk ekun. M

निष्पादन लेखापरीक्षा हेतु लेखापरीक्षा मानदण्डों को (i) भारतीय बंदरगाह अधिनियम, 1908, (ii) मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट 1963, (iii) प्रमुख बंदरगाहों के लिए टैरिफ के विनियामक हेतु दिशा-निर्देशों, (iv) भूमि प्रबंधन हेतु दिशा-निर्देश 1995, (v) 2004, 2010 तथा 2014 में जारी भूमि नीतियां, (vi) आवंटन / पट्टा / लाइसेंस करार पत्र, (vii) टीएएमपी द्वारा स्वीकृत स्केल की दरें, (viii) सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत पट्टेदार का निष्कासन) अधिनियम, 1971 तथा (ix) अन्य प्रासंगिक सरकारी आदेशों / अधिसूचनाओं से प्राप्त किया गया था।

1-9- vkHkj

लेखापरीक्षा प्रमुख बंदरगाहों के प्रबंधकों तथा मंत्रालय द्वारा दिए गए सहयोग एवं सहायता का आभार व्यक्त करती है।

⁶ पोर्ट ब्लेयर पोर्ट ट्रस्ट को छोड़कर

vè; k &2

Hkfe i zàku dsfy, fn'kk&funz'k@ulfr; ka

भारत में बंदरगाहों की कार्य प्रणाली को भारतीय बंदरगाह (आईपी) अधिनियम, 1908 तथा मेजर पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963 द्वारा शासित किया जाता है। चूंकि, बंदरगाहों की संरक्षा वाली भूमि के प्रबंधन के सम्बंध में आईपी अधिनियम तथा एमपीटी अधिनियम में कोई विशेष प्रावधान नहीं था, अतः भारत सरकार ने समय समय पर अलग-अलग बंदरगाहों द्वारा भूमि प्रबंधन का विनियमन करने के लिए दिशा-निर्देश जारी किए। यद्यपि कुछ दिशा-निर्देशों को 1983, 1986 तथा 1993 में जारी किया गया था तथापि, भूमि प्रबंधन के विभिन्न पहलुओं को कवर करते हुए विस्तृत दिशा-निर्देशों को विभिन्न मेजर पोर्ट ट्रस्टों के अध्यक्ष के साथ परामर्श करके 1995 में जारी किया गया। मंत्रालय ने दिशा-निर्देशों को लागू करने को सहज, स्पष्ट, असंदिग्ध तथा आसान बनाने की व्यवस्था करने के उद्देश्य से प्राथमिक रूप से भूमि आवंटन से सम्बंधित मामलों का निपटान करने हेतु प्रमुख बंदरगाह के लिए भूमि नीति 2004 प्रारम्भ की (मार्च 2004)। इसके पश्चात, मंत्रालय ने मौजूदा नीतियों की समीक्षा के परिणाम के रूप में तथा उनकी कुशलता को बनाए रखने और उनमें सुधार के लिए प्रमुख बंदरगाहों को शासित करने वाली विभिन्न नीतियों में मध्यावधि सुधार का परामर्श देने के लिए प्रमुख बंदरगाहों के लिए भूमि नीति 2010 प्रारम्भ की (जनवरी 2011)। 2010 की नीति को 2004 की पूर्व नीति के अधिक्रमण में जारी किया गया था। बाद में, मंत्रालय द्वारा भूमि प्रबंधन के लिए एक ड्राफ्ट नीति बनाई गई (2012) तथा एक सलाहकार के कार्य में प्राप्त इनपुटों के आधार पर, प्रमुख बंदरगाह, द्वारा भूमि प्रबंधन के लिए नीति दिशा-निर्देश 2014, जनवरी 2014 में जारी किए गए।

2-1 fn'kk&funz'k@ulfr; ka dk rnyukRed fo'yšk k%

भूमि प्रबंधन से संबंधित मामलों के निपटान के लिए विविध दिशा-निर्देशों की पृष्ठभूमि में, नीति दिशा-निर्देशों का एक तुलनात्मक विश्लेषण इस बात की जांच करने हेतु आवश्यक था कि भूमि प्रबंधन के प्रमुख तत्वों को इन दिशा-निर्देशों तथा नीतियों द्वारा कैसे निपटाया गया। 2008-09 से 2012-13 की अवधि के लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र को ध्यान में रखते हुए, विश्लेषण को आवश्यक रूप में 1995, 2004 तथा 2010 के नीतिगत दिशा-निर्देशों तक प्रतिबंधित किया गया। विश्लेषण का ब्यौरा **vuçak&A** में दर्शाया गया है।

यह देखा जा सकता था कि यद्यपि 1995 में जारी दिशा-निर्देशों की समीक्षा की गई थी तथा 2004, 2010 व 2014 में संशोधित नीतियां जारी की गई थी तथापि, केवल कुछ मामलों के लिए संशोधनों को प्रतिबंधित किया गया था तथा 1995 के दिशा-निर्देशों में एक व्यापक संशोधन नहीं किया गया था। इसमें अस्पष्टता तथा बंदरगाहों के लिए स्पष्ट निर्देशन का अभाव था तथा नीतिगत दिशा-निर्देशों में कुछ गंभीर मुद्दों की सक्रिय रूप से चर्चा नहीं की गई थी अर्थात्, (i) 'अनधिकृत कब्जे' को स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं किया गया, (ii) मामले जहां पट्टों की समाप्ति के पश्चात इसके नवीकरण की स्वीकृति मंत्रालय के पास लम्बित थी, में नीतिगत दिशा-निर्देशों ने यह नहीं दर्शाया कि पट्टे की अवधि की समाप्ति के पश्चात जब तक स्वीकृति प्राप्त हो तब तक इसे कैसे व्यवहारित किया जाएगा, (iii) नीतिगत दिशा-निर्देशों ने एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए पट्टे के लिए मानकीकृत प्रारूप पर जोर नहीं दिया तथा यह संतुष्टि नहीं की गई कि करार में सभी अनिवार्य नियमों तथा शर्तों को शामिल किया

गया था, (iv) नीतिगत दिशा-निर्देशों ने यह अनुबंधित नहीं किया कि क्या बंदरगाह के अधिकारों की कानूनी संभाव्यता सुनिश्चित करने के लिए सभी मामलों में पट्टा करार का क्रियान्वयन आवश्यक था, (v) 2004 के नीतिगत दिशा-निर्देशों ने यह नहीं दर्शाया कि क्या इसने 1995 के दिशा-निर्देशों का अधिक्रमण किया था तथा (vi) मंत्रालय ने उस अवधि को नहीं दर्शाया जिसके अन्दर नीतिगत दिशा-निर्देशों की समीक्षा होगी। एक संशोधित नीति दिशा-निर्देश को भूमि आवंटन से संबंधित प्रक्रियाओं की विस्तृत प्रस्तुति करके जनवरी 2014 में जारी किया गया था परन्तु इसने यह निर्दिष्ट नहीं किया कि इसने 2010 नीति का अधिक्रमण किया था या नहीं।

मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जून 2015) कि नीति दिशा-निर्देशों के साथ बंदरगाहों को भेजे गए पत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख था कि नए दिशा-निर्देशों पुराने दिशा-निर्देशों का अधिक्रमण करते हैं, तथा भविष्य में, इसे नए दिशा-निर्देशों की प्रस्तावना में सम्मिलित कर लिया जाएगा। आगे यह कहा गया कि भूमि नीति दिशा-निर्देशों का उद्देश्य बंदरगाहों में एकरूपता लाना नहीं अपितु यह सुनिश्चित करना था कि बंदरगाहों तथा सरकार के हित में पारदर्शिता के सामान्य सिद्धान्तों, वित्तीय विवेकशीलता तथा अन्य प्रक्रियाओं का अनुसरण किया गया। जैसाकि, मंत्रालय का मत था कि यदि पट्टा करार में सभी आवश्यक नियमों तथा शर्तों को शामिल किया गया हो तो पट्टा करार का मानकीकृत प्रारूप निर्धारित करने की कोई आवश्यकता नहीं थी। हालांकि, मंत्रालय पट्टे के लिए एक मॉडल दस्तावेज प्रसारित करने की जांच करेगा।

हालांकि मंत्रालय पट्टे के लिए एक मॉडल दस्तावेज प्रसारित करने तथा नई नीतियों के अधिक्रमण में पूर्व नीतियों के अधिक्रमण से संबंधित एक खण्ड सम्मिलित करने के लिए सहमत हुआ तथापि अनाधिकृत कब्जे को परिभाषित करने तथा पट्टा समाप्ति से मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त होने की अवधि के व्यवहार से संबंधित मामलों पर उत्तर मौन है।

नीतिगत दिशा-निर्देशों में अस्पष्टता के कुछ व्याख्यात्मक मामलों तथा उनके प्रभाव की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2-2- LFkbZl j̄puk ds fuekZk dks l ffeŷyr djrs gq vkoŷu dk fofu; eu djus dh dk; & izkkyh

कस्टम बांड भूमि का वह क्षेत्र है जिसे बंदरगाह परिचालनों से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित गतिविधियों के या उनसे जो प्रत्यक्ष रूप से संबंधित नहीं है परन्तु ऐसी गतिविधियों तथा समुद्र व्यापार में सहायता करेगी, के लिए उपयोग किया जाता है। लेखापरीक्षा ने पाया कि 1995 के दिशा-निर्देश कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि के आवंटन पर मौन थे तथा इसलिए बंदरगाहों ने दीर्घावधि (बोर्ड की स्वीकृति के साथ 30 वर्षों तक तथा मंत्रालय की स्वीकृति से 30 वर्षों से अधिक) हेतु कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि आवंटित की। दूसरी ओर, 2004 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों ने अनुबंधित किया कि कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि को केवल 11 माह की अधिकतम अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित किया जा सकता था तथा ऐसा आवंटन बंदरगाह परिचालनों से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित गतिविधियों के लिए किया जाना चाहिए। 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों ने यह अन्य प्रावधान किया कि पोर्ट ट्रस्ट का अध्यक्ष 10 वर्षों की अवधि तक मध्यावधि पट्टा आधार पर परन्तु किसी स्थाई संरचना के निर्माण के बिना कस्टम बांड क्षेत्र में भूमि आवंटित कर सकता था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 13 लाइसेंसों के तहत 1962 तथा 1995 के बीच चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएचपीटी) ने कस्टम बांड क्षेत्र में 19.53 एकड़ भूमि आवंटित की। इन आवंटनों को संग्रहण टैंक

सुविधाओं का निर्माण करने के उद्देश्य के लिए 11 मामलों में 30 वर्षों, एक मामले में 25 वर्षों तथा एक मामले में 22 वर्षों की अवधि हेतु किया गया था। वास्तविक पट्टा अवधि 11 मामलों में समाप्त हो गई थी तथा बंदरगाह प्राधिकरण समय समय पर पट्टे को बढ़ा रहे थे। इसी बीच, सीएचपीटी ने सात मामलों में पट्टा अवधि के विस्तार हेतु मंत्रालय की स्वीकृति मांगी जबकि इसे पहले ही 30 वर्षों से ज्यादा बढ़ाया जा चुका था। हालांकि सीएचपीटी ने मंत्रालय के साथ मामला उठाया (अगस्त 2001), तथापि कोई स्वीकृति प्राप्त नहीं हुई।

सीएचपीटी ने कहा (मई 2014) कि कस्टम बांड क्षेत्र में टैंक फार्मों जैसी स्थाई संरचना सहित आवंटन का विनियमन करने के लिए कार्यप्रणाली से संबंधित, विशिष्ट दिशा-निर्देश मौजूद नीति दिशा-निर्देशों में उपलब्ध नहीं थे। यह भी कहा गया कि मंत्रालय से स्वीकृति प्राप्त करने के लिए मामले का अनुसरण किया जाएगा। इस संदर्भ में, मंत्रालय ने कहा (जून 2015) कि भूमि नीति दिशा-निर्देशों ने स्पष्ट रूप से कहा कि कस्टम बांडिड क्षेत्रों में स्थाई संरचना नहीं दी जानी चाहिए। पुराने मामलों के संबंध में, ये संरचनाएं बंदरगाह परिचालनों के लिए आवश्यक थीं तथा कारगो प्रवाह क्षमता में सहयोग देती थीं, बंदरगाह नए भूमि नीति दिशा-निर्देशों 2014 के अनुसार उनसे व्यवहार कर रहे थे।

2014 के नीति दिशा-निर्देशों ने स्वतः नवीकरण खंड रखने वाले / न रखने वाले निर्मित स्थाई संरचनाओं सहित मौजूदा पट्टा करारों के नवीकरण हेतु स्पष्टीकरण दिए। बंदरगाहों को मौजूदा पट्टाधारी को मना करने के प्रथम अधिकार के साथ मौजूदा पट्टा अवधि की समाप्ति पर भूमि के आवंटन हेतु निविदा-सह-नीलामी प्रक्रिया की सहायता लेने की सलाह दी गई थी। जब मौजूदा पट्टाधारी एच-। बोली के अनुकूल होने से मना कर देता है तथा यदि मौजूदा पट्टाधारी ने स्थाई संरचनाओं का निर्माण किया तो इसे एक परस्पर स्वीकृत मूल्यांकक द्वारा मूल्यांकित किया जाएगा तथा सफल बोलीदाता उस निर्धारित किए गए मूल्य को मौजूदा पट्टाधारी को देगा। इस प्रकार, लेखापरीक्षा मुख्य रूप से पुराने मामलों के संबंध में 2014 की नीति में बताए गए तंत्र की कुशलता से सहमत नहीं है क्योंकि बंदरगाह को परस्पर स्वीकृत मूल्यांकन की खोज तथा सभी संबंधित पार्टियों को स्वीकार्य मूल्य का निर्धारण करते समय विवादों तथा अभियोगों का सामना करना पड़ सकता है। इसलिए, यह संभावित है कि यह तंत्र के महत्वपूर्ण उद्देश्य को ही विफल कर दे अपितु पुराने मामलों में आगे बढ़ने में बंदरगाहों के लिए बाधा खड़ी करें।

2-3- Hfe ds ^vfure mi ; ks* dks i fj Hkf'kr u djuk

2004 तथा 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों ने बताया कि दर मापक्रम (एसओआर) को भूमि के उपयोग के अनुसार निर्धारित करना चाहिए तथा विभिन्न दरों को उन उद्देश्यों पर विचार करके निर्धारित करना चाहिए जिसके लिए भूमि आवंटित की गई थी। दिशा-निर्देशों ने यह भी बताया कि ऐसी सभी दरों को स्वीकृति हेतु विनियामक, टीएएमपी को प्रस्तुत करना चाहिए तथा प्रत्येक पांच वर्षों में इसे संशोधित करना आवश्यक है। दरों को प्रत्येक वर्ष दो प्रतिशत तक बढ़ाने के लिए बाजार मूल्य के छः प्रतिशत को ध्यान में रखकर निर्धारित करना चाहिए। भूमि नीति 2014 भूमि के बाजार मूल्य निर्धारण को भूमि के अंतिम उपयोग से नहीं जोड़ती। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि भूमि की उसके उपयोग के अनुसार पहचान करने में तथा तदनुसार टैरिफ का परामर्श देने में बंदरगाहों के बीच कोई एकरूपता नहीं थी ताकि उनके राजस्व प्रवाहों को अनुकूलतम बनाया जा सके।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विशाखापटनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) ने अगले पांच वर्षों अर्थात् अप्रैल 2008 से मार्च 2013 तक के लिए पट्टे किराए के निर्धारण हेतु अपने नियंत्रण (16 जोनो तथा 15 उप जोनो में) के तहत आने वाली भूमि के लिए जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआरए) से नया मूल्यांकन मांगा (सितम्बर 2007)। वीपीटी ने सूचित किया कि सड़क तथा रेल की बुनियादी सुविधाओं जैसे विकास उनकी भूमि में हुए थे तथा विशेष जोन में विकास के आधार पर मूल्यांकन का निर्धारण किया जाना था। तदनुसार, डीआरए ने जोन IV -ए में ₹ 2000/- प्रति वर्ग गज तथा जोन X बी में ₹ 5400/- प्रति वर्ग गज के बीच अप्रैल 2008 तक मूल मूल्यों के निर्धारण हेतु सभी जोनो के लिए मूल्यांकन सूचित किया (अप्रैल 2010)। तथापि, वीपीटी ने आगामी अवधि के लिए पट्टा किराया निर्धारित करने के लिए टीएएमपी के विचार और अनुमोदन के लिए टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बजाय डीआरए से प्रति एकड़ भूमि का दूसरा मूल्यांकन प्राप्त कर लिया (जुलाई 2011)। तत्पश्चात्, टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया (नवम्बर 2011) जिसे एकड़ आधार पर अनुमोदित किया गया था (जून 2012); उदाहरण के लिए, टैरिफ निर्धारण के लिए लागू जोन आई-ए के संबंध में आधारभूत दर ₹ 5940/- प्रति वर्ग गज (पहले मूल्यांकन के अनुसार) से कम कर ₹ 2492/- प्रति वर्ग गज किया गया था फिर इसे और कम कर ₹ 2393.32/- (दूसरे मूल्यांकन के अनुसार) किया गया था। सभी जोनों के लिए इसी प्रकार की कमी की गई थी।

यह नोट करना उचित होगा कि 'अंतिम उपयोग' पर विचार किए बिना सभी जोनों के लिए समान आधार लागू करने में वीपीटी की व्यवस्था 2004 और 2010 की नीतियों/दिशा-निर्देशों के उल्लंघन में थी अतः अनियमित थी। बंदरगाह प्राधिकारियों ने भूमि उपयोग योजना और पिछले अनुभव के आधार पर भूमि के अन्तिम उपयोग की पहचान नहीं की और प्रत्येक जोन के लिए टैरिफ निर्धारित किया ताकि भूमि के आवंटन से उचित वित्तीय लाभ लिया जा सके और बंदरगाह के हित की सुरक्षा की जा सके। दूसरी तरफ, उसने विवेकहीनता से सभी जोनों के लिए समान दरें लागू की जिससे उसकी लागत पर पट्टाधारी को अदेय लाभ मिला। सामान्य बोली में, औद्योगिक कार्यों के लिए भूमि के बड़े क्षेत्र की आवश्यकता होती है जिसमें भारी निवेश की मांग होती है और जहां निवेश से लाभ मिलने में लम्बी अवधि लगती है जबकि वाणिज्यिक कार्यों में भूमि के छोटे भाग की आवश्यकता होती है और तुलनात्मक रूप में कम निवेश लगता है। इसी प्रकार, यह सामान्य जानकारी है कि औद्योगिक क्षेत्रों के लिए किराया पट्टा आमतौर पर वाणिज्यिक क्षेत्रों पर लगाए जाने की तुलना में कम होगा ऐसे मामले में, वीपीटी में भूमि के अन्तिम उपयोग की पहचान में विफलता उचित नहीं थी। ऐसी स्थिति से बचा जा सकता था यदि मौजूदा दिशा-निर्देशों में भूमि के 'अन्तिम उपयोग' को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया होता जिसके लिए आवंटन किया जा सकता था। परिणामस्वरूप, बंदरगाह भूमि के वास्तविक उपयोग को अनदेखा कर अपनी समझ का उपयोग कर स्वेच्छा से किराया पट्टा का निर्णय और निर्धारण कर सकते थे। संयोग से, लेखापरीक्षा ने पाया वी ओ चिदाम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) ने अपने प्रस्ताव को टीएएमपी को प्रस्तुत करते हुए विशिष्ट रूप से वाणिज्यिक/औद्योगिक प्रयोग के लिए पहचानी गई भूमि के लिए पृथक दरों का उल्लेख किया था।

वीपीटी ने बताया (मई 2014) कि कार्गो संभालने वाली एजेंसियों से अधिकतम राजस्व प्राप्ति के लिए भूमि का बाजार मूल्य क्षेत्रफल के आधार पर निर्धारित किया गया था और यदि इसे वाणिज्यिक आधार पर निर्धारित किया जाता तो इसे कार्गो संभलाई कार्यों से अप्रत्यक्ष लाभ अर्जन नहीं होता। तथ्य यह है कि वीपीटी ने 2004 और 2010 के दिशा-निर्देशों का उल्लंघन किया था जिसमें प्रावधान है कि बंदरगाह भूमि के सही 'अन्तिम उपयोग' की पहचान करेंगे और भूमि के 'अन्तिम उपयोग' के लिए उचित किराया निर्धारित करेंगे। मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि अब वीपीटी ने प्रयोग के आधार पर अर्थात् औद्योगिक, आवासीय, वाणिज्यिक और कार्गो स्टैकिंग के उद्देश्य से मूल्यांकन और उसके अनुसार शुल्क निर्धारित करना परिकल्पित किया है।

2-4 30 वर्षों के लिए पट्टा आधार पर अस्थायी विस्तारण जारी किए।

मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों में एक बंदरगाह द्वारा एक पट्टा 30 वर्षों के लिए प्रदान करने का प्रावधान है और इस अवधि से आगे पट्टे के नवीकरण के लिए मंत्रालय से अनुमोदन अपेक्षित है। लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि एक बार 30 वर्षों की अवधि की समाप्ति होने पर बंदरगाहों ने आगे विस्तारण हेतु मामला मंत्रालय के साथ उठाया था, और मंत्रालय से निर्णय के लम्बन पर बंदरगाहों ने 11 महीने की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर अस्थायी विस्तारण जारी किए। लेखापरीक्षा के दौरान पाए गए इसी प्रकार के मामले पैरा 3.3.1 के अन्तर्गत तालिका 5 में दर्शाए गए हैं। इस संबंध में यह नोट करना उचित है कि मौजूदा नीति निर्देश समान मामलों से निपटने के लिए स्पष्ट निर्देश प्रदान नहीं करते, विशेष रूप से 30 वर्षों से आगे की अवधि को पट्टे या लाइसेंस के अन्तर्गत मानने के लिए। चूंकि बंदरगाह 30 वर्षों से आगे पट्टा विस्तारण करने के लिए प्राधिकृत नहीं थे, आगे के विस्तारण लाइसेंस आधार पर दिए जाते थे। इस संबंध में एक सोदाहरण मामले की चर्चा नीचे की गई है।

वीओसीपीटी ने 32.73 एकड़ भूमि में तूतीकोरीन अलकाली केमिकल्स लि. (टीएसी) को 22 अक्टूबर 2009 तक 30 वर्षों के लिए पट्टा आधार पर आवंटित की (अक्टूबर 1979)। पट्टा अवधि की समाप्ति और टीएसी के निवेदन पर वीओसीपीटी बोर्ड ने उसी भूमि को टीएसी को 23 अक्टूबर 2009 से 22 सितम्बर 2010 तक के लिए 11 महीनों के लिए लाइसेंस आधार पर आवंटित करने का निर्णय लिया। तत्पश्चात, टीएसी के निवेदन के आधार पर (नवम्बर 2010) बोर्ड ने दोबारा सितम्बर 2010 से अगस्त 2011 तक 11 महीनों की अवधि के लिए लाइसेंस अवधि वस्तारित की (मार्च 2011) और लाइसेंस के नवीकरण के लिए मंत्रालय का अनुमोदन मांगा। तदनुसार वीओसीपीटी ने मंत्रालय के साथ मामला उठाया (मई 2011)। उत्तर में मंत्रालय का मत था (जुलाई 2011) कि 30 वर्षों से अधिक पट्टे का विस्तारण केवल उनके अनुमोदन से ही किया जा सकता था। 23 अक्टूबर 2009 से 22 सितम्बर 2010 तक पट्टा विस्तारण करते समय बंदरगाह द्वारा ऐसा कोई अनुमोदन नहीं लिया गया था। 30 वर्षों से आगे विस्तारण पर पट्टे के लिए विचार किया जाना चाहिए क्योंकि वास्तविक आवंटन पट्टा आधार पर था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों (2014 सहित) में 30 वर्षों से आगे की अवधि को क्या माना जाए अर्थात् क्या उसे लाइसेंस या पट्टा माना जाए के बारे में कोई स्पष्ट प्रावधान उपलब्ध नहीं है। नीति के अनुसार, एक बंदरगाह केवल 30 वर्षों तक पट्टा देने में सक्षम है और उस अवधि से आगे वह विस्तारण नहीं कर सकता जब तक कि मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त न हो जाए। दूसरी तरफ, बंदरगाह 11 महीनों की अवधि के लिए लाइसेंस देने में सक्षम है और ऐसा लाइसेंस नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित अनुमोदन प्रक्रिया के अनुसार कितनी बार भी दिया जा सकता है। इस प्रकार नीति दिशा-निर्देशों में उचित प्रावधान समाविष्ट करने की आवश्यकता है ताकि बंदरगाहों को समान प्रकार की स्थिति से निपटने के लिए स्पष्ट निर्देश प्रदान किए जा सकें।

मंत्रालय ने कहा की (जून 2015) बंदरगाह को भूमि नीति 2014 के दृष्टिगत मामले की पुनः जांच की सलाह दी गई है और वीओसीपीटी ने 30 जून 2015 तक लाइसेंस विस्तारित करने और लम्बित अदालती मामले को पूरा होने के बाद ई टेंडर कम निलामी का निर्णय लिया (जनवरी 2015)। तथापि, उत्तर इस तथ्य पर मूक है कि क्या 30 वर्षों से आगे विस्तारण और लाइसेंस का आगे विस्तारण मंत्रालय द्वारा अनुमोदित था।

fl Qkfj' k

1. एमपीटी अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के ध्यानार्थ प्रचलित दिशा-निर्देशों/नीतियों में बहुलता और दिशा-निर्देशों/नीतियों से बचने के लिए भूमि प्रबंधन से संबंधित सभी मुद्दों से निपटने के लिए विस्तृत नीति बनाने के लिए मंत्रालय द्वारा दिशा-निर्देशों/नीतियों की समीक्षा की जानी चाहिए।
2. पिछली अवधि में किये गये आबंटन के संबंध में कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर निर्मित स्थाई संरचनाओं के लिए जारी की गई 2014 नीति दिशा-निर्देश दोबारा देखे जा सकते हैं ताकि प्रस्तावित तंत्र में निहित बाधाएँ समाप्त हो जाये।
3. भूमि आबंटन और मिश्रित गतिविधियों के संबंध में सभी जटिल शब्दों और वाक्यांशों को परिभाषित किया जा सकता है ताकि उन पर अलग अलग बंदरगाहों द्वारा असंगत उपचार से बचा जा सके।
4. ऐसे मामलों में जहां मंत्रालय द्वारा अनुमोदन आवश्यक था, में बंदरगाहों को कुछ विशेष शक्तियों के प्रत्यायोजन से अपेक्षित समय को कम करने हेतु प्रबंध किया जा सकता है।

वे; क; &3 fn' k&funZkk@ulfr; k&dk dk; kZb; u

किसी भी दिशानिर्देश/नीतियों की सफलता या विफलता उनके प्रभावी तरीके से कार्यान्वयन, उसके सार और रूपरेखा के अनुपालन पर निर्भर करेगी ताकि पणधारकों द्वारा लाभ लिया जा सकेगा। इस पृष्ठभूमि में 12 बंदरगाहों की गतिविधियों की जांच यह देखने के लिए की गई थी कि बनाए गए दिशा-निर्देशों/नीतियों के संदर्भ में इन बंदरगाहों द्वारा भूमि प्रबंधन से संबंधित महत्वपूर्ण मामलों का निपटान कैसे किया जाता था।

3-1- Hfe iz kx ; kt uk

1995 में जारी दिशा-निर्देशों में अपेक्षित है कि सभी प्रमुख बंदरगाह उसके समक्ष सामाजिक आर्थिक उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए उनके स्वामित्व वाले क्षेत्र (तटीय क्षेत्र सहित) के लिए यदि पहले से नहीं बनाई गई हो तो भावी प्रयोग योजना बनाएंगे या बंदरगाह की तुरन्त, लघु अवधि या दीर्घावधि आवश्यकताओं को दर्शाते हुए मौजूदा भूमि प्रयोग योजना को संशोधित करेंगे, और मंत्रालय से 30 जून 1995 तक अनुमोदन प्राप्त करेंगे। दिशा-निर्देशों में आगे प्रावधान है कि भावी योजना 30 वर्षों की न्यूनतम अवधि कवर करेगी जिसमें (क) परिचालन उद्देश्यों (ख) प्रत्यक्ष बंदरगाह संबंधी कार्यों (ग) बंदरगाह से संबंधित उद्योगों⁷ (घ) विविध और गैर बंदरगाह संबंधित कार्यों, केप्टिव पावर प्लांटों का स्थान निर्धारित करना, पर्यावरणीय उन्नयन इत्यादि के लिए आरक्षित क्षेत्रों को दर्शाना और (ड) बजटीय संसाधनों के संवर्धन के लिए वाणिज्यिक दोहन के लिए आरक्षित हों। अतः तैयार की गई भूमि उपयोग योजना शहर/नगर के मास्टर प्लान के समनुरूप होना चाहिए और उसे प्रत्येक पांच वर्ष या जब भी आवश्यक पाया जाए मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से संशोधित किया जाना चाहिए। 2010 की नीति में आगे प्रावधान है कि भूमि उपयोग योजना के संशोधन के लिए किसी प्रस्ताव को बंदरगाह की वेबसाइट पर प्रकाशित किया जाना चाहिए जिसमें आपत्तियां और सुझाव आमंत्रित किए गए हो और प्राप्त आपत्तियों और सुझावों पर विचार करने के बाद बोर्ड द्वारा उसे अन्तिम रूप दिया जाना चाहिए। इसी प्रकार का प्रावधान 2014 की नीति में भी शामिल किया गया था। लेखापरीक्षा जांच में निम्नलिखित का पता चला:

3.1.1. भूमि उपयोग योजना के संबंध में नीति दिशा निर्देशों का अननुपालन:-
लेखापरीक्षा ने पाया कि 12 बंदरगाहों में से 11⁸ ने 30 जून 1995 से पूर्व भूमि उपयोग योजना तैयार या पुनः देखने के निर्देश का अनुपालन नहीं किया था। इसके बजाय 12 बंदरगाहों में से नौ⁹ ने 2001 और 2005 के बीच भूमि उपयोग योजना तैयार की थी। दो बंदरगाहों¹⁰ ने अपनी स्वयं की भूमि उपयोग योजना तैयार नहीं की और इंडियन पोर्ट्स एसोसिएशन (1997) और कोलकाता मेट्रोपोलिटन विकास प्राधिकरण द्वारा तैयार मास्टर प्लान का पालन किया था जबकि केओपीटी/एचडीसी ने 1991 में भूमि उपयोग योजना तैयार की थी। चार मामलों में, यह पाया गया कि तैयार की गई भूमि उपयोग योजना में बंदरगाहों के

⁷ वह उद्योग जिन्हें भारी आयात या निर्यात के लिए बंदरगाह सुविधाओं की आवश्यकता होती है।

⁸ एक बंदरगाह केपीएल वर्ष 1999 में गठित किया गया था और भूमि उपयोग योजना 2003 में तैयार की गई थी।

⁹ बंदरगाह का नाम और भूमि उपयोग योजना तैयार करने का वर्ष: सीएचपीटी (2002), वीओसीपीटी (2005), सीओपीटी (2001), एनएमपीटी (2002), एमबीपीटी (2002), एमपीटी (2002), केपीटी (2002), वीपीटी (2003)

¹⁰ पीपीटी ओर केओपीटी/केडीएस

अधीन पूरा क्षेत्र कवर नहीं किया गया था। इसी प्रकार, सीओपीटी को छोड़कर सभी बंदरगाहों ने प्रत्येक पांच वर्षों के बाद भूमि उपयोग योजना/मास्टर प्लान में संशोधन के प्रावधान का अनुपालन नहीं किया किन्तु मूल रूप से तैयार की गई योजना का अनुसरण जारी रखा। इस प्रकार बंदरगाहों द्वारा 1995 के दिशा-निर्देशों की भावना का पालन नहीं किया जा रहा था, जिससे वह शहर/नगर जिसमें यह बंदरगाह स्थित थे, की विकास योजना के साथ अद्यतन रहने के अवसर से वांचित रहें ताकि वह संभावित वृद्धि और इष्टतम राजस्व का लाभ उठा सकें। बंदरगाहों द्वारा अननुपालन से यह भी इंगित होता है कि मंत्रालय द्वारा प्रशासनिक जिम्मेदारी को मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि बंदरगाहों द्वारा दिशा-निर्देशों/नीतियों का अनुपालन किया जा रहा था और प्रत्येक बंदरगाहों की भूमि धारण की स्थिति और भविष्य में उसे कैसे उपयोग किया जाये की योजना पता लग सके।

बंदरगाहों (वीपीटी और जेएनपीटी) ने बताया (जनवरी 2013 और जुलाई 2014) कि भूमि उपयोग योजना के संशोधन के लिए भूमि उपयोग योजना और उनके अधिकार में वास्तविक भूमि के बीच अन्तर को सुधारने के लिए कार्रवाई की जा रही थी। वीपीटी ने बताया कि आवंटन, बोर्ड द्वारा अनुमोदित उपलब्ध मास्टर प्लान के अनुरूप किया गया था। जेएनपीटी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2014) कि मौजूदा भूमि उपयोग योजना की समीक्षा की जा रही थी और उसे तटीय जोन प्रबंधन प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा। तथ्य यह है कि दिशा-निर्देशों के अननुपालन से ऐसी स्थिति बन गई जहां बंदरगाह अपनी भूमि उपयोग योजना को अद्यतित नहीं कर पाने के कारण, एक महत्वपूर्ण परिसम्पत्ति का सूत्र खो सकते थे, जो दीर्घावधि में अतिक्रमण के भय का सामना होने से नुकसानदेह साबित हो सकता है।

3.1.2. भविष्य के कार्य के लिए भूमि की पहचान न करना- यद्यपि 1995 में जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों में प्रावधान है कि प्रत्येक बंदरगाह को भविष्य के कार्यों के लिए भूमि की पहचान करनी चाहिए, बंदरगाहों ने इस तथ्य के बावजूद कि खाली/बेकार भूमि उनके पास उपलब्ध थी जैसा **vuçak&II** में दर्शाया गया है, इस संबंध में कोई कार्रवाई प्रारंभ नहीं की। अनुबंध से यह देखा जा सकता है बंदरगाहों द्वारा कि 22949.82 एकड़ भूमि की पहचान भविष्य के कार्यों हेतु की गई थी जबकि 13045.56 एकड़ भूमि भविष्य की गतिविधियों हेतु अभी चिन्हित की जानी थी। इस प्रकार, बंदरगाहों के पास का 35995.38 एकड़ भूमि जो कुल भूमि का 46.63 प्रतिशत है अनुपयुक्त पड़ी रही। इसी प्रकार, उन मामलों में जहां भूमि भावी गतिविधियों के लिए चिन्हित की गई थी बंदरगाहों ने प्रस्तावित गतिविधियों को लागू करने के लिए स्पष्ट समय सीमाएं तैयार नहीं की थी। अतः बंदरगाह उन पहलों की प्रभावशाली ढंग से योजना तथा कार्यान्वयन नहीं कर रहे थे जो संहनीयता हेतु वृद्धि तथा राजस्व इष्टतमीकरण सुनिश्चित कर सकती थीं।

3.1.3 कस्टम बांड क्षेत्र सुनिश्चित ना करना- भूमि नीति दिशा-निर्देश में निर्धारित किया गया है कि बंदरगाहों को अपने संरक्षण के अधीन भूमि को स्पष्ट रूप से दो श्रेणियों यथा सीमा शुल्क संबंधी क्षेत्र तथा कस्टम बांड क्षेत्र से बाहर में सीमांकित करना चाहिए। कस्टम बांड क्षेत्र सामान्यतः समय समय पर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा अधिसूचित किया जाता है। अतः बंदरगाह अभिलेखों में कस्टम बांड क्षेत्र के विस्तार का स्पष्ट उल्लेख होना चाहिए, तथा यह सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा अधिसूचित क्षेत्र से मेल खाना चाहिए। संबंधित अभिलेखों की समीक्षा ने संकेत किया कि आठ¹¹ बंदरगाहों ने सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा चिन्हित क्षेत्र के साथ इसका मिलान नहीं किया था।

¹¹ सीएचपीटी, केपीएल, एमपीटी, केओपीटी/एचडीसी एवं केडीएस, वीपीटी, वीओपीटी, वीओसीपीटी तथा एमबीपीटी

केओपीटी ने बताया (दिसम्बर 2013/जनवरी 2015) कि यह एचडीसी हेतु जीआईएस की शुरुआत करने के लिए विस्तृत सर्वेक्षण करने पर विचार कर रहा था तथा केडीएस के मामले में कोई वर्गीकरण नहीं किया गया था। सीओपीटी तथा एमपीटी ने बताया (दिसम्बर 2014) कि सीमा शुल्क प्राधिकारियों की अधिसूचना अनुसरणीय थी, जबकि वीओसीपीटी ने बताया (दिसम्बर 2014) कि सीमा शुल्क प्राधिकारियों ने उपयुक्त क्षेत्र अधिसूचित किया था। एमबीपीटी ने बताया (दिसम्बर 2014) कि इसने सीमा शुल्क प्राधिकारियों की अधिसूचना के साथ सीमा शुल्क संबंधी क्षेत्र का मिलान नहीं किया था।

मंत्रालय ने एकजट कान्फ्रेंस में (मई 2015) स्वीकार किया कि भूमि उपयोग योजना की तैयारी में असंगतियां थी तथा सभी बंदरगाहों को एक समयबद्ध ढंग से प्रक्रिया पूरी करने के लिए निर्देश जारी किये जा चुके हैं तथा इसकी तैयारियां प्रगति पर थीं।

3.1.4. स्वामित्व तथा भूमि अधिकारों में असंगतियां— भूमि उपयोग योजना की तैयारी तथा संशोधन से संबंधित नीतिगत दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने के लिए, भावी योजना की पूर्ति हेतु अद्यतित सूचना प्राप्त करने के उनके लक्ष्य में, प्रत्येक बंदरगाह से दी गई आवधिकता पर प्राथमिक तथा वास्तविक अभिलेखों की तुलना में भूमि अधिकार की जांच करने की अपेक्षा की गई थी। इसमें अन्य बातों के साथ साथ, उनके कब्जे के अधीन भूमि के स्वामित्व विलेखों के संबंध में सूचना अद्यतित करना, राज्य राजस्व प्राधिकारियों के अभिलेखों के साथ अपने अभिलेखों की प्रति जांच, आन्तरिक रूप से तथा राजस्व प्राधिकरण के अभिलेखों के साथ भूमि अधिकार का मिलान करना शामिल होगा। राजस्व प्राधिकरण के साथ मिलान करने तथा स्वामित्व विलेखों की उपलब्धता के संबंध में बंदरगाहों के निष्पादन लेखापरीक्षा जांच से बंदरगाह अभिलेखों तथा राजस्व प्राधिकारियों के अभिलेखों के बीच भूमि अधिकार के विस्तार में तथा स्वामित्व विलेखों में असंगतियों का पता चला।

3.1.4.1. स्वामित्व विलेखों की अनुपस्थिति — लेखापरीक्षा ने देखा कि 12 प्रमुख बंदरगाहों में से, एक भी बंदरगाह के पास अपने समस्त भूमि अधिकारों के लिए स्वामित्व विलेख नहीं था 1/4 77191.14 एकड़ के कुल भूमि अधिकारों में से 34943.41 एकड़ के लिए स्वामित्व विलेख उपलब्ध नहीं थे जो कुल भूमि अधिकारों के 45.27 प्रतिशत को प्रदर्शित करता है। आगे जांच से यह भी पता चला कि छह बंदरगाहों के पास 28816.08 एकड़ के अपने भूमि अधिकार के लिए स्वामित्व विलेख नहीं थे, जबकि अन्य सात बंदरगाहों के पास अपने कब्जे के अधीन 48375.06 एकड़ भूमि में से आंशिक भूमि (42249.73 एकड़) के लिए स्वामित्व विलेख थे। दो बंदरगाहों (सीएचपीटी तथा जेएनपीटी) के कब्जे के अधीन भूमि में पुनर्निर्मित भूमि शामिल थी, जिसके लिए बंदरगाहों ने भूमि को अपने नाम पंजीकृत कराने के लिए सर्वेक्षण करने के पश्चात दस्तावेज प्राप्त नहीं किये थे। अतः बंदरगाह स्वामित्व विलेखों के कब्जे की स्थिति की नियमित रूप से समीक्षा नहीं कर रहे थे तथा अभिलेखों को नियमित कराने के लिए एवं/अथवा प्राप्त करने के लिए संबंधित राजस्व प्राधिकारियों के समक्ष मामला नहीं रख रहे थे ताकि भावी जटिलताओं अथवा दावों से बचा जा सके। अतः ऐसा करने में विफलता भूमि के आवंटन अथवा विचारित परियोजनाओं की संभावना में बाधा डालेगा। इस संबंध में जेएनपीटी तथा पीपीटी के अभिलेखों में देखे गए दो उदाहरणात्मक मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

(i) 12 ग्राम पंचायतों ने जेएनपीटी से सम्पदा कर के रूप में ₹ 129.53 करोड़ की राशि का दावा किया (1984 से), चूंकि जेएनपीटी के पास स्वामित्व विलेख नहीं थे, मामला मांग के विरुद्ध उच्चतम न्यायालय/मुम्बई उच्च न्यायालय पहुँचा। तथापि, न्यायालयों ने जेएनपीटी को न्यायालयों के पास

₹ 58.97 करोड़ जमा कराने तथा भूमि का सर्वेक्षण कराने के लिए राज्य सरकार के पास जाने का निर्देश दिया (अक्टूबर 2010/नवम्बर 2011)। तदनुसार जेएनपीटी ने भूमि का सर्वेक्षण कराने में राज्य सरकार को सहायता की तथा रिपोर्ट मुम्बई उच्च न्यायालय को प्रस्तुत की इस बीच, जेएनपीटी के विधिक परामर्शदाता ने सूचित किया (अक्टूबर 2013) कि सर्वेक्षण के अनुसार, पांच गांवों में भूमि जेएनपीटी की सीमाओं से बाहर थी, इसलिए देय सम्पदा कर जेएनपीटी द्वारा जमा कराए गए ₹ 58.97 करोड़ के प्रति ₹ 40.74 करोड़ तक संशोधित किया गया था। अब, जेएनपीटी के पास ₹ 18.23 करोड़ (₹ 58.97 करोड़ – ₹ 40.74 करोड़ की वापसी के लिए केवल उच्चतम न्यायालय/मुम्बई उच्च न्यायालय जाने का विकल्प बचा था इस स्थिति के लिए सीधे जेएनपीटी को अपने कब्जे के अधीन भूमि का स्वामित्व प्राप्त ना करने/अद्यतित ना करने के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता हैं जिसके कारण ग्राम पंचायतों ने सम्पदा कर की मांग की तथा जेएनपीटी को न्यायालय के निर्देश के अनुसार धनराशि जमा करानी पड़ी।

जेएनपीटी ने बताया (अप्रैल 2014) कि मुम्बई उच्च न्यायालय के निर्देश के अनुसार, भूमि का सर्वेक्षण किया गया था तथा रिपोर्ट न्यायालय को प्रस्तुत की गई थी, तथा अपील लम्बित थी। हालांकि तथ्य यह है कि यह स्थिति बंदरगाह प्राधिकारियों द्वारा अपने कब्जे के अधीन भूमि के स्वामित्व विलेख प्राप्त/अद्यतित करने में विफलता के कारण ही उत्पन्न हुई थीं।

(ii) पीपीटी के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि बंदरगाह 186.81 एकड़ भूमि को स्वामित्व विलेख करने के लिए म्यूटेशन¹² प्रक्रिया प्रारंभ नहीं की थी। बंदरगाह के निर्माण के दौरान, हरीदासपुर में 1963 में 207.86 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया था, तथा हरिदासपुर स्थिति खदान से पारादीप को पत्थर के परिचालन के संबंध में एक भवन का निर्माण भी किया गया था। 1986 में राजस्व प्राधिकारियों द्वारा किये गए चकबन्दी आपरेशन के दौरान, बंदरगाह द्वारा 20.04 एकड़ भूमि के लिए अभिलेख प्राप्त किये गए थे तथा अपने पक्ष में दर्ज कराए गए थे। तथापि, बंदरगाह प्राधिकारियों द्वारा शेष 186.81 एकड़ भूमि (207.86 एकड़-20.04 एकड़) के लिए स्वामित्व विलेख प्राप्त करने के लिए म्यूटेशन प्रक्रिया पूरी करने के लिए आवश्यक कदम नहीं उठाए गए थे तथा अधिग्रहीत भूमि पुराने काश्तकारों के पक्ष में दर्ज चलती रही।

पीपीटी ने बताया (जुलाई 2014) कि इसने हाले ही में उड़ीसा सरकार के एक सेवानिवृत्त राजस्व अधिकारी को शेष 186.81 एकड़ भूमि को चिन्हित करने के लिए नियुक्त किया है। तथापि, तथ्य यह रहता है कि बंदरगाह ने सम्पूर्ण म्यूटेशन प्रक्रिया तथा चिन्हित करने के लिए समय पर कार्यवाही नहीं की ताकि भूमि पर स्वामित्व नियमित किया जा सके तथा पुनः कब्जा प्राप्त किया जा सके।

3.1.4.2. भूमि अधिकारों में असंगतियाँ— लेखापरीक्षा ने बंदरगाहों पर अनुरक्षित अभिलेखों तथा संबंधित राज्य राजस्व प्राधिकारियों के अभिलेखों के अनुसार भूमि अधिकारों के बीच असंगतियां देखी। इसी प्रकार, बंदरगाह के विभिन्न विभागों द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों में भी असंगति देखी गई थी।

(i) सीएचपीटी, वीओसीपीटी तथा सीओपीटी में भूमि अधिकारों से संबंधित अभिलेखों की सम्बंधित राज्य राजस्व प्राधिकारियों के अभिलेखों के साथ तुलना करके नमूना जांच की गई थी तथा निम्नलिखित देखा गया था।

¹² म्यूटेशन का संदर्भ भूमि राजस्व प्रासन प्रणाली में एक प्रक्रिया से है जिसका परिणाम विभिन्न संव्यवहारों जैसे उत्तराधिकार, बिक्री की संविदाओं तथा गिरवी, न्यायालय की डिक्री पंजीकरण उपहार इत्यादि के कारण भूमि अधिकारों के अभिलेखों में परिवर्तन होता है इस प्रक्रिया के अन्तर्गत, एक बार इसके औपचारिक रूप से पूरे तथा प्रमाणित होने के पश्चात मुख्य भूमि डाटा बेस में म्यूटेशन संव्यवहार अद्यतित हो जाते हैं।

rkfydk 3% canjxlg rFlk jkt Lo vfhkys kads clp vl xfr; ka

vl xfr dh iz-fr	canjxlg dk ule	'Hfey {k- ¼ dM-e½
बंदरगाह के अभिलेखों में पाई गई भूमि जबकि यही भूमि राजस्व प्राधिकरण अभिलेखों में अन्य व्यक्तियों के नाम दर्शायी गई थी।	सीओपीटी	1999.35
	वीओसीपीटी	71.20
	सीएचपीटी	4.71
राजस्व प्राधिकारियों के अभिलेखों में बंदरगाह के नाम पाई गई भूमि, परन्तु बंदरगाह के अभिलेखों में दर्शायी नहीं गई थी।	वीओसीपीटी	143.86
	सीएचपीटी	1.04

मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि वीओसीपीटी के मामले में, राजस्व अभिलेखों को ठीक करने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जा रही थी, तथा सीओपीटी के मामले में स्वामित्व विलेखों के नियमन हेतु एक विशेष दल गठित किया गया है तथा यह मार्च 2016 तक पूरा होगा।

(ii) जेएनपीटी के संबंध में यह देखा गया कि बंदरगाह का 2,896 एकड़ निजी भूमि पर कब्जा था, जबकि बंदरगाह के भूमि अभिलेखों में उनके पास 2,928 एकड़ भूमि उपलब्ध दर्शित थी। अतः 32 एकड़ के अन्तर का मिलान नहीं किया गया था। इसी प्रकार, एमबीपीटी के मामले में, लेखा विभाग (1998.03 एकड़ भूमि उपलब्ध) तथा सम्पदा विभाग (2,038.10 एकड़ भूमि उपलब्ध) के अभिलेखों के बीच 40.07 एकड़ का अन्तर देखा गया था जो बिना मिलान के पड़ा था।

मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि यह सत्य था कि यद्यपि प्रमुख बंदरगाहों के पास सरकारी आदेशों तथा कानूनों के माध्यम से अधिग्रहीत भूमि का कब्जा था, तथापि अनेक मामलों में राजस्व अभिलेखों में स्वामित्व का हस्तांतरण नहीं किया गया था। इसने राजस्व अभिलेखों तथा अधिग्रहीत भूमि स्वामित्व में म्यूटेशन पूरा करने के लिए एक वर्ष अर्थात् 30 जून, 2016 तक की समय सीमा निर्धारित की है।

3-2- canjxlg Hfe ij vfrØe.k

1995 के दिशा-निर्देश निर्धारित करते हैं कि सभी प्रमुख बंदरगाह न्यासों को उनके स्वामित्व वाली भूमि पर अतिक्रमण को रोकने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए तथा अतिक्रमण को ना हटाने के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाना चाहिए। यह भी निर्धारित किया गया था कि बंदरगाहों को सम्पत्तियों की सीमाओं का सीमांकन करने के लिए तुरन्त कदम उठाने चाहिए तथा जहां भूमि/भवन बिना प्रयोग के पड़े थे तथा जहां अतिक्रमण होने की संभावना थी, बंदरगाहों को ऐसी भूमियों/भवनों के एकमुष्ट बिक्री के आधार पर निपटान पर विचार करना चाहिए। यद्यपि, लेखापरीक्षा जांच से 12 बंदरगाहों में से नौ में 396.44 एकड़ भूमि के अतिक्रमण का पता चला जैसा कि rkfydk&4 मे दर्शाया गया है।

rkfydk&4%cnjxlglaesHfe dk vfrØe.k

cnjxlg dk uke	dy mi yÙk Hfe ¼ dM+e½	vfrØfer {s- ¼ dM+e½		cnjxlg dk mÏk
		, yMh l ds vuq kj	ys{ kki j h{k ds vuq kj	
l h pi h/h	688.55	3.88	3.88	अतिक्रमण को हटाने के लिए विधिक रूप से एवं स्थानीय प्राधिकारियों के माध्यम से कार्यवाही प्रारंभ की गई थी।
ohvkl hi h/h	2774.63	18.48	21.87	मामला राज्य सरकार के साथ जारी रखा जा रहा था।
l hvki h/h	2188.53	0.00	14.55	यह बताया गया (जून 2015) कि भूमि को प्राप्त करने के लिए मामला जिला अधिकारियों के समक्ष रखा गया था, परन्तु ज्यादा सफलता नहीं मिली है। समस्त बंदरगाह भूमि का सर्वेक्षण पूरा होने के पश्चात और अतिक्रमण से बचने के लिए सीमाओं पर बाड़ लगाई जाएगी।
, ei h/h	533.48	0.00	0.94	यह बताया गया (जून 2015) कि अनाधिकृत कब्जे के निश्कासन हेतु 13 मामले दर्ज कराए गए थे तथा 19 मामलों में अतिक्रमित भूमि के सर्वेक्षण की आवश्यकता थी क्योंकि इन पर 1961 से पहले से अतिक्रमण किया गया था।
, echi h/h	1998.03	0.00	16.58	यह बताया गया (मई 2014) कि उचित सर्वेक्षण तथा भूमि अभिलेखों की तैयारी के पश्चात, यह भूमि को अतिक्रमण से बचाने के लिए चौकसी तथा निगरानी के साथ उपयुक्त चारदिवारी बनाने का पता लगाएगा।
dsi h/h	31408.00	0.00	87.00	यह बताया गया (जून 2015) कि 2009 से निजी सुरक्षा सेवाएं नियोजित की गई थी तथा चरणबद्ध ढंग से अतिक्रमण हटाया गया था कुछ मामलों में, मुकदमें चल रहे थे तथा मामले पर निर्णय हो जाने के बाद इन्हें हटाया जाएगा।
dsvki h/h@ dMh l	4576.00	78.00	78.00	यह बताया गया (जून 2015) कि केओपीटी की सम्पत्ति की सुरक्षा स्थिर सुरक्षा कर्मियों अथवा मोबाईल इकाइयों द्वारा की गई थी। इसके बावजूद अतिक्रमण हुए थे तथा ये नीति प्राधिकरण की सहायता से निश्कासित किये गए थे।
dsvki h/h@ , pMh h	6367.00	100.00	100.00	
i hi h/h	6521.03	73.50	73.50	यह बताया गया (जून 2015) कि यह अतिक्रमण को हटाने के लिए आवश्यक पुलिस सहायता हेतु निरंतर राज्य सरकार के साथ लगा हुआ था।
ohi h/h	7618.30	0.12	0.12	प्रबन्धन ने उत्तर प्रस्तुत नहीं किया।
t M-	64673.55	273.98	396.44	

यह देखा जा सकता है कि 273.98 एकड़ का अतिक्रमण दर्शाती बंदरगाहों द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के प्रति, लेखापरीक्षा ने कुल 396.44 एकड़ पर अतिक्रमण देखा था। इसने दर्शाया कि बंदरगाहों

¹³ भूमि वितरण विवरण

द्वारा बनाए गए अभिलेख सटीक नहीं थे तथा अतिक्रमण की वास्तविक स्थिति को दर्शाने के लिए अद्यतित नहीं किये गए थे, तथा बंदरगाह अतिक्रमण हटाने के लिए कार्यवाही करने तथा भूमि को पुनः अपने संरक्षण में प्राप्त करने में विफल हुए थे। यद्यपि, लेखापरीक्षा उस समय/अवधि का पता नहीं लगा सका जब से ये अतिक्रमण हुए थे तथा इसलिए अतिक्रमण के वित्तीय प्रभाव का पता नहीं लगाया जा सका। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने ऐसे उदाहरण भी देखे जहां बंदरगाह स्पष्ट स्वामित्व के साथ तथा बिना ऋणभार के भूमि अधिग्रहीत करने में विफल हुए थे जिसके कारण अतिक्रमण की सम्भावना हो सकती थी जैसा कि आने वाले पैराग्राफों में वर्णित हैं।

3.2.1. मुकदमों के अधीन भूमि का अधिग्रहण करना—केपीएल ने तमिलनाडु सरकार के जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) के पंचाट ज्ञापन के अनुसार स्टाफ आवास के निर्माण हेतु 20.73 एकड़ भूमि का अधिग्रहण (मार्च 2005) किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि भूमि के अधिग्रहण के समय अधिग्रहण के विरुद्ध कुछ मुकदमों लम्बित थे, तथा केपीएल द्वारा भूमि का कब्जा ले लेने के पश्चात भी, न्याय मुकदमा (2008 का सं. 12199) उच्च न्यायलय, चेन्नई में दर्ज किया गया था। शिकायतकर्ता ने मुकदमों के अधीन भूमि की बिक्री हेतु बोर्ड भी प्रदर्शित किया था। अतः यह संभावित अतिक्रमण की स्थिति थी जो, मुकदमों के अधीन भूमि के अधिग्रहण का परिणाम थी। उत्तर में, केपीएल ने बताया (अप्रैल 2014) कि केपीएल भूमि में कोई अतिक्रमण नहीं देखा गया था तथा डीआरए को अधिग्रहीत भूमि का सर्वेक्षण करने के लिए कहा गया था ताकि भूमि की बाड़ की जा सके तथा सर्वेक्षण के पश्चात, यदि अधिग्रहीत भूमि के किसी भाग पर अतिक्रमण पाया जाता है तो, उसे हटाया जाएगा। मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि मुकदमों के अधीन भूमि कभी भी राजस्व विभाग द्वारा केपीएल को नहीं सौंपी गई थी तथा उक्त भूमि पर किसी गतिविधि को अतिक्रमण के रूप में नहीं लिया जा सकता। तथापि, तथ्य रह जाता है कि यद्यपि भूमि 2005 में अधिकृत की गई थी, केपीएल के प्रयास सफल नहीं हुये और 10 वर्षों के बाद भी, अतिक्रमण जैसी स्थिति का समाधान नहीं हुआ और बाड़ का निर्माण भी नहीं हो सका।

3.2.2. अनधिकृत कब्जे से 148.26 एकड़ भूमि का पुनरधिकार न मिलना : 1984–85 के दौरान, नई मुंबई परियोजना के विकास के लिये सीआईडीसीओ¹⁴ द्वारा भूमि अधिग्रहीत की गई जेएनपीटी को स्थानांतरित की गई थी। अप्रैल 2009 में, सीआईडीसीओ/ एनएमएसईजेड¹⁵ ने जेएनपीटी की 148.26 एकड़ भूमि पर अतिक्रमण करते हुये, जल निकासी सहित चार-लेन सड़क बनाई और जेएनपीटी की भूमि पर चार दीवारी खड़ी की। जेएनपीटी सीआईडीसीओ के साथ बिना किसी सकारात्मक परिणामों के बातचीत कर रहा था। संयोग से, यद्यपि वास्तविक भूमि अधिग्रहण 25 वर्ष पहले हुआ था, जेएनपीटी अपनी भूमि चिन्हित करने और उसे बाड़ लगाकर या चारदीवारी से सुरक्षित करने के लिये सीआईडीसीओ के साथ संयुक्त सर्वेक्षण का आयोजन नहीं कर सका। जेएनपीटी ने उत्तर में, कहा (अप्रैल 2014) कि मामले को महाराष्ट्र सरकार और सीआईडीसीओ के साथ संयुक्त सर्वेक्षण करने के लिये जारी रखा गया। तथापि, तथ्य रह जाता है कि भूमि के अधिग्रहण के 25 वर्षों के बाद भी, जेएनपीटी संयुक्त सर्वेक्षण करने और अपनी भूमि को उचित बाड़ लगाकर सुरक्षित रखने में विफल रहा।

एक्जिट कांफ्रेंस (जून 2015) में, मंत्रालय ने तथ्य को स्वीकार किया कि वहां अतिक्रमण था और भूमि की मात्रा को देखते हुए अतिक्रमण ज्यादा नहीं था। निष्कासन की प्रक्रिया जटिल और मुकदमेबाजी में उलझने वाली थी तथा सुरक्षा प्रणाली को अतिक्रमण दूर करने के लिये मजबूत किया गया था।

¹⁴ सिटी एंड इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉरपोरेशन, महाराष्ट्र सरकार

¹⁵ नवी मुंबई विशेष आर्थिक क्षेत्र

3-3- Hfe vlcV/u

पट्टे आधार पर भूमि आबंटन के मामले में, बंदरगाह बोर्ड 30 वर्षों (नवीकरण सहित) की अधिकतम पट्टा अवधि का निर्णय ले सकता है और 30 वर्षों से अधिक और 99 वर्षों तक कोई भी पट्टा मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से ही किया जा सकता है। दूसरी ओर, अधिकतम अवधि जिसके लिये भूमि लाइसेंस आधार पर दी जा सकती है 11 महीनों के लिये निर्धारित की गई थी और उसके बाद प्रत्येक नवीकरण को नये लाइसेंस के रूप में माना जायेगा। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि इन शर्तों का बंदरगाहों द्वारा पालन नहीं किया जा रहा था जैसा कि निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

3.3.1. बिना अनुमोदन के 30 वर्षों से अधिक पट्टे का विस्तार—लेखापरीक्षा ने देखा कि 12 बंदरगाहों में से पांच में, आबंटन मंत्रालय का पूर्व अनुमोदन प्राप्त किये बिना 30 वर्षों से अधिक के लिये किये गये थे; जैसा rkydk 5 में दर्शाया गया है।

rkydk 5% ea-ky; ds vuokmu dsfcuk i VVs dk vlcV/u

Ø- l a	cnjxlg dk uke	vlcVr Hfe ¼ dM½	i VVs dh l d; k	i VVk vofek l ekr	cnjxlg dk mllj
1	सीएचपीटी	5.00	14	1991 और 2012 के बीच	2 मामलों को छोड़कर, बंदरगाह ने मामले को मंत्रालय को पहले ही भेज दिया है और बचे हुये दो मामलों के लिये भी कार्यवाही की जायेगी।
2	एमबीपीटी	1.66	1	2006	कोई उत्तर नहीं
3	वीओसीपीटी	481.80	12	2003 और 2012 के बीच	यह कहा गया कि (जून 2015) मामले को सक्षम समिति को संदर्भित किया था और निर्णय प्रतीक्षित था।
4	एनएमपीटी	14.66	8	2008 और 2012 के बीच	अनुमोदन के लिये मंत्रालय को भेजे गये या मामलों को भूमि नीति 2014 के अनुसार पुनः प्रस्तुत करने के निर्देश के साथ वापस किया गया है और पुनः प्रस्तुत किया जायेगा।
5	वीपीटी	35.63	7	1987 और 2013 के बीच	अनुमोदन के लिये मंत्रालय को भेजे गये या मामलों को भूमि नीति 2014 के अनुसार पुनः प्रस्तुत करने के निर्देश के साथ वापस किया गया है और पुनः प्रस्तुत किया जायेगा।

यह नोट किया जाना होगा कि यद्यपि मामले को 30 वर्षों से अधिक पट्टा अवधि बढ़ाने के लिये अनुमोदन हेतु मंत्रालय को भेजा गया था, परंतु बंदरगाह अनुमोदन प्राप्त करने में विफल रहे, जिसके परिणामस्वरूप पता चला कि बंदरगाहों में अनुवर्ती तंत्र या तो प्रभावशाली नहीं था या उपलब्ध नहीं था। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय में इन मुद्दों का लंबित होना पट्टे के अनुमोदन लेने के लिये मंत्रालय में प्रवर्तनीय समय सीमा की आवश्यकता को दर्शाता है जिससे संभव कानूनी जटिलतायें दूर होगी। यह नोट करना उचित होगा कि वीपीटी के मामले में, सबसे पुराना पट्टा 1987 में समाप्त हुआ था और 27 वर्षों के बाद भी, बंदरगाह मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त नहीं कर सका।

3.3.2. नामांकन आधार पर भूमि आबंटन – 2004 की नीति में प्रावधान है कि पट्टा केवल निजी पक्षों से निविदाएं आमंत्रित करके ही देना चाहिये, जबकि 2010 की नीति में प्रावधान है कि नामांकन आधार पर भूमि आबंटन निजी पक्षों को किया जा सकता है। आबंटन का प्रस्ताव पहले भूमि समिति द्वारा मूल्यांकित किया जाना चाहिये और उसके बाद, बोर्ड के अनुमोदन के अधीन उसे मंत्रालय के अनुमोदन के लिये भेजा जाना चाहिये। इस संबंध में की गई लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि दो बंदरगाह अर्थात् वीपीटी और एनएमपीटी ने मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त किये बिना निजी पक्षों को नामांकन आधार पर भूमि आबंटित की।

पहले मामले में, लेखापरीक्षा ने देखा कि एनएमपीटी ने नामांकन आधार पर 20 मार्च 2010 से 30 वर्षों के लिये मैसर्स भारती शिपयार्ड लिमिटेड को 0.23 एकड़ भूमि के आबंटन का निर्णय लिया, जो दिशा-निर्देशों/नीतियों के अनुसार नहीं था। एनएमपीटी ने कहा (मार्च 2015) कि आबंटन मौजूदा भूमि नीति दिशा-निर्देश के आधार पर बोर्ड द्वारा किया गया था। उत्तर तथ्यात्मक रूप से सही नहीं था क्योंकि एनएमपीटी द्वारा संदर्भित मौजूदा नीति दिशा-निर्देश 2004 की नीति थी जिसमें नामांकन आधार पर निजी पक्षों को भूमि आबंटन संभव नहीं था। मंत्रालय ने कहा (जून 2015) कि फर्म के पास उनके केबल डालने के लिये कोई भी दूसरी भूमि नहीं थी और उनके अनुरोध को विशेष मामले के रूप में माना गया था। तथापि, लेखापरीक्षा भूमि आबंटन पर आपत्ति नहीं करता, लेकिन एनएमपीटी ने नामांकन आधार पर भूमि आबंटन के लिये सरकारी अनुमोदन प्राप्त नहीं किया था।

दूसरे मामले में, वीपीटी ने 5 फरवरी 2010 तक मैसर्स हाईग्रेड पेलेट्स लिमिटेड (2006) को 2.24 एकड़ भूमि और 27 अक्टूबर 2022 तक की अवधि के लिये नामांकन पर मैसर्स रेन सी II कार्बन (इंडिया) लिमिटेड (2011) को 11.53 एकड़ भूमि आबंटित की। वीपीटी ने कहा कि मैसर्स हाईग्रेड पेलेट्स लिमिटेड को आबंटन नया आबंटन नहीं था और यदि अतिरिक्त आवश्यकता के लिये निविदा सहित नीलामी प्रक्रिया का पालन किया जाता तो, हर संभावना थी कि अन्य एजेंसी सफल बोलीदाता हो और मौजूदा पट्टेदार को अवसर न मिलता। मै. रेन सी II कार्बन (इंडिया) लिमिटेड को भूमि आबंटन के संबंध में, वीपीटी ने कहा कि मंत्रालय से जनवरी 2014 में कार्यान्वयन अनुमोदन देने का अनुरोध किया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भूमि आबंटन के समय मौजूद नीतिगत दिशा-निर्देश वीपीटी को, न तो नई और न ही या नामांकन आधार पर अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिये, भूमि आबंटन की अनुमति देते हैं और पारदर्शी पद्धति के रूप में, वीपीटी को नीलामी करनी चाहिये थी और उसमें मिल अधिकतम मूल्य को स्वीकार करने के लिये मौजूदा पट्टेदार से पूछना चाहिये था।

3.3.3. लाइसेंस आधार पर भूमि आबंटन– 2004 की नीति में प्रावधान है कि भूमि आबंटन केवल 11 माह की अधिकतम अवधि के लिये कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर लाइसेंस आधार पर किया जा सकता है। लाइसेंस के नवीकरण को नये लाइसेंस के रूप में माना जाना चाहिये और नये आबंटन के लिये दिशानिर्देश लाइसेंस के ऐसे नवीकरण के लिये लागू होने चाहिये। लेखापरीक्षा में नमूना जांच से पता चला कि वीपीटी ने तीन वर्षों (एक मामला) से छह वर्षों (चार मामले) तक के बीच की अवधि के लिये फरवरी और दिसम्बर 2007 के बीच पांच पट्टेदारों को लाइसेंस आधार पर भूमि आबंटित की। उत्तर में, वीपीटी ने कहा (अगस्त 2014) कि बोर्ड के अनुमोदन के अनुसार, भूमि/जगह लाइसेंस आधार पर छह वर्षों के लिये वाणिज्यिक इकाइयों को आबंटित की जा सकती है। यदि अवधि केवल 11 माह रखी जाती तो, कोई भी बोलीदाता इच्छुक नहीं होता क्योंकि इसमें बहुत अधिक धन के निवेश की आवश्यकता थी। इसलिये,

ऐसा निर्णय आबंटन के लिये अधिक सुरक्षा देकर बोलीदाता को आकर्षित करने के लिये और उनके निवेश की वसूली के लिये उन्हें पर्याप्त समय देने के लिये भी बोर्ड द्वारा लिया गया था। उत्तर को इस तथ्य को ध्यान में रखकर देखे जाने की आवश्यकता है कि बंदरगाह की मुख्य जिम्मेदारी भारत सरकार/मंत्रालय के नीतिगत दिशा-निर्देशों का पालन करना है न कि केवल निवेशकों के हितों की सुरक्षा की है। इसके अतिरिक्त, चूँकि पीपीटी ने जानबूझकर नीतिगत दिशा-निर्देशों के प्रावधानों का उल्लंघन किया था, उसे कम से कम आबंटन से पूर्व मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त करना चाहिये था।

3.3.4. नीतिगत दिशा-निर्देश से विचलन – 2004 और 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार, मंत्रालय ने कहा कि लाइसेंस 11 माह की अधिकतम अवधि के लिये बंदरगाह के अध्यक्ष द्वारा दिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त नीतिगत दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि अध्यक्ष ऐसे लाइसेंस का दो बार नवीकरण कर सकता हैं और उसके बाद कोई नवीकरण बोर्ड के अनुमोदन या बोर्ड द्वारा समर्थित होने पर अध्यक्ष द्वारा होना चाहिये। इस संबंध में, लेखापरीक्षा जांच में लाइसेंस देने और उसके नवीकरण के संबंध में नीतिगत दिशा-निर्देशों में विचलन पाया गया और इसके एक उदाहरण मामले की नीचे चर्चा की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2010 को नीतिगत दिशा-निर्देशों के जारी होने के बाद, केओपीटी के अध्यक्ष ने बंदरगाह के दो उप अध्यक्ष को लाइसेंस देने और नवीकरण करने की अपनी शक्ति का अधिकार देते हुये आदेश जारी किया (मार्च 2011)। तदनुसार, केडीएस के उपाध्यक्ष ने 87 लाइसेंस आबंटित/नवीकृत किये और एचडीसी के उपाध्यक्ष ने 92 लाइसेंस आबंटित/नवीकृत किये। इसी प्रकार, वीपीटी में, 31 अक्टूबर 2009 को जारी शक्तियों के प्रत्यायोजन के मैनुअल के पैरा 2.4 के माध्यम से प्रत्यायोजित शक्तियों के अनुसार अध्यक्ष के बजाय, यातायात प्रबंधन द्वारा 19 पक्षों के 86 लाइसेंस आबंटित/नवीकृत किये गये थे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि केओपीटी ने पहले ही केडीएस और एचडीसी के उपाध्यक्ष को शक्तियां प्रत्यायोजित करने के लिये मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त कर लिया था (फरवरी 1976/1981) जब उस समय ऐसी कोई शर्त उपलब्ध नहीं थी। दूसरी ओर, 2004 और 2010 में जारी नीतिगत दिशा-निर्देशों में निर्धारित होने के बाद भी कि यह शक्तियां अध्यक्ष द्वारा प्रयोग की जायेंगी, यह मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त किये बिना उपाध्यक्ष को प्रत्यायोजित की गई थी, जो उचित नहीं था। वीपीटी के मामले में भी, मंत्रालय से कोई अनुमोदन नहीं लिया गया था, न ही मौजूदा शक्ति का प्रत्यायोजन नये नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार था।

मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जून 2015) कि एमपीटी अधिनियम की धारा 34 के अंतर्गत, बंदरगाह के अध्यक्ष को बंदरगाह की ओर से टेका निष्पादित करने का अधिकार है और यह शक्तियां विभागाध्यक्ष या उससे उच्च पद के किसी भी अधिकारी को दी जा सकती हैं। इस प्रकार, प्रत्यायोजन बोर्ड की शक्तियों में अंतर्निहित था और सरकार के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं थी। तथापि, लेखापरीक्षा की राय है कि मंत्रालय द्वारा संदर्भित सेक्शन लेखापरीक्षा टिप्पणी के संदर्भ में प्रासंगिक नहीं था। एमपीटी अधिनियम की धारा 21 में विशेष रूप से कहा गया है कि ऐसे, शक्ति का प्रत्यायोजन सरकार के अनुमोदन से किया जा सकता है। वर्तमान मामलों में, ऐसा अनुमोदन बंदरगाह ने प्राप्त नहीं किया था। इसके अतिरिक्त, एक्जिट कांफ्रेंस में (जून 2015) मंत्रालय ने स्पष्ट किया था कि यद्यपि बंदरगाह द्वारा नीति से विचलन पर मंत्रालय का अलग दृष्टिकोण हो सकता है; सम्बन्धित बोर्ड ने अपने विवेक एवं सक्षमता का प्रयोग करते हुए यह

अनुमोदन दिये थे। तथापि, तथ्य यह रह जाता है कि बंदरगाहों के बोर्ड के द्वारा विवेक एवं सक्षमता का प्रयोग सर्वदा उचित नियमों और दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रत्यायोजित शक्ति की सीमा के अंदर होना चाहिये।

3-4 iVvk fdjk k vk§ nj eki Øe ¼l vkwkj ½

टीएएमपी को एसओआर संशोधित करने के लिये प्रस्ताव प्रस्तुत करने के संबंध में बंदरगाहों के अनुपालन का मूल्यांकन करने के लिये लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि समय पर एसओआर प्रस्तुत करने में विलम्ब हुआ था और एसओआर के अंतर्गत शुल्क निर्धारित करने के लिये प्रक्रिया का पालन नहीं हुआ था, जैसा नीचे दर्शाया गया है:

3.4.1. टीएएमपी को एसओआर प्रस्तुत करने में अत्यंत विलम्ब – लेखापरीक्षा ने टीएएमपी के विचार और अनुमोदन के लिये एसओआर प्रस्तुत करने में बंदरगाहों द्वारा अत्यंत विलम्ब देखा यद्यपि यह विशेष रूप से 'प्रमुख बंदरगाह पर शुल्क के नियंत्रण के लिये दिशा-निर्देश-2004' में निर्धारित है कि शुल्क प्रस्ताव इनके देय होने से कम से कम तीन माह पूर्व टीएएमपी को अग्रेषित करना चाहिये। इस पृष्ठभूमि में, 11 बंदरगाहों¹⁶ के टीएएमपी आदेश पांच वर्षों के अंतराल पर एसओआर संशोधित करने में बंदरगाहों के अनुपालन की जांच करने के लिये टीएएमपी वेबसाइट से एकत्रित किये गये थे। इन बंदरगाहों के टीएएमपी आदेशों से बने आंकड़े **ifj'kV&IV** में दर्शाये गये हैं। परिशिष्ट में विवरण से नोट किया जा सकता है कि एसओआर के संशोधन के लिये बंदरगाहों द्वारा प्रस्तुत शुल्क प्रस्ताव के अनुमोदन में दो वर्ष और चार माह से 11 वर्ष और 10 माह तक लगे। लंबित अनुमोदन का मुख्य कारण या तो प्रस्ताव का अधूरा होना था या इसे मंत्रालय द्वारा जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों में सीमांकित प्रक्रिया के अनुसार तैयार नहीं किया गया था। कई मामलों में, टीएएमपी को बंदरगाहों के अनुपालन के लिये कई बार प्रस्ताव वापस भेजना पड़ा और उन्हें दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रस्तुत करने का निर्देश दिया। कुछ मामलों में, बंदरगाहों ने एक साथ दो ब्लॉक वर्षों (पांच वर्ष की अवधि एक ब्लॉक वर्ष है) के लिये प्रस्ताव प्रस्तुत किये और बंदरगाहों ने पूर्वव्यापी रूप से संशोधित शुल्क लागू करे। परिणामस्वरूप, बंदरगाहों को हानि हो रही थी, जिसका निर्धारण बाजार मूल्य से संबंधित उचित आंकड़ों और अन्य लागत जो एसओआर को तैयार में लगती है के अभाव में संभव नहीं था। इससे राजस्व की वसूली में काफी विलम्ब या ऋण संचय के साथ बंदरगाह के उपभोक्ताओं को कठिनाई हो रही थी। इस संबंध में केपीटी में देखे गये मामले का उदाहरण नीचे दिया गया है।

केपीटी ने विभिन्न अवधि के लिये ₹ 10 से ₹ 30 प्रति एकड़ प्रतिवर्ष तक के नाममात्र किराये पर 41 पट्टेदारों को मार्च 1962 से फरवरी 1990 के दौरान 16.187 एकड़ नाप की लवणीय भूमि पट्टे पर दी। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि कोई बाजार मूल्य उपलब्ध नहीं था पट्टा किराया समय-समय पर संशोधित किया गया था और 5 जुलाई 2005 से 4 जुलाई 2010 तक पांच वर्षों की अवधि के लिये लागू पट्टा किराया टीएएमपी द्वारा ₹ 144 प्रति एकड़ प्रति वर्ष पर निर्धारित किया गया था। इसी बीच, शुल्क अनुमोदित करते समय, टीएएमपी ने केपीटी को भूमि का बाजार मूल्यांकन प्राप्त करने और अगले ब्लॉक

¹⁶ केपीएल ने टीएएमपी को अपना प्रस्ताव अग्रेषित नहीं करा था। बंदरगाह की समिति ने एसओआर को अनुमोदित किया। अंतिम एसओआर संशोधन अप्रैल, 2004 में था और अप्रैल 2009 में संशोधित होना था। बीओटी संचालकों के लिये जनवरी 2012 से किराया संशोधित किया गया था। पांच वर्षों की अवधि के दौरान किराया 5 प्रतिशत की दर से बढ़ाया गया था। जेएनपीटी के संबंध में टीएएमपी वेबसाइट में टीएएमपी आदेश उपलब्ध नहीं था।

वर्ष (2010–2015) के लिये एसओआर के संशोधन के लिये प्रस्ताव प्रस्तुत करने के निर्देश दिये (जनवरी 2006)। भूमि नीति दिशा–निर्देशों के अनुसार, शुरू होने से पूर्व एसओआर के संशोधन के लिये प्रस्ताव 4 अप्रैल 2010 को प्रस्तुत करना अनिवार्य था, जबकि उसे वास्तविक रूप से फरवरी 2011, में टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया अर्थात् 10 माह के विलम्ब के बाद। केपीटी ने अप्रैल 2012 में टीएएमपी द्वारा उसके अंतिम अनुमोदन और प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के बाद टीएएमपी से पहले के शुल्क लागू करने के लिये अतिरिक्त समय लिया। यह देखा गया कि संशोधित एसओआर के अनुमोदन में विलम्ब केपीटी की टीएएमपी की संतुष्टि तक भूमि के नये बाजार मूल्य प्रदान करने में विफलता के कारण था। चूँकि संशोधित शुल्क 5 जुलाई 2010 से लागू था, केपीटी ने पट्टेदार को बिल का अंतर प्रस्तुत किया जिसने काफी वृद्धि के कारण (₹ 144 से ₹ 23250 प्रति एकड़ प्रति वर्ष) किराये के अंतर के भुगतान के लिये मना कर दिया। इसके बाद, केपीटी ने जुलाई 2011 और जून 2012 के बीच सभी 41 पट्टेदारों को बेदखल कर दिया। इस प्रक्रिया में, केपीटी ₹ 192.09 करोड़ के कुल दावे में से ₹ 132.55 करोड़ की पट्टा किराया राशि वसूल नहीं कर पाया। चूँकि पट्टेदारों को सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत पट्टेदार को बेदखल) अधिनियम, 1971 के प्रावधानों को लागू करके बेदखल किया गया था, ₹132.55 करोड़ की वसूली की संभावना कम है।

मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि दर संरचना की प्रस्तुति में विलंब केवल भूमि नीति में उल्लिखित प्रक्रिया के पालन के कारण था और पूर्व पट्टेदार से देयताओं की वसूली हेतु मामले को भूसम्पत्ति अधिकारी को भेजा गया था। तथापि, लेखापरीक्षा का मत है कि बंदरगाह को कार्यवाही उचित रूप से आरंभ कर देनी चाहिए थी जिससे कि निर्धारित प्रक्रिया को नए यातायात दौर के प्रवर्तन से पूर्व पूरा किया जा सके।

3.4.2. भूमि का बाजार मूल्य प्राप्त ना करने के परिणामस्वरूप ₹ 61.86 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व को सृजित करन के अवसर की हानि हुई – केपीटी ने ₹ 10 से अधिक ₹ 30 प्रति एकड़ प्रति वर्ष के न्यूनतम पट्टा किराया पर 41 पट्टेदारों को 16,187 एकड़ लवणीय भूमि आबंटित की थी (मार्च 1962 से फरवरी 1990 के बीच)। वास्तविक पट्टा अवधि के समाप्त होने के पश्चात इसे समय सीमा पर विस्तारित किया गया था। केपीटी ने ₹ 144 प्रति एकड़ प्रति वर्ष की सिफारिश करते हुए टीएएमपी को पट्टा किराया संशोधन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया था (अक्टूबर 2005) और टीएएमपी ने इसका अनुमोदन कर दिया (जनवरी 2006)। यह दर 5 जुलाई 2005 से 4 जुलाई 2010 तक प्रभावी थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि टैरिफ का अनुमोदन करते समय (जनवरी 2006) टीएएमपी ने प्रस्ताव में केपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यप्रणाली से छूट ली क्योंकि यह पट्टा किराया को निर्धारित करने के लिए भूमि के बाजार मूल्य को प्राप्त करने के वर्तमान नीति दिशा–निर्देशों का पालन नहीं करता। केपीटी ने टीएएमपी के समक्ष विरोध किया कि उस समय लवणीय भूमि का मूल्य निर्धारण राज्य सरकार के रेडी रेकनर में उपलब्ध नहीं था, और ना ही कोई ब्रिक्री संव्यवहार हुआ था। इसी दौरान, यह देखा गया कि केपीटी 1994 से पट्टा भूमि पर गिरवी वित्त सुविधा को प्राप्त करने हेतु पट्टेदारों को अनुमति दे रहा था। ऐसी अनुमति 3891 एकड़ पट्टा भूमि के गिरवी द्वारा ₹ 50 करोड़¹⁷ के ऋण हेतु पट्टेदारों में से एक को दी गई थी। सामान्यत, बैंक भूमि के स्वतंत्र मूल्य निर्धारण के माध्यम से गिरवी मूल्य पर पहुंचते हैं जो ₹ 1.28 लाख प्रति एकड़ पर निर्धारित किया गया था। बाजार मूल्य के छह प्रतिशत पर विचार करते हुए पट्टा किराया ₹ 7,787 प्रति एकड़ गिना गया था। दूसरी तरफ केपीटी ने ₹ 144 प्रति एकड़ उदग्रहीत किए थे

¹⁷ भारतीय स्टेट बैंक से ₹ 25 करोड़ और पंजाब नेशनल बैंक गांधीधाम से ₹ 25.50 करोड़

जिसके परिणामस्वरूप ₹ 7643 प्रति एकड़ के पट्टा किराया का कम उदग्रहण हुआ। इसके परिणामस्वरूप, केपीटी ने ₹ 61.86 करोड़¹⁸ के अतिरिक्त राजस्व के सृजन का अवसर खो दिया क्योंकि इसने पट्टा भूमि के बाजार मूल्य के संबंध में उपलब्ध जानकारी पर विचार-विमर्श नहीं किया था।

मंत्रालय ने तर्क दिया कि (जून 2015) केपीएल गिरवी आधारित वित्त सुविधाओं को प्राप्त करने हेतु पट्टेदारों को अनुमति दे रहा है, हालांकि यह ऋण न केवल भूमि के बाजार मूल्य पर आधारित था बल्कि भूमि पर किए गए निर्माण एवं विकास पर भी आधारित था। इसलिए, यह बताना परिकल्पित था कि गिरवी मूल्य भूमि के बाजार मूल्य को प्रक्षेपित करता था। यह भी तर्क दिया गया कि बंदरगाह प्रचालन के एक उप कार्यकलाप में किसी दर वृद्धि को बंदरगाह के निवेश पर समस्त प्रतिफल (आरओई) (16 प्रतिशत) को ध्यान में रखते हुए अन्य उप कार्यकलाप में कमी या वृद्धि द्वारा समायोजित किया जाएगा। इस प्रकार, 2005 में निर्धारित की गई दरें केपीटी के समस्त प्रतिफलों के अंदर थी, राजकोश को कोई हानि नहीं हुई और वित्तीय हितों की कथित असुरक्षा मात्र काल्पनिक थी।

यह तर्क इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि गिरवी सुविधाओं को सामान्यतः परिसम्पत्ति मूल्य की कुछ प्रतिशतता तक ही विस्तारित किया गया था और चूंकि, लेखापरीक्षा द्वारा सुविचारित ₹ 50 करोड़ इस पर ध्यान देने के बावजूद उचित था कि अन्य परिसम्पत्तियों को भी भूमि सहित गिरवी रखा गया था। यह ध्यान देना भी महत्वपूर्ण है कि बंदरगाह भूमि को गिरवी रखने के लिए अनुमति देते समय यह विशेष रूप से बताया गया कि गिरवी केवल भूमि के प्रति था। समस्त आरओआई और विभिन्न उप कार्यकलापों के मध्य राजस्व के समायोजन तक यह नोट किया जा सकता है कि भूमि के लिए एसओआर निर्धारण का समस्त कार्य अनावश्यक बन जाता है यदि बंदरगाह अनुमन्य आरओआई के साथ मेल खाने के लिए अन्य उप कार्यकलापों से राजस्व उत्पन्न कर सके।

3.4.3. टीएएमपी अनुमोदित टैरिफ की प्राप्ति न होना – प्रमुख बंदरगाहों की टैरिफ निर्धारण हेतु संशोधित दिशा-निर्देशों को जारी करने वाली टीएएमपी की अधिसूचना (मार्च 2005) के अनुसार जहाँ कहीं सेवा के लिए अधिसूचित एसओआर में विशेष टैरिफ उपलब्ध नहीं था वहाँ बंदरगाह उचित प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता था। प्रस्ताव की प्रस्तुति के साथ-साथ संबंधित बंदरगाह तथा उपयोक्ता द्वारा परस्पर सहमति की प्रस्तावित दर को तदर्थ आधार पर एकत्र किया जा सकता था जब तक कि प्रस्ताव टीएएमपी द्वारा अनुमोदित नहीं हो जाता। एमबीपीटी में देखे गए एक निदर्शी मामले, जहाँ बंदरगाह टीएएमपी के इस अनुबंध का पालन करने में विफल रहा, पर नीचे चर्चा की गई है।

एमबीपीटी ने इस शर्त के अध्यक्षीन गिरगांव चौपाटी पर जल क्रीड़ा कार्यकलापों को शुरू करने के लिए महाराष्ट्र पर्यटन विकास निगम (एमटीडीसी) को 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' दिया (1994) कि एमटीडीसी, एमबीपीटी से पूर्व मंजूरी लेगा यदि वे यहां पर किसी सुविधा का निर्माण करना चाहते हैं। इसके पश्चात किसी अन्य कार्यकलाप को करने हेतु एमटीडीसी द्वारा कोई औपचारिक निवेदन नहीं किया गया। 2004 में मै. दृष्टि एडवेंचर स्पोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड (डीएसपीएल) ने फ्लोटिंग जैटी के लिए अनुमति हेतु आवेदन किया जब यह एमबीपीटी के ध्यान में आया कि एमटीडीसी ने एमबीपीटी को कोई सूचना दिए बिना विचारार्थ जल क्रिडा काम्प्लेक्स के विकास, निधियन एवं प्रचालन हेतु डीएसपीएल के साथ लाइसेंस करार (मार्च 2001) किया था।

¹⁸ ₹ 7643 x 5 (वर्ष) x 16,187 एकड़ = ₹ 61,85,86,205

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि डीएसपीएल द्वारा निर्माण कार्यकलाप एमबीपीटी के ध्यान में आ चुके थे (2004), इसने ₹ 24,971 प्रति पान्टून पर फ्लोटिंग जैटी के लिए टैरिफ निर्धारित करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। एमबीपीटी ने मार्च 2001 से दिसम्बर 2012 तक 10 पान्टून के लिए लाइसेंस फीस के प्रति ₹ 3.30 करोड़ के बकाया के भुगतान हेतु डीएसपीएल को नोटिस जारी किया (दिसम्बर 2012) किन्तु इसने 2005 में टीएमपी द्वारा जारी किए गए टैरिफ निर्धारण दिशा-निर्देशों का पालन करते हुए उपाय नहीं किए जो इनसे लाइसेंस धारक के परामर्श से उचित टैरिफ निर्धारित करने और टीएमपी का अनुमोदन प्राप्त करने की अपेक्षा करता है। इसकी बजाय, एमबीपीटी ने डीएसपीएल को नोटिस जारी करने के 30 दिनों के अंदर ₹ 3.30 करोड़ जमा ₹ 0.43 करोड़ शक्ति की देयताओं के भुगतान हेतु कहते हुए नोटिस जारी किया (जनवरी 2013) जिसमें विफल रहने पर एमबीपीटी उचित कानूनी कार्यवाही करेगा। डीएसपीएल ने तर्क दिया (जनवरी 2013) कि एमबीपीटी के मांग पत्र ने टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों की गजट अधिसूचना के ब्यौरे को स्पष्ट नहीं किया और वे टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों के भुगतान हेतु तैयार एवं इच्छुक थे।

एमबीपीटी ने बताया (मई 2014) कि सार्वजनिक परिसर (पट्टेदारों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत डीएसपीएल के प्रति कानूनी कार्यवाही आरंभ की गई थी। इस उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखे जाने की आवश्यकता है कि एमबीपीटी को टीएमपी से अनुमोदित टैरिफ प्राप्त नहीं किया और कानूनी कार्यवाही को शुरू करने में 10 वर्षों से अधिक का समय लगा। मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि क्षेत्र प्रचालन क्षेत्र से बाहर था और एमबीपीटी अपनी बात पर स्थिर रहा कि यह टीएमपी के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत नहीं आता। तथापि, तथ्य यह है कि 2004 एवं 2010 के नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार समस्त बंदरगाह भूमि का टैरिफ निर्धारण इसकी अवस्थिति और/या मुख्य प्रचालनों के सामीप्य पर ध्यान दिए बिना टीएमपी के अधिकार क्षेत्र के तहत आती है।

3.4.4. सीमा शुल्क अनुबंधित क्षेत्र से बाहर की भूमि के लिए टीएमपी अनुमोदन को प्राप्त ना करना – एमपीटी अधिनियम, 1963 के खंड 49 के अनुसार टीएमपी बंदरगाह की सीमाओं में आने वाले प्रमुख बंदरगाहों से संबंधित किसी स्थान या सम्पत्तियों हेतु एसओआर को तैयार करने में सक्षम है। भूमि नीति दिशा-निर्देशों ने भी अनुबंधित किया कि भूमि हेतु एसओआर की टीएमपी को अनुमोदन हेतु सिफारिश की जानी चाहिए। हालांकि, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि पीपीटी में लाइसेंस फीस और भूमि किरायों हेतु पट्टा किराया और भूमि प्रीमियम के लिए लागू दरों का पारादीप पोर्ट ट्रस्ट अचल सम्पत्ति (भूमि एवं भवन) लीजिंग एवं लाइसेंसिंग विनियमावली, 1975 के विनियम छह: और सात के अनुसार बोर्ड द्वारा अनुमोदन किया गया था। सीमा शुल्क अनुबंधित क्षेत्रों के मामले में दरों को टीएमपी के अनुमोदन हेतु भेजा गया था।

पीपीटी ने बताया (जुलाई 2014) कि यद्यपि सीमा शुल्क अनुबंध क्षेत्र से बाहर हेतु लाइसेंस फीस एवं पट्टा किराया की दरों के लिए टीएमपी से कोई अनुमोदन नहीं लिया गया था, फिर भी समिति द्वारा दर की सिफारिश की गई थी जिसमें मंत्रालय का प्रतिनिधि, एफएएण्डसीएओ-पीपीटी, सचिव पीपीटी, और अपर जिला न्यायाधीश के रैंक का राज्य सरकार का एक स्थानीय राजस्व अधिकारी शामिल है। यह भी बताया गया कि सीमा शुल्क अनुबंधित क्षेत्र से बाहर व्याप्त दर टीएमपी द्वारा निर्धारित निशिद्ध क्षेत्र की दरों से उच्चतर थी। हालांकि तथ्य यह है कि समिति टैरिफ के निर्धारण करने में और एमपीटी अधिनियम और भूमि नीति दिशा-निर्देशों के उल्लंघन में पीपीटी पर कार्यवाही करने में सक्षम नहीं थी जैसाकि बंदरगाह प्राधिकरण द्वारा बताया गया था।

3-5- iVVk djkj

1995 के दिशानिर्देश प्रावधान करते हैं कि सभी प्रमुख बंदरगाह न्यासों को अपने विधिक एवं वित्त विभागों के परामर्श से उचित पट्टा प्रारूप तैयार करना चाहिए और ऐसे पट्टे में बंदरगाहों के हितों की सुरक्षा करने हेतु प्रावधानों को शामिल किया जाना चाहिए। दिशा-निर्देशों में प्रावधानित शर्तों में अन्य बातों के साथ साथ यह शामिल किया कि बंदरगाहों के पास प्रत्येक पांच वर्षों में पट्टा किराया के आधार को पुनः निर्धारित करने का विकल्प होना चाहिए। 2004 के नीतिगत दिशा-निर्देशों में भी प्रावधान किया गया कि एसओआर में प्रत्येक पांच वर्षों में संशोधन किया जाना चाहिए और इसलिए, बंदरगाहों द्वारा किए गए पट्टा करारों में एसओआर संशोधन को शामिल करने के लिए विशेष प्रावधान होना चाहिए। बंदरगाहों के पट्टा करारों की जांच के दौरान निम्नलिखित अभ्युक्तियां देखी गई हैं।

3.5.1. करार में पट्टा किराया के संशोधन को शामिल ना करना- लेखापरीक्षा ने प्रत्येक वर्ष पांच प्रतिशत वृद्धि के साथ ₹ 11.60 करोड़ प्रति वर्ष के पट्टा किराया पर 10 वर्षों तक विस्तारणीय 20 वर्षों के लिए मै. स्पीडी मल्टीमोड लिमिटेड को जेएनपीटी द्वारा आबंटित (2006) 66.29 एकड़ भूमि का निरीक्षण किया। इसलिए, जेएनपीटी द्वारा निर्धारित किराए को ₹ 23.48 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह पर गिना गया था। तथापि, एसओआर के संशोधन (प्रत्येक पांच वर्ष) के अनुरूप पट्टा किराया के भावी संशोधन को देखने के लिए आबंटन पत्र में कोई प्रावधान नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, इस आबंटन के अंतर्गत पट्टा किराया को संशोधित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जेएनपीटी ने सरकारी पंजीकृत मूल्यनिर्धारक के माध्यम से पट्टा हेतु निर्धारित भूमि का मूल्य निर्धारण कराया (जुलाई 2012) और इस रिपोर्ट ने उपरोक्त आबंटन के अंतर्गत भूमि के प्रति ₹ 190 प्रति वर्ग मीटर के पट्टा किराया को दर्शाया। तथापि, बंदरगाह प्राधिकरण ने इस संबंध में टीएमपी को प्रस्तुति हेतु प्रस्ताव पर विचार किया, यह टीएमपी से अनुमोदित नहीं हुआ था। जेएनपीटी पट्टा आबंटन आदेश में अनुबंधित खंड को शामिल न करने के कारण पट्टा किराया में संशोधन करने में सक्षम नहीं था। 2012 में प्राप्त किए गए मूल्य निर्धारण पर विचार करते हुए जेएनपीटी द्वारा छोड़े गए लाभों की गणना तीन वर्षों (2011-12 से 2013-14) के लिए ₹ 134.62 करोड़ की गई।

जेएनपीटी ने बताया (अप्रैल 2014) कि भूमि/पेड, खुला क्षेत्र, भवन, ढके हुए शेड तथा अन्य सुविधाओं हेतु पट्टा किराया को समस्त लाईसेंस अवधि के समाप्त होने तक आगामी वर्षों में पांच प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के अध्वधीन समझा गया था। तथापि, तथ्य यह है कि 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः ₹ 48.28 प्रति वर्ग मीटर, ₹ 50.69 प्रति वर्ग मीटर और ₹ 53.23 प्रति वर्ग मीटर के बढ़े हुए पट्टा किराया के प्रति 2012 के मूल्य निर्धारण में समान अवधि के लिए ₹ 180.95 प्रति वर्ग मीटर, ₹ 190 प्रतिवर्ग मीटर और ₹ 199.50 प्रति वर्ग मीटर के पट्टा किराया को दर्शाया था। ऐसा मामला होने पर प्रति वर्ष पांच प्रतिशत की वृद्धि अपर्याप्त थी और बंदरगाह के वित्तीय हितों के लिए हानिकारक साबित हुई।

3.5.2. अनुमत क्षेत्र से अधिक भूमि के अधिग्रहण के परिणामस्वरूप ₹ 13.03 करोड़ की हानि हुई – लेखापरीक्षा ने पाया कि सीओपीटी ने मै. इंडियन गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) को 120.06 एकड़ भूमि आबंटित की थी। पट्टा 11 फरवरी, 2009 को शुरू हुआ था और भूमि का प्रग्रहण दिसम्बर 2007/फरवरी 2008 में किया गया था। तथापि, किए गए संयुक्त सर्वेक्षण (दिसम्बर 2010) से पता चला कि आईजीटीपीएल ने 223.55 एकड़ भूमि क्षेत्र को कवर करते हुए चारदीवारी का निर्माण किया था जिसका तात्पर्य था कि उत्तरवर्ती ने पट्टा करार के अनुसार अनुमत क्षेत्र से अधिक 102.97 एकड़ भूमि के अतिरिक्त क्षेत्र को अधिग्रहण कर लिया था। उप-सचिव, सीओपीटी को पर्यवेक्षण इंजीनियर (सीपी) द्वारा भेजी गई संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट में बताया गया कि चूंकि अतिरिक्त भूमि क्षेत्र उनकी

कम्पाउंड दीवार के अंदर था, इसलिए अन्य उद्देश्यों हेतु इसका उपयोग नहीं कर सकते और यह सिफारिश की कि करार के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार भूमि आंबटन को विनियमित करने के लिए व्यवस्था, की जाए। लेखापरीक्षा ने दूसरी तरफ पाया कि सीओपीटी ने 153.10 एकड़ के पट्टे के कुल क्षेत्र को लेते हुए केवल 32.53 एकड़ भूमि को ही विनियमित किया था। तदनुसार, पट्टा किरायों का उदग्रहण किया गया था। हालांकि, विनियमन उचित नहीं था क्योंकि 70.45 एकड़ भूमि का शेष क्षेत्र आईजीटीपीएल की चारदीवारी में था और जैसाकि पर्यवेक्षण इंजीनियर (सीपी), (सीओपीटी) का मत था, बंदरगाह किसी अन्य उद्देश्य हेतु इस क्षेत्र का उपयोग करने में सक्षम नहीं होगा। परिणामस्वरूप सीओपीटी को फरवरी 2009 से मार्च 2014 की अवधि के लिए ₹ 13.03 करोड़ की हानि का वहन करना पड़ा।

सीओपीटी ने एकजट कॉन्फ्रेंस में बताया (जुलाई 2014) कि सेज¹⁹ प्रशासन को चारदीवारी द्वारा सुरक्षित किए गए उस समस्त क्षेत्र की आवश्यकता थी और आईजीटीपीएल ने केवल दीवार का निर्माण किया था तथा वह चारदीवारी के अंतर्गत आने वाले अतिरिक्त क्षेत्र का उपयोग नहीं कर रहा था। यह भी बताया गया कि अतिरिक्त क्षेत्र दलदलीय था और इसे उस क्षेत्र की तरह उपयोग हेतु समेकित या प्रशस्त नहीं किया गया था जिसके लिए किराए का भुगतान किया जा रहा था। मंत्रालय ने बताया (जून 2015) कि आईजीटीपीएल द्वारा अधिग्रहित के रूप, में निर्दिष्ट अतिरिक्त क्षेत्र को उनके अगले चरण के विकास हेतु निश्चित किया गया था और उक्त अभी भी बंदरगाह के अधिग्रहण में था। इसलिए कोई नुकसान नहीं हुआ था इस उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाए कि पर्यवेक्षण इंजीनियर (सीपी), सीओपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया कि यह क्षेत्र पट्टेदार के नियंत्रण में और चारदीवारी के अंदर था और इस प्रकार उक्त को बंदरगाह द्वारा उपयोग नहीं किया जा सकता था। सीओपीटी ने केवल 33.04 एकड़ को ही विनियमित किया था और 70.45 एकड़ के लिए पट्टा प्रभारित नहीं किया था जिसके कारण ₹ 13.03 करोड़ की हानि हुई।

3.5.3. ₹ 12.99 करोड़ के द्वांडिक ब्याज का अनुदग्रहण – 5 नवम्बर 2011 के टीएमपी आदेश के अनुसार बंदरगाहों को भारतीय स्टेट बैंक की उच्च उधार की ब्याज दर से अधिक न्यूनतम दो प्रतिशत तथा अधिकतम 18 प्रतिशत के बीच पट्टेदारों/लाईसेंस धारकों से पट्टा किराया और अन्य प्रभारों के विलंबित भुगतान हेतु द्वांडिक ब्याज प्रभारित करने की अनुमति दी गई थी जिससे बंदरगाह अपने उद्देश्य के लिए सुविधाजनक दर चुन सकता था। लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि 12 में से 10 बंदरगाहों ने विलंबित भुगतानों पर ब्याज प्रभारित किया था। शेष बंदरगाहों में से, वीपीटी ने 12 पार्टियों (कम मूल्य की पार्टियां) से द्वांडिक ब्याज एकत्र नहीं किया था, जेएनपीटी ने बीओटी प्रचालनों के संबंध में ही द्वांडिक ब्याज उदग्रहीत किया था। निम्नलिखित तालिका वीपीटी द्वारा दो मुख्य पार्टियों से एकत्र न किए गए द्वांडिक ब्याज (पट्टा करार के अनुसार 18 प्रतिशत पर) को दर्शाती है।

रक्यदक 6%nkM d C; kt dks, d= u djus ds C; ks

i VVnkj dk uk	vfxæ jk' k ¼ djkm+e½	foya ¼kg½	, d= u fd; k x; k C; kt ¼ djkm+e½
केंद्रीय भंडारण निगम	9.05	66	8.96
आईओसीएल	7.74	60	4.03
dy			12-99

¹⁹ विशेष आर्थिक क्षेत्र

वीपीटी ने कहा (मई 2014) कि ब्याज परिकलन वित्तीय जांच के लिए भेज दिया गया है और वित्त से वापसी पर आवश्यक बिल प्रस्तुत किए जाएंगे। यह भी कहा गया कि दंडस्वरूप ब्याज की स्थिति लेखापरीक्षा को बताई जायेगी। मंत्रालय ने कहा (जून 2015) कि जबकि दंडस्वरूप ब्याज की मांग आईओसी से कर दी गई थी, सीडब्ल्यूसी से दंडस्वरूप ब्याज मांगने की कार्यवाही आरंभ की जा रही थी।

3.5.4. पट्टा भूमि/क्षेत्र को उपपट्टे किराए पर देना— 1995 में जारी नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, पट्टाधारियों को बिना बंदरगाह के पहले से प्राप्त अनुमोदन के भूमि या उसके किसी भाग को बिक्री, गिरवी, उपहार, उप-पट्टा द्वारा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रदान या अंतरण नहीं करना चाहिए। इस प्रकार के पहले से प्राप्त अनुमोदन के बिना कोई भी उपपट्टेदारी सुपुर्दगी आदि पट्टे को रद्द होने योग्य बनाएगी। आगे 2010 में जारी नीति दिशा-निर्देशों में स्पष्ट किया गया है कि अतिक्रमण/उल्लंघन के प्रकार पर आधारित बंदरगाह को उचित दंड लगाने या या पट्टे को रद्द करने का अधिकार है। लेखापरीक्षा ने 12 बंदरगाह में से पांच में उपपट्टेदारी की 34 घटनाएं देखी जिसमें से 30 मामले पीपीटी, दो मामले वीपीटी एक मामला प्रत्येक सीओपीटी और सीएचपीटी से संबंधित था। किंतु बंदरगाह ने दंड लगाने या पट्टे को रद्द करने के संबंध में इन उल्लंघनों के विरुद्ध कोई दंडनीय कार्यवाही नहीं की और पट्टेधारियों को उपपट्टेदारी जारी रखने के लिए अनुमत किया। वीपीटी ने कहा (मई 2014) कि मामले की तुरंत समीक्षा की जा रही है और उचित कार्यवाही की जायेगी। 2014 में जारी नीति दिशा-निर्देशों में कहा गया कि 2014 दिशा-निर्देशों के लागू होने के बाद पट्टे के संबंध में कोई उपपट्टेदारी अनुमत नहीं होगी और यदि उनके उपयोग के लिए आवश्यक न हो तो पट्टाधारियों को पट्टे पर दिये गये परिसर का समर्पण कर देना चाहिए जबकि इसने पहले उपपट्टेदारी को जारी रखने की अनुमति दी थी।

मंत्रालय ने (जून 2015) कहा कि किराएदारी को रोकने के लिए, पीपीटी ने पट्टाधारियों से 50 प्रतिशत किराएदारी प्रभार का करारोपण किया जिस पर माननीय उच्च न्यायालय ओडिसा ने आदेश दिया था कि पीपीटी को पट्टाधारियों पर 50 प्रतिशत किराया शुल्क के लिए दबाव नहीं डालना चाहिए। इसलिए, कोई प्रतिरोधी कार्यवाही पट्टाधारियों के खिलाफ नहीं की जा सकी जिन्होंने निर्मित परिसरों/इमारत दार क्षेत्र को किराये पर दे रखा था। वीपीटी के संदर्भ में, यह स्पष्ट किया गया था कि पट्टाधारियों ने विभिन्न उपभोक्ताओं के साथ सेवा करार किये हैं और इसे उपपट्टेदारी नहीं समझा जाना चाहिए। किंतु तथ्य यह रह जाता है कि किसी भी पट्टाधारी को किरायेदारी पर देने हेतु बंदरगाह का अनुमोदन नहीं लिया न ही बंदरगाह ने नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार उपचारात्मक कार्यवाही की।

3-6- Hfe izaku i fØ; k dk dE; WjkbZ s'ku

भूमि प्रबंधन में, भूमि के अभीष्ट उपयोग, भूमि के अपेक्षित उपयोग के आधार पर विभिन्न क्षेत्रों में भूक्षेत्रों की पहचान, आबंटन की अनुमोदन प्रक्रिया संपदा से राजस्व प्राप्ति की देख रेख व बिलों का जारी करना, लीज/लाइसेंस करार प्रबंधन अन्य प्रशासनिक उपाय शामिल है। भूमि प्रबंधन के कम्प्यूटराइजेशन को एक विस्तृत और अत्याधुनिक प्रयोज्यता चाहिए जिसमें (क) भूमि इमारतों एवं अन्य सुविधाओं आदि का कब्जा आदि (ख) नाम, पते के साथ प्रत्येक किरायेदार भूमि क्षेत्र जोन पट्टे/लाइसेंस की अवधि, भुगतये किराया, किराये का वर्धन/संशोधन एवं संबंधित गतिविधियों के लिए भूसम्पत्ति संबंधी डाटा (ग) बिल बनाना एवं भूसम्पत्ति राजस्व निगरानी और वसूली (घ) विभिन्न प्रबंधन सूचना रिपोर्ट बनाना शामिल होगा।

2010 में जारी नीति दिशा-निर्देशों ने एक प्रशासनिक सुधारात्मक उपायों के तौर पर अनुबंध किया कि बंदरगाहों की सम्पूर्ण भूमि प्रबंधन प्रणाली को जीआईएस²⁰ आधारित प्रणाली से कम्प्यूटराइज्ड करना चाहिए। वह प्रणाली सभी प्रकार के भौगोलिक डाटा लेने, भण्डारण करने कुशलतापूर्वक प्रयोग करने विप्लेषण और प्रबंधन प्रस्तुत करने हेतु थी। मूलतः जीआईएस भूमि की आवश्यकता में बंदरगाह उपभोक्ताओं को इंटरनेट के द्वारा सीधे तौर पर विवरण प्राप्त करने योग्य बनाती हैं। यह प्रणाली उपयोगकर्ताओं/ उपभोक्ताओं/पणधारियों को बंदरगाह भूमि के पारदर्शी आवंटन के साथ व्यवधान मुक्त वातावरण देती हैं।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि हालांकि नीति दिशा-निर्देश/अनुबंध मंत्रालय द्वारा जनवरी 2011 में जारी किए गए थे, यह पहलू 2014 नीति में शामिल नहीं किया गया था। सीओपीटी को छोड़कर 13 बंदरगाहों में से किसी ने भी कम्प्यूटराइज्ड भूमि प्रबंधन के साथ आगे नहीं आया। सीओपीटी ने स्वयं को भारत का पहला ई-बंदरगाह घोषित करते हुए 2010-2011 के दौरान भूमि प्रबंधन प्रणाली पर आधारित जीआईएस लागू किया। अन्य बंदरगाहों को अभी भी कम्प्यूटराइज्ड भूमि प्रबंधन प्रक्रिया के लिए उपायों को प्रारंभ करना था जबकि एमबीपीटी, केओपीटी/एचडीसी और केओपीटी/केडीएस ने भूसम्पत्ति राजस्व की बिलिंग के लिए कम्प्यूटराजेशन की पहल को शुरू कर दिया था। इस प्रकार, जैसा कि मंत्रालय के नीतिगत दिशा-निर्देशों द्वारा बताया गया था बंदरगाहों को भी भूमि प्रबंधन के कम्प्यूटराजेशन की ओर ठोस और प्रभावी कदम उठाने थे।

जबकि सभी बंदरगाहों ने (मई और अक्टूबर 2014 के बीच) कहा कि भूमि प्रबंधन प्रक्रिया के कम्प्यूटराजेशन के लिए कार्यवाही की जा रही है, केओपीटी/केडीएस ने (जनवरी 2015) कहा कि जीआईएस पर आधारित प्रणाली किरायेदारी प्रबंधन के लिए लागू की गई थी और वही भूमि नीति के साथ भी अन्य क्षेत्रों के लिए भू-संदर्भित की गई थी। तथ्य यह रहा कि कम्प्यूटराजेशन को बताने वाली नीति दिशा-निर्देशों को लागू करने के चार वर्ष बाद भी बंदरगाहों द्वारा ठोस कदम उठाए जाने थे।

मंत्रालय ने (जून 2015) कहा कि वह कम्प्यूटराजेशन की निगरानी कर रहा था और जीआईएस के साथ भूमि अभिलेखों के कम्प्यूटराजेशन को पूरा करने के लिए 31 दिसम्बर 2015 की समय सीमा निर्धारित की थी। ईआरपी के साथ अगुवाई जुलाई 2016 तक पूरी की जानी थी और यह सुनिश्चित किया गया कि सम्पूर्ण भूमि प्रबंधन प्रणाली आधुनिक थी।

सिफारिशें:

5. मंत्रालय द्वारा अलग-अलग बंदरगाहों के भूमि प्रबंधन निर्णयों और गतिविधियों की कम से कम अर्धवार्षिक समीक्षा के लिए एक समीक्षा तंत्र बनाया जा सकता है जो की प्रचलन में नीतियों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में सहायता करेगा।
6. इसी प्रकार, संबंधित बोर्ड को भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुपालन में भूमि प्रबंधन प्रक्रिया और प्रसंस्करणों की रिपोर्ट स्थिति की रिपोर्ट देने के उद्देश्य हेतु बंदरगाहों में एक संरचित तिमाही समीक्षा को आरंभ किया जा सकता है।

²⁰ भूगोलिक सूचना प्रणाली

vè; k; &4 fu"d"Zvkj fl Qkfj 'ka

4-1- fu"d"Z

प्रमुख बंदरगाहों में भूमि प्रबंधन के संबंध में एक समान पद्धतियों और प्रक्रियाओं को शुरू करने के उद्देश्य के साथ मंत्रालय द्वारा 1995 में दिशा-निर्देश जारी किए गए थे जो कि बाद में 2004, 2010 और 2014 में संशोधित किए गए थे। नीति दिशा-निर्देशों और सभी बंदरगाहों पर उनकी एक समान प्रयोज्यता में स्पष्टता को जांचने के लिए की गई निष्पादन लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि लगातार जारी की गई नीतियां सम्पूर्ण नहीं थी और मंत्रालय तक सभी स्तरों पर निगरानी प्रणाली के सशक्तीकरण के अलावा सुधार और युक्तिकरण की गुंजाइश थी तथा उन कुछ मुद्दों को सम्मिलित करने में विफल रहीं जोकि पिछली नीतियों में संबोधित की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि नीति दिशा-निर्देशों और भूमि प्रबंधन से सम्बंधित विशिष्ट शब्दावली व वाक्यांशों में अस्पष्टता की घटनाएं देखी गईं और बंदरगाहों को प्रभावी मार्गदर्शन और दिशा प्रदान करने के लिए भूमि प्रबंधन संबंधी वाक्यों को और स्पष्टता से परिभाषित करने और बंदरगाहों द्वारा एक समान रूप से लागू किया जाना सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। इसके परिणामस्वरूप बंदरगाहों ने एकसमान मुद्दों को विभिन्न तौर से लिया। नीति दिशा-निर्देशों (1995, 2004 और 2010) में कस्टम बांड क्षेत्र में स्थायी ढांचे के निर्माण 'भूमि की अंतिम उपयोगिता' परिभाषित करना रही 30 वर्षों के बाद पट्टे के विस्तारिकरण आदि के संबंधित मामलों में स्पष्टता में कमी की घटनाएं देखी गईं। कस्टम बांड क्षेत्र में स्थायी ढांचों के वर्तमान मामलों को देखने के लिए 2014 नीति में समर्थित कार्यप्रणाली कार्यान्वयन के लिए शायद आसान न हो और इसके परिणामस्वरूप विवाद और मुकदमों में भी हो सकते हैं। इसी प्रकार, ऐसी घटनाएं देखी गईं जहां लाइसेंस जारी करने के संबंध में बंदरगाह नीति दिशा-निर्देशों से विचलित हो गए थे। हालांकि 2014 के नीति दिशा-निर्देशों सहित समय-समय पर नीति दिशा-निर्देश संशोधित किए गए थे, जिन्होंने बंदरगाहों को उनके अपने विवेक पर विविध दिशा-निर्देशों से प्रावधान लागू करने की अनुमति दी थी जोकि एक अच्छी पद्धति नहीं थी।

भूमि प्रबंधन के मुख्य क्षेत्रों में बंदरगाहों द्वारा गैर-अनुपालन की घटनाएं थीं। भूमि उपयोगिता योजना अद्यतन अथवा संशोधित नहीं थी और राज्य राजस्व प्राधिकरणों के स्वत्व विलेखों जैसे संबंधित अभिलेखों के साथ भूस्वामित्व का सामंजस्य नहीं था। बंदरगाहों ने अतिक्रमण को रोकने के लिए सामयिक और प्रभावी कदम नहीं उठाए और भूमि का आवंटन भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं किया गया। बंदरगाह ने विशेष अंतरालों पर टैरिफ के संशोधन से संबंधित दिशा-निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन नहीं किया। 2010 में जारी नीति दिशा-निर्देशों ने भूमि प्रबंधन के कम्प्यूटराजेशन को प्रशासनिक सुधार उपायों में से एक को प्रस्तावित किया परंतु बंदरगाह भूमि प्रबंधन प्रक्रिया के डिजिटलाइजेशन को लागू करने के उद्देश्य को प्राप्त करने में पीछे रह रहे थे।

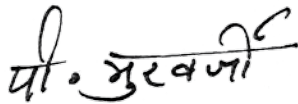
4-2- fl Qkfj' ka

लेखापरीक्षा ने निष्पादन को सुधारने और इस रिपोर्ट में उजागर कमियों की शुद्धि के लिए मंत्रालय और बंदरगाहों द्वारा विचार और कार्यान्वयन के लिए निम्नवत सिफारिशों की सलाह दी है।

1. एमपीटी अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के ध्यानार्थ प्रचलित दिशा-निर्देशों/नीतियों में बहुलता और दिशा-निर्देशों/नीतियों से बचने के लिए भूमि प्रबंधन से संबंधित सभी मुद्दों से निपटने के लिए विस्तृत नीति बनाने के लिए मंत्रालय द्वारा दिशा-निर्देशों/नीतियों की समीक्षा की जानी चाहिए।
2. पिछली अवधि में किये गये आबंटन के संबंध में कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर निर्मित स्थाई संरचनाओं के लिए जारी की गई 2014 नीति दिशा-निर्देश दोबारा देखे जा सकते हैं ताकि प्रस्तावित तंत्र में निहित बाधाएँ समाप्त हो जाये।
3. भूमि आबंटन और मिश्रित गतिविधियों के संबंध में सभी जटिल शब्दों और वाक्यांशों को परिभाषित किया जा सकता है ताकि उन पर अलग अलग बंदरगाहों द्वारा असंगत उपचार से बचा जा सके।
4. ऐसे मामलों में जहां मंत्रालय द्वारा अनुमोदन आवश्यक था, में बंदरगाहों को कुछ विशेष शक्तियों के प्रत्यायोजन से अपेक्षित समय को कम करने हेतु प्रबंध किया जा सकता है।
5. मंत्रालय द्वारा अलग-अलग बंदरगाहों के भूमि प्रबंधन निर्णयों और गतिविधियों की कम से कम अर्धवार्षिक समीक्षा के लिए एक समीक्षा तंत्र बनाया जा सकता है जो की प्रचलन में नीतियों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में सहायता करेगा।
6. इसी प्रकार, संबंधित बोर्ड को भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुपालन में भूमि प्रबंधन प्रक्रिया और प्रसंस्करणों की रिपोर्ट स्थिति की रिपोर्ट देने के उद्देश्य हेतु बंदरगाहों में एक संरचित तिमाही समीक्षा को आरंभ किया जा सकता है।


मंत्रालय ने लेखापरीक्षा की सिफारिशों का स्वागत किया और सिफारिश संख्या 2, जहां मंत्रालय की राय है कि विशेष दिशा-निर्देशों की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कस्टम बांड क्षेत्र में स्थायी ढांचों के साथ भूमि नीति दिशा-निर्देश 2014 के अनुसार व्यवहार किया गया है, को छोड़कर उनको लागू करने के लिए सहमत हो गया है। किंतु लेखापरीक्षा का यह मत है कि प्रस्तावित प्रणाली में अंतर्निहित बाधाएं हैं एवं मुकदमा एवं इसमें संबंधित कठिनाईयां हो सकती हैं।

ubZfnYyh
fnukd %29 t ykbZ 2015


1/2 d sut hr eq kt hZ
mi fu; a-d&egkys [ki jh]kd , oa
vè; {k y [ki jh]k ckZ

i frgLrk{kjr

ubZfnYyh
fnukd %30 t ykbZ 2015


1/4 k' k dkr 'kelZ
Hkr dsfu; a-d&egkys [ki jh]kd



vuçXud

vuyXud&1

fn' k&funzka vls ulfr; kadh ryuk
1/4 sk 2-1 eal nAkr-1/2

Ø- l a	eqs	fn' k&funzka 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
1- i k fkrk					
1.	i k fkrk	❖ सभी मेजर पोर्ट ट्रस्ट	❖ मुंबई और कोलकाता को छोड़कर सभी प्रमुख बंदरगाह ❖ बीओटी परियोजनाएं जिसके लिए पहले से ही अलग दिशा-निर्देश मौजूद हैं के लिए लागू नहीं	❖ कांडला पोर्ट ट्रस्ट के गांधीधाम टाऊनशिप से संबंधित भूमि छोड़कर सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट और एंनोर बंदरगाह। ❖ बीओटी परियोजनाओं पर लागू	❖ कांडला, मुंबई और कोलकाता पत्तनों के टाऊनशिप क्षेत्रों से संबंधित भूमि छोड़कर सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट और कामराजार पोर्ट लिमिटेड (एन्नोर पोर्ट लिमिटेड)
2- Hfe mi; k ; k uk					
2 (ए)	dojt vofek	❖ प्रत्येक प्रमुख बंदरगाह 30 वर्षों की अवधि हेतु संभावित भूमि उपयोग योजना बनाती है और अनुमोदन के लिए मंत्रालय को अग्रोषित करती है।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ प्रत्येक प्रमुख बंदरगाह पर भूमि उपयोग योजना होगी और बोर्ड द्वारा अनुमोदित होगी तथा एक प्रति भारत सरकार को अग्रोषित की जाएगी।	❖ प्रत्येक प्रमुख बंदरगाह उनके अधीनस्थ / प्रबंधित सारी भूमि को कवर करते हुए एक भूमि उपयोग योजना होगी। ऐसी योजना बोर्ड द्वारा अनुमोदित होगी तथा एक प्रति भारत सरकार को अग्रोषित की जाएगी।
2 (बी)	i qj k k vofek	❖ मंत्रालय से पूर्व अनुमोदन के साथ प्रत्येक पांच वर्ष के बाद या जब भी आवश्यक भूमि उपयोग योजना का पुनरीक्षण किया जाना होता है।	❖ पुनरीक्षण हेतु अवधि बताई नहीं गई थी।	❖ पुनरीक्षण हेतु अवधि बताई नहीं गई थी।	❖ भूमि उपयोग योजना का प्रत्येक पांच वर्ष में पुनरीक्षण किया जाना था।
2 (सी)	vare : i fn; s t kus dh dk Z i) fr	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ किसी भी भूमि उपयोग के पुनरीक्षण हेतु कोई प्रस्ताव योजना विभिन्न पणधारकों से प्राप्त आपत्तियों और सुझावों पर विचार करने के बाद बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दिया जाएगा।	❖ किसी भी भूमि उपयोग के पुनरीक्षण हेतु कोई प्रस्ताव योजना विभिन्न पणधारकों से प्राप्त आपत्तियों और सुझावों पर विचार करने के बाद बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दिया जाएगा।

Ø- I a	eḡs	fn 'll&funz'k 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
3 (ए)(i)	3- Hfe v'kəʃu ¼LLVe c'kM (læ ds v'th)½ v'kəʃu dh i zlj ¼½¼ k'k'½	❖ भूमि पट्टे पर आबंटित की जा सकती थी।	❖ नये आबंटन 11 केवल महीने की अधिकतम अवधि के लिए ही लाइसेंस आधार पर किये जा सकते हैं।	❖ नये आबंटन केवल लाइसेंस आधार पर अधिकतम 11 महीने की अवधि के लिए किये जा सकते हैं।	❖ नये आबंटन केवल लाइसेंस आधार पर अधिकतम 11 महीने की अवधि के लिए किये जा सकते हैं।
3 (ए)(ii)	v'kəʃu dh i zlj ¼½ L'f'f'z l ¼pukv'ægrq	❖ चूंकि नीति में इस उद्देश्य के लिए आबंटन के प्रति कुछ विनिर्दिष्ट नहीं किया गया, यह बिना किसी रूकावट के लिया जाना था।	❖ आबंटन लाइसेंस आधार पर 11 महीने की छोटी अवधि के लिए किये जा सकते थे। चूंकि नीति में इस उद्देश्य के लिए आबंटन के प्रति कुछ विनिर्दिष्ट नहीं किया गया।	❖ आबंटन लाइसेंस आधार पर 11 महीने की छोटी अवधि के लिए किये जा सकते थे। स्थाई संरचनाओं के लिए भूमि आबंटन स्वीकृत नहीं था।	❖ स्थाई संरचनाओं के लिए भूमि आबंटन स्वीकृत नहीं था। जहां भूमि नीति दिशा-निर्देश 2004 से पहले पट्टाधारक ने स्थाई संरचनाएं निर्मित कीं मौजूदा पट्टाधारक एच1 के साथ मिलान के लिए सहमत होने चाहिए। अन्यथा, मौजूदा पट्टाधारक द्वारा निर्मित परिसंपत्तियों को परस्पर सहमत मूल्यदाता द्वारा मूल्यांकित किया जाना चाहिए और इस प्रकार आकलित मूल्य सफल बोलीदाता से वसूला जाएगा तथा मौजूदा पट्टाधारक को दिया जाएगा।
3 (ए)(iii)	v'kəʃu ds i zlj ¼½ v'L'f'f'z l ¼pukv'ægrq	❖ कोई अलग नीति नहीं	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ अध्यक्ष 10 वर्षों के तक पट्टे आधार पर मध्यम अवधि के लिए आबंटित कर सकती हैं।	❖ विनिर्दिष्ट नहीं
3 (ए)(iv)	caj'x'kg l ¼p'kyu ¼M'd eḡ 'k'w l á'k k dæ v'f'n/½ l s l æ'æ'æ'r eḡ'boi w'z x'f'fof'ek læds fy, v'kəʃu ds i zlj	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ लाइसेंस आधार पर 11 महीने से अधिक नहीं	❖ लाइसेंस आधार पर परंतु लाइसेंस की अवधि पांच वर्ष से अधिक नहीं होगी।

	efš	fin'k&fun&k 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
Ø- I a 3 (बी)(i)	v'k'ŋu dk <æ fufonk }ŋk	❖ ढंग विनिर्दिष्ट नहीं था।	❖ अध्यक्ष अपने विवेक से निविदाएं आमंत्रित कर लाइसेंस पर भी भूमि दे सकता है।	❖ अध्यक्ष अपने विवेक से निविदाएं आमंत्रित कर लाइसेंस पर भी भूमि दे सकता है।	❖ जहां भी संभव हो, प्रतियोगी निविदाएं आमंत्रित करके आबंटन किया जाना चाहिए। ❖ जहां निविदा-सह-निलामी संभव नहीं थी, निविदा-सह-निलामी के बिना अपवाद के रूप में जाकर आबंटन किया जा सकता था।
3 (बी)(ii)	v'k'ŋu dk <æ ulek'au }ŋk	❖ ढंग विनिर्दिष्ट नहीं था।	❖ ढंग विनिर्दिष्ट नहीं था।	❖ 10 वर्षों तक मध्यम अवधि के लिए पट्टे का आबंटन निविदा या कैंस्टिव उपयोग आधार पर किया जा सकता था।	❖ निविदा-सह-निलामी कार्यपद्धति का सहारा लिये बिना आबंटन अपवाद के रूप में किया जाना चाहिए। ❖ गतिविधियाँ जो पत्तन संचालनों/सहायक पत्तन गतिविधियों के लिए महत्वपूर्ण हो, के लिए सीपीएसयूज / एसपीएसयूज के आधार पर नामांकन पर भूमि आबंटित की जा सकती है।
3 (सी)	v'k'ŋu dk m'is ;	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ केवल पत्तन गतिविधियों से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित गतिविधियों के लिए।	❖ केवल पत्तन संचालनों संबंधित गतिविधियों के लिए और पत्तन संचालन सहायक गतिविधियों के लिए।	❖ पत्तन संचालनों या सहायक पत्तन गतिविधियों के लिए महत्वपूर्ण गतिविधियों हेतु।
3 (डी)	y'k'ŋu dk uohdj .k	❖ लाइसेंस अवधारणा विनिर्दिष्ट नहीं होने के कारण आरंभ नहीं की गई थी।	❖ प्रत्येक नवीकरण एक नये लाइसेंस के रूप में लिया जाना चाहिए।	❖ प्रत्येक नवीकरण एक नये लाइसेंस के रूप में लिया जाना चाहिए।	❖ कोई नवीकरण खंड उपलब्ध नहीं है।
3 (ई)	e'k'ŋu dk uohdj .k	❖ पट्टे अनुबंधों में स्वतः नवीकरण धारा नहीं होगी।	❖ यदि पट्टा समझौता स्वतः नवीकरण उपलब्ध कराता है, नवीकरण किया जा सकता।	❖ यदि पट्टा समझौता स्वतः नवीकरण उपलब्ध कराता है, नवीकरण एसओआर या बाजार मूल्य, जो भी अधिक हो, पर किया जा सकता था।	❖ यदि पट्टा समझौता स्वतः नवीकरण उपलब्ध कराता है, नवीकरण अधिसूचित अद्यतित बाजार मूल्य पर किया जा सकता था। ❖ अन्यथा मौजूदा पट्टा धारक की मनाही के पहले अधिकार को देते हुए नये आबंटन हेतु प्रक्रिया को अपनाया जाना चाहिए। मौजूदा पट्टा धारक एच1 से सहमत होना चाहिए।

Ø- l a	eđs	fn' k&funzk 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
3 (एफ)	vuks uohdj .k dh l d; k	❖ बोर्ड 30 वर्षों तक नवीकरण कर सकता था और 30 वर्षों से अधिक परन्तु 99 वर्षों तक मंत्रालय द्वारा किया जा सकता था।	❖ बोर्ड 30 वर्षों तक नवीकरण कर सकता था और 30 वर्षों से अधिक परन्तु 99 वर्षों तक मंत्रालय द्वारा किया जा सकता था।	❖ हालांकि, अध्यक्ष द्वारा लाइसेंस का दोबारा नवीकरण किया जा सकता है। ❖ इसके अतिरिक्त बोर्ड 30 वर्षों तक नवीकरण कर सकता था। ❖ 30 वर्षों से अधिक परन्तु 99 वर्षों तक मंत्रालय द्वारा किया जा सकता था।	❖ स्वतः नवीकरण खंड के साथ न उपलब्ध पट्टों के मामलों में नये पट्टों के लिए लागू प्रक्रिया अपनाई जाएगी। ❖ स्वतः नवीकरण खंड के साथ उपलब्ध पट्टे के मामलों में, बोर्ड 30 वर्षों तक नवीकरण कर सकता था और सशक्त समिति द्वारा 30 वर्षों से अधिक परन्तु 99 वर्षों तक मंत्रालय द्वारा किया जा सकता था।
3 (जी)	i wjkk .k vofelcrrk	❖ बंदरगाह के पास प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टा किराये के आधार पर पुनः निर्धारण के लिए विकल्प है।	❖ बंदरगाह के पास प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टा किराये के आधार पर पुनः निर्धारण के लिए विकल्प है।	❖ बंदरगाह के पास प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टा किराये के आधार पर पुनः निर्धारण के लिए विकल्प है।	❖ अवधि विनिर्दिष्ट नहीं थी।
3 (एच)	l g(rk mi k	❖ पट्टाधारक को पत्तन को प्रत्येक वर्ष पट्टा किराये के समान प्रीमियम अदा करना होगा।	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ विनिर्दिष्ट नहीं	❖ विनिर्दिष्ट नहीं
3 (आई)	fcjk sij mBkuk	❖ बंदरगाह के पूर्व अनुमोदन के बिना किराये पर लेने या सुपुर्दगी के मामले में, पट्टा निरस्त हो सकता है।	❖ वही	❖ वही	❖ वही
3 (जे)	ykw iVvk fcjk k	❖ दर मापक्रम (एसओआर) के अनुसार पट्टा किराया प्रभारित करना पड़ेगा।	❖ दर मापक्रम (एसओआर) के अनुसार पट्टा किराया प्रभारित करना पड़ेगा।	❖ दर मापक्रम (एसओआर) के अनुसार पट्टा किराया प्रभारित करना पड़ेगा।	❖ दर मापक्रम (एसओआर) के अनुसार पट्टा किराया प्रभारित करना पड़ेगा।
4 (ए)	4 Hfe dk vlcđu&wllVe cM {k= l scđj½ vlcđu dsizlj	❖ आबंटन पट्टे पर किया जाएगा	❖ आबंटन या तो लाइसेंस या पट्टा आधार पर किया जा सकता है।	❖ आबंटन या तो लाइसेंस या पट्टा आधार पर किया जा सकता है।	❖ सामान्यतः भूमि केवल पट्टा आधार पर आबंटित की जाएगी। यद्यपि, लेख्यकित कार्यों के बाद केवल लाइसेंस आधार पर बंदरगाह संबंधित गतिविधियों के लिए लाइसेंस आधार पर भूमि दी जा सकती है।

Ø- I a	eḡs	fn 'lk&fun'k 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
4 (बी)	v'k:ʎu dhi) fr	❖ कोई प्रतिबंध विनिर्दिष्ट नहीं।	<ul style="list-style-type: none"> ❖ एसओआर पर नामांकन आधार पर बंदरगाह संबंधी गतिविधियों के लिए सरकारी विभागों/ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज को आबंटन किया जा सकता है। ❖ हालांकि निजी पार्टियों के साथ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज द्वारा संयुक्त उद्यम नामांकन पद्धति द्वारा आबंटन हेतु योग्य नहीं थे। 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ एसओआर पर नामांकन आधार पर बंदरगाह संबंधी गतिविधियों के लिए सरकारी विभागों/ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज को आबंटन किया जा सकता है। ❖ हालांकि निजी पार्टियों के साथ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज द्वारा संयुक्त उद्यम नामांकन पद्धति द्वारा आबंटन हेतु योग्य नहीं थे। 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ नामांकन बंदरगाह संबंधी गतिविधियों के लिए सरकारी स्कूलों/सरकारी विभागों/ स्थानीय सांविधिक निकायों/सांविधिक प्राधिकरणों/राज्य या केंद्रीय मंत्रालयों/ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज /राज्य सुरक्षा एजेंसियों के अधीन स्वायत्त संगठन जैसे-पुलिस, सीआईएसएफ, तटरक्षक बल और नौ सेना को किया जा सकता है। ❖ हालांकि निजी पार्टियों के साथ सीपीएसयूज /एसपीएसयूज द्वारा संयुक्त उद्यम नामांकन पद्धति द्वारा आबंटन हेतु योग्य थे, बशर्ते कि सीपीएसयूज/एसपीएसयूज/राज्य प्राधिकरण मुख्य प्रवर्तक हों और सबसे ज्यादा शेयर धारक हों।
4 (सी)	v'k:ʎu dk mī's ;	❖ विनिर्दिष्ट नहीं।	<ul style="list-style-type: none"> ❖ बंदरगाह संबंधी और गैर-बंदरगाह संबंधी उद्देश्य के बीच अंतर नहीं 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ बंदरगाह संबंधी और गैर-बंदरगाह संबंधी उद्देश्य के बीच अंतर नहीं ❖ बंदरगाह संबंधी और गैर-बंदरगाह संबंधी उद्देश्यों के लिए भूमि आबंटित की जा सकती है। 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ सामान्यतः भूमि केवल पट्टा आधार पर आबंटित की जाएगी। हालांकि कारण दर्ज करते हुए केवल लाइसेंस के आधार पर बंदरगाह संबंधी गतिविधियों के लिए लाइसेंस के आधार पर भूमि दी जा सकती है।
4 (डी)	y'ho:l d uolulrdj.k	❖ लाइसेंस के आधार पर आबंटन की धारणा को उस समय लागू नहीं किया गया। अतः कोई विशेष निर्देश उपलब्ध नहीं था।	❖ कोई विशेष दिशा-निर्देश उपलब्ध नहीं था।	<ul style="list-style-type: none"> ❖ लाइसेंस नवीनीकरण उन्ही शर्तों एवं निर्बंधनों पर लागू होगा जैसा कि कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर की भूमि के मामले में लागू है। 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ लाइसेंस नवीनीकरण उन्ही शर्तों एवं निर्बंधनों पर लागू होगा जैसा कि कस्टम बांड क्षेत्र के अंदर की भूमि के मामले में लागू है।

Ø- l a	i VVs uohurdj.k	eđs	fin' k&funzk 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
4 (ई)	<p>❖ पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण खण्ड नहीं होगा।</p>	<p>❖ यदि पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान न हो, और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान हो तो ऐसा किया जा सकता है।</p> <p>❖ जहां बंदरगाह को भूमि की आवश्यकता न हो और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान न हो, बंदरगाह अपने विवेकानुसार निविदाकरण प्रक्रिया का सहारा लिए बिना मौजूदा लाइसेंसधारक को नया पट्टा दे सकता है।</p>	<p>❖ यदि बंदरगाह को अपने उद्देश्य के लिए भूमि की आवश्यकता न हो, और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान हो तो ऐसा किया जा सकता है।</p> <p>❖ यदि पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान न हो, और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान हो तो ऐसा किया जा सकता है।</p>	<p>❖ यदि बंदरगाह को अपने उद्देश्य के लिए भूमि की आवश्यकता न हो, और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान न हो, बंदरगाह अपने विवेकानुसार निविदाकरण प्रक्रिया का सहारा लिए बिना मौजूदा लाइसेंसधारक को नया पट्टा दे सकता है।</p> <p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात।</p> <p>❖ 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ यदि बंदरगाह को अपने उद्देश्य के लिए भूमि की आवश्यकता न हो, और पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान न हो, बंदरगाह अपने विवेकानुसार निविदाकरण प्रक्रिया का सहारा लिए बिना मौजूदा लाइसेंसधारक को नया पट्टा दे सकता है।</p> <p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात। 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ इस नीति के शुरू होने के पश्चात किए गए पट्टा करारों में कोई नवीनीकरण खण्ड शामिल नहीं किया जाना चाहिए।</p> <p>❖ मौजूदा पट्टे के मामले में यदि पट्टा करार में स्वतः नवीनीकरण का प्रावधान हो तो अधिसूचित अद्यतित बाजार मूल्य पर नवीनीकरण किया जा सकता है।</p> <p>❖ अन्यथा नए आर्बटन की प्रक्रिया मौजूदा लाइसेंस धारक को मना करने के प्रथम अधिकार के बाद अपनायी जाए। मौजूदा लाइसेंसधारक को एच1 पर सहमत होना चाहिए।</p>
4 (एफ)	<p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात।</p> <p>❖ 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात। 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p> <p>❖ 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात। 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ 30 वर्षों तक का पट्टाकरण बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात। 30 वर्षों से ऊपर और 99 वर्षों तक मंत्रालय के पूर्व अनुमोदन से।</p>	<p>❖ 30 वर्षों तक पट्टाकरण बोर्ड की अनुमोदन से। 30 वर्षों से 99 वर्षों तक का पट्टे की मंत्रालय की अनुमति हेतु बंदरगाह न्यास बोर्ड द्वारा सिफारिश की जानी चाहिए।</p>	<p>❖ 30 वर्षों तक पट्टाकरण बोर्ड की अनुमोदन से। 30 वर्षों से 99 वर्षों तक का पट्टे की मंत्रालय की अनुमति हेतु बंदरगाह न्यास बोर्ड द्वारा सिफारिश की जानी चाहिए।</p>

Ø- I a	e q s	fn 'll&funzk 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
4 (जी)	❖ 30 o"ll& ds cm uoluhkj . k r a	❖ मंत्रालय को प्रस्ताव भेजा जाना चाहिए।	❖ मंत्रालय को प्रस्ताव भेजा जाना चाहिए।	❖ 30 वर्षों से 99 वर्षों तक के नए पट्टे के मामले सक्षम समिति के विचारार्थ मंत्रालय को भेजे जाने चाहिए जिसमें सचिव (जहाजरानी), एस एण्ड एफ, (जहाजरानी), आर्थिक मामले विभाग का एक प्रतिनिधि और योजना आयोग का एक प्रतिनिधि होता है।	❖ सक्षम समिति जिसमें एस एण्ड एफए (जहाजरानी), संयुक्त सचिव (जहाजरानी) और आर्थिक मामला विभाग के संयुक्त सचिव तथा नीति आयोग का संबंधित सलाहकार होता है, वह मंत्रालय के अनुमोदन के विषयगत 30 वर्ष से 99 वर्षों तक के पट्टों का नवीनीकरण करेगा।
4 (एच)	uleledu v'lellj ij v'leku	❖ किसी विशेष पद्धति की व्याख्या नहीं की गई	❖ सरकारी विभागों/सीपीएसयूज /एसपीएसयूज को छोड़कर निविदा द्वारा आबंटन।	❖ सरकारी विभागों/सीपीएसयूज /एसपीएसयूज को आबंटन बोर्ड के अनुमोदन से और अन्य मामलों में मंत्रालय के अनुमोदन से।	❖ सरकारी विभागों/सीपीएसयूज /एसपीएसयूज को छोड़कर निविदा द्वारा आबंटन। ❖ नामांकन द्वारा बंदरगाह संबंधी गतिविधियों के लिए सरकारी स्कूलों/सरकारी विभागों/स्थानीय सांविधिक निकायों/सांविधिक प्राधिकरणों/ राज्य या केंद्रीय मंत्रालयों/ सीपीएसयूज/एसपीएसयूज/ राज्य सुरक्षा एजेंसियों के अधीन स्वायत्त संगठन जैसे-पुलिस, सीआईएसएफ, तटरक्षक बल और नौ सेना को आबंटन। ❖ सरकारी कॉलेजों/स्कूलों को 75 प्रतिशत तक रियायत दी जा सकती है और बंदरगाह के कार्यचालन (कस्टम, बिजली विभाग, स्वास्थ्य विभाग, सुरक्षा संचालन) के लिए आवश्यक सरकारी विभागों और अन्य विभागों/सीपीएसयूज/ एसपीएसयूज को 50 प्रतिशत तक वार्षिक पट्टा किराये पर विचार किया जा सकता है।

Ø- l a	eđs	fin' H&funZk 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
					<p>❖ हालांकि यदि पट्टे वाली भूमि का वह उपयोग न किए जाने के मामले में जिसके लिए उसे पट्टे पर दिया गया था, स्थानांतरण/पुनः किराए पर और उपयोग में परिवर्तन की अनुमति दी जाएगी। बंदरगाह को पट्टा समाप्त कर देना चाहिए तथा आवंटित भूमि वापस ले लेनी चाहिए।</p>
5 (क)	5- i VV@y/b1 d v1ełłg ij Hfe dsvkx'u dsvlŭ mi i VV@nłg h	❖ पट्टाधारी बंदरगाह की स्वीकृति से उपपट्टा/आंशिक रूप से उपपट्टा कर सकता था। अन्यथा पट्टा रद्द करने के अधीन था।	❖ पट्टाधारी बंदरगाह की स्वीकृति से उपपट्टा /आंशिक रूप से उपपट्टा कर सकता था। अन्यथा पट्टा रद्द करने के अधीन था।	❖ पट्टाधारी बंदरगाह की स्वीकृति से उपपट्टा /आंशिक रूप से उपपट्टा कर सकता था। अन्यथा पट्टा रद्द करने के अधीन था।	<p>❖ वर्तमान पट्टाधारी पट्टे की सम्पूर्ण अवधि के लिए उप-पट्टाधारी से मूल पट्टाधारी द्वारा प्रभारित किराए का 50 प्रतिशत वसूल करने के पश्चात बंदरगाह की स्वीकृति से उपपट्टा /आंशिक रूप से उपपट्टा कर सकता था</p> <p>❖ हालांकि, जहां इन दिशा-निर्देशों के जारी होने के पश्चात पट्टे किए गए वहां पट्टे को उनके द्वारा आवश्यक न होने वाले परिसरों को सौंपना चाहिए तथा किसी उपपट्टे को स्वीकृति नहीं दी जानी चाहिए।</p>
5 (ख)	mi : lsk ifjorZ	❖ उपयोग में परिवर्तन को नए उपयोग हेतु लागू दरों के लिए स्वीकृति देने के अधीन मंजूरी दी गई।	❖ उपयोग में परिवर्तन को नए उपयोग हेतु लागू दरों के लिए स्वीकृति देने के अधीन मंजूरी दी गई।	❖ उपयोग में परिवर्तन को नए उपयोग हेतु लागू दरों के परिवर्तन के लिए स्वीकृति देने के अधीन मंजूरी दी गई।	❖ निर्दिष्ट नहीं।
5 (ग)	fu"cll u [k M	❖ पट्टा करार को निष्कासन हेतु व्यवस्था करनी चाहिए।	❖ यदि भूमि को उस उद्देश्य के लिए उपयोग नहीं किया गया जिसके लिए उसे आवंटित किया गया था तो पट्टा करार को निष्कासन हेतु व्यवस्था करनी चाहिए।	❖ यदि भूमि को उस उद्देश्य के लिए उपयोग नहीं किया गया जिसके लिए उसे आवंटित किया गया था तो पट्टा करार को निष्कासन हेतु व्यवस्था करनी चाहिए।	❖ यदि भूमि को उस उद्देश्य के लिए उपयोग नहीं किया गया जिसके लिए उसे आवंटित किया गया था तो पट्टा करार को निष्कासन हेतु व्यवस्था करनी चाहिए।

Ø- I a	e q s	fn 'lk&fun'k 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
5 (घ)	i VVs gLn'orj.k dk	❖ हस्तांतरण स्वीकार्य नहीं था।	❖ हस्तांतरण को निम्नलिखित पर हस्तांतरिती की स्वीकृति के अधीन पूर्व सहमति के पश्चात स्वीकृत किया जा सकता है। (i) हस्तांतरण के समय एसओआर के अनुसार संशोधित पट्टा किराया का भुगतान करना (ii) मूल पट्टाधारी की सभी देयताओं का भुगतान करने पर सहमति। (iii) शेष पट्टा अवधि या एक वर्ष की पट्टा किराया अवधि जो भी अधिक हो, के लिए वर्तमान प्रीमियम तथा मूल प्रीमियम के बीच भिन्नता के 50 प्रतिशत का भुगतान करना।	❖ इसी प्रकार, पट्टा करार को पट्टाधारी द्वारा अग्रिम में कम से कम 3 माह पूर्व नोटिस के अधीन पट्टे का परित्याग करने की व्यवस्था करनी चाहिए। ❖ हस्तांतरण को निम्नलिखित पर हस्तांतरिती की स्वीकृति के अधीन पूर्व सहमति के पश्चात स्वीकृत किया जा सकता है। (i) हस्तांतरण के समय एसओआर के अनुसार संशोधित पट्टा किराया का भुगतान करना (ii) मूल पट्टाधारी की सभी देयताओं का भुगतान करने पर सहमति। (iii) शेष पट्टा अवधि या एक वर्ष की पट्टा किराया अवधि जो भी अधिक हो, के लिए वर्तमान प्रीमियम तथा मूल प्रीमियम के बीच भिन्नता के 50 प्रतिशत का भुगतान करना।	❖ इसी प्रकार, पट्टा करार को पट्टाधारी द्वारा अग्रिम में कम से कम 6 माह पूर्व नोटिस के अधीन पट्टे का परित्याग करने की व्यवस्था करनी चाहिए। ❖ यदि हस्तांतरणकर्ता पट्टे के हस्तांतरण पर हस्तांतरिती से प्रीमियम लेता है तो ऐसे प्रीमियम के 50 प्रतिशत का बंदरगाह को भुगतान किया जाना है। ❖ पट्टे का हस्तांतरण वहां स्वीकृत नहीं होगा जहां भूमि को नामांकन आधार पर या रियायती दर पट्टा किरा, पर ठेके पर दिया गया हो।
5 (ङ)	vfxe jk'k@ ok'kd QH ds v'ekj ij iVvk nak	❖ निर्दिष्ट नहीं	❖ केवल अग्रिम राशि के आधार पर पट्टा देना। यदि, यह संभव नहीं था तो इसे वार्षिक फीस आधार पर किया जा सकता है।	❖ केवल अग्रिम राशि के आधार पर पट्टा देना। यदि, यह संभव नहीं था तो इसे वार्षिक फीस आधार पर किया जा सकता है।	❖ निर्दिष्ट नहीं।

Ø- l a	eš	fin' ll&funzk 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
5 (ब)	vulf& r v&lk&g. k	❖ ऐसा कोई खंड नहीं	❖ पट्टे की समाप्ति/जल्दी के पश्चात, कोई भी अनधिकृत अधिग्रहण प्रचलित एसओआर के अनुसार पट्टे किराए का तीन गुना मुआवजा लगेगा।	❖ पट्टे की समाप्ति या रह करने या निर्धारण के पश्चात, यदि पट्टाधारी अनधिकृत पट्टे का अधिग्रहण जारी रखता है तो उसे पट्टे किराए के तीन गुना मुआवजा प्रभार का भुगतान करना पड़ता है।	❖ पट्टे की समाप्ति या रह करने या निर्धारण के पश्चात, यदि पट्टाधारी अनधिकृत पट्टे का अधिग्रहण जारी रखता है तो उसे पट्टे किराए के तीन गुना मुआवजा प्रभार का भुगतान करना पड़ता है।
5 (ख)	l Hh l jpu&v& d&gV&k	❖ ऐसा कोई खंड नहीं	❖ पट्टाधारी से पट्टे की समाप्ति के तीन माह के अन्दर उसकी स्वयं की लागत पर सभी संरचनाओं को हटाने की अपेक्षा की जाती है।	❖ वही	❖ वही
6- nj ek&Øe					
6 (ए)	vu&ku ds fy, i&f&clj	❖ यह नीति टीएएमपी के गठन से पूर्व जारी की गई थी। पट्टा किराया मुख्य पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम के अनुसार संबंधित पोर्ट ट्रस्ट द्वारा निर्धारित किया गया था।	❖ सारी भूमि के लिए एसओआर टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा।	❖ सारी भूमि के लिए एसओआर टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा।	❖ बाजार तंत्र (निविदा एवं निलामी विधि) पट्टा और लाइसेंस किराए का निर्धारण करेगी जहां निविदा एवं निलामी आवंटन के लिए व्यवहार्य थी। अन्य मामलों में दर भूमि के बाजार मूल्य से छः प्रतिशत से कम नहीं होगी।
6 (बी)	l &ku ds fy, v&f&clrk	❖ एसओआर को प्रत्येक पांच वर्षों पर संशोधित किया जाता है या यदि आवश्यक समझा जाए तो उससे पहले	❖ एसओआर को प्रत्येक पांच वर्ष में संशोधित किया जाएगा।	❖ एसओआर को प्रत्येक पांच वर्ष में संशोधित किया जाएगा।	❖ पट्टे पर भूमि आवंटित करते समय एसओआर को नवीनतम बाजार मूल्य के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
6 (सी)	, l v&v&/j v&f&lkj	❖ उल्लिखित नहीं	❖ एसओआर का निर्धारण प्रति वर्ष किराए के रूप में प्लॉट के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत को लेकर किया जाता है	❖ एसओआर प्लॉट के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत पर किया जाना चाहिए।	❖ भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत आरक्षित मूल्य होगा जहां आवंटन के लिए निविदा एवं निलामी व्यवहार्य थी अन्य मामलों में दर भूमि के बाजार मूल्य से छः प्रतिशत से कम नहीं होगी।
6 (डी)	ol&f&cl of)	❖ पट्टा किराया प्रति वर्ष उचित दर पर वृद्धि वहन करना और पांच प्रतिशत से कम नहीं	❖ पट्टा किराया को प्रति वर्ष उचित दर पर वृद्धि वहन करना और दो प्रतिशत से कम नहीं।	❖ पट्टा किराया को प्रति वर्ष उचित दर पर वृद्धि वहन करना और दो प्रतिशत से कम नहीं। एमबीपीटी के मामले में चार प्रतिशत पर वृद्धि।	❖ पोर्ट बोर्ड वार्षिक वृद्धि की एक दर निर्धारित करेगा जो दो प्रतिशत से कम नहीं होगी।

Ø- l a	eđs	fn 'lk&fun&k 1995	ulfr 2004	ulfr 2010	ulfr 2014
6 (ई)	. l v/ls/lj Hfe ds ml's; dlk i kko	❖ उल्लिखित नहीं	❖ एसओआर में भूमि के उपयोग के उद्देश्य के अनुसार अन्तर	❖ एसओआर में भूमि के उपयोग के उद्देश्य के अनुसार अन्तर	❖ बाजार मूल्य अन्तिम उपयोग से संबंधित नहीं था।
6 (एफ)	vuq&nu ds fy, l e; l hek	❖ ऐसी कोई समय सीमा नहीं	❖ बोर्ड से प्राप्त किसी पूर्ण प्रस्ताव का 90 दिनों के अन्दर अनुमोदन करना चाहिए।	❖ ऐसी कोई समय सीमा नहीं	❖ पणधारकों के साथ परामर्श के बाद टीएएमपी को भूमि के बाजार मूल्य को प्रस्ताव की प्राप्ति के 45 दिनों के अन्दर अधिसूचित करना चाहिए।
6 (जी)	l q'lk mi k	❖ पट्टेदार को बंदरगाह को एक वर्ष का पट्टा किराया के बराबर प्रीमियम का भुगतान करना होगा	❖ उल्लिखित नहीं	❖ उल्लिखित नहीं	❖ उल्लिखित नहीं
7.	d0t k	❖ पट्टेदार को वापसी योग्य जमा के रूप में एक वर्ष का पट्टा किराया के बराबर किराए की राशि जमा करनी होगी।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।
8.	v'fky'v'lk dE; W'jldj.k	❖ बंदरगाहों को कब्जे से बचाने और भू सीमा की सीमाबंदी के लिए कदम उठाने होंगे।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ नीति में यह पहलू कवर नहीं किया गया था।
		❖ कब्जा न हटाने के लिए जिम्मेदारी निर्धारित की जानी चाहिए।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।	❖ बंदरगाह को जिओग्रफिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) आधारित प्रणाली में पूरी भूमि प्रबन्धन को कम्प्यूटरीकृत करना चाहिए।	
		❖ जहाँ कहीं भी कब्जा होने की संभावना हो बंदरगाह को ऐसी भूमि का निपटान करने पर विचार करना चाहिए।	❖ नीति में इस संबंध में कुछ नहीं है।		

VUQ&2

[Myh@Q FZHfe dk foj.k
¼\$ k 3-1-2 nsl½

({k= , dM-ea

Ø- I a	c&j xlg	mi y@k Hfe	dy iz q %l ea vfrØfer rFk fooknr Hfe 'Mfey g½	Hkoh xfrfofek la I t @gfjr {k- grq vfoVr Hfe	mi y@k [Myh Hfe	'k k Q FIZ Hfe	iMh dy	fpfgr xfrfofek la	c&j xlg la dh fVIII. k la
1.	I h piMh	688.55	606.76	0.00	81.79	81.79	81.79	चिह्नित नहीं	यह बताया गया था (जून, 2015) कि क्षेत्र भावी विकास के भाग के रूप में रखा गया था तथा तुरन्त उपयोग अभिकल्पित नहीं था
2.	oIv/ki li Mh	2774.63	2042.84	23.44	708.35	731.79	731.79	चिह्नित नहीं	यह बताया गया था (जून, 2015) कि, पत्तन नयी भूमि उपयोग योजना के अनुमोदन पर, जो अभी प्रक्रियाधीन थी, भावी विकास गतिविधियों के लिए खाली भूमि का उपयोग करेगा।
3.	I hv/ki Mh	2188.53	1003.22	619.83	565.48	1185.31	1185.31	चिह्नित नहीं	यह बताया गया था (जून, 2015) कि 62.77 एकड़ भूमि (23 प्लॉट) खाली पड़ी थी तथा इन प्लॉटों का प्रभावशाली ढंग से उपयोग करने के लिए सभी प्रयास किये जाएंगे
4.	, u, eiMh	2352.00	1990.49	280.00	81.51	361.51	361.51	चिह्नित नहीं किया गया	यद्यपि, उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार (दि. सन्बर, 2014) कुल खाली भूमि 565.48 एकड़ थी। कोई उत्तर नहीं
5.	ds h, y	2785.59	696.66	2088.93	0.00	2088.93	2088.93	चिह्नित नहीं किया गया	कोई उत्तर नहीं
6.	, echMh	1998.03	1806.45	0.00	191.58	191.58	191.58	चिह्नित नहीं किया गया	कोई उत्तर नहीं
7.	t s uiMh	7380.00	1861.50	3790.00	1728.50	5518.50	5518.50	सेज. IV, टर्मिनल, मरीन के केमीकल टर्मिनल, केन्द्रीय कार पार्किंग प्लाजा	कोई उत्तर नहीं

8.	, ei W/h	533.48	522.12	11.36	0.00	11.36	चिह्नित नहीं किया गया	यह बताया गया था (जून, 2015) कि खाली भूमि पहले ही गतिविधियों जैसे टैंक फार्म, कन्टेनर मालभाड़ा स्टेशन, कन्टेनर यार्ड तथा डिपो हेतु चिह्नित की गई थी।
9.	di W/h	31408.00	12842.44	13395.00	5170.56	18565.56	चिह्नित नहीं किया गया	यह बताया गया था (जून, 2015) कि सर्वेक्षण कार्य के पूरा होने के पश्चात, जो प्रक्रियधीन है, खाली भूमि का उपयोग किया जाएगा।
10.	ds/ki W/i@ dMh, I	4576.00	3463.00	193.00	920.00	1113.00	चिह्नित नहीं किया गया	यह बताया गया कि (जून 2015) 306 एकड़ भूमि नवम्बर 2014 से पहले आबंटित की गई थी तथा 326 एकड़ टाउनशिप हेतु प्रस्तावित थी, एवं खाली भूमि (96.58 एकड़) आबंटित की जानी थी। तथापि, आंकड़ों ने 31 मार्च 2014 तक खाली स्थिति दर्शाई थी।
11.	ds/ki W/i@ , pMh h	6367.00	4016.23	435.43	1915.34	2350.77	चिह्नित नहीं किया गया	यह बताया गया था (जून 2015) कि 1913.69 एकड़ पत्तन के अपने उपयोग हेतु थी।
12.	hi W/h	6521.03	3804.43	1300.00	1416.60	2716.60	चिह्नित नहीं किया गया	यह बताया गया था (जून 2015) कि 700 एकड़ टाउनशिप हेतु तथा 600 एकड़ एमएमएलपी, एसडी डब्ल्यूपी, रेलवे इत्यादि हेतु चिह्नित की गई थी। तथापि, उत्तर खाली भूमि के उपयोग पर मौन था।
13.	ohi W/h	7618.30	6539.62	812.83	265.85	1078.68	भारतीय नौसेना सीएफएस, गोदाम, ट्रक पार्किंग इत्यादि	यह बताया गया था (जून 2015) कि उपलब्ध खाली भूमि पहले ही विभिन्न विकास गतिविधियों हेतु चिह्नित कर ली गई थी। तथापि उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा दर्शाई गयी खाली भूमि (265.85 एकड़) पर स्पष्ट नहीं था।
t kM-		77191.14	41195.76	22949.82	13045.56	35995.38		

vuyXud&3

LoRo foysh kadh mi yCekrk
¼Sk 3-1-4-1 eal n/kr½

¼k= , dM-e½

Ø- l a	cnjxlg dk ule	vfekdj eady Hfe	LoRo foysh k	
			mi yCek	vuyCek
1.	सीएचपीटी	688.55	1.63	686.92
2	वीओसीपीटी	2774.63	0.00	2774.63
3	सीओपीटी	2188.53	0.00	2188.53
4.	एनएमपीटी	2352.00	0.00	2352.00
5.	केपीएल	2785.59	0.00	2785.59
6.	जेएनपीटी	7380.00	6177.00	1203.00
7.	एमबीपीटी	1998.03	1214.02	784.01
8.	केपीटी	31408.00	28476.00	2932
9.	एमपीटी	533.48	412.48	121.00
10.	केओपीटी / केडीएस	4576.00	0.00	4576.00
11.	केओपीटी / एचडीसी	6367.00	5968.60	398.40
12.	पीपीटी	6521.03	0.00	6521.03
13.	वीपीटी	7618.30	0.00	7618.30
dy		77191.14	42249.73	34943.41
प्रतिशत		100.00	54.73	45.27

नोट: कोई रजिस्टर नहीं बनाया गया था लेकिन लेखापरीक्षा को बंदरगाह द्वारा आंकड़े दिये गये थे।

vuyXud&4

, l vkwkj dks iZrq djus vkj vuqnu esfoyc
1/2 k 3-4-1 eal nAkr 1/2

Ø- l a	cajxlg	, l vkwkj dks iZrq dks iZrq dks iZrq dks iZrq	vyx l dks iZrq dks iZrq dks iZrq	igysiZrbo dh frffk	iZrq dks iZrq dks iZrq dks iZrq	Vh, eih }kj vuqnu dh frffk	uohre flfr	foyc dh vofek	Vh, eih }kj vuqnu dh vLoh-fr@ foyc dk dlj.k
1	सीएचपीटी	मार्च 2000	मार्च 2003	2006	सितम्बर 2008; फरवरी 2013; अप्रैल 2014; अक्टूबर 2014	दिसम्बर 2014	अनुमोदित	नौ वर्ष और नौ माह	चेन्नै बंदरगाह ने 2002 में संशोधन प्रस्तुत नहीं किया चूँकि भूमि कार्य में अधिशेष स्थिति दिखाई। बंदरगाह ने 2009 और 2013 में भूमि के बाजार मूल्य के आकलन में एलपी दिशा-निर्देशों में निध. रित प्रणाली का पालन नहीं किया। बंदरगाह उपयोगकर्ताओं ने प्रस्ताव में वृद्धि का विशेष किया। बंदरगाह भूमि के बाजार मूल्य को पुनः मूल्यांकन करने के लिये सहमत हुआ। टीएमपी ने अंतिम अनुमोदन तक एलपी के अनुसार वृद्धि लागू करने की अनुमति दी। एसओआर को भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से 15 दिन समाप्त होने के अंदर लागू होगा और पांच वर्षों के लिये लागू होगा और स्वतः ही समाप्त हो जायेगा यदि इसे प्राधिकरण द्वारा बढ़ाया न जाये।
2	वीओसीपीटी	जुलाई 2002 से जून 07 तक ब्लॉक के लिये नवम्बर 2004	2007-12 ब्लॉक के लिये जुलाई 2007 और 2012-17 ब्लॉक के लिये जुलाई 2012	2007-12 ब्लॉक के लिये अप्रैल 2009 और 2012-17 ब्लॉक के लिये जून 2012	जनवरी 2012 और जून 2012	दोनों ब्लॉक के लिये अप्रैल 2014	अनुमोदित	छह: वर्ष और नौ माह	वीओसीपीटी ने मार्च 2011 में संयुक्त बैठक में लिये गये निर्णय पर प्रतिक्रिया नहीं की। टीएमपी ने प्रस्ताव को वापस मान लिया। इसके अतिरिक्त समिति ने आगे के प्रस्ताव में एलपी के खण्ड 6.3.1.(ए) के अनुसार सिफारिश प्रस्तुत नहीं की। टीएमपी ने पूर्वव्यापी रूप से 01.07.2009 और 2012 से अनुमोदित किया।

Ø- l a	cajxig	, l v&vj dk v&re l a&ku	vyx l a&ku ds fy; sfu; r frffk	igysi&rlo dh frffk	i % i Zr&tdj .k	Vh, eih }lj k vu&lsu dh frffk	uohure fl&fr	foyc dh vofek	Vh, eih }lj k vu&lsu dh vLoh-fr@ foyc dk dlj .k
3	सीओपीटी	अक्टूबर 1996	अक्टूबर 2001		2006; जून 2007; अगस्त 2009 एवं फरवरी 2010	जून 2010	अनुमोदित	आठ वर्ष आठ माह	प्रेषित प्रस्ताव एलपी के अनुरूप नहीं थे। बंद-रगाह प्राधिकरणों से बाजार मूल्य आधारित प्रस्तावों को तैयार करने के लिए कहा गया इसलिए 2003-2005 के बाजार मूल्य पर विचार किया गया था। बंदरगाह प्राधिकरण ने उसके द्वारा प्रस्तावित मूल्य पर विचार करने के लिए टीएएमपी से अनुरोध किया क्योंकि मूल्य निर्धारण रिपोर्ट के अनुसार भूमि का मूल्य बंदरगाह मूल्य से कम था। एसओआर भारत के गजट में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के बाद प्रभावी हो जाएगा और जुलाई 2010 से जुलाई 2015 तक लागू रहेगा।
4.	एमपीटी	2000	2005	अगस्त 2004	दिसम्बर 2008 एवं जनवरी 2012	मई 2012	अनुमोदित	छह: वर्ष छह: माह	2002 और 2006 के प्रस्तावों को निरस्त कर दिया गया था क्योंकि बंदरगाह ने एलपी दिशानिर्देशों का पालन किए बिना लागत जमा उपागम को अपनाया था। एसओआर भारत के गजट में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के बाद प्रभावी हो जाएगा और जून 2012 से जून 2017 तक लागू रहेगा।
5	एमबीपीटी (सीमा शुल्क अनुबंधित क्षेत्र, सीमा शुल्क अनुबंधित से बाहर का क्षेत्र एवं अनियमित पट्टेदार)	सितम्बर 2006	अप्रैल 2009	जनवरी 2009	अगस्त 2011	अक्टूबर 2011	अनुमोदित	दो वर्ष छह:माह	टीएएमपी ने दिसम्बर 2011 के बाद से दिसम्बर 2006-मार्च 2009 दरों को जारी रखने के लिए अधिसूचना (अक्टूबर 2011) दी। सीमाशुल्क अनुबंधित क्षेत्र से बाहर के संबंध में किराए में 2004 में सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय और 2006 में स्पष्टीकरण के आधार पर चार प्रतिशत पर वृद्धि हुई थी। अनियमित पट्टेदारों के संबंध में जनवरी 1986 के बाद से दरों में संशोधन नहीं किया गया था।

Ø- l a	caj xlg	, l v/ v/ kj dk v/ are l 4 k/ ku	v y x l 4 k/ ku d s f y; s fu; r fr f/ k	ig y si Zr lo d h fr f/ k	i 4 % i Zr q/ d j . k	V h , e i h } k j k v u 4 s u d h fr f/ k	u o h r e f l f/ k r	f o y 4 c d h v o f e k	V h , e i h } k j k v u 4 s u d h f o y 4 c d h d l j . k
6	जेएनपीटी	अन्तिम संशोधन	अप्रैल 2010	मार्च 2011	अनुमोदित	ब्लॉक 1999 से 2003 के लिए 11 वर्ष एवं 10 माह, ब्लॉक 2004 से 2008 के लिए सात वर्ष एवं चार माह, दो वर्ष एवं चार माह	टीएएमपी की आवश्यकताओं को स्वीकार करने में विलंब । सभी तीन आदेशों में कार्यान्वयन पूर्व व्यापी प्रभाव के साथ किया गया था ।		
7 (क)	केपीटी (ए से जी श्रेणी)	मार्च 2011	जुलाई 1999 से दिसम्बर 2003, जनवरी 2004-दिसम्बर 2008 और जनवरी 2009 से दिसम्बर 2013	जून 2011	जनवरी 2014 से दिसम्बर 2018 के लिए नवम्बर 2014	अनुमोदित	10 माह	बंदरगाह उपमोक्तकों द्वारा उठाई गई आपत्तियों एवं बंदरगाह प्राधिकरण को उनके दृष्टिकोण को समझने हेतु बताया गया था। बंदरगाह प्राधिकरण ने उत्तर दिया कि भूमि नीति 2014 और आवश्यकता के अनुसार तैयार किए गए प्रस्तावों में इसे संशोधित नहीं किया गया था।	
7 (ख)	केपीटी लवणीय भूमि	जुलाई 1994	जुलाई 1999	जून 2011	2006	अनुमोदित		टीएएमपी ने अन्य भूमियों हेतु प्रस्तावों सहित प्रस्तावों को प्रस्तुत करने की सलाह दी। बंदरगाह प्राधिकरण टीएएमपी निदेश के अनुसार प्रस्तावों को प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया। तथापि, सरकार ने प्रस्ताव को प्रस्तुत करने हेतु जोर दिया था। बंदरगाह प्राधिकरण ने लवणीय भूमि के लिए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किए थे।	
		जनवरी 2006	जुलाई 2010	फरवरी 2011	अप्रैल 2012	अनुमोदित	एक वर्ष एवं 10 माह	केपीटी ने छोटे भुखण्डों के लिए जुलाई 2010 में की गई नीलामी के आधार पर भूमि के बाजार मूल्य को अपनाया। बंदरगाह उपयोक्तकों ने आपत्ति की कि ऐसी दरें बड़े क्षेत्रों के लिए उचित होंगी। टीएएमपी ने बड़े आकार के भुखण्डों हेतु नीलामी और उचित बाजार मूल्य निर्गमित करने की सलाह दी। केपीटी ने अनुरोध किया कि प्रभाव जुलाई 2010 से पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ दिया जाएगा।	

Ø- l a	caj xlg	, l vlvj d; k vfre l d; k	v; x l d; k ds fy; s fu; r frffk	igysi Zrto dh frffk	i % i Zrto b; j . k	Vh , eih } j; k vu; l; su dh frffk	uohure flffr	fo; c dh vofek	Vh , eih } j; k vu; l; su dh vLoh-fr@ fo; c d; k d; j; k
									आदेश को पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ दिया गया था। इसके अतिरिक्त आदेश की अनुप्रयोग्यता को मार्च 2011 तक विस्तारित किया गया था। इसलिए, अपनाई गई दर व्यवस्थित थी।
	केपीटी (गांधीधाम टाऊनशिप)		जनवरी 2014			विस्तारण दिया गया			मौजूदा आदेश ब्लॉक जनवरी 2009 से दिसम्बर 2013 के लिए मई 2012 में लागू हुआ था। इसे 30 जून 2015 तक या एसओआर के संशोधन को अंतिम रूप देने तक जो भी पहले हो विस्तारित किया गया था। अंतिम रूप दिए जाने तक मौजूदा आदेश को लागू करने हेतु विस्तारण दिया गया था।
8	वीपीटी	ब्लॉक 1998 से 2003 और 2003 से 2008 के लिए 19 जून 2008 हेतु अप्रैल 2008 इन्हीं दो ब्लॉकों के लिए शेष 12 जून 2010 नवम्बर 2010	ब्लॉक 2008-13 के लिए अप्रैल 2008	नवम्बर 2011		जून 2012	अनुमोदित	चार वर्ष एवं एक माह	भूमि के लिए संशोधित मूल्य निर्धारण प्राप्त करने में विलंब
9	एनएमपीटी	फरवरी 2002 से फरवरी 2007 ब्लॉक के लिए जनवरी 2005 2012-17 ब्लॉक के लिए जून 2010	2007-12 ब्लॉक के लिए फरवरी 2007	मार्च 2007	नहीं	जून 2010	अनुमोदित	तीन वर्ष और तीन महीने एक वर्ष और सात महीने	मूल्यांकन रिपोर्ट जुलाई 2009 में प्रस्तुत की गई थी टीएमपी ने जुलाई 2007 से अतीतलक्षी ढंग से लागू करने की स्वीकृति दी। गतावलोकी प्रभाव से अनुमोदित

Ø- I a	cayxlg / kēōpīṭī / kēōsī / ēchōsī	, l vskj clk vāre l ākēlu	vyyx l ākēlu ds fy; s fu; r frfk	igysiZrlo dh frfk	i q%izrqldj.k	Vh, eih } jk vupēsu dh frfk	uolure fLFfr	foyEc dh vofak	Vh, eih } jk vupēsu dh vLoh-fr@ foyEc clk dlj.k
10	केओपीटी / केडीस / एचडीसी	अक्टूबर 1999 (दो वर्षों के अंतरित आदेश के लिए)	अक्टूबर 2001	सितम्बर 2005	दिसम्बर 2009	जनवरी 2011	अनुमोदित	10 वर्ष और दो महीने	हाल ही के भूमि मूल्यांकन को देखने और सशोधित प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के लिए बंदरगाह प्राधिकरण ने टीएमपी को पिछले प्रस्तावों को बंद करने का अनुरोध किया
11	पीपीटी	अप्रैल 2005	अप्रैल 2010	मई 2012	सितम्बर 2014 और नवम्बर 2014	प्रक्रियाधीन	.	आठ वर्ष	प्रस्ताव भेजने पर मंत्रालय ने अगस्त 2012 में नई एलपी दिशानिर्देशों की प्रतीक्षा करने और एसओ. आर को अंतिम रूप देने के लिए तदनुसार प्रणाली अपनाने की सलाह दी।

- एमबीपीटी के मामले में मई 2000 से दिसम्बर 2014 तक और जेएनपीटी के मामलों में अप्रैल 1998 से नवम्बर 2014 तक बूढ़े जाने पर टीएसएमपी वेबसाई में प्रस्तावों के प्रस्तुतीकरण का डाटा और अनुमोदन जैसे विवरण उपलब्ध नहीं थे।

l arklj ' kloyh		
Ø- l a	l fkr : i	foLr : i
1.	बीओटी	निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण
2.	सीएचपीटी	चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट
3.	सीआइडीसीओ	सिटी एंड इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉरपोरेशन, महाराष्ट्र सरकार
4.	सीओपीटी	कोचीन पोर्ट ट्रस्ट
5.	डीआरए	जिला राजस्व प्राधिकरण
6.	जीआइएस	भौगोलिक सूचना प्रणाली
7.	जीओआई	भारत सरकार
8.	एचए	हैक्टेयर
9.	एचडीसी	हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स
10.	एचजीपीएल	हाईग्रेड पैलेटस लिमिटेड
11.	जेएनपीटी	जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट
12.	केडीएस	कोलकाता डॉक सिस्टम
13.	केओपीटी	कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट
14.	केपीटी	कांडला पोर्ट ट्रस्ट
15.	केपीएल	कामराजार पोर्ट लिमिटेड
16.	एलडीएस	लैंड डिस्ट्रीब्यूशन स्टेटमेंट
17.	एमबीपीटी	मुंबई पोर्ट ट्रस्ट
18.	एमओएसटी	भूतल परिवहन मंत्रालय
19.	एमसीजीएम	ग्रेटर मुंबई नगर निगम
20.	एमओएस	जहाजरानी मंत्रालय
21.	एमपीटी धारा	मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963
22.	एमपीटी	मोरमुगाओ पोर्ट ट्रस्ट
23.	एनएमपीटी	न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट
24.	पीपी धारा 1971	सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत रहने वालों की बेदखली) 1971 अधिनियम
25.	पीपीटी	पारादीप पोर्ट ट्रस्ट
26.	एसपीएसयू	राज्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम
27.	टीएमपी	टैरिफ अथॉरिटी फॉर मेजर पोर्ट्स
28.	वीओसीपीटी	वीओ चिदाम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट
29.	वीपीडीए	वास्को योजना और विकास प्राधिकरण
30.	वीपीटी	विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट

© Hkkj r ds fu; æd&egkys[kki jh{kd
dk i fronu
www.saiindia.gov.in