



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

प्रमुख पतनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाएं



संघ सरकार
पोत परिवहन मंत्रालय
2015 की प्रतिवेदन सं. 49
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन
प्रमुख पत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाएं

मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार
पोत परिवहन मंत्रालय
2015 की प्रतिवेदन सं. 49
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

विषय-सूची

		पृष्ठ संख्या
<i>प्राक्कथन</i>		iii
<i>कार्यकारी सार</i>		v
अध्याय 1	प्रस्तावना	1
अध्याय 2	योजना	7
अध्याय 3	पीपीपी भागीदार का चयन	15
अध्याय 4	परियोजनाओं का कार्यान्वयन और निगरानी	21
अध्याय 5	उपयोगकर्ता प्रभार और राजस्व हिस्सेदारी	37
अध्याय 6	निष्कर्ष और सिफारिशें	45
<i>अनुबंध</i>		47
<i>शब्दावली</i>		73

प्राक्कथन

भारत में 12 मुख्य पत्तन हैं जो भारत के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार का 95 प्रतिशत से अधिक का करोबार करते हैं। इन पत्तनों का आधुनिकीकरण करने की अति आवश्यकता है। भारत सरकार ने पत्तनों की अवसंरचना के संवर्धन के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से निजी क्षेत्र की भागीदारी सरल बनाने के लिये 2010-20 के दौरान नेशनल मेरीटाइम डिवलपमेंट प्रोग्राम (2006) और मेरीटाइम एजेंडा (2011) तैयार किया। 91 पीपीपी परियोजनाएं, जो 751.71 एमएमटीपीए तक क्षमता बढ़ा सकती थीं को मार्च 2014 तक संस्वीकृत किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पीपीपी परियोजनाओं के चयन और निष्पादन के आकलन के लिये मुख्य पत्तनों में भारत सरकार द्वारा मार्च 2014 तक मंजूरी दी गयी, पीपीपी परियोजनाओं की निष्पादन लेखापरीक्षा की।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन संसद के समक्ष रखे जाने के उद्देश्य से संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

लेखापरीक्षा, लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक स्तर पर पत्तन प्रबंधन और पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त सहायता के लिये आभार व्यक्त करती है।

कार्यकारी सार



कार्यकारी सार

प्रमुख पत्तनों में नवीनतम प्रौद्योगिकी तथा संशोधित प्रबंधन प्रथाओं को प्रारम्भ करके अवसंरचनात्मक स्रोतों के तीव्र संवर्धन तथा उपयोगकर्ता को पर्याप्त सेवा गुणवत्ता के लिए आश्वस्त करने के लिए, भारत सरकार ने पीपीपी के माध्यम से निजी भागीदारी को अमंत्रित करने का निर्णय लिया। भारत सरकार ने 751.71 मिलियन मिट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) का कुल क्षमता संवर्धन प्रस्तावित करते हुए 91 पीपीपी परियोजनाओं को संस्वीकृती प्रदान की (मार्च 2014 तक)। मार्च 2014 तक पूरी की गई 35 परियोजनाओं से 264.69 एमएमटीपीए की क्षमता प्राप्त की गई थी, 221.94 एमएमटीपीए क्षमता संवर्धन की 27 परियोजनाएं निर्माणाधीन थी तथा 257.97 एमएमटीपीए के प्रस्तावित क्षमता संवर्धन के साथ 27 परियोजनाएं पाईपलाइन/ बोली प्रक्रिया के अधीन थी। दो परियोजनाओं को समाप्त किया गया/छोड़ दिया गया। पीपीपी परियोजनाओं ने प्रमुख पत्तनों की कुल क्षमता के केवल 33 प्रतिशत का अंशदान किया क्योंकि वह विभिन्न कार्यान्वयन मुद्दों से ग्रस्त थी। इस पृष्ठभूमि में “प्रमुख पत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं” पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा की गई थी तथा महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे उल्लिखित किए गए हैं :

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष

1. जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) ने नावासावा इन्टरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआइसीटी) के साथ एक करार किया (जुलाई 1997) जिसमें रॉयल्टी प्रति टवन्टी फूट इक्विवैलेंट यूनिट्स (टीइयू) आधार पर नियत की गई थी जो ₹ 47 प्रति टीईयू (1999-2000) से तेजी से बढ़कर ₹ 2670 प्रति टीईयू (2014-2015) हो गई। उच्च रॉयल्टी दर के कारण, परियोजना परिचालक को उत्तरोत्तर रूप से कम लाभकारी हो गई और परियोजना की व्यावहारिकता को खतरा हो गया। परिचालन के 18 वर्ष पश्चात्, अब जेएनपीटी ने रॉयल्टी से राजस्व हिस्सेदारी मोड में बदलने का प्रस्ताव किया है।

(पैरा 2.4.1)

2. पूर्व-मोडल कन्सेसन एग्रीमेंट (एमसीए) अवधि में पीपीपी परियोजनाओं की योजना बनाते समय, पत्तन एवं मंत्रालय निजी साझीदार द्वारा बांटे जाने वाले प्रभारों का मानकीकरण करने में विफल रही जिसके परिणामस्वरूप ₹ 467.95 करोड़ के कुल राजस्व की हिस्सेदार द्वारा चार पत्तनों पर निजी साझीदार द्वारा हिस्सेदारी नहीं हो सकी।

(पैरा 2.4.2)

3. योग्यता हेतु अनुरोध (आरएफक्यू) शर्तों से विपथन के कारण कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) ने दुबई पोर्ट इन्टरनेशनल (डीपीआइ) (इन्टरनेशनल कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के लिए रियायतग्राही)- को ₹ 40.23 करोड़ मूल्य की रियायतें प्रदान की। आईसीटीटी ने 2011 में अपनी शुरूवात से 35 प्रतिशत क्षमता पर ही परिचालन करती रही तथा पत्तन ने रियायत देकर कोई अतिरिक्त प्रतिफल प्राप्त नहीं किया।

(पैरा 3.2.1)

4. कार्यान्वयन के पीपीपी मोड में निविदा प्रक्रिया से गुजरने वाली 39 में से 35 परियोजनाओं में रिक्वेशट फोर क्वालिफिकेशन तथा रियायत करार (सीए) के हस्ताक्षर के बीच विलम्ब हुए। विलम्ब मुख्यतः निविदाओं को अन्तिम रूप देने में लम्बा समय लेने, सूचीगत बोलीदाताओं द्वारा सुरक्षा अनुमोदन प्राप्त करने में लिए जाने वाले समय, सीए के हस्ताक्षर करने हेतु लिए जाने वाले समय तथा निविदा प्रक्रिया के दौरान बोलीदाताओं द्वारा मुकद्दमेबाजी, के कारण हुए थे।

(पैरा 3.3)

5. पत्तनों/ मंत्रालय के भाग पर स्वतंत्र अभियंता (आईई) की नियुक्ति, परियोजनाओं के लिए पर्यावरणीय अनुमोदन प्राप्त करने तथा परियोजना स्थल तथा बैंक-अप क्षेत्र सौंपने में विलम्ब के संबंध में कर्तव्यों को देर से पूरा करना/ पूरा न करने के कारण विलम्ब हुए थे, जिनके कारण परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हुए।

(पैरा 4.1.1, 4.1.2 एवं 4.1.3)

6. पत्तन/ मंत्रालय एक्सेस चैनल (काण्डला, मुम्बई, तथा विशाखापत्तनम) में प्रतिबद्ध प्रारूप उपलब्ध कराने में विफल रहे, जिसके कारण इसके बावजूद कि सीए की प्रतिबद्धताओं की पूर्ति सुनिश्चित करने के लिए यह एक महत्वपूर्ण संघटक था, बड़े जहाजों के लंगर डालने पर रोक लग गई।

(पैरा 4.1.4 (i))

7. रियायतग्राही निर्धारित अवधि (90/120/180 दिन) के अन्दर कन्डीशन प्रीसिडेन्ट (सीपी) की आपूर्ति करने में विफल रहे तथा विलम्ब 455 दिन तक रहा, जिसके परिणामस्वरूप परियोजनाओं का वाणिज्यिक परिचालन शुरू होने में विलम्ब हुआ।

(पैरा 4.2)

8. यद्यपि पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी के लिए भारत सरकार द्वारा दिशानिर्देशों में केन्द्रीय मंत्रालय/ राज्य सरकार/ सांविधिक सत्त्व के लिए स्तर पर कम से कम संयुक्त साचिव के पद वाले अधिकारी की अध्यक्षता में पीपीपी-निष्पादन समीक्षा इकाई (पीआरयू) की स्थापना का प्रावधान था, तथापि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सूचित किया (फरवरी 2015) कि एक अन्तरिम व्यवस्था के रूप में संयुक्त सचिव (पत्तन) ने अपने सामान्य कार्यों के अतिरिक्त, अक्टूबर 2012 से एक पीपीपी विशेषज्ञ के साथ पीपीपी-पीआरयू के अध्यक्ष के रूप में कार्य किया। एक संपूर्ण पीपीपी कक्ष एमओएस में अब गठित किया गया है।

(पैरा 4.3)

9. लेखापरीक्षा ने निष्पादन प्राचलों के संबंध में चार पत्तनों पर पत्तन के पीपीपी बर्थों की परिचालनात्मक क्षमता की तुलना की परन्तु पीपीपी मॉडल के शुरू होने के बाद सेवा की गुणवत्ता में महत्वपूर्ण संशोधन के निष्कर्ष पर नहीं पहुँचा जा सका।

(पैरा 4.4)

10. लेखापरीक्षा ने देखा कि पूरी की गई 14 परियोजनाओं (लेखापरीक्षा के लिए चुनी गई 61 परियोजनाओं में से) में से केवल पांच में, जिनके लिए सीएज, एमसीए से पूर्व हस्ताक्षर हुए थे, स्वतन्त्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति शर्त शामिल की गई थी। एमसीए के बाद की अवधि में, पूरी की गई चार परियोजनाओं (लेखापरीक्षा के लिए चुनी गई 61 परियोजनाओं के अन्दर) में स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति की शर्त तीन परियोजनाओं में शामिल की गई थी। जहां नियुक्ति की गई थी, वहां स्वतंत्र लेखापरीक्षक के निष्कर्ष से दो पत्तनों में राजस्व हिस्से की वसूली का पता चला।

(पैरा 5.3.1)

11. एमसीए में रियायतग्राही द्वारा निलम्ब लेखे के अनुरक्षण का प्रावधान है। तथापि, आहरण तथा विधियों के विनियोजन के लिए प्राथमिकता के आदेश के अनुसार, राजस्व हिस्से के भुगतान पर रियायतग्राही के परियोजना के परिचालन एवं प्रबंधन से संबंधित खर्चों के बाद ही विचार किया गया था। इसके कारण केपीटी पर बर्थ 13 और 15 के संबंध में ₹ 41.32 करोड़ तक का राजस्व हिस्सा बकाया में हो गया।

(पैरा 5.3.3)

अध्याय 1

प्रस्तावना

प्रमुख पत्तन



अध्याय 1

प्रस्तावना

1.1 पत्तन क्षेत्र की रूपरेखा

भारत एक प्रमुख समुद्री राष्ट्र है जिसका लगभग 7517 किलोमीटर का समुद्र-तट है। भारत का 95 प्रतिशत अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार उसके 12¹ प्रमुख पत्तनों² तथा 200 गैर-प्रमुख पत्तनों के माध्यम से होता है। सभी प्रमुख पत्तनों का संचालन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) (पत्तन विंग) के माध्यम से भारत सरकार द्वारा किया जाता है। 12 में से 11 प्रमुख पत्तन, प्रमुख पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 द्वारा नियमित किए जाते हैं तथा कामराजार पोर्ट लिमिटेड (केपीएल) नामक एक प्रमुख पत्तन, भारतीय कम्पनी अधिनियम, 1956 के अन्तर्गत पंजीकृत एक कम्पनी है। गैर-प्रमुख पत्तन संबंधित राज्य सरकारों तथा केन्द्र-शासित क्षेत्रों के क्षेत्राधिकार में आते हैं।

1.2 संगठनात्मक ढांचा

11 प्रमुख पत्तन न्यासों का संचालन अध्यक्ष की अध्यक्षता में उनके संबंधित न्यासी बोर्डों³ द्वारा किया जाता है। बोर्ड के सदस्य भारत सरकार द्वारा पत्तन के विभिन्न पणधारियों द्वारा नामित किए जाते हैं जैसे शिपर, जहाज के मालिक, संबंधित सरकारी विभाग तथा पत्तन श्रमिक। पत्तनों के दैनिक क्रियाकलापों की व्यवस्था उपाध्यक्ष, यातायात प्रबंधक, मुख्य अभियंताओं, एफएएण्डसीएओ, सचिव (प्रशासन), उप संरक्षक, तथा मुख्य सतर्कता अधिकारी द्वारा सहायता-प्राप्त अध्यक्ष द्वारा की जाती है।

31 मार्च 2014 को समाप्त पांच वर्षों के लिए पत्तनों द्वारा संचालित यातायात और प्रमुख पत्तनों के हिस्से तथा प्रमुख पत्तनों के निष्पादन के विवरण नीचे तालिका 1.1 में दिए गए हैं:

- 1 केपीटी, एमबीपीटी, जेएनपीटी, एमपीटी, एनएमपीटी, सीओपीटी, वीओसीपीटी, सीएचपीटी, केपीएल, वीपीटी, पीपीटी एवं केओपीटी।
- 2 प्रमुख पत्तन न्यास का अर्थ ऐसे किसी पत्तन से है, जिसे केन्द्रीय सरकार ने सरकारी गजट में अधिसूचना के माध्यम से घोषित किया हो, अथवा फिलहाल लागू किसी कानून प्रमुख पत्तन घोषित किया हो (भारतीय पत्तन न्यास अधिनियम, 1908 की धारा 3(8))।
- 3 मुम्बई, कोलकाता एवं चेन्नई के मामले में अधिकतम 19 व्यक्ति तथा अन्य न्यासों के मामले में अधिकतम 17 व्यक्ति। कामराजार पत्तन लिमिटेड, एन्नोर के मामले में दैनिक क्रियाकलापों की व्यवस्था विभिन्न कार्यात्मक निदेशकों द्वारा सहायता प्राप्त अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की अध्यक्षता में निदेशक-बोर्ड द्वारा की जाती है।

तालिका 1.1

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
सभी पत्तनों द्वारा संचालित कुल यातायात (एमएमटी)	849.95	884.88	913.33	933.92	972.71
प्रमुख पत्तनों द्वारा संचालित यातायात	561.09	570.03	560.14	545.79	555.49
प्रमुख पत्तनों द्वारा संचालित यातायात की प्रतिशतता	66.01	64.42	61.33	58.44	57.11
प्रमुख पत्तनों की क्षमता (एमएमटीपीए)	616.73	670.13	696.53	744.91	800.52
क्षमता उपयोग (प्रतिशतता में)	90.98	85.06	80.42	73.27	69.39
परिचालन आय (₹ करोड़ में)	7262.84	7649.89	8095.63	7927.64	9162.80
परिचालन व्यय (₹ करोड़ में)	4884.29	5089.26	5524.26	6120.21	6643.90
परिचालन अधिशेष (₹ करोड़ में)	2378.55	2560.63	2571.37	1807.43	2518.90
परिचालन अनुपात (प्रतिशतता में)	67.25	66.53	68.24	77.20	72.51

2009-10 में प्रमुख पत्तनों द्वारा संचालित कुल यातायात 561.09 एमएमटीपीए था जो 2013-14 में घटकर 555.49 एमएमटीपीए हो गया। जबकि गैर-प्रमुख पत्तनों द्वारा संचालित यातायात 288.86 एमएमटीपीए (2009-10) से 44.44 प्रतिशत बढ़कर 417.22 एमएमटीपीए (2013-14) हो गया। इससे यह पता चलता है कि प्रमुख पत्तनों का यातायात घटकर गैर-प्रमुख पत्तनों को जा रहा है।

प्रमुख पत्तन पुराने तथा अपर्याप्त बुनियादी ढांचे, कम भारवाही, अपर्याप्त नौभार संचालन प्रणालियों, खराब आन्तरिक इलाकों के जुड़ावों, रात्रि नौसंचालन सुविधाओं के अभाव, जहाजों के लिए उच्च टर्न-अराऊंड समय, आदि की कठिनाईयों के समाधान के द्वारा परिचालनों को आधुनिकीकरण करने की गम्भीर चुनौतियों का सामना कर रहे हैं।

1.3 सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाएं

निजी क्षेत्र की संभावनाओं को तलाश करने की दृष्टि से, सरकार ने पीपीपी के माध्यम से अवसंरचनात्मक विकास के लिए उन्हें आकर्षित करने के लिए नीतियां बनाई हैं। पीपीपी, उपयोगकर्ता प्रभारों⁴ के भुगतान पर अवसंरचनात्मक सेवा प्रदान करने के लिए एक ओर सरकार अथवा सांविधिक सत्व तथा दूसरी ओर निजी क्षेत्र कम्पनी के बीच अनुबंध अथवा रियायत करार (सीए) पर आधारित परियोजना है। सामान्यतः

⁴ भारत सरकार अवसंरचना समिति सचिवालय द्वारा परिभाषित।

अपनाए गए पीपीपी मॉडल है: बीओटी, एलओटी, बीओओटी तथा डीबीएफओटी⁵। रियायतग्राही परियोजना सुविधाओं से तथा दर-मान (एसओआर)/टैरिफ अथॉरिटी ऑफ मेजर पोर्ट्स (टीएमपी) द्वारा नियत टैरिफ के आधार पर सृजित राजस्व एकत्र करता है तथा राजस्व की सहमत प्रतिशतता पत्तनों के साथ बांटता है।

1.4 पीपीपी परियोजनाएं- परिचालनात्मक ढांचा

अवसंरचनात्मक विकास में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए एक ढांचे की आवश्यकता है जो निजी क्षेत्र के भागीदार को एक समुचित प्रतिफल प्राप्त करने के सक्षम बनाएगा, उपयोगकर्ता को सस्ती लागत पर पर्याप्त सेवा गुणवत्ता आश्वस्त करेगा तथा सरकार को सार्वजनिक संसाधनों के लिए मूल्य प्राप्त करने में सरकार की सहायता करेगा। इसे पीपीपी से स्पष्ट एवं पारदर्शी प्रतिमान स्थापित करने तथा सुस्पष्ट एवं विशिष्ट संविदागत संबंध बना कर प्राप्त किए जाने की उम्मीद है। भारत सरकार ने उपर्युक्त आदेशों के साथ विभिन्न उपाय सूचित किए जैसे:

- ❖ प्रमुख पत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए प्रमुख पत्तन न्यासों द्वारा अनुसरण करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए (अक्टूबर 1996);
- ❖ सार्वजनिक निजी साझेदारियों को अवसंरचना में वित्तीय सहायता के लिए एक योजना अनुमोदित की (जुलाई 2005) जिसका वित्त मंत्रालय द्वारा बजटीय प्रावधानों से वर्ष-दर-वर्ष आधार पर संचालन किया जाना था। पूंजीगत अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता, जिसे लाभांतर वित्तपोषण (वीजीएफ) के नाम से भी जाना जाता है, की मात्रा कुल परियोजना लागत का अधिकतम 20 प्रतिशत होगी;
- ❖ आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) द्वारा गठित सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी)⁶ की स्थापना की (नवम्बर 2005) जिसकी सभी क्षेत्रों, जहां परिसम्पत्तियों की पूंजीगत लागत ₹ 250 करोड़ अथवा अधिक हैं, की पीपीपी परियोजना के मूल्यांकन और अनुमोदन में तेजी लाने के लिए आर्थिक मामलों के विभाग (डीईए) द्वारा सेवा की जानी थी;
- ❖ पीपीपी परियोजनाओं के निर्माण, मूल्यांकन एवं निष्पादन हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए (जनवरी 2006);

⁵ बिल्ड ओपरेट एण्ड ट्रान्सफर (बीओटी), लीज ओपरेट एण्ड ट्रांसफर (एलओटी), बिल्ड ऑन ओपरेट एण्ड ट्रांसफर (बीओओटी) और डिजाइन बिल्ड फाइनेंस ओपरेट एण्ड ट्रांसफर (डीबीएफओटी)

⁶ सदस्यों में-सचिव, आर्थिक मामले विभाग (अध्यक्ष); सचिव योजना आयोग; सचिव व्यय विभाग; सचिव, विधिक मामले; तथा परियोजना प्रायोजित करने वाले विभाग का सचिव शामिल हैं।

- ❖ परियोजना सौंपने के लिए बोलीदाता के चयन हेतु पीपीपी परियोजनाओं की बोली प्रक्रिया के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए (दिसम्बर 2007);
- ❖ प्रमुख पत्तनों में निजी क्षेत्र की परियोजनाओं के लिए मॉडल रियायत करार (एमसीए) किया (जनवरी 2008) जिसमें सरकार तथा अन्य पणधारियों के हितों की सुरक्षा के लिए लक्षित प्रावधान निहित थे।
- ❖ सचिव समिति द्वारा अप्रैल 2011 में अनुमोदित पीपीपी परियोजनाओं की मॉनीटरिंग के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए (मई 2009)। तदनुसार, परियोजना प्राधिकारी, पीपीपी परियोजनाओं के निष्पादन की निगरानी के लिए एक निम्नलिखित दो-स्तरीय तंत्र का सृजन कर सकते हैं।
 - (i) परियोजना प्राधिकारी स्तर पर पीपीपी परियोजना निगरानी इकाई (पीएमयू); तथा
 - (ii) मंत्रालय अथवा राज्य स्तर पर पीपीपी निष्पादन समीक्षा इकाई (पीआरयू), जैसा भी मामला हो।

1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

प्रमुख पत्तन न्यासों की पीपीपी परियोजनाओं की लेखापरीक्षा यह पता लगाने के लिए की गई थी कि क्या:

- पीपीपी परियोजनाएं, नेशनल मेरीटाइम डिवलपमेंट प्रोग्राम (एनएमडीपी) तथा मेरीटाइम अजंडा में की गई परिकल्पना के रूप में शुरू की गई थी;
- पीपीपी परियोजनाएं वित्त मंत्रालय (एमओएफ) द्वारा अधिसूचित दिशानिर्देशों के अनुसार बनाई, मूल्यांकित और अनुमोदित की गई थी;
- पीपीपी साझीदार वित्त मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम से पारदर्शी ढंग से चुने गए थे;
- पीपीपी परियोजनाएं निर्दिष्ट समय-सीमा के अन्दर कार्यान्वित की गई थी, तथा उनके पूरा होने पर सेवाओं/कार्यक्षमता में सुधार हुआ था;
- प्रमुख पत्तन न्यासों तथा मंत्रालय के पास पीपीपी परियोजनाओं की योजना बनाने और उन्हें लागू करने के लिए समुचित परियोजना निगरानी तथा समीक्षा तन्त्र उपलब्ध था; तथा
- उपयोगकर्ता प्रभार नियामक अर्थात् टीएएमपी द्वारा ही नियत किए गए थे तथा पत्तनों द्वारा राजस्व, राजस्व हिस्सेदारी व्यवस्था के अनुसार प्राप्त किया गया था।

1.6 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

समीक्षा हेतु चयनित परियोजनाओं⁷ में प्रमुख पत्तनों द्वारा 31 मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान शुरू की गई ₹100 करोड़ प्रत्येक से अधिक की लागत वाली सभी परियोजनाएं शामिल हैं। अतः लेखापरीक्षा में 31 मार्च 2014 तक संस्वीकृत ₹63712.95 करोड़ की कुल अनुमानित लागत वाली कुल 91 परियोजनाओं में से, ₹55764.59 करोड़ (87.52 प्रतिशत) की अनुमानित लागत वाली 61 परियोजनाएं (67.03 प्रतिशत) शामिल थीं। 61 परियोजनाओं में से, 27 बीओटी के अन्तर्गत, 21 डीबीएफओटी के अन्तर्गत, एक बीओओटी के अन्तर्गत, दो नामांकन आधार पर संस्वीकृत की गई थी तथा शेष 10 परियोजनाओं के कार्यान्वयन की विधि पर निर्णय अभी लिया जाना था (अनुबंध 1)।

अपनाई गई कार्यप्रणाली में प्रत्येक पत्तन पर एंटी बैठकों (जून से जुलाई 2014) के माध्यम से पत्तन प्रबंधन को लेखापरीक्षा उद्देश्यों की व्याख्या करना, पत्तनों के प्रशासनिक कार्यालय पर अभिलेखों की समीक्षा, स्थल निरीक्षण करना, लेखापरीक्षा मापदण्ड के संदर्भ में आंकड़ों का विश्लेषण, लेखापरीक्षा प्रश्न करना तथा प्रबंधन को टिप्पणी हेतु ड्राफ्ट लेखापरीक्षा प्रतिवेदन जारी करना शामिल था। इसके अतिरिक्त, वित्त मंत्रालय, एमओएस तथा पत्तन क्षेत्र पर पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित अन्य मान्य प्राप्त पब्लिक-डोमेनों की वेबसाइट पर उपलब्ध डॉटा का प्रभावी लेखापरीक्षा समझ तथा निष्कर्ष हेतु इस्तेमाल किया गया था।

लेखापरीक्षा नीष्करणों की चर्चा 12 अक्टूबर 2015 को एग्जिट कान्फ्रेंस के दौरान कि गई थी जिसमें पोत परिवहन मंत्रालय और पत्तनों के अवरसचिव, एमओएस और अन्य वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

1.7 लेखापरीक्षा मापदण्ड

पीपीपी परियोजनाओं के लिए निष्पादन मापदण्ड के निर्धारण हेतु अपनाया गया मापदण्ड निम्नलिखित स्रोतों से लिया गया था:

- पीपीपी परियोजनाओं के निर्माण, मूल्यांकन एवं अनुमोदन हेतु दिशानिर्देश;
- पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी के लिए दिशानिर्देश;
- पीपीपीएसी की सिफारिशें;
- पीपीपी परियोजनाओं के लिए बोलीदाताओं की वित्तीय; बोली तथा पूर्व-अर्हता के लिए दिशानिर्देश;

⁷ सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं को छोड़कर

- मुख्य पत्तनों द्वारा तैयार की गई सामरिक महत्व की/सम्भावित योजनाएं;
- प्रमुख पत्तनों द्वारा किया गया व्यवहार्यता अध्ययन एवं विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर);
- बोर्ड एजेंडा एवं कार्यवृत्त;
- निविदा दस्तावेज़;
- समझौता ज्ञापन एवं तथा रियायत करार (सीए) और
- पत्तनों के लिए मोडल कन्शेषन एग्रीमेंट (एमसीए)

1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित अध्यायों में दिए गए हैं:

अध्याय 2	योजना
अध्याय 3	पीपीपी भागीदार का चयन
अध्याय 4	परियोजनाओं का कार्यान्वयन और निगरानी
अध्याय 5	उपयोगकर्ता प्रभार और राजस्व हिस्सेदारी
अध्याय 6	निष्कर्ष और सिफारिशें

1.9 आभार

लेखापरीक्षा, लेखापरीक्षा के दौरान प्रमुख पत्तन न्यासों के प्रबंधन और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दी गई सहायता लिए आभार व्यक्त करता है।

अध्याय 2

योजना



अध्याय 2

योजना

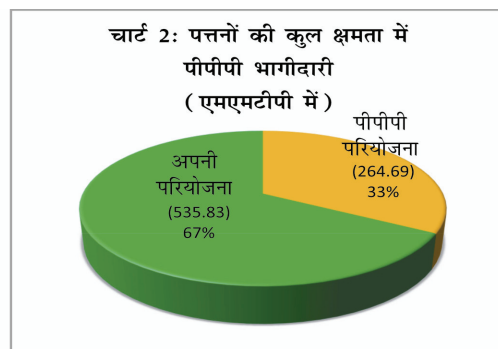
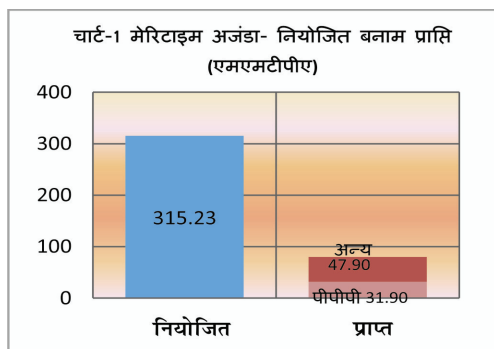
पत्तन अवसंरचना के आधुनिकीकरण में बर्थों का विस्तारण/उन्नयन, नए बर्थ/टर्मिनलों का निर्माण, नए और आधुनिक उपकरणों का संस्थापन, पत्तन संचालन का स्वचालन और वेब आधारित पत्तन कोम्यूनिटी सिस्टम का कार्यान्वयन शामिल है। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए एमओएस और मुख्य पत्तन द्वारा दीर्घावधि नीतिगत योजनाएं तैयार की गई थीं (2006 और 2011)।

2.1 नेशनल मेरीटाइम डिवलपमेंट प्रोग्राम और मेरीटाइम अजंडा 2010-20

भारत सरकार ने 2006 में नेशनल मेरीटाइम डिवलपमेंट प्रोग्राम (एनएमडीपी) का गठन निजी निवेश में वृद्धि सुसाध्य बनाने और सेवा गुणवत्ता सुधारने के लिए किया था। तथापि, चूंकि एनएमडीपी केवल मुख्य पत्तनों को कवर करता है योजना आयोग के आग्रह पर एमओएस ने 2010-20 के दशक के लिए मेरीटाइम अजंडा तैयार किया (जनवरी 2011) जिसे 2010-12, 2012-17, और 2017-20 के दौरान तीन चरणों में किया जाना है।

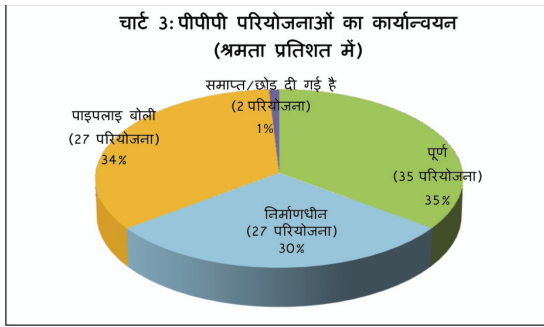
मेरीटाइम अजंडा ने अप्रैल 2010 से मार्च 2020 के दौरान तीन चरणों (चरण I:2010-12, जो 141 परियोजनाओं के माध्यम से 315.23 एमएमटीपीए द्वारा क्षमता वृद्धि करेगा, चरण II:2012-2017, जो 146 परियोजनाओं के माध्यम से 340.22 एमएमटीपीए द्वारा क्षमता वृद्धि करेगा और चरण-III:2017-20, जो 65 परियोजनाओं के माध्यम से 111.70 एमएमटीपीए द्वारा क्षमता वृद्धि करेगा) 352 परियोजनाओं के माध्यम से 767.15 एमएमटीपीए क्षमता संवर्धन प्रस्तावित किया।

2010-12 की अवधि के दौरान, पत्तनों ने नियोजित क्षमता संवर्धन के 315.23 एमएमटीपीए के प्रति 79.80 एमएमटीपीए (25.31 प्रतिशत) का क्षमता संवर्धन किया और चार परियोजनाओं से पीपीपी परियोजनाओं का भोगदान 31.90 एमएमटीपीए (10.12 प्रतिशत) था जैसा कि नीचे चार्ट 1 और 2 में दर्शाया गया है।



2.2 पीपीपी परियोजनाओं का कार्यान्वयन

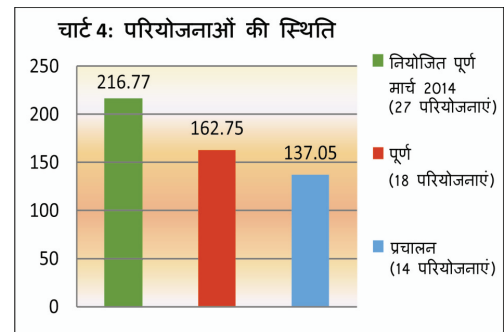
भारत सरकार ने ₹63712.95 करोड़ की लागत से 751.71 एमएमटीपीए की कुल क्षमता



वृद्धि हेतु 91 पीपीपी परियोजनाओं की संस्वीकृति दी है (मार्च 2014 तक)। 91 परियोजनाओं में से 35 ने मार्च 2014 तक 264.69 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि पूर्ण कर ली है। 27 परियोजनाएं निर्माणाधीन थी जिनमें 221.94 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि के साथ

₹19910.55 करोड़ की लागत शामिल है (जून 2020 तक पूर्ण होने की संभावना है) और ₹26213.38 करोड़ की लागत की 27 परियोजनाएं पाइपलाइन⁸/बोली प्रक्रिया के अन्तर्गत थी जिसमें 257.97 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि प्रस्तावित थी जैसा चार्ट 3 में दर्शाया गया है। प्रति एक परियोजना समाप्त और छोड़ दी गई थी (अनुबंध 1)।

लेखापरीक्षा के लिए चयनित 61 परियोजनाओं में से, 41 परियोजनाओं में सीए हस्ताक्षर किए गए थे जिसमें 374.20 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि शामिल थी। इन 41 परियोजनाओं में से 27, 216.77 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि के साथ, मार्च 2014 तक पूर्ण हो सकती थी जिसके प्रति 162.75 एमएमटीपीए की क्षमता वृद्धि के साथ केवल 18 परियोजनाएं पूर्ण की गई थीं। जैसा चार्ट 4 में दर्शाया गया है। तथापि, 25.70 एमएमटीपीए (15.03 प्रतिशत) की क्षमता वाली चार⁹ परियोजनाएं परिचालित नहीं हैं (जून 2015)।



इससे परियोजनाओं के कार्यान्वयन में धीमी प्रगति का पता चलता है जिससे निजी निधियों को शामिल करने अघतित तकनीक प्रारंभ करने और उन्नत प्रबंधन प्रथाओं द्वारा संरचनात्मक स्रोतों की तीव्र वृद्धि के लिए पीपीपी मार्ग का सहारा लेने का मूल उद्देश्य विफल हो गया।

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं के कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में विलम्ब और परियोजनाओं की निगरानी में चूके और राजस्व संग्रहण तंत्र में कमजोर नियंत्रण पाए जिनके बारे में अनुवर्ती अध्यायों में बताया गया है।

⁸ सीए के हस्ताक्षर के चरण तक सभी परियोजनाएं पाइपलाइन के अन्तर्गत शामिल हैं।

⁹ केपीटी के बर्थ 11 और 12 (7.20 एमएमटीपीए), केपीटी के बर्थ 15 (1.5 एमएमटीपीए), सीओपीटी के एनएनजी रीगैसिफिकेशन टर्मिनल (5 एमएमटीपीए) और केपीएल के आयरन ओर टर्मिनल (6 एमएमटीपीए)।

2.3 परियोजना निरूपण, मूल्यांकन और अनुमोदन

व्यय विभाग (डीओई), वित्त मंत्रालय ने पीपीपी के माध्यम से की जाने वाली परियोजनाओं के निरूपण, मूल्यांकन और अनुमोदन के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे (जनवरी 2006) एक बार प्रयोजित मंत्रालय द्वारा पीपीपी के माध्यम से की जाने वाली परियोजना की पहचान हो जाने के बाद, परियोजना का विवरण और छूट करार शर्तों की चर्चा अर्न्त मंत्रालयी परामर्शी समिति में की जाती है। इसके बाद, प्रस्ताव (जहां परियोजना लागत ₹ 250 करोड से अधिक हो) पीपीपीएसी को मंजूरी हेतु प्रस्तुत किया जाता है। सिद्धान्ततः मंजूरी प्राप्त करने के बाद, पीपीपीएसी की अन्तिम मंजूरी के लिए एक प्रस्ताव ड्राफ्ट परियोजना एमझौते के साथ प्रस्तुत किया जाएगा और ड्राफ्ट आरएफपी (जहां परियोजना लागत ₹ 250 करोड से कम हो, प्रस्ताव स्थायी वित्त समिति (एसएफसी)/व्यय वित्त समिति (ईएफसी) को प्रस्तुत किया जाता है) योजना आयोग, कानून मंत्रालय (एमओएल) और शामिल कोई अन्य मंत्रालय/विभाग से मंजूरी प्राप्त करने के बाद पीपीपीएसी/एसएफसी/ईएफसी प्रस्ताव को मंजूर करती है और अन्तिम अनुमोदन हेतु सीसीईए/सीसीआई¹⁰ को प्रस्तुत करती है। उन मामलों में जहां पीपीपी परियोजना एमसीए पर आधारित है, पीपीपीएसी से सिद्धान्ततः मंजूरी अपेक्षित नहीं है, पीपीपी परियोजनाओं के लिए मूल्यांकन शक्तियों को संशोधित किया गया (सितम्बर 2014) और केवल ₹ 1000 करोड से अधिक मूल्य वाली परियोजनाओं को मंजूरी हेतु पीपीपीएसी को संदर्भित किया गया था।

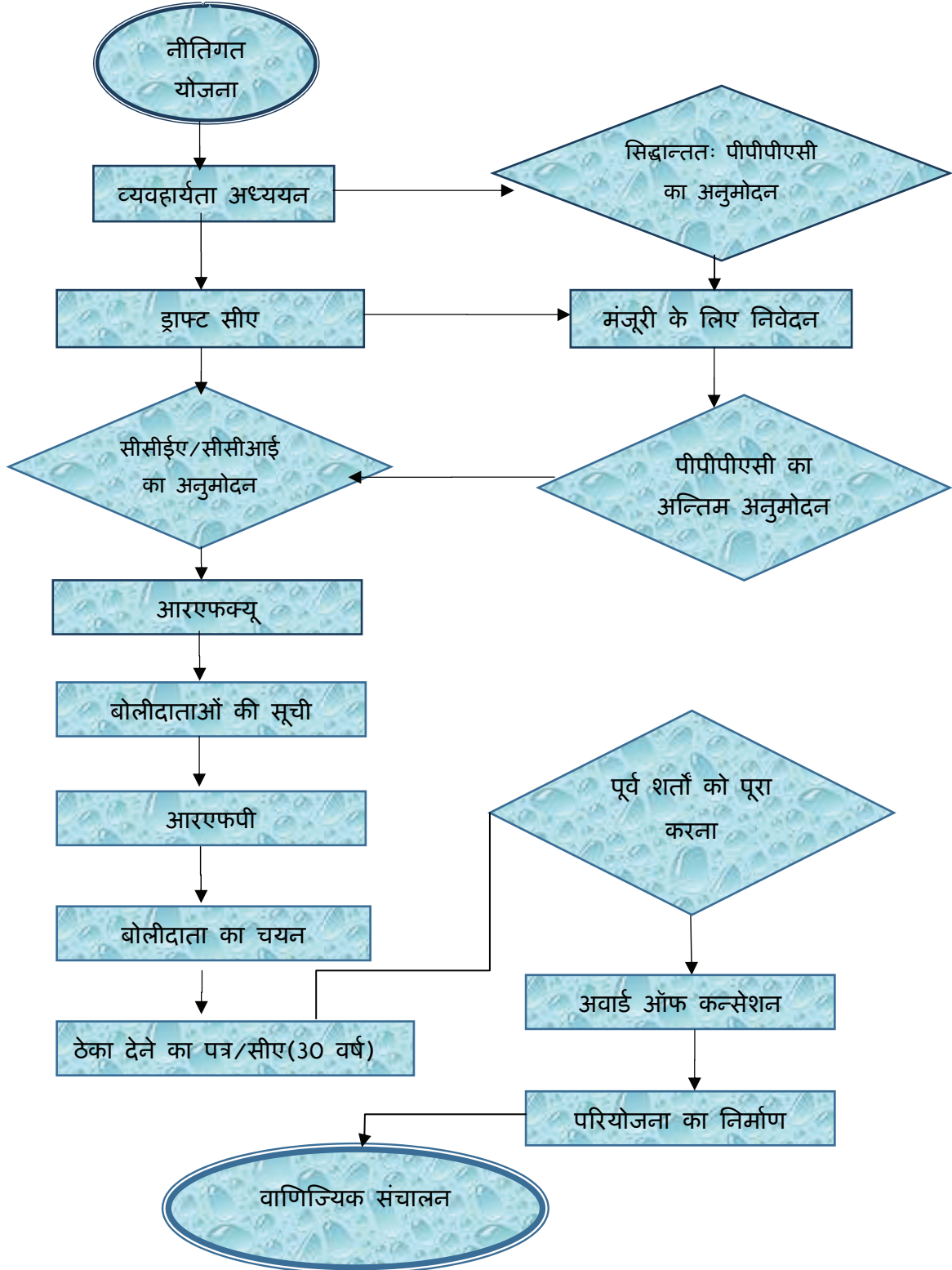
सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बाद, बोली की प्रक्रिया अर्थात् एक रियायतग्राही को लगाने की प्रक्रिया प्रारंभ होती है जिसमें विभिन्न चरण जैसे रिक्वेस्ट फोर क्वालिफिकेशन (आरएफक्यू), रिक्वेस्ट फोर प्रोजल (आरएफपी) शामिल होते हैं जिसका मूल्यांकन पत्तनों द्वारा गठित मूल्यांकन समिति द्वारा किया जाता है और सफल बोलीदाता को अन्तिम परियोजना दी जाती है, रियायतग्राही-कार्य निष्पादित करने के लिए एसपीवी बनाता है।

मौजूदा प्रत्यायोजित शक्तियों के अनुसार, पत्तनों ने पीपीपीएसी/एसएफसी से 36 परियोजनाओं के लिए मंजूरी प्राप्त की थी। उपरोक्त दिशानिर्देशों को जारी करने से पूर्व 16 परियोजनाएं हाथ में ली गई थी और इसलिए पीपीपीएसी/एसएफसी से अनुमोदन नहीं मांगा गया जबकि 9 परियोजनाओं की मंजूरी प्रतीक्षित थी।

¹⁰ प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों जो समय समय पर परिवर्तित होती है, के आधार पर।

प्रमुख पत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाओं की स्थापना का फ्लो चार्ट नीचे दिया गया है:

फ्लो चार्ट 1: पीपीपी परियोजना की स्थापना



2.4 योजना में कमियां

एक पीपीपी परियोजना केवल तभी सफल होगी जब जोखिम को एक समान रूप से दोनों पार्टियों के बीच बाँटा जाए। एक छूट अनुबन्ध के सफल होने की संभावना कम है यदि इसमें ऐसी शर्तें हो जो संचालक पर कठोर हैं। यह देखा गया था कि कई परियोजनाओं में गंभीर डिजाइन मसले थे जिन पर आने वाले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.4.1 एनएसआईसीटी परियोजना का दोषपूर्ण स्वरूप

जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) ने एक कन्टेनर टर्मिनल के संचालन हेतु नावा शावा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के साथ एक अनुबन्ध किया (जुलाई 1997)। रायल्टी संचालक द्वारा प्रति टीईयू¹¹ संग्रह किये गए ₹ 3000¹² की राशि से प्रति टीईयू ₹ 47 (1.57 प्रतिशत) पर निर्धारित की गई थी। रायल्टी क्रमिक रूप से प्रति टीईयू ₹ 3341 के संग्रह के प्रति टीईयू ₹ 2670 तक बढ़ गया था। 30वें वर्ष के लिए प्रस्तावित रायल्टी ₹ 5610 प्रति टीईयू तक उच्च थी। इस प्रकार परियोजना संचालक के लिए कम लाभकारी हो गई थी तथा परियोजना की व्यवहार्यता को खतरा था। परियोजना के स्वरूप में जेएनपीटी ने रायल्टी माडल शामिल करके गलती की थी जो टैरिफ के साथ असंगत था।

समय समय पर टीएएमपी द्वारा निर्धारित दरों तथा एनएसआईसीटी द्वारा सहमत रायल्टी की तुलना नीचे दी गई है:

¹¹ टवनटी फूट इक्वीलनट यूनिट, उनकी लम्बाई के आधार पर कन्टेर के लिए एक यूनिट

¹² एनएसआईसीटी द्वारा अर्जित राजस्व पर केवल सड़क परिचालन प्रभारों को प्रभारित करने के पश्चात ही विचार किया जाता है।

तालिका 2.1 शेयर के साथ एमजीटी, वास्तविक टैरिफ तथा दर

वर्ष	एमजीटी (टीईयू में)	सम्भाले गए वास्तविक टीईयू	रूपये/ टीईयू में रायल्टी दर	एनएसआईसीटी द्वारा प्रभारित टैरिफ		जेएनपीटी का शेयर (%)	एनएसआईसीटी का राजस्व (₹ करोड़ में)	जेएनपीटी को रायल्टी (₹ करोड़ में)	वार्षिक लेखा के अनुसार जेएनपीटी द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक रायल्टी (₹ करोड़ में)	एनएसआईसीटी को निवल राजस्व (₹ करोड़ में)
				सड़क द्वारा संचालित	रेल द्वारा संचालित					
1	2	3	4	5	6	7=4/5*100	8=3*5	9=8*7/100	10	11=8-10
1999-00	175000	343187	47	3000	3900	1.57	102.96	1.61	1.40	101.56
2000-01	350000	694899	52	3480	4524	1.49	241.82	3.61	3.55	238.27
2001-02	500000	943928	143	3480	4524	4.11	328.49	13.50	11.71	316.78
2002-03	500000	1201119	157	3480	4524	4.51	417.99	18.86	18.47	399.52
2003-04	550000	1230555	348	3480	4524	10.00	428.23	42.82	36.82	391.41
2004-05	550000	1232470	378	3480	4524	10.86	428.90	46.59	45.62	383.28
2005-06	550000	1323801	615	3000	3900	20.50	397.14	81.41	73.28	323.86
2006-07	550000	1359125	886	2640	3432	33.56	358.81	120.42	111.19	247.62
2007-08	550000	1508056	1194	2912	3786	41.00	439.15	180.06	168.65	270.50
2008-09	550000	1427128	1542	2912	3786	52.95	415.58	220.06	206.93	208.65
2009-10	550000	1532075	1960	3115	4050	62.92	477.24	300.29	283.95	193.29
2010-11	550000	1537240	2086	3217	4182	64.84	494.53	320.67	315.43	179.10
2011-12	600000	1401847	2218	3341	4344	66.39	468.36	310.93	306.00	162.36
2012-13	600000	1044105	2361	3341	4344	70.67	348.84	246.51	242.20	106.64
2013-14	600000	969458	2510	3341	4344	75.13	323.90	243.33	239.83	84.07
2014-15	600000	1160220	2670	3341	4344	79.92	387.63	309.78	305.23	82.40
							6059.55	2460.46	2370.26	3689.29

जहां प्रबन्धन ने स्वीकार किया (जनवरी 2015) कि 'प्रति टीईयू आधार पर रायल्टी का निर्धारण गलत था, वहीं मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2015) कि लेखापरीक्षा ने एनएसआईसीटी के निवल राजस्व की गणना करते समय सभी प्रभारों पर विचार नहीं किया था। टर्मिनल ने किसी भी वर्ष संचालन हानियों की सूचना नहीं दी थी। विभिन्न वैश्विक/आर्थिक कारणों से भी, कन्टेनर सम्भलाई प्रभार अपेक्षित रूप से नहीं बढ़े थे। एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान जेएनपीटी ने आगे सूचित किया कि संसाधनों का श्रेष्ठतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, यह परियोजना को एक राजस्व सहभाजन माडल में बदलने की योजना बना रहा है।

प्रति टीईयू उच्च रायल्टी दर के कारण संचालन के 18 वर्षों के पश्चात राजस्व सहभाजन माडल में स्थानान्तरण करने का पत्तन का प्रस्ताव डिजाईन में कमियों का द्योतक है।

2.4.2: पत्तन के साथ विभिन्न प्रभारों के सहभाजन हेतु प्रावधान को शामिल ना करना पीपीपी परियोजनाओं की रूपरेखा तैयार करते समय, पूर्व-एमसीए अवधि में, यह देखा गया था कि परियोजनाओं में कोई एकरूपता नहीं थी कि संचालक को उपचारित कौन से राजस्व पत्तन के साथ साझा किया जाने थे।

हमने पूर्ण हो गई 14 पीपीपी परियोजनाओं की जांच की, जिनके लिए लाईसेंस अनुबन्ध (एलए) एमसीए से पहले हस्ताक्षरित किये गए थे तथा पत्तन के साथ विभिन्न प्रभारों यथा बर्थ किराया, कारगों सम्भलाई, पीपीपी संचालक द्वारा संग्रह की गई अन्य आय के सहभाजन के संबंध में एकरूपता की कमी देखी जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है:

- मोरमुगाँव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) में बर्थ 5 तथा 6 (अप्रैल 1999) तथा कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) में बहुउद्देशीय बर्थ 4ए (मई 2002) हेतु एलएज में बर्थ किराया प्रभारों पर राजस्व के सहभाजन हेतु प्रावधान शामिल नहीं थे। इसके परिणामस्वरूप ₹382.80 करोड़ (2005-06 से 2013-14) का कुल राजस्व सहभाजन व्यवस्था से बाहर रखा रहा।
- केपीएल में कोयला टर्मिनल हेतु एलए (सितम्बर 2006) में पीपीपी संचालक द्वारा बताई गई अन्य आय के सहभाजन हेतु प्रावधान शामिल नहीं था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 19.06 करोड़ (मार्च 2011 से मार्च 2013) का कुल राजस्व सहभाजन व्यवस्था से बाहर रखा रहा।
- विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) पर बहुउद्देशीय बर्थ इक्यू 8 तथा इक्यू 9 (2001) हेतु एलए सकल राजस्व को केवल बर्थ किराया प्रभारों तथा बर्थ शुल्क प्रभारों के जोड़ के रूप में परिभाषित करता है तथा लाईसेंस द्वारा संग्रह किये गए अन्य प्रभार यथा जहाजीकूली भण्डारण, तटीय संचालनों इत्यादि हेतु प्रभार शामिल नहीं करता। इसके परिणामस्वरूप जहाजीकूली प्रभारों पर ₹ 66.09 करोड़ का राजस्व सहभाजन व्यवस्था से बाहर रखा रहा। (लेखापरीक्षा में भण्डारण, तटीय संचालन इत्यादि पर शेष प्रभारों का आंकलन नहीं किया जा सका क्योंकि पत्तन के पास डाटा उपलब्ध नहीं था।)

लेखापरीक्षा आपत्तियों की पुष्टि करते हुए मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2015) कि केओपीटी में विवाद को मध्यस्थता हेतु प्रेषित किया था तथा मामला उच्चतम न्यायालय में लम्बित था। केपीएल के संबंध में इसने आगे बताया कि संचालक से ₹ 10.01 करोड़ का दावा किया गया था (अगस्त 2014)। इस संबंध में एक अतिरिक्त लेखापरीक्षक भी नियुक्त किया गया था तथा लेखापरीक्षक की रिपोर्ट पर माँगा गया कानूनी मत प्रतीक्षित था।

अतः मंत्रालय का उत्तर पुष्टि करता है कि पूर्व-एमसीए अवधि में पत्तन के साथ विभिन्न प्रभारों के सहभाजन में परियोजनाओं के बीच एकरूपता की कमी थी।

सिफारिश 1: मंत्रालय एक तंत्र स्थापित कर सकता है जहाँ पत्तनों में सर्वोत्तम व्यवस्थाएं साझा की जा सकें तथा पीपीपी परियोजनाओं का स्वरूप तैयार करते समय सूचित की जा सकें।

अध्याय 3

पीपीपी भागीदार का चयन



अध्याय 3

पीपीपी भागीदार का चयन

3.1 बोली प्रक्रिया

वित्त मंत्रालय ने (एमओएफ) पीपीपी परियोजनाओं के लिए वित्तीय बोली आमंत्रित करने तथा बोलीदाताओं की पूर्व-योग्यता हेतु दो दिशानिर्देश जारी किये थे (नवम्बर तथा दिसम्बर 2007)। पीपीपी परियोजनाओं हेतु बोली प्रक्रिया दो चरणों में आयोजित की गई है यथा योग्यता हेतु अनुरोध (आरएफक्यू) अथवा रूचि प्रकटन (ईओआई) तथा प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) अथवा वित्तीय बोलियाँ आमंत्रित करना। आरएफक्यू प्रक्रिया का उद्देश्य पूर्व अर्हता प्राप्त आवेदकों की चयनित सूची बनाना है जिनमें परियोजना पूरी करने के लिए अपेक्षित तकनीकी तथा वित्तीय क्षमता है। आरएफपी प्रक्रिया का उद्देश्य आरएफक्यू चरण पर पूर्व-योग्यता प्राप्त बोलीदाता के चयन हेतु एक मात्र मानदण्ड का गठन करना है तथा परियोजना उच्चतम राजस्व भाग/प्रीमियम का उद्धरण करने वाले बोलीदाता को प्रदान की जाती है।

यद्यपि दिशानिर्देश उस समय सीमा के विषय में मौन थे जिसमें बोली प्रक्रिया पूरी की जानी थी, तथापि एमओएस ने 'पूर्व-प्रदान चरण निगरानी रिपोर्ट' में बोली से अनुबन्ध पर हस्ताक्षर होने तक 11 महीने की समय सीमा परिकल्पित की थी जो मुख्य पत्तनों द्वारा अनुपालना हेतु जारी की गई थी।

निविदा प्रक्रिया पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार नीचे दिया गया है:

3.2 त्रुटिपूर्ण चयन प्रक्रिया

हमने बोली प्रक्रिया तथा छूटग्राहियों के चयन में गंभीर विसंगतियाँ देखी जिनका राजस्व सहभाजन व्यवस्थाओं पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा। कुछ निदर्शी मामले नीचे वर्णित हैं:

3.2.1 कोचिन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) ने अन्तर्राष्ट्रीय कन्टेनर ट्रांसशिपमेन्ट टर्मिनल (आईसीटीटी) के निर्माण, संचालन एवं रखरखाव हेतु आरएफक्यू आमंत्रित (जनवरी 2004) किया तथा डीपीआई को इस के सकल राजस्व के 33.30 प्रतिशत के उच्चतम राजस्व सहभाजन के प्रस्ताव के आधार पर एलओए जारी किया गया था (सितम्बर 2004)। आईजीटीपीएल (दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) द्वारा गठित एसपीवी) के साथ जनवरी 2005 में सीए पर हस्ताक्षर किये गये थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आरएफपी के अनुसार बोलीदाता को राजीव गाँधी कन्टेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) का संचालन तथा आईसीटीटी का विकास केवल तभी शुरू करना था जब आरजीसीटी में यातायात 4 लाख टीईयूज प्रति वर्ष की सीमा तक पहुँच जाए। यदि प्रदान किये जाने के छह वर्षों के अन्दर यह सीमा प्राप्त नहीं हुई तो, बोलीदाता संविदात्मक रूप से आईसीटीटी का निर्माण करने के लिए बाध्य नहीं था तथा आरजीसीटी 8.5 वर्षों की संविदात्मक अवधि के पश्चात सीओपीटी को लौटाया जाना था। तत्पश्चात, सीओपीटी ने महसूस किया कि बोलीदाता 4 लाख टीईयू की सीमा पूरी हुए बिना 8.5 वर्षों के लिए बर्थ का संचालन कर सकता है तथा इस प्रकार आईसीटीटी का निर्माण करने की संविदात्मक प्रतिबद्धता से बच सकता है तथा इसे आरजीसीटी में यातायात की प्राप्ति से जोड़े बिना ही आरजीसीटी से आईसीटीटी में जल्दी स्थानान्तरण हेतु डीपीआई से अनुरोध किया। निविदा शर्तों से इस विचलन के बदले में, सीओपीटी ने सीए पर हस्ताक्षर करते समय डीपीआई के अनुरोध पर आरएफक्यू शर्तों से निम्नलिखित छूटों का प्रस्ताव दिया:

- (i) आठ वर्षों में विस्तारित किशतों में अग्रिम राशि का भुगतान;
- (ii) आरजीसीटी में मौजूदा उपकरणों के लघु अवधि उपयोग के लिये क्षतिपूर्ति करने के लिये अग्रिम भुगतान में कटौती;
- (iii) आठ वर्षों के लिये पत्तन को देय रॉयल्टी के 25 प्रतिशत का आस्थगन;
- (iv) क्यू-7 बर्थ के लिये लाइसेंस शुल्क में छूट;
- (v) क्रेन के परिचालन के लिये आरजीसीटी पर प्रतिबंधित ऊंचाई में छूट

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि यदि औपचारिकताएँ एक बार फिर से की जाये तो बेहतर अवसर मिलने की संभावना पर सरकार को प्रस्ताव की सिफारिश करते समय बोर्ड द्वारा उचित ध्यान दिया गया था। इसके अतिरिक्त प्रबंधन ने कहा कि ₹ 40.23 करोड़ की छूट परियोजना के अंतर्गत पूर्ण राजस्व के एनपीवी का केवल 0.5 प्रतिशत था।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार करते समय, मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि परिस्थितियों के अंतर्गत छूट सहित परियोजना देना आरजीसीटी पर 4 लाख टीईयू की ट्रेफिक सीमा से अधिक न करके आईसीटीटी के स्थानान्तरण के संविदात्मक करार को टालने वाले रियायतग्राही से बचने और इस प्रकार परियोजना की संरचना से देने तक की पूर्ण प्रक्रिया को उलट देने का सरकार द्वारा लिया गया सचेत निर्णय था। एक्जिट क्राफ़ेंस के दौरान, इसके अतिरिक्त मंत्रालय ने कहा कि निम्न क्षमता पर चल रही परियोजना के लिये कारण असंगत थे।

तथ्य कि पत्तन को आईसीटीटी का पहले स्थानांतरण सुनिश्चित करने के लिये बोलीदाता को निविदा पश्चात छूट देने के लिये मजबूर किया गया था यह सुनिश्चित करता है कि शुरुआत में पत्तन और पीपीपी भागीदार के बीच जोखिम और प्रोत्साहनों का सहभाजन अनियमित था। आईसीटीटी के स्थानांतरण के बाद भी, बोली पश्चात छूट से अतिरिक्त अपेक्षित लाभ प्राप्त नहीं किये जा सके क्योंकि टर्मिनल 35 प्रतिशत क्षमता पर परिचालित किया जा रहा था। ऐसी बोली पश्चात छूट संविदा की प्रक्रिया की शुद्धता को निष्फल करती है।

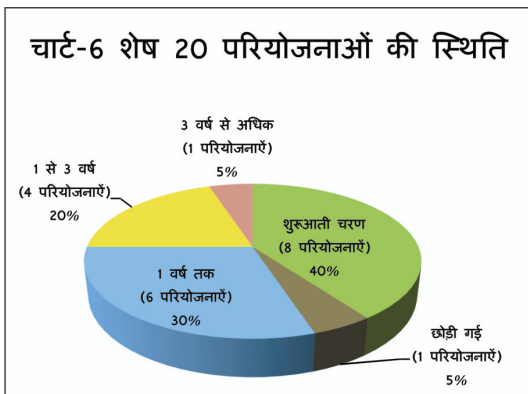
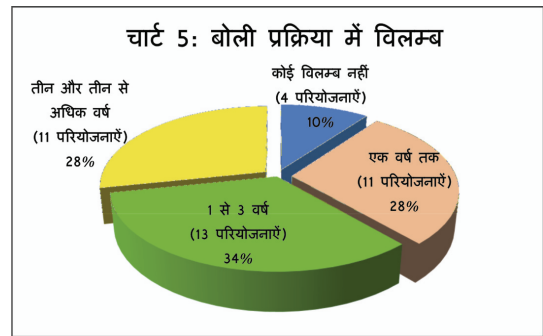
3.2.2 जेएनपीटी ने डीबीएफओटी आधार पर चौथे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिये आरएफक्यू आमंत्रित किया (मार्च 2009) और नौ आवेदकों में से सात बोलीदाताओं को सूचीबद्ध (जून 2010) किया गया था। बोर्ड (सितम्बर 2011) ने (74 प्रतिशत शेयर होल्डिंग के साथ पीएसए मुंबई इंवेस्टमेंट प्राइवेट लिमिटेड (पीएसएएमआईपीएल) द्वारा सहायता संघ, उच्चतम बोलीदाता और 26 प्रतिशत शेयर होल्डिंग के साथ एबीजी पत्तन प्राइवेट लिमिटेड (एबीजीपीपीएल) को 50.828 प्रतिशत के राजस्व शेयर सहित अनुमोदित किया। स्टेरलाइट इंडस्ट्रीज 35.51 प्रतिशत के साथ एच-2 थी। तथापि, पीएसएएमआईपीएल ने सीए हस्ताक्षरित करने के लिये समय बढ़ाने हेतु दो बार अनुरोध किया (अक्टूबर 2011 और दिसम्बर 2011), कारण बताते हुये जैसे स्टाम्प ड्यूटी और पंजीकरण शुल्क (मार्च 2012) के भुगतान से मना करना और सहायता संघ की रचना में परिवर्तन (अप्रैल 2012)। 14 माह के विलम्ब के बाद, जेएनपीटी ने एलओए रद्द किया (अक्टूबर 2012) और आरएफक्यू पुनः आमंत्रित किया था (जून 2013)। इस संबंध में संदर्भ पर, प्रधान पब्लिक प्रोसिक््यूटर ने कहा कि पीएसएएमआईपीएल, को नई बोली लगाने से नहीं रोका जा सकता। आरएफपी जारी किया गया (दिसम्बर 2013) और पीएसए भारत इंवेस्टमेंट प्राइवेट लिमिटेड (पीएसएबीआईपीएल) 35.79 प्रतिशत के राजस्व शेयर के साथ फिर से एच-1 रही/फरवरी 2014 में एलओए जारी किया गया और पीएसएबीआईएल के साथ सीए हस्ताक्षरित (मई 2014) किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि, केपीटी मे एबीजी के निष्पादन पर प्रतिकूल रिपोर्ट की अनदेखी करते हुये, पहले अवसर पर पीएसएएमआईपीएल और एबीजीपीपीएल के सहायता संघ को एलओए जारी किया गया था। इसके बाद, पीएसएएमआईपीएल ने सीए को हस्ताक्षरित करना उस सीमा तक लंबित किया कि जेएनपीटी को 14 माह के बाद एलओपी वापस लेना पड़ा। तथापि, चूँकि पीएसएएमआईपीएल स्वयं ही परियोजना निष्पादन से पीछे नहीं हटा था, उसे पुनः निविदा में भाग लेने की अनुमति थी और 50.8282 प्रतिशत की पूर्व बोली की तुलना में 35.970 प्रतिशत पर फिर से ठेका ले सकता था।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि पुनः बोली पर उसी बोलीदाता द्वारा पहली बोली में दिये गये और स्वीकृत से दिये गये राजस्व शेयर की प्रतिशतता की प्रत्यक्ष तुलना तर्कसंगत नहीं थी चूँकि पुनः बोली पर परियोजना की परियोजना विनिर्देशों, कार्यक्षेत्र और लागत के संशोधित अनुमान के आधार पर पुनः संरचना की गई थी। पुनः बोली पर प्राप्त 35.79 प्रतिशत का राजस्व शेयर भी मुख्य पत्तन में पीपीपी परियोजनाओं के लिये करीब 30-35 प्रतिशत की वर्तमान सीमा के समान था और आशंका को भी स्वीकार किया कि 50.828 प्रतिशत का अति महत्वाकांक्षी राजस्व शेयर दीर्घकालिक नहीं था। इसके अतिरिक्त मंत्रालय ने कहा कि पत्तन ने बोली सुरक्षा जमा के प्रति ₹ 67 करोड़ की बैंक गारंटी को निर्णीत हर्जाने के रूप में भुनाया और करार के विलम्ब से हस्ताक्षरित होने के कारण राजस्व हानि के लिये पीएसएमआईपीएल को ₹ 446.28 करोड़ के लिये मांग नोटिस जारी किया और मामला निर्णय के अंतर्गत था।

3.3 बोली प्रक्रिया में विलम्ब

समीक्षा की गई 61 परियोजनाओं में से, केवल 41 परियोजनाओं में सीए का निष्पादन किया गया था, 41 परियोजनाओं में से 39 बोली प्रक्रिया के माध्यम से हुई और शेष दो परियोजनाएँ नामांकन आधार पर आबंटित की गई थीं। लेखापरीक्षा ने आरएफपी जारी करने से



सीए हस्ताक्षरित होने की तिथि तक लिये गये समय की पुष्टि की और पाया कि 11 परियोजनाओं में सीए हस्ताक्षरित करने के लिये तीन वर्ष और अधिक लगे। 13 परियोजनाओं के लिये एक और तीन वर्ष के बीच का अलग-अलग समय लगा और 11 परियोजनाओं के लिये एक वर्ष का। केवल चार परियोजनाओं में सीए 11 माह

की निर्धारित अवधि के अंदर हस्ताक्षरित हुआ था। स्थिति चाईट 5 में दर्शाई गई है।

शेष 20 परियोजनाओं में से आठ परियोजनाएँ शुरूआती स्तर पर हैं (दिसम्बर 2014) जहां निविदा आमंत्रित नहीं की गई थी, 11 परियोजनाएँ निविदा स्तर के अंतर्गत हैं और एक परियोजना (एमपीटी) को पर्यावरणीय क्लियरेंस प्राप्त न होने के कारण छोड़ दिया गया था। निविदा के तहत 11 परियोजनाओं में से आठ में, सीए 11 माह की

समय सीमा से परे छह से 61 माह की समय सीमा समाप्त होने के बाद भी हस्ताक्षरित नहीं किया जा सका। स्थिति चार्ट 6 में दर्शाई गई है।

निविदा प्रक्रिया में विलम्ब के मुख्य कारण निम्नलिखित प्रकार विश्लेषित किये गये थे:

- निविदा को अंतिम रूप देने के लिये पत्तन द्वारा लिया लम्बा समय; जो अधिक से अधिक 61 माह तक था (कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) पर मल्टी कार्गो बर्थ 15 और 16);
- तीन मामलों में पर्यावरणीय क्लियरेंस प्राप्त करने के लिये एमओएस द्वारा लिया गया समय, जो 33 माह तक हुआ (केपीटी पर टुना के निकट टेकरा से दूर ड्राइ बल्क टर्मिनल का विकास);
- तीन मामलों में परियोजना की औपचारिक स्वीकृति/सीए प्रावधानों के लिये एमओएस द्वारा लिया गया समय, जो 22 माह तक हुआ (एमपीटी पर मल्टी कार्गो बर्थ 5 और 6);
- तीन मामलों में पूर्व पात्रता प्राप्त बोलीदाताओं का सुरक्षा क्लियरेंस प्राप्त करने के लिये एमओएस द्वारा लिया गया समय, जो 13 माह तक हुआ (केपीटी पर मल्टी कार्गो बर्थ);
- पांच मामलों में पीपीपीएसी और सक्षम प्राधिकरण से परियोजना की औपचारिक स्वीकृति प्राप्त करने के लिये लिया गया समय, जो 20 माह तक हुआ (केपीटी पर टुना के निकट टेकरा से दूर ड्राइ बल्क टर्मिनल का विकास);
- तीन मामलों में निविदा प्रक्रिया के दौरान बोलीदाताओं द्वारा मुकदमेबाजी, जिससे परियोजना 48 माह तक लंबित हुई जेएनपीटी पर नहावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआई जीटी) के नार्थ कंटेनर बर्थ का विस्तार)।

बोली प्रक्रिया और पीपीपी भागीदारों के चयन में विलम्ब के कारण पीपीपी परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ और परिणामस्वरूप नियोजित क्षमता प्राप्त करने में विलम्ब और राजस्व हानि हुई।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि पीपीपी परियोजनाओं के कार्यान्वयन की स्थिति की सरकार द्वारा नियमित रूप से समीक्षा की जा रही है और किसी भी मार्गारोध को हटाने के लिये सुधारात्मक कार्यवाही की जा रही है, जिसके कारण सुरक्षा/पर्यावरणीय क्लियरेंस की स्वीकृति के लिये घटनाक्रम में काफी सुधार हुआ।

मंत्रालय का उत्तर तथ्य को सुनिश्चित करता है कि बताये गये मामलों की बोली प्रक्रिया में विलम्ब था। क्षेत्र में भागीदारों की सीमित संख्या को ध्यान में रखते हुये, मंत्रालय को सुरक्षा आदि जैसी वैधानिक क्लियरेंस प्राप्त करने में होने वाले विलम्ब से बचने के लिये संभाव्य बोलीदाताओं के क्लियरेंस की प्रणाली विकसित करनी चाहिये।

सिफारिश 2: निजी संचालक को दी गई परियोजना के कार्यक्षेत्र को सावधानीपूर्वक निर्धारित करना चाहिये और बोली के बाद परिवर्तित नहीं होना चाहिये चूँकि यह बोली प्रक्रिया की शुद्धता को निष्फल करता है।

सिफारिश 3: मंत्रालय/पत्तन को सीए हस्ताक्षरित करने के लिये निविदा जारी करने से बोली प्रक्रिया को पूर्ण करने के लिये निर्धारित समय सीमा का पालन सुनिश्चित करना चाहिये।

अध्याय 4

परियोजनाओं का कार्यान्वयन और निगरानी

अध्याय 4

परियोजनाओं का कार्यान्वयन और निगरानी

पीपीपी परियोजना में, सामान्य रूप से रियायत 30 वर्ष की अवधि के लिये दी जाती है। एक बार सीए¹³ हस्ताक्षरित होने के बाद, पूर्ववर्ती शर्तों को 90 दिनों के अंदर पूर्ण करना होता है। परियोजना की कार्यान्वयन अवधि सामान्य रूप से 24 से 36 माह के बीच होती है और रियायत प्राप्त होने की तिथि से गणना की जाती है।

लेखापरीक्षा के लिये चयनित 61 परियोजनाओं में से, 41 के संबंध में सीए मार्च 2014 से शुरू किये गये थे, जिसमें से 18 परियोजनाएँ पूर्ण की गई थीं और 22 परियोजनाएँ निर्माणाधीन थीं और एक रद्द कर दी गई थी (*अनुबंध 1*)।

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब देखा। विलम्ब व्यापक रूप से (क) पत्तन प्राधिकरण द्वारा दायित्वों की पूर्ति न करना (ख) निजी भागीदारों द्वारा दायित्वों की पूर्ति न करना और (ग) अन्य मुद्दे जैसा नीचे विस्तृत रूप से बताया गया है के कारण थे:

4.1 पत्तन प्राधिकरण द्वारा दायित्वों की पूर्ति न करना

पत्तन प्राधिकरण को पर्यावरणीय क्लियरेंस और अन्य लागू परमिट प्राप्त करना, स्वतंत्र अभियंता नियुक्त करना, समुद्री और पत्तन सेवा प्रदान करना, करार के अनुसार आवश्यक मसौदा प्रदान करना, पूर्ण पत्तन संरचना का रखरखाव, रियायतग्राही को परियोजना के कार्यान्वयन के उद्देश्य हेतु परियोजना स्थल और पत्तन की परिसंपत्तियों में प्रवेश, प्रयोग और उपयोग का विशेष अधिकार प्रदान करना अपेक्षित है।

4.1.1 स्वतंत्र अभियंता (आईई) की नियुक्ति

एमसीए, आईई के रूप में, निविदा के माध्यम से, परामर्शी इंजीनियरिंग फर्म या कंपनी की नियुक्ति की व्यवस्था करता है। आईई की लागत रियायत देने वाले प्राधिकरण और रियायतग्राही द्वारा साझा किया जाता है। रियायत देने वाले प्राधिकरण को सीए की तिथि से 30 दिनों के अंदर रियायतग्राही को आईई के रूप में नियुक्ति के लिये सूचीबद्ध बालीदाताओं की सूची, अग्रेसित करनी चाहिये और उसके 15 दिनों के बाद यदि रियायतग्राही से अनापत्ति प्राप्त होती है, तो वित्तीय बोली की मांग और आईई का चयन करना चाहिये। आईई के मुख्य भूमिका और उत्तरदायित्वों को ध्यान

¹³ रियायत करार निजी विकासक के साथ एक व्यवस्था है जिसमें रियायत अर्थात रियायत देने वाले प्राधिकरण द्वारा डिजाइन, इंजीनियरिंग, वित्तपोषण, निर्माण, समर्थ बनाने, संचालन, रखरखाव और परियोजना/परियोजना सुविधाओं और सेवा बदलने के लिये रियायतग्राही को विशेष लाइसेंस दिया जाता है। रियायतग्राही इन कार्यों का निष्पादन करता है और रियायत करार में निर्धारित अनुसार उपयोगकर्ता प्रभागों की वसूली का अधिकार है।

में रखते हुये संदर्भ की शर्तों, उनके चयन की प्रक्रिया और शुल्क संरचना आदि को सभी मुख्य पोर्टों में मानकीकृत करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईई (केपीटी और न्यू मंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी)) की नियुक्ति में विलम्ब हो रहा था, समान कार्य के लिये दिये गये शुल्क में काफी भिन्नता थी और बिना काम शुरू किये भुगतान किया गया था। 18 मामलों की समीक्षा से पता चला कि आईई को किये जाने वाले भुगतान में काफी भिन्नता थी। यह नोट किया गया कि एक आईई को ₹ 0.42 करोड़ का भुगतान किया गया था चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएपीटी) में ₹ 495 करोड़ की लागत की परियोजना के लिये जबकि अन्य आईई को ₹ 5.20 करोड़ का भुगतान किया गया था। (एमपीटी में ₹ 252 करोड़ की लागत वाली परियोजना के लिये)।

एक परियोजना में (आईसीटीटी), सीओपीटी ने आईई की नियुक्ति नहीं की और स्वयं की कार्य किये। पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी) में ड्रॉट लौह अयस्क बर्थ और डीप ड्रॉट कोल बर्थ के संबंध में आईई को ₹ 3.30 करोड़ का भुगतान किया गया था, इसके बावजूद साइट को पर्यावरणीय मंजूरी न मिलने के कारण हस्तांतरित नहीं किया गया था और कोई निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने केपीटी और एनएमपीटी के संबंध में लेखापरीक्षा अभ्युक्ति की पुष्टि करते समय बताया (अक्टूबर 2015) कि आईई का नियोजन सीओपीटी पर आईसीटीटी परियोजना के लिए करार में परिकल्पित नहीं था क्योंकि इस पर एमसीए को जारी करने से पहले हस्ताक्षर किया गया था। इसके अलावा, चूंकि आईई का चयन बोली प्रक्रिया पर आधारित था इसलिए शुल्कों में अंतर से बचा नहीं जा सकता था। मंत्रालय ने पीपीटी पर दो परियोजनाओं के संबंध में कहा कि कार्य के महत्वपूर्ण हिस्से, जिसमें निरीक्षण, परीक्षण, अनुमोदन और डिजाइन की तैयारी, ड्राइंग अनुमान, निविदा दस्तावेज आदि शामिल हैं, को आईई के नियोजन की आवश्यकता है।

मंत्रालय ने आगे बताया कि आईई के लिए संदर्भ शर्तों, फीस संरचना आदि के मानकीकरण हेतु लेखापरीक्षा की सिफारिश पर विचार किया जाएगा।

4.1.2 पर्यावरणीय मंजूरी

एमसीए के अनुसार, परियोजना के लिए पर्यावरणीय मंजूरी की प्राप्ति रियायतदाता प्राधिकरण द्वारा पूरी की जाने वाली अग्रगामी शर्तों में से एक थी। पर्यावरणीय मंजूरी के आवेदन से अंतिम प्राप्ति तक 51 सप्ताह की मॉडल समय सीमा को परिकल्पित किया गया था।

तथापि, हमने पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने में विलंब देखे जिनकी व्याख्या नीचे दी गई है:

तालिका 4.1

क्र. सं.	परियोजना का नाम	सीए की तिथि	ईसी की प्राप्ति तिथि	टिप्पणियां
1	एमपीटी में मल्टी कार्गो बर्थ 5 एवं 6	04/1999	01/2001	हालांकि, सीए अप्रैल 1999 में हस्ताक्षरित किया गया था, एबीजीजीपीएल ने मार्च 2000 में परियोजना की पर्यावरणीय मंजूरी के लिए आवेदन किया था और मंजूरी जनवरी 2001 में मिल गई थी। छूटग्राही ने 12 माह बीत जाने के बाद पर्यावरणीय मंजूरी के लिए आवेदन किया था जिसने परियोजना को शुरू करने में 32 माह (सितंबर 2004) के कुल विलंब में योगदान दिया।
2	केपीएल में मरीन लिक्विड टर्मिनल	11/2004	05/2006	पर्यावरणीय मंजूरी में लगा समय सीए की तिथि से 17 माह (दिसंबर 2004 से मई 2006) का था, जिसके प्रति सीए में कोई समय निर्दिष्ट नहीं किया गया था।
3	पीपीटी पर डीप ड्रॉट आयरन ओर बर्थ	07/2009	चूंकि, मंत्रालय से पर्यावरण और सीआरजेड, एवं वन मंजूरियां प्राप्त करने में विलंब थे, जिन्हें सीए में दी गई 180 दिनों के समय के प्रति 11 एवं 29 माह के विलंब के साथ क्रमशः जनवरी 2011 और जुलाई 2012 में प्राप्त किया गया था, इसलिए छूटग्राही (बीडब्ल्यूआईओटीएल) ने परियोजना को छोड़ दिया और पीपीटी ने सीए को समाप्त कर दिया (सितंबर 2013)।	
4	पीपीटी पर मल्टी कार्गो बर्थ			यद्यपि, परियोजना स्टरलाइट-लाइटन को दे दी गई थी (जुलाई 2010), तब तक जुलाई 2012 में पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्ति कर ली गई थी, फिर भी स्टरलाइट-लाइटन ने परियोजना को छोड़कर दिया जिसे सितंबर 2013 में रद्द कर दिया गया। पीपीटी ने पर्यावरण एवं वन तथा सीआरजेड मंजूरियां प्राप्त करने के लिए क्रमशः ₹ 9.37 करोड़ एवं ₹ 0.05 करोड़ का व्यय किया था जो निरर्थक रहा।
5	एमपीटी पर बर्थ 11 में मैके नाइज्ड कोल हैडलिंग सुविधा	01/2013	12/13	भारत सरकार ने पर्यावरणीय मंजूरी देते समय (दिसंबर 2013) बताया कि निर्माण स्थल पर किसी निर्माण कार्य को शुरू करने से पहले गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) से संस्थापन हेतु सहमति प्राप्त करनी थी। जीएसपीसीबी ने बर्थ सं. 7 के लिए सहमति देते समय बताया कि बर्थ 11 पर कोल एवं कोक प्रबंधन कार्यकलापों को बर्थ 7

				पर स्थानांतरित किया जाना चाहिए और बर्थ 11 पर कोल एवं कोक के कोई कार्यकलाप नहीं किए जाएंगे। इस प्रकार, परियोजना शुरू नहीं हुई।
6	वीओसीपीटी पर एनसीबी-IV	04/2013		यद्यपि पर्यावरणीय मंजूरी के लिए आवेदन एमओईएफ को प्रस्तुत कर दिया गया था (नवंबर 2010) फिर भी एक वर्ष के सामान्य समय से अधिक तीन वर्षों के विलंब के बाद भी मंजूरी अभी प्राप्त की जानी है (नवंबर 2014)।
7	जेएनपीटी पर स्टैंड अलोन कंटेनर हैंडलिंग सुविधा	06/2013	03/14	सीए में दिए गए 180 दिनों (16 दिसंबर 2013 तक) से अधिक पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त किरने में जेएनपीटी की ओर से तीन माह का विलंब था।
8	केपीटी पर लिमिटेड कार्गो और शिप बंकरिंग टर्मिनल के प्रबंधन हेतु ऑयल जेटी	11/2013		यद्यपि 180 दिनों की अनुबंधित समय अवधि 15 मई 2014 तक समाप्त हो गई थी, फिर भी पर्यावरणीय मंजूरी अभी तक प्राप्त नहीं हुई थी (अगस्त 2015)।
9	वीओसीपीटी पर एनसीबी-III	02/2014		यद्यपि पर्यावरणीय मंजूरी के लिए आवेदन एमओईएफ को प्रस्तुत कर दिया गया था (नवंबर 2010) फिर भी यह अभी प्राप्त किया जाना था (नवंबर 2014)।
10	एमपीटी पर आयरन और एक्सपोर्ट टर्मिनल का विकास			यद्यपि पीपीपीएसी अनुमोदन जनवरी 2011 में प्राप्त हो गया था, सीसीआई अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ था क्योंकि एमपीटी परियोजना के लिए पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त नहीं कर सका था। इसलिए परियोजना को फरवरी 2013 में छोड़ दिया गया था।

उपरोक्त दस मामलों में यद्यपि सीएज पर हस्ताक्षर हो गए थे, फिर भी पर्यावरणीय मंजूरी न मिलने के कारण;

- दो परियोजनाओं को छोड़ना पड़ा; (क्र.सं.5 एवं 10)
- निजी प्रचालकों ने दो परियोजनाओं को छोड़ दिया; (क्र.सं.3 एवं 4)
- दो परियोजनाओं को शुरू करने में विलंब हुआ; (क्र.सं.1 एवं 7)
- तीन परियोजनाओं के लिए मंजूरी प्रतीक्षित थी और; (क्र.सं. 6,8 एवं 9)
- एक परियोजना के संबंध में पर्यावरणीय मंजूरी के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं थी (क्र.सं.2)

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति की पुष्टि करते समय बताया (अक्टूबर 2015) कि एमओईएफ एवं जलवायु परिपतन (सीसी) द्वारा पतनों को एक मुश्त पर्यावरणीय एवं सीआरजेड मंजूरियां देने के लिए मास्टर प्लान तैयार करने के लिए अनुदेश जारी किए गए थे जिसमें अगले दस वर्षों के लिए कार्यान्वयन हेतु प्रस्तावित पोर्ट की सभी भावी परियोजनाएँ/कार्यकलाप शामिल हैं। पतन उक्त की तैयारी में लगे हैं।

पत्तनों और एमओएस को सुनिश्चित करना चाहिए कि मास्टर प्लान तैयार कर लिए गए हैं और पर्यावरणीय मंजूरी अग्रिम में प्राप्त की गई है। यह परियोजनाओं की शीघ्रता से समापन को सुनिश्चित करेगा और बोली प्रक्रिया में भाग लेने लिए प्रचालकों को उत्साहित करेगा।

4.1.3 परियोजना कार्यस्थल और बैक-अप क्षेत्र के हस्तांतरण में विलंब

एमसीए के अनुच्छेद 3.1(ख) के अनुसार पत्तनों को सीए में दर्शाई गई निर्धारित अवधि के अंदर छूटग्राही को परियोजना कार्यस्थल और बैक-अप क्षेत्र/या पत्तन की परिसंपत्ति का वास्तविक अधिकार सौंपना था।

लेखापरीक्षा ने 13 मामलों में परियोजना कार्यस्थल/भूमि को सौंपने में निर्धारित समय से अधिक के विलंब देखे जिनकी सूची निम्नानुसार है:

तालिका 4.2

क्र. सं.	परियोजना का नाम	सीए की तिथि	सौंपने की निर्धारित तिथि	सौंपने की वास्तविक तिथि	विलंब (दिन)	टिप्पणियां
2008 से पूर्व						
1	केपीएल पर मरीन लिक्विड टर्मिनल	10/11/04	10/11/04	09/06/06		परियोजना कार्यस्थल को सौंपने में 18 माह का विलंब था।
2	केपीटी पर कंटेनर टर्मिनल बर्थ 11 और 12	23/06/06	21/06/08	10/11/08	141	केपीटी 10 नवंबर 2008 तक, जिस तिथि तक यद्यपि भूमि सौंपने के लिए तैयार थी, एबीजीकेसीटीएल ने कब्जे से इंकार कर दिया, भूमि को सौंपने में विलंब के लिए ₹ 2.82 करोड़ (ब्याज छोड़कर) की निर्णीत हर्जाने (एलडी) की देयता को स्वीकार कर लिया था।
3	केपीएल पर कोल टर्मिनल	14/09/06	29/09/07	06/02/08		परियोजना कार्यस्थल को चार माह के विलंब से सौंपा गया था।
4	केपीएल पर ऑयरन ओर टर्मिनल	23/09/06	29/09/07	06/02/08		

2008 के पश्चात						
1	एमपीटी पर बर्थ 7	22/09/09	21/03/10	16/01/14	790	पत्तन आइओसीएल पाइपलाइन के स्थानांतरण में विलंब के कारण जनवरी 2014 तक 46126 वर्ग मी. में से 9723 वर्ग मी. की शेष भूमि को नहीं सौंप सका था। इसके परिणामस्वरूप 36 माह की सामान्य अवधि से परे परियोजना के पूरा और वाणिज्यिक प्रचालन को शुरू करने में 11 माह का विलंब हुआ।
2	पीपीटी पर डीप ड्रॉट कोल बर्थ का निर्माण	10/11/09	09/05/10	भूमि को वर्तमान आयरन और प्लॉट आबंटियों द्वारा परियोजना भूमि पर मुकद्दमा करने और खनन विभाग के साथ विवाद के कारण सौंपा नहीं जा सका था। मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2015) कि सभी मामलों का समाधान कर लिया गया था और छूटग्राही को लाइसेंस फीस जमा करने और परियोजना कार्यस्थल को अपने अधिकार में लेने की सूचना दे दी गई थी (मार्च 2015)।		
3	वीपीटी पर जीसीबी	10/06/10	08/10/10	01/07/11	265	भूमि को टुकड़ों में सौंपा गया था जो जुलाई 2011 तक समाप्त हुआ। परियोजना तीन माह के विलंब के बाद जनवरी 2013 में शुरू हुई।
4	वीपीटी पर डब्ल्यूक्यू-6	31/07/10	31/10/10	07/10/11	341	भूमि को सौंपने में विलंब पीपी की पूर्ति की तिथि से मेल खाने के लिए छूटग्राही के अनुरोध पर हुआ था।

5	केपीटी पर मस्ट्री कार्गो बर्थ 15	18/02/11	19/05/11	08/08/11	81	यद्यपि केपीटी ने लाइसेंस फीस की प्राप्ति न होने कारण कार्यस्थल को सौंपने में विलंब किया था फिर भी परियोजना समय पर शुरू की गई (नवंबर 2013) और जेआरई ने परियोजना को सौंपने में विलंब के लिए एलडी का दावा नहीं किया था।
6	वीपीटी पर ईक्यू-1	01/08/11	31/10/11	08/08/12	278	यह परियोजना समापन की निर्धारित तिथि से 10 माह के विलंब के बाद सितंबर 2014 में पूरी हुई थी।
7	वीपीटी पर ईक्यू-1ए	03/02/12	05/05/12	25/10/12	175	भूमि को खंडों में सौंपा गया था जो अक्टूबर 2012 में शुरू हुआ और अप्रैल 2013 में पूरा हुआ। यह परियोजना निर्माणाधीन है।
8	वीपीटी पर ईक्यू-7	18/05/12	17/08/12			भूमि को प्रतिभूति जमा के भुगतान में विवाद के कारण सौंपा नहीं गया था।
9	केपीटी पर लिविड कार्गो और शिप बंकरिंग टर्मिनल के लिए ऑयल जैटी	16/11/13	15/05/14			इस परियोजना कार्यस्थल को अभी तक सौंपा नहीं गया है (अक्टूबर 2015)।

इस प्रकार, निर्धारित समय में परियोजना कार्यस्थल/बैंक-अप क्षेत्र को सौंपने में विलंब से 12 परियोजनाओं के निर्माण को शुरू करने में विलंब हुआ था। तीन मामलों (क्रम सं. 2,8 और 9) में भूमि अभी तक छूटग्राही को सौंपी जानी है।

4.1.4 अन्य दायित्व

4.1.4(i) एकसेस चैनल में अपेक्षित ड्रॉट उपलब्ध कराने में विफलता

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ड्रेजिंग ठेका को अंतिम रूप देने और संशोधित लागत अनुमान के लिए अनुमोदन प्राप्त करने की धीमी गति के कारण अपेक्षित ड्रेजिंग कार्य पूरा नहीं कर सका था। इसके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2014 तक ₹ 401.58 करोड़ (एमबीपीटी का हिस्सा) व्यय करने के बावजूद चार वर्षों के विलंब के बाद भी दो अपतटी कंटेनर टर्मिनल बर्थों के निर्माण और मुंबई हार्बर में कंटेनर टर्मिनल के विकास हेतु परियोजना को शुरू नहीं किया जा सका। केपीटी के मामले में समान विलंब देखे गए थे जहां एकसेस चैनल में 13 मीटर के अपेक्षित ड्रॉट का जून 2012 के बाद से अनुरक्षण किया गया था। छूटग्राही ने अपेक्षित ड्रॉट उपलब्ध न कराने और अन्य मामलों के साथ पोत की बर्थिंग पर परिणामी प्रतिबद्धता का मामला उठाया और राजस्व हिस्सा एवं लाइसेंस फीस जमा नहीं की।

वीपीटी के मामले में अभ्यंतर पत्तन में 16.10 मीटर का ड्रॉट प्रतिबंध किया गया था। यद्यपि पीपीपी परियोजनाओं में से एक (इस्ट क्वे (इक्यू)-1) को सितंबर 2014 तक पूरा कर लिया गया था, वीपीटी अपेक्षित ड्रॉट उपलब्ध कराने में विफल रहा और इसके परिणामस्वरूप छूटग्राही ईक्यू-1 बर्थ तक कुल भार 80000 टनेज (डीब्ल्यूटी) पोतों को नहीं ले जा सका और इसलिए पत्तन के साथ वित्तीय अव्यवहार्यता का मुद्दा उठाया गया।

एमबीपीटी ने बताया (दिसंबर 2014) कि जेएससी को दिए गए ड्रेजिंग ठेका (अप्रैल 2009) को कार्य में धीमी प्रगति के कारण समाप्त कर दिया गया था (जून 2013) और संशोधित लागत अनुमान के साथ नए ठेका हेतु भारत सरकार की मंजूरी प्रतीक्षित है। केपीटी ने उत्तर दिया (जनवरी 2015) कि पत्तन ने जुलाई 2014 में 13 मीटर का ड्रॉट उपलब्ध कराया था। वीपीटी ने उत्तर दिया (दिसंबर 2014) कि इसने 2010 से ड्रेजिंग को पूरा करने के लिए सभी प्रयास किए और मार्च 2015 तक कार्य के पूरा होने की संभावना थी।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार करते समय बताया (अक्टूबर 2015) कि ड्रेजिंग कार्य को शीघ्रता से करने के लिए प्रयास किए जा रहे थे। मंत्रालय ने आगे कहा कि यद्यपि एमबीपीटी पर ड्रेजिंग में विलंब था फिर भी बीओटी प्रचालक के सामने आई वित्तीय बाधाओं के कारण परियोजना को शुरू करने पर इस विलंब का कोई प्रभाव नहीं था।

4.1.4(ii) यूपीसीएल द्वारा कैप्टिव जैटी के संबंध में यथानुपात ड्रेजिंग लागत की वसूली न करना (एनएमपीटी)

सीए (मई 2008) के अनुच्छेद 9.2 (क) (vii) (क) के अनुसार उड़पी पावर कार्पोरेशन लि. को पत्तन पर संचालित कुल ट्रेफिक की तुलना में कैप्टिव जैटी पर नियंत्रित ट्रेफिक के अनुपात में एनएमपीटी द्वारा की गई तलकर्षण की वास्तविक लागत पर समानुपातिक आधार पर तलकर्षण की अनुरक्षण लागत की प्रतिपूर्ति करने की आवश्यकता है। पत्तन पर नियंत्रित न्यूनतम ट्रेफिक को वाणिज्यिक प्रचालन की दिनांक से पहले पाँच वर्षों के लिए 2 एमएमटी के तौरपर लिया गया था का भुगतान इनवॉइस बनाने के 15 दिनों के अंदर करना था। परियोजना का वाणिज्यिक प्रचालन जून 2012 में शुरू हुआ था। यूपीसीएल से प्राप्य तलकर्षण लागत का विवरण नीचे है:-

तालिका 4.3

₹ करोड़ में		
विवरण	2012-13	2013-14
कुल नियंत्रित कार्गो (एमएमटी में)	37035901	39364363
कैप्टिव जैटीपर नियंत्रित कार्गो (एमएमटी में)	2581925	2927663
की गई कुल तलकर्षण लागत (₹ करोड़ में)	50.94	44.84
समानुपातिक तलकर्षण लागत (₹करोड़ में)	3.55	3.34

लेखापरीक्षा ने देखा की वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए एनएमपीटी ने ₹ 6.89 करोड़ की राशि की समानुपातिक तलकर्षण लागत की वसूली का दावा नहीं किया था। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) की 2014-15 तक कि अवधि के लिए ₹ 11.33 करोड़ की माँग की गई थी, जिसमें से 10.59 ₹ करोड़ यूपीसीएल से प्राप्त किए गए थे। 0.75 ₹ करोड़ की शेष राशि विचाराधीन थी।

4.1.4(iii) रेल कनेक्टिविटी प्रदान करने में असफलता

केपीटी मल्टी कार्गो बर्थ 13 एव 15 की लाइसेंसधारी परिसरों के बाहर सामान्य सड़क और रेल सुविधा प्रदान करने (सीए के परिशिष्ट IV) के लिए उत्तरदायी था। यद्यपि, दो बर्थ 13 और 15 का वाणिज्यिक प्रचालन फरवरी 2013 और नवम्बर 2013 क्रमानुसार में शुरू हुआ था, केपीटी हिंटरलैड और पत्तन के बीच रेल कनेक्टिविटी का कार्यान्वयन नहीं कर सकी, जिसने इन बर्थों से कार्गो से तीव्रतर रिकतीकरण को बाधित किया। आरएएस इन्फ्रापोर्ट प्राइवेट लिमि. (आरएएस) और जेआरई इन्फ्रापोर्ट प्राइवेट लि. (जेआरई) ने अन्य मामलों के बीच रेल कनेक्टिविटीके गैर प्रावधान के मुद्दे को उठाया और लाइसेंस फीस, राजस्व शेयर, एलडी आदि को माफ नहीं किया।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2015) कि हिंटरलैंड और बर्थ 13 और 15 के बीच रेल कनेक्टिविटी पश्चिमी रेलवे को सौंपी गयी और संभवतः मार्च 2015 तक पूरा करना था।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) की रेल कनेक्टिविटी के समापन में विलम्ब की चर्चा अंतरमंत्रालय सभा (सितम्बर 2015) में की गई थी और रेलवे ने यह सूचित किया है कि यह अक्टूबर 2016 तक पूर्ण हो जायेगा। मंत्रालय ने आगे कहा कि चूंकि दोनों ही बर्थ अलाभकारी हो गए थे, इसलिए रियायती को मना करने के प्रथम अधिकार के साथ परियोजना के पुनः निविदाकरण पर विचार किया जा रहा था।

इस प्रकार, जैसा कि दर्शाया गया था पत्तन/मंत्रालय ने समय पर रेल कनेक्टिविटी प्रदान करने में इसकी असफलता को स्वीकार किया। चूंकि रेल एव सड़क के साथ कनेक्टिविटीकार्गो/कन्टेनर के आवागमन की जीवन रेखा है, जैसा कि केपीटी के मामले में है, यह सुनिश्चित करने के लिए की निजी साझेदारों को पत्तन की बाध्यताएँ बाकी नहीं हैं, एमओएस और रेल मंत्रालय (एमओआर) के बीच सम्मिलित प्रयास करने की आवश्यकता है। इस प्रकार के विलम्ब का निजी साझेदार की राजस्व अर्जन क्षमता पर आनुषंगिक प्रभाव एव पत्तन को हानि भी है।

4.2 निजी साझेदारों द्वारा बाध्यताओं की गैर-पूर्ति

एमसीए के अनुच्छेद 3.1 (क), 3.2 और परिशिष्ट - 8 के अनुसार, रियायती को सीपी को इस प्रकार संतुष्ट करना होता था जैसे कि, वित्तीय समापन प्राप्त करना, निलंब खाता खोलना और निष्पादित करना, निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करना, निष्पादन प्राधिकृत करने वाले समाधानों की प्रतियाँ प्रदान करना, रियायती द्वारा वितरण एव निष्पादन; प्रबंधन संविदा की प्रति, पर्णधारी नमूने पर प्रमाण- पत्र, पर्णधारी नमूने के अनुपालन के संबंध में सहायता संघ के सदस्यों से पुष्टि, वित्तीय स्थायित्व, समझौते में प्रविष्ट होने के लिए रियायती के प्राधिकार के संबंध में वैधानिक राय एव इसकी सम्भव्यता और सीए की दिनांक से 90/120/80 दिनों के भीतर निर्माण कार्य प्रारंभ करने के लिए जैसा की आवश्यकता हो प्रयोज्य अनुमति प्राप्त करना।

तथापि लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि रियायती विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर इन शर्तों कि पूर्ति में असफल रहे और 22 परियोजनाओं में विलम्ब हुआ। वीओसीपीटी पर एनसीबी II के मामले में 455 दिनों तक का विलम्ब हुआ था। सीपी कि पूर्ति में विलम्ब के परिणामस्वरूप परियोजनाओं के वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ में आनुषंगिक विलम्ब हुआ।

4.3 निगरानी

पीपीपी परियोजनाएँ सामान्य तौरपर रियायती को बिल्डिंग इनफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं के लिए सार्वजनिक परिसम्पत्तियों के उपयोग और इस प्रकार की सार्वजनिक परिसम्पत्तियों के उपयोग के लिए उपयोगकर्ता प्रभारों को लगाने और एकत्रित करने के लिए भी सशक्त करती हैं। इसलिए, मुख्य पतनों/सरकार की मूलभूत जिम्मेदारी यह सुनिश्चित करना है कि परियोजना निर्धारित लक्षित दिनांक के भीतर पूरी की गई है और उपयोगकर्ताओं को वितरित की जा रही वस्तुएं संविदित समय, लागत, मात्रा और गुणवत्ता मानकों को पूरा करते हैं।

सहमत शर्तों के कार्यान्वयन के और विनिर्दिष्ट सेवाओं के वितरण के निरीक्षण के लिए योजना (जीओई) ने 'पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी/अनुश्रवण के दिशानिर्देश' जारी (मई 2009) किए थे। दिशानिर्देशों के अनुसार, पीपीपी परियोजना के अनुश्रवण के लिए एक दो-टीयर प्रणाली प्रस्तावित की गई थी। परियोजना स्तर पर एक पीपीपी निगरानी इकाई (पीएमयू) और मंत्रालय या राज्य सरकार स्तर पर एक पीपीपी निष्पादन समीक्षा इकाई (पीआरयू) अनुशासित की गई थी। पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी के लिए संयुक्त सचिव के पद से ऊपर के अधिकारी को पीपीपी पीआरयूका नेतृत्व उनके क्षेत्राधिकार के तहत करना था। पीपीपी पीएमयू को पीपीपी पीआरयू का मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करता है।

एमओएस (नवम्बर 2012) ने सूचित किया कि पत्तन स्तर पर प्रत्येक पीएमयू से अधिकतम ₹ 2500 करोड़ के कुल मूल्य के परियोजना/परियोजनाएं की निगरानी अपेक्षित थी। बड़ी परियोजनाओं के लिए अलग पीएमयूज की सलाह दी गई थी। पीएमयूज के कार्मिक से परियोजना साइट पर उपयोगकर्ता प्रतिनिधियों के साथ बातचीत करने के लिए प्रत्येक दो माह में कम से कम दो दिन बिताना अपेक्षित था।

एमओएस (फरवरी 2015) ने कहा कि मंत्रालय में एक समर्पित पीपीपी पीआरयू स्थापित नहीं किया गया है। इसने आगे कहा कि एक अंतरिम व्यवस्था के तौरपर, संयुक्त सचिव (पतनों), उसके सामान्य कर्तव्यों के अतिरिक्त एक पीपीपी विशेषज्ञ के साथ पीपीपी – पीआरयू के शीर्ष के तौरपर कार्यान्वयन (अक्टूबर 2012) कर रहे थे। इसके अतिरिक्त, पीपीपी विशेषज्ञ के तौरपर एक पूर्णकालिक सलाहकार भी नियुक्त किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी एमबीपीटी, वीओसीपीटी और केपीएल पर समिति/एचओडी सभाओं/बोर्ड सभाओं द्वारा कि गई थी। केओपीटी और एमपीटी के पास परियोजनाओं की निगरानी के लिए कोई अलग प्रणाली नहीं थी। जबकि केओपीटी ने कहा (दिसम्बर 2014) कि पीएमयू को स्थापित करने के संबंध में कार्यवाई तब की जायेगी जब पीपीपी परियोजनाएँ रोकी जायेंगी, एमपीटी ने

कहा (जनवरी 2015) कि पीपीपी परियोजनाओं की निगरानी के लिए एक समिति गठित हो चुकी है। एनएमपीटी पर, पीएमयू का गठन केवल लेखापरीक्षा द्वारा ध्यान देने के बाद हुआ था।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि पीपीपी परियोजनाओं पर परियोजना निगरानी प्रतिवेदनों की समीक्षा और की जाने वाली उपचारात्मक कार्यवाई निर्धारित करने के लिए एमओएस में एक सम्पूर्ण पीपीपी सेल स्थापित की गई है। मंत्रालय ने आगे कहा कि लेखापरीक्षा अवलोकनों को देखते हुये पीपीपी पीएमयू को सौंपे गए कार्यों के प्रभावी निष्पादन सुनिश्चित किया जायेगा और उनकी निगरानी प्रणाली को मजबूत किया जायेगा।

4.4 निष्पादन

निजी क्षेत्र के अनुगम का एक मूल कारण यह है कि यह सरकारी प्रबंधन की तुलना में प्रचालनों में दक्षता लाता है। हमने सुविधाओं के दक्षता पैरामीटरों की जाँच की जो कि यह सत्यापित करने के लिए की क्या वहा सचमुच कोई सुधार था पीपीपी मोड पर चल रहे थे। हमारे निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है।

लेखापरीक्षा ने निम्न निष्पादन पैरामीटरों के संबंध में पत्तनों द्वारा प्रचालित समान बर्थों के साथ पीपीपी बर्थों की प्रचालन दक्षता की तुलना करने का प्रयास किया था:

प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में): समय जिसके दौरान एक जहाज एक बर्थ में प्रविष्ट होने की प्रतीक्षा करता है।

टर्न राउंड समय (दिनों में): एक जहाज के इसके रिपोर्टिंग स्टेशन पर आगमन से जावक यात्रा के लिए लंगरगाह से प्रस्थान तक बिताया गया समय।

प्रति जहाज बर्थ - दे आउटपुट (टनों): एक जहाज प्रतिदिन का औसत आउटपुट कर्गों के टनों में मापा गया जो कि है, बर्थ-दिनों की कुल संख्या से विभाजित बर्थ पर संभाला गया कुल टनभार।

बर्थ का खाली समय (दिनों में): समय जिसमें बर्थ पर एक वेसल खाली रहा को बर्थ पर वेसल के कुल समय के प्रतिशत के तौरपर व्यक्त किया जाता है। यह किसी भी कारण से जहाज आउटपुट को घटाते हुए ब्रेक, चेंजओवर आदि के तौरपर प्रचालनों में बाध्यताओं के कारण समय की हानि है।

4.4.1 जेएनपीटी, केपीटी, वीपीटी और केपीएल पर पीपीपी बर्थ के प्रदर्शन की तुलना नीचे दी गई है:

4.4.1(i) जेएनपीटी

31 मार्च 2015 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के लिए जेएनपीटी, जीटीआईसीटी और एनएसआईसीटी द्वारा प्रचालित कन्टेनर टर्मिनलों का निष्पादन निम्न तरह से था:

क्र.सं.	पैरामीटर	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल						
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में) (एपीबीडी)	22.80	11.28	13.92	1.2	3.6
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में) (एटीआरटी)	2.29	1.77	1.96	1.72	1.81
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में) (एओएसबीडी)	14171	17681	21538	24933	23980
4	बर्थ पर औसत गैर - कार्यरत समय (खाली समय दिनों में) (एएनडब्ल्यूटी)	0.14	0.11	0.10	0.08	0.08
एनएसआईसीटी						
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	5.76	3.12	0.72	0.48	1.68
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में)	1.39	1.26	1.13	1.09	1.07
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	31947	32364	30715	28680	26368
4	बर्थ पर औसत गैर - कार्यरत समय (खाली समय दिनों में)	0.02	0.03	0.02	0.02	0.06
जीटीआईसीटी						
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	1.20	0.48	0.72	0.96	3.6
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में)	0.70	0.78	0.91	0.97	1.22
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	36138	39847	47239	46036	42024
4	बर्थ पर औसत गैर - कार्यरत समय (खाली समय दिनों में)	0.11	0.10	0.11	0.09	0.09

2015 की प्रतिवेदन संख्या 49

उपरोक्त से यह प्रमाणित है कि 2010-15 के दौरान एनएसआईसीटी का निष्पादन पत्तन से बेहतर था। जीटीआईसीटी का निष्पादन भी 2012-13 से 2014-15 तक के दौरान एनडब्ल्यूटी के संबंध में को छोड़कर पत्तन बेहतर था।

4.4.1(ii) केपीटी

क्र.सं.	पैरामीटर	2013-14	2014-15
पत्तन			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	23.05	8.56
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में)	2.09	3.38
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	7422	8102
4	बर्थ पर औसत गैर – कार्यरत समय (दिनों में निष्क्रिय समय)	0.28	0.86
बर्थ 13			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	47.12	2.66
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में)	6.52	4.50
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	7438	8048
4	बर्थ पर औसत गैर – कार्यरत समय (दिनों में निष्क्रिय समय)	0.63	0.66
बर्थ 15			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	0.00	13.47
2	पत्तन लेखे पर औसत टर्न राउंड टाइम (दिनों में)	3.63	5.02
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	9905	5249
4	बर्थ पर औसत गैर – कार्यरत समय (दिनों में निष्क्रिय समय)	0.51	0.47

यह उपरोक्त से देखा जा सकता था कि एपीबीडी (बर्थ सं 13) और एनडब्ल्यूटी (बर्थ सं 13 और 15) में 2014-15 के लिए को छोड़कर पत्तन का निष्पादन पीपीपी प्रचालक से बेहतर था।

4.4.1(iii) वीपीटी

यहाँ वीपीटी पर नामशः कन्टेनर टर्मिनल, जीसीबी और ईक्यू – 8 एवं 9 तीन प्रचालन संबंधी परियोजनाएं हैं। चूँकि वहाँ पत्तन के प्रचालन के तहत न तो कोई कन्टेनर बर्थ थी, और न ही जीसीबी के समान क्षमता वाली बर्थ थी, तो पीपीपी बर्थों और पत्तन के निष्पादन कि तुलना ईक्यू – 8 एव 9 तक समिति थी। निष्पादन केवल दो पैरामीटरों जैसे कि औसत प्रि बर्थिंग अवरोधन (एपीबीडी) घंटों में और टनों में औसत आउटपुट प्रति जहाज बर्थ दिन (एओएसबी) में उपलब्ध था। पूर्वकथित नीचे तालिकाबद्ध है:

क्र.सं.	पैरामीटर	2013-14	2014-15
डब्ल्यू - 2 (पोर्ट)			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	35.99	42.88
2	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	10108	10039
ईक्यू-8			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	42.52	34.04
2	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	12713	10920
ईक्यू-9			
1	पत्तन लेखे पर औसत प्रि-बर्थिंग अवरोधन (घंटों में)	45.34	38.92
2	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिन (टनों में)	11178	9958

2013-14 के दौरान, एपीबीडी के मामले में पत्तन का निष्पादन बेहतर था, जबकि 2014-15 में पीपीपी प्रचालन ने बेहतर निष्पादन किया। एओएसबीडी के मामले में, 2014-15 में ईक्यू-9 पत्तन ने जब बेहतर निष्पादन किया था को छोड़कर पीपीपी प्रचालक का निष्पादन दोनों बर्थों में बेहतर था।

4.4.1(iv) केपीएल

क्र.सं.	पैरामीटर	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
सीबी1- पोर्ट बर्थ						
1	पोर्ट लेखे पर बर्थिंग-पूर्व औसत अवरोधन (घंटे में)	0.005	0.005	0.034	0.018	0.020
2	पोर्ट लेखे पर औसत राउंड समय (दिनों में)	0.082	0.083	0.089	0.088	0.085
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिवस (टन में)	21815	32550	29757	29230	45479
4	बर्थ पर औसत गैर-कार्य समय (दिनों में निष्क्रिय)	87	34	53	80	66
सीबी2- पोर्ट बर्थ						
1	पोर्ट लेखे पर बर्थिंग-पूर्व औसत अवरोधन (घंटे में)	0.011	0.098	0.389	0.003	0.022
2	पोर्ट लेखे पर औसत राउंड समय (दिनों में)	0.077	0.079	0.100	0.076	0.082
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिवस (टन में)	22192	48418	19595	14617	19089
4	बर्थ पर औसत गैर-कार्य समय (दिनों में निष्क्रिय)	46	6	32	97	87

सीआईसीटी-बीओटी संचालक बर्थ						
1	पोर्ट लेखे पर बर्थिंग-पूर्व औसत अवरोधन (घंटे में)	0	0.011	0.020	0.008	0.023
2	पोर्ट लेखे पर औसत राउंड समय (दिनों में)	0.092	0.090	0.097	0.087	0.092
3	औसत आउटपुट जहाज बर्थ दिवस (टन में)	14732	24736	28682	29790	35515
4	बर्थ पर औसत गैर-कार्य समय (दिनों में निष्क्रिय)	0	0	0	0	0

अतः यह देखा जा सकता है कि 2010-15 के दौरान सीबी-1 पोर्ट बर्थ और पीपीपी संचालक का निष्पादन एपीबीडी, एटीआरटी और एओएसबीडी के संबंध में लगभग समान था जबकि पीपीपी संचालक के संबंध में बर्थ पर 'गैर-कार्य समय' शून्य था। पोर्ट के सीबी-2 बर्थ और पीपीपी संचालक का निष्पादन एपीबीडी और एटीआरटी के संबंध में समान था (2010-15)। हालांकि, एओएसबीडी के संबंध में 2012-2015 के दौरान पीपीपी संचालक का निष्पादन बेहतर था।

समान बर्थ के अभाव में, एनएमपीटी, सीओपीटी, सीएचपीटी, केओपीटी और एमपीटी में तुलना नहीं की जा सकी। इसके अतिरिक्त, चूंकि एमबीपीटी, वीओसीपीटी और पीपीटी पर कोई भी पीपीपी परियोजना पूर्ण नहीं हुई थी इसलिए तुलना करना संभव नहीं था।

उपरोक्त निष्पादन संकेतों के आधार पर लेखापरीक्षा पीपीपी मॉडल शुरू होने के पश्चात सेवा की गुणवत्ता में महत्वपूर्ण सुधार से संबंधित निष्कर्ष नहीं दे सकता।

“मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2015) कि पीपीपी को पोर्ट संचालित सुविधाओं में सेवा की गुणवत्ता और दक्षता बढ़ाने हेतु लगातार प्रयास करने के लिए निजी निवेश से परिष्कृत प्रबंधन प्रणाली और पोर्ट प्रबंधन को प्रोत्साहित करने के लिए शुरू किया गया है ताकि इसे और अधिक प्रतिस्पर्धात्मक बनाया जा सके। मंत्रालय ने आगे कहा कि उन तुलनात्मक पत्तनों के प्रति पीपीपी परियोजनाओं के निष्पादन मापदण्ड आयाम तय करने हेतु एक सलाहकार फर्म को अध्ययन करने के लिए कहा गया है और दिसम्बर 2015 तक उनकी रिपोर्ट आने की उम्मीद है।

सिफारिश 4: एमओएस को चयन की प्रक्रिया को मानकीकृत करना चाहिए तथा स्वतंत्र अभियंताओं की नियुक्ति करनी चाहिए।

सिफारिश 5: एमओएस/पत्तनों को निविदाकरण प्रक्रिया शुरू करने पूर्व ही प्रत्येक परियोजना की समय पर पर्यावरणीय मंजूरी लेने हेतु एक तंत्र बनाने की आवश्यकता है।

अध्याय 5

उपयोगकर्ता प्रभार और राजस्व हिस्सेदारी

अध्याय 5

उपयोगकर्ता प्रभार और राजस्व हिस्सेदारी

पत्तनों के मुख्य राजस्व स्रोतों को इनमें विभाजित किया जा सकता है (क) जहाज संबंधी प्रभार जैसे- पत्तन बकाया, मार्गदर्शन प्रभार, बर्थ किराए पर लेने हेतु प्रभार, लंगर, पोत-भाड़ा, किनारे पर लाना इत्यादि। (ख) कार्गो संबंधी प्रभार जैसे- घाट शुल्क, विलम्ब-शुल्क, ठहराव समय, भण्डारण इत्यादि और; (ग) विविध प्रभार जैसे- स्वच्छ जल आपूर्ति प्रभार, प्रवेश अनुमति जारी करना, चलगामी क्रेन्स कार्गो हैंडलिंग के लिए फोकलिफ्ट आदि।

5.1 सकल राजस्व और राजस्व हिस्सेदारी

पीपीपी संचालक को पत्तन की बोली के आधार पर निर्धारित तत्संबंधी एलए/सीए में निर्धारित सहमत दर पर लाइसेंस शुल्क और राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान करना होता है।

(i) लाइसेंस शुल्क: यदि परियोजना स्थल और उपकरण का उपयोग किया जाए तो उसका अग्रिम में वार्षिक भुगतान किया जाए। इसमें बंदरगाह और जमीन के पट्टे का किराया भी शामिल है। बंदरगाह के लिए पट्टे का किराया एकमुश्त, जबकि जमीन के पट्टे के किराए की गणना टीएएमपी द्वारा अधिसूचित एसओआर के प्रचलन के अनुसार की जाती है।

(ii) राजस्व हिस्सेदारी: यदि एलए/सीए की शर्तों के अनुसार हिस्सेदारी की गणना निम्नलिखित तरीकों से की जाती है:

- संचालक द्वारा संग्रहीत कार्गो हैंडलिंग प्रभारों की सहमत प्रतिशतता अथवा;
- सुपुर्द किए गए टीईयूज पर सहमति दर अथवा;
- परियोजना/सुविधाओं और सेवाओं के उपयोग हेतु उद्ग्रहणयोग्य अधिकतम टैरिफ पर संगठित रियायती द्वारा संग्रहीत सकल राजस्व की सहमत प्रतिशतता। इसे 2008 के दिशा-निर्देशों के पश्चात् सीए हेतु अपनाया गया है।

5.2 राजस्व हिस्सेदारी के प्रावधान का गैर मानकीकरण

राजस्व हिस्सेदारी की परिभाषा परियोजना दर परियोजना भिन्न होती है। यह देखा गया कि 18 पूरी की गई परियोजनाओं में राजस्व हिस्सेदारी करार का प्रावधान था:

- ❖ 10 परियोजनाओं के संबंध में सकल राजस्व की सहमत प्रतिशतता;

- ❖ पाँच परियोजनाओं में बर्थ किराया प्रभारों और कार्गो हैंडलिंग प्रभारों का सहमत दर; और
- ❖ तीन परियोजनाओं में मात्रा/टीईयूज द्वारा गुणित सहमत दर।

यह भी देखा गया कि 12 परियोजनाओं में बर्थ हायर प्रभार सहमत प्रतिशतता में साझा किया गया था। शेष पाँच¹⁴ परियोजनाओं में से तीन (जेएनपीटी पर एनएसआईसीटी, केपीटी पर एस्सार ऑयल और एनएमपीटी पर यूपीसीएल) में पत्तन द्वारा प्रत्यक्ष रूप से बर्थ किराया प्रभारों का संग्रहण किया गया था और दो मामलों में रियायतियों द्वारा बर्थ किराया प्रभारों का संग्रहण किया गया था किन्तु पत्तन के साथ साझा नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि एमसीए सकल राजस्व को परियोजना/परियोजना सुविधाओं और सेवाओं से रियायती द्वारा प्रभार्य सभी राजस्वों के रूप में परिभाषित करता है और इस प्रकार शब्द 'सकल राजस्व' के बारे में अधिक अस्पष्टता नहीं थी।

5.3 पीपीपी साझेदार द्वारा घोषित राजस्व की सटीकता के सत्यापन हेतु प्रणाली

जनवरी 2008 में एमओएस द्वारा जारी एमसीए में निम्नलिखित प्रावधान था :

- पीपीपी संचालक कार्गो यातायात और अर्जित एवं संग्रहीत टैरिफ पर मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा (अनुच्छेद 7.1(क)(viii));
- पीपीपी संचालक अपने सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा पूर्णतः प्रमाणित प्रत्येक वर्ष के सितम्बर और मार्च महीने की समाप्ति पर प्रत्येक छमाही हेतु सकल राजस्व का वित्तीय विवरण प्रस्तुत करेगा (अनुच्छेद 9.4); और
- सकल राजस्व की एक विशेष लेखापरीक्षा करने और वित्तीय विवरण प्रस्तुत करने के लिए पत्तन को सनदी लेखाकारों के फर्म की नियुक्ति करनी होगी (अनुच्छेद 9.4)।

यद्यपि एमसीए- पूर्व अवधि में केवल कुछ करारों में इन खण्डों को शामिल किया गया था, 2008 के बाद के करारों में अधिकांश मामलों में इन खण्डों को शामिल किया गया था।

5.3.1 स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति

पीपीपी परियोजनाओं में स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति की आवश्यकता है जो करार में परिकल्पना के अनुसार राजस्वों के संग्रहण और साझाकरण संबंधी आश्वासन प्रदान

¹⁴ सीओपीटी में एलएनजी रीग्लासीफिकेशन टर्मिनल के मामले में बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं है क्योंकि संचालन हेतु बर्थ का उपयोग नहीं किया जाता है।

करता है। यह देखा गया कि सीएचपीटी, में कंटेनर टर्मिनल-1 और सीओपीटी में आईसीटीटी के मामले में यद्यपि एलए में स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति का कोई प्रावधान नहीं था, पत्तनों ने घोषित और साझा किए गए राजस्व की सटीकता का सत्यापन करने हेतु सनदी लेखाकारों के एक फर्म के नियुक्त किया था। हालांकि, 14 पूरी की गई परियोजनाओं में से जिसके लिए एमसीए से पूर्व एलए पर हस्ताक्षर किए गए थे (जुलाई 1997 से मई 2008) उनमें से केवल पाँच¹⁵ में स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति का प्रावधान था। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (क) एलए के खण्ड 8.25 में प्रावधान था कि लाइसेंसी आपसी सहमति वाली 10 सनदी लेखाकारों की सूची में से सांविधिक लेखापरीक्षकों की नियुक्ति करेगा। हालांकि यह देखा गया कि आईसीटीपीएल ने सांविधिक लेखापरीक्षक के रूप में उनकी बाटलीबाय एण्ड कम्पनी नियुक्त की जो धारक कंपनी, गेमन इंडिया लि. का सांविधिक लेखापरीक्षक था। इस प्रकार हितों का सीधा टकराव था जिसके कारण लेखापरीक्षक की स्वतंत्रता सुनिश्चित नहीं की जा सकती थी।
- (ख) एमबीपीटी में हालांकि अपतटीय कंटेनर टर्मिनल के निर्माण के साथ-साथ संचालन हेतु इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) को दिए गए अपने टर्मिनल 'बैलार्ड पिअर स्टेशन' के पाँच वर्षों (2007-12) की संचालन अवधि पूर्ण हो गई थी, किसी भी अतिरिक्त लेखापरीक्षक की नियुक्ति नहीं की गई थी।

चार पूरी की गई परियोजनाओं में, जिनके करार पर 2008 के बाद हस्ताक्षर किए गए थे, इस संबंध में एमसीए में निर्धारित प्रावधानों को तीन परियोजनाओं¹⁶ (केवल सीओपीटी पर पेट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड द्वारा एलएनजी टर्मिनल को छोड़कर) में शामिल किए गए थे। दो मामलों में पत्तनों द्वारा अतिरिक्त लेखापरीक्षक नियुक्त किए गए थे (केपीटी पर बर्थ का संचालन बंद हो गया था (नवम्बर 2014) और सीओपीटी पर एलएनजी रीगैसीफिकेशन टर्मिनल की केवल 5.10 प्रतिशत क्षमता की गणना की गई है)।

लेखापरीक्षकों के निष्कर्ष निम्नवत थे:

- अतिरिक्त लेखापरीक्षकों ने केपीटी पर बहुउद्देश्यीय कार्गो बर्थ 13 के संबंध में 2013-14 की अवधि में ₹ 1.10 करोड़ की कम वसूली इंगित किया गया था।

¹⁵ (1) केपीएल पर मरीन लिक्विड टर्मिनल का विकास, (2) जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए बल्क टर्मिनल का पुनर्विकास, (3) सीएचपीटी में कंटेनर टर्मिनल 2 का विकास, (4) केपीएल पर लौह अयस्क टर्मिनल का संचालन और (5) केपीएल पर कोयला टर्मिनल का संचालन।

¹⁶ (1) और (2) केपीटी पर बहु उद्देश्य नौभार बर्थ संख्या 13 और 15 का विकास, (3) बीपीटी पर बाहरी हार्बर में जीसीबी पर मशीनी कोयला संभलाई सुविधाओं का विकास

यहाँ इसका उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अगस्त 2014 में हमारे द्वारा बताए जाने के बाद लेखापरीक्षक की नियुक्ति की गई थी।

➤ वीपीटी पर जीसीबी की यंत्रीकृत कोल हैंडलिंग सुविधा के संदर्भ में, अतिरिक्त लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट (2013-14) में इंगित किया गया था:

- ₹18.03 लाख के राजस्व हिस्सेदारी में गिरावट;
- बर्थ किराया प्रभारों, भण्डारण प्रभारों, अधिक भण्डार का प्रेषण, बचा भण्डार इत्यादि पर राजस्व साझेदारी के प्रति ₹2.72 करोड़ के कुछ अनसुलझे मामले;
- जहाज संबंधी फाइलों/डाटा का गैर-प्रस्तुतीकरण।

लेखापरीक्षा आपत्तियों की पुष्टि करते हुए मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि आईसीटीपीएल के संबंध में स्वतंत्र लेखापरीक्षक के हितों के सीधे टकराव से समझौते की जांच की जाएगी।

5.3.2 पत्तनों द्वारा पीपीपी परियोजनाओं के संचालनात्मक डाटा का स्वतंत्र सत्यापन

सभी राजस्व साझाकरण परियोजनाओं में यह सुनिश्चित करने के लिए संचालक द्वारा प्रस्तुत डाटा की सटीकता का सत्यापन करने की आवश्यकता है कि पत्तनों को राजस्व का सही बँटवारा हो। यह देखा गया कि एमपीटी ने साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा जहाज एजेंटों से संग्रहीत बिल ऑफ एंट्री डाटा के साथ प्रदान किए गए यातायात डाटा का प्रति सत्यापन किया है (जून 2015) और मात्रा में अंतर के कारण ₹8.24 लाख के अतिरिक्त राजस्व हिस्से का दावा किया है। इसकी एसडब्ल्यूपीएल से वसूले गए (जुलाई 2015) और ₹7.08 लाख से मिलान किया गया था। हालांकि अन्य पत्तनों में ऐसी अच्छी प्रथा नहीं देखी गई जिसके परिणामस्वरूप संचालक द्वारा राजस्व हिस्सेदारी की कम रिपोर्टिंग की संभावना थी क्योंकि इसमें निम्नलिखित मामले नहीं नोट किया गया था:

- (क) कंटेनर बर्थ 11 और 12 के संबंध में एबीजी कांदला कंटेनर टर्मिनल लि० (एबीजीकेसीटीएल) द्वारा साझा किए गए राजस्व की सटीकता का सत्यापन करने हेतु केपीटी में कोई प्रक्रिया नहीं थी। यद्यपि 20, 40 और 45 फीट कंटेनरों हेतु एसओआर में अलग-अलग दर निर्धारित थे, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत मासिक कार्गो यातायात रिपोर्ट के प्रति सत्यापन हेतु पत्तन के पास कोई मूल डाटा नहीं था। मार्च 2007 से प्रस्तुत राजस्व विवरण और मासिक कार्गो जुलाई 2012 से सितम्बर 2013 में केपीटी द्वारा परियोजना का अधिग्रहण करने तक बंद पड़ा रहा। इस प्रकार, केपीटी को

एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत/अदा किए गए राजस्व हिस्से/डाटा के ऊपर निर्भर रहना पड़ा और उसकी सटीकता का सत्यापन नहीं किया।

(ख) यद्यपि आईसीटीपीएल वाले एलए में प्रासंगिक डाटा तक पहुँच और स्वतंत्र सत्यापन का प्रावधान है, एमबीपीटी पूरी तरह से आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत डाटा पर निर्भर रहा और पत्तन के पास उपलब्ध अभिलेखों के साथ आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत डाटा का मिलान एवं अंतर सुनिश्चित करने के लिए कोई स्वतंत्र सत्यापन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने छूटप्राप्त द्वारा प्रस्तुत राजस्व विवरणों में समानान्तर परिचालन अभिलेखों जैसे- बिल ऑफ एंट्री, सीमाशुल्क दस्तावेजों आदि की तुलना में अंतर देखा:

- आईसीटीपीएल द्वारा 2007-08 से 2012-13 की अवधि के लिए प्रस्तुत सकल राजस्व विवरण के अनुसार सम्हाली गई मात्रा 145347 टीईयूज थी, जबकि कंटेनर अनुभाग के अभिलेखों के अनुसार यह 154659 टीईयूज थी।
- 2010-11 में सम्हाली गई मात्रा 43644 टीईयूज थी, जबकि गैमन इंडिया लिमिटेड, धारक कंपनी की वार्षिक रिपोर्ट (2010-11) में दर्शाया गया कि आईसीटीपीएल द्वारा सम्हाली गई मात्रा 51000 टीईयूज थी।
- सकल राजस्व विवरण के अनुसार वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए सम्हाली गई मात्रा क्रमशः 34071 और 43644 टीईयूज थी जबकि एसओआर के सामान्य संशोधन हेतु टीएएमपी को प्रस्तुत प्रस्ताव में इसे वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः 39002 टीईयूज और 51593 टीईयूज दर्शाया गया था।

(ग) लेखापरीक्षा जाँच (अगस्त 2014) के आधार पर एमटीपी ने एमजीटी के प्रति और नवम्बर 2005 से मार्च 2015 की अवधि के लिए ₹ 7.52 करोड़ राजस्व की कम वसूली का दावा किया है।

(घ) हमने सीओपीटी में एक अच्छी प्रथा भी देखी जिसे प्रतिस्थापित करने की सिफारिश की जाती है। आईसीटीपीएल द्वारा सृजित इंवाइसेज को इंटरनेट के माध्यम से सीओपीटी की प्रणाली में संग्रहीत किया जाता है और आंकड़ों का मासिक विवरण के साथ मिलान किया जाता है।

लेखापरीक्षा अवलोकनों की पुष्टि करते हुए मंत्रालय ने आश्वासन दिया (अक्टूबर 2015) कि टर्मिनल संचालकों के आंकड़ों का सत्यापन करने हेतु पत्तनों के लिए एक स्वतंत्र डाटाबेस/पद्धति लाने की व्यवहार्यता की जाँच की जाएगी।

5.3.3 निलम्ब खाता का संचालन

एमसीए के अनुच्छेद 9.5 में प्रावधान है कि सभी रियायती को एक अनुमोदित बैंक में एक निलम्ब खाता रखना चाहिए तथा एक करार करना चाहिए कि परियोजना के वित्तपोषण और सभी राजस्वों तथा परियोजना से आने वाली अन्य प्राप्तियों को तथा किसी करार के तहत रियायती द्वारा प्राप्त सभी प्राप्तियों को ऐसे निलम्ब खाते में जमाया कराया जाएगा। निलम्ब खाते को बैंक को रियायती प्राधिकरणों के एजेंट के रूप में और दाता के प्रतिनिधियों और रियायती के हित में कार्य करना था। करार में निधियों के आहरण और विनियोजन हेतु निम्नलिखित प्राथमिकता के आधार पर परिकल्पना की गई थी:

- सभी बकाया और रियायती द्वारा देय कर;
- लाइसेंस शुल्क;
- बजट के अनुसार और वित्तीय दस्तावेजों के तहत निर्धारित, यदि कोई हो तो, के अनुसार परियोजना/परियोजना सुविधाओं और सेवाओं से संबंधित सभी निर्माण/कार्यान्वयन व्यय;
- बजट के अनुसार और वित्तीय दस्तावेजों के तहत निर्धारित, यदि कोई हो तो, के अनुसार परियोजना/परियोजना सुविधाओं और सेवाओं से संबंधित संचालनों और प्रबंधनों से संबंधित सभी व्यय;
- वित्तीय दस्तावेजों के तहत इबत सेवा दायित्व;
- रियायती प्राधिकार को देय अन्य धनराशि और राजस्व हिस्सेदारी तथा निर्णीत हर्जाने, यदि कोई हों;
- वित्तीय दस्तावेजों के अनुसार सभी आरक्षित आवश्यकतायें;

रियायती को किसी भी तिमाही में बकाया उपरोक्त भुगतान करने और/या पर्याप्त आरक्षण होने पर निलम्ब खाते से किसी भी बकाया राशि के आहरण की छूट थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निलम्ब लेखे के लिए निर्धारित आहरण की प्राथमिकता क्रम के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान केवल परियोजना के संचालन और प्रबंधन से संबंधित रियायती के व्यय के पश्चात् ही किये जाने का प्रावधान था। इससे 31 मार्च 2015 तक केपीटी पर आरएएस और जेआरई द्वारा संचालित (फरवरी 2013 और नवम्बर 2013 से) बर्थ 13 और 15 के संबंध में क्रमशः ₹ 36.36 करोड़ और ₹ 4.96 करोड़ के राजस्व बकाया हुआ।

यह भी देखा गया कि केपीटी प्राथमिकता क्रम का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए निलम्ब खाते में सभी जमा और निकासी की जांच करने में विफल रहा। फरवरी 2013 से मार्च 2015 की अवधि हेतु निलम्ब खाते की समीक्षा पर ₹ 153.20 करोड़ की सकल राशि के 31.62 प्रतिशत के आधार पर ₹ 11.34 करोड़ राजस्व हिस्सेदारी

का कम निर्धारण देखा गया। लेखापरीक्षा द्वारा मुद्दा उठाये जाने (मई 2014) के पश्चात् ही निलम्ब करार के तहत चूक के संबंध में निलम्ब बैंकों को पत्र जनवरी 2015 (बर्थ 13) और मई 2015 (बर्थ 15) में पत्र जारी किए गए थे।

इस पर ध्यान देना प्रासंगिक होगा कि दो सीए (एअरपोर्ट अथारिटी ऑफ इंडिया, नई दिल्ली और सूचना प्रौद्योगिकी निदेशालय, पुदुच्चेरी सरकार) के संबंध में निलम्ब खातों में वार्षिक प्रीमियम निर्धारित किए गए और राजस्व हिस्सेदारी के भुगतान को ऋण सेवा एवं ओएण्डएम व्ययों पर प्राथमिकता दी गई थी।

उपरोक्त को देखते हुए निलम्ब करार को राजस्व हिस्सेदारी के आहरण और रियायती प्राधिकरण को अन्य बकायों के लिए प्राथमिकता सांघधिक बकायों के बाद ही देने हेतु निलम्ब करार को दुबारा से देखने की आवश्यकता है। प्रत्येक प्राप्ति बिन्दु पर अनुवर्ती आवधिक मिलान हेतु प्रावधान के सत्य निलम्ब लेखे से एक रीएल टाइम प्रणाली पर विचार किया जाए।

लेखापरीक्षा आपतियों को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि निलम्ब खाते से राशि आहरित करते समय राजस्व हिस्सेदारी को अत्यधिक प्राथमिकता देने और अनुवर्ती आवधिक मिलान के साथ रीएल टाइम स्थानान्तरण हेतु सुझाव पर विचार किया जाएगा।

5.4 राजस्व हिस्सेदारी की स्थिति

राजस्व हिस्सेदारी के प्रावधानों से नीचे दिए गए तीन मामलों में वास्तविक प्रेषण का परिणाम नहीं निकला मूल रूप से संचालक द्वारा मध्यस्थता देरी/पलटने वाले लेखे पर।

- एनएमपीटी पर यूपीसीएल द्वारा बर्थ 15 के मामले में जबकि संचालन के पहले पांच वर्षों में अधिशुल्क का भुगतान प्रत्येक वर्ष अग्रिम में एकमुश्त अदा किया जाना था, एनएमपीटी ने जून 2012 से जून 2015 की अवधि हेतु ₹ 5.70 करोड़ के अधिशुल्क का संग्रहण नहीं किया है।
- जून 2008 से दिसम्बर 2012 तक बीपीएस टर्मिनल के संचालन के मामले में आईसीटीपीएल से ₹ 11.34 करोड़ राशि का संग्रहण अभी भी (दिसम्बर 2014) किया जाना था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2015) कि बकायों पर विवाद है और मध्यस्थता हेतु भेजा गया है। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि एमबीपीटी ने आईसीपीटीएल को ₹ 12.15 करोड़ (जून 2008 से जून 2015 तक) के राजस्व हिस्सेदारी दावे को शीर्ष प्राथमिकता आधार पर निपटाने का सुझाव दिया है।

- केपीटी पर बर्थ 11 और 12 के मामले में एबीजीकेसीटीएल ने 70 और 90 दिनों की देरी से पैनल ब्याज सहित मार्च 2007 से जुलाई 2012 की अवधि हेतु ₹ 114.45 करोड़ का प्रेषण किया। अगस्त 2012 से फरवरी 2013 की अवधि हेतु गणना की गई ₹ 9.05 करोड़ की राजस्व हिस्सेदारी बकाया थी। मार्च 2013 से सितम्बर 2013 की अवधि हेतु राजस्व हिस्सेदारी की गणना केपीटी द्वारा नहीं की गई थी क्योंकि एबीजीकेसीटीएल द्वारा अर्जित राजस्व का विवरण केपीटी के साथ साझा नहीं किया गया।

यद्यपि किसी भी उपयुक्त अवधि (सितम्बर 2007 से शुरू होने वाली) में एबीजीकेसीटीएल एमजीटी प्राप्त नहीं कर सकी थी, एबीजीकेसीटीएल ने राजस्व हिस्सेदारी में गिरावट का प्रेषण नहीं किया जो सितम्बर 2007 से सितम्बर 2012 की अवधि हेतु ₹ 40.69 करोड़ निकाला गया। सितम्बर 2012 से सितम्बर 2013 की अवधि हेतु एमजीटी में गिरावट पर राजस्व हिस्सेदारी को सत्यापित नहीं किया जा सका क्योंकि पत्तन में डाटा उपलब्ध नहीं था। मामला विचाराधीन है।

मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि अधिशुल्क एमजीटी आदि से संबंधित सभी दावे विवेचना दावों में शामिल किए गए थे।

इसको इंगित करने की आवश्यकता है कि दो पूरी की गई परियोजनाओं (एनएमपीटी पर बर्थ 15 और सीएचपीटी पर कंटेनर टर्मिनल-II) में राजस्व हिस्सेदारी के अग्रिम प्रेषण का प्रावधान था। कंटेनर टर्मिनल-II (सीआईपीटीएल) का संचालक सकल राजस्व से संबंधित महीने के अगले महीने की 23 तारीख से पूर्व सकल राजस्व की 45.801 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी प्रेषण करता रहा है।

5.5 प्रक्रियागत मामलों के कारण ₹ 76.61 करोड़ की गैर-वसूली

यह भी नोट किया गया कि पत्तनों को विभिन्न पीपीपी संचालकों से अनुबंध II और III में दिए गए विवरण के अनुसार ₹ 76.61 करोड़ राशि का संग्रहण करना था।

सिफारिश 6: राजस्व हिस्सेदारी भुगतान को कम प्राथमिकता देने के मद्देनजर यह सुझाव दिया जाता है कि पत्तन के लेखे का रिएल टाइम स्थानान्तरण सुनिश्चित करने हेतु एक प्रणाली की योजना बनाई जाए। इससे किसी बकाये अथवा इस खाते पर अनुवर्तन की आवश्यकता से बचा जा सकता है।

अध्याय 6

निष्कर्ष और सिफारिशें



अध्याय 6

निष्कर्ष और सिफारिशें

6.1 निष्कर्ष

पीपीपी मॉडल बुनियादी ढाँचे में शीघ्रता से वृद्धि और प्रयोगकर्ताओं को बेहतर गुणवत्ता सेवा प्रदान करने के लिए था। हालांकि मैरीटाइम एजेंडा 2010-2020 द्वारा परिकल्पित 315.23 एमएमटीपीए के अतिरिक्त परिकल्पित क्षमता में से 2010-12 के दौरान पत्तनों ने 79.80 एमएमटीपीए (25.31 प्रतिशत) क्षमता वृद्धि की। 31 मार्च 2014 में पीपीपी परियोजनाओं ने प्रमुख पत्तनों की क्षमता के केवल 33 प्रतिशत का अंशदान किया। इस प्रकार परियोजनाओं के कार्यान्वयन की धीमी प्रगति के कारण पीपीपी मॉडल का सहारा लेने का उद्देश्य पूरा नहीं हो पाया।

पत्तनों ने पीपीपी परियोजनाओं को उपयुक्त रूप से संरचना नहीं की जिसके परिणामस्वरूप पत्तनों के दीर्घकालिक हितों की पर्याप्त रूप से सुरक्षा नहीं की गई।

हमने बोली प्रक्रियाओं और पीपीपी साझीदारों के चयन में अनियमितता देखी सीओपीटी के रियायती को ₹ 40.23 करोड़ की महत्वपूर्ण रियायत बोली पश्चात् दी गई थी।

आईईएस की नियुक्ति, परियोजनाओं हेतु पर्यावरणीय मंजूरी लेने, परियोजना स्थल को समय पर सौंपने और अधिक चैनल में समर्पित प्रारूप तैयार के प्रावधान के संबंध में पत्तनों/मंत्रालय की ओर से उत्तरदायित्व पूरा करने में देरी/पूरा न करने के कारण परियोजनाओं को चालू करने और पत्तनों को राजस्व आय पर प्रभाव पड़ा। रियायतियों द्वारा पूर्ववर्ती शर्तों को न पूरा करना भी परियोजनाओं को चालू करने में देरी के मुख्य कारणों में से एक था।

2008 से पूर्व पत्तनों में शब्द 'सकल राजस्व' की कोई मानक परिभाषा नहीं थी। राजस्व बँटवारा व्यवस्थाओं में कमियाँ, लेखापरीक्षकों की नियुक्ति के प्रावधानों में अंतर और पत्तनों द्वारा संचालन डाटा के स्वतंत्र सत्यापन के माध्यम से नियंत्रण करने में कमी देखी गई थी।

6.2 सिफारिशें

6.2.1 *मंत्रालय एक तंत्र स्थापित कर सकता है जहाँ पत्तनों में सर्वोत्तम व्यवस्थाएँ साझा की जा सकें तथा पीपीपी परियोजनाओं का स्वरूप तैयार करते समय सूचित की जा सकें।*

6.2.2 निजी संचालक को दी गई परियोजना के कार्यक्षेत्र को सावधानीपूर्वक निर्धारित करना चाहिये और बोली के बाद परिवर्तित नहीं होना चाहिये चूँकि यह बोली प्रक्रिया की शुद्धता को निष्फल करता है।

6.2.3 मंत्रालय/पत्तन को सीए हस्ताक्षरित करने के लिये निविदा जारी करने से बोली प्रक्रिया को पूर्ण करने के लिये निर्धारित समय सीमा का पालन सुनिश्चित करना चाहिये।

6.2.4 एमओएस को चयन की प्रक्रिया को मानकीकृत करना चाहिए तथा स्वतंत्र अभियंताओं की नियुक्ति करनी चाहिए।

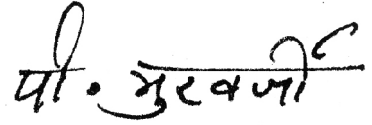
6.2.5 एमओएस/पत्तनों को निविदाकरण प्रक्रिया शुरू करने पूर्व ही प्रत्येक परियोजना की समय पर पर्यावरणीय मंजूरी लेने हेतु एक तंत्र बनाने की आवश्यकता है।

6.2.6 राजस्व हिस्सेदारी भुगतान को कम प्राथमिकता देने के मद्देनजर यह सुझाव दिया जाता है कि पत्तन के लेखे का रिएल टाइम स्थानान्तरण सुनिश्चित करने हेतु एक प्रणाली की योजना बनाई जाए। इससे किसी बकाये अथवा इस खाते पर अनुवर्तन की आवश्यकता से बचा जा सकता है।

मंत्रालय ने हमारी सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है और सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए पत्तनो को पहले ही अनूदेश जारी कर दिए हैं।

नई दिल्ली

दिनांक: 26 नवम्बर 2015



(प्रसेनजीत मुखर्जी)

उप-नियंत्रक महालेखापरीक्षक एवं
अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 26 नवम्बर 2015



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

अनुबंध



अनुबंध-1
(पैरा 1.6, 2.2 देखें और अध्याय -4)

प्रमुख पत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं का सार			
कुल पीपीपी परियोजनाओं (91) के विवरण			
स्थिति	परियोजनाओं की संख्या	लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)
पूरी की गई	35	17106.08	264.69
निर्माणाधीन	27	19910.55	221.94
पाईपलाईन	27	26213.38	257.97
प्रतिबंधित	1	204.04	2.00
छोड़ दी गई	1	278.90	5.11
जोड़	91	63712.95	751.71
चयनित पीपीपी परियोजनाओं (61) के विवरण			
स्थिति	परियोजनाओं की संख्या	लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)
पूरी की गई	18	13469.01	162.75
निर्माणाधीन	22	18941.71	209.45
पाईपलाईन	19	22870.93	246.28
प्रतिबंधित	1	204.04	2.00
छोड़ दी गई	1	278.90	5.11
जोड़	61	55764.59	625.59

अनुबंध-1 (जनसंख्या)
(पैरा 1.6 एवं 2.2 तथा अध्याय 4 देखें)
31 मार्च 2014 को कुल पीपीपी परियोजनाओं की स्थिति

क्रम सं.	पत्तन का नाम	पीपीपी परियोजना का नाम	लागत (करोड़ में)	क्षमता संवर्धन (एमएमटीपीए)	परियोजना की स्थिति	पूर्णता तिथि
1	केपीटी	आईओसीएल हेतु आयल जेट्टी	20.70	2.00	पूर्ण	मार्च -01
2	केपीटी	आईएफएफसीओ हेतु आयल जेट्टी	22.00	2.00	पूर्ण	अप्रैल-98
3	केपीटी	ईएसएसएआर हेतु ऑयल जेट्टी	750.00	13.50	पूर्ण	दिसम्बर-06
4	केपीटी	कन्टेनर टर्मिनल चरण I एवं II (वर्ष से 11 एवं 12) का विकास एवं संचालन	446.70	7.20	पूर्ण	मार्च 2007 जून 2009
5	केपीटी	कन्टेनर मालभाड़ा स्टेशन का विकास	41.07	3.00	पूर्ण	फरवरी-04
6	केपीटी	बहुउद्देश्यीय कारगो बर्थ सं. 13 का विकास	188.87	1.50	पूर्ण	फरवरी-13
7	केपीटी	ओल्ड काण्डला (आईएफएफसीओ) में केप्टिव बर्थ जेट्टी की स्थापना	27.67	2.00	पूर्ण	नवम्बर-13
8	केपीटी	बहुउद्देश्यीय कारगो बर्थ सं. 15 का विकास	188.87	1.50	पूर्ण	नवम्बर-13
9	केओपीटी	बहुउद्देश्यीय बर्थ 4ए	150.00	2.00	पूर्ण	दिसम्बर-2003
10	केओपीटी	बहुउद्देश्यीय बर्थ 12	35.00	1.12	पूर्ण	जनवरी-02
11	जेएनपीटी	नावा शाखा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) द्वारा नये 600 मी. क्वा लम्बाई वाले कन्टेनर टर्मिनल का निर्माण	750.00	13.20	पूर्ण	अप्रैल-99

12	जेएनपीटी	गेटवे टर्मिनल लिमिटेड (जीटीआर्थएल) द्वारा बल्क टर्मिनल से कन्टेनर टर्मिनल पुर्नविकास	1078.00	15.60	पूर्ण	अक्टूबर-06
13	जेएनपीटी	बीपीसीएल द्वारा लिक्विड कारगो टर्मिनल का विकास	200.00	5.50	पूर्ण	फरवरी-02
14	एमपीटी	बहुउद्देश्यीय बल्क कारगो बर्थ 5 एवं 6 का निर्माण एवं संचालन	250.00	5.00	पूर्ण	सितम्बर-2004
15	एनएमपीटी	कोयले की सम्भलाई हेतु न्यू वेस्टर्न डॉक का बर्थ 15	230.00	3.00	पूर्ण	नवम्बर-11
16	एनएमपीटी	कच्चे तेल आयात हेतु एसबीएम सुविधा का विकास	1143.00	18.00	पूर्ण	जनवरी-13
17	केपीएल	लौह अयस्क टर्मिनल का विकास	480.00	12.00	पूर्ण	फरवरी-11
18	केपीएल	कोल टर्मिनल का विकास	399.00	8.00	पूर्ण	मार्च-12
19	केपीएल	समुद्री तरल टर्मिनल का विकास	252.00	3.00	पूर्ण	जनवरी-09
20	वीओसीपीटी	बर्थ 1 से 6 और 9 में यांत्रिक हैंडलिंग उपकरणों का उन्नयन	49.20	8.72	पूर्ण	मार्च-14
21	सीओपीटी	कच्चे तेल के आयात हेतु एसबीएम सुविधाओं का विकास	720.00	13.00	पूर्ण	दिसम्बर-07
22	सीओपीटी	अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी)	2118.00	40.00	पूर्ण	फरवरी-11
23	सीओपीटी	एलएनजी टर्मिनल	4150.00	5.00	पूर्ण	सितम्बर-13
24	सीएचपीटी	कंटेनर टर्मिनल-1 का विकास	778.18	6.00	पूर्ण	मार्च-07
25	सीएचपीटी	कंटेनर टर्मिनल-2 का विकास	495.00	9.60	पूर्ण	सितम्बर-09
26	वीपीटी	बाहरी बंदरगाह में कंटेनर टर्मिनल का विकास	86.35	5.60	पूर्ण	जून-03
27	वीपीटी	कच्चे तेल और पीओएल (एसबीएम) के लिये हैंडलिंग सुविधा	643.46	8.00	पूर्ण	नवम्बर-2013

28	वीपीटी	आंतरिक बंदरगाह में उत्तरी आर्म में दो बहुउद्देशीय बर्थ ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 का निर्माण	320.29	6.47	पूर्ण	जुलाई 2004 सितम्बर 2005
29	वीपीटी	बाहरी बंदरगाह (जीसीबी) में जीसीबी पर यंत्रीकृत कोल हैंडलिंग सुविधा का विकास	444.10	10.18	पूर्ण	अप्रैल-13
30	पीपीटी	सीक्व्यू-III बर्थ का यंत्रीकरण	40.00	6.00	पूर्ण	दिसम्बर-2012
31	पीपीटी	आईएफएफसीओ को कैप्टिव उर्वरक बर्थ	26.17	4.00	पूर्ण	अगस्त-99
32	पीपीटी	एकल बिंदु घाट कैप्टिव बर्थ का निर्माण	500.00	15.00	पूर्ण	दिसम्बर-08
33	पीपीटी	कार्गो हैंडलिंग परियोजना-2 का यंत्रीकरण	25.13	2.00	पूर्ण	अप्रैल-09
34	पीपीटी	पीपीएल को कैप्टिव उर्वरक बर्थ	20.00	4.00	पूर्ण	अगस्त-95
35	पीपीटी	कार्गो हैंडलिंग परियोजना-1 का यंत्रीकरण	37.32	2.00	पूर्ण	अप्रैल-09
		कुल	17106.08	264.69		
36	केपीटी	बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ संख्या 14 का विकास	188.88	1.50	निर्माणाधीन	
37	केपीटी	बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ संख्या 16 का विकास	188.88	1.50	निर्माणाधीन	
38	केपीटी	दुना में कोल और मल्टि कार्गो बर्थ, निकट दुना टेकरा से दूर ड्राइ बल्क टर्मिनल के विकास के रूप में पुनः नामित	1060.00	14.11	निर्माणाधीन	(दिसम्बर 2014 में पूर्ण किया)
39	केपीटी	कैप्टिव प्रयोग आधार पर दुना पर बजरा घाट बनाना (रेनुका सुगर्स)	22.00	1.50	निर्माणाधीन	
40	केपीटी	मौजूदा तरल बल्क कार्गो घाट कांडला में तरल कार्गो और शिप बंकरिंग टर्मिनल संभालने के लिये तेल घाट के विकास के रूप में पुनः नामित का विस्तार।	233.50	3.39	निर्माणाधीन	

41	एमबीपीटी	अपतटीय कंटेनर टर्मिनल 1 और 2 (ओसीटी) का निर्माण और बेलाई पिथर स्टेशन कंटेनर टर्मिनल (बीपीएस)[1] का संचालन	2098.56	9.60	निर्माणाधीन	
42	जेएनपीटी	4थें कंटेनर टर्मिनल का विकास	7915.00	60.00	निर्माणाधीन	
43	जेएनपीटी	नहावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईपीटी) द्वारा 330 मीटर की घाट लंबाई की सुविधा संभालने वाले स्टैंडअलोन कंटेनर का विकास	600.00	9.60	निर्माणाधीन	
44	एमपीटी	कोल हेंडलिंग टर्मिनल का विकास (बर्थ 7)	406.00	4.61	निर्माणाधीन	(नवम्बर 2014 में पूर्ण किया)
45	एनएमपीटी	नये लौह अयस्क बर्थ 14 का यंत्रीकरण	296.03	6.62	निर्माणाधीन*	
46	एनएमपीटी	तरल कार्गो की हैंडलिंग के लिये बर्थ 13 का निर्माण/रूपांतरण	79.17	7.80	निर्माणाधीन	सितम्बर 2014 में पूर्ण किया
47	वीओसीपीटी	एनसीबी-II का विकास	332.16	7.00	निर्माणाधीन	
48	वीओसीपीटी	कंटेनर टर्मिनल के रूप में 8वें बर्थ का रूपांतरण	312.23	7.20	निर्माणाधीन	
49	वीओसीपीटी	एनसीबी-III का विकास	420.00	9.15	निर्माणाधीन	
50	वीओसीपीटी	एनसीबी-IV का विकास	355.00	9.15	निर्माणाधीन	
51	सीओपीटी	कोचिन में 90 छोटी और मध्यम आकार की शिप के लिये शिप मरम्मत सुविधा का विकास	785.00	0.00	निर्माणाधीन	

52	केपीएल	कंटेनर टर्मिनल का विकास	1270.00	16.80	निर्माणाधीन	
53	केपीएल	मल्टि कार्गो कंटेनर का विकास	151.00	2.00	निर्माणाधीन	
54	सीएचपीटी	बजरा हैंडलिंग सुविधा	27.29	1.35	निर्माणाधीन	
55	वीपीटी	पूर्व डॉक में इक्व्यू-1 का विकास	323.18	5.25	निर्माणाधीन	अगस्त 2014 में पूर्ण किया
56	वीपीटी	आंतरिक बंदरगाह के उत्तर आर्म में इक्व्यू-10 बर्थ का विकास	55.38	1.84	निर्माणाधीन	मार्च 2015 में पूर्ण किया
57	वीपीटी	पूर्व डॉक में इक्व्यू-1ए का विकास	313.39	7.36	निर्माणाधीन	
58	वीपीटी	आंतरिक बंदरगाह के उत्तर आर्म में डब्ल्यूक्व्यू-6 बर्थ का विकास	114.50	2.08	निर्माणाधीन	जुलाई 2015 में पूर्ण किया
59	वीपीटी	लौह अयस्क (ओएचसी) के लिये आंतरिक बंदरगाह पर नई सुविधा देने और बाहरी बंदरगाह पर मौजूदा सुविधा का उन्नयन	845.41	7.5	निर्माणाधीन	
60	वीपीटी	आंतरिक बंदरगाह में इक्व्यू-7 पर यंत्रिकृत उर्वरक हैंडलिंग	217.58	3.33	निर्माणाधीन	
61	पीपीटी	प्रदीप पोर्ट पर बीओटी आधार पर गहरी भारवाही कोल बर्थ का विकास	479.01	10.00	निर्माणाधीन	
62	केओपीटी	हल्दिया डॉक-II (उत्तर)	821.40	11.70	निर्माणाधीन	
		कुल	19910.55	221.94		
63	सीओपीटी	आईओसीएल द्वारा बंकरिंग टर्मिनल	240.00	4.52	पाईपलाइन (एसी अप्रैल 2014 में)	

						हस्ताक्षरित)	
64	सीएचपीटी	जवाहर डॉक (पूर्व) पर कंटेनर टर्मिनल-3 का विकास	475.00	9.60	पाइपलाइन		
65	सीएचपीटी	आरओ-आरओ सुविधा ऑटोमोबाइल टर्मिनल के साथ बहु स्तर कार पार्किंग का विकास	105.00	1.00	पाइपलाइन		
66	सीएचपीटी	मेगा कंटेनर टर्मिनल का विकास	3686.00	48.00	पाइपलाइन		
67	सीएचपीटी	श्रीपेरूमबुदुर में ड्राय पोर्ट का विकास	415.00	18.45	पाइपलाइन		
68	सीएचपीटी	ड्राय डॉक का विकास (पोत मरम्मत सुविधा)	100.00	0.00	पाइपलाइन		
69	सीएचपीटी	फिशिंग पत्तन के निकट निर्यात संसाधन जोन (इपीजेड) का विकास	100.00	0.00	पाइपलाइन		
70	सीएचपीटी	नई कार्यशाला पर न्यू ट्रेड कन्वेंशन सेंटर का विकास	100.00	0.00	पाइपलाइन		
71	सीएचपीटी	1000 लीटर प्रतिदिन श्रमता के विलवणीकरण संयंत्र का निर्माण	53.00	0.00	पाइपलाइन		
72	वीपीटी	बाहरी बंदरगाह में मौजूदा कंटेनर टर्मिनल का विस्तारण	633.11	7.56	पाइपलाइन		
73	पीपीटी	पारादीप पोर्ट पर बीओटी आधार पर डीप ड्रॉट आयरन ओर बर्थ का विकास	740.19	10.00	पाइपलाइन		
74	पीपीटी	पारादीप पोर्ट पर कंटेनर सहित क्लीन कार्गो के प्रबंधन के लिए बहु-उद्देश्य बर्थ का विकास	430.78	5.00	पाइपलाइन		
75	पीपीटी	बीओटी आधार पर पारादीप पोर्ट में ईक्व्यू 1, ईक्व्यू 2 और ईक्व्यू 3 का मैकेनाइजेशन	1437.76	30.00	पाइपलाइन		

76	केओपीटी	हल्दिया डॉक-II (दक्षिण)			886.10	11.70	पाइपलाइन	
77	केओपीटी	डायमंड हार्बर कंटेनर टर्मिनल परियोजना (डीएचसीटीपी)			1758.50	25.00	पाइपलाइन	
78	एमवीपीटी	सीएफएसज ऑफ डॉक कंटेनर यार्ड और खाली डिपू			214.00	11.76	पाइपलाइन	
79	एमवीपीटी	हार्बर वाल बर्थ (एसडब्ल्यूबी) का पुनर्विकास			600.00	7.00	पाइपलाइन	
80	एमवीपीटी	अपटटी बहु-उद्देश्य कार्गो बर्थ (ओएमसीबी) का विकास			696.00	4.00	पाइपलाइन	
81	केपीटी	कच्छ की खाड़ी में वीरा की एकल बिंदु नौ बंध (एसपीएम) और संबंध सुविधाओं की स्थापना			1086.29	12.00	पाइपलाइन	
82	केपीटी	टुना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल की स्थापना			5992.00	4.18	पाइपलाइन	
83	वीओसीपीटी	सीमेंट की संभाल के लिए शैलों ड्रॉट का निर्माण			84.08	2.67	पाइपलाइन	
84	वीओसीपीटी	निर्माण सामग्रियों के प्रबंधन हेतु शैलों ड्रॉट का निर्माण			65.37	2.00	पाइपलाइन	
85	एनएमपीटी	एलएनजी टर्मिनल			2600.00	2.50	पाइपलाइन	
86	एनएमपीटी	पश्चिमी डॉक में कंटेनर टर्मिनल			300.00	3.00	पाइपलाइन	
87	सीओपीटी	क्यू8-क्यू9 बर्थ पर सामान्य कार्गो टर्मिनल का विकास (कोयला प्रबंधन के आधुनिकीकरण)			198.20	4.23	पाइपलाइन	
88	जेएनपीटी	अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल का विकास			2496.00	26.60	पाइपलाइन	
89	एमपीटी	आयरन और एक्सपोर्ट टर्मिनल के निर्माण द्वारा बाघ की प्रतीची का विकास			721.00	7.20	फरवरी 2013 में छोड़ दी गई	
					26213.38	257.97		
90	एमपीटी	बर्थ 11 पर कोयला के प्रबंधन हेतु यंत्रिकृत प्रबंधन सुविधाएं उपलब्ध कराना			204.04	2.00	मार्च 2014 में समाप्त	

		जोड़	204.04	2.00	
91	केओपीटी	एचडीसी पर 3री ऑचल जैटी के अपस्ट्रीम में आऊटर टर्मिनल-1 पर रिवराइन बहु- उद्देश्य जैटी	278.90	5.11	परियोजना को छोड़ दिया गया
		जोड़	278.90	5.11	
		कुल जोड़	63712.95	751.71	

(पैरा 1.6, 2.2 एवं अध्याय 4 देखो)
91 परियोजनाओं का पतन वार सार (संख्या)

क्र. सं.	पतन का नाम	पूर्ण हो चुकी			निर्माणधीन			पाईप लाईन में			समान्त/छोड़ दी गई			कुल		
		परियोजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)	परियोजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)	परियोजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)	परियोजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)	परियोजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपीए)
1	केपीटी	8	1685.88	32.70	5	1693.26	22.00	2	7078.29	16.18	0	0.00	0.00	15	10457.43	70.88
2	एमवीपी टी	0	0.00	0.00	1	2098.56	9.60	3	1510.00	22.76	0	0.00	0.00	4	3608.56	32.36
3	जेएनपी टी	3	2028.00	34.30	2	8515.00	69.60	1	2496.00	26.60	0	0.00	0.00	6	13039.00	130.50
4	एमपीटी	1	250.00	5.00	1	406.00	4.61	1	721.00	7.21	1	204.00*	2.00	4	1581.04	18.81
5	एनएम पीटी	2	1373.00	21.00	2	375.20	14.42	2	2900.00	5.50	0	0.00	0.00	6	4648.20	40.92
6	वीओसी पीटी	1	49.20	8.72	4	1419.39	32.50	2	149.45	4.67	0	0.00	0.00	7	1618.04	45.89
7	सीओपी टी	3	6988.00	58.00	1	785.00	0.00	2	438.20	8.75	0	0.00	0.00	6	8211.20	66.75
8	केपीएल	3	1131.00	23.00	2	1421.00	18.80	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00	5	2552.00	41.80
9	सीएचपी टी	2	1273.18	15.60	1	27.29	1.35	8	5034.00	77.05	0	0.00	0.00	11	6334.47	94.00
10	वीपीटी	4	1494.20	30.25	6	1869.44	27.36	1	633.11	7.56	0	0.00	0.00	11	3996.75	65.17

2015 की प्रतिवेदन संख्या 49

11	पीपीटी	6	648.62	33.00	1	479.01	10.00	3	2608.73	45.00	0	0.00	0.00	10	3736.36	88.00
12	केओपी टी	2	185.00	3.13	1	821.40	11.70	2	2644.60	36.70	1	278.90#	5.11	6	3929.00	56.64
	जोड़	35	17106.08	264.69	27	19910.55	221.94	27	26213.38	257.97	2	482.94	7.11	91	63712.95	751.71

* समाप्त

छोड़ दिया गया

अनुबंध-1 (नमूना)
(पैरा 1.6, 2.2, तथा अध्याय 4 देखें)
31 मार्च 2014 को कुल पीपीपी परियोजनाओं की स्थिति

क्र. सं.	पतन का नाम	पीपीपी परियोजना का नाम	लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता संवर्धन (एमएमपीपीए)	परियोजना की स्थिति	समापन की तिथि
1	केपीटी	ईएसएसएआर के लिए ऑयल जेट्टी	750.00	13.50	पूरी हो गई	दिस-06
2	केपीटी	कंटेनर टर्मिनल- चरण- I एवं II (घाट सं. 11 और 12) का विकास एवं परिचालन	446.70	7.20	पूरी हो गई	मार्च 2007 जून 2009
3	केपीटी	बहु-उद्देश्य नौभार घाट सं.13 का विकास	188.87	1.50	पूरी हो गई	फरवरी-13
4	केपीटी	बहु-उद्देश्य नौभार घाट सं.15 का विकास	188.87	1.50	पूरी हो गई	नव-13
5	केओपीटी	बहु-उद्देश्य घाट 4 ए	150.00	2.00	पूरी हो गई	दिस-2003
6	जेएनपीटी	न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) द्वारा नए 600 मीटर लम्बाई वाले घाट का निर्माण	750.00	13.20	पूरी हो गई	अप्रैल-99
7	जेएनपीटी	गेटवे टर्मिनल लिमिटेड (जीटीआईएल) द्वारा बल्क टर्मिनल का कंटेनर टर्मिनल में पुनः विकास	1078.00	15.60	पूरी हो गई	अक्टू-06
8	एमपीटी	बहु-उद्देश्य बल्क नौभार घाट 5 एवं 6 का निर्माण एवं परिचालन	250.00	5.00	पूरी हो गई	सित-2004
9	एनएमपीटी	कोयला संचालन हेतु नई पश्चिमी गोदी का घाट 15	230.00	3.00	पूरी हो गई	नव-11

10	केपीएल	लौह अयस्क टर्मिनल का विकास	480.00	12.00	पूरी हो गई	फर-11
11	केपीएल	कोयला टर्मिनल का विकास	399.00	8.00	पूरी हो गई	मार्च-12
12	केपीएल	समुद्री लिक्विड टर्मिनल का विकास	252.00	3.00	पूरी हो गई	जन-09
13	सीओपीटी	इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिप टर्मिनल (आईसीटीटी)	2118.00	40.00	पूरी हो गई	फर-11
14	सीओपीटी	एलएनजी टर्मिनल	4150.00	5.00	पूरी हो गई	सित-13
15	सीओपीटी	कंटेनर टर्मिनल-1 का विकास	778.18	6.00	पूरी हो गई	मार्च-07
16	सीएचपीटी	कंटेनर टर्मिनल-2 का विकास	495.00	9.60	पूर्ण	सितम्बर-09
17	वीपीटी	आन्तरिक हार्बर की उत्तरी दिशा में इक्व्यू-8 एवं इक्व्यू-9 दो बहुपयोगी बर्थों का निर्माण	320.29	6.47	पूर्ण	जुलाई 2004 सितम्बर2005
18	वीपीटी	बाहरी हार्बर (जीसीबी) में जीसीबी पर मशीनी कोयला संभलाई सुविधाओं का विकास	444.10	10.18	पूर्ण	अप्रैल-13
		जोड़	13469.01	162.75		
19	केपीटी	बहुपयोगी कार्गो बर्थ सं.14 का विकास	188.88	1.50	निर्माणाधीन	
20	केपीटी	बहुपयोगी कार्गो बर्थ सं. 16 का निर्माण	188.88	1.50	निर्माणाधीन	
21	केपीटी	टुना के कोयला और बहुल कार्गो बर्थ का पुनः नामकरण कर टुना के पास टेकरा से परे ड्राई बल्क टर्मिनल का विकास	1060.00	14.11	निर्माणाधीन	(दिसम्बर 2014 में पूर्ण)
22	केपीटी	मौजूदा बल्क कार्गो जेट्टी का विस्तारण जिसका नाम आयल जेट्टी का विकास रखा गया ताकि कांडला तरल कार्गो और शिप बकरिंग टर्मिनल की संभलाई	233.50	3.39	निर्माणाधीन	

23	एमबीपीटी	आफशोर कन्टेनर टर्मिनल 1 एवं 2 (ओसीटी) का निर्माण और बल्लाई पायर स्टेशन कन्टेनर टर्मिनल (बीपीएस) (1) का संचालन	2098.56	9.60	निर्माणाधीन	
24	जेएनपीटी	4 कन्टेनर टर्मिनल का विकास	7915.00	60.00	निर्माणाधीन	
25	जेएनपीटी	न्हावा शेवा (इंडिया) गोदवे टर्मिनल प्रा. लि. (एनएसआईजीटी) द्वारा 330 मीटर की क्वे लम्बाई के साथ एकल कन्टेनर संभलाई सुविधाओं का विकास	600.00	9.60	निर्माणाधीन	
26	एमपीटी	कोयला संभलाई टर्मिनल (बर्थ 7) का विकास	406.00	4.61	निर्माणाधीन	(नवम्बर 2014 में पूर्ण)
27	एनएमपीटी	न्यू आयरन ओर बर्थ 14 का मशीनीकरण	296.03	6.62	निर्माणाधीन*	
28	वीओसीपी टी	एनसीबी-II का विकास	332.16	7.00	निर्माणाधीन	
29	वीओसीपी टी	8वें बर्थ का कन्टेनर टर्मिनल के रूप में विकास	312.23	7.20	निर्माणाधीन	
30	वीओसीपी टी	एनसीबी-III का विकास	420.00	9.15	निर्माणाधीन	
31	वीओसीपी टी	एनसीबी-IV का विकास	355.00	9.15	निर्माणाधीन	
32	केपीएल	कन्टेनर टर्मिनल का विकास	1270.00	16.80	निर्माणाधीन	

33	केपीएल	बहुल कार्गो टर्मिनल का विकास	151.00	2.00	निर्माणाधीन	
34	वीपीटी	ईस्ट डाक्स में इक्व्यू-1 का विकास	323.18	5.25	निर्माणाधीन	अगस्त 2014 में पूर्ण
35	वीपीटी	ईस्ट डाक्स में इक्व्यू-1ए का विकास	313.39	7.36	निर्माणाधीन	
36	वीपीटी	आन्तरिक हार्बर के उत्तरी भाग में डब्ल्यू क्यू-6 का विकास	114.50	2.08	निर्माणाधीन	जुलाई 2015 में पूर्ण
37	वीपीटी	बाहरी हार्बर पर मौजूदा सुविधा का उन्नयन और लौह अयस्क (ओएचसी) की संभलाई के लिए आन्तरिक हार्बर पर नई सुविधा	845.41	7.5	निर्माणाधीन	
38	वीपीटी	आन्तरिक हार्बर में इक्व्यू-7 पर मशीनीकृत उर्वरक संभलाई सुविधाओं की संस्थापना	217.58	3.33	निर्माणाधीन	
39	पीपीटी	पारादीप पतन पर बीओटी के आधार पर डीप ड्राउट कोल बर्थ का विकास	479.01	10.00	निर्माणाधीन	
40	केओपीटी	हल्दिया डाक- II (उत्तरी)	821.40	11.70	निर्माणाधीन	
		जोड़	18941.71	209.45		
41	सीएचपीटी	जवाहर डाक (पूर्व) पर कन्टेनर टर्मिनल -3 का विकास	475.00	9.60	पाइपलाइन	
42	सीएचपीटी	आरओ-आरओ सुविधा के साथ आटोमोबाइल टर्मिनल पर बहु-स्तरीय कार पार्किंग का विकास	105.00	1.00	पाइपलाइन	
43	सीएचपीटी	मेगा कन्टेनर टर्मिनल का विकास	3686.00	48.00	पाइपलाइन	
44	सीएचपीटी	श्रीपेरुम्बदूर पर ड्राई पोर्ट का विकास	415.00	18.45	पाइपलाइन	

45	वीपीटी	बाहरी हार्बर में मौजूदा कन्टेनर टर्मिनल का विस्तारण	633.11	7.56	पाइपलाइन	
46	पीपीटी	पारादीप पतन पर बीओटी आधार पर डीप ड्राउट आयरन ओर बर्थ का विकास	740.19	10.00	पाइपलाइन	
47	पीपीटी	पारादीप पतन पर कन्टेनर सहित क्लीन कार्गो संभलाई के लिए बहुपयोगी बर्थ का विकास	430.78	5.00	पाइपलाइन	
48	पीपीटी	पारादीप पतन पर बोट आधार पर ईक्व्यू 1, ईक्व्यू 2, और ईक्व्यू 3, का मशीनीकरण	1437.76	30.00	पाइपलाइन	
49	केओपीटी	हल्दिया डाक-II (दक्षिण)	886.10	11.70	पाइपलाइन	
50	केओपीटी	डायमंड हार्बर कन्टेनर टर्मिनल परियोजना (डीएचसीटीजी)	1758.50	25.00	पाइपलाइन	
51	एमबीपीटी	सीएफएस के आफ डाक कन्टेनर यार्ड और खाली डिपो	214.00	11.76	पाइपलाइन	
52	एमबीपीटी	हार्बर वाल बर्थ (एचडब्ल्यूबी) का पुनः निर्माण	600.00	7.00	पाइपलाइन	
53	एमबीपीटी	आफशोर बहुपयोगी कार्गो बर्थ (ओएमसीबी) का विकास	696.00	4.00	पाइपलाइन	
54	केपीटी	कच्छ की खाड़ी में वीरा से दूर सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) और सहायक सुविधाओं की स्थापना	1086.29	12.00	पाइपलाइन	
55	केपीटी	रूना टेकरा में कन्टेनर टर्मिनल की स्थापना	5992.00	4.18	पाइपलाइन	
56	एनएमपीटी	पश्चिमी डाक में कन्टेनर टर्मिनल	300.00	3.00	पाइपलाइन	

57	सीओपीटी	क्यू 8-क्यू 9 बर्थों पर जनरल कार्गो टर्मिनल का विकास (कोयला संभलाई के आधुनिकीकरण के रूप में पुनः निर्मित)	198.20	4.23	पाइपलाइन	
58	जेएनपीटी	अतिरिक्त तरल बल्क टर्मिनल का विकास	2496.00	26.60	पाइपलाइन	
59	एमपीटी	एक लौह अयस्थ आयात टर्मिनल के निर्माण द्वारा ब्रेकवाटर के पश्चिम का विकास	721.00	7.20	पाइपलाइन (फरवरी 2013 में छोड़ दी गई)	
		जोड़	22870.93	246.28		
60	एमपीटी	बर्थ 11 पर कोयला संभलाई हेतु मशीनीकृत संभलाई सेवाएँ प्रदान करना	204.04	2.00	मार्च 2014 में समाप्त	
		जोड़	204.04	2.00		
61	केओपीटी	एचडीसी में 3आर आयल जेट्टी के अपस्ट्रीम में आऊटर टर्मिनल-1 पर रिवर्राईन मन्टीपैर्पज जेट्टी	278.90	5.11	परियोजना छोड़ दी गई	
		कुल	278.90	5.11		
		सकल जोड़	55764.59	625.59		

61 परियोजनाओं का पतन वार सार (नमूना)
(पैरा 1.6, 2.2 एवं अध्याय 4 देखें)

क्रम सं.	पतन का नाम	पूर्ण हो चुकी			निर्माणाधीन			पाईप लाईन में			समाप्त/छोड़ दी गई			कुल		
		परि योजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपी)	परि योजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपी)	परि योजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपी)	परि योजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपी)	परि योजनाओं की सं.	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	क्षमता (एमएमटीपी)
1	केपीटी	4	1574.44	23.70	4	1671.26	20.50	2	7078.29	16.18	0	0.00	0.00	10	10323.99	60.38
2	एमबीपीटी	0	0.00	0.00	1	2098.56	9.60	3	1510.00	22.76	0	0.00	0.00	4	3608.56	32.36
3	जेएनपीटी	2	1828.00	28.80	2	8515.00	69.60	1	2496.00	26.60	0	0.00	0.00	5	12839.00	125.00
4	एमपीटी	1	250.00	5.00	1	406.00	4.61	1	721.00	7.20	1	204.04*	2.00	4	1581.04	18.81
5	एनएमपीटी	1	230.00	3.00	1	296.03	6.62	1	300.00	3.00	0	0.00	0.00	3	826.03	12.62
6	सीओपीटी	2	6268.00	45.00	0	0.00	0.00	1	198.20	4.23	0	0.00	0.00	3	6466.20	49.23
7	वीओसीपीटी	0	0.00	0.00	4	1419.39	32.50	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00	4	1419.39	32.50
8	केपीएल	3	1131.00	23.00	2	1421.00	18.80	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00	5	2552.00	41.80
9	सीएचपीटी	2	1273.18	15.60	0	0.00	0.00	4	4681.00	77.05	0	0.00	0.00	6	5954.18	92.65
10	वीपीटी	2	764.39	16.65	5	1814.06	25.52	1	633.11	7.56	0	0.00	0.00	8	3211.56	49.73

2015 की प्रतिवेदन संख्या 49

11	पीपीटी	0	0.00	0.00	1	479.01	10.00	3	2608.73	45.00	0	0.00	0.00	4	3087.74	55.00
12	केओपीटी	1	150.00	2.00	1	821.40	11.70	2	2644.60	36.70	1	278.90#	5.11	5	3894.90	55.51
	कुल	18	13469.01	162.75	22	18941.71	209.45	19	22870.93	246.28	2	482.94	7.11	61	55764.59	625.59

* समाप्त

छोड़ दी गई

अनुबंध -II
(पैरा 5.5 देखें)

बकाया लाइसेंस फीस/पट्टा किराया का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	परियोजना/प तन का नाम	राशि	टिप्पणी
क.	माप किए बिना ₹ 18.38 की भूमि सौंपना		
1.	जेएनपीटी एनएसआईसी टी द्वारा नये दो बर्थ कन्टेनर टर्मिनल का निर्माण प्रचालन एव प्रबंधन	18.38	<p>एनएसआईसीटी के साथ एलए (जुलाई 1997) के अनुसार, भूमि को सुपुर्द किया गया था। भूमि की सुपुर्दगी के समय पर सुपुर्द की गयी वास्तविक भूमि का माप नहीं किया गया था। पट्टा किराया के लिए माँग करने पर, लाइसेंसधारी ने इस आधार पर की भूमि सहमत योजना के तहत दी गयी थी, अतिरिक्त दो हेक्टेयर के लिए पट्टा किराया के भुगतान को विवादग्रस्त किया। पट्टा किराया के भुगतान के ऊपर विवाद को एक मध्यस्त को उद्धृत किया जाता है। मध्यस्तता पुरस्कार एनएसआईसीटी के पक्ष में दिया गया (सितम्बर 2011) था चूँकि जेएनपीटी के अतिरिक्त भूमि की सुपुर्दगी के समय पर कोई नियम एव शर्तें नहीं लगाई थी। इस प्रकार अतिरिक्त भूमि की सुपुर्दगी के समय स्पष्ट नियम एव शर्तें न लगाने के परिणामस्वरूप अप्रैल 1999 से सितम्बर 2013 तक की अवधि के लिए 8.02 ₹ करोड़ पर दो हेक्टेयर की भूमि पर पट्टा किराया का पूर्ववर्ती दावा और आगे एलए की शेष अवधि के लिए 10.36 ₹ करोड़ का दावा किया था।</p> <p><i>प्रबंधन ने कहा की परियोजना कार्य लिया गया था और कार्य की प्रगति के अनुसार प्रचालन शुरू किया गया था जो कि चरण - वार समापन के अनुसार समय - समय पर इस प्रकार के आंशिक रूप से विकसित क्षेत्र/इन्फ्रास्ट्रक्चर पर प्रचालन शुरू हुए थे। उस क्षेत्र के संबंध में जो कि एनएसआईसीटी को सुपुर्द करना था विकसित भूमि थी, जो कि एनएसआईसीटी</i></p>

			द्वारा उनकी भागों में आवश्यकता परिचालन संबंधी उपयोग के तहत ली गई थी। भूमि की सुपुर्दगी में कुछ कार्यविधि संबंधी गलतियाँ थी, आगे यह कहा गया कि भविष्य में परियोजनाओं के लिए भूमि के ग्रहण एवं सुपुर्दगी में यथोचित ध्यान रखा जाएगा।
ख. लाइसेंस शुल्क के 5.48 करोड़ के भुगतान कि तिथि स्पष्ट करने में पत्तन की असफलता			
1	वीपीटी इक्यू-1, इक्यू - 1 ए जीबीसी परियोजनाएं	5.48	परियोजनाएं इक्यू-1 (अगस्त 2011 दिनांकित सीए), इक्यू - 1 ए (फरवरी 2012 दिनांकित सीए) और जीबीसी (जून 2010 दिनांकित सीए) के संबंध में, यद्यपि लाइसेंस शुल्क सीए की साइनिंग की तिथि से भुगतेय थी, वीपीटी ने उसे वास्तविक भूमि की सुपुर्दगी की तिथि से एकत्रित किया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.48 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।
ग. माँग उत्पन्न करने में असफलता 4.44 करोड़			
1	मेसर्स यूपीसीएल द्वारा एनएमपीटी केप्टिव जैट्टी	0.39	रियायत समझौते (मई 2008) के अनुच्छेद 9.3 ने कहा कि किराया एवं अन्य प्रभार जैसा कि समय-समय पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा सूचित है प्रयोज्य एसओआर के अनुसार प्रदत्त होना चाहिए। समझौते में प्रविष्ट होने के समय पर स्थित पट्टा किरायों (मई 2006) के लिए एसओआर अतीतलक्षी ढंग से 20 फरवरी 2012 से प्रभावी दिनांक 20 मई 2014 की टीएएमपी अधिसूचना के अनुसार संशोधित की गई थी। एनएमपीटी अब तक (मई 2015) यूपीसीएल द्वारा भुगतेय बकाया की माँग करने में असफल रहे जो कि ₹ 4.12 करोड़ बना था। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) पत्तन ने ₹ 8.39 करोड़ की माँग (मई 2015) की है, यूपीसीएल ने ₹ 8 करोड़ रुपये छोड़े हैं और शेष राशि विचाराधीन है।
2	सीकल द्वारा एनएमपीटी लौह अयस्क सुपुर्दगी सुविधा:	4.05	पत्तन ने अब तक (अगस्त 2014) सीकल लौह अयस्क टर्मिनल द्वारा भुगतेय (₹ 4.05 करोड़) के बकाया की माँग नहीं की थी। यह देखे जाने पर (सितम्बर 2014), यह उत्तर दिया गया कि (दिसम्बर 2014) सीए (अक्टूबर 2009) की किसी भी शर्तों के संपादन के परिणामस्वरूप न्यायालय के आदेश की अवहेलना होगी चूँकि कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय ने सीए की शर्तों के संपादन पर रोक (फरवरी

			2014) लगाई थी। प्रबंधन का प्रतिविरोध स्वीकार्य नहीं है चूँकि केवल माँग करने से न्यायालय के आदेश की अवहेलना नहीं होगी। आगे, प्रबंधन ने रियायति को पट्टे के पांचवें वर्ष के पट्टे किराये के भुगतान के लिए माँग सूचना जारी (मई 2014) की थी।
	कुल	4.44	
घ अन्य बकाया शेष 30.65 करोड़			
1	केपीटी बर्थ 11 एव 12 (एबीजीकेसीटी एल)	17.63	एलए का निष्पादन जून 2006 में किया गया था। जनवरी 2014 की अवधि (2008 से बकाया शुल्क सहित) तक ₹ 12.75 करोड़ बकाया थे, ₹ 1.75 करोड़ जून 2008 की अवधि तक अतिरिक्त 129.90 मीटर के उपयोग की और (2007 से बकाया शुल्क सहित) और ₹ 3.13 करोड़ जुलाई 2009 से सितम्बर 2013 तक 27700 एम ² भूमि के वर्तन के लिए शुल्क की ओर। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि स्वत्व शुल्क एमजीटी आदि से संबंधित सभी दावे मध्यस्तता दावे में निहित थे।
2	केपीटी बर्थ 16 पीएसएल आईपीपीएल	1.48	यद्यपि सीए 18 फरवरी 2011 को हस्ताक्षरित किया गया था, ₹ 10.59 करोड़ की राशि का 04 अगस्त 2012 से 30 जून 2014 तक अनुवर्ती दो वर्षों के लिए लाइसेंस शुल्क अब भी पीएसएल आईपीपीएल द्वारा माफ किया जाना था। ठेके को समाप्त कर दिया गया है और परिसम्पत्तियों पत्तन द्वारा (अक्टूबर 2014) ले ली गयी है। मंत्रालय ने कहा कि (अक्टूबर 2015) ₹ 9.11 करोड़ कि बैंक गारंटी को भुना लिया गया था, बकाया शेषों का दावा को किया गया था और मामला मध्यस्तता के तहत है।
3	केपीटी बर्थ सं 13 आरएस इन्फ्रापोर्ट	0.89	दो वर्षों (03 मार्च 2013 से 02 मार्च 2015) के लिए ₹ 11.06 करोड़ की लाइसेंस शुल्क जमा सेवा कर केपीटी द्वारा याद दिलाने के बावजूद आरएस द्वारा अभी तक (मार्च 2014) माफ नहीं किए गए थे। बकाया शेष के गैर-भुगतान के कारण प्रचालक को एक परामर्श नोटिस जारी (अगस्त 2014) किया गया था। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) कि परामर्श नोटिस जारी करने और नवीनीकरण प्रक्रिया प्रारंभ होने के बाद जैसा कि

			मंत्रालय द्वारा सलाह दी गई थी, आरएस ने लाइसेंस शुल्क और सेवा कर कि और ₹ 10.17 करोड़ छोड़ दिए थे।
4	केपीटी बर्थ सं 15 जेआरई	4.85	14 जुलाई 2013 से 13 जुलाई 2015 तक दो वर्षों के लिए ₹ 11.06 करोड़ का लाइसेंस शुल्क के साथ सेवा कर भी जेआरई द्वारा माफ नहीं किया गया था। बकाया शेष के गैर - भुगतान के कारण प्रचालक को एक परामर्श नोटिस जारी (अक्टूबर 2014) किया गया था। मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2015) की परामर्श नोटिस जारी करने और नवीनीकरण प्रक्रिया प्रारंभ होने के बाद जैसा कि मंत्रालय द्वारा सलाह दी गई थी, जेआरई ने लाइसेंस शुल्क और सेवा कर और ₹ 6.21 करोड़ छोड़ दिए थे।
5	वीपीटी इक्यू 1 ए और जेबीसी परियोजनाएं	5.80	इक्यू 1 ए और जेबीसी परियोजना के प्रचालकों से भूमि किराया संबंधी की और 31 अगस्त 2014 तक ₹ 5.80 करोड़ बकाया थे।
	कुल	30.65	

अनुबंध-III
(संदर्भ पैराग्राफ 5.5)

सीआईएसएफ तैनाती के प्रति बकाया देय का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	परियोजना/ पत्तन का नाम	धनराशि	अभ्युक्तियों
1.	जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल का विकास- एनएसआईसीटी -	6.44	एलए (जुलाई 1997) के संदर्भ में, एनएसआईसीटी अप्रैल 1999 से पत्तन की सुरक्षा व्यवस्था। सीआईएसएफ के साथ साझा कर रहा था। हालांकि, लाइसेंसी सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती के लागत में आश्चर्यजनक वृद्धि पर सुरक्षा प्रभारों में विवाद के कारण वर्ष 2001-02 से सीआईएसएफ सुरक्षा प्रभारों का भुगतान नहीं किया था। इसलिए मामले को मध्यस्थता हेतु भेज दिया गया। मध्यस्थता निर्णय (सितम्बर 2011) में यह प्रावधान था कि लाइसेंसी लाइसेंसर को सीआईएसएफ के प्रत्यक्ष व्यय के 40 प्रतिशत और संबंधित अप्रत्यक्ष व्यय जैसे- हाउसिंग, चिकित्सा व्यय, कैंटीन कूपन, गिफ्ट वाउचरों आदि का भुगतान करेगा। निर्णय के मद्देनजर प्रबंधन ने लाइसेंसी से वसूली योग्य सीआईएसएफ के तत्संबंधी वास्तविक लागत सुनिश्चित करने के लिए एक लेखापरीक्षक नियुक्त किया (2013-14)। 31 मार्च 2014 तक लाइसेंसी से सीआईएसएफ तैनाती पर ₹ 6.44 करोड़ की राशि बकाया है।
2.	सीओपीटी कंस्ट्रक्शन ऑफ इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसिपमेंट टर्मिनल आईजीटीपीएल	11.22	आईजीटीपीएल ने 31 मार्च 2014 को यह तर्क देते हुए सीआईएसएफ के तैनाती की लागत वाले ₹ 11.22 करोड़ का दावा खारिज कर दिया कि संविदागत रूप से (सीए दि. जनवरी 2005) वे सीआईएसएफ की लागत वहन करने हेतु दायी नहीं थे और उन्होंने टर्मिनल के अंदर निजी सुरक्षा तैनात किया था। पत्तन द्वारा आईजीटीपीएल को आईएसपीएस का पालन करने पर दबाव देने और वल्लारपदम पर आईसीटीटी शुरू

		<p>होने से पूर्व एलओआई से इसके बकाये की वसूली में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 11.22 करोड़ तक के लागत की वसूली नहीं हुई।</p> <p>प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2014) कि करार की शर्तों के अनुसार, आईजीटीपीएल टर्मिनल में सीआईएसएफ तैनाती की लागत वहन करने हेतु बाध्य है। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल के साथ मध्यस्थता में अप्रैल 2014 से अतिरिक्त लागत और ₹ 11.22 करोड़ राशि की क्षतिपूर्ति की माँग की।</p> <p>हालांकि, विशिष्ट प्रावधान न होने के कारण सीआईएसएफ तैनाती के प्रति बकाया लागत क्षतिपूर्ति, ₹11.22 करोड़ों की हानि हुई।</p>
	कुल	17.66

शब्दावली



शब्दावली

क्र. सं.	शब्द	विस्तार रूप
1	एबीजीजीपीएल	एबीजी गोवा पोर्ट प्राइवेट लि०
2	एबीजीआईएल	एबीजी इंफ्रालॉजिस्टिक्स लि०
3	एबीजीकेसीटीएल	एबीजी कांदला कंटेनर टर्मिनल लि०
4	एबीजीपीपीएल	एबीजी पोर्ट प्राइवेट लि०
5	एपीबीडी	औसत प्री. बर्थिंग अवरोधन
6	एटीआरटी	औसत विचलन समय
7	एओएसबीडी	औसत परिणामी शिप बर्थ दिवस
8	एएनडव्ल्यूटी	औसत अकार्य समय
9	एवीपीएल	अल्फा विनिमय प्राइवेट लि०
10	बीओओटी	बिल्ड ओन आपेरट एण्ड ट्रांसफर
11	बीओटी	बिल्ड आपेरट एण्ड ट्रांसफर
12	बीपीएस	बैलाई पिअर स्टेशन
13	बीडव्ल्यूआईओटीएल	ब्लू वाटर आयरन ओर टर्मिनल प्राइवेट लि०
14	सीए	रियायत करार
15	सीबीआई	केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो
16	सीसीईए	आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति
17	सीसीआई	निवेश पर कैबिनेट समिति
18	सीएचपीटी	चेन्नई पत्तन न्यास
19	सीआईसीटीपीएल	चेट्टीनाड इंटरनेशनल कोल टर्मिनल प्रा० लि०
20	सीआईएसएफ	केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल
21	सीआईटीपीएल	चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल प्रा० लि०
22	सीओडी	वाणिज्यिक संचालन तिथि
23	सीओपीटी	कोचीन पत्तन न्यास
24	सीपी	पूर्ववर्ती शर्तें
25	सीआरजेड	तटीय विनियामक क्षेत्र
26	डीबीएफओटी	डिजाइन बिल्ड फाइनेंस ऑपरेट एण्ड ट्रांसफर
27	डीसीआईएल	ट्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लि०
28	डीईए	आर्थिक मामलों क विभाग
29	डीओई	व्यय विभाग

30	डीपीआई	दुबई पोइस इंटरनेशनल
31	डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
32	डीडव्ल्यूटी	डेड वेट टनेज
33	ईसी	पर्यावरणीय मंजूरी
34	ईएफसी	व्यय वित्त समिति
35	ईओआई	हित व्यक्त करना
36	ईओएल	एस्सार ऑयल लि०
37	ईपीटीएल	एस्सार पारादीप टर्मिनल लि०
38	ईक्यू	ईस्ट के
39	एफएएण्डसीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
40	जीसीबी	जनरल कार्गो बर्थ
41	जीडीपी	सकल घरेलू उत्पाद
42	जीओआई	भारत सरकार
43	जीएसपीसीबी	गोवा राज्य-प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड
44	एचओडी	विभागाध्यक्ष
45	आईसीटीटी	इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल
46	आईई	स्वतंत्र अभियंता
47	आईजीटीपीएल	इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा० लि०
48	आईआईटी	भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान
49	आईओसीएल	इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लि०
50	आईपीए	इंडियन पोर्ट एसोसिएशन
51	आईपीटीएल	इंडियन पोर्ट टर्मिनल लि०
52	आईएसपीएस	अंतर्राष्ट्रीय जहाज एवं पत्तन सुविधा सुविधा
53	जेएनपीटी	जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
54	जेआरई	जेआरई इंफ्रापोर्ट प्रा० लि०
55	केपीएल	कामराजार पोर्ट लि० एन्नोर
56	केपीटी	कांदला पत्तन न्यास
57	केवीआरआरआईपीपीएल	केवीआर रेल इंफ्रा प्रोजेक्ट्स प्रा० लि०
58	केओपीटी	कोलकाता पत्तन न्यास
59	एलए	लाइसेंस करार
60	एलडी	निर्णीत हर्जाने
61	एलओए	ठेका पत्र
62	एलओटी	लीज़ आपरेट एण्ड ट्रांसफर
63	एमबीपीटी	मुंबई पत्तन न्यास

64	एमसीए	मॉडल रियायत करार
65	एमजीटी	न्यूनतम गारंटीड प्रवाह क्षमता
66	एमएमटी	मिलियन मिट्रिक टन
67	एमएमटीपीए	मिलियन मिट्रिक टन प्रतिवर्ष
68	एमओईएफ	पर्यावरण एवं वन मंत्रालय
69	एमओएफ	वित्त मंत्रालय
70	एमओएचए	गृह मंत्रालय
71	एमओएल	कानून मंत्रालय
72	एमओआर	रेल मंत्रालय
73	एमओएस	पोत परिवहन मंत्रालय
74	एमओएसटी	सतही परिवहन मंत्रालय
75	एमपीएसईजैड	मुंद्रा पत्तन विशेष आर्थिक क्षेत्र
76	एमपीटी	मोर्मुगांव पत्तन न्यास
77	एनसीबी	नार्थ कंटेनर बर्थ
78	एनडीएससी	राष्ट्रीय रक्षा एवं सुरक्षा मंजूरी
79	एनएमडीपी	राष्ट्रीय समुद्री विकास कार्यक्रम
80	एनएमपीटी	न्यू मंगलौर पत्तन न्यास
81	एनपीवी	कुल वर्तमान मूल्य
82	एनएसआईसीटी	नव सेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल
83	एनएसआईजीटी	नव सेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
84	ओएण्डएम	संचालन एवं अनुरक्षण
85	पीआईसी	परियोजना कार्यान्वयन इकाई
86	पीएमयू	परियोजना निगरानी इकाई
87	पीपीपी	सार्वजनिक निजी भागीदारी
88	पीपीपीएसी	सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति
89	पीपीटी	पारादीप पत्तन न्यास
90	पीआरयू	निष्पादन समीक्षा इकाई
91	पीएसएआईपीएल	पीएसए अंतर्राष्ट्रीय प्राइवेट लिमिटेड
92	पीएसएएमआईपीएल	पीएसए मुंबई इंवेस्टमेंट प्राइवेट लिमिटेड
93	पीएसएबीआईपीएल	पीएसए भारत इंवेस्टमेंट प्राइवेट लिमिटेड
94	पीएसएलआईपीपीएल	पीएसएल इंफ्रास्ट्रक्चर एण्ड पोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड
95	आरएएस	आरएएस इंफ्रापोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
96	आरएफपी	प्रस्ताव हेतु अनुरोध
97	आरएफक्यू	योग्यता हेतु अनुरोध

98	आरआईटीईएस	रेल इंडिया तकनीकी एवं आर्थिक सेवा
99	आरओसीई	नियोजित पूंजी पर प्राप्ति
100	आरजीसीटी	राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल
101	एसएफसी	स्थायी वित्तीय समिति
102	एसआईसीएल	साउथ इंडिया लिमिटेड कारपोरेशन (एजेंसी)
103	एसओआर	दर पैमाना
104	एसपीवी	विशेष उद्देश्य वाहन
105	एसडब्ल्यूपीएल	साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
106	टीएएमपी	टैरिफ अथॉरिटी ऑफ मेजर पोर्ट्स
107	टीडीएस	स्रोत पर कर कटौती
108	टीईयूएस	बीस फुट समकक्ष इकाइयाँ
109	यूपीसीएल	उडपी पावर कॉरपोरेशन लिमिटेड
110	वीसीटीपीएल	विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
111	वीजीसीबीएल	विजाग जनरल कार्गो बर्थ प्राइवेट लिमिटेड
112	बीजीएफ	लाभांतर वित्तपोषण
113	वीओसीपीटी	वी ओ चिदम्बरनार पोर्ट ट्रस्ट
114	वीओटीएल	वाडिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड
115	वीपीटी	विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट
116	वीएसपीएल	विजाग सी पोर्ट लिमिटेड
117	डब्ल्यूक्यू	वेस्ट के

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in