

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 इक्विवेलेंट 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)