

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन  
मार्च 2017 को समाप्त हुए वर्ष के लिए**



**संघ सरकार (वाणिज्यिक)  
2018 की संख्या 11  
(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)**



# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (वाणिज्यिक)  
2018 की संख्या 11  
(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)

\_\_\_\_\_ को लोक सभा तथा राज्य सभा के पटल पर प्रस्तुत किया गया



## विषय सूची

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	सीपीएसई	पृष्ठ सं.
	प्राक्कथन		ix
	कार्यकारी सार		xi
<b>अध्याय I</b>	<b>रसायन एवं उर्वरक मंत्रालय</b>		
1.1	कर्मचारी भविष्य निधि में अधिक योगदान	द फर्टिलाइज़र्स एंड केमिकल्स ट्रेवेन्कोर लिमिटेड एंड मद्रास फर्टिलाइज़र्स लिमिटेड	1
<b>अध्याय II</b>	<b>नागर विमानन मंत्रालय</b>		
2.1	एयरलाइन एलाइड सर्विसिज़ लिमिटेड के परिचालनों की समीक्षा	एयरलाइन एलाइड सर्विसिज़ लिमिटेड	3
2.2	उत्तरी क्षेत्रों में एयरपोर्ट पर रनवे, बिल्डिंग एवं अन्य संरचनाओं के निर्माण के लिए संविदाओं के निष्पादन की समीक्षा	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	16
2.3	दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड द्वारा एस्करो खाते से अमान्य व्यय प्रभारित करना	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	36
2.4	ठेकेदार को अनुचित समर्थन	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	39

2.5	निर्णीत हर्जाने की कम वसूली के कारण ठेकेदारों को अनुचित लाभ	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	42
2.6	केबिन क्रू को प्रोत्साहन का गलत भुगतान	एयर इंडिया लिमिटेड	44
2.7	सेवानिवृत्त केबिन क्रू की नियुक्ति के कारण अतिरिक्त व्यय	एयर इंडिया लिमिटेड	48
<b>अध्याय III कोयला मंत्रालय</b>			
3.1	निचले स्तर के वाशरी ग्रेड कोयले के साथ कीमती स्टील ग्रेड कोयले का मिश्रण	भारत कोकिंग कोल लिमिटेड	52
3.2	100 टिपर्स की अनुचित खरीद	भारत कोकिंग कोल लिमिटेड	56
3.3	पैनल प्रभारों का परिहार्य भुगतान	सेंट्रल कोलफील्डस लिमिटेड	63
3.4	सुविधाओं और भत्तों का अधिक भुगतान	एनएलसी इंडिया लिमिटेड	66
3.5	लिग्नाइट के परिवहन पर परिहार्य व्यय	एनएलसी इंडिया लिमिटेड	67
<b>अध्याय IV वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय</b>			
4.1	निदेशकों की कार्य प्रबंधन समिति के निर्देशों का पालन न करने के कारण हानि	एमएमटीसी लिमिटेड	71
4.2	ठेके की अप्रभावी निगरानी के कारण प्राप्यों की वसूली न होना	पीईसी लिमिटेड	74

अध्याय V		वित्त मंत्रालय	
5.1	क्रेडिट नीति का पालन न करना	सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड	80
5.2	अनुमत सीमा से अधिक फ्लोर क्षेत्रफल अनुपात सहित आवासीय परियोजना जारी रखने के अनुचित निर्णय ने परियोजना को अलाभकारी बनाया	आईएफसीआई इंफ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लिमिटेड	85
5.3	देय राशि की अनिश्चित वसूली	इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड	89
5.4	क्रेडिट मूल्यांकन में अनियमितता और दिशानिर्देशों का पालन न करना	इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड	93
5.5	मंत्रालय के विशिष्ट निर्देशों का उल्लंघन करने से प्रीमियम की हानि	द ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	99
अध्याय VI		भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय	
6.1	सीमाशुल्क और रक्षोपाय शुल्क का परिहार्य भुगतान	भारत हेवी इलैक्ट्रीकल्स लिमिटेड	102
6.2	सरकारी आदेशों का उल्लंघन करते हुये निधि का विपथन	हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	104
अध्याय VII		आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय	
7.1	मैट्रो स्टेशन के निर्माण पर परिहार्य व्यय	दिल्ली मैट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	108

अध्याय VIII	खनन मंत्रालय		
8.1	अभावपूर्ण ठेका शर्त के कारण परिहार्य व्यय	हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड	113
अध्याय IX	पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय		
9.1	पर्याप्त यथोचित श्रम न करने के कारण बकाए की गैर वसूली	बॉमर लॉरी एण्ड कंपनी लिमिटेड	116
9.2	डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में कर्मचारियों को अनियमित भुगतान	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	118
9.3	न्यूनतम कार्य योजना की पूर्णता में देरी के कारण निर्णीत हर्जाने का परिहार्य भुगतान	गेल (इंडिया) लिमिटेड	120
9.4	जल की अत्याधिक निकासी पर उपकर का परिहार्य भुगतान	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	124
9.5	छूट/प्रोत्साहन के प्रति मै. हरेश एर्जेसी को ₹17.93 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	127
9.6	एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य की गलत घोषणा के कारण आरजीजीएलवी उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त भार	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	132
9.7	निविदा के अन्तिमिकरण में ढील के कारण अतिरिक्त लागत	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	134
9.8	परियोजना भत्ते के रूप में अधिकारियों को अनियमित भुगतान	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	136
9.9	डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में निष्पादन संबंधित वेतन का भुगतान	तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	138



9.10	निम्न दबाव गैस कंप्रेसर को किराये पर लेने में विलंब के परिणामस्वरूप गैस का परिहार्य जलना हुआ	तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	141
9.11	लंबित नकदी कॉल को वसूल करने में विफलता और उस पर ब्याज की हानि	तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	146
9.12	एक व्यवहार्य परियोजना पर अनावश्यक व्यय	तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	150
9.13	अप्रयुक्त सुविधा के लिए किराये का परिहार्य भुगतान	ओएनजीसी पेट्रो एडिशन लिमिटेड	155
<b>अध्याय X</b>			
<b>विद्युत मंत्रालय</b>			
10.1	पूँजीगत व्यय की अस्वीकृति के कारण हानि	एनटीपीसी लिमिटेड	159
10.2	एनएसपीसीएल, भिलाई द्वारा जल पर अतिरिक्त व्यय	एनटीपीसी- सेल विद्युत कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड	160
10.3	दूरसंचार व्यवसाय का निष्पादन	पाँवर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	164
<b>अध्याय XI</b>			
<b>सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय</b>			
11.1	रियायत प्राप्त करने वाले से हरजाने एवं मरम्मत लागत की वसूली न करना	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	180
11.2	रियायतकर्ता से क्षति की वसूली न करना	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	183
11.3	रियायतकर्ता को अनुचित वित्तीय लाभ	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	186

11.4	रियायतकर्ता को बोनस का अतिरिक्त भुगतान	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	189
11.5	सड़क स्ट्रैच के डिलिंकिंग में देरी के कारण टोल राजस्व पर ब्याज की क्षति	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	191
11.6	रियायतकर्ता से दावों की वसूली न करना	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	193
11.7	रियायतकर्ता को अनुचित लाभ देना	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	196
11.8	टोल संग्रहण न करने के कारण राजस्व की हानि	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	199
<b>अध्याय XII इस्पात मंत्रालय</b>			
12.1	कोयला का आयात, शिपिंग और परिवहन	भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड	203
12.2	इस्पात के द्वितीयक और उप उत्पादों की बिक्री	भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड	217
12.3	भूमि तथा टाउनशिप प्रबन्धन	भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड	226
12.4	स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभारों के भुगतान के संबंध में परिहार्य व्यय	भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड	249
<b>अध्याय XIII वस्त्र मंत्रालय</b>			
13.1	यार्न आपूर्ति योजना का कार्यान्वयन	राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लिमिटेड	253

अध्याय XIV	लेखापरीक्षा के अनुरोध पर सीपीएसई द्वारा वसूलियां एवं सुधार/संशोधन		
14.1	लेखापरीक्षा के आधार पर सीपीएसई द्वारा वसूली	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड, भारत कोकिंग कोल लिमिटेड, भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, हैवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एनबीसीसी (आई) लिमिटेड, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एचएमसीटी और एएन, मिनरल एक्सप्लोरेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड, राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, नेशनल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, नादर्न कोलफील्डस लिमिटेड, न्यू इंडिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, एनएचपीसी लिमिटेड, न्यू मेंगलोर पोर्ट ट्रस्ट, राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड, भिलाई स्टील प्लांट-सेल, यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड और वेस्टर्न कोलफील्डस लिमिटेड	269

14.2	लेखापरीक्षा के अनुरोध पर सुधार/संशोधन	हैवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, बीपीसीएल और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	269
<b>अध्याय XV</b>			
	<b>लेखापरीक्षा रिपोर्टों (वाणिज्यिक) पर अनुवर्ती कार्रवाई</b>		<b>270</b>
	परिशिष्ट I		273
	परिशिष्ट II		277
	परिशिष्ट III		278
	अनुबंध		280

## प्राक्कथन

1. कम्पनी अधिनियम, के प्रावधानों के अन्तर्गत संस्थापित सरकारी कम्पनियों (कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मानी गई सरकारी कम्पनियों सहित) के लेखों की लेखापरीक्षा कम्पनी अधिनियम, 2013 की धारा 143(6) के प्रावधानों के अन्तर्गत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा की जाती है। कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत सीएजी द्वारा नियुक्त किये गये सांविधिक लेखापरीक्षकों (सनदी लेखाकारों) द्वारा सत्यापित किये गये लेखे सीएजी द्वारा पूरक लेखापरीक्षा के किया जाता है जिनकी टिप्पणियां सांविधिक लेखापरीक्षकों की रिपोर्टों के पूरक हैं। इसके अतिरिक्त ये कम्पनियां सीएजी द्वारा नमूना लेखापरीक्षा के अधीन भी हैं।
2. कुछ नियमों एवं प्राधिकरणों को शासित करने वाली संविधियों उनके लेखों की सीएजी द्वारा लेखापरीक्षा को आवश्यक बनाती हैं। ऐसे पांच प्राधिकरण जैसे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण, भारतीय खाद्य निगम और दामोदर घाटी निगम के संबंध में प्रासंगिक संविधियों में सीएजी को उनका एकल लेखापरीक्षक नामित किया गया। एक निगम अर्थात् केन्द्रीय भंडारगृह निगम के संबंध में, सीएजी के पास निगम को शासित करने वाली संविध के तहत नियुक्त किये गये सनदी लेखाकारों द्वारा लेखापरीक्षा किये जाने के बाद पूरक और जांच लेखापरीक्षा करने का अधिकार है।
3. 1984 में संशोधनानुसार नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 के भाग 19-ए के प्रावधानों के अन्तर्गत सरकार को भारतीय कम्पनी या निगम के लेखों के संबंध में सीएजी द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत की जाती है।
4. वर्ष 31 मार्च 2017 के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में 13 मंत्रालयों/विभागों के नियंत्रण के अन्तर्गत 31 सीपीएसईज से संबंधित 53 पृथक लेखापरीक्षा आपतियां शामिल की गई है। इस प्रतिवेदन में निर्दिष्ट घटनाएं उनमें से हैं जो पूर्व वर्षों में सामने आई घटनाओं के साथ-साथ 2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के दौरान सामने आई घटनायें भी थी। कुछ मामलों में मार्च 2017 के बाद संव्यवहारों की लेखापरीक्षा के परिणाम भी बताये गये हैं।

5. इस प्रतिवेदन में सरकारी कम्पनियों/निगमों या सीपीएसई के सभी संदर्भों को केन्द्रीय सरकारी कम्पनियों/निगमों के संदर्भ में अनुमानित किया गया है जब तक कि विषय कुछ और सुझाव नहीं देता।
  
6. यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापीक्षक द्वारा जारी किये गये लेखापरीक्षण मानकों के अनुसार की गई है।

## कार्यकारी सार

### I प्रस्तावना

1. इस प्रतिवेदन में कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 (6) तथा संदर्भित निगमों को शासित करने वाली संविधियों के तहत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के अधिकारियों द्वारा केन्द्रीय सरकारी कंपनियों और निगमों के खातों और अभिलेखों की नमूना जांच के परिणामस्वरूप देखे गए महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।
2. प्रतिवेदन में 13 मंत्रालयों/विभागों के तहत 31 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सीपीएसई) से संबंधित 53 पृथक आपत्तियां शामिल हैं। मसौदा आपत्तियां संबंधित मंत्रालयों/विभागों के सचिवों को छः सप्ताह की अवधि के अन्तर्गत प्रत्येक मामले में उनके उत्तर/टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए प्रेषित की गई थी, जिनके प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सीपीएसई कार्य कर रही थी। 39 आपत्तियों के उत्तर प्राप्त नहीं हुए थे जबकि इस रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जा रहा था जैसा नीचे पैरा 3 में दर्शाया गया है। पूर्व में, मसौदा आपत्तियां संबंधित सीपीएसई के प्रबंधन को भेजे गए थे, जिनके उत्तर इस प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किए गए हैं।
3. भारत सरकार के निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सीपीएसई से संबंधित इस प्रतिवेदन में सम्मिलित पैराग्राफ:

मंत्रालय/विभाग (सम्मिलित सीपीएसई)	पैराग्राफों की संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिनके संबंध में मंत्रालय/विभागों के उत्तर प्रतिक्रित हैं
1. रसायन और उर्वरक (एफएसीटी और एमएफएल)	1	1
2. नागर विमानन (एएएसएल, एएआई और एआईएल)	7	6
3. कोयला (बीसीसीएल, सीसीएल, एनएलसी इंडिया लि.)	5	3
4. वाणिज्य और उद्योग (एमएमटीसी और पीईसी लि.)	2	0

5.	वित्त (सेंट बैंक होम फाइनेंस लि., आईएफसीआई इन्फ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लि., इंडिया इन्फ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लि., और ओआईसीएल)	5	5
6.	भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम (भेल और हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लि.)	2	1
7.	आवासन और शहरी कार्य (डीएमआरसी)	1	1
8.	खदानें (हिन्दुस्तान कॉपर लि.)	1	1
9.	पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (वॉमर लॉरी एण्ड कॉ.लि., बीपीसीएल, जीएआईएल (इंडिया), एचपीसीएल, आईओसीएल, ओएनजीसी, ओएनजीसी पेट्रो एडीशन लि.)	13	8
10.	विद्युत एनटीपीसी लि., एनटीपीसी सेल पॉवर कॉ.प्रा. लि. पीजीसीआईएल)	3	3
11.	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग (एनएचएआई)	8	5
12.	इस्पात (सेल)	4	4
13.	वस्त्र (एनएचडीसी)	1	1
<b>कुल</b>		<b>53</b>	<b>39</b>

4. लेखापरीक्षा आपत्तियों का कुल वित्तीय प्रभाव ₹4578.15 करोड़ है।
5. इस रिपोर्ट में पृथक लेखापरीक्षा आपत्तियां मुख्य रूप से निम्नलिखित प्रकृति की हैं:
  - ❖ 14 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित किए गए ₹730.53 करोड़ ठेके के नियमों निर्देशों, प्रक्रियाओं; नियम और शर्तों आदि का अननुपालन।
  - ❖ 18 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹1917.70 करोड़ के संगठन के वित्तीय हित की गैर सुरक्षा।



- ❖ 19 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹1894.40 करोड़ का दोषपूर्ण/अपूर्ण नियोजन।
  - ❖ 02 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹35.52 करोड़ की अपर्याप्त/अपूर्ण मॉनिटरिंग।
6. लेखापरीक्षा के बताने पर सीपीएसई के द्वारा "वसूली और सुधार/परिशोधन" पर एक अध्याय प्रतिवेदन में शामिल है। अध्याय में दो पैराग्राफ शामिल किये गए हैं अर्थात् (क) लेखापरीक्षा के बताने पर 20 सीपीएसई द्वारा की गई ₹72.10 करोड़ की वसूलियां तथा (ख) लेखापरीक्षा के बताने पर 4 सीपीएसई द्वारा किये गए सुधार/परिशोधन।

## II इस प्रतिवेदन में दिए गए कुछ महत्वपूर्ण पैराग्राफों की मुख्य बातें निम्नानुसार हैं:

इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड (आईआईएफसीएल) में जेपी इंफ्राटैक लिमिटेड को ₹900 करोड़ का ऋण स्वीकृत करते समय नोएडा और आगरा के बीच 165 कि.मी एक्सप्रेस वे के साथ 2500 हेक्टेयर भूमि के रियल एस्टेट विकास से अपेक्षित राजस्व का वास्तविक रूप से आकलन करने में विफल रहा यद्यपि परियोजना में रियल एस्टेट घटक अपनी व्यवहार्यता के लिये महत्वपूर्ण था। आईआईएफसीएल ने उस समय भी ऋण स्वीकृत और संवितरित किया जब रियल एस्टेट उद्योग दबाव में था और परियोजना का रियल एस्टेट विकास, ओखला पक्षी अभ्यारण्य के 10 कि.मी के दायरे के आस-पास निर्माण कार्य पर नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल द्वारा प्रतिबंध होने के कारण ठप था। आईआईएफसीएल ने पूर्व प्रतिबद्धता शर्त में भी अनुचित रूप से छूट दी और परियोजना कंपनी के गंभीर वित्तीय संकट का सामना करने के बावजूद भी लोन की राशि संवितरित की। इससे ₹1089.89 करोड़ के देय की अनिश्चित वसूली हुई।

### (पैरा 5.3)

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा एलपीजी वितरकों को दिए गए कमिशन में दो घटक नामतः स्थापना लागत तथा डिलीवरी प्रभार शामिल थे। डिलीवरी प्रभार उन ग्राहकों पर प्रभारित नहीं किया जाना था जो वितरक के परिसर से सिलिंडर प्राप्त करते थे अतः उपभोक्ताओं द्वारा भुगतान की गई कीमत से इसे निकाल दिया जाना चाहिए था। इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा इसके राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरक (आरजीजीएलवी) वितरकों को एलपीजी की खुदरा बिक्री कीमत की सूचना देते समय डिलीवरी प्रभार को न निकाले जाने के परिणामस्वरूप उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ा और अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 के दौरान आरजीजीएलवी के वितरकों को ₹280.45 करोड़ तक अनुचित लाभ मिला।

### (पैरा 9.6)

ऑरिएण्टल इन्श्योरेंस कंपनी लिमिटेड द्वारा ग्रुप हेल्थ इश्योरेंस पॉलिसी जारी करते समय किए गए दावों तथा अन्य व्ययों को कवर करने के लिए पर्याप्त प्रीमियम प्रभारित करने के वित्त मंत्रालय द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की सामान्य बीमा कम्पनियों को जारी दिशानिर्देशों के अनुपालन के परिणामस्वरूप 2014-15 से 2016-17 के दौरान ₹145.26 करोड़ तक कम प्रीमियम प्रभारित हुआ।

**(पैरा 5.5)**

दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) ने मंकी फार्म, महिपालपुर, नई दिल्ली में केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) को आवास उपलब्ध कराने हेतु काल्पनिक आधार पर अर्थात् किसी लागत के बिना उपलब्ध कराए गए आवास के संबंध में किराए के प्रति यात्री सेवा फीस (सुरक्षा घटक) उंचत खाता में ₹115.63 करोड़ (31 मार्च 2016 तक) की राशि प्रभारित की थी। काल्पनिक आधार पर सीआईएसएफ आवास के लिए सीआईएसएफ हेतु किराया प्रभारित करना राज्य सहायता करार के प्रावधानों तथा यात्री सेवा फीस (सुरक्षा घटक) के लेखा/लेखापरीक्षा हेतु मानक प्रचालन प्रक्रिया के विरुद्ध था। इसके परिणामस्वरूप पीएसएफ (एससी) उंचत खाता में ₹115.63 करोड़ का घाटा हुआ।

**(पैरा 2.3)**

मै. कंकास्ट इंफ्राटैक लिमिटेड द्वारा निगमित चार विशेष उद्देश्य साधन कंपनियों को ऋण स्वीकृत करने हेतु आंतरिक क्रेडिट मूल्यांकन के समय आईआईएफसीएल ने चार परियोजनाओं के लिए मुख्य प्रमोटर की वित्तीय एवं निष्पादन क्षमताओं के प्रति विभिन्न जोखिम स्कोर दिए थे यद्यपि यह समान सूचना पर आधारित थे। इसके कारण तकनीकी और वित्तीय रूप से कमजोर प्रमोटर को ऋण संस्वीकृत हुआ। भारतीय रिजर्व बैंक के दिशानिर्देशों का पालन किए बिना ऋण के संवितरण के कारण परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के अनुपात में निधि जारी नहीं हुई। अंततः परियोजनाएं रद्द कर दी गईं और ₹76.46 करोड़ का ऋण संवितरण बढ़े खाते में डाला गया।

**(पैरा 5.4)**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने ₹279.14 करोड़ की लागत पर जून 2010 में राष्ट्रीय राजमार्ग-67 के करूर-कोयम्बटूर सैक्शन के सुदृढीकरण तथा अद्यतन से संबंधित परियोजना पूर्ण की थी। ₹7.35 करोड़ की लागत पर दो टोल प्लाजा निर्मित किए गए थे और टोल संग्रहण शुरू करने हेतु दिसंबर 2014 में गजट अधिसूचना जारी की गई थी।

तथापि, दिनांक दिसम्बर 2013 की अधिसूचना के नियम 4(11) के अनुसार, एनएचएआई को स्ट्रेच पर महत्वपूर्ण सुधार करने के निदेश देते हुए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त (मार्च 2015) निर्देशों के परिणामस्वरूप टोल एकत्रीकरण शुरू नहीं किया गया। इस तथ्य के बावजूद कि एनएचएआई ने पहले से ही महत्वपूर्ण सुधार किए थे जैसा कि दिसम्बर 2013 की अधिसूचना में परिभाषित है, इसने इस तथ्य को मंत्रालय की सूचना में नहीं लाया और टोल एकत्रीकरण शुरू नहीं करने के मंत्रालय के निर्देश का अनुपालन किया। इसके परिणामस्वरूप 31 जनवरी 2015 अर्थात् टोल एकत्रीकरण शुरू करने की निर्धारित तिथि से 31 दिसम्बर 2017 तक ₹142.28 करोड़ की राजस्व की हानि हुई।

### (पैरा 11.8)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने राष्ट्रीय राजमार्ग-5 के विजयवाड़ा-गुंडुगोलानु सैक्शन के छह लैनिंग के लिए एक रियायत समझौता (सीए) किया (मार्च 2012)। चूंकि छूट प्राप्तकर्ता ने अगस्त 2016 तक कार्य शुरू नहीं किया था, एनएचएआई ने 26 अगस्त 2016 को छूट प्राप्तकर्ता को निष्कासन की सूचना दी। उस समय तक, परियोजना माइलस्टोन की गैर-प्राप्ति के कारण हानियों (₹79.82 करोड़) और अनुरक्षण बाध्यताओं के कारण हानियों (₹19.45 करोड़) के परिणामस्वरूप ₹99.27 करोड़ की राशि छूट प्राप्तकर्ता से प्राप्य हो गई थी। यद्यपि, छूट प्राप्तकर्ता द्वारा जमा की गई ₹84.20 करोड़ की निष्पादन बैंक गारंटी और एस्करो लेखे में ₹56.08 करोड़ के सावधि जमा के रूप में एनएचएआई के पास प्रतिभूति थी, इसने न बैंक गारंटी की नकदी कराई, न ही एस्करो खाते से बकायों की वसूली की। परिणामस्वरूप, समझौते के लागू प्रावधानों के अनुसार, ब्याज सहित ₹99.27 करोड़ की हानियाँ बगैर-वसूली के रहीं (नवम्बर 2017)।

### (पैरा 11.1)

आंध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 7 पर वर्तमान दो-लेन भाग को चार लेन भाग में चौड़ा करने से संबंधित चार परियोजनाओं के संबंध में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने रियायत समझौते (मार्च 2006 से सितम्बर 2007 तक) किए। परियोजनाएँ मार्च 2009 से जून 2010 के बीच पूरी की गईं। जैसा कि रियायत समझौतों में अनुबंधित किया था, छूट प्राप्तकर्ताओं ने परियोजनाओं के समापन के पाँच वर्षों के भीतर सड़कों की वीयरिंग सतह के नवीनीकरण से संबंधित कार्य शुरू नहीं किया। नवीनीकरण कार्य तीन परियोजनाओं में विलंब से समाप्त हुआ और एक परियोजना में अब भी पूरा किया जाना था। तथापि, विलम्बित/पूरे नहीं किए गए कार्य के लिए

समझौतों के तहत ₹85.19 करोड़ की राशि की हानियाँ एनएचएआई छूट प्राप्तकर्ताओं से वसूलने में असफल रहा।

**(पैरा 11.2)**

बोली की वैध अवधि के भीतर इण्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा पाईपलाइन परियोजना के लिए निविदा के गैर-निर्धारण के परिणामस्वरूप न्यूनतम बोलीदाता ने प्रस्ताव की वैध अवधि को बढ़ाने से मना कर दिया जिसके परिणामस्वरूप पुनः निविदा हुई। पुनः निविदा के आधार पर कार्य देने के परिणामस्वरूप ₹63.86 करोड़ की अतिरिक्त लागत आयी।

**(पैरा 9.7)**

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) उपभोक्ताओं की ऊर्जा आवश्यकता को पूरा करने के लिए कोयले के खनन, वाशिंग एवं वितरण में कार्यरत कोल इंडिया लिमिटेड की कोयला उत्पादन सहायक कम्पनियों में से एक है। बीसीसीएल स्टील ग्रेड कोयले का खनन करता है जो कि कीमती है, अधिक राजस्व लाता है और न्यूनतम राख भाग (18 प्रतिशत से कम) के कारण बिना वाशिंग के बेचा जाता है। बीसीसीएल ने तथापि उपभोक्ताओं को सीधे तौर पर स्टील ग्रेड कोयले की आपूर्ति करने के बजाय 2013-14 से 2015-16 के दौरान इसकी चार वाशरीज़ में निम्नतम वाशरी ग्रेड कोयले के साथ स्टील ग्रेड कोयले को मिलाया। इसके परिणामस्वरूप एक कंसरवेटिव आधार पर ₹95.09 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व की हानि हुई।

**(पैरा 3.1)**

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल), ओपन कास्ट और अंडरग्राउन्ड खदानों से कोयले के खनन में कार्यरत कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की एक सहायक कम्पनी है। बीसीसीएल की ओपनकास्ट खदानों में हैवी अर्थ मूविंग मशीनों जैसे कि शोवेल, डम्पर, डोजर्स आदि की सहायता से विभागीय उत्पादन किया जा रहा था। बीसीसीएल ने उसी क्षमता के डम्पर्स के प्रतिस्थापन से 35 टन क्षमता (दिसम्बर 2013 से जनवरी 2014) वाले 100 टिपर्स की खरीद की। ऐसे परिवर्तन की तकनीकी व्यवहार्यता के निर्धारण के बिना और ऐसे परिवर्तन की औचित्य पर तकनीकी दृष्टिकोण प्राप्त किए बिना डम्पर्स के प्रतिस्थापन के लिए टिपर्स खरीदने के निर्णय के परिणामस्वरूप नये खरीदे गए टिपर्स की खराब उपयोगिता हुई। इसके परिणामस्वरूप ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ।

**(पैरा 3.2)**

नागालैंड पल्प एंड पेपर कंपनी लिमिटेड (एनपीपीसीएल), जो हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल), की सहायक कंपनी है को बीआईएफआर द्वारा अगस्त 1998 में रूग्ण औद्योगिक कंपनी घोषित किया गया था। सरकार ने जून 2013 में एनपीपीसीएल का पुनरुत्थान पैकेज स्वीकृत किया। तदनुसार, एचपीसीएल को प्रमोटर कंपनी होने के कारण स्वीकृत निधि का उचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिये एस्करो अकाउंट तंत्र का पालन करने के निर्देशों सहित, एनपीपीसीएल की पुनरुत्थान योजना क्रियान्वित करने के लिये सरकार से ₹100 करोड़ प्राप्त हुये (सितम्बर 2013)। निधि की स्वीकृति करते समय, सरकार ने अनिवार्य रूप से स्पष्ट किया कि किसी भी परिस्थिति में कोई भी निधि दूसरे कार्य में नहीं लगाई जायेगी और स्वीकृति जारी होने की तिथि से एक वर्ष की अवधि के अंदर एचपीसीएल द्वारा उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि एनपीपीसीएल में पुनरुत्थान पैकेज के क्रियान्वयन पर ₹47.63 करोड़ की राशि का उपयोग किया गया था और ₹52.37 करोड़ की शेष राशि एचपीसीएल द्वारा दूसरे कार्य में लगाई गई। सरकार के आदेशों का उल्लंघन करते हुए न तो एस्करो खाते तंत्र का पालन किया गया था और न ही एचपीसीएल द्वारा उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया गया था। अनुचित होने के साथ-साथ राशि का दूसरे कार्य में उपयोग होने से एनपीपीसीएल की पुनरुत्थान प्रक्रिया का क्रियान्वयन प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ।

#### (पैरा 6.2)

केन्द्रीय टैंक फार्म (सीटीएफ) के अंकलेश्वर क्षेत्र-1 के गैस कंप्रेशन प्लांट (जीसीपी) में लगे तीन कंप्रेसर में से 1.17 एलसीएमडी क्षमता वाले एक कंप्रेसर में जुलाई 2014 में काफी खराबी आ गई। इंजन में खराबी का पता लगाने के लिये निराकरण और टेंडरिंग में विलंब के कारण, इंजन खराब होने की तिथि से एक वर्ष बाद (जून 2017) में ही बदला जा सका। इसी बीच, सीटीएफ में प्राप्त संबंधित गैस को कंप्रेस करने के लिये दिसम्बर 2014 तक वैकल्पिक व्यवस्था की जानी चाहिये थी। तथापि, कंपनी ने नवम्बर 2015 में कंप्रेसर किराये पर लेने के लिये कार्रवाई शुरू की और मार्च 2016 में गैस कंप्रेसर लगा। ऑयल और नेचुरल गैस कांपोरिशन लिमिटेड द्वारा लो प्रेशर गैस कंप्रेसर किराये पर लेने में विलंब के कारण गैस की परिहार्य फ्लेरिंग हुई और परिणामस्वरूप मार्च 2015 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान ₹9.83 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

#### (पैरा 9.10)

सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड (सीबीएचएफएल) ने एकल उधारकर्ता को लोन स्वीकृत और वितरित करते समय अपनी स्वयं की निर्धारित क्रेडिट नीति का पालन नहीं किया। दस्तावेज जिनके आधार पर लोन स्वीकृत किया गया था उनमें कमियां थीं जिनको ध्यान में नहीं रखा गया था। पर्याप्त सुरक्षा जमा और उधारकर्ताओं की पुनर्भुगतान की क्षमता

की जांच किये बिना लोन स्वीकृत किये गये थे। उधारकर्ताओं की ऋणग्रस्तता, ऋण पात्रता और क्रेडिट जोखिम को उचित रूप से सुनिश्चित नहीं किया गया था। जिसके कारण लोन खाते एनपीए हुए और बाद में बड़े खाते में डाला गया।

**(पैरा 5.1)**

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को देश में हवा में और सतह पर दोनों में नागर विमानन के बुनियादी ढांचे को बनाने, उन्नयन, रखरखाव और प्रबंधन हेतु जिम्मेदारी सौंपी गई है। एएआई 137 हवाई अड्डों का संचालन करता है (अंतर्राष्ट्रीय, घरेलू, रक्षा हवाई अड्डों पर सीमा शुल्क और सिविल एन्कलेव सहित)। एएआई, हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण कर रहा है और हवाई अड्डों पर विश्व स्तरीय सुविधाएँ प्रदान करने हेतु निर्माण और मरम्मत एवं रखरखाव कार्य कर रहा है। लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2016-17 तक लगभग 5 वर्षों के लिये, अपने उत्तरी क्षेत्र में एएआई द्वारा निष्पादित 18 निर्माण कार्य ठेके जो 10 करोड़ से अधिक के थे में से 11 की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई द्वारा निष्पादित परियोजनाओं में कार्य प्रदान करने से पूर्व बाधा के बिना पूर्ण भूमि की अनुपलब्धता, डीजीसीए से अनिवार्य क्लीयरेंस और अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब और कार्य के लिये पहले से ही चयनित स्थल में परिवर्तन के कारण अधिक समय लगा। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एएआई ने अपने आंतरिक संसाधनों का प्रयोग करते हुये अव्यवहार्य एयरपोर्ट परियोजनाओं का निर्माण कार्य भी लिया। यह 'पॉलिसी ऑन एयरपोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर' के प्रावधानों का उल्लंघन था (नवम्बर 1997)। निविदा आमंत्रण नोटिस, ठेकेगत प्रावधानों और एएआई निर्माण कार्य मैनुअल के प्रावधानों की शर्तों का एएआई के प्रबंधन द्वारा पालन न किये जाने के मामले भी देखे गये थे, जो निर्माण कार्य के अप्रभावी प्रबंधकीय नियंत्रण को दर्शाता है।

**(पैरा 2.2)**

एयरलाइन एलाइड सर्विसेज़ लिमिटेड (एएएसएल) घरेलू बाजार में परिचालन करता है और इसके नेटवर्क के लिये फीडर एयरलाइन के रूप में अपनी मूल कंपनी, एयर इंडिया के साथ सहक्रियाता के आधार पर टियर 2 और टियर 3 शहरों के बीच कनेक्टिविटी प्रदान करता है। कंपनी को देश के पूर्वोत्तर और अन्य भागों में अपने संचालन के लिये व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (वीजीएफ) प्राप्त हुआ। कंपनी ने 26 रूटों के लिये नागर विमानन मंत्रालय द्वारा घोषित (अक्टूबर 2016) क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना के अंतर्गत अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया जिसके प्रति, 15 रूटों पर, जहां किसी भी बोलीदाता ने बोली प्रस्तुत नहीं की, वहां एएएसएल को ठेका दिया गया था। एएएसएल ने 31 मार्च 2017

तक ₹1746 करोड़ की हानि संचित की और उसकी निवल संपत्ति कम हुई और (-) ₹1344 करोड़ हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कम्पनी द्वारा व्यय की गई हानियां तथा इसकी नकारात्मक निवल कीमत पट्टाधारित एयरक्राफ्ट की आर्थिक व्यावहारिकता के निर्धारण का अभाव, पॉयलटो की कमी तथा स्पेयर के अभाव की वजह से एयरक्राफ्ट की महंगी ग्राउंडिंग के कारण हो सकती थी। सहायक अनुबंध के अभाव तथा इंजन अनुबंध जारी करने के परिणामस्वरूप एयरक्राफ्टों की दीर्घकालीन ग्राउंडिंग तथा संभावित राजस्व हानियों के अलावा ₹29.63 करोड़ के निष्फल पट्टा किराए का भुगतान हुआ। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि व्यावहारिकता अन्तर निधियन के भुगतान को संचालित करने वाले अनुबंधों में अपर्याप्त प्रावधानों के परिणामस्वरूप राज्य सरकारों, उत्तर पूर्वी परिषद तथा अन्य एजेंसियों से ₹72.95 करोड़ देय बकाया हुआ। एयरक्राफ्टों के अनुरक्षण में कमियां तथा अनुरक्षण के लिए मान्य एजेंसियों की सलंगनता में विफलता के परिणामस्वरूप पुनः वितरण शर्तों को पूरा नहीं किया गया तथा कम्पनी को बीच की अवधि के दौरान महंगी खरीद, एयरक्राफ्ट के पट्टाकार के साथ लम्बे विवाद तथा ₹22.73 करोड़ के निष्फल पट्टा किराया भुगतान के लिए मजबूर किया गया। इसके परिणामस्वरूप पट्टाकार द्वारा अनुरक्षण रिजर्व की महत्वपूर्ण राशि का अवरोधन हुआ।

### (पैरा 2.1)

पावर ग्रिड कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड अक्टूबर 1998 में टेलीकॉम व्यवसाय में बदल गई थी। कम्पनी द्वारा टेलीकॉम व्यवसाय में बदलना प्रशंसनीय था तथा कम्पनी को दो महत्वपूर्ण सेवा क्षेत्रों अर्थात् पावर तथा टेलीकॉम में परिचालन करने में सक्षम बनाता था। यद्यपि, कम्पनी टेलीकॉम व्यवसाय में प्रक्षेपित बाजार शेयर को प्राप्त नहीं कर सकी तथा यद्यपि व्यवसाय 2009-10 से लाभ अर्जित कर रही है तथापि इसे अभी भी भुगतान करना है जो 2007 से अपेक्षित था कम्पनी द्वारा अनुसरित मूल्य निर्धारण कार्यप्रणाली में कमियां थी। अधिक क्षमताओं के लिए टैरिफ को स्कैल अप करने के लिए अपनाए गए बहुलीकरण कारक कम थे जिसने राजस्व को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। ठेको का उपयोग करने के अपरिहार्य अधिकार का मूल्य निर्धारण करना विभिन्न ठेको के लिए लागू विभिन्न प्रक्रियाओं के साथ असंगत था जिससे व्यवसाय हेतु कम राजस्व हुआ। सीलिंग टैरिफ पर कम्पनी द्वारा दी गई छूट न तो पारदर्शी थी न ही गैर-पक्षपाती थी। टेलीकॉम व्यवसाय के लिए ट्रांसमिशन परिसम्पत्तियों का उपयोग करने के लिए राज्य ट्रांसमिशन उपयोगिता के साथ राजस्व की शेयरिंग में कमियां देखी गई।

आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹412.88 करोड़ था।

### (पैरा 10.3)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों ने कुल 101598 एकड़ भूमि उपलब्ध थी। सेल के अधीन उपलब्ध भूमि का केवल 48.15 प्रतिशत शीर्षक विलेख प्राप्त किया। एक इस्पात संयंत्र के अधीन सम्पूर्ण भूमि के लिए शीर्षक विलेख नहीं थे। लेखापरीक्षा ने नोट किया कि 4016 एकड़ भूमि अतिक्रमण के तहत थी जबकि 16492 एकड़ खाली थी तथा 31 मार्च 2017 तक अप्रयुक्त थी। इसके अलावा, 8500 एकड़ भूमि पट्टे के अन्तर्गत थी। लगभग 50 प्रतिशत अतिक्रमित भूमि को एक इस्पात संयंत्र द्वारा रखा गया था।

जुलाई 2015/2016 में बोर्ड के निर्देशों के बावजूद अतिक्रमण को रोकने के लिए कोई संकेत बोर्ड/बार्बड वायर फेंसिंग/चारदीवारी संस्थापित/निर्मित नहीं की गई। यद्यपि वह इससे परिचित थी तथा संपत्ति अदालत द्वारा निष्कासन आदेश पारित कर दिए गए थे, फिर भी कम्पनी ने अतिक्रमणों को हटाने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए। कई मामलों में, कम्पनी के वर्तमान पट्टेदारों ने पट्टा भूमि के बाहर अतिक्रमण कर लिया और ऐसे कई मामले देखे गए जहाँ पट्टेदार प्रतिबंधित व्यापार या अनधिकृत निर्माण कर चुके थे। कम्पनी कई पट्टेदारों से साथ औपचारिक पट्टा समझौता करने तथा कई अन्य मामलों में वर्तमान पट्टे के नवीकरण में भी असफल रही।

31 मार्च 2017 को पांच एकीकृत स्टील संयंत्र में टाऊनशिप में 122814 क्वाटर थे जिनमें से 13.48 प्रतिशत या तो खाली, क्षतिग्रस्त या अनधिकृत कब्जे के अंतर्गत थे। 31 मार्च 2017 तक ₹144.87 करोड़ की राशि का संपदा बकाया शेष था जिसमें से ₹94.94 करोड़ निजी पार्टियों से बकाया थे। अपने कर्मचारियों से बिजली एवं पानी प्रभारों की वसूली का निर्णय स्टील प्लांटों द्वारा पूरी तरह कार्यान्वित नहीं किया गया था। 2014-17 के दौरान चार स्टील प्लांट में अधिमानों की अधिकता में प्रेषण एवं वितरण हानियों के परिणामस्वरूप ₹371.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। संपत्ति कर के वसूली न किये जाने के कारण दो स्टील संयंत्रों ने अपने कर्मचारियों/तीसरे पक्षों को क्रमशः ₹36.27 करोड़ और ₹6.69 करोड़ के अनुचित लाभ प्रदान किये।

लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹596.18 करोड़ परिगणित किया गया।

### (पैरा 12.3)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) स्टील उत्पादन की प्रक्रिया के दौरान ब्लूम और रैल्स रेल/रॉड/काँयल की कटिंग, टार, बेनज़ोल आदि द्वीतियक और उप-उत्पादन का उत्पादन करता है जिनका भंडारण तथा निपटान समयानुसार, कार्यसाधक और पारदर्शी, कम्पनी की रिटर्न को अधिकतम करने हेतु करना चाहिए। ये उत्पाद समय पर सेल कॉर्पोरेट मेटेरियल मैनेजमेंट ग्रुप (सीएमएमजी) द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार



संबंधित स्टील संयंत्र के मार्केटिंग विभागों द्वारा ई-ऑक्शन, टेंडर, फिक्स्ड प्राईस और अंतर-संयंत्र अंतरण द्वारा बेचे जाते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इन उत्पादों की नीलामी के लिए आरक्षित मूल्य अक्सर अवास्तविक थे जिसके कारण बार-बार नीलामी तथा कम्पनी को संभावित हानि हुई। निर्धारित मूल्यों पर सामग्री बेचने के मामले में, मूल्यों को ई-नीलामी के माध्यम से खोजे गए मूल्यों पर विचार किए बिना अविवेकपूर्ण ढंग से निर्धारित किया गया। द्वीतीयक/उप-उत्पाद के निपटान में विलम्ब देखा गया जिसके फलस्वरूप राजस्व के आस्थगन के साथ-साथ गुणवत्ता का हास हुआ। दो इस्पात संयंत्र (आईआईएससीओ तथा दुर्गापुर) में, द्वीतीयक उत्पादों के संग्रहण के लिए पृथक स्टॉकयार्ड नहीं था जिससे उनका प्रमुख उत्पादों में मिश्रण हुआ। बोकारो इस्पात संयंत्र पर डिलीवरी आर्डर तथा वितरण एडवाइस में महत्वपूर्ण कमियां पाई गई जिसे अनधिकृत विपथन तथा सामग्री की कम रिपोर्टिंग की संभावना को खुला छोड़ते हुए प्रबंधन द्वारा स्पष्ट नहीं किया जा सकता था।

नमूना संवीक्षा में द्वीतीयक तथा उप-उत्पाद की बिक्री के संदर्भ में लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹107.19 करोड़ है।

## (पैरा 12.2)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) को वार्षिक रूप से लगभग 15 एमएमटी (मिलियन मैट्रिक टन) कुकिंग कोल की आवश्यकता है जिसमें से 12-13 एमएमटी को या तो ग्लोबल निविदा या दीर्घकालीन अनुबंधों के माध्यम से आयातित किया गया है। कंपनी का कोयला आयात समूह (सीआईजी) कोयले के आयात के लिए ज़िम्मेदार है जबकि परिवहन और शिपिंग विभाग (टीएसडी) आयातित सामग्री के विदेशी परिवहन के लिए पोत किराये पर लेने के लिये ज़िम्मेदार है। 2013-14 से 2016-17 के दौरान वार्षिक कोयला आयात का मूल्य ₹6937 करोड़ से ₹11656 करोड़ था, जो कि कंपनी के पूरे वार्षिक व्यय का 15 प्रतिशत से 22 प्रतिशत (लगभग) था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पिछले सात वर्षों में आयातित कोयले के लिये विक्रेता बेस मुख्यतः अपरिवर्ती रहा है और प्रत्याशित विक्रेताओं से प्राप्त उत्तरों के प्रसंस्करण में काफी विलंब भी हुआ था। यह भी पाया गया कि कंपनी ने कोयले की गुणवत्ता की स्वतंत्र रूप से जांच नहीं की और न ही निरीक्षण एजेंसियों की रोटेशन सुनिश्चित की। वर्तमान केप्टिव खादानों (जितपुर और चासनाला) से अल्प उत्पादन और तसरा कोयला खदान के विकास में विलंब ने आयातित कोयले पर निर्भरता में वृद्धि की। लेखापरीक्षा ने पाया कि आयातित सामग्री को संभालने के लिए टेंडरों का प्रबंधन खराब था। 2012-16 के दौरान पारादीप और हल्दिया में लाइमस्टोन और कोयले के प्रबंधन के लिए कंपनी

द्वारा जारी सभी टेंडरों में प्रतियोगिता में समझौते को नकारा नहीं जा सकता। लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी हैंडलिंग ऐजेंटों से पोत मालिक/रेलवे का उसके द्वारा भुगतान किये गये डीमरेज प्रभार, निष्क्रिय मालभाड़ा और ओवरलोडिंग प्रभारों को वसूलने में असफल रही। पत्तन से स्टील संयंत्र तक कोयले के परिवहन में पारगमन हानि अधिमानों से अधिक थी, पारादीप पत्तन से 2015-16 तथा 2016-17 के दौरान वर्ष में 12 माह में से 8 में अधिकतम हानि हुई।

पैरा में वर्णित लेखापरीक्षा आपत्तियों को वित्तीय प्रभाव ₹319.98 करोड़ है।

**(पैरा 12.1)**

2011-12 में भारत सरकार ने यार्न आपूर्ति योजना आरंभ की ताकि पात्र हथकरघा बुनकरों को सभी प्रकार का हंक धागा उसी कीमत पर उपलब्ध हो सके जिस कीमत पर मिलों में उपलब्ध होता है जिससे कि हथकरघा बुनकरों को कच्चे माल की नियमित आपूर्ति होती रहे और क्षेत्र की पूर्ण रोजगार क्षमता प्राप्त की जा सके।

राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लिमिटेड उपरोक्त योजना के लिए नामित राष्ट्रीय स्तर की ऐजेंसी है जिसके लिए निगम को 2014-15 से 2016-17 की अवधि में ₹302.72 करोड़ की सहायता राशि प्राप्त हुई थी जिसमें रोड़ परिवहन प्रभार और सेवा प्रभार सब्सिडी भी शामिल है। के दौरान उपरोक्त योजना के कार्यान्वयन की समीक्षा से पता चला कि यार्न आपूर्ति योजना में परिकल्पित उद्देश्यों को पूर्ण रूप से प्राप्त नहीं किया जा सका क्योंकि 2009-10 की जनगणना के अनुसार देश के 23.77 लाख हथकरघों में से योजना के अंतर्गत केवल 4.58 हथकरघों को शामिल किया गया। सब्सिडी का अधिकांश भाग व्यक्तिगत बुनकरों 'जबकि वे देश में 45 प्रतिशत हथकरघों के मालिक है' की अपेक्षा निर्यातकों और बड़ी सहकारी सोसाइटियों को दिया गया। व्यक्तिगत बुनकरों की कम कवरेज के मुख्य कारण समुचित अवसंरचनाओं जैसे डिपो, मोबाइल वैन आदि, योजना के प्रचार और जागरूकता की कमी तथा असमुचित मार्केटिंग सुविधाएँ रही। परिणामतः व्यक्तिगत बुनकर न्यूनतम डिलीवरी समय में निकटतम डिपो से कम मात्रा में धागा खरीदने के लाभ से वंचित रहे और अपने उत्पादों की मार्केटिंग के लिए बड़े बुनकर और हथकरघा सोसाइटियों पर निर्भर रहे।

2014-15 से 2016-17 के दौरान, कंपनी ने हरियाणा और तमिलनाडु में लाभार्थी निर्यातकों को डिपो प्रभार के रूप में ₹53.68 करोड़ की प्रतिपूर्ति की जबकि ये निर्यातक व्यक्तिगत बुनकरों को आगे आपूर्ति देने के स्थान पर यार्न का उपयोग आंतरिक खपत के लिए कर रहे थे। योजना का मॉनीटरिंग तंत्र प्रभावी नहीं था जिसके परिणामस्वरूप यार्न की आपूर्ति में विलंब हुआ।

**(पैरा 13.1)**

## अध्याय I: रसायन एवं उर्वरक मंत्रालय

### द फर्टिलाइज़र्स एंड केमिकल्स ट्रेवेन्कोर लिमिटेड एंड मद्रास फर्टिलाइज़र्स लिमिटेड

#### 1.1 कर्मचारी भविष्य निधि में अधिक योगदान

द फर्टिलाइज़र्स एंड केमिकल्स ट्रेवेन्कोर लिमिटेड एंड मद्रास फर्टिलाइज़र्स लिमिटेड ने निर्धारित योगदान की दर से अधिक दर पर कर्मचारी भविष्य निधि में योगदान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹18.50 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

22 सितम्बर 1997 से प्रभावी, कर्मचारी भविष्य निधि (पीएफ) एवं विविध प्रावधान (संशोधन) अधिनियम ने भविष्य निधि में नियोक्ता के योगदान की दर वेतन के 8.33 प्रतिशत और 10 प्रतिशत से 10 प्रतिशत<sup>1</sup> और 12 प्रतिशत<sup>2</sup> क्रमानुसार तक संशोधित की। दिनांक 09 अप्रैल 1997 की भारत सरकार (जीओआई) की अधिसूचना<sup>3</sup> के अनुसार निम्नलिखित स्थापनाओं पर, बढ़ी हुई दर प्रयोज्य नहीं थी:

- (i) एक रूग्ण औद्योगिक कम्पनी जिसे ऐसा औद्योगिक एवं वित्तीय पुर्निमाण बोर्ड (बीआईएफआर) द्वारा घोषित किया गया है।
- (ii) एक स्थापना, जिसके पास किसी भी वित्तीय वर्ष के अंत पर संचित हानियां सम्पूर्ण निवल लागत के बराबर या अधिक हो जाती हैं और नकद हानियां भी हुई हो।

लेखापरीक्षा ने देखा कि द फर्टिलाइज़र्स एंड केमिकल्स ट्रेवेन्कोर लिमिटेड (एफएसीटी) की संचित हानियां मार्च 2013 में निवल लागत से अधिक हो गई थीं। वर्ष 2013-14 से 2016-17 के दौरान, एफएसीटी की संचित हानियां निवल लागत से अधिक ही रहीं और कम्पनी को नकदी हानि भी हुई। बीआईएफआर द्वारा रूग्ण औद्योगिक कम्पनी

<sup>1</sup> कर्मचारी भविष्य निधि और विविध प्रावधान (अधिनियम), 1952 की धारा 6 के अनुसार धारा 6 के पहले प्रावधान के तहत शामिल के अलावा सभी स्थापनाओं के संबंध में कर्मचारी योगदान की निम्न दर (जो कि 10 प्रतिशत है) लागू थी।

<sup>2</sup> धारा 6 का पहला प्रावधान कहता है कि केन्द्रीय सरकार ऐसी पूछताछ करने के बाद जैसी उचित हो, कार्यालय राजपत्र में यह विनिर्दिष्ट कर सकती है कि एक स्थापना या स्थापनाओं के वर्ग के संबंध में कर्मचारियों का योगदान 10 प्रतिशत की बजाय 12 प्रतिशत होगा।

<sup>3</sup> अधिनियम की धारा 6 के पहले प्रावधान द्वारा दी गई शक्तियों के उपयोग में अधिसूचना जारी की गई थी।

(विशेष प्रावधान) अधिनियम, 1985 के प्रावधानों के तहत मद्रास फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (एमएफएल) को एक रूग्ण कम्पनी के तौर पर घोषित (अप्रैल 2009) किया गया। 31 मार्च 2017 तक एमएफएल एक रूग्ण कम्पनी बनी रही। इस प्रकार दोनों कम्पनियों को 12 प्रतिशत की बजाय रियायती दर पर भविष्य निधि में नियोक्ता योगदान करना था। यह कम्पनियां तथापि, 12 प्रतिशत की बढ़ी हुई दर पर योगदान करती रहीं जिसके परिणामस्वरूप 2013-14 से 2016-17 की अवधि के दौरान एफएसीटी ने ₹12.66 करोड़ और 2010-11 से 2016-17 की अवधि के दौरान एमएफएल ने ₹5.84 करोड़ का अधिक योगदान दिया।

एफएसीटी के प्रबंधन ने उत्तर दिया (सितम्बर 2017) कि बढ़ी हुई दर शांतिप्रिय औद्योगिक संबंध बनाए रखने के लिए जारी रखी गई। इसके अतिरिक्त 10 प्रतिशत पर भविष्य निधि योगदान को सीमित करना रूग्ण/घाटे की कम्पनियों के लिए एक अच्छा प्रावधान था परन्तु एक अनिवार्य प्रावधान नहीं था। एमएफएल के प्रबंधन ने उत्तर दिया (अक्टूबर 2017) कि पीएफ अधिनियम एक रूग्ण कम्पनी को 12 प्रतिशत पर योगदान करने से नहीं रोकता और कर्मचारी योगदान की बराबर दर योगदान करने की नीति को ध्यान में रखकर कम्पनी ने सोच समझकर 12 प्रतिशत पर योगदान जारी रखने का निर्णय लिया।

कम्पनियों के उत्तरों को इस तथ्य के प्रति देखने की आवश्यकता है कि कर्मचारी योगदान की बढ़ी हुई दर जीओआई की अधिसूचना (अप्रैल 1997) के अनुसार रूग्ण/घाटे वाली स्थापनाओं पर लागू नहीं होती। उक्त अधिसूचना कर्मचारी भविष्य निधि और विविध प्रावधान अधिनियम, 1952 की धारा 6 के पहले प्रावधान द्वारा दी गई शक्तियों के उपयोग में सरकार द्वारा जारी की गई थी। इसलिए, उपरोक्त का अनुसरण किये जाने की आवश्यकता थी।

मामला नवम्बर 2017 में मंत्रालय को रिपोर्ट किया गया; उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय II: नागर विमानन मंत्रालय

### एयरलाइन एलाइड सर्विसिज़ लिमिटेड

#### 2.1 एयरलाइन एलाइड सर्विसिज़ लिमिटेड के परिचालनों की समीक्षा

##### 2.1.1 प्रस्तावना:

एयरलाइन एलाइड सर्विसिज़ लिमिटेड (एएएसएल) पूर्व इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड (आईएएल) (अब एयर इंडिया लिमिटेड) की एक पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी है और इसने ब्रांड नाम 'अलायन्स एयर' के तहत 1996 से इसके परिचालन प्रारंभ किए। एएएसएल का उद्देश्य एक क्षीण संगठन के तौर पर बाज़ार से ठेका आधार पर पायलट/अभियंताओं की भर्ती कर और आईएएल की तुलना में एक प्रतिस्पर्धात्मक एवं कम लागत संरचना पर परिचालन व कार्य करना था।

एएएसएल ने घरेलू बाज़ार में परिचालन किया और टीअर 2 और टीअर 3 शहरों के बीच कनेक्टिविटी प्रदान की। इसने इसके नेटवर्क में एयर इंडिया के साथ तालमेल में एक फीडर एयरलाइन के तौर पर कार्य किया। कम्पनी को इसकी मूल कम्पनी अर्थात् एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा प्रशासनिक, लॉजिस्टिक एवं अन्य सहायता दी गई। कम्पनी को उत्तर-पूर्वी एवं देश के अन्य भागों में परिचालन के लिए व्यवहार्यता अंतर निधिकरण (वीजीएफ) प्राप्त हुआ। कम्पनी ने 26 मार्गों के लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा घोषित क्षेत्रीय जुड़ाव योजना (अक्टूबर 2016) के तहत अपना, प्रस्ताव प्रस्तुत किया जिसके प्रति 15 मार्ग, जहां पर किसी अन्य बोलीदाता ने कोई अन्य बोली प्रस्तुत नहीं की थी, एएएसएल को दिया गया। एएएसएल ने 31 मार्च 2017 तक ₹1746 करोड़ की हानियां संचित की। कम्पनी की निवल सम्पत्ति पूर्ण रूप से घट गई थी और 31 मार्च 2017 को (-)₹1344 करोड़ थी। कम्पनी के वित्तीय निष्पादन के विवरण नीचे तालिका में दिए गए हैं:-

#### एएएसएल की वित्तीय स्थिति

(₹ करोड़ में)

	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
राजस्व एवं परिचालन	241.69	226.63	268.20	366.19
अन्य आय	0.70	1.32	5.66	9.62
कुल आय	242.39	227.95	273.86	375.81
व्यय	495.35	416.42	476.25	668.48
वर्ष की हानि (अपवादात्मक एवं असाधारण मदों के बाद)	249.40	183.92	198.75	282.72

कम्पनी द्वारा परिचालित सभी एयरक्राफ्ट्स पट्टे पर लिये गए एयरक्राफ्ट थे। विवरण नीचे तालिका में दिए गए हैं:

### एएएसएल के बेड़े की स्थिति

एयरक्राफ्ट का प्रकार	पट्टे पर या स्वामित्व पर हैं	31 मार्च 2014 तक	31 मार्च 2015 तक	31 मार्च 2016 तक	31 मार्च 2017 तक
एटीआर 42-320	पट्टे पर	04	04	03	02
सीआरजे 700	पट्टे पर	04	04	03	00
एटीआर 72-600	पट्टे पर	00	02	05	08
<b>कुल</b>		<b>08</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>

लेखापरीक्षा का उद्देश्य 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान एएएसएल के परिचालनों की दक्षता प्रभावशीलता और मितव्ययता का आंकलन करना था। लेखापरीक्षा के लिए अंगीकृत मानदंड में, एयरक्राफ्ट के परिचालन एवं अनुरक्षण के लिए प्रतिमान एवं दिशानिर्देश, सेवा स्तर करारों के प्रावधान और एयरक्राफ्ट के पट्टाकारों के साथ किए गए करार, निदेशक मंडल के निर्णय, कार्मिक तैनाती के मानक और उत्तर-पूर्वी परिषद (एनईसी) एवं अन्य राज्य सरकार/एजेंसियों के साथ किए गए समझौता ज्ञापन (एमओयू) के प्रावधान शामिल हैं। एएएसएल ने इस रिपोर्ट के **अनुबंध-I** में सूचित जानकारी प्रस्तुत नहीं की थी।

लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2010-11 की अवधि के लिए एएएसएल के परिचालनों की समीक्षा की थी और अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्ट (वाणिज्य) 2012-13 की सीएजी की रिपोर्ट सं. 8 के पैराग्राफ 2.3 में प्रस्तुत किए गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्ष पर की गई कार्रवाई तथापि भारत सरकार (जनवरी 2018) नागर विमानन मंत्रालय से अपेक्षित थी।

## 2.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष:

### 2.1.2.1 पट्टे पर एयरक्राफ्टों का अधिग्रहण

कम्पनी के बेड़े में मौजूद सभी एयरक्राफ्ट वर्ष 2014 और 2015 (एटीआर 42-320 एयरक्राफ्ट फरवरी 2014 तक और सीआरजे एयरक्राफ्ट जुलाई 2015 तक) पुनः डिलीवर<sup>1</sup> किए जाने थे। इसे ध्यान में रखते हुए, एएएसएल ने नीचे दिए गए विवरण के अनुसार गैर-

<sup>1</sup> परिचालन पट्टे पर लिए गए एयरक्राफ्ट पट्टा अवधि की समाप्ति पर पट्टा दाता को वापस किए जाते हैं। पट्टा करार एक फॉलो-ऑन पट्टाकर्ता को परिसम्पत्ति के हस्तांतरण को सुगम बनाने के लिए वितरण परिस्थितियां विनिर्दिष्ट करता है।

बाधित परिचालनों के लिए पट्टा आधार पर अठारह एटीआर-72-600 एयरक्राफ्ट के अधिग्रहण के लिए बोली आमंत्रित की:

क्र.सं.	निविदा के आमंत्रण/निर्धारण की तिथि	निविदा के अनुसार एयरक्राफ्टों की संख्या और वितरण सारणी	न्यूनतम बोलीदाता का नाम और एयरक्राफ्ट की संख्या	प्रति एयरक्राफ्ट कुल मासिक लागत	वितरण की अनुसूची
1.	नवंबर 2013/ मई 2014	8 (फरवरी 2014 से दिसम्बर 2015)।	2 एयरक्राफ्ट के लिए मैसर्स अवेशन 3 एयरक्राफ्ट के लिए मैसर्स जीईसीएस	यूएसडी 332933 यूएसडी 336152	दिसंबर 2014 से अक्टूबर 2015 तक
2.	सितंबर 2014/ अक्टूबर 2015	3 (2015-16)	मैसर्स एलिक्स एविएशन कैपिटल लिमिटेड, डबलिन 3 एयरक्राफ्ट के लिए	यूएसडी 315589	अप्रैल 2016- जुलाई 2016
3.	जनवरी 2016/ दिसंबर 2016	10 (2016-17)	10 एयरक्राफ्ट के लिए मैसर्स दुबई एयरोस्पेस एंटरप्राइजेज (डीईई) लिमिटेड	यूएसडी 307386	मई 2017 के बाद

बोली प्रक्रिया की लेखापरीक्षा संवीक्षा यह दर्शाती है कि क्र.सं. 1 पर सूचित आठ एयरक्राफ्टों को पट्टे पर देने की वित्तीय व्यवहार्यता के मूल्यांकन के लिए गठित समिति को प्रस्ताव वित्तीय ढंग से व्यवहार्य नहीं लगा। उसके बाद पट्टा प्रस्ताव को वित्तीय ढंग से व्यवहार्य बनाने के लिए वित्तीय व्यवहार्यता को प्रभावित करने वाले पैरामीटर दो बार (अप्रैल 2013 और अगस्त 2013) संशोधित किए गए थे। तथापि, 2015-16 और 2016-17 के दौरान एयरक्राफ्ट के परिचालनों की समीक्षा ने यह दर्शाया कि पैरामीटरों से संबंधित वास्तविक निष्पादन का वित्तीय व्यवहार्यता के निर्धारण के लिए उपयोग जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है, वित्तीय व्यवहार्यता के परिकलन के लिए विचार किए गए से कम था:

पैरामीटर	निर्धारण के अनुसार पैरामीटर	वास्तविक निष्पादन	अंतर
प्रति एयरक्राफ्ट उपयोग किये गये अधिकतम ब्लॉक घंटे	3654	2266	1388
सीट फैक्टर (%)	76	68.6	7.4
₹में प्रति कि.मी. राजस्व	13.19	10.00	3.19

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि उपलब्ध हो रहे नये लाये गए एयरक्राफ्ट के वास्तविक निष्पादन के बावजूद वर्ष 2016-17 में तालिका के क्र.सं. 3 में सूचित 10 एयरक्राफ्ट के अधिग्रहण के लिए प्रक्रिया शुरू करने से पूर्व वित्तीय व्यवहार्यता का कोई मूल्यांकन नहीं किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017) कि विमानन उद्योग में आमतौर पर माने गए पैरामीटरों के आधार पर प्राक्कलन पुनः बनाए गए थे। कम्पनी वित्तीय रूप से इस स्थिति में नहीं थी कि सीधे तौर पर खरीद आधार पर एयरक्राफ्ट का अधिग्रहण कर सके। कम्पनी के मार्गों पर परिचालन प्रारंभ करने के बाद ही वास्तविक आधार पर मार्ग मितव्ययता बनाए जा सकते थे। प्रबंधन ने इसके बाद सूचित किया कि वर्ष 2017-18 (सितम्बर 2017 तक) के लिए एयरक्राफ्ट उपयोगिता 7.98 घंटे प्रति दिन प्रति एयरक्राफ्ट (जो कि है लगभग 3000 ब्लॉक घंटे प्रति वर्ष) तक बढ़ गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अभिलेखों के अनुसार, प्राक्कलनों में व्यवहार्य मितव्ययता के तौर पर प्रस्तावों को बनाने के लिए संशोधन किया गया था। इसके बाद कम्पनी द्वारा बनाए गए पैरामीटर जैसाकि सामान्य तौर पर विमानन उद्योग में अंगीकृत किए जाते हैं लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। यद्यपि, कम्पनी एयरक्राफ्ट खरीदने की वित्तीय स्थिति में नहीं थी, तथ्य यह रहा कि विश्लेषण में, सीधी खरीद द्वारा और पट्टे की लागत द्वारा अधिग्रहण की लागत की तुलना शामिल नहीं थी। इसके बाद उपयोगिता (7.98 घंटे) जैसा कि उत्तर में उल्लिखित है आर्थिक व्यवहार्यता के निर्धारण के दौरान कल्पित 10.01 घंटे प्रति दिन प्रति एयरक्राफ्ट की उपयोगिता से भी कम थी।

#### 2.1.2.2 पायलटों की उपलब्धता और एयरक्राफ्ट की उपयोगिता

एएएसएल द्वारा परिचालित बेड़े में तीन प्रकार के एयरक्राफ्ट हैं जैसे की सीआरजे 700 एटीआर 42-320 और एटीआर 72-600 शामिल हैं। प्रत्येक एयरक्राफ्ट के प्रभावी और इष्टतम उपयोगिता के लिए आवश्यक पायलटों के 5.25 सेट<sup>2</sup> के मानक प्रतिमान के आधार पर लेखापरीक्षा में शामिल अवधि के लिए उपलब्ध एयरक्राफ्ट के परिचालन के लिए और उनकी वास्तविक उपलब्धता नीचे तालिका में दी गई है:

---

<sup>2</sup> एक सेट में एक कमांडर पायलट (पी-1) और एक सहपायलट (पी-2) शामिल है।



## पायलटों की उपलब्धता

अवधि	एयरक्राफ्ट का प्रकार											
	सीआरजे				एटीआर 42				एटीआर 72			
	एए	एन आर	एपी	एस	एए	एनआर	एपी	एस	एए	एनआर	एपी	एस
2014-15	3.83	40	21	48	3.67	39	41	-	1.33	14	12	14
2015-16	3.00	32	15	53	2.75	29	22	24	4.00	42	21	50
2016-17	2.44	26	7	73	2.00	21	16	24	7.5	79	47	41

नोट: एए= उपलब्ध एयरक्राफ्ट की औसत संख्या  
 एनआर= पायलटों की मानक आवश्यकता (सं.)  
 एपी= उपलब्ध पायलटों की वास्तविक संख्या  
 एस = कमी (% में)

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि कम्पनी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान, 2014-15 के लिए एटीआर 42 को छोड़कर, सभी प्रकार के एयरक्राफ्ट के परिचालन के लिए पायलटों की कमी देखी। पायलटों की उपलब्धता में कमी 14 प्रतिशत (एयरक्राफ्ट के एटीआर 72 प्रकार के लिए वर्ष 2014-15 में) और 73 प्रतिशत (एयरक्राफ्ट के सीआरजे प्रकार के लिए वर्ष 2016-17 में) के बीच की सीमा में थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान सभी प्रकार के एयरक्राफ्ट की कम उपयोगिता थी। 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान एयरक्राफ्टों की उपयोगिता नीचे तालिका में दी गई है:

## एयरक्राफ्ट की उपयोगिता

अवधि	सीआरजे			एटीआर 42			एटीआर 72		
	टीए	टीयू	यूयू	टीए	टीयू	यूयू	टीए	टीयू	यूयू
2014-15	8200	4208	49	8650	6362	26	625	401	36
2015-16	5233	2441	53	6509	4866	25	11117	6273	44
2016-17	3283	1796	45	5267	4411	16	20325	13217	35
<b>कुल</b>	<b>16716</b>	<b>8445</b>	<b>49</b>	<b>20426</b>	<b>15639</b>	<b>23</b>	<b>19891</b>	<b>32067</b>	<b>38</b>

नोट: टीए= कुल प्रभावी उपलब्धता<sup>3</sup> (घंटों में)  
 टीयू= कुल उपयोगिता (घंटों में)  
 यूयू= कम उपयोगिता (% में)

तालिका से यह देखा जाता है कि कम उपयोगिता 2016-17 में एटीआर 42 एयरक्राफ्ट के लिए 16 प्रतिशत और 2015-16 में सीआरजे एयरक्राफ्ट के लिए 53 प्रतिशत तक की रेंज

<sup>3</sup> ग्राउंडिंग की वास्तविक अवधि घटाने के बाद कुल प्रभावी उपलब्धता का परिकलन किया गया था। इसके बाद उपलब्ध मार्गों के विवरणों की अनुपस्थिति में एयरक्राफ्टों की उपलब्धता को परिकल्पित उपयोगिता में बराबर माना गया था।

में थी। एयरक्राफ्ट की कम उपयोगिता का एक कारण पायलटों की कमी थी। तथापि, कम्पनी द्वारा सूचना प्रस्तुति के आभाव में, कम उपयोगिता की सीमा का निर्धारण लेखापरीक्षा में नहीं किया जा सकता था।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (नवम्बर 2017) में बताया कि पायलटों की कमी का कारण सीआरजे एयरक्राफ्ट की जगह एडीआर-72-600 के अधिष्ठापन पर वर्तमान पायलटों का कम्पनी छोड़ कर जाना और एडीआर-72-600 उड़ाने के लिए प्रशिक्षित पायलटों की कमी था। कम्पनी ने इसके बाद कहा कि आवश्यक उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए पायलट नियुक्त करने के लिए प्रयास कार्यान्वित नहीं हुए।

प्रबंधन के उत्तर ने दर्शाया कि एयरक्राफ्ट पट्टे पर देने के दौरान पायलटों की उपलब्धता पर ध्यान नहीं दिया गया जिसके परिणामस्वरूप एयरक्राफ्टों की अक्षम उपयोगिता हुई।

### 2.1.2.3 एयरक्राफ्ट का अनुरक्षण एवं ग्राउंडिंग

लेखापरीक्षा ने देखा कि जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है पुर्जों, भागों एवं फ्लोट इंजन की गैर-उपलब्धता के कारण लंबी अवधियों तक एयरक्राफ्टों को ग्राउन्डिड रखा गया:

#### क. एडीआर 72-600 फ्लीट की ग्राउन्डिंग

##### क.1 कम्पोनेन्ट स्पॉट व्यवस्था में देरी

एडीआर 72-600 एयरक्राफ्ट का अधिष्ठापन दिसम्बर 2014 में प्रारंभ हुआ था। कम्पनी ने तथापि, अधिष्ठापन के समय अवयवों/पुर्जों के लिए निविदा आमंत्रित नहीं की थी। इसके बजाय, अवयव/पुर्जों की आपूर्ति के लिए मेसर्स एडीआर के साथ एक अंतरिम अनुरक्षण सेवा समझौता (आईएमएसए) किया (जुलाई 2015) गया था। फरवरी 2016 में अवयव समर्थन व्यवस्था के लिए एक निविदा शुरू की गई थी, जिसके प्रति बोली प्राप्त हुई थी, किंतु निर्धारित नहीं की गई थी। एएसएल, तथापि ने एडीआर 42 के लिए वर्तमान सार्वभौमिक अनुरक्षण सहायता समझौते (जीएमएसए) के तहत एडीआर 72-600 शामिल करने के लिए निर्धारित (अक्टूबर 2016) किया। एएसएल द्वारा जीएमएसए और आईएमएसए के तहत जनवरी 2016 से मार्च 2016 तक की अवधि के लिए मरम्मत की लागत की एक तुलना दर्शाती है कि जीएमएसए के तहत मरम्मत ₹0.93 करोड़ तक सस्ती थी। जुलाई 2015 से दिसम्बर 2016 तक की सम्पूर्ण अवधि के लिए अवकल राशि, तथापि कम्पनी (फरवरी 2018) द्वारा प्रस्तुत नहीं की गई थी। अवमानित बचत उपार्जित की जा सकती थी यदि प्रतिस्पर्धात्मक बोली द्वारा अवयव सहायता व्यवस्थाएं की गई हों या एडीआर 72-600

एयरक्राफ्ट अधिष्ठापन चरण से आईएमएसए में प्रविष्ट होने के बजाय जीएमएसए के तहत शामिल किए गए थे।

## क.2 फ्लोट इंजन व्यवस्था में विलम्ब

दिसम्बर 2016 में इंजन निष्फलता के कारण ग्राउंडिंग से बचने के लिए फ्लोट के तौर पर इंजनों की कुल संख्या के 12 प्रतिशत के अनुरक्षण पर कम्पनी ने विचार किया किंतु प्रस्ताव लागू नहीं किया गया था। मई 2016 के दौरान दो विभिन्न एयरक्राफ्टों के इंजन में बाधा उत्पन्न होने के परिणामस्वरूप क्षतिग्रस्त इंजनों की मरम्मत और मध्यवर्ती अवधि के लिए ऋण पर दो इंजन लेने के लिए ज्ञात विक्रेताओं से प्रस्ताव का अनुरोध (आरएफपी) मांगा गया (जून 2016)। न्यूनतम बोलीदाता को कार्य सौंपने के बजाय, तीसरे न्यूनतम बोलीदाता, मेसर्स प्रैट एंड विटनी से सौदेबाजी के बाद क्षतिग्रस्त इंजनों की मरम्मत एवं ऋण आधार पर इंजन लेने का निर्णय (जून 2016) लिया गया। यह 20 जनवरी को जारी केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) के दिशानिर्देशों का उल्लंघन था जिसमें केवल अपवादात्मक परिस्थितियों में न्यूनतम बोलीदाता के साथ सौदेबाजी अधिदेशित है। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मेसर्स पीडब्ल्यूसी प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार, इंजन की मरम्मत के लिए टर्न अराउंड टाइम (टीएटी) 45 दिन था किंतु ऐसे अनुबंध को करार में समागमित नहीं किया गया था। दोनों इंजनों को जुलाई 2016 में मरम्मत के लिए भेजा गया था और फरवरी 2017 और मई 2017 में मरम्मत पूरी की गई। लेखापरीक्षा ने देखा कि फ्लोट इंजनों की व्यवस्थाओं की अनुपस्थिति में 18 मई 2016 से 24 जुलाई 2016 से एक एयरक्राफ्ट ग्राउन्डिड रहा जिस अवधि के लिए कम्पनी द्वारा ₹2.96 करोड़ के किराये का भुगतान किया गया था।

यद्यपि दो एयरक्राफ्ट के इंजनों में मई 2016 में बाधा विकसित हुई थी, दो इंजनों की फ्लोट वस्तुसूची रखने का प्रस्ताव पर केवल दिसम्बर 2016 में विचार किया गया और एटीआर 72-600 एयरक्राफ्ट के अधिष्ठापन की तिथि से 2.5 वर्ष के विलम्ब तथा दिसम्बर 2014 में दो इंजन में परेशानी (मई 2016) होने के 14 महीनों के बाद। अगस्त 2017 में अंतिम निर्णय लिया गया।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017) कि कम्पनी ने नया एटीआर 72-600 एयरक्राफ्ट अधिष्ठापित किया जो कि मरम्मत एवं अनुरक्षण पर बोज़ नहीं था। इसलिए, कम्पनी ने एक अंतरिम व्यवस्था को प्राथमिकता दी। इसके बाद, मार्च 2017 में दो पूरी जांच एवं मरम्मत हो चुके इंजन के लिए निविदा शुरू की गई। चूँकि किसी भी बोलीदाता की बोली तकनीकी आवश्यकताओं से नहीं मिलती थी, जून 2017 में एक नई निविदा की गई जिसे

अगस्त 2017 में निर्धारित किया गया। दो इंजनों की मरम्मत एवं प्रावधान की संविदा मेसर्स प्रैट एंड विटनी को दी गई चूँकि मेसर्स पीडब्ल्यूसी (एसईए) के बाद मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) सुविधा थी और ऐसी सुविधाएं पुर्जों के एक पूल और ओईएम के अतिरिक्त इंजनों तक अभिगम होती।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूँकि अवयव/पुर्जों और फ्लोट इंजन के प्रावधान पर लागत प्रावधान (अप्रैल 2013) तैयार करने के दौरान विचार किया गया था और एयरक्राफ्ट के अधिग्रहण की प्राक्कलित लागत में शामिल थी। इस प्रकार, एयरक्राफ्ट की इष्टतम उपयोगिता के लिए अवयवों/पुर्जों की सुनिश्चित आपूर्ति के लिए व्यवस्थाएं सुनिश्चित करनी चाहिए थी। इसके बाद, यह तथ्य कि ज्ञात विक्रेताओं से फ्लोट इंजन के लिए मांगा गये प्रस्ताव ने दर्शाया कि मेसर्स पीडब्ल्यूसी के अलावा दूसरे विक्रेता भी उपलब्ध थे और कम्पनी द्वारा उनका लाभ उठाया जा सकता था।

#### ख. सीआरजे बेड़े की ग्राउन्डिंग

लेखापरीक्षा ने देखा कि सीआरजे बेड़े में एयरक्राफ्टों के परिचालन के लिए तीन वर्ष अर्थात् 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के दौरान 3110 उड़ान दिवस उपलब्ध थे। इनमें से चार सीआरजे एयरक्राफ्ट जैसे कि वीटी-आरजेबी, वीटी-आरजेसी, वीटी-आरजेडी और वीटी-आरजेई 595<sup>4</sup> दिन अर्थात् कुल 3110 उड़ान दिवस का 19.13 प्रतिशत के लिए ग्राउन्डिंग थे। अधिक ग्राउन्डिंग के परिणामस्वरूप जैसा कि अनुबंध-II में दिया गया है निष्फल अवधि के लिए ₹19.59 करोड़ की पट्टा राशि का भुगतान हुआ।

इसके बाद लेखापरीक्षा समीक्षा ने दर्शाया कि,

- पुर्जों की गैर-उपलब्धता के कारण, नवम्बर 2013 और जनवरी 2016 के बीच 322 दिनों<sup>5</sup> की अवधि के लिए एयरक्राफ्ट वीटी-आरजेडी ग्राउन्डिंग रहा। ग्राउन्डिंग की अवधि के दौरान भुगतान पट्टा किराया ₹27.39 करोड़ था जिसमें ₹10.28 करोड़<sup>6</sup> लेखापरीक्षा की अवधि से संबंधित है। एयरक्राफ्ट को मरम्मत के बाद जनवरी 2016 में परिचालन में लाया गया था, तथापि यह पुनः फरवरी 2016 से अगस्त 2016 तक (123 दिन) के लिए खड़ा ही था जिसके दौरान ₹3.99 करोड़ के पट्टा किराया का भुगतान हुआ। उसके बाद,

<sup>4</sup> सूचीबद्ध/गैर-सूचीबद्ध अनुरक्षण के लिए फ्लीट उपलब्धता के 5 प्रतिशत पर विचार करने के बाद 595 दिन निकाले गए हैं। (626-31=595 दिन)।

<sup>5</sup> आकिसलरी पावर यूनिट इंजन एवं स्पेयर्स के लिये लगाये गये क्रेडिट होल्ड की अवधि तथा 'सी' बैंक व एयरवर्दीनैस रिव्यू सर्टिफिकेट के लिये 77 दिनों को छोड़कर ग्राउन्डिंग की अवधि निकाली गई है।

<sup>6</sup> संबंधित वर्ष की 31 मार्च को डालर विनिमय दर के अनुसार गणना की गई।

पट्टादाता को एयरक्राफ्ट के पुनः वितरण के पूर्व एयरक्राफ्ट को दो महीनों के लिए उड़ाया गया। इसके बाद, 2738 दिनों में से 1526 दिनों की अवधि के लिए एयरक्राफ्ट का कम उपयोग हुआ, इस समझौते की पट्टा शर्तों के अनुसार जून 2016 तक ऐसी कम उपयोगिता (56 प्रतिशत) की और पट्टा किराया में ₹0.48 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया।

- यद्यपि, अक्टूबर 2007 में बेड़े के अधिष्ठापन के बाद व्यापक इंजन सहायता व्यवस्था के लिए एक निविदा शुरू की गई थी, निविदा का निर्धारण नहीं किया गया है (जनवरी 2018)। फ्लोट इंजन व्यवस्था की अनुपस्थिति के परिणामस्वरूप इंजन में बाधा/निष्फलता के कारण एयरक्राफ्टों की लम्बे समय तक ग्राउन्डिंग हुई। एयरक्राफ्ट वीटी-आरजेसी दिसम्बर 2010 से जुलाई 2011 तक 230 दिन और जून 2012 से जनवरी 2014 तक 569 दिन के लिए ग्राउन्डिड रहा। चूँकि उपरोक्त ग्राउन्डिंग अवधि, लेखापरीक्षा की अवधि के तहत नहीं आती, ग्राउन्डिड अवधि के लिए पट्टा किराये इस रिपोर्ट में शामिल नहीं किए गए हैं।
- विभिन्न पट्टादाताओं के साथ किए गए करार के अनुसार मासिक आधार पर अनुरक्षण रिजर्व (एमआर) का भुगतान करने की आवश्यकता थी। योग्य अनुरक्षण कार्यक्रम होने की बाद की तिथि पर एमआर का उपयोग करने की आवश्यकता थी। एमआर का दावा करने के लिए, योग्य गतिविधियों को संघ विमानन प्रशासन (एफएए) या यूरोपीय विमानन सुरक्षा एजेंसी (ईएएसए) द्वारा अनुमोदित अनुरक्षण मरम्मत एवं जांच (एमआरओ) सुविधाओं पर उपक्रमित करने की आवश्यकता थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एमआर का दावा करने के लिए योग्य अधिकतम गतिविधियां एजेंसियों द्वारा की जा रही थी जो कि एफएए/ईएएसए द्वारा अनुमोदित नहीं थी। परिणामस्वरूप आवश्यक प्रतिपूर्ति का दावा नहीं किया जा सका और एकत्रित एमआर को बिना उपयोगिता के पुनः वितरण के समय पर पट्टादाता को दे दिया गया।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017) कि अधिक अनुरक्षण के कारण एयरक्राफ्ट वीटी-आरजेडी को अधिक अवधि के लिए ग्राउन्डिड रखा गया। चूँकि कम्पनी नकदी की कमी का सामना कर रही थी, इस एयरक्राफ्ट के पुर्जों एवं अवयवों को अन्य एयरक्राफ्ट में इसके सीआरजे बेड़े में कैनिबलाइजिंग द्वारा अन्य एयरक्राफ्टों की ग्राउन्डिंग से बचा गया। इसके बाद, सीआरजे एयरक्राफ्ट की इंजन सहायता को कार्यान्वित नहीं किया जा सका चूँकि चयनित विक्रेताओं ने निविदा शर्तों के अतिरिक्त सख्त शर्तें रखी। फ्लोट इंजन के तौर पर प्रयुक्त पट्टे पर लिए गए इंजन की लागत अधिक थी और इस प्रकार ग्राउन्डिंग समय एवं लागत को घटाने के लिए इन-हाउस सुविधाओं का उपयोग किया गया। इसने कम्पनी को अधिक नियंत्रण भी प्रदान किया।

निम्नलिखित कारणों से उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- (i) यद्यपि 11 दिसम्बर 2013 से 4 जनवरी 2016 के दौरान वीटी-आरजेडी एयरक्राफ्ट के कुल 197 पार्ट्स को सीआरजे बेड़े के अन्य एयरक्राफ्ट के विभिन्न पार्ट्स से बदलकर वीटी-आरजेडी एयरक्राफ्ट को कैनिबलाइज किया गया, लेकिन स्पेयर्स की अनुपलब्धता के कारण कैनिबलाइजेशन का वास्तविक कारण कम्पनी के सामने नकदी की कमी की समस्या होना था। 25 दिसम्बर 2014 से 12 नवम्बर 2015 के दौरान स्पेयर्स के सप्लायर्स द्वारा 250 दिन के लिये कम्पनी को क्रेडिट होल्ड पर रखा गया था।
- (ii) कम्पनी द्वारा बताया गया कि एयरक्राफ्ट के कम्पोनेन्ट्स को कैनिबलाइज करना इसकी नीति के विरुद्ध था क्योंकि यह एयरक्राफ्ट को अनसर्विसेबिल बना देता है और यह राजस्व अर्जन में असमर्थ हो जाना है।
- (iii) सीआरजे बेड़े को पट्टे पर लेने की वित्तीय व्यवहार्यता का आकलन करते समय, फ्लोट इंजन के मूल्य पर भी विचार किया गया था। एयरक्राफ्ट्स के अधिकतम उपयोग के लिये स्पेयर्स/फ्लोट इंजन की व्यवस्था आवश्यक थी।

इस प्रकार, एयरक्राफ्ट्स की ग्राउंडिंग के फलस्वरूप निष्क्रय अवधि के लिए किया गया पट्टा किराये का भुगतान मुख्यतः कम्पनी के सामने आई नकदी की कमी की समस्या के कारण था, जिसे कम्पनी की घोषित नीति के विरुद्ध होने वाले पार्ट्स के अत्यधिक कैनिबलाइजेशन को प्राथमिकता के आधार पर समाधान किये जाने की आवश्यकता थी।

#### ग. एटीआर 42-320 फ्लीट

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2014-15 से 2016-17 तक तीन वर्षों के दौरान एटीआर 42-320 बेड़े के चार एयरक्राफ्ट के परिचालन के लिए 3144 उड़ान दिन उपलब्ध थे। इनमें से चार एयरक्राफ्ट को 677 दिन<sup>7</sup> अर्थात् कुल 3144 उड़ान दिनों का 21.53 प्रतिशत के लिए ग्राउन्ड किया गया था। एयरक्राफ्ट की ग्राउन्डिंग के परिणामस्वरूप जैसा कि अनुबंध-III में दिया गया है, उस अवधि के दौरान राजस्व अर्जित करने के अवसरों की हानि के अलावा ₹7.08 करोड़ की राशि का इस अवधि के लिए पट्टा किराया भुगतान किया गया।

---

<sup>7</sup> सूचीबद्ध/गैर-सूचीबद्ध अनुरक्षण के लिए फ्लीट उपलब्धता के 5 प्रतिशत पर विचार करने के बाद 677 दिन निकाले गए हैं (713-36=677 दिन)।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि एयरक्राफ्ट वीटी-एबीए को वार्षिक जांच के लिए ग्राउन्डिड (सितम्बर 2013) किया गया था किंतु पुर्जों की कमी के कारण एवं एयरक्राफ्ट के कैनिब्लाइज़ेशन के परिणामस्वरूप नवम्बर 2014 तक 425 दिन के लिए यह ग्राउन्डिड रहा और परिणामस्वरूप ₹4.81 करोड़ के निष्क्रिय पट्टा किराये का भुगतान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017) कि गंभीर रूप से नकदी की कमी के जीएमएसए के लिए विक्रेताओं को भुगतान में विलम्ब होने के परिणामस्वरूप कम्पनी को क्रेडिट-होल्ड पर रखा गया जिससे ग्राउन्डिंग हुई। एयरक्राफ्ट वीटी-एबीए को मुख्य अनुरक्षण के लिए ग्राउन्डिड रखा गया किंतु इस एयरक्राफ्ट के पुर्जों एवं अवयवों की एटीआर-42-320 श्रेणी के अन्य एयरक्राफ्ट में कैनिब्लाइज़ेशन द्वारा फ्लीट को परिचालन में रखा गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि प्रबंधन एयरक्राफ्ट परिचालन का कारोबार करता था और इसलिए महत्वपूर्ण पुर्जों/अवयवों के स्टॉक का अनुरक्षण आवश्यक था।

#### 2.1.2.4 व्यवहार्यता अंतर निधिकरण के भुगतान के लिए विभिन्न एजेंसियों के साथ समझौता ज्ञापन

एएसएल संबंधित राज्य सरकार/एजेंसी के साथ किए गए समझौता ज्ञापन (एमओयू) के अनुसार, उनके द्वारा प्रदान किए गए व्यवहार्यता अंतर निधिकरण (वीजीएफ) के आधार पर विभिन्न राज्य सरकारों एवं उत्तर-पूर्वी परिषद को सेवाएं प्रदान करता था। विभिन्न एमओयू के तहत शामिल परिचालनों की समीक्षा दर्शाती है कि ₹72.95 करोड़ की एक राशि जैसा कि अनुबंध-IV में दिया गया है लाभार्थी एजेंसियों/राज्यों से वसूली योग्य थीं।

प्रबंधन ने उत्तर (नवम्बर 2017) दिया कि बेंगलोर-पुदुचेरी-बेंगलोर सेक्टर एवं बेंगलुरु एवं मैसुरु सेक्टर के मामले में; पर्याप्त यात्री लोड की प्रत्याशा में परिचालन शुरू किए गए थे। कोलकाता-दुर्गापुर-कोलकाता सेक्टर के संबंध में मै. बीएपीएल के स्पष्ट अनुरोध पर परिचालन रोके गए थे। कोची-अगाटी सेक्टर के संबंध में, प्रति घंटा लागत की वृद्धि को लक्षद्वीप प्रशासन/एमएचए के साथ उठाया गया किंतु उसे स्वीकार नहीं किया गया। उत्तर पूर्वी क्षेत्रों में परिचालनों के संबंध में, प्रबंधन ने कहा कि ₹60.91 करोड़ की राशि की उगाही के लिए जोरदार प्रयास किये जा रहे हैं। बकाया वीजीएफ/देयों की उगाही के लिए कम्पनी निरंतर/जोदरा तरीके से मामले को राज्य सरकार/एजेंसियों के साथ उठा रही हैं।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि उड़ानों के परिचालन हेतु सहमति देते समय संभावित ट्रैफिक के संबंध में अवास्तविक प्रक्षेपण/धारणाएँ अंगीकृत की गई थी। परिणामस्वरूप, परिचालन की अपेक्षित तिथि के पूर्व ही आश्वासित वीजीएफ क्षीण हो गया। कम्पनी के हितों की रक्षा

के लिए समझौते में कोई दायित्वक प्रावधान भी नहीं किया गया। परिणामस्वरूप बकाया की वसूली नहीं की जा सकी।

### 2.1.2.5 एयरक्राफ्टों की पुनः डिलीवरी

पट्टादाता के साथ किए गए पट्टा समझौतों के अनुसार पट्टा अवधि की समाप्ति पर पुनः डिलीवरी शर्तों को पूर्ण करने की आवश्यकता थी। इन शर्तों को पूर्ण नहीं करने पर इन शर्तों के गैर-अनुपालन के स्थान पर पट्टादाता को पुनः डिलीवरी या वास्तविक भुगतान से पूर्व मरम्मत उपक्रमित करनी थी। पट्टा करार के अनुसार अनुरक्षण रिज़र्व (एमआर) की ओर पट्टादाता द्वारा मासिक भुगतान करने की आवश्यकता थी। पट्टा अवधि के दौरान या पट्टा अवधि की समाप्ति पर शर्तों को पूरा करने के लिए ईएसए/एफए अनुमोदित अनुरक्षण मरम्मत एवं जांच (एमआरओ) केन्द्रों पर कुछ अनुरक्षण गतिविधियाँ (योग्य कार्यक्रम) पर व्यय करने के लिए एमआर के उपयोग की आवश्यकता थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एएसएल ऐसे एकत्रित एमआर की पूर्ण रूप से उपयोगिता में असफल रहा चूँकि एफए/ईएसए, अनुमोदित एमआरओ केन्द्रों पर योग्य गतिविधियाँ नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप पुनः डिलीवरी के समय पट्टादाता द्वारा यूएसडी 8.92 मिलियन<sup>8</sup> तक की शेष एमआर राशियों का अवरोधन हुआ। पुनः डिलीवरी शर्तों को पूरा नहीं किए जाने के एएसएल यूएसडी 6.494 मिलियन<sup>9</sup> पर बाई आउट/पुनः डिलीवरी व्यवस्थापन के विकल्प को चुनने के लिए मजबूर हुआ और ऐसे व्यवस्थापन के निर्धारण में लगे समय के परिणामस्वरूप मध्यवर्ती अवधि के दौरान यूएसडी 3.226 मिलियन (₹22.73 करोड़ के समतुल्य) के अतिरिक्त पट्टा किराया का भुगतान हुआ। भुगतान के विवरण **अनुबंध-V** में दिए गए हैं।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2017) कि पट्टा किराया/एमआर के भुगतान की देयता केवल पट्टादाता द्वारा एयरक्राफ्ट की यथा स्वीकृती के बाद ही रूकती है और पुनः डिलीवरी प्रक्रियाओं के पूर्ण होने में लगे लम्बे समय पर विचार करते हुए, पुनः डिलीवरी बाईआउट के चयन को वित्तीय रूप से उपयुक्त माना गया। अनुपयुक्त शेष एमआर की बची हुई राशि के संबंध में यह कहा गया कि पट्टा करार के अनुसार वह पट्टादाता के पास ही रही। एयरक्राफ्ट वीटी आरजेई के मामले में, अगस्त 2016 के बाद पट्टादाता को कोई पट्टा किराया

<sup>8</sup> पट्टादाता को एएसएल द्वारा किए गए वास्तविक भुगतानों की तिथियों की गैर-उपलब्धता के कारण राशि को समतुल्य रूप में नहीं निकाला जा सका।

<sup>9</sup> पट्टादाता को एएसएल द्वारा किए गए वास्तविक भुगतानों की तिथियों की गैर-उपलब्धता के कारण राशि को समतुल्य रूप में नहीं निकाला जा सका।



और एमआर नहीं दिया गया और जनवरी 2017 तक आगे का पे-आउट पुनः डिलीवरी के बाई-आउट व्यवस्थापन में शामिल किया जायेगा।

प्रबंधन सहमत हुआ कि पुनः डिलीवरी आवश्यकताओं के अनुसार एयरक्राफ्टों के गैर-अनुरक्षण ने एएएसएल को बाई-आउट विकल्प चुनने के लिए बाध्य किया। पट्टादाता को अनुपयुक्त एमआर का हस्तांतरण को प्रबंधन द्वारा स्वीकार किया गया। एएएसएल पट्टा किराया का भुगतान करने के लिए तब तक देय होगा जब तक पुनः डिलीवरी एयरक्राफ्ट वीटी-आरजेई पट्टादाता द्वारा यथा स्वीकृत न कर लिया जाये।

#### 2.1.2.6 शक्तियों का अप्रचलित प्रत्यायोजन और नियमावलियों का गैर-अस्तित्व

एएएसएल में प्रशासनिक एवं वित्तीय शक्तियों के नियम 1996 में बनाये गये थे, जिनमें कारोबार के आकार और व्यय की मात्रा में विस्तार के बावजूद 21 वर्षों में कोई अद्यतन/संशोधन नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप ऐसे दृष्टांत थे जब कि शक्तियों के प्रत्यायोजन में उल्लिखित सक्षम प्राधिकारी का आवश्यक अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ था। विभिन्न विभागों/अनुभागों की विभिन्न गतिविधियों को करने के लिए नियमावलियां नहीं बनाई गई थीं। इसके परिणामस्वरूप विशेष गतिविधियों या विभागों के कार्यकलापों के मूल्यांकन के लिए प्रक्रियाओं लिखित दिशानिर्देशों, पद्धतियों की गैर-मौजूदगी रही।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2017) कि शक्तियों के प्रत्यायोजन के लेखपत्र को सुझावों के अनुसार और उत्पन्न हो रही कारोबार आवश्यकताओं के अनुसार जल्दी ही अद्यतित किया जायेगा और प्रत्येक विभाग के लिए प्राथमिकता आधार पर नियमावलियां बनाई जायेंगी।

#### 2.1.2.7 राजस्व की मैपिंग में आंतरिक नियंत्रणों की कमी

यात्री राजस्व या यात्रियों की टिकटिंग एएएसएल के लिए राजस्व का एक मुख्य स्रोत था। लेखापरीक्षा ने देखा कि एलायंस एयर द्वारा परिचालित सभी सेक्टरों के लिए भाड़े की फाइलिंग एयर इंडिया द्वारा की जा रही थी। ब्रिक्री का एयर इंडिया की राजस्व लेखांकन प्रणाली द्वारा पता लगाया जा रहा था। एएएसएल ने टिकट-वार, कूपन-वार एयरइंडिया से राजस्व के विवरण प्राप्त किये थे। कम्पनी मूल कम्पनी द्वारा दिए गए डेबिट/क्रेडिट सलाह पर भरोसा कर रही थी। एएएसएल में, प्रचालित रीअल टाइम डाटा में प्राप्त विवरणों के मिलान के लिए कोई प्रणाली नहीं थी, जिसकी अनुपस्थिति में, लेखापरीक्षा में प्राप्त विवरणों की सटीकता का आंकलन नहीं किया जा सका।

कम्पनी के वित्तीय वर्ष 2015-16 के वार्षिक लेखाओं से संबंधित रिपोर्ट में सांविधिक लेखापरीक्षकों और आंतरिक लेखापरीक्षकों ने ऐसे लेनदेनों की पूर्णता और सटीकता पर टिप्पणी करने में अपनी अक्षमता को व्यक्त किया था और आकड़ों के मिलान की आवश्यकता की सिफारिश की थी।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2017) कि त्रुटियों की संख्या न्यूनतम थी और ऑनलाइन पोर्टल द्वारा एएएसएल उसकी अपनी आरक्षण एवं टिकटिंग प्रणाली शुरू कर रहा था।

### 2.1.3 निष्कर्ष

कम्पनी द्वारा उठाई गई हानियां और इसकी नकारात्मक निवल कीमत, पट्टे पर लिए गए एयरक्राफ्ट की आर्थिक व्यवहार्यता के निर्धारण में कमी, पायलटों की कमी और पुर्जों के अभाव के कारण एयरक्राफ्ट की अत्यधिक ग्राउंडिंग के कारण हो सकते हैं। समर्थन समझौते और फ्लोट इंजन समझौतों की अनुपस्थिति के परिणामस्वरूप एयरक्राफ्टों की अधिक समय तक ग्राउंडिंग और संभावित राजस्व हानियों के अलावा ₹29.63 करोड़ (फ्लोट इंजन व्यवस्था में विलम्ब के कारण ₹2.96 करोड़, सीआरजे की अत्यधिक ग्राउंडिंग के कारण ₹19.59 करोड़ और एटीआर 42-320 एयरक्राफ्टों की ग्राउंडिंग के कारण ₹7.08 करोड़ के निष्फल पट्टा किराया का भुगतान हुआ। व्यवहार्यता अंतर निधिकरण के भुगतान शासित समझौते में अपर्याप्त प्रावधानों के परिणामस्वरूप राज्य सरकारों, एनईसी एवं अन्य एजेंसियों से ₹72.95 करोड़ का बकाया शेष था। एयरक्राफ्ट में अनुरक्षण में प्रभावहीनता और अनुमोदित एजेंसियों को कार्यरत करने में निष्फलता के परिणामस्वरूप पुनः डिलीवरी शर्तें पूरी नहीं हुईं और कम्पनी को मध्यवर्ती अवधि के दौरान ₹22.73 करोड़ के निष्फल पट्टा किराया और पट्टादाता के साथ लम्बे विवाद और महंगे बाई-आउट चुनने के लिए बाध्य होना पड़ा। इसके परिणामस्वरूप पट्टादाता द्वारा अनुरक्षण रिज़र्व की महत्वपूर्ण राशि में अवरोध भी हुआ।

मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को रिपोर्ट किया गया; उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2018)।

## भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

### 2.2 उत्तरी क्षेत्रों में एयरपोर्ट पर रनवे, बिल्डिंग एवं अन्य संरचनाओं के निर्माण के लिए संविदाओं के निष्पादन की समीक्षा

#### 2.2.1 प्रस्तावना

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) भारत के अंतर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण के साथ नेशनल एयरपोर्ट अथारिटी के विलय द्वारा 01 अप्रैल 1995 को अस्तित्व में आई। एएआई को देश में वायु एवं सतह दोनों पर नागर विमानन आधारीक संरचना की रचना,

उन्नयन, अनुरक्षण एवं प्रबंधन की जिम्मेदारी सौंपी गई है। एएआई 137 एयरपोर्ट (अंतर्राष्ट्रीय, घरेलू, सीमाशुल्क और रक्षा एयरफील्ड पर सिविल एनक्लेव) का परिचालन करता है।

एएआई एयरपोर्टों पर यात्रियों एवं अन्य उपयोगकर्ताओं के लए विश्व स्तरीय सुविधाओं की रचना के लिए नयी टर्मिनल बिल्डिंग रनवे, एपरन, टेक्सी वे आदि के विस्तारण/निर्माण द्वारा एयरपोर्ट का आधुनिकरण कर रहा है। इसके अतिरिक्त, एएआई जमा कार्य आधार<sup>10</sup> पर निर्माण एवं मरम्मत और अनुरक्षण कार्य कर रहा है।

लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2016-17 तक पांच वर्षों में उत्तरी क्षेत्रों में एएआई द्वारा निष्पादित ₹10 करोड़ से अधिक निर्माण ठेकों की समीक्षा की थी। समीक्षा का उद्देश्य एएआई द्वारा दिये गये ठेकों एवं उनके निष्पादन, कार्यों की निगरानी की प्रणाली और एयरपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए नियोजन की कुशलता और प्रभावीपन का आंकलन करना था। 18 निर्माण ठेकों में से 11 ठेके, प्रत्येक ठेका ₹10 करोड़ से अधिक जैसा कि अनुबंध-VI में सूचित किया गया है, लेखापरीक्षा में समीक्षा के लिए चयनित किए गए थे। इन ठेकों की एयरपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर पर सिविल विमानन मंत्रालय (एमओसीए) की नीति के प्रावधानों, एएआई की कार्य मैनुअल, एएआई द्वारा जारी तकनीकी निर्देश के साथ-साथ समय-समय पर केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) द्वारा जारी दिशानिर्देशों के संदर्भ में जांच की गई थी।

## 2.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 2.2.2.1 कार्य की समय अधिकता

लेखापरीक्षा ने देखा कि समीक्षा किए गए 11 ठेकों में से, 10 ठेके जैसा कि अनुबंध-VI में विवरण दिया गया है, चंडीगढ़ अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट पर नई एकीकृत टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण के संबंध में तीन महीनों के विलम्ब से लेकर खजुराहो एयरपोर्ट पर नई टर्मिनल बिल्डिंग के शेष निर्माण कार्य के संबंध में 61 महीनों के विलम्ब से पूरे किए गए थे। एएआई से संबंधित विलम्ब के कारण, साइट की गैर-उपलब्धता, पर्यावरणीय निकासी में विलम्ब, नागर विमानन महानिदेशक (डीजीसीए)<sup>11</sup> से अनुमोदन और एयरमेन को नोटिस

<sup>10</sup> 'जमा कार्यों का अर्थ है निर्माण या मरम्मत और अनुरक्षण कार्य जिसकी लागत एएआई की निधियों से पूरी नहीं की जाती, किंतु भारत सरकार या अन्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों से निधियों से वित्तपोषित होती है, जिसे एएआई में जमा कराया जा सकता है।

<sup>11</sup> एएआई के तकनीकी निर्देश (टीआई) सं. 101 दिनांक 21 जुलाई 2014 कहते हैं कि एएआई द्वारा प्रबंधित सभी लाइसेंसधारी हवाईअड्डे के लिए किसी भी कार्य को प्रारंभ करने से पूर्व डीजीसीए से अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक है। आगे यह कहता है कि अवधारणा/डिजाइन चरण सुरक्षा निर्धारण निविदाकरण के पूर्व किया जाना चाहिए और निष्पादन में विलम्ब से बचने के लिए पहले से ही डीजीसीए से अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए।

(एनओटीएएम)<sup>12</sup> प्राप्त करने में विलम्ब, आरेखणों के अनुमोदन में विलम्ब और ठेके देने के बाद कार्यक्षेत्र में परिवर्तन थे। जैसाकि लेखापरीक्षा विश्लेषण किया गया है व्यक्तिगत ठेकों में विलम्ब के कारण निम्न है:

**क. जयपुर एयरपोर्ट पर रनवे के कार्य के समापन में विलम्ब**

जयपुर हवाईअड्डे पर रनवे के विस्तारण एवं मजबूतीकरण के लिए जून 2008 में एएआई निदेशक मंडल द्वारा कार्य अनुमोदित किया गया था। तथापि, मितव्ययिता उपायों के कारण कार्य को स्थगित किया गया। 21 दिसम्बर 2010 को हुई बैठक में निदेशक मंडल के निर्णय पर आधारित अप्रैल 2011 में कार्य के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी। कार्य, तथापि न्यूनतम बोलीदाता जो कि है मेसर्स बी.आर. अरोड़ा एंड एसोसिएट प्राइवेट लिमिटेड को नहीं दी जा सकी चूँकि केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने अन्य हवाईअड्डों (वाराणसी एवं लखनऊ) पर धोखाधड़ी कार्य के लिए एजेंसी के प्रति मामला दर्ज किया गया।

इसके कार्यक्षेत्र में सीएटी-II लाइटिंग प्रणाली शामिल करने के बाद अक्टूबर 2011 में कार्य की पुनः निविदा की गई और ₹76.47 करोड़ पर सफल बोलीदाता जो कि है जीएचवी इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को दी (अप्रैल 2012) गई। तथापि एनओटीएएम जो कि 28 अक्टूबर 2012 को ही प्राप्त हुआ था की गैर-उपलब्धता के कारण अक्टूबर 2012 तक ठेकेदार कार्य शुरू नहीं कर सका था। उसके बाद में, दिसम्बर 2012 से फरवरी 2013 तक उपरोक्त अवधि के दौरान प्रचलित धुंध वाले मौसम के दौरान इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे, दिल्ली के लिए एक वैकल्पिक हवाईअड्डे के तौर पर जयपुर को उपयोग करने की आवश्यकता के कारण जयपुर हवाईअड्डे पर सभी निर्माण कार्यों पर रोक (7 नवम्बर 2012) लगा दी। इसे ध्यान में रखते हुए एएआई ने ठेका पहले ही समाप्त (दिसम्बर 2012) कर दिया।

जुलाई 2013 में निविदा पुनः आमंत्रित की गई और कार्य ₹95.92 करोड़ पर मेसर्स जीआर इन्फ्राप्रोजेक्ट्स लिमिटेड को दी (दिसम्बर 2013) गई। कार्य पूरा करने की निश्चित तिथि 1 जुलाई 2015 थी। उसके बाद, नागर विमानन महानिदेशक (डीजीसीए) के निदेशों पर जयपुर हवाईअड्डे को सीएटी-III बी लाइटिंग से सुशोभित करने के लिए मेसर्स जीआर इन्फ्राप्रोजेक्ट्स को दिए गए कार्य का कार्यक्षेत्र लगभग ₹20.47 करोड़ तक बढ़ा दिया गया

---

<sup>12</sup> एयरमैन को नोटिस (एनओटीएएम) एक उड़ान मार्ग पर या एक स्थान जो कि विमान की सुरक्षा को प्रभावित कर सकता है पर संभावित हानियों के लिए एयरक्राफ्ट पायलेट को सचेत करने के लिए एक विमानन प्राधिकरण में फाइल किया गया एक नोटिस है। एनओटीएएम एयरक्राफ्ट नियम 1937 के तहत जारी नागर विमानन आवश्यकताओं के अनुसार विनियमित वैमानिकी सूचना सेवा का एक भाग है।

(जनवरी 2015)। इसी ठेके के तहत, कार्य एनओटीएएम की गैर उपलब्धता के कारण मार्च 2014 तक शुरू नहीं हो सका।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई की कार्य नियमावली के खण्ड 11.1.1 के अनुसार, विस्तृत प्राक्कलनों को तकनीकी संस्वीकृति देने के बाद तुरंत ही कार्य साइट के अधिग्रहण के लिए एएआई को आवश्यक कार्रवाई करने की आवश्यकता है। कार्य साइट के अधिग्रहण के लिए, एएआई को डीजीसीए से एनओटीएएम प्राप्त करने की आवश्यकता थी। तथापि, रनवे कार्य देने के पहले एएआई ने डीजीसीए से एनओटीएएम के लिए अनिवार्य अनुमोदन प्राप्त करने की प्रक्रिया शुरू नहीं की थी। इसके परिणामस्वरूप, मेसर्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को दिए गए पुरोबंध ठेके के मूल्य की तुलना में, 15 महीनों जीएचवी (दिसम्बर 2012 से मार्च 2014) का विलम्ब और ₹19.45 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके बाद, कार्यक्षेत्र में संशोधन के कारण, निर्धारित समापन तिथि के बाद भी 8.5 महीनों का अधिक विलम्ब हुआ।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2017/जनवरी 2018) कि विषयगत कार्य की सभी गतिविधियां एएआई द्वारा विभिन्न चरणों में समय पर की गई थी और उनकी ओर से कोई विलम्ब नहीं था। कार्य/ठेके के निष्पादन का स्थगितकरण, यदि कोई था तो विभिन्न स्थानों/स्टेशनों पर स्थित विभिन्न/इकाईयों पर पद्धतियों, परिस्थितियों/विलम्बों के कारण था। एएआई ने बाद में कहा कि सीएटी III बी कार्य में शामिल विभिन्न प्रक्रियाओं को स्ट्रीमलाइन करने के लिए, एएआई ने पूर्वोक्त के लिए एक मानक परिचालन पद्धति बनाई (फरवरी 2017) है। इसमें आगे कहा गया कि लागत सूचियों में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि हुई।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि उन्होंने मार्च 2014 तक डीजीसीए से एनओटीएएम से अनुमोदन प्राप्त नहीं किया था। इस प्रकार, जनवरी 2015 में सीएटी III-बी की समावेशन के कारण ठेके के कार्यक्षेत्र में वृद्धि के पूर्व 15 महीनों का विलम्ब पहले ही हो चुका था।

#### **ख. जयपुर हवाईअड्डे पर सोलर फोटो वोल्टेक ऊर्जा संयंत्र के कार्य के समापन में विलम्ब**

एयरक्राफ्ट नियम, 1937 के नियम 83(2) के अनुसार एक एक लाइसेंसधारी हवाईअड्डे को, एरोड्रोम परियोजना से किसी सुविधा, इन्फ्रास्ट्रक्चर में ऐसे परिवर्तन/जोड़ जो कि एयरक्राफ्ट परिचालन की सुरक्षा को प्रभावित कर सके के लिये नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) से पूर्व अनुमोदन की आवश्यकता है। एएआई ने डीजीसीए से बिना अनुमोदन प्राप्त किए ग्राउन्ड माउन्टिड 1800 केडब्ल्यूपी सोलर फोटो वोल्टेक ऊर्जा संयंत्र की आपूर्ति, संस्थापन, परीक्षण और प्रवर्तन में लाने के कार्य को मेसर्स उजास एनर्जी लिमिटेड को दिया (फरवरी 2016) गया। कार्य को अगस्त 2016 तक पूरा करना निर्धारित किया गया। तथापि,

एएआई ने केवल जुलाई 2016 में डीजीसीए के अनुमोदन के लिए आवेदन किया। डीजीसीए ने एएआई द्वारा आवश्यक दस्तावेजों के गैर/विलम्बित प्रस्तुतीकरण के कारण केवल जनवरी 2017 में अनुमोदन दिया। एएआई की ओर से खराब नियोजन के कारण, कार्य अब भी पूरा (जनवरी 2018) किया जाना था। परिणामस्वरूप, सितम्बर 2016 से जनवरी 2018 की अवधि के दौरान सोलर पीवी प्रणाली द्वारा परिकल्पित उत्पादन की गैर उपलब्धता के कारण ₹0.26 करोड़ की राशि की बचत का एक अवसर एएआई ने खो दिया।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2017/जनवरी 2018) कि यह एक डिजाइन आधारित निविदा होने के नाते डिजाइन ऊँचाई और साइट योजना, कार्य सौंपने के बाद एजेंसी द्वारा बनाया जाना था। एजेंसी द्वारा प्रस्तुत किए गए डिजाइन के अनुमोदन के बाद, एएआई के आपत्ति नहीं प्रमाणपत्र (एनओसी) से ऊँचाई अनापत्ति प्राप्त की गई थी और अनुमोदन के लिए डीजीसी को दस्तावेज दिए गए थे। डीजीसीए ने ग्लेयर निकासी विश्लेषण की मांग की जिसमें विशेषीकृत एजेंसी और रिपोर्ट का प्रस्तुतीकरण जिसमें अधिक समय लगा के शामिल करना शामिल है। प्रबंधन ने बाद में कहा कि एनओसी और डीजीसीए अनुमोदन (जनवरी 2017) प्राप्त करने के कारण विलम्ब था और तदनुसार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, एरे संरचना और सामग्री बिल बाद में अनुमोदित किए जा सके।

प्रबंधन के उत्तर ने दर्शाया कि प्रबंधन ने कार्य की आवश्यकताओं के साथ-साथ आवश्यक दस्तावेजों जो कि उपरोक्त कार्य को अनुमोदन देने के लिए डीजीसीए द्वारा आवश्यक होंगी का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया। इसलिए कार्य पत्र में दशर्ये गए कार्य के समापन के लिए आवश्यक छह महीनों की प्राक्कलित अवधि के प्रति कार्य पत्र में दशर्ये गए जहां अगस्त 2016 में समापन की निर्धारित तिथि थी, 18 महीने बीत जाने के बाद भी कार्य अपूर्ण (जनवरी 2018) रहा।

**ग. नई दिल्ली पर कार्यालय काम्प्लेक्स और केन्द्रीय एयर ट्रेफिक फ्लो प्रबंधन (सी-एटीएफएम) सेन्टर के निर्माण में विलम्ब**

एएआई के सदस्य मण्डल ने ₹180.77 करोड़ की प्राक्कलित लागत पर केन्द्रीय एयर ट्रेफिक प्रवाह प्रबंधन (सी-एटीएफएम), नई दिल्ली के कार्यान्वयन के कार्य जिसमें कार्यालय काम्प्लेक्स और मोतीबाग में सी-एटीएफएम केन्द्र के निर्माण कार्य से संबंध ₹37.38 करोड़ की राशि शामिल थी, का अनुमोदन किया। सदस्य (एएनएस) द्वारा दौरे के बाद, भारतीय विमानन अकादमी वसंत कुंज पर उपलब्ध आडिटोरियम, सभा कक्ष आदि जैसे स्थानों एवं सुविधाओं पर विचार करने के बाद मोती बाग से वसंत कुंज पर परियोजना का स्थान परिवर्तित (अक्टूबर 2014) किया गया। वसंत कुंज पर, कार्य देने की तिथि से 12 महीनों

की निर्धारित समापन अवधि के साथ ₹11.53 करोड़ की राशि के लिए मेसर्स सुनहरी बाग बिल्डर्स प्राइवेट लिमिटेड को कार्यालय काम्प्लेक्स और सीएटीएफएम का निर्माण कार्य दिया (जनवरी 2016) गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्य अभी भी पूर्ण किया जाना था और फरवरी 2018 तक प्राप्त प्रगति 89 प्रतिशत थी।

कार्यालय काम्प्लेक्स और सी-एटीएम के निर्माण के लिए मोती बाग पर भूमि की उपयुक्तता के साथ-साथ वसंत कुंज पर भारतीय विमानन अकादमी पर पहले से विकसित आडिटोरियम सभा कक्ष आदि जैसी सामान्य सुविधाओं के उपयोग द्वारा संभावित लागत बचतों के निर्धारण में प्रबंधन असफल रहा जिसके परिणामस्वरूप बोर्ड के अनुमोदन के दो वर्ष बाद कार्यालय काम्प्लेक्स और सी-एटीएफएम केन्द्र के स्थान में परिवर्तन हुआ और फलस्वरूप कार्य सौंपने और इसके समापन में विलम्ब हुआ।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017/जनवरी 2018) कि कार्य के समापन में विलम्ब के मुख्य कारण एएआई द्वारा साइट सौंपने में प्रारंभिक विलम्ब, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में राष्ट्रीय ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) द्वारा कार्य समाप्त करना और ठेकेदार आदि की ओर से कार्य की धीमी प्रगति को बताया गया था। साइट के स्थान में परिवर्तन के कारण, सलाहकार को संशोधित आरेखों के प्रस्तुतीकरण में अधिक समय की खपत करते हुए सभी डिजाइनों को पुनः बनाना पड़ा प्रबंधन ने यह भी कहा कि साइट को प्रशासनिक कारणों से परिवर्तित किया गया और एएआई पर कोई वित्तीय बोझ नहीं था। जबकि लेखापरीक्षा सहमत है कि वहां पर कोई वित्तीय बोझ नहीं था, तथ्य यही है कि समय की अधिकता के परिणामस्वरूप कार्य के निष्पादन में विलम्ब हुआ।

#### घ. भारतीय सिविल विमानन अकादमी एवं इसके होस्टल ब्लॉक, नई दिल्ली के निर्माण कार्य के समापन में विलम्ब

एएआई सदस्य मंडल ने भारतीय नागर विमानन अकादमी एवं इसके होस्टल ब्लॉक के निर्माण कार्य को अनुमोदित (फरवरी 2011) किया। फरवरी 2012 में एएआई ने मेसर्स केएनवाई प्रोजेक्ट्स प्राइवेट लिमिटेड को परियोजना के लिए डिजाइन, आरेख आदि के लिए परामर्श कार्य दिया और बोर्ड के अनुमोदन की तिथि से 25 महीने बीत जाने के बाद अप्रैल 2013 में निर्माण कार्य के लिए अंत में मेसर्स सी एंड सी कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड को ठेका दिया जा सका। परियोजना की निर्धारित समापन तिथि नवम्बर 2014 थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि वहां पर 39 महीनों (नवम्बर 2014 से जनवरी 2018) का विलम्ब था और जनवरी 2018 तक केवल 99 प्रतिशत कार्य पूरा किया गया। इसमें से छह महीने के विलम्ब का कारण पूर्ण साइट के स्थानांतरण में विलम्ब और आरेखों की अनुपलब्धता

को बताया गया। 33 महीनों के शेष विलम्ब का कारण कार्य की धीमी प्रगति और ठेकेदार द्वारा संसाधनों की सीमित तैनाती को बताया गया। जिसके लिए निर्णीत हर्जाने के तौर पर ₹3.50 करोड़ एएआई ने वसूले (सितम्बर 2017) थे।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017/जनवरी 2018) कि ठेका कार्य देने में कोई विलम्ब नहीं था और सलाहकार ने कार्यक्षेत्र के अनुसार कार्य पूर्ण कर लिया था। इसके बाद, पेड़ काटने के लिए वन विभाग से अनुमोदन की गैर प्राप्ति के कारण एजेंसी को साइट सौंपने में शुरूआती विलम्ब था। प्रबंधन के उत्तर ने सलाहकार की नियुक्ति में एक वर्ष के विलम्ब के कारण स्पष्ट नहीं किए थे।

#### **ड. जैसलमेर हवाईअड्डे पर नये सिविल एन्क्लेव<sup>13</sup> के निर्माण कार्य के समापन में विलम्ब**

फरवरी 2008 में जैसलमेर हवाईअड्डे पर एएआई सदस्य मंडल ने नये सिविल एन्क्लेव के निर्माण कार्य का अनुमोदन दिया। नवम्बर 2008 में बोली आमंत्रित की गई थी। मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग निर्माण कार्य एवं संबंधित कार्यों के लिए विचार नहीं किया गया (मार्च 2009) था चूँकि प्राक्कलित लागत की तुलना में उद्धरित दरें बहुत अधिक थीं। कार्य की अगस्त 2009 में पुनः निविदा की गई और मार्च 2010 में अधिनिर्णय पत्र (एलओए) जारी करने की तिथि के 25 दिन बाद 12 महीने की निर्धारित समापन अवधि के साथ ₹32.60 करोड़ के ठेका मूल्य पर मेसर्स ईरा इन्फ्रा इंजीनियरिंग लिमिटेड को दी गई। पर्यावरणीय निर्गम के लम्बन के साथ एलओए जारी किया गया जो कि मई 2010 में पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) से प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि अप्रैल 2011 की निर्धारित समापन के प्रति 22 महीनों के विलम्ब के बाद कार्य फरवरी 2013 में पूरा किया गया। एएआई ने न्यू सिविल एन्क्लेव के परिचालन के लिए अगस्त 2017 में सिविल विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएएस) और डीजीसीए से सैद्धांतिक रूप से अनुमोदन प्राप्त किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि परियोजना के अनुमोदन की तिथि से नौ वर्षों से अधिक के बाद भी न्यू सिविल एन्क्लेव परिचालन (सितम्बर 2017) में नहीं था। इसके परिणामस्वरूप ₹26.30 करोड़ (2009-10 से 2016-17) का संभावित राजस्व अर्जित नहीं किया जा सका।

---

<sup>13</sup> सिविल एन्क्लेव सशस्त्र बल की एक हवाईअड्डे पर सिविल एयरक्राफ्ट और सिविल विमानन के उपयोग के लिए आवंटित एक क्षेत्र है।



प्रबंधन ने सूचना (दिसम्बर 2017/जनवरी 2018) दी कि अक्टूबर 2017 में हवाईअड्डा परिचालित किया गया है।

#### च. खजुराहो हवाईअड्डे पर नई टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण के समापन में विलम्ब

फरवरी 2006 में खजुराहो पर नई टर्मिनल बिल्डिंग पर निर्माण को एएआई सदस्य मंडल ने अनुमोदित किया। अधिनिर्णय जारी करने के 10 दिन बाद से परिकल्पित 15 महीनों की निर्धारित समापन अवधि के साथ ₹57.81 करोड़ पर कार्य मेसर्स आईडीईबी कन्स्ट्रक्शन प्रोजेक्ट प्राइवेट लिमिटेड को दिया (जून 2007) गया। मेसर्स आईडीईबी फरवरी 2009 तक ₹9.57 करोड़ मूल्य का कार्य पूर्ण कर सके और ठेकेदार के गैर-निष्पादन के कारण ठेका रद्द किया (फरवरी 2009) गया। शेष कार्य का मूल्य ₹50.95 करोड़ था और ठेका मेसर्स अवंतिका-जीएचआरए (जेवी) (मेसर्स आईडीईबी के जोखिम एवं लागत पर) को दिया गया। परियोजना की निर्धारित समापन तिथि 2 दिसम्बर 2010 थी। 61 महीनों के विलम्ब के बाद कार्य अंत में 31 दिसम्बर 2015 को पूरा किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ठेका अवधि के दौरान भूतल योजना और पहले आरेखों में पुनरावर्ती संशोधन थे जिसके परिणामस्वरूप विभिन्न संस्थापनों और सुविधाओं के स्थानों में परिवर्तन और परियोजना के समापन में विलम्ब हुआ। परिणामस्वरूप, अंतिम समय विस्तारण पर विचार करने के दौरान, भूतल योजना में परिवर्तन, आग का पता लगाने और अलार्म प्रणाली के आरेखों में विलम्ब, अतिरिक्त, तल का समागम और फ्लेरिंग के लिए ग्रेनाइट की वैकल्पिक भिन्नता अनुमोदित भिन्नता पर रोक लगाने के बाद के अनुमोदन में विलम्ब जैसे कारणों के कारण 27 महीनों (लगभग) के विलम्ब की वजह एएआई को बताया गया।

शेष 34 महीनों का विलम्ब ठेकेदार के कारण था जिसके लिए ₹5.09 करोड़<sup>14</sup> की राशि का निर्णीत हर्जाना आरोपित किया गया था। तथापि, ठेकेदार की याचिका पर शहरी सिविल कोर्ट, हैदराबाद ने सभी विलम्बों के लिए एएआई को जिम्मेदार ठहराते हुए जून 2017 में एएआई के प्रति एक आदेश पारित किया था। एएआई ने, तथापि न्यायालय के निर्णय के प्रति एक अपील फाइल की थी।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि मध्यस्थता एवं सुलह अधिनियम, 1996 की धारा 37 के तहत तेलंगाना और आंध्रप्रदेश राज्य के उच्च न्यायालय न्यायाधिकरण में एक अपील

<sup>14</sup> ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत के अधीन विलम्ब के प्रति माह ठेका मूल्य के 1.5 प्रतिशत की दर पर।

फाइल (अगस्त 2017) की गई है और माननीय न्यायालय के निर्देशों के अनुसार अनुवर्ती कार्रवाई की जायेगी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि अपील ठेकेदार के कारण विलम्ब पर विचार और तदानुसार एलडी आरोपित करने हेतु थी। प्रबंधन का उत्तर 27 महीनों के विलम्ब पर मूक है जोकि संविदा अवधि के दौरान भूतल और आरेखणों के बार-बार संशोधनों के कारण एएआई के कारण था और कार्य निष्पादन में उचित नियोजन और समन्वय में प्रबंधन की ओर से कमियों को उजागर करता है।

### 2.2.2.2 कार्य नियोजन अधिनिर्णय पूर्व और क्रियान्वयन गतिविधियों में कमियां

#### क. अव्यवहारिक परियोजनाओं का उपक्रम

नागर विमानन मंत्रालय ने नवम्बर 1997 में 'हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर पर नीति' का प्रतिपादन किया। उक्त नीति के शीर्ष 'हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर के वित्तपोषण के पैरा 14 के उप पैरा (7) कहता है कि एएआई केवल प्रमाणित आर्थिक व्यवहार्यता और वापसी की सकारात्मक दर वाली परियोजनाओं में ही निवेश करेगा और जहां सरकार एएआई पर सामाजिक उद्देश्यों को पूर्ण करने के लिए अव्यवहार्य परियोजना में निवेश करने के लिए दबाव डालेगी, परियोजना की प्रारंभिक पूंजी लागत ओर इसके कारण एएआई द्वारा झेली गई पुनरावर्ती वार्षिक हानि की क्षतिपूर्ति की जायेगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने निम्न मामलों में उपरोक्त नीति का पालन नहीं किया था:

#### क.1 जेसलमेर हवाईअड्डे पर न्यू सिविल एन्क्लेव

इस तथ्य के बावजूद कि न्यू सिविल इन्क्लेव का आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं था, एएआई ने ₹32.15 करोड़ के व्यय का कार्य शुरू किया और पूर्ण (फरवरी 2013) किया। तथापि, जैसा कि उपरोक्त पैरा 2.1.5 में दिया गया था सितम्बर 2017 तक न्यू सिविल एन्क्लेव परिचालित नहीं हो सका। यह मामला वर्ष 2017 (पैरा सं. 2.3(क)) के लिए भारत के सीएंडएजी की रिपोर्ट 9 में उजागर किया गया था।

## क.2 किशन गढ़ हवाईअड्डा

2015-16 को मूल वर्ष मानते हुए, अगस्त 2012 में बनाई गई हवाईअड्डे की औचित्य रिपोर्ट ने इंगित किया कि एयरक्राफ्टों और यात्रियों के ट्रैफिक आवागमन 3300 और तीन लाख प्रति वर्ष क्रमानुसार पर विचार करते हुए, किशन गढ़ हवाईअड्डा आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं था। पहले वर्ष में 6 प्रतिशत, अगले 10 वर्षों के लिए 8 प्रतिशत और उसके बाद 10 वर्षों के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि दर रिपोर्ट में अनुमानित की गई थी। औचित्य रिपोर्ट ने कहा कि यद्यपि भारत सरकार द्वारा किशनगढ़ हवाईअड्डे के विकास की लागत प्रदान करने के बाद भी हवाईअड्डा व्यवहार्य नहीं था चूँकि आंतरिक वापसी की दर नकारात्मक थी। हवाईअड्डे को आर्थिक रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए रिपोर्ट ने प्रति प्रस्थान पर ₹250 और प्रति आगमन ₹100 की दर पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क (यूडीएफ) आरोपित करने की सिफारिश की।

किशनगढ़ हवाईअड्डे के लिए 'सैद्धांतिक' अनुमोदन और बजट संबंधी सहायता के लिए एएआई योजना आयोग के पास गया (अगस्त 2012)। इस शर्त के अधीन मांगी गई भूमि राजस्थान सरकार द्वारा दी जायेगी 'सैद्धांतिक' अनुमोदन सितम्बर 2012 में प्राप्त किया। योजना आयोग ने यह भी सलाह दी कि पीपीपी मोड द्वारा हवाईअड्डे का विकास करने की विकल्प को जांचा जाए, क्योंकि सहायता अनुदान की अनुमति नहीं दी जायेगी। परियोजना के निधिकरण के लिए बोर्ड से इसका अनुमोदन प्राप्त करने के लिए सिविल विमानन मंत्रालय (एमओसीए) द्वारा एएआई को निदेश (जनवरी 2013) पर ₹160.50 करोड़ की प्राक्कलित लागत पर किशनगढ़ हवाईअड्डे के विकास को बोर्ड ने अनुमोदित किया (अप्रैल 2013)। एएआई ने हवाईअड्डे के विकास के लिए सितम्बर 2017 तक ₹91.93 करोड़ का व्यय किया और कार्य प्रगति पर था। जैसा कि 18 अप्रैल 2013 को हुई 153 वीं बैठक में सदस्य मण्डल को सूचित किया गया था, किशनगढ़ हवाईअड्डे के परिचालनों के 25 वर्षों की अवधि में ₹15.74 करोड़ के निवल अधिशेष को प्राक्कलित किया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने पीपीपी मोड पर हवाईअड्डे के विकास की संभावना का अन्वेषण नहीं किया था। इसके बाद, किशनगढ़ हवाईअड्डे की अव्यवहार्य परियोजना को किसी भी बजट संबंधी सहायता/अनुदान नहीं देने/आश्वासित करने का भारत सरकार/एमओसीए का निर्णय उपरोक्त संवर्धित 'हवाईअड्डा इनफ्रास्ट्रक्चर पर नीति' के अनुरूप नहीं था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि क्षेत्रीय जुड़ाव योजना की प्रस्तावना के साथ किशनगढ़ पर इन्फ्रास्ट्रक्चर का निर्माण न्यायसंगत होगा।

हालांकि उपरोक्त संदर्भित 'हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर पर नीति' के अनुसार, आगामी वर्षों में एएआई द्वारा संभवतः झेली जाने वाली किशनगढ़ हवाईअड्डे जैसे एक अव्यवहार्य हवाईअड्डे के विकास पर हुआ पूंजीगत व्यय और परिचालन संबंधी हानियों को सिविल विमानन मंत्रालय भारत सरकार द्वारा क्षतिपूर्ति होनी थी। लेखापरीक्षा में क्षतिपूर्ति प्राप्त करने के लिए एएआई द्वारा किए गए प्रयासों का कोई रिकॉर्ड नहीं देखा गया। एएआई ने पीपीपी मोड द्वारा हवाईअड्डा चलाने की संभावना का भी अन्वेषण नहीं किया। इसके बाद एएआई के आंतरिक संसाधनों द्वारा अव्यवहार्य परियोजना का वित्तपोषण की हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर नीति के उल्लंघन में था।

### क.3 खजुराहो हवाईअड्डे पर न्यू टर्मिनल बिल्डिंग

जैसाकि उपरोक्त पैरा 2.1.6 में संदर्भ दिया गया है। ₹75.32 करोड़ की प्रारंभिक प्राक्कलित लागत पर खजुराहो हवाईअड्डे पर नई टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण को एएआई बोर्ड ने अनुमोदित (2006) किया। एएआई ने इसके आंतरिक संसाधनों से परियोजना के निधिकरण का निर्णय लिया यद्यपि, परियोजना का आईआरआर नकारात्मक था। एएआई ने टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण पर ₹63.01 करोड़ (दिसम्बर 2015) का व्यय किया। इसके बाद, इसके शुरू होने, जो कि वर्ष 2016-17 के दौरान पहले वर्ष में एएआई को ₹30.58 करोड़ की हानि हुई। लेखापरीक्षा ने देखा कि टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण का एएआई का निर्णय हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर नीति के उल्लंघन में था। लेखापरीक्षा को एएआई द्वारा खजुराहो हवाईअड्डे के परिचालनों पर लगे पूंजीगत व्यय और झेली गई हानि को जीओआई/एमओसीए से क्षतिपूर्ति करने के लिए किए गए प्रयासों का कोई प्रमाण नहीं मिला।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) की खजुराहो पर मंदिर यूनेस्को की विश्व धरोहर है और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों की एक बड़ी संख्या आती है और इसलिए खजुराहो पर विश्व स्तरीय हवाईअड्डे टर्मिनल की आवश्यकता थी।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था चूँकि हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर पर नीति स्पष्ट रूप से कहती है कि एएआई केवल प्रमाणित आर्थिक व्यवहार्यता और सकारात्मक वापसी की दर वाली परियोजनाओं में ही निवेश करेगा और सामाजिक उद्देश्य की पूर्ति के लिए अव्यवहार्य परियोजनाओं के मामले में, परियोजनाओं की प्रारंभिक पूँजी लागत और इसके कारण एएआई द्वारा झेले गए पुनरावर्ती वार्षिक हानियां की क्षतिपूर्ति की जायेगी।

## ख. नोटिस आमंत्रण निविदा/कार्य नियमावली/ठेका करार की शर्तों का गैर-अनुपालन

एएआई में निष्पादित ठेके, एएआई के कार्य नियमावली, नोटिस आमंत्रण निविदाओं और ठेका करार के भाग में ठेके की सामान्य शर्तों में अनुबंधित नियम एवं शर्तों द्वारा चलाए जाते हैं। लेखापरीक्षा ने 11 ठेकों की समीक्षा की और अनुबंधित शर्तों से विचलन के निम्न दृष्टांत देखे:

### ख.1 ठेके की सामान्य शर्तों का गैर-अनुपालन

11 ठेकों की परीक्षण जांच दर्शाती है कि ठेके की सामान्य शर्तों के निम्न खण्डों के संबंध में विचलन देखे गए

- ठेके की सामान्य शर्तों (जीसीसी) का **खण्ड 1** अनुबंध कहता है कि स्वीकृति पत्र/कार्य आदेश जारी करने की तिथि से 30 दिन के भीतर निविदा की गई राशि के 5 प्रतिशत के बराबर राशि के लिए ठेकेदार को एक अखण्डनीय निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने की आवश्यकता है। ठेकेदार की निष्पादन गारंटी कार्य समापन की अनुबंधित तिथि तक लागू रहेगी और कार्य समापन की किसी भी विस्तृत अवधि को शामिल करने के लिए निष्पादन गारंटी की वैधता को विस्तृत करने की आवश्यकता होगी।
- विलम्ब के लिए मुआवजे के संबंध में ठेके की सामान्य शर्तों (जीसीसी) का **खण्ड 2** कहता है कि ठेके के समापन में विलम्ब के मामले में, ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत के अधीन प्रति सप्ताह के विलम्ब के @ 0.5 प्रतिशत ठेका मूल्य पर निर्णीत हर्जाना (एलडी) आरोपित किया जायेगा।
- सामान्य शर्तों (जीसीसी) के **खण्ड 10** सीए अनुबंध कहता है कि ठेका की राशि परिवर्तित की जायेगी यदि निविदा के प्रस्तुतीकरण के बाद कार्य के लिए निविदा की प्राप्ति (विस्तारण सहित यदि कोई हो) के लिए अंतिम निर्धारित दिनांक के समय पर प्रचलित मूल्य की तुलना में ठेके में विनिर्दिष्ट सामग्री के मूल्य में वहां वृद्धि/कमी थी। इसके बाद, उचित अवधि के दौरान किया गया कार्य, विचाराधीन अवधि के प्रचलित सूचकांक या समापन की अनुबंधित तिथि के समय पर प्रचलित सूचकांक, जो भी कम हो, पर विचार किया जायेगा। खण्ड में आगे कहा जाता है कि सामग्री का वास्तविक खरीद मूल्य, मूल मूल्य से कम हो और सामग्री की खरीद के समय पर लागत सूचकांक, तब निविदा की प्राप्ति की अंतिम तिथि के समय पर लागत सूचकांक के बराबर या अधिक हो, यह खण्ड लागू नहीं होगा।

- सामान्य शर्तों (जीसीसी) का खण्ड 46 (पूर्व संशोधित जीसीसी का खण्ड 13) अनुबंध कहता है कि कार्य शुरू करने से पहले श्रमिक मुआवजा अधिनियम<sup>15</sup> के तहत देयताओं की ओर बीमा पॉलिसी के अतिरिक्त सभी हानियों या क्षतियों के प्रति एएआई और ठेकेदार के संयुक्त नाम में ठेकेदार को सभी जोखिम बीमा पॉलिसी लेने की आवश्यकता थी। इसके बाद यह कहता है कि, यदि ठेकेदार और/या उसके उपठेकेदार (यदि कोई हो) बीमा करने में असफल रहता है, एएआई को अबाधित रूप से उस उद्देश्य के लिए जैसा आवश्यक हो कोई भी ऐसा बीमा या ऐसे बीमे का भुगतान करना होता था। एएआई किसी भी शेष या जो ठेकेदार को देय हो सकती है या ठेकेदारों से बकाया श्रृण के तौर पर वसूली जाने वाली राशि के तौर पर काट सकता है।

11 कार्यों के संबंध में देखे गए उपरोक्त उल्लेखित खण्डों से विचलन निम्न प्रकार से हैं:

#### ख.1.1 भारतीय सिविल विमानन अकादमी, नई दिल्ली

भारतीय सिविल विमानन अकादमी का निर्माण कार्य एएआई सदस्य मण्डल द्वारा अनुमोदित (फरवरी 2011) किया गया था और जैसा कि पैरा 2.2.2.1-डी में कहा गया है मेसर्स सीएंडसी कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड को 25 महीने बीत जाने के बाद दी गई (अप्रैल 2013) थी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्न देखा:

- (i) ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत ₹4.68 करोड़ की निष्पादन गारंटी राशि 08 नवम्बर 2016 को समाप्त हो गई। एएआई ने गारंटी की शर्तों में छूट देते हुए, जीसीसी के खण्ड 1 के उल्लंघन में ₹4.68 करोड़ की बीजी के प्रति 31 दिसम्बर 2017 तक वैध ₹1 करोड़ की एक बैंक गारंटी (बीजी) ठेके द्वारा प्रस्तुत करने की अनुमति (6 फरवरी 2017) दी। बीजी 6 फरवरी 2017 को प्रस्तुत की गई थी। इस प्रकार 09 नवम्बर 2016 से 05 फरवरी 2017 तक की अवधि के दौरान कार्य के लिए कोई बीजी नहीं थी। कम राशि की बीजी के प्रस्तुतीकरण की छूट एएआई के वित्तीय हितों के प्रति भी थी चूँकि उन्होंने ठेके की शर्तों का उल्लंघन किया।
- (ii) ठेकेदारों की ओर से अधिक विलम्ब के बावजूद जिसमें जीसीसी के खण्ड 2 के अनुसार @ 10 प्रतिशत के कार्य मूल्य पर अधिकतम एलडी लगाने की आवश्यकता

---

<sup>15</sup> श्रमिक मुआवजा अधिनियम, 1923 के खण्ड 3 के अनुसार, मुआवजे की देयता के लिए नियोक्ता की देयता, यदि रोजगार की अवधि के दौरान श्रमिक को व्यक्तिगत चोट लग जाती है, उसका नियोक्ता अधिनियम के 'अध्याय II' के प्रावधानों के अनुसार मुआवजे का भुगतान करने के लिए देय होगा।

थी, एएआई ने घटी हुई एलडी आरोपित की जिसके परिणामस्वरूप ₹5.87 करोड़ की कम उगाही हुई।

- (iii) जीसीसी के खण्ड 10 सीए द्वारा आवश्यक, ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत (सितम्बर 2017) 49<sup>वां</sup> आरए बिल के निर्धारण के दौरान कार्य के निष्पादन के दौरान सीमेंट और स्टील के मूल्य सूचियों में कटौती के बावजूद, सीमेंट और स्टील की मूल्य सूची में कटौती के कारण कोई समायोजन नहीं किया गया।
- (iv) दिसम्बर 2016 के बाद से लागू ठेकेदार के सभी जोखिम बीमा पॉलिसी चालू रखने में ठेकेदार असफल रहा। एएआई ने उपरोक्त संदर्भित जीसीसी के खण्ड 46 के अनुसार एक पॉलिसी प्राप्त करने के बजाय ठेकेदार के 38<sup>वें</sup> चालू लेखा बिल (आरएबी) से ₹4 लाख की राशि वसूली (फरवरी 2017)। एएआई की कार्रवाई अपर्याप्त थी चूँकि एएआई द्वारा वसूली गई ₹4 लाख की राशि ₹93.65 करोड़ के निर्माण कार्य के दौरान संभावित हानियों की पूर्ति के लिए अपर्याप्त हो सकती थी।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2017/जनवरी 2018) कि कम राशि के लिए बैंक गारंटी आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के बाद स्वीकृत की गई थी और यह कि कम राशि की स्वीकृति कार्य की आवश्यकताओं के कारण थी और ठेकेदार को कोई अनुचित लाभ नहीं दिया गया। इसमें आगे कहा गया कि एलडी की अंतिम राशि समय के अंतिम विस्तारण देने के बाद आरोपित एवं वसूली जायेगी। वर्धन की गणना की जा रही है और मूल्य सूचियों में कमी के कारण वसूली ठेकेदार को दी जाने वाले अगल चालू लेखा बिल से प्रभावी होंगे। वैध बीमा पॉलिसी की अनुपस्थिति के संबंध में प्रबंधन ने कहा कि ₹4 लाख की एक राशि जो कि है बीमा पॉलिसी के नवीनीकरण नहीं किए जाने के कारण जो राशि ठेकेदार ने बचाई है, बीमा पॉलिसी की लागत की ओर वसूली गई है। प्रबंधन ने बाद में कहा कि श्रमिक मुआवजा पॉलिसी एजेंसी से पहले ही प्राप्त की गई थी और 28 जून तक वैध थी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि ठेका शर्तों के उल्लंघन में घटी हुई राशि के लिए निष्पादन बीजी स्वीकार करके एएआई ने ठेकेदार को अनुचित लाभ दिया। इसके बाद, ठेकेदार की ठेके की सम्पूर्ण अवधि के दौरान ठेकेदारों के सभी जोखिम बीमा पॉलिसी ओर श्रमिक मुआवजा बीमा पॉलिसी प्राप्त करने की आवश्यकता थी। एएआई द्वारा वसूली गई ₹4 लाख की राशि संभावित देयताओं एवं हानियों को शामिल करने के लिए पर्याप्त नहीं होंगी जो कि ₹93.65 करोड़ के निर्माण कार्य के दौरान हो सकते थे। वैध बीमा कवर की अनुपस्थिति में, एएआई अदृष्ट वित्तीय देयताओं के लिए अनावरणित रहा चूँकि परियोजना का केवल 99 प्रतिशत ही पूर्ण (जनवरी 2018) हुआ था।

### **ख.1.2 राष्ट्रीय विमानन विश्वविद्यालय, फुरसतगंज**

लेखापरीक्षा ने देखा कि, जीसीसी के खण्ड 46 के उल्लंघन में, श्रमिक मुआवजा नीति (एएआई और ठेकेदार के संयुक्त नाम पर) केवल 17 जून 2017 को किया गया, यद्यपि कार्य 26 अगस्त 2013 को शुरू हुआ।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (जनवरी 2018) कि इंजीनियरिंग प्रभारी के स्थानान्तरण के कारण ठेके के खण्ड 46 (ख) का प्रवर्तन अनजाने में छूट गया। तथापि, श्रमिक मुआवजा अधिनियम के तहत एएआई पर कोई दावा नहीं किया गया। प्रबंधन ने उसके बाद कहा कि राशि की आवश्यक वसूली जो कि बीमा पॉलिसी के नवीनीकरण न करने पर ठेकेदार बचत करता, ठेकेदार से ली गई।

तथ्य यह है कि प्रबंधन ने ठेके के नियमों का पालन नहीं किया और एएआई अदृष्ट वित्तीय देयताओं के लिए अनावरणित हो गया।

### **ख.1.3 खजुराहो पर नई टर्मिनल बिल्डिंग**

लेखापरीक्षा ने देखा कि जीसीसी के खण्ड 46 के अनुसार ठेकेदार को, ठेके के समापन अवधि तक जो कि पैरा 2.1.6 और 2.2.1 सी उपरोक्त में ऊपर संदर्भित कार्य के शेष निर्माण कार्य के निष्पादन के दौरान 31 दिसम्बर 2015 तक बीमा लेना था। तथापि, ठेकेदार का पूर्ण जोखिम (सीएआर) बीमा केवल 31 जुलाई 2015 तक वैध था और श्रमिक मुआवजा बीमा पॉलिसी केवल 10 नवम्बर 2015 तक वैध था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि इस संबंध में आवश्यक वसूलियां की गई हैं। तथापि, तथ्य यह रहा कि प्रचलन में कोई बीमा कवर नहीं होते हुए एएआई अदृष्ट वित्तीय देयताओं के अनावरणित रहा।

## **ख.2 एनआईटी के अनुसार शर्तों का गैर-अनुपालन**

### **ख.2.1 केन्द्रीय वायु ट्रैफिक प्रवाह प्रबंधन (सी-एटीएफएम) और संबंधित कार्यालय, वसंत कुंज, नई दिल्ली**

5 करोड़ से अधिक प्राक्कलित लागत वाले कार्यों के लिए नोटिस आमंत्रण निविदा के अनुसार, एक विशेषक आवश्यकता यह थी कि पिछले सात वर्षों के दौरान, समान प्रकृति के कार्यों (जैसे कि हवाईअड्डा टर्मिनल बिल्डिंग/स्टार होटल बिल्डिंग/दूतावास बिल्डिंग/बड़ा खरीदारी वाणिज्यिक काम्प्लेक्स/मेगा मॉल/आधुनिक कार्यालय परिसर का निर्माण) की संख्या



एवं मूल्य को संतोषजनक ढंग से पूरा कर लेना चाहिए था। इसके बाद, एएआई के साथ पहले से कार्यरत किसी भी एजेंसी के संबंध में, बोलीदाता के चयन के मापदंड के अनुसार, पहले से सौंपे गए कार्य के निष्पादन की समीक्षा की जानी थी और एजेंसी का आवेदन जिसका निष्पादन संतोषजनक नहीं था रद्दीकरण के अधीन था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक स्विमिंग पूल के निर्माण के अनुभव के आधार पर एएआई ने मेसर्स सुनहरी बाग बिल्डर्स प्राइवेट लिमिटेड को सी-एटीएमएम एवं संबंधित कार्यालय का निर्माण कार्य दिया। ठेकेदार का अनुभव एनआईटी में दर्शाए गए अनुभव के वांछित मापदंड को पूरा नहीं करता था और बोली रद्दीकरण के अधीन थी। तथापि, एएआई ने मेसर्स सुनहरी बाग बिल्डर्स प्राइवेट लिमिटेड को कार्य दिया।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2017/जनवरी 2018) कि सीआरपीएफ अकादमी पर कार्य निष्पादित किया गया था जो कि एक संस्थानिक बिल्डिंग था। इसके सिवाय निष्पादित कार्य का कार्यक्षेत्र/प्रकृति ने प्रस्तावित कार्य की आवश्यकताओं को पूरा किया और इस प्रकार निविदा खोलने की समिति ने बोलीदाता को योग्य माना।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि स्विमिंग पूल के निर्माण को एनआईटी में सूचित कार्यों, जो कि हैं हवाईअड्डा टर्मिनल बिल्डिंग/स्टार होटल बिल्डिंग/दूतावास बिल्डिंग/बड़ा खरीदारी वाणिज्यिक काम्प्लेक्स/मेगा मॉल/आधुनिक कार्यालय काम्प्लेक्स का निर्माण जैसा कि एनआईटी में परिभाषित किया गया है के समान नहीं माना जा सकता।

## **ख.2.2 जैसलमेर हवाईअड्डे पर मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग एवं संबंधित कार्य**

एएआई ने जैसलमेर हवाईअड्डे पर मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग एवं संबंधित कार्य के निर्माण के लिए निविदा आमंत्रित (जून 2009) की थी। मेसर्स ईआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग लिमिटेड जैसा कि उपरोक्त पैरा 2.1.5 में संदर्भित है निम्नतम बोलीदाता के तौर पर उभरा था। नोटिस आमंत्रण आवेदनों में अनुबंधित मापदंड के अनुसार, एएआई के साथ पहले से कार्यरत किसी भी एजेंसी के संबंध में बोलीदाता के चयन के लिए निष्पादन की समीक्षा की जानी थी और एजेंसी का आवेदन जिसका निष्पादन संतोषजनक नहीं था रद्दीकरण के योग्य था।

इस कार्य के लिए चुने जाने से पूर्व मेसर्स ईआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग लिमिटेड ने दिसम्बर 2006 में नेताजी सुभाषचंद्र बोस अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे (एनएससीबीआई), कोलकाता पर इंटीग्रेटिड कार्यों काम्प्लेक्स के निर्माण का निष्पादन कर दिया था जो कि 10 महीनों के विलम्ब से पूरा हुआ। इसे रायपुर हवाईअड्डे पर नये विस्तारण योग्य मॉड्यूलर इंटीग्रेटिड टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण का कार्य भी सौंपा (सितम्बर 2008) गया था जिसमें भी

विलम्ब हुआ था। धीमी प्रगति, अपर्याप्त संसाधन मोबीलाइजेशन, विक्रेताओं के निर्धारण में विलम्ब, असंतोषजनक निष्पादन और कार्य की खराब गुणवत्ता के कारण एएआई ने मेसर्स ईआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग को शो कॉज नोटिस जारी (सितम्बर 2009) किया था और रायपुर हवाईअड्डे पर टर्मिनल बिल्डिंग के सफलतापूर्वक समापन तक एएआई के भविष्य की निविदाओं से एजेंसी को बहिष्कृत किया गया।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को देखा:

- (i) चयनित बोलीदाताओं में से मेसर्स इआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग को बाहर करने के बजाय एनएससीबीआई एअरपोर्ट, कोलकाता और रायपुर पर पिछले खराब निष्पादन की समीक्षा को ध्यान में रखते हुए एएआई ने निष्पादन सुधारने के लिए ठेकेदार से एक उपक्रम प्राप्त किया कि भविष्य में कार्य के सामयिक समापन को सुनिश्चित किया जाएगा और जैसलमेर हवाईअड्डे पर मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग का निर्माण एवं अन्य कार्य भी उसी को दिया। 22 महीनों के विलम्ब के बाद परियोजना पूरी की गई (फरवरी 2013) जिसमें से 18 महीने ठेकेदार के कारण थे।
- (ii) ठेकेदार की ओर से अधिक विलम्ब के बावजूद, जिसमें कार्य देने के मूल्य (जीसीसी) के खण्ड 2 के अनुसार @ 10 प्रतिशत अधिकतम एलडी प्रभारित करने की आवश्यकता थी; एएआई ने ₹3.26 करोड़ के अधिकतम एलडी के प्रति एलडी के तौर पर ₹1.96 करोड़ की उगाही की परिणामस्वरूप ₹1.30 करोड़ की कम उगाही हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (जनवरी 2018) में सुनिश्चित किया कि कोलकाता एवं रायपुर हवाईअड्डों पर मेसर्स ईआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग के खराब निष्पादन पर ध्यान न देते हुए कार्य सौंपने के परिणामस्वरूप कार्य के समापन में विलम्ब हुआ। इसके बाद में कहा कि जैसलमेर हवाईअड्डा कार्य के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित दिनांक मई, 2013 एएआई तकनीकी परिपत्र के अनुसार एलडी वसूली गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूँकि मई 2013 का तकनीकी परिपत्र केवल अनुचित अवधि के लिए तैनात स्टाफ पर इसके द्वारा किए गए व्यय के आधार पर एएआई को हुई हानि के निर्धारण के तरीके निर्धारित करता है। इसके बाद चूँकि जीसीसी के खण्ड 2 में परिपत्र का कोई संदर्भ नहीं था जोकि कार्य के समापन के बाद जारी किया गया था, इसके प्रावधान ठेके में प्रविष्ट होने वाली पार्टियों पर लागू नहीं थे।

### ख.3 लखनऊ हवाईअड्डे पर एएआई और डीजीसीए के लिए एकीकृत कार्यालय काम्प्लेक्स पर कार्य नियमावली का गैर-अनुपालन

एएआई के कार्य नियमावली का खण्ड 13.7 अनुबंध करता है कि एएआई द्वारा यदि विशेष तौर पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्राधिकृत न किया जाये, एक जमा कार्य करने के दौरान, संबंधित ग्राहक विभाग को एक मुश्त राशि में सकल प्राक्कलित व्यय का अग्रिम भुगतान करेगा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि लखनऊ हवाईअड्डे पर एएआई और डीजीसीए के लिए एकीकृत कार्यालय काम्प्लेक्स के निर्माण के मामले में, डीजीसीए ने कार्य शुरू करने से पहले केवल ₹2.08 करोड़<sup>16</sup> के प्राक्कलित सकल व्यय के प्रति ₹1.18 करोड़ की राशि जमा की थी। इसके बाद, जैसा कि डीजीसीए की ओर से पूर्ण किए गए कार्य के लिए एएआई द्वारा किए गए ₹2.46 करोड़ के व्यय के प्रति, अगस्त 2017 तक एएआई द्वारा केवल ₹1.18 करोड़ की राशि प्राप्त की गई थी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में कहा (जनवरी 2018) की इस कार्य के लिए शेष राशि के लिए मांग पत्र अगस्त 2012 में डीजीसीए को जारी किया गया था।

#### ख.3.1 निर्णय लेने में देरी और जयपुर हवाईअड्डे पर सीएटी III-बी लाइटिंग प्रणाली के कार्य में समन्वयन की कमी

जैसा कि उपरोक्त पैरा 2.1.1 में कहा गया है जयपुर हवाईअड्डा को सीएटी III-बी लाइटिंग प्रणाली से सज्जित करने के लिए एमओसीए की सिफारिश (23 अप्रैल 2014) के अनुपालन में जयपुर हवाईअड्डे पर टर्निंग पैड के बजाय सक्षम प्राधिकारी ने पार्ट पैरलल टैक्सीवे (पीपीटी) के निर्माण के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन (सितम्बर 2014) दिया। तदनुसार, जयपुर हवाईअड्डे पर सीएटी-II लाइटिंग प्रणाली सहित 'ई' श्रेणी के व्यापक निकाय जेट एयरक्राफ्ट के परिचालन के लिए सर्वे के विस्तारण एवं मजबूतीकरण के लिए कार्यक्षेत्र मेसर्स जीआर इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को दिया (24 दिसम्बर 2013), ₹11.27 करोड़, की लागत के अतिरिक्त कार्य के तौरपर पीपीटी के निर्माण को शामिल करने के लिए संशोधित (जून 2015) किया गया था।

<sup>16</sup> 2560 व.मी. के निर्माण की अनुमोदित प्राक्कलित लागत ₹11.68 करोड़ थी जिसमें से 457 व.मी. डीजीसीए से संबंधित थे। इस प्रकार, डीजीसीए द्वारा भुगतये राशि = ₹11.68 करोड़\* 457.00 व.मी./2560.00 व.मी. = ₹2.08 करोड़

लेखापरीक्षा ने देखा कि सख्त पेवमेंट की समयावधि लचीले पेवमेंट से लम्बी थी। ठेकेदार को प्रारंभिक रूप से सख्त पेवमेंट में पीपीटी का निर्माण करने के लिए अनुरोध किया गया था चूँकि यह विकल्प लचीले पेवमेंट की तुलना में मितव्ययी था। ठेकेदार द्वारा सख्त पेवमेंट विकल्प के लिए इच्छा व्यक्त (24 दिसम्बर 2014) करने के बाद भी, प्रबंधन ने निर्णय (जून 2015) के लिए पांच महीनों से अधिक समय लिया। तथापि, उस समय तक, साइट से मशीनरी के वियोजन के कारण ठेकेदार ने कार्य करने से मना कर दिया। कार्य की अत्यावश्यकता और शीत ऋतु, 2015 की समयसीमा तक पूरा करने के लिए, सक्षम प्राधिकारी ने वर्तमान ठेकेदार को एक अतिरिक्त कार्य के तौर पर ₹11.27 करोड़ की लागत से लचीले पेवमेंट<sup>17</sup> पर पीपीटी के निर्माण का अनुमोदन दिया। यदि, एएआई ने शीघ्रता से सख्त पेवमेंट (₹10.84 करोड़ लागत) में पीपीटी के निर्माण का निर्णय लिया होता, यह ₹0.43 करोड़ की बचत कर सकता था और पीपीटी को लम्बी अवधि तक उपयोग कर सकता था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि सीएटी III-बी लाइटिंग कार्य का कार्यान्वयन कार्य एक नित्य हवाईअड्डा विकास कार्य नहीं था और एयरक्राफ्ट परिचालनों, सुरक्षा एवं बचाव से बिना समझौता किए परिचालित हवाईअड्डे पर करना था। इसलिए कुछ बाधाएं जो कि एएआई के नियंत्रण से बाहर थीं; जैसे कि नौपरिवहन संबंधी सहायता आदि को प्रत्याशित नहीं किया जा सका। सीएटी III-बी परिचालन के लिए कार्य करने के लिए लिया गया समय (जो कि है 18 महीने) सीएटी III-बी अनुपालित हवाईअड्डे की सभी गतिविधियों को पूरा करने के लिए आवश्यक अवधि के संबंध में निम्न साइड पर देखा गया। प्रबंधन ने आगे कहा कि विशेष कार्य की सभी गतिविधियां एएआई द्वारा समय पर की गई थी और कार्य/ठेके के निष्पादन में विलम्ब विभिन्न स्तरों पर परिस्थितियों/विलम्बों पद्धतियों के कारण था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि सीएटी III-बी कार्य में शामिल विभिन्न प्रक्रियाओं को स्ट्रीमलाइन करने के लिए, एएआई ने एक मानक परिचालन पद्धति (एसओपी) बनाई है।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूँकि सक्षम प्राधिकारी द्वारा 'सैद्धांतिक अनुमोदन' सितम्बर 2014 में दिया गया था, जबकि अंतिम निर्णय केवल जून 2015 में कार्य सलाहकार बोर्ड (डब्ल्यूएबी) द्वारा लिया गया था। इसके अलावा, सख्त पेवमेंट के साथ पीपीटी के निर्माण के संबंध में विलम्ब पर प्रबंधन का उत्तर मूक था।

---

<sup>17</sup> कम आनमनी सारमथ्य वाले लचीले पेवमेंट, एक लचीली शीट (उदाहरणतः बिटुमिनस सड़क) के जैसे कार्य करते हैं। इसके विपरीत, सख्त पेवमेंट में, पेवमेंट की आनमनी सारमथ्य वहील लोड्स को सब-ग्रेड मिट्टी में हस्तांतरण और पेवमेंट एक सख्त प्लेट (उदाहरण सीमेंट कन्क्रीट सड़कों) के तौर पर कार्य करती हैं।

### 2.2.2.3 परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता

#### क. खजुराहो हवाईअड्डे पर न्यू टर्मिनल बिल्डिंग कॉम्प्लेक्स

15 महीनों की समापन अवधि के साथ कार्य मेसर्स आईडीईबी निर्माण परियोजना प्राइवेट लिमिटेड को दी (जून 2007) गई थी। धीमी प्रगति के कारण, कार्य को छोड़ दिया गया (फरवरी 2009) और शेष कार्य मेसर्स अवंतिका जीएचआरए (जेवी) को दिया (दिसम्बर 2009) गया जो कि अंत में जैसा कि उपरोक्त पैरा 2.2.2.1-एफ, 2.2.2.2-ए3 और 2.2.2.2-बी.1.3 में संदर्भित है 61 महीनों के विलम्ब के बाद दिसम्बर 2015 में पूरा किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2009 में आपूर्ति किए गए ₹2.17 करोड़ की लागत वाले स्वचालित सीढ़ी और एलिवेटर गैर-संस्थापित रहे और मई 2015 तक निष्क्रिय रहे। इसके बाद, टर्मिनल बिल्डिंग के कार्य के विलम्बित समापन के कारण समर्पित फीडर (₹4.66 करोड़ के उपस्टेशन उपकरण और डीजी सेट और ₹1.20 करोड़ की कीमत के 33 केवी उपस्टेशन जुलाई 2011 में पूरे हुए) इसे अभिप्रेत उद्देश्य के लिए दिसम्बर 2015 तक उपयोग में नहीं लाया जा सका।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण की प्रगति खराब थी और तदनुसार मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग का ठेका रद्द करना पड़ा। इसलिए ई एंड एम कम्पोजिट ठेकों द्वारा खजुराहो पर ई एंड एम उपकरणों के संस्थापन के लिए साइट उपलब्ध नहीं थी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूँकि समन्वयन की कमी और कार्य के अनुचित निष्पादन ने टर्मिनल बिल्डिंग के निर्माण को लम्बित किया जिसके परिणामस्वरूप अन्य परिसम्पत्तियों की गैर-उपयोगिता हुई।

#### ख. न्यू सिविल एन्क्लेव जेसलमेर पर मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग एवं संबंधित कार्यों

कार्य मेसर्स ईआरए इन्फ्रा इंजीनियरिंग लिमिटेड को दिया गया (मार्च 2010) जो कि 22 महीनों के विलम्ब के बाद फरवरी 2013 में पूरा किया गया। तथापि, जैसा कि पैरा 2.2.2.1-ई और 2.2.2.2-ए1 उपरोक्त में कहा गया है। न्यू जेसलमेर पर सिविल एन्क्लेव सितम्बर 2017 तक परिचालित नहीं हुई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि परियोजना पर व्यय मई 2013 में पूँजीकृत हुई थी, चूँकि न्यू सिविल एन्क्लेव गैर-परिचालित रहा, एएआई यात्री आवागमन के लिए पुरानी बिल्डिंग का उपयोग करता रहा। मुख्य टर्मिनल बिल्डिंग पर ₹4.25 करोड़ की कीमत के संस्थापित उपकरण जैसे कि कन्वेयर बेल्ट, एक्स-रे बैगेज मशीन, इलैक्ट्रिकल संस्थापन, सीसीटीवी कैमरा, फर्नीचर एंड फिक्सचर और सोलर प्लांट आदि मई 2013 (पूँजीकरण की तिथि) से सितम्बर 2017 के दौरान निष्क्रिय रहे।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2017/जनवरी 2018) कि हवाईअड्डे के परिचालनकरण के साथ नई टर्मिनल बिल्डिंग का उपयोग अक्टूबर 2017 से किया गया। मई 2013 से सितम्बर 2017 के दौरान परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता पर प्रबंधन चुप है।

### 2.2.3 निष्कर्ष

कार्य देने के पूर्व बिना बाधा के सम्पूर्ण भूमि की अनुलब्धता, डीजीसीए से अनिवार्य मंजूरी एवं अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब और कार्य के लिए पहले से चयनित साइट में परिवर्तन के कारण एएआई द्वारा निष्पादित परियोजना के परिणामस्वरूप समय की अधिकता हुई। यह हवाईअड्डे इन्फ्रास्ट्रक्चर की विकास परियोजनाओं के प्रभावी नियोजन की आवश्यकता को दर्शाता है।

एएआई ने इसके आंतरिक संसाधनों के उपयोग द्वारा अव्यवहार्य हवाईअड्डा परियोजनाओं के निर्माण को उपक्रमित किया। यह 'हवाईअड्डा इन्फ्रास्ट्रक्चर पर नीति' (नवम्बर 1997) के प्रावधानों का उल्लंघन था।

लेखापरीक्षा ने एएआई के प्रबंधन द्वारा, निविदा आमंत्रण नोटिस, एएआई कार्य नियमावली के प्रावधान एवं ठेका प्रावधानों के गैर अनुपालन के मामले देखें जो कि निर्माण कार्यों के अप्रभावी प्रबंधन संबंधी नियंत्रण को दर्शाते हैं।

मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को रिपोर्ट किया गया; उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2018)।

### 2.3 दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड द्वारा एस्करो खाते से अमान्य व्यय प्रभारित करना

मंकी फार्म, महिपालपुर पर सीआईएसएफ को आवासीय स्थान के लिए अनुमानित आधार पर, दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड द्वारा आवासीय स्थान हेतु कोई भी लागत वहन किए बिना पीएसएफ (एससी) अकाउंट को ₹115.63 करोड़ (31 मार्च 2016 तक) की राशि प्रभारित की। अनुमानित आधार पर सीआईएसएफ निवास स्थान के लिए किराया प्रभारित करना, राज्य सहायता करार और यात्री सेवा शुल्क (सुरक्षा भाग) के लेखों/लेखापरीक्षा के लिए मानक परिचालन पद्धति के विरुद्ध था। इसके परिणामस्वरूप, तक पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते की शेष राशि में ₹115.63 करोड़ की कमी/कटौती हुई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) के साथ एक परिचालन, प्रबंधन और विकास करार (ओएमडीए) किया (4 अप्रैल 2006)। ओएमडीए के नियम एवं शर्तों के अनुपालन में, एएआई ने इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा (आईजीआई एयरपोर्ट) डीआईएएल को सौंप (3 मई 2006) दिया।

फलस्वरूप, एएआई द्वारा मंकी फार्म, महिपालपुर पर आईजीआई हवाईअड्डे के पास केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा सेना कार्मिकों के लिए अनुरक्षित निवास स्थान भी डीआईएएल द्वारा ले लिया गया।

सिविल विमानन मंत्रालय (एमओसीए), भारत सरकार ने संबंधित हवाईअड्डा परिचालक जैसे कि एएआई, एक संयुक्त-उपक्रम कम्पनी या एक निजी परिचालक द्वारा चढ़ने वाले यात्रियों से यात्री शुल्क (पीएसएफ) एकत्रित करने का निदेश (9 मई 2006) दिया। उगाही किए गए पीएसएफ में सुरक्षा भाग (एससी) (65 प्रतिशत) और सुविधा भाग (35 प्रतिशत) शामिल था। एक जेवीसी या एक निजी परिचालक द्वारा परिचालित एक हवाईअड्डे पर एकत्रित किया गया पीएसएफ (एससी) हवाईअड्डे के सुरक्षा संबंधित व्ययों को पूरा करने के लिए उपयोग में लाया जाता है। एयरलाइन्स द्वारा हवाईअड्डा परिचालक द्वारा एकत्रित की गई राशि एस्करो खाते में रखी जाती है और इस प्रकार भरोसेमंद धारित में रखी जाती है। एस्करो लेखे में जमा किए गए सुरक्षा भाग की राशि एमओसीए के दिनांक 19 जनवरी 2009 के आदेश सं. एफ सं. एवी 13024/047/2003-एसएस/एडी (एओसीए) द्वारा जारी मानक परिचालन पद्धति (एसओपी)<sup>18</sup> के पैरा 3.5 (ii) के अनुसार केवल विनिर्दिष्ट उद्देश्यों के लिए जेवीसी/निजी परिचालक द्वारा निकाली जा सकती है।

वर्ष 2015-16 के लिए पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते के वार्षिक लेखों की लेखापरीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि डीआईएएल ने मंकी फार्म, महिपालपुर, नई दिल्ली पर 7,859 वर्ग मी. के निर्मित स्थान और 39358 वर्ग मी. की खुली भूमि वाले सीआईएसएफ आवासीय स्थान के किराये के लिए ₹115.63<sup>19</sup> करोड़ (31 मार्च 2016 तक) की राशि पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते में डेबिट किया।

<sup>18</sup> एसओपी का पैरा 3.5 (ii) निकासी के उद्देश्यों और उनकी प्राथमिकता के क्रम जैसे कि (क) आयकर अधिनियम 1961 के प्रावधानों के अनुसार पीएसएस (एससी) आय पर आयकर सेवा कर या कोई भी अन्य सांविधिक बकाया सहित करों की राशि का भुगतान (ख) सीआईएसएफ को सुरक्षा संबंधी व्ययों का भुगतान (ग) दिनांक 20.6.2007 के एमओसीए के आदेश के अनुसार अन्य सुरक्षा संबंधी व्ययों का भुगतान या एमओसीए/बीसीएस या किसी अन्य सरकारी एजेंसी का समय-समय पर लिया कोई अन्य निर्णय।

<sup>19</sup> 2006-07 से 2015-16 तक की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क:

क्षेत्र	लाइसेंस शुल्क	₹ करोड़
7,859 वर्ग.मी. का निर्मित क्षेत्र	@7.50 प्रतिशत के वार्षिक वर्धन के साथ 2006-07 में @ ₹732.34/वर्ग.मी./महीना	97.71
39358 वर्ग.मी. का ओपन क्षेत्र	@7.50 प्रतिशत के वार्षिक वर्धन के साथ 2006-07 में @ ₹269.45/वर्ग.मी./महीना	17.92
	<b>कुल</b>	<b>115.63</b>

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- 11 दिसम्बर 2006 को हुई ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति की दूसरी बैठक में, डीआईएएल ने का था कि यह पीएसएफ के सुरक्षा भाग से कोई लाभ नहीं कमाएगी किंतु केवल आईजीआई हवाईअड्डे से संबंधित सुरक्षा लागत को पूरा करेगा।
- पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते का उपयोग केवल सीआईएसएफ से संबंधित विनिर्दिष्ट व्ययों के लिए किया जाना था। तथापि, इस मामले में, डीआईएएल, सीआईएसएफ को निवास स्थान प्रदान करने के लिए किसी लागत का वहन नहीं कर रहा था। इसलिए, डीआईएएल द्वारा अनुमानित आधार पर महिपालपुर पर सीआईएसएफ आवास स्थान के किराये के लिए राशि पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते में प्रभारित करना एमओसीए द्वारा निर्धारित मानक परिचालन पद्धति के अनुसार एक मान्य व्यय नहीं था।

सिविल विमानन मंत्रालय ने उत्तर (फरवरी 2017) दिया कि:

- क) मंकी फार्म, महिपालपुर के लिए किराया प्रभारित करने से ओएमडीए/राज्य सहायता करार (एसएसए) के तहत डीआईएएल निषिद्ध नहीं था, जो कि डीआईएएल को पट्टे पर दिए गए 'हस्तांतरित परिसरों' का एक भाग था।
- ख) भारत सरकार का सुरक्षा कार्य करने के लिए सीआईएसएफ भारत सरकार का एक नामिति है और आईजीआई हवाईअड्डे पर सीआईएसएफ को परिचालन स्थान प्रदान करने के लिए डीआईएएल कोई किराया प्रभारित नहीं कर रहा था। एसएसए के अनुसार 50 प्रतिशत किराया बैंक ऑफिस पर प्रभारित किया गया।
- ग) डीआईएएल ने नवम्बर 2009 में एमओसीए को सूचित किया था कि सीआईएसएफ द्वारा गैर-परिचालन क्षेत्र जो हस्तांतरित परिसर का भाग है में प्रयुक्त स्थान के लिये किराया पीएसएफ (एससी) पर प्रभारित होगा।

निम्न को देखते हुए मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था:

- (i) राज्य सहायता करार का खण्ड 3.3.2 अनुबंध करता है कि, डीआईएएल को भारत सरकार या इसके नामित नामित/प्रतिनिधियों को ऐसे उचित स्थान प्रदान करना चाहिए ताकि वह जीओआई या इसके नामित नामितियों/प्रतिनिधियों को हवाईअड्डे पर जीओआई सेवाएं प्रदान करने के लिए स्थान दे सके। आगे, यह कहा गया कि हवाईअड्डे पर जीओआई सेवाओं के प्रावधान के लिए, जीओआई या इसके नामित नामितियों/प्रतिनिधियों को मुफ्त दिया जाना चाहिए और हवाईअड्डे पर अन्य बैंक ऑफिस कार्यालय के लिए लागू वाणिज्यिक किराये के 50 प्रतिशत पर प्रदान



करना चाहिए। मंकी फार्म महिपालपुर पर सीआईएसएफ को प्रदान किया गया रिहायशी स्थान न तो परिचालन में और न ही हवाईअड्डे के 'बैंक ऑफिस क्षेत्र' में था। इस प्रकार, उक्त के लिए किराया प्रभारित करने के योग्य नहीं था।

- (ii) सीआईएसएफ द्वारा अधिकृत गैर-परिचालन क्षेत्र और हस्तांतरित परिसरों का भाग पर किराया प्रभारित करने के लिए नवम्बर 2009 में डीआईएएल द्वारा दी गई सूचना पर एमओसीए द्वारा की गई कार्रवाई पर उत्तर मौन था। जैसा कि डीआईएएल द्वारा सूचना दी गई थी, मंत्रालय ने दिनांक 20 नवम्बर 2009 के डीआईएएल के पत्र का उत्तर नहीं दिया था।

इस प्रकार, मंकी फार्म, महिपालपुर पर सीआईएसएफ पर निवास स्थान प्रदान करने के लिए बिना कोई व्यय किए, अनुमानित आधार पर डीआईएएल ने पीएसएफ (एससी) लेखा में सीआईएसएफ के आवासीय स्थान के लिए किराया प्रभारित किया गया। यह भारत सरकार के वित्तीय हितों की सुरक्षा में एमओसीए की निष्फलता को दर्शाता है।

अनुमानित आधार पर मंकी फार्म, महिपालपुर पर सीआईएसएफ आवासीय स्थान के किराये लिए, डीआईएएल द्वारा पीएसएफ (एससी) लेखों को ₹115.63 करोड़ (31 मार्च 2016 तक) प्रभारित करना राज्य सहायता करार और यात्री सेवा शुल्क (सुरक्षा भाग) अकाउंट की मानक परिचालन पद्धति के प्रावधानों के विरुद्ध था। इसके परिणामस्वरूप, पीएसएफ (एससी) एस्करो खाते के बकाया में ₹115.63 करोड़ की कमी/कटौती हुई।

#### 2.4 ठेकेदार को अनुचित समर्थन

निविदात्मक प्रावधानों के अनुसार, वाराणसी एयरपोर्ट पर नई टर्मिनल बिल्डिंग को पूरा करने में 31 सप्ताह से अधिक के विलम्ब जिसके लिये ठेकेदार उत्तरदायी था, हेतु एएआई द्वारा ठेकेदार से ₹8.24 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी। अनुबंध को अंतिम विस्तार स्वीकृत करते समय, सक्षम प्राधिकारी ने ठेकेदार पर मुआवजे/एलडी के प्रति केवल ₹0.25 करोड़ की राशि प्रभारित की। इस प्रकार, ठेके के प्रावधानों के प्रति एलडी के कम उदग्रहण से ठेकेदार का अनुचित पक्ष लिया गया।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने ₹82.39 करोड़ के ठेका मूल्य पर मेसर्स लैंको इन्फ्राटेक लिमिटेड को वाराणसी हवाईअड्डे पर नई टर्मिनल बिल्डिंग का निर्माण कार्य (अगस्त 2007) कार्य समापन की तिथि 18 नवम्बर 2008 थी। दोनों दलों के बीच हस्ताक्षरित ठेके की सामान्य शर्तों के खण्ड 32(क) के अनुसार, कार्य के समापन में विलम्ब के मामले में निर्णीत

हर्जाने (एलडी) को ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत के अधीन प्रति सप्ताह के विलम्ब के प्रति 0.5 प्रतिशत के ठेका मूल्य की दर पर करारोपित करने की आवश्यकता था।

ठेकेदार कार्य के समापन की निर्धारित तिथि तक कार्य पूरा नहीं कर सका। जुलाई 2008 के अंत तक आई बाधाओं के आधार पर एएआई ने बिना एलडी करारोपित किये 31 मार्च 2009 तक ठेकेदार द्वारा कार्य समाप्ति के लिए समय का विस्तार अनुमत किया। तथापि ठेकेदार 12 जनवरी 2011 को ही कार्य समाप्त कर पाया। कार्य के विलम्बित समापन के लिए एलडी वसूलने हेतु ठेकेदार को एएआई द्वारा जारी कारण बताओ नोटिस (मई 2011) के जवाब में ठेकेदार यह कहते हुए कि टर्मिनल भवन का स्थान बदलने, डिजाइन सलाहकार से ड्राइंग/अनुमोदन प्राप्त करने में देरी, सेवा भवन सड़क और कार पार्किंग की स्थिति में संशोधन, टर्मिनल भवन की रूफिंग और ग्लेजिंग में संशोधन आदि थे जिसके कारण उसने एलडी लगाए बिना 12 जनवरी 2011 तक अंतिम समय विस्तार देने का अनुरोध किया। एएआई ने माना कि 31 मार्च 2009 के बाद कार्य के समापन में कुल 652 दिनों की देरी में से 432 दिनों की देरी (अर्थात् 31 मार्च 2009 के बाद 06 जून 2010 तक) एएआई के कारण थी और 220 दिनों की देरी (07 जून 2010 से 12 जनवरी 2011) ठेकेदार के कारण थी। तदनुसार, एएआई ने 07 जून 2010 से 12 जनवरी 2011 तक की अवधि के लिए ₹0.25 करोड़ की क्षतिपूर्ति की उगाही के साथ और 06 जून 2010 तक एलडी की उगाही किए बिना, समय में अंतिम विस्तार मंजूर किया (जुलाई 2011)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि जीसीसी के खण्ड 32 (क) के प्रावधानों के अनुसार कार्य के समापन में 31 सप्ताह (अर्थात् 220 दिन) से अधिक की देरी के लिए ठेकेदार से एएआई द्वारा ₹8.24 करोड़ (अर्थात् ₹82.39 करोड़ के ठेका मूल्य का 10 प्रतिशत) वसूल किया जाना था। इस प्रकार ₹0.25 करोड़ की क्षतिपूर्ति/एलडी राशि की कम उगाही, ठेके के प्रावधानों के प्रतिकूल थी।

एएआई प्रबंधन ने बताया (मई 2017) कि:

- (i) अनुचित देरी के लिए क्षतिपूर्ति/निर्णीत हर्जाना ठेके के खण्ड 32 के अनुसार वसूला गया था। इसके अतिरिक्त, अनुचित विस्तारित अवधि के दौरान कर्मचारियों की तैनाती पर व्यय के रूप में एएआई द्वारा उठाई गई प्रत्यक्ष हानि के आधार पर क्षतिपूर्ति/एलडी का निर्धारण किया गया था। तदनुसार, कर्मचारियों की तैनाती पर कम्पनी द्वारा वहन की गई लागत अनुचित देरी के लिए वसूल की गई थी। प्रबंधन ने आगे बताया कि एएआई द्वारा सभी ठेकाओं में उपरोक्त प्रक्रियायें अपनाई गई थी।

- (ii) सक्षम प्राधिकारी अर्थात् जीसीसी की अनुसूची 'ई' के क्रम संख्या 24 में वर्णित सदस्य (योजना) की शक्तियों के अनुसार एएआई को प्रत्यक्ष हानि के संदर्भ में एजेंसी से अनुचित विलम्ब के लिए क्षतिपूर्ति वसूल की गई थी।
- (iii) करार में देरी के लिए क्षतिपूर्ति का प्रावधान है न कि जुर्माने का। क्षतिपूर्ति, की गई कार्रवाई को बरकरार रखने के लिए भारतीय ठेका संहिता की विधिक आवश्यकताओं के अनुरूप एएआई की निर्माण नियमावली में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार लागू की जानी थी। इसके अतिरिक्त, देरी के लिए क्षतिपूर्ति से संबंधित खण्ड का आशय विलम्बित निष्पादन के लिए क्षतिपूर्ति वसूल करना था, यदि ठेकेदार के कारण चूक या देरी अथवा बाधा उत्पन्न हुई हो तथा इसके कारण हुई हानि का साक्ष्य हो।
- (iv) चूँकि एएआई की प्रत्यक्ष हानि के निर्धारण के बाद ठेकेदार से देरी/निर्णीत हर्जाने के लिए क्षतिपूर्ति वसूल की गई थी, अतः इसके कारण ठेकेदार को कोई अनुचित लाभ नहीं दिया गया था।

निम्न तथ्यों के देखते हुए प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था कि:

- (i) उत्तर में खजुराहो एयरपोर्ट पर नए टर्मिनल भवन के निर्माण के मामले में प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई विरोधाभासी था, जहां प्रबंधन ने स्टॉफ की तैनाती लागत (₹0.30 करोड़) और 383 दिनों की अनुचित विस्तारित अवधि के दौरान ₹1.88 करोड़ का ब्याज (₹10.00 करोड़ के पूंजीगत व्यय पर 18 प्रतिशत की दर से जो अभी तक वसूला नहीं गया था) के रूप में एएआई को हुई प्रत्यक्ष हानि के प्रति ₹2.18 करोड़ की गणना की। तथापि, ठेकेदार (मै. आईडीईबी) को अंतिम समय विस्तार प्रदान करते समय (जून 2009) जीसीसी के खण्ड 32(क) के संदर्भ में 383 दिनों की देरी के प्रति ₹57.81 करोड़ के ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत की दर से एलडी अर्थात् ₹5.78 करोड़ वसूला गया था।
- (ii) उत्तर में संदर्भित ठेके की सामान्य शर्तों की अनुसूची 'ई' का क्रमांक 24 एजेंसी से वसूलीयोग्य क्षतिपूर्ति/एलडी की मात्रा की गणना से संबंधित नहीं था। इस प्रावधान में केवल यह उल्लेख था कि एएआई के सदस्य (योजना) ठेके के अंतर्गत समय विस्तार की मंजूरी देने हेतु सक्षम प्राधिकारी होंगे।
- (iii) जुर्माना, ठेको में उल्लिखित वह राशि थी जिसका उद्देश्य ठेके के निष्पादन हेतु पार्टी को मजबूर करना था। तथापि, निर्णीत हर्जाने, वास्तविक क्षति का पूर्व

आकलन-वचनबद्धता थी जिस पर पार्टियां ठेके के समय सहमत हुई कि किसी भी उल्लंघन के मामले में चूककर्ता पार्टी को दूसरी पार्टी को निर्धारित राशि का भुगतान करना चाहिए। इसके अतिरिक्त, भारतीय ठेका अधिनियम की धारा 74 के प्रावधानों और ओएनजीसी बनाम शा पाइप्स के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के अनुसार, उचित क्षतिपूर्ति दावा करने से पूर्व वास्तविक हानि सिद्ध करना पार्टी के लिए अनिवार्य नहीं था। इसके अलावा, चूंकि जीसीसी की खण्ड 32(क) में एएआई के निर्माण नियमावली का कोई संदर्भ नहीं था, इसलिए निर्माण नियमावली के प्रावधान ठेका करने वाली पार्टियों पर लागू नहीं थे।

- (iv) जीसीसी के खण्ड 32(क) में स्पष्ट प्रावधान है कि क्षतिपूर्ति की दर प्रति सप्ताह देरी के लिए ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत से अधिक नहीं के अध्यक्षीन ठेका मूल्य का 0.5 प्रतिशत होगी। प्रबंधन ने ठेके में यथा निर्धारित क्षतिपूर्ति दर लागू नहीं थी।

इस प्रकार, वाराणसी एयरपोर्ट पर नए टर्मिनल भवन के समापन ठेकेदार, मैं लैंको इंफ्राटेक लिमिटेड के कारण हुई देरी के लिए एएआई द्वारा क्षतिपूर्ति/एलडी की कम वसूली जो ठेके के प्रावधानों के विपरीत थी और इससे एएआई द्वारा ठेकेदार को अनुचित लाभ दिया गया।

मंत्रालय को नवम्बर 2017 में मामले से अवगत कराया गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 2.5 निर्णीत हर्जाने की कम वसूली के कारण ठेकेदारों को अनुचित लाभ

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने ठेके की शर्तों के विपरीत देरी के लिए कम करके निर्णीत हर्जाने की वसूली का निर्णय लिया। इसके कारण ठेकेदारों को अनुचित लाभ हुआ और सिविल इनक्लेव, गोवा में एक एकीकृत टर्मिनल भवन के निर्माण के संबंध में एएआई को ₹18.18 करोड़ के राजस्व हानि हुई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने सिविल इनक्लेव, गोवा में एक एकीकृत टर्मिनल भवन के निर्माण के लिए 15 मई 2012 तक निर्धारित समापन के साथ ₹204.73 करोड़ में मै. कंसोलिडेटेड कंस्ट्रक्शन कंसोर्टियम लिमिटेड (सीसीसीएल) को ठेका दिया। तथापि, समापन की वास्तविक तारीख 27 मार्च 2015 थी।

मैं. सीसीसीएल के साथ किए गए करार के खण्ड 22 में उल्लेख था कि ठेके में निर्धारित कार्य के समापन अथवा अपेक्षित प्रगति बनाए रखने में विफल होने वाले ठेकेदार के मामले

में वह/वे ठेका मूल्य के अधीन 10 प्रतिशत के विषयगत प्रति सप्ताह देरी के लिए ठेका मूल्य के 0.5 प्रतिशत दर पर क्षतिपूर्ति/एलडी का भुगतान करेगा/करेंगे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सीसीसीएल को दिया गया तत्संबंधी कार्य 1046 दिनों की देरी (15 मई 2012 से 27 मार्च 2015) के साथ 27 मार्च 2015 को पूरा हुआ था जिसके प्रति ठेकेदार की ओर से की गई देरी 536 दिन थी। इस 536 दिनों की देरी के लिए ठेके के खण्ड 32 के अंतर्गत लागू निर्णीत हर्जाने की राशि की गणना ₹20.47 करोड़ की गई (₹204.72 करोड़ के ठेका मूल्य का 10 प्रतिशत)। तथापि, एएआई ने औचित्यपूर्ण बाधा के लिए 07 अक्टूबर 2013 तक 510 दिनों तक का समय विस्तार (ईओटी) मंजूर किया (मार्च 2016) और 08 अक्टूबर 2013 से 27 मार्च 2015 तक 536 दिनों की अनुचित बाधा अवधि के लिए केवल ₹18.18 करोड़ की क्षतिपूर्ति वसूल थी।

प्रबंधन ने बताया (अक्टूबर 2016) कि क्षतिपूर्ति की वसूली केवल परियोजना के समापन में देरी के कारण एएआई को होने वाली प्रत्यक्ष हानि तक ही की जाती है और देरी/निर्णीत हर्जाने के लिए परियोजना के निष्पादन हेतु वहन किए गए प्रशासनिक लागत को देखते हुए एएआई के योजना सदस्य द्वारा जारी तकनीकी परिपत्र के अनुलग्नक के अनुसार ठेकेदार से क्षतिपूर्ति वसूल की गई थी।

मंत्रालय ने बताया (मई 2017) कि 528 दिनों की अनुचित देरी निष्पादक एजेंसी अर्थात् मै. सीसीसीएल के कारण थी। अनुचित देरी के लिए स्टॉफ की तैनाती के कारण विभाग को हुई हानि की गणना मई 2013 के तकनीकी परिपत्र के अनुसार की गयी थी। अनुचित देरी की अवधि के दौरान श्रमबल की तैनाती के प्रति एएआई द्वारा वहन की गई बड़ी हुई स्थापना लागत को पूरा करने के लिए एएआई द्वारा वसूले जाने वाले जुर्माने की गणना ₹2.51 करोड़ की गई।

निम्नलिखित कारणों से उत्तर तर्कसंगत नहीं हैं।

- i. ठेके के खण्ड 32 में स्पष्ट प्रावधान था कि ठेकेदार को ठेका मूल्य की प्रतिशतता के अनुसार एलडी की राशि का भुगतान करना था। अतः ठेके में प्रावधान से कम राशि वसूल करना ठेके के प्रावधानों के अनुसार नहीं था और यह औचित्यपूर्ण नहीं था तथा इससे ठेकेदारों को अनुचित लाभ मिला।
- ii. ठेके के उल्लंघन हेतु क्षतिपूर्ति से संबंधित भारतीय ठेका अधिनियम की धारा 74 के अनुसार जहां वसूल किए जाने वाले जुर्माने का प्रावधान है वहां ठेका टूटने पर उल्लंघन की शिकायत करने वाली पार्टी ठेका तोड़ने वाली पार्टी से उक्त राशि लेने की हकदार

होगी, चाहे वास्तविक हानि या क्षति होने का कारण सिद्ध हो अथवा नहीं, यदि ऐसे उल्लंघन के मामले में भुगतान की जाने वाली राशि का ठेके में उल्लेख हो।

- iii. प्रबंधन का उत्तर कि, अनुचित देरी के लिए स्टॉफ की तैनाती के कारण विभाग को हुई हानि की गणना मई 2013 के तकनीकी परिपत्र के अनुसार की गई थी, स्वीकार्य नहीं है। ठेके की शर्तों पर दोनों पक्ष सहमत थे और इसलिए ठेकेदार पर बाध्यकारी थे। चूँकि, ठेके में देरी के मामले में निर्णीत हर्जाने की वसूली का विशेष प्रावधान था इसलिए कंपनी को ठेके में विनिर्दिष्ट दर पर एलडी की वसूली करनी चाहिए थी।

इस प्रकार, ठेके के खण्ड 32 के प्रावधान के अनुसार एलडी की गैर-वसूली से ठेकेदारों को दिए गए अनुचित लाभ के कारण एएआई को ₹18.18 करोड़ की राशि छोड़नी पड़ी।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### एयर इंडिया लिमिटेड

#### 2.6 केबिन क्रू को प्रोत्साहन का गलत भुगतान

एयर इंडिया लिमिटेड (एआईएल) के निदेशक मंडल अथवा नागरिक उड़ान मंत्रालय के अनुमोदन के बिना एयर इंडिया द्वारा केबिन क्रू को प्रोत्साहन भुगतान के परिणामस्वरूप वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए ₹11.95 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

एयर इंडिया लिमिटेड के केबिन क्रू के वेतन एवं भत्ते उनके नियुक्ति की शर्तों एवं निबन्धों द्वारा शासित होती हैं। उक्त शर्तों एवं निबन्धों के पैरा 1.18/1.19 के अनुसार केबिन क्रू को घंटेवार भुगतान, ठहराव/भोजन भत्ता तथा अनुपूरक ठहराव/भोजन भत्ता का भुगतान उनके ग्रेड के अनुसार होगा जब वे उड़ान ड्यूटी करते हैं। क्रू सदस्य निर्धारित उड़ान ड्यूटी समय सीमा (एफडीटीएल) के भीतर उड़ान ड्यूटी के बीच उड़ान ड्यूटी/प्रतीक्षाकाल स्वीकार करने हेतु बाध्य हैं, जैसा भी प्रबंधन द्वारा कार्य प्रदान किया जाए।

क्रू को केबिन क्रू की नियुक्ति की शर्तों और निबन्धनों के पैरा 1.46 के अनुसार विशेष या चार्टर उड़ानों के संचालन सहित किसी भी उड़ान या ग्राउंड ड्यूटी को करना आवश्यक था। एयर इंडिया क्रू संगठन के साथ कंपनी द्वारा किए गए करार (सितम्बर 2008) के अनुसार, केबिन क्रू उड़ान भत्ते का पात्र था।

उड़ान घंटा बढ़ने पर उड़ान भत्ता बढ़ने के साथ उड़ान भत्ता स्लैब दरों में बनाया गया था। उपरोक्त सिद्धांत 'अधिक उड़ान भरों और अधिक भत्ता लो' था। करार में सामान्य ड्यूटी घंटे के उड़ान के लिए किसी भी अतिरिक्त भत्ते के भुगतान का प्रावधान नहीं था।

केबिन क्रू सदस्यों के साथ करार द्वारा निर्धारित उपरोक्त भत्तो के अलावा कंपनी ने नागरिक उड्डयन मंत्रालय अथवा कंपनी के निदेशक मंडल का अनुमोदन लिए बिना ड्यूटी घंटे का सामान्य रेंज के भीतर उड़ान घंटों के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त भत्तो का भुगतान किया।

- i. कंपनी ने जनवरी 2014 से फ्लाइंग स्टार अवार्ड के रूप में प्रतिवर्ष 950 घंटों की उड़ान के लिए ₹50000 और अथवा 475 घंटे प्रतिवर्ष से अधिक के उड़ान के लिए ₹25,000 का भुगतान किया। कंपनी ने वित्तीय वर्ष 2015-16 और 2016-17 के दौरान कैलेंडर वर्ष 2014 और 2015 में 475/950 घंटे की उड़ान के लिए और केबिन क्रू के फ्लाइंग स्टार अवार्ड के रूप में कुल ₹10.41 करोड़<sup>20</sup> का भुगतान किया।
- ii. एयर इंडिया ने हज अवधि (अगस्त से अक्टूबर) के दौरान प्रत्येक वर्ष हज तीर्थयात्रियों को ले जाने के लिए चार्टर फ्लाइट संचालित की। कंपनी ने प्रत्येक क्रू सदस्य जिसने हज सत्र 2015 के दौरान एक माह में दो दिन से अधिक छुट्टी नहीं ली थी, उन्हें प्रोत्साहित करने तथा केबिन क्रू की उपलब्धता में सुधार करने के लिए ₹10000 हज प्रोत्साहन भत्ता देने का निर्णय लिया (अगस्त 2015)। हज सत्र 2016 के दौरान हज भत्ते को फिर से बढ़ाकर ₹15000/ प्रति क्रू सदस्य कर दिया। लेखापरीक्षा ने यह पाया की सभी केबिन क्रू चाहे वे हज संचालन से जुड़े थे अथवा नहीं, सभी को हज प्रोत्साहन का भुगतान किया गया था। वर्ष 2015 और 2016 के लिए सामान्य ड्यूटी घंटे उड़ान के लिए हज भत्ते के भुगतान के प्रति ₹1.54 करोड़<sup>21</sup> का अतिरिक्त व्यय हुआ।

<sup>20</sup> कंपनी ने कैलेंडर वर्ष 2014 में 475/950 घंटे की उड़ान के लिए वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान 1243 केबिन क्रू सदस्यों को फ्लाइंग स्टार अवार्ड के रूप में ₹4.71 करोड़ का भुगतान किया तथा कैलेंडर वर्ष 2015 में 475/950 घंटे की उड़ान के लिए वि.व 2016-17 के दौरान 1530 केबिन क्रू सदस्यों को ₹5.70 करोड़ का भुगतान किया।

<sup>21</sup> एयर इंडिया ने वर्ष 2015 के दौरान ₹56.50 लाख और वर्ष 2016 के दौरान ₹97.65 लाख के हज भत्ते का भुगतान किया।

## लेखापरीक्षा ने देखा कि

- क) उड़ान इयूटी और उड़ान समय सीमा से संबंधित महानिदेशक, नागरिक उड्डयन (डीजीसीए) के दिशा-निर्देशों (जून 2014) में यह उल्लेख है कि क्रू घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय संचालनों, दोनों के लिए 365 दिन में अधिकतम 1000 घंटे ही उड़ान भर सकेगा है। इसलिए, 475 घंटे और 950 घंटे की उड़ान के लिए स्टार भत्ते के रूप में अतिरिक्त भत्ते का भुगतान औचित्यपूर्ण नहीं था क्योंकि उड़ान घंटे डीजीसीए द्वारा निर्धारित अधिकतम 1000 घंटे की उड़ान प्रति क्रू प्रति वर्ष के अंदर थी। अतः अलग भत्ते की कोई आवश्यकता नहीं थी।
- ख) सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) ने बताया था कि सभी केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में कार्यकारियों और गैर-संगठित कार्यकारियों के वेतन संरचना में संशोधन से जुड़े डीपीई ओएम दिनांक 26 नवम्बर 2008 में उल्लेख के अनुसार मंहगाई भत्ता, मकान किराया भत्ता और शहर क्षतिपूर्ति भत्ते के अलावा मूल वेतन के अधिकतम 50 प्रतिशत की सीमा के बाहर कोई भी भत्ता/लाभ/सुविधायें स्वीकार्य नहीं था। इसलिए 'स्टार भत्ता' और 'हज भत्ता' का भुगतान सभी सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों पर लागू डीपीई दिशा-निर्देशों के विपरीत था।
- ग) एयर इंडिया और तत्कालीन इंडियन एयरलाइन्स<sup>22</sup> के बीच श्रमिक लागतों के मानदेय के लिए नागरिक उड्डयन मंत्रालय द्वारा न्यायमूर्ति डी.एन. धर्माधिकारी (जेडीसी) की अध्यक्षता में एक स्वतंत्र समिति गठित (मई 2012) की गई थी। समिति (जेडीसी) ने नागरिक उड्डयन मंत्रालय (एमओसीए) को अपनी सिफारिशें प्रस्तुत की (जनवरी 2012) जिन्हें जून 2012 में एमओसीए द्वारा स्वीकार कर लिया गया था। समिति की सिफारिशों के अनुसार पायलटों, इंजीनियरों और केबिन क्रू को भुगतान की जाने वाली कुल धनराशि का निर्धारण केंद्रीय कैबिनेट के अनुमोदन के बाद ही किया जाएगा क्योंकि उड़ान भत्ता, लाइसेंस भत्ता आदि डीपीई दिशा-निर्देशों के बाहर होगा और ऐसे दिशा-निर्देशों से विचलन के लिए कैबिनेट की मंजूरी आवश्यक होगी। अतिरिक्त भत्तों की मंजूरी देते समय कंपनी द्वारा ऐसी कोई मंजूरी लिया जाना नहीं देखा गया था।
- घ) एयर इंडिया लिमिटेड की व्यापक योजना और वित्तीय पुनर्गठन योजना पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2016 की रिपोर्ट सं. 40 के पैरा 8.5.2 में 2013 से 2015 की अवधि के दौरान कंपनी द्वारा केबिन क्रू के बड़े पैमाने पर कम-उपयोग पर प्रकाश

<sup>22</sup> एयर इंडिया (एआई) और इंडियन एयरलाइन्स (आईए) उनके विलय से पूर्व (2007) अलग-अलग मानव संसाधन प्रबंधन था क्योंकि वे अलग-अलग बाजारों में कार्य कर रहे थे।



डाला गया था। रिपोर्ट में बताया गया था कि केवल 40 प्रतिशत से 70 प्रतिशत केबिन क्रू का उपयोग एक महीने में 70 घंटे से अधिक समय के लिए किया गया था। यह देखा गया कि 12 प्रतिशत से 27 प्रतिशत उपलब्ध क्रू का उपयोग केवल 50 घंटों तक ही किया गया था। उपलब्ध क्रू के कम उपयोग के बावजूद भी कंपनी ने स्टार भत्ते और हज भत्ते के रूप में अतिरिक्त भत्तों का भुगतान अनुमत किया था।

इस प्रकार, कंपनी के निदेशक मंडल और नागरिक उड्डयन मंत्रालय की पूर्व मंजूरी लिए बिना भत्तों के भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2015 और 2016 के दौरान हज प्रोत्साहन अथवा स्टार अवार्ड प्रोत्साहन के भुगतान के प्रति ₹11.95 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2017) कि:

- 1) लगातार 365 दिनों की कूमिक अवधि में अधिकतम 1000 घंटे की सीमा है और क्रू 54 विभिन्न प्रकार की छुट्टियों के भी हकदार थे जिससे आगे उनका उपयोग घटा। हज संचालन के दौरान क्रू की उपलब्धता महत्वपूर्ण थी इसलिए हज अवधि के दौरान केबिन क्रू की उपलब्धता सुनिश्चित करने के उपाय के रूप में यह प्रोत्साहन दिया गया था।
- 2) प्रोत्साहन का भुगतान यह सुनिश्चित करने के लिए किया गया था कि क्रू की कमी के संदर्भ में क्रू अपनी छुट्टियां न लेकर अधिकतम सीमा तक संचालन करे। हज अवधि के दौरान सुगम परिचालन सुनिश्चित करने के लिए महानिदेशक, नागरिक उड्डयन (डीजीसीए) द्वारा निर्धारित आवश्यकताओं को देखने के बाद उपलब्ध घंटे पर्याप्त नहीं थे और कंपनी को डीजीसीए द्वारा निर्धारित अधिकतम सीमा तक देर तक काम करने के लिए क्रू को प्रोत्साहित करना पड़ा।
- 3) कंपनी ने सउदी अरब में ठहराव न प्रदान करके मदीना और जेद्दा में होटल का पैसा बचा लिया। मदीना (एमईडी)/जेद्दा (जेईजैड) में ऐसे ठहराव को बचाकर कंपनी ने न केवल प्रतिव्यक्ति प्रति रात्रि 850 यूएस डॉलर बचाया बल्कि अनुत्पादक रात्रि ठहराव से भी बच गये जिसके प्रोत्साहन क्रू की उपलब्धता एवं उनके उपयोग में वृद्धि हुई। इस कारण भुगतान किए गए पारितोषिक की तुलना में बड़े पैमाने पर बचत हुई।
- 4) भुगतान के लिए वरिष्ठ प्रबंधन की मंजूरी ली गई थी।

प्रबंधन का उत्तर निम्नलिखित कारणों से तर्कसंगत नहीं है:-

- i. प्रबंधन में अपने उत्तर में नागरिक उड्डयन मंत्रालय के साथ 05 जनवरी 2015 को आयोजित बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति प्रस्तुत की जिसमें यह निर्णय लिया गया था कि अच्छी तरह कार्य करने वाले और अधिकतम घंटे का उपयोग करने वाले क्रू केबिन के लिए आकर्षक प्रोत्साहन योजनाएँ शुरू की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि जनवरी 2015 में मंत्रालय के साथ आयोजित बैठक के कार्यवृत्त के अनुसार एक आकर्षक योजना शुरू करने पर चर्चा करनी थी। स्टार अवार्ड प्रोत्साहन या हज भत्ते के भुगतान के लिए नागरिक उड्डयन मंत्रालय अथवा एयर इंडिया लिमिटेड के निदेशक मंडल से विशेष मंजूरी नहीं ली गई थी। हालांकि बैठक होने से पहले ही जनवरी 2014 में स्टार अवार्ड्स भुगतान शुरू कर दिये थे।
- ii. प्रबंधन का दावा कि एमईडी/जेईडी एयरपोर्ट पर ठहराव न प्रदान करके सऊदी अरब में होटल का पैसा बचाया था। इस संदर्भ में हज भत्ता और प्रोत्साहन सही नहीं था क्योंकि ठहराव भत्ते के साथ-साथ ₹15000/- प्रति क्रू हज भत्ते के अलावा शीघ्र आवागमन भत्ते के रूप में 100 अमेरिकी डॉलर का भुगतान क्रू को पहले से ही किया जा रहा था।

कंपनी द्वारा वित्तीय संकट झेलने की स्थिति और भारत सरकार पर इक्विटी समर्थन की निर्भरता को देखते हुए कंपनी की कार्यगत आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान केबिन क्रू को प्रोत्साहन के रूप में ₹11.95 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान औचित्यपूर्ण नहीं था।

मामले को नवम्बर 2017 में मंत्रालय को बताया गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## 2.7 सेवानिवृत्त केबिन क्रू की नियुक्ति के कारण अतिरिक्त व्यय

एयर इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) ने अपने मुंबई स्टेशन में केबिन क्रू की कमी को दूर करने के लिए न्यूनतम निर्धारित वेतन और भत्ते पर संविदा आधार पर केबिन क्रू की नियुक्ति करने की बजाए अत्यधिक क्षतिपूर्ति पर संविदा आधार पर सेवानिवृत्त केबिन क्रू की नियुक्ति की। इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2016 से जुलाई 2017 की अवधि के दौरान ₹7.20 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

एयर इंडिया लिमिटेड (कंपनी/एआईएल) ने केबिन क्रू की कमी के कारण सेवाओं में रूकावट दूर करने के लिए उठाए जाने वाले कदम पर चर्चा करने के लिए कंपनी के वरिष्ठ कार्यकारियों की बैठक (फरवरी 2014) में एक नियुक्ति एजेंसी संबद्ध करने और तत्काल आधार पर 100

केबिन क्रू की भर्ती प्रक्रिया शुरू करने का निर्णय लिया। समिति ने मुंबई एवं दिल्ली में छः महीने की संविदा पर सेवानिवृत्त केबिन क्रू संबंध करने का भी निर्णय लिया।

कंपनी ने तत्पश्चात केबिन क्रू की कमी जिसके कारण उड़ाने रद्द/देरी हो रही थी, को दूर करने के लिए केबिन क्रू के रूप में सेवानिवृत्त कर्मचारियों की भर्ती करने की अल्पावधि योजना का निर्णय लिया (दिसम्बर 2014)। तदनुसार कंपनी ने जनवरी 2015 से संविदा आधार पर सेवानिवृत्त केबिन क्रू नियुक्त किए। कंपनी ने कैलेंडर वर्ष 2016 और 2017 के दौरान भी केबिन क्रू के रूप में सेवानिवृत्त व्यक्तियों की नियुक्ति जारी रखी (विभिन्न महीनों के दौरान 10 से 32 क्रू तक सदस्यों की सीमा तक)। तथापि, कंपनी ने फरवरी 2014 के दौरान लिए गए निर्णय के अनुसार संविदा आधार पर केबिन क्रू के रूप में 100 कार्मिकों की भर्ती की प्रक्रिया के लिए कोई कदम नहीं उठाया।

संविदा की शर्तों के अनुसार सेवानिवृत्त केबिन क्रू लागू दर पर वास्तविक उड़ान घंटे के आधार पर अंतिम आहरित वेतन और उड़ान भत्ते के आधार पर समेकित वेतन लेने का पात्र था। जनवरी 2016 से जुलाई 2017 की अवधि के दौरान सेवानिवृत्त केबिन क्रू को कंपनी द्वारा कुल ₹9.16 करोड़ का भुगतान किया गया।

कंपनी सितम्बर 2011 से एयर इंडिया एक्सप्रेस लिमिटेड (तत्कालीन एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड) से संविदा आधार केबिन क्रू की नियुक्ति कर रही थी। 07 मार्च 2015 को कंपनी ने एआईएल के साथ उड़ान भरने वाले केबिन क्रू का मानदेय संविदा हस्ताक्षर किया जिसके अनुसार एआईसीएल के एयरलाइन परिचारकों की सभी मौजूदा संविदायें, जो एआईएल के साथ उड़ान भर रहे थे, उनको 1 अप्रैल 2015 से एआईएल के साथ किए करार में परिवर्तित हो जाना था। नई संविदा 2017 तक वैध थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदा आधार पर भर्ती केबिन क्रू सदस्यों को क्षतिपूर्ति (वेतन और भत्ते) का भुगतान किया गया था जो संविदा आधार पर नियोजित एआईएल सेवानिवृत्त स्टाफ की तुलना में बहुत कम था। इस प्रकार कंपनी के वित्तीय हित में यह होता कि वह अपने सेवानिवृत्त केबिन क्रू की नियुक्ति की बजाए बाहरी भर्ती एजेंसी<sup>23</sup> से संविदा आधार पर लिए गए केबिन क्रू से सेवार्यें प्राप्त करे। संविदा आधार पर क्रू लेने की बजाए सेवानिवृत्त

<sup>23</sup> जैसा कि 02 फरवरी 2014 को आयोजित बैठक में निर्णय लिया गया था

केबिन क्रू हायर करने के परिणामस्वरूप जनवरी 2016 से जुलाई 2017 की अवधि में ₹7.20 करोड़<sup>24</sup> का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इस प्रकार 2015 के दौरान संविदा आधार पर केबिन क्रू की भर्ती प्रक्रिया शुरू न करने और 2016 तथा 2017 के दौरान भी क्षतिपूर्ति के अत्यधिक दर पर सेवानिवृत्त केबिन क्रू हायर करना जारी रखने से (संविदा आधार पर मौजूदा स्टाफ के निर्धारित मासिक भत्ते को देखते हुए संविदा 2017 तक वैध थी), एयर इंडिया को 2016 से जुलाई 2017 की अवधि के लिए ₹7.20 करोड़<sup>25</sup> अधिक व्यय करना पड़ा।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (24 नवम्बर 2017) में बताया कि:

1. नेटवर्क विस्तार और बेड़े के संवर्धन के कारण केबिन क्रू की आवश्यकता बढ़ गई।
2. केबिन क्रू को गहन प्रशिक्षण दिया गया था जो विमान विशिष्ट था। प्रशिक्षुओं के रूप में केबिन क्रू लाने के बाद उनके उड़ान भरने से पूर्व 3-4 महीने और लग जाते।
3. सितम्बर 2016 में, एमओसीए ने एआईएल को एक वर्ष की अवधि जो आगे एक वर्ष और बढ़ाई जा सकती थी, के लिए संविदा आधार पर सेवानिवृत्त स्टाफ की सेवार्यें लेने हेतु प्राधिकृत किया था।

निम्नलिखित को देखते हुए उत्तर तर्कसंगत नहीं है।

- i. यदि कंपनी ने दिसम्बर 2014 के दौरान संविदा आधार पर केबिन क्रू नियुक्त करने के प्रबंधन के निर्णय (फरवरी 2014) पर कार्रवाई की होती, तो जब कंपनी ने सेवानिवृत्त केबिन क्रू की भर्ती शुरू की थी, तो तीन से चार माह की नियुक्ति और प्रशिक्षण के अधिक समय के बाद भी उच्चतर क्षतिपूर्ति पर नियुक्त सेवानिवृत्त व्यक्तियों को हटाने के लिए जनवरी 2016 तक ही केबिन क्रू की अपेक्षित संख्या शामिल कर ली होती।

---

<sup>24</sup> राशि की गणना समान रूट पर समान उड़ान घंटे के लिए संविदागत कार्मिकों को भुगतान की जाने वाली क्षतिपूर्ति से वास्तविक उड़ान घंटों के लिए सेवानिवृत्त कार्मिकों को भुगतान की गई क्षतिपूर्ति से तुलना करके की गई।

<sup>25</sup> मौजूदा संविदागत स्टाफ के लिए मासिक निर्धारित वेतन (भत्ते को छोड़कर) ₹13,500 करोड़ था जबकि सेवानिवृत्त केबिन क्रू ने संबंधित सदस्यों द्वारा माह में पूर्ण घंटे की संख्या और पिछले आहरित वेतन पर कम से कम 60 घंटे उड़ान भरने वाले कार्मिकों की रेंज 26251 से 130645 थी।

- ii. एमओसीए ने दिनांक 22 सितम्बर 2016 के पत्र द्वारा एयर इंडिया के सीएमडी को एक वर्ष के लिए अपने स्तर पर अल्पावधि संविदा आधार पर स्टॉफ रखने के लिए प्राधिकृत किया, जिसे ऐसे आवश्यकता के बारे में एयर इंडिया बोर्ड को सूचित करके अधिकतम एक वर्ष तक और बढ़ाया जा सकता था। तथापि, एमओसीए द्वारा दिए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार बोर्ड की मंजूरी का कोई अभिलेख नहीं था। इसके अतिरिक्त संविदा कर्मियों की संख्या 250 से अधिक नहीं होनी चाहिए। हालांकि 01 अप्रैल 2015 तक कंपनी ने संविदा आधार पर पहले ही 364 केबिन क्रू नियुक्त कर लिया था। इस प्रकार केबिन क्रू की अतिरिक्त संख्या नियुक्त करने के लिए मंत्रालय की मंजूरी आवश्यक थी।

इस प्रकार, कंपनी ने जनवरी 2016 से जुलाई 2017 की अवधि के दौरान अपने मुंबई स्टेशन पर एयर इंडिया एक्सप्रेस लिमिटेड से संविदा आधार पर केबिन क्रू की नियुक्ति के स्थान पर सेवानिवृत्त केबिन क्रू की नियुक्ति के कारण वेतन एवं भत्ते पर ₹7.20 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

मामले को जनवरी 2018 में मंत्रालय को बताया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय III: कोयला मंत्रालय

### भारत कोकिंग कोल लिमिटेड

#### 3.1 निचले स्तर के वाशरी ग्रेड कोयले के साथ कीमती स्टील ग्रेड कोयले का मिश्रण

स्टील ग्रेड कोयला कीमती, उच्चतर राजस्व वाला कोयला है और स्टील क्षेत्र में उपभोक्ताओं द्वारा सीधे प्रयुक्त किया जा सकता है। अनुपातिक रूप से कम राख होने के कारण इसे वाशिंग की आवश्यकता नहीं होती है। तथापि, भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) ने ग्राहकों को सीधे स्टील ग्रेड कोयला आपूर्त करने और अधिक राजस्व अर्जित करने की बजाए अपने चार वाशरीज में निचले स्तर के वाशरी ग्रेड कोयले के साथ कीमती स्टील ग्रेड कोयले को मिला दिया। इसके परिणामस्वरूप कंसरवेटिव आधार पर कंपनी को 2013-14 से 2015-16 के दौरान ₹95.09 करोड़ की हानि हुई।

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) अपने उपभोक्ताओं की ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कोयले के खनन, शोधन और वितरण से जुड़ी कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की एक अनुषंगी कोयला उत्पादक कंपनी है। बीसीसीएल कोकिंग और गैर-कोकिंग दोनों कोयले का उत्पादन करती है। 18 प्रतिशत से कम राख वाला कोकिंग कोयला स्टील ग्रेड कोयला कहा जाता है जिसे स्टील क्षेत्र में उपभोक्ताओं द्वारा सीधे उपयोग में लाया जा सकता है। उच्चतर राख वाले कोयले (18 से 35 प्रतिशत) को शोधन ग्रेड कोयला कहा जाता है जिसे स्टील के उत्पादन के उपयुक्त बनाने के लिए इसके शोधन की आवश्यकता होती है।

2013-14 से 2015-16 के दौरान, बीसीसीएल ने 13.91 लाख टन स्टील ग्रेड कोयले<sup>1</sup> को 12.42 लाख टन शोधन ग्रेड कोयले के साथ मिलाकर अपनी चार शोधन इकाइयों (पूरी अवधि के लिए सुदामाडीह एवं डुग्डा-II एवं 2015-16 में केवल मद्दा एवं महूदा एवं भोजूडीह) में 26.33 लाख टन कोकिंग कोयला डाला, जिसमें से औसत दर्जे, गारे और बेकार सहित अंततः केवल 6.64 लाख टन शोधित कोयला (25 प्रतिशत) ही प्राप्त हुआ। लेखापरीक्षा ने इस संबंध में देखा कि:

- (i) बीसीसीएल की शोधनशालाओं को स्टील ग्रेड कोयले को शोधन ग्रेड कोयले के साथ मिलाने की आवश्यकता नहीं है। स्टील ग्रेड कोयले से शोधन ग्रेड कोयले की तुलना

<sup>1</sup> जिसमें 0.16 लाख टन स्टील ग्रेड I कोयला और 13.75 लाख टन स्टील ग्रेड II कोयला कोयला निहित था।

में अधिक राजस्व प्राप्त होता है और इसलिए अधिक राजस्व प्राप्त करने के लिए स्टील क्षेत्र के उपभोक्ताओं को सीधे स्टील ग्रेड कोयला बेचा जाना चाहिए।

- (ii) बीसीसीएल ने कच्चे स्टील ग्रेड कोकिंग कोल की आपूर्ति के लिए मै. टाटा स्टील और सेल के साथ एक समझौता (एमओयू) किया था। बीसीसीएल को 2013-14 में मै. टाटा स्टील को 25 लाख कच्चे कोकिंग कोल की आपूर्ति करनी थी जिसकी इसने आपूर्ति नहीं की। बीसीसीएल ने 2014-15 से 2015-16 के दौरान सेल को भी 12 लाख टन कच्चे स्टील ग्रेड कोकिंग कोयले की आपूर्ति करने की हामी भरी थी, जिसके प्रति कंपनी केवल 1.02 लाख टन की ही आपूर्ति कर सकी। इस प्रकार, बीसीसीएल द्वारा कच्चे स्टील ग्रेड कोयले की पर्याप्त मांग का खनन किया गया था।
- (iii) यह देखा गया कि 24 प्रतिशत से अधिक राख वाले कच्चे कोकिंग कोयले के शोधन के लिए बीसीसीएल की शोधनशालायें बनाई गई हैं, जिसे कंपनी द्वारा सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि इसे सुनिश्चित करने के लिए सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीआईएल की सहायक और बीसीसीएल की संबंधित इकाई) में एक संयोजन समिति गठित की गई है। संयोजन समिति शोधनशालाओं को वार्षिक रूप से भेजे जाने वाले कच्चे कोयले की गुणवत्ता, मात्रा और स्रोत का निर्धारण करती है। तथापि, बीसीसीएल में ऐसी कोई संयोजन समिति नहीं है और स्टील ग्रेड कोयला सहित विभिन्न ग्रेड का कच्चा कोकिंग कोयला उनके शोधन की आवश्यकता का निर्धारण किए बिना नियमित तरीके से दैनिक संचालन के रूप में शोधन हेतु कोयला खदानों से भेजा जाता है। शोधनशालाओं में विभिन्न ग्रेड का कोयला मिश्रित हो जाता है और शोधित कोयले का उत्पादन किया जाता है।
- (iv) तीन वर्ष की अवधि के दौरान (2013-16), बीसीसीएल ने अपनी शोधनशालाओं में 12.42 लाख टन शोधन ग्रेड कोयले के साथ 13.91 लाख टन स्टील ग्रेड कोयला भेजा (52 प्रतिशत) और केवल 6.64 लाख शोधित कोयले का उत्पादन किया जो इस अवधि के दौरान केवल 25 प्रतिशत रहा। पूर्व अवधि के दौरान (2010-13), बीसीसीएल ने इन शोधनशालाओं में 33.80 लाख टन स्टील ग्रेड कोयला (भेजे गए कोयले का 58 प्रतिशत) सहित 58.50 लाख टन कोकिंग कोयले का शोधन किया और 45 प्रतिशत उपज होने पर 26.42 लाख टन शोधित कोयले का उत्पादन किया। बाद की अवधि के दौरान (2016-17) भी कंपनी ने 5.95 लाख टन स्टील ग्रेड कोयला वाले (भेजे गए कोयले का 44 प्रतिशत) 13.37 लाख टन कोयला प्रसंस्कृत किया और 42 प्रतिशत उपज के साथ 5.58 लाख टन का उत्पादन किया। इस प्रकार, 2013-16 के दौरान इन चार शोधनशालाओं से 25 प्रतिशत की उपज पूर्व

अवधि (45 प्रतिशत) और बाद की अवधि (42 प्रतिशत) में इन्ही शोधनशालाओं से प्राप्त उपज की तुलना में काफी कम थी।

लेखापरीक्षा ने ऐसे और राजस्व की गणना की जो बीसीसीएल 2013-16 के दौरान अर्जित कर सकती थी, यदि स्टील ग्रेड कोयला शोधन ग्रेड कोयले के साथ मिलाने की बजाए स्टील उपभोक्ताओं को सीधे भेज दिया जाता जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष		
		2013-14	2014-15	2015-16
1	अधिसूचित मूल्य <sup>2</sup> पर (क्रशिंग प्रभार <sup>3</sup> , स्वच्छ ऊर्जा अधिभार <sup>4</sup> , उत्पाद शुल्क <sup>5</sup> और रायल्टी सहित) 13.91 लाख टन स्टील ग्रेड (I एवं II) का लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित बिक्री मूल्य	208.12	50.70	424.86
2	प्राप्त 6.64 लाख टन शोधित कोयले का वास्तविक बिक्री मूल्य	145.96	28.05	236.95
3	7.27 लाख टन स्टील ग्रेड कोयले के शोधित उत्पादन न करने की बजाए केवल सह उत्पाद का वास्तविक बिक्री मूल्य	45.74	12.28	119.60
4	कुल प्राप्त बिक्री मूल्य [क्र.सं. 2+क्र.सं.3]	191.71	40.33	356.55
5	स्टील ग्रेड कोयले को शोधन ग्रेड कोयले में मिलाने से राजस्व [क्र.सं. 1-क्र.सं.4] हानि	16.41	10.37	68.31
6	कुल राजस्व हानि [पंक्ति सं. 5 का योग]	95.09 करोड़		

लेखापरीक्षा ने 12.42 लाख टन शोधन ग्रेड कोयले के मूल्य, अधिसूचित मूल्य जो स्टील ग्रेड कोयले के एमओयू मूल्य से कम मानते हुए शोधन स्टील ग्रेड कोयले का मूल्य को ध्यान में रखे बिना कंसरवेटिव आधार पर हानि की गणना की है।

<sup>2</sup> अधिसूचित मूल्य वह है जो सामान्यतः सीआईएल द्वारा एमओयू मूल्य से कम होता है और विभिन्न ग्रेड कोयले के लिए निर्धारित किया जाता है। कच्चे स्टील ग्रेड कोल I एवं II का अधिसूचित मूल्य क्रमशः ₹4880 प्रति टन तथा ₹4080 प्रति टन है। अधिसूचित मूल्य का प्रयोग परम्परागत आधार पर बिक्री मूल्य का निर्धारण करने के लिए किया जाता है।

<sup>3</sup> विभिन्न आकार के क्रशड कोयले की आपूर्ति के लिए ग्राहकों से कोल कंपनियों द्वारा वसूले गए प्रभार

<sup>4</sup> स्वच्छ ऊर्जा अधिभार एक प्रकार का कार्बन कर है जो स्वच्छ वातावरण सुनिश्चित करने और उसके वित्तपोषण के लिए 1 जुलाई 2010 से कोयले पर उत्पाद शुल्क के रूप में वसूला जाता है।

<sup>5</sup> स्टॉइंग उत्पाद शुल्क भारत सरकार द्वारा कोयले पर परिव्यक्त खदानों के बुनियादी विकास, प्रवासन और स्टॉइंग के लिए लगाया जाता है।



बीसीसीएल प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2017) कि स्टील ग्रेड कोयले का स्टॉक संचित हो गया था जिसके लिए कोई खरीददार नहीं था गुणवत्ता क्षरण और आग की संभावना थी इसलिए प्रबंधन के पास कंपनी को हानि से बचाने के लिए उच्चतर मूल्य (₹6550 प्रति टन) पर सेल को शोधित कोयले की आपूर्ति के लिए शोधनशाला में इसके उपयोग के अलावा कोई विकल्प नहीं था।

निम्नलिखित को देखते हुए बीसीसीएल का उत्तर तर्कसंगत नहीं है:

- यह तर्क कि स्टील ग्रेड कोयले का कोई खरीददार नहीं था, तथ्यों पर आधारित नहीं है क्योंकि बीसीसीएल टाटा स्टील और सेल के साथ मौजूदा एमओयू के अनुसार स्टील ग्रेड कोयला की आपूर्ति के लिए अपनी वचनबद्धताओं को पूरा नहीं कर सकी।
- यह तर्क कि कंपनी ने शोधन स्टील ग्रेड कोयला द्वारा अधिक मूल्य कमाया, मान्य नहीं है। 2013-14 से 2015-16 के दौरान मिश्रित कोयले से उत्पादित शोधित कोयले की मात्रा केवल 6.64 लाख टन थी जिसके लिए बीसीसीएल ने ₹588.59 करोड़ (शोधित कोयला एवं सह-उत्पादों का मूल्य) राजस्व अर्जित किया। इसके बदले में 13.91 लाख टन स्टील ग्रेड कोयले की पूरी मात्रा को यदि अधिसूचित मूल्य पर भी ग्राहकों को सीधे आपूर्त किया गया होता तो भी इससे ₹683.68 करोड़ का राजस्व अर्जित होता। यदि एमओयू मूल्यों को माना जाए (क्योंकि बीसीसीएल के पास सेल और मै. टाटा स्टील के साथ एमओयू के प्रति स्टील ग्रेड कोयले की बिक्री का विकल्प था), तो राजस्व हानि और अधिक<sup>6</sup> होती।
- भारत में घरेलू कोकिंग कोयले की उपलब्धता बहुत कम है। सेल को 2014-15 में 128.70 लाख टन और 2015-16 में 133.00 लाख टन कोकिंग कोयले का आयात करना पड़ा था। इस प्रकार, किसी वाणिज्यिक लाभ के बिना कीमती स्टील ग्रेड कोयले को मिश्रित करने से राष्ट्रीय संशाधनों का अपव्यय हुआ।

कीमती स्टील ग्रेड कोयले को शोधन ग्रेड कोयले के साथ मिलाने के बीसीसीएल के निर्णय के परिणामस्वरूप परम्परागत रूप से 2013-14 से 2015-16 के दौरान ₹95.09 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व की हानि हुई।

<sup>6</sup> स्टील ग्रेड-I/स्टील ग्रेड-II कोयले के लिए अधिसूचित मूल्य ₹4800/₹4080 की तुलना में टाटा स्टील के साथ स्टील-II कोयले के लिए समओयू मूल्य ₹7176 और सेल के साथ स्टील ग्रेड-I/स्टील ग्रेड-II कोयले के लिए ₹6765/₹5985 था।

## सिफारिशें

- (i) प्रबंधन को नियमित रूप से कीमती स्टील ग्रेड कोयले को शोधन ग्रेड कोयले के साथ मिलाने की अपनी प्रथा की समीक्षा करनी चाहिए। शोधनशाला खपत की मात्रा और गुणवत्ता का निर्धारण करने के लिए सीसीएल में गठित संयोजन समिति का तंत्र अपनाने की आवश्यकता की भी समीक्षा की जानी चाहिए।
- (ii) स्टील ग्रेड कोयले को मिलाने के बाद भी शोधित कोयले का उत्पादन पूर्व और बाद की अवधि की तुलना में 2013-16 के दौरान असामान्य रूप से बहुत कम था। इस अवधि के दौरान असामान्य कम उत्पादन की गहन समीक्षा की जाए ताकि कंपनी के हितों की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

मंत्रालय को नवम्बर 2017/फरवरी 2018 में मामले की सूचना दी गई थी; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 3.2 100 टिपर्स की अनुचित खरीद

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड ने 35 टन क्षमता वाले डम्परों की जगह इतनी ही क्षमता के 100 टिपर्स खरीदे। ऐसे परिवर्तन की तकनीकी व्यवहार्यता का निर्धारण एवं उचित प्रक्रिया का पालन किए बिना डम्परों को हटाने के लिए टिपर्स खरीदने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ। इसके अलावा बीसीसीएल को 2014-17 के दौरान निष्क्रिय टिपर्स के पर्यवेक्षण प्रभारों पर भी ₹11.31 करोड़ का निष्फल व्यय करना पड़ा।

कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की एक सहायक कंपनी, भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) आउटसोर्सिंग के साथ विभागीय माध्यमों से खुली खदान और भूमिगत खदानों से कोयले के खनन से जुड़ी कंपनी है। बीसीसीएल की खुली खदान में विभागीय उत्पादन बेलचे, डम्पर्स, डोजर्स आदि जैसी भारी अर्थ मूविंग मशीनरियों (एचईएमएम) की सहायता से करती है। इन मशीनों की खरीद या तो नई परियोजना की आवश्यकता को पूरा करने अथवा मौजूदा मशीनों को बदलने के लिए किया जाता है। इन मशीनों की खरीद सीआईएल की क्रय नियमावली और तत्संबंधी खदानों की अनुमोदित परियोजना रिपोर्टों में निहित एचईएमएम नियोजन की संबंधित योजना द्वारा निर्देशित हैं।

बीसीसीएल को दस अलग-अलग खदान क्षेत्रों से सर्वेक्षण<sup>7</sup> से बाहर अपने 35 टन डम्परों के प्रति मांगसूची प्राप्त हुई (जुलाई-अगस्त 2012)। तदनुसार, सौ 35 टन वाले डम्परों की

<sup>7</sup> सर्वेक्षित उपकरण वे हैं जो समय के साथ-साथ मितव्ययी मरम्मत से बाहर और जर्जर हो जाते हैं।

छः वर्षों के इनके मरम्मत और अनुरक्षण ठेके (एमएआरसी) सहित इनकी खरीद के लिए घरेलू बोलियों हेतु निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) जारी की गई (अक्टूबर 2012)। यद्यपि मांगसूची डम्पर्स के लिए थीं, परन्तु बीसीसीएल ने इस आधार पर एनआईटी में डम्पर और टिपर दोनों की विशिष्टतायें शामिल कर दीं कि इससे ऐसे वेंडरों की भागीदारी और बढ़ेगी जो टिपर्स के साथ-साथ डम्परों के विनिर्माण से जुड़े थे।

इस एनआईटी की एक बोलीदाता, बीईएमएल लिमिटेड (रक्षा मंत्रालय के अधीन भारत सरकार की एक कंपनी) ने स्वतंत्र बाहरी मॉनीटर<sup>8</sup> (आईईएम) से एनआईटी में डम्पर और टिपर की विशिष्टताओं को आपस में मिलाने पर आपत्ति दर्ज की (फरवरी 2013)। अपने विरोध पत्र में बीईएमएल ने कहा कि डम्पर्स और टिपर्स तकनीकी रूप से तुलनीय नहीं थे और इस बात पर जोर दिया कि एनआईटी में समुचित प्रतिस्पर्धा नहीं हो पाएगी क्योंकि कोई भी डम्पर टिपर की तुलना में अर्हक स्तर का अंक प्राप्त नहीं कर सकेगा, चूँकि एनआईटी में विभिन्न तकनीकी आधार पर टिपर्स को अधिक महत्व दिया गया था। इसलिए आईईएम का मानना था कि डम्पर्स और टिपर्स के तकनीकी मापदंड भिन्न थे और तकनीकी मूल्यांकन के लिए उनके बीच तुलना करना सम्भव नहीं था। तदनुसार, आईईएम ने निविदा को रद्द कर दोनों की विशेषताओं को मिलाए बिना डम्पर्स अथवा टिपर्स के लिए अलग नई निविदा जारी करने की सिफारिश की, जैसा भी बीसीसीएल द्वारा उचित समझा जाए।

तत्पश्चात् बीसीसीएल के खनन क्षेत्र ने 35 टन डम्पर्स के स्थान पर 35 टन टिपर्स का संशोधित मांग पत्र प्रस्तुत किया (मार्च 2013)। सीएमपीडीआईएल<sup>9</sup> ने कोयला खदानों में कोयले के प्राथमिक संचालन/अधिभार परिवहन के लिए अपनी परियोजना रिपोर्टों में विशेष रूप से डम्पर्स का प्रस्ताव दिया है। जबकि, डम्पर्स का प्रयोग कोयला खदानों से निकले कोयलो को स्टॉक यार्डों तक लाने - ले जाने के लिए मुख्य खनन क्षेत्रों में बेलचों के साथ प्रयोग किया जाता है, टिपर्स का प्रयोग सामान्यः स्टॉकयार्ड से लदान/प्रेषण स्थल तक परिवहन के लिए खनन उद्योग में किया जाता है। हालांकि, बीसीसीएल ने ऐसे परिवर्तन के किसी दर्ज कारण अथवा औचित्य के बिना डम्पर्स की जगह टिपर्स की मांग की थी। बीसीसीएल ने छः वर्षों के लिए एमएआरसी के साथ टिपर्स की खरीद के लिए नई निविदा जारी की (मार्च 2013)।

<sup>8</sup> *केंद्रीय सतर्कता आयोग की अखण्डता संधि के अनुसार संबंधित वेंडरों/बोलीदाताओं तथा क्रेता के बीच किए गए करार की स्वतंत्रता पारदर्शिता और निष्पक्षता सुनिश्चित करने के लिए स्वतंत्र बाहरी मॉनीटर नियुक्त किया जाता है।*

<sup>9</sup> *सेंट्रल माइन प्लानिंग एण्ड डिजाइन इंस्टीट्यूट लिमिटेड (सीएमपीडीआईएल), सीआईएल की एक सहायक कंपनी है जो कोयला क्षेत्र में सलाहकार के रूप में कार्य करती है और परियोजना रिपोर्ट तैयार करती है तथा एचईएमएल के लिए उपयोग मानक निर्धारित करती है।*

मै. लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड (एलएण्डटी) को न्यूनतम बोलीदाता के रूप में चुना गया और ₹309.58 करोड़ मूल्य (उपकरण हेतु ₹79.59 करोड़ तथा छः वर्षों के एमएआरसी के लिए ₹229.99 करोड़) पर मै. स्कानिया कमर्शल व्हीकल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड<sup>10</sup> (एससीवीआईपीएल) द्वारा निर्मित 35 टन के 100 टिपर्स की खरीद के लिए उन्हें क्रय आदेश जारी किया गया था (जुलाई 2013)। एलएण्डटी भारत में स्कानिया द्वारा निर्मित टिपर्स की एकमात्र वितरक थी। सभी 100 टिपर्स की आपूर्ति निर्धारित समय-सीमा में की गई थी (दिसम्बर 2013 से जनवरी 2014) और दिसम्बर 2013 से मई 2014 के दौरान बीसीसीएल की अलग-अलग खदानों में इन्हें लगाया गया था। टिपर्स का भुगतान सीधे एससीवीआईपीएल को तथा एमएआरसी पर्यवेक्षण प्रभागों का भुगतान एलएण्डटी को किया गया था। 2014-17 तक इन टिपर्स का औसत वार्षिक उपयोग आर्डर का 25 प्रतिशत से 26 प्रतिशत तक था।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अवलोकन किया:

- (i) बीसीसीएल की खदानों में चार दशक से अधिक समय से परम्परागत रूप से डम्पर्स का प्रयोग किया जा रहा है। डम्पर्स और टिपर्स के लिए संयुक्त निविदा के औचित्य को देखते हुए आईईएम (फरवरी 2013) का मत था कि खनन कार्यों के लिए लम्बे समय से प्रयुक्त होने वाले डम्पर्स को अचानक बंद नहीं कर देना चाहिए जब तक कि ऐसा करने के अपरिहार्य कारण न हों। आईईएम ने इस बात पर भी जोर दिया कि पहली बार खदान में टिपर्स लाते समय खननकर्ताओं की सुरक्षा और संरक्षा की आवश्यकता को भी ध्यान में रखा जाए क्योंकि सीआईएल की किसी भी सहायक कंपनी में विभागीय खनन हेतु टिपर्स का प्रयोग नहीं किया जा रहा था। तथापि, किसी भी औचित्य द्वारा टिपर्स लाने का निर्णय नहीं बदला गया।
- (ii) सीआईएल की क्रय नियमावली के खण्ड 5.4.4 में यह प्रावधान है कि खरीद के दौरान खान की परियोजना रिपोर्ट में अनुमोदित मशीन/उपकरण की विशेषताओं में किसी भी परिवर्तन के मामले में सीएमपीडीआईएल की मंजूरी आवश्यक थी। चूँकि डम्पर्स को बदलने के लिए खरीद प्रक्रिया शुरू की जा रही थी, इसलिए डम्पर्स को बदलकर टिपर्स लाने का निर्णय सीएमपीडीआईएल द्वारा समर्थित होना चाहिए था, जो बीसीसीएल प्रबंधन द्वारा नहीं किया गया था।
- (iii) एलएण्डटी से 35 टन के सौ टिपर्स की खरीद का प्रस्ताव अनुमोदन हेतु बीसीसीएल बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था। तथापि, बोर्ड के एजेंडा में (जून 2013 की बैठक)

<sup>10</sup> स्कानिया AB की सहायक, स्वीडन की हैवी इयूटी वाणिज्यिक वाहन निर्माता कंपनी।

यह महत्वपूर्ण सूचना शामिल नहीं की गई थी कि डम्पर्स की जगह टिपर्स की खरीद जा रही थी और यह कि सीआईएल की अन्य सहायक कंपनियों के साथ-साथ बीसीसीएल की विभागीय खनन में पहली बार टिपर्स लाए जा रहे थे।

- (iv) टिपर्स की उपलब्धता और उपयोग के लिए मानक नहीं थे यद्यपि सीएमपीडीआईएल मानकों में डम्पर्स का उल्लेख था (67 प्रतिशत की उपलब्धता और 50 प्रतिशत उपयोग)। यह देखते हुए कि डम्पर्स की जगह टिपर्स लाए जा रहे थे, उनकी उपलब्धता और उपयोग की डम्पर्स की तरह ही उम्मीद की जा सकती थी। बीसीसीएल की विभिन्न खदानों में 100 टिपर्स चालू होने से लेकर (2014-15 से 2016-17 के दौरान) उनका औसत वार्षिक उपयोग<sup>11</sup> बहुत कम था जो 25 प्रतिशत से 26 प्रतिशत था जबकि कुल शिफ्ट घंटों में उनकी उपलब्धता<sup>12</sup> बहुत अधिक, 77 प्रतिशत से 80 प्रतिशत तक थी। 2016-17 के समाप्त पिछले तीन वर्षों के लिए इन 100 टिपर्स के उपयोग का विवरण इस प्रकार था:

वर्ष	उपलब्ध कार्य घंटे के संदर्भ में 100 टिपर्स का उपयोग					
	0%	0% से अधिक किंतु 5% तक	5% से अधिक किंतु 10% तक	10% से अधिक किंतु 20% तक	20% से अधिक किंतु 50% तक	50% और अधिक
	टिपर्स की संख्या					
2014-15	2	10	15	24	49	0
2015-16	7	13	16	24	37	3
2016-17	15	4	12	34	31	4

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कोई भी टिपर ने 2014-15 में डम्पर्स के लिए सीएमपीडीआईएल द्वारा निर्धारित उपलब्ध कार्य घंटे का 50 प्रतिशत उपयोग पूरा नहीं कर सका और 2015-16 में केवल 03 टिपर्स और 2016-17 में 4 टिपर्स इन मानकों को पूरा कर सके।

- (v) बीसीसीएल ने लेखापरीक्षा को बताया कि टिपर्स का कम उपयोग अन्य उपकरणों के साथ टिपर्स की समनुरूपता के अभाव और विभागीय खनन की कार्य दशा के साथ टिपर्स का समनुरूप न होने के कारण था। टिपर्स का प्रयोग बेलचों के साथ मिलकर किया जाता है, बीसीसीएल द्वारा खरीदे गए टिपर्स मौजूदा बेलचों के अनुरूप नहीं थे जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

<sup>11</sup> उपयोग प्रतिशतता = [(कुल शिफ्ट घंटे - ठप घंटे - निष्क्रिय घंटे)/कुल शिफ्ट घंटे] X 100, जहां कुल शिफ्ट घंटे 24 X 365

<sup>12</sup> उपलब्धता प्रतिशतता = [(कुल शिफ्ट घंटे - ठप घंटे)/कुल शिफ्ट घंटे] X 100

- बीसीसीएल के सिजुआ क्षेत्र में स्कानिया द्वारा निर्मित टिपर्स उपलब्ध ईकेजी 5.0 घन मी. बेलचों से मेल नहीं खाते थे।
- बीसीसीएल के ईजे क्षेत्र में, स्कानिया द्वारा निर्मित टिपर्स केवल हाइड्रोलिक बेलचों के साथ कार्य करते थे जिसका पहले ही सर्वेक्षण किया गया था और ये लगातार बंद होते जा रहे थे।
- बीसीसीएल के कटरा क्षेत्र में, डम्परों के चालक टिपर्स चलाने के लिए प्रशिक्षित नहीं थे।

इसके बावजूद, विभागीय खनन स्थितियों के अंतर्गत टिपर्स के साथ मानसून के दौरान संचालन एवं रात में संचालन बहुत मुश्किल बताया गया।

- (vi) एमएआरसी ठेके के अनुसार, पर्यवेक्षण प्रभारों का भुगतान टिपर्स के उपलब्ध कार्य घंटों के आधार पर किया जाना था। चूँकि टिपर्स के वास्तविक उपयोग घंटे उपलब्ध कार्य घंटे से काफी कम थे, फिर भी बीसीसीएल को मार्च 2014 से अप्रैल 2017 के दौरान निष्क्रिय पड़े टिपर्स घंटों के लिए भी एलएण्डटी को ₹11.31 करोड़ के पर्यवेक्षण प्रभार का भुगतान करना पड़ा था।

इस प्रकार, बीसीसीएल की मौजूदा खनन परिस्थितियों में कार्य की तकनीकी उपयुक्तता का मूल्यांकन किए बिना 35 टन के सौ टिपर्स की खरीद के परिणामस्वरूप ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ। इसके अलावा, निष्क्रिय घंटों के लिए टिपर्स के पर्यवेक्षण प्रभारों पर ₹11.31 करोड़ का निष्फल व्यय भी करना पड़ा था क्योंकि मौजूदा खनन परिस्थितियों और अन्य एचईएमएम के साथ उनकी असमानता के कारण विभागीय खनन क्षेत्रों में इन्हें काम में नहीं लगाया जा सका।

बीसीसीएल प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि:

- बीसीसीएल की खुली परियोजनाओं के हायर्ड पैचेज़ में कोयले के उत्पादन और अधिभार<sup>13</sup> को हटाने, दोनों के लिए टिपर्स को सफलतापूर्वक लगाया गया था।
- केवल बीईएमएल ही 35 टन वाले डम्पर्स का निर्माण कर रही है और इसलिए 35 टन वाले डम्पर्स की बाजार में सही प्रतिस्पर्धा उपलब्ध नहीं है। एनआईटी की शर्तें उच्चतर भागीदारी और प्रतिस्पर्धी मूल्य प्राप्त करने को ध्यान में रखकर बनाई गई थी। यदि 35 टन वाले डम्पर के लिए विशेष निविदा दी जाती तो केवल एक

<sup>13</sup> अधिभार, चट्टान, मिट्टी और जैव प्रणाली हैं जो कोयले या अयस्क पर जमे होते हैं जिसे सतही खनन के दौरान हटाया जाता है।

ही तत्संबंधी बोलीदाता अर्थात् बीईएमएल ही भाग लेता क्योंकि यह वर्तमान में 35 टन वाले डम्पर्स बनाने वाला एकमात्र विनिर्माता है।

- एचईएमएम के प्रकार का निर्धारण करने हेतु खनन के भू-खनन मापदण्ड मुख्य निर्देशी कारक हैं जो सीआईएल की अलग-अलग इकाइयों में और अलग-अलग खनन क्षेत्रों में भिन्न होते हैं। सीआईएल की अन्य सहायक इकाइयों में डम्पर्स अधिकांशतः 35 टन वाले डम्पर्स से बड़े हैं। बीसीसीएल की खदाने अन्य इकाइयों की खदानों से भिन्न हैं क्योंकि बीसीसीएल खदानें मोटी परतों और विभिन्न खतरनाक चीजों जैसे आग, विकसित भूमिगत खदानों की उपस्थिति आदि से घिरी हैं जो छोटे आकार के पेचेज़/प्रतिबंधित स्थान के कारण एचईएमएम उपकरण बदलने में प्रतिबंध लगाते हैं जिसके लिए छोटे आकार के एचईएमएम/ परिवहन उपकरण अर्थात् टिपर्स की आवश्यकता थी।
- सामान्यतः बीसीसीएल के कार्यों के लिए स्कानिया द्वारा निर्मित टिपर्स का प्रयोग किया जाता है और 2014-15 से 2016-17 के दौरान उनका प्रतिशत उपयोग 25-26 प्रतिशत के बीच था, जबकि उसी अवधि के दौरान बीसीसीएल में 35 टन वाले डम्पर्स का उपयोग 16 प्रतिशत से 20 प्रतिशत तक था।
- बीसीसीएल खदानों में छोटे आकार/क्षमता के हाइड्रोलिक बेलचे उपलब्ध हैं जो 35 टन वाले टिपर्स के साथ सफलतापूर्वक कार्य करते थे।

निम्नलिखित के मद्देनजर प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- बीसीसीएल सहित सीआईएल की सभी सहायक कंपनियों में खुली खदानों में कोयले के विभागीय उत्पादन के लिए डम्पर्स का प्रयोग किया जाता है। सीआईएल की किसी भी सहायक कंपनी ने अब तक कोयले के विभागीय उत्पादन के लिए डम्पर्स की जगह टिपर्स का प्रयोग नहीं किया है। पहली बार केवल बीसीसीएल खदानों में एचईएमएम को बदलने का प्रमुख निर्णय उपयुक्त रूप से औचित्यपूर्ण होना चाहिए था। वास्तव में, बीसीसीएल के खनन क्षेत्रों में शुरुआत में डम्पर्स की मांग की गई थी जिसे बदलकर बाद में टिपर्स लाने का निर्णय बिना औचित्य के था।
- प्रत्येक खदान की परियोजना रिपोर्ट मौजूदा भू-खनन परिस्थितियों को ध्यान में रखकर तैयार की जाती है। परियोजना रिपोर्टों में बीसीसीएल सहित सीआईएल के सभी खनन क्षेत्रों में कोयले के उत्पादन हेतु बेलचे के साथ डम्पर की सिफारिश की गई है। डम्पर से टिपर में एचईएमएम की विशेषताओं में अंतर के लिए सीआईएल

नियमावली के खण्ड 5.4.4 के अनुसार सीएमपीडीआईएल की मंजूरी आवश्यक थी, जिसका बीसीसीएल द्वारा पालन नहीं किया गया था।

- वे टिपर्स बीसीसीएल की विभागीय खनन के लिए खनन क्षेत्रों में टिपर्स के प्रयोगकर्ताओं द्वारा उपयुक्त नहीं समझे गये हैं। यह कहा गया कि बीसीसीएल की खदाने गहरी और उच्च ढाल के साथ शंक्राकार हैं और अन्य बातों के साथ-साथ 4-5 घन मीटर क्षमता वाले इलेक्ट्रिक बेलचों के साथ 35 टन वाले डम्पर का प्रयोग किया जाता है। टिपर्स या तो बेलचों के अनुरूप नहीं थे अथवा अनुरूप बेलचे खदान की फिसलनदार सड़क के कारण नीचे गिरने/दुर्घटनाओं से बचने के लिए विशेष कर मानसून में नियोजन हेतु प्रतिबंधित थे। इसके अतिरिक्त, अगले टायरों के बीच लंबे अंतर और विभागीय खदानों में चलने वाले डम्पर्स के भारी वजन के कारण ढुलाई सड़कों के बीच ब्रेकर बनाए गए थे, जिससे टिपर्स का कार्यचालन अवरूद्ध हुआ।
- नए खरीदे गए टिपर्स और 2008 में खरीदे गए पुराने डम्पर्स जिन्हें अप्रैल 2001 और अक्टूबर 2009 के बीच चालू किया गया था, दोनों की तुलना नहीं की जा सकती है। वास्तव में पुराने डम्पर्स की अत्यधिक संख्या 2014-17 के दौरान उपयोग हेतु उपलब्ध ही नहीं थी। अभिलेखों से पता चला कि इस अवधि के दौरान उपलब्ध 35 टन वाले डम्पर्स की उपयोग 40 प्रतिशत तक था।

इस प्रकार, एचईएमएम में ऐसे परिवर्तन की तकनीकी व्यवहार्यता का निर्धारण और उचित प्रक्रियाओं का पालन किए बिना डम्पर्स की जगह टिपर्स खरीदने के बीसीसीएल के निर्णय के परिणामस्वरूप 100 टिपर्स की खरीद पर ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ। इसके अलावा, बीसीसीएल को निष्क्रिय टिपर्स के पर्यवेक्षण प्रभारों पर ₹11.31 करोड़ का निष्फल व्यय भी करना पड़ा।

मंत्रालय को जनवरी 2018 में मामले से अवगत कराया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।



### सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड

#### 3.3 पैनल प्रभारों का परिहार्य भुगतान

सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) ने कथारा क्षेत्र के दामोदर वेली कारपोरेशन (डीवीसी) की संविदागत माँग की अपेक्षा परम्परागत रूप से अधिक बिजली प्राप्त की। सितम्बर 2014 में संविदागत बिजली से अधिक लेने के लिए झारखण्ड राज्य विद्युत विनियामक आयोग (जेएसईआरसी) द्वारा पैनल प्रभार शुरू करने के बावजूद भी सीसीएल अपनी संविदागत मांग को संशोधित करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2014 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान ₹6.79 करोड़ के पैनल मांग प्रभारों का परिहार्य भुगतान हुआ।

सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) झारखण्ड में स्थित कथारा क्षेत्र में खनन गतिविधियां करने हेतु दामोदर वेली कारपोरेशन (डीवीसी) से बिजली लेता है। इस क्षेत्र के लिए 2006 में सीसीएल और डीवीसी के बीच 5000 केवीए की एक मांग संविदा की गई थी। सीसीएल ने जब और जहां जरूरी समझा, डीवीसी से संविदागत मांग से अधिक और अतिरिक्त बिजली प्राप्त की। परम्परागत रूप से सीसीएल ने डीवीसी से संविदागत बिजली से अधिक बिजली प्राप्त की। (5000 केवीए की संविदागत मांग के प्रति अप्रैल 2013 से अगस्त 2014 के दौरान औसत मासिक मांग 15957 केवीए थी)।

सितम्बर 2014 में, झारखण्ड राज्य विद्युत विनियामक आयोग (जेएसईआरसी) ने झारखण्ड के डीवीसी कमांड क्षेत्र के लिए मल्टी ईयर टैरिफ (एमवाईटी) जारी किया जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ पैनल मांग प्रभार भी शुरू किया गया। आदेश में संविदागत मांग के 110 प्रतिशत खपत तक प्रतिमाह ₹410/केवीए का सामान्य मांग प्रभार निर्धारित किया। इस खपत के बाहर उपभोक्ता को ₹410/केवीए प्रतिमाह की सामान्य दर से 1.5 गुना अधिक दर (₹615/केवीए) पर पैनल मांग प्रभार का भुगतान करना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सितम्बर 2014 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान कथारा क्षेत्र के लिए सीसीएल की औसत मासिक मांग 18488 केवीए थी। तथापि सीसीएल ने अपनी संविदा मांग में संशोधन नहीं किया जो अभी भी 5000 केवीए थी। चूँकि वास्तविक मांग संविदा मांग के 110 प्रतिशत से काफी अधिक थी, इसलिए सीसीएल को एमवाईटी के अनुसार इस अवधि के दौरान पैनल मांग प्रभारों का भुगतान करना पड़ा जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

(1)	कुल मासिक संविदा मांग (केवीए में)	220000
(2)	कुल मासिक संविदा मांग का 110% जिस पर सामान्य मांग प्रभार लगाया जाना है [(1) x 110%] (केवीए में)	242000
(3)	वास्तविक बिजली खपत (केवीए में)	573122
(4)	बिजली खपत जिस पर पैनल मांग प्रभार वसूला गया [(3) - (2)] (केवीए में)	331122
(5)	भुगतान किया गया पैनल मांग प्रभार [(4) x ₹615 प्रति केवीए ]	₹20,36,40,030
(6)	भुगतान किया गया परिहार्य मांग प्रभार [(4) x (₹615 - ₹410) प्रति केवीए]	₹6,78,80,010 और ₹6.79 करोड़

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि अगस्त 2015 और जनवरी 2016 में जुर्माने से बचने के लिए कथारा क्षेत्र ने सीसीएल मुख्यालय से संविदा मांग 5000 केवीए से बढ़ाकर 19000 केवीए करने का अनुरोध किया। तथापि, सीसीएल ने संविदा मांग संशोधित करने हेतु कोई कदम नहीं उठाया। इसके बावजूद सीसीएल ने डीवीसी से बार-बार संविदा मांग से अधिक तदर्थ बिजली आवश्यकता हेतु पैनल मांग प्रभार माफ करने का अनुरोध किया। इसे डीवीसी द्वारा यह कहते हुए मना कर दिया गया (मई 2016) कि जेएसईआरसी टैरिफ में किसी तदर्थ बिजली की मंजूरी का कोई प्रावधान नहीं था। डीवीसी ने यह भी कहा (अप्रैल, मई 2016) कि यह जेएसईआरटी टैरिफ आदेश की सीमा में सीसीएल द्वारा संविदा मांग को बढ़ाने के प्रस्ताव की समीक्षा करने हेतु तैयार था। कथारा क्षेत्र के साथ-साथ डीवीसी द्वारा उठाए जाने के बाद भी सीसीएल ने डीवीसी के पास अपनी संविदा मांग में संशोधन करने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की और लगातार पैनल प्रभारों का भुगतान करना जारी रखा। तत्पश्चात् अप्रैल 2017 से डीवीसी ने स्वप्रेरणा से संविदा मांग संशोधित करके 20,000 केवीए कर दिया जिसके बाद से पैनल मांग प्रभार नहीं वसूले जा रहे थे।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2017) कि:

- एमवाईटी शुरू करने के बाद डीवीसी ने इस दलील के आधार पर सीसीएल को तदर्थ बिजली देना बंद कर दिया कि जेएसईआरसी टैरिफ में तदर्थ बिजली का कोई प्रावधान नहीं था और आवश्यकतानुसार तदर्थ बिजली देने के लिए सीसीएल और डीवीसी के बीच आपसी करार का उल्लंघन करते हुए पैनल प्रभारों की मांग करना शुरू किया।
- जेएसईआरसी से टैरिफ आदेश के अनुसार, सीसीएल के सुझाव पर डीवीसी को एमओयू संशोधन करना था, जो अभी तक नहीं किया गया था। इसके अलावा, सीसीएल ने आपसी करार/एमओयू की शर्तों के अनुसार तदर्थ बिजली आवंटित करने तथा समानुपातिक आधार पर प्रभार लगाने के लिए मौजूदा व्यवस्था जारी रखने का डीवीसी से समय-समय पर और बार-बार प्रयास किया।

- यदि सीसीएल ने कथारा में पैनल प्रभारों से बचने के लिए 20,000 केवीए की संविदा मांग के लिए डीवीसी के साथ नए करार किए होते तो डीवीसी से बिजली के गैर-उपयोग के लिए मांग प्रभारों पर लगभग प्रति माह ₹46 लाख<sup>14</sup> की हानि होती है क्योंकि सीसीएल कथारा के अपने 20 मेगावाट कैप्टिव ऊर्जा संयंत्र से खनन संचालन की बिजली आवश्यकताओं को पूरा करने में सक्षम हुआ।

मंत्रालय का उपरोक्त उत्तर निम्नलिखित के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है:

- झारखण्ड के डीवीसी कमांड क्षेत्र में बिजली आपूर्ति का टैरिफ जेएसईआरसी द्वारा तय किया जाता है। एमवाईटी शुरू करने के तुरंत बाद डीवीसी ने सीसीएल को बताया (अक्टूबर 2014) कि जेएसआरईसी टैरिफ आदेश के अनुसार तदर्थ बिलों का कोई प्रावधान नहीं था। अतः संविदा मांग से अधिक अतिरिक्त बिजली आवश्यकता के लिए सीसीएल का एमवाईटी आदेशानुसार पैनल प्रभारों का भुगतान करना था।
- आपत्ति किए गए किसी भी माह में कथारा के मौजूदा 20 मेगावाट कैप्टिव बिजली संयंत्र से कथारा क्षेत्र की बिजली आवश्यकता पूरी नहीं हुई थी। वास्तव में, डीवीसी से मासिक रूप से ली गई बिजली इस अवधि के दौरान 5500 केवीए से बहुत अधिक थी (5000 केवीए के संविदा मांग का 110 प्रतिशत), जिसके कारण पैनल मांग प्रभारों का भुगतान करना पड़ा। अतः उच्चतर संविदागत मांग के कारण हानि का प्रश्न ही नहीं उठता।

इस प्रकार, डीवीसी के साथ-साथ इकाई प्रबंधन (कथारा) द्वारा सावधान किए जाने के बावजूद भी सीसीएल कथारा क्षेत्र के लिए डीवीसी के साथ अपने संविदा मांग में संशोधन करने में कोई उचित काम उठाने में विफल रहा। जिसके कारण सितम्बर 2014 से मार्च 2017 के लिए ₹6.79 करोड़ के पैनल मांग प्रभारों का परिहार्य भुगतान करना पड़ा

मंत्रालय को दिसम्बर 2017 में मामले से अवगत कराया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

<sup>14</sup> मांग प्रभार के बीच अंतर प्रतिमाह 20,000 केवीए  $(0.75 \times 20000 \times ₹410)$  – 5000 केवीए के लिए मांग प्रभार  $(0.75 \times 5000 \times ₹410)$ , ठेका मांग का न्यूनतम 75 प्रतिशत गारंटीड बिजली भुगतान मानते हुए।

## एनएलसी इंडिया लिमिटेड

### 3.4 सुविधाओं और भत्तों का अधिक भुगतान

एनएलसी इंडिया लिमिटेड ने डीपीई दिशा-निर्देशों के उल्लंघन में अपने कर्मचारियों को उनके मूल वेतन के 50 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से अधिक सुविधाओं और भत्तों का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹21.14 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) ने 1 जनवरी 2007 से केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसई) में बोर्ड स्तर तथा बोर्ड स्तर से नीचे के कार्यकारियों एवं गैर-संगठित पर्यवेक्षकों के वेतनमान के संशोधन पर दिशा-निर्देश जारी किए (नवम्बर 2008)। दिशा-निर्देशों के अनुसार, सीपीएसई के निदेशक मंडल विभिन्न श्रेणी के कार्यकारियों को देय भत्तों एवं सुविधाओं का निर्णय लेगा बशर्ते कि यह मूल वेतन के अधिकतम 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। भत्तों का एक निर्धारित सेट होने के बजाय सीपीएसई अपने कार्यकारियों को सुविधाओं और भत्तों के चयन करने की अनुमति देते हुए 'कैफेटेरिया अप्रोच' अपना सकती थी।

डीपीई दिशा-निर्देशों के आधार पर एनएलसी इंडिया लिमिटेड (कंपनी) ने बोर्ड स्तर से नीचे के कार्यकारियों एवं गैर-संगठित पर्यवेक्षकों के वेतनमान के संशोधन की मंजूरी दी (जनवरी 2011) और 26 नवम्बर 2008 से सुविधाओं और भत्तों में संशोधन का आदेश जारी किया (फरवरी 2011)। आदेशों के अनुसार, सुविधाओं और भत्तों में शामिल थे, (i) मूल वेतन के 40 प्रतिशत के बराबर सामान्य भत्ते और (ii) क्षेत्र आधारित भत्ते जिसमें शामिल थे (क) मूल वेतन के 6 से 9 प्रतिशत तक खनन भत्ते, (ख) मूल वेतन के 5 से 7 प्रतिशत तक तापीय भत्ता और (ग) मूल वेतन के 5 प्रतिशत तक सेवा क्षेत्र भत्ता। इन प्रतिशत आधारित भत्तों के अतिरिक्त, कंपनी बोर्ड स्तर से नीचे के कार्यकारियों और गैर-संगठित पर्यवेक्षकों को निर्धारित-दर क्षतिपूर्ति भी प्रदान की जैसे कि खनन कार्मिक क्षतिपूर्ति, संचालन निगरानी क्षतिपूर्ति, रात्रि क्षतिपूर्ति, परियोजना क्षतिपूर्ति आदि।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कंपनी ने बोर्ड स्तर और बोर्ड स्तर के नीचे के कार्यकारियों और गैर-संगठित पर्यवेक्षकों को निर्धारित मूल वेतन की अधिकतम 50 प्रतिशत सीमा से अधिक भत्ते/लाभ/सुविधायें दीं। फलस्वरूप, कंपनी ने डीपीई द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के उल्लंघन में 2010-11 से 2016-17 की अवधि के दौरान ₹21.14 करोड़ का अधिक भुगतान किया।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई/अक्टूबर 2017) कि एनएलसी बोर्ड ने कंपनी के कार्यकारियों की सुविधाओं और भत्तों का निर्धारण करने के लिए गठित समिति की सिफारिशों को मंजूर

किया था, जिसमें 2010-11 के लिए बोर्ड स्तर और बोर्ड स्तर के नीचे के कार्यकारियों और गैर-संगठित पर्यवेक्षकों के लिए संशोधित सुविधाओं और भत्तों की कुल राशि उनके समेकित मूल वेतन की 48.97 प्रतिशत थी। 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान बोर्ड स्तर और बोर्ड स्तर के नीचे के कार्यकारियों और गैर-संगठित पर्यवेक्षकों को भुगतान की गई सुविधायें और भत्ते सही थे और ये कुल मूल वेतन की अधिकतम 50 प्रतिशत सीमा के अंदर थे। इसके अतिरिक्त, चूँकि नवम्बर 2008 के डीपीई दिशा-निर्देशों में यह विनिर्दिष्ट नहीं था कि मूल वेतन की अधिकतम 50 प्रतिशत की सीमा व्यक्तियों पर लागू थी, इसलिए कंपनी ने डीपीई दिशा-निर्देशों का उल्लंघन नहीं किया था। मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर की पुष्टि की (अक्टूबर 2017)।

प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीपीई निर्देश नवम्बर 2008 में सभी कार्यकारियों के 'मूल वेतन' की अधिकतम 50 प्रतिशत सीमा का उल्लेख है, न कि 'कुल मूल वेतन' का। इसलिए अधिकतम सीमा अलग-अलग कार्यकारियों के मूल वेतन के संबंध में लागू किए जाने थे न कि सामूहिक रूप से। इसके अतिरिक्त, सीपीएसई द्वारा निष्पादन आधारित प्रोत्साहन (पीएलआई) के भुगतान पर स्पष्टीकरण जारी करते समय डीपीई ने कहा था (जुलाई 2011) कि पीएलआई का वितरण 'व्यक्तिवार' कार्यकारियों के मूल वेतन के अधिकतम 50 प्रतिशत की सीमा के अंदर सुविधायें और भत्तों के आधार पर किया जा सकता है। इस प्रकार, सुविधाओं और भत्तों पर अधिकतम सीमा प्रत्येक कार्यकारी के मूल वेतन पर अलग-अलग लागू थी।

### 3.5 लिग्नाइट के परिवहन पर परिहार्य व्यय

एनएलसी इंडिया लिमिटेड ने खदान-IA में आवश्यकता से अधिक लिग्नाइट का उत्पादन किया और तत्पश्चात अन्य खदानों तक इसका परिवहन किया जिसके परिणामस्वरूप ₹17.24 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

एनएलसी इंडिया लिमिटेड (कंपनी) लिग्नाइट के खनन और अपनी खदानों से निकाले गए लिग्नाइट का प्रयोग करके तापीय विद्युत संयंत्रों के माध्यम से बिजली का उत्पादन करता है। कंपनी के पास अपने 600 मेगावाट क्षमता के पिट-हेडेड तापीय विद्युत स्टेशन-I (टीपीएस-I) तथा खदान-I से जुड़े टीपीएस-I विस्तार तथा 1470 मेगावाट क्षमता का तापीय विद्युत स्टेशन (टीपीएस-II) और खदान-II से जुड़ा टीपीएस-II विस्तार है। कंपनी ने तका नेवेली पावर कंपनी लिमिटेड (टीएक्यूए) की 250 मेगावाट क्षमता की टीपीएस की ईंधन आवश्यकता (19 एलटीपीए) को पूरा करने तथा अपने सर्वोत्तम लाभ के लिए 11 एलटीपीए

की शेष क्षमता का उपयोग करने के लिए 30 लाख टन प्रतिवर्ष (एलटीपीए) की स्थापित क्षमता<sup>15</sup> के साथ खदान-IA चालू किया (मार्च 2003)।

2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान कंपनी ने खदान-IA से 85.12 लाख टन (एलटी) लिग्नाइट का उत्पादन किया जिसमें से 46.90 एलटी ईंधन आपूर्ति करार को पूरा करने के लिए टीएक्यूए को भेज दिया गया और 8.50 एलटी बाहरी लोगों को बेच दिया गया। कंपनी 2014-17 के दौरान खदान-IA से खदान-II तक (5.54 एलटी) तथा 2015-17 के दौरान खदान-II तक (16.43 एलटी) लिग्नाइट अर्थात् कुल 21.97 एलटी का ₹17.24 करोड़ की लागत पर परिवहन किया। लिग्नाइट का स्थानान्तरण इस आधार पर किया गया कि (i) खदान-IA से लिग्नाइट की आपूर्ति टीपीएस-I एवं II की आंशिक आवश्यकताओं को पूरा करेगी, (ii) खदान-IA में लिग्नाइट भंडार के सहज गर्म होने से बचाव होगा, (iii) आगे और लिग्नाइट उत्पादन के लिए खदान-IA भण्डार में जगह बनेगी ताकि खदान-IA का उत्पादन लक्ष्य पूरा किया जा सके।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (क) उपरोक्त अवधि के दौरान, खदान-I एवं खदान-II से लिग्नाइट की आपूर्ति उनसे जुड़े टीपीएस-I (और टीपीएस-I विस्तार) तथा टीपीएस-II (और टीपीएस-II विस्तार) की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु पर्याप्त थी, जैसा कि निम्नलिखित सूचना से स्पष्ट है:

(लाख टन में)

वर्ष	ओपनिंग स्टॉक	उत्पादन	संबद्ध टीपीएस और विस्तार द्वारा खपत	क्लोजिंग स्टॉक
<b>खदान-I (और विस्तार)</b>				
2014-15	6.67	90.55	87.79	9.43
2015-16	9.43	91.01	82.03	18.41
2016-17	18.41	94.02	91.85	20.58
<b>खदान-II (और विस्तार)</b>				
2015-16	8.35	123.09	125.26	6.18
2016-17	6.18	140.23	136.40	10.01

चूँकि टीपीएस-I एवं II की आवश्यकतायें क्रमशः खदान-I एवं II की आपूर्तियों से आसानी से पूरी हो सकती थी, इसलिए यह औचित्य कि खदान-IA से अन्य खदानों तक लिग्नाइट के परिवहन से संबद्ध टीपीएस की आंशिक आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकता है, वैध नहीं था।

<sup>15</sup> खदान की स्थापित क्षमता का अभिप्राय इसकी अधिकतम उत्पादन क्षमता है।

- (ख) खदान-1ए भण्डार क्षमता की सामान्य भण्डारण क्षमता 3 लाख टन लिग्नाइट थी। खदान-1ए से अन्य खदानों को लिग्नाइट के परिवहन के बावजूद भी 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के दौरान खदान-1ए का औसत मासिक क्लोजिंग स्टॉक क्रमशः 3.37 एलटी, 5.85 एलटी और 8.99 एलटी था। इस प्रकार, खदान-1ए से लिग्नाइट के परिवहन से लिग्नाइट के सहज गर्म होने के जोखिम को कम नहीं किया क्योंकि खदान-1ए में लिग्नाइट की मात्रा परिवहन के बाद भी सामान्य भण्डारण क्षमता से काफी अधिक थी। अन्य खदानों में मात्रा भेजने से केवल उनका स्टॉक बढ़ा क्योंकि अन्य खदानों द्वारा इसकी आवश्यकता नहीं थी और इसलिए लिग्नाइट की मात्रा में क्षरण<sup>16</sup> का जोखिम अभी भी था।
- (ग) 2014-15 से 2016-17 के दौरान टीएक्यूए द्वारा उठाई जाने वाली 57 एलटी की सहमत मात्रा के प्रति वास्तविक रूप से केवल 46.90 एलटी ही उठाया गया था। इसके अतिरिक्त, बाहरी बिक्री भी बहुत कम अर्थात् 8.50 एलटी थी। इस प्रकार, खदान-1ए में लिग्नाइट का अधिक उत्पादन केवल उत्पादन लक्ष्य को पूरा करने के लिए था और इसे देखते हुए अन्य खदानों तक लिग्नाइट के परिवहन का आधार औचित्यपूर्ण नहीं था। इससे यह भी पता चला कि खदान-1ए का उत्पादन लक्ष्य वास्तविक मापदण्डों पर आधारित नहीं था।

इस प्रकार खदान-1ए से आवश्यकता से अधिक लिग्नाइट के उत्पादन और तत्पश्चात अन्य खदानों में लिग्नाइट के परिवहन के परिणामस्वरूप परिवहन पर ₹17.24 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने बताया (जून 2017) कि खदान-1ए को निर्धारित लागत वसूलने के लिए 85 प्रतिशत क्षमता अर्थात् 25.50 एलटी तक कार्य करना था। यदि एक खदान में 85 प्रतिशत क्षमता प्राप्त नहीं होती तो कंपनी को योजना बनाने की आवश्यकता होती और अन्य खदानों में लिग्नाइट उत्पादन बढ़ाना पड़ता ताकि यह किसी भी वित्तीय वर्ष में कुल खनन क्षमता का 85 प्रतिशत उपयोग करने में सक्षम हो पाती। इसके अतिरिक्त, टीएक्यूए द्वारा खदान-1ए से लिग्नाइट की कम मात्रा उठाई गई और साथ ही खुली बिक्री भी बहुत कम थी। तकनीकी और प्रशासनिक कारणों से खदानों का संचालन रोका नहीं जा सकता था और लिग्नाइट का उत्पादन जारी रहा। चूँकि उत्पादित मात्रा के लिए भण्डारण स्थान की आवश्यकता थी, इसलिए अन्य खदानों तक लिग्नाइट का परिवहन अपरिहार्य हो गया।

<sup>16</sup> जब लंबे समय तक लिग्नाइट स्टोर किया जाता है तो साथ-साथ सहज हीटिंग शुरू हो जाती है जो लिग्नाइट की गुणवत्ता पर प्रतिकूल असर डालती है।

मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2017) कि कुछ बिन्दुओं को ध्यान में रखकर लिग्नाइट का परिवहन किया गया था जैसे कि (i) मानकीकृत क्षमता पर खदान का संचालन, (ii) खदान-IA के निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, (iii) भारी मात्रा में भण्डारण से बचने के लिए, (iv) लिग्नाइट की गुणवत्ता बनाए रखने तथा काफी समय तक भण्डारण के कारण इसकी गुणवत्ता में परिवर्तन को रोकने के लिए।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखा जाना है कि कंपनी ने 2014-15 से 2016-17 के दौरान 93-97 प्रतिशत क्षमता पर खदान-IA का संचालन किया जो इसकी मानक क्षमता से अधिक था। चूंकि अन्य दो खदानों का क्षमता उपयोग भी इस अवधि के दौरान उनकी मानक क्षमताओं से अधिक था, इसलिए खदान-IA का इसकी मानक क्षमता से अधिक संचालन औचित्यपूर्ण नहीं था। इसके अतिरिक्त, अन्य खदानों से वार्षिक उत्पादन उनसे जुड़े टीपीएस की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु पर्याप्त था और खदान-IA से लिग्नाइट की आपूर्ति की आवश्यकता नहीं थी। इस प्रकार, खदान-IA से स्थानांतरित मात्रा से केवल अन्य खदानों का स्टॉक बढ़ा जिसके कारण उनके पास स्टॉक का ढेर लग गया और लिग्नाइट की गुणवत्ता में क्षरण का जोखिम जारी रहा।



## अध्याय IV: वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

### एमएमटीसी लिमिटेड

#### 4.1 निदेशकों की कार्य प्रबंधन समिति के निर्देशों का पालन न करने के कारण हानि

एमएमटीसी ने विदेशी आपूर्तिकर्ता से मांग जारी करने से पूर्व क्रेताओं के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) करने में एमएमटीसी के निदेशकों की कार्य प्रबंधन समिति के निर्देशों (सितम्बर 2013) का पालन किए बिना मै. यूएमके, दक्षिण अफ्रीका से 43390 मी.टन मैंगनीज़ अयस्क का आयात किया (मई 2014)। चूँकि एमएमटीसी के पास प्रतिबद्ध खरीदार नहीं थे, इसलिए यह 14 महीनों तक अयस्क के अधिकांश भाग की बिक्री नहीं कर सकी और तत्पश्चात् इसने सामग्री के खरीद मूल्य से लगभग आधे मूल्य पर इसे बेच दिया (जुलाई 2015)। इस प्रकार, एमएमटीसी को कुल ₹6.60 करोड़ की निवल हानि हुई।

एमएमटीसी की निदेशकों की कार्य प्रबंधन समिति (एफएमसीओडी) ने अपनी 102<sup>वीं</sup> बैठक (16 सितम्बर 2013) में मै. यूएमके दक्षिण अफ्रीका से अफ्रीकी मूल के मैंगनीज़ अयस्क के एक शिपलोड (लगभग 40,000 मी.टन) के आयात की सैद्धान्तिक मंजूरी दी। अनुमोदन के अनुसार, एमएमटीसी के कोलकाता क्षेत्रीय कार्यालय को मैंगनीज़ अयस्क के विदेशी आपूर्तिकर्ता को मांग पत्र जारी करने से पूर्व क्रेताओं के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) करना आवश्यक था। इसके अतिरिक्त, एमएमटीसी और श्रेणी-I क्रेताओं (जिन्हें खुला समुद्र बिक्री<sup>1</sup> आधार पर खरीद करनी थी) और श्रेणी-II क्रेताओं (जिन्हें स्टॉक और बिक्री<sup>2</sup> आधार के तहत एमएमटीसी से खरीद करनी थी) के बीच दो अलग-अलग करार किए जाने थे। सभी शर्तें और निबन्धन 'बैंक टू बैंक' आधार पर किए जाने थे। मांगपत्र जारी करते समय, 'खुला-समुद्र-बिक्री' और 'स्टॉक और बिक्री' आधार के मामले में क्रमशः 15 प्रतिशत और 20 प्रतिशत कार्गो मूल्य की अग्रिम जमा राशि (ईएमडी) पार्टी से ली जानी थी।

<sup>1</sup> हाई सी सेल (एचएसएस) कैरियर डाक्यूमेंट कंसाइनी द्वारा क्रेता को की जाती है जब माल अभी समुद्र में हो अथवा माल अपने मूल पत्तन/हवाई अड्डे से निकलने के बाद एवं गंतव्य पत्तन/हवाई अड्डे पर पहुँचने से पूर्व की स्थिति में हों। एचएसएस अनुबंध मूल स्थान से प्रेषण के बाद और गन्तव्य पत्तन पर पहुँचने से पूर्व किया जाता है।

<sup>2</sup> स्टॉक एवं बिक्री ऐसी बिक्री है जहां आयात के बाद माल गोदाम में रखा जाता है और आयातक के साथ सहमत कार्यक्रम के अनुसार क्रेता द्वारा इसे उठाना होता है।

तदनुसार, एमएमटीसी द्वारा आपूर्तिकर्ता, (मै. यूएमके) से की गई बातचीत के आधार पर मै. यूएमके ने साइट पर देय अपरिवर्तनीय क्रेडिट पत्र<sup>3</sup> (एलसी) के माध्यम से 100 प्रतिशत भुगतान के प्रति अयस्क बेचने का प्रस्ताव दिया (04 मार्च 2014)। एमएमटीसी ने प्रस्ताव मान लिया (05 मार्च 2014) और आवश्यकतानुसार एलसी खोला (17 मार्च 2014)। करार करते समय कोई प्रतिबद्ध खरीददार नहीं था। मै. यूएमके के साथ करार करने के बाद एमएमटीसी ने हल्दिया पत्तन पर भेजे जाने हेतु मैगनीज अयस्क की सम्पूर्ण मात्रा (लगभग 19650 मी.टन) के लिए प्रतिबद्ध खरीददार की व्यवस्था की। तथापि, एमएमटीसी विजाग पत्तन को भेजे जाने वाले 23740 मी.टन मैगनीज अयस्क के विरुद्ध केवल 3000 मी.टन मैगनीज के लिए ही प्रतिबद्ध खरीदारों की व्यवस्था कर पाया। कंपनी ने सीआईएफ<sup>4</sup> आधार पर 4.59 अमेरिकी डालर प्रति ड्राई मी.टन इकाई (पीडीएमटीयू) की दर पर 43,390 मी.टन मैगनीज अयस्क की कुल मात्रा का आयात किया। कार्गो का कुल मूल्य कुल खरीद मूल्य के दो प्रतिशत दर पर कंपनी के लगभग ₹0.86 करोड़ की मार्जिन सहित लगभग ₹43.00 करोड़ था।

मई 2014 में वास्तविक आयातित मैगनीज अयस्क की कुल 43,390 मी.टन मात्रा में से 23,740 मी.टन कार्गो विजाग पत्तन पर खाली कर दिया गया और शेष 19650 मी.टन मात्रा हल्दिया पत्तन पर उतारा गया। हल्दिया पत्तन की मात्रा को एमएमटीसी द्वारा ₹1.17 करोड़ के शुद्ध लाभ पर बेच दिया गया था। विजाग को भेजे जाने वाले 23740 एमटी कार्गो में से एमएमटीसी ने एचएसएस आधार पर अयस्क को नहीं बेच सकी तथा अयस्क के 23740 एमटी कार्गो का कस्टम बंधिन वेयरहाउस में भण्डारण कर दिया गया (10 मई 2014)। बाद में कस्टम बंधित वेयरहाउस से 3000 एमटी तथा 940 एमटी अयस्क की मात्रा क्रमशः मै. सुकृति मिनमेट प्राइवेट लिमिटेड (मई 2014) तथा मै. क्यूवीसी (जून 2014) को बेची गई। उसके बाद कस्टम बंधित वेयरहाउस से कार्गो की विलम्ब से निकासी पर ब्याज और जुर्माने से बचने के लिए एमएमटीसी ने सीमाशुल्क का भुगतान किया और सितम्बर 2014 में कार्गो छोड़ा।

---

<sup>3</sup> साख पत्र एक दस्तावेज है; जो बैंक से यह मानते हुए जारी किया जाता है कि विक्रेता (लाभार्थी) को साख पत्र के राशि का भुगतान तभी प्राप्त होगा जब कुछ दस्तावेजी शर्तें पूरी कर ली जाए। यदि विक्रेता (आवेदक) खरीद पर भुगतान करने में असमर्थ हो तो लाभार्थी बैंक से भुगतान की मांग कर सकता है। बैंक लाभार्थी की मांग की जांच करेगा और यदि यह साख पत्र के अनुसार होगा तो वह मांग पर भुगतान कर देगा।

<sup>4</sup> लागत, बीमा और भाड़ा (सीआईएफ) एक शर्त है जिसे विक्रेता द्वारा क्रेता के लिए गंतव्य तक समुद्र द्वारा माल ढोने के लिए व्यय वहन करना होता है।

चूँकि एमएमटीसी विजाग के कार्गो का लाभपरक परिशोधन करने में सफल नहीं हुआ, इसलिए इसने जैसा है जहाँ है आधार पर कार्गो की बिक्री के लिए अपनी वेबसाइट पर मूल्य परिपत्र जारी किया (जुलाई 2015) और लगभग ₹12,400 प्रति मी.टन के लागत मूल्य के प्रति ₹6500 प्रति मी.टन की दर से 11,000 मी.टन और ₹6550 प्रति मी.टन की दर पर बाकी मात्रा को विविध क्रेताओं को बेच दिया। हल्दिया पर एमएमटीसी द्वारा अर्जित ₹1.17 करोड़ के कारोबारी लाभ के समायोजन के बाद मै. यूएमके से मैगनीज अयस्क के आयात पर एमएमटीसी को ₹6.60 करोड़ की शुद्ध कारोबारी हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

एमएमटीसी ने विदेशी आपूर्तिकर्ता अर्थात् मै. यूएमके के साथ 05 मार्च 2014 को करार करने से पूर्व बैंक टू बैंक आधार पर आयात की जाने वाली सम्पूर्ण मात्रा हेतु प्रतिबद्ध खरीददारों की पहचान करने और उनके साथ एमओयू नहीं किया जैसा कि उपरोक्त आयात के लिए एफएमसीओडी द्वारा दी गई सैद्धांतिक मंजूरी में अपेक्षित था।

एमएमटीसी द्वारा अपने खाते में कोई इन्वेंटरी रखने का कोई भी निर्णय जोखिम निर्धारण करने के बाद ही लिया जाना था जैसा कि 29 जनवरी 2008 को सम्पन्न हुई निदेशकों की लेखापरीक्षा समिति की 41वीं बैठक में निर्णय किया गया था। इसके अतिरिक्त, 'स्टॉक एण्ड सेल' आधार पर कार्गो के निपटान के मामले में एमएमटीसी की जोखिम प्रबंधन नीति में भी मूल्य के किसी भारी गिरावट के मामले में 'स्टॉप लॉस' मानकों का निर्धारण आवश्यक था। तथापि प्रबंधन ने वर्तमान मामले में किसी 'स्टॉप लॉस' मानक का निर्धारण नहीं किया। परिणामस्वरूप, एमएमटीसी को विजाग पत्तन के कार्गो की संकटपूर्ण बिक्री के लिए 14 महीनों की प्रतीक्षा करनी पड़ी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2015/अक्टूबर 2016)/अक्टूबर 2017) में बताया कि:

हल्दिया पत्तन पर उतारने हेतु भेजी गई पूरी मात्रा पत्तन पर जहाज के पहुँचने से पूर्व ही बेच दी गई/प्रतिबद्ध थी। तथापि इस तथ्य के कारण कि भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) ने निविदा में न्यूनतम बोलीदाता के रूप में एमएमटीसी के आने के बावजूद भी एमएमटीसी को कोई मात्रा आवंटित नहीं की, इसलिए सेल की निविदा को पूरा करने हेतु निर्धारित मात्रा लंबे समय तक बिना बिक्री के पड़ी रही।

विजाग पर इन्वेंटरी को रोकना आयात के समय नियोजित नहीं था। एमएमटीसी को अयस्क की मात्रा अवाई करने में सेल की विफलता और गिरती बाजार कीमतों के कारण एमएमटीसी

को माल स्टोर करने पर मजबूर होना पड़ा। इस प्रकार कार्गो के भण्डारण से पूर्व कोई जोखिम निर्धारण नहीं किया गया।

मंत्रालय ने एमएमटीसी द्वारा लेखापरीक्षा को प्रस्तुत उत्तर (अक्टूबर 2017) की पुष्टि की (दिसम्बर 2017)।

मंत्रालय/प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उपरोक्त आयात के लिए एफएमसीओडी द्वारा दी गई सैद्धांतिक मंजूरी के अनुसार प्रबंधन को मैगनीज अयस्क के विदेशी आपूर्तिकर्ता अर्थात् मै. यूएमके को मांगपत्र जारी करने से पूर्व खरीदारों के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) करना चाहिए था। तथापि प्रबंधन ने एफएमसीओडी के उपरोक्त दिशा निर्देशों का पालन नहीं किया। परिणामस्वरूप विजाग पत्तन पर उतारा गया, मैगनीज अयस्क का अधिकांश भाग 14 महीनों तक बिना बिके पड़ा रहा क्योंकि कोई भी प्रतिबद्ध खरीददार नहीं था। इसके अतिरिक्त, सेल से किसी निश्चित प्रतिबद्धता किए बिना 20,000 मी.टन मैगनीज अयस्क की मात्रा के लिए फरवरी 2014 में सेल द्वारा निकाली गई निविदा पर प्रबंधन की निर्भरता को विवेकपूर्ण नहीं माना जा सकता है।

इस प्रकार, मैगनीज अयस्क के विदेशी आपूर्तिकर्ता अर्थात् मै. यूएमके को मांगपत्र जारी करने से पूर्व खरीदारों के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) करने के निदेशकों की कार्य प्रबंधन समिति के निर्देशों का पालन न करने के कारण एमएमटीसी को ₹6.60 करोड़ की हानि हुई। इसके अलावा, कोई 'स्टॉप लॉस' निर्धारित करने में चूक के परिणामस्वरूप मैगनीज अयस्क के निस्तारण में 14 महीनों की देरी हुई।

#### पीईसी लिमिटेड

#### 4.2 ठेके की अप्रभावी निगरानी के कारण प्राप्यों की वसूली न होना

पीईसी को गोदाम में भंडारित माल की अप्रभावी निगरानी, प्रतिबद्ध माल की नीलामी में अकुशल और अप्रभावी निर्णय लेने तथा प्रबंधन की ओर से पोस्ट डेटेड चेक का नकदीकरण करने में देरी के कारण ₹11.21 करोड़ की निधि तथा उस पर ₹7.29 करोड़ का ब्याज 10 नवम्बर 2017 तक, अवरूद्ध हुई।

मै. ओशिया इंडस्ट्रीज प्राइवेट लिमिटेड, मुंबई (ओआईपीएल), जिसे पहले मै. कुबेर स्टील इंडस्ट्रीज के रूप में जाना जाता था, ने इस्पात उत्पादों के अलग क्रेताओं के साथ किए गए आपूर्ति करारों के अंतर्गत अपने दायित्वों को पूरा करने के लिए बाजार से विभिन्न आकार के हॉट रोलड स्टील क्वाइल खरीदने के लिए पीईसी लिमिटेड से वित्तपोषण करने का

अनुरोध किया (अगस्त 2010)। तदनुसार, पीईसी ने 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए ओआईपीएल के कई खरीद प्रस्तावों का वित्तपोषण किया। 01 जनवरी 2014 से 7 मार्च 2014 की अवधि के दौरान पीईसी ने ओआईपीएल की ओर से अलग-अलग घरेलू आपूर्तिकर्ताओं से 2882.992 मी.टन हॉट रोलड स्टील क्वाइल खरीदने के लिए ओआईपीएल के साथ आठ एसोसिएटशिप करार किए। उपरोक्त आठ करारों में कुल खरीद मूल्य ₹12.50 करोड़ था। सभी करारों में निहित समान नियम व शर्तों के अनुसार, ओआईपीएल को नगद जमानत राशि के रूप में साख पत्र (एलसी) के मूल्य की 15 प्रतिशत राशि अग्रिम में पीईसी को भुगतान करना था जिसे अंतिम खेप की प्राप्ति के बाद समायोजित कर दिया जाना था। पीईसी ओआईपीएल द्वारा एलसी खोलने के बाद ठेकागत कार्गो के मूल्य में वृद्धि के मामले में ओआईपीएल को मूल्य अन्तर के लिए अतिरिक्त अग्रिम का भुगतान करना था। ओआईपीएल को खेप के कुल मूल्य के 90 प्रतिशत के प्रति पोस्ट डेटेड चेक भी देना था। ओआईपीएल से उपरोक्त अनुसार मांगपत्र और अग्रिम की प्राप्ति पर पीईसी को आपूर्तिकर्ता के पक्ष में 120 दिनों की अधिकतम उपयोग अवधि की एलसी बनायी जानी चाहिए थी। इसके अतिरिक्त, ओआईपीएल को सांविधिक कटौती, यदि कोई हो तो, के बाद पीईसी के शुद्ध कारोबारी मार्जिन के अनुसार एलसी के कुल मूल्य का 1.5 प्रतिशत का भुगतान करना था। माल को सेंट्रल वेयरहाउसिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (सीडब्ल्यूसी) की अभिरक्षा और नियंत्रण के अंतर्गत एक निजी गोदाम में रखा जाना था, जिसके लिए 8 नवम्बर 2013 को पीईसी, सीडब्ल्यूसी, ओआईपीएल और मै. जीत स्टील इंडस्ट्रीज प्राइवेट लिमिटेड के बीच एक भण्डारण करार किया गया था, जहां से पीईसी द्वारा पूरी मात्रा ओआईपीएल को बेची जानी थी। पीईसी को क्रय मूल्य पर तुरन्त 1.5 प्रतिशत कारोबारी मार्जिन लगाकर इंवाइस जारी कर ओआईपीएल से मांग करनी थी। ओआईपीएल को माल के प्रथम प्रभार के साथ पीईसी के पक्ष में सामग्री की वचनबद्धता देनी थी (वचनबद्धता करार पर हस्ताक्षर करके)। ओआईपीएल के अनुरोध पर माल की विनिर्दिष्ट मात्रा के ओआईपीएल के अनुरोध पर ऐसी अनुरोध की गई मात्रा के प्रति पीईसी द्वारा पूरा भुगतान प्राप्त करने पर अवमुक्त कर देना था। यदि ओआईपीएल पूर्व निर्धारित अनुसूची के अनुसार खेप की पूरी कीमत का भुगतान नहीं कर पाता तो पीईसी को ओआईपीएल के जोखिम और लागत पर माल किसी अन्य पार्टी को बेचना था और यदि मार्जिन राशि समायोजित करने के बाद पीईसी को कोई हानि होती तो ओआईपीएल को पीईसी द्वारा उठाई गई ऐसी हानि को वहन करना था। इसके अतिरिक्त, आठ करारों के खण्ड 13 के अनुसार यदि पीईसी के पास धनराशि न हो या पीईसी की निधि अवरूद्ध हो तो ओआईपीएल को मासिक दर आधार पर 180 दिनों तक 14.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से और 181वें दिन से 365 दिनों तक 15.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष और 365 दिनों से अधिक के लिये जैसा कि पीईसी द्वारा निर्धारित किया जाए, ब्याज का भुगतान करना था।

उपरोक्त उल्लिखित आठ करारों के अनुसार विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं से 2882.992 मी.टन मात्रा की कुल माल खरीद के क्रम में पीईसी ने ₹12.50 करोड़ राशि के लिए ओआईपीएल की ओर से 2 जनवरी 2014 और 13 मार्च 2014 के बीच आठ एलसी खोले। आपूर्तिकर्ताओं द्वारा भेजा गया माल जेआईएसपीएल के संयंत्र परिसरों में और पीईसी के पक्ष में गिरवी रखा गया था।

उपरोक्त करार की शर्तों के अनुसार, ओआईपीएल को एलसी की निर्धारित तिथियों अर्थात् 03 मई 2014 से 12 जुलाई 2014 तक पीईसी को कुल ₹11.21 करोड़ राशि का भुगतान करना था (पीईसी द्वारा अग्रिम के रूप में प्राप्त एलसी मूल्य का 15 प्रतिशत अर्थात् ₹1.88 करोड़, ₹0.19 करोड़ का कारोबारी लाभ अर्थात् इंडास और बैंक प्रभारों, कानूनी व्यय आदि सहित के कुल मूल्य का 1.5 प्रतिशत समायोजित करने के बाद)। ओआईपीएल ने स्टॉक नहीं उठाया, इसलिए पीईसी को विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं को एलसी की निर्धारित तिथियों पर ₹12.50 करोड़ का भुगतान अपनी निधियों से करना पड़ा था।

पीईसी ने 07 जुलाई 2014 को गिरवी स्टॉक का भौतिक सत्यापन किया और 2882.343 मी.टन के कुल 125 हॉट रोलड स्टील क्वाइल की पहचान की जैसा कि सीडब्ल्यूसी द्वारा 1 जुलाई 2014 को जारी स्टॉक प्रमाणपत्र में उल्लेख था। बाद में 29 अक्टूबर 2014 को पीईसी द्वारा स्टॉक का भौतिक सत्यापन करने पर पता चला कि 125 क्वाइलों में से केवल 65 क्वाइल ही एक समान पाए गए। पीईसी की भौतिक सत्यापन टीम ने सीडब्ल्यूसी को गिरवी स्टॉक की समुचित डीमार्किंग के लिए क्वाइलों पर स्थायी मार्कर/पेंट लगाकर एक ही स्थान पर इन्हें रखने का सुझाव दिया। सीडब्ल्यूसी ने भण्डारण करार समाप्त करने का नोटिस दिया (29 अक्टूबर 2014) और पीईसी से 30 नवम्बर 2014 तक या उससे पहले गोदाम खाली करने को कहा। इसी बीच जब पीईसी द्वारा बैंक में ओआईपीएल द्वारा प्रदत्त पोस्ट डेटेड चेक (₹11.50 करोड़ मूल्य का) जमा किये गये (अक्टूबर 2014 तथा नवम्बर 2014) तो वे बाउंस हो गये। पीईसी ने पुलिस के पास सामान चोरी होने की शिकायत दर्ज कराई (28 नवम्बर 2014) जिसके आधार पर पुलिस द्वारा की गई जांच से यह भी पता चला (8 जनवरी 2015) कि स्टॉक गायब था। पीईसी ने इस संबंध में ओआईपीएल, सीडब्ल्यूसी और गोदाम मालिक अर्थात् जेआईएसपीएल के विरुद्ध एफआईआर दर्ज कराया (21 जनवरी 2015)। इस दौरान सीडब्ल्यूसी ने स्टॉक की जिम्मेदारी लेने में अपनी असमर्थता पीईसी को बताते हुए अन्तिम नोटिस दिया (03 जनवरी 2015)। पीईसी ने पोस्ट दिनांकित चेको के अनादर के लिए निगोशिएबिल इंस्ट्रूमेंट अधिनियम की धारा 138 के अन्तर्गत अपराधिक प्रकरण दर्ज किया (जनवरी 2017)। पीईसी के मुंबई शाखा कार्यालय द्वारा अपने

निगमित कार्यालय को दी गई सूचना (जनवरी 2017) के अनुसार मामला आर्थिक अपराध विंग के लिए स्थानान्तरित कर दिया गया है।

इस प्रकार पीईसी को ओआईपीएल से ₹11.21 करोड़ मूलधन एवं उन पर ₹7.29 करोड़ ब्याज की राशि (10 नवम्बर 2017 तक) वसूल करनी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i). ओआईपीएल से भुगतान प्राप्त न होने की वजह से पीईसी को 3 मई 2014 से 12 जुलाई 2014 के बीच अपने स्वयं के धन से आपूर्ति कर्ताओं को भुगतान जारी करना था। तथापि, सुरक्षा के रूप में उपलब्ध ₹11.50 करोड़ मूल्य के पोस्ट दिनांकित चेक, अक्टूबर 2014 व नवम्बर 2014 में बैंक में पीईसी द्वारा जमा किए गए, जो बाद में बाउंस हो गए। इस प्रकार पीईसी की तरफ से पोस्ट दिनांकित चेक का नकदीकरण करने में अनुचित देरी हुई।
- (ii). सामग्री का अन्तिम खेप 13 मार्च 2014 को प्राप्त हुई, लेकिन पीईसी ने जुलाई 2014 में भौतिक सत्यापन किया। जेएसआईपीएल के अहाते में सामग्री के भण्डारण में कुप्रबन्धन पाये जाने व सामग्री एक स्थान पर नहीं रखे होने की जानकारी पीईसी को हो चुकी थी। 29 अक्टूबर 2014 को पीईसी द्वारा किए गए भौतिक सत्यापन से पता चला कि सीडब्ल्यूसी द्वारा जारी सर्टिफिकेट के अन्तर्गत उपलब्ध 125 काँयल में से 60 से अधिक काँयल को चिन्हित नहीं किया गया था तथा साथ ही सीडब्ल्यूसी की कोडिंग के साथ चिन्हित काइल्स की तुलना में भी काफी नए दिखाई दिए। उपरोक्त स्थिति के बारे में पता चलने के बावजूद भी पीईसी ने सामग्री का कब्जा नहीं लिया और जोखिम व ओआईपीएल की लागत पर ही परिसमापन के लिए कार्रवाई शुरू की गई। पीईसी ने गिरवी पत्र का लागू करने का निर्णय लिया और 13 नवम्बर 2014 को ही माल संलग्न कर दिया। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत साप्ताहिक स्टॉक रिपोर्ट की प्रमाणिकता के सत्यापन तथा सामग्री के भण्डारण की स्थिति पर पीईसी द्वारा अकुशल और अप्रभावी प्रबंधन का पता चला।
- (iii). पीईसी ने गिरवी रखे गए स्टॉक की सुरक्षा करने में विफलता के लिए सीडब्ल्यूसी को जिम्मेदार ठहराने के लिए भण्डारण समझौते में दंड की धारा शामिल करने पर जोर नहीं दिया।
- (iv). भण्डारण समझौता (नवम्बर 2013) की शर्तों के अनुसार ओआईपीएल द्वारा गोदाम में संग्रहीत सामग्री के मूल्य के 110 प्रतिशत के लिए चोरी, बाढ़, अग्नी, शास्ति, दंगा, चोरी

आदि जैसे सभी जोखिमों को कवर करने के लिए अपने व्यय पर बीमा की व्यवस्था करना आवश्यक था। यह भी देखा गया कि पीईसी को लाभार्थी के रूप में माना गया। समझौते के अनुसार ओआईपीएल दावा करने एवं उसकी प्राप्ति के लिए जिम्मेदार होगा, अगर निश्चित समय में बीमा दावे का भुगतान बीमा कम्पनी द्वारा ओआईपीएल को नहीं किया जाता है, ओआईपीएल, बीमा कम्पनी के पास दावे के लम्बित होने का तर्क दिये बिना पीईसी को भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

पीईसी ओआईपीएल द्वारा समझौते की शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित कराने में विफल रहा, क्योंकि समझौते के उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत ओआईपीएल ने स्टैंडर्ड आग, विशेष संकट और चोरी बीमा पॉलिसी ली तथा उस का नवीनीकरण 22 दिसम्बर 2015 तक कराया। पीईसी ने भी ओआईपीएल द्वारा स्टॉक के गबन के जोखिम का पहले से अनुमान नहीं लगाया जिसके परिणामस्वरूप पीईसी इस मामले में बीमा दावे को दर्ज कराने में असमर्थ रहा।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (जनवरी 2018) में बताया है कि:

1. पीईसी 3-4 साल से सहयोगी के रूप में काम कर रहा था और इसका ट्रैक रिकॉर्ड संतोषजनक था। जुलाई 2014 में, ओआईपीएल ने पीईसी को जुलाई 2014 के भीतर आंशिक भुगतान करने का आश्वासन दिया था और शेष राशि अगस्त 2014 में पूरी की जानी थी। जब ओआईपीएल प्रतिबद्धता पूरा करने में विफल रहा तो अक्टूबर 2014 में नए चेक प्राप्त हुए और बैंक को प्रस्तुत किये गये। पीईसी ने आगे बताया कि चेक अस्वीकृत होने के बाद पीईसी ने सहयोगी के खिलाफ निगोटिएबिल इंस्ट्रूमेंट अधिनियम की धारा 138 के तहत मामला दायर किया था।
2. साप्ताहिक रिपोर्टों एवं सीडब्ल्यूसी के पत्र के अनुसार कॉयल का अव्यवस्थित तरीके से भंडार किया गया था और स्टॉक दूसरी पार्टी के स्टॉक के साथ मिश्रित हो गया था। पीईसी ने सीडब्ल्यूसी को स्पष्टीकरण मांगने के लिए पत्र लिखा। पीईसी ने सीडब्ल्यूसी को सितम्बर 2014 में किए गए सामग्रियों के भौतिक सत्यापन में पाई गई विसंगतियों के बारे में भी पत्र लिखा। पीईसी ने आगे बताया कि सीडब्ल्यूसी, पीईसी की सामग्री के संरक्षक और सरकार के एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम होने के कारण किसी भी कार्रवाई से पहले, पाई गई विसंगतियों के बारे में सीडब्ल्यूसी के विचार प्राप्त करना आवश्यक था। लेकिन सीडब्ल्यूसी ने पीईसी के किसी भी पत्राचार का जवाब नहीं दिया।
3. पीईसी के वित्त विभाग और कानूनी प्रभाग द्वारा भंडारण अनुबंध समझौते का पुनरीक्षण किया गया था।



4. ओआईपीएल के साथ समझौते के अनुसार सामग्री के बीमा से संबंधित शर्तों का विधिवत पालन किया गया।

मंत्रालय ने पीईसी प्रबंधन के जवाब का समर्थन किया (जनवरी 2018)।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि सहयोगी का पिछला संतोषजनक ट्रैक रिकॉर्ड पीईसी द्वारा पोस्ट-दिनांकित चेक आहरण में की गई अनुचित देरी को सही नहीं ठहरा सकता। लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मुद्दे कि सीडब्ल्यूसी गोदाम में खराब भंडारण की स्थिति के बारे में जानकारी होने के बावजूद, पीईसी ने सामग्री का अधिकार नहीं लिया और ओआईपीएल के जोखिम और लागत पर स्टॉक के परिसमापन के लिए शीघ्र कार्रवाई शुरू नहीं की पर मंत्रालय का उत्तर मौन है। पीईसी द्वारा अपने वित्तीय हितों की रक्षा के लिए शीघ्र कार्रवाई की आवश्यकता थी। तथापि, पीईसी ने गिरवी पत्र को इनवोक करने की प्रक्रिया शुरू नहीं की और 13 नवम्बर 2014 को ही सामान कुर्क करने का निर्णय लिया। इसके अलावा, समझौते में इस शर्त के लिए सहमत होते समय कि ओआईपीएल दावों, यदि कोई हो, को दायर करने और उनकी प्राप्ति के लिए उत्तरदायी होगा, पीईसी ने स्वयं ओआईपीएल द्वारा ही माल को गबन करने के जोखिम का अनुमान नहीं लगाया। परिणामस्वरूप, पीईसी इस मामले में बीमा दावे को दर्ज कराने में असमर्थ रहा।

इस प्रकार प्रबंधन द्वारा संग्रहीत सामग्री की अकुशल निगरानी, गिरवी स्टॉक को कुर्क करने में अक्षम और अप्रभावी निर्णय और पोस्ट-दिनांकित चेकों के नकदीकरण के लिए कार्रवाई में देरी के कारण ₹11.21 करोड़ की पीईसी की निधि और इस पर ₹7.29 करोड़ के ब्याज (10 नवम्बर 2017 तक) की राशि अवरूद्ध रहे और ओआईपीएल से इसकी प्राप्ति की संभावनाएं दूरस्थ थीं।

## अध्याय V: वित्त मंत्रालय

### सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड

#### 5.1 क्रेडिट नीति का पालन न करना

ऋण की स्वीकृति और संवितरण के समय क्रेडिट नीति का पालन न करने और क्रेडिट मूल्यांकन प्रणाली की विफलता के कारण ऋण खाते एनपीए हुये और बाद में बड़े खाते में डाले गये।

सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड (सीबीएचएफएल) की क्रेडिट नीति निर्धारित करती है कि लोन की स्वीकृति के समय, सीबीएचएफएल अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित दस्तावेज़ प्राप्त करेगा और इनकी जांच करेगा:

- प्रतिभूति का प्रमाण जिसमें निजी स्थल/मकान की खरीद के मामले में मूल पंजीकृत स्वत्व विलेख, फ्लैट की खरीद के मामले में नकद भुगतान विवरण और संपत्ति को गिरवी रखने के लिये वचन शामिल होता है।
- ऋणी की ऋण चुकाने की क्षमता दर्शाते हुये किशत/आय अनुपात शाखा कार्यालय स्तर पर स्वीकृत ऋण हेतु सकल आय की अधिकतम 40 प्रतिशत होनी चाहिये। कुल आय के 45 प्रतिशत तक रियायत क्षेत्रीय कार्यालय से प्राप्त की जा सकती है।
- सीआईबीआईएल<sup>1</sup> रिपोर्ट या मौजूदा ऋणों का विवरण
- आय, पते और पहचान के प्रमाण, पिछले छह महीनों की बैंक पासबुक की प्रति, खरीददार और विक्रेता के बीच संपत्ति की बिक्री का करार, पिछले तीन सालों के आयकर रिटर्न (आईटीआर) की प्रति।

30 जून 2016 तक, सीबीएचएफएल की अनर्जक परिसंपत्तियां (एनपीए) ₹28.55 करोड़ थीं। इसमें से ₹19.25 करोड़ (67 प्रतिशत) सीबीएचएफएल की पांच शाखाओं के 359 एनपीए खातों से संबंधित थीं। लेखापरीक्षा ने इन पांच शाखाओं से संबंधित ₹4.68 करोड़ के बकाया देय वाले 23 ऋण खातों की निम्नलिखित रूप से नमूना जांच की:

<sup>1</sup> सीआईबीआईएल: ऋण आसूचना ब्यूरो (इंडिया) लिमिटेड

शाखा का नाम	एनपीए ऋण खाते		लेखापरीक्षा कवरेज	
	संख्या	राशि (₹ करोड़)	संख्या	राशि (₹ करोड़)
आगरा	8	1.98	7	1.95
भोपाल	39	3.07	4	0.50
इंदौर	79	5.85	2	0.19
जबलपुर	228	7.76	8	1.70
नासिक	5	0.59	2	0.34
<b>कुल</b>	<b>359</b>	<b>19.25</b>	<b>23</b>	<b>4.68</b>

23 ऋण खातों का विवरण **अनुबंध-VII** में है। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि शाखा कार्यालय लोन की स्वीकृति के समय क्रेडिट नीति का पालन करने में विफल रहे जैसा नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

**प्रतिभूति की कमी** : अध्ययन किये गये 23 मामलों में से आठ में, ऋण बिना पर्याप्त प्रतिभूति के स्वीकृत और संवितरित किए गए थे:

- पांच मामलों में (ऋण खाते 01702070000006, 01702070000007, 01702070000011, 01702070000012, 01702070000001) में 'बिक्री करार' के आधार पर ऋण स्वीकृत किया गया था। इनमें से चार मामलों में, ऋण की स्वीकृति के समय इन संपत्तियों का 95 प्रतिशत निर्माण कार्य पूर्ण हो गया था। तथापि, यह संपत्तियां ऋण स्वीकृति और संवितरित होने के दो से तीन वर्षों के बाद भी पंजीकृत नहीं हुई थी। एक मामले में, ऋणी ने सूचित किया कि निर्माण कार्य स्थानीय प्राधिकरण द्वारा बंद करा दिया गया था। यह देखा गया कि इस संपत्ति के लिये ऋण के संवितरण के समय बिल्डर ने सीबीएचएफएल को सूचित किया कि निर्माण हेतु अपेक्षित सभी अनुमोदन प्राप्त कर लिये गये थे, यद्यपि संबंधित ऋण फाइल में ऐसे दावे के समर्थन में प्रासंगिक दस्तावेज नहीं पाये गये थे।
- दो ऋण (ऋण खाते 01402250000064 और 01402250000065) दो उधारकर्ताओं को एक ही संपत्ति की प्रतिभूति के आधार पर स्वीकृत किये गये थे। दोनों उधारकर्ताओं का एक ही पता था, दोनों ऋण एक ही दिन (25 अगस्त 2014) स्वीकृत किये गये थे और ऋण के प्रति संवितरण भी एक ही दिन (31 अगस्त 2014) किया गया था। संपत्ति का पता उपलब्ध नहीं था और इसलिये सीबीएचएफएल के पास कोई प्रतिभूति उपलब्ध नहीं थी।
- अन्य ऋण (ऋण खाता 00402070001921) फर्जी दस्तावेजों के आधार पर स्वीकृत किया गया था। कानूनी जांच रिपोर्ट दिनांक 25 अगस्त 1980 और 26 सितंबर 2013 के दो बिक्री विलेख के आधार पर थी जबकि मूल्यांकन रिपोर्ट दिनांक 27 अगस्त 2013 के

पंजीकृत बिक्री विलेख के आधार पर थी। इस स्पष्ट विसंगति के बावजूद, ऋण संस्वीकृत किया गया था। बाद में, संपत्ति को जब्त करने हेतु कानूनी कार्रवाई के दौरान, यह पता लगा कि संपत्ति किसी अन्य पार्टी की थी।

**उधारकर्ता की ऋण चुकाने की क्षमता :** 23 ऋण मामलों में से पांच मामलों में, ऋण स्वीकृत करने वाली शाखा द्वारा आयकर रिटर्न में घोषित अनुसार उधारकर्ता की कुल आय को ध्यान में रखते हुये भी 45 प्रतिशत का 'किश्त आय अनुपात' का उल्लंघन किया; जैसा नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

ऋण खाते	औसत मासिक आय (₹ लाख)	मासिक किश्त (₹ लाख)	किश्त/आय अनुपात (%)
01702070000006 01702070000007	1.43	1.10	76.92
01702070000011	0.73	0.40	54.79
01702070000012	0.61	0.34	55.74
01702070000001	0.67	0.73	108.96

यदि मौजूदा ऋणों में उधारकर्ता की पुनर्भुगतान देयताओं को ध्यान में रखा जाता, अनुपात काफी खराब होता। इस प्रकार, इन ऋणों की संस्वीकृति के समय, उधारकर्ताओं पुनः भुगतान क्षमता का उचित आकलन नहीं किया गया था। जिससे उच्चतर जोखिम लिया गया।

**सीआईबीआईएल रिपोर्ट :** सीबीएचएफएल की क्रेडिट नीति के अनुसार लोन की संस्वीकृति से पूर्व उधारकर्ता की सीआईबीआईएल रिपोर्ट प्राप्त करना और जांच करना अपेक्षित था। सीआईबीआईएल रिपोर्ट शाखा कार्यालय को उधारकर्ता के मौजूदा ऋण, ऋण पात्रता और क्रेडिट जोखिम का पता लगाने में सक्षम करेगा। लेखापरीक्षा ने इस शर्त के अनुपालन के संबंध में निम्नलिखित देखा:

- तीन ऋण मामलों (ऋण खाते 01702070000006, 01702070000007, 01702070000001) में लोन की स्वीकृति से पूर्व सीआईबीआईएल रिपोर्ट प्राप्त नहीं की गई थी। लोन की स्वीकृति और संवितरण के बाद प्राप्त सीआईबीआईएल रिपोर्ट यह दर्शाती हैं कि लोन की स्वीकृति के समय इन उधारकर्ताओं पर काफी बकाया देयता थी और इसलिये उनकी ऋण पात्रता संदेहपूर्ण थी।
- दो अन्य लोन मामलों (लोन खाते 01702070000012, 01702070000011), में, सीआईबीआईएल रिपोर्ट प्राप्त की गई थी लेकिन इन रिपोर्टों में प्रतिबिंबित उधारकर्ताओं की मौजूदा देयता पर लोन की संस्वीकृति और संवितरण करने से पूर्व उचित रूप से ध्यान नहीं दिया गया था।

**स्वीकृति का उल्लंघन करते हुये संवितरण :** दो मामलों (लोन खाता 00202070004589 और 00202070004590), में, ऋण स्वीकृति पत्रों में निर्धारित संवितरण की शर्तों का उल्लंघन करते हुये संवितरण किया गया था। संस्वीकृति की शर्तों के अनुसार, ऋण निर्माण की प्रगति के आधार पर संवितरित किए जाने थे। तथापि, लोन संवितरित किया गया जबकि प्लॉट पर कोई भी निर्माण कार्य नहीं किया गया था।

**अपूर्ण दस्तावेज:** 23 मामलों में से 8 में, वे दस्तावेज जिनके आधार पर ऋण स्वीकृत किए गए थे, पूर्ण नहीं थे। तथापी, सीबीएचएफएल द्वारा क्रेडिट मूल्यांकन में इन स्पष्ट विसंगतियों के बारे में ध्यान नहीं दिया गया था:

- तीन ऋण खातों में प्रस्तुत दस्तावेज पूर्ण नहीं थे। ऋण खाता 00402070001917, के लिये, कोई आयकर रिटर्न प्रस्तुत नहीं किया गया था जबकि ऋण खाता 01302090000019, के लिये, उधारकर्ता ने निर्धारित तीन वर्षों के बजाय दो वर्षों का आयकर रिटर्न प्रस्तुत किया था। अन्य ऋण खाता 00402080000135 के लिये, रिकार्ड में उधारकर्ता का बैंक विवरण उपलब्ध नहीं था।
- वे दस्तावेज, जिनके आधार पर ऋण स्वीकृत किए गए थे उनमें छह मामलों में स्पष्ट विसंगतियां की।
  - ऋण खाता 00402070001917, के मामले में आवेदन फार्म, बैंक पास बुक, बिक्री करार, बिक्री विलेख और ऋण स्वीकृति पत्र में अलग-अलग आवासीय पता दर्शाया गया था।
  - दो लोन (00202070004618 और 00202280000001) मकान की खरीद और सौंदर्यीकरण हेतु स्वीकृत किये गये थे। संपत्ति की मूल्यांकन रिपोर्ट (22 मार्च 2014) में कहा गया कि यह निर्माणाधीन है जबकि क्रेडिट मूल्यांकन (20 अक्टूबर 2014) में कहा गया कि संपत्ति का निर्माण 2013 में किया गया था। बिल्डर ने विक्रेता जो उधारकर्ता को संपत्ति बेचने के लिये सहमत था और जिसके लिये ऋण लिया गया था, को 2016 में संपत्ति का वास्तविक कब्जा दिया। इस संपत्ति को तैयार करने हेतु अक्टूबर 2014 में ऋण स्वीकृत किया गया था, जबकि यह न तो विक्रेता और न ही खरीददार के कब्जे में थी।
  - ऋण खाता 01302080000065, के मामले में, खरीदार ने आय के समर्थन में अहस्ताक्षरित दस्तावेज प्रस्तुत किये थे।

- दो ऋण मामलों (01702080000006 और 01702080000009), के संबंध में दिनांक 26 नवंबर 2013 की आवास प्रमाणीकरण रिपोर्ट और कारोबार प्रमाणीकरण रिपोर्ट ने ऋण संस्वीकृत करने की सिफारिश नहीं की थी क्योंकि उधारकर्ताओं के पते वास्तविक नहीं पाए गए थे और निरीक्षण के समय कारोबार इकाई बंद हो गई थी। तथापि ऋण संस्वीकृत और संवितरित किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (अक्टूबर 2017) कि उन ऋणों को बट्टे खाते में डाल दिया गया था जहां वसूली की संभावना न्यूनतम थी और लंबित मामले जिनकी ध्यानपूर्वक निगरानी की जा रही थी में संग्रहण और वसूली को प्रभावी करने के लिये कदम उठाये गये थे। प्रबंधन ने यह भी कहा कि नेशनल हाउसिंग बैंक (एनएचबी) को पांच लोन के मामले फर्जी के रूप में सूचित किए गये हैं (मई 2017)। दो लोन के संबंध में अप्रैल 2017 में एफआईआर दर्ज की गई थी जबकि अन्य मामलों में एफआईआर फरवरी 2016 में दर्ज की गई थी। पांच मामलों में संपत्ति का वास्तविक कब्जा ले लिया गया था और संपत्ति की शीघ्र नीलामी की जायेगी। शेष मामलों में, संपत्ति का वास्तविक कब्जा लेने हेतु कार्रवाई शुरू कर दी गई थी।

फरवरी 2017 में लेखापरीक्षा में बताये जाने के बाद ही प्रबंधन द्वारा एनएचबी को पांच फर्जी मामलों के बारे में बताने, अप्रैल 2017 में एफआईआर करने और पांच मामलों में संपत्ति के कब्जे के लिये कानूनी कार्रवाई की गई थी। आठ मामलों में, यह देखा गया कि यद्यपि कानूनी कार्रवाई शुरू की गई थी, किंतु संपत्ति का कब्जा अभी तक (अक्टूबर 2017) लिया जाना बाकी था। लेखापरीक्षा में कवर किये गये ₹4.68 करोड़ से, सीबीएचएफएल ने 2016-17 के दौरान ₹2.05 करोड़ (आगरा ब्रांच के पांच मामलों, नासिक ब्रांच के दो मामलों, और जबलपुर ब्रांच के एक मामले से संबंधित) बट्टे खाते में डाले।

लोन की संस्वीकृति और संवितरण के समय क्रेडिट नीति का पालन न करने और क्रेडिट मूल्यांकन प्रणाली की विफलता के कारण लोन खाते एनपीए हुये और बाद में बट्टे खाते में डाले गये।

चूंकि लेखापरीक्षा ने छोटे नमूने की नमूना जांच की है, अतः प्रबंधन को सभी एनपीए खातों का विस्तृत विश्लेषण करने और उचित कार्रवाई करने की आवश्यकता है। प्रबंधन को उन अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करने के लिये उचित कार्रवाई करनी चाहिये, जो अशोध्य ऋण संस्वीकृत करने से पूर्व अनिवार्य जांच करने में विफल रहे।

मामले को नवंबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## आईएफसीआई इंफ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लिमिटेड

### 5.2 अनुमत सीमा से अधिक फ्लोर क्षेत्रफल अनुपात सहित आवासीय परियोजना जारी रखने के अनुचित निर्णय ने परियोजना को अलाभकारी बनाया

आईएफसीआई इंफ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लिमिटेड ने गाजियाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा अनुमत 1.5 के एफएआर के प्रति, परियोजना की लाभकारिता का विश्लेषण किये बिना गाजियाबाद में 2.5 फ्लोर क्षेत्रफल अनुपात (एफएआर) के 21 माइलस्टोन रेसिडेंसी, हाउसिंग परियोजना का निर्माण किया। इसके अतिरिक्त, कंपाउंडिंग प्रक्रिया के माध्यम से अतिरिक्त एफएआर प्राप्त करने के लिये कार्रवाई करने में विलंब से ₹11.36 करोड़ की हानि हुई।

आईएफसीआई इंफ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लिमिटेड (कंपनी) ने ₹23.38 करोड़ के इक्विटी अंशदान के प्रति आईएफसीआई लिमिटेड (अपनी नियंत्रक कंपनी) से प्राप्त भूमि पर गाजियाबाद, उत्तर प्रदेश में 21 माइलस्टोन रेसिडेंसी नाम आवासीय परियोजना बनाने का निर्णय लिया (फरवरी 2009)।

कंपनी ने वास्तविक परियोजना लागत के 4.5 प्रतिशत (बाद में, दिसंबर 2011 में 9.5 प्रतिशत तक बढ़ा दी गई थी) के समेकित शुल्क पर नामांकन आधार पर उक्त परियोजना के लिये वास्तुकार और परियोजना प्रबंधन सलाहकार के रूप में मैसर्स होलिस्टिक अर्बन इनोवेशन्स प्राइवेट लिमिटेड की नियुक्ति की (फरवरी 2009)।

सलाहकार ने भूमि की लागत को छोड़कर ₹118.53 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2.5 के फ्लोर क्षेत्रफल अनुपात (एफएआर)<sup>2</sup> (प्रत्येक चार टावर में 14 फ्लोर) के आधार पर अवधारणा योजना बनाई। योजना के बारे में कंपनी के बोर्ड को बताया गया (फरवरी 2009)। इसके बाद, बोर्ड को यह भी बताया गया (जून 2010) कि इस परियोजना से अनुमानित लाभ ₹34 करोड़ होगा। गाजियाबाद विकास प्राधिकरण (जीडीए) को ड्राइंग प्रस्तुत करने पर (नवंबर 2009), जीडीए द्वारा सूचित किया गया था कि उक्त भूमि कम घनत्व वाले आवासीय क्षेत्र रूप में निर्धारित की गई है और लागू एफएआर केवल 1.5 (22921.54 वर्ग मीटर के बराबर) था। तदनुसार, सलाहकार ने 1.5 के एफएआर वाली संशोधित योजना प्रस्तुत की और प्रत्येक चार टावरों में अधिकतम 10 फ्लोर की अनुमति के साथ जीडीए ने उसे अनुमोदित किया था (मार्च 2010) बशर्ते कि आवश्यक अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) और वैधानिक अनुमोदन उचित समय के अंदर प्रस्तुत किये जायेंगे।

<sup>2</sup> फ्लोर क्षेत्रफल अनुपात (एफएआर) प्लॉट के कुल क्षेत्रफल को भाग करके विशेष प्लॉट पर बिल्डिंग के सभी फ्लोरों के कुल क्षेत्रफल का अनुपात है।

जीडीए के नियम के अनुसार कंपाउंडिंग के माध्यम से अनुमोदित एफएआर का 10 प्रतिशत और अतिरिक्त शुल्क के भुगतान पर 33 प्रतिशत की खरीद की जा सकती है। तदनुसार, अतिरिक्त एफएआर सहित अधिकतम अनुमत एफएआर जो इस परियोजना हेतु खरीदा जा सकता था केवल 2.15<sup>3</sup> था। कंपनी ने जुलाई 2012 में पूर्णता निर्धारित करते हुये ₹59.79 करोड़ के टर्नकी आधार पर निर्माण कार्य के लिये मैसर्स सोल्यूटीन बिल्डिंग टेक्नॉलॉजीस लिमिटेड (एसबीटीएल) के साथ करार किया (जुलाई 2010) और परियोजना में लाभ बढ़ाने हेतु सलाहकार की सिफारिश के आधार पर 2.5 के एफएआर पर बिल्डिंग का निर्माण कार्य शुरू किया (अगस्त 2010)। जब अनुमोदित योजना के अनुसार प्रत्येक टावर में 10 मंजिल की अधिकतम अनुमत सीमा के प्रति तीन टावरों में 11वीं मंजिल की अधिकतम अनुमत सीमा के प्रति तीन टावरों में 11वीं मंजिल और एक टावर में 10वीं मंजिल से ऊपर पहुँच गया, जीडीए ने निर्माण कार्य रोकने का नोटिस जारी किया (जुलाई 2011)। तथापि, आंतरिक फिनिशिंग कार्य जारी रहा और दिसंबर 2012 में जीडीए द्वारा उसे भी रोका गया।

सलाहकार ने दिसंबर 2012 में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से ऊंचाई की क्लीयरेंस हेतु संशोधित एनओसी के लिये आवेदन किया। एनओसी प्राप्त होने पर (अप्रैल 2013), अतिरिक्त एफएआर की खरीद हेतु संशोधित योजना प्रस्तुत की गई (18 दिसंबर 2013) और उसे अनुमोदित किया गया था (फरवरी 2014), बशर्ते कंपाउंडिंग शुल्क और ₹6.94 करोड़ के जुर्माने का भुगतान किया जाये। इसके अतिरिक्त, जीडीए ने रोड़ के चौड़ीकरण के लिये 1362.97 वर्ग मीटर भूमि के लिये उपहार विलेख प्रस्तुत करने के निर्देश दिये (मई 2014)। अपेक्षित भुगतान<sup>4</sup> करने पर (मार्च से जून 2014) निर्माण कार्य दिसंबर 2014 में फिर से शुरू किया गया था। 2 वर्षों के लिये कार्य रूक जाने के कारण बढ़ी हुई लागत को ध्यान में रखते हुये, एसबीटीएल के साथ एक अनुपूरक करार किया गया था (सितंबर 2015)। जीडीए ने 33459.27 वर्ग मीटर (जो 2.19<sup>5</sup> एफएआर होता है) में 258 यूनिटे जो जुलाई 2011 में पहले ही बन चुकी थी के कुल अनुमत एफएआर की अनुमति देने वाली अंतिम कंपाउंडिंग ड्राइंग जारी की (07 सितंबर 2016)। इन 258 यूनिटों में से, कंपनी ने 213 यूनिटें बेची (अक्टूबर 2017 तक) और 45 यूनिटें नहीं बिकी।

<sup>3</sup> स्वीकृत एफएआर 1.5, 1.5 का 10 प्रतिशत अर्थात् 0.15 + 1.5 का 33 प्रतिशत अर्थात् 0.5 = 2.15

<sup>4</sup> कंपाउंडिंग शुल्क के भुगतान में विलंब के प्रति ₹0.51 करोड़ के शास्तिक ब्याज सहित ₹7.45 करोड़ का भुगतान किया।

<sup>5</sup> कुल प्लॉट क्षेत्र द्वारा भाग करके 33459.27 वर्ग मीटर अर्थात् 15281.03 वर्ग मीटर = 2.19। कंपनी द्वारा दी गई 1362.97 वर्ग मीटर भूमि के उपहार विलेख के बदले अनुमत 50 प्रतिशत प्रतिपूरक एफएआर के प्रति 681.48 वर्ग मीटर एफएआर सहित 33459.27 वर्ग मीटर अनुमत एफएआर।



परियोजना पूर्ण रूप से तैयार थी और दिसंबर 2017 में जीडीए से पूर्णता प्रमाणपत्र प्राप्त हुआ।

लेखापरीक्षा ने देखा कि –

- कंपनी ने अतिरिक्त एफएआर की खरीद हेतु कोई भी कार्रवाई किये बिना 10 मंजिल की अनुमत सीमा के प्रति 11/12वीं मंजिल का अनधिकृत रूप से निर्माण कार्य शुरू किया।
- कंपनी ने अधिकतम खरीदयोग्य एफएआर की स्वीकार्यता और परियोजना की लाभकारिता का विश्लेषण किये बिना बोर्ड के अनुमोदन के बिना 2.5 एफएआर आधार पर निर्माण कार्य शुरू किया। यह कंपाउंडिंग शुल्क के भुगतान हेतु अनुमोदन मांगते समय बोर्ड के नोटिस में लाया गया था। जीडीए को कंपाउंडिंग शुल्क के भुगतान के अनुमोदन के अलावा बोर्ड के पास कोई विकल्प नहीं था।
- सलाहकार जुलाई 2010 में एसबीटीएल को ठेका मिलने पर अतिरिक्त एफएआर<sup>6</sup> की खरीद हेतु कार्रवाई करने में विफल रहा। कार्रवाई जुलाई 2012 में शुरू की गई थी अर्थात् 2 वर्ष समाप्त होने के बाद जिसके कारण फ्लैटों के निर्माण में ₹6.28 करोड़ की अधिक लागत लगी। परियोजना पर वास्तविक व्यय (₹141.88 करोड़<sup>7</sup>) की तुलना में अर्जित राजस्व (₹84 करोड़) और कंपनी के अनुमानानुसार न बिकी हुई यूनिटों के लिये संभावित आय (₹46.52 करोड़) के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि, परियोजना से ₹11.36 करोड़ की हानि होगी इस तथ्य के बावजूद कि नवंबर 2012 में बिक्री के लिये प्राप्त ₹3500 प्रति वर्ग मीटर की दर के प्रति कंपनी ने राजस्व का अनुमान लगाते समय ₹6400 प्रति वर्ग मीटर की दर का अनुमान लगाया गया था। इसके अतिरिक्त, हानि बढ़ सकती थी क्योंकि कंपनी को फ्लैट मालिकों को कब्जा देने में विलंब के लिये रियल एस्टेट (नियम और विकास) अधिनियम 2016 के अंतर्गत जुर्माना देना होगा।

कंपनी ने कहा (अक्टूबर 2017) कि 1.5 एफएआर के साथ परियोजना का निर्माण करना हानिकर होता। इसलिये, यह सुनिश्चित करने के लिये कि परियोजना लाभकारी हो और राजस्व अधिकतम करने हेतु, कंपनी ने सलाहकार की सलाह पर 1.5 एफएआर से अधिक में निर्माण कार्य करने का निर्णय लिया। परियोजना में हानि की गणना गलत है क्योंकि

<sup>6</sup> 10वीं मंजिल के ऊपर निर्माण हेतु अपेक्षित

<sup>7</sup> कंपाउंडिंग शुल्क, शास्ति और कर (102.16 करोड़) और ऋण लागत (₹11.40 करोड़) सहित भूमि लागत, (₹28.32 करोड़), निर्माण कार्य लागत।

परियोजना के लिये कंपनी द्वारा कोई भी राशि उधार नहीं ली गई। इसके अतिरिक्त, लागत वृद्धि के बावजूद वर्तमान में भी परियोजना नुकसान में नहीं थी और ₹2.77 करोड़ का लाभ अर्जित कर सकती है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि-

- 2.5 के एफएआर के साथ निर्माण कार्य करने का निर्णय लेते समय, लागत विश्लेषण नहीं किया गया था। 1.5, 1.89 और 2.2 के तीन अलग-अलग एफएआर लेकर लागत विश्लेषण मार्च 2014 में किया गया था और विश्लेषण से पता चला कि तीनों विकल्पों के अंतर्गत परियोजना को हानि होगी। इसलिये, परियोजना की लाभकारिता के आधार पर 2.5 का एफएआर अपनाने का कंपनी का तर्क उचित नहीं था।
- कंपनी ने ₹60 करोड़ का मियादी ऋण लिया और जारी परियोजनाओं के लिये ₹75 करोड़ मूल्य के बांड जारी किये और ब्याज लागत को विभाजित किया गया था। इस परियोजना के लिये विभाजित ब्याज ₹11.40 करोड़ था। उत्तर में दिये गये ₹2.77 करोड़ के अनुमानित लाभ की इस उधार को ध्यान में रखे बिना गणना की गई थी। इसके अतिरिक्त, राजस्व में शामिल घटक ₹2.73 करोड़ की राशि सड़क चौड़ीकरण के लिये भूमि के उपहार विलेख को ध्यान में रखते हुए अनुपूरक एफएआर थी। यह उचित नहीं था क्योंकि राजस्व की 2.18 के एफएआर के आधार पर गणना की गई थी जिसमें उपहार विलेख के बदले अनुपूरक एफएआर की अनुमति पहले ही थी। इसलिये, अतिरिक्त राजस्व के रूप में अनुपूरक एफएआर के प्रति ₹2.73 करोड़ का मुद्रिकृत मूल्य मानना उचित नहीं था।

इस प्रकार, वैधानिक मंजूरी प्राप्त करने के लिये समय पर कार्रवाई न करके 2.5 के एफएआर सहित परियोजना के निष्पादन के अनुचित निर्णय से ₹11.36 करोड़ की हानि होने की संभावना है।

मामले को नवंबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (फरवरी 2018)।

### इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड

#### 5.3 देय राशि की अनिश्चित वसूली

आईआईएफसीएल, नोएडा और आगरा के बीच 165 कि.मी एक्सप्रेस वे के साथ स्थित भूमि के 2500 हेक्टेयर के रियल एस्टेट विकास से अपेक्षित राजस्व का वास्तविक रूप से आकलन करने में विफल रहा यद्यपि परियोजना में रियल एस्टेट घटक अपनी व्यवहार्यता के लिये महत्वपूर्ण था। आईआईएफसीएल ने उस समय भी लोन संस्वीकृत और संवितरित किया जब रियल एस्टेट उद्योग दबाव में था और परियोजना का रियल एस्टेट विकास, ओखला पक्षी अभयारण्य के 10 कि.मी के दायरे के आस-पास निर्माण कार्य पर नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल द्वारा प्रतिबंध लगाने के कारण रुका था। आईआईएफसीएल ने परियोजना की दूसरी क्रेडिट रेटिंग प्राप्त करने की पूर्व प्रतिबद्धता शर्त में भी अनुचित रूप से छूट दी और परियोजना कंपनी के गंभीर वित्तीय संकट का सामना करने के बावजूद भी लोन की राशि संवितरित की। इससे ₹1089.89 करोड़ के देय राशि की अनिश्चित वसूली हुई।

इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड (आईआईएफसीएल) ने यमुना एक्सप्रेस वे परियोजना के पुनर्वित्तीयन के लिये टेकआउट फाइनेंस स्कीम<sup>8</sup> के अंतर्गत मैसर्स जेपी इंफ्राटेक लिमिटेड (उधारकर्ता) को ₹900 करोड़ का लोन स्वीकृत किया (30 जुलाई 2014)। भारतीय रिजर्व बैंक के निर्देशों के अनुसार गठित स्वतंत्र मूल्यांकन समिति (14 मार्च 2015) द्वारा लोन प्रस्ताव की जांच की गई थी। जांच के बाद, आईआईएफसीएल ने संस्वीकृति का पुनः वैधीकरण किया (24 मार्च 2015) तथा ₹900 करोड़ की लोन राशि संवितरित की (01 जून 2015)। आईआईएफसीएल का खाता वसूली विहिन रहा और दिसंबर 2016 में एनपीए<sup>9</sup> हो गया। दिसंबर 2017 में बकाया देय ₹1089.89 करोड़ था (₹189.89 करोड़ के ब्याज घटक सहित)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- परियोजना में नोएडा और आगरा के बीच 165 कि.मी के एक्सप्रेस वे का निर्माण कार्य और ऑपरेशन और एक्सप्रेस वे के साथ 2500 हेक्टेयर भूमि का रियल एस्टेट विकास कार्य शामिल था। परियोजना काफी हद तक रियल एस्टेट विकास से आय पर निर्भर थी। वास्तव में, परियोजना का कर्ज चुकौती कवरेज अनुपात (डीएससीआर) रियल

<sup>8</sup> संयोजक के रूप में सचिव (वित्तीय क्षेत्र) तथा उनकी अनुपस्थिति में विशेष सचिव/अतिरिक्त सचिव (वित्तीय क्षेत्र) तथा संबंधित लाईन मंत्रालय के सचिव सहित सचिव (आर्थिक मामले), सचिव योजना आयोग व सचिव (व्यय) वाली सशक्त समिति द्वारा अनुमोदित।

<sup>9</sup> एनपीए:- अनर्जक परिसंपत्ति

एस्टेट से 42 प्रतिशत कुल राजस्व मानते हुये स्वीकार्य पाया गया था। परियोजना की व्यवहार्यता में रियल एस्टेट घटक के महत्व को नवंबर 2013 में ही आईआईएफसीएल द्वारा चिन्हित किया गया, जब उसके प्रबंधक और निवेशक समिति (एमआईसी) ने सलाह दी कि यह ध्यान में रखना आवश्यक होगा कि कंपनी अपनी लोन की देयता तब कैसे पूर्ण करेगी जब रियल एस्टेट विकास के माध्यम से प्रस्तावित नकद प्रवाह बंद हो जायेगा। इसलिये, यह ज्ञात था कि रियल एस्टेट घटक को पूर्ण करने में कोई भी विलंब और/या रियल एस्टेट से अपेक्षित राजस्व में कमी का परियोजना व्यवहार्यता और कर्ज चुकौती पर काफी प्रभाव पड़ेगा।

- एक्सप्रेस वे के साथ रियल एस्टेट विकास पर ओखला पक्षी अभ्यारण्य के आसपास (10 कि.मी. दायरे के अंदर) निर्माण कार्य पर पर्यावरण कार्यकर्ताओं द्वारा आपत्ती उठाने के कारण नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) द्वारा प्रतिबंध लगाया गया था (अक्टूबर 2013)। आईआईएफसीएल द्वारा लोन की स्वीकृति (जुलाई 2014/मार्च 2015) और संवितरण (जून 2015) के समय प्रतिबंध जारी थे। इसका ध्यान रखते हुये कि ऋण चुकौती सुनिश्चित करने के लिये रियल एस्टेट घटक का कार्यान्वयन महत्वपूर्ण था, लोन की संस्वीकृति/संवितरण से पूर्ण रियल एस्टेट विकास घटक पर एनजीटी प्रतिबंध के प्रभाव का आकलन करना उचित होगा। लोन की स्वीकृति के समय, आईआईएफसीएल को ज्ञात नहीं था कि एनजीटी प्रतिबंध हटायेगी और यदि ऐसा हुआ तो, यह प्रतिबंध कब हटाया जाएगा। एनजीटी ने अगस्त 2015 में प्रतिबंध हटाया लेकिन तब तक, रियल एस्टेट परियोजनाओं में विलंब हो चुका था, प्रमोटरों को काफी वित्तीय संकट का सामना करना पड़ा और रियल एस्टेट परियोजना अनुमानित अनुसार पूर्ण नहीं हो सकी।
- इस अवधि के दौरान रियल एस्टेट क्षेत्र काफी दबाव में था। यह देखा गया कि उधारकर्ता ने अपने रियल एस्टेट कारोबार में गिरावट दर्ज की; 2010-11 में 67 प्रतिशत से 2013-14 में 43 प्रतिशत तक कमी आई। 2013-14 में अर्जित राजस्व ₹3184 करोड़ के अनुमानित राजस्व के प्रति ₹1258 करोड़ था। इस गिरावट के बावजूद, आईआईएफसीएल ने लोन संस्वीकृत करते समय मुख्य ऋणदाता के सूचना ज्ञापन में प्रस्तावित क्रमशः वर्ष 2014-15, 2015-16, 2016-17, 2017-18 के लिये रियल एस्टेट से ₹2203 करोड़, ₹3312 करोड़, ₹4954 करोड़, ₹5279 करोड़ के राजस्व का अनुमान लगाया। इस प्रकार लोन स्वीकृत करते समय आईआईएफसीएल द्वारा परियोजना से रियल एस्टेट राजस्व का आकलन अवास्तविक था। उधारकर्ता द्वारा प्रस्तुत जानकारी के अनुसार (जनवरी 2017), 2014-15 और 2015-16 के दौरान

रियल एस्टेट से वास्तविक राजस्व क्रमशः ₹553 करोड़ और ₹147 करोड़ था। चूंकि कर्ज चुकौती रियल एस्टेट राजस्व पर निर्भर थी, अवास्तविक उच्च रियल एस्टेट राजस्व को आकलन करने से खराब ऋण पूर्व मूल्यांकन हुआ।

- आईआईएफसीएल के लिये टेकआउट फाइनैस स्कीम शासी दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि आईआईएफसीएल को बीबी<sup>10</sup> के बराबर या नीचे की क्रेडिट रेटिंग वाली किसी भी परियोजना के लिये ऋण नहीं देना चाहिये। अन्य बातों के साथ-साथ, वर्तमान परियोजना में ऋण की शर्तों में प्रावधान था कि दो सम्मानित एजेंसियों से परियोजना के लिये क्रेडिट रेटिंग प्राप्त होने के बाद ही स्वीकृति प्रभावी होगी। प्रमोटरों ने मार्च 2015 में क्रेडिट अनेलिसिस एंड रिसर्च लिमिटेड (सीएआरई) से प्राप्त एक क्रेडिट रेटिंग प्रस्तुत की जिसने परियोजना को 'बीबीबी' रेटिंग दी। प्रमोटरों ने दूसरी रेटिंग प्रस्तुत करने के लिये 90 दिनों की छूट मांगी और आईआईएफसीएल से लोन संवितरण का अनुरोध किया। आईआईएफसीएल ने इस शर्त में रियायत दी और ₹900 करोड़ का संवितरण किया। तथापि, उधारकर्ता ने विस्तारित समय के अंदर भी दूसरी एजेंसी से रेटिंग प्राप्त नहीं की और एक वर्ष समाप्त होने के बाद भी (जून 2016) इस शर्त का अनुपालन नहीं किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि सीएआरई द्वारा अनुवर्ती रेटिंग में डाउनग्रेड कर जून 2015 में 'बीबी' और सितंबर 2015 में 'डी' रेटिंग पर परियोजना रेटिंग डाउनग्रेड हुई। क्रेडिट रेटिंग में गिरावट रियल एस्टेट बिक्री में कमी और उच्च ऋण स्तरों के कारण थी जिसके कारण नकद प्रवाह कम हुआ और ऋण चुकाने में विलंब हुआ। दूसरी क्रेडिंग रेटिंग के संबंध में पूर्व प्रतिबद्धता शर्तों में छूट आईआईएफसीएल के वित्तीय हित में नहीं थी। इसके अतिरिक्त, क्रेडिट रेटिंग में गिरावट रियल एस्टेट कारोबार में दबाव के कारण थी जो आईआईएफसीएल के लोन संस्वीकृत करते समय स्पष्ट थी।
- यह भी देखा गया कि पूर्व प्रतिबद्धता शर्तों में छूट देने की शक्ति बोर्ड के एमआईसी की थी। इस मामले में, सीएमडी, आईआईएफसीएल द्वारा छूट अनुमोदित की गई थी लेकिन इस छूट के अनुसमर्थन के लिये प्रस्ताव एमआईसी के समक्ष नहीं रखा गया था।

वर्तमान में परियोजना इन्साल्वनसी और बैंक्रप्सी कोड 2016 के अनुसार वियोजन के अंतर्गत है। इस प्रकार, इस लोन खाते के प्रति देयताओं की वसूली अनिश्चित है।

<sup>10</sup> इस रेटिंग वाले उपकरणों से वित्तीय देयताओं को समय से पूर्ण करने के संबंध में चूक को मध्यम जोखिम माना जाता है।

प्रबंधन ने कहा (जुलाई/ सितंबर 2017) कि:

- (i) डीएससीआर को व्यवहार्यता उद्देश्य के लिये बेंचमार्क के रूप में निर्धारित किया गया था। परियोजना का डीएससीआर परियोजना के भूमि विकास भाग के पूर्ण न होने के कारण प्रभावित था। तथापि, परियोजना के सड़क का भाग संभावित से अधिक राजस्व अर्जित कर रहा था।
- (ii) समय पर संवितरण की सुविधा के लिये अंतरिम व्यवस्था के रूप में दूसरी क्रेडिट रेटिंग प्राप्त करने में 90 दिनों की छूट दी गई थी। अनुमत छूट के संबंध में अनुपालन की पूर्ण स्थिति एमआईसी को बताई गई थी और उसकी पुष्टि की गई थी।
- (iii) यद्यपि एनजीटी ने ओखला पक्षी अभयारण्य के आस-पास निर्माण के क्षेत्र को कम किया था, तथापि सभी प्रतिबंध 2015 में हटाए गए थे, जिसने मार्च 2015 में आईआईएफसीएल के लोन स्वीकृत करने के निर्णय की पुष्टि की।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- परियोजना का डीएससीआर काफी हद तक रियल एस्टेट विकास से राजस्व पर निर्भर था। आईआईएफसीएल द्वारा लोन की संस्वीकृति के समय (जुलाई 2014/मार्च 2015), एनजीटी ने एक्सप्रेस वे के साथ रियल एस्टेट विकास पर प्रतिबंध लगाया था और यह ज्ञात नहीं था कि यह प्रतिबंध हटेगा या नहीं और कब हटाया जाएगा। जब तक एनजीटी ने प्रतिबंध हटाया (अगस्त 2015) परियोजना क्षेत्र के आस-पास में रियल एस्टेट परियोजनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था और इसके कारण निर्माण कार्य से जुड़ी राशि प्राप्त न होने के कारण निधियों में कमी आई इससे संभावित राजस्व प्रवाह और ऋण देयता का पुनर्भुगतान प्रभावित हुआ।
- वे कारण जिनकी वजह से अनुवर्ती क्रेडिट रेटिंग में परियोजना की कम ग्रेडिंग हुई थी, लोन की स्वीकृति के समय स्पष्ट थे। इसलिये दूसरी रेटिंग प्राप्त करने और लोन के संवितरण में अधिक समय देना आईआईएफसीएल के हितों के लिये हानिकारक था।
- लोन संवितरण के एक वर्ष बाद (जून 2015), एमआईसी को परियोजना के लिये अनुमत छूट के प्रति अनुपालन के संबंध में सूचना देना (जून 2016), एमआईसी से छूट के लिये पुष्टि प्राप्त करने के रूप में नहीं समझा जा सकता।

इस प्रकार, आईआईएफसीएल नोएडा और आगरा के बीच 165 कि.मी एक्सप्रेस वे के साथ भूमि के 2500 हेक्टेयर के रियल एस्टेट विकास से अपेक्षित राजस्व का वास्तविक रूप से आकलन करने में विफल रहा जबकि परियोजना में रियल एस्टेट घटक उसकी व्यवहार्यता के लिये महत्वपूर्ण था। आईआईएफसीएल ने उस समय भी लोन स्वीकृत और संवितरित किया जब रियल एस्टेट उद्योग दबाव में था और परियोजना का रियल एस्टेट विकास, ओखला पक्षी अभयारण्य के 10 कि.मी के दायरे के आस-पास निर्माण कार्य पर नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल द्वारा प्रतिबंध होने के कारण रुका था। आईआईएफसीएल ने परियोजना की दूसरी क्रेडिट रेटिंग प्राप्त करने की पूर्व प्रतिबद्धता शर्त में भी अनुचित रूप से छूट दी और परियोजना कंपनी के गंभीर वित्तीय संकट का सामना करने के बावजूद भी लोन की राशि संवितरित की। इससे ₹1089.89 करोड़ के देयों की अनिश्चित वसूली हुई।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

#### 5.4 क्रेडिट मूल्यांकन में अनियमितता और दिशानिर्देशों का पालन न करना

आंतरिक क्रेडिट मूल्यांकन ने चार परियोजनाओं के मुख्य प्रमोटरों की वित्तीय और निष्पादन क्षमता के प्रति अलग-अलग जोखिम स्कोर नियत किया यद्यपि वो समान प्रकार की सूचना के आधार पर था। इसके कारण तकनीकी और वित्तीय रूप से कमजोर प्रमोटर को लोन स्वीकृत हुआ। आरबीआई दिशानिर्देशों का पालन किये बिना लोन के संवितरण के कारण परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के अनुपात में निधि जारी नहीं हुई। अंततः परियोजनाएँ रद्द की गईं और ₹76.46 करोड़ के संवितरित लोन को बड़े खाते में डाला गया।

इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड (आईआईएफसीएल) ने चार सड़क परियोजनाओं<sup>11</sup> के निष्पादन हेतु मुख्य प्रमोटर<sup>12</sup> के रूप में कॉन्कास्ट इंफ्राटेक लिमिटेड (सीआईएल) द्वारा निगमित चार विशेष उद्देश्य वाहन (एसपीवीएस)<sup>13</sup> कंपनियों को ₹104.98 करोड़ का लोन स्वीकृत किया (जुलाई 2012 से जुलाई 2013)। सड़क परियोजनाएँ 22 दिसंबर 2011 और

<sup>11</sup> 92.83 कि.मी की धानेटा रोड परियोजनाओं के चार स्ट्रेच, 44.97 कि.मी की जवासा सड़क परियोजनाओं के दो स्ट्रेच, 91.34 कि.मी की अम्भा सड़क परियोजनाओं के चार स्ट्रेच और 71.86 कि.मी का मोरेना सड़क परियोजना का एक स्ट्रेच।

<sup>12</sup> एसपीवी में 74 प्रतिशत इक्विटी रखी और शेष 24 प्रतिशत पहली तीन एसपीवी में रोमन टारमाट लिमिटेड द्वारा रखी गई और चौथी एसपीवी में प्रकाश अस्फाल्टिंग्स और टोल हाई वे (इंडिया) लिमिटेड

<sup>13</sup> (i) कॉन्कास्ट धानेटा रोड परियोजना प्राइवेट लिमिटेड (ii) कॉन्कास्ट जवासा रोड परियोजना प्राइवेट लिमिटेड (iii) कॉन्कास्ट अम्भा रोड परियोजना प्राइवेट लिमिटेड और (iv) कॉन्कास्ट जमारेना रोड परियोजना प्राइवेट लिमिटेड

15 अक्टूबर 2012 के बीच हस्ताक्षरित रियायत करार और डिजाइन, बनावट, वित्त, ऑपरेट और ट्रांसफर (डीबीएफओटी) के आधार पर मध्य प्रदेश सड़क विकास निगम लिमिटेड (एमपीआरडीसी) द्वारा इन एसपीवीएस को सौंपी गई थीं। आईआईएफसीएल ने सितंबर 2012 और दिसंबर 2014 के बीच इन परियोजनाओं के लिये ₹76.46 करोड़ का संवितरण किया और मार्च 2016 में पूर्ण राशि बढ़े खाते में डाल दी गई थी जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	प्रस्ताव की तिथि	नया कारोबार समिति क्लियरेंस	क्रेडिट मूल्यांकन ग्रिड क्लियरेंस	स्वीकृति की तिथि	लोन की राशि (₹ करोड़)	संवितरित राशि और बढ़े खाते में डाली गई राशि (₹ करोड़)
1	धानेटा	23.05.2012	23.05.2012	23.05.2012	05.06.2012	26.00	21.74
2	जवासा	09.07.2012	09.07.2012	19.07.2012	03.08.2012	14.08	11.97
3	अम्भा	11.07.2012	20.07.2012	23.07.2012	03.09.2012	31.75	28.00
4	मौरैना	21.05.2013	14.06.2013	19.06.2013	19.07.2013	33.15	14.75
<b>कुल</b>						<b>104.98</b>	<b>76.46</b>

उपरोक्त लोन से संबंधित रिकॉर्ड की समीक्षा ने क्रेडिट मूल्यांकन और लोन के संवितरण में कमियां दर्शाई जिसकी नीचे चर्चा की गई है:

(i) **क्रेडिट मूल्यांकन में कमियां:**

आईआईएफसीएल ने लोन स्वीकृत करने से पूर्व आंतरिक क्रेडिट मूल्यांकन किया। निम्नलिखित तालिका चार परियोजनाओं की आंतरिक क्रेडिट रेटिंग स्कोर दर्शाती है, जिसके आधार पर यह लोन स्वीकृत किये गये थे:

विवरण	वित्तीय वर्ष 2011-12 के आधार पर आंतरिक क्रेडिट रेटिंग स्कोर <sup>14</sup>			
	धानेट	जवासा	अम्भा	मौरैना
पर्यावरणीय जोखिम	4.00	4.00	4.00	4.00
कारोबार जोखिम	5.00	5.00	5.00	5.17
महत्वपूर्ण जोखिम – निर्माण चरण	5.33	5.33	5.33	5.33
वित्तीय जोखिम – निर्माण चरण	5.80	4.80	7.80	7.40
निष्पादन जोखिम – निर्माण चरण	4.00	3.67	4.34	5.00
पूर्णता जोखिम – निर्माण चरण	5.50	5.25	4.75	4.00
संपूर्ण रेटिंग	4.75	4.46	4.54	4.50
मूल्यांकन की तिथि	24.05.2012	16.07.2012	20.07.2012	18.06.2013

<sup>14</sup> प्रत्येक पैरामीटर में स्कोर 0 से 10 के स्केल पर निकाला गया; उच्चतर स्कोर कम जोखिम दर्शाता है।



जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, चार परियोजनाओं के लिये जोखिम स्कोर नियमित नहीं थे यद्यपि सभी चार परियोजनाओं के लिये मुख्य प्रमोटर एक ही थे और मूल्यांकन एक ही जानकारी के आधार पर किया गया था:

- परियोजनाओं में 'निर्माण चरण' के दौरान प्रयोजक के वित्तीय जोखिम के आकलन में काफी भिन्नता थी। धानेटा परियोजना के संबंध में बोर्ड को ज्ञापन में इक्विटी लाने के लिये मुख्य प्रायोजक की वित्तीय क्षमता के संबंध में शंका व्यक्त की गई थी। तथापि, अन्य तीन परियोजनाओं के लिये, बोर्ड को ज्ञापन (जुलाई/अगस्त 2012 और जून 2013) ने दर्शाया कि मुख्य प्रायोजक की वित्तीय स्थिति ठीक थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि सभी चार ज्ञापन मुख्य प्रायोजक के वित्तीय विवरण के समान सेट के आधार पर थे। यह देखा गया कि मुख्य प्रायोजक ने नौ सड़क परियोजनाएँ (उपरोक्त चार परियोजनाओं सहित) ली हैं और साथ ही उनके क्रियान्वयन के लिये इक्विटी अंशदान ₹351.85 करोड़ था। तथापि, इन सभी परियोजनाओं के निष्पादन के लिये मुख्य प्रयोजक की वित्तीय क्षमता की आईआईएफसीएल द्वारा किये गये क्रेडिट मूल्यांकन के दौरान जांच नहीं की गई थी। बाद में जवासा परियोजना के मामले में सितंबर 2014 में और मुख्य प्रयोजक को वित्तीय संकट के कारण धानेटा, अम्भा और मोरना परियोजनाओं के मामलों में दिसंबर 2014 से परियोजना कार्य रोक दिया गया था।
- चार परियोजनाओं में मुख्य प्रायोजक के अनुभव का भी अलग अलग आकलन किया गया था। धानेटा परियोजना के मामले में बोर्ड को ज्ञापन में कहा गया (मई 2012) कि मुख्य प्रायोजक को सड़क परियोजनाओं का अनुभव नहीं है और मुख्य प्रायोजक की मूल कंपनी टीएमटी बार और अन्य धातु की वस्तुओं के निर्माण से जुड़ी थी। तथापि, अन्य तीन परियोजनाओं के संबंध में अनुवर्ती ज्ञापन में कहा (जुलाई/अगस्त 2012 और जून 2013) कि मुख्य प्रायोजक को अपेक्षित अनुभव है और अवसंरचना परियोजनाओं के विकास, निर्माण और निष्पादन में अच्छा कार्य-निष्पादन रिकॉर्ड था। लेखापरीक्षा ने नोटिस किया कि मुख्य प्रायोजक सितंबर 2010 में निगमित किये गये थे और जुलाई 2013 में अंतिम लोन की स्वीकृत तक कोई परियोजना पूर्ण नहीं की थी या कोई परिचालन राजस्व प्राप्त नहीं हुआ था। यह भी देखा गया कि सभी चार परियोजनाओं के निष्पादन हेतु इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण कार्य (ईपीसी) ठेके मुख्य प्रयोजक (सीआईएल) को सौंपे गये थे।

(ii) **लोन के संवितरण में कमियां:**

आईआईएफसीएल ने 2011-12 से गैर-बैंकिंग वित्तीय कंपनियों में लागू भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) के विवेकपूर्ण मानदंड स्वेच्छा से अपनाए थे और औपचारिक रूप से 09 सितंबर 2013 से आरबीआई सर्वेक्षण के अंतर्गत आया था। आरबीआई ने बाहरी एजेंसियों पर निर्भरता कम करने और लोन निधि का अंतिम उपयोग सुनिश्चित करने के लिये वित्तीय संस्थानों से आंतरिक तंत्र को मजबूत बनाने का आग्रह करते हुये जुलाई 2013 में दिशानिर्देश जारी किये थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निधि के अंतिम उपयोग के संबंध में आईआईएफसीएल द्वारा कोई भी स्वतंत्र मूल्यांकन किये बिना परियोजना के लिये संवितरण किया गया था। वास्तव में, इन लोनों के प्रति संवितरित ₹76.46 करोड़ में से, ₹48.23 करोड़ का सितंबर 2013 के बाद संवितरण किया गया था जब आरबीआई दिशानिर्देश आईआईएफसीएल के लिये लागू हो गया था। ऋणदाता के स्वतंत्र इंजीनियर (एलआईई)<sup>15</sup> की रिपोर्टों और सनदी लेखाकारों (सीए)<sup>16</sup> के प्रमाणपत्रों के आधार पर समय-समय पर संवितरण किया गया था। एमपीआरडीसी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर (आईई) के मूल्यांकन (मार्च 2015) ने दर्शाया कि परियोजना की वास्तविक प्रगति ईपीसी ठेकेदार को किये गये भुगतान के अनुरूप नहीं थी और एलआईई द्वारा बताई गई भौतिक प्रगति से काफी अलग थी; जैसा निम्नलिखित तालिका में दर्शाया है:

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	ईपीसी ठेका मूल्य	ईपीसी ठेकेदार को दी गई राशि	भुगतान कब तक किया गया	भौतिक प्रगति (प्रतिशत में)		आईई द्वारा आकलित प्रगति के आधार पर किया गया व्यय
		(₹ करोड़)			एलआईई के अनुसार	आईई के अनुसार	
1	धानेटा	112.68	112.25	31.08.2014	70.00	56.00	63.10
2	जवासा	64.45	55.14	31.05.2014	55.00	38.00	24.49
3	अम्भा	136.22	129.96	09.12.2014	50.00	30.00	40.87
4	मौरैना	137.30	55.74	31.07.2014	21.00	<20.00	27.44
<b>कुल</b>			<b>353.09</b>				<b>155.90</b>

<sup>15</sup> ऋणदाता, का स्वतंत्र इंजीनियर मुख्य ऋणदाता के साथ परामर्श करने के बाद उधारकर्ता द्वारा नियुक्त किया गया था और उसकी तैनाती की लागत उधारकर्ता द्वारा वहन की जानी होगी।

<sup>16</sup> सनदी लेखाकार को कंपनी (एसपीवी) के लेखापरीक्षक के रूप में उधारकर्ता द्वारा नियुक्त किया जाता है।

₹353.09 करोड़ के भुगतान (कुल ईपीसी ठेका मूल्य का 78 प्रतिशत दर्शाते हुये) के प्रति एमपीआरडीसी के आईई द्वारा आकलन के अनुसार वास्तविक प्रगति केवल ₹155.90 करोड़ (अर्थात ईपीसी ठेका मूल्य का 35 प्रतिशत) था। महत्वपूर्ण अंतर को देखते हुये और तथ्यों को ध्यान में रखते हुये कि मुख्य प्रयोजक ईपीसी ठेकेदार भी था, लोन निधि के डायवर्जन की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

**(iii) प्रतिभूति की कमी और देय को बड़े खाते में डालना:**

एमपीआरडीसी ने रियायत करार<sup>17</sup> के अनुसार कार्य की धीमी प्रगति, परियोजना माइलस्टोन प्राप्त न करने और देय के भुगतान में चूक के कारण रियायत करार रद्द किया (अप्रैल 2015)। यद्यपि एमपीआरडीसी ने रियायत करार को बदलने के इरादे के बारे में सूचना देते हुये परियोजनाओं के मुख्य ऋणदाताओं को रद्दीकरण नोटिस भेजा था (फरवरी/मार्च 2015), उन्होंने यह नोटिस जारी होने की तिथि से 15 दिनों की निर्धारित अवधि के अंदर उत्तर नहीं दिया था। परिणामस्वरूप, ऋणदाताओं ने इन परियोजनाओं में अपने वित्तीय हित को सुरक्षित रखने के अपने अवसर को खो दिया। एमपीआरडीसी ने बाद में अलग ठेकेदार को ठेके प्रदान किये। इन लोनों की संवितरित राशि (₹76.46 करोड़) मार्च 2016 में अंतिम रूप से बड़े खाते में डाल दी गई थी।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (सितंबर 2017) कि:

- उन्होंने मुख्य ऋणदाता के उचित उद्यम और मुख्य प्रयोजक की मूल कंपनी के कुल कारोबार, निवल संपत्ति और अनुभव पर निर्भर किया। रियायत करार रद्द करते समय, चार परियोजनाओं में से तीन में 50 प्रतिशत से अधिक कार्य पूरा किया गया था। प्रायोजको ने सभी परियोजनाओं में अपेक्षित आंशदान किया था और मोरेना परियोजना में आंशदान उसकी वास्तविक प्रगति के अनुरूप था। परियोजनाओं ने रियायत करारों की बाध्यता से संबंधित विभिन्न कारणों से माइलस्टोन प्राप्त नहीं किया।
- मुख्य बैंक ने नियमित मॉनीटरिंग की और ऋणदाता के स्वतंत्र इंजीनियर (एलआईई) की रिपोर्टों और सनदी लेखाकारों के प्रमाणपत्र के आधार पर संवितरण किया गया था। एलआईई ने प्रगतिशील कार्य और सॉफ्ट लागत सहित भौतिक प्रगति को माना जबकि आईई ने अपने मूल्यांकन में केवल पूर्ण कार्य को ही माना।

<sup>17</sup> वित्तीय समापन, एमपीआरडीसी द्वारा तैनात स्वतंत्र इंजीनियर की फीस, निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने में विलंब के प्रति शास्ति और परियोजना माइलस्टोन प्राप्त करने में विलंब के प्रति जुर्माना प्राप्त करने में विलंब हेतु जुर्माने का भुगतान।

- आईआईएफसीएल 9 सितंबर 2013 को आरबीआई के निरीक्षण के अंतर्गत आया, जबकि यह लोन इससे काफी पहले स्वीकृत किये गये थे।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं:

- किसी भी वित्तीय संस्थान की मुख्य जिम्मेदारी, अन्य वित्तीय संस्थानों द्वारा उसके मूल्यांकन पर ध्यान दिये बिना, लोन की स्वीकृति के लिये विचाराधीन परियोजनाओं की साख के बारे में स्वयं को संतुष्ट करना है। परियोजना कार्य की धीमी प्रगति और बाद में रियायत करार रद्द करना, मुख्य प्रायोजक की कमजोर वित्तीय और तकनीकी क्षमताओं की पुष्टि करता है। एमपीआरडीसी ने यह भी नोट किया कि परियोजना कार्य को रोकने का कारण मुख्य प्रायोजक के पास निधि की कमी था। रियायत करार रद्द करते समय, सिर्फ धनेटा परियोजना में वास्तविक प्रगति 50 प्रतिशत से अधिक थी।
- यह तर्क कि आईई ने परियोजनाओं की भौतिक प्रगति का आकलन करते समय सॉफ्ट लागत को ध्यान में नहीं रखा तर्कसंगत नहीं है। लेखापरीक्षा ने ईपीसी ठेकेदार के पास उपलब्ध निधि का अंतिम उपयोग सुनिश्चित किये बिना निधि जारी करने पर प्रकाश डाला। वास्तव में, स्वयं आईआईएफसीएल ने एलआईई और आईई की रिपोर्टों में काफी अंतर को ध्यान में रखते हुये धानेटा और अम्भा परियोजनाओं के लेखों की फॉरेंसिक लेखापरीक्षा का अनुरोध किया (नवंबर 2015)।
- प्रबंधन का तर्क कि आईआईएफसीएल सितंबर 2013 से आरबीआई के पर्यवेक्षण के अंतर्गत आया तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इसने 2011-12 से आरबीआई के विवेकपूर्ण मानदंड अपनाये थे। इसके अतिरिक्त अधिकतम संवितरण आरबीआई मानदंडों को औपचारिक रूप से अपनाने के बाद किया गया था (सितंबर 2013)।

आंतरिक क्रेडिट मूल्यांकन ने चार परियोजनाओं के मुख्य प्रमोटरों की वित्तीय और निष्पादन क्षमता के प्रति अलग-अलग जोखिम स्कोर नियत किया यद्यपि वो एक ही सूचना के आधार पर था। इसके कारण तकनीकी और वित्तीय रूप से कमजोर प्रमोटर को लोन स्वीकृत हुआ। आरबीआई दिशानिर्देशों का पालन किये बिना लोन के संवितरण के कारण परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के अनुपात में निधि जारी नहीं हुई। अंततः परियोजनाएँ रद्द की गईं और ₹76.46 करोड़ के संवितरित लोन को बट्टे खाते में डाला गया।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## द ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

### 5.5 मंत्रालय के विशिष्ट निर्देशों का उल्लंघन करने से प्रीमियम की हानि

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड ने ग्रुप हेल्थ इंश्योरेंस पॉलिसी जारी करते समय उचित मूल्य निर्धारण के संबंध में वित्त मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया। जिसके परिणामस्वरूप, कंपनी ने 2014-15 से 2016-17 के दौरान ₹145.26 करोड़ का कम प्रीमियम प्रभारित किया।

ग्रुप हेल्थ इंश्योरेंस पोर्टफोलियो में सार्वजनिक क्षेत्र सामान्य बीमा कंपनियों (पीएसजीआईसी) को हो रही लगातार हानि को ध्यान में रखते हुये, वित्तीय सेवा विभाग, वित्त मंत्रालय (एमओएफ), ने हेल्थ इंश्योरेंस पॉलिसियों के मूल्य निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किये (मई/जुलाई 2012)। दिशानिर्देशों के अनुसार, ग्रुप हेल्थ इंश्योरेंस पॉलिसियों (जीएचआईपी) की बर्निंग कोस्ट<sup>18</sup>, प्रबंधन व्यय (एमई), मेडिकल मुद्रास्फीति (एमआई) आदि को उचित रूप से ध्यान में रखते हुये उचित कीमत लगानी चाहिये यह सुनिश्चित करने के लिये कि संयुक्त अनुपात (सीआर)<sup>19</sup> प्रभारित प्रीमियम के 95 प्रतिशत से कम होना चाहिये। इस अनुपात के अनुरूप न होने वाली पॉलिसियों का पुनः वैधीकरण नहीं किया जायेगा। पूर्वोक्त दिशानिर्देशों में यह भी निर्धारित था कि, एकल जीएचआईपी में कोई छूट नहीं दी जायेगी, जहां सीआर 100 प्रतिशत से अधिक था। जुलाई 2012 में, यह कहा गया कि यह दिशानिर्देश अनिवार्य हैं और इस संबंध में किसी भी पीएसयू कंपनियों को कोई विकल्प नहीं था।

लेखापरीक्षा ने 2014-15 से 2016-17 के दौरान ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (ओआईसीएल) के मुंबई क्षेत्रीय कार्यालय (एमआरओ)-I एमआरओ II, एमआरओ-III, आरओ-बेंगलुरु और आरओ-चेन्नै द्वारा जारी/नवीकृत 63 एकल जीएचआईपी (₹1 करोड़ या अधिक के प्रीमियम वाले) की समीक्षा की और देखा कि 40 जीएचआईपी<sup>20</sup> के संबंध में दावा अनुपात (आईसीआर)<sup>21</sup> व्यय 100 प्रतिशत से अधिक था (अनुबंध-VIII)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ओआईसीएल ने यह सुनिश्चित किये बिना कि सीआर 95 प्रतिशत के अंदर है इन पॉलिसियों के लिये प्रीमियम निर्धारित करके उपरोक्त दिशानिर्देशों का

<sup>18</sup> बीमे के संख्या, कवर की प्रकृति और मेडिकल मुद्रास्फीति में परिवर्तन हेतु समायोजित पूर्व वर्ष के अनुभव से निकाली गई आगामी बीमा अवधि में दावों की अनुमानित लागत।

<sup>19</sup> दावे के प्रति व्यय सहित प्रबंधन व्यय, एजेंट/ब्रोकर के कमीशन, तृतीय पार्टी प्रशासक/टीपीए/कमीशन और प्रभारित प्रीमियम में कोई भी अन्य व्यय का अनुपात।

<sup>20</sup> एमआरओ-II, आरओ- बेंगलुरु और आरओ-चेन्नै द्वारा बीमा कराया हुआ/नवीकृत।

<sup>21</sup> यह कुल अर्जित प्रीमियम के प्रति कुल अर्जित दावे के अनुपात को दर्शाता है।

उल्लंघन करते हुये इन जीएचआईपी में से 40 का पुनः वैधीकरण किया। आईओसीएल ने पुनः नवीकृत होने वाले पॉलिसियों के अंतर्गत कवर किये जाने वाले प्रस्तावित लोगों के साथ समायोजित पूर्व वर्ष के वार्षिक दावे के व्यय, टीपीए प्रभार और ब्रोकरिज को ध्यान में रखते हुये प्रीमियम निकाला। लेकिन इसमें मेडिकल मुद्रास्फीति और प्रबंधन व्यय को शामिल नहीं किया। इसके अतिरिक्त, अंतिम रूप से प्रभारित प्रीमियम आईओसीएल द्वारा निकाले गये प्रीमियम से भी कम था। यह एमओएफ के दिशानिर्देशों का स्पष्ट रूप से उल्लंघन था।

पूर्वोक्त दिशानिर्देशों के अनुसार लोगों के साथ समायोजित अनुमानित वार्षिक दावे के व्यय, टीपीए प्रभारों, ब्रोकरिज/कमिशन और केवल एमआई<sup>22</sup> को ध्यान में रखते हुये प्रभारित किये जाने वाला न्यूनतम प्रीमियम ₹786.19 करोड़ निकला (अनुबंध-IX)। कोई भी बेंचमार्क न होने के कारण उपरोक्त गणना में एमई को शामिल नहीं किया जा सका। इसके प्रति, ओआईसीएल ने नवीकरण पर केवल ₹640.93 करोड़ का प्रीमियम प्रभारित किया जिससे वित्त मंत्रालय के विशिष्ट दिशानिर्देशों का उल्लंघन हुआ, परिणामस्वरूप ₹145.26 करोड़ की हानि हुई।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसंबर 2017) कि:

- लेखापरीक्षा ने टीपीए प्रभार और ब्रोकरेज और वार्षिक दावे के व्यय का कमीशन जोड़ने के बाद बर्निंग कॉस्ट निकाली। वास्तव में, बर्निंग कॉस्ट हमेशा शुद्ध दावे की लागत होती है और उमसें टीपीए प्रभार और ब्रोकरेज या कमीशन शामिल नहीं होता।
- कुछ पॉलिसियों का उच्च आईसीआर, दिशानिर्देशों का पालन न करने के कारण नहीं था। वास्तव में, इन तदनुकूल बनाई गई ग्रुप हेल्थ इंश्योरेंस पॉलिसियों का मूल्य निर्धारण बाजार से प्रेरित था और प्रतिस्पर्धा पर निर्भर था। पॉलिसियों के मूल्य को सीमित मापदण्डों के साथ विभाजित और निर्धारित नहीं किया जा सकता था क्योंकि ग्रुप हेल्थ इंश्योरेंस मूल्य निर्धारण में काफी प्रतिस्पर्धा देखी गई थी और ऐसी पॉलिसियों का अंतिम मूल्य बाजार द्वारा निर्धारित किया गया था अर्थात ग्राहक और उसका ब्रोकर 30 सामान्य बीमाकर्ताओं और एकल हेल्थ बीमाकर्ता जो ऐसे अधिक मात्रा के कारोबार को अत्यधिक लक्षित करते हैं के साथ कितनी सौदेबाजी कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित मूल्य हमेशा वह मूल्य नहीं होता जिस पर प्रतिस्पर्धी बाजार में कारोबार उपलब्ध था।

<sup>22</sup> सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय/एमओएसपीआई भारत सरकार की उपभोक्ता मूल्य सूची रिपोर्ट के अनुसार।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है:

- लेखापरीक्षा ने मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार संयुक्त अनुपात संयुक्त अनुपात में दावे पर व्यय, प्रबंधन व्यय, एजेंट/ब्रोकर का कमीशन, टीपीए कमीशन, मेडिकल मुद्रास्फीती और कोई अन्य व्यय शामिल होते हैं। जैसा कि पहले ही कहा गया है लेखापरीक्षा द्वारा प्रबंधन के व्यय के घटक को उसके लिये कोई बेंचमार्क न होने के कारण उपरोक्त राशि निकालने में सम्मिलित नहीं किया गया। यदि प्रबंधन व्यय भी शामिल किया जाता, हानि की राशि होती।
- वित्त मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार, पॉलिसियां जो 95 प्रतिशत से अधिक संयुक्त अनुपात के अनुरूप नहीं हैं उनको नवीकृत नहीं किया जाना था। उत्तर इस विषय में मौन था कि इन एकल पीएचआईपी को क्यों नवीकृत किया गया था।

पॉलिसियों को नवीकृत करते समय 95 प्रतिशत से अधिक उच्च सीआर कवर करने के लिये पर्याप्त प्रीमियम प्रभारित न करना कंपनी की दीर्घकालिक वहनीयता को प्रभावित कर सकता है और उसकी प्रतिस्पर्धात्मकता को हानि पहुंचा सकता है। इस संबंध में वित्त मंत्रालय ने भी सभी सार्वजनिक क्षेत्र सामान्य बीमा कंपनियों (पीएसजीआईसी) के सीएमडी को संबोधित अपने पत्र (जून 2017) के माध्यम से जोर डाला जिसमें यह स्पष्ट रूप से कहा गया था कि पीएसजीआईसी सरकारी परामर्श का उल्लंघन कर रहे थे जिससे काफी हानि हुई परिणामस्वरूप यह कंपनियां पूर्ण रूप से निवेश आय पर निर्भर हो गई थी जो लंबे समय के लिये धारणीय व्यवस्था नहीं थी।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय VI: भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय

### भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड

#### 6.1 सीमाशुल्क और रक्षोपाय शुल्क का परिहार्य भुगतान

भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, त्रिचि यूनिट ने समय पर सीमलेस कार्बन स्टील ट्यूब के आयात के लिये अग्रिम अनुज्ञप्ति में संशोधन प्राप्त नहीं किया और परिणामस्वरूप ₹5.71 करोड़ के सीमा शुल्क (रक्षोपाय शुल्क सहित) का परिहार्य भुगतान किया।

भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल), नई दिल्ली को एनटीपीसी लिमिटेड द्वारा मौडा (महाराष्ट्र), नाबीनगर (बिहार), और गदरवारा (मध्य प्रदेश) में सुपर थर्मल पावर प्लांट की आपूर्ति, संस्थापन, जांच और शुरू करने के लिये ठेके प्रदान किये गये थे (मार्च 2012/मार्च 2013)। तीन पावर प्लांटों की क्षमता 1320 मे.व (मोडा), 1980 मे.व. (नाबीनगर) और 1600 मे.व. (गदरवारा) थी। बीएचईएल, त्रिचि यूनिट ने तीन परियोजनाओं के लिये बाँयलरों के निर्माण हेतु अपेक्षित 7187 मिट्रिक टन (एमटी) के सीमलेस कार्बन स्टील (सीएस) ट्यूब्स के आयात हेतु खरीद आदेश जारी किये (जून/जुलाई 2014)।

कोई भी मेगा थर्मल पावर परियोजना लगाने के लिये आपूर्ति हेतु वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग की अधिसूचना के अनुसार सीमाशुल्क पर छूट है, बशर्ते संयंत्र क्षमता 1000 मे.व या अधिक हो। सामग्री के आयात हेतु ऐसी आपूर्ति के आयात पर शुल्क छूट का लाभ लेने के लिये महानिदेशक, विदेश व्यापार (डीजीएफटी) की अग्रिम स्वीकृति प्राप्त करना अपेक्षित है। बीएचईएल, त्रिचि यूनिट सीएस ट्यूब के आयात पर सीमाशुल्क (रक्षोपाय शुल्क सहित) से छूट हेतु पात्र थी क्योंकि सभी तीन परियोजनाओं की पावर प्लांट क्षमता 1000 मे.व. से अधिक थी। सुविधा का लाभ लेने के लिए डीजीएफटी से स्वीकृति लेना अपेक्षित था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि गदरवारा परियोजना में, यूनिट ने 1536.58 एमटी सीएस ट्यूबों के आयात के लिये अग्रिम प्राधिकार प्राप्त किया था (दिसंबर 2013)। बाद में, यूनिट ने 3318.26 एमटी की अतिरिक्त मात्रा का आयात करने हेतु अग्रिम प्राधिकार में संशोधन हेतु आवेदन किया (जुलाई 2014), इस आधार पर कि स्वदेशी स्रोतों से खरीद घरेलू उद्योग में अपर्याप्त क्षमता और मूल्य स्तर के कारण कार्यान्वित नहीं हुई। डीजीएफटी ने नवंबर 2014 में अग्रिम प्राधिकार में संशोधन हेतु अनुमोदन दिया। इस प्रकार, यूनिट अतिरिक्त सीएस ट्यूबों के आयात पर सीमाशुल्क का भुगतान करने से बचने में सक्षम रही।



तथापि, अन्य दो परियोजनाओं के मामले में, लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) नाबीनगर परियोजना के संबंध में, यूनिट ने 1412 एमटी सीएस पाइपों के आयात के लिये अग्रिम प्राधिकार प्राप्त किया (जुलाई 2013) लेकिन सीएस ट्यूबों के आयात के लिये अग्रिम प्राधिकार प्राप्त नहीं किया। बाद में, 3315 एमटी सीएस ट्यूब आयातित की गई थीं (सितंबर 2014) जिस पर यूनिट को ₹2.96 करोड़ के सीमाशुल्क का भुगतान करना पड़ा क्योंकि अग्रिम प्राधिकार न होने के कारण कोई छूट उपलब्ध नहीं थी।
- (ii) मोडा परियोजना के संबंध में, 3390 एमटी सीएस ट्यूबों के आयात हेतु अग्रिम प्राधिकार प्राप्त किया गया था (दिसंबर 2012)। बाद में, 1530 एमटी सीएस ट्यूबों की अतिरिक्त मात्रा भी आयात की गई (नवंबर 2014) जिसके लिये यूनिट को ₹2.75 करोड़ की राशि के सीमाशुल्क का भुगतान करना पड़ा।

इस प्रकार, जबकि यूनिट ने गदरवारा परियोजना के संबंध में सीएस ट्यूबों के आयात के लिये अग्रिम प्राधिकार में संशोधन हेतु आवेदन किया था और ऐसे आयात पर सीमाशुल्क छूट प्राप्त करने में सक्षम थी, वो नाबीनगर और मोडा परियोजनाओं के संबंध में समान कार्रवाई करने में विफल रही। परिणामस्वरूप, यूनिट ने इन दो परियोजनाओं के लिये 5045 एमटी सीएस ट्यूबों के आयात पर ₹5.71 करोड़ के सीमाशुल्क (रक्षोपाय शुल्क सहित) का परिहार्य भुगतान किया।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2017) कि खरीद की अवधि के दौरान, बीएचईएल के सीमलेस स्टील ट्यूब प्लांट (एसएसटीपी) में उत्पादन पूर्ण रूप से शुरू नहीं हुआ था और इसलिये खरीद आवश्यक थी। आयात दर, मैरिट आधार पर रक्षोपाय शुल्क सहित सीमाशुल्क को ध्यान में रखने के बाद भी प्रतिस्पर्धी पाई गई। आयात मूल्य एसएसटीपी की ट्रांसफर दर से भी कम था। इसके अतिरिक्त, यूनिट के विदेशी विनिमय सेक्शन ने मैरिट शुल्क का भुगतान करके सीएस ट्यूबों का आयात करने की सलाह दी क्योंकि अग्रिम प्राधिकार में संशोधन हेतु समय-सीमा लंबी थी।

प्रबंधन का तर्क कि एसएसटीपी से अपर्याप्त उत्पादन के कारण सीएस ट्यूबों का आयात आवश्यक हुआ स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यूनिट द्वारा मोडा और नाबीनगर यूनिटों के लिये अग्रिम प्राधिकार के लिये आवेदन करते समय एसएसटीपी शुरू नहीं किया गया था। यूनिट के पास एसएसटीपी से कोई भी उत्पादन योजना भी नहीं थी जिसके आधार पर वो आयात की जाने वाली सीएस ट्यूबों की मात्रा का निर्णय ले सके। सीमा शुल्क को ध्यान में रखने के बाद भी आयात दरों की प्रतिस्पर्धात्मकता को अग्रिम प्राधिकार हेतु आवेदन में सीएस

ट्यूबों की अपेक्षित मात्रा को शामिल न करने के लिये तर्क के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता, क्योंकि अग्रिम प्राधिकार प्राप्त करने से सीमाशुल्क में छूट के कारण अतिरिक्त बचत होती। इसके अतिरिक्त, क्योंकि यूनिट आयात प्रक्रिया से संबंधित बाधाओं से अवगत थी, उसे मोडा और नाबीनगर परियोजनाओं के लिये सीएस ट्यूबों के आयात हेतु अग्रिम प्राधिकार में संशोधन प्राप्त करने हेतु समय पर कार्रवाई करनी चाहिये थी, जैसा गदरवारा परियोजना के मामले में किया गया था।

मामले को सितंबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था। उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड

#### 6.2 सरकारी आदेशों का उल्लंघन करते हुये निधि का विपथन

हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने पुनरुत्थान योजना के उद्देश्यों का उल्लंघन करते हुये अपनी सहायक कंपनी की पुनरुत्थान योजना के प्रति भारत सरकार द्वारा स्वीकृत निधि का विपथन किया।

नागालैंड पल्प एंड पेपर कंपनी लिमिटेड (एनपीपीसीएल), हेवी इंडस्ट्री विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत पूर्ण रूप से केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्योग के रूप में नागालैंड सरकार और हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) की संयुक्त उद्यम कंपनी के रूप में 14 सितंबर 1971 को निगमित की गई थी। एनपीपीसीएल ने 1 जुलाई 1982 को अपना वाणिज्यिक उत्पादन शुरू किया। बाद में, कंपनी को नुकसान होना शुरू हो गया और अप्रैल 1992 में औद्योगिक और वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड को संदर्भित किया गया था। बीआईएफआर ने अगस्त 1998 में एनपीपीसीएल को औद्योगिक कंपनी घोषित कर दिया और मार्च 2002 में उसे बंद करने का आदेश दिया। उद्योग हेतु विभागीय स्थायी समिति ने अप्रैल 2002 में कंपनी को फिर से शुरू करने की पहल की और ₹552.44 करोड़<sup>1</sup> के पूंजीगत व्यय के साथ नवंबर 2006 में स्वीकार किया गया था। पुनरुत्थान योजना को दो चरणों (चरण 1: ₹489 करोड़; चरण 2: ₹190 करोड़ में) ₹679 करोड़ के निवेश पर विचार करते हुये बाद में संशोधित किया गया। पहले चरण के कार्यान्वयन हेतु, जून 2013<sup>2</sup> में यह निर्णय लिया गया था कि भारत सरकार (जीओआई) ₹309.38 करोड़ (₹202.38 करोड़ इक्विटी के रूप में और ₹107 करोड़ सहायता अनुदान के रूप में) देगी; कंपनी द्वारा ₹156.50 करोड़

<sup>1</sup> दिनांक 23 नवंबर 2006 का आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति का अनुमोदन

<sup>2</sup> दिनांक 4 जून 2013 का आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति का अनुमोदन

सरकारी गारंटी से बैंक/वित्तीय संस्थानों से लिया जायेगा और शेष ₹23.12 करोड़ नागालैंड सरकार द्वारा दिया जायेगा।

एनपीपीसीएल की अनुमोदित पुनरूत्थान योजना एचपीसीएल को इस विशेष शर्त के साथ बताई गई (जुलाई 2013) कि एचपीसीएल को एनपीपीसीएल के पुनरूत्थान योजना के कार्यान्वयन के प्रति भारत सरकार द्वारा जारी निधि को उचित उपयोग सुनिश्चित करना होगा और इस उद्देश्य हेतु एस्करो खाता तंत्र का पालन करना होगा। बाद में, (सितंबर 2013), भारत सरकार ने एनपीपीसीएल को पुनरूत्थान योजना के क्रियान्वयन के लिये एनपीपीसीएल में इक्विटी के रूप में एचपीसीएल को ₹100 करोड़ जारी किये। निर्गम आदेश में कहा गया था कि अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक (सीएमडी), एचपीसीएल इन निधियों के उचित उपयोग के लिये व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होंगे और विशेष रूप से निर्देश दिये गये थे कि किसी भी परिस्थिति में निधि का विपथन नहीं होना चाहिये और निधि के किसी भी विपथन या दुरुपयोग के लिये सीएमडी, एचपीसीएल जिम्मेदार होगा। यह भी निर्धारित था कि उपयोगिता प्रमाणपत्र, स्वीकृति जारी होने की तिथि से एक वर्ष के अंदर प्रस्तुत किया जायेगा।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि एचपीसीएल ने भारत सरकार द्वारा जारी ₹100 करोड़ में से एनपीपीसीएल को केवल ₹47.63 करोड़ उपलब्ध कराये थे (मार्च 2016 तक)। शेष ₹52.37 करोड़ एचपीसीएल में आवश्यकताओं को पूर्ण करने हेतु उपयोग किया गया। लेखापरीक्षा ने देखा कि एचपीसीएल ने भारत सरकार के विशेष निर्देशों का उल्लंघन करते हुये, भारत सरकार द्वारा जारी ₹100 करोड़ का उचित उपयोग सुनिश्चित करने हेतु एस्करो खाता नहीं बनाया था। सीएमडी, एचपीसीएल, जो निधि के उचित उपयोग हेतु व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार था और विपथन या दुरुपयोग के लिये जिम्मेदार था ने एनपीपीसीएल में उपयोग हेतु निधि को एचपीसीएल में उपयोग की अनुमति दी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एचपीसीएल ने अभी तक (नवंबर 2017) भारत सरकार को कोई भी उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किया है, यद्यपि भारत सरकार द्वारा निधि-जारी करने के एक वर्ष के अंदर (सितंबर 2014 तक) उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अनिवार्य था।

इसी बीच, एनपीपीसीएल ने 14 मुख्य पैकेजों के लिये निविदा निकाली जो उसके प्लांट के पुनरूत्थान के लिये निर्धारित की गई थी (अक्टूबर 2013 से अप्रैल 2014) और इनमें से सात पैकेजों के लिये कार्य आदेश जारी किये (जुलाई 2014 से मार्च 2015)। एचपीसीएल द्वारा निधि जारी न करने के कारण, एनपीपीसीएल ठेकेदारों के बकाया देय का भुगतान नहीं कर सका। एनपीपीसीएल ने कहा (फरवरी 2016) कि वो ठेकेदार को बकाया का भुगतान नहीं कर सका, ठेकेदारों ने काम काज छोड़ दिया और अपने खरीदे गये मर्दों हेतु नई सुपर्दगी नहीं की जिससे परियोजना का कार्य रुक गया। अभी तक, सर्वेक्षण और मिट्टी की जांच और

तोड़ने और गिराये जाने के कार्य के लिये इनमें से केवल दो पैकेज पूर्ण किये गये हैं। पेपर मशीन नवीनीकरण, कैप्टिव पावर हाउस, स्विचयार्ड, सिविल और संरचनात्मक कार्य और प्लांट के नवीकरण के लिये शेष पांच पैकेजों का कार्य रोक दिया गया था जिसके लिये एनपीपीसीएल को ₹6.29 करोड़ की अदत्त देयता निर्धारित की। एनपीपीसीएल बोर्ड ने सूचित किया था (मार्च 2017) कि अगस्त 2015 से, इन पैकेजों में सभी शेष कार्य रूके हुये थे। इससे इन पांच छोड़े गये पैकेजों के संबंध में संयंत्र, उपकरण और मालसूची का मूल्यहास होने की संभावना है।

एचपीसीएल प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अवलोकन स्वीकार करते हुये कहा (जनवरी/फरवरी 2017) कि भारत सरकार द्वारा एनपीपीसीएल को जारी निधि का भाग उनकी स्वयं की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये उपयोग की गई थी। प्रबंधन ने कहा कि इस संबंध में जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिये कोई कार्रवाई नहीं की गई थी और निधि उपयोगिता प्रमाणपत्र भी भारत सरकार को नहीं भेजा गया था। यह भी स्वीकार किया गया कि कार्य रोक दिया गया था क्योंकि परियोजना की लागत काफी बढ़ गई थी और मंत्रालय से संशोधित लागत का अनुमोदन अपेक्षित था।

निम्नलिखित के प्रति प्रबंधन के उत्तर पर ध्यान देना आवश्यक है:

- एचपीसीएल द्वारा निधि का विपथन किया गया था इस तथ्य के बावजूद कि जीओआई का स्वीकृति आदेश ने उसके प्रति स्पष्ट रूप से चेतावनी दी। यद्यपि, स्वीकृति आदेश में विशेष रूप से कहा गया था कि भारत सरकार की निधि के विपथन और दुरुपयोग की जिम्मेदारी सीएमडी, एचपीसीएल की होगी, विपथन की जिम्मेदारी निर्धारित नहीं की गई थी।
- भारत सरकार द्वारा जारी निधि एनपीपीसीएल के पुनरुत्थान के लिये थी। एचपीसीएल द्वारा इस निधि के विपथन के कारण पुनरुत्थान कार्य के कार्यान्वयन करने वाले ठेकेदारों के प्रति एनपीपीसीएल के बकाया देय का संचय हुआ और जिसके कारण कार्य में बाधा उत्पन्न हुई। इस प्रकार जिसके लिये भारत सरकार ने निधि जारी की थी वो उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

निधि का विपथन स्वीकार करते समय, मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2017) कि निधि के विपथन से संबंधित सभी पहलुओं की जांच करने और प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिये गठित समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की और रिपोर्ट पर कार्रवाई की जा रही थी।

इस प्रकार, एचपीसीएल ने अपनी सहायक, एनपीपीसीएल के पुनरूत्थान के लिये भारत सरकार द्वारा जारी ₹100 करोड़ में से ₹52.37 करोड़ का विपथन किया, जो अनुचित होने के साथ-साथ एनपीपीसीएल के पुनरूत्थान योजना के कार्यान्वयन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।

## अध्याय VII: आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय

### दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

#### 7.1 मेट्रो स्टेशन के निर्माण पर परिहार्य व्यय

डीएमआरसी यह प्रावधान शामिल करते हुये दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ कोई करार/एमओयू करने में विफल रहा कि एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन पर किये गये अतिरिक्त व्यय की डीडीए द्वारा पूर्ति की जायेगी। इसके परिणामस्वरूप 15 नवंबर 2017 तक डीएमआरसी द्वारा ₹48.16 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, जिसकी आगे और बढ़ने की संभावना थी। डीपीआर में नियोजित कार्य के कार्यक्षेत्र में विस्तृत परिवर्तन और ₹48.16 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के बावजूद, डीएमआरसी प्रबंधन ने ऐसे मामलों में अपेक्षित निदेशक मंडल का अनुमोदन नहीं लिया।

दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (डीएमआरसी) ने दिल्ली मास रेपिड ट्रांसिट प्रणाली (दिल्ली भाग) के चरण-III के मुंडका-बहादुरगढ़ कॉरिडोर पर, टीकरी बॉर्डर और चार एलीवेटेड स्टेशनों अर्थात् मुंडका इंडस्ट्रीयल एरिया (एमआईए), घेवरा, टीकरी कला और टीकरी बॉर्डर पर मेट्रो साइडिंग के साथ, मुंडका से टीकरी बॉर्डर से एलीवेटेड पुल के निर्माण हेतु मैसर्स कोरसन कोरवियम कंस्ट्रक्शन एस.ए.-सदभाव इंजीनियरिंग लिमिटेड जेवी (ठेकेदार) को स्वीकृति पत्र जारी किया (अगस्त 2013)। बाद में, डीएमआरसी को चरण-III में नियोजित एमआईए मेट्रो स्टेशन को शिफ्ट करने और उसे नेशनल हाईवे-10, अर्बन एक्सटेंशन रोड-II (यूईआर-II) के जंक्शन और बस रेपिड ट्रांसिट (बीआरटी) कॉरिडोर में बस स्टॉप पर प्रस्तावित मेट्रो लाइन पर भविष्य में बनने वाले डीएमआरसी स्टेशन (डीएमआरसी के कार्यक्षेत्र में शामिल नहीं) के साथ एकीकृत करने के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) से प्रस्ताव प्राप्त हुआ (अक्टूबर 2013)। प्रस्ताव के अनुसार डीएमआरसी/बीआरटी उपभोक्ताओं को एक सर्विस से दूसरी में जाने के लिये कम से कम चलना पड़ेगा।

बेहतर यात्री सुविधाओं, लागत प्रभावकारिता और दो स्टेशनों के एकीकरण के लिये अपेक्षित अग्रिम योजना को ध्यान में रखते हुये, डीएमआरसी भविष्य में बनने वाले मेट्रो स्टेशनों को समायोजित करने वाले एकीकृत स्टेशन को चरण-III के एमआईए स्टेशन में परिवर्तित करने और यूईआर-II सड़क कॉरिडोर को समायोजित करने के लिये स्पान को परिवर्तित करने के लिये सहमत हुआ (मई 2014), बशर्ते डीडीए अतिरिक्त लागत वहन करने के लिये सहमत हो। डीएमआरसी ने एकीकृत एमआईए स्टेशन का विस्तृत डिजाइन और रूपरेखा तैयार की और (जून 2014) विवरण को अंतिम रूप देने के लिये डीडीए/राइट्स के साथ बैठक की साथ

ही स्टेशन फुटप्रिंट, प्रवेश/निकास संरचना तथा वर्टिकल एलीवेशन दर्शाते हुए स्टेशन की जनरल अरेंजमेंट ड्राइंग भी प्रस्तुत की। दिनांक 16 जुलाई 2014 को हुई बैठक में डीएमआरसी से चर्चा करने के बाद डीडीए ने भूमि, जिस पर माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा स्टे प्रदान किया गया है, को छोड़कर, इंडीग्रेटेड एमआईए स्टेशन का कार्य आरम्भ करने की सहमति प्रदान की (जुलाई 2014) तथा उस पर होने वाले व्यय का विवरण और व्यय में डीडीए के शेयर की जानकारी भी मांगी।

डीएमआरसी ने ₹11.55 करोड़ के मूल अनुमान की तुलना में, रूफिंग और प्रणाली कार्यों को छोड़कर, एकीकृत स्टेशन की कुल लागत ₹67.74 करोड़ लगभग की निकाली। डीएमआरसी ने डीडीए से अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव के प्रति ₹56.19 करोड़ की तत्कालिक राशि जारी करने का अनुरोध किया। डीएमआरसी ने यह भी कहा कि एकीकृत स्टेशन और उसके पहुंच मार्ग को पूर्ण करने के बाद अतिरिक्त लागत की सटीक राशि उचित समय में सूचित की जायेगी।

डीडीए ने डीएमआरसी द्वारा मांगी गई राशि देने से इस आधार पर इंकार कर दिया कि दो स्टेशनों और अन्य कार्यों की लागत यदि 500 मीटर की दूरी पर किये जाते हैं, केवल ₹68.55 करोड़ होगी और इसलिये एकीकृत एमआईए स्टेशन निर्माण से डीएमआरसी को ₹0.81 करोड़ की बचत होगी (₹68.55 करोड़ – ₹67.74 करोड़)। एमआईए पर एकीकृत स्टेशन पर डीएमआरसी द्वारा किये गये अतिरिक्त व्यय को जारी करने के लिये जुलाई 2015, मार्च 2016, मार्च 2017 और अप्रैल 2017 में किये गये डीएमआरसी के अनुरोध की प्रतिक्रिया में, डीडीए ने डीएमआरसी द्वारा मांगी गई राशि के लिये कोई जिम्मेदारी नहीं ली (नवंबर 2017)। डीडीए ने कहा कि दोनों मेट्रो स्टेशनों के एकीकरण की सिफारिश डीडीए की मांग के कारण नहीं की गई थी, बल्कि यूनीफाइड ट्रेफिक एंड ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर (प्लानिंग एंड इंजीनियरिंग) केन्द्र (यूटीटीआई पीईसी) के निर्देशों के आधार पर, जो माननीय लेफ्टिनेंट गवर्नर, दिल्ली की अध्यक्षता के अंतर्गत राष्ट्रीय राजधानी के मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट एकीकरण के लिये नियंत्रक निकाय है, थी।

एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन को पूर्ण करने की निर्धारित तिथि 27 जनवरी 2018 थी, कार्य प्रगति पर है और डीएमआरसी ने ₹59.71 करोड़ की राशि के व्यय से 80 प्रतिशत कार्य पूर्ण कर लिया है जो स्टेशन पर व्यय की जाने वाली कुल राशि के 72 प्रतिशत के बराबर था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन डीएमआरसी की वास्तविक योजना का भाग नहीं था, बल्कि डीडीए के अनुरोध पर निष्पादित किया गया था। तथापि डीडीए के साथ यह निर्धारित करते हुये कि एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन पर व्यय की गई अतिरिक्त राशि का वहन डीडीए करेगा कोई भी करार/समझौता ज्ञापन (एमओयू) नहीं किया गया था।
- एकीकृत मेट्रो स्टेशन का निर्माण डीएमआरसी के निदेशक मंडल का अनुमोदन प्राप्त किये बिना और पर्याप्त भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना शुरू किया गया। एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन की भूमि के एक भाग का अभी भी (15 नवंबर 2017) डीडीए द्वारा अधिग्रहण नहीं किया गया था।
- डीडीए द्वारा एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशनों के निर्माण पर अतिरिक्त लागत वहन करने से मना करने के बावजूद भी डीडीए के साथ मुद्दे का समाधान निकाले बिना, डीएमआरसी ने निर्माण कार्य जारी रखा। इस प्रकार डीडीए के साथ कोई भी करार/एमओयू न होने पर, डीएमआरसी ने 15 नवंबर 2017 तक ₹48.16 करोड़<sup>1</sup> का परिहार्य व्यय किया (प्राप्त की गई भौतिक और वित्तीय प्रगति क्रमशः 80 प्रतिशत और 72 प्रतिशत थी)। इसके अतिरिक्त, डीएमआरसी को ₹48.16 करोड़ की अतिरिक्त निधि हेतु वित्तीय लागत भी वहन करनी होगी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर/अगस्त 2017 और नवंबर 2017) कहा:

- (क) क्योंकि एमआईए स्टेशन का प्रावधान ठेकेगत प्रावधान से परे था, डीएमआरसी के प्रबंध निदेशक ने वर्तमान कार्यक्षेत्र से परे अतिरिक्त लागत वहन करने के लिये डीडीए की स्वीकृति को ध्यान में रखते हुये, ठेके में अंतर को अनुमोदित किया था।
- (ख) एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन के निर्माण का निर्णय यूईआर-II पर बीआरटी और भविष्य में बनने वाली मेट्रो लाइन सहित यातायात के विभिन्न साधनों के एकीकरण हेतु डीडीए के साथ परामर्श से लिया गया था। प्रबंधन ने कहा कि लागत शेयर करने के मुद्दे पर डीडीए से बातचीत की जा रही थी और परस्पर सहमति से इसे तय कर लिया जायेगा।

---

<sup>1</sup> ₹59.71 करोड़ घटा ₹11.55 करोड़ मूल रूप से नियोजित एमआईए स्टेशन के निर्माण की लागत।



- (ग) भविष्य में बनने वाली लाइन के लिये ट्रैक बेड को छोड़कर, एकीकृत एमआईए स्टेशन की पूर्ण सुविधा, चरण-III कॉरिडोर, जो शीघ्र पूर्ण होना अपेक्षित है, के शुरू होने पर प्रयोग में लाई जायेगी। प्रबंधन ने आगे कहा कि डीडीए और डीएमआरसी दोनों सरकारी संस्थान होने के कारण, कोई अलग से करार करना आवश्यक नहीं समझा गया।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- (i) प्रबंध निदेशक को प्रत्यायोजित शक्तियां के संबंध में, 12 जनवरी 1998 को आयोजित अपनी 13वीं बैठक में डीएमआरसी के निदेशक मण्डल के अनुमोदन के अनुसार, निम्नलिखित मामलों के संबंध में प्रत्यायोजन बोर्ड के अनुमोदन के अधीन था:

- दिल्ली एमआरटीएस परियोजना के कार्यक्षेत्र में डीपीआर में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन;
- डीपीआर में विचार न किये गये ₹10 करोड़ से अधिक के व्यय का कोई मद।

बोर्ड द्वारा यह निर्णय भी किया गया, कि उपरोक्त उल्लिखित मामलों में प्रबंधक निदेशक द्वारा, उसको प्रदान की गई शक्तियों का प्रयोग करने के निर्णय को उसकी अगली बैठक में प्रबंधक निदेशक द्वारा बताया जाना चाहिये।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि, दिल्ली मास रैपिड ट्रांसिट प्रणाली परियोजना के चरण-III के मुडंका बहादुरगढ़ कॉरिडोर की डीपीआर के कार्यक्षेत्र में महत्वपूर्ण परिवर्तन, जिसके कारण ₹48.16 करोड़ का अतिरिक्त व्यय (15 नवंबर 2017 तक) होना था, के बावजूद प्रबंध निदेशक, डीएमआरसी द्वारा लिया गया निर्णय अनुमोदन हेतु डीएमआरसी के निदेशक मण्डल के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया था।

- (ii) तथ्य रह जाता है कि डीडीए के साथ करार/एमओयू न होने से, डीएमआरसी ने 15 नवंबर 2017 तक ₹48.16 करोड़<sup>2</sup> का परिहार्य व्यय किया। आगे इसके और बढ़ने की संभावना है, क्योंकि अभी तक (15 नवंबर 2017) भौतिक प्रगति, 80 प्रतिशत और वित्तीय प्रगति 72 प्रतिशत तक ही प्राप्त की गई

<sup>2</sup> ₹59.71 करोड़ घटा ₹11.55 करोड़ मूल रूप से नियोजित एमआईए स्टेशन के निर्माण की लागत।

थी। उपरोक्त व्यय के अतिरिक्त, इन निधियों की वित्तीय लागत भी डीएमआरसी को वहन करनी होगी।

इस प्रकार, एकीकृत एमआईए मेट्रो स्टेशन पर अतिरिक्त व्यय वहन करने हेतु उचित प्रावधान शामिल करते हुए दिल्ली विकास प्राधिकरण के साथ करार/एमओयू करने में विफलता, के कारण 15 नवंबर 2017 तक डीएमआरसी द्वारा ₹48.16 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया। डीएमआरसी प्रबंधन ने डीपीआर में नियोजित कार्य क्षेत्र में महत्वपूर्ण परिवर्तन होने और उस पर हुए ₹48.16 करोड़ के अतिरिक्त व्यय को ध्यान में रखते हुये ऐसे मामलों में वांछित निदेशक मंडल का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया।

मामले को अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय VIII: खनन मंत्रालय

### हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड

#### 8.1 अभावपूर्ण ठेका शर्त के कारण परिहार्य व्यय

कंपनी ने ठेकेदार द्वारा अपेक्षित उपकरण लगाने के लिये ठेके में उचित शर्त शामिल नहीं की जिसके लिये दर निर्धारित की गई थीं जिसके कारण ₹11.87 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड (कंपनी) प्रत्यक्ष रूप से एकीकृत कॉपर उत्पादक कंपनी है। लेखापरीक्षा ने खनन संबंधित गतिविधियों के लिये 2014-17 के दौरान कंपनी द्वारा प्रदान किये गये ठेकों की समीक्षा की और दो मामले देखे जहां कंपनी ठेकेदार द्वारा नये उपकरण लगाना सुनिश्चित करने में विफल रही, यद्यपि यह परस्पर रूप से सहमत था। प्रक्रिया में, कंपनी ने कार्य के लिये उच्च प्रभार का भुगतान किया।

#### क. 45 एलबीसीएम की लोडिंग और हॉलिंग हेतु उपकरण किराये पर लेना

कंपनी ने मलांजखंड कॉपर परियोजना (एमसीपी) पर 45 लाख बैक क्यूबिक मीटर (एलबीसीएम) अराँक की लोडिंग और हॉलिंग के लिये उपकरण किराये पर लेने के लिये निविदा आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) निकाला (जनवरी 2014)। न्यूनतम दर मैसर्स आर के ट्रांसपोट्र कंपनी (आरकेटी) द्वारा प्रदान की गई थी (₹400 प्रति बीसीएम)।

चूंकि दर विभागीय अनुमान (₹321.35 प्रति बीसीएम), से अधिक थी कंपनी ने पार्टी के साथ विचार विमर्श किया। आरकेटी ने चर्चा के दौरान स्पष्ट किया कि उनके द्वारा प्रदान की गई दर उच्च थी क्योंकि विभागीय अनुमान में ध्यान में रखे गये 2010 में बने उपकरण के बजाय 2014 में बने नये लोडिंग और हॉलिंग उपकरण और उससे संबंधित बीमा लागत अधिक थी। यह बताया गया कि 2014 में बने उपकरण लगाने से खदान के निचले भाग में कार्य करते समय स्थिर पहुंच सुनिश्चित होगी। इसके अतिरिक्त, आरकेटी ने सूचित किया कि उच्च उद्भूत दरों के कारण, कार्य करने के लिये उच्च रूप से कुशल कर्मचारी लगाये जायेंगे।

निविदा मूल्यांकन समिति (टीईसी) ने भी नये निर्मित (2010 में निर्मित की जगह 2014 में निर्मित) उपकरण और उच्च रूप से कुशल कर्मचारियों की नियुक्ति के आधार पर आरकेटी द्वारा प्रदान की गई उच्च दरों को तर्कसंगत बताया। टीईसी ने आकलन किया कि 2014

में निर्मित उपकरण लागने के कारण ₹49.91 प्रति बीसीएम और उच्च रूप से कुशल कर्मचारियों की तैनाती के लिये ₹2.45 प्रति बीसीएम लागत बढ़ेगी।

बाद में, आरकेटी ₹397 प्रति बीसीएम की अपनी उद्धृत दर को कम करने हेतु सहमत हुआ (मार्च 2014) और कंपनी ने 37 माह की निर्धारित पूर्णतः अवधि सहित ₹178.65 करोड़ के कुल मूल्य के लिये ₹397 प्रति बीसीएम पर आरकेटी को उपरोक्त कार्य के लिये आशय पत्र जारी किया (मई 2014)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कंपनी ने उपरोक्त कार्य के लिये उच्च रूप से कुशल कार्मिकों को लगाने और 2014 निर्मित उपकरण लगाना सुनिश्चित करने के लिये आरकेटी के साथ किये गये करार में (जून 2014) उचित शर्तें शामिल नहीं की। यह भी देखा गया कि उपरोक्त कार्य हेतु आरकेटी द्वारा लगाये गये 12 डंपर्स और तीन खुदाई मशीनों में से, छह डंपर्स और एक खुदाई मशीन 2010 निर्मित थी, शेष 2014 निर्मित थी। तथापि कंपनी, ने ठेकदार द्वारा पुराने निर्मित उपकरण लगाये जाने को ध्यान में नहीं रखा और सहमत ठेका दर पर आरकेटी को भुगतान किया।

इस प्रकार, कंपनी ने सहमत 2014 निर्मित उपकरण के प्रति 2010 निर्मित उपकरण लगाने के लिये दर में अंतर को ध्यान में रखते हुये, आरकेटी को ₹23.29 प्रति बीसीएम<sup>1</sup> का अधिक भुगतान किया, जो जून 2017 तक 38.07 एलबीसीएम के निष्पादन के लिये ₹8.87 करोड़<sup>2</sup> का अधिक भुगतान था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने देखा कि अत्याधिक कुशल कार्मिकों की तैनाती हेतु आरकेटी के साथ करार में उचित शर्तों के न होने के कारण, कंपनी उनकी तैनाती सुनिश्चित नहीं कर सकी यद्यपि ऐसी स्थिति के लिये उच्च दर पर सहमति हुई थी।

#### **ख. 30 एलबीसीएम की लोडिंग और हॉलिंग के लिये उपकरण को किराये पर लेना**

30 एलबीसीएम की लोडिंग और हॉलिंग के लिये उपकरण किराये पर लेने के लिये कंपनी द्वारा जारी एनआईटी की प्रतिक्रिया में, आरकेटी ₹460 प्रति बीसीएम की दर सहित न्यूनतम बोलीदाता के रूप में सामने आया। आरकेटी के साथ विचार-विमर्श करने पर, दर को ₹414 प्रति बीसीएम तक कम कर दिया था और जनवरी 2016 में कार्य के लिये करार किया गया था।

<sup>1</sup> ₹23.29 = ₹(49.91\*7/15)

<sup>2</sup> ₹23.29 \* 3807453 = ₹88675580

लेखापरीक्षा ने देखा कि करार की शर्तों में स्पष्ट रूप से निर्धारित है कि आरकेटी द्वारा लगाये गये सभी उपकरण 2012 निर्मित से पुराने नहीं होने चाहिये। यह देखा गया कि उपरोक्त कार्य हेतु आरकेटी द्वारा लगाये गये 15 लोडिंग और हॉलिंग उपकरण में से 40 प्रतिशत उपकरण (छह) 2009 निर्मित थे। तथापि, कंपनी ने उपकरण के सहमत मेक से पुराने उपकरण लगाने पर ध्यान दिये बिना ₹414 प्रति बीसीएम की सहमत दर पर आरकेटी को पूर्ण भुगतान किया। इस प्रकार, कंपनी ने आरकेटी को ₹19.96 प्रति बीसीएम<sup>3</sup> का अधिक भुगतान किया, जिसके कारण अप्रैल 2017 तक ₹3 करोड़<sup>4</sup> अतिरिक्त व्यय हुआ।

उत्तर में, प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2018) कि आरकेटी ने शुरू में 30 एलबीसीएम कार्य के लिये 2009 निर्मित और 45 एलबीसीएम कार्य के लिये 2010 निर्मित कुछ उपकरण लगाये क्योंकि कम संभावित समय में उत्पादन शुरू करने की तात्कालिकता थी और क्योंकि भारी मशीनरियों जैसे डंपर और खुदाई मशीनों की खरीद की अपनी समय-सीमा है। क्योंकि वो बाजार में शीघ्र उपलब्ध नहीं होती। प्रबंधन ने यह भी कहा कि आरकेटी का निष्पादन दोनों कार्यों में संतोषजनक और निर्धारित लक्ष्य से अधिक था।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। कंपनी ने नये निर्मित (2014 निर्मित) उपकरण लगाने के आश्वासन पर 45 एलबीसीएम कार्य के लिये उच्च दरें स्वीकार की यद्यपि वो यह ठेके में शामिल करने में विफल रहा। 30 एलबीसीएम कार्य के लिये करार में उपकरण का नया मेक (2012 या बाद में निर्मित) लगाने के लिये विशेष शर्त शामिल की। फिर भी, दोनों मामलों में, ठेकेदार ने पुराने निर्मित उपकरण लगाये और यह जानने के बावजूद कि लगाये गये उपकरण सहमत विशेषताओं के अनुसार नहीं थे, कंपनी ने उच्च दरों का भुगतान किया। इसके अतिरिक्त, प्रबंधन का तर्क कि शुरू में आरकेटी ने 2010 के कुछ डंपर लगाये तथ्य को साबित नहीं करता है क्योंकि इन मशीनों का पूर्ण ठेका अवधि के दौरान प्रयोग किया गया था।

इस प्रकार, कंपनी ने ठेकेदारों द्वारा अपेक्षित उपकरण लगाने के लिये ठेकों में उचित शर्तें शामिल नहीं की जिसके लिये दर निर्धारित की गई थी; परिणामस्वरूप ₹11.87 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामले को जनवरी 2018 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

<sup>3</sup> ₹19.96= ₹(49.91\*6/15) 2014 की तुलना में 2010 के तैनाती उपकरणों की अंतर लागत को ध्यान में रखते हुए।

<sup>4</sup> ₹19.96 \* 1504530.219 = ₹30030418

## अध्याय IX: पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय

### बॉमर लॉरी एण्ड कंपनी लिमिटेड

#### 9.1 पर्याप्त यथोचित श्रम न करने के कारण बकाए की गैर वसूली

बॉमर लॉरी एण्ड कंपनी लिमिटेड (कंपनी) ने वित्तीय विवरण की सटीकता सुनिश्चित किए बिना ₹13.50 करोड़ में एक हानि उन्मुख कंपनी मै. वेकेशन एक्जोटिका डेस्टिनेशन प्राइवेट लिमिटेड (वीईडीपीएल) का अधिग्रहण किया। भुगतान की अंतिम किस्त जारी करने से पहले वित्तीय सुलह नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹3.99 करोड़ के बकाए का पता चला, जिसे वसूल करने में कंपनी विफल रही।

मै. वेकेशन एक्जोटिका डेस्टिनेशन प्राइवेट लिमिटेड (वीईडीपीएल) द्वारा उसकी 50 प्रतिशत इक्विटी का अधिग्रहण करने के लिए बॉमर लॉरी एण्ड कंपनी लिमिटेड (कंपनी) से संपर्क किया गया (नवम्बर 2012)। टूर एवं ट्रेवल्स कारोबार से जुड़ी कंपनी वीईडीपीएल एक साझेदारी फर्म के रूप में 2007 में स्थापित की गई थी और तत्पश्चात एक निजी लिमिटेड कंपनी में बदल गई (2012)। कंपनी ने 'वेकेशन एक्जोटिका' ब्रांड के अधिग्रहण के मूल उद्देश्य के साथ इसकी 50 प्रतिशत इक्विटी की बजाए वीईडीपीएस के पूरे टूर खण्ड ट्रेवल्स कारोबार का अधिग्रहण करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2013)। अधिग्रहण का तर्क यह था कि इससे कंपनी को टूर एवं आरामदायक ट्रेवल कारोबार शुरू करने का अवसर मिलेगा।

कंपनी ने अकेले आधार पर और साथ ही साथ कंपनी के साथ इसके सहयोग को ध्यान में रखते हुए वीईडीपीएल के कारोबार का मूल्यांकन करने के लिए विशेषज्ञ नियुक्त किए। दो विशेषज्ञ अर्थात् मै. बीओबी कैपिटल मार्केट्स लिमिटेड (बीओबी) और मै. केपीएमजी इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (केपीएमजी) को नियुक्त किया जिन्होंने सिफारिश की कि वीईडीपीएल का मूल्य ₹13.50 करोड़ से ₹30.40 करोड़ अकेले तथा कंपनी के सहयोग को ध्यान में रखते हुए ₹63.00 करोड़ से ₹79.80 करोड़ तक हो सकता था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मूल्यांकन कंपनी द्वारा दी गई सूचना के आधार पर किया गया था जिसमें 2014-18 के दौरान वीईपीडीएल के कारोबार में उच्च वृद्धि संभावित थी (अकेले आधार पर 27 प्रतिशत से 30 प्रतिशत वृद्धि दर और कंपनी के सहयोग से 33 प्रतिशत से 114 प्रतिशत), जबकि, वीईडीपीएल शुरू से (2007-08) हानि उठा रही थी। अंत में कंपनी ने ₹13.50 करोड़ मूल्य मानते हुए जनवरी 2014 में वीईडीपीएल का कारोबार अधिग्रहीत किया। अधिग्रहण के बाद वीईडीपीएल के टूर एण्ड ट्रेवल्स कारोबार से कोई लाभ नहीं हुआ

और उच्च वृद्धि को झुठलाते हुए जनवरी 2014 से सितम्बर 2017 की अवधि के दौरान ऐसे कारोबार पर ₹26.94 करोड़ की कुल हानि उठानी पड़ी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कंपनी ने निदेशक मंडल (बीओडी) ने अधिग्रहण प्रस्ताव (अप्रैल 2013) को ध्यान में रखते हुए वीडिपीएल की परिशोधन स्थिति पर चिंता व्यक्त की थी। कंपनी ने अधिग्रहण ग्रांट थार्नटन इंडिया एलएलपी को वीडिपीएल का यथोचित वित्तीय श्रम करने का काम दिया था। यथोचित वित्तीय श्रम से पता चला (नवम्बर 2013) कि वीडिपीएल के लेखांकन सॉफ्टवेयर में डाटा एंट्री त्रुटियों की संभावना थी और उचित प्रणालियों और नियंत्रणों का अभाव था। कंपनी के बीओडी ने 30 सितम्बर 2013 को समाप्त पहली छमाही के लिए वीडिपीएल के लेखाओं की विस्तृत लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2013)। मै. डेलॉइटी हास्कंस एण्ड सेल्स को लेखापरीक्षा के लिए नियुक्त किया था (फरवरी 2014)।

कंपनी के बीओडी ने वीडिपीएल की लेखापरीक्षा करने तथा अधिग्रहण करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2013)। कंपनी के पूर्ण कालिक निदेशकों के साथ-साथ अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, वीडिपीएल के साथ बातचीत करने के लिए अधिकृत थे। हालांकि, लेखापरीक्षक के रिपोर्ट की प्रतीक्षा किए बिना कंपनी ने ₹13.50 करोड़ पर वीडिपीएल का अधिग्रहण किया (जनवरी 2014)। अधिग्रहण के बाद लेखापरीक्षक ने मई 2014 की अपनी रिपोर्ट में वीडिपीएल के निर्धारित परिसंपत्ति पंजिकाओं, उधारकर्ताओं के लेखांकन, ऋण एवं अग्रिम तथा विज्ञापन व्यय आदि के अनुरक्षण से संबंधित बही खाते में कमियों को इंगित किया था। हालांकि अधिग्रहण का भुगतान तबतक कर दिया गया था (फरवरी 2014) और अगस्त 2014 में अंतिम किस्त जारी कर दी गई थी।

अधिग्रहण की शर्तों के अनुसार, तत्कालीन वीडिपीएल कारोबार के लिए सभी बिलों और तत्संबंधी के मूल्य को 1 जनवरी 2014 से कंपनी के खाते में बुक किया जाना था जबकि मौजूदा प्रविष्टियों को बाद में और मिलान करके वीडिपीएल की बही से कंपनी की बहियों में स्थानान्तरित कर दिया जाना था। मिलान करने पर कंपनी ने वीडिपीएल से ₹3.99 करोड़ का बकाया पाया। तब तक कंपनी ₹13.50 करोड़ की पूरी किस्त जारी कर चुकी थी।

कंपनी के खाते में वीडिपीएल से ₹3.99 करोड़ का बकाया वसूली योग्य था (दिसंबर 2017 तक)। क्योंकि वीडिपीएल का कारोबार पहले ही कंपनी द्वारा अधिग्रहित कर लिया गया था और कारोबार के लिये पूर्ण भुगतान कर दिया गया था इसलिये इस राशि की वसूली की संभावना बहुत कम थी।

प्रबंधन ने कहा (दिसंबर 2017) कि वीडीडपीएल से ₹3.99 करोड़ की देय राशि खरीद का अंतिम भुगतान करने के बाद मिलान करने पर सामने आई और सूचित किया कि यदि राशि मार्च 2018 तक वसूली नहीं की जाती, तो यह राशि कंपनी के खाते से भरी जायेगी।

प्रबंधन का उत्तर, नुकसान वाली निजी कंपनी अधिग्रहीत करते समय इसकी ओर से उचित निर्णय लेने में कमी दर्शाता है। इस राशि को प्रदान करने की प्रबंधन की तत्परता, जबकि वीडीडपीएल का प्रयोजक वर्तमान में उसके टूर कारोबार के मुख्य ऑपरेटिंग अधिकारी के रूप में कंपनी का कर्मचारी है भी इस तथ्य पर जोर देता है कि इसकी वसूली कठिन है।

इस प्रकार, कंपनी ने, वीडीडपीएल जो नुकसान में जा रही कंपनी है को ₹13.50 करोड़ में अधिग्रहीत किया। कारोबार में जनवरी 2014 से सितंबर 2017 तक कंपनी को ₹26.94 करोड़ की कुल हानि सहित अधिग्रहण के बाद लगातार नुकसान होता रहा। वीडीडपीएल के खाते के संबंध में, अधिग्रहण से पूर्व विवेकपूर्ण निर्णय नहीं लिया गया था। यद्यपि, लेखापरीक्षा की गई थी, कंपनी ने अधिग्रहण के लिये भुगतान करने से पूर्व लेखापरीक्षा परिणामों का इंतजार नहीं किया। बाद में, मिलान के बाद ₹3.99 करोड़ की बकाया देयता देखी गई, जिसकी वसूली मुश्किल लगती है।

मामले को नवंबर 2017 में मंत्रालय को बताया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)

### भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

#### 9.2 डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में कर्मचारियों को अनियमित भुगतान

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने कंपनी द्वारा 40 वर्ष और कोची रिफाईनरी द्वारा 50 वर्ष पूर्ण होने के अवसर पर ₹25.14 करोड़ की राशि को अपने प्रत्येक कर्मचारी को ₹20000 भुगतान किया।

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (कंपनी) के 40 वर्ष के साथ-साथ कोच्ची रिफाईनरी के 50 वर्ष पूर्ण होने पर, कंपनी ने अपने सभी कर्मचारियों को ₹20000 के पारितोषिक अनुदान को अनुमोदित (अक्टूबर 2016) किया। कंपनी के रोल पर 12572 कर्मचारियों<sup>1</sup> को ₹20000/- की राशि प्रति कर्मचारी को दी गई थी, जिसके चलते इस खाते पर ₹25.14 करोड़ का व्यय हुआ।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि

<sup>1</sup> प्रबंधन: 5684 और गैर-प्रबंधन: 6888



- i. मार्च 1978 में केन्द्रिय कैबिनेट ने निर्देशित किया था कि पारितोषिक सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के सिल्वर/गोल्डन जूबली उत्सवों के अवसर में स्वीकृत नहीं किये जाने चाहिए।
- ii. लोक उद्यम ब्यूरो (बीपीई) ने भी सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को उपरोक्त नितियों का पालन करने का निर्देश दिया था।
- iii. डीपीई दिशानिर्देश (नवम्बर 1997) विशेष रूप से यह निर्धारित करते हैं कि बोनस अधिनियम अथवा पूर्व अनुग्रह के संबंध में डीपीई द्वारा जारी किये गये कार्यकारी निर्देशों के अन्तर्गत हकदार के अतिरिक्त कोई पूर्व-अनुग्रह भुगतान, मानदेय, अथवा पारितोषिक लोक उद्यमों द्वारा अपने कर्मचारियों को नहीं दिये जाने चाहिए जब तक की राशि को निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप में विधिवत अनुमोदित प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्राधिकृत ना किया हो।
- iv. दिशानिर्देशों के सार-संग्रह में, स्मारक अवसरों पर सीपीएसई के कर्मचारियों के लिए पारितोषिक/मोमेन्टो पर भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय के सार्वजनिक उद्यम के विभाग (डीपीई) द्वारा कोई निर्धारित दिशानिर्देश (नवम्बर 2015) नहीं पाए गये थे।
- v. पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने सभी आर्यल मार्केटिंग कंपनियों (ओएमसी) को निर्देश (नवम्बर 2012) दिया था कि इस मामलों पर सभी लागू दिशानिर्देशों का अनुपालन तब तक सख्ती से किया जाए जब तक की स्मारक अवसरों पर कर्मचारियों के लिए नकद/वस्तु में पारितोषिक के भुगतान पर दिशानिर्देशों का गठन कर लिया जाए। एमओपीएनजी के निर्देशों पर आधारित लेखापरीक्षा ने देखा कि, सभी सीपीएसई के कर्मचारियों के लिए ओएनजीसी द्वारा विषय पर मसौदा दिशानिर्देश तैयार किये गये थे और अक्टूबर 2015 में एमओपीएनजी को प्रस्तुत किये गये थे, जिसका अनुमोदन लेना अभी बाकी (नवम्बर 2017) था। मंत्रालय ने लेखापरीक्षा को सूचित किया कि स्मारक अवसरों पर कर्मचारियों को नकद/वस्तु में पारितोषिक के भुगतान पर अलग-अलग दिशानिर्देशों को जारी करने के लिए आवश्यक विचार करने की आवश्यकता नहीं है। इस प्रकार ऐसे भत्तों के भुगतान को प्रतिबीबीत करने के लिए मंत्रालय द्वारा कोई आगे की कार्रवाई नहीं की गई जो कि डी पी ई दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं थी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में (03 अक्टूबर 2017) बताया कि कंपनी द्वारा स्मारकों पर दिये गये पारितोषिक विद्यमान प्रथाओं और कंपनियों के जारी सामूहिक ज्ञान के अनुरूप थे। आगे

यह बताया गया कि एमओपीएनजी को प्रस्तुत किये गये आर्यल एवं गैस कंपनियों के मांग प्रस्ताव पर लिये गये पारितोषिकों के निर्णय भी उसके अनुरूप थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रोत्साहन नवम्बर 1997 में जारी डीपीई दिशानिर्देशों के प्रावधानों से बाहर थे।

इस प्रकार, कंपनी द्वारा विद्यमान डीपीई दिशानिर्देशों और पट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अनुदेशों के उल्लंघन में अपने कर्मचारियों के भुगतान किया गया, किसी अपवाद के बिना लागू दिशानिर्देशों को मानने के परिणाम स्वरूप ₹25.14 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

मामले के अक्टूबर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था;उनका उत्तर प्रतिक्षित था (फरवरी 2018)।

### गेल (इंडिया) लिमिटेड

#### 9.3 न्यूनतम कार्य योजना की पूर्णता में देरी के कारण निर्णीत हर्जाने का परिहार्य भुगतान

योजना की कमी के कारण, सह-व्यवस्था सहभागी लाईसेंस अवधि के भीतर न्यूनतम कार्य योजना को पूर्ण नहीं कर सके जिससे ₹11.31 करोड़ के निर्णीत हर्जाने का परिहार्य भुगतान हुआ।

एक संघ<sup>2</sup> जिसमें तीन केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसई) अर्थात गेल (इंडिया) लिमिटेड, हिन्दुस्तान पट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, भारत पट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एक राज्य सरकार पीएसयू (गुजरात स्टेट पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड) और दो निजी फर्म जिसने राजस्थान में ब्लाक आरजे-ओएनएन-2004/1 प्राप्त किया और भारत सरकार के साथ प्रोडक्शन शेयरिंग करार में प्रवेश (2 मार्च 2007) किया। संघ ने ब्लाक के अन्वेषण के चरण-I के लिए पट्रोलियम एक्सप्लोरेट्री लाईसेंस (पीईएल) प्राप्त किया (नवंबर 2007)। संघ ने गेल (इंडिया) लिमिटेड (कंपनी) को इस एक्सप्लोरेशन ब्लाक के लिए संचालक बनाया था।

<sup>2</sup> गैल ने भागीदारी हिस्सा (पीआई) 22.225 प्रतिशत, गुजरात स्टेट पेट्रोलियम 22.225 प्रतिशत के पीआई के साथ, और अन्य जेवी सहयोगी अर्थात एचपीसीएल 22.22 प्रतिशत पीआई के साथ, बीपीसीएल 11.11 प्रतिशत के साथ, हालबोर्दी शिपिंग लिमिटेड 11.11 प्रतिशत के साथ और नितिन कापर प्रोटेक्शन इंडस्ट्रीज लिमिटेड 11.11 प्रतिशत के साथ अभिसंघ का गठन किया।

पीएससी के अनुसार, संघ को न्यूनतम कार्य योजना के अन्तर्गत संपूर्ण करार क्षेत्र को कवर करते हुए 8 किमी. x 8 किमी. के ग्रिड आकार में 2 डी भूकंप संबंधी एपीआई<sup>3</sup> को पूर्ण करना अपेक्षित था। आगे, 2डी/3डी भूकंप संबंधी डाटा का पुनर्प्रसंस्करण, जीओ कैमिकल सर्वे, ग्रेविटि मैग्नेटिक सर्वे और छः कुओं की ड्रिलिंग चार वर्षों के भीतर अर्थात् 5 नवंबर 2011 तक पूर्ण किये जाने थे। तथापि, एमडब्ल्यूपी के पूर्णता के लिए छः माह तक के विस्तार को स्वीकृत किया जा सकता था।

भारत सरकार की न्यू एक्सप्लोरेशन लाईसेंस पालिसी (एनईएलपी) (अप्रैल 2006) में एक्सप्लोरेशन चरण में विस्तार के लिए पालिसी के खंड ए 1 (बी एण्ड सी) यह निर्धारित करते हैं कि हाईड्रोकार्बन के महानिदेशक द्वारा यथा निर्धारित अपूर्ण एमडब्ल्यूपी के लिए पूर्व-आंकलित निर्णीत हर्जाने (एलडी) यथा स्वीकृत 100 प्रतिशत बैंक गारंटी और 10 प्रतिशत नकद भुगान के प्रस्तुतीकरण के अध्यक्षीन अतिरिक्त छः माह (दूसरा विस्तार) का समय विस्तार दिया जा सकता है। हाईड्रोकार्बन के महानिदेशक द्वारा यथा निर्धारित अपूर्ण एमडब्ल्यूपी के लिए पूर्व-आंकलित निर्णीत हर्जाने (एलडी) यथा स्वीकृत 100 प्रतिशत बैंक गारंटी और 30 प्रतिशत नकद भुगतान के प्रस्तुतीकरण के अध्यक्षीन 12 माह से अधिक और 18 माह तक पर (तीसरा विस्तार) विचार किया जा सकता है।

कंपनी ने वायू (प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम, 1981, की धारा 21 के अनुसार उद्यम स्थापित करने के लिए सहमति हेतु राजस्थान राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को आवेदन किया। आरएसपीसीबी ने इसमें विभिन्न कमियां बताई (7 जुलाई 2010) यथा प्रत्येक स्थान के लिए अलग-अलग आवेदन के स्थान पर विभिन्न स्थानों के अन्तर्गत आने वाले सभी 6 एक्सप्लोरेट्री ड्रिलिंग कुओं के लिए सामान्य आवेदन अपेक्षित शुल्क का गैर-प्रस्तुतीकरण, पूंजीगत निवेश के साक्ष्य की कमी, भूमि आवंटन पत्र, पर्यावरण मंजूरी के साथ अनुपालन के लिए प्रतिबद्धता और केन्द्रिय भूजल प्राधिकरण से सुरक्षित निकासी में सहायता हेतु कच्चे जल के स्रोत की जानकारी। कुछ अपेक्षित दस्तावेजों को अगस्त 2010 से सितंबर 2010 के दौरान प्रस्तुत किया गया था। शेष दस्तावेज अपेक्षित अतिरिक्त शुल्क के साथ जनवरी 2011 से फरवरी 2011 के दौरान प्रस्तुत किये गये थे। आरएसपीसीबी ने देखा (मार्च 2011) कि कंपनी ने एक साईट पर ड्रिलिंग के लिए योजना की अनुमानित लागत की पुष्टि करते हुए प्रमाण पत्रों को प्रस्तुत नहीं किया था, सक्षम अधिकारी का भूमि रूपांतरण पत्र, हानिकारक पदार्थ आदि के निपटान के माध्यम के बारे में सूचना। अन्त में, कंपनी ने 11 अप्रैल 2011 को सभी अपेक्षित दस्तावेजों/शुल्कों को जमा किया और आरएसपीसीबी ने 27 अप्रैल 2011 को सीटीई स्वीकृत किया।

<sup>3</sup> डाटा के अभिग्रहण, प्रसंस्करण और विवेचना।

संघ ने नवंबर 2011 तक पांच कुओं की ड्रिलिंग के अलावा एमडब्ल्यूपी के अन्तर्गत सभी प्रतिबद्ध कार्यों को पूर्ण किया। इसके बाद, पीएससी और नई विस्तार नीति (एनईएलपी) के प्रावधानों के अनुरूप 5 मई 2017 तक प्रत्येक छः माह की अवधि के लिए तीन<sup>4</sup> विस्तारों की मांग की। संघ ने 6.947 मिलियन<sup>5</sup> यूएसडी की बैंक गारंटी सहित महानिदेशक हाईड्रोकार्बन (डीजीएच) को अपूर्ण एमडब्ल्यूपी के लिए एलडी के प्रति ₹5.65 करोड़<sup>6</sup> (₹3.63 करोड़<sup>7</sup> के सीपीएसईज के भाग सहित) भागीदारी ब्याज के शेयर के अनुसार प्रदत्त किया। कंपनी ने चौथे विस्तार के लिए छः माह की अतिरिक्त अवधि के लिए आवेदन किया किन्तु पेट्रोलियम और प्राकृति गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। संघ 5 मई 2013 तक लाईसेंस अवधि के तीसरे विस्तार की समाप्ति पर केवल चार कुओं की ड्रिलिंग कर सका और 5वें कुएं की आंशिक रूप से अर्थात् लक्षित गहराई 1100 फीट के प्रति 334 मीटर तक ही ड्रिलिंग की थी पांचवे कुएं में 766 मीटर और छठे कुएं में 1200 मीटर की गहराई की अपूर्ण एमडब्ल्यूपी थी। प्रतिबद्ध गहराई के प्रति दो कुओं की अपूर्ण एमडब्ल्यूपी को ध्यान में रखते हुए, कंपनी ने पुनः 5 मई 2013 के बाद ड्रिलिंग और टैस्टिंग ऑपरेशनों को जारी रखने के लिए अनुमति की मंजूरी के लिए डीजीएच से अनुरोध किया (1 मई 2013)। तथापि, डीजीएच ने अनुमति देने के लिए मना कर दिया (10 मई 2013) क्योंकि ना तो पीएससी में और ना ही एनईएलपी में चौथे विस्तारण के लिए कोई प्रावधान था। लेकिन संघ ने 5वें कुएं की ड्रिलिंग को जारी रखा और 2 जून 2013 को इसे पूर्ण किया। तथापि, डीजीएच ने अपूर्ण एमडब्ल्यूपी के प्रति एलडी की परिकल्पना के लिए केवल 5 मई 2013 तक के कार्य पर ही विचार किया। तदनुसार, तीन सीपीएसई ने ₹7.68 करोड़ (गेल ₹3.03 करोड़, एचपीसीएल ₹3.16 करोड़ और बीपीसीएल ₹1.49 करोड़) अपूर्ण एमडब्ल्यूपी के लिए एलडी के प्रति प्रदत्त किये।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक्सप्लोरेशन कार्यकलाप समय सीमाबद्ध थे और प्रतिबंधित एमडब्ल्यूपी को परिभाषित समय सीमा के भीतर पूर्ण किया जाना अपेक्षित था। तथापि संघ ने जीओ कैमिकल सर्वे और ग्रेविटी मैगनेटिक सर्वे, भुंकप संबंधी डाटा विश्लेषण की पूर्णता के लिए तकरीबन संपूर्ण चार वर्षों की लाईसेंस अवधि को ले लिया। पहले कुएं की ड्रिलिंग जून 2011 में आरंभ हुई जिसके परिणामस्वरूप, केवल एक कुएं की ड्रिलिंग लाईसेंस अवधि अर्थात् 5 नवंबर 2011 तक पूर्ण की जा सकी। आगे, मूल आवेदन के साथ-साथ अपेक्षित दस्तावेज/शुल्क के गैर-प्रस्तुतीकरण के कारण आरएसपीसीबी से सीटीई की प्राप्ति ने अधिक

<sup>4</sup> सितंबर 2011, सितंबर 2012, और दिसंबर 2012

<sup>5</sup> यूएसडी शून्य+यूएसडी 4.328 मिलियन + यूएसडी 2.619 मिलियन = यूएसडी 6.947 मिलियन.

<sup>6</sup> ₹शून्य + ₹2.35 करोड़ + ₹3.30 करोड़ = ₹5.65 करोड़

<sup>7</sup> ₹1.45 करोड़ (गेल) + ₹1.45 करोड़ (एचपीसीएल) + ₹0.73 करोड़ (बीपीसीएल) = ₹3.63 करोड़

समय लिया। आगे, कंपनी ने जूलाई 2010 में उन दस्तावेजों के गैर-प्रस्तुतीकरण को आरएसपीसीबी द्वारा बताये जाने के बाद ही विभिन्न प्राधिकरणों से प्रमाण पत्र/दस्तावेजों के संग्रहण के लिए कार्रवाई आरंभ की।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि मड लॉस, दो चरण में कुओं की ड्रिलिंग और 4 कुएँ की पूर्णता के बाद क्या 5वें कुएँ की ड्रिलिंग को जारी रखने अथवा रोकने का निर्णय लेने में समय लगा जिसके कारण 15 महीनों की अतिरिक्त अवधि को लिया गया था। इस प्रकार इस कुएँ के लक्ष्य को प्राप्त किये बिना परिचालन को बीच में ही समाप्त करने के द्वारा 5 मई 2013 को कुएँ की ड्रिलिंग को रोकना संभव नहीं था, विशेषकर जब समीप के कुएँ (बाजूवाला-1) में हल्का आर्यल देखा गया था। राजस्थान सरकार के प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से स्थापित करने की सहमति लेने के कारण 211 दिनों की देरी हुई और जिसके लिए क्षम्य देरी का दावा किया था। एमओपीएनजी के क्षम्य देरी के लिए स्वीकृति न देने के निर्णय को दिनांक 15 अक्टूबर 2013 के पत्र द्वारा बताया गया था।

आगे, मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर का समर्थन करते हुए बताया (जनवरी 2018) कि डीजीएच/एमओपीएनजी के साथ विभिन्न बैठकों के दौरान यह समझा गया कि तीसरे विस्तार से अधिक समय विस्तार के अनुरोध अर्थात: 5 मई 2013 पर अनुकूल रूप से कृपया पूर्वक विचार किया जाएगा क्योंकि हल्का कच्चा तेल इस क्षेत्र में पहली बार खोजा गया था और गतिविधियां इस उम्मीद के साथ की गई थी कि विस्तार को अनुमत किया जाएगा।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखने की आवश्यकता है कि ईएण्ड पी व्यवसाय के साथ मड लॉस का अन्तर्निहित जोखिम संबंधित है। आगे 6 माह के प्रत्येक दूसरे और तीसरे विस्तार को केवल एलडी के भुगतान पर स्वीकृत किया गया था और 18 माह से अधिक लाईसेंस अवधि के विस्तार के लिए ना तो पीएससी में और न ही एनईएलपी में कोई प्रावधान था। जहां तक आरएसपीसीबी से सीटीई लेने में क्षम्य देरी संबंधित है, डीजीए, ने अगस्त 2012 में सूचित कर दिया था कि एमओपीएनजी द्वारा इस कारण से क्षम्य देरी का अनुमोदन नहीं दिया गया था।

इस प्रकार योजना की कमी और सीटीई लेने के लिए औपचारिकताओं के साथ अनुपालन में देरी के कारण संघ एमडब्ल्यूपी को पूर्ण नहीं कर सका और इसलिए तीन सीपीएसई को निर्णीत हर्जानों के प्रति ₹11.31 करोड़ का अपरिहार्य व्यय करना पड़ा।

## हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड

### 9.4 जल की अत्याधिक निकासी पर उपकर का परिहार्य भुगतान

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड की विशाख रिफाईनरी ने पुरी मात्रा में एक साथ निकासी करने के स्थान पर चरणबद्ध ढंग में तीन जलाशयों से रिफाईनरी द्वारा आपेक्षित जल को निकालने का निर्णय लिया। फलस्वरूप, एक जलाशय से जल के अत्याधिक निकासी पर उदग्रहित उपकर के कारण ₹7.07 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) की विशाख रिफाईनरी ग्रेटर विशापटनम नगर निगम (जीवीएमसी) के तीन जलाशयों अर्थात्, रायवाडा (12 एलआईजीडी) मेघाडरीगेड्डा (15 एलआईजीडी) और थाटीपुडी (6 एलआईजीडी) से 33 लाख इम्पीरीअल गैलन<sup>8</sup> जल प्रतिदिन (एलआईजीजी) की निकासी कर रहा था। तीन अलग-अलग करार तीन जलाशयों से जल की आपूर्ति के लिए जीवीएमसी के साथ किये गये थे (सितंबर 2013)। ये करार 31 मार्च 2017 तक प्रभावी थे। प्रत्येक करार की शर्तों के अनुसार, जीवीएमसी ने जल का ₹36 प्रति किलो लीटर (केएल) वसूल किया जिसे दिसंबर 2015 से ₹60 प्रति किलो लीटर बढ़ा दिया गया था। एचपीसीएल प्रत्येक करार के अन्तर्गत स्वीकृत मात्रा के 60 प्रतिशत के न्यूनतम प्रभार के भुगतान के लिए बाध्य था अथवा वास्तविक मात्रा जो भी अधिक थी। जल की कोई अत्यधिक निकासी स्वीकृत दरों के 100 प्रतिशत पर उपकर के भुगतान के परिणामस्वरूप होगी।

रिफाईनरी की नयी परियोजना अर्थात् डीज़ल हाइड्रोट्रीटर और फल्यू गैस डीसल्फराइज़ेशन (एफजीडी) इकाई 1 और 11 जो स्थापना की प्राथमिक स्तर पर थी, के लिए जल की अतिरिक्त आवश्यकता का आरंभ में 16 एलआईजीडी पर मूल्यांकन किया गया था। तदनुसार, पुंजीगत योगदान प्रभारों के भुगतान और अग्रिम जल प्रभारों के भुगतान पर अतिरिक्त जल की आपूर्ति के लिए जीवीएमसी की सहमति ली गई थी (अगस्त 2011) तथापि, 33 एलआईजीडी से 45 एलआईजीडी तक कुल जल आवश्यकताएं बढ़ने के साथ 16 एलआईजीडी के स्थान पर 12 एलआईजीडी<sup>9</sup> अतिरिक्त आवश्यकताओं का पुनः मूल्यांकित किया गया (जून 2013) था। तदनुसार, रिफाईनरी की बड़ी परियोजनाएं के लिए कार्यकारी समिति (ईसीएमपी) ने जल की अतिरिक्त 12 एलआईजीडी को लेने के लिए जीवीएमसी के साथ जल आपूर्ति करारों को करने के लिए प्रस्तावों को अनुमोदित किया (फरवरी 2014)।

<sup>8</sup> एक इम्पीरिअल गैलन 4.54609 लिटर के समान्तर है

<sup>9</sup> मेघाडरीगेड्डा से 6 एलआईजीडी, थाटीपुडी से 4 एलआईजीडी और रायवाडा से 2 एलआईजीडी

तथापि, प्रबंधन ने बाद में मेघाडरीगेड्डा जलाशयों से 6 एलआईजीडी की प्रारंभिक बढ़ोतरी के साथ चरणबद्ध ढग से स्वीकृत मात्राओं बढ़ाने के लिए निर्णय लिया (दिसंबर 2014) इस आधार पर कि थाटीपुडी और रायवाड़ा लाइनों पर प्रमुख मरम्मतों को किया जाना अपेक्षित था जिसमें समय लगेगा। तदानुसार, रिफाईनरी ने जीवीएमसी के साथ करारों को मार्च 2015 से 31 मार्च 2017 तक मेघाडरीगेड्डा जलाशय के संबंध में 15 एलआईजीडी से 21 एलआईजीडी जल की स्वीकृत मात्रा को बढ़ाने के लिए संशोधित किया।

मार्च 2015 से मार्च 2017 तक की अवधि के दौरान, थाटीपुडी जलाशय, से 28.85 लाख केएल के जल की अत्याधिक निकासी के कारण उपकर के प्रति ₹14.90 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एक साथ संपूर्ण मात्रा की निकासी के स्थान पर चरणबद्ध ढग से जल की आवश्यकताओं को बढ़ाने के लिए प्रबंधन का निर्णय निम्नलिखित के कारण वास्तविक मूल्यांकन पर आधारित नहीं था।

- क) मार्च 2015 से मार्च 2017 के दौरान, एक साथ सभी जलाशयों से निकाली गयी जल की वास्तविक मात्रा 38.48 एलआईजीडी से 48.02 एलआईजीडी के मध्य थी। इसे सभी तीनों जलाशयों के लिए व्यक्तिगत रूप से ली गई स्वीकृत मात्रा के 60 प्रतिशत की न्यूनतम शुल्क योग्य मात्रा से अधिक गठन किया गया। इसके अतिरिक्त विचाराधीन 25 महीनों में से 20 महीनों में, वास्तविक निकासी बढ़ाई गई 39 एलआईजीडी की मात्रा के प्रति 40 एलआईजीडी से अधिक थी।
- ख) मार्च 2015 से मार्च 2017 के दौरान मेघाडरीगेड्डा जलाशय से रिफाईनरी द्वारा जल निकालने का प्रतिशत 21 एलआईजीडी की बढ़ाई गई मात्रा की 70 प्रतिशत से लेकर 92 प्रतिशत तक थी; इस प्रकार, जलाशय से बढ़ाये गये जल की मात्रा का लाभ नहीं उठाया गया।
- ग) मार्च 2015 में जीवीएमसी के साथ करार के संशोधन करने के समय, रिफाईनरी एलआईजीडी की स्वीकृत मात्रा की अधिकता में जल की निकासी के कारण थाटीपुडी जलाशय से जल निकासी के लिए पहले ही उपकर का भुगतान कर रही थी। दिसंबर 2014 से फरवरी 2015 के दौरान, रिफाईनरी ने इस जलाशय से स्वीकृत मात्रा की अधिकता में 1.98 लाख केएल के जल को निकाला और ₹71.53 लाख का उपकर दिया।

घ) उपचारात्मक उपायों जैसे कि अनुभागीय लाईन और वायु वाल्व प्रतिस्थापन आदि के परिणामस्वरूप, 2013-14 और 2014-15 के वर्षों के दौरान वहां थाटीपुडी जलाशय से 2014-15 से जल आपूर्ति मात्रा में पर्याप्त बढ़ोतरी हुई थी। इसे आगे तथ्यों द्वारा मंडित किया गया है कि 6 एलआईजीडी की स्वीकृत मात्रा के प्रति थाटीपुडी जलाशय से मार्च 2015 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान 9.21 एलआईजीडी से लेकर 18.58 एलआईजीडी के मध्य जल की वास्तविक निकासी हुई थी।

रिफाईनरी बढ़ाई गई मात्रा के लिए प्रदत्त ₹14.90 करोड़ के उपकरण में से ₹7.07 करोड़ (अनुबंध-X) के उपकरण को बचा सकती थी यदि यह मेघाडरीगेड्डा जलाशय से केवल 6 एलआईजीडी निकासी करने के स्थान पर 12 एलआईजीडी<sup>10</sup> की कुल अतिरिक्त जल आवश्यकता की निकासी एक साथ सभी तीनों जलाशयों से करती (जैसा कि ईसीएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया था)। जल जिसे थाटीपुडी जलाशय से निकला जा सकता इस प्रबंधन में 6 एलआईजीडी के स्थान पर 10 एलआईजीडी होता।

प्रबंधन ने बताया (अगस्त 2017) कि चरणों में जल की मात्रा बढ़ाना विवेकपूर्ण था क्योंकि डीएचटी सुविधाएं अभी आरंभ हुई थी और उनके परिचालन स्थिरीकरण के अन्तर्गत थे। थाटीपुडी और रायवाडा जलाशय सार्वजनिक वितरण प्रणाली से जुड़े हुए थे और पानी की कमी के मामले में, प्राथमिकता सार्वजनिक वितरण को दी जाएगी और बल्क आपूर्ति बन्द कर दी जाएगी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह जीवीएमसी के साथ सभी करारों में एक सामान्य शर्त थी कि यदि उपचारित जल की किसी प्रकार की कमी होगी तो सर्वजन को पीने के पानी की आपूर्ति को ही स्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2017) कि पुंजीगत योगदान प्रभारों (सीसीसी) में ₹6.82 करोड़ की बचत और अग्रिम उपयोग प्रभारों (एसीसी) में ₹1.80 करोड़ की बचत विचार करते हुए, यह डीएचटी सुविधाओं के लिए ठीक अतिरिक्त जल आवश्यकताओं पर अनिश्चितता के कारण जो मूल रूप से थी 6 एलआईजीडी के द्वारा करार मात्रा बढ़ाने के लिए विवेक पूर्ण विचार था अतिरिक्त 6 एलआईजीडी के लिए ₹8.62 करोड़ की राशि के सीसीसी और एसीसी का भुगतान निष्फल हो गया होता यदि वास्तविक अतिरिक्त उपयोग 12 एलआईजीडी से कम होता।

<sup>10</sup> मेघाडरीगेड्डा से 6 एलआईजीडी, थाटीपुडी से 4 एलआईजीडी और रावाडा से 2 एलआईजीडी



मंत्रालय द्वारा अग्रिम औचित्य कंपनी के रिकार्डों में उद्धृत नहीं पाया गया था। आगे, मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जल के अतिरिक्त 6 एलआईजीडी के लिए ₹8.62 करोड़ के सीसीसी और एसीसी को बचाया नहीं गया था लेकिन केवल अप्रैल 2017 में अगले चरण को बढ़ाने के लिए स्थागित कर दिया था। चूंकि एसीसी भाग प्रतिदाय योग्य था, कंपनी केवल चरणबद्ध बढ़ोतरी के लिए विकल्प द्वारा सीसीसी भाग पर ₹1.16 करोड़<sup>11</sup> की राशि के ब्याज को बचा सकती थी। आगे, कंपनी ने मार्च 2015 में ₹25,000 प्रति केएल की प्रचलित दर के प्रति ₹30,000/- प्रति केएल पर बढ़ाई गई दर पर ₹1.36 करोड़ की सीसीसी का अतिरिक्त व्यय किया। इस प्रकार, कंपनी को दो चरणों अर्थात् एक मई 2015 में और दूसरा अप्रैल 2017 में निकासी के स्थान पर मई 2015 में 12 एलआईजीडी की बढ़ी हुई मात्रा के लिए करार करते हुए और अधिक लाभ होता।

### 9.5 छूट/प्रोत्साहन के प्रति मै. हरेश एजेन्सी को ₹17.93 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान

एचपीसीएल ने अपने पुनर्विक्रेता मै. हरेश एजेन्सी को छूट बढ़ाते हुए और अपनी नितियों के उल्लंघन में छूट के भाग के रूप में क्रेडिट लागत को शामिल करने के द्वारा अतिरिक्त भुगतान किया। कंपनी ने छूट की हकदारी का निर्धारण करते समय, ऐसी स्लेब के अधीन शामिल बिक्रीयों की मात्रा के लिए प्रत्येक स्केल के अन्तर्गत स्वीकार्य पात्र छूटों के कुल के स्थान पर 2015-16 में प्राप्त भट्टी तेल (एफओ) तथा हल्के डीजल तेल (एलडीओ) की बिक्रीयों की कुल मात्रा के सुसंगत उच्चतम स्केल को अपनाया।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने मै. हरेश एजेन्सी को भट्टी तेल (एफओ) और हल्के डीजल तेल (एलडीओ) की बिक्री के लिए अपने पुनः विक्रेता के रूप में नियुक्त किया (1977)। पुनः विक्रेताओं को उच्च बिक्री मार्जिन प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए कंपनी ने पुनः विक्रेताओं द्वारा उठाए गये उत्पादों की मात्रा के आधार पर छूट को बढ़ा दिया, पुनः विक्रेता, कंपनी द्वारा सीधे रूप से आपूर्तित ग्राहक के लिए लागू छूट के 70 प्रतिशत की दर पर छूट के लिए योग्य थे। पुनर्विक्रेता के लिए कोई क्रेडिट नहीं बढ़ाया जाना था।

कंपनी ने पुनर्विक्रेता द्वारा उठाई गई मात्रा पर स्लेब वार छूट योजना को वर्ष 2015-16 के लिए प्रस्तुत किया (अप्रैल 2015) स्लेब-वार छूट दरे अक्टूबर 2015 में संशोधित की गई थी जिन्हे नीचे दर्शाया गया है।

<sup>11</sup> अप्रैल 2015 में प्रचलित ब्याज की अधिकतम दर पर आधारित ₹6.82 करोड़ x 8.5% x 2 वर्ष।

एफओ मात्रा/वार्षिक हजार मिट्टिकटन	क्रेडिट लागत ₹250 प्रति एमटी सहित पुनर्विक्रेता की छूट	एलडीओ किलो लीटर प्रति वर्ष	क्रेडिट लागत ₹250 प्रति के एल सहित पुनर्विक्रेता की छूट
6 तक	425	100 तक	425
6 से अधिक 12 तक	600	100 से अधिक 500 तक	600
12 से अधिक 25 तक	775	500 से अधिक 1500 तक	775
25 से अधिक 50 तक	950	1500 से अधिक 5000 तक	950
50 से अधिक 75 तक	1125	5000 से अधिक 10000 तक	1125
75 से अधिक 100 तक	1300	10000 से अधिक 15000 तक	1300
100 से अधिक 125 तक	1475	15000 से अधिक	1475
125 से अधिक 150 तक	1650		
150 से अधिक 175 तक	1825		
175 से अधिक	2000		

कंपनी ने भट्टी तेल के 174335 एमटी की कुल मात्रा पर छूट के प्रति ₹34.86 करोड़ और वर्ष 2015-16 के दौरान में हरेश एजेन्सी पुनर्विक्रेता द्वारा उठाये गये हल्के डीजल तेल के 18447 केएल की कुल मात्रा पर ₹2.73 करोड़ का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा ने भुगतानों का विश्लेषण किया और निम्न के रूप में दर्शाया।

(क) पुनर्विक्रेता ने वित्त वर्ष (एफ.वाई) 2015-16 के दौरान एफओ के 174335 एमटी को उठाया। ऐसी विभक्त स्लेब के अन्तर्गत आने वाली मात्रा के लिए प्रत्येक स्लेब के अन्तर्गत स्वीकार्य एकत्र कुल योग्य छूट के बाद देय कुल छूट पर पहुंचने के स्थान, पर कंपनी ने पुनर्विक्रेता द्वारा उठाई गई संपूर्ण मात्रा पर उठाई गई कुल मात्रा के लिए लागू छूट दर को आवेदन करने के द्वारा स्वीकार्य कुल छूट पर परिकलित किया गया है। यदि छूट को एकत्र करने के द्वारा परिकलित किया था तो ऐसे स्लेब के लिए संबंधित मात्रा के लिए प्रत्येक विभक्त स्लेब के अन्तर्गत योग्य छूट थी। पुनर्विक्रेता, द्वारा उठाये गये एफओ के 174335 एमटी के लिए केवल ₹22.31 करोड़ की कुल छूट के लिए पुनर्विक्रेता योग्य था (अनुबंध-XI) इस प्रकार, वि. वर्ष 2015-16 के दौरान उठाये गये एफओ के लिए ₹12.55 करोड़<sup>12</sup> को अतिरिक्त छूट राशि को पुनर्विक्रेता को स्वीकृत किया गया था।

<sup>12</sup> ₹34,86,70,000 (-) ₹22,31,36,375 = ₹12,55,33,625.

(ख) पुनर्विक्रेता ने वि.वर्ष 2015-16 के दौरान एलडीओ के 18,497 केएल को उठाया। ऐसी स्लेब से संबंधित मात्राओं के लिए प्रत्येक विभक्त स्लेब के अन्तर्गत लागू छूट को एकत्र करने के बाद कुल देय छूट पर पहुंचने के स्थान पर, कंपनी ने पुनर्विक्रेता द्वारा उठाई गई संपूर्ण मात्रा पर उठाई गई कुल मात्रा के लिए लागू छूट दर को आवेदन करने के द्वारा स्वीकार्य कुल छूट पर परिकलित किया गया है। यदि छूट को एकत्र करने के द्वारा परिकलित किया था तो ऐसे स्लैब के लिए संबंधित मात्रा के लिए प्रत्येक विभक्त स्लेब के अन्तर्गत छूट योग्य थी। पुनर्विक्रेता, द्वारा उठाये गये एफओ के 174335 एमटी के लिए केवल ₹2.17 करोड़ की कुल छूट के लिए पुनर्विक्रेता योग्य था (अनुबंध-XI) इस प्रकार, वि. वर्ष 2015-16 के दौरान उठाये गये एफओ के लिए ₹0.56 करोड़<sup>13</sup> को अतिरिक्त छूट राशि को पुनर्विक्रेता को स्वीकृत किया गया था।

(ग) वर्ष 2015-16 के लिए कार्य योजना अनुसार, कंपनी के एचक्यू स्ट्रैजिक बिजिनेस यूनिट- डाईरेक्ट सेल- (एसबीयू-डीएस) द्वारा अप्रैल 2015 में बिजिनेस टाई-अप जारी किये गये जिसमें केवल प्रत्यक्ष ग्राहक ही क्रेडिट सुविधा के लिए योग्य थे, जिसकी कीमत ₹250/- प्रति एमटी/केएल के रूप में निर्धारित थी। नीति पुनर्विक्रेता को क्रेडिट सुविधा देने की अनुमति नहीं देती है। तथापि कंपनी ने उठाई गई मात्रा के प्रत्येक स्लैब के अन्तर्गत पुनर्विक्रेता को देय छूट की दर का निर्धारण करते समय ₹250 प्रति एमटी की दर पर क्रेडिट कीमत को शामिल किया। मैं. हरेश एजेंसी को वर्ष 2015-16 के लिए देय कुल छूट को परिकलित करते समय क्रेडिट कीमत को शामिल करने के कारण ₹4.82 करोड़ के अनूचित छूट के स्वीकृत किया जिसे नीचे दर्शाया है:

मद	वास्तविक बिक्री की कीमत		क्रेडिट कीमत (₹ में)	क्रेडिट कीमत के कारण अतिरिक्त भुगतान (₹ में)
एफओ	1,74,334.85 एमटी		250	4,35,83,712.50
एलडीओ	18,496.50 केएल		250	46,24,125.00
<b>कुल</b>				<b>4,82,07,837.50</b>

(घ) उठाये गये संपूर्ण मात्रा के लिए उच्च स्लैब पर देय छूट को परिकलित करते समय, कंपनी ने गलत स्लैब दर को अपनाया। एफओ के 174335 एम की बिक्री की कीमत के लिए स्लैब लागू था स्लैब ब्रेकेट '15000 एमटी से 175000 एमटी' तक था और इस स्लैब के संबंध में पुनर्विक्रेता ₹1825/- प्रति एमटी की दर पर छूट के लिए योग्य था। तथापि, कंपनी ने 175000 एमटी और उससे अधिक के संबंधित स्लैब में

<sup>13</sup> ₹,72,83,075 (-) ₹,16,65,575 = ₹,56,17,500.

बिक्री को कीमत के लिए लागू ₹2000/- प्रति एमटी की दर को लागू किया गया। इस प्रकार लागू करते समय भी बिक्रीयों की कुल कीमत के लिए छूट को प्राप्त किया, कंपनी द्वारा अपनाये गये ढग में, विक्रेता को वर्ष 2015-16 के दौरान पुनर्विक्रेता द्वारा उठाये गये 174335 एमटी पर ₹175 प्रति एमटी की दर पर उच्च छूट को स्वीकृत किया। इस आधार पर ₹3.05 करोड़ की अतिरिक्त भुगतान हुआ।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2017) जो निम्न प्रकार से है।

- 1) उच्च छूट दरों के लिए अनुमोदन मांगते समय, बिक्री के लिए निवल मार्जिन बनाए रखा था जिसे उच्च स्लैब दर पर बिक्रीयों की कुल कीमत के लिए लागू प्रोत्साहन पर विचार करने के बाद परिकल्पित किया गया था। और ऐसे स्लैबो के अन्तर्गत आने वाली बिक्रीयों की कीमत के लिए प्रत्येक विभक्त स्लैब के अन्तर्गत देय एकत्रित भुगतानों के आधार पर नहीं था। अतः यह स्पष्ट है कि छूट/मार्जिन के अपक्षरण को अनुमोदन देते समय प्रबंधन का आशय पूर्ण मात्राओं पर प्रोत्साहन को बढ़ाना था विभक्त छूट के स्लेब वार आधार पर नहीं।
- 2) पुनर्विक्रेताओं के बिजनेस के आकार पर विचार करते हुए पुनर्विक्रेता को छूट में ₹250 की क्रेडिट लागत शामिल की गई थी। डीलर को आरटीजीएस<sup>14</sup> और दो दिनों के क्रेडिट अर्थात् 1 अगस्त 2013 से संव्यवहार तिथि और भुगतान के लिए दो दिन के माध्यम से भुगतान को बदलने के निर्देश भी दिये थे। स्ट्रैटिजिक बिजनेस यूनिट (एसबीयू) क्रेडिट समिति ने इन क्रेडिट शर्तों को जूलाई 2013 की बैठक में अनुमोदन दिया। आगे, इस क्रेडिट सुविधा ने बैंक द्वारा भुगतान से किसी अतिरिक्त लागत में कोई परिणाम नहीं दिया जो भुगतान के लिए अनुमोदित सुविधा के अन्तर्गत स्वीकार्य थी जिस मामले में कंपनी बैंक की निकासी के बाद ही भुगतान प्राप्त करेंगी। तथापि, कंपनी, आरटीजीएस माध्यम से उसी दिन पर भुगतान प्राप्त कर रही थी।

उत्तरों को निम्नलिखित तथ्यों के प्रकाश में देखे जाने की आवश्यकता है।

- i. वर्ष 2014-15 के दौरान औसत निवल मार्जिन बनाए रखा जो एफ-ओ के मामले में नकारात्मक था और एलडीओ के लिए मार्जिन ₹2250 था। कुल मार्किट मार्जिन (लाभांश योगदान) (-) ₹10.05 करोड़ लगभग नकारात्मक था। कंपनी सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के लिए संशोधित छूट के लिए प्रस्तावों को प्रस्तुत करते समय वर्ष

---

<sup>14</sup> रियल टाइम ग्रास सेटलमेन्ट (आरटीजीएस) फंड हस्तांतरण का एक इलेक्ट्रॉनिक माध्यम है जहां तत्काल आधार पर संव्यवहार किया जाता है।

2015-16 के लिए निवल बनाए रखे मार्जिन आकलन को दर्शाता है। जो एफओ के लिए ₹375 प्रति एमटी और एलडीओ के लिए ₹4250 प्रति केएल जिससे कुल ₹13.120 करोड़ के सकारात्मक मार्जिन को बनाए रखा। तथापि, प्रस्ताव को कुल बनाए रखे मार्जिन के विस्तृत परिकलन के लिए शामिल नहीं किया था और इस वजह से, वहां अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किये गये प्रस्तावों में कुल बनाए रखे मार्जिन की गणना के प्रकार का कोई प्रकटीकरण नहीं था।

कंपनी द्वारा अपनाई गई पद्धति के अनुसार ही देय छूट की गणना करते समय जिसमें गलत स्लैब से संबंधित दर को अपनाया गया था। पुनर्विक्रेता 174335 एमटी की बिक्री के लिए केवल ₹1825/- प्रति एमटी की दर पर छूट के लिए योग्य था ना कि संपूर्ण मात्रा पर ₹2000/- प्रति एमटी की दर पर।

- ii. 3 अप्रैल 2015 को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव यह भी निर्दिष्ट करता है कि स्लैब-वार छूट और प्रोत्साहन योजना की सिफारिश की जा रही थी और प्रस्तावों को तालिका बनाने के भाग में छूट की दर को सूचित करने के साथ स्लैब वार मात्राओं के प्रस्ताव में शामिल किया गया। इस प्रकार, इसका निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता कि 3 अप्रैल 2015 और 31 अक्टूबर 2015 (संशोधित) को प्रस्तुत किये गये प्रस्तावों के लिए अनुमोदन पुनर्विक्रेता द्वारा उठाई गई संपूर्ण मात्रा के लिए लागू कुल बिक्रियों के लिए भुगतान की परिकल्पना की गई।
- iii. प्रबंधन का तर्क यह है कि क्रेडिट सुविधा के परिणामस्वरूप कोई भी अतिरिक्त लागत स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्रेडिट लागत के भुगतान के प्रति कंपनी के लिए नकदी का वहिर्गमन शामिल है और कंपनी की सीधी बिक्री- कार्यकारी निदेशक द्वारा 27 अप्रैल 2015 को परिचालित नीति के विरुद्ध थी।

इस प्रकार कंपनी ने अपने पुनर्विक्रेता में, हरेश एंजेसी द्वारा बढ़ाई गई छूटों और क्रेडिट लागत को अपनी नीति के उल्लंघन में इस छूट को शामिल करने के द्वारा ₹17.93 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान किया।

मामलें को जनवरी 2018 में मंत्रालय को सूचित किया गया था। उनका उत्तर प्रतीक्षित था। (फरवरी 2018)।

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड

**9.6 एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य की गलत घोषणा के कारण आरजीजीएलवी उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त भार।**

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने अपने आरजीजीएलवी वितरकों को एलपीजी की खुदरा बिक्री मूल्यों को सूचित करते समय डिलीवरी प्रभारों को नहीं निकाला था, जिस के परिणामस्वरूप उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ा और ₹280.45 करोड़ की राशि तक का आरजीजीएलवी डिस्ट्रीब्यूटर्स को अनुचित लाभ मिला।

राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरक (आरजीजीएलवी) योजना को एलपीजी का ग्रामीण क्षेत्रों में प्रवेश बढ़ाने के क्रम में छोटे आकार की तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) वितरण एजेन्सियों की स्थापना के उद्देश्य के साथ पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएण्डएनजी) द्वारा (6 अगस्त 2009) आरंभ किया गया था। योजना के अनुसार, एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर्स (वितरक) प्रति माह 600 रिफिल की बिक्रियों की क्षमता वाले ग्रामीण स्थानों पर परिचालन करने के लिए थे। वितरक प्राधिकृत एलपीजी गोडाऊन से खुदरा बिक्री मूल्य<sup>15</sup> पर नकद तथा वहन के आधार पर ग्रामीण उपभोक्ताओं के लिए एलपीजी सिलेन्डर (भार-14.2 किग्रा) की आपूर्ति करेंगे और ग्राहक के घर तक एलपीजी सिलेन्डर को डिलिवर करने के लिए आपेक्षित नहीं होंगे।

एमओपीएनजी ने समय समय पर सिलेन्डरो की रिफिलिंग करने के लिए डिस्ट्रीब्यूटर्स को देय कमीशन को संशोधित किया और डिस्ट्रीब्यूटर्स के कमीशन की उसी दर को आरजीजीएलवी योजना के अन्तर्गत डिस्ट्रीब्यूटर्स के लिए भी लागू किया। एमओपीएचएनजी ने डिस्ट्रीब्यूटर के कमीशन को ₹37.25<sup>16</sup> प्रति सिलेन्डर तक बढ़ाया (अक्टूबर 2012) और दो भागों में विभाजित किया अर्थात् स्थापना लागत ₹22.25 और डिलीवरी प्रभार ₹15.00। यह भी स्पष्ट किया गया था कि जो ग्राहक डिस्ट्रीब्यूटर्स के परिसर से सीधे तौर पर सिलेन्डर लेगा उससे डिलीवरी प्रभारों को नहीं लिया जाएगा।

भारत के सीएजी की 2017 की रिपोर्ट न. 9 के पैरा 10.3 में यह देखा गया कि बीपीसीएल और एचपीसीएल ने अपने आरजीजीएलवी डिस्ट्रीब्यूटर्स को आरएसपी सूचित करते समय

<sup>15</sup> आरएसपी वह कीमत है जिस पर ओएमसी विनियमित उत्पादों को ग्राहकों को बेचती है जिसे एमओपीएचजी द्वारा निर्धारित किया जाता है और जिसमें सभी करो के साथ साथ डिस्ट्रीब्यूटर्स का 'कमीशन' भी शामिल होता है।

<sup>16</sup> बाद में, 2013 दिसंबर में ₹40.71 अक्टूबर 2014 में ₹44.06, दिसंबर 2015 में ₹45.83 करोड़ और अक्टूबर 2016 ₹47.48, (क्रमशः ₹16.47, ₹18, ₹18.50 और ₹19 डिलीवरी प्रभारों के प्रति) को संशोधित किया।

डिलीवरी प्रभारों को नहीं हटाया जिसके परिणामस्वरूप ग्राहकों पर अतिरिक्त भार पड़ा और डिस्ट्रीब्यूटर्स को ₹168.04 करोड़ तक का अनुचित वित्तीय लाभ हुआ। लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड ने भी अपने आरजीजीएलवी योजना के वितरकों को आरएसपी सूचित करते समय डिलीवरी प्रभारों को नहीं निकाला हालांकि डिस्ट्रीब्यूटर्स आरजीजीएलवी ग्राहकों के घर पर सिलेन्डर की डिलीवरी देने के लिए अपेक्षित नहीं थे परिणामस्वरूप, वितरकों ने अपने कमीशन के भाग के रूप में डिलीवरी प्रभारों को इकट्ठा किया हालांकि उन्होंने ग्रामीण ग्राहकों के घरों तक एलपीजी सिलेन्डर की डिलीवरी नहीं की थी। अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 की अवधि में, कंपनी के वितरकों ने डिलीवरी प्रभारों रूप में ₹280.45 करोड़ का अनुचित लाभ प्राप्त किया।

इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड के प्रबंधन ने बताया (जुलाई 2017) कि अक्टूबर 2012 में एमओपीएण्डएनजी द्वारा डिस्ट्रीब्यूटर्स के कमीशन को द्विभाजित किए जाने कारण ऑयल इंडस्ट्री ने डिलीवरी शुल्क की प्रयोज्यता पर तत्कालीन आरजीजीएलवी के ग्राहकों को पास किये जाने पर विचार किया था और यह तय किया गया था कि मौजूदा प्रथा जारी रहेगी और वितरक, ग्राहकों के लिए किसी भी छूट के बिना, स्थापना प्रभार और साथ ही डिलीवरी प्रभारों के हकदार होंगे। इसके अलावा, यदि डिलीवरी शुल्क को आरजीजीएलवी के वितरकों को प्राप्त करने की अनुमति न दी जाती तो यह उनके लिए व्यवहार्य नहीं होगा।

कंपनी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एनओपीएण्डएनजी, ने डिस्ट्रीब्यूटर्स के कमीशन को संशोधित करते समय (अक्टूबर 2012), स्पष्ट रूप से बताया था कि डिलीवरी प्रभारों को उन ग्राहकों से नहीं लिया जाएगा जो डिस्ट्रीब्यूटर्स के परिसर से सीधे सिलेन्डर लेते हैं।

अतः उद्योग द्वारा निर्णय लिया गया, जैसा कि प्रबंधन द्वारा बताया गया था, कि आरजीजीएलवी ग्राहकों से डिलीवरी प्रभारों के साथ-2 स्थापना प्रभारों को वसूल करने के लिए डिस्ट्रीब्यूटर्स को अनुमति देना, एमओपीएण्डएनजी के आदेशों के विरुद्ध था।

इस प्रकार, डिलीवरी सेवाओं का लाभ नहीं उठाने वाले ग्रामीण ग्राहकों से डिलीवरी प्रभारों सहित संपूर्ण डिस्ट्रीब्यूटर्स के कमीशन को वसूल करने के लिए आरजीजीएलवी योजना के वितरकों को अनुमति देकर, कंपनी ने वितरकों के अनुचित लाभ पहुँचाया जिसके परिणामस्वरूप ₹280.45 करोड़ (अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 तक) की राशि तक का आरजीजीएलवी ग्राहकों पर अतिरिक्त भार पड़ा। वितरकों को अनुचित लाभ और ग्रामीण एलपीजी ग्राहकों पर भार अभी भी जारी था (अगस्त 2017)।

मामले को अगस्त 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 9.7 निविदा के अन्तिमिकरण में ढील के कारण अतिरिक्त लागत

इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड पाईपलाइन परियोजना की निविदा को बोली की वैधता अवधि के भीतर पूरा नहीं कर सका और पुनः निविदा करने के बाद ₹63.86 करोड़ की अतिरिक्त लागत पर कार्य दिया गया।

इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (कंपनी) ने निर्दिष्ट सूचना को जारी करने की तिथि से 15 माह के अनुसूचित पूर्णता समय के साथ पारादीप-हल्दिया दुर्गापुर के लिए कंपोसिट मेनलाइन एंड कन्बाइन्ड स्टेशन वर्क्स (सीएस डब्ल्यू) के लिए खुली ई-निविदा को जारी किया (26 नवंबर 2012)। कार्य दो भागों में दिया गया था अर्थात: गुप-क (ओडिसा और पश्चिम बंगाल के राज्यों में पाईपलाइन और स्टेशन कार्य) और गुप-ख (पश्चिम बंगाल राज्य में पाईपलाइन और स्टेशन कार्य)। आनलाइन निविदा की अन्तिम तिथि 26 दिसंबर 2012 थी (जिसे भावी बोलीदाताओं के अनुरोध पर बाद में दो बार 14 जनवरी और 24 जनवरी 2013 तक बढ़ाया गया)। बोलियों को 24 जनवरी 2013 को खोला गया और सभी चार प्रतिभागी बोलीकर्ता गुप-क के संबंध में और गुप-ख के संबंध में टैक्नो-कर्मिशियल मूल्यांकन पर योग्य पाये गये (30 अप्रैल 2013)। प्रारंभिक रूप से बोली की वैधता 24 मई 2013 तक थी, तथापि, इसे कंपनी के अनुरोध (20 मई 2013) पर 24 जुलाई 2013 तक बढ़ाया गया। पूर्व-मूल्य बोली बैठक और योग्य बोलीकर्ताओं के साथ मोल-भाव पूरा होने के पश्चात, निविदा समिति (टीसी) ने न्यूनतम बोलीकर्ता मै. कल्पतरू पॉवर ट्रांसमिशन लिमिटेड (केपीटीएल) को गुप-क एवं ख के कार्य को क्रमशः ₹124.65 करोड़ और ₹128.87 करोड़ (सेवा कर सहित) पर देने की शिफारिश की। कार्य को देने के लिए अनुमोदन न मिलने के कारण, केपीटीएल से समय समय पर अपने प्रस्ताव की वैधता की अवधि को बढ़ाने का अनुरोध किया गया। अन्तिम विस्तार 31 अगस्त 2013 तक मांगा गया था लेकिन केपीटीएल ने 29 जुलाई 2013 के पश्चात बोली की वैधता को बढ़ाने से इंकार कर दिया। चूंकि कंपनी करार को बढ़ाई गई बोली की वैधता अवधि के भीतर अन्तिम रूप नहीं दे सकी, तो यह निर्णय लिया गया (26 अगस्त 2013) कि अतिरिक्त लागत को बचाने के लिए एल 2 बोलीदाताओं से केपीटीएल के प्रस्ताव पर अपनी सहमति बनाने का अनुरोध किया जाए। तथापि दोनों एल 2 बोलीदाताओं<sup>17</sup> ने अपने प्रस्तावित मूल्यों को कम करने से इंकार कर दिया इसलिए कंपनी ने निविदा को 30 अगस्त 2013 को निरस्त कर दिया।

बाद में कंपनी ने पाईपलाइन डालने और स्टेशनों के कार्य के कार्य को विभाजित कर दिया और दो अलग-अलग निविदाओं को आमंत्रित किया (अक्टूबर 2013)। दोनों पाईपलाइन

<sup>17</sup> गुप- क के लिए एल 2 बोलीकर्ता मै. कजस्टोरी सर्विस इंफ्रास्ट्रक्चर इंडिया प्रा. लि. और गुप-ख के लिए एल 2 बोलीकर्ता मै. एसीई पाईपलाइन कान्ट्रैक्टस प्रा. लि.



बिछाने और स्टेशनों के कार्य को आगे ग्रुप-क (पारादीप-हल्दिया खंड) और ग्रुप ख (हल्दिया-दुर्गापुर खंड) में विभाजित कर दिया। न्यूनतम बोलीकर्ताओं को दिये गये करार इस प्रकार थे:

कार्य का ब्यौरा	कार्य देने का माह	ठेकेदार का नाम	करार राशि (सेवाकर सहित)	अनुसूचित पूर्णता माह
ग्रुप- क के लिए पाईपलाईन डालने का कार्य (351.26 किमी)	अप्रैल 2014	मै. जयहिन्द प्रोजेक्ट लिमिटेड (जेपीएल)	₹120.58 करोड़	अगस्त 2015
ग्रुप-ख के लिए पाईपलाईन डालने का कार्य (318.40 किमी)		मै. कोरटेक इंटरनेशनल प्राईवेट लिमिटेड	₹108.35 करोड़	सितम्बर 2015
स्टेशन कार्य (ग्रुप-क व ख)	जुलाई 2014	मै. फरनैस फैब्रिका (इंडिया) लिमिटेड	₹42.57 करोड़ (ग्रुप-क) और ₹45.88 करोड़ (ग्रुप- ख)	अक्टूबर 2015

लेखापरीक्षा ने देखा कि कंपनी बोली खोलने की तिथि से बढ़ायी गयी बोली वैधता अवधि अर्थात् 186 दिनों<sup>18</sup> के भीतर भी प्रारंभिक निविदा के अन्तर्गत करार को नहीं दे सकी और बाद में दूसरी निविदा के माध्यम से कार्य को दिया गया जिससे ₹63.86 करोड़<sup>19</sup> की अतिरिक्त लागत आई। यह भी देखा गया कंपनी के कार्य प्रक्रिया मैनुअल में अनुबंध देने की प्रक्रिया को अन्तिम रूप देने के लिए किसी भी समय सीमा को निर्दिष्ट नहीं किया था। हालांकि कंपनी ने कहा कि आमतौर पर पार्टियों को तकनीकी व्यवसायिक बोली खोलने के बाद 4 माह के लिए बोली को वैध रखने के लिए कहा जाता है। 31 मार्च 2012 को समाप्त हुए दो वर्षों के दौरान, कंपनी के पाईपलाईन डिवीजन ने प्रोसेसिंग को अन्तिम रूप देने के लिए औसत 127 दिन लिए थे।

कंपनी ने उत्तर दिया (जुलाई 2017) कि अध्यक्षीन निविदा के प्रसंस्करण में देरी एकल व्यक्ति या विभाग के कारण नहीं है: बल्कि यह विभिन्न विभागों से अधिकारियों की कार्यवाही के कारण संचयी देरी थी, जो कि प्रणाली की आवश्यकताओं को पूरा करने के कारण हुई। तथापि, संबंधित अधिकारियों के संवेदीकरण के लिए, निविदा और इंटेन्डिंग विभाग के वरिष्ठ अधिकारियों की काउंसलिंग की गई और कुछ वरिष्ठ स्तर के सेवानिवृत्त अधिकारियों को कॉरपोरेट असन्तोष पत्र भी जारी किये गये।

<sup>18</sup> 25 जनवरी से 29 जुलाई 2013

<sup>19</sup> पुनः निविदा के बाद अनुबंध राशि अर्थात् ₹17.38 करोड़ (120.58 + 108.35 + 42.57 + 45.88) में से प्रथम निविदा के समय पर अन्तिम अनुबंध राशि घटाने पर - ₹253.52 करोड़ (124.65 + 128.87)

उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखे जाने की आवश्यकता है कि जबकि कंपनी सामान्यतः 127 दिनों के भीतर निविदा देने की प्रक्रिया को पूर्ण कर लेती है। इस मामले में, कंपनी 186 दिनों की बढ़ाई गई बोली-वैधता अवधि के भीतर भी पहली निविदा का अन्तिमिकरण करने में विफल हो गई और जिसके परिणामस्वरूप दूसरी निविदा के माध्यम से कार्य को देने में ₹63.86 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई। आगे, मै. जेपीएल को दिए गए कार्य के एक भाग को बाद में मै. नंदनी इम्पैक्स (प्रा.) लि. (अक्टूबर 2016) और केपीटीएल को दिया गया (जनवरी 2017) तथा कार्य को अक्टूबर 2017 तक दो वर्ष और नौ माह<sup>20</sup> से अधिक समय के बावजूद भी पूर्ण किया जा सका।

निविदा के सामयिक अन्तिमिकरण की आवश्यकताओं पर अधिकारियों के संवेदीकरण में कंपनी द्वारा की गई कार्रवाई की प्रशंसा करते हुए, लेखापरीक्षा सिफारिश करता है कि कंपनी उस समय सीमा को निर्धारित करे जिसके भीतर कार्य देने की प्रक्रिया पूर्ण की जानी चाहिए। मामले को सितंबर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 9.8 परियोजना भत्ते के रूप में अधिकारियों को अनियमित भुगतान

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने डीपीई दिशानिर्देशों के साथ-साथ पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के निर्देशों के उल्लंघन में अपने अधिकारियों को परियोजना भत्ते के प्रति ₹11.38 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) भारत सरकार (जीओआई) ने अपने कार्यालय जापन (ओएम) दिनांक 26 नवंबर 2008<sup>21</sup> द्वारा 1 जनवरी 2007 से प्रभावी केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसई) में बोर्ड स्तर और बोर्ड स्तर के नीचे के कार्यकारियों के वेतन के संशोधन और भत्तों के लिए नीति को तैयार किया। उक्त ओएम इसके साथ-साथ यह प्रावधान करता है कि अधिकारियों को स्वीकार्य भत्ते और अनुलाभ सुविधाओं पर सीपीएसई के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर निर्णय लेंगे। तथा कैफेटेरिया अप्रोच के अन्तर्गत अधिकारियों को सुविधाओं और भत्तों के सैट से चयन मूल वेतन के 50 प्रतिशत की अधिकतम सीमा तक अनुमत होना। केवल चार भत्तों, अर्थात् पूर्वोत्तर भत्ता, भूमिगत खनन के लिए भत्ते, विशेष भत्ते जो दुर्गम और दूरस्थ क्षेत्रों में सेवा करने के लिए जैसा भी मंत्रालय द्वारा अनुमोदित हो और मैडिकल चिकित्सकों के लिए गैर अभ्यास भत्तों को मूल भत्ते की 50 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के दायरे से बाहर रखा।

<sup>20</sup> मूल करार की पूर्णता अनुसूचित तिथि के संदर्भ में आंकलित

<sup>21</sup> सं. 2(70)/08-डीपीई (डब्ल्यूसी)-जीएल-XVII/08 दिनांक 26 नवंबर 2008

आगे, दुर्गम और दूरस्थ क्षेत्रों को डीपीई द्वारा अपने ओएम दिनांक 29 अगस्त 2008<sup>22</sup> के साथ पठित दिनांक 22 जून 2010<sup>23</sup> के द्वारा अधिसूचित किया। इन दिशानिर्देशों के अनुसार, विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्र में निर्दिष्ट क्षेत्रों को क,ख,ग, और घ के रूप में श्रेणीबद्ध किया गया था और विशेष भत्ते को मूल वेतन पर 10 प्रतिशत, 8 प्रतिशत, 6 प्रतिशत और 4 प्रतिशत की दर पर अनुमेय किया गया था। डीपीई ने दिनांक 22 जून 2010 के द्वारा निर्देश दिया कि यदि संबंधित सीपीएसई के प्रशासनिक मंत्रालय/विभाग द्वारा कोई क्षेत्र दुर्गम और दूरस्थ माना जाता है और जो का.जा. दिनांक 29 अगस्त 2008 के अन्तर्गत नहीं आता, तो अपने वित्तीय सलाहकार के परामर्श में संबंधित मंत्रालय/विभाग द्वारा इस संबंध में निर्णय लिया जा सकता है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने दिनांक 22 जून 2010 के डीपीई के ज्ञापन को प्रेषित करते समय (1 जुलाई 2010) सभी अपस्ट्रीम, डाउनस्ट्रीम ऑयल कंपनियों को और मंत्रालय के अन्तर्गत अन्य कंपनियों को निर्देश दिया कि किसी मामले में सीपीएसई द्वारा किसी क्षेत्र को दुर्गम और दूरस्थ माना जाता है और जो डीपीई ओएम दिनांक 29 अगस्त 2008 के अन्तर्गत नहीं आता है तो उस पर विचार करने के लिए उसे एमओपीएनजी के नोटिस में लाया जाए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (कंपनी) ने 16 राज्यों<sup>24</sup> में जमीनी परियोजनाओं को निष्पादित किया गया/किया जा रहा था जो कि ऊपर लिखित ओएम दिनांक 29 अगस्त 2008 के अन्तर्गत नहीं आते थे। यह भी देखा गया कि कंपनी जमीनी परियोजनाओं उपरोक्त साइटों पर नियुक्त अपने कार्यकारियों को प्रति माह मूल वेतन का @10 प्रतिशत परियोजना भत्तों का भुगतान कर रही थी और इसे मूल वेतन के 50 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के दायरे से बाहर रख रही थी। उपरोक्त भत्तों को बोर्ड द्वारा परियोजना के अनुमोदन की तिथि से अथवा परियोजना साइट पर कार्यग्रहण करने की तिथि, जो भी बाद में था, से भुगतान किया गया, जब तक कर्मचारी परियोजना साइट पर नियुक्त था अथवा वाणिज्यिक उत्पादन के माध्यम से परियोजना के पूर्ण होने तक, जो भी पहले हो। 2013-14 से 2016-17 के दौरान कंपनी ने डीपीई ओएम दिनांक 29 अगस्त 2008 के अन्तर्गत नहीं आने वाले स्थानों के लिए अपने कार्यकारियों को ₹11.38 करोड़ के परियोजना भत्तों का भुगतान किया।

कंपनी ने बताया (अगस्त 2017) कि जमीनी परियोजना साइटें अत्यन्त कठिन थी, क्योंकि ये भौगोलिक दृष्टि से दूरदराज स्थित थी और लोजिस्टिकली कठिन स्थान था जहां जीने

<sup>22</sup> ओएम सं. 3 (1)/08-ई-II (बी) दिनांक 29 अगस्त 2008

<sup>23</sup> ओएम सं. 2(77)/09-डीपीई (डब्ल्यूसी)जीएल-XII/2010 दिनांक 22 जून 2010

<sup>24</sup> ओडिशा, पश्चिम बंगाल, राजस्थान, झारखंड, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश, बिहार, पंजाब, गुजरात, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश, केरल, कर्नाटक और दिल्ली

के लिए आधारभूत ढांचा नहीं था जबकि कर्मचारियों को नियमित कार्यालय के कार्यों के विपरित एक नये माहौल में कई चुनौतियों के बीच में कठोर कार्यों को कई घंटों तक करते रहना पड़ता था। यदि परियोजना भत्ते व्यक्तिगत कर्मचारियों के चयन के रूप में कैफेटेरिया अप्रोच के भीतर प्रदान किये जाने थे, तो यह परियोजना साईट में कार्य करने के लिए क्षतिपूर्ति नहीं थी। इसके अतिरिक्त परियोजना की साईट पर नियुक्ति एक कठिन कार्य था और इस प्रकार परियोजना भत्तों का भुगतान कठिन क्षेत्र में और दूरस्थ क्षेत्रों में सेवा करने के लिए उत्तर पूर्वी भत्तों/विशेष भत्तों की प्रकृति में था जिसे डीपीई दिशानिर्देशों के अन्तर्गत अनुमत किया गया था।

कंपनी के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखने की आवश्यकता है कि कठिन क्षेत्रों को डीपीई के ओएम दिनांक 29 अगस्त 2008 द्वारा अधिसूचित किया गया था और उनके वित्तीय सलाहकार के साथ परामर्श में उपरोक्त ओएम के अन्तर्गत जो क्षेत्र नहीं आते थे उनके लिए विशेष भत्तों का निर्णय लेने के लिए संबंधित मंत्रालय/विभाग को विकल्प दिया गया था। अतः दिनांक 29 अगस्त 2008 के ओएम के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्रों के अतिरिक्त कठिन और दूरस्थ क्षेत्रों में भत्तों के भुगतान के लिए एमओपीएनपी की पूर्व अनुमति अपेक्षित थी जैसा कि दिनांक 22 जून 2010 के डीपीई के ओएम द्वारा अनुदेशित है तथा यह कम्पनी द्वारा नहीं ली गई थी। जिसे कम्पनी द्वारा नहीं लिया गया था।

इस प्रकार डीपीई दिशानिर्देशों/एमओपीएनजी के अनुदेशों के उल्लंघन में अपने अधिकारियों को परियोजना भत्तों के प्रति कम्पनी द्वारा ₹11.38 करोड़ का भुगतान किया गया था और इसलिए यह अनियमित था।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार किया (मार्च 2018) तथा कम्पनी को निर्देश दिया कि डीपीई की दिशा निर्देशों/अनुदेशों के उल्लंघन में अपने अधिकारियों को किए गए भुगतान की वसूली करे।

#### तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड

#### 9.9 डीपीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में निष्पादन संबंधित वेतन का भुगतान

ओएनजीसी द्वारा निष्पादन संबंधित वेतन के भुगतान जो कि सीपीएसई के एमओयू रेटिंग और सीधे लाभ के आधार पर होता है, में डीपीई दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं करने के परिणामस्वरूप 2010-16 के दौरान ओवीएल के कर्मचारियों को ₹5.55 करोड़ के पीआरपी का अधिक भुगतान किया।

भारत सरकार, भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्योग मंत्रालय, सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के दिशा निर्देशों (नवंबर 2008) के अनुसार निष्पादन संबंधित वेतन जो कि केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसई) के कार्यकारियों को देय है, सीपीएसई के लाभ और

लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए रेटिंग जो कि भारत सरकार (जीओआई) के संबंधित मंत्रालय के साथ उद्यम द्वारा हस्ताक्षरित है, से सीधे जुड़ी हुई है, इस प्रकार है।

एमओयू रेटिंग	पीआरपी पात्रता स्तर
अति उत्कृष्ट	100%
बहुत अच्छा	80%
अच्छा	60%
निष्पक्ष	40%
खराब	शून्य

अनुदेश आगे बताते हैं कि पीआरपी भौतिक और वित्तीय निष्पादन पर आधारित होगी और सीपीएसई द्वारा अर्जित लाभों से प्रदत्त की जाएगी। आगे 60 प्रतिशत पीआरपी कर देने से पूर्व लाभ (पीबीटी) के 3 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के साथ दी जाएगी और 40 प्रतिशत पीआरपी वर्ष के लिए अर्जित वृद्धिशील लाभों<sup>25</sup> के 10 प्रतिशत से होंगे। कुल पीआरपी, वर्ष के पीबीटी के 5 प्रतिशत की सीमा तक भुगतान किया जाना सीमित था (उपलब्ध किटटी)।

यह देखा गया कि ओएनजीसी की पारिश्रमिक समिति द्वारा प्रतिवर्ष तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) और ओएनजीसी विदेश लिमिटेड (ओवीएल) दोनों के कार्यकारियों और कर्मचारियों को पीआरपी भुगतान का निर्णय लिया जा रहा था जिसमें ओवीएल के कर्मचारियों को भी पीआरपी भुगतान करने के लिए उपलब्ध किटटी की गणना में किसी दिये गये वर्ष के लिए ओएनजीसी और ओवीएल के संयुक्त लाभों और केवल ओएनजीसी द्वारा प्राप्त एमओयू रेटिंग को लिया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि, दोनों सीपीएसई के पीआरपी स्वीकार्यता की गणना के लिए सीपीएसई के व्यक्तिगत लाभों और एमओयू रेटिंग पर विचार करने के बजाय ओएनजीसी और ओवीएल दोनों के संयुक्त लाभ और केवल ओएनजीसी की एमओयू रेटिंग के कारण 2010-16 के दौरान ओवीएल<sup>26</sup> के कर्मचारियों को पीआरपी का अधिक भुगतान किया गया जो इस प्रकार है:

<sup>25</sup> वृद्धिशील लाभ का अर्थ पिछले वर्ष के लाभ की तुलना में लाभ में बढ़ोतरी से होगा।

<sup>26</sup> हालांकि ओएनजीसी के संबंध में भी प्रणाली दोषपूर्ण थी; तो भी ओएनजीसी के कार्यकारियों के प्रदत्त पीआरपी डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार अधिकतम सीमा के भीतर थी और इसलिए कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं था।

(₹ करोड़ में)

वर्ष	एमओयू रेटिंग		पीआरपी के लिए ली गई एमओयू रेटिंग	ओवीएल कार्यकारियों को प्रदत्त पीआरपी	एमओयू रेटिंग और ओवीएल की प्रदत्त लाभ के अनुसार देय पीआरपी	ओवीएल के कार्यकारियों को अधिक/(कम) भुगतान
	ओएनजीसी	ओवीएल				
2010-11	बहुत अच्छा	अति उत्कृष्ट	बहुत अच्छा	7.63	9.54	(1.91)
2011-12	अति उत्कृष्ट	बहुत अच्छा	अति उत्कृष्ट	10.76	8.61	2.14
2012-13	अति उत्कृष्ट	बहुत अच्छा	अति उत्कृष्ट	6.93	5.54	1.39
2013-14	अति उत्कृष्ट	अति उत्कृष्ट	अति उत्कृष्ट	11.33	11.33	शून्य
2014-15	बहुत अच्छा	अति उत्कृष्ट	बहुत अच्छा	5.98	7.48	(1.50)
2015-16	बहुत अच्छा	अति उत्कृष्ट	बहुत अच्छा	5.43	शून्य <sup>27</sup>	5.43
<b>कुल</b>				<b>40.43</b>		<b>5.55</b>

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2017) कि समान पीआरपी योजना को ओएनजीसी और ओएनजीसी विदेश लिमिटेड में लागू किया था क्योंकि उनके पास संयुक्त श्रमबल पूल है और कर्मचारियों को अक्सर ओएनजीसी और ओएनजीसी विदेश के बीच स्थांतरित किया जाता है। वेतन संरचना, श्रमबल आवश्यकता, भर्ती और कार्मिक नीति आदि, काफी हद तक केन्द्रीयकृत थे और ओएनजीसी द्वारा शासित थी और वह श्रमबल ओएनजीसी से संबंधित और कार्मिक समिन्धित परिचालनों के लिए केवल ओवीएल अनुमोदित थी। वर्ष 2015-16 में, ओएनजीसी और ओएनजीसी विदेश लिमिटेड के लिए संयुक्त आधार पर लाभ था। इसलिए, समान पीआरपी योजना के अनुसार, लाभ में से ओवीएल के कर्मचारियों को पीआरपी का भुगतान किया गया था।

उत्तर को तथ्यों के प्रकाश में देखे जाने की आवश्यकता है कि ओएनजीसी और ओवीएल दोनों अलग-अलग सीपीएसई थी, जिसने निष्पादन मुल्यांकन तंत्र के अन्तर्गत भारत सरकार के साथ अलग-अलग एमओयू हस्ताक्षर किये थे। डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार सीपीएसई

<sup>27</sup> ओएनजीसी विदेश लिमिटेड ने वर्ष 2015-16 के दौरान कोई लाभ नहीं बताया। हानि (कर से पहले) वर्ष 2015-16 के लिए ₹16852.67 करोड़ थी, डीपीई निर्देशों के अनुसार सीपीएसई के कार्यकारियों का देय पीआरपी जो लाभों से सीधे जुड़ी हुई थी इसलिए ओवीएल के कार्यकारियों के लिए देय पीआरपी शून्य थी।

के कार्यकारियों को देय पीआरपी सीपीएसई के लाभों और उस सीपीएसई द्वारा प्राप्त समझौता जापन (एमओयू) रेटिंग से सीधे तौर से जूटी हुई थी। इसलिए दोनों सीपीएसई के पीआरपी के भुगतान के लिए दोनों सीपीएसई के लाभों और ओएनजीसी की एमओयू रेटिंग को एक साथ लेना गलत था। आगे, पीआरपी केवल लाभों से देय था, और इसलिए, घाटे के वर्ष (2015-16) में ओवीएल के कार्यकारियों को पीआरपी देय नहीं था।

इस प्रकार कार्यकारियों के पीआरपी स्वीकार्यता की गणना के लिए ओएनजीसी और ओएनजीसी विदेश लिमिटेड के संयुक्त लाभों को लेने के परिणामस्वरूप 2010 से 2016 के दौरान ओवीएल के कार्यकारियों को ₹5.55 करोड़ के पीआरपी का अधिक भुगतान हुआ।

मामले को नवम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### **9.10 निम्न दबाव गैस कंप्रेसर को किराये पर लेने में विलंब के परिणामस्वरूप गैस का परिहार्य जलना हुआ**

तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड द्वारा निम्न दाब गैस कम्प्रेसर को किराये पर लेने में विलंब हुआ, जिससे गैस का अपरिहार्य जलना हुआ और जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2015 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान ₹9.83 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा ऑयल के साथ निम्न दबाव के गैस (एलपी) से जुड़े हुए उत्पादन इसके दबाव को दबाने के लिए संकुचित है और इस प्रकार इसके बाद के उपयोग के लिए मुक्त प्रवाह की सुविधा है। एलपी गैस जिसे संकुचित किया गया था जला दी गई थीं। एलपी गैस ओएनजीसी के अंकलेश्वर क्षेत्र<sup>28</sup> से उत्पादित की जाती है जिसे केन्द्रीय टैंक फार्म (सीटीएफ) पर संकुचित किया गया था और गेल (भारत) लिमिटेड को इसकी बाद की बिक्री के लिए एलपीजी संपत्र को प्रेषित की गई थी। परिसंपत्ति के एलपीजी संयंत्र में मूल्य वृद्धि उत्पादों को निकालने के बाद लगभग 62.66 प्रतिशत<sup>29</sup> गैस की मात्रा को सीटीएफ पर प्राप्त किया गया था, जिसे गेल को बेच दिया गया।

<sup>28</sup> ऑयल और प्राकृतिक गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड की अंकलेश्वर संपत्ति चार क्षेत्रों में फैली हुई है और अंकलेश्वर क्षेत्र क्षेत्र।

<sup>29</sup> अप्रैल 2014 से जून 2014 की अवधि के दौरान औसत बेची गई गैस पर आधारित, जैसा कि प्रबंधन द्वारा सूचित किया गया है।

सीटीएफ के गैस संकुचन संयंत्र (जीसीपी) अंलेश्वर क्षेत्र जिसे 3.09 एलसीएमडी<sup>30</sup> की कुल क्षमता के साथ तीन एलपी गैस कम्प्रेसरों के साथ प्रदान किया गया था। तीन कम्प्रेसरों में से एक कम्प्रेसर की क्षमता 1.17 एलसीएम थी जो जुलाई 2014 में बड़ी दुर्घटना का सामना करना पड़ा। खराब कम्प्रेसर का निराकरण करना पड़ा और मूल उपकरणों के विनिर्माता के प्रतिनिधियों द्वारा जांचा गया अपने इंजन की मरम्मत की संभावना के आकलन के क्रम में लेखापरीक्षा ने देखा कि 7 अक्टूबर 2014 को अर्थात् इंजन के खराब होने के बाद निराकरण करने की प्रक्रिया तीन महिनों में आरंभ हुई और विनिर्माता द्वारा जांच को दिसंबर 2014 में किया गया था तब इंजन की मरम्मत को आसान नहीं पाया गया, ओएनजीसी ने इंजन के प्रतिस्थापन करने का निर्णय लिया और प्रतिस्थापन के लिए प्रक्रिया (दिसम्बर 2014) को आरंभ किया गया। तथापि, निविदा प्रक्रिया में देरी के कारण, अधिसूचना के अधिनिर्णय (एनओए) को आईएम को जारी नहीं किया जा सका, मै. क्लार्क एनर्जी इंडिया प्राइवेट लि. 17 महिनों के बाद (मई 2016) इंजन की प्रतिस्थापन करने के निर्णय की तिथि से इंजन ओएनजीसी को 05 जून 2017 की अपूर्ति किया गया था।

इसी समय पर, सीटीएफ पर प्राप्त की गई संबंधित गैस को संकुचित/कम्प्रेस करने के स्थान पर संपूर्ण संबंधित उत्पादित गैस को जलने से बचाने के उद्देश्य से वैकल्पिक प्रबंधन होने चाहिए। यह प्रबंधन दिसंबर 2014 तक होने चाहिए थे, इसके बाद इसे बदलने का निर्णय लिया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि कंपनी ने तथापि, 03 नवम्बर 2015 में केवल कम्प्रेसर को किराये पर लेने की कार्रवाई आरंभ की। कंपनी ने गैस को कम्प्रेस करने की सुविधा को किराये पर लेने के लिए आंशिक प्रस्ताव को एक वर्ष की अवधि के लिए अंकलेश्वर सीटीएफ पर अत्यधिक गैस को कम्प्रेस करने के लिए एक एलसीएमडी की क्षमता के साथ बोर्ड खरीद<sup>31</sup> के माध्यम से 11 महिनों के पश्चात् इंजन को बदलने का निर्णय लिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 जनवरी 2016 को कम्प्रेसर को किराये पर लेने के लिए कार्य को देने के पत्र को जारी किया गया था और गैस कम्प्रेसर को मार्च 2016 में स्थापित किया गया था। कंपनी ने तब तक किराये पर लिये गये कम्प्रेसर की स्थापना की तिथि तक एलपी गैस को जलाया।

---

<sup>30</sup> लाख क्यूबिक मीटर प्रति दिन

<sup>31</sup> असाधारण स्थिति में केवल बोर्ड के अधिकारियों द्वारा खरीदारी जब सामग्री/सेवाएं/कार्यो था तो किसी अपात स्थिति से उबरने के लिए तत्काल आवश्यक है अथवा इन्डेंटीर पुष्टि/विस्तृत विनिर्देश देने में सक्षम नहीं है ताकि सामान्य प्रक्रिया के अन्तर्गत खरीद ना की जा सके।



13471485.82 एससीएम मात्रा की गैस को जलाया गया, जिसे अन्यथा गैल को बेचा जा सकता था, मार्च 2015<sup>32</sup> से मार्च 2016 की अवधि के दौरान सीटीएफ पर 21499339 एससीएम की कुल मात्रा की गठित 62.66 प्रतिशत गैस प्राप्त हुई और जिस किराये के कम्प्रेसर की लागत को घटाने के बाद ₹9.83 करोड़ की किमत थी। (अनुबंध-XII)

कंपनी ने (अक्टूबर 2017) बताया कि:

1. एक एलपी कम्प्रेसर का इंजन को जूलाई 2014 में मुख्यरूप से खराब हुआ था और जिसे कई बार ठीक करने के प्रयास किये गये जो सफल नहीं हुए थे: कंपनी ने 29 दिसंबर 2014 को एक इंजन को बदलने का निर्णय लिया जोकि आर्थिक मरम्मत से अधिक था।

2. हालांकि खराब इंजन को बदलने की कार्रवाई दिसंबर 2014 में आरंभ की गई थी, परिसंपत्ति<sup>33</sup> ने कम्प्रेसर को किराये पर लेने के लिए कार्रवाई शुरू नहीं की, क्योंकि एक नये कम्प्रेसर की उम्मीद थी, जिसकी पश्चिमी तटवर्ती पुन विकास योजना<sup>34</sup> में योजना बनाई, जो पुराने की जगह ले सकता है। यद्यपि परिसंपत्ति ने दिसंबर 2014 में कम्प्रेसर को किराये पर लेने का निर्णय लिया, निविदा को अन्तिम रूप देने और आपातकालीन बोर्ड की किराये पर लेने की पद्धति के माध्यम से कम्प्रेसर को लेने में कम से कम छः माह का समय लिया जाएगा और किराये पर लिये गये कम्प्रेसर को मई 2015 से पहले परिचालन में नहीं लगाया जा सकता था, इसलिए, इस अवधि के दौरान सभी परिस्थितियों में, उत्पादित एलपी गैस को जलाना अपरिहार्य था।

3. हजिरा-मोटवान गैस लाईन लिफ्ट गैस को क्षेत्र-1 संस्थापनों में फीड कर रही थी, जिसे सीटीएफ को निम्नदबाव गैस पुनरावर्तित आपूर्ति को जाती है, जो अप्रैल 2015 में

<sup>32</sup> फरवरी 2015 तक कम्प्रेसर को किराये पर लेने एवं स्थापना करने के लिए पांच महिनो (वास्तविक लिया गया समय) के बाद जूलाई 2014 सं इंजन के मरम्मत के लिस गृह प्रयासों के लिए तीन महिनो पर विचार करना।

<sup>33</sup> अस्सेट कंपनी का संपत्ति (ऑयल उत्पादित करने वाला द्वक्षेत्र) उत्पादित करने वाला है। वर्तमान मामले में संपत्ति ओएनजीसी के अंकलेश्वर संपत्ति से संबंधित है।

<sup>34</sup> 2008 से 2028 के बीच अंकलेश्वर सम्पत्तियों के भावी उत्पादन प्रोफाइल से संबंधित भावी विस्तार के लिए 2008 में ओएनजीसी ने पश्चिमी तटवर्ती विकास योजना की परिकल्पना की थी। ओएनजीसी ने 2009-10 व 2024-25 के बीच की अवधि के लिए 2.483 एमएमटी के तेल व 6034 एमएमएससीएम की गैस के संचयी वृद्धिशील लाभ की परिकल्पना की थी; सतह की सुविधा सुधार पर कुल पूंजीगत लागत ₹1222.13 करोड़ तथा 75 कुओं की खुदाई पर कुल पूंजीगत लागत ₹967.50 करोड़ था। परन्तु, कुओं की कम उत्पादकता के कारण ओएनजीसी बोर्ड ने अपनी 269वीं मीटिंग, जो कि 28 मई 2015 को हुई, में पश्चिमी तटवर्ती विकास योजना को बंद करने की स्वीकृति दी।

छूट गया था, फलस्वरूप सीटीएफ पर कंप्रेसर के लिए एलपी गैस की सीमित मात्रा उपलब्ध थी; इसके परिणामस्वरूप अप्रैल-जुलाई 2015 के दौरान सीटीएफ पर जलाने वाली गैस की कठौती की गई। इस के कारण, एलपी गैस की मात्रा सीटीएफ पर प्राप्त की जा रही थी जब तक कि गैस लिफ्ट कुओं को चलाने के लिए वैकल्पिक विकल्प का पता लगाना अनिश्चित हो गया और आखिरकार लिफ्ट गैस के प्रबंध को अगस्त 2015 में मोटवान पर गैस लिफ्ट कंप्रेसर को किराये पर लेने के द्वारा स्थान पर रखा गया था।

प्रबंधन ने उत्तर की पुष्टि करते समय, मंत्रालय ने आगे बताया (जनवरी 2018) कि निम्नदाब गैस कंप्रेसर के अनुपलब्धता के कारण गैस जल रही थी और यह कि कंपनी को आवश्यक निवारक रखरखाव को पूरा करने की सलाह दी गई थी और गैस के जलने को कम किये जाने को सुनिश्चित करने के लिए भविष्य में उसी प्रकार के आप्रेशनों के संबंध में सख्ती से मानक परिचालन प्रक्रियाओं का क्रियान्वयन किया जाएगा और प्राकृतिक संसाधनों का संरक्षण भी हो।

मंत्रालय ने आगे जोड़ा कि 03 जुलाई 2014 को इंजन-I में समस्या विकसित होने के बाद, सभी समस्या निवारक कार्य जैसे जांच (इंजन को छोड़कर क्रेनक शफ्ट) को 03 जुलाई 2014 के दौरान ओईएम विशेषज्ञ की सहायता से उपलब्ध श्रमबल के साथ की गई थी। ओईएम सेवा अभियन्ता को पूर्ण इंजन को खोलने की सलाह दी गई और ओईएम से उद्धरण की प्राप्ति (24 जुलाई 2014) पर, इंजन को खोलने के लिए प्रस्ताव को शुरू किया गया था (25 जुलाई 2014) मरम्मत योग्यता का आकलन करने के लिए सभी तत्काल संभावित कार्रवाईयां और ओएनजीसी द्वारा बिना समय गवाएं इंजन के पुनः परिचालन को बहाल किया गया था। किराये/खरीद नये कंप्रेसर की देरी हो गई थी क्योंकि परिसंपत्ति डब्ल्यूओआरपी की परियोजना के बोर्ड अनुमोदन के लिए इंतजार कर रहा था नये कम्प्रेसर की स्थापना के विकल्प होते हुए जिस पर बाद की तिथि पर विचार नहीं किया गया था।

उत्तर को निम्नलिखित के प्रकाश में देखने की आवश्यकता है:

i) कंपनी ने 29 दिसंबर 2014 को कंप्रेसर के एक इंजन को बदलने का निर्णय लिया, जो कि आर्थिक मरम्मत से बाहर था। निविदा के लिए अपेक्षित लम्बी समय सीमा पर विचार करना और वास्तविक खरीद और कंप्रेसर की स्थापना, कंपनी को वैकल्पिक कंप्रेसर किराये पर लेने के द्वारा गैस के संरक्षण के लिए वैकल्पिक प्रबंधन के लिए शीघ्र कार्रवाई की जानी चाहिए। तथापि कंपनी ने केवल नवंबर 2015 ने कंप्रेसर को किराये पर लेने के लिए कार्रवाई शुरू की। इंजन बदलने की आवश्यकता की पहचान के बाद भी कंप्रेसर को किराये में देरी, के परिणामस्वरूप गैस की पर्याप्त मात्रा में बढ़ोतरी हुई।

ii) पश्चिमी तटवर्ती पुन विकास योजना को 8 अगस्त 2014 को बन्द कर दिया गया और इसलिए समायिक कार्रवाई करने के द्वारा जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है किराये वाला कंप्रेसर परिसंपत्ति को मार्च 2015 तक उपलब्ध होगा किराये पर लेने के लिए लिये गये समय पर विचार करने के बाद भी कंप्रेसर की स्थापना जैसा की प्रबंधन द्वारा बताया गया था। इस प्रकार मार्च 2015 से मार्च 2016 तक जलने से बचाया जा सकता था।

iii) हाजीरा मोटवान गैस पाईपलाईन के टूटने के साथ-साथ एलपीजी की कम उपलब्धता के कारण कंप्रेसर की निष्क्रियता के संबंध में प्रबंधन का तर्क अनुवर्ती और अप्रत्यक्षित घटना थी। जिस पर योजना के समय विचार नहीं किया जा सका। हाजीरा मोटवान गैस पाईपलाईन के टूटने के कारण गैस को जलाने में कमी को पहले ही जली हुई गैस की मात्रा और किमत का मुल्यांकन करते समय विचार में लिया गया था। आगे गैस कंप्रेसर को किराये पर लेने के लिए कार्य को देने वाले पत्र के अनुसार; क्रम्प्रेसड वास्तविक मात्रा के लिए भुगतान किया जाना था, इसलिए पाईपलाईन के टूटने के कारण किराये पर लिये गये कंप्रेसर की कम उपयोगिता परिसंपत्ति पर किसी अतिरिक्त वित्तीय बोझ का कारण नहीं होगी।

iv) लेखापरीक्षा ने मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की प्रशंसा करता है कि कंपनी को समरूप आप्रेशनों के संबंध में सख्ती से मानक परिचालन होने वाली प्रक्रियाओं के कार्यान्वयन ओर आवश्यक निवारक अनुरक्षणों को करने की सलाह दी। लेखापरीक्षा ने यह भी सिफारिश की कंपनी इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए कंप्रेसर की आवश्यकताओं का आकलन कर सकता है। कंपनी को अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं के एक पैनल को बनाने के विकल्प पर विचार कर सकती है जिससे बिना समय को गवांए कंप्रेसर को किराये पर लिया जा सके।

इस प्रकार क्षतिग्रस्त इंजन की मरम्मत योग्य होने के आंकलन में देरी और कंप्रेसर को शीघ्र किराये पर लेने में चूक, के परिणामस्वरूप मार्च 2015 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान गैस की परिहार्य जलने के कारण कंपनी को ₹9.83 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

### 9.11 लंबित नकदी कॉल को वसूल करने में विफलता और उस पर ब्याज की हानि

ओएनजीसी (कंपनी) पश्चिमी तटवर्ती में 10 ब्लॉकों के संबंध में संचालक के रूप में नामित किया गया था, जो भारत सरकार की नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के विभिन्न दौर के तहत आवंटित थी। इन ब्लॉकों के संयुक्त उद्यम (जेवी) भागीदार, संयुक्त ऑपरेटिंग समझौते (जेओए) के अनुसार नकद कॉल की प्राप्ति के बाद ओएनजीसी को पंद्रह दिनों के भीतर अपने हिस्से का मासिक बिलिंग का भुगतान करने के लिए उत्तरदाई थे। जेओए के अनुच्छेद 7.6.1 (डी) और 7.6.2 के अनुसार नकद कॉल का गैर भुगतान के रूप में ब्याज लगेगा। हालांकि, ओएनजीसी अपने संयुक्त उद्यम भागीदारों से 10 एनईएलपी ब्लॉकों और लंबित नकद कॉल के संबंध में ₹100.17 करोड़ और ₹92.45 करोड़ के ब्याज की वसूली करने में विफल रहा। ओएनजीसी ने संयुक्त ऑपरेटिंग एग्रीमेंट के विवाद समाधान खंड का उपयोग करने का विचार नहीं किया।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी/कंपनी) को पश्चिमी तटवर्ती<sup>35</sup> में 10 एनईएलपी<sup>36</sup> ब्लॉकों (अनुबंध-XIII) के संबंध में संचालक के रूप में नामित किया गया था, जो भारत सरकार की नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के विभिन्न दौर के अंतर्गत आवंटित थी। एक संयुक्त ऑपरेटिंग समझौते (जेओए) पर ओएनजीसी और छः अन्य संयुक्त उद्यम भागीदारों द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। (भागीदारों और उनके संबंधित में साझा जेवी के विवरण के लिए अनुबंध-XIII देखें)। लेखाकरण प्रक्रियाओं से संबंधित जेओए के प्रदर्शक ए की धारा 3 के अनुसार ऑपरेटर नकद कॉल के लिए अनुमोदित कार्य के कार्यक्रम और बजट के अनुसार कार्रवाई वित्त परिचालनों के लिए आपेक्षित कुल नकदी की आवश्यकता को दर्शाते नोटिस जारी करने के हकदार थे। अन्य जेवी भागीदारों को नियत तिथि से पहले संबंधित शेयर का भुगतान ऑपरेटर को ही करना आवश्यक था। इसके अलावा, लेखाकरण प्रक्रियाओं से संबंधित जेओए के खंड 3 (एफ) अनुच्छेद 1 के अनुसार, यदि ऑपरेटर ने अग्रिम निधियों के लिए अनुरोध नहीं किया तो अन्य जेवी भागीदार तत्संबंधी प्राप्ति के बाद पंद्रह दिनों के भीतर, मासिक बिलिंग के अपने हिस्से का भुगतान करने के उत्तरदाई थे। जेओए के अनुच्छेद 7.6.1 (डी) और 7.6.2 के अनुसार,

<sup>35</sup> भारत के पश्चिमी महाद्वीपीय शेल्फ में स्थित ऑफशोर बेसिन जो उत्तर-उत्तर पश्चिम में सौराष्ट्र के बीच और दक्षिण में केरल कोकण के बीच स्थित है।

<sup>36</sup> हाइड्रोकार्बनों के अन्वेषण और उत्पादन में सार्वजनिक और निजी दोनों क्षेत्र की कंपनियों को एक स्तरीय खेल मैदान प्रदान करने के लिए भारत सरकार द्वारा 1997-98 के दौरान नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएसपी) तैयार की गई थी। एनईएलपी के तहत, भारतीय, निजी और विदेशी कंपनियों को अंतरराष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से ब्लॉक दिये गये। 1999 से 2012 की अवधि के दौरान एनईएलपी के नौ दौरों के तहत कुल 254 ब्लॉकों को दिया गया।

नकद कॉल के गैर भुगतान पर भारतीय स्टेट बैंक के पांच प्रतिशत अंकों के दर के आधार पर ब्याज लागू होगा। तदनुसार, ओएनजीसी ने संयुक्त उद्यम भागीदारों से नकद कॉल के लिए हर महीने बिल जारी किए।

लेखापरीक्षा में देखा गया है कि वर्ष 2004/2007-08 से भागीदारों से बकाया देय लंबित थे। हालांकि लेखाकरण प्रक्रियाओं से संबंधित जेओए के अनुच्छेद 1 के खंड 3 (एफ), ओएनजीसी को अन्य जेवी भागीदारों द्वारा 15 दिनों के भीतर बिल राशि का भुगतान अपेक्षित था। हालांकि, कंपनी ने वित्तीय वर्ष 2013-14 के बाद से सभी संयुक्त उद्यम भागीदारों पर ब्याज के लिए दावा किया। ब्याज सहित भागीदारों से लंबित कुल नकद कॉल (30 नवम्बर 2017) ₹192.62 करोड़ तक थी (मूलधन की राशि ₹100.17 करोड़ और ब्याज राशि ₹92.45 करोड़)।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि:

1. गुजरात राज्य पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन (जीएसपीसी) पांच<sup>37</sup> तटवर्ती ब्लॉकों के लिए संयुक्त उद्यम के संबंध में भागीदार था। जीएसपीएल इन ब्लॉकों में व्यय के अपने हिस्से के प्रति ₹7.27 करोड़ और उसी पर ब्याज के प्रति ₹60.42 करोड़ की राशि का भुगतान करने में विफल रहा (नवंबर 2017), हालांकि कंपनी द्वारा उठाए गए नकद कॉलों से संबंधित कोई विवाद नहीं था। ओएनजीसी ने ₹6454.26 करोड़ के लिए दीनदयाल पश्चिम क्षेत्र (मार्च 2017) में एक अन्य ब्लॉक केजी-ओएसएन-2001/3<sup>38</sup> में जीएसपीसी के संपूर्ण 80 प्रतिशत सहभागी ब्याज (पीआई) को अर्जित किया। हालांकि, कंपनी ने ब्लॉक केजी-ओएसएन-2001/3 के अधिग्रहण के प्रति जीएसपीसी के ₹69.69 करोड़ के लंबित नकद कॉलों के समायोजन पर विचार नहीं किया।
2. कंपनी के संयुक्त उद्यम भागीदार केयर्न इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) के साथ कई मुद्दों पर विवाद थे जैसे न्यूनतम कार्य कार्यक्रम (एमडब्ल्यूपी) में प्रतिबद्ध गहराई से अतिरिक्त कुएं की गहराई की लागत से अधिक और ब्लॉक जीएस-ओएसएन-2003/1 और केके-डीडब्ल्यूएन-2004/1 के संबंध में मुख्य कार्यालय खर्च के अधिक आवंटन जो नकद

<sup>37</sup> केके-डीडब्ल्यूएन-2005/2, एमबी-ओएसएन-2005/5, एमबी-ओएसएन-2005/6, एमबी-ओएसएन-2005/1 और जीके-ओएसएन-2009/1.

<sup>38</sup> ब्लॉक केजी -ओएसएन-2001/ एक अलग ब्लॉक था, जिसे जीएसपीसी (80)), जीजीआर(10), जेओजीपीएल (10) के संघ को एनईएलपी-III के तहत दिया गया। ऑपरेटर, गुजरात राज्य पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड था। ओएनजीसी इस जेवी में भागीदार नहीं था, तथापि ओएनजीसी ने (मार्च 2017) ब्लॉक में जीएसपीसी के पूरे (80) प्रतिशत शेयर का अधिग्रहण किया।

कॉल में शामिल था। सीआईएल ने ब्लॉक में अपने खर्च के हिस्से की ₹12.25 करोड़ की राशि रोक दी थी। नवम्बर 2017 तक कुल राशि पर ₹21.92 करोड़ ब्याज की राशि रोकी गई। हालांकि, कंपनी ने (सितंबर 2013) मेसर्स केयर्न के वित्त दल को आवश्यक दस्तावेज उपलब्ध कराए थे, संयुक्त उद्यम भागीदारों ने बकाया देयों का भुगतान नहीं किया, इसके बावजूद कंपनी द्वारा खर्च पर भागीदार द्वारा उठाई गई आपत्तियों को लेकर स्पष्टीकरण दिया गया। कंपनी ने पीएससी/जेओए के पंचाट खण्ड के आह्वान के लिए प्रस्तावित (अगस्त 2014) किया था हालांकि, इसे आगे नहीं बढ़ाया गया।

3. जेओए के खंड 7.7 के अनुसार, कंपनी को नकद कॉल के भुगतान की देय तारीख से 30 दिनों से अधिक के लिए चूक के जारी रहने के मामले में प्रचालन समिति (ओसी) के सामने आने वाले किसी भी मामले में मतदान करने के लिए चूक करने वाले भागीदारों को चूक को रोकने के लिए एक लिखित नोटिस जारी करने का हक दिया था। 90 से अधिक दिनों के लिए जारी चूक मामले में, चूक पक्ष के पीआई का अनुपात जब्त किया जा सकता है। हालांकि दस ब्लॉकों से संबंधित छह संयुक्त उद्यम भागीदारों से ₹192.62 करोड़ की राशि लंबित थी, ओएनजीसी ने केवल एस्सार एक्सप्लोरेशन एण्ड प्रोडक्शन (एस्सार) के संबंध में अप्रैल 2016 से लंबित नकद कॉलों के प्रति ₹58.66 करोड़ की अवैतनिक बकाया राशि के संबंध में और ब्लॉक एमबी- ओएसएन-2005/3 में अपने ब्याज से संबंधित उस पर ब्याज के प्रति ₹5.77 करोड़ के लिए नोटिस जारी करके जब्ती के लिए (नवंबर 2017) इस अधिकार का प्रयोग किया। नोटिस के आधार पर एस्सार (दिसंबर 2017) प्रचालन समिति (ओसी) की बैठक में मैत्रीपूर्ण ढंग से मामले को हल करने के लिए सहमत हुआ। हालांकि, कंपनी द्वारा भुगतान प्राप्त नहीं किया गया था (31 जनवरी 2018)। यद्यपि एस्सार ने लंबित नकद कॉलों को हल करने के लिए प्रचालन समिति की बैठक (दिसंबर 2017) में सहमति दी थी।
4. जेओए का अनुच्छेद 19 (i) एक संयुक्त विशेषज्ञों की समिति द्वारा सुलह (ii) मध्यस्थता के माध्यम से समाधान और (iii) सरकारी कंपनियों के बीच विवादों के समाधान के लिए सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार के माध्यम से विवादों के समाधान के लिए प्रावधान करता है। ओएनजीसी ने हालांकि दस में से किसी भी ब्लॉक में उक्त खंड का आह्वान नहीं किया।
5. जेओए का अनुच्छेद 12.1 के अनुसार, ब्याज का भुगतान, जो जेओए के प्रावधानों के अनुसार लागू होता है और जो परिचालक द्वारा यथोचित निर्धारित किया जाता है जिसे संयुक्त परिचालन समझौते से आहरित करने से पहले विलंबित भुगतानों पर भागीदार द्वारा किया जाना अपेक्षित है। कुल 10 ब्लॉकों में से 6 ब्लॉकों के संबंध में लाइसेंस

पहले ही त्याग दिये जा चुके थे और ब्लाकों को भारत सरकार के समक्ष आत्मसमर्पण कर दिया था। जैसा कि 6 ब्लॉकों में आत्मसमर्पण कर दिया गया था, इन ब्लॉकों के बकायेदार भागीदारों में से ₹13.35 करोड़ की भी मूल राशि की वसूली की संभावना दूर थी।

भागीदारों से लंबित कुल नकद कॉल (30 नवम्बर 2017) ब्याज सहित ₹192.62 करोड़ की सीमा तक थी (अनुबंध-XIII लंबित राशि का ब्लॉक/भागीदार वार के विवरण के लिए)।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि,

- i. जीएसपीसी के ब्याज के अर्जन के लिए जीएसपीसी के साथ समझौता, ब्लॉक केजी-ओएसएन-2001/3 में किसी अन्य ब्लॉकों से देय राशि के समायोजन के लिए कोई प्रावधान नहीं था। हालांकि, जीएसपीसी ने ₹15.19 करोड़ के अविवादित नकद कॉल का भुगतान किया।
- ii. केयर्न के संबंध में भागीदारों के विवाद को कंपनी द्वारा जेवी भागीदारों को दिए गए विस्तृत औचित्य के साथ जवाब दिया जा रहा था।
- iii. कंपनी द्वारा शेष नकद कॉल व ब्याज बकाया वसूलने के प्रयास किए जा रहे थे।

उत्तर निम्नलिखित के प्रकाश में देखा जाना चाहिए:

- केयर्न इंडिया लिमिटेड से विवादों के कारण 10 वर्षों से अधिक समय से वसूली के लिए बकाया लंबित थे। राशि वसूलने के लिए कानूनी कार्रवाई प्रारंभ न करने के कारणों को प्रबंधन द्वारा नहीं बताया गया।
- कंपनी ने जेओए के खंड 7.7 के तहत पीआई के अनुपात को जब्त करने के लिए दोषी दलों में से किसी पर कार्रवाई नहीं की थी।
- जेओए का खंड 19 (i) एक संयुक्त विशेषज्ञों की समिति द्वारा सुलह (ii) मध्यस्थता के माध्यम से समाधान और (iii) सरकारी कंपनियों के बीच विवादों के समाधान के लिए सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार के माध्यम से विवादों के समाधान के लिए प्रावधान करता है। ओएनजीसी ने हालांकि उपरोक्त खंड के प्रावधानों का आह्वान नहीं किया।

नवंबर 2017 तक बकाया राशि ₹100.17 करोड़ की धनराशि है। नकद कॉलों की वसूली के लिए समय पर कार्रवाई करने में असफलता के कारण ₹92.45 करोड़ की ब्याज राशि की हानि हुई है। इसके अलावा, 10 ब्लॉकों एनईएलपी में से 6 पहले ही भारत सरकार के समक्ष आत्मसमर्पण कर चुके थे, जिससे शेष राशि की वसूली का संभावित प्रतिपादन अधिक दूर था। हालांकि, लंबित बकाया राशि की वसूली के लिए संयुक्त परिचालन समझौते के खंड 7.7 या खंड 19 के तहत कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई थी।

यह मामला नवंबर 2017 में मंत्रालय को भेजा गया था। उनके उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 9.12 एक व्यवहार्य परियोजना पर अनावश्यक व्यय

ओएनजीसी ने ₹16.60 करोड़ की कुल लागत पर भू-तकनीकी और प्री-इंजीनियरिंग सर्वेक्षण के लिए ब्लॉक सीबी-ओएस-1 और संलग्न परामर्शदाता से तेल के विकास और निकासी से संबंधित पूर्व परियोजना गतिविधियां शुरू की। बाद में, परियोजना की आंतरिक समीक्षा में, कंपनी ने तीन कुओं के शामिल अतिरिक्त संचालन व्यय अमरीकी डालर 285.60 मिलियन के लिए वर्क-ओवर ऑपरेशन के लिए आवश्यकता पर ध्यान दिया जिसकी भू-तकनीकी सर्वेक्षण के लिए सलाहकार की वचनबद्धता से पहले विकास योजना की तैयारी के समय अनजाने में कंपनी द्वारा अनदेखी की गई। वर्क-ओवर ऑपरेशन की इस अतिरिक्त लागत के कारण, यह परियोजना नकारात्मक आईआरआर के साथ आर्थिक रूप से अव्यवहार्य बन गयी। इस प्रकार, ब्लॉक में खर्च किए गए भू-तकनीकी<sup>39</sup> सर्वेक्षण पर ₹16.60 करोड़ (ओएनजीसी का शेयर ₹9.17 करोड़) का अनावश्यक व्यय प्रतिपादित हुआ था।

भारत सरकार (जीओआई) ने वाल्को एनर्जी इंक., हिंदुस्तान ऑयल एक्सप्लोरेशन कंपनी (एचओईसी), टाटा पेट्रोडाइन लिमिटेड (टीपीएल) और ऑयल एण्ड नेचुरल गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी), के एक संघ को संचालन और विकास के लिए खंभात की खाड़ी में, ब्लॉक सीबी-ओएस-1 को बोली के 6 अंवेशण दौर के अंतर्गत 25 वर्ष की अवधि के लिए दिया गया (19 नवंबर 1996)। जेवी ने 2004 तक, ब्लॉक में सात खोजपूर्ण कुएं ड्रिल्ड किये थे जो उत्पादन बंटवारे के अनुबंध के चरण-1 के तहत प्रतिबद्ध थे। ओएनजीसी दिसंबर 2004 में ब्लॉक के परिचालक बन गया जब मेसर्स हार्डी एक्सप्लोरेशन एण्ड प्रोडक्शन्स (इंडिया) इंक,

<sup>39</sup> मंच की स्थापना के लिए जैक-अप रिग और डेर क्षमता विश्लेषण उथले पानी विश्लेषण के लिए लैंग पेनीट्रेशन के प्रयोजन के लिए उप सतही सामग्री उचित इंजीनियरिंग गुण के मूल्यांकन को मिट्टी के नमूने के लिए समुद्रतल स्तर से नीचे भू-तकनीकी अध्ययन/ सर्वे उपसतही स्ट्रेटिग्राफी के अन्वेषण के लिए किया जाता है (इस मामले में 130.30 मीटर तक)।



ऑपरेटर, अंवेशण अवधि के चरण-II में प्रवेश नहीं करने का निर्णय लिया। इसके बाद ओएनजीसी ने जेवी में अतिरिक्त 30 प्रतिशत सहभागी ब्याज (पीआई) का अधिग्रहण (फरवरी 2008) किया और इसके पीआई को 55.26 प्रतिशत बढ़ा दिया। ब्लॉक का पुनर्निर्धारित क्षेत्र डी-रिज (656 वर्ग किमी) और ए-रिज (190 वर्ग किमी) का गठन किया गया और अंवेशण चरण 24 महीने का था।

ब्लॉक की प्रबंधक समिति (एम सी), ने ए-रिज<sup>40</sup> की वाणिज्यिकता को मंजूरी दे दी (17 दिसंबर 2007) और भी डी-रिज त्यागने का फैसला किया। ओएनजीसी द्वारा प्रस्तावित ए-रिज के विकास की योजना (पीओडी) को 27 मार्च 2009 को एमसी द्वारा मंजूरी दे दी गई थी। ब्लॉक के विकास की योजना को पर्यावरण एवं वन (एमओईएफ) मंत्रालय से मंजूरी लेनी अपेक्षित थी चूंकि ड्रिलिंग पैड पर पहुंचने के लिए प्रस्तावित मार्ग जो तटीय वनस्पतियों के बीच से था की चूंकि आवश्यक मंजूरी एमओईएफ से प्राप्त नहीं की जा सकी है, 1996 तक कंपनी द्वारा एकत्र किए गए आंकड़ों के आधार पर कंपनी द्वारा अपतटीय विकल्प के माध्यम से विकास (आरपीओडी) की एक संशोधित योजना तैयार की गई थी। आरपीओडी को एमसी ने 13 जून 2014 को मंजूरी दी थी। आरपीओडी के अनुमोदन के बाद कंपनी ने पूर्व-परियोजना के कार्यकलाप शुरू किए और 28 मार्च 2015 को मेसर्स कोमाकोए<sup>41</sup> को क्षेत्र के भू-तकनीकी एवं प्री-इंजीनियरिंग सर्वेक्षण का कार्य दिया गया। मेसर्स कोमाकोए ने सर्वेक्षण कार्य को पूरा किया और जून 2015 में अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसके लिए कंपनी ने ₹16.60 करोड़ का भुगतान किया।

इस दौरान कंपनी ने (अगस्त 2014) में पुनः परियोजना की आंतरिक रूप से समीक्षा की और पाया कि तीन कुओं की ड्रिलिंग सहित अनुमोदित आरपीओडी जो उत्पादित ऑयल और गैस के मुल्यांकन के लिए तटवर्ती स्थानों से जुड़ी हुई थी। इसके अलावा, कुओं के लिए ऑयल की कृत्रिम लिफ्ट के लिए इलैक्ट्रिक सबमरसीबल पम्प (ईएसपी) की स्थापना के लिए अपेक्षित थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि अनुमोदित आरपीओडी में, कंपनी ने ईएसपी स्थापना पर विचार किया, दो से तीन की लागत वर्क-ओवर ऑपरेशन समय-समय पर ईएसपी बदलने के लिए अपेक्षित थे वर्क-ओवर रिग के संघटन/असंघटन की लागत सहित परियोजन के अधिक मुल्यांकन को करते समय विचार नहीं किया गया था (ओपी ईएक्स) वर्क-ओवर आवश्यकताओं की पहचान के कारण 285.60 मिलियन अमेरिकी डॉलर अतिरिक्त परिचालन व्यय हुआ। लेखापरीक्षा ने देखा कि ओपीईएन ने आरपीओडी में केवल 64.22 मिलियन अमेरिकी डॉलर को प्रस्तावित और अनुमोदित किया था। क्षेत्र में वर्क-ओवर ऑपरेशनों के

<sup>40</sup> पृथ्वी की सतह का एक लंबा, संकीर्ण, ऊंचा खंड।

<sup>41</sup> मै. कोस्टल मरीन निर्माण एण्ड इंजीनियरिंग लिमिटेड।

लिए अपेक्षित 285.60 मिलियन अमेरिकी डॉलर की अतिरिक्त लागत पर विचार करते हुए, निवल वर्तमान मुल्य (एनपीवी) जो 44.61 मिलियन अमेरिकी डॉलर की सकारात्मक आकड़े थे जो आरपीओडी के प्रस्ताव में 62.31 मिलियन अमेरिकी डॉलर के नकारात्मक आकड़ों में बदल गये।

क्रुड ऑयल किमतों की मंदी और फलस्वरूप परियोजना की विपरीत अधिक व्यवहार्यता की दृष्टि में कंपनी ने परियोजना से बाहर निकलने का निर्णय (अक्टूबर 2015) लिया। प्रस्ताव कंपनी के निदेशक द्वारा अनुमोदित किया गया था, कंपनी ने तथापि, कंपनी के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स का अनुमोदन नहीं लिया। मामले पर 2 जनवरी 2016 को आयोजित परिचालन समीति की बैठक में बातचीत हुई तक विचार विमर्श के लिए एनसी को अव्यवहार्य टैकनो आर्थिक परिदृश्य के मामलों को संर्दभ करने का निर्णय लिया था। तदानुसार एक अनुरोध पत्र (4 जुलाई 2014) ब्लॉक को टैकनो आर्थिक के विपरित एफसी को सूचित करने के लिए महानिदेशक हार्डिज़ोकार्बन (डीजीएच) को भेजा गया। क्योंकि डीजीएच को एनसी बैठक में नहीं बुलाया, कंपनी ने सूचित किया (मार्च 2017) डीजीएच को कि ब्लॉक से निकलने का विचार किया जा रहा था।

डीजीएच ने कंपनी को 31 अगस्त 2017 तक ब्लॉक को त्यागने की सलाह दी (जून/अगस्त 2017) क्योंकि खण्ड ए का विकास वित्तीय प्रतिबद्धता की कमी के कारण शुरू नहीं हो सका, और जिसके चलते आगामी कार्यवाई को करने के लिए भारत सरकार को समर्थ किया। डीजीएच ने तेल एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय को एक प्रस्ताव भेजा (5 सितंबर 2017) ब्लॉक सीबी ओएस खाडी ए के लिए पीएससी की समाप्ती हेतु, कार्य कार्यक्रम को तैयार और कर््यान्वित करने के लिए परिचालन को विफलता के कारण, के साथ-साथ वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए कार्य कार्यक्रम एवं बजट को प्रस्तुत करने के कारण बताने की सलाह दी (31 अक्टूबर 2017) क्योंकि पीएससी को अनुबंध की शर्तों के उल्लंघन के लिए अनुबंध को धारा 30.2 (जी) के अन्तर्गत भारत सरकार द्वारा समाप्त नहीं किया जाना चाहिए, जिसके कारण भारत सरकार कंपनी को किसी अन्य संर्दभ के बिना पीएससी के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेगी।

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई का ब्यौरा प्रतीक्षित था (जनवरी 2018) लेखापरीक्षा ने पाया कि परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता का आकलन करते समय, वर्क-ओवर की आवश्यकता और कंपनी द्वारा ब्लॉक के लिए 285.60 मिलियन अमेरिकी डॉलर के अतिरिक्त परिचालन लागत की अनदेखी की गयी थी। इस प्रकार, कंपनी द्वारा प्रस्तावित परियोजना अर्थशास्त्र और आरपीओडी को अनुमोदित करते समय एनसी द्वारा विचार किया गया क्योंकि ओपेक्स के गलत आयोजन के कारण ये त्रुटि पुर्ण थे। यदि

कंपनी ने ओपेक्स का मुल्यांकन सही तरीके से किया होता तो, ब्लाक का विकास अव्यवहार्य हुआ होता और इससे क्षेत्र के भू-तकनीकी और पूर्व-इंजीनियरिंग सर्वे के लिए परामर्श को देने की आवश्यकता नहीं होगी। इस प्रकार आरपीओडी के प्रस्तुतीकरण के समय पर वर्क-ओवर आवश्यकता शामिल करने की विफलता से सीबी-ओएस-1 ब्लाक में भू-तकनीकी सर्वे और पूर्व इंजीनियरिंग सर्वे ₹16.60 करोड़ (ओएनजीसी का हिस्सा ₹9.17 करोड़) का अपरिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (नवंबर 2017) में बताया कि:

- i. कंपनी द्वारा एतिहासिक डाटा संग्रहण पर आधारित आरपीओडी को तैयार किया गया था, अतः आरपीओडी को अनुमोदन करने के लिए 13 जून 2014 को आयोजित प्रबंधन समिति बैठक में, डीजीएच ने यह सिफारिश की थी कि अनुबंधकर्ता को पीवीटी, एससीएएल और वेल डाटा जनरेट करना चाहिए क्योंकि कोई नया/अतिरिक्त डाटा प्रदान नहीं किया गया था। बाद में, 29 दिसंबर 2014 को आयोजित बैठक में, जेवी भागीदार ने भी बताया कि परिचालक को पूर्व योजना आवश्यकताओं के साथ आगे आना चाहिए जोकि पहले ही अनुमोदित भाग थी। पूर्व योजना विकास गतिविधि 20 मार्च 2015 को प्रबंधन समिति द्वारा 2014-15 और 2015-16 के लिए कार्य कार्यक्रम में भी अनुमोदित थे।
- ii. जब ओएनजीसी द्वारा अनुमोदित आरपीओडी की आन्तरिक रूप से समीक्षा की गई तो यह पाया गया था कि इसमें निश्चित कमियां थी और दर्शाये गये परिणाम बिल्कुल ठीक नहीं थे, जिसे डीजीएच को दिनांक 29 जूलाई 2015 के पत्र द्वारा सूचित किया गया था।
- iii. कंपनी ने अपने 29 जूलाई 2015 को पत्र को डीजीएच को भी दो विकल्पों में श्रेणीगत बताया है। कंपनी का प्रथम विकल्प था कि कम से कम 2 से 3 तक वर्क-ओवर कार्यों को उथले पानी रिज की 3 कूपों के लिए किराये पर लेने की आवश्यकता के लिए प्रत्येक वर्ष आपेक्षित होगी। द्वितीय विकल्प को कंपनी द्वारा किया गया था कि करीब आधा किलोमीटर लंबा और 100 मीटर चौड़ा एक द्विप का साईट पर निर्माण किया जाए जहां किसी के भी द्वारा ओएनजीसी के रिज भूमि पर ड्रिलिंग को किया जा सके। द्वितीय विकल्प की 28 मिलियन अमेरिकी डॉलर तक सापैक्स में अधिक खर्चोला था और जो कि अव्यवहार्य था।

प्रबंधन के उत्तर को निम्नलिखित के प्रकाश के देखने की आवश्यकता है:

1. स्वयं 13 जून 2014 को एमसी के अनुमोदन के लिए ओएनजीसी द्वारा आरपीओडी प्रस्तुत किया था जिसमें त्रुटियां थी जिससे उस पर वर्क-ओवर जोब्स के लिए 285.60 मिलियन अमेरिकी डॉलर की लागत पर विचार नहीं किया था। वर्कओवर लागत पर विचार करने के बाद क्या आरपीओडी के लिए आकलन को सही ढंग से किया गया था, परियोजना अर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं थी और आरपीओडी के साथ-साथ पूर्व परियोजना विकास गतिविधियां को शामिल करने वाले संबंधित कार्य कार्यक्रम को एमसी द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था।
2. कंपनी ने केवल 14 प्रतिशत से अधिक या बराबर थी तो परियोजना के अनुमानित आन्तरिक दर परियोजना प्रस्तावों को स्वीकार किया, तथापि, वर्कओवर ऑपरेशन लागत पर विचार करने के बाद, सीबीओएफ के विकास के लिए प्रथम विकल्प की लागत में (-)62.13 मिलियन डॉलर की निवल वर्तमान किमत के साथ नकारात्मक थी। कंपनी द्वारा प्रस्तावित द्वितीय विकल्प 16 मिलियन अमेरिकी डॉलर तक अधिक खर्चीला था। इस प्रकार ब्लॉक सीबी-ओएस1 के विकास के लिए डीजीएफ को दिनांक 29 जूलाई 2015 के अपने पत्र में कंपनी द्वारा दिये गये दोनों विकल्प अव्यवहार्य थे। स्तर विकल्प-I और विकल्प-II को केवल कच्चे तेल की कीमत क्रमशः 83.58 अमेरिकी डॉलर और 91.56 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल पर प्राप्त किया जाएगा।
3. मामले को पुनः फरवरी 2017 में डीजीएच के नोटिस में लाया गया जो बताता है कि 12 मिलियन अमेरिकी डॉलर की दर पर योजना/वियोजना के आकलन और तीन कुओं के लिए 0.16 मिलियन अमेरिकी डॉलर/दिन की वर्क-ओवर लागत को अंजाने में बाहर किया।

इस प्रकार, कंपनी द्वारा आरपीओडी में 3 कुओं के लिए वर्क-ओवर लागत को शामिल करने की चूक के परिणामस्वरूप एक एक अव्यवहार्य परियोजना पर ₹9.17 करोड़ का अपव्यय हुआ।

मामले को नवम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## ओएनजीसी पेट्रो एडिशन लिमिटेड

### 9.13 अप्रयुक्त सुविधा के लिए किराये का परिहार्य भुगतान

एलपीजी पाईपलाइन परियोजना के निष्पादन में देरी के परिणामस्वरूप दिसंबर 2015 से अप्रैल 2017 तक की अवधि के दौरान पर अप्रयुक्त एलपीजी प्राप्त और भंडारण सुविधा के लिए किराये के प्रति गुजरात कैमिकल पोर्ट टर्मिनल कंपनी लिमिटेड (जीसीपीटीसीएल) को ओएनजीसी पेट्रो एडिशन लिमिटेड (ओपाल) द्वारा ₹22.91 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

ओएनजीसी पेट्रो एडिशन लिमिटेड (ओपाल) द्वारा एक पेट्रो कैमिकल काम्प्लेक्स दाहेज पर स्थापित किया जाना था, जिसे दाहेज पर ओएनजीसी के निष्कर्षण संयंत्र से फीड इथेन (सी2), प्रोपेन (सी3) और ब्यूटेन (सी4) पर परिचालन करने के लिए परिकल्पित किया गया था।

ओपाल ने अपने पेट्रो कैमिकल संयंत्र के लिए सी2, सी3 और सी4 की आपूर्ति के लिए, ओएनजीसी के साथ प्रबंध किया था। मूल योजना के अनुसार, सी2, सी3 और सी4 का गैसीय फीड स्टॉक को ओएनजीसी के निष्कर्षण संयंत्र से प्राप्त किया जाना था, जो विशेष आर्थिक जोन, दाहेज पर स्थित था। तथापि, ओएनजीसी की दाहेज सुविधा के प्रस्तुत की जाने वाली अनुमानित सी2, सी3 और सी4 की मात्रा परिकल्पित क्षमता के केवल 76 प्रतिशत थी जब की ओपाल संयंत्र के लगातार ऑपरेशन के लिए फीड की आपूर्ति निरन्तर आवश्यक थी। अतः ओपाल ने समुद्री मार्ग के माध्यम से फीड की आपूर्ति के लिए वैकल्पिक प्रबंधों की योजना बनाई (अक्टूबर 2014), इस कार्य हेतु दाहेज पोर्ट पर भंडारण सुविधा आवश्यकता थी, साथ में इस भंडारण सुविधा से पेट्रो कैमिकल काम्प्लेक्स तक फीड के वहन के लिए एक समर्पित पाईपलाइन भी आवश्यक थी।

ओपाल ने प्रतिमाह न्यूनतम गारंटी कार्यक्षमता अथवा वास्तविक कार्यक्षमता के लिए ₹1300 प्रति मैट्रिकटन (एमटी) वार्षिक कार्यक्षमता प्रभारों पर भंडारण सुविधा के लिए जो भी अधिक हो, गुजरात कैमिकल पोर्ट टर्मिनल कम्पनी लिमिटेड (जीसीपीटीसीएल) के साथ एक समझौता किया, जो जून 2015<sup>42</sup> (से प्रभावी) से देय था एमजीटी के लिए प्रभार वर्ष 2015-16 के लिए ₹210 प्रति केटीए<sup>43</sup> पर और वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए ₹270 प्रति केटीए पर निर्धारित थे। बाद में (फरवरी 2016) ओपाल के ध्यान में आया कि

<sup>42</sup> हालांकि, पाइप लाइन बिछाने न होने के कारण जीसीपीटीसीएल द्वारा दिसंबर 2015 तक कोई चालान नहीं उठाया गया

<sup>43</sup> किलो टन प्रतिवर्ष

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) भी अप्रैल 2015 के बाद से जीसीपीटीसीएल सुविधा का उपयोग कर रही थी अतः एमजीटी प्रभारों को कम करने के लिए जीसीपीटीसीएल से अनुरोध किया था। जीसीपीटीसीएल अनुरोध से सहमत हो गया और एमजीटी प्रभारों को जून 2016 से ₹270 प्रति केटीए से ₹110 प्रति केटीए तक घटा दिया। ओपाल ने जीसीपीटीसीएल से पाइपलाइन के माध्यम से फिड के परिवहन के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श के डिजाइन के कार्य को ईआईएल को देने का निर्णय (अक्टूबर 2014) किया, क्योंकि दाहेज पर स्थापित होते हुए वे भी ओपाल पेट्रोकेमिकल काम्प्लेक्स के लिए परियोजना प्रबंधन में परामर्शदाता थे। पाइपलाइनों का बिछाना जून 2015 तक पूर्ण किया जाना अनुसूचित था। यद्यपि कंपनी ने पेट्रोकेमिकल काम्प्लेक्स के परियोजना प्रबंधन परामर्श के लिए ईआईएल के साथ पहले ही हस्ताक्षरित समझौते के लिए एक अलग परिवर्तन आदेश को ईआईएल को अतिरिक्त कार्य को देने के लिए प्रस्ताव को अनुमोदन दिया जिसे कम्पनी द्वारा जारी नहीं किया गया था। फलस्वरूप ईआईएल ने अपेक्षित परिवर्तन आदेशों के प्रभार के लिए भुगतान के साथ लंबित रखा कार्य के अंशिक प्रगति के बाद फीड के परिवहन के लिए परियोजना से संबंधित गतिविधियों के रोक दिया। ओपीएल के साथ बैठक में (28 सितम्बर 2016) ईआईएल एलपीजी योजना के लिए भुगतान को सुनिश्चित और कार्य के लिए प्रस्तुत बजटीय उद्धरण शेष कार्यों को पूर्ण करने के लिए मंजूर हो गया था। अक्टूबर 2016 में नौ ईआईएल से प्राप्त हुई बजटीय उद्धरण पर आधारित प्रशासनिक मंजूरी और ₹1.49 करोड़ की राशि के लिए सक्षम प्राधिकरण की वित्तीय सहमति ली गई और जून 2017 के दौरान नामांकन आधार पर परामर्शदाता के रूप में ईआईएल के किराये पर लेने के लिए निविदा आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) जारी किया गया। ईआईएल ने सूचित किया कि ₹7.91 करोड़ के प्रस्ताव में साइट पर्यवेक्षण शुल्क शामिल था, जबकि पूर्व अनुमान सिर्फ हेड ऑफिस सेवाओं के लिए था। वार्ता के दौरान, ईआईएल ने अपने प्रधान कार्यालय प्रभार को ₹3.78 करोड़ से घटाकर ₹3.15 करोड़ कर दिया। ईआईएल पीएमसी दरों के अनुसार आवश्यकता के आधार पर तैनात वास्तविक जनशक्ति के अनुसार साइट पर्यवेक्षण प्रभारों को चार्ज करने के लिए सहमत हो गया जो कि पारस्परिक रूप से बाद में निर्धारित किए जाने थे। अनुबंध के बाद, नामांकन आधार पर सलाहकार के रूप में ईआईएल को भर्ती करने के लिए एक परिवर्तन आदेश, अगस्त 2017 में जारी किया गया था।

कम्पनी ने मई 2017 से प्रभावित जीसीपीटीसीएल के साथ समझौते को अप्रयुक्त भंडारण सुविधा के लिए भुगतान से बचने के उद्देश्य में प्रतिबंधित किया। तथापि, दिसम्बर 2015<sup>44</sup> से अप्रैल 2017 की अवधि के दौरान जीसीपीटीसीएल से किराये पर ली गई भंडारण सुविधा अप्रयुक्त रही। जीसीपीटीसीएल ने इस अवधि के लिए एमजीटी प्रभारों के लिए कम्पनी पर

<sup>44</sup> यद्यपि भुगतान जून 2015 से होना था लेकिन पाइप लाइन नहीं बिछाने के कारण जीसीपीटीसीएल द्वारा दिसंबर 2015 तक चालान नहीं जारी किए गए।

बीजकों को उठाया एलपीजी भंडारण सुविधा के किराया प्रभारों के प्रति मै. जीसीपीटीसीएल को ₹22.91 करोड़ का भुगतान (अप्रैल /जुलाई 2017) किया गया। संयंत्र के निर्माण के लिए समझौता पीएमसी को परिवर्तन आदेश के जारी होने में देरी के परिणामस्वरूप पाईपलाइन बिछाने में देरी हुई और जीसीपीटीसीएल से भंडारण सुविधा के लिए किराया प्रभारों के रूप में ₹22.91 करोड़ के भुगतान का लाभ उठाया।

प्रबंधन ने जीसीपीटीसीएल को भुगतान स्वीकार करते समय बताया (जुलाई 2017/सितम्बर 2017) कि:

1. मै. ईआईएल दाहेज पर संस्थापित होने वाले पेट्रो कैमिकल कॉम्प्लैक्स के लिए परियोजना पबंधन सलाहकार (2009 के दौरान नियुक्त)। ओपाल ईकाई को भंडारण सुविधा से पाईपलाइन बिछाने का कार्य-कार्य के मूल क्षेत्र में नहीं था जो मै. ईआईएल को दिया गया था। ओपाल ने इस कार्य के लिए परिवर्तन आदेश खरीद आदेश को जारी किया था यह आवश्यकता मै. ईआईएल द्वारा बाद की स्थिति पर देखी गई थी और ईआईएल ने एलपीजी पाईपलाइन परियोजना पर कार्य को रोक दिया था। इसलिए, एलपीजी पाईपलाइन बिछाने की मूल योजना सलाहकार की ओर से बाधाओं के कारण अस्थगित की गई थी, तथापि, संसोधित अनुसूचि के अनुसार, यह परिकल्पित किया गया था कि एलपीजी पाईपलाइन का कार्य 1 अप्रैल 2018 तक पूर्ण किया जाएगा।
2. अप्रैल 2017 तक प्राप्त किये गये बीजकों के लिए किराये के प्रति ₹22.91 करोड़ का भुगतान किया (अप्रैल/जुलाई 2012) पाया। 11 अप्रैल 2017 को आयोजित बैठक में सौहार्दपूर्ण समाधान हो गया था और पहले किये गये भुगतानों के अलावा केवल ₹63 लाख<sup>45</sup> की शेष राशि जीसीपीटीसीएल को भुगतान की जानी थी, एलपीजी भंडार की अप्रयुक्त सुविधा के भुगतान से बचने की उद्देश्य में, ओपीएएल ने 1 मई 2017 से प्रभावित जीसीपीटीसीएल के साथ एलपीजी समझौते को समाप्त कर दिया था और 1 मई 2017 के बाद अविध के लिए उन बीजको को उत्पन्न नहीं किया जा रहा था।

प्रबंधन के उत्तर को निम्नलिखित दृष्टिकोण में देखने की आवश्यकता है।

1. केवल अगस्त 2017 में परिवर्तन आदेश को जारी किया गया था, ना कि सितंबर 2016 में जैसा कि उत्तर में बताया गया था। ओपाल और ईआईएल के मध्य सितंबर 2016 में एक बैठक का आयोजन हुई थी, जहां ईआईएल अगर एलपीजी परियोजना के लिए भुगतान निश्चित किये जाने पर शेष दस्तावेजों/जोब को पूर्ण करना स्वीकार कर लिया था और उक्त बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि

<sup>45</sup> बकाया ₹63 लाख का भुगतान कंपनी द्वारा जीसीपीटीसीएल को 4 जुलाई 2017 को किया गया।

नामांकन आधार पर एलपीजी पाईपलाइन कार्य के लिए ईआईएल को खरीद आदेश (पीओ) अलग से जारी किये जाए। तथापि, निविदा प्रक्रिया के साथ-साथ खरीद मांग को जारी करने के विभिन्न स्तरों पर देरी के कारण उक्त पीओ/परिवर्तन आदेश वास्तव में अगस्त 2017 अर्थात् बैठक के ग्याराह माह बाद जारी हुए थे:

2. सलाहकार, (ईआईएल) ने ओपीएल के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर के अनुमोदन (अक्टूबर 2014) के मद्देनजर पाईपलाइन के लिए डाटा संग्रहण, मूल इंजीनियर और निविदा कम कर दिया था। तथापि, ओपीएल द्वारा ईआईएल के साथ पहले से ही मौजूद पीएमटी अनुबंध के कार्य के क्षेत्र में एलपीजी ट्रांसपोर्टेशन की सुविधा के पीएमसी जोब को शामिल करने के लिए कोई औपचारिक परिवर्तन आदेश/खरीद आदेशों को जारी नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, आंशिक कार्य के बाद ईआईएल दल ने सभी एलपीजी योजना संबंधी गतिविधियों को रूकवा दिया अतः, इस वजह से देरी ओपाल की ओर से हुई ना कि ईआईएल की ओर से।

इस प्रकार परिवहन व्यवस्था तथा परामर्शदाता से पाइप लाइन बिछाने के कार्य आदेश में बदलाव करने की योजना से पूर्व ही फीड स्टॉक (सी2, सी3 और सी4) की भंडारण सुविधा जीसीपीटीसीएल से किराए पर लेना तथा उसको उपयोग में न लेने की वजह से एलपीजी की प्राप्ति, भंडारण तथा परिवहन सुविधा पर ओपाल को ₹22.91 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

मामले को नवम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।



## अध्याय X: विद्युत मंत्रालय

### एनटीपीसी लिमिटेड

#### 10.1 पूंजीगत व्यय की अस्वीकृति के कारण हानि

कट-ऑफ तिथि के अंदर प्रारंभिक पुर्जों की गैर-खरीद तथा देरी से आपूर्ति के प्रति नियामक सहारा न लेने के कारण ₹17.03 करोड़ के पूंजीगत व्यय की अस्वीकृति हुई।

टैरिफ विनियम 2004 के अनुसार, वास्तविक रूप से वाणिज्यिक प्रचालन, तथा कट ऑफ<sup>1</sup> की तिथि तक, कार्य के मूल क्षेत्र के अनुसार आरंभिक पुर्जों की खरीद पर किये गये व्यय पूंजीगत व्यय पूंजीकरण के लिए अनुमत था। एनटीपीसी लिमिटेड (एनटीपीसी) फिरोज गांधी उन्चाहर थर्मल पावर स्टेशन की स्टेज-III (210 मेगावाट की एक यूनिट) की स्थापना की, जिसकी वाणिज्यिक संचालन 1 जनवरी 2007 को घोषित किया गया था। टैरिफ विनियमों के अनुरूप, इस परियोजना के प्रति पूंजीकरण के लिए कट ऑफ तिथि 31 मार्च 2008 थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एनटीपीसी ने 2009-10 तथा 2011-12 के दौरान देर से ₹17.03 करोड़ के मूल्य के प्रारंभिक पुर्जों की खरीद की तथा 2009-10 की अवधि के लिए केंद्रीय विद्युत नियामक आयोग (सीईआरसी) के समक्ष फाईल की गई उस टैरिफ याचिका में उस के पूंजीकरण के लिए दावा किया। सीईआरसी ने पूंजीकरण को अस्वीकृत कर दिया (मई 2012) क्योंकि व्यय कट ऑफ तिथि के बाद हुआ था। सीईआरसी ने यह भी पाया कि एनटीपीसी कट ऑफ तिथि के अंदर पुर्जों की खरीद को पूरा करने के लिए सक्रिय कदम उठान में असफल रहा। इस संबंध में एनटीपीसी द्वारा दायर एक समीक्षा याचिका को भी इसी आधार पर सीईआरसी द्वारा निपटान किया गया। इसके पश्चात, एनटीपीसी ने विद्युत अपीलीय प्राधिकरण (एटीई) के समक्ष एक अपील दायर की जिसने सीईआरसी के निर्णय को बरकरार (अप्रैल 2014) रखा। एटीई ने देखा कि जब यह ज्ञात हुआ कि पुर्जे कट ऑफ की तिथि से पूर्व वितरित नहीं किये जा सके तो एनटीपीसी कट ऑफ तिथि के विस्तार के लिए टैरिफ विनियम 2004 के विनियम 13<sup>2</sup> के अंतर्गत सीईआरसी के समक्ष एक आवेदन कर सकता था जिसे नहीं किया गया था।

<sup>1</sup> कट ऑफ तिथि से अभिप्राय जेनरेटिंग स्टेशन की परिचालन की तिथि के एक वर्ष के बाद प्रथम वित्तीय वर्ष की समाप्ति की तिथि से है।

<sup>2</sup> विनियम 13 - छूट देने की शक्ति: आयोग, लिखित कारण रिकार्ड करते हुए, किसी संबंध व्यक्ति द्वारा उसके समक्ष किए गए आवेदन अथवा स्वयं के प्रस्ताव अनुसार इन विनियमों के किसी प्रावधान में बदलाव कर सकता है।

प्रबंधन ने बताया (मार्च 2017) कि पुर्जों के लिए आदेश कट ऑफ तिथि से पहले 15 जून 2007 को किया गया था, तथा आपूर्ति एनटीपीसी अधिकारियों के दौरे से तेज हुई थी परन्तु विलंब भेल के कारण हुआ था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था। हालांकि एनटीपीसी को यह मालूम था कि मूल क्षेत्र में शामिल किए गए सभी कार्यों को कट ऑफ तिथि से पहले पूरा किया जाना था, आरंभिक पुर्जों के लिए आदेश कट ऑफ तिथि से परे प्रेषित अनुसूची के साथ उत्पादन यूनिट के वाणिज्यिक प्रचालन के बाद किया गया था। इसलिए, यह आदेश देने के समय ज्ञात था कि भेल द्वारा कट ऑफ तिथि से पूर्व आपूर्ति नहीं की जाएगी। एनटीपीसी ने टैरिफ विनियम 2004 के अनुसार कट ऑफ तिथि के विस्तार के लिए सीईआरसी के समक्ष अलग से आवेदन फाईल करने में ऐसे विलंब के प्रति नियामक उपायों का प्रयोग करने में भी असफल रहा।

इस प्रकार एनटीपीसी कट ऑफ तिथि के पहले आरंभिक पुर्जों को उपलब्ध कराने में असफल रहने और आपूर्ति में देरी के प्रति नियामक उपायों को टारिफ नियम 2004 के अनुसार प्रयोग न करने के कारण ₹17.03 करोड़ के पूंजीगत व्यय को अस्वीकृत किया गया।

मामलें को सितंबर 2017 में मंत्रालय के पास भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था। (फरवरी 2018)

#### एनटीपीसी- सेल विद्युत कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड

### 10.2 एनएसपीसीएल, भिलाई द्वारा जल पर अतिरिक्त व्यय

एनटीपीसी-सेल विद्युत कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड द्वारा भिलाई विस्तार परियोजना (पीपी III) के लिए पानी की मांग को पुनः निर्धारित करने एवं छत्तीसगढ़ सरकार के साथ पानी की अनुबंधित मात्रा को कम करने में असफल होने के कारण जून 2013 से मार्च 2017 के बीच ₹11.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया ।

एनटीपीसी-सेल विद्युत कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड (एनएसपीसीएल अथवा कम्पनी) ने भिलाई विस्तार परियोजना (पीपी-III, 2\*250 मेगा वाट पावर प्लांट) के लिए प्रति वर्ष 0.6 टीएमसी<sup>3</sup> (17 मिलियन क्यूबिक मीटर) जल के आबंटन हेतु जल संसाधन विभाग, छत्तीसगढ़ सरकार (जीओसी) को अनुरोध किया। करार के हस्ताक्षर करने की तिथि (07 अगस्त 2008) से तीस वर्षों की अवधि के लिए तंदूला जल संसाधन से प्रति माह

<sup>3</sup> 1 टीएमसी= एक हजार मिलियन क्यूबिक फीट= 28,316,846.59 क्यूबिक मीटर। इस प्रकार, 0.6 टीएमसी= 16.99 मिलियन क्यूबिक मीटर

1415840 क्यूबिक मीटर<sup>4</sup> पानी प्राप्त करने के लिए एनएसपीसीएल तथा छत्तीसगढ़ सरकार के बीच एक करार हुआ था। करार के खंड 2 के अनुसार, एनएसपीसीएल को पानी की संविदागत मात्रा के कम से कम 90 प्रतिशत (15.29 मिलियन क्यूबिक मीटर<sup>5</sup>) के लिए भुगतान करना अपेक्षित था यद्यपि वास्तविक प्राप्त की गई जल की मात्रा कम थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:-

i. प्लांट का व्यायसायिक प्रचालन 2009-10 में आरंभ किया गया था। 2010-11 से 2016-17 की अवधि के दौरान संविदागत मात्रा का 70.5 प्रतिशत औसत पानी की खपत था। वास्तव में, 2016-17 में पानी की खपत में अत्यधिक कमी थी जो 2015-16 में 11.97 मिलियन क्यूबिक मीटर से घट कर 10.60 मिलियन क्यूबिक मीटर हुई। प्रबंधन के अनुसार यह कमी उनके द्वारा जल संसाधन को बचाने के लिए चलाए गए विशेष अभियान के कारण हुई। हालांकि एनएसपीसीएल ने सम्पूर्ण अवधि के लिए संविदागत मात्रा के 90 प्रतिशत के जल प्रभार का भुगतान किया।

ii. थर्मल पावर उत्पादन के लिए कोयला तथा पानी महत्वपूर्ण इनपुट आवश्यकता है। बॉयलर में भांप को बढ़ाने के लिए कोयला आवश्यक है जो टरबाईन को घुमा देती है। अतिरिक्त जल की मांग अतिरिक्त कोयले की उपलब्धता पर निर्भर होगी। कोयला, विद्युत, सीमेंट तथा स्पंज आयरन मंत्रालय की स्थायी लिंकेज समिति (एसएलसी) ने अपनी 31 मई 2013 की बैठक में, निर्णय किया कि विद्युत क्षेत्र कोयला लिंकेज के लिए नवीनतम आवेदनों को कोयले की आपूर्ति एवं मांग में भारी अंतर को ध्यान में रखते हुए दो वर्ष की अवधि के लिए प्रास्थगित रखा जाएगा। अतिरिक्त कोयला संयोजन की कम संभावना के कारण, वैकल्पिक उपयोग के लिए अत्यधिक संविदागत पानी का उपयोग भी संभव नहीं था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रचालन के प्रथम तीन वर्षों में (2010-11 से 2012-13) पानी की औसत खपत संविदागत मात्रा (12.75 मिलियन क्यूबिक मीटर) का 75 प्रतिशत थी। पानी की खपत में कमी की प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए, कम्पनी को खपत न किये गए संविदागत जल पर अतिरिक्त व्यय से बचने के लिए छत्तीसगढ़ सरकार के साथ संविदा को संशोधित करना चाहिए था। लेखापरीक्षा ने जून 2013 से मार्च 2017 (पानी की खपत की प्रवृत्ति को नोटिस करने के लिए कम्पनी को प्रथम तीन वर्ष के लिए अनुमति देते हुए) तक

<sup>4</sup> मासिक मांग:  $16.99 \text{ मिलियन क्यूबिक मीटर} / 12 = 1415840 \text{ क्यूबिक मीटर}$

<sup>5</sup>  $16.99 \text{ मिलियन क्यूबिक मीटर की वार्षिक संविदागत मात्रा का } 90 \text{ प्रतिशत} = 15.29 \text{ मिलियन क्यूबिक मीटर}$

संविदागत जल के अतिरिक्त व्यय पर काम किया, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में बताया गया है:

वर्ष	एनएसपीसीएल द्वारा प्राप्त पानी (क्यूविक मीटर)	14.2 मिलियन क्यूविक मीटर <sup>6</sup> की जल की मात्रा को 90% कम किया	17 मिलियन क्यूविक मीटर पर वास्तविक पानी की 90% मात्रा जिस पर भुगतान किया गया। (क्यूविक मीटर)	अतिरिक्त मात्रा जिसके लिए भुगतान किया गया (क्यूविक मीटर)	पानी की दर (प्रति क्यूविक मीटर)	उपलब्ध मात्रा के संशोधन न होने के कारण प्रदत्त राशि
1	2	3	4	5 (4-3)	6	7(6x5)
जून 2013 से मार्च 2014 तक	9227892	10650000	12742569	2092569	10.65	22285860
अप्रैल 2014	1133901	1065000	1274257	209257	10.65	2228586
मई 2014 से मार्च 2015 तक	10499047	11715000	14016826	2301826	12.25	28197370
2015-16	11976600	12780000	15291083	2511083	12.25	30760767
2016-17	10604636	12780000	15291083	2511083	12.25	30760767
<b>कुल</b>						<b>114233350</b>

इस प्रकार जून 2013 से मार्च 2017 तक कम्पनी ने जल पर ₹11.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। जल प्रभारों में आवधिक संशोधनों के कारण कम्पनी द्वारा किये गए अतिरिक्त व्यय भविष्य में बढ़ेगा, जब तक जल की संविदागत को नियंत्रित नहीं किया जाता है।

प्रबंधन ने बताया (अक्टूबर 2017) कि वित्त वर्ष 2024 तथा 2025 के दौरान भिलाई में दो 660 मेगावाट प्लांट को संस्थापित करने की योजना को ध्यान में रखते हुए पानी की आवश्यकता काफी बढ़ जाएगी इसलिए संविदागत पानी की मात्रा को कम करना यथोचित नहीं होगा क्योंकि विस्तार के दौरान इसे वापिस लेना संभव नहीं होगा।

निम्न के मद्देनजर प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं होगा:

(i) भिलाई में 660 मेगावाट की दो यूनिट स्थापित करने की प्रस्तावित योजना एक बहुत ही प्रारंभिक अवस्था में है। भिलाई इस्पात संयंत्र प्रबंधन के साथ केवल प्रारंभिक चर्चा (मई 2017) आयोजित की गई थी तथा व्यवहार्यता रिपोर्ट की तैयारी के लिए विस्तृत अध्ययन पर विचार करने के लिए स्टील ऑथोरिटी ऑफ इंडिया (सेल) की सहमति अभी तक प्राप्त (दिसंबर 2017) नहीं हुई। यदि सेल की सहमति प्राप्त होती है तो यह पावर प्लांट

<sup>6</sup> यदि औसत खपत एनएसपीसीएल द्वारा न्यूनतम संविदागत आहरण के अनुसार निर्धारित की गई थी, तो संविदागत जल मात्रा 14.2 मिलियन क्यूविक मीटर होती।

को आरंभ करने के लिए कम्पनी के स्वयं के निर्धारण के अनुसार ऐसी तिथि से आठ वर्ष<sup>7</sup> लगेगा। इस प्रकार एनएसपीसीएल अगले सात या नौ वर्षों के लिए अत्याधिक जल प्रभार का भुगतान करना जारी रखेगा जो वर्तमान दरों पर ₹24 करोड़ होगा।

(ii) छत्तीसगढ़ राज्य में उपयोग योग्य सतही जल 41,720 मिलियन क्यूबिक मीटर है जिसमें से केवल 18,249 मिलियन क्यूबिक मीटर जल उपयोग किया जा रहा है। इस प्रकार भविष्य में उपयोग के लिए 20,000 मिलियन क्यूबिक मीटर से अधिक संभावित रूप से उपलब्ध है। राज्य में अनुमानित भूजल 14,548 मिलियन क्यूबिक मीटर है तथा वर्तमान में केवल 18.31 प्रतिशत का पता लगाया गया है। इसके अतिरिक्त, छत्तीसगढ़ सरकार ने व्यापार को आसान करने<sup>8</sup> के लिए देश (2015 तथा 2016) में 36 राज्यों तथा संघ शासित प्रदेशों के बीच लगातार चौथे स्थान पर है तथा अन्य बातों के साथ-साथ जल मांगों ऑनलाईन आवेदन एवं अनुमोदन के लिए एक सिंगल विंडो क्लीयरेंस को स्थापित किया। इसलिए, एनएसपीसीएल की यह आशंका कि वे भविष्य में छोड़े गए पानी की मात्रा को पुनः नहीं प्राप्त कर सकेंगे से समर्थित प्रमाण के बिना है।

इस प्रकार, एनएसपीसीएल द्वारा भिलाई विस्तार परियोजना (पीपी III) के लिए पानी की मांग को पुनः निर्धारित करने एवं छत्तीसगढ़ सरकार के साथ पानी की अनुबंधित मात्रा को कम करने में असफल होने के कारण जून 2013 से मार्च 2017 के बीच ₹11.42 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। जल प्रभारों में आवधिक संशोधन के कारण, कम्पनी द्वारा किये गए अतिरिक्त व्यय भविष्य में बढ़ेगा।

मामले को नवंबर 2017 में मंत्रालय को भेजा गया (फरवरी 2018) उनका उत्तर प्रतीक्षित था।

<sup>7</sup> व्यवहार्य रिपोर्ट की तैयारी के लिए 2-3 वर्षों सहित, इनपुटों का टाई अप तथा निकासी प्राप्त करने एवं पावर प्लांट के शुरू होने के लिए मुख्य प्लांट आदेश की तिथि से पांच वर्ष में।

<sup>8</sup> औद्योगिक नीति एवं उन्नयन विभाग द्वारा किये गए निर्धारण में, भारत सरकार की विश्व बैंक समूह के साथ सांझेदारी।

## पावर ग्रिड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

### 10.3 दूरसंचार व्यवसाय का निष्पादन

#### 10.3.1 प्रस्तावना

पावर ग्रिड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) देश की सबसे बड़ी इलैक्ट्रिक पावर संचरण सुविधा है। कम्पनी ने पावर संचरण प्रणाली के अनुवीक्षण के लिए लोड प्रेषण तथा दूरसंचार के प्रयोजनों हेतु वास्तविक समय डाटा का पता लगाने के लिए 1996 से अपनी पावर संचरण लाईनों पर ऑप्टिकल फाइबर केबल्स लगाए। इसे ऑप्टिकल ग्राउंड वायर (ओपीजीडब्ल्यू) नामक एक विशेष केबल से संचरण में पृथ्वी तारों में से एक को बदलकर किया गया था जो ऑप्टिकल फाइबर के साथ- पृथ्वी तारों के प्रयोजन को पूरा करता है। इस प्रकार इलैक्ट्रिकसिटी ओवरहेड धातु तारों से संचारित होती है जबकि वास्तविक समय डाटा धातु तारों के साथ ओपीजीडब्ल्यू से इलैक्ट्रॉनिक रूप से संचारित किया जाता है। ओपीजीडब्ल्यू में 24 फाइबर<sup>9</sup> थे जिसमें से छह फाइबर लोड प्रेषण कार्यों के लिए आवश्यक थे जबकि शेष फाइबर डाटा के संचरण के लिए उपलब्ध हैं।

ओपीजीडब्ल्यू में अतिरिक्त फाइबर से डाटा संचरण में व्यवसाय की क्षमता महसूस कर, कम्पनी ने अक्टूबर 1998 में दूरसंचार व्यवसाय में शुरुआत की। मूल दूरसंचार नेटवर्क<sup>10</sup> फाइबर रूट के साथ आवश्यक उपकरण (रूटर, ट्रांसपॉंडर, रिपीटर्स आदि) संस्थापित करके बनाया जाता है। सितंबर 2017 को कम्पनी ने लगभग 41988 किमी. दूरसंचार नेटवर्क संस्थापित किया तथा सभी मैट्रों, मुख्य शहरों तथा नगरों, पूर्वोत्तर क्षेत्र (एनईआर) के सुदुर क्षेत्रों तथा जम्मू व कश्मीर सहित लगभग 595 पीओपीज़ (उपस्थिति के बिंदुओं) को कनेक्टिविटी प्रदान की।

कम्पनी के दूरसंचार के व्यवसाय में बैंडविड्थ<sup>11</sup> किराये पर देना शामिल है जिसका अर्थ सहमत समय के लिए विशिष्ट अंत बिंदुओं के बीच ग्राहकों को अपने दूरसंचार नेटवर्क की

<sup>9</sup> ऑप्टिकल तारे में 6, 12, 24, 48 तथा 96 फाइबर हैं। कम्पनी ने सामान्यतः 24 फाइबर वाली ऑप्टिकल को संस्थापित किया।

<sup>10</sup> एक नेटवर्क बेकबोन एक नेटवर्क का कोर इन्फ्रास्ट्रक्चर है जो अनेक मुख्य नेटवर्क को एक साथ जोड़ती है।

<sup>11</sup> बैंडविड्थ को उस डाटा की मात्रा के रूप में परिभाषित किया जिसे समय की नियत मात्रा में हस्तांतरित किया जाता है। डिजिटल यंत्रों के लिए, बैंडविड्थ को प्रायः बिट्स प्रति सैंकंड (बीपीएस) अथवा बाइट्स प्रति सैंकंड में व्यक्त किया जाता है।

विशिष्ट ऑप्टिकल विड्थ की पहुच देने से है। बैंडविड्थ को मापने की यूनिट एमबीपीएस तथा जीबीपीएस है (मैगा/मिलियन बिट्स प्रति सैकंड तथा जीगा/बिलियन बिट्स प्रति सैकंड)। खरीदा बैंडविड्थ जितना अधिक होगा, उतना ही डाटा ट्रांसमिशन की गति तेज होगी। संचयी रूप से, कंपनी ने विभिन्न फाईबर मार्गों के साथ 11660 जीबीपीएस का बैंडविड्थ बनाया है, जिसमें से 8380 जीबीपीएस उपयोग में, अर्थात विभिन्न ग्राहकों को किराये पर दिया गया है।

### 10.3.2 संगठन की संरचना

कम्पनी के दूरसंचार विभाग की अध्यक्षता मुख्य संचालन अधिकारी (दूरसंचार) (सीओओ) करता है। दिल्ली में राष्ट्रीय दूरसंचार नियंत्रण केंद्र (एनटीसीसी) दूरसंचार प्रभाग के अंतर्गत दिन-रात नेटवर्क प्रबंधन का काम करता है जिसमें लिंक मोनीटरिंग, ग्राहकों का शिकायत समाधान तथा लिंकों का प्रावधान/समापन शामिल है। दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई तथा बेंगलूरु में चार क्षेत्रीय दूरसंचार नियंत्रण केंद्र (आरटीसीसीज़) भी इस प्रभाग के अंतर्गत काम करते हैं। दूरसंचार क्षेत्र में उभरती चुनौतियों, रणनीतिक निर्णयों आदि के विषय में कम्पनी को सलाह देने के लिए, दूरसंचार के क्षेत्र से छह प्रख्यात कार्मिकों वाले एक सलाहकार बोर्ड का गठन किया गया (जुलाई 2010)।

### 10.3.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य एवं कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारण करना था कि (i) मूल्य निर्धारण नीति बाजार की शर्तों के अनुरूप, स्थिर व पारदर्शी थी तथा (ii) दूरसंचार व्यवसाय का प्रचालन प्रभावी तरीके से किया गया था। लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2016-17 तक दूरसंचार प्रभाग की गतिविधियों को कवर किया।

### 10.3.4 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा के लिए प्रयोग किये गए मानदंडों में (i) भारतीय दूरसंचार नियामक बोर्ड (ट्राई) द्वारा जारी किये गए टैरिफ आदेश, (ii) मार्केटिंग पॉलिसी तथा शक्तियों का प्रत्यायोजन, (iii) बोर्ड निदेशकों की बैठकों का एजेंडा तथा कार्यसूची, (iv) दूरसंचार सलाहकार बोर्ड की बैठकों का एजेंडा तथा कार्यसूची (v) समझौता ज्ञापन/ आन्तरिक लक्ष्य शामिल हैं:

### 10.3.5 दूरसंचार व्यवसाय में विविधीकरण

लेखापरीक्षा उच्च ग्रेड लंबी दूरी दूरसंचार नेटवर्क स्थापित करने हेतु इन्फ्रास्ट्रक्चर दिलाने हेतु विद्युत प्रेषण लाइनों के प्रयोग की सराहना करता है। दूरसंचार व्यवसाय में जाना नए राजस्व स्रोत व मूल्य सृजन हेतु अवसर देता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि राजस्व के नए

स्रोत्र के अलावा, दूरसंचार व्यवसाय कंपनी को भारत सरकार के राष्ट्रीय ज्ञान नेटवर्क (जो शिक्षण व अनुसंधान संस्थाओं को संपर्क) व राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (जो ग्राम पंचायत को संपर्क देता है) से जोड़ता है। जहाँ दूरसंचार व्यवसाय में व्यापार विस्तार प्रशंसा योग्य है, लेखा परीक्षा ने यह आकलन किया है कि क्या कंपनी ने दूरसंचार व्यापार की लाभकारिता बढ़ाने हेतु पर्याप्त उपाय किए हैं।

### 10.3.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 10.3.6.1 दूरसंचार प्रभाग का संचालन

कम्पनी ने तीन लाइसेंस प्राप्त किये अर्थात् नवंबर 2002 में अवसंरचना प्रदाता श्रेणी-I (आईपी-I), इंटरनेट सेवा प्रदाता (आईएसपी) श्रेणी-क लाइसेंस मई 2003 में तथा जुलाई 2006 में नेशनल लंबी दूरी (एनएलडी) लाइसेंस। एनएलडी और आईएसपी लाइसेंस मई 2017 में एक एकीकृत लाइसेंस में परिवर्तित कर दिए गए थे। निम्नलिखित तालिका में 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि के लिए दूरसंचार विभाग का वित्तीय निष्पादन दिया गया है।

#### 2012-13 से 2016-17 के दौरान दूरसंचार विभाग का निष्पादन

वर्ष	राजस्व				कुल	व्यय	लाभ
	आईपी-I	आईएसपी	एनएलडी	अन्य			
	(₹ करोड़ में)						
2012-13	10.31	1.36	227.06	5.18	243.91	156.68	87.23
2013-14	8.63	1.68	268.41	9.61	288.33	194.83	93.50
2014-15	8.43	2.78	272.48	17.71	301.40	237.61	63.79
2015-16	8.28	2.09	391.28	34.89	436.54	273.33	163.21
2016-17	9.02	15.38	507.21	29.41	561.02	303.84	257.18

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया कि पीजीसीआईएल का दूरसंचार व्यवसाय की लाभ प्रवृत्ति 2015-16 से बढ़ रही है। यह देखा गया था कि व्यवहार्यता रिपोर्ट (अप्रैल 2000) में परिकल्पित किया गया था कि व्यवसाय 2005/2006 में नकद सकारात्मक हो जाएगा तथा 2007 में राशि वापिस प्राप्त होगी। यद्यपि कम्पनी के दूरसंचार व्यवसाय ने 2009-10 से लाभ प्राप्त किया, तथापि राशि अभी प्राप्त की जानी है।

राजस्व का बड़ा हिस्सा (90 प्रतिशत से 93 प्रतिशत) एनएलडी लाइसेंस से प्राप्त हुआ था, कंपनी आईपी-आई (टॉवर व्यवसाय समेत) और आईएसपी की पूरी क्षमता का फायदा नहीं उठा रही थी। हालांकि एनएलडी लाइसेंस मुख्य घटक था, इसकी बाजार हिस्सेदारी 0.84 प्रतिशत से 1.37 प्रतिशत थी, जो अनुमानित बाजार हिस्सेदारी के 7.20 प्रतिशत से काफी कम थी। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि कंपनी के संचरण नेटवर्क में अंतराल थे।



कंपनी ने 16 राज्य ट्रांसमिशन कंपनियों (ट्रांसकोज) से इन अंतर को भरने के लिए फाबरस को पट्टे पर लिया जबकि पट्टे पर देने की व्यवस्था अभी भी आठ राज्य ट्रांसकोस के साथ विचाराधीन थी। मौजूदा नेटवर्क के मामले में, कुछ मार्ग<sup>12</sup> थे जहां उपलब्ध क्षमता पहले ही समाप्त हो चुकी है।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (नवंबर 2017) कि:

- मुख्य दूरसंचार प्रदाता (टीएसपी) ने अपने स्वयं के दूरसंचार आधार नेटवर्कों को स्थापित किया है तथा अपने नेटवर्कों को अपने बीच सांझा कर रहे थे जिससे तटस्थ भागीदारों के लिए संभावित मार्केट में कमी आई।
- टॉवर स्थान को पट्टे पर देने के प्रयास को बदलती मार्केट परिस्थितियों के कारण पर्याप्त प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई।
- बेहतर गुणवत्ता वाली सेवाओं के माध्यम से उपलब्ध बाजार में अच्छी भागीदारी बनाए रखने और नए ग्राहकों को लगातार बढ़ाने के प्रयास जारी हैं।
- कंपनी ने राज्य इकाइयों से फाइबर किराए पर लेने का प्रयास किया गया था, जहां भी नेटवर्क की मांग पूरी नहीं की जा सकती थी, लेकिन राज्य इकाइयों के साथ पट्टे के समझौतों को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया समय लेने वाली थी।
- अब तक प्राप्त किए गए आदेशों को किसी भी क्षमता की कमी के बिना निष्पादित किया गया है और भविष्य की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नेटवर्क के उन्नयन की योजना बनाई गई थी।
- शुरुआती निवेश की वापस प्राप्ति में देरी, निकासी के मुद्दों के कारण विलंबित नेटवर्क रोलआउट के कारण, प्रतियोगियों के प्रवेश के कारण मूल्य निर्धारण दबाव और बैंडविड्थ की कीमतों में भारी गिरावट के कारण वश था। यदि नकदी प्रवाह मात्र माना जाता है तो, अवमूल्यन की अनदेखी करते हुए व्यापार में नकद सकारात्मक 2015-16 में प्राप्त किया गया।

प्रबंधन प्रतिक्रिया का विचार करते हुए भी, कम्पनी को उच्चतर मार्केट शेयर प्राप्त करने के लिए अपने मार्केटिंग प्रयासों को सशक्त करने की आवश्यकता है तथा अपनी नेटवर्क कनेक्टिविटी में अंतराल समाधान सुनिश्चित करना जिससे बढ़े राजस्व तथा लाभप्रदता को प्राप्त करने में सहायता मिलेगी।

<sup>12</sup> दिल्ली-चेन्नई, कोलकाता-चेन्नई तथा दिल्ली-मुम्बई।

### 10.3.6.2 मूल निर्धारण प्रक्रिया

#### क. उच्चतर क्षमता की टैरिफ की स्केलिंग करने के लिए गणक कारक

टीआरएआई ने डोमेस्टिक लिज्ड सर्किट सेगमेंट में एसटीएम-I (155 एमबीपीएस)<sup>13</sup> की क्षमता तक अधिकतम मूल्य निर्धारित करने के लिए दूरसंचार टैरिफ आदेश को अधिसूचित (अप्रैल 2005) किया। इस पर आधारित, कम्पनी ने विभिन्न बैंडविड्थ क्षमताओं के लिए मूल्य निर्धारित करने के लिए एक कवायद शुरू की। एसटीएम-I से मूल्य बढ़ाने के लिए एक गणक कारक<sup>14</sup> को मानकीकृत करने का निर्णय किया था। गणक कारक को प्राप्त करने के लिए, कम्पनी को 'डोमेस्टिक लिज्ड सर्किट्स के लिए सैलिंग टैरिफ के संशोधन' पर 22 जून 2004 को टीआरएआई परामर्श पत्र द्वारा निर्देशित किया गया था जिसमें वर्णित है कि क्षमता में प्रत्येक निरंतर वृद्धि के लिए, कीमत लगभग दोगुनी हो जाती है जबकि क्षमता चौगुना हो जाती है। इस दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए, कम्पनी के दूरसंचार परामर्शदाता, मैसर्स केपीएमजी, ने क्षमता को चौगुना करने के लिए 2.2 से 2.6 गणक कीमते बढ़ाने का भी सुझाव दिया (फरवरी 2011)। कंपनी ने बैंडविड्थ मूल्यों का आकलन हेतु 2.5 गणक कारक चुना (मई 2012)। गणक कारक लगाकर प्राप्त मूल्य विभिन्न ग्राहकों को प्रस्ताव का आधार बनाती हैं।

जुलाई 2014 में, टीआरएआई ने उच्चतम टैरिफ पर पहुँचने के लिए 2.6 के गणक कारक (टीआरएआई की 14 जुलाई 2014 की अधिसूचना) को अपनाया। लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने ट्राई अधिसूचना को ध्यान में रखते हुए 2.5 के उसके गणक कारक की समीक्षा नहीं की। यह भी देखा गया कि टैरिफ अधिसूचना में उल्लेखित किया गया था कि विभिन्न टीएसपी द्वारा अपनाई गई गणक कारक 2.5 तथा 3.1 के बीच थे तथा अधिकतर टीएसपीज़ ने बैंडविड्थ टैरिफ के लिए लगभग 2.6 के गणक कारक का उपयोग किया। इस प्रकार कंपनी के लिए गणक कारक, बाजार की तुलना में कम था और ट्राई द्वारा अपनाए गए गणक कारक की तुलना में कम रहा। कम्पनी ने गणक कारक को लागू करके बैंडविड्थ के लिए पेश की गई कीमतों पर छूट की भी अनुमति दी।

लेखापरीक्षा ने 2.6 के एक गणक कारक पर विचार करते हुए अप्रैल 2015 से मार्च 2017 के दौरान प्रस्तुत किये गए बैंडविड्थ के लिए कीमतों का आकलन किया तथा 90 प्रतिशत

<sup>13</sup> सिंक्रेनस परिवहन माइयूल लेवल-I

<sup>14</sup> गणक कारक वह संख्या है जिसके साथ उच्चतर क्षमताओं हेतु टैरिफ की गणना के लिए एसटीएम-I की बैंडविड्थ क्षमता को गुणा किया जाता है।

(शक्तियों के प्रत्यायोजन<sup>15</sup> के अनुसार 90 प्रतिशत तक की छूट अनुमत की जा सकती है) की छूट की अनुमति दी तथा पाया कि कम्पनी अप्रैल 2015 से मार्च 2017 के दौरान प्रदान किये गए लिंको से अपने राजस्व में ₹67.87 करोड़ (लगभग) तक की वृद्धि करती, यदि इसने 2.5 से 2.6 तक गणक कारक को संशोधित किया होता।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि उपयोग किए गए गुणक कारक केवल उच्चतम ट्रेडिफ पर पहुंचने के लिए थे जिन पर छूट व्यापार को प्राप्त करने के लिए बाजार की कीमतों से मिलान करने के लिए लागू किया गया था। यदि कंपनी को उच्चतर क्षमता के लिए बढ़ते गणक कारक को संशोधित करना होता है, तो बाजार की मौजूदा कीमतों को पूरा करने के लिए, मौजूदा बाजार मूल्यों के साथ तुलना करने के लिए उच्च छूट की पेशकश की जानी चाहिए क्योंकि ग्राहक मौजूदा भुगतान नहीं बढ़ा रहे थे परन्तु कटौती के लिए हमेशा तलाश में थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। लेखापरीक्षा ने कम्पनी की हानि की गणना करते हुए 90 प्रतिशत की समग्र छूट पर विचार किया है। यह ध्यान देने योग्य है कि कम्पनी में 90 प्रतिशत की छूट दुर्लभ थी। 2016-17 के दौरान, 92 मामलों में, छूट की पेशकश केवल तीन मामलों में 85 प्रतिशत तथा 89.47 प्रतिशत के बीच थी जबकि कम्पनी ने 8 मामलों में कोई छूट नहीं दी, जिसमें शेष बकाया 6 प्रतिशत से 85 प्रतिशत के बीच था।

#### ख. गणक कारक का गलत प्रयोग

कम्पनी ने मैसर्स वोडाफोन मोबाईल सर्विस लिमिटेड, मुम्बई से प्रत्येक 10 जीबीपीएस (अर्थात तीन रूटों 2\*10 प्रत्येक) के छह लिंकों के लिए पूछताछ प्राप्त की तथा 4 प्रतिशत के अनुरक्षण परिवर्तनों सहित ₹25.71 करोड़ की अपनी पेशकश प्रस्तुत की (मार्च 2016)। वार्ता के बाद ₹35.20 करोड़ के संविदा मूल्य सहित ₹22 करोड़ (मई 2016) के अंतिम उद्धरण को प्रस्तुत किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने उद्धृत कीमत की गणना करने के लिए गलत गणक कारक को लागू किया है। अनुमोदित मूल्य निर्धारण गुणकों के अनुसार, 10 जीबीपीएस (6x11.66) के प्रत्येक लिंक के लिए 11.66 कारक सहित 10 जीबीपीएस लिंक की गणना की जाना आवश्यक है जबकि कम्पनी ने 20 जीबीपीएस के 3 लिंकों पर विचार करते हुए 16.60 (3\*16.60) के गणक कारक को लागू किया। यदि सही गणक कारक लागू किया जाता, तो संविदा कीमत ₹49.45 करोड़ होती।

<sup>15</sup> सहा. उत्पादन प्रबंधक-30 प्रतिशत तक; उप महाप्रबंधक-40 प्रतिशत तक; सहा महाप्रबंधक-50 प्रतिशत तक; महाप्रबंधक-65 प्रतिशत तक; मुख्य कार्यकारी अधिकारी-85 प्रतिशत तक; प्रभारी निदेशक-90 प्रतिशत तक तथा अध्यक्ष व प्रबंध निदेशक-पूर्ण अधिकार

त्रुटियों को पहचानते हुए (फरवरी 2017), कम्पनी ने मूल्य गणना को फिर से आरंभ किया। चूंकि संविदा पहले ही ₹35.20 करोड़ पर तय हो चुकी थी, कम्पनी को ₹35.20 करोड़ के संविदा मूल्य को अनुरक्षित रखने के लिए 86.313 प्रतिशत (पहले 80.771 प्रतिशत के प्रति) की उच्चतम छूट की पेशकश करनी पड़ी।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि गणक कारक में त्रुटि असावधानी से थी तथा सही गणक कारक सौदा मूल्य को नहीं बदलेगा क्योंकि उचित वार्ता के बाद ही कीमतों को अंतिम रूप दिया गया था। सौदा मूल्य को एकमुश्त राशि के रूप में अंतिम रूप दिया गया था और आंतरिक अनुमोदन लेने के लिए गणक कारक और छूट का उपयोग किया जाता है।

यद्यपि वार्ता के बाद एक अंतिम एकमुश्त राशि पर सहमति हुई थी, कीमत के लिए औचित्य आधार मूल्य के प्रति बेंचमार्किंग द्वारा प्राप्त हुई थी। क्योंकि आधार कीमत को गलत तरीके से लागू किया गया था, कम्पनी के पास परन्तु उच्च छूट की उच्चतम पेशकश के अतिरिक्त विकल्प नहीं था।

#### ग. ग्राहकों को दीर्घ अवधि कनेक्टिविटी

कम्पनी ने दीर्घ अवधि संविदाओं की शुरुआत की जहाँ ग्राहकों को ऑप्टिकल बैंडविड्थ क्षमता को प्रयोग करने लिए अपरिहार्य अधिकार (आईआरयू)<sup>16</sup> प्रदान किये गए थे। ऐसे आईआरयू संविदा का विवरण जो वर्तमान (मार्च 2017) में लागू है, नीचे दिए गए हैं:

#### कम्पनी द्वारा शुरू किये गए आईआरयू संविदाओं का विवरण

क्र.स.	ग्राहक का नाम	लिंक संविदा			संविदा की अवधि (वर्षों में)	करार/खरीद आदेश की तिथि	संविदा मूल्य (₹ करोड़ में)
		कुल क्षमता	वैयक्तिक लिंक क्षमता	लिंक की सं.			
1	भारती एयरटेल लिमिटेड (एयरटेल)	एसटीएम-16 (2.5 जीबीपीएस)	पूर्वोत्तर क्षेत्र में नेटवर्क	लागू नहीं	15	02.04.2007	70.91
			जम्मू व कश्मीर क्षेत्र में नेटवर्क (पंजाब में पठानकोट से लिंक को शामिल करते हुए)	लागू नहीं	15	01.10.2007	45.18
2	रिलायंस जिओ इन्फोकॉम लिमिटेड	393 जीबीपीएस	100 जीबीपीएस	3	20	07.08.2014	216.45
			10 जीबीपीएस	9			
			1 जीबीपीएस	3			

<sup>16</sup> अपरिहार्य प्रयोग अधिकार या आईआर यू संगत आईआरयू शुल्क के भुगतान के अधीन संगत आईआरयू अवधि के दौरान संबद्ध ऑप्टिकल बैंडविड्थ क्षमता तथा/या अपग्रेड में एकल, अक्षय, अपरिहार्य व अबधित अधिकार को संदर्भित करता है (यदि तय स्थितियों में पहले समाप्त न किया गया हो)।

	(रिलायंस जिओJio)	104 जीबीपीएस	10 जीबीपीएस	10	20	27.03.2015	241.09
			1 जीबीपीएस	4			
		1 जीबीपीएस	1 जीबीपीएस	1	20	30.11.2015	5.73
		100 जीबीपीएस	10 जीबीपीएस	10	20	22.09.2016	237.34
3	वोडाफोन मोबाईल सर्विसेस लिमिटेड (वोडाफोन)	60 जीबीपीएस	10 जीबीपीएस	6	15	15.03.2016	35.20
4	माहाता इन्फोर्मेशन इंडिया प्राईवेट लिमिटे (गूगल)	100 जीबीपीएस	10 जीबीपीएस	10	10	02.09.2015	42.28
		60 जीबीपीएस	10 जीबीपीएस	6	10	22.05.2014	26.28
<b>कुल</b>							<b>920.46</b>

उपरोक्त सभी संविदाएं वार्ता के आधार पर शुरू की गई थी। संविदा कीमतों के दो घटक थे अर्थात् लिंक के प्रावधान पर एकमुश्त राशि के रूप में एकत्रित अग्रिम शुल्क और वार्षिक रखरखाव शुल्क (एएमसी), को ग्राहकों द्वारा वार्षिक रूप से देय अग्रिम शुल्क के प्रतिशत के रूप में गिना जाता है।

### ग.1 संविदा मूल्य प्राप्त करने के लिए विभिन्न पद्धतियाँ

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी के पास आईआरयू संविदाओं के लिए मूल्य निर्धारण नीति/दिशानिर्देश नहीं है तथा विभिन्न अनुबंधों में वार्षिक शुल्क तय करने में भिन्नता थी।

- एयरटेल के मामले में, प्रत्येक संविदा वर्ष के लिए वार्षिक शुल्क क्रमशः दो प्रतिशत की छूट दर को बढ़ाकर (ट्राई टैरिफ पर) आ गई। कुल संविदा मूल्य 10 प्रतिशत के छूट कारक का उपयोग करते हुए 15 वर्षों (संविदा अवधि) में वार्षिक राजस्व की राशि के निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) की गणना से प्राप्त करना था।
- रिलायंस जियो, वोडाफोन और गूगल के मामले में, कुल संविदा मूल्य गणना के लिए वार्षिक शुल्क 3.5 गुना बढ़े थे। हालांकि संविदा की अवधि तीन संविदाओं में व्यापक भिन्न थी। (रिलायंस जियो में 20 वर्ष, वोडाफोन में 15 वर्ष और गूगल में 10 वर्ष)।

लेखापरीक्षा ने एयरटेल के मामले में लागू पद्धति का प्रयोग करते हुए रिलायंस जिओ, वोडाफोन तथा गूगल के मामले में संविदा मूल्य निकाला। यह देखा गया कि संविदा राजस्व रिलायंस जिओ, वोडाफोन तथा गूगल के मामले में ₹317.36 करोड़ से अधिक हो सकता था यदि समान मूल्य निर्धारण पद्धति का अनुसरण किया गया होता। यह भी पता चला था कि रिलायंस जियो के मामले में, पूर्वोत्तर क्षेत्र और जम्मू और कश्मीर में 23 लिंक्स

एक ही गुणन कारक 3.5 अपनाया गया था, हालांकि कंपनी के इन क्षेत्रों में कम प्रतिस्पर्धी हैं और बेहतर कीमत प्राप्त हो सकती थी।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि कंपनी ने किसी विशेष अवधि में अपने सभी ग्राहकों के साथ बाजार व्यवहार के अनुसार मूल्य निर्धारित करने की कार्य नीति अपनाई और इसे किसी एक या कुछ ग्राहकों के लिए भेदभावपूर्वक नहीं अपनाया गया लेखापरीक्षा द्वारा प्रयोग किया गया 2 प्रतिशत अतिरिक्त छूट जो कि सभी मामलों में समान रूप से गणना की गई थी, वह कमतर थी क्योंकि टीटीओ 2005 की तुलना में टेलीकाम टैरिफ आर्डर 2014 (टीटीओ) में शीर्ष टैरिफ घटाए गए थे। टीटीओ के अनुसार कीमतों में गिरावट को ध्यान में रखते हुए, सौदों में एनपीवी बेहतर था, यदि लेखापरीक्षा द्वारा विचार किए गए 2 प्रतिशत की तुलना में लगातार अतिरिक्त छूट 6 प्रतिशत के रूप में ली जाती है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। लेखापरीक्षा ने देखा कि मूल्य निर्धारण की प्रक्रिया में परिवर्तन मूल्य निर्धारण अनुमोदनों के लिए दस्तावेजों में दर्ज नहीं किया गया था। 6 प्रतिशत लगातार अतिरिक्त छूट लागू करने के बारे में, ऑडिट ने देखा कि जब 2007 में एयरटेल संविदा को अंतिम रूप दिया गया था, तो कंपनी के मूल्य तुलना दो (1999 टीटीओ व 2005 टीटीओ) थे। दो टीटीओ में एसटीएम-1 के लिए मूल्यों में गिरावट 88 प्रतिशत थी। फिर भी कम्पनी ने एयरटेल के लिए 15 वर्षों हेतु बैंडविड्थ प्रभागों के पर काम करने के दौरान केवल 2 प्रतिशत की छूट अनुमत की। टीटीओ 2005 तथा टीटीओ 2014 के बीच कीमतों में गिरावट 57.8 प्रतिशत थी तथा अतिरिक्त 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष छूट लागू करने का औचित्य सही प्रतीत होता है। प्रबंधन ने पूर्वोत्तर क्षेत्र/जम्मू व कश्मीर लिंक्स के संबंध में टिप्पणियों का उत्तर नहीं दिया।

## ग.2 वार्षिक अनुरक्षण प्रभागों (एएमसी) की उगाही न करना/कम उगाही करना

लेखापरीक्षा ने देखा कि एयरटेल के मामले में एएमसी की उगाही नहीं की गई थी। शेष मामलों में, एएमसी 4 प्रतिशत से 4.3 प्रतिशत की उगाही की गई थी जो व्यवहार्यता रिपोर्ट में परिकल्पित पूंजीगत व्यय की 7 प्रतिशत की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से कम थी। कम्पनी द्वारा वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभाग वर्ष 2012-13 से 2016-17 के दौरान कुल राजस्व के 6.25 प्रतिशत तथा 10.57 प्रतिशत के बीच थे, तथा औसत 8.61 प्रतिशत था। एएमसी की उगाही ने होने /कम उगाही होने के परिणामस्वरूप वहन लागत की तुलना में कम उगाही हुई।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि नेटवर्क के अनुरक्षण का कार्य इसकी जिम्मेदारी थी तथा नेटवर्क के अनुरक्षण की लागत कीमतों में शामिल थी। प्रबंधन ने आगे बताया कि

यद्यपि एएमसी ग्राहकों से प्रभारित किया गया था, ये वार्षिक आवर्ती शुल्कों (एआरसी) की प्रकृति के थे तथा मुख्य रूप से डाउनटाइम पेनल्टीज़ की वसूली के उद्देश्य से सहमत किए गए थे।

तथ्य यह है कि यद्यपि नेटवर्क कंपनी द्वारा अनुरक्षित किया गया था, ग्राहकों के पास निहित संविदागत क्षमता का उपयोग करने के लिए अपरिहार्य अधिकार था और टैरिफ तंत्र के बुनियादी सिद्धांत की आवश्यकता है कि लाभार्थी रखरखाव के लिए भुगतान करे।

#### घ. टीआरएआई टैरिफ पर छूट

टीआरएआई ने नियत किया कि सेवा प्रदाता उच्चतम टैरिफ पर छूट की पेशकश कर सकता है तथा छूट, यदि प्रस्तावित की गई हो तो निर्धारित मानदंडों के आधार पर पारदर्शी तथा गैर-भेदभावपूर्ण होनी चाहिए। पीजीसीआईएल द्वारा निर्धारित मानदंड के अनुसार, छूट पेशकश अन्य बातों के साथ व्यापार की अधिकतम मात्रा पर आधारित थी जितना अधिक व्यापार, उतनी अधिक छूट।

ग्राहकों को दी गई छूट की समीक्षा से पता चला कि ग्राहकों को दी गई छूट निम्न प्रकार से स्पष्ट रूप से व्यापार की मात्रा के अनुरूप नहीं थी:

- 74 प्रतिशत तथा 63 प्रतिशत की छूट दो ग्राहकों को दी गई थी जिनका वार्षिक व्यवसाय क्रमशः 3.51 प्रतिशत तथा 3.20 प्रतिशत था। तथापि, व्यापार के एक उच्चतर स्तर (6.42 प्रतिशत) वाले दूसरे ग्राहक को केवल 28 प्रतिशत की छूट दी गई थी।
- 79 प्रतिशत से 80 प्रतिशत की छूट दो ग्राहकों की दी गई थी हालांकि उनकी मात्रा काफी भिन्न थी। (एक ग्राहक के मामले में 15.44 प्रतिशत और दूसरे के मामले में 25.50 प्रतिशत)।
- 41 प्रतिशत तथा 67 प्रतिशत के बीच छूट सरकारी ग्राहक को अनुमत की गई जबकि समान व्यापार वाले निजी ग्राहकों को 64 प्रतिशत और 79 प्रतिशत के बीच उच्च छूट की पेशकश की गई थी।

इस प्रकार विभिन्न पार्टियों को छूट देने में पारदर्शिता की कमी थी।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि प्रतिस्पर्धियों के आक्रामक मूल्य निर्धारण के प्रति ग्राहकों को उच्च छूट दी जानी थी। व्यापार प्राप्ति के लिए, ग्राहकों की कीमत की उम्मीदों के अनुरूप लागत होना जरूरी था और इन ग्राहकों से कंपनी की ब्रांड छवि बढ़ी। कई सरकारी

ग्राहकों से बैंडविड्थ मांग अपेक्षाकृत छोटी थी और सरकारी क्षेत्र समर्थन और सेवा की गुणवत्ता के कारण उसके नेटवर्क को पसंद करते हैं।

अपेक्षित कीमतों से मिलान करने के लिए उच्चतर छूट की पेशकश करना छूट पेशकश के लिए निर्धारित नीति में निर्दिष्ट कारकों के में से नहीं थी। सरकारी ग्राहकों द्वारा कंपनी के नेटवर्क की वरीयता कम छूट की पेशकश के लिए आधार नहीं हो सकता है।

### 10.3.6.3 लिंको की समाप्ति

कंपनी अपने कार्यस्थल से ग्राहक स्थलों तक ग्राहकों को अंतिम बिंदु सेवा प्रदान करती है। ये लिंक ग्राहक के स्वयं के लिंक के निर्माण, उच्च क्षमता तक लिंक के उन्नयन, नेटवर्क के प्रदर्शन के साथ ग्राहक की संतुष्टि न होने, ग्राहक द्वारा बकाए का भुगतान न करने आदि के कारण समाप्त कर दिये जा सकते हैं। 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान समाप्त लिंको का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है:

#### लिंको को वर्ष- वार शुरू करने का संक्षिप्त विवरण

वर्ष	शुरू किये गए लिंको की सं.	समाप्त किये गए लिंको की सं.	वर्ष के अंत तक संचयी संख्या
2012-13	212	04	2697
2013-14	236	17	2933
2014-15	313	356	3246
2015-16	396	352	3642
2016-17	328	917	3970

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2014-15 तथा 2016-17 के दौरान, इस अवधि में शुरू किये गए 1037 नये लिंको के प्रति 1625 लिंक समाप्त किये गए। आरंभ करने के एक वर्ष में 162 लिंक समाप्त किये गए।

अधिक संख्या में समाप्ति के बावजूद, कंपनी ने ग्राहक स्थान पर रखे गए उपकरणों की पुनर्प्राप्ति की एक उचित प्रणाली और उपकरणों की सुरक्षित अभिरक्षा को लागू नहीं किया है। ऐसी प्रणाली की कमी में, इस तरह के उपकरणों की चोरी / कब्जे से इनकार नहीं किया जा सकता है।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि उपकरण तथा समाप्त किये गए लिंको के फाइबर स्ट्रैचेस के चोरी/कब्जे के बचने के लिए रिकार्ड को रखने में सुधार किया जाएगा।



प्रबंधन का आश्वासन नोट किया गया। यह देखा जाता है कि कम्पनी लागत लाभ विश्लेषण के बाद नये लिंक प्रदान करती है। तथा अंतिम मील कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए व्यय की गई लागत तभी वसूल की जाएगी यदि लिंक दो साल के लिए चालू हो। कम्पनी को प्रारम्भिक समापन की घटना में नुकसान उठाना पड़ता है। इसलिए ग्राहक के स्थान पर रखे गए उपकरण की समय पर पुनः प्राप्ति तथा उसकी सुरक्षा आवश्यक हो जाती है।

#### 10.3.6.4 देरी से भुगतान पर ब्याज की उगाही न करना।

कम्पनी के पास ग्राहक बिलिंग के लिए एक कम्प्यूटरीकृत प्रणाली है (आईआरयू सौदों को छोड़कर) ग्राहकों के साथ सेवा स्तरीय करार (एसएलएज़) देरी से भुगतान पर उगाही के लिए ब्याज लगाने के लिए प्रदान करते हैं। हालाँकि कम्प्यूटराईज्ड बिलिंग प्रणाली में ब्याज की उगाही के लिए प्रावधान नहीं है। वास्तव में, दूरसंचार प्रभाग ने व्यवसाय की स्थापना से देरी से भुगतान पर ब्याज उगाही नहीं की क्योंकि इसके अनुसार व्यापार के विकास पर नाकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

निम्नलिखित तालिका वर्ष 2015-16 और 2016-17<sup>17</sup> के लिए बकाया देय राशि की स्थिति को दर्शाती है:

#### बकाया देनदारों के संबंध में विवरण

तिमाही	तिमाही की समाप्ति पर	कुल दर्ज राजस्व	कुल देनदार	छह महीने से अधिक देनादार	कुल देनदारों में से छ महीने से अधिक देनदार (%)
		(₹ करोड़ में)			
<b>2015-16</b>					
ति-1	30-06-2015	97.92	62.37	34.75	55.72
ति-2	30-09-2015	108.03	71.19	37.42	52.56
ति-3	31-12-2015	113.78	86.52	40.08	46.32
ति-4	31-03-2016	116.81	83.10	45.11	54.28
<b>2016-17</b>					
ति-1	30-06-2016	122.48	103.37	45.25	43.77
ति-2	30-09-2016	143.64	119.86	50.62	42.23
ति-3	31-12-2016	145.72	124.93	56.87	45.52
ति-4	31-03-2017	149.18	102.42	52.29	51.05

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता, 42 प्रतिशत से 55 प्रतिशत मामलों में छह महीने से अधिक भुगतान लंबित था। लेखापरीक्षा ने देखा कि भुगतान उगाही मुद्दों को

<sup>17</sup> चूंकि बिलिंग एसएपी प्रणाली में की गई, अतः 2015-16 से पहले की अवधि का वर्षवार डाटा उपलब्ध नहीं था।

समाधान के लिए दूरसंचार सलाहकार बोर्ड ने प्रोत्साहन/हतोत्साहित नीति का निर्माण किया (अक्टूबर 2014)। तथापि अब तक ऐसा कोई उपाय नहीं किया गया है (नवंबर 2017)।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि सीमित ग्राहकों की संख्या के साथ दूरसंचार बाजार में एक छोटा खिलाड़ी होने के कारण, उन पर ब्याज शुल्क लगाने से व्यापार के विकास पर नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है। जब सेवाओं के मूल्य लगातार कम हो रहे थे, तो देरी से भुगतान पर ब्याज वसूलने से सेवाओं की बढ़ती लागत बढ़ जाएगी। समय पर /विलंबित भुगतानों के प्रोत्साहन/निरुत्साहित के लिए नीति अभी भी सक्रिय विचाराधीन है।

चूंकि आय में देरी होने के कारण कंपनी के अवसर कम देय राशि की होते हैं, समय पर प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त तंत्र को कार्यान्वित करने की आवश्यकता है।

#### 10.3.6.5 दूरसंचार व्यवसाय के लिए ट्रांसमिशन परिसंपत्तियों का उपयोग करने के लिए राजस्व का बंटवारा

कम्पनी का दूरसंचार व्यवसाय इसके ट्रांसमिशन नेटवर्क में लगे फाइबर ऑप्टिक केबल्स के उपयोग से किया जाता है। इस प्रकार टावरों, मार्ग अधिकार आदि बुनियादी ढांचे का इस्तेमाल ट्रांसमिशन और दूरसंचार व्यवसाय दोनों के लिए किया जाता है। ओवरहेड ओपीजीडब्ल्यू में फाइबर की संख्या सामान्यता 12 अथवा 24 थी। (48 फाइबर बाद में भी शुरू किए गए) कम्पनी ने ट्रांसमिशन व्यवसाय के लिए 6 फाइबरों की पहचान की। शेष फाइबर दूरसंचार व्यवसाय के लिए उपयोग किये जाएंगे।

दिसंबर 2007 में केंद्रीय विद्युत नियामक आयोग (सीईआरसी) द्वारा जारी एक विनियम के अनुसार, ट्रांसमिशन नेटवर्क का प्रयोग करते हुए दूरसंचार व्यवसाय से एक ट्रांसमिशन मालिक द्वारा सृजित राजस्व ट्रांसमिशन लाभार्थियों के साथ शेयर किया जाना चाहिए अर्थात् उन राज्यों से जिनसे ट्रांसमिशन परिसंपत्तियों की लागत पीजीसीआईएल द्वारा वसूल की जाती है। इस विनियमन में यह बताया गया है कि ट्रांसमिशन मालिक प्रति कि.मी. प्रति वर्ष ₹3,000 राजस्व सांझा करेगा तथा राजस्व शेयर उपयोग के लिए निर्धारित फाइबर की संख्या<sup>18</sup> के अनुपात में उपयोगकर्ताओं के बीच विभाजित किये जाने के लिए राजस्व सांझा किया जाए।

<sup>18</sup> यदि 'एम' फाइबर वाले कम्पोजिट ओवरहेड ग्राउंड वायर ऑप्टिकल फाइबर या ऑप्टिकल फाइबर केबल को एक प्रेषण लाइन पर चालू किया गया है, और दूरसंचार व्यवसाय के लिए 'एन' फाइबर का उपयोग किया जाना है (बकाया फाइबर लोड डिस्पैच व संचार योजना हेतु) तो दूरसंचार व्यवसाय वार्षिक प्रेषण प्रभागों में कमी हेतु प्रेषण व्यवसाय को 3000 (एन एम) की प्रतिपूर्ति करेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी द्वारा सांझा राजस्व सीईआरसी विनियमों के अनुरूप नहीं है जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

**ट्रांसमिशन लाभार्थियों के साथ सांझा नहीं किया गया राजस्व**

वर्ष	31 मार्च को	नेटवर्क जिसके लिए	नेटवर्क जिसके लिए	राजस्व की राशि
	नेटवर्क	राजस्व सांझा किया गया	राजस्व सांझा नहीं किया गया	सांझा नहीं की गई
	(किमी.)			(₹)
	(1)	(2)	(3)=(1-2)	(3)x3000x18/24
2012-13	15443	13848	1595	3588750
2013-14	16868	14261	2607	5865750
2014-15	18706	15938	2768	6228000
2015-16	21663	17230	4433	9974250
2016-17	22176	19460	2716	6111000
<b>कुल</b>				<b>31767750</b>

इस प्रकार, कम्पनी ने ट्रांसमिशन लाभार्थियों के साथ नेटवर्क के एक हिस्से के लिए राजस्व साँझा किया। 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान साँझा राजस्व ₹3.18 करोड़ कम था।

प्रबंधन ने बताया (2017 नवम्बर) कि सीईआरसी नियमों के अनुसार, केवल ओपीजीडब्ल्यू लिंक्स के अधिकार प्रभार जो दूरसंचार व्यवसाय के लिए उपयोग किये गए थे शेयर किये जाने थे तथा उनका पालन किया जा रहा था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। केवल बिछाने के लिए प्रयुक्त मार्गस्थ अधिकार तौर राजस्व भागीदारी के लिए सीईआरसी विनियमों में प्रावधान है तथा इसमें केवल दूरसंचार व्यवसाय के लिए प्रयोग के लिए राजस्व भागीदारी का प्रावधान नहीं है।

**10.3.6.6 नेटवर्क आउटेज के लिए डाउनटाइम क्रेडिट**

सामान्यतः प्रचलन में, प्रत्येक ग्राहक के लिए डाउनटाइम क्रेडिट के लिए प्रावधान रखा जाता है ताकि ग्राहक को लीज सर्किट में किसी भी डाउनटाइम के लिए क्षतिपूर्ति किया जा सके। तथापि यह देखा गया था कि कुछ ग्राहकों के साथ सर्विस लेवल करार (एसएलए) आरंभ किये गए थे तथा डाउनटाइम के लिए क्रेडिट उन ग्राहकों के लिए बढ़ाया गया जब उसकी मांग की जाती है। परिणामस्वरूप डाउनटाइम क्रेडिट के प्रति 2012-13 से 2016-17 के दौरान कम्पनी के लेखों में ₹19.46 करोड़ के कुल प्रावधानों के प्रति, केवल ₹9.24 करोड़ पास किया गया था। कुछ ग्राहकों के साथ एसएलए करने तथा उन्हें क्रेडिट तभी दिये जाने

जब विशेष रूप में मांगा जाए, गैर भेदभावपूर्ण कार्यप्रणाली के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि एसएलए की शर्तों के अनुसार डाउन टाईम क्रेडिट बिना भेदभाव उन सभी ग्राहकों को दिया गया जिन्होंने उसकी मांग की थी।

यह लेखापरीक्षा समस्याओं का समाधान नहीं करता है क्योंकि एसएलए पर न तो सभी ग्राहकों के साथ हस्ताक्षर किये गए थे और न ही सामान्य स्थिति में ग्राहकों को डाउन टाईम क्रेडिट पास किया था।

#### 10.3.6.7 नेटवर्क मोनिटरिंग प्रणाली

कम्पनी ने 29489 किमी की ओपाजीडब्ल्यू लंबाई तथा 12499 किमी लंबी अंडरग्राउंड ऑप्टिकल फाइबर केबल को शामिल करते हुए 41988 किमी. के एक दूरसंचार नेटवर्क को संचालित किया। फाइबर कट, उपस्करो में गडबडी आदि के कारण नेटवर्क में आउटेज को एनटीसीसी द्वारा पता लगाया जाता है तथा प्रभावित भाग की मरम्मत के लिए आरटीसीसी को सूचित किया जाता है।

कम्पनी द्वारा संस्थापित दूरसंचार उपस्कर तीन विभिन्न विनिर्माताओं से प्राप्त किये गए थे। विनिर्माताओं द्वारा पेशकश की गई नेटवर्क मोनिटरिंग प्रणाली संबंधित उपस्कर के लिए प्रयोग की गई थी तथा नेटवर्क के निष्पादन का पता लगाने के लिए तीन विभिन्न प्रणालियों को साथ-साथ देखा गया। इसने गलतियों की प्रतिक्रिया कम की क्योंकि गलतियों को पहचान करने में ही समय लगता है। यद्यपि कम्पनी ने एकीकृत नेटवर्क प्रबंधन प्रणाली की आवश्यकता महसूस की, उसे अभी तक लागू नहीं किया गया है (सितम्बर 2017)।

प्रबंधन ने बताया (नवंबर 2017) कि एक एकीकृत प्रबंधन प्रणाली की परिकल्पना की गई है और उसके लिए निविदा आमंत्रित करने का नोटिस (एनआईटी) 29 सितम्बर 2017 को जारी किया गया।

तथापि, उपरोक्त के लिए बजट अनुमोदन को जनवरी 2013 में मंजूरी दी गई थी तथा कम्पनी ने एनआईटी जारी करने के लिए तीन साल से अधिक समय लिया।

### 10.3.7 निष्कर्ष तथा सिफारिशें

#### 10.3.7.1 निष्कर्ष

कंपनी द्वारा दूरसंचार व्यवसाय में विस्तारीकरण प्रशंसनीय था और इसने दो महत्वपूर्ण सेवा क्षेत्र यथा विद्युत व दूरसंचार में कार्य करने का अवसर दिया। तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि पीजीसीआईएल दूरसंचार व्यवसाय में अनुमानित बाजार हिस्सेदारी हासिल नहीं कर सका और यद्यपि व्यवसाय 2009-10 से लाभ अर्जित कर रहा है, उसके द्वारा वह भुगतान प्राप्त किया जाना शेष है जो 2007 में अपेक्षित था। कम्पनी द्वारा मूल्य निर्धारण करने में अपर्याप्त कार्यप्रणालियों का अनुसरण किया गया। उच्च क्षमता के लिए टैरिफ को बढ़ाने के लिए अपनाए गए गुणक कारक कम थे, जिससे राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। संविदाओं का उपयोग करने के लिए अपरिहार्य अधिकारों का तय करना मूल्य निर्धारित करने के लिए भिन्न कार्यप्रणालियों के साथ असंगत था। उच्चतम टैरिफ पर कम्पनी द्वारा दी गई बचत न तो पारदर्शी थी और न ही गैर विभेदकारी थी। दूरसंचार व्यवसाय के लिए ट्रांसमिशन परिसंपत्तियों का उपयोग करते हुए राज्य ट्रांसमिशन इकाईयों के साथ राजस्व हिस्सेदारी में कमियों को देखा गया था। टिप्पणियों का वित्तीय प्रभाव ₹412.88 करोड़ (मूल्य निर्धारण करने से संबंधित ₹399.48 करोड़ तथा डाऊनटाईम क्रेडिट की आय तथा भत्तों की हिस्सेदारी से संबंधित ₹13.40 करोड़) था।

#### 10.3.7.2 सिफारिशें

- (i) कम्पनी टीआरएआई अधिसूचना के अनुसार बैंडविड्थ मूल्य बढ़ाने के लिए गणक कारकों की समीक्षा करे। कम्पनी आईआरयू संविदाओं के लिए एक समान मूल्य निर्धारण कार्यप्रणाली भी तैयार कर सकती है।
- (ii) ग्राहकों को छूट पेशकश करने के लिए पारदर्शी मानदंड स्थापित किये जाएँ तथा ये समान रूप से लागू किये जाएँ।

मामला दिसंबर 2017 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय XI: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

### भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

#### 11.1 रियायत प्राप्त करने वाले से हरजाने एवं मरम्मत लागत की वसूली न करना।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण परियोजना के माइलस्टोन्स प्राप्त करने तथा मरम्मत कर्तव्यों को पूरा करने में सफल न होने के कारण रियायत प्राप्त करने वाले से हरजाने एवं मरम्मत लागत की वसूली करने में त्वरित कार्रवाई न करके रियायत प्राप्त करने वाले को ₹99.27 करोड़ का अनुचित लाभ पहुंचाया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने छह लेन हनुमान जंक्शन बाईपास तथा चार लेन विजयवाडा बाईपास सहित राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 5 के विजयवाडा-गुंडुगोलुनू सैक्शन को छ लेन करने के लिए विजयवाडा गुंडुगोलुनू सड़क प्रोजेक्ट प्राइवेट लिमिटेड के साथ एक रियायत करार (सीए) किया (21 मार्च 2012)। करार की शर्तों के अनुसार, नियत तिथि वह होगी जिस पर वित्तीय समापन प्राप्त किया जाए या पूर्व तिथि जो दोनो पक्षों की आपसी समझति से हो सके। वित्तीय समापन जो कि रियायत करार की तिथि से 180 दिनों (अर्थात् 17 सितम्बर 2012) में प्राप्त किया जाना था, वास्तव में 10 अप्रैल 2013 को प्राप्त किया गया था। आगे, पूर्ववर्ती शर्तों के पूरा करने में एनएचएआई तथा रियायत करने वाले दोनो पक्षों के विलंब के कारण, पारस्परिक क्षति को माफ करते हुए नियत तिथि 01 सितम्बर 2014 को घोषित की गई थी। परियोजना की छह लेन की नियत तिथि 28 फरवरी 2017 थी।

रियायत करने वाले ने अगस्त 2016 तक कार्य आरम्भ नहीं किया तथा निर्माण अवधि के दौरान सड़क की मरम्मत नहीं की, इस आधार पर कि परियोजना के लिए बैंको द्वारा कोई निधि वितरित नहीं की गई। परिणामस्वरूप, एनएचएआई ने रियायत करने वाले को समाप्ति का नोटिस जारी किया (26 अगस्त 2016) तथा समाप्ति नोटिस के आधार पर, एनएचएआई ने राजमार्ग परियोजना को तत्काल अधिग्रहण तथा नियंत्रण माना था। परियोजना खंड पर स्थापित टोल प्लाजा सहित टोल संग्रह 27 अगस्त 2016 से दूसरी एजेन्सी को सौंपे गए।

समाप्ति के नोटिस जारी करने की तिथि अर्थात् 26 अगस्त 2016 को माइलस्टोन उपलब्धि न होने के कारण रियायत करने वाले से ₹79.82 करोड़ का हरजाना वसूली योग्य था।

करार की लागू शर्तों के अनुसार आगे, रियायत करने वाले के असफल होने के कारण, एनएचएआई ने रियायत प्राप्त करने वाले के जोखिम एवं लागत पर ₹18.70 करोड़ की राशि का आपातकालीन रखरखाव कार्य किया। इसके अतिरिक्त, रियायतकर्ता से रखरखाव दायित्वों के उल्लंघन के लिए ₹0.75 करोड़ की शास्ति वसूलनीय थी। इस प्रकार, 26 अगस्त 2016 को रियायत प्राप्त करने वाले से वसूल योग्य कुल बकाया ₹99.27 करोड़ था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) ₹99.27 करोड़ की वसूलनीय राशि के प्रति, एनएचएआई ने रियायतकर्ता द्वारा जमा ₹84.20 करोड़ की कुल निष्पादन बैंक गारंटी जमानत के रूप में प्राप्त की। इसके अतिरिक्त एस्करो अकाउंट में सावधिक जमा के रूप में ₹56.08 करोड़ का बकाया था। तथापि, एनएचएआई ने प्रशासन मंत्रालय के मौखिक निर्देशों के आधार पर बैंक गारंटी नहीं तुड़वाई। आखरी बार बैंक गारंटी सितम्बर 2017 की वैधता के साथ विस्तारित की गई थी तथा उसका 15 मार्च 2018 तक दावा किया जा सकता था।
- (ii) सीए के उपखंड 31.3.1 के अनुसार, रियायतकर्ता द्वारा देय क्षति को इस्करो लेख से वसूला जा सकता था। तथापि, एनएचएआई ने बैंक जहां एस्करो अकाउंट संचालित किया गया था को निर्देश जारी नहीं किये, कि रियायतदार से मिलने वाली रकम की वसूली के लिए सावधिक जमा को फ्रीज किया जाए। एस्करो अकाउंट से बकाया की वसूली न हो पाना बड़ा जोखिम था क्योंकि अकाउंट में से ₹58.07 करोड़ मोबिलाइजेशन एडवांस के रूप में हस्तांतरित किए गए थे एवं ₹69.80 करोड़ को म्यूचुअल फंड/टर्म डिपोजिट के रूप में पार्क किया गया था। इसके अतिरिक्त, ₹2.07 करोड़ की राशि उस खाते से हस्तांतरित की गई थी, जिसमें लेनदेन के उद्देश्य का उल्लेख नहीं किया गया था। आईई के द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद, स्वतंत्र अभियंता (आईई) के वित्तीय विशेषज्ञ के लिए एस्करो अकाउंट लेनदेन के सत्यापन के लिए रियायतकर्ता ने जरूरी दस्तावेज भी नहीं प्रस्तुत किए।
- (iii) एनएचएआई ने प्रोजेक्ट माईलस्टोन प्राप्त करने में रियायतकर्ता के असफल होने के बावजूद भी परियोजनाके लिए निधि का प्रबंध करने के लिए रियायतकर्ता को अतिरिक्त समय की मंजूरी जारी रखी, परन्तु रियायतकर्ता ने अपने वायदों को पूरा नहीं किया। इसके बावजूद, एनएचएआई ने क्षति की वसूली के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के की अध्यक्षता में एक

बैठक आयोजित की गई, यह निर्णय लिया गया था कि रियायतकर्ता द्वारा माईलस्टोन न प्राप्त करने के लिए क्षति की उगाही के संबंध में मामला मध्यस्थता के लिए भेजा जा सकता है। रियायतकर्ता ने छूट करार की शर्तों के अनुसार मामलो को सुलझाने के लिए प्रस्ताव (सितंबर 2017) किया तथा वह एनएचआई (सितम्बर 2017) के विचाराधीन था।

इस प्रकार, एनएचआई अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में असफल रहा क्योंकि इसने न तो रियायतकर्ता द्वारा प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी को तुड़वाया न ही इस्क्रो अकाउंट से देय की वसूली की। परिणामस्वरूप, करार के लागू प्रावधानों के अनुसार ₹99.27 करोड़ व उसपर ब्याज की क्षति वसूल नहीं की गई। इस राशि से रियायतकर्ता को अनुचित लाभ हुआ।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि सीए का उपखंड 37.5 (अधिकार का संरक्षण) ने एनएचआई के हितों की रक्षा की क्योंकि करार के तहत सभी अधिकार एवं देयता समाप्ति के बाद भी संरक्षित रहेगे जहां तक, ऐसे संरक्षण के विस्तार के लिए अधिकार एवं देयताओं को प्रभावी करने की आवश्यकता है। तदनुसार, उपरोक्त खंड के प्रावधानों के अनुसार, रियायतकर्ता से ब्याज सहित क्षति की वसूली के लिए एनएचआई द्वारा आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2017) कि रियायती को सुलह प्रक्रिया पूरा होने तक बैंक गारंटी जारी रखने के लिए कहा गया था। एस्करो अकाउंट में उपलब्ध नवीनतम बकाया का पता लगाया जा रहा था और खाते को रोकने के निर्देश जारी किए जा रहे थे। इसके अलावा, समझौता प्रक्रिया के बाद सभी लागू वसूलियां पूरी की जाएंगी। प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस तरह की समाप्ति से पूर्व उपलब्ध अधिकारों को लागू न करने के लिए करार की समाप्ति के बाद क्षति की वसूली करने के संबंध में दावों की प्रवर्तनीयता एक वैध औचित्य नहीं था। इसके अलावा यह प्रक्रिया वसूली में देरी सहित जटिल हो सकती है। एनएचआई को अपनी प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के लिए रियायतकर्ता को अतिरिक्त समय देने के बजाय एस्करो अकाउंट से बैंक गारंटी / वसूली की नकदीकरण के द्वारा अपनी बकाया राशि वसूल करने के लिए समय पर कार्रवाई करनी चाहिए थी।



## 11.2 रियायतकर्ता से क्षति की वसूली न करना

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण आन्ध्र प्रदेश में चार सड़क चौड़ीकरण परियोजनाओं में रियायतकर्ताओं द्वारा सड़क की सतह को नवीनीकरण से संबंधित कार्य के विलंबित/पूरा न होने के कारण ₹85.19 करोड़ की क्षति की वसूली करने में असफल रहा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने चार परियोजनाओं यानि आ.प्र.-6, आ.प्र.-7, आ.प्र.-8 तथा आ.प्र.-2 के निष्पादन, प्रचालन तथा रखरखाव के लिए चार पृथक रियायतकर्ताओं<sup>1</sup> के साथ बिल्ड, प्रचालन तथा हस्तांतरण (बीओटी) वार्षिकता के आधार पर छूट करार किये (मार्च 2006 से सितम्बर 2007)। ये चार परियोजनाएं आन्ध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 7 (एनएच-7) पर विद्यमान दो लेन से चार लेन के चौड़ीकरण से संबंधित थी। चार परियोजनाएं एनएचएआई, परियोजना कार्यान्वयन यूनिट (पीआईयू), निर्मल, आन्ध्र प्रदेश (अब तेलंगाना) के पर्यवेक्षण के तहत कार्यान्वित की गई थी। इन परियोजनाओं के अनंतिम समापन प्रमाणपत्र 24 जून 2010 (आ.प्र.-6), 11 जून 2010 (आ.प्र.-7), 22 जुलाई 2009 (आ.प्र.-8) तथा 26 मार्च 2009 (आ.प्र.-2) को जारी किया गया।

चारों परियोजनाओं के लिए संचालन और रखरखाव (ओ एंड एम) की आवश्यकताओं, जैसा कि अनुसूची एल के खंड 2.6 में रियायत समझौते के हिस्से के रूप में निर्धारित किया गया है, के अनुसार प्रत्येक पांच वर्षों में सड़क फुटपाथ की सतह को नवीनीकृत किया जाना था। आगे, अनुसूची एल के खंड 4.3.1 के अनुसार, निर्माण पूरा होने पर परियोजना राजमार्ग की सतह खुरदरापन 2000 मिमी/किमी होना चाहिए। सतह का खुरदरापन किसी भी समय फुटपाथ की पूरी सेवा के दौरान 3000 मिमी/किमी से अधिक नहीं होना चाहिए। बिटुमिनस कंक्रीट के एक नवीकरण कोट को शुरुआती निर्माण के बाद हर पांच साल में किया जाना चाहिए या जहां खुरदुरापन का मूल्य 3000 मिमी/किमी तक पहुंच जाता है, जो भी पहले हो, इसे 2000 मिमी/किमी के प्रारंभिक मूल्य में लाने के लिए।

प्रत्येक सीए के खंड 18.12 में प्रावधान है कि यदि रियायती परियोजना राजमार्ग के रखरखाव तथा मरम्मत नहीं करे और एनएचएआई या स्वतंत्र परामर्शदाता (आईसी) या ओएंडएम निरीक्षण रिपोर्ट, जैसा कि मामला हो, से इस ओर से नोटिस प्राप्त के 30 दिनों के अंदर सुधारात्मक कार्यों को शुरू करने में विफल रहे, तो एनएचएआई को रियायती के जोखिम और लागत पर मरम्मत और रखरखाव करने और रियायती से इसकी वसूली करने का अधिकार

<sup>1</sup> अदीलाबाद एक्सप्रेसवे प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-6 के लिए), पटेल केएनआर हैवी इंफ्रास्ट्रक्चर्स प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-7 के लिए), निर्मल बीओटी लिमिटेड (आ.प्र.-8 के लिए) व जीएमआर पोचनपल्ली एक्सप्रेसवेज प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-2 के लिए)

होगा। इसके अलावा प्रत्येक सीए के खंड 18.13 में प्रावधान है कि यदि एनएचएआई ने 18.12 के खंड के तहत अपने विकल्प का प्रयोग नहीं किया तो, यह 30 दिनों की पूर्व अवधि के बाद रियायती से क्षति की पूर्ति करेगा और जब तक चूक में सुधार नहीं किया जाएगा। क्षतिपूर्ति की गणना प्रत्येक दिन के डिफॉल्ट के लिए (ए) ₹10,000 और (बी) आईसी के अनुमानित मरम्मत की लागत का 0.1 प्रतिशत जो भी अधिक हो, पर की जाएगी। सीए की खंड 18.12 में एस्करो अकाउंट से सीधे क्षतिपूर्ति की वसूली करने के लिए एनएचएआई को अधिकार प्रदत्त किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सीए के उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार, चार परियोजनाओं के संदर्भ में सतह के नवीनीकरण से संबंधित कार्य समापन तिथि के पांच वर्षों के अंदर अर्थात् 23 जून 2015 (एपी -6), 10 जून 2015 (एपी -7), 21 जुलाई 2014 (एपी -8) और 25 मार्च 2014 (एपी -2) को पूरा किया जाना चाहिए था। तथापि रियायतकर्ता ने इन तिथियों को नवीनीकरण का कार्य आरंभ नहीं किया। आ.प्र.-7 आ.प्र. 8 तथा आ.प्र. 2 परियोजनाओं के संबंध में नवीनीकरण का कार्य सीए के प्रावधानों के अनुसार 30 दिनों की छूट अवधि अनुमत करने के बाद क्रमशः 599 दिन, 498 दिन, तथा 250 दिन के विलंब के बाद पूरा किया गया था। आ.प्र.-6 के संबंध में नवीनीकरण का कार्य पूरा किया जाना था (31 अगस्त 2017)। 31 अगस्त 2017 तक समापन कार्य में विलंब छूट अवधि के बाद 770 दिन था। तदनुसार, सीए के खंड 18.13 के संदर्भ में रियायतकर्ताओं से वसूल होने वाली क्षति की 31 अगस्त 2017 तक ₹85.19 करोड़ तक की गणना की गई जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

परियोजना	अंतिम समापन तिथि	नवीनीकरण के कार्य की समापन की देय तिथि	नवीनीकरण के कार्य के समापन की वास्तविक तिथि	30 दिनों की छूट अवधि को छोड़कर विलंब	आईसी द्वारा अनुमानित नवीनीकरण के कार्य की लागत (लाख में)	नवीनीकरण <sup>2</sup> की लागत पर प्रतिदिन 0.1 प्रतिशत की क्षति (₹)	वसूलनीय क्षतिपूर्ति (₹ लाख में)
आ.प्र.-6	24.06.10	23.06.15	31.08.17*	770	3790.11	3,79,011	2918.38
आ.प्र.7	11.06.10	10.06.15	28.02.17	599	3673.64	3,67,364	2200.51
आ.प्र.-8	22.07.09	21.07.14	31.12.15	498	2119.26	2,11,926	1055.39
आ।प्र.-2	26.03.09	25.03.14	30.12.14	250	9377.32	9,37,732	2344.33
						<b>कुल</b>	<b>8518.61</b>

(\* कार्या आरंभ किया गया था परन्तु 31 अगस्त 2017 तक पूरा नहीं किया गया था।)

<sup>2</sup> चारों परियोजनाओं में नवीनीकरण की लागत के 0.1 प्रतिशत पर की गई प्रतिदिन क्षतिपूर्ति की गणना ₹10,000 से अधिक थी। इसलिए उसी को रियायतकर्ताओं से वसूलनीय क्षतिपूर्ति की गणना करने के लिए माना गया है।

सभी चार परियोजनाओं के संबंध में वियरिंग सतह के नवीनीकरण के समापन में अत्यधिक विलंब के बावजूद, एनएचएआई रियायतकर्ताओं से ₹85.19 करोड़ की क्षतिपूर्ति वसूल करने में असफल रहा। इसके अलावा, सीए की शर्तों के अनुसार एस्क्रो अकाउंट से क्षति की वसूली नहीं की गई।

आ.प्र.-6, आ.प्र.7, व आ.प्र. 8 के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए प्रबंधन ने बताया (सितम्बर 2017) कि नोटिस जारी करने व पुनरावर्ती अनुस्मारक जारी करने के बावजूद रियायतकर्ताओं ने क्षतिपूर्ति का भुगतान नहीं किया व उसको सीएज के प्रावधानों के अनुसार रियायतकर्ताओं के एस्क्रो अकाउंट से वसूलने पर विचार किया जा रहा था। आ.प्र.-2 परियोजना के संदर्भ में, प्रबंधन ने बताया कि यद्यपि स्वतंत्र सलाहकार ने शास्ति की उगाही के लिए सिफारिश की थी, रियायतकर्ता ने उसका विरोध किया और एनएचएआई नीति के अनुसार मामले को स्वतंत्र विशेषज्ञों की समझौता समिति को भेजा गया था। निपटान नीति के परिणाम के आधार पर वसूली कार्रवाई की जाएगी।

मंत्रालय ने आ.प्र. -6 तथा आ.प्र. 7 परियोजनाओं के संबंध में प्रबंधन के उत्तर को पुष्ट किया। आ.प्र. 8 परियोजना के संबंध में, मंत्रालय ने बताया कि रियायतकर्ता ने समझौता समिति से सिफारिश की तथा समझौता प्रक्रिया का अंतिम परिणाम उचित समय पर लेखापरीक्षा को सूचित किया जाएगा। आगे मंत्रालय ने बताया कि आ.प्र. 2 परियोजना के मामले में स्वतंत्र सलाहकार ने लेखापरीक्षा द्वारा किये गए ₹23.45 करोड़ के प्रति ₹10.81 करोड़ की क्षतिपूर्ति की गणना की थी।

प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एनएचएआई ने सीए के खंड 18.12 और 25.2.1 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग नहीं किया है, जिससे अनुसार दंड/क्षति प्रत्यक्ष रूप से एस्क्रो अकाउंट से वसूल किया जा सकता है। आगे, आ.प्र. -2 परियोजना के संबंध में मंत्रालय का उत्तर भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सभी चार परियोजनाओं के संबंध में नुकसान की गणना के लिए अपनाई गई पद्धति एक ही थी और तदनुसार एपी-2 परियोजना के संबंध में वसूलनीय क्षतिपूर्ति केवल ₹23.45 करोड़ ही थी।

इस प्रकार, एनएचएआई रियायतकर्ताओं द्वारा सड़क फुटपाथ की वियरिंग सतह के नवीकरण से संबंधित कार्य के विलंबित / पूरा न होने के कारण ₹85.19 करोड़ की क्षति को वसूल करने में विफल रहा।

### 11.3 रियायतकर्ता को अनुचित वित्तीय लाभ

एनएचएआई रियायतकर्ता से परियोजना माइलस्टोन की उपलब्धि न होने व पंच सूची वस्तुओं को पूरा करने में देरी होने के कारण अनुबंध की शर्तों के अनुसार ₹9.20 करोड़ रुपये की क्षतिपूर्ति व ₹1.20 करोड़ का ब्याज वसूल करने में विफल रहा।

डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) पर आधारित एक रियायत करार राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)-7 308.000 किमी से 367.000 किमी के नागपुर हैदराबाद सैक्शन पर आर्मर अदलूर-यैलारेड्डी के चार लेन के निर्माण प्रचालन तथा रखरखाव 20 वर्षों की रियायत अवधि के लिए मैसर्स नावायुग दिचिपल्ली तोवे प्रा. लि. (रियायतकर्ता) व भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के बीच किया गया। करार की शर्तों के अनुसार, रियायतकर्ता ने ₹24.53 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति प्रस्तुत की। परियोजना के लिए आरम्भ की नियत तिथि 2 फरवरी 2010 निर्धारित की गई थी तथा समापन तिथि 01 फरवरी 2012 थी।

सीए के खंड 12.4.2 की शर्तों में, अनुसूची- जी में ऐसे माइलस्टोन को प्राप्त करने की निर्धारित तारीख से 90 दिनों की अवधि के अंदर किसी भी परियोजना माइलस्टोन को प्राप्त करने में हासिल करने में विफल रहने की स्थिति में तथा जब तक कि इस तरह की विफलता प्राधिकरण को पूरी तरह से जिम्मेदार नहीं होने के कारण प्रत्याशित होने के कारण हुई थी, जब तक इस तरह माइलस्टोन का प्राप्त नहीं किया जाता, तब तक देरी के प्रत्येक दिन के लिए निष्पादन प्रतिभूति की राशि का 0.1 प्रतिशत की दर से एनएचएआई को क्षतिपूर्ति का भुगतान करना होगा। आगे, खंड 15.2 के अनुसार, खंड 12.4 के प्रावधानों के अनुसार, यदि वाणिज्यिक ऑपरेशन तिथि (सीओडी) अनुसूचित चार लेन की तिथि यानि 02 मई 2012 से 91 दिनों से पूर्व नहीं होती है जब तक विलंब एनएचएआई को पूरी तरह से आरोपित करने के कारण था, रियायतकर्ता प्रत्येक दिन के विलंब के लिए निष्पादन प्रतिभूति के राशि का 0.1 प्रतिशत की दर पर एनएचएआई को भुगतान करेगा जब तक सीओडी को प्राप्त नहीं किया जाता है।

परियोजना का सीओडी 1 अप्रैल, 2013 को 424 दिनों की कुल देरी के साथ हासिल किया गया था। स्वतंत्र अभियंता (आईई) की सिफारिशों (अक्टूबर 2013) के आधार पर, परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू), निर्मल, एनएचएआई आंध्र प्रदेश ने (नवंबर 2013) प्रस्तावित चार लेन की तारीख को 272 दिनों तक बढ़ाने (एनएचएआई को कारणों का जिम्मेदार बताते हुए) तथा विस्तारित अवधि से अधिक देरी (यानी 152 दिन) के लिए ₹3.73 करोड़ रुपये की क्षतिपूर्ति करने के लिए प्रस्ताव भेजा। प्रस्ताव पर एनएचएआई मुख्यालय द्वारा रियायतदार के साथ पूरक करार करने के निर्देशों के साथ (जनवरी 2014) सहमति व्यक्त की गई थी। हालांकि, रियायती से ड्राफ्ट अनुपूरक समझौते की प्राप्ति (जून 2014) पर,

एनएचएआई आरओ हैदराबाद ने देखा कि रियायतदार द्वारा देय नुकसान की गणना 90 दिनों की रियायती अवधि को छोड़कर 62 दिनों (152 दिनों की बजाय) के लिए की गई थी। हालांकि क्षतिपूर्ति की गणना में छूट अवधि को शामिल करके/छोड़कर संबंधित मामले में जुलाई 2014 से नवंबर 2014 के बीच एनएचएआई आरओ हैदराबाद, पीआईयू, निर्मल तथा स्वतंत्र अभियंता के बीच चर्चा हुई तथा उसके उपरांत विधिक राय के लिए भेजा गया। कानूनी परामर्शदाता ने नुकसान की गणना में 90 दिनों की रियायती अवधि को शामिल करने की पुष्टि (फरवरी 2015) की थी। चूंकि रियायतकर्ता कानूनी राय के साथ सहमत नहीं था, मामले को आरओ हैदराबाद द्वारा आगे के निर्देशों के लिए एनएचएआई मुख्यालय को भेजा (जुलाई 2015) गया था। एनएचएआई मुख्यालय द्वारा विलम्ब की पूरी अवधि (रियायती अवधि को मिलाकर) के लिए क्षतिपूर्ति की वसूली करने से संबंधित निर्देशानुसार पीआईयू निर्मल ने यह सूचना रियायतकर्ता को दी (11 मार्च 2016) तथा उसे अनुमोदित चार लेन की तारीख को 272 दिनों से बढ़ाने के लिए ड्राफ्ट अनुपूरक समझौते को जमा कराने के लिए अनुरोध किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि हालांकि 1 अप्रैल 2013 को परियोजना का सीओडी प्राप्त किया गया था, एनएचएआई ने नुकसान की गणना के संबंध में रियायत समझौते में अस्पष्टता के कारण तीन साल (मार्च 2016 तक) के लिए परियोजना को पूरा करने में देरी के लिए रियायतकर्ता से क्षतिपूर्ति नहीं मांगी। रियायतकर्ता पर हुए नुकसान के लिए दावा करने (मार्च 2016) के बाद भी, इसकी वसूली प्रतीक्षित थी (दिसंबर 2017)।

आगे, करार के खंड 14.4.1 के अनुसार, रियायतकर्ता को अनंतिम प्रमाण पत्र (पीसीसी) के जारी करने की तिथि से 90 दिनों में सभी पंच सूचियों को पूरा करना था तथा इसके पश्चात विलंब होने पर एनएचएआई को पूरी तरह से श्रेय देने वाले कारणों या बल प्रताड़ना के कारण के अलावा, एनएचएआई रियायतकर्ता से क्षतिपूर्ति की वसूली करने का हकदार था तथा सभी दरों के पूरा होने तक प्रत्येक दिने के लिए निष्पादन प्रतिभूति के न्यूनतम 0.1 प्रतिशत तथा आईई द्वारा अनुमानित ऐसी मदों को पूरा करने की लागत का 0.2 प्रतिशत भुगतान की गणना की जानी थी। हालांकि अप्रैल 2013 को पीसीसी को रियायतकर्ता को जारी किया गया था, पंच सूची आइटम 90 दिनों अर्थात् 30 जून 2013 तक के भीतर पूरा नहीं किए गए हैं, हालांकि एनएचए ने लगभग चार वर्षों के विलंब के बाद 6 फरवरी 2017 को पंच सूची मदों के पूरा न होने के कारण क्षतिपूर्ति के संबंध में रियायतकर्ता को अधिसूचित किया। 31 दिसंबर 2017 को रियायतकर्ता से ₹5.47 करोड़ की वसूली शेष थी (आईई की सिफारिशों के अनुसार जुलाई 2016 तक ₹4.78 करोड़ तथा दो पंच सूची मदों पर लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई ₹68.71 लाख की राशि, जिनमें से एक 7 अप्रैल 2017 को पूरी हुई थी तथा दूसरी 31 दिसम्बर 2017 तक भी अधूरी थी)।

एक पार्टी से दूसरी पार्टी की मांग की प्राप्ति के 15 दिनों से ज्यादा की देरी होने पर करार के खंड 47.5 के अनुसार बैंक दर जमा 5 प्रतिशत की दर में ब्याज वसूली होनी थी। तदनुसार 31 दिसंबर 2017 की अवधि के लिए ₹1.20 करोड़ (परियोजना माईलस्टोन को प्राप्त न करने के लिए ₹3.73 करोड़ की क्षतिपूर्ति की वसूली में देरी के लिए ₹74.15 लाख<sup>3</sup> तथा नियत तिथि के अंदर पंच लिस्ट मदों को पूरा न करने पर आईई द्वारा की गई सिफारिश के रूप में ₹4.78 करोड़ की क्षति की वसूली में देरी के लिए ₹46.11 लाख<sup>4</sup>) का ब्याज रियायतकर्ता से वसूलनीय था। इसके अतिरिक्त एनएचएआई को रियायतकर्ता पर क्षतिपूर्ति के लिए देरी से दावा करने के कारण ब्याज की भी हानि हुई।

प्रबन्धन ने बताया (सितम्बर 2017) कि रियायती के कारण देरी के कारण ₹3.73 करोड़ के नुकसान के साथ 1 अप्रैल 2013 तक समय विस्तार को देने से पहले मामला पूरक अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए अपनी सहमति देने के लिए रियायती को भेजा गया था। हाँलाकि, बार-बार अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद रियायती की प्रतिक्रिया अभी भी प्रतीक्षित थी (सितम्बर 2017)। इसके अतिरिक्त, कई अनुस्मारकों के बावजूद, रियायती पंच सूची वस्तुओं को पूरा करने में देरी के लिए नुकसान का भुगतान करने में विफल रहा है। प्रबन्धन ने आगे कहा कि वसूली प्रक्रिया प्रगति पर थी और अंतिम स्थिति को लेखा परीक्षण (ऑडिट) के लिए सूचित किया जाएगा।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबंध की धारा 31.3.1 (एच) एनएचएआई को एस्करो खाते से बकाया क्षति वसूलने के लिए सक्षम बनाती है। हालाँकि, एनएचएआई ₹9.20 करोड़ की रकम वसूली करने में विफल रहा (₹3.73 करोड़ के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफलता के लिए और ₹5.47 करोड़ नियम तिथियों के भीतर पंच सूची की वस्तुओं को पूरा न करने के लिए) और 31 दिसम्बर 2017 तक क्षतिपूर्ति के दावों के विलम्ब में वृद्धि के कारण ब्याज में हानि के अलावा ₹1.20 करोड़ के ब्याज को वसूलने में असफल रहा। इसके परिणामस्वरूप रियायती को अनुचित वित्तीय लाभ पहुँचाया गया।

मंत्रालय ने (दिसम्बर 2017) में कहा था कि एनएचएआई ने (अक्टूबर 2017) में पहले ही नुकसान की वसूली के लिए एस्करो बैंक को नोटिस जारी कर दिया था और वसूली की अंतिम स्थिति को समय रहते लेखा परीक्षण के लिए सूचित किया जाएगा।

<sup>3</sup> ₹3.73 करोड़ के विलंबित भुगतान पर ब्याज की गणना 11 मार्च 2016 से 15 दिन बाद अर्थात् 26 मार्च 2016 से 31 दिसंबर 2017 तक की गई है अर्थात् 645 दिनों के लिए 31 दिसंबर 2017 को लागू 6.25 प्रतिशत की बैंक दर जमा 5 प्रतिशत पर।

<sup>4</sup> ₹4.78 करोड़ के विलंबित भुगतान पर 6 फरवरी 2017 के 15 दिन बाद अर्थात् 21 फरवरी 2017 से 31 दिसंबर 2017 तक अर्थात् 313 दिनों का ब्याज, उपरोक्त (3) की दर पर।

#### 11.4 रियायतकर्ता को बोनस का अतिरिक्त भुगतान

रियायत समझौते के अनुसार स्वतंत्र अभियंता (आईई) को सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट को प्राप्त करने के पश्चात ही केवल परियोजना के लिए अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करना था। परन्तु, आईई ने सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट से 45 दिन पहले अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किया था और प्राधिकरण ने इसके आधार पर रियायती को बोनस दिया था, जिससे रियायती को ₹6.11 करोड़ का अतिरिक्त बोनस भुगतान किया गया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (प्राधिकरण) तथा मेसर्स शिल्लोंग एक्सप्रेसवे प्राइवेट लिमिटेड नई दिल्ली (रियायतग्राही) के साथ (जुलाई 2010) में मेघालय में दो लेन शिल्लोंग बाइपास निर्माण के लिए निर्माण परिचालन एवं हस्तारण (बोट) वार्षिक आधार पर एक रियायती अनुबंध में प्रवेश किया। सीए के अनुसार यह परियोजना 6 फरवरी 2014 तक पूरी हानी थी, अर्थात् नियुक्त तिथि (07 फरवरी 2011) से 1095 वें दिन तक। स्वतंत्र अभियन्ता (आईई) द्वारा जारी पूर्ण। अस्थायी पूर्णता प्रमाण पत्र परियोजना पूर्णता को चिन्हित को चिन्हित किया जाएगा। परियोजना को निर्धारित तिथि पूर्व पूरा करने पर रियायत ग्राही प्राधिकरण से बोनस प्राप्त करने का अधिकारी होगा।

यह सीए (अनुच्छेद 14.1.2, 14.1 और 14.2) में निर्धारित किया गया था कि आईई परियोजना महामार्ग के आवश्यक परीक्षणों को पूरा करने के बाद पूरा/अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करेगा। इस तरह के परीक्षणों में प्राधिकरण द्वारा नियुक्त किए जाने वाले सुरक्षा सुलाहकार द्वारा राजमार्ग की सुरक्षा लेखा परीक्षा सम्मिलित थी। अनुसूची आईके के प्रकरण 2.9 और अनुसूची एल के अनुच्छेद 3 में निर्दिष्ट सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट पूर्ण/ अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए पूर्व आवश्यकता थी।

प्राधिकरण ने (मार्च 2013) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान गुवाहाटी को सुरक्षा सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट को कुछ टिप्पणियों के साथ 29 अप्रैल 2013 को प्रस्तुत किया गया। आईई ने सुरक्षा लेखा रिपोर्ट पर 08 मई 2013 को अनुपालना रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसके आधार पर सुरक्षा सलाहकार ने राजमार्ग यातायात के लिए खोलने का सुझाव दिया। परियोजना पूरी होने की तिथि इसलिए 09 मई 2013 या उसके बाद ही होगी।

हालांकि, लेखा परीक्षा ने देखा कि, रियायतकर्ता के अनुरोध पर आईई परियोजन राजमार्ग का परीक्षण किया और सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट (दिनांक 09 मई 2013) से पहले 25 मार्च 2013 से प्रभावी एक अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र (अप्रैल 2013) को जारी किया।

अस्थायी पूर्णता रिपोर्ट के आधार पर, प्राधिकरण ने परियोजना को 318 दिन<sup>5</sup> पहले पूरा होने के लिए रियायत कर्ता को ₹43.21 करोड़ बोनस का भुगतान किया गया।

सुरक्षा लेखा रिपोर्ट (09 मई 2013) से 45 दिन<sup>6</sup> पहले अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करना सीए के प्रावधानों के अनुरूप नहीं थी। इससे रियायत कर्ता को 45 दिन के लिए ₹6.11 करोड़<sup>7</sup> का बोनस अधिक भुगतान किया गया।

प्रबन्धन ने (दिसम्बर 2017) में कहा था कि:

- अस्थायी पूर्णता प्रमाण पत्र आईई की सड़क सुरक्षा विशेषज्ञ द्वारा परीक्षणों सहित जो फरवरी 2013 के प्रथम सप्ताह में किए गए थे सहित सभी आवश्यक परीक्षणों के संचालन के बाद 25 मार्च 2013 से प्रभावी रूप से जारी किया गया था।
- प्राधिकरण ने अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र प्रभावी 25 मार्च 2013 के आधार पर रियायत कर्ता को 318 दिन के लिए बोनस का भुगतान किया।

प्रबंधन का जवाब मानने योग्य नहीं है:-

- अनुच्छेद 18.1.2 और सीए की अनुसूची एल के परिच्छेद 3 के अनुसार, सुरक्षा सलाहकार को प्राधिकरण द्वारा ही नियुक्त किया जाना था। इस तरह के सुरक्षा सलाहकार द्वारा सुरक्षा लेखा परीक्षा आईई से नियुक्त विशेषज्ञ द्वारा किए गए सुरक्षा परीक्षणों द्वारा बदला नहीं जा सकता है।
- सीए (अनुसूची आई की 2.9) में दिया गया है कि पूर्णता/अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र सभी आवश्यक परीक्षणों जिसमें सुरक्षा लेखा परीक्षा भी सम्मिलित हो के सफलतापूर्वक पूरा के बाद ही केवल आईई द्वारा ही जारी किया जाएगा। प्राधिकरण को यह मानना चाहिए कि रियायत कर्ता को बोनस भुगतान के दौरान अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र के 45 दिन बाद सुरक्षा लेखा परीक्षा की रिपोर्ट जारी की गई थी।

इस प्रकार, सीए के प्रावधान का अनुपालन न करने पर प्राधिकरण द्वारा ₹6.11 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ है।

यह मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2017 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

<sup>5</sup> 25 मार्च 2013 से 6 फरवरी 2014 तक

<sup>6</sup> 25 मार्च 2013 से 8 मई 2013 तक

<sup>7</sup> ₹43.21 करोड़ x 45/318 = ₹6.11 करोड़



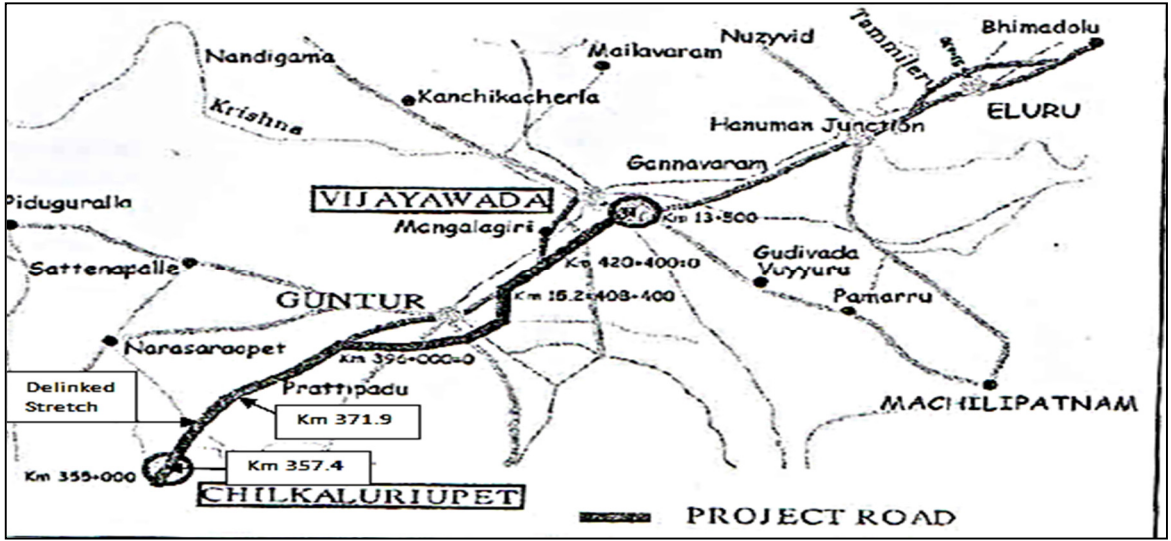
### 11.5 सड़क स्ट्रैच के डिलिंकिंग में देरी के कारण टोल राजस्व पर ब्याज की क्षति

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण रियायतकर्ता के साथ किये गए करार की शर्तों के अनुसार आन्ध्र प्रदेश राज्य में चिलकालूरीपेट-विजयवाडा के छह लेने के संबंध में परियोजना से चिलकालूरीपेट शहर स्ट्रैच डिलिंक करने में असफल रहा। परिणामस्वरूप डिलिंकड स्ट्रैच पर रियायतकर्ता द्वारा एकत्रित टोल राजस्व के विलम्बित प्रेषण के कारण ₹9.69 करोड़ के ब्याज का नुकसान हुआ।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने 15 वर्षों की छूट अवधि सहित डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण पर आधारित आन्ध्र प्रदेश राज्य में छह लेन 82.5 किमी लंबे चिलकालूरीपेट-विजयवाडा सैक्शन के लिए विजयवाडा टोलवेय प्रा.लि. के साथ एक रियायत करार किया। नियत तिथि अर्थात् रियायत अवधि का आरंभ 1 मई 2009 को घोषित किया था तथा निर्माण नियत तिथि से 30 महीने के अंदर अर्थात् 29 अक्टूबर 2011 तक पूरा किया जाना था। करार की शर्तों के अनुसार, मौजूदा चार लेन राजमार्ग पर उपयोगकर्ता शुल्क का संग्रह जो अब तक एनएचएआई द्वारा किया जा रहा था, उसे नियत तिथि से रियायतकर्ता को सौंप दिया गया था।

एनएचएआई और रियायतकर्ता दोनों से संबंधित कारणों के अलावा, रियायतकर्ता 357.4 किमी से 371.9 किमी तक फैले 14.5 किमी चिलकालूरीपेट शहर स्ट्रैच के संबंध में भूमि अधिग्रहण से जुड़े मामलों के कारण नियत समय सीमा में परियोजना माईलस्टोन प्राप्त नहीं कर सका। रियायतकर्ता द्वारा प्रस्ताव पर आधारित एक पूरक करार दिनांक 9 सितंबर 2013 को एनएचएआई तथा रियायतकर्ता के बीच किया गया था। एसए की शर्तों में उपबंधित, अन्य बातों के साथ-साथ, एनएचएआई एसए की तिथि से तीन महीने यानि 9 दिसंबर 2013 के भीतर 14.5 किमी स्ट्रैच को सौंप देगा। एनएचएआई द्वारा उपरोक्त अवधि के अंदर अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करने में सक्षम नहीं होने पर, इस खंड को परियोजना से अलग<sup>8</sup> किया जाएगा और नियत तिथि से कुल 14.5 किलोमीटर की टोल लंबाई के लिए टोल राजस्व एनएचएआई को पारित किया जाएगा।

<sup>8</sup> अलग करने से तात्पर्य है कि 14.5 किलोमीटर के स्ट्रैच को कार्यक्षेत्र से निरस्त कर दिया जाएगा और रियायतकर्ता को छः लेन का कार्य बाकी बची 68 किलोमीटर (82.5 किलोमीटर - 14.5 किलोमीटर) की लंबाई पर करना होगा। रियायतकर्ता पूरे 82.5 किलोमीटर के स्ट्रैच पर टोल संग्रहण करेगा तथा 14.5 किलोमीटर की समानुपाति लंबाई के लिए टोल राजस्व एनएचएआई को पारित करेगा।



चूँकि एनएचएआई, एसए के तीन महीनों अर्थात 9 दिसंबर 2013 तक के अंदर स्ट्रेच को सौंपने की अपनी वचनबद्धता को पूरा नहीं कर सका, स्ट्रेच को परियोजना से अलग किया जाना था और 1 मई 2009 से छूट ग्राही द्वारा एकत्रित किये गए टोल राजस्व एनएचएआई को रियायतकर्ता द्वारा पारित किया जाना था हालांकि, एनएचएआई ने 7 मई 2015 को 17 महीनों के विलंब के बाद रियायतकर्ता को इस स्ट्रेच को अलग करने के निर्णय को सूचित किया। परिणामस्वरूप, 1 मई 2009 से 30 अप्रैल 2015 की अवधि के लिए ₹75.45 करोड़ (व्यय का निवल) का टोल राजस्व नवंबर 2015 में 5 से 22 माह तक देरी के बाद एनएचएआई को रियायतकर्ता द्वारा भुगतान किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एनएचएआई एसए से तीन महीने की सहमत अवधि के अंदर रियायतकर्ता को 14.5 किमी का स्ट्रेच नहीं सौंप सका, इसलिए इसे जल्द से जल्द सूचित किया जाना चाहिए था ताकि परियोजना से इस स्ट्रेच को अलग करने का फैसला किया जा सके। अपने फैसले के देरी से संचार के कारण रियायतदार द्वारा एकत्रित टोल राजस्व के प्रेषण में देरी हुई, जिसके कारण एनएचएआई ने ₹9.69 करोड़ (अनुबंध XIV) की वार्षिक 8 प्रतिशत<sup>9</sup> की दर से ब्याज का नुकसान उठाया। इसमें परियोजना की नियत तिथि से डिलिंकिंग स्ट्रेच की नियत तिथि यानि मई 2013 से नवंबर 2013 तक की अवधि से संबंधित ₹53.42 करोड़ के टोल राजस्व पर ₹7.83 करोड़ के ब्याज की हानि तथा दिसंबर 2013 से अप्रैल 2015 की अवधि से संबंधित ₹22.02 करोड़ के टोल राजस्व पर ₹1.86 करोड़ की हानि शामिल है।

<sup>9</sup> 2013 से 2015 तक एक से दो वर्ष की सावधि जमा योजना पर औसत ब्याज दर 8 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि नियत तिथि से एकत्र हुए टोल राजस्व के प्रेषण में रियायतकर्ता द्वारा लिया जाने वाला समय विलंब के रूप में नहीं माना जा सकता। क्योंकि एनएचएआई द्वारा 14.5 किमी के स्ट्रैच की डिलिक्विंग के निर्णय के बारे में 7 मई 2015 को सूचना दी गई थी। 7 मई 2015 से भुगतान की वास्तविक तिथि यानी 14 नवंबर 2015 तक विलंबित प्रेषण पर ब्याज के भुगतान के लिए रियायतकर्ता को अधिसूचित किया जाएगा।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने एनएचएआई द्वारा स्ट्रेच के डिलिक्विंग के विलंबित संचार पर टिप्पणी की है और अनुग्राही द्वारा टोल राजस्व के विलंबित प्रेषण पर नहीं, जो कि केवल उस का नतीजा था। छूट ग्राही द्वारा टोल राजस्व के विलंबित प्रेषण पर ब्याज की हानि एनएचएआई द्वारा स्ट्रेच की विलंबित डिलिक्विंग के कारण हुई।

मंत्रालय ने अपने उत्तर(दिसंबर 2017) में स्वीकृत किया कि एनएचएआई द्वारा 14.5 किमी के डिलिक्विंग के संचार में देरी थी।

इस प्रकार, एनएचएआई द्वारा परियोजना से स्ट्रेच की डिलिक्विंग में देरी करने और छूट ग्राही रियायती द्वारा उस खंड पर टोल राजस्व के प्रेषण में देर होने के कारण, एनएचएआई को ₹9.69 करोड़ के ब्याज की हानि हुई।

### 11.6 रियायतकर्ता से दावों की वसूली न करना

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की आईई द्वारा की गई सिफारिशों के बावजूद दो वर्षों से अधिक (जुलाई 2015 से नवंबर 2017 तक) निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹24.74 करोड़ राशि क्षतिपूर्ति दावों को वसूली करने में विफल हुआ, रियायतकर्ता ही ने एक भी पंच सूची मद को पूरा नहीं किया तथा पूरी अवधि के दौरान टोल संग्रहण करना जारी रखा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने मैसर्स पटना बख्तियारपुर टोलवे लिमिटेड (मैसर्स के एसपीवी बीएससी-सी और सी कंसोर्टियम) हैदराबाद (रियायतकर्ता) के साथ के चारलेन के लिए पटना-बख्तियारपुर सेक्शन के एनएच-30 से 181.300 किलोमीटर से 230.950 किलोमीटर पर डिजाइन, निर्माण, वित्त संचालित और स्थानान्तरण (डीबीएफओटी) टोल के आधार पर रियायती समझौते (सीए) पर हस्ताक्षर किए (31 मार्च 2011) रियायत की अवधि 18 वर्ष थी 24 मार्च 2014 को पूरा होने की निर्धारित तिथि के साथ।

सीए के खंड 14.3 में कहा गया है कि स्वतंत्र अभियन्ता (आईई) रियायतकर्ता के अनुरोध पर बकाया मर्दों (पंच सूची) की सूची कार्य जोड़कर परियोजना के 75 प्रतिशत के पूरा होने पर अनंतिम प्रमाणपत्र जारी कर सकता है। इसके अलावा सीए के खंड 14.4 में कहा गया है कि यदि पंच सूची मर्दों के अनंतिम प्रमाणपत्र जारी होने की तारीख के 90 दिनों के भीतर पूरा नहीं किया गया तो एनएचएआई रियायतकर्ता से नुकसान वसूलने का हकदार होगा जोकि प्रत्येक दिन देरी के 0.1 प्रतिशत के निचले स्तर पर कार्यनिष्पादन सुरक्षा या पंच सूची मर्दों के पूरा होने की लागत का 0.2 प्रतिशत के निचले स्तर पर है। इस तरह के नुकसान के भुगतान के अधीन, रियायतकर्ता पंच सूची के पूरा होने के लिए आगे की 120 दिनों से अधिक अवधि के हकदार नहीं थे। इस अवधि के भीतर सभी पंच सूची के मर्दों को पूरा करने के लिए रियायतकर्ता की विफलता, अप्रत्याशित घटना या केवल वैसी देरी जिसके लिए प्राधिकरण जिम्मेदार हो, अन्य कारणों के लिए, प्राधिकरण समझौता को समाप्त कर सकता था।

निर्धारित समय के भीतर इस परियोजना को पूरा नहीं किया जा सका और 30 जून 2015 तक समय विस्तार की अनुमति दी गई। छूट ग्राही ने 46.847 किलोमीटर की सड़क को पूरा करने पर अनंतिम प्रमाण पत्र के छूट के लिए आवेदन किया, आईई ने परियोजना की समीक्षा की और तत्काल सूची<sup>10</sup> में पहचान किये गये मर्दों के पूरा होने के बाद अनंतिम पूर्णता प्रमाण-पत्र के अनुदान की सिफारिश की (अक्टूबर 2014)। छूट ग्राही द्वारा तत्काल सूची पर मर्दों को अप्रैल 2015 तक पूरा कर लिया गया और अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र 10 अप्रैल 2015 को जारी किया गया। छूट ग्राही ने 12 अप्रैल 2015 से उपयोग कर्ता शुल्क एकत्रित करना शुरू कर दिया। आईई ने कार्यों की भी पंच सूची की पहचान की जिन्हें 90 दिनों के भीतर (9 जुलाई 2015) तक छूट ग्राही के द्वारा पूरा किया जाना था।

आईई ने परियोजना निदेशक को सूचित किया (जुलाई 2015) कि छूट ग्राही निर्धारित समय के भीतर पंच सूची की मर्दों को पूरा नहीं कर सका (₹45 करोड़ की अनुमानित लागत में से लगभग ₹3 करोड़ का कार्य पूरा हो चुका था)। सीए के अनुरूप, आईई ने रियायतकर्ता को हर्जाना जमा और अगले 120 दिनों के भीतर सभी पंच सूची मर्दों की पूर्णता सुनिश्चित करने का अनुरोध किया (जुलाई 2015)। तथापि रियायतकर्ता हर्जाना को जमा करने या पंच सूची मर्दों को पूरा करने में विफल रहा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईई ने परियोजना निदेशक, एनएचएआई को पंच सूची मर्दों और रियायतकर्ता की विफलता के लिए हर्जाना जमा करने में देरी के बारे में सूचित करता रहा

<sup>10</sup> अनंतिम प्रमाणपत्र प्रदान करने से पहले कार्य पूरा करने की सूची

(जुलाई 2015 से अक्टूबर 2016)। नवम्बर 2016 में आईई ने परियोजना निदेशक को सिफारिश की कि एनएचएआई रियायतकर्ता से ₹13.98 करोड़ (10 जुलाई 2015 से 10 नवम्बर 2016 तक 487 दिनों के लिए @ ₹2.87 लाख)<sup>11</sup> के हर्जाने की वसूली करे। चूँकी रियायतकर्ता ने हर्जाना अदा नहीं किया या कार्यों को पूरा नहीं कर सका, इसलिए नुकसान का दावा नवम्बर 2017 में बढ़कर ₹24.74 करोड़ हो गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि समझौते के अनुसार हर्जाने के उद्ग्रहण के लिए आईई की सिफारिश के बावजूद जुलाई 2015 से नवम्बर 2017 के दौरान एनएचएआई द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की थी। लेखापरीक्षा द्वारा (अगस्त 2017) में यह मामला इंगित किये जाने के बाद ही एनएचएआई ने नवम्बर 2017 में ₹24.74 करोड़ का दावा किया।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2018) कि यह कुछ बीओटी परियोजनाओं में से एक था जोकि अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र स्तर पर सफलतापूर्वक पूरे किये गये थे और एनएचएआई ने स्वयं परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण को विलंबित किया था। इसलिए, प्रबंधन ने अनुबंध के निरस्तीकरण पर ध्यान नहीं दिया और 90 दिनों की अनुमत रियायत अवधि के बाद शास्ति उद्ग्रहण का निर्णय लिया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि

(i) सीए के नियमों के अनुसार, पंच सूची मद अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र के 90 दिनों में पूर्ण किये जाने थे और यदि समझौते के अनुसार हर्जाने अदा किये थे, रियायतकर्ता इसके अतिरिक्त 120 दिनों की अवधि के लिए अधिकृत था। एनएचएआई रियायतकर्ता के प्रति कोई कार्रवाई करने में विफल रही, एनएचएआई के आईई के द्वारा कमी दर्शाये जाने के बावजूद भी 90 दिनों के बाद तक पंच सूची मद अपूर्ण पड़े हुए थे।

(ii) 30 जून 2015 तक दूसरी बार समय विस्तार की मांग को कार्यकारी समिति (फरवरी 2015) द्वारा अनुमोदित किया गया था और प्राधिकरण और रियायतकर्ता द्वारा पूरक समझौते को हस्ताक्षरित किया गया था (7 अप्रैल 2015), जो अपने उत्तरदायित्व पूरा करने में अपनी भूमिका निभाने में विलंब के कारण सभी हानियां, दावे, खर्च, या प्रभाव से एनएचएआई को मुक्त करती है। इस प्रकार, भूमि अधिग्रहण में एनएचएआई की ओर से विलंब को ध्यान में रखा गया था और विलंब हेतु विस्तार अनतिम पूर्णता प्रमाण पत्र से पहले ही अनुमत कर दिया था।

<sup>11</sup> हर्जाने की गणना कार्यनिष्पादन सुरक्षा के आधार पर (खंड 9.1.1 के अनुसार ₹28.70 करोड़) 0.71 प्रतिदिन अर्थात ₹28.70 करोड़ 0.1 प्रतिशत 2.87 लाख

(iii) यद्यपि, आईई ने नवम्बर 2016 में रियायतकर्ता से हर्जानों की वसूली की सिफारिश की थी, प्रबंधन ने नवम्बर 2017 में गलती के एक वर्ष के बाद ही मांग उठाई।

इस प्रकार, ₹31.68 करोड़ के पंच सूची मद अपूर्ण रहे (नवम्बर 2017) यद्यपि रियायतकर्ता टोल संग्रहण (अप्रैल 2015 से) करता रहा। प्रबंधन की ओर से विलंब के कारण, दावों को ₹13.98 करोड़ से बढ़ाकर ₹24.74 करोड़ (नवम्बर 2017) तक बढ़ा दिये गया। फरवरी 2018 तक, हर्जानों की वसूली अनतिम पूर्णता प्रमाण पत्र की तिथि से 33 महीने के बाद भी लागू नहीं की गई।

दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को मामले की सूचना दी; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### 11.7 रियायतकर्ता को अनुचित लाभ देना

बिहार राज्य में 2.80 किमी से 89.00 किमी (लगभग 82.08 किमी) से एनएच-77 की मुजफ्फरनगर - सोनभरसा खंड की दो लेन की परियोजना में सीतामढ़ी बाय पास पर रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी)-3 के निर्माण में विलंब के लिए शास्ति उद्ग्रहण की ₹25.67 करोड़ तक रियायतकर्ता को एनएचएआई ने अनुचित लाभ दिया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई या प्राधिकारी) ने वार्षिकी आधार पर डिजाइन, निर्माण, वित्त प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) पर एनएचडीपी-III के अंतर्गत बिहार राज्य में 2.80 किमी से 89.00 किमी (लगभग 82.08 किमी) से एनएच-77 की मुजफ्फरनगर - सोनभरसा खंड की दो लेन के लिए 3 सितम्बर 2010 को मै. नॉर्थ बिहार हाईवे लिमिटेड (रियायतकर्ता) के साथ रियायती समझौता किया। परियोजना की नियम तिथि 30 मई 2011 थी और परियोजना 25 नवम्बर 2013 तक पूरी किये जाने की अपेक्षित थी। परियोजना में जापहा में एक और सीतामढ़ी बाईपास में दो सहित तीन रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) शामिल थे।

सीए के 14.3.1 खंड के अनुसार, स्वतंत्र अभियंता (आईई) अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र रियायतकर्ता के अनुरोध पर, जारी कर सकता था यदि कम से कम 75 प्रतिशत योजनाबद्ध सड़क की कुल लंबाई पूर्ण थी जिसे सुरक्षित और विश्वसनीय रूप से वाणिज्यिक रूप से चालित किया जा सकता था। ऐसे प्रमाण पत्र के जारी करने पर, रियायतकर्ता वार्षिक वृत्ति के लिए अधिकृत होता था। सारणीबद्ध तिथि (25 नवम्बर 2013) तक परियोजना को अनतिम रूप से पूरा किया जाने के मामले में सीए की सारणी-एम के अनुसार, प्रत्येक ₹52.40 करोड़ की 35 अर्ध वार्षिक राशि देय थी।

आईई ने अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करने की सिफारिश (दिसम्बर 2014) की। यद्यपि, परियोजना की जांच हेतु जिस समिति का गठन किया (अप्रैल 2015), उसने यह नोट किया

कि अनतिम प्रणता प्रमाणपत्र जारी करने से पहले तीन बाईपास (क्वारी, सिंग्रहिया और भुतही) का पूर्ण होना जरूरी था ताकि ट्रैफिक की सुरक्षित आवजाही हो सके। बाय-पास के लिए भूमि मार्च 2015 में ही एनएचएआई द्वारा उपलब्ध कराई गई थी। इन बाई-पास के पूर्ण होने के बाद, अनतिम प्रणता प्रमाणपत्र 29 जून 2015 को जारी किया था और एनएचएआई ने 07 जुलाई 2015 से टोल संग्रह आरंभ कर दिया था। इस प्रकार, प्रणता की निर्धारित तिथि से 582 दिनों का विलंब हुआ।

582 दिनों के विलंब के साथ अनतिम प्रणता प्रमाणपत्र से पहले तीन वार्षिक वृत्तियाँ चूक गई थीं। रियायतकर्ता ने आईई से अनुरोध किया कि जो तीन वार्षिक वृत्तियाँ चूक गयी, उनका भुगतान अदा कर दिया जाए। आईई ने अनुरोध की संवीक्षा की (जुलाई 2015) और निर्धारित किया कि 582 दिनों की कुल विलंब में से 90 दिनों के विलंब के लिए रियायतकर्ता उत्तरदायी है और ऐसे विलंब के कारण ₹25.67 करोड़ की कटौती की सिफारिश की। परियोजना निदेशक, एनएचएआई, ने आईई को (जुलाई 2015) का कार्य की धीमी प्रगति हेतु 2012-2015 के दौरान आईई द्वारा रियायतकर्ता को जारी किये गये पत्र के मद्देनजर प्रस्ताव की पुनः जांच करने का अनुरोध किया। आईई द्वारा मामले की पुनः जांच की गई थी (17 जुलाई 2015) और ₹25.67 करोड़ की कटौती की पुनः पुष्टि की।

एन एच ए आई की तीन मुख्य महा प्रबंधक वाली समिति ने रियायतकर्ता के कारण शास्ति हेतु मामले को ध्यान में रखा। समिति ने कहा कि जुलाई 2013 तक 75 प्रतिशत डीबीएम<sup>12</sup> तक रियायतकर्ता ने कार्य पूरा किया और इसलिए इस लंबाई पर बीसी<sup>13</sup> को करने के बाद निर्धारित तिथि (25 नवम्बर 2013) तक अनतिम रूप ही पूर्ण कर पाते। समिति ने यह भी देखा कि अनतिम प्रणता प्रमाणपत्र एनएचएआई की आज्ञा पर विलंब किया गया और इसलिए बिना कटौती के चूकी गई तीन वार्षिक वृत्तियों के उद्धार की सिफारिश की। एनएचएआई की कार्यकारी समिति ने सिफारिश स्वीकार की।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि समिति का तर्क कि सारा विलंब भूमि उपलब्ध कराने के कारण हुआ उपयुक्त नहीं था।

- आई ई के अनुसार 90 दिनों का विलंब रियायतकर्ता द्वारा सीतामढी बाईपास पर आरओबी 3 के विलंबित आधारभूत प्रणता के कारण हुआ। जपाहा पर आरओबी और सीतामढी बाई-पास पर एक आरओबी का आधारभूत भाग अस्थाई प्रणता तिथि से पहले पूरा किया गया था। सीतामढी बाईपास पर आरओबी 3 के लिए अपेक्षित अनुमोदन और रेल भूमि सितम्बर 2013 में रियायतकर्ता के पास उपलब्ध थे और

<sup>12</sup> डेंस बिदुमिनस मकदम

<sup>13</sup> बिदुमिनस कंक्रिट

आरओबी 3 मार्च 2015 तक भी पूरा किया जा सकता था। यह विलंब भूमि के सौंपने में एनएचएआई द्वारा विलंब में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि भूमि का 90 प्रतिशत से अधिक नवम्बर 2013 से पहले सौंपा गया था।

- यह भी देखा गया था कि एनएचएआई ने दिसम्बर 2012 तक रियायतकर्ता को 64.86 किमी. (एक दौर में 75 प्रतिशत से अधिक) और 25 नवम्बर 2013 तक 74.90 किमी. (90 प्रतिशत से अधिक) तक सौंपा था। यद्यपि रियायतकर्ता ने नवम्बर 2013 तक 68.20 किमी. डीबीएम स्तर तक कार्य पूरा किया, उन्होंने इस तिथि तक केवल 29.90 किमी. पर बीसी कार्य पूरा किया और इसलिए अस्थाई पूर्णता प्रमाणपत्र के लिए तैयार नहीं था। रियायतकर्ता ने निर्धारित पूर्णता तिथि के बाद आठ महीने अर्थात् जुलाई 2014 तक 75 प्रतिशत तक बीसी इस स्ट्रेच पूरा किया। निर्दिष्ट टैस्ट दिसम्बर 2014 तक पूरे किये गए थे, अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र इस तिथि तक ही जल्द से जल्द जारी किया जा सकता था।

इस प्रकार, अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र 2013 में प्रदान नहीं किया जा सकता था और आईई और परियोजना निदेशक की सिफारिश के बावजूद किसी कटौती के बिना वार्षिक वृत्तियों के पुनर्द्धार के कारण ₹25.67 करोड़ की राशि तक कमिश्नरी को अनुचित लाभ दिया गया। एनएचएआई ने अपने उत्तर में कहा (30 जनवरी 2018) कि

- एनएचएआई के भूमि सौंपे जाने में भी चूक थीं। एनएचएआई और रियायतकर्ता की ओर से चूकों के विस्तृत विश्लेषण के बाद, 3 मुख्य महा प्रबंधक समिति की सिफारिशों के आधार पर कार्यकारी समिति के अनुमोदन के साथ वार्षिक वृत्तियों का उद्धार किया गया था।
- एनएचएआई ने 588 दिनों के विलंब के मुकाबले आई ई द्वारा आंके गये 582 दिनों के विलंब जो कि दोनों में से कम था, पर विचार किया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि

- (i) आईई ने सिफारिश की कि 492 दिनों का विलंब भूमि के सौंपे जाने से विलंब को ध्यान में रखने के बाद एनएचएआई के कारण हुआ। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए 12-18 महीने आरओबी-3 के निर्माण के लिए तर्कपूर्ण अवधि थी और अपेक्षित अनुमोदन और भूमि सितम्बर 2013 में उपलब्ध कराई गई, आरओबी 3 का कार्य मार्च 2015 तक पूरे किया जा सकता था। यद्यपि, यह अस्थाई पूर्णता तिथि तक पूरा नहीं किया जा सका था। इस प्रकार, एनएचएआई का प्रागण, कि रियायतकर्ता



हाईवे लंबाई का 75 प्रतिशत पूरा कर सका का कोई आधार नहीं था। इसके अतिरिक्त, कार्यवृत्त से यह भी देखा गया था कि आरओबी-3 के संरचना के निर्माण में विलंब हेतु समिति द्वारा विचार नहीं किया गया था।

- (ii) नीतिगत मामले - तकनीकी परिपत्र (जनवरी 2016) दर्शाता है कि आईई को रियायतकर्ता को देय क्षतिपूर्ति का आंकलन करने के लिए अपने संसाधनों के अपर्याप्त संघटन और वित्तीय बाधाओं के कारण रियायतकर्ता की ओर से विलंब को ध्यान में रखना चाहिए। इस विषयगत मामले में, आईई ने एनएचएआई के कारण 492 दिनों के विलंब की सिफारिश की और न कि 582 दिनों की जैसा कि प्रबंधन द्वारा विचार किया गया था। यद्यपि, उत्तर मूक था कि रियायतकर्ता की ओर से 90 दिनों के विलंब पर एनएचएआई द्वारा विचार क्यों नहीं किया गया था और ₹25.67 करोड़ की कटौती वार्षिक वृत्ति से नहीं की गई थी।

इस प्रकार परियोजना राजमार्ग पर आरओबी-3 के समापन में रियायतकर्ता की ओर से विलंब के लिए किसी कटौती बिना वार्षिक वृत्ति को बहाल कर एनएचएआई ने रियायतकर्ता को ₹25.67 करोड़ का अनुचित लाभ दिया।

मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

### **11.8 टोल संग्रहण न करने के कारण राजस्व की हानि**

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एनएच 67 पर करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण तथा उन्नयन से संबंधित परियोजना के समापन के बाद भी दो टोल प्लाजाओं पर टोल संग्रहण करने में विफल हो गया जिसके कारण ₹142.28 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने अपनी सभी परियोजना कार्यन्वयन इकाईयों (पीआईयू) को परियोजना के समापन की सम्भावित तारीख से कम से कम 150 दिन पूर्व नव निर्मित खण्डों पर टोल फीस उदग्रहण के लिए प्रस्ताव मुख्यालय को प्रस्तुत करने का निर्देश दिया (अप्रैल 2003)। राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों का निर्धारण तथा संग्रहण) नियम 2008 का नियम 3(2) में प्रावधान किया गया (दिसम्बर 2008) कि राष्ट्रीय राजमार्ग के किसी खण्ड के उपयोग के लिए फीस का संग्रहण परियोजना के समापन की तारीख से 45 दिनों के अन्दर आरम्भ होना चाहिए और नियम 4(3) में प्रावधान किया गया कि दो लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्ग और जिस पर उन्नयन के लिए औसत निवेश एक करोड़

प्रति किलोमीटर (किमी) था के उपयोग के लिए फीस की दर नियम 4(2) के अन्तर्गत निर्दिष्ट फीस की दर के 60 प्रतिशत होनी चाहिए।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने राष्ट्रीय राजमार्ग-67 के 114 किमी लम्बे करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण तथा उन्नयन के लिए प्रशासनिक संस्वीकृति प्रदान की (फरवरी 2006)। परियोजन ₹279.14 करोड़ अर्थात् ₹2.45 करोड़ प्रति किमी की लागत पर पीआईयू, करूर के पर्यवेक्षणाधीन जून 2010 में पूर्ण हुई थी। एनएचएआई मुख्यालय के निर्देशों (अप्रैल 2003) के अनुसार करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण का प्रस्ताव जनवरी 2010 में अर्थात् परियोजना समापन के 150 दिन पूर्व पीआईयू द्वारा भेजा जाना चाहिए था। तथापि टोल फीस संग्रहण का प्रस्ताव आठ माह के विलम्ब के साथ केवल सितम्बर 2010 में भेजा गया था। परिणामस्वरूप एमओआरटीएच ने अपनी अधिसूचना (दिसम्बर 2010) के द्वारा उन्नयन पर औसत निवेश की मौद्रिक सीमा टोल संग्रहण के लिए ₹एक करोड़ से ₹2.5 करोड़ तक संशोधित की। चूंकि परियोजना में निवेश की लागत ₹2.45 करोड़ प्रति किमी (अर्थात् ₹2.5 करोड़ प्रति किमी से कम) थी इसलिए टोल संग्रहण के प्रस्ताव का एनएचएआई द्वारा अनुमोदन नहीं किया गया था। दिसम्बर 2013 में एमओआरटीएच ने अन्य अधिसूचना जारी की जिसने उन्नयन पर औसत निवेश से सम्बन्धित प्रावधान हटा दिया और प्रावधान किया कि पेव्ड शोल्डर्स के साथ दो लेन और अधिक वाले परन्तु चार लेन से कम, जिन पर तीन मीटर या अधिक तक परिवहन मार्ग चौड़ा करने के द्वारा पर्याप्त सुधार किया गया था, राष्ट्रीय राजमार्ग के खण्ड के उपयोग के लिए फीस की दर नियम 4(2) के अन्तर्गत निर्दिष्ट फीस की दर का 60 प्रतिशत होना चाहिए।

तदनुसार एनएचएआई मुख्यालय ने यह जांच करने कि क्या यह टोल संग्रहण के योग्य है, के बाद करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अपने क्षेत्रीय कार्यालय (आरओ) चेन्नई को निर्देश दिया (फरवरी 2014)। चूंकि खण्ड पर सुदृढीकरण और उन्नयन के परिणामस्वरूप सड़क की चौड़ाई तीन मीटर अर्थात् 7 मीटर से 10 मीटर तक बढ़ गई इसलिए खण्ड टोल संग्रहण के योग्य था। तदनुसार पोंगालूर और थेन्नीलई में दो टोल प्लाजाओं के निर्माण का प्रस्ताव पीआईयू करूर द्वारा भेजा गया (अप्रैल 2014) और एनएचएआई मुख्यालय द्वारा अनुमोदित (जुलाई 2014) किया गया था। अस्थाई टोल प्लाजा ₹7.35 करोड़ की लागत पर निर्मित किए गए थे। प्रतियोगी बोली आमंत्रण आधार पर 31 जनवरी 2015 से तीन माह के लिए ₹6.13 लाख प्रतिदिन तथा ₹7.23 लाख प्रतिदिन पर क्रमशः पोंगालूर और थेन्नीलई पर टोल संग्रहण हेतु अधिनिर्णय पत्र जारी किए गए थे (दिसम्बर 2014/जनवरी 2015)। तथापि टोल संग्रहण जनता नाराजगी और राजमार्ग को चार/छः लेन में परिवर्तन की मांग के आधार पर किसी भी टोल प्लाजा पर आरम्भ नहीं

हुआ। बाद में खण्ड (करूर-कोयम्बटूर) अधिसूचना दिनांक 9 अप्रैल 2015 के द्वारा अनुरक्षण हेतु राज्य सरकार को सौंप दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण/उन्नयन तथा दो टोल प्लाजाओं के निर्माण पर क्रमशः ₹279.4 करोड़ तथा ₹7.35 करोड़ खर्च करने के बाद भी एनएचएआई दोनों टोल प्लाजाओं पर टोल फीस संग्रहण करने में विफल हो गया। इस खण्ड पर एनएचएआई द्वारा टोल संग्रहण न करने के परिणामस्वरूप 31 जनवरी 2015 से 31 दिसम्बर 2017 तक ₹142.28 करोड़<sup>14</sup> के राजस्व की हानि हुई।
- परियोजना जून 2010 में पूर्ण हो चुकी थी और वर्तमान निर्देशों के अनुसार टोल संग्रहण का प्रस्ताव जनवरी 2010 में ही पीआईयू करूर द्वारा भेजा जाना चाहिए था। तथापि प्रस्ताव सितम्बर 2010 में विलम्ब से प्रस्तुत किया गया था जिसके कारण इसे एनएचएआई मुख्यालय द्वारा अस्वीकृत किया गया था क्योंकि परियोजना दिसम्बर 2010 की अधिसूचना के अनुसार टोल संग्रहण के लिए योग्य नहीं थी। यदि टोल संग्रहण हेतु प्रस्ताव पीआईयू करूर द्वारा समय पर प्रस्तुत किया गया होता तो तब अभिभावी अधिसूचना (दिसम्बर 2008) के अनुसार खण्ड टोल संग्रहण के लिए योग्य होता क्योंकि खण्ड के उन्नयन का औसत निवेश ₹2.45 करोड़ प्रति किमी था जो अपेक्षित ₹एक करोड़ प्रति किमी से अधिक था। इस प्रकार एनएचएआई ने इसके समापन के वर्ष अर्थात् 2010 से ही करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने बताया (सितम्बर 2017) कि करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर थेन्नीलाई और पोंगालूर टोल प्लाजाओं पर टोल संग्रहण आरम्भ करने के लिए राजपत्र अधिसूचना 10 दिसम्बर 2014 को जारी की गई थी। तथापि टोल संग्रहण स्थानीय जनता/जन प्रतिनिधियों द्वारा आन्दोलन के कारण आरम्भ नहीं किया जा सका। इसके अलावा एमओआरटीएच ने निर्देश दिया (मार्च 2015) कि एनएचएआई इसकी अधिसूचना दिनांक दिसम्बर 2013 के नियम 4(11) के अनुसार खण्ड पर पर्याप्त सुधार करे।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है कि (i) दिसम्बर 2013 की अधिसूचना ने तीन मीटर अथवा अधिक तक परिवहन मार्ग की चौड़ाई के रूप में पर्याप्त सुधार परिभाषित किया था। चूंकि वर्तमान मामले में ऐसा किया गया था इसलिए खण्ड टोल संग्रहण हेतु योग्य था। इस प्रकार एनएचएआई को इन तथ्यों को मंत्रालय की जानकारी में

<sup>14</sup> (₹7.23 लाख प्रतिदिन + ₹6.13 लाख प्रतिदिन)\* 1065 दिन 31.1.2015 से 31.12.2017 तक

लाया जाना चाहिए था, और (ii) मंत्रालय द्वारा टोल संग्रहण हेतु राजपत्र अधिसूचना जारी करना इस तथ्य की पुष्टि करता है कि पर्याप्त सुधार करने के संबंध में दिसम्बर 2013 की अधिसूचना की आवश्यकताएं पूरी की गई थीं। इसके अलावा प्रबन्धन का उत्तर टोल प्रस्ताव प्रस्तुतीकरण में आठ माह (जनवरी 2010 से सितम्बर 2010) के आरम्भिक विलम्ब पर मौन था जो जून 2010 में ही परियोजना के समापन के बाद टोल संग्रहण के लिए मार्ग प्रशस्त करता था।

मामला मंत्रालय को नवम्बर 2017 में सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय XII : इस्पात मंत्रालय

### भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड

#### 12.1 कोयला का आयात, शिपिंग और परिवहन

##### 12.1.1 प्रस्तावना

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल अथवा कम्पनी) इस्पात उत्पादों का विनिर्माण करता है और लगभग 15 एमएमटी (मिलियन मीट्रिक टन) कोकिंग कोयला वार्षिक की आवश्यकता है जिसमें से 12-13 एमएमटी आयात किया जाता है। कोकिंग कोयला या तो वैश्विक निविदाओं के माध्यम से अथवा दीर्घावधि अनुबन्धों (एलटीए) के माध्यम से आयात किया जाता है। कम्पनी का कोयला आयात समूह (सीआईजी) कोयला के आयात के लिए उत्तरदायी है। आयात संबंधित निर्णय लेने के लिए अधिकार प्राप्त संयुक्त समिति (सेल तथा आरआईएनएल से बनी) तथा सेल निदेशक समिति (एसडीसी) की सीआईजी सहायता करता है। कम्पनी का परिवहन तथा शिपिंग विभाग (टीएसडी) आयातित कोयला तथा लाइमस्टोन के जहाजों की चार्टरिंग, विदेशी परिवहन के लिए समुद्र पर परिवहन के लिए जलयान किराए पर लेने, सम्बन्धित इस्पात संयंत्रों को विशाखापत्तनम, गंगावरम, पारादीप, धामरा तथा हल्दिया स्थित बन्दरगाहों से आयातित कार्गो के पत्तन प्रहस्तरन तथा प्रेषणों के लिए उत्तरदायी है। इसके वार्षिक कोयला आयातों का मूल्य 2013-14 से 2016-17 के दौरान ₹6937 करोड़ से ₹11,656 करोड़ के बीच था जो कम्पनी के वार्षिक कुल मूल्य का 15 प्रतिशत से 22 प्रतिशत (लगभग) था।

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारित करना था कि क्या कोकिंग कोयला का आयात और इस्पात संयंत्रों को इसके संचालन, प्रहस्तरन तथा परिवहन का दक्षता तथा मित व्ययिता सुनिश्चित कर प्रतियोगी तथा उचित रीति में प्रबंध किया गया था।

सेल ने 2013-17 के दौरान ₹37,254 करोड़ मूल्य के 51.10 एमएमटी कोकिंग कोयला का आयात किया। लेखापरीक्षा में सेल के कोयला आयात समूह में ₹25,598 करोड़ मूल्य के 38.79 एमएमटी कोयला के आयात से सम्बन्धित अभिलेखों की समीक्षा की गई। 2013-16 के दौरान सेल द्वारा किए गए कोयला आयात के सभी आठ दीर्घावधि अनुबन्धों को लेखापरीक्षा में शामिल किया गया। लेखापरीक्षा में कार्गो के आयात और इस्पात संयंत्रों को प्रेषणों से सम्बन्धित सम्पूर्ण कार्यकलाप की सेल के परिवहन एवं शिपिंग मुख्यालय, कोलकाता और विशाखापत्तनम, पारादीप, हल्दिया, कोलकाता तथा धामरा स्थित इसकी पांच

परिवहन एवं शिपिंग शाखाओं (बीटीएसओ) में रखे गए अभिलेखों के माध्यम से जांच की गई। इस अवधि (2013-17) के दौरान ₹12797.07 करोड़ की लाजिस्टिक लागत पर 53.08 एमएमटी कोयला तथा लाइमस्टोन के आयात के लिए टीएसडी द्वारा 670 जलयान किराए पर लिए गए/प्रहस्तित किए गए थे। लेखापरीक्षा ने ₹9633.40 करोड़ की कुल लाजिस्टिक लागत पर 40.93 एमएमटी कोयला तथा चूना के आयात के लिए टीएमडी द्वारा 511 जलयान किराए पर लेने की जांच की। उसी अवधि के दौरान दिए गए कोयला तथा लाइमस्टोन से संबंधित सभी प्रहस्तन ठेकों की भी लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई थी।

## 12.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 12.1.2.1 कोयला का आयात

#### क. कोयले के आयात का विक्रेता आधार न बढ़ाया जाना

कोयला आयात पर कम्पनी की नीति दीर्घावधि करार (एलटीए) के माध्यम से इसके थोक आयातों की खरीद करना है। एलटीए कम्पनी के विक्रेता आधार में आपूर्तिकर्ता के साथ किए जाते हैं। बड़ा विक्रेता आधार प्रतियोगिता बढ़ाता है और कम्पनी के लिए अधिक प्रतियोगी मूल्य प्राप्त करता है। कम्पनी के कोयला आयात की नीति का खण्ड 5 अनुबंध करता है कि आपूर्तिकार आधार को पूरे वर्ष एक्स्प्रेसन ऑफ इन्टैस्ट (ईओआई) के लिए खुले, वैश्विक, आमंत्रण द्वारा प्रशस्त किया जाए। ईओआई जो तकनीकी रूप से स्वीकृत है, उसकी नया विक्रेता जोड़ने से पूर्व जांच की जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी 2010-17 के दौरान कोई नया विक्रेता विकसित करने में विफल रही और 2017-18 में केवल एक ही विक्रेता जोड़ा गया था। यह देखा गया कि कम्पनी ने ईओआई, पायल ओवन परीक्षण तथा ओद्योगिक परीक्षण चालन के मूल्यांकन के लिए कोई समयसीमा नहीं बनाई थी। 2013-17 के दौरान जारी 4 ईओआई के प्रति प्राप्त 21 प्रतिक्रियाओं में से दो का तकनीकी मूल्यांकन करने में प्रबंधन विफल रहा यद्यपि ये ईओआई काफी पहले जून-जुलाई 2015 में जारी किए गए थे। केवल तीन प्रतिक्रियाएं तकनीकी रूप से अनुपालन कर्ता होनी पाई गई थीं। लेखापरीक्षा ने देखा कि इनमें से एक को 2017-18 में अन्तिम किया गया है और प्रक्रिया में नीचे दर्शाए अनुसार पर्याप्त विलम्ब हुए थे।

- एक बोली दिसम्बर 2013 में तकनीकी रूप से अनुपालन कर्ता के रूप में पहचानी गई थी। पायलट ओवन परीक्षण अगस्त 2014 में पूर्ण किए गए थे और मामला मई 2015 में छोड़ दिया गया था क्योंकि विक्रेता और कम्पनी अन्य मामले में न्यायालय में लड़ रहे थे।

- अन्य बोली दिसम्बर 2015 में तकनीकी रूप से अनुपालनकर्ता पाई गई थी और पायलट परीक्षण अप्रैल 2016 में पूर्ण किए गए थे। प्रबन्धन ने औद्योगिक परीक्षण करने का निर्णय लिया (जून 2016) जो अभी तक मूर्त किया जाना है (जून 2017)।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि वे विक्रेता आधार बढ़ाने के लिए सभी प्रयास कर रहे हैं और कि ईओआई के संसाधन में लिया गया समय बोली की पूर्णता पर आधारित था। प्रबन्धन ने यह भी बताया कि बोलीदाताओं को बोली की प्राप्ति के छः माह के अन्दर उनकी बोली की स्वीकार्यता अथवा अन्यथा के संबंध में सूचित किया जाना था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विक्रेता आधार गत सात वर्षों से वास्तव में स्थिर रहा था और 2013-17 के दौरान जारी ईओआई के संसाधन में पर्याप्त विलम्ब देखे गए थे।

#### **ख. कोयला आयात आवश्यकता का अपर्याप्त निर्धारण**

कम्पनी वार्षिक तथा तिमाही आधार पर आयातित कोयला आवश्यकता का निर्धारण करती है। तिमाही के लिए आदेशित मात्रा के मूल्य तदनुसार एलटीए आपूर्तिकारों के साथ अन्तिम किए जाते हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2015 की अप्रैल-जून तिमाही की तिमाही आयात आवश्यकता मार्च 2015 में 4,50,000 एमटी मोरनबाह हार्ड कोकिंग कोल के रूप में नियम की गई थी जिसकी एलटीए आपूर्तिकार में. एंग्लो मेरिकन द्वारा आपूर्ति की जानी थी। जून 2015 में कम्पनी ने अपना स्टॉक कम करने के लिए 2015-16 को तीसरी अथवा चौथी तिमाही में 75,000 एमटी की शेष मात्रा वितरित करने के लिए एलटीए आपूर्तिकार से अनुरोध किया। कोयला अन्ततः 2016 की अप्रैल-जून तिमाही में वितरित किया गया था। एलटीए आपूर्तिकार के साथ प्रबन्ध के अनुसार कोयला 2015 की अप्रैल-जून तिमाही में लागू मूल्य पर वितरित किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2016 की अप्रैल-जून तिमाही में कोयला का मूल्य अप्रैल-जून 2015 तिमाही में 25.50 अमरीकी डालर प्रति एमटी तक कम था। उस रूप में कम्पनी ₹12.43 करोड़ की बचत कर सकती थी यदि उसने मार्च 2015 में कोयला की आवश्यकता सही प्रकार निर्धारित की होती।

प्रबन्धन ने बताया कि उन्होंने आयातित कोयला के स्टॉक की समीक्षा की थी (अप्रैल 2015) और आयातित कोयला की प्राप्ति को विनियमित करने का निर्णय लिया।

उत्तर इस तथ्य का विशेष उल्लेख करता है कि प्रबन्धन मार्च 2015 में आयातित कोयला की वास्तविक आवश्यकता का निर्धारण करने में विफल हो गया और आदेश देने के एक

माह के अन्दर वितरण अनुसूची को संशोधित करना पड़ा जिसके कारण ₹12.43 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

### ग. आयातित कोयले का नमूना लेना तथा निरीक्षण

पूर्तिकारों के साथ एलटीए में अनुबद्ध किया गया कि विक्रेता का पारस्परित सहमत निरीक्षण एजेंसी द्वारा लदान बन्दरगाह पर सामग्री का नमूना और निरीक्षण कराना था। ऐसी निरीक्षण रिपोर्ट कोयला गुणवत्ता स्वीकार करने और भुगतान करने का आधार थी। निरीक्षण एजेंसी को खरीदार द्वारा स्वतन्त्र सत्यापन हेतु नमूने का एक भाग भी रखना होगा।

ग.1 लेखापरीक्षा ने देखा कि 2013-16 के दौरान कम्पनी ने कोयला की गुणवत्ता का स्वतन्त्र रूप से सत्यापन करने के अपने अधिकार का प्रयोग नहीं किया और पारस्परिक सहमत निरीक्षण एजेंसी द्वारा स्थापित गुणवत्ता तथा मात्रा के लिए नेमी रूप से भुगतान किया।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि यदि अनुबंध के प्रति आपूर्त मात्रा में पर्याप्त, सतत और महत्वपूर्ण विचलन हुए होते तो पारस्परिक सहमत योग्य समाधान पर पहुँचने के लिए कारणों की जांच की जाएगी।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। लेखापरीक्षा ने जनवरी तथा दिसम्बर 2014 के बीच प्राप्त सात बीजकों की नमूना जांच की और देखा कि मै. वेरीज क्रीक से सभी सात लदानों में कुल नमी 12 प्रतिशत (अधिकतम सहन सीमा 12 प्रतिशत होने पर) थी और उसी अवधि के दौरान 11 लदानों (25 लदानों में से) में मै. बीएचपी द्वारा आपूर्त कोयला में राख मात्रा 9.8-9.9 प्रतिशत (अधिकतम सहन मात्रा 10 प्रतिशत होने पर) थी। इन निरन्तर सीमा रेखा गुणवत्ता मापदण्डों के बावजूद कम्पनी ने कोयला की गुणवत्ता स्वतन्त्र रूप से सत्यापित करने के अपने अधिकार का प्रयोग नहीं किया।

ग.2 कोयला के आयात के लिए एलटीए में निरीक्षण एजेंसियों के आवर्तन की परिकल्पना की गई है। कम्पनी ने मै. वेरीज क्रीक के साथ हस्ताक्षरित एलटीए (सं. 706/2008) में प्रत्येक छः माह के आवर्तन के प्रावधान के साथ तीन निरीक्षण एजेंसियों का चयन किया। इसी तरह मै. बीएचपी के साथ हस्ताक्षरित एलटीए (सं. 224/10) में प्रत्येक पांच जलयानों चक्रित किए जाने के लिए दो निरीक्षण एजेंसियों का प्रावधान किया गया। तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि लदान बन्दरगाहों पर निरीक्षण दोनों पूर्तिकारों (मै. वेरीज क्रीक से लदानों के लिए मै. एकटेस्ट और मै. बीएचपी से लदानों के लिए मै. एसजीएस) के लिए एकल एजेंसी द्वारा हमेशा किए गए थे (2013-16)।



प्रबन्धन ने उत्तर दिया (जून 2017) कि मै. वेरीज क्रीक ने निरीक्षण एजेंसियों का आवर्तन आरम्भ कर दिया था और बताया कि क्योंकि एक एजेंसी (मै. ब्यौरो वैरिटास) ने अपना कार्यालय बन्द कर दिया था (जनवरी 2013) इसलिए मै. बीएचपी अन्य उपयुक्त निरीक्षण एजेंसी का चयन किए जाने तक मै. एसजीएस से निरीक्षण करा रहा था।

प्रबन्धन के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता कि निरीक्षण एजेंसियों का आवर्तन यह सुनिश्चित करने के लिए कम्पनी के हित में है कि मै. बीएचपी के मामले में उनके परिणाम पक्षपाती नहीं हैं और स्वतन्त्र हैं, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि चार वर्षों से अधिक अन्तराल के बाद भी प्रबन्धन द्वारा किसी अन्य निरीक्षण एजेंसी का चयन नहीं किया गया था।

**ग.3** मै. वेरीज क्रीक के साथ हस्ताक्षरित एलटीए (दिसम्बर 2014 तक वैध) के अनुसार गारंटीकृत नमी और कुल पूर्ण नमी क्रमशः 10 प्रतिशत तथा 12 प्रतिशत तक होनी चाहिए। 10 प्रतिशत से अधिक नमी स्तर के कारण कोयला मूल्य में शास्तिक कटौती और 12 प्रतिशत से अधिक के कारण कोयला की अस्वीकृति होगी। जनवरी 2015 से प्रभावी मै. वेरीज क्रीक के साथ हस्ताक्षरित नए अनुबन्ध में गारंटीकृत नमी और कुल पूर्ण नमी 10 प्रतिशत और 12 प्रतिशत से क्रमशः 11 प्रतिशत तथा 13 प्रतिशत तक परिवर्तित की गई थीं। तथापि ये संशोधित मानदण्ड पूर्वव्यापी जुलाई 2014 से प्रभावी किए गए थे। सहन सीमाओं में वृद्धि के कारण आपूर्तिकार आपूर्त कोयला की घटिया गुणवत्ता पर शास्ति के भुगतान का परिहार कर सकेगा और कम्पनी को सितम्बर से दिसम्बर 2014 के दौरान ₹1.92 करोड़ की छूट को छोड़ना पड़ा था।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि कुल नमी की गारंटीकृत सीमा और पूर्ण अधिकतम सीमा में परिवर्तन ईजेसी निपटानों के अनुरूप था और 1 जनवरी 2015 से किए जाने वाले नए एलटीए के लिए था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नए अनुबन्ध के मानदण्डों में परिवर्तन केवल सम्भावित प्रभाव से होने चाहिए।

#### **घ. खानों का अपर्याप्त उपयोग जिसके कारण आयात निर्भरता हुई**

कम्पनी कोयला के आयात पर बहुत अधिक निर्भर है यद्यपि इसकी तीन अधीन कोकिंग कोयला खाने हैं। अधीन खानों का विकास देशी कोकिंग कोयला की उपलब्धता और आयात मूल्यों की अस्थिरता के प्रति सुरक्षा वृद्धि करता है। कम्पनी की कोकिंग कोयला निकालने

के लिए दो पूर्ण कार्यात्मक अधीन खानें (जितपुर तथा चसनाला) हैं। इसके अलावा छोटे पैमाने पर टसरा कोयला खदान में खनन किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि अधीन कोयला खदानों से उत्पादन 2013-17 के दौरान खानों की निर्धारित क्षमता<sup>1</sup> (वर्ष 2016-17 के लिए चसनाला को छोड़कर)<sup>2</sup> के 40 प्रतिशत से 80 प्रतिशत के बीच था और 2013-17 के दौरान 0.728 मिलियन टन की निर्धारित क्षमता की तुलना में उत्पादन में कमी हुई थी जैसा नीचे तालिका में दिया गया है:

### अधीन खानों से कोयला उत्पादन

(मिलियन टन में)

	चसनाला			जितपुर		
	निर्धारित क्षमता	वास्तविक उत्पादन	निर्धारित क्षमता का %	निर्धारित क्षमता	वास्तविक उत्पादन	निर्धारित क्षमता का %
2013-14	0.60	0.480	80	0.14	0.056	40
2014-15	0.60	0.326	54	0.14	0.092	66
2015-16	0.60	0.483	80	0.14	0.075	54
2016-17	0.45	0.46	101.16	0.12	0.09	70
<b>कुल</b>		<b>1.749</b>			<b>0.313</b>	

कम उत्पादन के लिए प्रबन्धन द्वारा प्रस्तुत कारणों में बाह्य एजेंसियों का नियोजन न किया जाना, उपकरण तथा सामग्री की अनुपलब्धता, बालू की कमी, उपकरण खराबी शामिल थे जो सभी उनके नियंत्रण के अन्दर थे। यह भी देखा गया था कि कम्पनी में कोयला मंत्रालय को खनन योजना प्रस्तुत करने में पांच वर्ष (जून 2002-जुलाई 2007) लिए और टसरा की खनन योजना के लिए कोयला मंत्रालय का अन्तिम अनुमोदन सात वर्ष बीत जाने के बाद जून 2009 में प्राप्त किया जा सका। गर्तो में छोटे पैमाने पर खनन टसरा में 2009 में आरम्भ हुआ परन्तु कम्पनी ने पूर्ण रूपेण प्रचालन आरम्भ करने के लिए कोयला विकास और खनन (सितम्बर 2013 में) के लिए खान विकासक सह प्रचालन (एमडीओ) के साथ करार करने में और चार वर्ष लिए।

<sup>1</sup> यहाँ निर्धारित क्षमता का अर्थ सेल तथा खनन प्राधिकरणों द्वारा यथा सहमत प्रचालन की सहमति से हैं।

<sup>2</sup> चसनाला में निर्धारित क्षमता 2016-17 में 0.45 मिलियन टन तक कम की गई थी और यद्यपि भौतिक उत्पादन पूर्व वर्ष में कम हुआ परन्तु निर्धारित क्षमता के प्रतिशत के रूप में उत्पादन 101 प्रतिशत बढ़ गया।

लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए प्रबन्धन ने बताया कि जितपुर तथा चसनाला कोयला खानों में उत्पादन हानियों को कम करने के लिए कार्रवाईयां की जा रही हैं। प्रबन्धन ने 2017-18 के दौरान टसरा ओपन कास्ट परियोजना के विकास का आश्वासन दिया।

जितपुर तथा चसनाला से उत्पादन के कम स्तर और टसरा खान के विकास में विलम्ब ने आयातित कोयला पर कम्पनी की बढ़ती निर्भरता में योगदान किया।

### 12.1.2.2 शिपिंग तथा परिवहन कार्यकलाप

सेल ने कार्गो के आयात के लिए जलयान किराए पर किए और समुद्र निकासी से रेलवे वैगनों में लदान बन्दरगाहों पर सामग्री प्रहस्तरन के लिए भी ठेकेदार लगाए।

#### क. दीर्घावधि संचालन ठेके करने के लिए अविवेकी प्रबन्धन निर्णय

मालभाड़े के घटक को कम करने के उद्देश्य से कोयला आयात के लिए 15 वर्ष तक का दीर्घावधि संचालन अनुबन्ध करने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2007)। कम्पनी ने आस्ट्रेलिया से कोयला आयात के लिए नवम्बर 2007 तथा अगस्त 2008 के बीच माल संविदा (सीओए) के चार दीर्घावधि<sup>3</sup> ठेके किए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि समुद्र मालभाड़ा दरें इस अवधि (2007-08) के दौरान अत्यधिक आस्थिर हुई थीं। मालभाड़े के निर्धारण के लिए जलयात्रा द्वारा प्रयुक्त बाल्टिक ड्राई इन्डेक्स अगस्त 2005 में 2000 अंकों से मार्च 2007 में 5000 अंकों तक और नवम्बर 2007 में 10000 अंकों तक अस्थिरता का उच्च स्तर दर्शाते हुए आस्थिर हुआ। उस रूप में इस चरण पर दीर्घावधि करार करना अविवेकी था।

आर्थिक मन्दी (2008) के बाद समुद्री मालभाड़ा तीव्रता से गिर गया और सीओए (नवम्बर 2007 से अगस्त 2008) में सहमत मालभाड़ा में तात्कालिक मालभाड़ा दरों की अपेक्षा काफी अधिक होनी सिद्ध हुई। कम्पनी ने सीओए के बाहर तात्कालिक दरों के आधार पर जलयान किराए पर लेना आरम्भ किया और खुद सीओए को छोड़ने अथवा समाप्त करने का भी निर्णय लिया (अगस्त 2012)। सीओए के माध्यम से लाई जाने वाली 11.50 एमएमटी सहमत मात्रा में से कम्पनी ने केवल 4.92 एमएमटी का आयात किया। चार जलयान मालिक करार के अनुसार लदान प्रस्तुत न करने के लिए सेल के विरुद्ध मध्यस्थम

<sup>3</sup> पांच वर्षीय अवधि (नवम्बर 2007 @ 48.5 अमरीकी डालर प्रति टन, मार्च 2008 @ 34 अमरीकी डालर प्रतिटन) के दो सीओए तथा चार वर्ष छः माह तथा चार वर्ष नौ माह अवधि का प्रत्येक एक (दिसम्बर 2007 @ 40 अमरीकी डालर प्रति टन)

में चले गए। इसमें से दो में मध्यस्थम आदेश कम्पनी के प्रतिकूल गए (अगस्त 2014 तथा मई 2016) और वास्तविक वसूली तक ब्याज के साथ सीओए मालिकों को ₹343.51 करोड़<sup>4</sup> की राशि देय है।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (जून 2017) कि दीर्घावधि सीओए प्रतियोगी दरें प्राप्त करने के लिए किए गए थे। अप्रत्याशित बाजार आस्थिरता के मद्देनजर बोर्ड ने सीओए का सम्मान न और उनके समाप्त होने अथवा उन्हें रद्द करने का निर्णय किया क्योंकि यह महसूस किया गया था कि कुछ संचालन मालिकों के मामले में भी कानूनी उपाय का प्रयास किया गया परन्तु कम्पनी की देयता का वर्तमान करारों का सम्मान करने पर वित्तीय प्रभाव परिसीमित होगा।

प्रबन्धन का उत्तर अत्यधिक आस्थिर बाजार में अत्यधिक आस्थिरता में पीक दरों के आधार पर दीर्घावधि सीओए करने के निर्णय को स्पष्ट नहीं करता है।

#### **ख. आयातित सामग्री के प्रहस्तरन हेतु निविदाओं का अपर्याप्त प्रबन्धन**

प्रतियोगिता अधिनियम (2002) बोलीदाताओं के बीच मिलीभगत को स्पष्टरूप से प्रतिबन्धित करता है जिसके परिणामस्वरूप बोलियों की प्रतियोगिता का विलोपन अथवा कमी हो सकेगा अथवा बोली आमंत्रण की प्रक्रिया प्रतिकूल या हेरफेर प्रभावित हो सकेगी।

लेखापरीक्षा ने समीक्षाधीन अवधि (2013-17) के दौरान पारादीप तथा हल्दिया बन्दरगाहों पर कोयला तथा लाइमस्टोन के प्रहस्तरन की चार निविदाओं की समीक्षा की। इन चार निविदाओं के प्रति बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत निविदा दस्तावेजों से कुछ बोलीदाता सम्बन्धित पार्टियां होने प्रतीत हुए जैसा नीचे तालिका में विस्तृत है:

---

<sup>4</sup> 14.05 मिलियन अमरीकी डालर @ भारतीय ₹60.67+38.60 मिलियन अमरीकी डालर @ भारतीय ₹66.91

## बोलीदाताओं के ब्यौरे

कार्य का नाम	पारादीप कार्य		हल्दिया कार्य	
	लाइमस्टोन के प्रहस्तन का कार्य	कोयला के प्रहस्तन का कार्य	लाइमस्टोन के प्रहस्तन का कार्य	कोयला के प्रहस्तन का कार्य
बोलीदाता <sup>5</sup>	ओएसएल, एमएम, आरसीपीएल और एससीडीसी	ओएसएल, एमएम, आरसीपीएल और ईसीबीसी	आरसीएल, आरसीएसएचएल तथा ओएसएल	
एल 1 पार्टी	ओएसएल	एमएम	आरसीएल	
वैधता अवधि तथा दर	अगस्त 2014 से जुलाई 2016 ₹155.88 प्रति एमटी की दर पर	नवम्बर 2012 से अक्टूबर 2016 ₹122.50 प्रति एमटी की दर पर	अक्टूबर 2012 से अक्टूबर 2014 लाइमस्टोन प्रहस्तन के लिए ₹167.35 प्रति एमटी नवम्बर 2012 से नवम्बर 2014 कोयला प्रहस्तन के लिए ₹147 प्रति एमटी	

- पारादीप बन्दरगाह पर लाइमस्टोन प्रहस्तन की निवेदा के प्रत्युत्तर में चार पार्टियों ने अपनी बोली प्रस्तुत की (जून 2014)। इनमें से दो पार्टियां मै. ओएसएल तथा मै. एम मिश्रा उनके द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से सम्बन्धित होनी प्रतीत हुईं। मै. ओएसएल के बोर्ड सदस्य मै. एम मिश्रा में भागीदार थे, दोनों कम्पनियों के समान सम्पर्क ब्यौरे थे और दोनों पार्टियों द्वारा प्रस्तुत डिमांड ड्राफ्ट समान तारीख पर और क्रमिक संख्या वाले समान बैंक द्वारा जारी किए गए थे। मै. ओएसएल ने निविदा जीती। लेखापरीक्षा ने देखा कि मै. ओएसएल 2010 से पारादीप पर लाइमस्टोन का प्रहस्तन कर रहा था। बाद की निविदा में (फरवरी 2016) तीन तकनीकी रूप से पात्र बोलियां प्राप्त हुई थीं और एक नए प्रतियोगी मै. सीवेज ने भाग लिया था। यह देखा गया था कि मै. सीवेज ने उस मूल्य पर निविदा जीती जो मै. ओएसएल के साथ पूर्व प्रहस्तन करार से 33 प्रतिशत तक कम था।
- मै. ओएसएल तथा मै. एम मिश्रा ने भी पारादीप बन्दरगाह में कोयला प्रहस्तन हेतु अलग बोलियां प्रस्तुत कीं (अगस्त 2012)। मै. एम मिश्रा ने निविदा जीती। मई 2016 की बाद की निविदा में प्रतियोगिता में सुधार हुआ और दो नए प्रतियोगी (मै. सीवेज शिपिंग लाजिस्टिक लिमिटेड तथा मै. स्वास्तिक स्टीवडोरस प्राइवेट

<sup>5</sup> मै. ओडिशा स्टीवडोरस लिमिटेड (ओएसएल), मै. महिमानन्द मिश्र (एमएम), मै. राय चटर्जी (प्रा.) लिमिटेड (आरसीपीएल), मै. सतीश चन्द्र दास एण्ड कं. (एससीडीसी), मै. ईसी बोस एण्ड कं. (पारादीप) प्राइवेट लिमिटेड (ईजीबीसी), मै. रिप्ले एण्ड कम्पनी लिमिटेड (आरसीएल), मै. रिप्ले एण्ड कं. स्टीवडोरिंग एण्ड हैण्डलिंग प्राइवेट लिमिटेड (आरसीएसएचएल)

लिमिटेड) भी तकनीकी रूप से पारा के रूप में उभरे। इस निविदा में मै. एम मिश्रा ने दोबारा ठेका जीता परन्तु पूर्व कार्य आदेश के संबंध में 34 प्रतिशत कम बोली के साथ।

- समान तीन पार्टियों यथा मै. आरसीएल, मै. आरसीएसएचएल तथा मै. ओएसएल ने हल्दिया में लाइमस्टोन तथा कोयला प्रहस्तन दोनों निविदाओं के लिए बोलियां दीं (अक्टूबर 2012)। दोनों बालियां मै. आरसीएल द्वारा जीती गईं। निविदा दस्तावेजों की समीक्षा ने दर्शाया कि मै. आरसीएल तथा मै. आरसीएसएचएल सम्बन्धित होने सम्भव हुए। मै. आरसीएसएचएल का प्रवर्तक मै. आरसीएल में भागीदार था। दोनों कम्पनियों के समान सम्पर्क ब्यौरे थे और दोनों द्वारा प्रस्तुत डिमांड ड्राफ्ट समान तारीख पर और क्रमिक संख्या वाले समान बैंक द्वारा जारी किए गए थे। लाइमस्टोन प्रहस्तन का ठेका अगस्त 2015 तक बढ़ाया गया था। बाद में हल्दिया में संयुक्त प्रहस्तन ठेका (लाइमस्टोन तथा कोयला दोनों के लिए) 06 अगस्त 2015 से 31 मार्च 2017 की अवधि के लिए मै. नैतिनकोन मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड को दिया गया था।

मै. ओएसएल, मै. एम मिश्रा तथा मै. आरसीएल ने क्रमशः ₹11.66 करोड़ (अगस्त 2014-अगस्त 2016), ₹84.34 करोड़ (दिसम्बर 2012 से सितम्बर 2016) तथा ₹38.43 करोड़ (2012-15) मूल्य के कार्य निष्पादित किए। प्रबन्धन बोलीदाताओं के बीच मिलीभगत से बचने के लिए बोली दस्तावेजों की संवीक्षा करते समय उचित सावधानी बरतने में विफल हो गया। सभी चार निविदाओं में प्रतियोगिता से समझौता हुआ, की सम्भावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) की लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ भविष्य के मार्गदर्शन हेतु नोट कर ली गई हैं और कि बोलीदाता अलग इकाईयां थे।

उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखे जाने की आवश्यकता है कि स्वयं बोली दस्तावेजों ने दर्शाया कि बोलियां सम्बन्धी पार्टियों द्वारा प्रस्तुत की गई थीं।

#### ग. डीपीसीएल से विलम्ब शुल्क की वसूली न करना

मै. धामरा पोर्ट कम्पनी लिमिटेड (डीपीसीएल) जो धामरा बन्दरगाह का स्वामित्व तथा प्रबन्ध करता है, बन्दरगाह पर आयात निर्यात जलयानों के प्रहस्तान का सेवा प्रदाता था। परिवहन एवं शिपिंग विभाग (टीएसडी) ने अप्रैल 2015 में डीपीसीएल को एक कार्य आदेश दिया। डीपीसीएल के साथ अनुबन्ध के अनुसार प्राथमिकता स्थान टीएसडी जलयानों के लिए

अनुमत था और विलम्ब शुल्क डीपीसीएल द्वारा वहन किया जाना था यदि अनुबन्ध के अन्तर्गत अनुमत खाली समय<sup>6</sup> से सेल कार्गो के विसर्जन के लिए लिया गया समय अधिक है। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹8.83 करोड़ (केप आकार जलयानों के लिए ₹1.28 करोड़ और पैनामैक्स जलयानों के लिए ₹7.55 करोड़) के विलम्ब शुल्क<sup>7</sup> का 2015-17 अवधि के दौरान धामरा बन्दरगाह पर लंगर डाले जलयानों के लिए कम्पनी द्वारा जलयान मालिकों को भुगतान करना पड़ा था। कम्पनी द्वारा डीपीसीएल से विलम्ब शुल्क की वसूली नहीं की गई थी।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि डीपीसीएल ने सभी केप आकार जलयानों के संबंध में गारंटीकृत विसर्जन दर को पूरा किया था इसलिए केप आकार जलयानों के लिए वसूली नहीं की गई थी।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि जलयान प्रकार के बावजूद अनुबन्ध के अनुसार विलम्ब शुल्क डीपीसीएल से वसूली योग्य था। पैनामैक्स जलयानों के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार वसूल न करने के बारे में उत्तर मौन था।

#### घ. ठेकेदारों से निष्क्रिय भाड़े की कम वसूली

रेल भाड़ा वैगन की अनुमेय ढुलाई क्षमता के अनुसार प्रभारित किया जाता है। यदि वैगन कम भरा जाता है तो भी पूर्ण भाड़ा प्रभार भुगतान करने पड़ते हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रहस्तन ठेके रेल वैगनों को कम भरने को दण्डित करने में एक समान नहीं थे।

- पारादीप बन्दरगाह पर मै. एम मिश्रा तथा मै. ओएसएल के साथ प्रहस्तन ठेको में निष्क्रिय भाड़े के लिए कोई वसूली खण्ड शामिल नहीं किया गया और इसलिए कम भरित वैगनों के लिए 2013-17 के दौरान प्रदत्त ₹69.46 करोड़ उनसे वसूल नहीं किया जा सका।
- हल्दिया, वाइजाग तथा धामरा के प्रस्तरन ठेकों में निष्क्रिय भाड़े की वसूली का खण्ड शामिल था परन्तु कम्पनी ने इसे कार्यान्वित नहीं किया। धामरा बन्दरगाह के लिए मै. डीपीसीएल के साथ ठेके में निष्क्रिय भाड़े की वसूली अनुबद्ध थी परन्तु ₹21.82 करोड़ के प्राप्यों के प्रति केवल ₹2.94 करोड़ की डीपीसीएल से वसूली की गई। हल्दिया में प्रहस्तन एजेंट द्वारा देय ₹78.31 करोड़ के निष्क्रिय भाड़ा प्रभारों के

<sup>6</sup> सेल कार्गो के विसर्जन हेतु डीपीसीएल को अनुमत खाली दिनों की संख्या खाली समय है।

<sup>7</sup> सेल तथा जलयान मालिकों के बीच अनुबन्धों में विलम्ब शुल्क दर के अनुसार सेल कार्गो विसर्जन के लिए अनुमत मुफ्त समय से अधिक पर डीपीसीएल द्वारा विलम्ब शुल्क देय था।

प्रति टीएसडी ने केवल ₹6 करोड़ वसूल किए और वाइजाग में प्रदत्त ₹105.12 करोड़ के निष्क्रिय भाड़े के प्रति टीएसडी ने केवल ₹1.08 करोड़ की वसूली की।

इस प्रकार टीएसडी ने रेल वैगनों में भारित कोयला तथा चूने की कम मात्रा के लिए 2013-17 के दौरान ₹274.71 करोड़ के निष्क्रिय भाड़ा का भुगतान किया परन्तु प्रहस्तन ठेकेदारों से केवल ₹10.02 करोड़ वसूल कर सका जबकि शेष ₹264.69 करोड़ वसूली बिना रहा।

प्रबन्धन ने बताया कि सामान्य परिस्थितियों के अन्तर्गत 'अनुमेय ढुलाई क्षमता' तक निम्न बल्क घनत्व वाला आयातित कोयला तकनीकी रूप से भरा नहीं जा सकता और तदनुसार कोई शास्तिक प्रावधान परिकल्पित नहीं किया गया था। इसके अलावा 2015-16 में टीएसडी द्वारा किए गए भार क्षमता अध्ययन के आधार पर प्रहस्तन एजेंटों को अब रेकों में अधिकतम मात्रा भरना अपेक्षित होगा ताकि निष्क्रिय भाड़े को कम किया जा सके।

वैगनों के पूर्ण लदान से सम्बन्धित प्रबन्धन की तकनीकी चिन्ताओं को कम लदान को दण्डित करने के कुछ प्रहस्तन एजेंटों के लिए ठेकों के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है। लदान योग्यता अध्ययन ने भी यह जोर देते हुए प्रति वैगन निम्नतम लदान मात्रा निर्धारित की (अप्रैल 2015) कि प्रहस्तन एजेंट निष्क्रिय भाड़े का समाधान करने के लिए रेकों में अधिकतम मात्रा भरें।

#### **ड. हल्दिया बन्दरगाह से अधिक लदान प्रभारों की वसूली न करना**

वर्ष 2010-12 के दौरान परिवहन एवं शिपिंग विभाग (टीएसडी) हल्दिया बन्दरगाह की कार्गो प्रहस्तन सेवाएं प्राप्त करने को सहमत हो गया। यह निर्णय किया गया कि टीएसडी का प्रतिनिधि रेलवे वैगनों पर आयात कार्गो की तुलाई और लदाई की निगरानी करेगा। तथापि टीएसडी ने हल्दिया बन्दरगाह से अनेक अनुरोधों के बावजूद अपना प्रतिनिधि नियुक्त नहीं किया। इस अवधि के दौरान रेलवे ने अतिलदान प्रभारों के रूप में टीएसडी से ₹2.88 करोड़ वसूल किए जिसे हल्दिया बन्दरगाह से वसूल नहीं किया जा सका क्योंकि टीएसडी ने तुलाई तथा लदाई की निगरानी करने के लिए अपना प्रतिनिधि नियुक्त नहीं किया था।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि उन्होंने वर्तमान मार्गनिर्देशों के अनुसार इस्पात मंत्रालय के साथ मामला उठाने का निर्णय लिया है। बन्दरगाह से किसी वाणिज्यिक दावे पर अन्ततः प्रमुख उत्तन न्यास अधिनियम/प्रमुख पत्तन मार्गनिर्देश टैरिफ प्राधिकरण के अन्तर्गत कार्रवाई की जाएगी।



उत्तर तुलाई तथा लदाई निगरानी करने के लिए हल्दिया बन्दरगाह पर प्रतिनिधि नियुक्त न करने को न्योचित नहीं करता है।

### च. इस्पात संयंत्रों में कोकिंग कोयला की कम प्राप्ति

प्रायः मात्रा कमियां देखी गई थीं जब प्राप्तकर्ता इस्पात संयंत्रों में कार्गो का भार किया गया था। विशेषज्ञ समिति की सिफारिश के आधार पर कम्पनी के निदेशक बोर्ड ने ऐसी कमियों के लिए प्रतिमान अनुमोदित किए (मोर्च 2004)। इस्पात संयंत्रों में प्राप्त आयातित कोकिंग कोयला के संबंध में पाए पारगमन हानियों का प्रतिमान (+/-) 3 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा में 2013-17 की अवधि के दौरान इस्पात संयंत्रों को पारादीप, हल्दिया तथा धामरा से प्रेषित कोयला की समीक्षा की गई और बोकारो, दुर्गापुर, भिलाई, रोरकेला तथा बर्नपुर इस्पात संयंत्रों में प्राप्त कोयला में 3 प्रतिशत से अधिक (3.01 प्रतिशत से 10.47 प्रतिशत तक) कमियां देखी गईं। प्रतिमान से अधिक पारगमन हानियां ₹29.23 करोड़ मूल्य का 38,900 एमटी कोयला गणना बना। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि प्रतिमान से अधिक पारगमन हानियां सामान्य थीं और समीक्षित 48 महीनों में से 25 में देखी गई थीं। टीएसडी के संयंत्रों को पारादीप बन्दरगाह से कोयला के परिवहन के लिए मार्गरक्षक एजेंसी लगाने के (जून 2014) बाद भी 2015-16 तथा 2016-17 में 12 महीनों में से 8 महीनों के दौरान आरएसपी को पारादीप से प्रेषक में प्रतिमान से अधिक वार्षिक पारगमन हानियां देखी गई थीं।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (जून 2017) कि मार्ग में चोरी का कोई संकेत नहीं था और तुलाई में अन्तर बन्दरगाह तथा संयंत्र तुलासेतु के बीच माप अन्तर के कारण था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लगातार प्रतिमानों से अधिक अन्तर देखे जाने के बावजूद यथार्थता बनाए रखने के लिए तुला सेतुओं का अंशशोधन और अनुरक्षण करने में यह विफल हो गया। 2013-17 के दौरान लगातार पारगमन हानियों के कारण लेखापरीक्षा अप्राधिकृत विपथन का वर्जन करने में सक्षम नहीं है।

### 12.1.3 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने देखा कि आयातित कोयला का विक्रेता आधार गत सात वर्षों से लगभग स्थिर रहा और सम्भावित विक्रेताओं से प्राप्त प्रतिक्रियाओं के संसाधन में पर्याप्त विलम्ब हुए थे। दृढ़ सीमारेखा गुणवत्ता प्रतिमानों के बावजूद कम्पनी ने कोयला की मात्रा का स्वतन्त्र रूप से सत्यापन करने के अपने अधिकार का उपयोग नहीं किया और न ही निरीक्षण एजेंसियों का आवर्तन सुनिश्चित किया। इसके अलावा वर्तमान अधीन खानों से उत्पादन के निम्न स्तरों और टसरा कोयला खानों के विकास में विलम्ब ने आयातित कोयला पर

निर्भरता बढ़ाने में सहयोग किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि आयातित सामग्री प्रहस्तन के लिए निविदाओं का अपर्याप्त प्रबन्धन हुआ था और सम्भावना कि 2012-16 के दौरान पारादीप तथा हल्दिया में लाइमस्टोन तथा कोयले के प्रहस्तन की सभी चार निविदाओं में समझौते से इनकार नहीं किया जा सकता। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि कम्पनी प्रहस्तन एजेंटों से जलयान मालिकों/रेलवे को इसके द्वारा प्रदत्त विलम्ब शुल्क, निष्क्रिय मालभाड़ा तथा अतिलदान प्रभार वसूल करने में विफल हो गई जिसके कारण कम्पनी को हानि हुई। बन्दरगाह से इस्पात संयंत्रों को कोयला परिवहन में पारागमन हानियां पारादीप बन्दरगाह से 2015-16 तथा 2016-17 के दौरान 12 महीनों में से 8 महीनों में वार्षिक उच्च हानि के साथ प्रतिमानों से भी अधिक थीं। पैरा में उल्लिखित लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹319.98 करोड़ है।

#### 12.1.4 सिफारिशें

- कम्पनी कोयला आयात के लिए अपने विक्रेता आधार का तेजी से विस्तार करे।
- यह सुनिश्चित करने, कि कोयला की उचित गुणवत्ता आयात की जाती है, के लिए निरीक्षण एजेंसियों का आवर्तन और गुणवत्ता का स्वतन्त्र निरीक्षण स्थापित किया जाना चाहिए।
- यह सुनिश्चित करने कि प्रतियोगिता से समझौता नहीं किया गया है, के लिए बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत निविदा दस्तावेजों की कम्पनी उचित प्रकार संवीक्षा करे।
- कम्पनी विलम्ब शुल्क, निष्क्रिय भाड़ा/अतिलदान प्रभारों की वसूली के लिए प्रहस्तन ठेको में उचित खण्ड शामिल करने के द्वारा अपने हित की सुरक्षा और उनका कार्यान्वयन सुनिश्चित करे।
- विशेषरूप से पारादीप बन्दरगाह में इस्पात संयंत्रों को बन्दरगाह से कोयला के पारागमन के दौरान हानियों को कम करने के लिए उचित कदम उठाने की आवश्यकता है।

मामला जनवरी 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## 12.2 इस्पात के द्वितीयक और उप उत्पादों की बिक्री

इस्पात मंत्रालय के अधिन महारत्न सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम, भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल/ कम्पनी) भारत की सबसे बड़ी इस्पात विनिर्माण कम्पनी है। इस्पात उत्पादन की प्रक्रिया के दौरान यह उप उत्पादों जैसे तार, बेंजोल उत्पाद, अमोनियम सल्फेट और झोंका भट्टी दाने दार धातु मल आदि का भी उत्पादन करती है। द्वितीयक उत्पाद जैसे ब्लूम एवं पटरियां, पटरी/रोड/काइल की कतरनें, अस्वीकृत पाइप आदि जो दोषपूर्ण अथवा अस्वीकृत हैं और स्कैप जिसमें लोहा है, भी प्रक्रिया के दौरान उत्पादित होते हैं। ये द्वितीयक तथा उपउत्पाद बड़ी मात्रा में उत्पन्न होते हैं और धातु कर्मीय, सीमेंट तथा रसायन उद्योग में उच्च मांग में हैं और समय समय पर सेल कारपोरेट मटेरियल मैनेजमेंट ग्रुप (सीएमएमजी) द्वारा जारी मार्गनिर्देशों के अनुसार सम्बन्धित इस्पात संयंत्रों के विपणन विभागों द्वारा ई-नीलामी, निविदा, निर्धारित मूल्य और अन्तरसंयंत्र स्थानान्तरण के माध्यम से बेचे जाते हैं।

लेखापरीक्षा का उद्देश्य निर्धारित करना था:

- कि क्या कम्पनी में द्वितीयक उत्पादों की सामायिक पहचान, पृथक्करण तथा भण्डारण के लिए प्रक्रियाएं मौजूद थीं;
- आरक्षित मूल्य तथा निर्धारित मूल्य का निर्धारण वास्तविक था;
- द्वितीयक तथा उप उत्पादों की बिक्री/ई-नीलामी का दक्षतापूर्वक और प्रभावी पूर्वक प्रबन्ध किया गया था;
- आन्तरिक नियंत्रक पर्याप्त थे।

लेखापरीक्षा ने 2013-14 से 2016-17 तक की अवधि के लिए सभी पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों<sup>8</sup> में अभिलेखों की जांच की गई। समीक्षा के लिए चयनित नमूना में 100 प्रतिशत द्वितीयक उत्पाद विक्री और 25 प्रतिशत उप उत्पाद विक्री शामिल थी।

### 12.2.1 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 12.2.1.1 द्वितीयक उत्पादों के लिए अलग भण्डारण यार्ड की कमी

सीएमएमजी मार्गनिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि विक्री के लिए पहचाने गए द्वितीयक उत्पाद उत्पादन के स्थान/मुख्य शाल से हटाए जाए और मुख्य सामग्री में मिलने से बचने के लिए विक्री के लिए अलग स्थान पर भण्डार किए जाएं।

<sup>8</sup> बोकारों इस्पात संयंत्र (बीएसएल), भिलाई इस्पात संयंत्र (बीएसपी), राउरकेला इस्पात संयंत्र (आरएसपी), दुर्गापुर इस्पात संयंत्र, और इस्को इस्पात संयंत्र (आईएसपी)

अलग स्टॉकयार्ड उनका विक्रय मूल्य बनाए रखने के लिए द्वितीयक उत्पादों के उचित भण्डारण में सहायता करता है और नीलामी के माध्यम से विक्री के लिए छोटे आकार लाट बनाने में भी सहायता करता है। बीएसएल, बीएसपी तथा आरएसपी में अभिप्रेत आन्तरिक स्टॉकयार्ड सुविधाएँ हैं जो कुछ महीनों के लिए द्वितीयक उत्पादों का स्टॉक कर सकते हैं। तथापि डीएसपी तथा आईएसपी में अलग द्वितीयक भण्डारण सुविधा नहीं है और सामग्री उत्पादन इकाइयों से सीधी बेची जाती है। इसके परिणामस्वरूप उत्पादन इकाइयों में स्थान का अवरोधन और ऐसे द्वितीयक उत्पादों के साथ मूल उत्पादों का मिश्रण हुआ।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईएसपी में झौंका भट्टी में उत्पादित प्रमुख गुणवत्ता कच्चा लौहा पारम्परिक रूप से खुले यार्ड में भण्डार किया गया था। झौंका भट्टी 5 के प्रचालन के आरम्भिक दिनों के दौरान कुछ घटिया किस्म का कच्चा लौहा उत्पन्न हुआ था। दिसम्बर 2014 में 2500 टन का ऐसा घटिया किस्म का कच्चा लौहा नीलाम किया गया था और ₹5.95 करोड़ (क्रमशः ₹2.96 करोड़ तथा ₹2.99 करोड़) के कुल मूल्य पर प्रत्येक 1250 टन के लिए दोनों पार्टियों को वितरण आदेश जारी किए गए थे। दोनों पार्टियों ने अपनी सम्बन्धित राशियाँ जमा की (29 दिसम्बर 2014)। घटिया किस्म लौहा ताजा कच्चे लौहे के लिए बने यार्ड में भण्डारण किया गया था और ताजा कच्चे लौहे के नीचे ढक गया था। इसलिए आईएसपी घटिया किस्म कच्चे लौहे को सुपुर्द करने में असमर्थ था और ₹5.95 करोड़ के अग्रिम को वापस करना पड़ा था (जनवरी 2015)।

प्रबन्धन ने स्वीकार किया (जून 2017) कि वितरण आदेश का रद्दीकरण अपर्याप्त भण्डारण क्षमता के कारण हुआ था और बताया कि आईएसपी में एक अस्थाई द्वितीयक स्टॉक यार्ड बनाया गया (जनवरी 2017) है। डीएसपी ने भी आश्वासन दिया कि आपत्ति को अनुपालन हेतु नोट कर लिया गया था।

### 12.2.1.2 द्वितीयक उत्पादों/उप उत्पादों का अवास्तविक मूल्य निर्धारण

द्वितीयक उत्पाद/उप उत्पाद अग्रवर्ती नीलामी<sup>9</sup> (एफए) के माध्यम से बेचे जाते हैं। अद्वितीय संख्याओं के साथ लौट बनाए जाते हैं और अगली नीलामी के लिए अग्रणीत बेचे न गए लौह के साथ नीलामी के लिए रखे जाते हैं। अग्रवर्ती नीलामी सुविधा बोली मूल्य के साथ आरम्भ होती है और आरक्षित मूल्य निर्धारण समिति (आरपीएफसी) द्वारा निर्धारित आरक्षित

<sup>9</sup> अग्रवर्ती नीलामी इलेक्ट्रॉनिक नीलामी हैं, जो अनेक सम्भावित क्रेताओं को अपनी मदें बेचने के लिए विक्रेताओं द्वारा उपयोग की जा सकती हैं। विक्रेता तथा क्रेता अलग-अलग व्यक्ति, संगठन आदि हो सकते हैं। क्रेता अपनी रुचिकर मदों के लिए लगातार बोली दे सकते हैं। अन्ततः उच्चतम बोलीदाता बोली जीतता है।

मूल्य के साथ बोली मूल्य की तुलना करने के बाद विक्री आदेश जारी किए जाते हैं। आरपीएफसी प्रचलित बाजार दशाओं, सहयोगी संयंत्रों द्वारा निर्धारित मूल्य तदनुसारी सामग्री के मूल्य, उम्र, स्टॉक की स्थिति तथा उपलब्धता, पिछली ई नीलामी अथवा खुली निविदा में प्राप्त दरें, जर्नल, मैगजीन, समाचार पत्रों, वेबसाइट आदि में उपलब्ध सूचना जैसे कारकों को ध्यान में रखने के बाद ई नीलामी के माध्यम से आरक्षित मूल्य निर्धारित करती है। द्वितीयक उत्पाद/ उप उत्पाद भी निर्धारित मूल्य आधार पर बेचे जाते हैं। सीएमएमजी मार्गनिर्देश प्रावधान करते हैं कि ऐसी विक्रियों के लिए वास्तविक बाजार मूल्य निर्धारित करने के लिए ई-नीलामी अथवा खुली निविदा के माध्यम से आवधिक रूप से सामग्री की कुछ मात्रा बेची जाय।

### 12.2.1.3 बीएसएल में आरक्षित मूल्य के अवास्तविक निर्धारण के कारण हानि

लेखापरीक्षा ने बीएसएल में ई-नीलामी के 496 मामलों में आरक्षित मूल्य निर्धारण की समीक्षा की। (अप्रैल 2013 से अगस्त 2016)। लॉट 71 बार तक बारम्बार नीलाम किए गए थे परन्तु एक भी नीलामी अन्तिम नहीं की गई। बारम्बार नीलामी निर्धारित किए जा रहे अवास्तविक उच्च आरक्षित मूल्य के कारण थी। क्रमिक नीलामियों के साथ आरक्षित मूल्य कम किया गया था जब तक आरक्षित मूल्य के साथ मेल नहीं हुआ। इसके कारण ऐसी स्थिति हुई जहाँ वास्तविक बिक्री मूल्य लोट के प्रायः प्राप्त उच्चतम बोली की अपेक्षा कम था।

लॉट जो 71 बार नीलाम किए गए थे, के मामले में प्राप्त उच्चतम बोली वास्तविक विक्रय मूल्य से अधिक थी, अन्तर ₹5.36 करोड़ था, जिसके कारण बीएसएल को वास्तविक हानि हुई। 52 मामलों (समीक्षित ई-नीलामी मामलों का 10.4 प्रतिशत) लॉट ऐसे मूल्य पर बेचे गए थे जो उच्चतम बोली, जो लॉट के लिए प्राप्त हुई थी, की अपेक्षा 10 प्रतिशत से अधिक निम्न थे। हानि को वास्तविक आरक्षित मूल्य निर्धारण द्वारा बचाया जा सकता था।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि आरपीएफसी ने प्रचलित बाजार स्थिति, उपलब्ध स्टॉक, बकाया आदेश, सामग्री की परिवर्तनीय लागत, गत अग्रवर्ती नीलामी में प्राप्त दरें आदि को ध्यान में रखकर आरक्षित मूल्य निर्धारित किया।

उत्तर कि प्रचलित बाजार स्थितियों को ध्यान में रखा गया था, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 2014-15 तथा 2015-16 के दौरान आयोजित 10 आरपीएफसी बैठकों की रिपोर्टों से पता चला कि इन बैठकों में बाजार स्थितियों पर चर्चा नहीं की गई थी।

#### 12.2.1.4 आईएसपी में बीएफजी<sup>10</sup> धातु मल के आरक्षित मूल्य के अविवेकी निर्धारण के कारण ₹2.39 करोड़ की हानि

आईएसपी में बीएफजी धातु मल का आरक्षित मूल्य ₹900 प्रतिटन निर्धारित किया गया। सामग्री के निपटान हेतु एक खुली निविदा जारी की गई थी (मार्च 2014) और प्राप्त उच्चतम बोली ₹635 प्रति टन थी। चूंकि उच्चतम बोली आरक्षित मूल्य से काफी कम थी (29.45 प्रतिशत कम) इसलिए प्रस्ताव अस्वीकृत किया गया था और निविदा मूल्यांकन समिति ने पुनः निविदा आमंत्रण की सिफारिश की। पुननिविदा में (अगस्त 2014) आरक्षित बोली 625 प्रति टन तक कम कर दी गई और प्राप्त उच्चतम बोली ₹510 प्रति टन थी। यद्यपि यह आरक्षित मूल्य से 18.40 प्रतिशत कम थी परन्तु इस बोली को स्वीकार किया गया था। इस प्रक्रिया में आईएसपी ने ₹2.39 करोड़ की हानि उठाई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि पुननिवेदा के दौरान में, मेटल जंक्शन द्वारा प्रस्तुत बाजार रिपोर्ट को ध्यान में रखकर आरक्षित मूल्य निर्धारित किया गया था जबकि मूल निविदा में आरक्षित मूल्य निर्धारित करने के लिए बाजार प्रवृत्ति को ध्यान में नहीं रखा गया था जिसके कारण अवास्तविक आरक्षित मूल्य का निर्धारण हुआ और कम्पनी ने दो नीलामियों में प्राप्त विभेदक बोलियां होने पर ₹2.39 करोड़<sup>11</sup> का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करने का अवसर खो दिया।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि आईएसपी में धातु मल मूल्य डीएसपी तथा आईएसपी की मूल्य प्रवृत्ति के अनुरूप पारम्परिक रूप से निर्धारित किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि आरक्षित मूल्य के निर्धारण के लिए बाजार स्थितियों पर ध्यान नहीं दिया गया था यद्यपि प्रबन्धन की बाजार इनपुट तक पहुँच थी।

#### 12.2.1.5 ई-नीलामियों में अन्वेषित मूल्य के अनुरूप मूल्य निर्धारित करने में विफलता

निर्धारित मूल्यों पर सामग्री की बिक्री के लिए सीएमएमजी मार्गनिर्देश प्रावधान करते हैं कि ऐसे मूल्य ई नीलामी अथवा खुली निवेदा के आधार पर खोजी जानी चाहिए। बीएसएल ने ₹8000 से ₹8500 प्रति टन के बीच मूल्यों में अप्रैल 2014 में ई-नीलामी के माध्यम से 400 टन अमोनियम सल्फेट बेचा था। तथापि बीएसएल ने अमोनियम सल्फेट के लिए अन्वेषित मूल्य पर ध्यान दिए बिना ₹6634 प्रति टन पर औसत मूल्य निर्धारित किया और इस मूल्य पर अपना 5214 टन बेचा (मई से जुलाई 2014 के दौरान)। इसके कारण

<sup>10</sup> बीएफजी : झाँका भट्टी दानेदार धातु मल

<sup>11</sup> 191000 टन X (₹635 - ₹510)

बीएसएल ने अन्वेषित बाजार मूल्य से कम पर अमोनियम सल्फेट बेचा, मूल्य अन्तर ₹0.78 करोड़<sup>12</sup> था।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि नीलामी मूल्यों के साथ निर्धारित मूल्यों की तुलना उचित नहीं थी और सामग्री उनकी खतरनाक प्रकृति और भण्डारण समस्याओं के कारण निर्धारित मूल्यों पर बेची गई थी।

प्रबन्धन का उत्तर ई-नीलामी के माध्यम से अन्वेषित मूल्य से कम मूल्य निर्धारित करने की चिन्ता का समाधान नहीं करता है जैसा सीएफएमजी मार्गनिर्देशों में प्रावधान किया गया।

#### 12.2.1.6 डीएसपी में निर्धारित मूल्य विधि के माध्यम से बिक्री मूल्य निर्धारित करने में कमियां

डीएसपी में कुछ उप उत्पाद (फ्ल्यू इस्ट, लाइम फाइन, पावर प्लांट सिंडर, वेस्ट गैस क्लीनिंग इस्ट तथा द्रव नाइट्रोजन) निर्धारित मूल्य विधि के माध्यम से बेचे जा रहे थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि गत दो वर्षों (मार्च 2017 को समाप्त) में फ्ल्यू इस्ट और पावर प्लांट सिंडर की नीलामी क्रमशः केवल जून 2016 और जुलाई 2015 में आयोजित की गई थी। अन्य किसी उत्पाद के लिए कोई नीलामी आयोजित नहीं की गई थी।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (जून 2017) में बताया कि सामग्री निम्न मूल्य की है। इसके अलावा उपलब्धता अनिश्चित थी और निपटान प्रचालन जोखिमों के कारण तत्काल किया जाना था।

प्रबन्धन का उत्तर सीएफएमजी मार्गनिर्देशों में यथा प्रावधानित ई-नीलामी के माध्यम से उनका मूल्य पता किए बिना उत्पादों का मूल्य निर्धारित करने की चिन्ता का समाधान नहीं करता है। इसके अलावा ये उत्पाद औसत बिक्री मूल्य ₹3 करोड़ प्रति वर्ष (लगभग) होने पर प्रति वर्ष बेचे जा रहे थे और उस रूप में ई-नीलामी के माध्यम से मूल्य की खोज विवेकी होती।

<sup>12</sup> (नीलामी में प्राप्त औसत मूल्य 8125/टन - औसत निर्धारित मूल्य जिस पर अमोनियम सल्फेट बेचा (6634/टन) x 5214 टन

### 12.2.1.7 आरक्षित मूल्य से कम पर विक्री में विसंगतियां

सीएमएमजी मार्गनिर्देशों में अनुबद्ध किया गया कि यदि किसी नीलामी में प्राप्त उच्चतम बोली आरक्षित मूल्य से कम है तो सामग्री सक्षम अधिकारी के अनुमोदन के बाद उच्चतम बोलीदात (आरक्षित मूल्य के 90 प्रतिशत की सीमा के अधीन) को बेची जाए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने सुसंगत रीति से इस मार्गनिर्देश का अनुपालन नहीं किया।

- (i) दिसम्बर 2013 तथा दिसम्बर 2014 तक के बीच मिश्रित कोक की विक्री के लिए बीएसएल में आयोजित सात नीलामियों के दौरान बीएसएल ने आरक्षित मूल्य के 91 से 99 प्रतिशत के बीच बोलियां प्राप्त कीं। तथापि बीएसएल ने बोली मूल्य स्वीकार नहीं किया और पुनर्निविदा करने का निर्णय लिया यद्यपि बोली सीएमएमजी मार्गनिर्देशों के अन्तर्गत निर्धारित स्वीकृत श्रेणी के अन्दर थी।
- (ii) दूसरी ओर आईएसपी ने ₹459 प्रति टन के आरक्षित मूल्य के साथ झोंका भट्टी दानेदार (बीएफजी) धातु मल की विक्री के लिए अगस्त 2015 में खुली निविदा जारी की। केवल एक पार्टी (मै. एसी लिमिटेड) ने ₹100/टन की बोली प्रस्तुत की जो बाद में बातचीत के बाद ₹250/टन संशोधित की गयी। यद्यपि केवल एक बोली प्राप्त हुई थी और उद्धरित मूल्य आरक्षित मूल्य से 46 प्रतिशत कम था परन्तु आईएसपी ने तीन वर्षों की अवधि के लिए ठेका सौंप (दिसम्बर 2015) दिया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि बीएफजी का पूर्व ठेका ₹510/टन की दर पर (एक वर्ष के लिए) आईएसपी द्वारा दिया गया था। आरक्षित मूल्य के 90 प्रतिशत से कम एकल मूल्य बोली स्वीकार करना सीएमएमजी मार्गनिर्देशों के अनुरूप नहीं था।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि मिश्रित कोक नीति के अनुसार आरक्षित मूल्य के 100 प्रतिशत अथवा अधिक पर बेचा गया था। आईएसपी में दानेदार धातुमल का नियमित निपटान प्रचालन और नवनिर्मित झोंका भट्टी 5 की ढाल बनाने के लिए आवश्यक था।

उत्तर सेल की सभी इकाइयों में सीएमएमजी मार्गनिर्देशों के असंगत प्रयोग का समाधान नहीं करता है।

### 12.2.1.8 द्वितीयक उत्पादों के निपटान में विलम्ब

- (क) निपटान के लिए द्वितीयक सामग्री भेजने में विलम्ब के परिणामस्वरूप बीएसएल में ₹17.04 करोड़ की हानि हुई।

दोषपूर्ण सीआर अतापानुशीतित कोइल (7737 टन), एचआर कोइल (7200 टन) और एचआर प्लेट (8500 टन) जो पूर्व वर्षों से संचित हो गए थे, बीएसएल में लॉट बनाने और निपटान



हेतु 2015-16 के दौरान द्वितीयक यार्ड को भेजे गए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्व तीन वर्षों (2012-13 से 2014-15) में इन उत्पादों के औसत बाजार मूल्य 2015-16 के मूल्यों से अधिक थे जब उन्हें अन्ततः बेचा गया था। समय पर भण्डारण यार्ड को द्वितीयक सामग्री भेजने में बीएसएल की विफलता और निपटान में परिणामी विलम्ब के परिणामस्वरूप निम्न मूल्यों के कारण ₹17.04 करोड़ की हानि हुई जैसा नीचे तालिका में विस्तृत है:

उत्पाद	पूर्व वर्षों में संचित स्टॉक	गत तीन वर्षों के दौरान प्रति टन औसत विक्रय मूल्य	प्रति टन वास्तविक विक्री मूल्य	अन्तर (प्रति टन)	हानि (₹ करोड़ में)
सीआर अतापानुशीतित कोइल	7737 <sup>13</sup>	32482	24587	7895	6.11
दोषपूर्ण एचआर कोइल	7200	30958	24450	6508	4.69
दोषपूर्ण एचआर प्लेट	8500	30892	23547	7345	6.24
<b>जोड़</b>					<b>17.04</b>

#### (ख) बीएसएल में अधिशेष संपत्तियों की पहचान में विलम्ब

बीएसएल में विभिन्न कमियों के मद्देनजर मार्च 1991 तथा सितम्बर 2015 के बीच 419 पुराने रौल परिचालन से बाहर हो गए थे। इनमें से 399 रौल पांच वर्षों से अधिक से संचित हो गए थे। बीएसएल की रौल की स्कैप घोषणा समिति ने 7 माह से 25 वर्ष तक बीत जाने के बाद केवल अप्रैल 2016 में ये रौल स्कैप के रूप में घोषित किए थे। अधिशेष संपत्तियों की पहचान में विलम्ब के परिणामस्वरूप बिक्री से राजस्व प्राप्त करने में विलम्ब हुआ और समय बीत जाने के साथ रौल की गुणवत्ता में सम्भावित क्षय के कारण हानि हुई।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि विपणन तथा उत्पादन विभाग विक्री के लिए अधिकतम सामग्री का प्रबन्ध करने के लिए निरन्तर सम्पर्क में थे और कि कभी आंतरिक सामग्री को अनुकूल बाजार मूल्य मिला है परन्तु उन्हें गलन स्कैप के रूप में आंतरिक उपयोग हेतु रखा गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि दोनों स्टॉक काफी समय से संचित हुए थे और न तो निपटाए गए थे और न ही गलन स्कैप के रूप में उपयोग किए गए थे।

<sup>13</sup> 10939 टन जो 2015-16 में बेचा गया उसमें से औसत दोषपूर्ण मात्रा जो बेची गई 2012-15 के दौरान (3202 टन) को घटाकर डाटा प्राप्त किया गया।

### 12.2.1.9 समयपूर्व समाप्त विक्री जिसके कारण राजस्व की हानि हुई

बीएसपी ने ₹24850 प्रति टन की दर पर 1,20,000 टन अस्वीकृत/विखण्डित इनगट मोल्ड और बाटम स्टूल (आईएमबीएस) स्क्रेप की विक्री के लिए मै. इंटरनेशनल कामर्स लिमिटेड (आईसीएल) को एक वर्ष (जून 2012 से जून 2013) के लिए वैध विक्री प्रस्ताव जारी किया (जून 2012)। आईसीएल ने माह जुलाई 2012 के लिए 10000 टन के लिए भुगतान जमा किया और अगस्त 2012 तक 6361 टन उठाया। बीएसपी ने आईसीएल को सामग्री का वितरण बर्खास्त कर दिया (अगस्त 2012) और नियम तारीख तक अगस्त 2012 में 10000 टन सामग्री उठाने के लिए भुगतान जमा करने में आईसीएल की विफलता बताकर कार्रवाईयों का समापन शुरू किया। बीएसपी ने अगस्त, सितम्बर तथा अक्टूबर 2012 के लिए देय भुगतान के लिए आईसीएल को दो मांग पत्र (24 सितम्बर 2012 तथा 29 सितम्बर 2012) भेजे। इसी बीच आईसीएल ने जिला न्यायालय, दुर्ग में एक समध्यस्थ आवेदन दायर किया (21 अगस्त 2012)। बीएसपी ने ठेका समाप्त कर दिया (अक्टूबर 2012) और आईसीएल द्वारा जमा किया ₹26.58 करोड़<sup>14</sup> जब्त कर लिया। अनुपालित कानूनी कार्यवाहियों में उच्चतम न्यायालय ने आईसीएल की विशेष अवकाश याचिका मान ली और सुलह कार्यवाहियों के माध्यम से आईसीएल के साथ विवाद निपटाने का कम्पनी को निर्देश दिया। एकमात्र मध्यस्थत को कारोबार में हानि/लाभ के लिए ₹1.50 करोड़ के साथ आईसीएल को ₹26.58 करोड़ की जब्त राशि वापस करने का बीएसपी को निर्देश देते हुए आईसीएल के पक्ष में निर्णय पारित किया (अप्रैल 2016)। तदनन्तर बीएसपी ने 24850 प्रति टन के करार मूल्य से काफी कम ₹17700 तथा ₹20550 प्रति टन के बीच मूल्यों पर सामग्री की नीलामी की (सितम्बर/अक्टूबर 2016)। ठेका समाप्त करने में प्रबन्ध की ओर से अनुचित उतावलेपन के परिणामस्वरूप ₹1.50 करोड़ की अतिरिक्त देयता के अलावा ₹48.86 करोड़<sup>15</sup> के राजस्व का हानि हुई।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि ठेकागत बाध्यता पूरी न करने के कारण नीलामी की गई थी।

उत्तर को बिक्री प्रस्ताव के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है जिसमें केवल अनुबद्ध किया गया कि उठाने के लिए किसी उद्दिष्ट मात्रा के बिना एक वर्ष के दौरान 1.20 लाख टन उठाया जाये। आरएफक्यू के खण्ड 12 तथा 18 के अनुसार माह के प्रथम सप्ताह तक किसी विशेष माह में उठाई जानी वाली सामग्री के लिए भुगतान खरीदार को किया जाना है और तिमाही

<sup>14</sup> सुरक्षा जमा (₹14191 करोड़), भौतिक मूल्य (₹10.67 करोड़) और ईएमडी (₹एक करोड़) शामिल है।

<sup>15</sup>  $113639 \text{ टन} (120000 \text{ टन} - 6361 \text{ टन}) \times ₹4,300/\text{टन} (₹24850/\text{टन} - ₹20,550/\text{टन} \text{ बीएसपी द्वारा प्राप्त अधिकतम मूल्य बोली}) = ₹48.86 \text{ करोड़}$

आधार बोलीदाता के निष्पादन की समीक्षा के बाद सामग्री के कम उठान के लिए शास्ति लगाई जा सकती है। शास्ति जमा करने में विफलता पर उचित नोटिस के बाद ठेका समाप्त किया जा सकता था। ठेके के उतावले समापन के कारण कम्पनी को राजस्व हानि हुई।

#### 12.2.1.10 बीएसएल में वितरण आदेश और प्रेषण सूचना मात्रा में अन्तर

बीएसएल शॉप में उत्पन्न द्वितीयक मर्दे ट्रकों/डम्परों में द्वितीयक यार्ड को परिवहित की जाती हैं, जो लदान के बाद तुला सेतु पर तोली जाती हैं। स्टॉकयार्डों में सामग्री के संचय के बाद लॉट बनाए जाते हैं और ई-नीलामी के लिए प्रस्तुत किए जाते हैं। उत्पादन की विक्री के बाद वितरण आदेश (डीओ) जारी किया जाता है और उत्पाद तोला जाता है तथा ट्रकों/ट्रेलरों में भेजा जाता है। स्टॉक यार्ड से वास्तविक उठान के आधार पर प्रेषण सूचना (डीए) तैयार की जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीए के अनुसार द्वितीयक उत्पाद का भार बीएसएल में 691 आदेशों (2013-16 के दौरान) में डीओ में दर्ज भार की अपेक्षा कम था। तोल में अन्तर पांच तथा 86 प्रतिशत के बीच था। इन 691 आदेशों में से 36 में डीए 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक डीओ से कम था जबकि 4 मामलों में यह 50 प्रतिशत और अधिक की अपेक्षा कम था। चूंकि प्रेषित मात्रा आदेशित मात्रा और अग्रिम में प्रदत्त की अपेक्षा कम थी इसलिए बीएसएल को ₹25.31 करोड़ वापस करना पड़ा था। इसके परिणामस्वरूप बीएसएल में विक्री का अवसर खो दिया।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2017) कि विभिन्न तोल सम्बन्धित बाधाओं के कारण लौट प्रायः दृष्टि अनुमान पर बनाए गए थे।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि दृष्टि अनुमान केवल उत्पादों जैसे कोक ब्रीज, लाइम डस्ट तथा अन्य परिष्कृत सामग्री के लौट बनाने के लिए प्रयोग किया गया था। द्वितीयक वस्तुएं ले जाने वाले ट्रक स्टॉक यार्ड में प्रवेश के दौरान और प्रेषण के दौरान एक ही तुला सेतु पर तोले गए थे इसलिए तुलासेतु अन्तरों के कारण डीओ तथा डीए के बीच अन्तर की कोई गुंजाइश नहीं थी। प्रबन्धन ने देखे गए अन्तरों के कारणों को निर्धारित नहीं किया है। उस रूप में आन्तरिक नियंत्रक प्रभावी नहीं थे और अप्राधिकृत विपथन अथवा प्रदायक को प्रेषित सामग्री की कम सूचना की सम्भावना रहती है।

#### 12.2.2 निष्कर्ष

इस्पात संयंत्रों के प्रचालन के दौरान उत्पन्न द्वितीयक उत्पादों तथा उप उत्पादों को कम्पनी की आय अधिकतम करने के लिए सामायिक तथा दक्षता पूर्वक, पारदर्शी रीति में भण्डार तथा निपटान किए जाने की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि इन उत्पादों की नीलामी

के लिए आरक्षित मूल्य प्रायः अवास्तविक थे जिसके कारण बारम्बार नीलामी और अन्ततः कम्पनी को हानि हुई। निर्धारित मूल्यों पर सामग्री की विक्री के लिए यह देखा गया कि मूल्य अविवेकी, प्रायः ई नीलामी के माध्यम से खोजे गए मूल्यों पर विचार किए बिना निर्धारित किए गए थे जैसा सीएमएमजी मार्गनिर्देशों में परिकल्पित किया गया। द्वितीयक/उपउत्पादों के निपटान में विलम्ब हुए थे जिसके कारण गुणवत्ता में अवनति के साथ राजसव आस्थगन हुआ। दो इस्पात संयंत्रों में द्वितीयक उत्पादों का भण्डार करने के लिए अलग स्टॉकयार्ड नहीं था जिसके कारण मूल उत्पादों के साथ उनका मिश्रण हुआ। वितरण आदेश और प्रेषण सूचना में महत्वपूर्ण अन्तर देखे गए थे जिसके प्रबन्धन द्वारा सामग्री के अप्राधिकृत वितरण और कम सूचना की सम्भावना को खुला छोड़कर स्पष्ट नहीं किया जा सका। संवीक्षित नमूना में द्वितीयक तथा उप उत्पादों की विक्री से सम्बन्धित लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹107.19 करोड़ है।

### 12.2.3 सिफारिशें

- (i) कम्पनी यह सुनिश्चित करे कि नीलामी के आरक्षित मूल्य और विक्री के निर्धारित मूल्य बाजार इनपुट तथा ई-नीलामी के दौरान अन्वेषित मूल्यों को ध्यान में रखकर विवेक पूर्वक निर्धारित किए जाते हैं।
- (ii) आईएसपी तथा डीएसपी में द्वितीयक सामग्री के अलग भण्डारण हेतु प्रयास किए जाने की आवश्यकता है।
- (iii) कम्पनी द्वितीयक सामग्री के वितरण आदेश और प्रेषण सूचना में उद्धरित भाषों में अन्तर के कारणों की संवीक्षा करे और यह सुनिश्चित करने के लिए की ऐसे अन्तरों को दूर किया गया है, आवश्यक कदम उठाए।

मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

## 12.3 भूमि तथा टाउनशिप प्रबन्धन

### 12.3.1 प्रस्तावना

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल अथवा कम्पनी) छत्तीसगढ़, झारखण्ड, पश्चिम बंगाल, ओडिशा, तमिलनाडु, कर्नाटक तथा महाराष्ट्र राज्यों में पांच एकीकृत इस्पात संयंत्र<sup>16</sup>,

<sup>16</sup> भिलाई इस्पात संयंत्र (बीएसपी), बोकारो इस्पात संयंत्र (बीएसएल), रोरकेला इस्पात संयंत्र (आरएसपी), दुर्गापुर इस्पात संयंत्र (डीएसपी), इस्को इस्पात संयंत्र बर्नपुर (आईएसपी)

तीन विशेष इस्पात संयंत्र<sup>17</sup> और एक फेरो अलाय संयंत्र प्रचालित करता है। प्रत्येक इस्पात संयंत्र का अपना टाउनशिप है जिसमें आवासीय क्वार्टर, शापिंग कॉम्प्लेक्स, समुदाय केन्द्र, शिक्षण संस्थान, अस्पताल, सार्वजनिक बकीचे तथा अन्य सुविधाएं जैसे विद्युत तथा जल आपूर्ति, सीवेज तथा सड़कें आदि शामिल हैं। टाउनशिप का सम्बन्धित संयंत्रों के टाउन सेवा विभागों द्वारा अनुरक्षण तथा प्रबन्ध किया जाता है।

‘सेल में भूमि तथा टाउनशिप प्रबन्धन’ पर एक अध्ययन यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्या भूमि और टाउनशिप सेवा का पर्याप्त रूप से तथा प्रभावी रूप से प्रबन्ध किया गया था और अन्य पार्टियों को कम्पनी की भूमि तथा भवनों का पट्टा तथा उप पट्टा देना नीति और इस संबंध में बनाए गए नियमों के अनुसार था, पट्टों का समय पर नवीकरण किया गया था, सम्पदा देय राशि वसूल की गई थी और दोषियों के विरुद्ध पर्याप्त कानूनी कार्यवाही की गई थी और भूमि तथा भवनों के अतिक्रमणों की समय पर पहचान करने और हटाने के लिए पर्याप्त तथा प्रभावी प्रणाली मौजूद थी। लेखापरीक्षा का दायरा 2014-15 से 2016-17 तक के तीन वर्षों की अवधि के लिए बोकारों (बीएसपी), भिलाई (बीएसएल), रोडकेला (आरएसपी), दुर्गापुर (डीएसपी) तथा बर्नपुर (आईएसपी) स्थित सभी पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों पर उपलब्ध अभिलेखों की जांच तक सीमित था।

### 12.3.2 भूमि प्रबन्धन पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 12.3.2.1 भूमि अभिलेखों का अनुरक्षण

भूमि का स्वामित्व राजस्व अभिलेखों के आधार पर निर्धारित किया जाता है। इसलिए यह आवश्यक है कि कम्पनी में उपलब्ध स्वामित्व अभिलेख राज्य सरकारों के पास उपलब्ध अभिलेखों के साथ मूल खाने चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2017 तक कम्पनी के पास पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों<sup>18</sup> के पास उपलब्ध 101598 एकड़ भूमि में से 48918 एकड़ (48.15 प्रतिशत) के अधिकार पत्रक अधिकार में थे। कम्पनी को शेष भूमि जिसके अधिकार पत्रक अभी प्राप्त किए जाने थे, के पंजीकरण के लिए व्यय (वास्तविक पंजीकरण के सम पर राज्य सरकार की दरों पर निर्भर) करना होगा।

- बीएसएल के पास उनके अधिकृत सम्पूर्ण भूमि (28744 एकड़) का कोई अधिकार पत्रक नहीं था।

<sup>17</sup> अलाय इस्पात संयंत्र दुर्गापुर, सेलम इस्पात संयंत्र तथा विश्वेसरैया लोहा तथा इस्पात संयंत्र, भद्रावती

<sup>18</sup> बीएसपी-28463 में से 28200 एकड़, बीएसएल-28744 एकड़ में से 0, आरएसपी 28108 एकड़ में से 15357, डीएसपी-12935 एकड़ में से 3623 तथा आईएसपी-3348 एकड़ में से 1738

- डीएसपी के अधिकार में 12935 एकड़ भूमि है। तथापि डीएसपी में अनुरक्षित अभिलेखों ने 3692 एकड़ भूमि का अन्तर दर्शाया जब राज्य सरकार के भू अधिलेखों से तुलना की गई।
- आईएसपी अभिलेखों के अनुसार 3348 एकड़ भूमि इनके अधिकार में थी परन्तु राज्य सरकार अभिलेखों ने केवल 2259 एकड़ दर्शाया।
- राज्य सरकार अभिलेखों के साथ बीएसपी के 12.07 एकड़ भूमि अभिलेखों का मिलान प्रक्रियाधीन था।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि डीएसपी तथा आईएसपी के अभिलेखों का राज्य सरकार के अभिलेखों के साथ मिलान किया जा रहा था।

उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है कि सेल बोर्ड ने निर्देश दिया (जुलाई 2016) कि भूमि अभिलेखों का राजस्व अधिकारियों तथा इस्पात मंत्रालय, यदि आवश्यक हो, से सहायता के साथ मिलान किया जाय। उत्तर 52680 एकड़ भूमि के पंजीकरण में विलम्ब पर भी मौन है यद्यपि भूमि लगभग 50-60 वर्ष पहले इस्पात संयंत्रों के लिए प्राप्त की गई थी।

### 12.3.2.2 भू अभिलेखों का कम्प्यूटरीकरण

पारस्परित रूप से भूमि के पेपर मानचित बनाए गए थे जो आग, बाढ़, दीमक आदि को प्रवृत्त हैं। भू अभिलेख प्रबन्धन प्रणाली (एलआरएमएस) बीएसएल में सितम्बर 2009 में संस्थापित किया गया था और भू अभिलेख जैसे गाँव मानचित्र, कब्जा नक्शे आदि को अंकीकृत किया गया था यद्यपि यह 2015 से प्रयोग नहीं किया जा रहा था। आरएसपी में भू अभिलेख कम्प्यूटरीकृत/ डिजीकृत किए गए हैं। डीएसपी अभी भी कागज/कपड़े पर बने मानचित्र अनुरक्षित कर रहा था। बीएसपी तथा आईएसपी में भू अभिलेखों को अंकीकरण के लिए निविदा प्रक्रियाधीन था (जुलाई 2017)।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि बीएसएल में संस्थापित एलआरएमएस हार्डवेयर के अप्रचलन के कारण अक्रियाशील हो गया। आरएसपी में एलआरएमएस के लिए निविदा विनिर्देशन का अन्तिमीकरण प्रक्रियाधीन था। एलआरएमएस को लागू करने के लिए डीएसपी द्वारा सभी सम्भावनाएं तलाशी जा रही थीं।

### 12.3.2.3 भूमि का उपयोग

पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत 31 मार्च 2017 को कम्पनी की भूमि की स्थिति नीचे तालिका में दर्शाई गई है:

(क्षेत्र एकड़ में)

स्थिति	बीएसपी	बीएसएल	आरएसपी	डीएसपी	आईएसपी	जोड़
उपलब्ध कुल भूमि	28463	28744	28108	12935	3348	101598
संयंत्र क्षेत्र	12841	8333	16203	2984	1659	42020
टाउनशिप क्षेत्र	11763	5898	6953	4699	1257	30570
पट्टाकृत और अन्य	2005	3520	651	2260	64	8500
अतिक्रमण भूमि	510	1932	391	1163	20	4016
उपयोग में नहीं भूमि	1344	9061	3910	1829	348	16492

**टिप्पणी:** (i) संयंत्र क्षेत्र में फैक्टरी तथा कार्यलय/प्रशासनिक भवन द्वारा अधिकृत भूमि शामिल है। (ii) अन्य इस्पात संयंत्रों/इकाइयों के पास उपलब्ध 9494 एकड़ भूमि वर्तमान अध्ययन क्षेत्र में शामिल नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल 101598 एकड़ भूमि में से 29008 एकड़ अर्थात 28.6 प्रतिशत या तो पट्टाकृत, अतिक्रमण अथवा खाली थी और इसलिए सीधे संयंत्र प्रचालनों के उपयोग में नहीं थी।

#### 12.3.2.4 खाली भूमि

जैसा ऊपर की तालिका से देखा गया इन पांच इस्पात संयंत्रों में 16492 एकड़ भूमि खाली रही। इसमें से 9061 एकड़ (खाली भूमि का 55 प्रतिशत) बीएसएल के पास था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि बीएसएल ने नवम्बर 2014 में व्यापक भूमि उपयोग योजना बनाई थी परन्तु यह लागू नहीं की गई थी। इसके अलावा योजना में टाउनशिप क्षेत्र में 1030.2 एकड़ भूमि और गरगा नदी क्षेत्र<sup>19</sup> में 119.78 एकड़ का उपयोग शामिल नहीं किया गया। तथापि अन्य इस्पात संयंत्रों ने उनके अधिकाराधीन खाली भूमि के उपयोग के लिए कोई विस्तृत/मास्टर योजना नहीं बनाई थी।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि अप्रयुक्त भूमि भावी वृद्धि तथा विस्तार हेतु निर्दिष्ट की गई है। आगे बताया गया कि डीएसपी की खाली भूमि राष्ट्रीय इस्पात नीति (विजन 2025) के अनुसार भावी आधुनिकीकरण तथा विस्तार के लिए और आरएसपी में स्मार्ट सिटी विकास, हवाई अड्डे के विस्तार, 40 मेगा वाट सौर ऊर्जा संयंत्र की स्थापना और अतिरिक्त वन रोपण के लिए निर्दिष्ट की गई है।

उत्तर कि अप्रयुक्त भूमि भावी आधुनिकीकरण तथा विस्तार के लिए निर्दिष्ट की गई है, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि राष्ट्रीय इस्पात नीति अथवा विजन 2025 के अनुसार खाली भूमि के उपयोग के लिए कोई ठोस योजना मौजूद नहीं थी। वास्तव में विस्तार का अगला चरण

<sup>19</sup> यह क्षेत्र जलाशय क्षेत्र है और बोकारों इस्पात संयंत्र अधिकाराधीन भूमि के अन्दर जलग्रहण क्षेत्र सहित गरगा बांध तथा जलाशय से बना है।

चालू आधुनिकीकरण तथा विस्तार योजना में सृजित नई सुविधाओं के स्थिरीकरण के बाद और घरेलु इस्पात उद्योग में सतत मांग वृद्धि और वित्तीय संसाधनों की उपलब्धता को भी ध्यान में रखने के बाद ही आरम्भ किया जाएगा।

#### 12.3.2.5 भूमि का अतिक्रमण

सेल बोर्ड ने अतिक्रमण से बचाव के लिए घेराबन्दी, सैटलाइट प्रतिमावली के उपयोग आदि की सिफारिश की (जुलाई 2015)। जुलाई 2016 में बोर्ड ने इस सिफारिश को फिर दोहराया। लेखापरीक्ष ने देखा कि बड़े पैमाने पर अतिक्रमण के बावजूद कोई साइनबोर्ड/कांटदार तार घेराबन्दी/ अहाता दीवार आदि का संयंत्रों द्वारा निर्माण नहीं किया गया था। 31 मार्च 2017 को 4016 एकड़ भूमि अतिक्रमण के अधीन थी जिसमें से 48 प्रतिशत (अर्थात 1932 एकड़) बीएसएल में थी, उसके बाद डीएसपी में 29 प्रतिशत (1163 एकड़) थी।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि अतिक्रमित भूमि की विखण्डित प्रकृति के कारण इसकी घेराबन्दी करना अथवा चारदीवारी उठान कठिन था।

#### (क) बीएसएल में अतिक्रमण न हटाना

बीएसएल में अतिक्रमण रोधी कार्यकलाप सुरक्षा विभाग द्वारा किए गए थे। अतिक्रमण सुरक्षा कार्मिकों की सहायता से हटाया गया था जिसके विफलता में सम्पदा न्यायालय<sup>20</sup> में रिक्तीकरण मुकदमें दायर किए गए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि सुरक्षा विभाग के गश्त तथा निगरानी कार्यकलापों के ब्यौरे केवल गत एक वर्ष के लिए उपलब्ध थे। बीएसएल ने 1932 एकड़ के सम्पूर्ण अतिक्रमित क्षेत्र के लिए सम्पदा न्यायालय में मामले दायर किए गए थे जिसका इसके पास कोई अधिकार स्वामित्व में नहीं है और 1790.42 एकड़ के रिक्तीकरण के लिए जनवरी 2010 तथा फरवरी 2017 के बीच आदेश पारित किए गए थे। तथापि बीएसएल केवल 1.07 एकड़ खाली कराने में समर्थ हुआ था।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि सम्पदा न्यायालय के आदेश पुलिस तथा जिला प्रशासन की सहायता से निष्पादित किए गए थे। इस मामले पर उपायुक्त बोकारो के साथ विचार विमर्श किया गया था (फरवरी 2016)। यह निर्णय लिया गया था कि जब कभी कुछ ठोस उपयोग कार्रवाई की जानी हो तब लगभग 2 माह पहले रिक्तीकरण कार्रवाई करने के लिए जिला प्रशासन से अनुरोध किया जाये ताकि अतिक्रमण से मुक्त क्षेत्र दोबार अतिक्रमण के अन्तर्गत न हो जैसा विगत में मामला हुआ था। तथापि कम्पनी लागत नियंत्रण उपाय के रूप में किसी भूमि संबंधी परियोजना को वर्तमान में कार्यान्वित नहीं कर रही थी।

<sup>20</sup> सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत दखलदारों का रिक्तीकरण) अधिनियम 1971 के अन्तर्गत सेल द्वारा स्थापित



उत्तर स्वीकार्य नहीं है। एक अनधिकृत अधिवासी को परिसर खाली करने के लिए 15 दिन का समय दिया गया है जिसके बाद सम्पदा न्यायालय परिसर खाली कराने के लिए सशक्त है। उपरोक्त मामलों में कम्पनी ने सम्पदा न्यायालय द्वारा आदेश पारित किए जाने के सात वर्ष बाद भी रिक्तीकरण के लिए कार्रवाई नहीं की थी। सम्पदा न्यायालय के आदेशों को कार्यन्वित करने के स्थान पर कम्पनी परिसरों में लगातार अतिक्रमण अनुमत करना कम्पनी के हित में नहीं है और इसलिए उचित नहीं है। अतिक्रमण हटाने के विलम्ब आगे और अतिक्रमण करने में सहायता कर सकता है।

#### (ख) अतिक्रमण के विरुद्ध कार्रवाई न करना

अभिलेखों की संवीक्षा में पता चला कि संयंत्र अतिक्रमणाधीन परिसरों को पुनः अधिकार में लेने के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल हो गया। यह बताना प्रासंगिक है कि विद्यमान पट्टाधारियों ने कम्पनी परिसरों का अतिक्रमण किया। ऐसे अतिक्रमण की खोज के बाद भी संयंत्रों द्वारा कोई प्रभावी कार्रवाई नहीं की गई थी। निम्नलिखित तालिका अवधि, जब ऐसे अतिक्रमण संयंत्र अधिकारियों की जानकारी में आए, के साथ पट्टाधारियों द्वारा अतिक्रमण के उदाहरणों को सक्षिप्त रूप में बताती है:

#### विद्यमान पट्टाधारियों द्वारा अतिक्रमणों के उदाहरण

क्र. सं.	संयंत्र का नाम	अतिक्रमण करने वाले पट्टाधारी का नाम	अतिक्रमण	
			क्षेत्र (एकड़)	प्रथम में देखा
1	बीएसएल	बोकारो इस्पात कर्मचारी सहकारी आवास निर्माण समिति लिमिटेड	5.00	1975
2	आरएसपी	इस्पात गुरुद्वारा प्रबन्धक समिति (आईजीपीसी)	1.38	1965
3	बीएसपी	भिलाई प्रौद्योगिकी संस्थान (बीआईटी)	34.58	2008
4		श्री सनातन धर्म सभा (एसडीएस) सेक्टर 2	1.65	2007
5		श्री सनातन धर्म सभा (एसडीएस) सेक्टर 6	0.61	2001
6		भिलाई नगर निमग (बीएनएन)	30.01	2006
7		भिलाई नगर मस्जिद ट्रस्ट (बीएनएमटी)	2.58	2011
8		सिन्धी ब्रादर मण्डल (एसवीएम)	0.11	2008

जैसा उपर्युक्त तालिका से देखा गया काफी समय पूर्व 1965 में खोजे गए भूमि अतिक्रमण अभी भी हटाए जाने हैं। अतिक्रमणाधीन बताई गई भूमि का अधिकार बीएसएल के स्वामित्व में नहीं है जबकि बीएसपी तथा आरएसपी के पास अपनी भूमि का अधिकार है। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि अतिक्रमण कर्ताओं ने शिक्षण, धार्मिक, खेलकूद तथा सांस्कृतिक उद्देश्यों हेतु भवनों का निर्माण कर लिया था।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2018) कि:

- बोकारों इस्पात कर्मचारी सहकारी आवास निर्माण समिति लिमिटेड द्वारा अतिक्रमण की सही मात्रा पता करने के लिए एक प्रख्यात सर्वेक्षण एजेंसी की खोज की जा रही थी।
- इस्पात गुरुद्वारा प्रबन्धक समिति के मामले में भूमि के मूल्यांकन के लिए कार्रवाई की जा रही थी और भिलाई प्रोद्योगिकी संस्थान के मामले में उचित बाजार मूल्य के आधार पर लाइसेंस फीस संशोधित करने की सम्भावनाओं का पता लगाया जा रहा था।
- श्री सनातन धर्म सभा - सेक्टर 2 खाली कराने का निर्णय मामला जन आस्था/धर्म से जुड़ा होने और जिला प्रशासन/पुलिस के शिथिल प्रतिक्रिया के कारण प्रभावित नहीं किया जा सका। भिलाई नगर निगम के विरुद्ध कानूनी मामलों को उठाया नहीं गया था क्योंकि यह लम्बी प्रक्रिया होगी।
- श्री सनातन धर्म सभा-सेक्टर 6 के मामले में 09 जून 2012 को कारण बताओ नोटिस सहित समय-समय पर नोटिस जारी किए गए थे और परिसरों को विद्युत आपूर्ति 08 दिसम्बर 2011 को काट दी गई थी।
- भिलोई नगर मस्जिट ट्रस्ट के मामले में पट्टा नवीकरण की प्रक्रिया और सिन्धी ब्रादर मण्डल के विरुद्ध कानूनी कार्रवाई की जा रही थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि इस्पात संयंत्र प्रबन्धन अतिक्रमणों को खाली कराने के लिए सामायिका तथा प्रभावी कार्रवाई करने में विफल हो गए यद्यपि इनको इसका पता था और ये अतिक्रमण काफी समय पहले 1965 में इनकी जानकारी में आए थे। अतिक्रमित परिसरों की विद्युत आपूर्ति काटना अतिक्रमण खाली कराने का एक प्रभावी उपाय है जैसा श्री सनातन धर्म सभा-सेक्टर 6 के मामले में देखा गया था जिसे कम्पनी अन्य मामलों में भी आजमा सकती थी। तथापि कम्पनी विनियमन अथवा कानूनी उपाय के लिए अभी भी कार्रवाई की अपेक्षा कर रही है। यह भी देखा गया था कि:

- यद्यपि बीएसएल ने सर्वेक्षण के लिए झारखण्ड जिओ स्पेशियल डाटा सेंटर से अनुरोध किया (अगस्त 2015) पर एजेंसी ने कार्य आरम्भ नहीं किया और कार्य पूरा करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की। तथापि प्रबन्धन आज की तारीख (जनवरी 2018) तक किसी नई एजेंसी को लगाने में समर्थ नहीं हुआ है।
- आईजीपीसी ने 1965 में भूमि का अतिक्रमण किया और अतिक्रमित भूमि पर स्कूल भवन का निर्माण किया यद्यपि पट्टा अनुबन्ध नहीं किया गया था।

- बीआईटी अपने आवंटन के अतिरिक्त 34.58 एकड़ का उपयोग कर रहा है जिसमें बराबर अतिक्रमण बनता है। बीआईटी ने बीएसपी से किसी अनुमति बिना अतिक्रमित भूमि पर निर्माण भी आरम्भ किया था।
- यद्यपि प्रबन्धन ने सूचित किया कि बीएनएमटी का पट्टा नवीकरण किया जा रहा था परन्तु लेखापरीक्षा ने देखा कि बीएनएमटी ने भूमि का अतिक्रमण भी किया और भवन निर्माण किया।

### 12.3.2.6 अनाधिकृत प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त भूमि

लेखापरीक्षा में ऐसे उदाहरण देखे गए जहां बीएसएल द्वारा पट्टे पर ली गई भूमि अनाधिकृत प्रयोजन के लिए पट्टेदार द्वारा उपयोग की जा रही थी और प्रबंधक द्वारा कोई प्रभावी कार्रवाई प्रारंभ नहीं की गई थी। बीएसएल के पास भी इन भूमियों का स्वत्व विलेख नहीं है।

(क) कई वर्षों से 1133 भूखण्डों पर बीएसएल में उप पट्टे 1965 से प्रारंभ किए गए हैं। बीएसएल के भूमि आवंटन नियामावली के अनुसार, भूखण्ड धारक को पट्टे पर दी गई भूमि पर कोई भी कारोबार करने की अनुमति दी गई थी सिवाय प्रतिबंधित कारोबारों के जिसके लिए बीएसएल से अनुमति प्राप्त करने की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 59 पट्टा धारकों ने प्रतिबंधित कारोबार बीएसएल से अनुमति प्राप्त किये बिना जैसे नसिंग होम/पैथोलोजी लैब /अस्पताल/क्लिनिक/डाग्नोसिटिक सेन्टर चला रहे थे। राज्य प्रदुषण नियंत्रण बोर्ड ने भी इन प्रतिष्ठानों द्वारा टाउनशिप क्षेत्र में जैव चिकित्सा और ठोस अपशिष्ठों की डंपिंग पर भी आपत्ति जताई थी। बीएसएल ने इन पार्टियों को नियमों एवं शर्तों के उल्लंघन के लिए नोटिस (अगस्त 2015 और अक्टूबर 2015) में दिये थे और अनाधिकृत व्यापार/कारोबार को रोकने के लिए कहा था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि अक्टूबर 2015 में नोटिस जारी करने के बाद भी अनाधिकृत व्यापार जारी रहा था, बीएसएल द्वारा कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई थी।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि इन पट्टा धारकों का पता लगाने के लिए एक नवीन सर्वेक्षण किया गया था जो बिना अनुमति के प्रतिबंधित कारोबार में लगे हुए थे।

उत्तर से अगस्त - सितम्बर 2015 से प्रबंधन की ओर से निष्क्रियता को संबोधित नहीं करता।

(ख) बीएसएल ने 1987 से 413 भूखण्डों को अनुमोदित योजनाओं और ड्राइंगों के अनुपालन में इमारतों के निर्माण के लिए पट्टे पर दिया। बीएसएल की मंजूरी के बिना बहुत से पट्टेदारों ने अतिरिक्त फर्श का निर्माण किया था। बीएसएल ने 160 ज्ञात पट्टेदारों को अतिरिक्त निर्माण को हटाने के लिए जुलाई 2011 में नोटिस जारी किया था। 10 पट्टेदारों ने अनाधिकृत निर्माण हटा दिये थे परन्तु बीएसएल ने शेष 150 पट्टेदारों के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं की जिनके द्वारा अनाधिकृत निर्माण नहीं हटाये गए थे।

प्रबंधन ने बताया कि (जनवरी 2018) कि शहरी विकास और आवंटन समिति की बैठक सितम्बर 2013 में आयोजित की गई थी और सभी सिफारिशों के अनुसार कार्रवाई की जा रही थी।

तथापि उत्तर 2013 के बाद से वहां पर की गई कार्रवाई एवं सिफारिशों के ब्यौरे प्रस्तुत नहीं करता।

#### 12.3.2.7 समझौते के बिना भूमि पट्टे पर देना

लेखापरीक्षा ने पाया कि बिना पट्टा समझौते किये बहुत संख्या में संयंत्रों ने भूमि को पट्टे पर देने की अनुमति दी थी।

(क) डीएसपी ने एनटीपीसी लिमिटेड (एनटीपीसी) को मई 1984 से 33 वर्षों के लिए 233 एकड़ भूमि बिना पट्टे समझौते के आवंटित की। एनटीपीसी ने इस भूमि पर एक उपकेन्द्र का निर्माण किया और उप-केन्द्र के अधिकारों, स्वामित्व और ब्याज और इसकी मुख्य भूमि पावर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (पीजीसीआईएल) को 1993-94 में हस्तांतरित की एनटीपीसी से पट्टा प्रभार कभी वसूले नहीं थे लेखापरीक्षा में देखा गया कि पट्टा करार और भूमि मूल्यांकन के न होने के कारण डीएसपी इस भूमि पर वित्तीय लाभ नहीं उठा पाई थी। डीएसपी इस भूमि के लिए स्वामित्व भी नहीं रखता है।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि मौउजा के खतान संख्या की अनुपस्थिति में पट्टा करार को पंजीकृत नहीं किया जा सकता था और सरकारी प्राधिकरण से अपेक्षित डेटा प्राप्त करने के बाद उसे निष्पादित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, संदेह में भूमि के मूल्यांकन के लिए प्रस्ताव पट्टा नवीकरण के लिए शुरू किया जाएगा।

प्रबंधन द्वारा जनवरी 2018 में इंगित किया हुआ स्वामित्व अभिलेखों और मूल्यांकन की अनुपस्थिति तर्कसंगत नहीं है क्योंकि भूमि 1984 से पहले ही दी गयी थी।

(ख) बीएसपी ने 266283 वर्ग फुट भूमि (6.11 एकड़) कार्यालय भवन और आवास के निर्माण के लिए मई 1963/अप्रैल 1967 से पी एण्ड टी विभाग को (दिसम्बर 1965) 30 साल आवंटित की थी। बीएसपी ने आवंटन के समय कोई भी पट्टा करार नहीं किया था। यद्यपि इस भूमि के लिए इसमें स्पष्ट अधिकार था। प्रारंभिक आवंटन अवधि मई 1993/अप्रैल 1997 में समाप्त हो गई थी। बीएसपी ने पी एण्ड टी विभाग को विलम्ब से एक मांग नोटिस (फरवरी 2008) भेजा था जिसमें कॉलोनी की जीर्ण परिस्थिति को ध्यान में रखते हुए (अक्टूबर 2012) 16250 वर्ग फुट भूमि को वापस करने की स्वेच्छा व्यक्त की थी। बीएसपी ने ₹1.12 करोड़ लागू प्रभारों के रूप में और ब्याज की मांग (नवम्बर 2012) में 4.68 एकड़ भूमि के लिए की थी। इसी बीच में, भूतपूर्व पी एण्ड टी विभाग दो स्वतन्त्र संगठनों में विभक्त हो गया था अर्थात् 'भारतीय डाक विभाग' और 'भारत संचार निगम लिमिटेड' और प्रभारों के भुगतान की जिम्मेदारी विवाद के अन्तर्गत आ गई थी।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि पट्टा नवीकरण के लिए नवम्बर 2000 में पट्टा करार के निष्पादन के लिए सितम्बर 1969/मार्च 1970 में प्रज्ञापन भेजे गए थे। भूतपूर्व पीएण्डटी विभाग के बटवारे के कारण, बीएसपी ने पट्टा नवीकरण प्रभारों पर काम किया और नवम्बर 2012 में संशोधित मांग जारी की थी।

उत्तर पट्टा समझौते के अन्तिमकरण और नवीनीकरण में प्रबंधन के निष्क्रियता को इंगित करता है जिसके कारण पट्टा प्रभारों की हानि हुई।

(ग) सेल बोर्ड ने भूमि प्रीमियम के भुगतान पर (प्राधिकृत मूल्यांकन द्वारा मूल्यांकन के आधार पर) 33 वर्षों के लिए पट्टे पर दामोदर वैली कार्पोरेशन (डीवीसी) के लिए डीएसपी के तहत 126.15 एकड़ भूमि के आवंटन की मंजूरी दी थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि डीवीसी ने 10 अप्रैल 2013 से भूमि का कब्जा लिया था, डीएसपी ने इसके मूल्यांकन को पूरा नहीं किया एवं पट्टे की प्राप्य राशि वसूल नहीं की है। भूमि का मूल्यांकन देरी से सितम्बर 2015 में किया गया परन्तु पट्टा करार का निष्पादन किया जाना अभी भी शेष है। डीएसपी के पास भी इस भूमि का स्वामित्व नहीं है।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि पट्टा समझौतों को शीघ्र अंतिम रूप दिये जाने के लिए प्रयास किये जा रहे थे।

(घ) आईएसपी ने बिना किसी पट्टा /लाइसेन्स समझौते के 1977 में एक विद्यालय के लिए बर्नपुर रिवरसाइड स्कूल एजुकेशनल सोसाइटी को इसके नदी के किनारे टाउनशिप के लिए 19117 वर्ग फुट भूमि का आवंटन किया था। आईएसपी के पास अपनी भूमि के लिए

स्वामित्व था। जैसे ही विद्यालय की सुविधाओं का विस्तार हुआ विद्यालय ने अतिरिक्त भूमि का अतिक्रमण कर लिया। विद्यालय के कब्जे के तहत भूमि भी 5.32 एकड़ बढ़ गई थी। आईएसपी ने निष्कासन के लिए संपत्ति अदालत में सितम्बर 2016 में देरी से मामला दायर किया क्योंकि विद्यालय ने लाइसेंस समझौते को अंतिम रूप देने के लिए इसके नोटिसों का जवाब नहीं दिया था।

प्रबंधन ने बातया (जनवरी 2018) कि 2012 में विद्यालय से लाइसेंस समझौते के लिए कर्ता की जो निरर्थक रही और फरवरी 2014 से विद्यालय को अनाधिकृत अधिवासी के रूप में माना गया था। विद्यालय के साथ लाइसेंस समझौता करने के लिए प्रयास पुनः प्रारंभ किए गए थे।

तथापि, विद्यालय 1977 से लाइसेंस समझौते के बिना चल रहा था और यद्यपि इसे 2014 में अनाधिकृत अधिवासी के रूप में घोषित कर दिया गया था पर केवल 2016 में मामला दायर किया गया था। यहां तक कि आईएसपी ने स्टेट अदालत में निष्कासन के लिए मामला दायर किया था। पर इसे अधिकृत प्राधिकरण बनाने के लिए लाइसेंस समझौते को अंतिम रूप देने के लिए इस मामले को अतिक्रमण करने वालों से यह वार्ता कर रहा है जो प्रबंधन की कार्रवाई के विरोधाभास को इंगित करता है।

(ड.) डीएसपी ने पूर्वोत्तर रेलवे को यार्ड और निवास के लिए 1980 में 226.92 एकड़ भूमि आवंटित की थी। तथापि, वर्तमान तिथि (जनवरी 2018) तक कोई भी अधिकारिक समझौता नहीं किया गया यद्यपि भूमि का स्वामित्व डीएसपी के नाम पर था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि मामले को मंडलीय रेलवे प्रबंधन आसनसोल के पास निपटारे के लिए उठाया गया है।

### 12.3.2.8 पट्टा समझौते का अपालन

डीएसपी ने पश्चिम बंगाल पल्पवुड डिवेलपमेंट कार्पोरेशन लिमिटेड (डब्ल्यूबीपीडीसीएल) को पल्पवुड के वृक्षारोपण और फसल के लिए 1987 और 1989 के बीच 851.23 एकड़ भूमि आवंटित की थी। समझौते के अनुसार, समझौते की अवधि के दौरान (14 वर्ष) ₹50 प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष डीएसपी को देय था। पारस्परिक रूप से सहमत दर पर डब्ल्यूबीपीडीसीएल 25 प्रतिशत के बराबर राशि का भुगतान करेगा फसल के पूरा होने के बाद। वर्तमान में, 908.189 एकड़ भूमि डब्ल्यूबीपीडीसीएल द्वारा कब्जा की गई थी, जिसका शीर्षक डीएसपी के नाम पर है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि डब्ल्यूबीपीडीसीएल ने ₹0.57 करोड़ (1987/1989 से 2011-12 तक) का भुगतान किया। डीएसपी डब्ल्यूबीपीडीसीएल को आवंटित भूमि पर

की गई वास्तविक फसल से अनभिज्ञ था जो 1987/1989 से भूमि आवंटित की थी। इसके अतिरिक्त पट्टा अप्रैल 2003 में समाप्त हो गया था और 14 वर्ष बीत जाने के बाद भी इसका नवीकरण नहीं कराया गया था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि डब्ल्यूबीपीडीसीएल के साथ पट्टा नवीकरण (सितम्बर 2017) को लिया गया है और मामले की जांच की जा रही थी।

उत्तर में 1987/1989 से की गई खेती के लिए डब्ल्यूबीपीडीसीएल से प्राप्ति और 2011-12 से भुगतानों को प्राप्त न करने के विषय में कुछ नहीं कहा गया।

### 12.3.2.9 पट्टा नवीकरण में विलम्ब

सेल की नीति के अनुसार, नवीकरण की देय तिथि से एक वर्ष के अन्तर्गत नवीकरण शुल्क के भुगतान पर नवीकरण में देरी के प्रभारों का भुगतान किये बिना एक पट्टे का नवीकरण किया जा सकता है। यदि पट्टेदार एक वर्ष के अन्तर्गत इसका नवीकरण कराने में विफल रहता है तो पट्टा परिसरो में अधिवासी को अनाधिकृत मान लिया जायेगा और नियमों/कानून के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। तथापि लेखापरीक्षा में देखा गया कि निम्नलिखित मामलों में, पट्टों का अनुबंधित समय के अन्तर्गत नवीकरण नहीं किया गया, जिससे परिणामस्वरूप कम्पनी को राजस्व की हानि हुई।

(क) बीएसएल ने नागरिक सुविधाओं/बाजार परिसरों को प्रदान करने के लिए नवीकरण करने योग्य के आधार पर विभिन्न दलों को 1133 भूखण्डों को पट्टे पर दिया था यद्यपि बीएसएल इन भूमियों का शीर्षक नहीं रखता है। भूमि किराया, जल, विद्युत और सेवा प्रभार और नवीकरणीय शुल्क प्रबंधन द्वारा निर्धारित रूप में पट्टेदार से वसूली योग्य थे। लेखापरीक्षा में देखा गया कि जहां 5 वर्ष पहले ही पट्टे समाप्त हो चुके थे ऐसे 274 मामलों सहित 31 मार्च 2017 तक 399 पट्टे समाप्त हो गए थे। परन्तु उनका नवीनीकरण नहीं किया गया था। 399 भूखण्डों में से 293 पट्टे का ही नवीकरण प्रक्रियाधीन था और पट्टे पर दिये गए भूखण्डों के मूल्यांकन के पूरा नहीं होने के कारण किसी भी मामले में नवीकरण की प्रक्रिया पूरी नहीं हुई थी। 120 मामलों में, यद्यपि पट्टा अवधि 31 मार्च 2016 में समाप्त हो चुकी थी, मूल्यांकन प्रक्रिया जुलाई 2017 में पूरी की गई थी। इसके कारण बीएसएल इन 120 मामलों में से पट्टा प्रभारों के रूप में ₹19.25 करोड़<sup>21</sup> वसूल करने में सक्षम नहीं था।

<sup>21</sup> वाणिज्यिक भूखण्डों के लिए नवीकरण प्रभार कम्पनी द्वारा नियुक्त मूल्य निर्धारक की मूल्यांकन रिपोर्ट के आधार पर ₹48.24 करोड़ @ 25 प्रतिशत=₹12.06 करोड़ और गैर वाणिज्यिक भूखण्डों के लिए (₹71.94 करोड़ @10 प्रतिशत=₹7.19 करोड़।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि 106 भूखण्डों के लिए पट्टा नवीकरण (1 जनवरी 2018) पूरा कर लिया गया था और 36 भूखण्डों के लिए प्रक्रियाधीन था, जुलाई 2017 में 120 भूखण्डों के लिए मूल्यांकन पूरा कर लिया गया था और 11 पट्टेदारों द्वारा ₹1.18 करोड़ जमा कराये गए हैं। इसके अतिरिक्त, संबंधित पट्टेदारों को विलम्ब प्रभारों के साथ नवीकरण प्रभारों के भुगतान के लिए नोटिस जारी किये गए थे।

(ख) लेखापरीक्षा में नोटिस किये गए पट्टा नवीकरण में विलम्बों के अन्य मामले नीचे तालिका में संक्षिप्त रूप में दिये गए हैं:

#### पट्टे नवीकरण में विलम्ब का सारांश

क्रम सं.	संयंत्र का नाम	दल का नाम	पट्टे के ब्यौरे	
			क्षेत्र (एकड़)	समाप्त हुआ
1		35 शैक्षिक संस्थान (गैर-लाभ प्राप्त)	164.42	2004-2016
2	बीएसएल	कृषि औद्योगिकीकरण और ग्रामीण रोजगार के लिए परिषद (सीएआईआरई)	4.77	2005
3	आरएसपी	पी एण्ड टी विभाग	12.68	1993-2017
4		10 विभिन्न दल	20.895	1993-2017
5	डीएसपी	22 विभिन्न दल	970.26	1999-2017
6	बीएसपी	इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)	0.41	2013
7	आईएसपी	आसनसोल नगर निगम	1.00	2009

इस प्रकार, पट्टे जो 1993 से शुरूआती दिनों में समाप्त होने के बाद भी नवीकरण के लिए शेष थे, यद्यपि बीएसएल और डीएसपी को छोड़कर इस्पात संयंत्रों ने उपरोक्त भूमियों का शीर्षक प्राप्त किया था। संबंधित दलों से लागू प्रभारों की वसूली को सुनिश्चित करने के लिए उनका नवीकरण करने के लिए संयंत्र प्रबंधन द्वारा कोई कार्रवाई अभी तक नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि उपरोक्त 7 मामलों में से 4 में, कम्पनी ₹6.83 करोड़ (31 मार्च 2017) वसूल नहीं सकी थी।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि:

- पट्टा नवीकरण के लिए सभी 35 संस्थानों के लिए पत्र जारी किये जा रहे थे।
- मासिक किराया आधार पर सीएआईआरई के साथ पट्टा किया गया था, परन्तु पट्टेदार ने कोई भुगतान नहीं किया था।
- बकाया देयों की वसूली को सुनिश्चित करने के लिए पीएण्डटी विभाग की नियमित अनुवर्ती कार्रवाई की जा रही थी।



- नवीकरण के दायित्व पट्टेदार का है, समाप्त होने वाले पट्टे के मामलों के नवीकरण कराने के लिए प्रयास किए जा रहे थे और कानूनी विकल्प केवल अंतिम उपाय के रूप में देखे गए थे।
- संपत्ति अदालत ने आईओसीएल के निष्पादन और देयों की वसूली के लिए आदेश 25 अक्टूबर 2017 को पास किये थे और इन परिसरों में विद्युत आपूर्ति को 21 नवम्बर 2017 में काट दिया था।
- आईएसपी ने आसनसोल नगर निगम से संबंधित मामले को मार्च 2010 में कॉरपोरेट कार्यालय को निर्दिष्ट किया था।

इन पट्टों के नवीकरण में हुए अधिक विलम्ब पर जवाब स्वीकार्य नहीं है।

### 12.3.3 टाउनशिप प्रबंधन पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष

टाउनशिप में आवसीय भवन, शोपिंग कम्पलेक्सों, सामुदायिक केन्द्रों, शैक्षिक संस्थान, अस्पताल और सार्वजनिक बगीचे सम्मिलित थे। टाउनशिप का निर्माण, उनका आगामी विकास और अनुरक्षण संयंत्र प्रबंधन का एकल उत्तरदायित्व था। संयंत्र प्रबंधक टाउनशिप में आधारभूत संरचना जैसे विद्युत और जल आपूर्ति सीवरेज और सड़के इत्यादि भी उपलब्ध कराता है।

#### 12.3.3.1 आवासों का अनाधिकृत आधिपत्य

31 मार्च 2017 तक, पाँच संयंत्रों के टाउनशिप में आवासों की स्थिति नीचे तालिका में संक्षिप्त रूप में दी गई है:

#### 31 मार्च 2017 तक टाउनशिप में आवासों की स्थिति

संयंत्र का नाम	आवासों की संख्या					
	उपलब्ध	आवंटित	खाली	क्षतिग्रस्त/ अयोग्य	अनाधिकृत आधिपत्य	
					पूर्व कर्मचारी	अन्य
बीएसएल, बोकारो	37386	32005	3055	198	1934	194
बीएसपी, भिलाई	33638	29013	1915	1608	578	524
आरएसपी, राउरकेला	25541	21157	2602	1419	347	16
डीएसपी, दुर्गापुर	19141	17858	243	5	879	156
आईएसपी, बर्नपुर	7118	6232	82	779	5	20
<b>कुल</b>	<b>122824</b>	<b>106265</b>	<b>7897</b>	<b>4009</b>	<b>3743</b>	<b>910</b>

तालिका में जैसा देखा गया, 13.48 प्रतिशत आवास या तो खाली, क्षतिग्रस्त अथवा अनाधिकृत निर्माण के तहत थे (7897 आवास खाली थे, 4009 क्षतिग्रस्त थे और 4653 अनाधिकृत कब्जे के तहत थे)। बीएसएल और बीएसपी में अनाधिकृत कब्जे की परीक्षण की जांच से निम्नलिखित का पता चलता है:

- बीएसएल में, 194 आवास निजी दलों के अनाधिकृत कब्जे के तहत थे जबकि 1934 आवास दो वर्ष की स्वीकार्य आवधारण अवधि के अतिरिक्त पूर्व कर्मचारियों के द्वारा कब्जा किये गए थे। बीएसएल ने 478 आवासों के लिए संपत्ति अदालत में निष्कासन मामले दायर किये थे। यद्यपि संपत्ति अदालत ने 1999 से 2017 की अवधि के दौरान 198 मामलों में आदेश पारित किये थे, प्रबंधन निवासियों को निष्कासित करने के सक्षम नहीं था। इसके अतिरिक्त, निवासियों ने विद्युत प्रभारों, जल प्रभारों और लाइसेंस शुल्को का भुगतान नहीं किया था।
- बीएसपी में, 578 पूर्व कर्मचारियों ने स्वीकार्य आवधारण अवधि के अतिरिक्त आवासों को रखा हुआ था, जिसके संबंध में बकाया देय ₹0.82 करोड़ तक पहुंच गई थी (30 जलाई 2017)।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि निष्कासन करने के लिए जिला प्रशासन को मामला भेजा गया था। प्रबंधन ने सूचित किया था कि बीएसपी में पूर्व कर्मचारियों और अन्य द्वारा आवासों के अनधिकृत कब्जे 567 और 446 क्रमशः कम हुए थे। डीएसपी में निष्कासन भी किए गए थे। आरएसपी में, 34 लोगों ने आवास खाली किये थे। आईएसपी में अनधिकृत कब्जे को खाली कराने के लिए पूर्व में कदम उठाये गए थे।

उत्तर को आवासों के अनधिकृत कब्जे के कारण संयंत्रों द्वारा निरंतर हानि वहन करने के संबंध में देखा जाना चाहिए।

### 12.3.3.2 पट्टे पर दी गई इमारतों में अनधिकृत निर्माण

पट्टे पर दिये गए भवनों के लिए सेल योजना (2001-02) के तहत कम्पनी के कर्मचारियों /पूर्व कर्मचारियों को 17500 आवास पट्टे पर दिये गए थे। बोर्ड बैठक (जुलाई 2008) के दौरान इन आवासों में लगभग 50 प्रतिशत अनधिकृत निर्माण पाया गया था और बोर्ड ने इस प्रकार के अनधिकृत निर्माण के लिए नियमितीकरण को मंजूरी दी है, जो प्रतिस्थापन लागत के 150 प्रतिशत पर शुल्क के भुगतान के विषय के अधीन है। बीएसपी और बीएसएल में पट्टे पर दी गई इमारतों में अनधिकृत निर्माण लेखापरीक्षा में देखे गए थे।

(क) बीएसपी ने 2001-03 के दौरान भवनों को पट्टे पर दिए गए सेल योजना के तहत 4475 आवासों को पट्टे पर दिया था। एक निर्धारित समय के लिए, लगभग 70 प्रतिशत पट्टेदारों ने अनधिकृत निर्माण किया था। दिसम्बर 2013 में किये गए सर्वेक्षण से पता चला कि पट्टेदारों ने 26.82 लाख वर्ग फुट अतिरिक्त भूखण्ड क्षेत्र पर कब्जा किया था और 18.28 लाख वर्ग फुट का अनधिकृत निर्माण किया था। तथापि, बीएसपी ने बोर्ड के निर्णय को लागू नहीं किया (जुलाई 2008) क्योंकि इसमें रहने वाले अधिवासी हितधारकों से प्रतिरोध का समाना करना पड़ा था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि एक समिति ने अनधिकृत निर्माण के नियमितीकरण का पता लगाने के लिए अपनी रिपोर्ट /सिफारिशे सितम्बर 2017 में प्रस्तुत की थी और स्थानीय प्रबंधन और कॉरपोरेट कार्यालय से अनुमोदन लेने के लिए इस पर कार्रवाई की गई है।

(ख) दिल्ली पब्लिक स्कूल (डीपीएस) सोसाइटी से किये गये समझौते (फरवरी 1987) के खण्ड 4 के अनुसार, बीएसएल विद्यालय चलाने के लिए टाऊनशिप में एक इमारत अस्थायी रूप से उपलब्ध कराएगा और डीपीएस द्वारा एक नई इमारत के निर्माण के लिए भूमि के एक भूखण्ड को अलग रखेगा। लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- 30 वर्षों के बाद भी, डीपीएस ने अपने लिए इमारत का निर्माण नहीं किया और अस्थाई इमारत में अपना विद्यालय चलाना जारी रखा यद्यपि अक्टूबर 1988 में 8 एकड़ भूमि का आवंटन किया गया था। डीपीएस को अपने लिए इमारत का निर्माण करने के लिए दबाव डालने के स्थान पर बीएसएल ने डीपीएस को एक ओर इमारत आवंटित कर दी और मौजूदा इमारत से विद्यालय चलाने की अनुमति दे दी थी। यह भी देखा गया कि डीपीएस ने समझौते की शर्तों के उल्लंघन करते हुए बीएसएल की पूर्व सहमति के बिना विद्यालय परिसर में एक तरण ताल का निर्माण किया।
- बीएसएल ने डीपीएस को जल और विद्युत निःशुल्क प्रदान किया। लेखापरीक्षा में देखा गया कि विद्यालय में लगभग 70 प्रतिशत छात्र बीएसएल कर्मचारियों से संबंधित नहीं थे जिनसे पूरी फीस वसूली गई थी। यद्यपि बीएसएल ने (जून 2016) उपलब्ध कराई गई निःशुल्क जल और विद्युत को वापस लेने की सूचना दी और आगे अक्टूबर 2016 से बिल बनाना प्रारंभ किया, डीपीएस ने बिलों का भुगतान

नहीं किया। इस संबंध में देय अक्टूबर 2017 तक ₹1.01 करोड़ थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रांची में सेल के लौह और इस्पात के अनुसंधान और विकास केन्द्र, रांची और राउरकेला डीपीएस क्रमशः से विद्युत प्रभारों की वसूली कर रहे थे।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि डीपीएस से संबंधित सभी मामलों और मौजूदा समझौते की समीक्षा के लिए नवम्बर 2017 में एक समिति का गठन किया गया था।

तथापि, प्राप्यों की वसूली न होने के संबंध में उत्तर में कुछ नहीं कहा गया था।

### 12.3.3.3 संपदा प्राप्यों की वसूली न होना

अपने स्वयं के कर्मचारियों के अतिरिक्त, संयंत्रों ने केन्द्र /राज्य सरकारों के कर्मचारियों, अन्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और अन्य संस्थाओं/व्यक्तियों के लिए भी आवासों को आवंटित किया था। पट्टेदारों से समय समय पर लागू दरों पर लाइसेंस शुल्क, विद्युत और जल प्रभार वसूली योग्य थे। लेखापरीक्षा में देखा गया कि 31 मार्च 2017 तक ₹144.87 करोड़ की राशि का संपदा प्राप्य बकाया था। जिनमें से ₹63.64 करोड़ तीन वर्षों से अधिक समय से देय थे और ₹94.94 करोड़ निजी दलों से वसूली योग्य थे। नीचे तालिका में ब्यौरे दिये गए हैं:

#### 31 मार्च 2017 तक बकाया संपदा देयों के ब्यौरे

(₹ करोड़ में)

पट्टेदार	बीएसएल		बीएसपी		आरएसपी		डीएसपी		आईएसपी		कुल	
	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय	कुल संपदा देय	> 3 वर्षों से अधिक देय
सरकारी दल	19.43	13.83	13.59	8.80	7.21	2.65	6.41	3.21	2.84	0.49	49.48	28.98
निजी दल	18.18	16.04	21.26	3.34	26.27	9.61	26.98	5.56	2.25	0.11	94.94	34.66
कर्मचारियों	-	-	-	-	0.01	-	0.44	-	-	-	0.45	-
<b>कुल</b>	<b>37.61</b>	<b>29.87</b>	<b>34.85</b>	<b>12.14</b>	<b>33.49</b>	<b>12.26</b>	<b>33.83</b>	<b>8.77</b>	<b>5.09</b>	<b>0.60</b>	<b>144.87</b>	<b>63.64</b>

\* भवन किराया, विद्युत प्रभार, जल प्रभार, लाइसेंस शुल्कों और अन्य संपदा देय सम्मिलित हैं।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि डीएसपी में, 30 सितम्बर 2017 तक बकाया प्राप्य ₹30.47 करोड़ से कम हो गए हैं जबकि आरएसपी ने 31 मार्च 2017 तक ₹33.49 करोड़

के बकाया में से ₹9.45 करोड़ वसूल लिए थे। यह सूचित किया गया था कि बीएसएल में (मई 2017) एक कार्यदल का गठन किया गया था जिसने सभी चूककर्ताओं को नोटिस जारी किया था। बकाया प्राप्यों की वसूली के लिए सभी संबंधित दलों के लिए आइएसपी द्वारा मामले में कार्रवाई की गई थी।

बीएसएल में देखे गए कुछ महत्वपूर्ण मामले नीचे संक्षिप्त रूप से दिये गए हैं:

- बीएसएल ने अक्टूबर 2007 से तीन वर्षों के लिए होटल कक्षों के रूप में प्रयोग करने के लिए बोकारो निवास में 39 कक्षों को पट्टे पर देने के लिए मार्च 2008 में हंस रीजेंसी (एचआर) के साथ एक समझौता किया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि समझौता समाप्त होने के बाद भी (अक्टूबर 2010) एचआर ने अपना कारोबार जारी रखा और पट्टे का नवीकरण (जनवरी 2018) नहीं कराया जबकि बीएसएल ने पट्टे के नवीनीकरण करने, एचआर से वसूलीयोग्य प्रभारों के लिए मासिक बिलों को बनाने और कब्जे को हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी। 31 मार्च 2017 तक वसूलीयोग्य बकाया प्राप्य ₹2.54 करोड़ तक बढ़ गई थी।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि अनतल्ड प्राप्यों के जून 2017 में बिल बनाए गए थे और वर्तमान में बिल नियमित रूप से बनाए जा रहे थे।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि बकाया देय राशि 30 नवम्बर 2017 तक ₹2.83 करोड़ तक बढ़ गई थी।

- 31 मार्च 2017 तक पुलिस पूल के अधीक्षक और जिला कमीश्नर पूल को क्रमशः आवंटित आवासों के संबंध में ₹6.27 करोड़ की राशि और ₹1.96 करोड़ की राशि बकाया थी।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि सभी चूककर्ताओं को व्यक्तिगत रूप से नोटिस जारी किया गया था।

- बीएसएल, चास शहरी क्षेत्र में आपूर्ति के लिए चास नगर निगम को पेय जल उपलब्ध कराता है। इस प्रकार आपूर्ति की गई जल की लागत के संबंध में वसूली योग्य ₹2.78 करोड़ में से सितम्बर 2000 तक ₹0.18 करोड़ बकाया था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि अक्टूबर 2015 से जल आपूर्ति को रोक दिया गया है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि बीएसएल ने इसकी जल आपूर्ति रोक दी थी, चास शहरी क्षेत्र में अन्य स्रोतों से चास नगर निगम द्वारा आपूर्ति जारी रखी थी, तथापि, प्राप्यों की वसूली संदेहस्पद है।

### 12.3.3.4 बोर्ड/कॉरपोरेट कार्यालय के निर्णयों का कार्यान्वयन नहीं होना

#### (क) विद्युत प्रभारों की वसूली:

स्टील संयंत्र टाउनशिप को आपूर्ति करने के लिए संबंधित राज्य विद्युत बोर्ड (एसईबी) डीवीसी से विद्युत की अधिप्राप्ति कर रहा था। संयंत्रों द्वारा खरीदी गई विद्युत की लागत कर्मचारियों से वसूली गई राशि की तुलना में बहुत अधिक थी। विद्युत सब्सिडी को तर्कसंगत बनाने के लिए, सेल बोर्ड ने निर्णय लिया (मार्च 2002) कि टाउनशिप में कर्मचारियों का विद्युत आपूर्ति करने के लिए प्रभार्य दर 01 अप्रैल 2002 से प्रभावी संबंधित एसईबी की घरेलू टैरिफ की न्यूनतम दर के बराबर होगा। अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि आरएसपी, बीएसपी और बीएसएल ने बोर्ड के निर्णय का कार्यान्वयन किया था। डीएसपी ने 2002 से लागू एसईबी टैरिफ के अनुसार विद्युत प्रभारों की वसूली प्रारंभ की थी परन्तु 2014-15 से एसईबी द्वारा किए गए संशोधन नहीं किये थे। आईएसपी में, यद्यपि अक्टूबर 2016 में टैरिफ संशोधन किया गया था, संशोधित टैरिफ के अनुसार विद्युत प्रभार वसूले नहीं गए थे। परिणामस्वरूप आईएसपी और डीएसपी ने 2014-15 से 2016-17 के दौरान क्रमशः ₹7.91 करोड़ और ₹1.78 करोड़ की राशि तक का अनुचित लाभ अपने कर्मचारियों को दिया था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि डीएसपी में, 2002 से अधिकारियों से और गैर अधिकारियों से 01 अप्रैल 2014 के बाद से एसईबी की निम्नतम दर पर विद्युत प्रभार वसूले गए थे। आईएसपी के अधिकारियों से डीवीसी दर के अनुसार और गैर अधिकारियों से मान्यता प्राप्त श्रमिक संघों के साथ किए समझौते के अनुसार ₹4.94 प्रति यूनिट की दर पर विद्युत प्रभार वसूले जा रहे थे।

उत्तर पुष्टि करता है कि 01 अप्रैल 2002 से बोर्ड के निर्णय को लागू नहीं किया गया था।

#### (ख) जल प्रभारों की वसूली

अलग-अलग इस्पात संयंत्रों के द्वारा जल प्रभारों को नियत करने में समानता नहीं होने को ध्यान में रखते हुए, सेल कॉरपोरेट कार्यालय ने तत्कालिक प्रभाव से निर्धारित दरों<sup>22</sup> पर कम्पनी आवासों में जल प्रभारों को लगाने के लिए (4 अगस्त 2016) एक आदेश जारी

<sup>22</sup> 1 बीएचके: ₹50 प्रति माह, 2 बीएचके: 75 प्रति माह, 3 बीएचके : ₹150 प्रतिमाह और 4 बीएचके और अधिक : ₹250 प्रतिमाह

किया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि बीएसएल और आरएसपी ने निर्णय का कार्यान्वयन किया था। बीएसपी में, अधिकारियों के लिए कुछ प्रकार के आवासों में वसूली की दर निर्धारित दर की तुलना में कम थी। डीएसपी ने इस आदेश को कार्यान्वित नहीं किया और वर्तमान दरों (बीएचके आधार के स्थान पर आवास के प्रकार ₹20 और ₹70 प्रति आवास के बीच आधारित था।) पर जल प्रभारों की वसूली करना जारी रखा था। आईएसपी ने केवल अपने कार्यकारी कर्मचारियों पर आदेशों को कार्यान्वित किया था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि डीएसपी टाउनशिप में आवासों को स्तंभ आधार पर वर्गीकृत किया गया और बीएचके आधार पर वर्गीकृत नहीं किया गया था। आईएसपी में, निर्देशों के अनुसार जल प्रभारों में कटौती करने के लिए मान्यता प्राप्त श्रमिक संघों के साथ वार्ता चल रही थी।

### 12.3.3.5 पारेषण और वितरण हानि

बिजली संयंत्रों ने सामान्य सुविधाएं जैसे स्ट्रीट लाइट, अस्पताल, विद्यालय, क्लब आदि के लिए और टाउनशिप में रहने वाले उपभोगकर्ताओं के लिए विद्युत आपूर्ति की थी। प्रत्येक स्टील संयंत्र ने पारेषण और वितरण हानि के लिए मानदंड नियत किये थे। अभिलेखों की संविक्षा से पता चलता है कि बीएसएल, बीएसपी, डीएसपी, और आरएसपी में हानि उनसे संबंधित मानदंडों की तुलना में बहुत अधिक थी। चार स्टील संयंत्रों<sup>23</sup> ने 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान मानदंडों से अधिक पारेषण और वितरण हानियों पर ₹371.93 करोड़ अतिरिक्त व्यय वहन किया था। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं।

### 2014-15 से 2016-17 के दौरान पारेषण और वितरण हानियां

संयंत्र का नाम	मानदंड	वास्तविक	मानदंडों से अधिक	बेहिसाब अर्जन के कारण हानि
				(₹ करोड़ में)
				(प्रतिशत)
आरएसपी, राउरकेला	8	50 से 75	42 से 67	193.24
बीएसएल, बोकारो	10-11	42 से 52	32 से 41	157.81
बीएसपी, भिलाई	7	12 से 15	5 से 8	15.35
डीएसपी, दुर्गापुर	7	10	3	5.53
आईएसपी, बर्नपुर	6	-	-	-
<b>कुल</b>				<b>371.93</b>

<sup>23</sup> विभिन्न रेट खंड के कारण वास्तविक हानि की गणना करना संभव नहीं है, इसलिए विद्युत लागत को ध्यान में रखते हुए गणना की गई है। आईएसपी प्रबंधन ने सामान्य सुविधाओं के तहत सभी टीडीएल (लगभग 42 प्रतिशत से 54 प्रतिशत) बुक किये थे जबकि आईएसपी के लिए कोई टीडीएल प्रदर्शित नहीं है।

तालिका में जैसा देखा गया है, आरएसपी में पारेषण और वितरण हानि बहुत अधिक थी जो कि मानदंड से अधिक 42 प्रतिशत से 67 प्रतिशत के बीच थी, बीएसएल द्वारा 32 प्रतिशत से 41 प्रतिशत का पालन किया जा रहा था। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला है कि:

आरएसपी में, विद्युत प्रभार को कर्मचारियों के स्व-घोषित अथवा पूर्वनिर्धारित एक समान दरों के आधार पर वसूले जा रहे थे, यद्यपि विद्युत मीटर सभी आवासों में लगाये गए थे। नवम्बर 2009 में अंतिम समीक्षा के अनुसार एक समान दरों को आवास के आधार पर नियत किया गया था।

बीएसएल ने पाया कि स्थानीय निवासी बिजली आपूर्ति का अवैध तरीके से आहरण कर रहे थे। अनधिकृत बिजली आहरण को नियंत्रित करने के लिए किए गए छापे में अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हुए क्योंकि छापे मारने वाला दल के साथ अवैध उपभोक्ताओं के द्वारा बल प्रयोग किये गए थे। स्थानीय प्रशासन ने (फरवरी 2016) बीएसएल को इनको हटाए जाने के बाद एक बार फिर से अनधिकृत कनेक्शन को रोकने के लिए एक योजना तैयार करने के लिए कहा था परन्तु इस प्रकार की कोई योजना प्रस्तुत नहीं की गई थी। परिणामस्वरूप, अनधिकृत उपभोग के कारण हानि काफी हद तक निरंतर बनी रही।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित विषयों को देखा गया जो कि बीएसएल और बीएसपी में उच्च पारेषण और वितरण हानि को बढ़ा सकते हैं।

- झारखण्ड राज्य विद्युत नियामक आयोग द्वारा वर्ष 2013-16 के लिए निर्धारित बहु-वर्ष टैरिफ के अनुसार घरेलू उपभोक्ता जो गैर घरेलू प्रयोजन के लिए विद्युत का उपयोग करते हैं और 85.044 के वी से अधिक भार वहन करते हैं, उच्च विद्युत शक्ति (एचटी) उपभोक्ताओं के अधीन आएंगे। बीएसएल ने अपने टाउनशिप में केवल सात एचटी उपभोक्ताओं की पहचान की है। चूंकि टाउनशिप में कई होटल, दुकाने, वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों, अस्पतालों और नर्सिंग होम चल रहे हैं, इसलिए संभव है कि एचटी उपभोक्ताओं की संख्या बहुत अधिक होगी।
- बीएसपी में, आवासीय इकाइयों और टाउनशिप में विभिन्न सार्वजनिक इमारतों में लगभग 34000 इलेक्ट्रोमैकेनिकल मीटर लगाए गए थे। इनमें से अधिकांश मीटर कार्य नहीं कर रहे थे अथवा मन्दगति के थे। इसलिए बिलिंग मानक/धारित उपयोग के आधार पर किया जा रहा था। जिसके कारण राजस्व की हानि हुई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मई 2013 तक बीएसपी ने पुराने इलेक्ट्रोमैकेनिकल मीटर के स्थान पर 20000 इलेक्ट्रॉनिक ऊर्जा मीटरों को अधिप्राप्त और स्थापित किया था। यद्यपि



मई 2013 में 8000 इलेक्ट्रॉनिक ऊर्जा मीटर की एक और खरीद का प्रस्ताव दिया गया था, जिसको कार्यान्वित नहीं किया गया।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि आरएसपी द्वारा कर्मचारियों को सितम्बर 2016 से वास्तविक निर्माण के आधार पर विद्युत प्रभार लिया जा रहा था। बीएसएल टाउनशिप में अनधिकृत विद्युत कनेक्शन पारेषण और वितरण हानि को कम करने के लिए हटाये गए थे। बीएसएल टाउनशिप में एलटी से एचटी संपरिवर्तन की आवश्यकता वाले संस्थानों की पहचान की गई थी और संपरिवर्तन की प्रक्रिया चल रही थी। बीएसपी के मामले में, 8000 ऊर्जा मीटरों के लिए खरीद आदेश 27 नवम्बर 2017 में दिये गए थे।

### 12.3.3.6 संपत्ति कर की वसूली न होना

संपत्ति कर भूमि मालिक के द्वारा स्थानीय सरकार अथवा नगर निगम का भुगतान की गई वार्षिक राशि होती है। किसी विशेष क्षेत्र का नगर निगम, वार्षिक अथवा अर्द्ध-वार्षिक संपत्ति कर का निर्धारण करता है और उसे लगाता है। कर की राशि क्षेत्र, निर्माण, संपत्ति के आकार, इमारत आदि पर आधारित है। चूंकि संयंत्रों ने टाउनशिप की सभी इमारतों के संबंध में संपत्ति कर का भुगतान किया है जिसमें किराए पर /पट्टे पर कर्मचारियों और अन्य लोगों को शामिल किया गया था, प्रत्येक किरायेदार से संबंधित अनुपातिक राशि को अन्य प्राप्यों के साथ वसूल किया जाना आवश्यक है। बीएसपी और डीएसपी में दस्तावेजों की लेखापरीक्षा जांच से निम्नलिखित पता चला:

- बीएसपी ने 2011-12 से 2015-16 के दौरान भिलाई नगर निगम को संपत्ति कर के रूप में ₹36.27 करोड़ का भुगतान किया। चूंकि टाउनशिप के निवासियों की ओर से संपत्ति कर का भुगतान किया गया था, यह उनसे वसूल किया जाना चाहिए था। बीएसपी ने जून 2015 से संपत्तिकर की वसूली के लिए तीसरे पक्ष (गैर कर्मचारियों) से बिल बढ़ाना शुरू कर दिया था, परन्तु अपने कर्मचारियों से इसे वसूल करने का कोई निर्णय नहीं लिया, यद्यपि इसके कर्मचारियों के द्वारा कब्जे वाले आवासों के संबंध में व्यय का अनुपात ₹18.37 करोड़ (2011-12 से 2016-17) तक अधिक था।
- डीएसपी ने न तो तीसरे पक्ष और न ही अपने कर्मचारियों से संपत्ति कर वसूला यद्यपि इसके द्वारा 2011-12 से 2016-17 तक ₹6.69 करोड़ का भुगतान किया गया था।

प्रबंधन ने बताया (जनवरी 2018) कि बीएसपी कर्मचारियों की ओर से संपत्ति कर का भुगतान कम्पनी नीति के अनुसार वसूला जाएगा।

उत्तर इस तथ्य के परिपेक्ष्य देखा जा सकता है कि कोई भी कम्पनी व्यापी नीति नहीं थी। उत्तर डीएसपी परिसरों में रहने वालों से संपत्ति कर वसूल करने में मौन था।

#### 12.3.4 निष्कर्ष और सिफारिशें

##### 12.3.4.1 निष्कर्ष

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों के पास 101598 एकड़ भूमि है। सेल उपलब्ध भूमि का केवल 48.15 प्रति शत का शीर्षक करार रखता है। एक इस्पात संयंत्र अपनी सम्पूर्ण भूमि के लिए शीर्षक करार का अधिकारी नहीं था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि 4016 एकड़ भूमि अतिक्रमण के तहत थी, जबकि 31 मार्च 2017 तक 16492 एकड़ खाली ओर अप्रयुक्त थी। अन्य 8500 एकड़ पट्टे पर थी। लगभग 50 प्रतिशत अतिक्रमित भूमि एक इस्पात संयंत्र के पास थी।

जुलाई 2015/2016 में बोर्ड के निर्देशों के बावजूद अतिक्रमण को रोकने के लिए कोई साइनबोर्ड/कांटेदार तार बाड़ लगाने/आहाता दिवार का निर्माण नहीं किया गया था। यद्यपि उसको इसके विषय में पता था और संपत्ति अदालत द्वारा निष्कासन आदेश पारित करने के बाद भी कम्पनी ने कब्जा करने वालों को निकालने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए। कई मामलों में, कम्पनी के वर्तमान पट्टेदारों के अतिक्रमण करने और पट्टा धारक द्वारा अनधिकृत निर्माण करने और प्रतिबंधित कारोबार चलाने के उदाहरण हैं। कम्पनी अनेक पट्टेदारों के साथ औपचारिक पट्टा समाझौता करने में विफल रही, जबकि अन्य मामलों में वह वर्तमान पट्टों को नवीनीकृत करने में विफल रही।

पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों के टाउनशिप में 122814 आवास थे जिनमें से 13.48 प्रतिशत 31 मार्च 2017 तक खाली, क्षतिग्रस्त अथवा अनधिकृत कब्जे के अधीन थे। 31 मार्च 2017 तक ₹144.87 करोड़ की संपत्ति प्राप्य बकाये थे जिसमें से ₹94.94 करोड़ निजी दलों पर बकाये थे। अपने कर्मचारियों से विद्युत और जल प्रभार वसूलने के बोर्ड के निर्णय को इस्पात संयंत्रों द्वारा पूर्ण रूप से लागू नहीं किया गया था। 2014-17 के दौरान पारेषण और वितरण हानि चार इस्पात संयंत्रों में मानदंडों से कहीं अधिक थी, जिसके परिणामस्वरूप ₹371.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। संपत्ति कर की वसूली नहीं होने के कारण दो इस्पात संयंत्रों ने अपने कर्मचारियों/तीसरे पक्षों को क्रमशः ₹36.27 करोड़ और ₹6.69 करोड़ के अनुचित लाभ को भी बढ़ाया।

लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव का अनुमान ₹596.18 करोड़ था।

### 12.3.4.2 सिफारिशें

लेखापरीक्षा ने कम्पनी/संयंत्रों द्वारा विचार करने और कार्यान्वयन करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का सुझाव दिया।

- पट्टे की आय की प्राप्ति नहीं होने से बचने के लिए भूमि के आवंटन पर अथवा मौजूदा पट्टे की समाप्ति पर पट्टा समझौते को तत्काल नवीनीकृत किया जा सकता है। कम्पनी परिसरों के सभी अतिक्रमण और अनधिकृत कारोबारों को हटाने के लिए प्रभावी कदम उठाए जा सकते हैं।
- भूमि अभिलेखों का कम्प्यूटीकरण तत्काल आधार पर किया जाना चाहिए। समयबद्ध ढंग से कम्पनी द्वारा सभी भूमि के शीर्षक करार को प्राप्त करने के लिए प्रयास किए जा सकते हैं। कम्पनी द्वारा शीर्षक करार के अनुरूप और कम्पनी के अभिलेखों और संबंधित राज्य सरकार के बीच विसंगतियों को सही करने के लिए उपयुक्त कदम भी उठाए जा सकते हैं।
- पारेषण और वितरण हानियों को कम करने के लिए प्रभावी कदम उठाए जा सकते हैं और प्रत्येक इस्पात संयंत्र द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार पारेषण और वितरण हानि को प्राप्त करने के लिए एक कार्य योजना तैयार की जा सकती है।

यह मामला मंत्रालय को जनवरी 2018 में भेजा गया था, उत्तर प्रतिक्रिया था (फरवरी 2018)।

### 12.4 स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभारों के भुगतान के संबंध में परिहार्य व्यय

सेल द्वारा 2010-15 के लिए खनन योजना में टालडीह खान से उत्पादन की अवास्तविक प्रक्षेपण के कारण स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभारों के लिए ₹10.79 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

स्टील ऑथरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) लौह अयस्क के लिए कैप्टिव खदानों का संचालन करती है जो इस्पात बनाने के लिए कच्चे माल के रूप में उपयोग किया जाता है। खानों का प्रबंधन सेल के कच्चा माल प्रभाग (आरएमडी) द्वारा किया जाता है। ओडिशा में बोनाई सीमा में स्थित खनन पट्टा (एमएल-130) तीन लौह अयस्क को कवर करता है यथा बरसूआ काल्टा और टालडीह। 1960 से बरसूआ लौह खदानों (बीआईएम) और काल्टा लौह खदानों (केआईएम) से लौह अयस्क का खनन किया गया। सेल ने भविष्य में उष्ण धातु

उत्पादन के उच्च स्तर के लिए लौह अयस्क की बढ़ी हुई आवश्यकता को पूरा करने के लिए टालडीह लौह अयस्क भंडार को विकसित करने का निर्णय (2007) लिया।

ओडिशा सरकार (जीओओ) के साथ किए गए समझौते के माध्यम से 6 जनवरी 2010 से 5 जनवरी 2030 तक 20 वर्षों की अवधि के लिए खनन पट्टे (एमएल-130) को नवीनीकृत (नवम्बर 2014) किया गया था। पट्टा करार के निष्पादन के लिए स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभार निर्धारित किये गये थे और ओडिशा सरकार के राजपत्र अधिसूचना (जनवरी 2012) के अनुसार आकलन और भुगतान किया गया था, अनुमोदित खनन योजना में अनुमानित उच्चतम वार्षिक उत्पादन के आधार पर भुगतान के लिए उपलब्ध किये गये थे। 2010-11 से 2014-15 के लिए अनुमोदित माइनिंग योजना को इस भुगतान के लिए आधार बनाया गया था।

सेल ने 2010-11 से 2014-15 की अवधि के लिए एमएल-130 की खनन योजना (अप्रैल 2008) तैयार की थी, जिसमें रन ऑफ माइन (आरओएम) के 8.05 मिलियन टन (एमटी) के वार्षिक उत्पादन प्रस्तुत किया गया था, जिसमें टालडीह लौह खदान (टीआईएम) से 4.25 मिलियन टन (एमटी) सम्मिलित थे। खनन योजना को जुलाई 2008 में इंडियन ब्यूरो माइन्स ने मंजूरी दी थी। वार्षिक उत्पादन अनुमानों के आधार पर, कम्पनी ने (नवम्बर 2014) में ₹89.74 करोड़ की स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभारों का भुगतान किया था, जिसमें से 2010-11 से 2014-15 के लिए टीआईएम से अनुमानित उत्पादन के लिए यथानुपात राशि ₹10.79 करोड़<sup>24</sup> थी।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित देखा गया -

1. टीआईएम के विकास के लिए अनेक पूर्व-अपेक्षित वस्तुएं थीं। अनिवार्य मंजूरी प्राप्त करना आवश्यक होगा और बुनियादी सुविधाओं के निर्माण करना आवश्यकता होगा। खनन योजना के लिए मंजूरी (जुलाई 2008) के बाद प्रबंधन पर्यावरण मंजूरी और दूसरे चरण की वन मंजूरी के लिए आवेदन कर सकता है। मंजूरी के बाद, एप्रोच सड़क का निर्माण, प्राइमरों और सेकेंडरों क्राशिंग यूनिटका संस्थापन, वाशिंग संयंत्र, फलेट प्लांट, कन्वेयर प्रणाली, वैगन लोडिंग प्रणाली आदि के निर्माण के लिए विभिन्न सुविधाएं तैयार की जानी चाहिए। मेकान

<sup>24</sup> स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभार हैं ₹89.63 करोड़ सतह के किराये को छोड़कर ₹0.75 करोड़। एक वर्ष के लिए स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण प्रभार  $(89.63/20)=₹4.4815$  करोड़ हैं। टलिहार से पांच वर्षों का अनुमानित उत्पादन  $(2.38$  (पहले साल के लिए) $+4.25*4)=19.38$  एमटी है। अतः परिहार्य व्यय  $(₹4.4815$  करोड़ /  $81.05$  एमटी) $*19.38$  एमटी $=₹10.79$  करोड़ है।

द्वारा तैयार की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट (अक्टूबर 2005) में अनिवार्य मंजूरी के लिए आवश्यक समय पर विचार किए बिना प्रमुख सुविधाओं को पूरा करने के लिए 56 महीनों की समय सूची प्रस्तुत की थी। इस संभावना पर विचार करते हुए कि प्रबंधन को जनवरी 2010 तक अनिवार्य मंजूरी प्राप्त करने की सम्भावना थी और इसके तत्काल बाद सुविधाओं पर काम शुरू कर दिया जायेगा। खदान के विकास में लगभग पाँच वर्ष लगेगा। इस प्रकार, वर्ष 2010-15 से टीआईएम से 4.25 मिलियन टन अनुमानित वार्षिक उत्पादन अवास्तविक था।

2. 2010-15 के दौरान, टीआईएम में कोई खनन नहीं किया जा सकता था। 2015-20 के लिए खनन योजना में (सितम्बर 2015 में आईबीएम द्वारा अनुमोदित), एमएल-130 से अनुमानित उत्पादन 8.05 एमटीपीए रखा गया था, परन्तु टीआईएम से प्रति वर्ष 4.25 मिलियन टन प्रतिवर्ष से 2.05 मिलियन टन प्रतिवर्ष कम हो गया था, जब तक की टालडीह में खान की सुविधाओं को स्थापित नहीं किया जा सकता था। यहाँ तक कि टीआईएम से अनुमानित कम उत्पादन बीआईएम में जिसिएन सयंत्र संसंत्र की क्षमता बढ़ाने और सड़क द्वारा अयस्क के अस्थाई परिवहन के आधार पर किया गया था, जो कि शुरुआत में अनुमानित लंबी दूरी की कन्वेयर बेल्ट के विपरीत था।

3. टीआईएम से उत्पादन वास्तव में अक्टूबर 2016 से वन मंजूरी (मार्च 2013) और पर्यावरण मंजूरी (मार्च 2016) प्राप्त करने के बाद बीआईएम से खनन उपकरणों की सहायता से शुरू किया जा सकता था जहाँ खनन कार्य मई 2014 से उच्चतम न्यायालय के आदेशों के अनुपालन में रोक दिया गया था। 2016-17 में टीआईएम से 0.174 मिलियन टन आरओएम की अल्प मात्रा का उत्पादन किया जा सका जो अनुमानित वार्षिक उत्पादन का 8 प्रतिशत है। टीआईएम में अभी तक (अक्टूबर 2017) अभी तक कोई उपकरण खरीदा नहीं गया। खनन योजना 2015-20 में टीआईएम में परिकल्पित उत्पादन स्तर के प्राप्त करने की संभावना कम है। इस प्रकार, इसके बाद की अवधि में, भी कम्पनी ने टीआईएम से उत्पादन का अवास्तविक प्रोजेक्शन किया है।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2017) कि 2008 में अनुमोदित एमएल-130 खनन योजना में खनन पट्टा अवधि 2010 से 2030 तक शामिल किया गया था। यह भी कहा गया था कि जनवरी 2010 तक वन मंजूरी प्राप्त होने की संभावना थी परन्तु वास्तव में यह मार्च 2013 में प्राप्त हो सकी और योजना में होने वाले कोई भी बदलाव में खनन योजना एवं क्लीयरेंस प्राप्त करने के लिए आगे समय लग सकता था।

प्रबंधन के उत्तर निम्नानुसार स्वीकार्य नहीं है:

(i) 2008 में अनुमोदित खनन योजना 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के लिए थी और 2010 से 2030 के खनन पट्टा अवधि के लिए नहीं था।

(ii) खनन योजना 2010-15 में टीआईएम से अनुमानित उत्पादन के लिए कारणों के विषय में उत्तर में कुछ नहीं कहा गया है, यद्यपि यह ज्ञात था कि टीआईएम में आधारभूत सुविधाओं का निर्माण करने के लिए पर्याप्त समय (5 वर्षों) की आवश्यकता होगी, यद्यपि जनवरी 2010 तक प्रबंधन की अपेक्षाओं के अनुसार अनिवार्य क्लीयरेंज प्राप्त कर लिया जाता।

इस प्रकार, 2010-15 के लिए खनन योजना में टीआईएम से प्रतिवर्ष 4.25 मिलियन टन आरओएम के अवास्तविक प्रक्षेपण के परिणामस्वरूप स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण फीस के प्रति ₹10.79 करोड़ तक का परिहार्य व्यय हुआ। अनुमानित उत्पादन को प्राप्त करने की संभावना 2015-20 की खनन योजना के लिए दुरस्थ है। यह लेखापरीक्षा आपत्तियों की पुष्टि करता है कि कम्पनी के उत्पादन की अवास्तविक प्रक्षेपण के कारण स्टॉम्प शुल्क और पंजीकरण फीस के भुगतान पर परिहार्य व्यय किया गया था।

यह मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को बताया गया, उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय XIII: वस्त्र मंत्रालय

### राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लिमिटेड

#### 13.1 यार्न आपूर्ति योजना का कार्यान्वयन

##### 13.1.1 प्रस्तावना

हथकरघा क्षेत्र कृषि क्षेत्र के बाद सबसे बड़े असंगठित आर्थिक क्षेत्र में से एक है और ग्रामीण और अर्द्धग्रामीण आजीविका का एक अभिन्न अंग है, जिसने भारत की नवीनतम उपलब्ध हथकरघा जन गणना 2009-10 के अनुसार 43.32 लाख हथकरघा बुनकरो और संबद्ध श्रमिकों को प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार प्रदान किया है। भारत सरकार ने वर्ष 1992 की पूर्व मिल गेट मूल्य योजना की निरंतरता में 2011-12 में यार्न आपूर्ति योजना शुरू की, ताकि सभी प्रकार के हंक यार्न उस कीमत पर उपलब्ध हो सके, जिसमें यह मिल गेट पर योग्य हथकरघा बुनकरो के लिए यह उपलब्ध कराया जा सके ताकि हथकरघा क्षेत्र में कच्चे माल की नियमित आपूर्ति की सुविधा प्राप्त हो और क्षेत्र की पूर्ण रोजगार क्षमता का उपयोग करने में सहायता मिल सके।

राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम (एनएचडीसी) लिमिटेड की स्थापना फरवरी 1983 में राज्य हथकरघा एजेंसियों के विपणन प्रयासों को बढ़ाने और हथकरघा क्षेत्र में प्रौद्योगिकी उन्नयन और उत्पादकता में सुधार के लिए विकास कार्यों की शुरुआत करने के लिए उचित कीमतों पर खरीद और इनपुटों की आपूर्ति को कवर करते हुए सभी कार्यों का समन्वय करके हथकरघा क्षेत्र के तीव्र विकास की सहायता करने के लिए एक राष्ट्रीय स्तर एजेंसी के लिए अनिवार्य आवश्यकता के अनुपालन में की गई थी। एनएचडीसी विकास आयुक्त (हथकरघा) के कार्यालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत कार्य करता है।

यार्न, हथकरघा क्षेत्र में आपूर्ति किया जाने वाला मुख्य कच्चा माल है, यह कम्पनी के कारोबार में सबसे अधिक योगदानकर्ता है। 2014-15 से 2016-17 तक की अवधि के दौरान इसने कारोबार में 98 प्रतिशत का योगदान दिया जैसा नीचे दर्शाया गया है:

(₹ करोड़ में)

	2016-17		2015-16		2014-15	
	कारोबार	प्रतिशत	कारोबार	प्रतिशत	कारोबार	प्रतिशत
यार्न	2947.55	98.46	2361.20	98.14	2167.30	97.76
रजक और रसायन	45.97	1.54	44.84	1.86	49.48	2.23
कपड़ा	-	-	-	-	0.18	0.01

### 13.1.2 यार्न आपूर्ति योजना (वाईएसएस) की मुख्य विशेषताएं

यार्न आपूर्ति योजना वाईएसएस के तहत प्रतिपूर्ति आधार पर एनएचडीसी के लिए भारत सरकार द्वारा निम्नलिखित सहायता उपलब्ध है:

- I. हंक<sup>1</sup> यार्न (सभी प्रकारों) के परिवहन के लिए माल भाड़ा प्रतिपूर्ति।
- II. यार्न गोदामों के परिचालन के व्यय।
- III. हंक यार्न (सूती, रेशमी, ऊनी) पर 10 प्रतिशत मूल्य सब्सिडी।
- IV. योजना के तहत उपलब्ध कराई गई सेवाओं के लिए नोडल कम्पनी के रूप में एनएचडीसी के लिए सेवा प्रभार।

31 मार्च 2017 तक, हथकरघा क्षेत्र की 21 प्रतिशत की कुल हंक यार्न की आवश्यकता एनएचडीसी के द्वारा पूरी की गई थी जिसके लिए 2014-15 से 2016-17 के वर्षों के दौरान भारत सरकार से एनएचडीसी द्वारा वित्तीय सहायता प्राप्त की गई जो निम्न प्रकार थी:

(₹ करोड़ में)

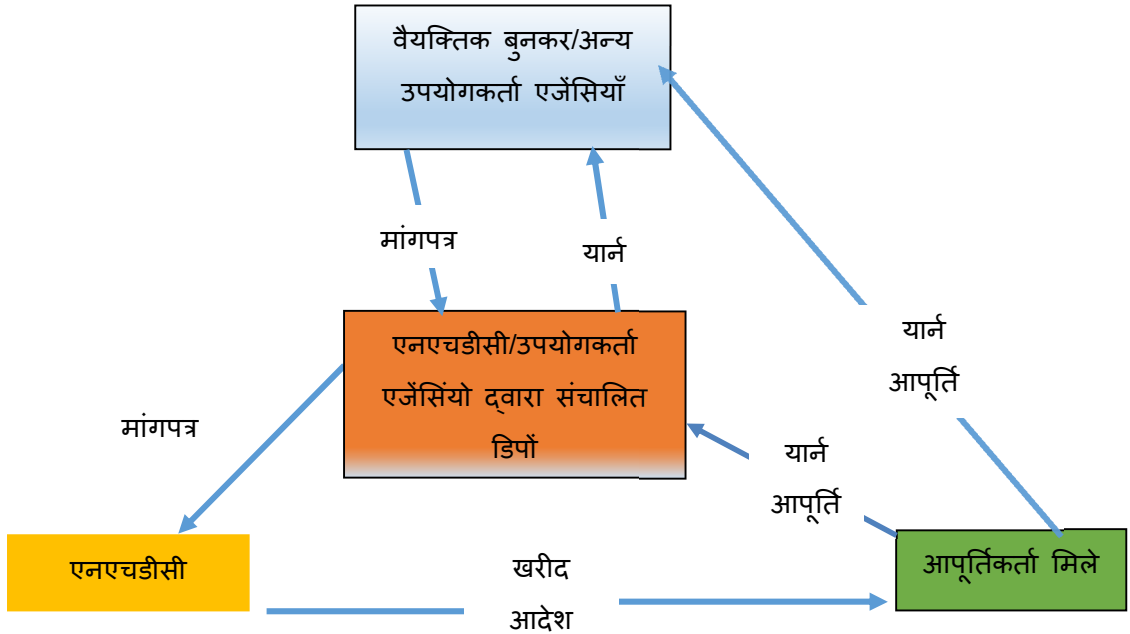
वर्ष	10 प्रतिशत सब्सिडी	परिवहन और गोदाम प्रभार	एनएचडीसी के लिए सेवा प्रभार	कुल सहायता
2014-15	102.68	64.25	49.96	216.89
2015-16	92.75	76.41	53.00	222.16
2016-17	141.73	92.89	68.10	302.72

### 13.1.3 हथकरघा बुनकरों के लिए यार्न की आपूर्ति करने की प्रणाली

एनएचडीसी के माध्यम से आपूर्तिकर्ता मिलों से हथकरघा बुनकरों/अन्य उपयोगकर्ता एजेंसियों के लिए यार्न आपूर्ति करने की प्रणाली फ्लो चार्ट के अनुसार नीचे दी गई है:

<sup>1</sup> हंक एक कॉइल्ड या लपेटी हुई यार्न की इकाई है।





#### 13.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के उद्देश्य यह निर्धारित करने के लिए थे कि:

- (i) क्या देश के सभी हिस्सों में हथकरघा बुनकर पर्याप्त रूप से कवर किये गए थे;
- (ii) क्या बुनकरों/उपयोगकर्ता एजेंसियों को समय पर यार्न की आपूर्ति के लिए पर्याप्त आधारभूत संरचना का निर्माण किया गया था;
- (iii) क्या हथकरघा बुनकरों के बीच जागरूकता बढ़ाने के लिए पर्याप्त प्रचार किया गया था;
- (iv) क्या हथकरघा बुनकरों के लिए पर्याप्त विपणन सुविधाएं प्रदान की गई थी;
- (v) क्या समय पर यार्न आपूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए तथा योजना के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए कम्पनी में मॉनीटरिंग तंत्र स्थापित किया था।

#### 13.1.5 लेखापरीक्षा कार्य क्षेत्र, नमूना चयन, मानदंड और पद्धति

लेखापरीक्षा ने पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 तक 29 राज्यों और एक केन्द्र शासित प्रदेश (पुडुचेरी) में जहां इन वर्षों के दौरान वाईएसएस लागू किया गया था।

नौ राज्यों<sup>2</sup> में अर्थात् राजस्थान, हरियाणा, पंजाब, दिल्ली, उत्तर प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, तमिलनाडु, ओडिशा और असम में योजना के कार्यान्वयन को कवर किया, पांच राज्यों अर्थात् तमिलनाडु, ओडिशा, राजस्थान, पंजाब और हरियाणा में लाभार्थी सत्यापन<sup>3</sup> भी किया गया था।

लेखापरीक्षा में बारहवीं पंचवर्षीय योजना (2012-2017) और हथकरघा जनगणना 2009-10 के लिए गठित हथकरघा और हस्तशिल्प की संचालन समिति की रिपोर्ट, योजना दिशानिर्देशों के आधार पर योजनाओं के कार्यान्वयन को शामिल करते हुए मुख्य कार्यालय/कारपोरेट कार्यालय और क्षेत्रीय कार्यालयों के अभिलेखों की जांच की गई थी।

### 13.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 13.1.6.1 हथकरघा की अपर्याप्त कवरेज

वाईएसएस के संचालन दिशा निर्देशों के अनुसार कम्पनी करघों को सत्यापित करेगी और हथकरघा बुनकर सहकारी समितियों और हथकरघा निर्यात संवर्धन परिषदों के पास पंजीकृत हथकरघा निर्यातकों के लिए प्रासंगिक आंकड़े संग्रहित करेगी। राज्य सरकार स्व-सहायता समूहों, संयुक्त देयता समूहों, बुनकर उद्यमियों और व्यक्तिगत हथकरघा बुनकरों के संबंध में आंकड़ों को सत्यापित और संग्रहित करेगी। यार्न सब्सिडी देने के उद्देश्य से हंक यार्न की आपूर्ति की मात्रा को एक बुनकर अथवा एक योग्य एजेंसी को आपूर्ति करने के लिए हथकरघों की संख्या के संदर्भ में प्रतिबंधित किया जाना था। आपूर्ति किये गए यार्न की मात्रा को अभिलेखित करने के लिए सभी योग्य वैयक्तिक बुनकरों/एजेंसियों के लिए यार्न पासबुक जारी किए जाने थे।

गणना के आंकड़ों के अनुसार काम कर रहे करघों का भौगोलिक वितरण और हथकरघा के कवरेज, 31 मार्च 2017 तक जारी की गई पासबुक के ब्यौरे अनुबंध-XV में दिये गए हैं।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चलता है कि योजना के तहत हथकरघा कवरेज संख्या के अनुरूप नहीं थी, जैसा नीचे ब्यौरा दिया गया है:

<sup>2</sup> 30 राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में एनएचडीसी द्वारा विक्रय की गई मात्रा के आधार पर राज्यों का चयन किया गया था। इसके लिए राज्यवार विक्रय का क्रम अवरोधी क्रम में व्यवस्थित किया गया था और चार राज्य शीर्ष 10 राज्यों से चयनित किये गए थे, 3 को मध्य के राज्यों 10 राज्यों से चुना गया था और दो राज्यों को शेष 10 राज्यों से यादृच्छित नमूनाकरण के आधार पर चयन किया गया था।

<sup>3</sup> 282 व्यक्तिगत बुनकरों /111 सोसाइटी/निर्यातकों /अन्य उपभोगकर्ता एजेंसियां

- योजना के तहत 13 राज्यों में करघों की कवरेज 0.10 प्रतिशत से 25 प्रतिशत के बीच थी, 5 राज्यों में 26 प्रतिशत से 50 प्रतिशत और 6 राज्यों में 50 प्रतिशत से अधिक थी।
- करघों की कवरेज सिक्किम को छोड़कर अन्य पूर्वोत्तर राज्यों अर्थात् नागालैण्ड, त्रिपुरा, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम, असम, मेघालय और मणिपुर में बहुत खराब थी, जो कि 0.10 प्रतिशत से 6.66 प्रतिशत के बीच थी यद्यपि इन राज्यों में देश के कुल हथकरघो का 65 प्रतिशत था। यद्यपि योजना के दिशा-निर्देशों के अनुसार पूर्वोत्तर क्षेत्र में स्थित बुनकरो/उपयोगकर्ता एजेंसियों को प्रमुखता दिया जाना था, तथापि, कम्पनी पूर्वोत्तर राज्यों में हथकरघों को पर्याप्त कवरेज प्रदान नहीं कर सकी।

कम्पनी ने बताया कि योजना दिशा-निर्देशों के अनुसार कम्पनी द्वारा सभी पात्र एजेंसियों और वैयक्तिक बुनकरों को पासबुक जारी की गई थी। जहां तक पूर्वोत्तर राज्यों में कवरेज का संबंध था, पूर्वोत्तर क्षेत्र में कोई औद्योगिक मिल नहीं थी और परिवहन की सुविधाएं भी नहीं थी। तथापि, कम्पनी ने यह भी बताया कि वह पूर्वोत्तर क्षेत्र में यार्न की आपूर्ति बढ़ाने के लिए सुविधाओं का पता लगा रही था।

### 13.1.6.2 व्यक्तिगत बुनकरो की कम कवरेज

इस योजना के तहत कवर किए गए व्यक्तिगत बुनकर या तो सीधे अपने घर से अर्थात् सीधे एनएचडीसी गोदाम से यार्न खरीदकर काम करते हैं या वे सहकारी समितियों, निर्यातकों/बुनकर उद्यमियों के साथ ठेके पर कार्य के आधार पर पंजीकृत थे। 2009-10 गणना (अनुबंध-XV), के अनुसार कुल 23.77 लाख करघों में से 31 मार्च 2017 तक 4.58 लाख करघे इस योजना तहत कवर किये गये थे। इसमें व्यक्तिगत बुनकरों के 2.08 लाख हथकरघा (45.41 प्रतिशत) और सोसाइटी/निर्यातकों/बुनकर उद्यमियों के 2.50 लाख हथकरघा (54.59 प्रतिशत) शामिल किये गए थे।

उपयोगकर्ता एजेंसी के अनुसार 10 प्रतिशत सब्सिडी के संवितरण के ब्यौरे क्रमशः अनुबंध XVI क, XVI ख और XVI ग में दिये गए हैं।

लेखापरीक्षा में वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के दौरान 10 प्रतिशत सब्सिडी के संवितरण के राज्य अनुसार और उपयोगकर्ता एजेंसी के अनुसार ब्यौरों के विश्लेषण से पता चलता है कि ₹337.16 करोड़ (क्रमशः ₹102.68 करोड़, ₹92.75 करोड़ और ₹141.73 करोड़) की कुल सब्सिडी में से केवल ₹0.85 करोड़ (क्रमशः ₹0.32 करोड़, ₹0.05 करोड़ और

₹0.48 करोड़) व्यक्तिगत बुनकरों को संवितरित किया गया था। 2014-15 से 2016-17 के दौरान व्यक्तिगत बुनकरों को दी गई कुल सब्सिडी का हिस्सा क्रमशः 0.31, 0.06 और 0.34 प्रतिशत था।

वाईएसएस के तहत व्यक्तिगत बुनकरो की कम कवरेज का मुख्य कारण था:

- पर्याप्त बुनियादी सुविधाओं का अभाव
- अपर्याप्त प्रचार के कारण बुनकरो के बीच योजना के प्रति जागरूकता का अभाव
- विपणन सुविधाओं का अभाव

उपरोक्त कारणों के कारण कम कवरेज की आगामी पैराग्राफों में विस्तृत रूप से चर्चा की गई है।

## क. अपर्याप्त बुनियादी सुविधाएं

### क.1 एनएचडीसी द्वारा गोदामों का अपर्याप्त परिचालन

हथकरघा बुनकरों द्वारा दूरस्थ, आंतरिक और दूर के स्थानों में यार्न की समय पर आपूर्ति प्राप्त करने में निरंतर सामना की गई समस्याओं को ध्यान में रखते हुए वाईएसएस के खण्ड 6 में यह उल्लिखित है कि यार्न की समय पर आपूर्ति की सुविधा के लिए यार्न गोदाम का संचालन किया जायेगा। बारहवीं योजना अवधि (2012-17) के दौरान कम्पनी को यार्न की आपूर्ति में देरी की समस्या को समाधान करने के लिए बेहतर और व्यापक स्थानिक संवितरण करने के लिए अधिक यार्न डिपो स्थापित करने थे।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि, कम्पनी 2013-14 तक जब योजना को चालू किया गया था। 18 गोदामों/डिपो का संचालन करती थी। परन्तु इसके बाद में कोई गोदाम/डिपो खोला नहीं गया।

### क.2 समझौता ज्ञापन मापदंडों का अन्तिमकरण

यार्न डिपो की संख्या में वृद्धि का लक्ष्य वर्ष 2013-14 तक कम्पनी और कपड़ा मंत्रालय के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन (एमओयू) में एक मापदंड के रूप में शामिल किया गया था, परन्तु वर्ष 2014-15 से समझौता ज्ञापन में इसको बंद कर दिया गया था। इसलिए 2014-15 से कम्पनी का मूल्यांकन इस मापदंड के बिना कपड़ा मंत्रालय द्वारा किया गया था। इस मापदंड के बंद किए जाने के कोई भी अभिलेखित औचित्य लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गए।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के दिशानिर्देशों के अनुसार समझौता ज्ञापन तैयार किए गए थे और तदनुसार लक्ष्य प्राप्त किये गए थे।

प्रबंधन का उत्तर इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना चाहिए कि डीपीई द्वारा निर्धारित एमओयू मूल्यांकन प्रक्रिया के अनुसार, व्यक्तिगत गैर वित्तीय मापदंडों का चयन सीपीएसई, प्रशासनिक मंत्रालय और टास्क फोर्स के संयुक्त ज्ञान पर छोड़ा गया था। इसके अतिरिक्त, सभी मापदंडों का स्मार्ट (अर्थात् विशिष्ट, माप योग्य, प्राप्य परिणाम उन्मुख, मूर्त) और निष्पक्ष जांच करने योग्य होना आवश्यक था। चूंकि यार्न डिपो का संचालन, वाईएसएस का एक महत्वपूर्ण तत्व था और उपरोक्त व्यक्त मापदंडों के अनुरूप था, अर्थात् स्मार्ट और निष्पक्ष निरीक्षण बिना किसी अभिलिखित कारण के बंद किया जाना न्यायसंगत नहीं था।

### क. 3 डिपो का असंगत आवंटन

भारत सरकार के वस्त्र मंत्रालय के हथकरघा बुनकर सुचना प्रणाली (एचडब्ल्यूआईएस) के अनुसार हथकरघा बुनकरों की 28,68,319 संख्या को कवर करने के लिए 31 मार्च 2017 तक सम्पूर्ण देश में उपयोगकर्ता एजेंसियों/एनएचडीसी द्वारा संख्या में 935 डिपो परिचालित किये जा रहे थे (अनुबंध-XVII)। इस संबंध में, यह देखा गया कि:

- राज्यों में स्थापित डिपो की संख्या उस राज्य में पात्र हथकरघा/बुनकरों की संख्या के अनुपात में नहीं थी। बिहार और राजस्थान राज्यों में, प्रत्येक राज्य में केवल दो डिपो क्रमशः 25,510 और 22,841 हथकरघा बुनकरों को कवर करने के क्रम में अर्थात् एक डिपो क्रमशः 12,755 और 11,421 हथकरघा बुनकरों को कवर करने के लिए परिचालित किये जा रहे थे, जबकि तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश राज्यों में 230 और 156 डिपो की संख्या क्रमशः 2,22,901 और 124,949 हथकरघा बुनकरों को कवर करने के लिए अर्थात् इन दो राज्यों में प्रति डिपो लगभग 970 और 800 हथकरघा बुनकरों को कवर किया जा रहा था।
- 935 डिपो में से केवल 128 डिपो एनईआर राज्यों<sup>4</sup>, में थे, यद्यपि इन राज्यों में 59 प्रतिशत हथकरघा बुनकर थे। असम में सबसे अधिक (44 प्रतिशत) हथकरघा बुनकर हैं (12,51,816) जबकि उनके पास केवल 25 डिपो थे अर्थात् प्रत्येक डिपो द्वारा 50,070 से अधिक बुनकरों को कवर किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, 61,673 हथकरघा बुनकरों की संख्या के बावजूद नागालैंड राज्य में केवल एक डिपो था।

<sup>4</sup> अरुणाचल प्रदेश, असम, मणिपुर, मिजोरम, मेघालय, नागालैंड, सिक्किम और त्रिपुरा।

- 9 राज्यों<sup>5</sup> में 5000<sup>6</sup> या उससे अधिक बुनकरों वाले 105 जिलों में से, 30 जिलों में कोई डिपो सुविधा नहीं थी जिनमें से 45 जिले पूर्वोत्तर राज्यों (असम-12, अरुणाचल प्रदेश-3, मिजोरम-3 और नागालैंड-7) में हैं। इन 30 जिलों में उपलब्ध निकटतम डिपों की दूरी 24 से 30 किलोमीटर तक थी। उपलब्ध निकटतम डिपो का जिलावार विवरण **अनुबंध XVII (क) में दिया गया है।**
- सर्वेक्षण किए गए 46 प्रतिशत व्यक्तिगत बुनकरों ने बताया कि उनके स्थान से 20 किलोमीटर के भीतर कोई भी डिपो नहीं था।

प्रबंधन ने बताया कि उपयोगकर्ता एजेंसियों को डिपो, उनके आवेदनों की प्राप्ति के बाद उनकी पात्रता की पुष्टि करने के बाद बजट सीमाओं के अंतर्गत कम्पनी प्रचलित प्रक्रिया के अनुसार, आवंटित किया गया था।

उत्तर इस तथ्य के संबंध में देखा जाना चाहिए कि डिपो स्थापित करना कम्पनी का उत्तरदायित्व था। जैसाकि योजना में परिकल्पित था। डिपो सुविधा की अनुपस्थिति में बुनकरो ने खुले बाजार से यार्न की खरीद की और वाईएसएस के लाभों को नहीं उठा सके।

#### **क.4 प्रमुख क्लस्टरों में व्यक्तियों की नियुक्ति नहीं होना**

वाईएसएस के खण्ड 5.3.2 के अनुसार, हथकरघा बुनकरों/एजेंसियों को कम समय में कम मात्रा की आपूर्ति करने और डिलीवरी अवधि के कम करने के संबंध में, कम्पनी को 50 से 75 प्रमुख क्लस्टरों में से प्रत्येक में संविदात्मक आधार पर एक व्यक्ति को नियुक्त करना होगा, जो उस क्लस्टर में हथकरघा बुनकरों से मांग पत्र संग्रहित करेगा, राज्य में निकटतम एनएचडीसी गोदाम में जमा करेगा और संबंधित चालान के साथ संबंधित हथकरघा बुनकरों का यार्न का वितरण करेगा, यदि कुछ शेष हो तो शेष भुगतान को संग्रहित करेगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कम्पनी ने किसी भी राज्य में कोई भी व्यक्ति हथकरघा बुनकरो की पूर्ति करने के लिए नियुक्त नहीं किया जबकि इसके द्वारा 18 गोदाम /डिपो संचालित थे।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि प्रथा के अनुसार, यार्न की आपूर्ति में तेजी लाने के लिए शाखा कार्यालयों, ई-मेल, मोबाइल एप्लिकेशन, फैक्स, एसएमएस और अन्य इलेक्ट्रानिक्स मोड के

<sup>5</sup> तमिलनाडु, यू पी, राजस्थान, पश्चिम बंगाल, जम्मू और कश्मीर, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम और नागालैंड

<sup>6</sup> व्यापक हथकरघा विकास योजना के अनुसार, 5000 हथकरघे प्रति समूह वाले समूह के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है।

माध्यम से मांग पत्र प्राप्त किए जा रहे थे। इसके अतिरिक्त आपूर्तियों के दस्तावेज भी इसी प्रकार से उपयोगकर्ता एजेंसियों को भेजे जा रहे थे। वर्तमान में कम्पनी में कार्यान्वित ईआरपी प्रणाली उपयोगकर्ता एजेंसियों मोबाइल ऐप और इंटरनेट बैंकिंग के माध्यम से किए गए भुगतान और उनकी आपूर्ति के लिए मांग पत्र का ध्यान रखती है। इसके अलावा, उपयोगकर्ता एजेंसियां ईआरपी प्रणाली और ई-धागा मोबाइल ऐप के माध्यम से अपने ऑर्डर/आपूर्तियों की स्थितियों का पता लगा सकती है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि सुदूर क्षेत्रों में विशेष रूप से व्यक्तिगत बुनकर उपयोगकर्ता एजेंसियों के पास मोबाइल ऐप और इंटरनेट बैंकिंग प्रणाली के विषय में पहुंच/ज्ञान नहीं हो सकता है जो इस तथ्य से स्पष्ट है कि व्यक्तिगत बुनकरो का कवरेज बहुत कम थी। जैसा पैरा 13.1.6.2 के तहत चर्चा की गई है।

#### **क.5 मोबाइल वैन का परिचालन न होना**

वाईएसएस के परिचालन दिशानिर्देशों का खण्ड 7 यह सुनिश्चित करता है कि सुदूर क्षेत्रों में बुनकरों तक पहुंचने के लिए, उपयोगकर्ता एजेंसियों/कम्पनी को समय समय पर मोबाइल वैन परिचालित करने की आवश्यकता है, ताकि यार्न की अनुपलब्धता के कारण बुनकर प्रभावित नहीं हो सके। 40 मोबाइल वैन तक इस प्रकार से परिचालित की जा सकती है कि प्रत्येक राज्य में कम से कम एक मोबाइल वैन की सुविधा उपलब्ध हो।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि किसी भी राज्य (यहां तक कि पूर्वोत्तर राज्यों में भी) में कोई भी मोबाइल वैन की तैनाती नहीं की गई थी, जो विशेष रूप से दूरस्थ क्षेत्रों के बुनकरों तक पहुंचने में सहायता करता था जिससे इस डिपो से बुनकरो तक यार्न की आपूर्ति में देरी को कम किया जा सकता था।

प्रबंधन ने आश्वासन दिया कि यदि आवश्यक हो तो मोबाइल वैन के माध्यम से यार्न आपूर्ति संचालित की जाएगी।

#### **ख. अपर्याप्त प्रचार के कारण बुनकरों के बीच योजना के प्रति जागरूकता का अभाव**

वाईएसएस की परिचालित दिशा निर्देशों के खण्ड 9 में यह कहा गया है कि इस योजना पर केन्द्रित प्रचार समाचार पत्रों में स्थानीय भाषा के माध्यम से पुस्तिकाओं और हस्तलेख बिलों, पोस्टरो को चिपकाना, दीवार चित्रों और खरीदार विक्रेताओं से भेट इत्यादि के माध्यम से किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान कम्पनी द्वारा प्रचार और कारोबार संवर्धन पर किए गए खर्च क्रमशः ₹11.27 लाख, ₹33.74 लाख और ₹39.88 लाख मुख्य रूप से 16 खरीदार विक्रेता भेंट का आयोजन करने के लिए थे। अन्य कोई मोड़ जैसे स्थानीय भाषाओं में समाचार पत्रों में प्रचार, पुस्तको का मुद्रण और वितरण और हस्तलिखित बिलो, पोस्टर चिपकाना आदि उपयोग नहीं किए गए जो यदि उपयोग किए गए होते तो ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों में बुनकरो के बीच योजनाओं के विषय में जागरूकता पैदा करने में अधिक उपयोगी होता।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि योजना का प्रचार कम्पनी/वस्त्र मंत्रालय/विकास आयुक्त (हथकरघा) आदि की वेबसाइट पर उपलब्ध है। इसके अतिरिक्त कम्पनी ने विभिन्न राज्यों में संवेदीकरण कार्यक्रम का आयोजन किया है। प्रबंधन ने यह भी आश्वासन दिया कि यदि योजना के विषय में बुनकरो में अधिक जागरूकता पैदा करने के लिए आवश्यक हो, तो प्रचार और जागरूकता पर अधिक खर्च किया जाएगा।

कम्पनी द्वारा अपनाए गई प्रचार के उपरोक्त तरीकों को अस्वीकृत नहीं किया गया है, जबकि लेखापरीक्षा यह सुझाव देगी कि कम्पनी को प्रचार के दूसरे माध्यम को भी अपनाना चाहिए ताकि व्यक्तिगत बुनकरो की कम कवरेज को ध्यान में रखते हुए दूरस्थ क्षेत्रों में बुनकरो के बीच योजना के प्रति जागरूकता पैदा हो सके।

#### ग. विपणन सुविधाओं का अभाव

कम्पनी के कॉर्पोरेट उद्देश्यों में से एक विकास कार्यक्रमों को अपनाना था ताकि योजनाओं/उत्पादों और विपणन के मार्गों आदि के विषय में जागरूकता बढ़ाने में योगदान दिया जा सके। इसके अतिरिक्त, वाईएसएस के अनुसार कम्पनी की गतिविधियों का उद्देश्य उच्च उत्पादन के लिए विपणन अवसर पैदा करना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि वर्ष 2016-17 के दौरान कम्पनी ने 16 खरीदार विक्रेता भेंट (03 पूर्वोत्तर क्षेत्रों में व एनईआर के अलावा अन्य क्षेत्रों में) और 21 सिल्क फेब प्रदर्शनियों<sup>7</sup> का आयोजन किया, जिनमें से केवल एक ही पूर्वोत्तर राज्यों में आयोजित की गई, 3 ऊनी फैन प्रदर्शनियों लखनऊ, भोपाल, जबलपुर में और एक राष्ट्रीय प्रदर्शनी अहमदाबाद में आयोजित की गयी थी। जिनमें केवल सहकारी समितियों को अपना तैयार माल प्रदर्शन करने के लिए स्थान प्रदान किया गया। कम्पनी ने व्यक्तिगत बुनकरो के हथकरघा उत्पादों

<sup>7</sup> मुम्बई, अहमदाबाद, एर्नाकुलम, सुरत, जबलपुर, कोलकाता, नई दिल्ली, बंगलुरु, चण्डीगढ़, कोयंबटूर, लखनऊ, इन्दौर, हैदराबाद, भोपाल, पटना, पुणे, गुवाहाटी, विजयवाड़ा, रायपुर, जम्मू और भुवनेश्वर ।



के विपणन के लिए कोई मंच प्रदान नहीं किया। इसलिए, व्यक्तिगत बुनकरों का अपने उत्पादों के विपणन के लिए मालिक बुनकरो और हथकरघा समितियों पर निर्भर होना पड़ा।

प्रबंधन ने उत्तर दिया है कि निगम हथकरघा बुनकरों के लाभ के लिए विभिन्न प्रकार के यार्न के उपयोग करके और क्लस्टर से कपड़ा कारोबार के शुरू होने से हथकरघा कपड़ा प्रभाग खोलकर और बाजार समुहक बढ़ाकर नए उत्पादों के लिए अनुसंधान और विकास संबंधी गतिविधियां प्रदान कर रहा है। निगम बुनकरो के उत्पादों के विकास के साथ-साथ उनके उत्पादों के विक्रय के लिए विपणन सहायता को बढ़ाने के लिए आवास विपणन मंच प्रदान कर रहे थे।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि कम्पनी केवल सहकारी समितियों को ही विपणन सुविधाएं प्रदान कर रही थी और व्यक्तिगत बुनकरों को अपने स्वयं के उत्पादों को बेचने और योजना के लाभ उठाने के लिए विपणन सुविधाएँ नहीं प्रदान कर रही थी।

### 13.1.6.3 निर्यातकों के लिए डिपो प्रभारों की प्रतिपूर्ति

बारहवीं पंचवर्षीय योजना (2012-13) के लिए गठित हथकरघा और हस्तशिल्प पर संचालन समिति की सिफारिशों में विशेष रूप से कहा गया है कि प्रतिस्पर्धी मूल्यों पर यार्न केवल हथकरघा बुनकरों को उपलब्ध कराने पर बल दिया जाना चाहिए और यह ध्यान रखा जाना चाहिए कि यह सहायता निर्यातकों, व्यापारियों आदि के द्वारा हड़प न ली जाए।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि हरियाणा और तमिलनाडु निर्यातक में अधिकतर डिपो संचालित कर रहे थे। हरियाणा में 93 डिपो में से 89 डिपो (96 प्रतिशत) निर्यातकों के द्वारा संचालित थे। इसी प्रकार 230 डिपो में से तमिलनाडु में 101 डिपो (44 प्रतिशत) निर्यातकों द्वारा संचालित किए गए थे। उन्होंने अपने स्वयं की खपत के लिए कम्पनी से यार्न प्राप्त किया और अपने स्वयं के परिसरों में डिपो संचालित किए जो शहरी क्षेत्रों में थे। निर्यातकों ने 2014-15 से 2016-17 के बीच के वर्षों के दौरान ₹53.68 करोड़ के डिपो प्रभारों की प्रतिपूर्ति का दावा किया।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि वाईएसएस के दिशा निर्देशों के अनुसार निर्यातकों को डिपो प्रभारों की प्रतिपूर्ति की गई थी।

हालांकि यह सही है कि निर्यातकों का योजना दिशा निर्देशों के तहत लाभार्थियों के रूप में शामिल किया गया था, परन्तु उपरोक्त राज्यों में व्यक्तिगत बुनकरों के लिए पर्याप्त संख्या में डिपो की अनुपलब्धता यार्न डिपो का परिचालन के मुख्य उद्देश्य को निष्फल करती है

जिसके अनुसार हथकरघा बुनकरो को दूरस्थ भीतरी और दूर दराज के स्थानों में यार्न की समय पर आपूर्तियाँ प्रदान करना था।

#### 13.1.6.4 निर्धारित डिलीवरी अवधि से अधिक यार्न की डिलीवरी में विलम्ब

पैरा 3 के तहत चित्र-1 में स्पष्ट की गई प्रक्रिया के अनुसार, हथकरघा बुनकर/उपभोगकर्ता एजेंसियों अपना मांग पत्र एनएचडीसी द्वारा संचालित डिपो को देते हैं जिनको एनएचडीसी के क्षेत्रीय कार्यालयों को भेजा जाता है। इन मांग पत्रों के प्राप्त होने पर एनएचडीसी आपूर्तिकर्ता मिलों को खरीद आर्डर देता है। ये मिले मांग करने वाले को सीधे यार्न की डिलीवरी देते हैं और कम्पनी को बीजक भेजते हैं। वाईएसएस के खण्ड 5.3 के अनुसार इस प्रक्रिया में दक्षिणी राज्यों से उत्तरी राज्यों में हथकरघा बुनकरों/प्रयोक्ता एजेंसियों के लिए मिलों से 10-15 दिनों की और पूर्वोत्तर राज्यों में 30-60 दिनों की सामान्य डिलीवरी अवधि शामिल है।

चूंकि कम्पनी बुनकरो को यार्न की आपूर्ति के लिए सुविधा प्रदान कर रही है, जिसके लिए निर्धारित समय सीमा के अन्तर्गत यार्न के वितरण की निकटता से मानीटरिंग करना आवश्यक था। तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि मिलो ने योजना में निर्धारित वितरण अवधि के अन्तर्गत उपयोगकर्ता एजेंसियों को यार्न की आपूर्ति नहीं की थी। बुनकरों को समय पर आपूर्ति करने को सुनिश्चित करने के लिए कम्पनी द्वारा यार्न के वितरण की मॉनीटरिंग भी नहीं की गई। परिणामस्वरूप मिलो ने 2016-17 में कुल खरीद आर्डर के 55.93 प्रतिशत यार्न की आपूर्ति में अनावश्यक विलम्ब किया। पूर्वोत्तर राज्यों के संबंध में, 67 प्रतिशत खरीद आदेशों में विलम्ब हुआ। उदाहरणों का राज्यवार विवरण जहां डिलीवरी का समय निर्धारित समय से अधिक था जिनके ब्यौरे अनुबंध-XVIII में दिये गए हैं। वाईएसएस के अनुसार सामान्य डिलीवरी अवधि में कटौती के बाद मांग पत्र तिथि और लॉरी रसीद तिथि के बीच के अन्तर के संदर्भ में विलम्ब की गणना की गई है। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि कम्पनी के ईआरपी प्रणाली में माल प्राप्त नोट (जीआरएन) तिथि को अधिकृत करने के लिए कोई भी क्षेत्र शामिल नहीं है। जिसके अनुपस्थिति में, परिवहन की ओर से होने वाले अधिक विलम्ब का पता नहीं लगाया जा सका।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि कुछ बड़ी एजेंसियां और निर्यातक अपनी उत्पादन योजना के अनुसार अपने बड़े हिस्से में आवश्यकताएं दे रहे हैं और उनकी आवश्यकता के अनुसार आपूर्ति समय समय पर व्यवस्थित की गई थी। जहां तक अन्य अपयोगकर्ताओं का संबंध था विनिर्माण मिलो की उत्पादन योजना के कारण मुख्य रूप से विलम्ब हुआ था। वर्तमान में ईआरपी प्रणाली में मिलों को सुविधा सेवा के लिए प्रावधान किया गया था, जिससे मिलो

का सीधे खरीद आदेशों के विवरण जारी किए जा सकते हैं और वह अपने आपूर्ति शिपमेंट के आंकड़े को भी भर सकता है। इसलिए भविष्य में डिलीवरी अवधि कम हो जाएगी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि खरीद आदेशों में कोई भी शर्त अनुबंधित नहीं थी जिसमें मिलों को खरीदार एजेंसियों/निर्यातकों को उत्पादन योजना के अनुसार यार्न की आपूर्ति करने की अनुमति दी गई क्योंकि सम्पूर्ण ऑर्डरों को 15 दिनों के अन्दर आपूर्ति करने के आदेश दिया गया था। जहां तक विनिर्माण मिलों की उत्पादन योजना के कारण विलम्ब के संबंध में अन्तर है, वाईएसएस के अनुसार एनएचडीसी के पहले से ही एक व्यवहार्य खरीद योजना तैयार करने की आवश्यकता थी जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि आपूर्ति उसी अथवा आस पास के राज्यों में स्थित निकटतम मिलों से बिना किसी रूकावट के हो। तथापि, मिलों के द्वारा उपयोगकर्ता एजेंसियों को यार्न की समय पर आपूर्ति की निगरानी करने के लिए एनएचडीसी के पास कोई प्रणाली नहीं थी, इसकी अनुपस्थिति में, अधिकांश एजेंसियां अधिकतर मामलों में यार्न की आपूर्ति से वंचित थी।

#### 13.1.6.5 मांग पत्र प्रस्तुत करने के संबंध में यार्न आपूर्ति योजना का उल्लंघन

यार्न आपूर्ति योजना के खण्ड 10.6.4 में कहा गया है कि व्यक्तिगत बुनकरों और पात्र एजेंसियों के मांग पत्र को डिपो परिचालन एजेंसी के माध्यम से भेजा जायेगा। एनएचडीसी को मांग पत्र देने और डिपो के माध्यम से आपूर्तियों को प्रभावित करने के लिए डिपो परिचालन एजेंसी उचित अभिलेखों को अनुरक्षित करेगी, जिसे एनएचडीसी द्वारा यादृच्छित आधार पर सत्यापित किया जा सकता है।

तथापि कम्पनी के क्षेत्रीय कार्यालय वाराणसी से संबंधित अभिलेखों की जांच परीक्षण से पता चला है कि बारबंकी, मुरादाबाद, अम्बेडकर नगर और सीतापुर के जिलों में सहकारी समितियां जो यार्न डिपो का संचालन नहीं कर रही थी, 2016-17 के दौरान दूसरे बुनकरों के मांग पत्र को अपने स्वयं के मांग पत्र के साथ साथ सीधे भेजा था। कम्पनी ने इन जिलों में कम्पनी/उपयोगकर्ता एजेंसियों के डिपो के माध्यम से अपने मांगपत्र को भेजने के लिए व्यक्तिगत बुनकरों को सलाह देने के लिए इन सहकारी समितियों को निर्देश देने के स्थान पर व्यक्तिगत बुनकरों के इन मांग पत्रों को स्वीकार कर लिया और वाईएसएस के उल्लंघन में उनको यार्न की आपूर्ति की गई।

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि वाईएसएस योजना और 10.4 के मानकों के अनुसार जिनके पास डिपो नहीं थे सोसाइटी के माध्यम से व्यक्तिगत बुनकरों के लिए आपूर्ति की व्यवस्था की गई है। योजना 10.4(2) और 10.6(5) के मानदंडों के अनुसार यार्न को

व्यक्तिगत बुनकरो को आपूर्ति की गई है अर्थात् सब्सिडी यार्न या तो एक व्यक्तिगत बुनकर को अथवा उसकी एजेंसी को आपूर्ति की जाएगी, परन्तु दोनों के लिए नहीं।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि वाईएसएस के खण्ड 10.4 और 10.6 यार्न की आपूर्ति किये जाने के लिए पात्र मात्रा और क्रमशः यार्न की आपूर्ति के लिए सामान्य दिशानिर्देश से संबंधित हैं। यार्न आपूर्ति योजना का खंड 10.6.4 विशेषरूप से मांग पत्र भेजने और अभिलेख रखने के लिए है जो स्पष्ट रूप से बताती है कि सभी मांग पत्र को डिपो के माध्यम से भेजा जाना है। परिणामस्वरूप कम्पनी व्यक्तिगत बुनकरो को यार्न की आपूर्ति की प्रमाणिकता पर कोई नियंत्रण नहीं कर सकती थी जिनकी ओर से समितियों ने मांग पत्र भेजा था। इसके अतिरिक्त डिपो को परिचालित करने के परिकल्पित उद्देश्य प्राप्त नहीं हुए क्योंकि मुरादाबाद और सीतापुर जिलो में 2016-17 में कम्पनी ने परिचालित यार्न डिपो में कोई विक्रय नहीं किया था।

#### 13.1.6.6 ईआरपी प्रणाली में कमियां

कम्पनी ने टैली सॉफ्टवेयर में यार्न की आपूर्ति से संबंधित सभी अभिलेख अनुरक्षित किये थे। कम्पनी ने 2016-17 में नई ईआरपी प्रणाली संस्थापित की थी और यह स्थायिकरण स्तर (मार्च 2017) में थी। कम्पनी ने प्रणाली में एक एजेंसी मास्टर बनाकर 10 प्रतिशत यार्न सब्सिडी योजना के तहत प्रत्येक पासबुक धारक के संबंध में यार्न का मासिक कोटा तय किया। कम्पनी के क्षेत्रीय कार्यालय वाराणसी के तहत वर्ष 2016-17 के दौरान मदीना हैडलूम वीवरस कोओपरेटिव कॉप सोसाइटी को 10 प्रतिशत सब्सिडी योजना के तहत यार्न की आपूर्ति के लिए 105 विक्रय बीजको की विस्तृत जांच से पता चला कि विक्रय बीजक में दिए हुए यार्न की मात्रा विक्रय बीजक के साथ सलंगन सूची में बुनकरो को आपूर्ति की गई यार्न की मात्रा से नहीं मिलती। तीन उदाहरणों में व्यक्तिगत बुनकरो को जारी की गई यार्न की प्रदर्शित मात्रा विक्रय बीजक में इंगित मात्रा से अधिक थी, जबकि 8 मामलों में यह कम थी (अनुबंध-XIX)। यह आकड़ों के अनुपयुक्त अनुरक्षण का संकेत था जिसके आधार पर यार्न की आपूर्ति पर सब्सिडी का दावा किया गया था।

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि मांग पत्र वाईएसएस 10.6.4 के दिशा-निर्देशों के अनुसार डिपो परिचालन एजेंसी से व्यक्तिगत बुनकरो द्वारा प्राप्त किया गया था और ईआरपी प्रणाली में तदनुसार संसाधित किया गया था। जैसा लेखापरीक्षा में देखा गया व्यक्तिगत बुनकरो को आपूर्ति किए गए यार्न की मात्रा विक्रय बीजक से नहीं मिलती थी। तथापि यह ईआरपी प्रणाली में उपलब्ध मांग पत्र से मिलती थी। इसीलिए डिपो परिचालन एजेंसी के माध्यम से व्यक्तिगत बुनकरो द्वारा भेजे गए मांग पत्र के अनुसार कोई अतिरिक्त और कम आपूर्तियां नहीं थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि व्यक्तिगत बुनकरो को आपूर्ति किये जाने वाले यार्न की मात्रा व्यक्तिगत बुनकरों को यार्न की आपूर्ति की प्रमाणिकता की सुनिश्चित करने के लिए विक्रय बीजक से मिलना आवश्यक था। जैसा कि बीजको में दी गई मात्रा और आपूर्ति की गई मात्रा में अन्तर था, आपूर्ति की गई यार्न की मात्रा की परिशुद्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकती थी। इसके अतिरिक्त, कम्पनी के मौजूदा ईआरपी प्रणाली के साथ, डिपो ऑपरेटिंग एजेंसियों के माध्यम से यार्न प्राप्त कर रहे लोगो के मामले में विशेष रूप से यार्न की व्यक्तिगत बुनकर वार विक्रय रिपोर्ट नहीं बनाई जा सकी थी क्योंकि उन व्यक्तिगत बुनकरो को यार्न के विक्रय के लिए डिपो ऑपरेटिंग एजेंसियों के विक्रय के तहत बुक किया गया था। परिणामस्वरूप डिपो ऑपरेटिंग एजेंसी के द्वारा व्यक्तिगत बुनकरों द्वारा की गई आपूर्ति ईआरपी प्रणाली से सत्यापित नहीं की जा सकती थी।

### 13.1.7. निष्कर्ष

यार्न आपूर्ति योजना के उद्देश्यों को सम्पूर्ण रूप से प्राप्त नहीं किया गया, क्योंकि 2009-10 की जनगणना के अनुसार 23.77 लाख हथकरघों में से योजना के तहत देश में केवल 4.58 लाख हथकरघे कवर किये गए थे। सब्सिडी का अधिकांश हिस्सा व्यक्तिगत बुनकरो को देने के स्थान पर निर्यातकों और बड़ी सहकारी समितियों को दिया गया था। यद्यपि उनके पास देश में हथकरघों का 45 प्रतिशत था। व्यक्तिगत बुनकरों की कम कवरेज के लिए मुख्य कारण अपर्याप्त बुनियादी सुविधायें जैसे कि डिपो, मोबाइल वैन आदि, योजना के विषय में प्रचार और जागरूकता का अभाव और अपर्याप्त विपणन सुविधाएं थी। परिणामस्वरूप, व्यक्तिगत बुनकर न्यूनतम डिलीवरी समय में निकटतम डिपो से यार्न की छोटी मात्रा खरीदने के लाभ से वंचित थे और अपने उत्पादों के विपणन के लिए बड़े बुनकरो और हथकरघा सोसाइटी पर निर्भर रहते हैं। 2014-15 से 2016-17 के दौरान कम्पनी ने हरियाणा और तमिलनाडु में लाभार्थियों के रूप में पंजीकृत निर्यातकों को डिपो प्रभारों के रूप में ₹53.68 करोड़ की प्रतिपूर्ति की, यद्यपि इन निर्यातकों ने अपनी आंतरिक खपत के लिए व्यक्तिगत बुनकरो को आपूर्ति किये बिना समस्त यार्न का उपयोग किया था। मॉनीटरिंग तंत्र प्रभावी नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप यार्न की आपूर्ति में देरी हुई थी।

### 13.1.8 सिफारिशें

लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि कम्पनी विचार कर सकती है:

- पूर्वोत्तर क्षेत्र और अन्य अल्पपोषित क्षेत्रों में हथकरघा बुनकरों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक उपयुक्त कार्यनीति तैयार करना।

- डिपो से बुनकरों तक यार्न की समय पर आपूर्ति के लिए मोबाइल वैन संचालित करने को प्राथमिकता देना।
- बुनकरों की अधिक संकेद्रण वाले क्षेत्रों में विशेष रूप से डिपो की संख्या बढ़ाना।
- योजनाओं के तहत निर्धारित विभिन्न प्रचारों के माध्यम से योजना के विषय में जागरूकता बढ़ाना, व्यक्तिगत बुनकरों की पर्याप्त कवरेज सुनिश्चित करने के लिए और इन उत्पादों के विपणन के लिए बुनकरों को पर्याप्त अवसर प्रदान करना।

यह मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2017 में भेजा गया था उनका उत्तर प्रतिक्षित था (फरवरी 2018)।

## अध्याय XIV- लेखापरीक्षा के आधार पर सीपीएसई द्वारा वसूली और सुधार/संशोधन

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड, भारत कोकिंग कोल लिमिटेड, भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी निगम लिमिटेड, हैवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एनबीसीसी (आई) लिमिटेड, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एचएमसीटी और एएन, मिनरल एक्सप्लोरेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, नेशनल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, नादर्न कोलफील्डस लिमिटेड, न्यू इंडिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, एनएचपीसी लिमिटेड, न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट, राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड, भिलाई स्टील प्लांट-सेल, यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड और वेस्टर्न कोलफील्डस लिमिटेड

### 14.1 लेखापरीक्षा के आधार पर वसूली

20 सीपीएसई से संबंधित 25 मामलों में, लेखापरीक्षा में बताया कि ₹96.78 करोड़ की राशि वसूली के लिए शेष थी। सीपीएसई के प्रबंधन ने परिशिष्ट-I में बताया गया है कि 2016-17 की अवधि के दौरान ₹72.10 करोड़ की राशि (74.50 प्रतिशत) वसूल की गई थी।

हैवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, बीपीसीएल और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

### 14.2 लेखापरीक्षा दृष्टान्त के अनुसार पुनरीक्षण/परिशोधन

जांच परीक्षण के दौरान, प्रणाली में नियमों/विनियमों और कमियों के उल्लंघन से संबंधित मामले देखे गए और प्रबंधन के सामने लाये गए थे। उन मामलों के ब्यौरे जहां सुधारात्मक कार्रवाई की गई थी और नियमों/विनियमों आदि में प्रबंधन द्वारा लेखापरीक्षा में बताए गए परिवर्तन परिशिष्ट-II में दिये गए हैं।

## अध्याय XV

### लेखापरीक्षा रिपोर्टों (वाणिज्यिक) पर अनुवर्ती कार्रवाई

सीएजी की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के विभिन्न कार्यालयों और विभागों में अनुरक्षित खातों और अभिलेखों की संवीक्षा की प्रक्रिया की पराकाष्ठा प्रस्तुत करती है। इसलिए, यह आवश्यक है कि लेखापरीक्षा रिपोर्ट में सम्मिलित किए गए लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर कार्यकारी से यथोचित और यथासमय प्रतिक्रिया प्राप्त हो सके।

लोकसभा सचिवालय ने (जुलाई 1985) सभी मंत्रालयों को टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया (विधिवत रूप से जांच किए गए) जो सीएजी की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (वाणिज्यिक) में निहित विभिन्न पैराग्राफों/मूल्यांकनों पर उनके द्वारा की गई उपचारात्मक कार्रवाई को दर्शाते हुए जैसा कि संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखी गई है। इस प्रकार की टिप्पणियों को पैराग्राफों /मूल्यांकनों के संबंध में भी प्रस्तुत करना आवश्यक था जो विस्तृत जांच के लिए सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम समिति (कोपू) द्वारा चयनित नहीं किए गए थे। कोपू ने अपनी दूसरी रिपोर्ट में (1998-99 बारहवीं लोक सभा), उपरोक्त निर्देशों/सिफारिशों को दोहराया गया:

- प्रत्येक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयूज) पर लेखापरीक्षा रिपोर्टों (वाणिज्यिक) के संबंध में की गई कार्रवाई टिप्पणी प्रस्तुत करने की मॉनीटरिंग करने के लिए प्रत्येक मंत्रालय में एक मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ की स्थापना;
- विभिन्न मंत्रालयों के तहत पीएसयूज से संबंधित पैराग्राफों को सम्मिलित करते हुए रिपोर्टों के संबंध में एटीएन प्रस्तुत करने की मॉनीटरिंग करने के लिए सार्वजनिक उद्यम निगम विभाग (डीपीई) में एक मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ की स्थापना; तथा
- संसद में प्रस्तुत सीएजी की सभी रिपोर्टों के संबंध में विधिवत जांच की गई एटीएन पर अनुवर्ती कार्रवाई प्रासंगिक लेखापरीक्षा रिपोर्टों प्रस्तुत करने की तिथि से छः महीने के भीतर समिति को प्रस्तुत करना,

उपरोक्त सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई की समीक्षा करते समय कोपू ने अपनी प्रथम रिपोर्ट (1999-2000-तेरहवीं लोक सभा) में अपनी पिछली सिफारिशों को दोहराया कि डीपीई प्रत्येक उपक्रमों पर लेखापरीक्षा रिपोर्टों (वाणिज्यिक) में निहित टिप्पणियों पर विभिन्न मंत्रालयों/विभागों द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई को



मॉनीटर करने के लिए स्वयं डीपीई को एक पृथक मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ स्थापित करना चाहिए। तदनुसार, संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों द्वारा एटीएन प्रस्तुत करने पर अनुवर्ती कार्रवाई को मॉनीटर करने के लिए अगस्त 2000 से डीपीई में एक मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ काम कर रहा है। सीएजी की विभिन्न रिपोर्टों (वाणिज्यिक) पर एटीएन प्रस्तुत करने के लिए संबंधित मंत्रालयों में मॉनीटरिंग प्रकोष्ठ भी स्थापित किया गया है।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि अनुस्मारकों के बावजूद विभिन्न मंत्रालयों के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत पीएसयू से संबंधित पिछले पाँच वर्षों की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (वाणिज्यिक) में निहित 55 संव्यवहार लेखापरीक्षा/अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों/समीक्षाओं पर उपचारात्मक/पुनरीक्षित एटीएन जैसा विस्तृत रूप से परिशिष्ट-III में दिये गए हैं, लेखापरीक्षा द्वारा जांच के लिए प्राप्त नहीं हुए थे।

नई दिल्ली  
दिनांक : 13 अप्रैल 2018



(अश्विनी अत्री)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक : 13 अप्रैल 2018



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक



परिशिष्ट  
एवं  
अनुबंध



## परिशिष्ट-I

(पैरा 14.1 देखें)

2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूलियाँ

(राशि ₹ लाख)

मंत्रालय/विभाग का नाम	सीपीएसई का नाम	संक्षिप्त लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ	लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई वसूली राशि	प्रबंधन द्वारा वसूल की गई राशि
नागर विमानन	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	मै. लाइफ लाइम ट्रेवल्स को अनियमित भुगतान	1.95	9.63#
नागर विमानन	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	कर्मचारियों से बिजली प्रभारों की कम वसूली	4.00	4.00
नागर विमानन	एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड	ठेकेदार को अनियमित/अधिक भुगतान	6.66	5.00
कोयला	नॉदर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड	वन विभाग को अधिक भुगतान	1874.29	259.99*
कोयला	पश्चिमी कोलफील्ड्स लिमिटेड	ग्राहकों से यातायात प्रभारों का प्रभारित न होना	1662.00	1587.00
कोयला	भारत कोकिंग कोल लिमिटेड	सतही यातायात प्रभारों को प्रभारित न करने के कारण हानि	1088.00	1055.00
वाणिज्य एवं उद्यम	एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	मै. एच.बी. गम इंडस्ट्रीज को ₹96.90 लाख के दावे का अनियमित निपटान	96.91	5.41
वित्त	यूनाइटेड इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	मॉनीटरिंग तंत्र के अभाव में	1079.00	1073.00

		यूआईआईसी पुनः बीमा करने वाली कंपनी से ₹10.79 करोड़ को निर्धारित करने तथा शीघ्रता से वसूल करने में विफल रहा।		
वित्त	दि न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	दावे के अधिक निपटान, लाभ कमिशन के गलत भुगतान, तीसरी पार्टी प्रशासकों तथा प्रशासनिक अधिकारियों से वसूली से संबंधित मामले।	7.97	7.97
वित्त	राष्ट्रीय बीमा कंपनी लिमिटेड	पदत्याग करने वाले/सेवानिवृत्त कर्मचारियों तथा पार्टियों से लंबित वसूली	8.12	7.20
भारी उद्योग	भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड	सामग्री आपूर्ति हेतु लागू बिलिंग ब्यायों में प्रशिक्षण प्रभार शामिल करने के कारण मै. एलस्ट्रोम को ₹451.65 लाख का अनाधिकृत अधिक भुगतान किया गया था।	451.65	458.02#
भारी उद्योग	भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड	कर्मचारियों से विद्युत प्रभारों की वसूली न होना	6.37	6.37
भारी उद्योग	हेवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड	डीपीई दिशानिर्देश का पालन न करने के परिणामस्वरूप परिवहन प्रभारों की कम वसूली हुई।	3.43	2.05

भारी उद्योग	हेवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड	विद्यालय द्वारा अधिक भूमि पर कब्जा करने के कारण किराए की हानि	2.41	2.41
भारी उद्योग	हेवी इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड	डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए विदेशी यात्राओं में डीए का अनियमित भुगतान	21.00	7.00
आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय	एनबीसीसी (आई) लिमिटेड	ठेकेदार से वसूली न करना तथा अधिक भुगतान	10.74	13.06#
खदान	खनिज अन्वेषण निगम लिमिटेड	व्यावसायिक कर की कटौती न करना	8.00	24.00#
पैट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	आंतरिक नियंत्रण की कमी के कारण हानि	9.12	9.12
विद्युत	एनएचपीसी लिमिटेड	अवकाश नकदीकरण पर ईपीएफ योगदान के कर्मचारियों के हिस्से के प्रति अनियमित भुगतान	1858.00	989.39
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	रियायत ग्राहियों से प्रीमियम की वसूली न होना	292.00	343.00#
शिपिंग	नई मेंगलोर पोर्ट ट्रस्ट	कैप्टिव जैटी के संबंध में ड्रेजिंग लागत की वसूली न होना	75.00	75.00
इस्पात	राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड	समझौता जापन ग्राहकों को छूट का अधिक भुगतान	8.10	8.10
इस्पात	भिलाई स्टील प्लांट, सेल	एन्ट्री कर की कम वसूली	8.65	8.73#

इस्पात	भिलाई स्टील प्लांट, सेल	परियोजना के विलंब से समापन पर सेनवेट योग्य करों की अननुमति के कारण परिहार्य हानि	1092.00	1247.00#
पर्यटन	एचएमसीटी और एएन	परामर्शदात्री कार्य हेतु आईओसीएल से राशि की वसूली न होना	3.00	3.00
		<b>कुल</b>	<b>9678.37</b>	<b>7210.45</b>

\* इसके अलावा अक्टूबर 2015 तक ₹321.33 लाख की वसूली की गई थी और इसे 2016 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 15 (खण्ड I) में शामिल किया गया था इसी प्रकार जुलाई 2016 तक ₹232.17 लाख की वसूली की गई तथा इसे 2017 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 9 में शामिल किया गया था।

# लेखापरीक्षा ने नमूना जांच के रूप में एक माह हेतु वसूली के बारे में बताया तथा प्रबंधन ने इसकी समीक्षा की तथा ₹14.43 लाख की वसूली स्वीकार की।



परिशिष्ट-II  
(पैरा 14.2 देखें)

लेखापरीक्षा के बताने पर सुधार/परिशोधन

मंत्रालय/विभाग का नाम	सीपीएसई का नाम	संक्षिप्त लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सुझाव	प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई
भारी उद्योग	हेवी इंजीनियरिंग कार्पोरेशन लिमिटेड	डीपीई दिशानिर्देशों के अननुपालन के कारण परिवहन प्रभारों की कम वसूली	प्रबंधन ने कर्मचारियों से परिवहन प्रभारों की कटौती शुरू कर दी है।
पैट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड	विभिन्न सुविधा केंद्रों से किराए की प्राप्ति में विलंब	भुगतान प्रणाली को बैंक से आरटीजीएस/एनईएफटी मोड में बदल दिया गया है।
पैट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	भारतीय ऑयल कंपनी लिमिटेड	त्रुटिपूर्ण निविदा दस्तावेज जिसमें बोलीदाताओं से कर सहित कीमत उद्धृत करना अपेक्षित था	कंपनी ने करों एवं शुल्कों हेतु एकरूप खंड शामिल करके प्रोसेस लाइसेंसर के चयन हेतु इसकी निविदा में संशोधन किया है। अब बोली राशि निवल करों एवं शुल्क सहित आमंत्रित किया गया है।
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	व्यावसायिक कर की कटौती न करना	प्रबंधन ने कर्मचारियों से व्यावसायिक कर काटना शुरू कर दिया है।
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	आवासीय क्वार्टरों के लिए धनबाद कैम्पस में इलेक्ट्रिक मीटर न लगाना	प्रबंधन ने आवासीय क्वार्टरों में इलेक्ट्रिक मीटर लगा दिए हैं।

परिशिष्ट-III

(अध्याय XV देखें)

2017 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (वाणिज्यिक) के ब्यौरें दर्शाता विवरण जिसके लिए की गई कार्रवाई टिप्पणियाँ लंबित है

प्रतिवेदन की सं. एवं वर्ष	प्रतिवेदन का नाम	पैरा सं.
<b>उर्वरक मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 6.1
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 6.1 एवं 6.2
2014 की 13	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.2
2013 की 13	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 8.1
<b>नागर विमानन मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.2, 2.4 एवं 2.5
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.4
2015 की 21	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा.1, एवं 2.2
2013 की 13	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.1
<b>कोयला मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.1, 3.2, 3.4, 3.5 एवं 3.6
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.1 एवं 3.2
2015 की 21	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.2
<b>वित्त मंत्रालय (वित्तीय सेवाएं बीमा डीवीजन विभाग)</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 7.1
2015 की 21	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 7.3
<b>भारी उद्योग एवं सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 8.1
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.3 एवं 10.1
2014 की 13	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.2
<b>पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 10.3, 10.9 एवं 10.10
<b>इस्पात मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 15.1 से 15.9
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 5.1 से 5.4

<b>खदान मंत्रालय</b>		
2014 की 13	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.1
<b>विद्युत मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 11.1,11.3,11.4 एवं 11.5
2016 की 15	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 11.5 एवं 11.6
<b>शिपिंग मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 14.1
<b>सड़क परिहवन एवं राजमार्ग मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 12.4
<b>वाणिज्यिक उद्यम मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 4.1
<b>आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.1
<b>वस्त्र मंत्रालय</b>		
2017 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 16.1

**अनुबंध-I**  
**(पैरा 2.1.1 देखें)**

**एएसएल द्वारा अभिलेखों/फाइलों/सूचना के ब्यौरें**

	एएसएल से मांगे गए अभिलेख/फाइले/सूचना	स्थिति
1.	विमान के अधिग्रहण हेतु व्यावहारिकता/व्यवहार्यता रिपोर्ट। किसी मार्ग पर (आरसीएस मार्गों हेतु बोली सहित) विमान प्रस्ताव/आहरण	प्राप्त आंशिक अभिलेख (8 एटीआर 72 के सम्मिलन के संबंध में समिति की रिपोर्ट)।
2.	विभिन्न मार्गों पर उड़ान शुरू करने/बंद करने से संबंधित आधार और अभिलेख	कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए।
3.	विमानों के रख रखाव से संबंधित अभिलेख। रख रखाव रिजर्व सूचीबद्ध/असूचीबद्ध ग्राउंडिंग हेतु मानक प्रतिमानों, विभिन्न जांच/मरम्मतों हेतु लगे मानक एवं वास्तविक समय के ब्यौरें। स्पेयर/घटकों तथा फ्लॉट इंजन की व्यवस्था	विमान के रख रखाव से संबंधित आंशिक अभिलेख प्रस्तुत किए गए।
4.	उपलब्ध मार्गों और ऐसे मार्गों पर विमान के वास्तविक परिनियोजन के वर्ष वार ब्यौरें। बेड़ा उपलब्धता अनुपात हेतु प्रतिमान तथा पायलटों की कमी/मार्गों की अनुपलब्धता आदि के कारण बेड़े का कम उपयोग	कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए
5.	एएसएल में वित्तीय प्रबंधन से संबंधित अभिलेख जो इसकी दीर्घावधि तथा लघु अवधि आवश्यकताओं हेतु निधियों की व्यवस्था की प्रक्रिया तथा विभिन्न एजेंसियों से निधियां उधार लेने के स्रोत दर्शाते हैं	कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए
6.	एयर इंडिया से प्राप्त राजस्व की जांच की प्रणाली से संबंधित अभिलेख	आंशिक अभिलेख प्राप्त हुए थे।

अभिलेख की प्रस्तुति के मामले पर एएसएल के प्रबंधन को बार-बार कहा गया। तथापि, अपेक्षित अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए। एएसएल से अभिलेख प्राप्त करने के लेखापरीक्षा प्रयासों के ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

	अनुस्मारकों/बैठकों के ब्यौरे	तिथि
1.	एएसएल को लेखापरीक्षा दल द्वारा जारी मांग-पत्र	17.04.2017 से 31.07.2017
2.	अभिलेख शीघ्रता से प्राप्त करने हेतु एएसएल के सीईओ के साथ निदेशक की बैठक	16.06.2017
3.	एएसएल के सीईओ को प्रधान निदेशक द्वारा डीओ पत्र	04.07.2017
4.	प्रधान निदेशक के साथ एएसएल के सीईओ की बैठक	25.07.2017
5.	एएसएल के सीईओ के साथ निदेशक की बैठक	15.09.2017
6.	एएसएल के सीईओ को निदेशक द्वारा अनुस्मारक जारी करना	06.10.2017, 24.10.2017
7.	एएसएल के सीईओ के साथ निदेशक की एक्जिट बैठक जिसमें अप्रस्तुतिकरण के मुद्दे पर भी चर्चा की गई थी।	04.12.2017

**अनुबंध-II**  
(पैरा 2.1.2.3 ख देखें)

**सीआरजे बेड़े को ग्राउंडिंग के कारण दिए गए पट्टा किराए के ब्यौरे**

विमान की पहचान	वीटी-आरजेबी			वीटी-आरजेसी			वीटी-आरजेडी			वीटी-आरजेई			भुगतान किया गया कुल निष्फल पट्टा किराया (₹ करोड़ में)
	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	
2014-15	365	0	12.93	288 <sup>1</sup>	9	10.95	365	<b>365</b>	11.46	365	27	13.71	
2015-16	366	0	11.94	--	--		366	<b>330</b>	11.94	366	<b>123</b>	12.80	
2016-17	152 <sup>2</sup>	30	4.86	--	--		211 <sup>3</sup>	<b>152</b>	6.81	266 <sup>4</sup>	69	8.59	
जोड़	883	30	29.73	288	9	10.95	942	<b>847</b>	30.21	997	<b>219</b>	35.1	
कुल डीए में कुल डीजी की प्रतिशतता*	3.17			2.78			85.5			20.86			
डीजी हेतु भुगतान किया गया निष्फल पट्टा किराया	0.94			0.30			25.83			7.32			<b>34.39</b>

डीए=उड़ान हेतु उपलब्ध दिन- ग्राउंडिंग के दिन, एलआर=वर्ष के दौरान भुगतान किया गया पट्टा किराया, (₹ करोड़ में)

\* टिप्पणी: ग्राउंडिंग के दिनों को सूचीबद्ध/असूचीबद्ध रख-रखाव हेतु बेड़ा उपलब्धता के 5 प्रतिशत पर विचार करने के बाद गिनाय गया है

<sup>1</sup> 13/2/15 को निर्धारित पुनः सुपुर्दगी/पुनः सुपुर्दगी आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु एक माह देने के बाद 12/1/15 तक संगणित उपलब्ध दिन

<sup>2</sup> 30/9/16 को निर्धारित पुनः सुपुर्दगी/पुनः सुपुर्दगी आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु एक माह देने के बाद 30/8/16 तक संगणित उपलब्ध दिन

<sup>3</sup> 30/11/16 को निर्धारित पुनः सुपुर्दगी/ पुनः सुपुर्दगी हेतु ग्राउंडिंग से 28/10/16 तक संगणित उपलब्ध दिन

<sup>4</sup> 16/1/17 को निर्धारित पुनः सुपुर्दगी/ पुनः सुपुर्दगी हेतु ग्राउंडिंग से 22/12/16 तक संगणित उपलब्ध दिन

## अनुबंध-III

(पैरा 2.1.2.3 ग देखें)

एटीआर 42-320 बेड़े की ग्राउंडिंग के कारण भुगतान किए गए पट्टा किराए के ब्यौरें

विमान की पहचान	वीटी-एबीए			वीटी-एबीबी			वीटी-एबीडी			वीटी-एबीओ			भुगतान किया गया कुल निष्फल पट्टा किराया (₹ करोड़ में)
	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	
वर्ष	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	डीए	डीजी	एलआर	
2014-15	365	248	4.36	365	29	4.36	321 <sup>5</sup>	100	3.99	365	28	3.22	
2015-16	366	148	3.79	366	39	3.59	--	--	--	266 <sup>6</sup>	34	2.39	
2016-17	365	16	3.18	365	71	3.14	--	--	--	--	--	--	
<b>कुल</b>	<b>1096</b>	<b>412</b>	<b>11.33</b>	<b>1096</b>	<b>139</b>	<b>11.09</b>	<b>321</b>	<b>100</b>	<b>3.99</b>	<b>631</b>	<b>62</b>	<b>5.61</b>	
कुल डीए में कुल डीजी की प्रतिशतता*	35.68			12.04			29.60			9.35			
डीजी हेतु भुगतान किया गया निष्फल पट्टा किराया	4.04			1.34			1.18			0.52			7.08

डीए=उड़ान हेतु उपलब्ध दिन- ग्राउंडिंग के दिन, एलआर=वर्ष के दौरान भुगतान किया गया पट्टा किराया,

\* टिप्पणी: ग्राउंडिंग के दिनों को सूचीबद्ध/असूचीबद्ध रख-रखाव हेतु बेज उपलब्धता के 5 प्रतिशत पर विचार करने के बाद गिना गया है

<sup>5</sup> 16/3/15 को निर्धारित पुनः सुपुर्दगी/पुनः सुपुर्दगी आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु एक माह देने के बाद 15/2/15 तक संगणित उपलब्ध दिन<sup>6</sup> 22/2/15 को दुर्घटना हो गई थी। दिनों की गणना 22/12/15 तक की गई

**अनुबंध -IV**  
(पैरा 2.1.2.4 देखें)

विभिन्न समझौता ज्ञापनों के तहत लाभार्थी एजेंसियों/राज्यों से वसूलीयोग्य राशि के ब्यौरें

क्र. सं.	राज्य सरकार/एजेंसी का नाम	प्रचालित क्षेत्र	सहमत वीजीएफ राशि	प्रचालनों की अवधि		अनुदग्रहीत राशि* (₹ करोड़ में)	टिप्पणियां
				सहमत अवधि	प्रचालनों की वास्तविक अवधि		
1.	पुदुचेरी सरकार	बंगलौर पुदुचेरी	2 करोड़ प्रति वर्ष अर्थात ₹0.17 करोड़ प्रति माह	1 वर्ष (अप्रैल 2015 से मार्च 2016)	6 माह (अप्रैल, 2015 से 15 अक्टूबर 2015)	3.44	-
2.	मैसर्स बंगाल एरोट्रोपोलिस प्रोजेक्ट लिमिटेड (बीएपीएल)	कोलकाता दुर्गापुर	लागत घटा राजस्व	मई 2015 से मार्च 2016	8 माह (मई 2015 से दिसम्बर 2015)	3.03	बीएपीएल ने जून 2015 के बाद बिलों का भुगतान नहीं किया
3.	कर्नाटक सरकार	बेंगलुरु-मैसूर	₹1.14 करोड़ प्रति वर्ष या ₹0.09 करोड़ प्रति माह	सितम्बर 2015 से एक वर्ष	03.09.2015 से 17.11.2015	1.54	कर्नाटक सरकार से कोई वीजीएफ प्राप्त नहीं हुआ
4.	लक्षद्वीप प्रशासन (एलए)	कोच्चि-अगाती	उड़ान की ₹1.80 प्रति घंटा लागत पर विचार करते हुए शून्य लाभ शून्य हानि आधार पर आधारित वीजीएफ	मार्च 2013 से 3 वर्ष	मार्च 2013 से अब तक	4.03	एलए/गृह मंत्रालय के साथ इस संबंध में कोई करार या समझौता ज्ञापन नहीं किया गया था। अप्रैल 2015 से नवंबर, 2016 की अवधि हेतु देय बकाया थे।
5.	उत्तर पूर्वी परिषद	उत्तर पूर्वी क्षेत्र	प्रचालनों पर हानियों को कवर करने हेतु वीजीएफ	2003 के बाद से वार्षिक आधार पर	2003 से वार्षिक आधार पर	60.91	वर्ष 2012 के दौरान विस्तारण हेतु किसी सूचना के बिना प्रचालन जारी रखे
<b>जोड़</b>						<b>72.95</b>	

\* प्रचालन अवधि के दौरान प्राप्त राजस्व तथा लागत के बीच अंतर



**अनुबंध -V**  
(पैरा 2.1.2.5 देखें)

**विमानों को खरीदने/पुनः सुपुर्दगी हेतु किए गए भुगतान के ब्यौरें**

विमान का नाम पंजीकरण सं.	पट्टाकार का नाम	प्रवेश तिथि	विमान की पुनः सुपुर्दगी		पुनः सुपुर्दगी जांच के लिए विमान भेजने की तिथि	एएसएल द्वारा भुगतान की गई पुनः सुपुर्दगी निपटान की राशि	पुनः सुपुर्दगी के समय पट्टा किराया	मरम्मत/निपटान <sup>α</sup> अवधि हेतु भुगतान किया गया पट्टा किराया	पट्टाकारों द्वारा रखे गए रख-रखाव रिजर्वों (एमआर) की कुल राशि
			निर्धारित	वास्तविक					
वीटी- आरजेसी / एमएसएन 10052	मैसर्स हांगकांग एयरलाइंस लिमिटेड	जनवरी 2008	जनवरी 2015	अगस्त 2015	फरवरी 2015	यूएसडी 1.45 एमएन <sup>‡</sup>	यूएसडी 0.175 एमएन प्रति माह	यूएसडी 0.875 एमएन अप्रैल से अगस्त 2015 तक 5 माह के लिए (₹66.33/यूएसडी पर ₹5.80 करोड़ के बराबर)	यूएसडी 0.93 एमएन
वीटी- आरजेडी / एमएसएन 10048	मैसर्स सिलेन एमएसएन 10048 लिमिटेड	मई 2009	नवम्बर 2016	अप्रैल 2017	नवम्बर 2016	यूएसडी 1.9 एमएन	यूएसडी 0.15 एमएन प्रति माह	यूएसडी 0.6 एमएन दिसंबर 2016 से मार्च 2017 तक 4 माह हेतु (₹64.84 प्रति यूएसडी पर ₹3.89 करोड़ के बराबर)	यूएसडी 1.73 एमएन
वीटी- आरजेबी / एमएसएन 10217	मैसर्स एमेटुम एयरक्राफ्ट लीजिंग नंबर टू लिमिटेड	अक्टूबर 2007	सितंबर 2016	दिसंबर 2016	सितंबर 2016	यूएसडी 1.25 एमएन	यूएसडी 0.15 एमएन प्रति माह	यूएसडी 0.03 एमएन नवंबर 2016 से दिसंबर 2016 तक 2 माह हेतु (₹54.84 प्रति यूएसडी पर ₹1.95 करोड़ के बराबर)	यूएसडी 4.67 एमएन
वीटी- आरजेई / एमएसएन 10029	मैसर्स आरबीएस एयरोस्पेस आइरलाड लिमिटेड	जुलाई 2008	जनवरी 2017	प्रक्रिया में	जनवरी 2017	निपाटन किया जाना है	यूएसडी 0.145 एमएन प्रति माह	यूएसडी 1.31 एमएन मार्च 2017 से नवंबर 2017 तक 9 माह हेतु (₹64.84 प्रति यूएसडी पर ₹ 8.46 करोड़ के बराबर)	निपाटन किया जाना है

<sup>α</sup> पुनः सुपुर्दगी आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु एक माह देने के बाद अवधि की गणना की गई है। डॉलर हेतु परिवर्तन की दर अगले वर्ष की 31 मार्च, जिसमें पट्टा किराया का भुगतान किया गया था, ली गई है।

<sup>‡</sup> मै. अद्रिया को जांच तथा मैस गुडरिच तथा मै. बेलफास्ट को मरम्मत कार्यकलापों की लागत हेतु भुगतान की गई राशि शामिल है।

2018 की प्रतिवेदन संख्या 11

वीटी- एबीडी/ एमएसएन 356	मेसर्स एबीक लीजिंग लिमिटेड को सौंपे गए मेसर्स एटीआर.	दिसंबर 2002	मार्च 2015	अगस्त 2015	समझौता करार के अनुसार एएसएल द्वारा रखे गए विमान	यूसडी 1.894 यूसडी <sup>९</sup>	यूसडी 0.058 एमएन प्रति माह	यूसडी 0.411 एमएन मार्च 2015 से जुलाई 2015 तक (₹64.005 प्रति यूसडी पर ₹2.63 करोड़ के बराबर)	यूसडी 1.59 एमएन
<b>कुल</b>						<b>6.494</b>		<b>3.226</b> <b>(₹ 22.73 करोड़ के बराबर)</b>	<b>8.92</b>

<sup>९</sup> निश्चित पुनः सुपुर्दगी प्रभारों हेतु 0.494 मिलियन राशि शामिल है।

**अनुबंध -VI**  
**(पैरा 2.2. 1 देखें)**  
**अधिक समय**

क्रम सं.	हवाई अड्डा	कार्य का विवरण	एएआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)		प्रदान तिथि/ मूल्य (₹ करोड़ में)	ठेकेदार का नाम	समापन की निर्धारित तिथि	समापन की वास्तविक तिथि/समापन की लागत (₹ करोड़ में)	समापन में विलंब (माह)
			कुल परियोजना के लिए	सिविल कार्यों की लागत					
1	जयपुर	सीएटी-III लाईटिंग प्रणाली सहित रनवे का विस्तारण एवं सुदृढीकरण	12/01/2011 89.65 (17/7-2015 को ₹140.64 करोड़ पर संशोधित)	89.65 (17/7-2015 को ₹140.64 करोड़ पर संशोधित)	24/12/13 95.92	मैसर्स जी.आर. इन्फ्रा प्रोजेक्ट्स	01/07/15	15/03/16 130.99	8.5 माह
2	जयपुर	डिजाइन आधारित ग्रिड कनेक्टिड ग्राउंड माऊटिड 1.8 एमडब्ल्यूपी सोलर पीवी पावर प्लांट का एसआईटीसी	25/08/2015 14.98	14.98	19/02/16 10.82	मैसर्स उजास एनर्जी लिमिटेड	27/08/16	प्रगति पर/ 7.96 (सितंबर 2017)	13 माह
3	किशनगढ़	रनवे, एप्रन, अलग खंड, लिंक टैक्सी वे, पेरीमीटर रोड तथा अन्य संबंध कार्यों का निर्माण	18/04/2013 160.05	59.33	20/09/13 44.60	मैसर्स खुराना इंजीनियरिंग लिमिटेड	28/09/15	29/03/16 को बंद कर दिया गया 32.26	24 माह चूंकि शेष कार्य प्रगति पर
4	लखनऊ*	राष्ट्रीय विमानन विश्वविद्यालय-आईजीआरयूए, फुरसतगंज में शैक्षणिक ब्लॉक, छात्रावास, सब स्टेशन, भवन एवं अन्य संबंधित कार्य निर्माण	02/04/2013 149.48	84.63	16/08/13 85.57	मेसर्स केएसएम बशीर मोहम्मद और सन्स	22/08/16	प्रगति पर /67.95 (सितंबर 2017)	13 माह
5	लखनऊ *	एकीकृत कार्यालय कॉम्प्लैक्स का निर्माण-एएआई तथा डीजीसीए	02/02/2011 127.10	11.68	08/05/13 10.44	मेसर्स आकृति इंजीनियर्स	17/11/14	21/02/17 14.28 (पूर्व अंतिम बिल तक)	27 माह

6	दिल्ली	केंद्रीय वायु परिवहन प्रवाह प्रबंधन (सीएटीएफएम) तथा सहायक कार्यालय का निर्माण	25/10/12 180.77	37.38	01/01/16 11.53	मैसर्स सुनहरी बाग बिल्डर्स प्राइवेट लिमिटेड	10/01/17	प्रगति पर / 4.70 (सितंबर 2017)	8.5 माह
7	दिल्ली*	भारतीय सिविल विमानन अकादमी तथा छात्रावास ब्लॉक का निर्माण	02/02/2011 149.70	91.93	18/04/13 93.65	मैसर्स सी एंड सी कंस्ट्रक्शन लिमिटेड	12/11/14	प्रगति पर /75.67 (सितंबर 2017)	34 माह
8	जेसलमेर	मुख्य टर्मिनल भवन तथा संबंधित कार्यों का निर्माण	25/02/2008 81.00	41.28	17/03/10 32.60	मैसर्स ईरा इंफ्रा इंजीनियरिंग लिमिटेड	09/04/11	21/02/13 32.15	22 माह
9	खजुराहो	नए टर्मिनल भवन कॉम्प्लैक्स के निर्माण का शेष कार्य	20/02/2006 75.32	53.60	24/12/09 50.96	मैसर्स अवंतिका- जीएचआरए (जेवी)	02/12/10	31/12/15 53.45	61 माह
10	चंडीगढ़ अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड	नए एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण (मोहाली की तरफ)	02/02/2011 452.00	392.99	01/08/12 307.34	मैसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड	17/02/15	15/05/15 330.17	3 माह
11	चंडीगढ़ अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड	एप्रन तथा लिंक टैक्सी ट्रैक का निर्माण (मोहाली की तरफ)		38.12	22 /12/2011 39.91	मैसर्स एनएससी प्रोजेक्ट्स प्राइवेट लिमिटेड	17/08/14	30/07/14 39.05	उपलब्ध नहीं

\* निक्षेप कार्य

**अनुबंध -VII**  
**(पैरा 5.1 देखें)**

शाखा का नाम	क्रम सं.	ऋण सं.	विवरण
आगरा (7 ऋण)	1.	01702070000006	दो फ्लैट खरीदने हेतु 30 दिसंबर 2013 को ₹32.50 लाख प्रत्येक के दो ऋण संस्वीकृत किए गए थे जिसके प्रति 31 दिसंबर 2013 को ₹58.50 लाख संवितरित किए गए थे।
	2.	01702070000007	
	3.	01702070000011	एक फ्लैट खरीदने हेतु 25 फरवरी 2014 को ₹35 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 10 मार्च 2014 तक ₹31.50 लाख संवितरित किए गए थे।
	4.	01702070000012	एक फ्लैट खरीदने हेतु 27 फरवरी 2014 को ₹30 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 28 फरवरी 2014 को ₹ 27 लाख का संवितरण किया गया था।
	5.	01702070000001	दो फ्लैटे खरीदने हेतु 31 अक्टूबर 2013 को ₹66 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 21 नवंबर 2013 तक ₹33.61 लाख संवितरित किए गए हैं।
	6.	01702080000006	आवासीय इक्विटी के रूप में 21 जनवरी 2014 को दो ऋण ₹11.70 लाख तथा ₹15 लाख संस्वीकृत किए गए थे और 23 अप्रैल 2014 तक ₹ 26.70 लाख संवितरित किए गए थे।
	7.	01702080000009	
भोपाल (4 ऋण)	8.	00202070004618	घर खरीदने एवं फर्निशिंग हेतु क्रमशः 26 मार्च 2014 तथा 31 अक्टूबर 2014 को दो ऋण ₹30.40 लाख तथा ₹5 लाख संस्वीकृत किए गए थे।
	9.	00202280000001	
	10.	00202070004589	डुपलेक्स घर खरीदने हेतु 31 जनवरी 2014 को दो ऋण ₹12.50 लाख तथा ₹15 लाख संस्वीकृत किए गए थे और ₹3.56 लाख प्रत्येक उसी दिन संवितरित कर दिए गए थे।
	11.	00202070004590	
इन्दौर (2 ऋण)	12.	01302090000019	31 जुलाई 2014 को संपत्ति के प्रति 7.75 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 28 अगस्त 2014 को संवितरित किया गया था।

	13.	01302080000065	26 मई 2012 को संपत्ति के प्रति ₹9 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 31 मई 2012 को संवितरित किया गया था।
जबलपुर (8 ऋण)	14.	00402070001917	26 सितंबर 2017 को ₹24.25 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया और घर खरीदने हेतु 27 सितंबर 2017 को संवितरित किया गया था।
	15.	00402070001923	घर के निर्माण हेतु 30 सितंबर 2013 को ₹15 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 12 नवंबर 2013 तक ₹13 लाख संवितरित किए गए थे।
	16.	00402080000137	व्यक्तिगत उद्देश्य हेतु संपत्ति के प्रति ऋण के रूप में ₹17 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 08 अक्टूबर 2013 को संवितरित किया गया था।
	17.	00402070001920	घर खरीदने हेतु 30 सितंबर 2013 को ₹25 लाख का ऋण संस्वीकृत एवं संवितरित किया गया था
	18.	00402070001879	घर खरीदने हेतु 18 अक्टूबर 2012 को ₹11 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 25 अक्टूबर 2012 को संवितरित किया गया था।
	19.	00402080000087	संपत्ति के प्रति ऋण के रूप में 28 अगस्त 2012 को ₹7.25 लाख संस्वीकृत किया गया था और 31 अगस्त 2012 को संवितरित किया गया था।
	20.	00402080000135	व्यक्तिगत उद्देश्य हेतु संपत्ति के प्रति ऋण के रूप में 14 सितंबर 2013 को ₹21 लाख का ऋण संस्वीकृत एवं संवितरित किया गया था।
	21.	00402070001921	10 अक्टूबर 2013 को ₹30 लाख का ऋण संस्वीकृत किया गया था और 15 लाख उसी दिन संवितरित कर दिए गए थे।
नासिक (2 ऋण)	22.	01402250000064	25 अगस्त 2014 को दो ऋण ₹17 लाख प्रत्येक संस्वीकृत किए गए थे और समस्त राशि 31 अगस्त 2014 को संवितरित कर दी गई थी।
	23.	01402250000065	

## अनुबंध-VIII

(पैरा 5.5 देखें)

ओआईसीएल के स्टैंडअलोन जीएचआईपी के व्यय किए गए दावा अनुपात दर्शाता विवरण

वर्ष	बीमाकृत का नाम	पोलिसी सं.	समाप्त प्रीमियम	किए गए दावे	आईसीआर
ए	बी	सी	डी	ई	एफ=ई/डी*100
<b>मुंबई आरओ-II</b>					
2014-15	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी	124200/48/2015/1351	77900000	117000000	150
	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/2015/1331	26500000	26700000	101
	अभ्युदय बैंक लिमिटेड	124291/48/2015/478	16258700	19493834	120
	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/2015/8015	416044078	555419239	134
	सीआईडीसीओ	124291/48/2015/56	31607831	35185548	111
	एचडीएफसी सिक््युरिटीज लिमिटेड	124500/48/2015/7767	15000000	20480647	137
2015-16	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/2016/931	32600000	37720278	116
	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/2016/6734	440000000	587993748	134
	अभ्युदय बैंक लिमिटेड	124291/48/2016/642	20000000	22980994	115
	मैसर्स डायबॉल्ड सिस्टम प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/2016/966	16205000	16826188	104
	सीआईडीसीओ	124291/48/2016/69	26734826	33091693	124
	कैप्टा इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	124200/48/2016/10929	32687221	36355964	111
	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी	124200/48/2016/2735	73000000	114900000	157
	वायाकॉम 18 मीडिया प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/2016/198	16881000	19326000	114
2016-17	वायाकॉम 18 मीडिया प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/2017/189	20700000	24057000	116
	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी	124200/48/2017/4866	95000000	115900000	122
	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/2017/5890	499500000	561447217	112
	ग्लेनमार्क फार्मास्यूटिकल्स	124500/48/2017/275	21100000	24052610	114
	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/2017/1207	44000000	53800000	122
	एचडीएफसी सिक््युरिटीज लिमिटेड	124500/48/2017/5762	21300000	23175889	109
	कैपिटल इंडिया	124200/48/2017/11550	33699093	38628599	115
<b>आरओ-बंगलुरु</b>					
2014-15	मैसर्स एक्सचर	कुल 5 पॉलिसिया	597248628	664361000	111
	सीजीआई सूचना प्रणाली	421500/48/2015/3278	120113002	122385049	102
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/2015/1549	48219250	51904255	108

2015-16	मैसर्स एक्सचर	कुल 5 पॉलिसिया	761197893	840963839	110
	जीई समूह	कुल 52 पॉलिसिया	244810088	284110304	116
	एसकेडीआरडीपी	422200/48/2016/219	297626856	314921972	106
	सीजीआई सूचना प्रणाली	421500/48/2016/3033	143116172	144183421	101
	एस्ट्राजेनेका	421100/48/2016/369	48863340	52944925	108
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/2016/1894	55947037	63808978	114
	फर्स्ट अमेरिकन	421100/48/2016/171	29561134	33608793	114
2016-17	मैसर्स एक्सचर	कुल 5 पॉलिसिया	921317979	1060169592	115
	जीई ग्रुप	कुल 52 पॉलिसिया	369779936	398113303	108
	एसकेडीआरडीपी	422200/48/2017/423	106186223	110269943	104
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/2017/1622	67790166	82923768	122
<b>आरओ-चेन्नई</b>					
2014-15	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/2015/3220	26231788	31522523	120
2015-16	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/2016/3360	28255280	31419459	111
2016-17	टेमेनोस इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411700/48/2017/5189	15686087	15752168	100
	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/2017/3012	29720416	42912667	144
	सैंडिक प्राइवेट लिमिटेड	411600/48/2017/3372	18243128	21882056	120



## अनुबंध-IX

(पैरा 5.5 देखें)

2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान आईओसीएल की ग्रुप मेडीकलेम पोलिसियों (स्टैंडअलोन) के संबंध में कम प्रीमियम प्रभार दर्शाता विवरण

वर्ष	बीमाकृत का नाम	पोलिसी संख्या	निम्न सं. में समायोजित वार्षिक दावा व्यय	दलाली	टीपीए प्रभार	एमओएसपीआई* द्वारा घोषित व्याप्त मासिक एमआई दर पर चिकित्सा स्फिति (एमआई)	कुल	@95 प्रतिशत पर सीआर को बनाए रखने हेतु प्रभारित न्यूनतम प्रीमियम	वास्तव में प्रभारित प्रीमियम	प्रीमियम का कम प्रभार (₹ में)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच =डी से जी का जोड़	आई=एच/95%	जे	के=आई-जे
<b>मुंबई</b>										
<b>आरओ-II</b>										
2014-15	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी	124200/48/201 5/1351	117000000	0	6435000	5850000	129285000	136089474	73000000	63089474
	अभ्युदय बैंक लिमिटेड	124291/48/201 5/478	19498494	1462387	1072417	974925	23008223	24219182	18507000	5712182
	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/201 5/1331	27846306	2088473	1531547	1392315	32858641	34588043	32600000	1988043

\*

2018 की प्रतिवेदन संख्या 11

	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/2014/7649	559682681	0	30782547	27984134	618449363	650999329	440000000	210999329
	सीआईडीसीओ	124291/48/2015/56	35371835	0	1945451	1768592	39085878	41143029	25738697	15404332
	एचडीएफसी सिन्क्युरिटीज लिमिटेड	124500/48/2015/7767	20609862	1545740	1133542	1030493	24319637	25599618	15918712	9680906
<b>2015-16</b>	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/2016/931	34584711	2593853	1902159	1729236	40809959	42957852	38500000	4457852
	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/2016/6734	658715635	0	36229360	32935782	727880777	766190291	499500000	266690291
	अभ्युदय बैंक लिमिटेड	124291/48/2016/642	22980994	0	1263955	1149050	25393998	26730525	23500000	3230525
	मैसर्स डायबॉल्ड सिस्टम प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/2016/966	16783211	671328	671328	839161	18965028	19963188	13000000	6963188
	सीआईडीसीओ	124291/48/2016/69	32557000	0	1790635	1627850	35975485	37868932	29326453	8542479
	कैप्टा इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	124200/48/2016/10929	36718410	2753881	2019513	1835921	43327724	45608130	33525328	12082802
	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी.	124200/48/2016/2735	114900000	0	4596000	5745000	125241000	131832632	95000000	36832632
	वायाकॉम 18 मीडिया प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/2016/198	23290551	2329055	1280980	1164528	28065114	29542225	20700000	8842225

2016-17	वायाकॉम 18 मीडिया प्राइवेट लिमिटेड	121802/48/201 7/189	25807000	1935525	1419385	1290350	30452260	32055011	25000000	7055011
	एचडीएफसी स्टैंडर्ड लाइफ इंश्योरेंस कंपनी.	124200/48/201 7/4866	123600000	0	6180000	6180000	135960000	143115789	99782603	43333186
	एक्सिस बैंक लिमिटेड	124500/48/201 7/5890	567700000	14192500	17031000	28385000	627308500	660324737	515000000	145324737
	ग्लेनमार्क फार्मास्यूटिकल्स	124500/48/201 7/275	21800000	1635000	1199000	1090000	25724000	27077895	18427948	8649947
	वोकहार्ट लिमिटेड	124500/48/201 7/1207	56500000	4237500	2825000	2825000	66387500	69881579	52500000	17381579
	एचडीएफसी सिक्युरिटीज लिमिटेड	124500/48/201 7/5762	24948000	1247400	1247400	1247400	28690200	30200211	25000000	5200211
	कैप्टा इंडिया	124200/48/201 7/11550	37538000	1501520	1501520	1876900	42417940	44650463	34035169	10615294
	<b>उप-कुल (ए)</b>							<b>3020638133</b>	<b>2128561910</b>	<b>892076223</b>
आरओ- बेंगलुरु										
2014-15	मैसर्स एक्सचेंजर	कुल 5 पॉलिसियाँ	664361000	0	16609025	33218050	714188075	751776921	719842830	31934091
	सीजीआई सूचना प्रणाली	421500/48/201 5/3278	121553564	10939821	4862143	6077678	143433206	150982322	149150445	1831877
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/201 5/1549	56067784	4205083.8	3083728	2803389	66159985	69642090	50000000	19642090

2018 की प्रतिवेदन संख्या 11

2015-16	मैसर्स एक्सचेंजर	कुल 5 पॉलिसियाँ	840963839	0	21024096	42048191.95	904036127	951616976	882562090	69054886
	जीई समूह	कुल 52 पॉलिसियाँ	291550553	5650000	11662022	14577528	323440103	340463266	284923445	55539821
	एसकेडीआरडीपी	422200/48/201 6/219	88666437	6649983	4876654	4433322	104626396	110133048	105186223	4946825
	सीजीआई सूचना प्रणाली	421500/48/201 6/3033	157156309	7857815	6286252	7857815	179158192	188587571	156905501	31682070
	एस्ट्राजेनेका	421100/48/201 6/369	54679494	0	2187180	2733975	59600648	62737525	50561126	12176399
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/201 6/1894	69925032	4545127	2797001	3496252	80763412	85014118	56002737	29011381
	फर्स्ट अमेरिकन	421100/48/201 6/171	33296463	2497235	1331859	1664823	38790379	40831978	36467895	4364083
2016-17	मैसर्स एक्सचेंजर	कुल 5 पॉलिसियाँ	1101390650	0	27534766	55069533	1183994949	1246310472	1048164408	198146064
	जीई समूह	कुल 52 पॉलिसियाँ	387025698	10000000	15481028	19351285	431858011	454587380	427912178	26675202
	एसकेडीआरडीपी	422200/48/217 /423	99480862	0	0	4974043	104454905	109952532	98263074	11689458
	स्कोप इंटरनेशनल	421500/48/201 7/1622	84968037	5098082	3398721	4248402	97713243	102856045	75000000	27856045
	<b>उप-कुल (बी)</b>							<b>4665492242</b>	<b>4140941952</b>	<b>524550290</b>
<b>आरओ- चेन्नई</b>										
2014-15	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/201 5/3220	31522523	2364189	1733739	1576126	37196577	39154292	27500000	11654292
2015-16	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/201 6/3360	31638685	1581934	1265547	1581934	36068101	37966422	28700000	9266422

<b>2016-17</b>	टेमेनोस इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411700/48/201 7/5189	16528158	1239612	826408	826408	19420586	20442722	18000000	2442722
	डेमलर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	411200/48/201 7/3012	43764286	0	2407036	2188214	48359536	50904775	41200000	9704775
	सैंडिस्क प्राइवेट लिमिटेड	411600/48/201 7/3372	22480365	1348822	1011616	1124018	25964822	27331391	24399808	2931583
	<b>उप-कुल (सी)</b>							<b>175799602</b>	<b>139799808</b>	<b>35999794</b>
	<b>सकल कुल (ए + बी + सी)</b>							<b>7861929978</b>	<b>6409303670</b>	<b>1452626308</b>

\*एमओएसपीआई-सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय

**अनुबंध - X**  
**(पैरा 9.4 देखें)**

**एचपीसीएल द्वारा जल के अधिक कर्षण पर अधिभार के परिहार्य भुगतान को दर्शाता विवरण**

माह	थाटीपुड़ी रिजर्वायर से जल का अधिक कर्षण		अधिभार की दर (₹ प्रति केएल)	भुगतान की गई अधिभार राशि (₹ में)	थाटीपुड़ी हेतु इसीएमपी द्वारा अनुमोदित संवर्धित मात्रा		दिन, माह में	जल की मात्रा जिस पर अधिभार परिहार्य था यदि मात्रा को इसीएमपी द्वारा सुझाए गए 4 एलआईजीडी तक बढ़ा दिया जाता	परिहार्य अधिभार राशि (₹ में)
	एलआईजीडी में	केएल में			एलआईजीडी में	केएल में			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3)*(4)	(6)	(7)	(8)	(9) = (7)*(8)	(10) = (9)*(4)
मार्च-15	5.65	79583.54	36	2865007	4	1818.436	31	56371.52	2029375
अप्रैल-15	3.21	43808.00	36	1577088	3.21	1459.295	30	43778.85	1576038
मई-15	8.14	114653.54	36	4127527	4	1818.436	31	56371.52	2029375
जून-15	5.05	68844.00	36	2478384	4	1818.436	30	54553.08	1963911
जुलाई -15	7.06	99515.54	36	3582559	4	1818.436	31	56371.52	2029375
अगस्त-15	10.64	150001.54	36	5400055	4	1818.436	31	56371.52	2029375
सितंबर-15	10.08	137410.00	36	4946760	4	1818.436	30	54553.08	1963911
अक्टूबर-15	9.82	138330.54	36	4979899	4	1818.436	31	56371.52	2029375
नवंबर-15	12.58	171555.00	36	6175980	4	1818.436	30	54553.08	1963911
दिसंबर-15	6.52	91831.00	60	5509860	4	1818.436	31	56371.52	3382291
जनवरी-16	5.13	72325.00	60	4339500	4	1818.436	31	56371.52	3382291
फरवरी-16	6.17	81331.00	60	4879860	4	1818.436	29	52734.64	3164079
मार्च-16	8.24	116080.00	60	6964800	4	1818.436	31	56371.52	3382291
अप्रैल-16	9.04	123293.00	60	7397580	4	1818.436	30	54553.08	3273185
मई-16	7.27	102491.00	60	6149460	4	1818.436	31	56371.52	3382291
जून-16	6.74	91856.00	60	5511360	4	1818.436	30	54553.08	3273185

माह	थाटीपुड़ी रिजर्वायर से जल का अधिक कर्षण		अधिभार की दर (₹ प्रति केएल)	भुगतान की गई अधिभार राशि (₹ में)	थाटीपुड़ी हेतु इसीएमपी द्वारा अनुमोदित संवर्धित मात्रा		दिन, माह में	जल की मात्रा जिस पर अधिभार परिहार्य था यदि मात्रा को इसीएमपी द्वारा सुझाए गए 4 एलआईजीडी तक बढ़ा दिया जाता	परिहार्य अधिभार राशि (₹ में)
	एलआईजीडी में	केएल में			एलआईजीडी में	केएल में			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3)*(4)	(6)	(7)	(8)	(9) = (7)*(8)	(10) = (9)*(4)
जुलाई -16	4.61	65012.00	60	3900720	4	1818.436	31	56371.52	3382291
अगस्त-16	8.71	122679.00	60	7360740	4	1818.436	31	56371.52	3382291
सितंबर-16	12.51	170585.00	60	10235100	4	1818.436	30	54553.08	3273185
अक्टूबर-16	10.31	145239.54	60	8714372	4	1818.436	31	56371.52	3382291
नवंबर-16	12.03	164085.00	60	9845100	4	1818.436	30	54553.08	3273185
दिसंबर-16	9.67	136285.54	60	8177132	4	1818.436	31	56371.52	3382291
जनवरी-17	8.53	120265.54	60	7215932	4	1818.436	31	56371.52	3382291
फरवरी-17	8.08	102803.52	60	6168211	4	1818.436	28	50916.21	3054972
मार्च 17	12.43	175219.54	60	10513172	4	1818.436	31	56371.52	3382291
<b>कुल</b>		<b>2885083.38</b>		<b>149016162</b>					<b>70749344</b>

एलआईजीडी = लाख इम्पीरियल गैलन प्रति दिन, केएल = किलोलीटर

1 एलआईजीडी = 454.609 केएल

इसीएमपी - मेगा परियोजनाओं हेतु सशक्त समिति

**अनुबंध-XI**  
(पैरा 9.5 देखें)

2015-16 के दौरान एफओ तथा एलडीओ बिक्रियाँ हेतु पुनः विक्रेता को भुगतान की गई अतिरिक्त छूट दर्शाता विवरण

**क. 2015-16 के दौरान एफओ बिक्रियाँ**

स्लैबवार लक्षित मात्रा की तुलना में लागू छूट			
मात्रा स्लैब (एमटी)	छूट (₹.प्रति एमटी)	वास्तविक बिक्री की मात्रा (एमटी)	लागू छूट (₹ में)
(ए)	(बी)	(सी)	(डी) =बी x सी
6000 तक	425	6000	25,50,000
6000 से अधिक, 12000 तक	600	अगला 6000	36,00,000
12000 से अधिक, 25000 तक	775	अगला 13000	1,00,75,000
25000 से अधिक, 50000 तक	950	अगला 25000	2,37,50,000
50000 से अधिक, 75000 तक	1,125	अगला 25000	2,81,25,000
75000 से अधिक, 100000 तक	1,300	अगला 25000	3,25,00,000
100000 से अधिक, 125000 तक	1,475	अगला 25000	3,68,75,000
125000 से अधिक, 150000 तक	1,650	अगला 25000	4,12,50,000
150000 से अधिक, 175000 तक	1,825	अगला 24335	4,44,11,101
175000 से अधिक	2,000	पात्र नहीं क्योंकि बढ़ाई गई मात्रा 175000 एमटी से कम है	
<b>कुल</b>		<b>174335</b>	<b>22,31,36,101</b>

**ख. 2015-16 के दौरान एलडीओ बिक्रियाँ**

स्लैबवार लक्षित मात्रा की तुलना में लागू छूट		अतिरिक्त छूट की गणना	
मात्रा स्लैब (केएल)	छूट (₹.प्रति केएल)	वास्तविक बिक्री की मात्रा (केएल)	लागू छूट (₹ में)
(ए)	(बी)	(सी)	(डी) =बी x सी
100 से अधिक	425	100	42,500
100 से अधिक, 500 तक	600	अगला 400	2,40,000
500 से अधिक, 1500 तक	775	अगला 1000	7,75,000
1500 से अधिक, 5000 तक	950	अगला 3500	33,25,000
5000 से अधिक, 10000 तक	1,125	अगला 5000	56,25,000
10000 से अधिक, तक 15000	1,300	अगला 5000	65,00,000
15000 से अधिक	1,475	अगला 3497	51,58,075
<b>कुल</b>		<b>18497</b>	<b>2,16,65,575</b>



**अनुबंध-XII**  
(पैरा 9.10 देखें)

वर्ष	माह	गैस फ्लेयर एससीएम में	गैस फ्लेयर का मूल्य (₹ करोड़ में)	गैस का मूल्य जिसे गेल को बेचा जा सकता था (सीटीएफ में प्राप्त गैस का 62.66%)	किराए के कम्प्रेसर की लागत (प्रति एससीएम (₹ में))	किराए के कम्प्रेसर की कुल लागत (₹ में)	किराए के कम्प्रेसर की कुल लागत (₹ करोड़ में)	कुल राजस्व हानि (₹ करोड़ में)
2015	मार्च	2869370	3.22	2.017652	1.99	5710046.3	0.57	1.44765
	अप्रैल	603554	0.68	0.426088	1.99	1201072.46	0.12	0.30609
	मई	118012	0.13	0.081458	1.99	234843.88	0.02	0.06146
	जून	56423	0.06	0.037596	1.99	112281.77	0.01	0.0276
	जुलाई	98685	0.11	0.068926	1.99	196383.15	0.02	0.04893
	अगस्त	2641302	3.02	1.892332	1.99	5256190.98	0.53	1.36233
	सितंबर	2459783	2.88	1.804608	1.99	4894968.17	0.49	1.31461
	अक्टूबर	3342760	3.41	2.136706	1.99	6652092.4	0.67	1.46671
	नवंबर	2718292	2.62	1.641692	1.99	5409401.08	0.54	1.10169
	दिसंबर	2050488	1.86	1.165476	1.99	4080471.12	0.41	0.75548
2016	जनवरी	1985150	1.99	1.246934	1.99	3950448.5	0.4	0.84693
	फरवरी	1860450	1.85	1.15921	1.99	3702295.5	0.37	0.78921
	मार्च	695070	0.71	0.444886	1.99	1383189.3	0.14	0.30489
<b>कुल</b>		<b>21499339</b>	<b>22.54</b>	<b>14.123564</b>		<b>42783685</b>	<b>4.29</b>	<b>9.83356</b>

**अनुबंध-XIII**  
**(पैरा 9.11 देखें)**

**30 नवंबर 2017 को लंबित देयताओं की स्थिति**

**(₹ लाख में)**

क्रम सं.	भागीदार/ब्लॉक	प्रतिशतता में भागीदारी इन्ट्रस्ट का हिस्सा	ब्लॉक की स्थिति	निवल लंबित	इन्ट्रस्ट	कुल लंबित
	<b>केयर्न इंडिया लिमिटेड</b>					
1	जीएस-ओएसएन 2003/1	49	छोड़ दिया गया	931	1682	2613
2	केके-डीडब्ल्यूएन-2004/1*(टाटा के संयुक्त रूप से धारण किया गया ब्लॉक जैसे कि नीचे दर्शाया गया है)	40	छोड़ दिया गया	294	510	804
			<b>कुल</b>	1225	2192	3417
	<b>टाटा</b>					
	केके-डीडब्ल्यूएन-2004/1*(टाटा के साथ संयुक्त रूप से धारण किया गया ब्लॉक जैसे कि ऊपर दर्शाया गया है)	15	छोड़ दिया गया	-1	33	32
			<b>कुल</b>	-1	33	32
	<b>आईओसीएल</b>					
3	एमबी-ओएसएन-97/4	30	छोड़ दिया गया	0	13	13
			<b>कुल</b>	0	13	13
	<b>जीएसपीसी</b>					
4	केके-डीडब्ल्यूएन-2005/2	10	छोड़ दिया गया	9	233	242
5	एमबी-ओएसएन -2005/5	30	छोड़ दिया गया	71	1448	1519
6	एमबी-ओएसएन -2005/6	20	छोड़ दिया गया	30	1378	1408
7	एमबी-ओएसएन -2005/1	20	सक्रिय	600	2549	3149
8	जीके-ओएसएन-2009/1	20	सक्रिय	3	434	437
			<b>कुल</b>	713	6042	6755

<b>ईईपीएल</b>						
9	एमबी-ओएसएन -2005/3	30	सक्रिय	5866	577	6443
			<b>कुल</b>	5866	577	6443
<b>ओआईएल</b>						
10	जीके-ओएसएन -2010/1	30	सक्रिय	2199	388	2587
			<b>कुल</b>	2199	388	2587
	<b>कुल</b>			<b>10002</b>	<b>9245</b>	<b>19247</b>

\*ब्लॉक को टाटा तथा कैन एनर्जी लि. द्वारा संयुक्त रूप से धारण किया गया।

**अनुबंध-XIV**  
**(पैरा 11.5 देखें)**

दिसंबर 2013 से अप्रैल 2015 की अवधि के लिए 14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए रियायत ग्राहियों से देय निवल टोल राजस्व तथा उस पर देय ब्याज  
(राशि ₹ में)

माह	2013-14				2014-15				2015-16			
	14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए टोल राजस्व	रख-रखाव व्यय	व्यय का निवल टोल राजस्व	टोल राजस्व पर 8% पर ब्याज	14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए टोल राजस्व	रख-रखाव व्यय	व्यय का निवल टोल राजस्व	टोल राजस्व पर 8% पर ब्याज	14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए टोल राजस्व	रख-रखाव व्यय	व्यय का निवल टोल राजस्व	टोल राजस्व पर 8% पर ब्याज
अप्रैल					14086063	77535	14008528	1587633	17118275	100660	17017615	567254
मई					14937600	456863	14480737	1544612				
जून					14975141	4196366	10778775	1077878				
जुलाई					14881369	952123	13929246	1300063				
अगस्त					15389206	695145	14694061	1273485				
सितंबर					16433599	4622241	11811358	944909				
अक्टूबर					15885142	470233	15414909	1130427				
नवंबर					16616349	311270	16305079	1087005				
दिसंबर	14439171	2216308	12222863	1711201	17188783	6078724	11110059	666604				
जनवरी	13776921	2991265	10785656	1438088	16817869	724128	16093741	858333				
फरवरी	13206370	955604	12250766	1551764	16010251	5926583	10083668	470571				
मार्च	14921115	7545510	7375605	885073	17835720	5954883	11880837	475233				
	<b>56343577</b>	<b>13708687</b>	<b>42634890</b> (क)	<b>5586125</b> (घ)	<b>191057092</b>	<b>30466093</b>	<b>160590999</b> (ख)	<b>12416753</b> (ङ)	<b>17118275</b>	<b>100660</b>	<b>17017615</b> (ग)	<b>567254</b> (च)

दिसम्बर 2013 से अप्रैल 2015 तक निवल टोल राजस्व =(क)+(ख)+(ग) =220243505 (ए)

टोल राजस्व पर देय ब्याज<sup>7</sup> = (घ) + (इ) + (च) = ₹1,85,70,132 (बी)

दिसंबर 2013 से अप्रैल 2015 की अवधि के लिए 14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए रियायत ग्राहियों से देय निवल टोल राजस्व तथा उस पर देय ब्याज

(राशि ₹ में)

अवधि	14.5 कि.मी. क्षेत्र के लिए टोल राजस्व	रख-रखाव व्यय	टोल राजस्व (निवल व्यय)	22 माह (जनवरी 2014 से अक्टूबर 2015) के लिए टोल राजस्व पर 8% पर ब्याज
मई 2009 से मार्च 2010	105934784	22056386	83878398	12302165
2010-11	134913373	25983284	108930089	15976413
2011-12	151602392	27214233	124388159	18243597
2012-13	159737891	30273778	129464113	18988070
2013-14 (नवंबर 2013 तक)	105245100	17656942	87588158	12846263
	<b>657433540</b>	<b>123184623</b>	<b>534248917</b>	<b>78356508</b>

मई 2009 से नवंबर 2013 तक निवल टोल राजस्व = ₹53,42,48,917 (सी)

मई 2009 से नवंबर 2013 तक टोल राजस्व पर देय ब्याज = ₹7,83,56,508 (डी)

मई 2009 से अप्रैल 2015 तक कुल टोल राजस्व = (ए) + (सी) = ₹75,44,92,422, अर्थात् ₹75.45 करोड़

टोल राजस्व पर ब्याज हानि = (बी) + (डी) = ₹9,69,26,640, अर्थात् ₹9.69 करोड़

<sup>7</sup> चूंकि मध्य-नवंबर 2015 में रियायत ग्राहियों ने टोल राजस्व जमा करा दिया था, ब्याज की गणना अक्टूबर 2015 तक की गई थी। टोल राजस्व के विप्रेषण हेतु एक माह के समय पर ब्याज की गणना करते समय विचार किया गया है। अतः दिसंबर 2013 के टोल राजस्व पर जनवरी 2014 में देयता हेतु विचार किया गया है और तदनुसार ब्याज की गणना की गई है। ब्याज दर 8 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर नियत की गई जो 1-2 वर्ष के अवधि जमा पर 2013 से 2015 के दौरान व्याप्त ब्याज की औसत दर थी।

**अनुबंध-XV**  
**(पैरा 13.1.6.1 देखें)**

**चालू करघा के भौगोलिक वितरण के ब्यौरे**

क्रम सं.	राज्य	सूचकांक 2009-10 के अनुसार करघा	यार्न पासबुक के तहत कवर किए गए करघा की सं.	31 मार्च 2017 तक जारी यार्न पासबुक की संख्या	कवर किए गए करघा की संख्या
1	आंध्र प्रदेश	124714	53672	35292	43.04
2	तेलंगाना	0	35204	12062	NA
3	छत्तीसगढ़	2471	4527	2	183.21
4	गुजरात	3900	1120	764	28.72
5	कर्नाटका	40488	18084	5929	44.67
6	महाराष्ट्र	4511	1592	934	35.29
7	केरल	13097	10719	361	81.84
8	हरियाणा	4876	21773	2909	446.53
9	हिमाचल प्रदेश	5578	1279	78	22.93
10	जम्मू एवं कश्मीर	7301	335	140	4.59
11	पंजाब	261	407	5	155.94
12	राजस्थान	5403	593	376	10.98
13	दिल्ली	2560	172	61	6.72
14	उत्तर प्रदेश	80295	75830	45751	94.44
15	बिहार	14973	3980	2952	26.58
16	उत्तराखण्ड	3766	4787	294	127.11
17	मध्य प्रदेश	3604	2895	657	80.33
18	अरुणाचल प्रदेश	27286	198	198	0.73
19	असम	1111577	32215	29920	2.90
20	मणिपुर	190634	12695	11999	6.66
21	मिजोरम	24136	595	5	2.47
22	मेघालय	8967	341	341	3.80
23	नागालैण्ड	47688	47	1	0.10
24	सिक्कम	345	81	33	23.48
25	त्रिपुरा	139011	604	242	0.43
26	पश्चिम बंगाल	307829	51586	28258	16.76
27	उड़ीशा	43652	28942	9506	66.30
28	झारखण्ड	2128	3529	1388	165.84
29	तमिलनाडु	154509	88665	7053	57.39
30	पुदुचेरी	1771	1519	2	85.77
	<b>कुल योग</b>	<b>2377331</b>	<b>457986</b>	<b>197513</b>	

\*\* राज्य का गठन 2014-15 में हुआ था।

**अनुबंध-XVI क**  
**(पैरा 13.1.6.2 देखें)**

वर्ष 2014-15 के दौरान वाईएसएस के 10% घटक के तहत संवितरित राज्यवार तथा प्रयोक्ता एजेंसी वार सब्सिडी

(राशि ₹ लाख)

क्रम सं.	राज्य	कुल सब्सिडी	वैयक्तिक बुनकर	एचईपीसी/निर्यातक	बुनकर उद्यमी	साँसायटी	अन्य
1	आंध्र प्रदेश	1049.89	0.00	0.00	0.00	582.51	467.38
2	बिहार	15.15	0.00	15.15	0.00	0.00	0.00
3	छत्तीसगढ़	62.18	0.00	0.00	0.00	0.00	62.18
4	दिल्ली	1.09	0.00	0.00	0.00	1.09	0.00
5	गुजरात	1.86	0.00	0.00	0.00	0.00	1.86
6	हिमाचल प्रदेश	186.27	0.00	0.00	0.00	186.27	0.00
7	जम्मू एवं कश्मीर	25.82	0.00	0.00	0.00	25.82	0.00
8	झारखण्ड	58.38	0.00	0.00	0.00	40.05	18.33
9	कर्नाटक	1012.60	7.06	0.00	0.00	187.02	818.52
10	केरल	48.80	0.18	6.31	4.99	10.52	26.80
11	मध्य प्रदेश	16.09	0.00	0.00	0.00	4.51	11.58
12	महाराष्ट्र	17.16	0.00	0.00	0.00	13.91	3.25
13	ओड़िशा	236.16	0.00	0.00	0.00	131.92	104.24
14	हरियाणा	609.54	0.00	531.66	11.29	61.73	4.86
15	पुदुचेरी	11.78	0.00	0.00	0.00	0.00	11.78

16	पंजाब	21.06	0.00	0.00	4.19	16.87	0.00
17	राजस्थान	0.59	0.00	0.00	0.00	0.59	0.00
18	तमिलनाडु	4107.42	5.09	795.23	755.39	2181.62	370.09
19	तेलंगाना	500.69	0.11	0.00	1.19	62.35	437.04
20	उत्तर प्रदेश	1760.46	19.13	72.34	22.57	1146.21	500.21
21	उत्तराखण्ड	38.37	0.00	0.00	2.21	36.15	0.01
22	पश्चिम बंगाल	377.53	0.00	0.00	0.00	360.87	16.66
23	अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24	मणिपुर	19.23	0.00	0.00	0.88	14.02	4.33
25	मेघालय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
26	मिजोरम	1.23	0.00	0.00	0.00	0.00	1.23
27	नागालैण्ड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
28	त्रिपुरा	6.45	0.00	0.00	0.00	0.09	6.36
29	असम	82.39	0.00	0.00	0.00	40.04	42.35
30	सिक्कम	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16
	<b>कुल</b>	<b>10268.36</b>	<b>31.57</b>	<b>1420.69</b>	<b>802.71</b>	<b>5104.16</b>	<b>2909.23</b>
	प्रतिशतता		<b>0.31</b>	<b>13.84</b>	<b>7.82</b>	<b>49.71</b>	<b>28.33</b>



**अनुबंध-XVI ख**  
(पैरा 13.1.6.2 देखें)

वर्ष 2015-16 के दौरान वाईएसएस के 10% घटक के तहत संवितरित राज्यवार तथा प्रयोक्ता एजेंसी वार सब्सिडी

(राशि ₹ लाख)

	राज्य	10% योजना के तहत सब्सिडी	वैयक्तिक बुनकर	एचईपीसी/निर्यातक	बुनकर उद्यमी	साँसायटी	अन्य
1	आंध्र प्रदेश	356.65	0.00	0.00	0.00	126.34	230.31
2	बिहार	12.64	0.00	8.75	0.00	3.50	0.39
3	छत्तीसगढ़	51.05	0.00	0.00	0.00	0.00	51.05
4	दिल्ली	0.34	0.00	0.00	0.00	0.34	0.00
5	गुजरात	1.15	0.00	0.00	0.00	0.94	0.21
6	हिमाचल प्रदेश	465.31	0.00	0.00	0.00	465.31	0.00
7	जम्मू एवं कश्मीर	25.35	0.00	0.00	0.00	25.35	0.00
8	झारखण्ड	0.95	0.00	0.00	0.00	0.83	0.12
9	कर्नाटक	248.13	0.04	0.00	0.00	207.20	40.89
10	केरल	43.45	0.00	5.01	2.31	8.66	27.47
11	मध्य प्रदेश	25.46	0.00	0.00	0.00	6.01	19.45
12	महाराष्ट्र	48.22	0.00	0.00	0.00	7.95	40.27
13	ओड़िशा	231.48	0.00	0.00	0.00	118.53	112.95
14	हरियाणा	6.96	0.00	5.99	0.00	0.97	0.00
15	पुदुचेरी	15.78	0.00	0.00	0.00	0.00	15.78

16	पंजाब	1.53	0.00	0.00	0.00	1.53	0.00
17	राजस्थान	0.14	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00
18	तमिलनाडु	4368.47	0.00	590.82	1580.18	1837.33	360.14
19	तेलंगाना	591.46	0.00	0.00	4.96	43.69	542.81
20	उत्तर प्रदेश	2233.45	5.14	79.69	13.61	1762.84	372.17
21	उत्तराखण्ड	33.52	0.00	0.00	1.71	31.08	0.73
22	पश्चिम बंगाल	403.36	0.00	0.00	0.10	323.82	79.45
23	अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24	मणिपुर	17.11	0.00	0.00	0.15	7.73	9.23
25	मेघालय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
26	मिजोरम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
27	नागालैण्ड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
28	त्रिपुरा	6.97	0.00	0.00	0.00	0.00	6.97
29	असम	86.05	0.00	0.00	1.19	43.13	41.73
30	सिक्कम	0.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.11
	<b>कुल</b>	<b>9275.11</b>	<b>5.18</b>	<b>690.26</b>	<b>1604.21</b>	<b>5023.23</b>	<b>1952.24</b>
	<b>प्रतिशतता</b>		<b>0.06</b>	<b>7.44</b>	<b>17.30</b>	<b>54.16</b>	<b>21.05</b>

**अनुबंध-XVI ग**  
(पैरा 13.1.6.2 देखें)

वर्ष 2016-17 के दौरान वाईएसएस के 10% घटक के तहत संवितरित राज्यवार तथा प्रयोक्ता एजेंसी वार सब्सिडी

(राशि ₹ लाख)

क्रम सं.	राज्य	10% योजना के तहत सब्सिडी	वैयक्तिक बुनकर	एचईपीसी/निर्यातक	बुनकर उद्यमी	साँसायटी	अन्य
1	आंध्र प्रदेश	727.58	22.30	0.00	0.00	283.89	421.39
2	बिहार	57.80	0.00	21.43	0.00	36.37	0.00
3	छत्तीसगढ़	59.64	0.00	0.00	0.00	0.11	59.53
4	दिल्ली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	गुजरात	5.47	0.00	0.00	0.00	3.55	1.92
6	हिमाचल प्रदेश	703.58	0.00	0.00	0.00	702.11	1.47
7	जम्मू एवं कश्मीर	14.49	0.00	0.00	0.00	14.49	0.00
8	झारखण्ड	34.49	0.00	0.00	0.00	8.15	26.34
9	कर्नाटक	468.52	0.06	0.00	0.00	407.07	61.39
10	केरल	51.64	0.12	5.33	7.27	21.94	16.98
11	मध्य प्रदेश	40.93	0.00	0.00	4.96	4.70	31.27
12	महाराष्ट्र	64.05	0.00	0.00	0.00	12.26	51.79
13	ओड़िशा	375.04	7.07	0.00	0.00	164.88	203.09
14	हरियाणा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
15	पुदुचेरी	10.33	0.00	0.00	0.00	0.00	10.33

16	पंजाब	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
17	राजस्थान	0.85	0.00	0.00	0.00	0.29	0.56
18	तमिलनाडु	3595.75	8.59	82.31	1427.50	1737.98	339.37
19	तेलंगाना	895.83	0.00	0.00	6.07	165.63	724.13
20	उत्तर प्रदेश	6204.26	9.17	150.13	27.54	4797.64	1219.78
21	उत्तराखण्ड	184.45	0.00	0.00	3.18	181.27	0.00
22	पश्चिम बंगाल	559.62	0.44	0.00	0.80	530.58	27.80
23	अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24	मणिपुर	33.35	0.00	0.00	0.13	8.73	24.49
25	मेघालय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
26	मिजोरम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
27	नागालैण्ड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
28	त्रिपुरा	6.31	0.75	0.00	0.00	5.55	0.01
29	असम	78.27	0.00	0.00	6.07	28.92	43.28
30	सिक्कम	0.74	0.00	0.00	0.00	0.00	0.74
	<b>कुल</b>	<b>14173.00</b>	<b>48.50</b>	<b>259.20</b>	<b>1483.52</b>	<b>9116.11</b>	<b>3265.67</b>
	<b>प्रतिशतता</b>		<b>0.34</b>	<b>1.83</b>	<b>10.47</b>	<b>64.32</b>	<b>23.04</b>

**अनुबंध-XVII**  
(पैरा 13.1.6.2-क.3 देखें)

**एचडब्ल्यूआईएस के अनुसार डिपो एवं हथकरघा की राज्यवार संख्या दर्शाता विवरण**

क्रम सं.	राज्य	मार्च 2017 तक चालू डिपो को संख्या	एचडब्ल्यूआईएस के अनुसार हथकरघा बनुकरों की सं.
	<b>आरओ-वाराणसी</b>		
1	उत्तर प्रदेश	156	124949
2	उत्तराखण्ड	8	10610
3	मध्य प्रदेश	16	9546
	<b>आरओ-पानीपत</b>		
4	हरियाणा	93	6521
5	हिमाचल प्रदेश	10	7840
6	जम्मू एवं कश्मीर	3	17691
7	पंजाब	0	2377
8	राजस्थान	2	22841
9	दिल्ली	1	1876
	<b>आरओ-कोलकाता</b>		
10	झारखण्ड	3	14217
11	पश्चिम बंगाल	54	407053
12	बिहार	2	25510
	<b>आरओ-भुवनेश्वर</b>		
13	ओड़िशा	40	42890
	<b>आरओ-गुवाहटी</b>		
14	अरुणाचल प्रदेश	7	30513
15	असम	25	1251816
16	मणिपुर	76	179058
17	मिजोरम	6	39549
18	मेघालय	2	12489
19	नागालैण्ड	1	61673
20	सिक्कम	1	571
21	त्रिपुरा	10	120689
	<b>आरओ-हैदराबाद</b>		
22	छत्तीसगढ़	3	4983
23	गुजरात	6	3724
24	महाराष्ट्र	3	2096
25	तेलंगाना	30	30771
	<b>आरओ-विजयवाड़ा</b>		
26	आन्ध्र प्रदेश	64	159688
27	कर्नाटका	31	37843

	<b>आरओ-कोयम्बटूर</b>		
28	तमिलनाडु	230	222901
29	पुदुचैरी	1	1727
	<b>आरओ-कन्नर</b>		
30	केरल	51	14307
	<b>कुल योग</b>	<b>935</b>	<b>2868319</b>

अनुबंध-XVII क  
(पैरा 13.1.6.2- क .3 देखें)

राज्यवार-जिलावार हथकरघा बुनकर तथा निकटवर्ती डिपों से दूरी

क्रम सं.	राज्य	जिला	हथकरघा बुनकरों की संख्या	निकटवर्ती डिपो	दूरी कि.मी. में *
1	तमिलनाडु	अरियालुर	11573	तंजावुर	78
2	उत्तर प्रदेश	चंदोली	5524	वाराणसी	40
3	राजस्थान	बीकानेर	5751	जयपुर	334
4	पश्चिम बंगाल	मालदा	46031	बेरहामपुर	131
5	जम्मू एवं कश्मीर	पुलवामा	5945	जम्मू	249
6	असम	बारपेटा	92800	नलबाड़ी	68
7	असम	चिरांग	22402	बोंगईगांव	24
8	असम	धेमाजी	72120	डिब्रूगढ़	75
9	असम	गोलपाड़ा	40611	बोंगईगांव	62
10	असम	गोलाघाट	73727	शिवसागर	111
11	असम	हैलाकांडी	5344	कछार	62
12	असम	जोरहाट	71890	शिवसागर	58
13	असम	करीमगंज	10480	कछार	78
14	असम	लखीमपुर	74017	ईटानगर	65
15	असम	मोरीगांव	46358	नगांव	38
16	असम	सोनितपुर	66727	नगांव	66
17	असम	दक्षिण सलमान	27778	तुरा	74
18	अरुणाचल प्रदेश	लोहित	9560	तिनसुकिया	152
19	अरुणाचल प्रदेश	पूर्वी सियांग	7287	आलो	56
20	अरुणाचल प्रदेश	पश्चिम कामेंग	7234	नगांव	252
21	मिजोरम	लॉगटलाई	5934	थेंजवाल	156
22	मिजोरम	लुंगलेई	7954	थेंजवाल	78
23	मिजोरम	सैहा	6318	थेंजवाल	213

24	नागालैण्ड	कोहिमा	12045	थेंजवाल	67
25	नागालैण्ड	मोकोकचुंग	6192	शिवसागर	129
26	नागालैण्ड	मोन	6843	शिवसागर	98
27	नागालैण्ड	फेक	6917	दीमापुर	167
28	नागालैण्ड	तुएनसांग	9010	शिवसागर	182
29	नागालैण्ड	वोखा	5344	दीमापुर	124
30	नागालैण्ड	जुंहेबूटो	7717	दीमापुर	217

\* गूगल मैप के अनुसार



**अनुबंध-XVIII**  
(पैरा 13.1.6.4 देखें)

यार्न की विलंबित आपूर्ति के राज्य वार तथा वर्षवार मामले दर्शाता विवरण

क्रम सं.	राज्य	वर्ष	अभिलेखों की संख्या	कोई विलंब नहीं	01 दिन से 30 दिन	31 दिन से 90 दिन	91 दिन से 180 दिन	181 दिन से 365 दिन	365 दिन से अधिक
1	आन्ध्र प्रदेश	2016-17	2782	559	513	691	591	427	1
		विलंब की%		<b>20.09</b>	<b>18.44</b>	<b>24.84</b>	<b>21.24</b>	<b>15.35</b>	<b>0.04</b>
2	उत्तर प्रदेश	2016-17	4331	374	600	946	945	1125	341
		विलंब की %		<b>8.64</b>	<b>13.85</b>	<b>21.84</b>	<b>21.82</b>	<b>25.98</b>	<b>7.87</b>
3	ओड़िशा	2016-17	923	496	196	130	86	15	0
		विलंब की %		<b>53.74</b>	<b>21.24</b>	<b>14.08</b>	<b>9.32</b>	<b>1.63</b>	<b>0.00</b>
4	दिल्ली	2016-17	1	0	0	1	0	0	0
		विलंब की %				<b>100.00</b>			
5	पंजाब	2016-17	0	0	0	0	0	0	0
6	राजस्थान	2016-17	53	29	7	7	2	7	1
		विलंब की %		<b>54.72</b>	<b>13.21</b>	<b>13.21</b>	<b>3.77</b>	<b>13.21</b>	<b>1.89</b>
7	हरियाणा	2016-17	19193	6880	3816	3416	3109	1817	155
		विलंब की %		<b>35.85</b>	<b>19.88</b>	<b>17.80</b>	<b>16.20</b>	<b>9.47</b>	<b>0.81</b>
8	तमिलनाडु	2016-17	22453	13418	3540	3068	1669	732	26
		विलंब की %		<b>59.76</b>	<b>15.77</b>	<b>13.66</b>	<b>7.43</b>	<b>3.26</b>	<b>0.12</b>

9	उत्तराखण्ड	2016-17	135	8	2	45	16	57	7
		विलंब की %		<b>5.93</b>	<b>1.48</b>	<b>33.33</b>	<b>11.85</b>	<b>42.22</b>	<b>5.19</b>
10	बिहार	2016-17	43	3	9	11	9	11	0
		विलंब की %		<b>6.98</b>	<b>20.93</b>	<b>25.58</b>	<b>20.93</b>	<b>25.58</b>	<b>0.00</b>
11	झारखण्ड	2016-17	118	9	43	10	47	9	0
		विलंब की %		<b>7.63</b>	<b>36.44</b>	<b>8.47</b>	<b>39.83</b>	<b>7.63</b>	<b>0.00</b>
12	मध्य प्रदेश	2016-17	230	27	70	73	44	15	1
		विलंब की %		<b>11.74</b>	<b>30.43</b>	<b>31.74</b>	<b>19.13</b>	<b>6.52</b>	<b>0.43</b>
13	छत्तीसगढ़	2016-17	340	45	64	117	78	35	1
		विलंब की %		<b>13.24</b>	<b>18.82</b>	<b>34.41</b>	<b>22.94</b>	<b>10.29</b>	<b>0.29</b>
14	जम्मू एवं कश्मीर	2016-17	337	93	49	78	53	64	0
		विलंब की %		<b>27.60</b>	<b>14.54</b>	<b>23.15</b>	<b>15.73</b>	<b>18.99</b>	<b>0.00</b>
15	पुदुचैरी	2016-17	42	14	9	8	1	10	0
		विलंब की %		<b>33.33</b>	<b>21.43</b>	<b>19.05</b>	<b>2.38</b>	<b>23.81</b>	<b>0.00</b>
16	पश्चिम बंगाल	2016-17	1722	578	409	378	269	86	2
		विलंब की %		<b>33.57</b>	<b>23.75</b>	<b>21.95</b>	<b>15.62</b>	<b>4.99</b>	<b>0.12</b>
17	केरल	2016-17	2539	941	595	464	340	197	2
		विलंब की %		<b>37.06</b>	<b>23.43</b>	<b>18.27</b>	<b>13.39</b>	<b>7.76</b>	<b>0.08</b>
18	कर्नाटक	2016-17	1486	735	453	87	146	65	0
		विलंब की %		<b>49.46</b>	<b>30.48</b>	<b>5.85</b>	<b>9.83</b>	<b>4.37</b>	<b>0.00</b>

19	हिमाचल प्रदेश	2016-17	1036	578	105	158	135	59	1
		विलंब की %		<b>55.79</b>	<b>10.14</b>	<b>15.25</b>	<b>13.03</b>	<b>5.69</b>	<b>0.10</b>
20	महाराष्ट्र	2016-17	176	113	25	18	13	7	0
		विलंब की %		<b>64.20</b>	<b>14.20</b>	<b>10.23</b>	<b>7.39</b>	<b>3.98</b>	<b>0.00</b>
21	तेलंगाना	2016-17	1730	1278	204	136	61	51	0
		विलंब की %		<b>73.87</b>	<b>11.79</b>	<b>7.86</b>	<b>3.53</b>	<b>2.95</b>	<b>0.00</b>
22	गुजरात	2016-17	634	535	77	10	9	3	0
		विलंब की %		<b>84.38</b>	<b>12.15</b>	<b>1.58</b>	<b>1.42</b>	<b>0.47</b>	<b>0.00</b>
		कुल	60304	26713	10786	9852	7623	4792	538
				<b>44.30</b>	<b>17.89</b>	<b>16.34</b>	<b>12.64</b>	<b>7.95</b>	<b>0.89</b>

## पूर्वोत्तर राज्य

क्रम सं.	राज्य	वर्ष	अभिलेखों की संख्या	कोई विलंब नहीं	01 दिन से 30 दिन	31 दिन से 90 दिन	91 दिन से 180 दिन	181 दिन से 365 दिन	365 दिन से अधिक
23	असम	2016-17	616	213	54	160	118	68	3
		विलंब की %		<b>34.58</b>	<b>8.77</b>	<b>25.97</b>	<b>19.16</b>	<b>11.04</b>	<b>0.49</b>
24	त्रिपुरा	2016-17	36	10	9	16	0	1	0
		विलंब की %		<b>27.78</b>	<b>25.00</b>	<b>44.44</b>	<b>0.00</b>	<b>2.78</b>	<b>0.00</b>
25	सिक्कम	2016-17	1	0	0	0	0	1	0
		विलंब की %						<b>100.00</b>	

26	मेघालय	2016-17	25	5	1	2	16	1	0
		विलंब की %		<b>20.00</b>	<b>4.00</b>	<b>8.00</b>	<b>64.00</b>	<b>4.00</b>	<b>0.00</b>
27	अरुणाचल प्रदेश	2016-17	26	6	0	8	10	2	0
		विलंब की %		<b>23.08</b>	<b>0.00</b>	<b>30.77</b>	<b>38.46</b>	<b>7.69</b>	<b>0.00</b>
28	मणिपुर	2016-17	459	137	74	104	106	33	5
		विलंब की %		<b>29.85</b>	<b>16.12</b>	<b>22.66</b>	<b>23.09</b>	<b>7.19</b>	<b>1.09</b>
29	नागालैण्ड	2016-17	42	17	2	3	20	0	0
		विलंब की %		<b>40.48</b>	<b>4.76</b>	<b>7.14</b>	<b>47.62</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
30	मिजोरम	2016-17	75	39	5	6	12	13	0
		विलंब की %		<b>52.00</b>	<b>6.67</b>	<b>8.00</b>	<b>16.00</b>	<b>17.33</b>	<b>0.00</b>
		कुल एनईआर	1280	427	145	299	282	119	8
				<b>33.36</b>	<b>11.33</b>	<b>23.36</b>	<b>22.03</b>	<b>9.30</b>	<b>0.63</b>
	कुल		<b>61584</b>	<b>27140</b>	<b>10931</b>	<b>10151</b>	<b>7905</b>	<b>4911</b>	<b>546</b>
				<b>44.07</b>	<b>17.75</b>	<b>16.48</b>	<b>12.84</b>	<b>7.97</b>	<b>0.89</b>

**अनुबंध-XIX**  
(पैरा 13.1.6.6 देखें)

2016-17 में मदिना हैंडलूम कोपरेटिव सोसायटी को आपूरित यार्न की मात्रा में कमियाँ

क्रम सं.	बीजक सं.	बीजक तिथि	बिक्री बीजक में दर्शाई गई मात्रा (कि.ग्रा. में)	बीजक के साथ संलग्न बुनकरों की सूची में दर्शाई गई मात्रा (किग्रा में)	मात्रा अधिकता/कमी में अंतर (कि. ग्रा. में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(5) - (4)
1	8	16-05-2016	6120	6000	-120
2	9	16-05-2016	6120	9480	3360
3	14	17-05-2016	6060	6000	-60
4	15	17-05-2016	6120	6000	-120
5	16	17-05-2016	5880	6000	120
6	19	17-05-2016	6120	6000	-120
7	22	17-05-2016	6120	6000	-120
8	124	09-06-2016	6300	9480	3180
9	152	28-06-2016	6000	3150	-2850
10	154	28-06-2016	6000	3600	-2400
11	168	01-07-2016	6000	3150	-2850

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)