



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थं सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

**मार्च 2023 को समाप्त अवधि के लिए
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का
प्रतिवेदन**

**संघ सरकार (वाणिज्यिक)
वर्ष 2025 का प्रतिवेदन संख्या 18
(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)**

**भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन**

31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (वाणिज्यिक)

2025 की संख्या 18

(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)

विषय वस्तु

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम	पृष्ठ सं.
	प्राक्कथन		v
	कार्यकारी सारांश		vii से xxii
ऊर्जा समूह			
अध्याय I	कोयला मंत्रालय		
1.1	नई कोयला वाशरियों के निर्माण की समीक्षा	भारत कोकिंग कोल लिमिटेड	1
1.2	"खनन गतिविधियों के कारण पर्यावरणीय प्रभाव का आकलन और उसका शमन" पर 2019 की रिपोर्ट संख्या 12 का अनुवर्तन	कोल इंडिया लिमिटेड और उसकी सहायक कंपनियां	30
1.3	वन विनियमों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप ₹8.70 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ	सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड	54
अध्याय II			
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय			
2.1	टाइम चार्टर पोतों का निष्क्रिय रहना और इसके परिणामस्वरूप ₹470.56 करोड़ का निष्फल व्यय	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	59
2.2	भारत में सामरिक पेट्रोलियम भंडार का निर्माण	इंडियन स्ट्रेटिजिक पेट्रोलियम रिजर्वस लिमिटेड	61
2.3	ओएनजीसी द्वारा एमबीए बेसिन, कोलकाता में कार्यालय भवन का समय पर निर्माण न करने के कारण ₹39.47 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय भार	तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	91

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम	पृष्ठ सं.
उद्योग समूह			
अध्याय III	वित्त मंत्रालय (वित्तीय सेवा विभाग)		
3.1	व्यापक ऑनलाइन वास्तविक समय प्रणाली	यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	101
अध्याय IV			
भारी उद्योग मंत्रालय			
4.1	बीएचईएल द्वारा सौर ऊर्जा परियोजनाओं का निष्पादन	भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड	133
अध्याय V			
इस्पात मंत्रालय			
5.1	₹12.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	199
5.2	₹9.21 करोड़ का परिहार्य व्यय	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	205
अवसंरचना समूह			
अध्याय VI	नागर विमानन मंत्रालय		
6.1	पट्टा करार का निष्पादन न करने और बकाया राशि एकत्र करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई में कमी के परिणामस्वरूप ₹11.40 करोड़ का नुकसान हुआ	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	209
अध्याय VII			
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय			
7.1	ट्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के ट्रेजर्स का प्रचालन और अनुरक्षण	ट्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	211
7.2	उचित सावधानी न बरतने के कारण राजस्व का नुकसान	ट्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	282

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम	पृष्ठ सं.
अध्याय VIII	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय		
8.1	एकमुश्त निधि निवेश योजना का कार्यान्वयन	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	287
8.2	रियायतग्राही को ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	345
8.3	म्यूचुअल फोरक्लोजर के माध्यम से संविदाकार को अनुचित लाभ पहुँचाया गया, जिसके कारण एनएचएआई ₹19.42 करोड़ की क्षतिपूर्ति लगाने में असमर्थ रहा	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	351
8.4	अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के कारण ₹17.52 करोड़ का परिहार्य निवेश भार	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	356
अध्याय IX			
लेखापरीक्षा के कहने पर सीपीएसई द्वारा वसूली और सुधार/संशोधन			
9.1	लेखापरीक्षा के बताए जाने पर वसूली	तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, दामोदर घाटी निगम, टीएचडीसी लिमिटेड, एनटीपीसी तमिलनाडु एनर्जी कंपनी लिमिटेड, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	363
9.2	लेखापरीक्षा के बताए जाने पर सुधार/संशोधन	बैंगलोर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	363

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम	पृष्ठ सं.
अध्याय X	लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर अनुवर्ती कार्रवाई (वाणिज्यिक)		365
	अनुलग्नक		367

प्राक्कथन

1. यह प्रतिवेदन मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए सरकारी कंपनियों, सरकार द्वारा नियंत्रित अन्य कंपनियों और सांविधिक निगमों के लेखापरीक्षा के परिणामों से संबंधित है।
2. कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत स्थापित सरकारी कंपनियों और सरकार द्वारा नियंत्रित अन्य कंपनियों के लेखों की लेखापरीक्षा कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 के प्रावधानों के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा की जाती है। कंपनी अधिनियम के अंतर्गत सीएजी द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षकों (सन्दी लेखाकारों) द्वारा प्रमाणित खाते सीएजी के अधिकारियों द्वारा पूरक लेखापरीक्षा के अधीन होते हैं और सीएजी अधिनियम की धारा 143(6) के अंतर्गत सांविधिक लेखापरीक्षकों की प्रतिवेदनों पर अपनी टिप्पणी देता है या उन्हें पूरक बनाता है इसके अलावा, ये कंपनियां अधिनियम की धारा 143(7) के प्रावधानों के अंतर्गत सीएजी द्वारा नमूना लेखापरीक्षा के भी अधीन हैं।
3. कुछ निगमों और प्राधिकरणों को नियंत्रित करने वाले कानूनों के अनुसार उनके खातों का लेखापरीक्षण सीएजी द्वारा किया जाना आवश्यक है। पांच ऐसे निगमों अर्थात् भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण, भारतीय खाद्य निगम और दामोदर घाटी निगम के संबंध में, संगत विधियाँ सीएजी को उनका एकमात्र लेखापरीक्षक नामित करती हैं। एक निगम अर्थात् केन्द्रीय भंडारण निगम के संबंध में, केन्द्रीय भंडारण निगम के लेखों की लेखापरीक्षा के लिए, सीएजी की सलाह पर सरकार द्वारा लेखापरीक्षक की नियुक्ति की जाती है। सीएजी को यह अधिकार है कि वह आवश्यकतानुसार लेखापरीक्षा कर सकता है।
4. किसी सरकारी कंपनी या निगम के खातों से संबंधित प्रतिवेदन नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 19-ए के प्रावधानों के अंतर्गत संसद के समक्ष रखने के लिए सीएजी द्वारा सरकार को प्रस्तुत की जाती है।
5. 31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में आठ मंत्रालयों/विभागों के नियंत्रण में 12 सीपीएसई से संबंधित 10 व्यक्तिगत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां और सात अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल हैं। इन मंत्रालयों/विभागों को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में तीन समूहों अर्थात् ऊर्जा, उद्योग और अवसंरचना के अंतर्गत समूहीकृत किया गया है। ऊर्जा समूह के अंतर्गत छह लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां, उद्योग समूह के अंतर्गत चार और अवसंरचना समूह के अंतर्गत सात लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां हैं। इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं जो 2022-23 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए, साथ ही वे भी हैं जो पहले के वर्षों में ध्यान में आए, लेकिन पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में रिपोर्ट नहीं

किए जा सके: जहां भी आवश्यक हो, 2022-23 के बाद की अवधि से संबंधित मामलों को भी शामिल किया गया है।

6. इस प्रतिवेदन में 'कंपनियों/निगमों या केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों' के सभी संदर्भों को 'केन्द्र सरकार की कंपनियों/निगमों' के संदर्भ में समझा जाए, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा न पता चले।

7. यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप आयोजित की गई है।

8. लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक चरण में केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम के प्रबंधन और उनके संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त सहयोग के लिए लेखापरीक्षा आभार व्यक्त करती है।

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सारांश

I परिचय

1. इस प्रतिवेदन में कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 (6) या विशेष निगमों को नियंत्रित करने वाले कानूनों के अंतर्गत भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक के अधिकारियों द्वारा किए गए केंद्रीय सरकारी कंपनियों और निगमों के लेखों और अभिलेखों की नमूना जांच के परिणामस्वरूप पाए गए महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

2. प्रतिवेदन में आठ मंत्रालयों/विभागों के अंतर्गत 12 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसई) से संबंधित 10 व्यक्तिगत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां और सात अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल हैं। इन मंत्रालयों/विभागों को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में तीन समूहों अर्थात् ऊर्जा, उद्योग और अवसंरचना के अंतर्गत समूहीकृत किया गया है। ऊर्जा समूह के अंतर्गत छह लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां, उद्योग समूह के अंतर्गत चार और अवसंरचना समूह के अंतर्गत सात लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां हैं। मसौदा अभ्युक्तियां संबंधित मंत्रालयों/विभागों के सचिवों को भेज दी गईं, जिनके प्रशासनिक नियंत्रण में सीपीएसई काम कर रहे हैं, ताकि उन्हें प्रत्येक मामले में अपने उत्तर/टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अवसर दिया जा सके। इससे पहले, मसौदा टिप्पणियां संबंधित केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम के प्रबंधन को भेजी गई थीं, जिनके उत्तरों को प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

3. इस प्रतिवेदन में शामिल पैराग्राफ भारत सरकार के निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम से संबंधित हैं:

क्रम सं.	मंत्रालय/विभाग (शामिल केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम)	पैराग्राफों की संख्या
ऊर्जा समूह		
1.	कोयला	3

क्रम सं.	मंत्रालय/विभाग (शामिल केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम)	पैराग्राफों की संख्या
	(भारत कोकिंग कोल लिमिटेड, कोल इंडिया लिमिटेड और इसकी सहायक कंपनियाँ तथा सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड)	
2.	पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, इंडियन स्ट्रेटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व लिमिटेड और ऑयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड)	3
उद्योग समूह		
3.	वित्त - वित्तीय सेवा विभाग (यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड)	1
4.	भारी उद्योग (भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड)	1
5.	इस्पात (स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड)	2
अवसंरचना समूह		
6.	नागर विमानन (भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण)	1
7.	पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग	2
8.	सड़क परिवहन और राजमार्ग (भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण)	4
कुल		17

4. व्यक्तिगत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का कुल वित्तीय निहितार्थ ₹5,048.20 करोड़ है।

5. इस प्रतिवेदन में व्यक्तिगत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां मोटे तौर पर निम्नलिखित प्रकृति की हैं:

- नियमों, निर्देशों, प्रक्रिया, अनुबंध की शर्तों और नियमों आदि का अनुपालन न करना, जिसमें आठ लेखापरीक्षा पैराग्राफों¹ में ₹1,219.60 करोड़ शामिल हैं।
- 10 लेखापरीक्षा पैराग्राफों² में ₹1,333.33 करोड़ से जुड़े संगठनों के वित्तीय हितों की प्रतिभू न करना।
- चार लेखापरीक्षा पैराग्राफों³ में ₹1,771.26 करोड़ की दोषपूर्ण/त्रुटिपूर्ण योजना।
- पांच लेखापरीक्षा पैराग्राफों⁴ में ₹724.01 करोड़ की अपर्याप्त/त्रुटिपूर्ण निगरानी।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों में ऊपर उल्लिखित एक से अधिक श्रेणियों की अभ्युक्तियां सम्मिलित हैं। अतः अभ्युक्तियों के अंतर्गत राशि को तदनुसार वर्गीकृत किया गया है।

6. प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा के अनुरोध पर सीपीएसई द्वारा की गई वसूली एवं सुधार/संशोधन पर एक अध्याय भी शामिल है। इस अध्याय में दो पैराग्राफ शामिल हैं, अर्थात् (क) सात सीपीएसई के प्रबंधन ने वर्ष 2022-23 के दौरान लेखापरीक्षा के अनुरोध पर ₹37.45 करोड़ की राशि वसूली है, और (ख) लेखापरीक्षा के अनुरोध पर एक सीपीएसई द्वारा किए गए सुधार/संशोधन।

II प्रतिवेदन में शामिल पैराग्राफों के मुख्य अंश नीचे दिए गए हैं:

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) वाशरियों के निर्माण के विभिन्न चरणों में निर्धारित समय-सारिणी का पालन करने में विफल रहा। वाशरी के पूरा होने में विलंब के कारण, पाथरडीह-1, दहीबाड़ी और मधुबंद वाशरी के संविदाकारों को ₹22.24 करोड़ के मुआवजे का भुगतान करना पड़ा। लेखापरीक्षा में पाथरडीह-1 वाशरी में बोगी ओपन बॉटम रैपिड (बीओबीआर) ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण के लिए अनुबंध देने में भी विसंगतियां पाई गईं, जिससे न केवल वाशरी क्षमता का कम उपयोग हुआ, बल्कि बीसीसीएल को ₹371.33 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने से भी वंचित होना पड़ा। लेखापरीक्षा में पर्यावरण स्वीकृति में निर्दिष्ट शर्तों के उल्लंघन, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट वाशरी अपशिष्टों का निपटान न करने के मामले पाए गए। इसके

¹ पैरा संख्या. 1.1, 1.2, 1.3, 3.1, 4.1, 5.1, 7.1 एवं 8.1

² पैरा संख्या. 2.2, 3.1, 4.1, 5.2, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 8.3 एवं 8.4

³ पैरा संख्या. 1.1, 2.1, 4.1 एवं 7.1

⁴ पैरा संख्या.. 1.1, 2.2, 2.3, 6.1 एवं 8.1

अलावा, दहीबाड़ी वाशरी का परिचालन शुरू होने के बाद भी, बीसीसीएल कच्चे कोयले की प्रतिबद्ध मात्रा की आपूर्ति करने में विफल रहा, जिसके कारण ₹36.18 करोड़ के प्रतिबद्धता शुल्क का परिहार्य भुगतान हुआ और ₹113.32 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अवसर भी खो गया।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- कंपनी को भविष्य में विलंब से बचने के लिए अधूरे वाशरियों के निर्माण को शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए और भविष्य के लिए अधिक कुशल अनुबंध प्रबंधन के लिए सीखे गए सबक की पहचान और प्रसार करना चाहिए।
- बीसीसीएल को पर्यावरण संरक्षण मानदंडों के अनुपालन में अपशिष्टों के निपटान में तेजी लानी चाहिए ताकि पर्यावरण प्रदूषण पर और अधिक अंकुश लगाया जा सके। भविष्य में ठेकेदारों के साथ किए जाने वाले समझौता ज्ञापनों में दंडात्मक प्रावधान का खंड शामिल किया जाना चाहिए, ताकि सहमत शर्तों के अनुसार अपशिष्टों का उठाव सुनिश्चित किया जा सके।
- कच्चे कोयले की पर्याप्त मात्रा और गुणवत्ता की आपूर्ति सुनिश्चित करके नवनिर्मित वाशरियों के इष्टतम क्षमता उपयोग के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

(पैरा 1.1)

“कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) और उसकी सहायक कंपनियों में खनन गतिविधियों के कारण पर्यावरणीय प्रभाव का आकलन और उसका शमन” पर निष्पादन लेखापरीक्षा की गई और 2019 की प्रतिवेदन संख्या 12 के अंतर्गत उसे मुद्रित किया गया। प्रतिवेदन पर की गई अनुवर्ती कार्रवाई के संबंध में कोयला मंत्रालय ने कहा कि प्रतिवेदन में उठाए गए मुद्दों पर सुधारात्मक कार्रवाई की जा चुकी है/कार्यान्वित की जा रही है। प्रतिवेदन में उजागर किये गये मुद्दों पर मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई की जांच करने के लिए यह लेखापरीक्षा की गई। लेखापरीक्षा ने पाया कि प्रतिवेदन में रेखांकित कुछ मुद्दों का आंशिक रूप से अनुपालन किया गया है या अभी तक उनका अनुपालन किया जाना शेष है। ये वायु प्रदूषण, जल प्रदूषण से निपटने के लिए आवश्यक प्रयासों के साथ-साथ खदानों में आग लगने की स्थिति में पुनर्वास और पुनर्स्थापन तथा पर्यावरणीय गतिविधियों की निगरानी से संबंधित हैं। वायु और जल प्रदूषण नियंत्रण उपायों से संबंधित पूंजीगत कार्य, जैसे

महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड में दो कोयला हैंडलिंग संयंत्र का निर्माण और चार सहायक कंपनियों की आठ खदानों में सीवेज उपचार संयंत्र का निर्माण कार्य अभी भी प्रगति पर है। झरिया खदान योजना को स्वीकृति दिए जाने के 10 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी, राष्ट्रीय सुदूर संवेदन केंद्र, हैदराबाद (अगस्त 2021) के नवीनतम अध्ययन से संकेत मिलता है कि सतही अग्नि क्षेत्र 1.80 वर्ग किमी में मौजूद है, जो 27 स्थलों में फैला हुआ है। रानीगंज मास्टर प्लान के संबंध में, प्रभावित ईस्टर्न कॉल फील्ड्स लिमिटेड से इतर परिवारों का स्थानांतरण अभी तक नहीं किया गया है। कोल इंडिया लिमिटेड और इसकी सात सहायक कम्पनियों में सौर परियोजनाओं की वर्तमान स्थापित क्षमता, सौर परियोजनाओं की 3,000 मेगावाट की परिकल्पित क्षमता का केवल 4.08 प्रतिशत है। कोल इंडिया लिमिटेड और इसकी सात कोयला उत्पादक सहायक कंपनियों की खनन गतिविधियों के कारण उत्पन्न पर्यावरणीय मुद्दों के समाधान के लिए कोल इंडिया लिमिटेड और मंत्रालय द्वारा निगरानी तंत्र में सुधार करके उपचारात्मक उपायों में तेजी लाने की आवश्यकता है।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- कोल इंडिया लिमिटेड को सरकार से की गई प्रतिबद्धता के अनुसार 3,000 मेगावाट सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए सौर ऊर्जा परियोजनाओं को तेजी से क्रियान्वित करना चाहिए, ताकि वह नेट जीरो एनर्जी कंपनी बन सके और पर्यावरणीय लाभ भी प्राप्त कर सके।
- कोल इंडिया लिमिटेड को वायु प्रदूषण कम करने के लिए सीआईएल के दिशानिर्देशों के अनुसार मापदंडों के अनुपालन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई में तेजी लाने की आवश्यकता है।
- नॉर्दर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड को अपने कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारे के स्तर का समय-समय पर विश्लेषण करवाना चाहिए तथा केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की सिफारिशों के अनुपालन में एक डाटा बैंक तैयार करना चाहिए।
- झरिया कोलफील्ड्स में भू-धंसाव और आग के कारण पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव को कम करने और रोकने के लिए उपचारात्मक कार्रवाई में तेजी लाई जा सकती है।

(पैरा 1.2)

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अनुसार, कंपनी को पर्याप्त शमन उपायों के साथ गैर-वनीय प्रयोजन के लिए वन भूमि के परिवर्तन के लिए केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति प्राप्त करना आवश्यक था। हालाँकि, आवश्यक अनुमति प्राप्त किए बिना, सीसीएल ने (जुलाई 2019) गांव की सड़क यानी होन्हे गांव से शिवपुर साइडिंग तक वन भूमि पर कोयले का परिवहन शुरू करने का फैसला किया। झारखंड के वन विभाग ने (अक्टूबर 2022) अतिक्रमण को नियमित करने और सड़क निर्माण के लिए वन भूमि के उपयोग के लिए पूर्वव्यापी स्वीकृति की मांग उठाई और सीसीएल को ₹11.18 करोड़ का भुगतान करने को कहा, जिसमें से ₹8.70 करोड़ वन विनियमन के उल्लंघन के लिए जुर्माना था।

(पैरा 1.3)

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) ने एलपीजी और पेट्रोलियम उत्पादों के तटीय परिवहन के लिए उपलब्ध भंडारण और अन्य बुनियादी सुविधाओं का आकलन किए बिना कंपनी की वास्तविक आवश्यकता से अधिक टाइम चार्टर्ड पोतों को किराए पर लिया। भंडारण और बुनियादी अवसंरचना सुविधाओं के निर्माण की आवश्यकता का आकलन न करने में त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त आपूर्ति और रसद योजना के परिणामस्वरूप बीपीसीएल द्वारा किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड पोतों का कम उपयोग हुआ और 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹470.56 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

(पैरा 2.1)

कच्चे तेल के आयात पर निर्भरता को देखते हुए, देश को तेल की कमी की आपातकालीन स्थिति के लिए तैयार रहने की जरूरत है। इस दिशा में प्रगति धीमी रही है क्योंकि सरकार/भारतीय सामरिक पेट्रोलियम रिजर्व लिमिटेड (आईएसपीआरएल) ने केवल 5.33 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) भंडारण क्षमता बनाई है, जो चरण-1 में परिकल्पित 19 दिनों के आयात कवर के मुकाबले 7.88 दिनों का आयात कवर (मार्च 2024) प्रदान कर सकती है। आईएसपीआरएल/सरकार के पास मौजूद 2.91 एमएमटी रणनीतिक कच्चे तेल के वर्तमान भंडार से केवल 4.56 दिनों के लिए आयात कवर मिल सकता है। सामरिक तेल भंडारों के निर्माण और सृजन में महत्वपूर्ण विलंब और परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि देखी गई। कन्दराओं का उपयोग भी उप-इष्टतम रहा है। आईएसपीआरएल को परिचालन और रखरखाव गतिविधियों के लिए आत्मनिर्भर बनाने हेतु कच्चे तेल के परिचालनों

(कच्चे तेल की बिक्री/खरीद) का व्यवसायीकरण 2021 में कैबिनेट की स्वीकृति के बावजूद शुरू नहीं किया गया है। परिचालन एवं रखरखाव (ओ एंड एम) में उच्च ओ एंड एम लागत, बिजली मांग प्रभार का अनावश्यक भुगतान, कर की समय पर वापसी न होना जैसी विसंगतियां पाई गईं।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- **इंडियन स्ट्रैटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व्स लिमिटेड/पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय को वर्तमान खपत आवश्यकताओं और अब तक हुई प्रगति पर विचार करते हुए सामरिक पेट्रोलियम भंडार की मात्रा का पुनर्मूल्यांकन करने की आवश्यकता है।**
- **इंडियन स्ट्रैटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व्स/पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना होगा कि तेल की कमी की स्थिति में कवर के लिए कैवर्न का पूरा उपयोग किया जाए। मैंगलोर में कैवर्न की खाली जगह पर निर्णय प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए क्योंकि यह सामरिक रूप से महत्वपूर्ण है।**
- **कच्चे तेल की बिक्री/खरीद के व्यावसायीकरण के तौर-तरीकों को आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति के नोट में दिए गए निर्देशों के अनुसार जल्द से जल्द अंतिम रूप दिया जा सकता है।**

(पैरा 2.2)

अक्टूबर 2006 में ₹9.80 करोड़ की लागत से भूमि अधिग्रहण करने के बावजूद ओएनजीसी के एमबीए बेसिन कोलकाता के लिए कार्यालय भवन का निर्माण 17 वर्षों से अधिक समय तक नहीं किया जा सका। अनुमोदन, डिजाइन को अंतिम रूप देने और पुनः निविदा में प्रक्रियागत देरी के कारण भवन के निर्माण में विलंब हुआ। डिजाइन, जांच, वैधानिक अनुमोदन आदि पर ₹9.81 करोड़ का व्यय किया गया, जो निष्फल रहा, साथ ही निर्माण के विलंब की अवधि (दिसंबर 2016-अक्टूबर 2024) के दौरान किराए पर लिए गए परिसर के लिए ₹29.66 करोड़ का किराया देना जारी रहा।

(पैरा 2.3)

यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड की व्यापक ऑनलाइन वास्तविक समय बीमा प्रणाली अप्रैल 2017 से उपयोग में है। हालाँकि, लेखापरीक्षा के दौरान प्रणाली में विभिन्न

नियंत्रण चूक और कमजोरियां पाई गईं। भारतीय बीमा विनियामक एवं विकास प्राधिकरण द्वारा जारी कुछ निर्देशों को अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए प्रणाली में पर्याप्त रूप से शामिल नहीं किया गया था। कई मामलों में महत्वपूर्ण जानकारी जैसे कि सकल वाहन भार, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र अनुपालन, चेसिस नंबर, वाहन पंजीकरण संख्या आदि को सिस्टम में सही ढंग से दर्ज नहीं किया गया था। वाहन का प्रकार, बिजनेस क्लास कोड, बैठने की क्षमता, बीमा की विषय-वस्तु की पहचान, पॉलिसी कटौतियां, वैध सीएनआर नंबर, याचिका तिथि को स्वीकार करना, तथा सीमाओं के अनुसार दावा भुगतान को प्रतिबंधित करना आदि के लिए इनपुट/वैधीकरण नियंत्रण को भी मजबूत करने की आवश्यकता है। इसी प्रकार, सर्वेक्षक, ग्राहकों और मध्यस्थों के लिए मास्टर डाटाबेस फाइलों के रखरखाव को भी अधिक मजबूत बनाने की आवश्यकता है ताकि लाइसेंस संख्या, पैन और ग्राहक प्रकार जैसे महत्वपूर्ण विवरण प्राप्त किए जा सकें। भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण सुरक्षा दिशानिर्देशों का समय पर पालन करने, व्यापक सूचना और साइबर सुरक्षा आश्वासन लेखापरीक्षा करने तथा सुरक्षा संबंधी नीतियों को तैयार करने में विलंब हुआ। सेवानिवृत्त कर्मचारियों के उपयोगकर्ता विवरण को निष्क्रिय करने सहित विभिन्न पहलुओं में लॉजिकल एक्सेस नियंत्रण को भी मजबूत करने की आवश्यकता है।

(पैरा 3.1)

31 सौर परियोजनाओं में से समीक्षा के लिए चयनित 15 सौर परियोजनाओं के नमूने पर विचार करते हुए, जो 2017-18 से 2021-22 के दौरान पूर्ण होने के लिए निर्धारित थीं और पूरी भी हो गई, बीएचईएल के सौर व्यवसाय के कामकाज की लेखापरीक्षा से पता चला कि 2017-18 से 2021-22 के दौरान बीएचईएल द्वारा दिया गया योगदान औसत क्षमता संवर्धन केवल 1.28 प्रतिशत के न्यूनतम स्तर पर रहा है। इसके अलावा, कंपनी द्वारा संचालित विनिर्माण सुविधाओं में प्रयुक्त प्रौद्योगिकी पुरानी हो गई है, जिसके परिणामस्वरूप इसकी विनिर्माण सुविधाओं का समुचित उपयोग नहीं हो पा रहा है। 85 मेगावाट सेल और 200 मेगावाट मॉड्यूल के लिए मौजूदा विनिर्माण सुविधाओं का उपयोग सीमित कच्चे माल की उपलब्धता के कारण न्यूनतम है और 200 मेगावाट मॉड्यूल लाइन को आगे उन्नत नहीं किया जा सकता है। इसके अलावा, गलत लागत आकलन और समय की अधिकता के कारण कंपनी को ₹1,145.30 करोड़ का नुकसान हुआ, जो कुल अनुबंध मूल्य का 41 प्रतिशत है। इसके अलावा, कंपनी ने परियोजनाओं की अनुमोदित समय-सारिणी का

पालन नहीं किया, जिसके कारण 15 में से 14 परियोजनाओं में विलंब हुआ और उस पर ₹119.61 करोड़ का विलंब जुर्माना लगाया गया। उपरोक्त के अतिरिक्त, कंपनी को साइट पर परिचालन एवं रखरखाव सेवाएं प्रदान करने पर ₹15.14 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा, क्योंकि ग्राहकों से प्राप्त होने वाला मूल्य, बीएचईएल द्वारा आउटसोर्स संविदाकारों को देय राशि से कम था, साथ ही ग्राहकों के साथ परिचालन एवं रखरखाव अनुबंध शुरू करने में विलंब भी हुआ। इसके अलावा, कंपनी अधिकांश प्रचालन एवं रख-रखाव वर्षों में अनुबंध की शर्तों के अनुसार न्यूनतम गारंटीकृत विद्युत उत्पादन उपलब्ध नहीं करा सकी, जिसके कारण उस पर ₹49.04 करोड़ का जुर्माना लगाया गया।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- कंपनी लागत और लाभ पर विचार करने के बाद, आंतरिक विनिर्माण क्षमताओं का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, बाजार की मांग/स्थितियों के अनुसार उपयुक्त अद्यतन प्रौद्योगिकी के साथ नई विनिर्माण सुविधाएं बनाने/मौजूदा विनिर्माण सुविधाओं को उन्नत करने की संभावनाओं का पता लगाए।
- कंपनी बोलियों में भाग लेने के लिए वर्तमान बाजार दरों को अपनाकर समय-समय पर लागत अनुमान प्रणाली की समीक्षा करे एवं तदनुसार उन मामलों में उद्धरण देने पर विचार करें जो व्यवहार्य हों और जहां कम से कम व्यय की जाने वाली परिवर्तनीय लागत वसूल हो सके।
- कंपनी अपने द्वारा अपनाई गई ओ एवं एम लागत अनुमान प्रक्रिया की समीक्षा कर सकती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस संदर्भ में लागत ग्राहकों से वास्तविक वसूली को दर्शाए।
- कंपनी को संयंत्र के प्रवर्तन हेतु डाइंग प्रस्तुत करने के चरण से ही निष्पादन की पूरी प्रक्रिया की सख्ती से निगरानी करने की आवश्यकता है क्योंकि निष्पादन के किसी भी चरण में विचलन, संयंत्र के समय पर प्रवर्तन को प्रभावित करता है। ऊर्जा की सुनिश्चित मात्रा के उत्पादन को संभव करने और जुर्माने से बचने के लिए अनुरक्षण अवधि के दौरान उचित देखभाल की भी आवश्यकता है।
- कंपनी सौर व्यवसाय में भविष्य के निवेश पर निर्णय लेने के लिए आदेशों के निष्पादन और इसकी बाजार स्थिति के अपने वर्तमान अनुभव का विश्लेषण कर सकती है।

- कंपनी को लगभग सभी परियोजनाओं में परिणामी लागत और समय लंघन को देखते हुए अपनी निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है ताकि नुकसान से बचने के लिए यह सुनिश्चित किया जा सके कि परियोजना का निष्पादन नियोजित कार्यक्रम के अनुसार किया जाए।

(पैरा 4.1)

स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने 1.35 मिलियन टन चूना पत्थर की शिपमेंट के लिए एक जहाज मालिक कंपनी के साथ एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किया (जून 2017)। सेल ने अनुबंध के अनुसार शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन के विकल्पों का समय पर उपयोग नहीं किया, जिसके कारण उसे जुलाई 2018 के बाद शिपमेंट में अधिक माल ढुलाई के लिए ₹8.52 करोड़ का अतिरिक्त माल वहन करना पड़ा। निर्धारित समय-सीमा के भीतर दावे का निपटान करने में सेल की असमर्थता के परिणामस्वरूप ब्याज और मध्यस्थता/कानूनी व्यय के रूप में ₹4.36 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैरा 5.1)

स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) का दुर्गापुर इस्पात संयंत्र अपने कनवर्टर सेटों की लाइनिंग के लिए ताप के आधार पर रिफ्रेक्टरी की खरीद करता है और न्यूनतम गारंटीकृत ताप से अधिक ताप प्राप्त करने पर आपूर्तिकर्ताओं को बोनस का भुगतान करता है। कनवर्टर लाइनिंग के न्यूनतम गारंटीकृत हीट्स के उचित निर्धारण में कमी के परिणामस्वरूप अप्रैल 2021 से नवंबर 2022 की अवधि के दौरान अंतर न्यूनतम गारंटीकृत हीट्स के लिए लगभग ₹9.21 करोड़ के बोनस के उच्च भुगतान के कारण परिहार्य व्यय हुआ।

(पैरा 5.2)

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने (20 दिसम्बर 1994) परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार को अग्रिम वार्षिक पट्टा किराया के भुगतान पर 10 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे के आधार पर भूमि आवंटित की। प्राधिकरण ने पट्टेदार के साथ शर्तों के अनुसार कोई पट्टा समझौता नहीं किया। प्राधिकरण ने जुलाई 2002 में पहला बिल बनाया, हालांकि, पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा इसका भुगतान नहीं किया गया। प्राधिकरण ने पट्टा किराया

की वसूली के लिए (अगस्त 2016) अनुनय शुरू किया और भूमि खाली करने का निर्देश दिया (दिसंबर 2017)। अंततः पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा 1 अगस्त 2022 को ₹11.40 करोड़ का बकाया पट्टा किराया चुकाए बिना भूमि खाली कर दी गई। इस प्रकार, पट्टा समझौते का निष्पादन न करने तथा बकाया पट्टा किराया वसूलने के लिए समय पर कार्रवाई न करने के परिणामस्वरूप ₹11.40 करोड़ की हानि हुई।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार के साथ पट्टा करार के गैर-निष्पादन की जवाबदेही तय कर सकता है और बकाया राशि के जल्द जारी करने के लिए परिवहन विभाग के साथ भी मामला उठा सकता है।

(पैरा 6.1)

ट्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीसीआईएल) द्वारा 2019-20 से 2021-22 की अवधि के लिए तलकर्षकों के परिचालन और रखरखाव की लेखापरीक्षा से पता चला है कि 2017 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 के पैरा संख्या 14.1 की अनुशंसा के बावजूद, योजना बनाने में खामियां बनी रहीं और तलकर्षकों की तैनाती नहीं की गई / तैनाती में विलंब किया गया, साथ ही उपयुक्त क्षमता वाले तलकर्षकों की तैनाती नहीं की गई और बंकरिंग की कमी के कारण तलकर्षक बेकार पड़े रहे, जिसके परिणामस्वरूप ₹87.62 करोड़ का नुकसान हुआ। इसके अलावा, डीसीआईएल को अनुबंध के अनुसार सुनिश्चित गहराई और आवश्यक मात्रा प्राप्त न करने (₹2.75 करोड़) और गलत लागत और समय अनुमान (₹240.39 करोड़) के कारण नुकसान उठाना पड़ा। इसके अलावा, डीसीआईएल ने अनुबंध की समयसीमा और शर्तों के भीतर ट्रेजिंग कार्य निष्पादित नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप ग्राहकों द्वारा ₹9.51 करोड़ का जुर्माना और क्षतिपूर्ति वसूली गई। इसके अलावा, डीसीआईएल ने विलंबित भुगतान पर ब्याज और डिजाइन की गई गहराई/मात्राओं के लिए सहनशीलता के संदर्भ में अपने वित्तीय हितों की रक्षा के लिए उचित संविदात्मक प्रावधानों को शामिल करना सुनिश्चित नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹31.64 करोड़ की हानि हुई। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि निविदाएं जारी करने तथा ड्राई डॉक मरम्मत के मूल्यांकन और निष्पादन में काफी समय लगा, जिसके परिणामस्वरूप तलकर्षक बेकार पड़े रहे, तथा कार्यप्रवृत्त करने और रोकने आदि पर अतिरिक्त लागत आई। ड्राई डॉक मरम्मत के ऐसे पांच मामलों में डीसीआईएल को ₹45.54 करोड़ का राजस्व नुकसान हुआ। तलकर्षकों

के प्रदर्शन में सुधार की संभावना का आकलन किए बिना उनकी ड्राई डॉकिंग के परिणामस्वरूप ₹63.96 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ, साथ ही परिचालन पर ₹116.84 करोड़ की नकद हानि भी हुई।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- तलकर्षण दरों को उद्धृत करने के लिए लागत और समय का अनुमान, वास्तविक रूप से समान तलकर्षण स्थितियों में लगे तलकर्षकों के पिछले प्रदर्शन के आधार पर निर्धारित किया जा सकता है और यदि लागू हो तो मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन शुल्क पर विचार किया जा सकता है।
- डीसीआईएल तलकर्षकों की नियुक्ति के लिए शीघ्र निर्देश जारी करने के साथ-साथ बंकरिंग, लॉजिस्टिक्स आदि की समय पर व्यवस्था सुनिश्चित करे, ताकि तलकर्षकों के निष्क्रिय रहने से बचा जा सके और अनावश्यक व्यय न हो।
- डीसीआईएल तलकर्षण कार्यों की प्रगति की निरंतर निगरानी और समीक्षा कर सकता है ताकि राजस्व की हानि से बचने के लिए निर्धारित समयसीमा के भीतर अनुबंधित मात्रा / निर्धारित गहराई प्राप्त की जा सके।
- डीसीआईएल उपभोगताओं द्वारा जुर्माना और परिसमापन क्षतिपूर्ति की वसूली से बचने के लिए अनुबंध की शर्तों के अनुसार और अनुबंध की समय-सारिणी के भीतर तलकर्षण कार्य निष्पादित कर सकता है।
- डीसीआईएल किसी भी तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग के लिए आगे बढ़ने से पहले तलकर्षक के प्रदर्शन, तलकर्षक के प्रदर्शन में सुधार की संभावना, आगे होने वाले व्यय और अर्जित होने वाले राजस्व का आकलन कर सकता है।

(पैरा 7.1)

ड्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीसीआईएल) ने कोचीन पोर्ट अथॉरिटी (सीओपीए) के साथ विवाद को निपटाने के लिए मध्यस्थ की नियुक्ति करते समय, सीओपीए द्वारा रोकी गई राशि ₹29.08 करोड़, यानी बिलों (₹23.49 करोड़) और प्रतिभू जमा (₹5.59 करोड़) के लिए, सुलह के दायरे का निर्धारण करते समय उचित उचित तत्परता नहीं दिखाई, यह इंगित करते हुए कि विवादित राशि वांछित गहराई को प्राप्त न कर पाने के प्रति केवल ₹23.49 करोड़ है और प्रतिभू जमा के ₹5.59 करोड़ विवाद के अधीन नहीं थे। इसके अलावा, सुलह के निर्णय के बाद भी डीसीआईएल ने सुलहकर्ता निर्णय में प्रतिभू

जमा को शामिल करने पर अपना विरोध/असहमति व्यक्त नहीं की। इसके परिणामस्वरूप डीसीआईएल को ₹5.59 करोड़ की राजस्व हानि हुई है।

(पैरा 7.2)

सुस्त पड़ी बीओटी सड़क परियोजनाओं को पुनर्जीवित करने के लिए आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने एकमुश्त निधि निवेश योजना (ओटीएफआईएस) को स्वीकृति दी (13 मई 2015)। इस योजना ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को उन परियोजनाओं को ऋण के आधार पर धनराशि उपलब्ध कराने के लिए अधिकृत किया, जो 01 नवंबर 2014 तक लंबित थीं तथा जिनका भौतिक निर्माण 50 प्रतिशत पूरा हो चुका था। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बोर्ड ने 11 परियोजनाओं में इस योजना को स्वीकृति दी, हालांकि, दिसंबर 2016 से अक्टूबर 2021 की अवधि के दौरान केवल आठ परियोजनाओं में ₹1,730.65 करोड़ की धनराशि वितरित की गई। लेखापरीक्षा में योजना के कार्यान्वयन का विश्लेषण किया गया और प्रमुख लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों से पता चला कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने योजना के अंतर्गत परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने के लिए तीसरे पक्ष के मूल्यांकन तंत्र का विकास नहीं किया और योजना के मानदंडों का उल्लंघन करते हुए 1 नवंबर 2014 तक 50 प्रतिशत से कम भौतिक प्रगति वाली चार परियोजनाओं में ₹936.90 करोड़ की ओटीएफआईएस निधि को स्वीकृति दी गई और वितरित किया गया। रियायत समझौते में निर्धारित विलंबित अवधि के लिए बैंक दर प्लस पांच प्रतिशत के स्थान पर बैंक दर प्लस दो प्रतिशत की दर से ब्याज वसूलने के कारण ओटीएफआईएस के विलंबित पुनर्भुगतान पर ₹179.46 करोड़ का कम ब्याज वसूला गया। कृष्णानगर-बहरामपुर परियोजना के मामले में 90 प्रतिशत से कम पूर्णता पर अनियमित रूप से अनंतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी किया गया, जिसके परिणामस्वरूप रियायतग्राही को ₹535.18 करोड़ का वार्षिकी भुगतान समय से पहले जारी किया गया। परियोजना में असंवितरित ऋण पर विचार न किए जाने के कारण पनवेल-इंदापुर परियोजना में ₹139 करोड़ के ओटीएफआईएस की अधिक स्वीकृति दी गई। जयपुर-गुड़गांव और कृष्णानगर-बहरामपुर परियोजनाओं के मामले में, समीक्षा समिति द्वारा साइट पर किए गए कार्य का मूल्यांकन किए बिना ही ₹246.63 करोड़ की धनराशि वितरित कर दी गई। आठ परियोजनाओं में ओटीएफआईएस के वितरण के बावजूद, कोई भी परियोजना पूरी तरह से पूरी नहीं हो सकी, जिससे ओटीएफआईएस का उद्देश्य, अर्थात् मध्यम वित्त पोषण द्वारा

सुस्त परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना, विफल हो गया। इसके अलावा, निर्धारित समय-सीमा के भीतर परियोजना के पूरा होने में विलंब के कारण ₹740.63 करोड़ के राजस्व का परित्याग करना पड़ा (अर्थात् ₹577.95 करोड़ के टोल राजस्व का परित्याग और ₹162.68 करोड़ के प्रीमियम/नकारात्मक अनुदान का परित्याग)। ₹2,613.81 करोड़ की राशि (जिसमें ₹977.48 करोड़ ओटीएफआईएस मूलधन और ₹1,636.33 करोड़ अन्य संविदात्मक दायित्वों के लिए शामिल हैं) भी वसूली के लिए लंबित है।

पैरा में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संबंध में, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

- भविष्य में एनएचएआई की किसी भी योजना के तहत लाभ विस्तार हेतु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने के लिए एक सुदृढ़ तृतीय पक्ष तंत्र विकसित किया जा सकता है।
- एनएचएआई /सड़क परिवहन मंत्रालय को सीसीईए द्वारा अनुमोदित मानदंडों का सही भावना से पालन सुनिश्चित करना चाहिए तथा चार अयोग्य परियोजनाओं को ओटीएफआईएस निधि स्वीकृत करने के लिए एनएचएआई के दोषी अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।
- एनएचएआई को रियायत समझौते की शर्तों का अक्षरशः पालन करना चाहिए तथा पीसीसी को मंजूरी देने और समय से पहले वार्षिकियां जारी करने में रियायत समझौते के प्रावधानों के उल्लंघन के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।
- एनएचएआई को कार्य पूरा करने के लिए आवश्यक निधि का सावधानी पूर्वक जांच करके आकलन करना चाहिए, ताकि रियायतग्राहियों को अतिरिक्त निधि स्वीकृत करने से बचा जा सके।
- सरकारी हितों की रक्षा के लिए, एनएचएआई को योजना के अंतर्गत संवितरित निधि और अन्य संविदात्मक बकाया की समय पर वसूली के लिए बैंक प्रतिभूति आदि की उचित राशि जैसे उपयुक्त तंत्र का विकास करना चाहिए, ताकि रियायतग्राहियों द्वारा योजना के अंतर्गत वितरित धनराशि का भुगतान न करने के जोखिम को कवर किया जा सके।

(पैरा 8.1)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने हाइब्रिड एन्युटी मोड (एचएएम) पर मौजूदा दो-लेन वाले बोधरे से धुले खंड को चार-लेन तक चौड़ा करने का प्रस्ताव रखा है। समझौते में कुछ 'पूर्व शर्तें' शामिल थीं जिन्हें पक्षों द्वारा पूरा किया जाना आवश्यक था ताकि वे नियत तिथि घोषित कर सकें जिससे निर्माण अवधि शुरू होती है। समझौते में नियत तिथि तक विस्तार देने तथा विलंब के लिए क्षतिपूर्ति लगाने का प्रावधान था। एनएचएआई ने वित्तीय समापन प्राप्त करने में रियायतग्राही की विभिन्न चूकों के कारण समझौते को समाप्त कर दिया तथा ₹49.10 करोड़ की निष्पादन प्रतिभू बैंक गारंटी से ₹7.45 करोड़ क्षतिपूर्ति के रूप में वसूल किए। लेखापरीक्षा ने पाया कि सम्पूर्ण निष्पादन प्रतिभूति (अनुबंध के खंड 4.5 के अनुसार) जब्त करने के स्थान पर केवल ₹7.45 करोड़ की वसूली के परिणामस्वरूप रियायतग्राही को ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ तथा एनएचएआई को समतुल्य हानि हुई।

(पैरा 8.2)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने अभियांत्रिकी खरीद और निर्माण (ईपीसी) मोड पर एनएच 160 के सावली विहार से अहमदनगर बाईपास सेक्शन तक मौजूदा सड़क को पक्की सड़क के साथ चार लेन में उन्नयन करने के कार्य के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) आमंत्रित किए हैं। ईपीसी संविदाकार निर्धारित तिथि तक 10 प्रतिशत प्रगति का पहला परियोजना मील का पत्थर हासिल करने में विफल रहा। संविदाकार के अनुरोध के आधार पर, एनएचएआई ने पहले और दूसरे प्रोजेक्ट माइलस्टोन को मिला दिया। चूंकि अस्थायी मिट्टी और पत्थर निकालने के लिए राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी) से आवश्यक पर्यावरणीय अनुमति उपलब्ध नहीं थी, इसलिए संविदाकार के आपसी फौजदारी के अनुरोध को एनएचएआई द्वारा अनुमोदित कर दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने ठेकेदार को अनुचित लाभ पहुंचाया, जिसके परिणामस्वरूप रियायत समझौते के अनुसार परियोजना के लक्ष्य को प्राप्त न करने के कारण ₹19.42 करोड़ की क्षतिपूर्ति वसूली नहीं जा सकी।

(पैरा 8.3)

गुजरात में एनएच-754 के (अमृतसर-भटिंडा-जामनगर आर्थिक गलियारे का हिस्सा) के सांचोर से संतालपुर खंड के ग्रीनफील्ड हिस्सों में निर्माण कार्य प्रगति पर था, तभी कुछ

भूस्वामियों ने उनसे अधिग्रहित भूमि के पूरे क्षेत्र के लिए मुआवजा न मिलने की शिकायत की (2021)। सांचौर से संतालपुर खंड के पैकेज-4 में निर्माण कार्य अधिग्रहित भूमि पर नहीं, बल्कि ईपीसी समझौते में दिए गए निर्देशांकों पर चल रहा था, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना की पूरी लंबाई में 05 से 25 मीटर तक का अंतर हो गया। इससे एक तरफ अधिग्रहित भूमि बेकार पड़ी रही और दूसरी तरफ ऐसी भूमि पर निर्माण कार्य चल रहा है, जो अधिग्रहित ही नहीं थी। बाद में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को पैकेज-4 में ₹16.41 करोड़ की लागत से 31.45 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि (जनवरी 2024) अधिग्रहित करनी पड़ी। सांचौर से संतालपुर खंड के पैकेज-3 में भी यही समस्या थी, जिसके लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को ₹1.11 करोड़ की लागत से 8.95 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण करना पड़ा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ईपीसी समझौते के अनुसार आवश्यक भूमि की सीमाओं से परे एनएचएआई द्वारा भूमि अधिग्रहण के परिणामस्वरूप ₹17.52 करोड़ का परिहार्य निवेश भार उत्पन्न हुआ।

(पैरा 8.4)

अध्याय ।

कोयला मंत्रालय

अध्याय I: कोयला मंत्रालय

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड

1.1 नई कोयला वाशरियों के निर्माण की समीक्षा

1.1.1 परिचय

कोयला भारत में सबसे प्रचुर मात्रा में उपलब्ध जीवाश्म ईंधन है। भारतीय कोयले को मोटे तौर पर दो प्रकारों में वर्गीकृत किया जाता है, यथा, कोकिंग कोयला और गैर-कोकिंग कोयला। कोकिंग कोयला एक प्रकार का कोयला है जिससे अच्छी गुणवत्ता वाला कोक प्राप्त होता है। कोक एक आवश्यक ईंधन और अभिकारक है जिसका उपयोग प्राथमिक इस्पात निर्माण के लिए ब्लास्ट फर्नेस प्रक्रिया में किया जाता है। कोक में राख, नमी, सल्फर और फास्फोरस की मात्रा कम होनी चाहिए। तथापि, भारतीय कोकिंग कोल की विशेषता विशिष्ट भूगर्भीय संरचना और उत्पत्ति के कारण भारी परिष्करण विशेषताओं के साथ उच्च राख *प्रतिशत* है। दूसरी ओर, गैर-कोकिंग कोयले में कोकिंग गुण नहीं होते हैं और इसका उपयोग स्टील के अलावा अन्य क्षेत्रों द्वारा किया जाता है।

राख के *प्रतिशत* के आधार पर, कोकिंग कोयले को स्टील ग्रेड कोयले के रूप में वर्गीकृत किया जाता है, जिसमें राख की मात्रा 18 *प्रतिशत* तक होती है (इस्पात क्षेत्र द्वारा बिना परिष्करण के सीधे उपयोग किया जाता है) और वाशरी ग्रेड कोयला जिसमें राख की मात्रा 18 *प्रतिशत* से अधिक होती है। वाशरी ग्रेड कोयले को राख के *प्रतिशत* को कम करने के लिए कोयला वाशरी में परिष्करण की आवश्यकता होती है, क्योंकि इसका उपयोग सीधे इस्पात उद्योग में नहीं किया जा सकता है। परिष्करण की प्रक्रिया से गुजरने के बाद, 18 *प्रतिशत* से कम राख की मात्रा वाले वाशरी ग्रेड कोयले को परिष्कृत हुए कोकिंग कोयले के रूप में इस्पात क्षेत्र को आपूर्ति की जाती है और 18 *प्रतिशत* से अधिक राख की मात्रा वाले कोयले को परिष्कृत हुए कोयला ऊर्जा के रूप में अन्य क्षेत्रों को आपूर्ति की जाती है।

राष्ट्रीय इस्पात नीति (एनएसपी) 2005 और 2017 में बताया गया है कि घरेलू इस्पात उद्योग की कोकिंग कोयले की लगभग 85 प्रतिशत आवश्यकता आयात के माध्यम से पूरी की जाती है। नीति का मुख्य उद्देश्य परिष्कृत कोकिंग कोयले की घरेलू उपलब्धता को बढ़ाना है ताकि 2030-31 तक आयातित कोकिंग कोयले पर निर्भरता 85 प्रतिशत से कम करके 65 प्रतिशत तक लाया जा सके।

कोयला नियंत्रक संगठन (सीसीओ) के वर्ष 2018-19 से 2022-23 के कोयला आंकड़ों के अनुसार, देश में इस्पात क्षेत्र के लिए स्टील ग्रेड कोयले की मांग और आपूर्ति निम्नानुसार है:

तालिका 1.1: इस्पात क्षेत्र में इस्पात ग्रेड कोयले की मांग बनाम आपूर्ति का विवरण

वर्ष	स्टील ग्रेड कोयले की मांग (मीट्रिक टन में)	इस्पात क्षेत्र को इस्पात ग्रेड कोयले की आपूर्ति (मीट्रिक टन में)			कुल आपूर्ति में आयात का प्रतिशत (%)
		घरेलू	आयात	कुल	
2018-19	58.37	17.66	51.84	69.50	75
2019-20	70.00	17.15	51.84	68.99	75
2020-21 ¹	77.00	8.94	51.29	60.23	85
2021-22	83.00	8.22	57.16	65.38	87
2022-23	70.00	13.83	56.05	69.88	80
कुल	358.37	65.80	268.18	333.98	80

तालिका से यह स्पष्ट है कि इस्पात क्षेत्र को स्टील ग्रेड कोयले की 75 प्रतिशत से अधिक आपूर्ति आयात के माध्यम से की गई।

1.1.1.1 कोयला लाभप्रदीकरण

कोयला परिष्करण कच्चे कोयले को राख अथवा बाह्य सामग्री के साथ-साथ संबद्ध अशुद्धियों को पृथक करके कच्चे कोयले की सफाई की एक मूल्यवर्धन प्रक्रिया है ताकि बड़े हुए कैलोरिफिक मान के साथ अपेक्षाकृत स्वच्छ, विपणन योग्य कोयला प्राप्त किया जा सके और इस प्रकार अतिरिक्त राजस्व का सृजन किया जा सके। लाभकारीकरण के दौरान, कच्चे कोयले को विभिन्न चरणों में संशोधित किया जाता है और एक मुख्य उत्पाद

¹ वर्ष 2020-21 के दौरान, मार्च 2020 के मध्य से कोविड-19 और उसके बाद लॉकडाउन, उत्पादन में कमी आदि के कारण इस्पात क्षेत्र को परिष्कृत कोकिंग कोल (घरेलू) की आपूर्ति कम हो गई। (स्रोत: वर्ष 2020-21 के लिए बीसीसीएल की वार्षिक रिपोर्ट)।

अर्थात् परिष्कृत कोकिंग कोयला और दो उप-उत्पाद अर्थात् परिष्कृत कोयला ऊर्जा और कोयला अपशिष्ट उत्पन्न होता है।

1.1.1.2 बीसीसीएल में कोयला लाभप्रदीकरण

कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की सहायक कंपनी भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) भारत में कोकिंग कोल का प्रमुख उत्पादक है। यह कोयला मंत्रालय (एमओसी) के अधीन कार्य करता है और इसका मुख्यालय धनबाद में है। बीसीसीएल को नई वाशरीज स्थापित करने की आवश्यकता थी क्योंकि बीसीसीएल की मौजूदा वाशरियां बहुत पुरानी थीं, जिन्हें 1962-1998 के दौरान चालू किया गया था।

इस्पात उपभोक्ताओं को गुणवत्तापूर्ण कोयले की आपूर्ति में सुधार करने के लिए मंत्रालय ने निर्देश दिया (जनवरी 2007) कि उपलब्ध उच्च राख वाले कोयले के परिष्करण के लिए 10 एमटीवाई², 5 एमटीवाई और 2.5 एमटीवाई की वाशरियों की स्थापना की जानी चाहिए, ताकि 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक (अर्थात् 31 मार्च 2012 तक) उपभोक्ताओं को परिष्कृत कोकिंग कोयले की आपूर्ति की जा सके। तदनुसार, सीआईएल ने (अप्रैल 2008) बीसीसीएल में नई कोयला वाशरी स्थापित करने का निर्णय लिया और ₹515 करोड़ की पूंजीगत लागत पर 18.6 एमटीवाई की अनुमानित परिष्करण क्षमता के साथ छह वाशरियों की स्थापना को मंजूरी दी (अगस्त 2008)।

1.1.1.3 नए कोयला वाशरियों के निर्माण की स्थिति

बीसीसीएल ने प्रारंभ में मधुबंद, दुग्धा, पाथरडीह-I, पाथरडीह-II, भोजूडीह और दहीबारी में छह वाशरियां स्थापित करने का निर्णय लिया। हालाँकि, परियोजना की अव्यवहार्यता के कारण दुग्धा वाशरी का निर्माण रद्द कर दिया गया। इसके बाद, सीआईएल की एक अन्य सहायक कंपनी सेंट्रल माइन प्लानिंग एंड डिज़ाइन इंस्टीट्यूट लिमिटेड (सीएमपीडीआईएल) द्वारा किए गए व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर, दुग्धा के बजाय मुनीडीह में एक वाशरी स्थापित करने का निर्णय लिया गया (नवंबर 2019)।

² मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष।

1.1.2 लेखापरीक्षा का दायरा और कवरेज

बीसीसीएल में वाशरियों के निर्माण से संबंधित घटनाओं और वाशरियों की स्थिति की समीक्षा के लिए लेखापरीक्षा आयोजित की गई। लेखापरीक्षा में धनबाद स्थित बीसीसीएल मुख्यालय और वाशरी डिवीजन तथा वाशरी के परियोजना कार्यालयों को शामिल किया गया।

1.1.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

प्रस्तावित छह वाशरियों में से तीन वाशरी चालू थीं, दो वाशरी पूर्ण होने के विभिन्न चरणों में थीं और एक वाशरी के निर्माण अनुबंध को 31 मार्च 2023 तक अंतिम रूप दिया जाना/हस्ताक्षरित किया जाना था। बीसीसीएल की नई कोयला वाशरियों के निर्माण की स्थिति तालिका में दर्शाई गई है:

तालिका 1.2: नई कोयला वाशरियों के निर्माण की स्थिति

क्र. सं.	वाशरी का नाम (एमटीवाई में क्षमता)	अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तिथि	अनुबंध मूल्य (करोड़ ₹ में)	वास्तविक व्यय 31.03.2023 तक (₹ करोड़ में)	कमीशनिंग की तिथि	
					निर्धारित कमीशनिंग तिथि (अनुबंध पर हस्ताक्षर की तिथि से समय)	कमीशनिंग की तिथि
1	पाथरडीह-I (5.0)	17 अक्टूबर 2012	131.66	129.64	17 अप्रैल 2014 (18 महीने)	जुलाई 2020
2	मधुबंद (5.0)	12 नवंबर 2012	262.99	288.42	12 जून 2014 (18 महीने)	नवंबर 2023
3	दहीबारी (1.6)	28 दिसंबर 2013	113.35	115.35	28 जून 2015 (18 महीने)	अगस्त 2018
4	पाथरडीह -II (2.5)	27 अप्रैल 2016	243.00	37.213	27 अप्रैल 2018 (24 महीने)	प्रगति पर है
5	भोजुडीह (2.0)	30 मार्च 2019	242.55	131.03	30 सितंबर 2020 (18 महीने)	प्रगति पर है
6	मूनीडीह (2.5)	अभी तक हस्ताक्षर किए जाने हैं।	454.30	0	अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तारीख से 36 महीने।	

(स्रोत: प्रबंधन द्वारा प्रदान की गई जानकारी /दस्तावेज़)

वाशरियों के निर्माण से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर बाद के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

1.1.3.1 वाशरियों का निर्माण पूरा न होना

कोयला मंत्रालय ने उपलब्ध उच्च राख वाले कोयले की किफायती परिष्करण की समीक्षा के लिए जनवरी 2007 में आयोजित बैठक में निर्देश दिया था कि 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक उपभोक्ताओं को परिष्कृत कोकिंग कोयले की आपूर्ति के लिए वाशरी स्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक, अनुमोदित छह वाशरियों में से कोई भी चालू नहीं थी। इस्पात एवं कोयला संबंधी स्थायी समिति (2013-14) ने नई कोयला वाशरियों की स्थापना की धीमी प्रगति पर असंतोष व्यक्त किया। समिति ने इसे कोयला मंत्रालय/सीआईएल की ओर से गंभीर कार्यान्वयन संबंधी चूक माना।

राष्ट्रीय इस्पात नीति-2017 में 2030-31 तक देश का इस्पात उत्पादन लक्ष्य 300 मिलियन टन (एमटी) निर्धारित किया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए, देश को कोकिंग कोयले का सर्वाधिक कुशल तरीके से उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, जिससे आयात में कमी आएगी। इसलिए, इस्पात क्षेत्र के लिए गुणवत्तापूर्ण कोकिंग कोयले की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए वाशरियों का निर्माण समय पर पूरा करना महत्वपूर्ण था। सीसीओ के कोयला आंकड़ों के अनुसार, 2018-19 से 2022-23 के दौरान कोकिंग कोयले के आयात का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.3: इस्पात श्रेणी कोयले के आयात का विवरण

वर्ष	आयातित कोकिंग कोयले की मात्रा (मीट्रिक टन में)	आयातित कोकिंग कोल का मूल्य (करोड़ ₹ में)	वाशरीज पूरी ना होने के कारण आयात ³ में कमी (एमटी में)
2018-19	51.84	72,049.70	18.55
2019-20	51.84	61,266.80	18.57
2020-21	51.29	45,435.50	18.51
2021-22	57.16	1,02,995.80	18.41
2022-23	56.05	1,53,839.97	18.41
कुल	268.18	4,35,587.77	92.45

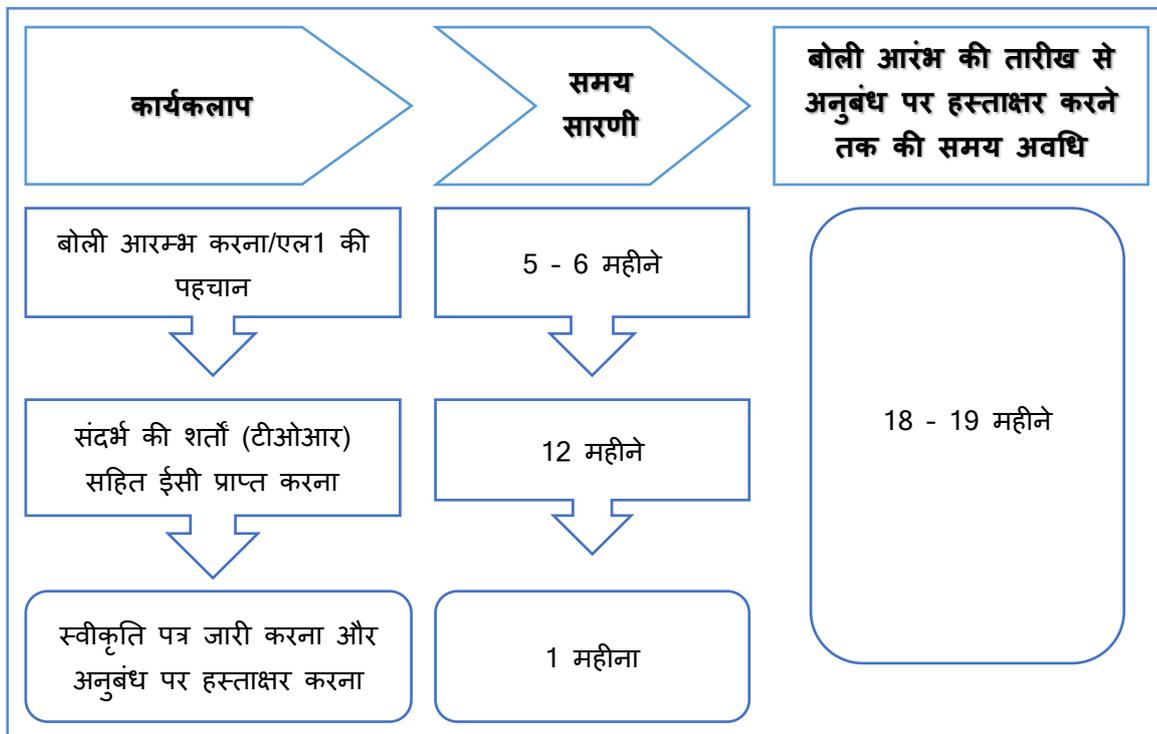
³ बीसीसीएल की छह नई कोल वाशरियों की कुल क्षमता 18.6 एमटीवाई थी। हालांकि, दो चालू वाशरियों यानी पाथेरडीह-1 और दहीबाड़ी ने 2018-19 से 2022-23 के दौरान कुल 0.048 एमटी, 0.026 एमटी, 0.095 एमटी, 0.19 एमटी और 0.19 एमटी उत्पादन किया और इसे वाशरियों की कुल क्षमता यानी 18.6 एमटीवाई से घटा दिया गया है।

तालिका से, यह स्पष्ट है कि यदि वाशरियां निर्धारित समय के भीतर यानी मार्च 2012 तक पूरी हो गई होतीं, तो 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान स्वदेशी परिष्कृत कोकिंग कोयले की आपूर्ति में 92.45 मीट्रिक टन की वृद्धि हुई होती। वाशरियों के समय पर प्रारंभ होने से देश को वाशरी क्षमता की सीमा तक इस्पात क्षेत्र को आपूर्ति के लिए कोकिंग कोयले के आयात को कम करने में मदद मिल सकती थी। वाशरियों के निर्माण के विभिन्न चरणों में हुई देरी की जांच की गई है तथा आगामी पैराग्राफों में इस पर चर्चा की गई है।

1.1.3.2 वाशरियों के निर्माण में विलंब

वाशरी के निर्माण के लिए कार्य सौंपने हेतु निविदा दस्तावेज में बोली आरम्भ की तिथि/एल 1 बोलीदाता की पहचान से लेकर अनुबंध पर हस्ताक्षर होने तक की गतिविधिवार समय-सारिणी निर्दिष्ट की गई है। निविदा दस्तावेज में निर्धारित गतिविधिवार समय अनुसूची चित्र 1.1 में विस्तृत है।

चित्र 1.1: वाशरियों के निर्माण के लिए गतिविधि वार समय सारिणी



लेखापरीक्षा ने पाया कि बीसीसीएल की छह नई वाशरियों के निर्माण के लिए बोलियां मार्च 2009 और जनवरी 2022 के बीच आरम्भ की गई थीं। तथापि, वाशरियों के निर्माण में विभिन्न कार्यकलाप चरणों में विलंब हुआ। गतिविधि वार विलंब निम्नानुसार हैं:

क. बोली मूल्यांकन प्रक्रिया के पूर्ण होने में देरी:

निविदा दस्तावेज के अनुसार, बीसीसीएल को बोलियां आरम्भ होने की तारीख से पांच/छह महीने के भीतर बोलियों के मूल्यांकन की प्रक्रिया पूरी करनी थी। बीसीसीएल द्वारा बोली मूल्यांकन प्रक्रिया पूरी करने में लिया गया वास्तविक समय तालिका 1.4 में दिया गया है।

तालिका 1.4: बोली मूल्यांकन प्रक्रिया को पूरा करने में लगने वाला समय

वाशरी का नाम	बोली मूल्यांकन के लिए निर्धारित समय (महीनों/दिनों में)	बोली आरम्भ की तिथि	बोली मूल्यांकन पूरा होने की तिथि	लिया गया वास्तविक समय (दिनों में)	देरी (दिनों में)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च) = [(ङ)-(ख)]
मधुबंद	5 महीने (150 दिन)	31 मार्च 2009	3 मार्च 2010	337	187
पाथरडीह-I	5 महीने (150 दिन)	23 जुलाई 2009	29 सितंबर 2010	433	283
दहीबारी	5 महीने (150 दिन)	31 मई 2010	15 दिसंबर 2012	929	779
पाथरडीह-II	6 महीने (180 दिन)	20 जनवरी 2014	21 फरवरी 2015	397	217
भोजुडीह	5 महीने (150 दिन)	28 फरवरी 2014	26 नवंबर 2014	271	121
मूनीडीह	कोई समय निर्धारित नहीं	28 जनवरी 2022	7 जुलाई 2022	160	लागू नहीं

यह स्पष्ट है कि बोली मूल्यांकन प्रक्रिया खुलने की तिथि से पांच/छह महीने के निर्धारित समय में पूरी की जानी थी। इसके अलावा, एनआईटी/बोली दस्तावेज में मूनीडीह वाशरी के मामले में कोई समय निर्धारित नहीं किया गया है। बीसीसीएल ने पांच वाशरी के संबंध में बोली मूल्यांकन की प्रक्रिया में 121 दिनों से लेकर 779 दिनों तक की देरी की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बोली दस्तावेजों के मूल्यांकन के दौरान, बीसीसीएल ने निविदाओं की शर्तों को स्पष्ट करने के लिए बोलीदाताओं के साथ कई बार विचार-विमर्श किया, जिसके कारण बोलियों के मूल्यांकन में अत्यधिक देरी हुई। प्रत्येक वाशरी के लिए बोलीदाताओं के साथ बीसीसीएल द्वारा किए गए विचार-विमर्श का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.5: बोलीदाताओं के साथ निविदा की शर्तों पर विचार-विमर्श करने के लिए बीसीसीएल द्वारा वाशरी-वार लिया गया समय

वाशरी का नाम	आयोजित विचार-विमर्श की संख्या	लिया गया समय
मधुबंद	13	31 मार्च 2009 से 07 जनवरी 2010 (09 महीने 07 दिन)
पाथरडीह -I	15	23 जुलाई 2009 से 08 सितंबर 2010 (13 महीने 16 दिन)
दहीबारी	18	31 मई 2010 से 08 नवंबर 2012 तक (29 महीने 08 दिन)
पाथरडीह -II	15	20 जनवरी 2014 से 21 फरवरी 2015 (13 महीने 2 दिन)
भोजुडीह	10	28 फरवरी 2014 से 26 नवंबर 2014 तक (08 महीने 26 दिन)
मूनीडीह	4	10 फरवरी 2022 से 07 जुलाई 2022 (05 महीने 10 दिन)

(स्रोत: प्रबंधन द्वारा प्रदान की गई जानकारी/दस्तावेज)

बीसीसीएल ने बोलीदाताओं के साथ निविदा की शर्तों पर विचार-विमर्श करने में 5 महीने से 29 महीने तक का समय लिया। तकनीकी मूल्यांकन पूरा होने के बाद भी वित्तीय मूल्यांकन प्रस्ताव विभिन्न समितियों/उप-समितियों के पास भेजे गए। क्षतिपूर्ति/प्रतिबद्धता शुल्क के भुगतान तथा परिष्करण शुल्क की दर से संबंधित वित्तीय शर्तों को तय करने की प्रक्रिया में देरी हुई।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि एल1 बोलीदाताओं की पहचान के बाद भी, एल1 बोलीदाताओं के साथ अनुबंध पर हस्ताक्षर करने सहित सभी अनुवर्ती गतिविधियों में देरी हुई। इससे एल1 बोलीदाताओं को बीसीसीएल के कारण हुई देरी के लिए मुआवजे का दावा करने का अवसर मिला।

उत्तर में, प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (मार्च/जुलाई 2024) कि:

- बीसीसीएल द्वारा जारी निविदा बहुत जटिल प्रकृति की थी और सामान्य निविदाओं से भिन्न थी। न तो बीसीसीएल और न ही सीएमपीडीआईएल के पास इस तरह की निविदा के लिए पूर्व विशेषज्ञता थी।
- चूंकि इस प्रकार की निविदा सीआईएल में पहली बार थी, इसलिए बीसीसीएल को इसमें लगने वाले समय का अनुमान नहीं था। प्रारंभिक समय-सीमा में इस पहलू पर विचार नहीं किया गया कि सभी बोलीदाता एक साथ आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत करने में असफल रहेंगे। इस अप्रत्याशित स्थिति के कारण मूल योजना से अधिक

विलंब हुआ। हालाँकि, बीसीसीएल ने अनुभव से सीखा और आवश्यक प्रणालीगत सुधार लागू किए।

- सीआईएल के निर्णय के अनुसार, सभी बोलियों के मूल्यांकन का कार्य सीएमपीडीआईएल को सौंप दिया गया था। सीएमपीडीआईएल की सीमित श्रमशक्ति के कारण तथा सीआईएल की विभिन्न सहायक कम्पनियों में प्रस्तावित वाशरियों के निर्माण के लिए बोलियों के मूल्यांकन, संकल्पनात्मक रिपोर्ट आदि की तैयारी में इसकी संलिप्तता के कारण कभी-कभी अपरिहार्य विलम्ब हुआ।
- यह अनुमान लगाया गया था कि उच्च गुणवत्ता वाले बोलीदाता ऐसे उच्च मूल्य वाले निविदा के लिए पेशेवर तरीके से बोलियां प्रस्तुत करेंगे। हालांकि, बोलीदाता एक प्रयास में आवश्यक दस्तावेज जमा करने में विफल रहे। मौजूदा निविदा मूल्यांकन प्रक्रिया को देखते हुए, बीसीसीएल के पास निविदा को अंतिम रूप देने के लिए बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत नहीं किए गए दस्तावेजों के लिए बार-बार अनुरोध करने के अलावा कोई विकल्प नहीं था। अन्यथा, सभी या अधिकांश बोलियों को अस्वीकार करने से संभावित बोलीदाता बाहर हो सकते थे और प्रतिस्पर्धा कम हो सकती थी, जिससे पूरी निविदा प्रक्रिया संभावित रूप से खतरे में पड़ सकती थी।
- सीआईएल की आंतरिक प्रक्रिया/दिशानिर्देशों के अनुपालन के लिए, प्रत्येक परियोजना के वित्तीय मूल्यांकन और सहमति के लिए काफी समय लिया गया।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तरों को निम्नलिखित तथ्यों के आलोक में देखा जा सकता है:

- वाशरियों के निर्माण के विभिन्न चरणों को पूरा करने की समय-सारणी सीएमपीडीआईएल द्वारा तैयार की गई थी और विभिन्न जटिलताओं को देखते हुए बीसीसीएल द्वारा इसे स्वीकार कर लिया गया था।
- यद्यपि सीएमपीडीआईएल को प्रत्येक वाशरी के लिए बोली दस्तावेजों के मूल्यांकन का कार्य सौंपा गया था, लेकिन बीसीसीएल द्वारा सीएमपीडीआईएल को बोली प्रस्तावों के मूल्यांकन का कार्य पूरा करने के लिए कोई समयसीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

- इच्छित बोलीदाताओं द्वारा सूचना/दस्तावेजों को विलम्ब से प्रस्तुत करना तथा आधी-अधूरी सूचना प्रस्तुत करना, तथा वित्तीय मूल्यांकन के लिए आंतरिक प्रक्रिया, सभी बोली प्रक्रियाओं की विशेषता है तथा बोलीदाताओं के साथ शीघ्र संपर्क करके इनसे बचा जा सकता था।

निविदा प्रक्रिया को निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूरा न कर पाने का एक कारक बोली मूल्यांकन प्रक्रिया में विलंब था।

ख. संविदा करारों पर हस्ताक्षर करने में विलंब

बीसीसीएल को पर्यावरण मंजूरी (ईसी) प्राप्त होने की तारीख से एक महीने के भीतर एल1 बोलीदाता के साथ वाशरियों के निर्माण के लिए अनुबंध पर हस्ताक्षर करना आवश्यक था। ईसी प्राप्त होने के बाद बीसीसीएल द्वारा अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में लिया गया वास्तविक समय का विवरण नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 1.6: संविदा पर हस्ताक्षर करने में लगा समय

वाशरी का नाम	पर्यावरण स्वीकृति की तिथि से अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए निर्धारित समय (महीनों/दिनों में)	पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा पर्यावरण मंजूरी प्रदान करने की वास्तविक तिथि	शर्त के अनुसार, ईसी प्राप्त करने के बाद एलओए जारी करने/अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तिथि	एलओए जारी करने और अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की वास्तविक तिथि	अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में देरी (दिनों में)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च) = (ङ - घ)
मधुबंद	1 महीना (30 दिन)	25 जनवरी 2012	26 फरवरी 2012	12 नवंबर 2012	260
पाथरडीह-I	1 महीना (30 दिन)	25 जनवरी 2012	26 फरवरी 2012	17 अक्टूबर 2012	234
दहीबारी	1 महीना (30 दिन)	6 फरवरी 2013	7 मार्च 2013	28 दिसंबर 2013	296
पाथरडीह II	1 महीना (30 दिन)	6 जुलाई 2015	7 अगस्त 2015	27 अप्रैल 2016	264
भोजुडीह	1 महीना (30 दिन)	10 अगस्त 2016	11 सितंबर 2016	30 मार्च 2019	930
मूनीडीह	1 महीना (30 दिन)	ईसी अभी तक प्रदान नहीं किया गया है		लागू नहीं	

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि बीसीसीएल ने अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में ईसी प्रदान करने के 30 दिनों के भीतर निर्धारित मानदंड से 234 दिनों से 930 दिनों के बीच देरी की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पर्यावरण स्वीकृति मिलने के बाद बीसीसीएल ने एल1 बोलीदाताओं को अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए विधिवत आमंत्रित किया। लेकिन एल1 बोलीदाता अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए अनिच्छुक थे क्योंकि बोलियों के प्रकाशन के बाद से काफी समय बीत चुका था और उन्होंने बोली दस्तावेजों के प्रावधानों के अनुसार समय अंतराल के लिए मुआवजे की मांग की। परिणामस्वरूप, बीसीसीएल ने बीसीसीएल के कारण हुई देरी के लिए ठेकेदारों को ₹22.24 करोड़ की क्षतिपूर्ति राशि का भुगतान किया।

उत्तर में, प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (मार्च 2024/जुलाई 2024) कि अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में देरी का मुख्य कारण चयनित ऑपरेटरों (यानी एल1 बोलीदाताओं) की बोली मूल्यांकन के दौरान उनके कारण देरी के मुआवजे के बिना अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की अनिच्छा थी। इसके बाद बीसीसीएल ने एल1 बोलीदाताओं को उचित मुआवजा देने का निर्णय लिया। औपचारिकताओं को अंतिम रूप देने और अनुमोदन देने तथा मुआवजे की राशि के निर्धारण में समय लगा, जिसके परिणामस्वरूप अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में देरी हुई। इसके अतिरिक्त, प्रबंधन ने अन्य बाधाओं जैसे सभी प्रकार की पूर्व-अपेक्षित वैधानिक मंजूरी प्राप्त होने में देरी पर भी प्रकाश डाला।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि एल-1 बोलीदाताओं द्वारा बीसीसीएल की ओर से समय अंतराल/विलंब के लिए बोली दस्तावेजों की शर्तों के अनुसार मुआवजे की मांग उठाई गई थी। इसके बाद, बीसीसीएल ने समीक्षा की और बोलीदाताओं को उचित मुआवजा देने का निर्णय लिया। मुआवजे की मंजूरी के बाद ठेकेदार अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए सहमत हो गए। देरी के लिए मुआवजे का भुगतान, जो स्पष्ट रूप से बीसीसीएल के कारण था और बोली की शर्तों के अनुसार किया जाना था, से बचा जा सकता था।

ग. मुआवजे का परिहार्य भुगतान

बोली दस्तावेज की सामान्य शर्तों में यह प्रावधान था कि यदि देरी के कारण कार्य की लागत में कोई वृद्धि होती है तो ठेकेदार उचित मुआवजे का दावा करने का हकदार होगा।

इसमें कहा गया है कि बीसीसीएल अनुबंध समझौतों पर हस्ताक्षर करने में बीसीसीएल के कारण हुई देरी की अवधि के लिए ठेकेदारों को 'स्थापना लागत' की क्षतिपूर्ति करेगा। मालिक (अर्थात् बीसीसीएल) ऐसे दावे की जांच करेगा और संतुष्ट होने पर, ऐसी घटना के समय की परिस्थितियों के आधार पर मुआवजे की सीमा पर आपसी सहमति बनाई जाएगी।

लेखापरीक्षा ने पाथरडीह-I, दहीबाड़ी और मधुबंद वाशरियों के संबंध में बोली के प्रकाशन और अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए बोलीदाताओं को भेजे गए आमंत्रण तथा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की वास्तविक तिथि के बीच व्यतीत अवधि का विश्लेषण किया और उसका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.7: पाथरडीह-I, दहीबाड़ी और मधुबंद वाशरियों के संबंध में संविदा को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण बीसीसीएल को हुआ विलंब

क्र.सं.	विवरण	पाथरडीह-I	दहीबारी	मधुबंद
ए	बोली आरंभ की तिथि	23 जुलाई 2009	31 मई 2010	31 मार्च 2009
बी	बोली दस्तावेज ⁴ के अनुसार अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की निर्धारित तिथि	24 जनवरी 2011	30 नवंबर 2011	2 अक्टूबर 2010
सी	संविदा पर हस्ताक्षर करने के लिए ठेकेदार को आमंत्रित करने की वास्तविक तिथि	21 फरवरी 2012	25 मार्च 2013	6 फरवरी 2012
डी	निमंत्रण के अनुसार अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की निर्धारित तिथि	22 मार्च 2012	25 अप्रैल 2013	6 मार्च 2012
ई	अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की वास्तविक तिथि	17 अक्टूबर 2012	28 दिसंबर 2013	12 नवंबर 2012
एफ= (बी-ई)	बोली दस्तावेज के अनुसार अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की निर्धारित तारीख से अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की वास्तविक तारीख तक कुल विलंब (दिनों में)	632	759	772
जी	प्रबंधन द्वारा यथा उपलब्ध बोली के मूल्यांकन के दौरान ठेकेदार के कारण होने वाला विलंब (दिनों में)	38	15	27

⁴ बोली दस्तावेज के अनुसार, तीन वाशरियों (पाथरडीह-I, दहीबाड़ी और मधुबंद) के लिए अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की निर्धारित तिथि बोली खुलने की तिथि से 18 महीने थी।

क्र.सं.	विवरण	पाथरडीह-I	दहीबारी	मधुबंद
एच	प्रबंधन द्वारा यथा उपबंधित आमंत्रण के अनुसार ठेके पर हस्ताक्षर करने की निर्धारित तारीख के बाद ठेकेदार को ठेका दिए जाने में विलंब (दिनों में)	208	248	248
आई=[एफ-जी-एच]	बीसीसीएल के कारण वास्तविक देरी (दिनों में)	386	496	497

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पाथरडीह-I, दहीबाड़ी, मधुबंद वाशरियों के संबंध में क्रमशः 386, 496 और 497 दिनों का विलंब हुआ, जो बीसीसीएल के कारण हुआ। बीसीसीएल की समिति ने विलम्ब की जांच की (सितम्बर 2013) और समिति की रिपोर्ट को अक्टूबर 2013 में बीसीसीएल के बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया। उपरोक्त ठेकेदारों ने क्रमशः ₹8.95 करोड़, ₹3.86 करोड़ और ₹13.06 करोड़ का मुआवज़ा मांगा था, जिसका भुगतान बीसीसीएल द्वारा किया गया, सिवाय मधुबंद वाशरी के जहां ₹9.43 करोड़ का भुगतान किया गया।

यह भी ध्यान देने योग्य है कि भोजूडीह वाशरी के ठेकेदार ने भी देरी के लिए ₹24.54 करोड़ के मुआवजे का दावा किया था (सितंबर 2019), जिसकी अभी तक समीक्षा नहीं की गई है। इसके अलावा, पाथरडीह-II वाशरी के मामले में, ठेकेदार ने अनुबंध पर हस्ताक्षर करने में देरी के लिए अभी तक किसी भी मुआवजे का दावा नहीं किया है। इस प्रकार, निविदा की शर्तों को देखते हुए, इस संबंध में भविष्य में व्यय की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

इस तथ्य के बावजूद कि बीसीसीएल ने स्वयं तकनीकी और वित्तीय बोलियों के मूल्यांकन, अनुबंध देने या अंतिम रूप देने तथा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए चरणवार समयसीमा तय की थी, वह समयसीमा का पालन करने में विफल रही, जिसके कारण अनुबंधों को अंतिम रूप देने और हस्ताक्षर करने में देरी हुई। परिणामस्वरूप, बीसीसीएल ने ठेकेदारों को ₹22.24 करोड़ का परिहार्य मुआवजा भुगतान किया।

प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (मार्च 2024/जुलाई 2024) कि:

- यदि बीसीसीएल ने उन बोलीदाताओं की बोलियों को सीधे तौर पर खारिज कर दिया होता जिनकी बोलियों में कुछ कमियां थीं; तो इसका परिणाम मनमाने ढंग से

अस्वीकृति के रूप में सामने आता, जिससे निविदा समिति की निष्पक्षता पर सवाल उठते।

- एल1 बोलीदाताओं को अंतिम रूप देने के बाद, बीसीसीएल ने उन्हें अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए बुलाया और उनमें से सभी ने हस्ताक्षर में देरी के लिए भुगतान में वृद्धि की मांग की, जिसका कारण उनसे संबंधित नहीं था। यदि मुआवजा स्वीकृत नहीं होता तो नये सिरे से निविदा जारी कर उसे अंतिम रूप देना पड़ता तथा नये सिरे से पर्यावरण स्वीकृति प्राप्त करनी पड़ती।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तरों को निम्नलिखित तथ्यों के आलोक में देखा जाए:

- बीसीसीएल ने स्वयं स्वीकार किया कि बोली मूल्यांकन में काफी समय व्यतीत हो गया। बीसीसीएल द्वारा मुआवजे की मंजूरी के बाद ठेकेदार अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए सहमत हो गए। इससे यह तथ्य स्पष्ट हो गया कि जिस देरी के लिए मुआवजा दिया गया, वह स्पष्ट रूप से बीसीसीएल के कारण था।
- इसके अलावा, बीसीसीएल ने स्वयं बोली में सभी जटिलताओं को ध्यान में रखते हुए वाशरियों के लिए अनुबंधों को अंतिम रूप देने में शामिल विभिन्न चरणों में क्रियान्वित की जाने वाली गतिविधियों के लिए समयसीमा तय की थी। हालाँकि, यह अपनी अंतिम समय-सारिणी का पालन करने में विफल रहा।

इस प्रकार, अनुबंधों पर हस्ताक्षर करने में देरी के परिणामस्वरूप ठेकेदारों को मुआवजे का भुगतान नहीं करना पड़ा तथा भविष्य में और अधिक भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

घ. निर्धारित समय के भीतर वाशरियों का निर्माण कार्य पूरा न होना

अनुबंध के तहत निर्दिष्ट समय-सीमा के अनुसार, वाशरियों का निर्माण अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से 18/24/36 महीने के भीतर पूरा किया जाना था। वाशरियों के निर्माण की स्थिति नीचे दी गई तालिका में दर्शाई गई है:

तालिका 1.8 - वाशरियों के निर्माण की स्थिति

वाशरियों का नाम	वाशरी को पूरा करने के लिए निर्धारित समय	अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की वास्तविक तिथि	अनुबंध पूरा होने की निर्धारित तिथि	समापन स्थिति	निर्धारित तिथि से विलम्ब
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च)= (ङ - घ)
मधुबंद	18 महीने	12 नवंबर 2012	12 मई 2014	नवंबर 2023	9 वर्ष 5 महीने
पाथरडीह-I	18 महीने	17 अक्टूबर 2012	17 अप्रैल 2014	जुलाई 2020	6 वर्ष 2 महीने
दहीबारी	18 महीने	28 दिसंबर 2013	28 जून 2015	अगस्त 2018	3 वर्ष 1 महीने
पाथरडीह-II	24 महीने	27 अप्रैल 2016	27 अप्रैल 2018	प्रगति पर है	4 वर्ष 11 महीने
भोजुडीह	18 महीने	30 मार्च 2019	30 सितंबर 2020	प्रगति पर है	2 वर्ष 6 महीने
मूनीडीह	36 महीने	हस्ताक्षर होना शेष	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

(स्रोत: प्रबंधन द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी/दस्तावेज)

जैसा कि तालिका से स्पष्ट है, केवल तीन वाशरियों में ही वाणिज्यिक प्रचालन शुरू हुआ। सभी वाशरियों के निर्माण कार्य में देरी हुई, जो अनुबंध समझौतों पर हस्ताक्षर की तारीख से दो वर्ष छह महीने से लेकर नौ वर्ष पांच महीने तक थी।

मूनीडीह वाशरी के निर्माण के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट (एफआर) तैयार करने का प्रस्ताव सीएमपीडीआईएल को सौंपा गया (सितंबर 2011)। सीएमपीडीआईएल द्वारा सितंबर 2013 में अंतरिम एफआर प्रस्तुत किया गया था, लेकिन बीसीसीएल द्वारा कोई निर्णय नहीं लिया गया था। इसके बाद, पांच वर्ष बीत जाने के बाद, बीसीसीएल ने सीएमपीडीआईएल से अद्यतन रिपोर्ट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया (अगस्त 2018)। सीएमपीडीआईएल ने बीसीसीएल के साथ लंबी चर्चा के बाद एक तकनीकी-आर्थिक तुलनात्मक रिपोर्ट (जनवरी 2020) तैयार की, जिसके आधार पर जून 2020 में निविदा प्रक्रिया शुरू की गई। अयोग्य बोलीदाताओं का हवाला देते हुए निविदा को दो बार (फरवरी 2021 और अक्टूबर 2021) रद्द कर दिया गया था। आगामी निविदा (दिसंबर 2021) में, एल1 बोलीदाता को अंतिम रूप दिया गया (7 जुलाई 2022)। हालाँकि, पर्यावरण मंजूरी न मिलने के कारण मार्च 2023 तक अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर नहीं किए गए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बीसीसीएल ने निविदाओं को अंतिम रूप देने में प्रत्येक स्तर पर देरी की, जिसके परिणामस्वरूप वाशरियों के निर्माण कार्य पूरा होने में कुल मिलाकर देरी

हुई। लेखापरीक्षा ने विलम्ब की जांच की और निम्नलिखित कारणों को पाया जो उपर्युक्त विलम्ब के लिए जिम्मेदार थे:

- बीसीसीएल ठेकेदारों को समय पर बाधा मुक्त स्थल उपलब्ध कराने में विफल रहा (मधुबंद, दहीबाड़ी, पाथेरडीह-II और भोजपूरी वाशरी के लिए)।
- साइलो⁵ (मधुबंद वाशरी) के निर्माण हेतु स्थल स्थान परिवर्तन।
- निर्माण स्थल (मधुबंद वाशरी) के अंतर्गत आने वाले सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) के बैरक को स्थानांतरित करने में देरी।
- निर्माण गतिविधियों (मधुबंद वाशरी) के लिए जलापूर्ति का प्रावधान न किया जाना।
- वैगनों को उतारने के लिए रेलवे ट्रैक हॉपर अनलोडिंग सिस्टम की अनुपलब्धता और अनलोडिंग सिस्टम (पाथेरडीह- I वाशरी) के प्रदर्शन गारंटी परीक्षण के संचालन के लिए कच्चे कोयले की अपर्याप्त आपूर्ति।
- झोपड़ियों का अनाधिकृत निर्माण और झोपड़ियों को स्थानांतरित करने में बीसीसीएल की विफलता (पाथेरडीह-II वाशरी)।
- मूनीडीह वाशरी के संबंध में, बीसीसीएल पर्यावरण नियंत्रण उपायों और अन्य शर्तों का पालन नहीं कर सका, जैसा कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफ और सीसी) द्वारा जनवरी 2021 में जारी 'संदर्भ की शर्तों' के तहत उल्लिखित है, जिसके परिणामस्वरूप पर्यावरण स्वीकृति के लिए आवेदन जमा करने और अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर करने में देरी हुई।

उत्तर में, प्रबंधन/मंत्रालय ने (मार्च 2024/जुलाई 2024) निर्माण में देरी के लिए वाशरी-वार कारण नीचे दिए अनुसार प्रस्तुत किए:

मधुबंद वाशरी:

- सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) बैरक के स्थानांतरण में देरी इसलिए हुई क्योंकि नए सीआईएसएफ बैरक के निर्माण में देरी हुई।

⁵ एसआईएलओ थोक सामग्रियों के भंडारण के लिए एक संरचना है।

- वाशरी ठेकेदार ऑपरेटर द्वारा आवश्यक संसाधनों की अपर्याप्त तैयारी और जुटाव।
- वाशरी ठेकेदार का वित्तीय संकट भी वाशरी के पूरा होने में देरी का एक प्रमुख कारण था।
- बीसीसीएल ने निर्माण कार्य पूरा करने के लिए वाशरी ठेकेदार को जोखिम एवं लागत नोटिस भी दिया। इसके बाद, 28 नवंबर 2023 को निष्पादन गारंटी परीक्षण पूरा हो गया और वाशरी का वाणिज्यिक संचालन 29 नवंबर 2023 से शुरू हो गया।

पाथरडीह I वाशरी:

- इस स्थल पर कब्जा करने वाले ग्रामीणों के बीच मुकदमा चल रहा था, इसलिए देरी अपरिहार्य थी।
- सुरक्षा बैरक (सीआईएसएफ) और हाई-टेंशन ओवरहेड लाइन के ढांचे को स्थानांतरित करने में समय लगा।
- राज्य सरकार द्वारा फैक्ट्री तथा विद्युत लाइसेंस देने में देरी।
- वाशरी का निर्माण न होने के कारण निष्पादन गारंटी परीक्षण में देरी हुई।

दहीबारी वाशरी:

- उस जगह पर पेड़ लगे थे। वृक्षों की कटाई के लिए राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करने में कुछ समय लगा जिसके कारण स्थल सौंपने में विलंब हुआ।
- वाशरी ठेकेदार की गलती के कारण विलंब हुआ।

पाथरडीह II वाशरी:

- प्रस्तावित भूमि पर अनधिकृत झोपड़ी थी। वहां कानून एवं व्यवस्था का मुद्दा था जिसके कारण झोपड़ी को स्थानांतरित करने में काफी समय लगा क्योंकि अनधिकृत निवासी 50 वर्षों से भी अधिक समय से उस स्थल पर रह रहे थे।
- कोविड-19 महामारी के कारण देशव्यापी लॉकडाउन के कारण परियोजना में देरी हुई।

- ठेकेदार द्वारा कार्य की धीमी प्रगति। निर्माण में विलंब के लिए ठेकेदार पर उनके कारण दोष के लिए हर्जाना लगाया जाएगा।

भोज्डीह वाशरी:

- कोविड-19 महामारी के कारण देशव्यापी लॉकडाउन के कारण परियोजना में देरी हुई।
- ठेकेदार द्वारा कार्य की धीमी प्रगति। निर्माण में विलंब के लिए ठेकेदार पर उनके कारण दोष के लिए हर्जाना लगाया जाएगा।

मंत्रालय ने आगे कहा (जुलाई 2024) कि:

- एल1 बोलीदाता की वित्तीय स्थिति की जांच करने के बाद ही ठेका दिया गया था, लेकिन ठेके के बीच में ही ठेकेदार के पास धन की कमी हो गई। इस प्रकार, बीसीसीएल के पास उपलब्ध संसाधनों से काम चलाने के अलावा कोई विकल्प नहीं था। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि बीसीसीएल ने मुनीडीह कोल वाशरी के लिए ठेकेदार को जारी आशय पत्र (एलओआई) को उसकी वित्तीय स्थिति और खराब निष्पादन के कारण रद्द कर दिया था।
- बीसीसीएल ने परियोजनाओं को जल्द से जल्द चालू करने के लिए हर संभव प्रयास किया, हालांकि, ठेकेदार समयसीमा का पालन करने में विफल रहे।

प्रबंधन/मंत्रालय की दलीलों को निम्नलिखित तथ्यों के आलोक में देखा जा सकता है:

- धन की कमी वाले ठेकेदार को अनुबंध प्रदान करना तथा निर्धारित समय के भीतर साइट पर आवश्यक संसाधन न जुटाना, बोली मूल्यांकन के लिए अपनाए गए तकनीकी और वित्तीय पात्रता मानदंडों में अपर्याप्तता तथा अनुबंध प्रबंधन में कमियों को दर्शाता है।
- विलंब के कारण जैसे भूमि विवाद, बाधरहित स्थल की अनुपलब्धता, स्थल पर ठेकेदारों द्वारा विलंब आदि कोयला खनन क्षेत्र की नियमित और नियंत्रणीय विशेषताएं हैं और नौ वर्षों से अधिक समय तक के विलंब को औचित्यपूर्ण नहीं ठहरातीं।

- बताई गई अनेक बाधाओं का मूल्यांकन ठेका देने से पहले किया जाना चाहिए था, ताकि कार्य पूरा करने के लिए उचित समय-सारिणी का आकलन किया जा सके।

वाशरियों के निर्माण में देरी निर्धारित समय सीमा के भीतर वाशरियों को पूरा करने के लिए अपूर्ण-तैयारी/अनुचित योजना का संकेत है। यह इस तथ्य से स्पष्ट है कि आज तक केवल तीन वाशरी ही चालू हो पाई हैं, दो वाशरी का निर्माण कार्य प्रगति पर है तथा वाशरी स्थापित करने की प्रक्रिया शुरू होने के 15 वर्ष बीत जाने के बाद भी मूनीडीह वाशरी के निर्माण का अनुबंध अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका है।

अनुशंसा संख्या 1: कंपनी को भविष्य में विलंब से बचने के लिए अधूरे वाशरियों के निर्माण को शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए और भविष्य के लिए अधिक कुशल अनुबंध प्रबंधन के लिए सीखे गए सबक की पहचान और प्रसार करना चाहिए।

1.1.3.3 पाथरडीह-I वाशरी का ठेका देने में कमी

बीसीसीएल ने ठेकेदार को पाथरडीह-I वाशरी के निर्माण का कार्य (फरवरी, 2012) सौंप दिया है। वाशरी के निर्माण के अलावा, अनुबंध समझौते में वैगनों के निर्वहन के लिए रीडनफोर्समेंट सीमेंट कंक्रीट (आरसीसी) बंकर से युक्त रेलवे ट्रैक हॉपर प्रणाली⁶ का निर्माण भी शामिल था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- निविदा के अनुसार, आरसीसी बंकर के साथ-साथ समग्र प्रणाली की योजना और डिजाइन इस प्रकार से तैयार किया जाना आवश्यक होगा कि एक रिक को उतारने की पूरी प्रक्रिया रेलवे द्वारा स्वीकृत ढाई घंटे के खाली समय के भीतर पूरी हो जाए। आरसीसी बंकर में दो पंक्तियां होंगी, जिनमें से प्रत्येक पंक्ति रिक की आधी लंबाई

⁶ ट्रैक हॉपर सिस्टम एक हॉपर के आकार का रिसीवर है जिसे बोगी ओपन बॉटम रैपिड (बीओ बीआर) डिस्चार्ज कोल हॉपर वैगन से डिस्चार्ज किए गए कोयले को प्राप्त करने के लिए ट्रैक के नीचे भूमिगत सुरंगों में रखा जाता है। यदि कोयले की अनलोडिंग के दौरान वैगनों को निर्धारित समय से अधिक समय तक रोक कर रखा जाता है, तो रेलवे द्वारा विलंब शुल्क लगाया जाता है। बार-बार विलंब शुल्क से बचने के लिए, बीओबीआर वैगनों के लिए ट्रैक हॉपर आवश्यक है। एक बीओबीआर वैगन की लंबाई लगभग 11 से 15 मीटर होगी और आम तौर पर, एक रिक में लगभग 40 से 58 वैगन होते हैं। इसलिए, रिक की न्यूनतम लंबाई 440 मीटर है और एक रिक का आधा हिस्सा 220 मीटर लंबा है।

को समायोजित करने में सक्षम होगी। आरसीसी बंकर में दो पंक्तियां होंगी, जिनमें से प्रत्येक पंक्ति रेक की आधी लंबाई को समायोजित करने में सक्षम होगी।

- इस प्रकार, उपर्युक्त सुविधाओं को सुगम करने हेतु ट्रैक हॉपर प्रणाली के प्रभावी कार्य हेतु इच्छित लंबाई 220 मीटर के आस-पास होनी चाहिए। हालाँकि, ट्रैक हॉपर प्रणाली के लिए 220 मीटर की लंबाई का निविदा दस्तावेज़ में स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है।
- निविदा में एल1 बोलीदाता ने 220 मीटर की आवश्यकता के मुकाबले 32 मीटर ट्रैक हॉपर के निर्माण के लिए बोली लगाई (जुलाई 2009)। विचार-विमर्श के बाद, एल-1 बोलीदाता के प्रस्ताव को बीसीसीएल द्वारा स्वीकार कर लिया गया और इस शर्त के साथ अनुबंध प्रदान किया गया कि रेलवे के नियमानुसार खाली समय में कोयले की पूरी रेक उतारी जाएगी। इस प्रकार, निविदा में उस सीमा तक कमी थी।
- बीसीसीएल ने पाथरडीह-1 वाशरी सहित सभी छह आगामी वाशरियों से संबंधित रेलवे साइडिंग के नवीनीकरण/सुदृढीकरण का कार्य राइट्स लिमिटेड (राइट्स) को दिया (सितंबर 2012)। राइट्स ने (अप्रैल 2013) बीसीसीएल को सूचित किया कि पाथरडीह-1 वाशरी में 32 मीटर लम्बा ट्रैक हॉपर निर्धारित समय में रैकों को उतारने के लिए पर्याप्त नहीं है और इसके परिणामस्वरूप अत्यधिक विलम्ब हो सकता है, जिससे विलंब शुल्क का भुगतान करना पड़ सकता है। इसने यह भी सिफारिश की (दिसम्बर 2013) कि ट्रैक हॉपर की लम्बाई 220 मीटर होनी चाहिए।
- राइट्स की सिफारिशों के अनुपालन में, बीसीसीएल ने ठेकेदार के साथ कई बार पत्राचार किया और 220 मीटर की आवश्यक लंबाई के साथ ट्रैक हॉपर प्रणाली का निर्माण करने का निर्देश दिया। हालाँकि, ठेकेदार द्वारा इसे स्वीकार नहीं किया गया और ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण में देरी हो गई।
- चूंकि ट्रैक हॉपर प्रणाली का निर्माण निर्धारित समय तक शुरू नहीं हुआ, इसलिए बीसीसीएल ने ठेकेदार के जोखिम और लागत पर काम के लिए एक नई निविदा जारी की और ₹84.99 करोड़ की लागत से 220 मीटर की आवश्यक लंबाई के साथ ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण का अनुबंध दिया (फरवरी 2022)।

- ₹84.99 करोड़ का यह ठेका पिछले ठेकेदार के जोखिम और लागत पर दिया गया था। हालाँकि, बीसीसीएल के पास मूल ठेकेदार से ₹13.17 करोड़ की राशि उपलब्ध थी। मार्च 2023 तक ट्रैक हॉपर प्रणाली का केवल 40 प्रतिशत कार्य ही पूरा हुआ।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2024) कि:

- निविदा के दौरान पिछले ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत वचनबद्धता के अनुसार, कोयला उतारने के लिए ट्रैक हॉपर प्रणाली सहित वाशरी की स्थापना के लिए निविदा की सभी शर्तों को पूरा करना उसकी जिम्मेदारी थी।
- इसके अलावा, राइट्स की अनुशंसा प्राप्त होने पर, बीसीसीएल के निदेशक (वित्त) ने न्यूनतम 220 मीटर लंबाई के ट्रैक हॉपर सिस्टम के निर्माण की व्यवहार्यता का पता लगाने की राय दी। इसके बाद बीसीसीएल बोर्ड द्वारा 220 मीटर लंबाई के ट्रैक हॉपर सिस्टम के निर्माण को मंजूरी दी गई।
- इसके बाद, बीसीसीएल ने जनवरी 2016 से अगस्त 2018 के दौरान पिछले ठेकेदार को कई पत्र लिखे, जिसमें ट्रैक हॉपर सिस्टम का निर्माण निविदा दस्तावेज में दिए गए विनिर्देशों के अनुसार करने का अनुरोध किया गया, ताकि पाथरडीह-1 कोल वाशरी परियोजना के पूरा होने में किसी भी देरी को रोका जा सके। हालाँकि, पिछले ठेकेदार ने निविदा दस्तावेज की शर्तों के अनुसार ट्रैक हॉपर का निर्माण करने से साफ इनकार कर दिया तथा ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण के लिए अनुबंधित राशि से इतर अतिरिक्त राशि की मांग की। चूंकि पिछला ठेकेदार अनुबंध के तहत 2 x 330 मीटर की पूरी लंबाई का निर्माण करने के लिए बाध्य था, इसलिए बीसीसीएल ने अतिरिक्त राशि के भुगतान पर सहमति नहीं जताई थी।
- पिछले ठेकेदार के जोखिम और लागत पर ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण के लिए अंतिम रूप से निविदा जारी करने से पहले, बीसीसीएल ने यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया कि किसी भी विवाद को, जिसे बाद में किसी भी स्तर पर न्यायालय के समक्ष चुनौती दी जा सकती है, टाला जा सके।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2024) में कहा कि:

- ट्रैक हॉपर की लम्बाई पर निविदा स्पष्ट थी। ऐसा बोली में पिछले ठेकेदार द्वारा की गई झूठी घोषणा के कारण हुआ कि विभिन्न विद्युत और यांत्रिक उपकरणों तथा सभी सिविल संरचनात्मक कार्यों की विशिष्टताएं संयंत्र की क्षमता और अन्य सभी आवश्यकताओं को पूरा करेंगी, जो कि निविदा की शर्तों की पुष्टि करती हैं। यदि ठेकेदार ने निविदा चरण में खाली समय के भीतर एक (1) रोक उतारने में सक्षम ट्रैक हॉपर का निर्माण करने से इनकार कर दिया होता, तो उनका प्रस्ताव अस्वीकार कर दिया गया होता।
- एनआईटी को सभी हितधारकों से परामर्श करने तथा सीएमपीडीआईएल द्वारा लागू सभी नियमों और विनियमों को ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया।
- निविदा दस्तावेज में यह उल्लेख किया गया था कि समग्र प्रणाली के साथ-साथ बंकर की योजना और डिजाइन इस प्रकार से बनाई जाएगी कि बीओबीआर प्रकार के वैगनों के एक रोक को उतारने की पूरी प्रक्रिया रेलवे द्वारा दी गई ढाई घंटे की छूट के भीतर पूरी हो जाए।

इसके बाद, बीसीसीएल ने 220 मीटर लंबाई वाले बीओबीआर ट्रैक हॉपर के निर्माण की योजना बनाई। चूंकि, बीसीसीएल पिछले ठेकेदार के जोखिम और लागत पर इसका निर्माण कर रहा था, इसलिए बीसीसीएल बोर्ड ने न्यूनतम लंबाई का निर्माण करने का निर्णय लिया, क्योंकि इससे बीसीसीएल की कुछ लागत बच जाएगी।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तरों पर निम्नलिखित तथ्यों को ध्यान में रखते हुए विचार किया जा सकता है:

- प्रारंभिक परियोजना रिपोर्ट के प्रारूप में, बीसीसीएल ने 2 x 330 मीटर लंबाई के ट्रैक हॉपर सिस्टम के निर्माण का प्रस्ताव रखा था। हालांकि, बोली दस्तावेज में इस विन्यास को शामिल नहीं किया गया था, लेकिन यह उल्लेख किया गया था कि एक रोक को उतारने की प्रक्रिया ढाई घंटे के खाली समय के भीतर पूरी की जानी है। जवाब में ठेकेदार ने प्रस्तावित ट्रैक हॉपर की 32 मीटर लंबाई की पेशकश की और विचार-विमर्श के बाद इसे बीसीसीएल द्वारा स्वीकार कर लिया गया और तदनुसार अनुबंध प्रदान कर दिया गया।
- बीसीसीएल ने फरवरी 2012 में ठेका देने से पहले ठेकेदार के प्रस्ताव पर कोई तकनीकी विश्लेषण नहीं किया था। कार्य सौंपे जाने के बाद, बीसीसीएल ने ट्रैक हॉपर

प्रणाली की लंबाई के संबंध में तकनीकी सलाह के लिए सितंबर 2012 में मेसर्स राइट्स से संपर्क किया और राइट्स ने सलाह दी कि 32 मीटर लंबाई का ट्रैक हॉपर निर्धारित समय में रेकों को उतारने के लिए पर्याप्त नहीं है और सिफारिश की (दिसंबर 2013) कि ट्रैक हॉपर की लंबाई 220 मीटर होनी चाहिए और बाद में बीसीसीएल ने इसे स्वीकार कर लिया।

- इस प्रकार, वास्तविक आवश्यकता के मुकाबले शुरू में प्रस्तावित ट्रैक हॉपर प्रणाली के विनिर्देश में अंतर ने दोषपूर्ण परियोजना प्रबंधन को दर्शाया, जिससे न केवल ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण में देरी हुई, जो आवश्यक मात्रा में कोयले की समय पर प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए एक बहुत ही आवश्यक प्रणाली थी, बल्कि पाथरडीह-1 वाशरी की स्थापित क्षमता का भी कम उपयोग हुआ।

1.1.3.4 पाथरडीह-1 वाशरी का कम उपयोग

पांच एमटीवाई क्षमता वाली पाथरडीह-1 वाशरी ने जुलाई 2020 में वाणिज्यिक प्रचालन शुरू किया। हालांकि, रेलवे ट्रैक हॉपर प्रणाली चालू न होने के कारण वाशरी में कोयले की दैनिक आवश्यकता की आपूर्ति नहीं हो सकी। इस प्रकार, कोयले का परिवहन सड़क मार्ग से ट्रकों के माध्यम से किया गया। जुलाई 2020 से मार्च 2023 के दौरान वाशरी केवल 20 प्रतिशत क्षमता पर संचालित हुई। रेलवे ट्रैक हॉपर प्रणाली के अभाव में, बीसीसीएल वाशरी को पर्याप्त मात्रा में कच्चा कोयला उपलब्ध कराने में असफल रही। इसके बजाय, बीसीसीएल ने अन्य उपभोक्ताओं को कम कीमत पर कच्चा कोयला उपलब्ध कराया।

इस प्रकार, जुलाई 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान, पाथरडीह-1 वाशरी के कम उपयोग के कारण, बीसीसीएल ने परिष्कृत कोकिंग कोल/परिष्कृत पावर कोल के उच्च वसूली योग्य मूल्य के कारण ₹371.33 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया, जैसा कि *अनुलग्नक 1* में विवरण दिया गया है।

प्रबंध/मंत्रालय, ने स्पष्ट किया (मार्च 2024/जुलाई 2024) कि:

- पाथरडीह-1 वाशरी के डिजाइन के अनुसार, कच्चा कोयला ट्रैक हॉपर प्रणाली के माध्यम से प्राप्त किया जाना था। चूंकि ठेकेदार द्वारा ट्रैक हॉपर प्रणाली का निर्माण निविदा की आवश्यकता के अनुसार पूरा नहीं किया गया था, इसलिए इसे (मूल) वाशरी ठेकेदार के जोखिम और लागत पर दूसरे ठेकेदार को सौंप दिया गया (फरवरी 2022)। काम अभी पूरा होना बाकी था।

- साइडिंग पर वैगनों की यांत्रिक उतराई के माध्यम से कच्चा कोयला प्राप्त करने और कोयले को हॉपर में परिवहन करने की एक अस्थायी व्यवस्था लागू की गई थी। पाथरडीह-1 वाशरी को अधिकतम संभव मात्रा में कच्चा कोयला आपूर्ति करने का प्रयास किया गया, लेकिन अस्थायी प्रणाली की उतराई क्षमता सीमित होने के कारण इसमें बाधा उत्पन्न हुई। रेलवे ने 2022-23 में पाथरडीह-1 वाशरी को 13.89 लाख टन (कुल क्षमता का 28 प्रतिशत) कच्चा कोयला और 2023-24 में 16.21 लाख टन (कुल क्षमता का 32.42 प्रतिशत) कच्चा कोयला आपूर्ति किया। बीओबीआर⁷ ट्रेक हॉपर प्रणाली के चालू होने पर वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की पूर्ण क्षमता का अनुमान लगाया जाएगा।

1.1.3.5 पर्यावरण स्वीकृति की शर्त का अनुपालन न करना

निर्धारित पर्यावरणीय नियमों के अनुसार, किसी भी कोल वाशरी संयंत्र को शुरू करने से पहले, परियोजना प्रस्तावक को नोडल एजेंसी यानी पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय से पर्यावरण मंजूरी (ईसी) प्राप्त करनी होती है। इस प्रकार दी गई पर्यावरण मंजूरी में सामान्य और विशिष्ट शर्तें शामिल होती हैं, जिनका पालन किया जाना होता है। शर्तों का पालन न करने पर पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के प्रावधानों के अनुसार जुर्माना लगाने के साथ-साथ पर्यावरण स्वीकृति वापस ली जा सकती है।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अनुपालन न होना पाया:

क. वाशरी रिजेक्ट का निपटान न करना

वाशरियों में लाभकारीकरण की प्रक्रिया के दौरान उत्पन्न होने वाले वाशरी अपशिष्ट, पर्यावरण प्रदूषण का एक प्रमुख स्रोत हैं। इसमें कोयला, स्लेट, मिट्टी आदि अपशिष्ट शामिल हैं, जो पर्यावरण के लिए खतरनाक हैं। वाशरी संचालन का एक महत्वपूर्ण पहलू वाशरी के अस्वीकृत अपशिष्टों का समयबद्ध निपटान है। वाशरियों के लिए पर्यावरणीय मंजूरी देते समय पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने यह शर्त रखी थी कि अपशिष्ट कोयले का उपयोग ताप विद्युत संयंत्रों⁸ में किया जाएगा।

बीसीसीएल ने पांच वाशरियों (मूनीडीह को छोड़कर, जिसके लिए पर्यावरण स्वीकृति अभी प्राप्त नहीं हुई है) से उत्पन्न अपशिष्ट को ताप विद्युत संयंत्र में उपयोग हेतु निपटान

⁷ बोगी ओपन बॉटम रैपिड डिस्चार्ज रेलवे वैगन

⁸ द्रवीकृत बेड दहन (एफबीसी) आधारित ताप विद्युत संयंत्रों में जहां ठोस ईंधन को जलाने के लिए दहन प्रौद्योगिकी का उपयोग किया जाता है।

करने के लिए ठेकेदार के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किया (नवंबर 2011)। समझौता ज्ञापन के अनुसार, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुपालन में, उत्पादन के दो दिनों के भीतर अस्वीकृत सामग्री को नष्ट करना/हटा दिया जाना आवश्यक था।

मार्च 2024 तक प्रचालन में आने वाली वाशरियों द्वारा उत्पन्न और निपटाए गए वाशरी अपशिष्ट का विवरण **अनुलग्नक II** में दिया गया है।

यह स्पष्ट है कि तीनों वाशरियों में कुल 21.12 लाख टन अपशिष्ट उत्पन्न हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ठेकेदार अपशिष्ट की कोई भी मात्रा उठाने/हटाने में विफल रहा। तदनुसार, बीसीसीएल ने ई-नीलामी के माध्यम से 11.62 लाख टन अपशिष्ट पदार्थों का निपटान किया। वाशरियों में 9.50 लाख टन के वाशरी अपशिष्ट अभी भी पड़े हुए हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि खतरनाक वाशरी अपशिष्टों के समयबद्ध निपटान के लिए पर्यावरण स्वीकृति में विशिष्ट मानदंड होने के बावजूद, समझौता ज्ञापन में समयबद्ध तरीके से अपशिष्टों को न उठाने/न हटाने के लिए कोई दंडात्मक प्रावधान नहीं था। वाशरी से निकले अपशिष्ट पदार्थ खुले स्थान पर पड़े थे तथा पर्यावरण को दूषित कर रहे थे। इस प्रकार, बीसीसीएल खतरनाक वाशरी अपशिष्टों के समयबद्ध निपटान के ईसी मानदंडों का पालन करने में विफल रहा।

उत्तर में, प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (मार्च 2024/जुलाई 2024) कि:

- संबंधित फर्मों की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिलने के कारण समझौता ज्ञापन फलीभूत नहीं हुआ तथा आज तक इन फर्मों की ओर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। इस बीच, कोयला मंत्रालय ने अपशिष्ट निपटान नीति तैयार की।
- विद्युत मंत्रालय की अपशिष्ट निपटान नीति के अनुसार, उच्च कैलोरिफिक मूल्य (एचसीवी) अपशिष्ट को वर्तमान में उचित जांच-पड़ताल सुनिश्चित करने के बाद विद्युत उत्पादन के लिए ई-नीलामी के माध्यम से बेचा जाता है। इस प्रकार, अपशिष्टों का उपयोग ऊर्जा उत्पादन के लिए किया जा रहा था।
- इसके अलावा, मूनीडीह में अपशिष्ट आधारित पुराने कैप्टिव पावर प्लांट को पुनर्जीवित करने की भी परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, बीसीसीएल के कार्यात्मक निदेशकों

के निर्देशानुसार, बीसीसीएल में एक नया एफबीसी आधारित बिजली संयंत्र स्थापित करने की संभावना तलाशी जा रही है।

प्रबंधन/मंत्रालय के तर्क को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि बीसीसीएल ने पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय की मंजूरी में निहित शर्तों के अनुसार निर्धारित समय सीमा के भीतर अपशिष्टों के निपटान के लिए समझौता ज्ञापन को लागू नहीं किया। इसके अलावा, ई-नीलामी के माध्यम से अस्वीकृत अपशिष्टों के निपटान के बावजूद, 9.5 लाख टन अपशिष्ट अभी भी निपटान के लिए लंबित है और पर्यावरण को प्रदूषित कर रहा है।

अनुशंसा संख्या 2: बीसीसीएल को पर्यावरण संरक्षण मानदंडों के अनुपालन में अपशिष्टों के निपटान में तेजी लानी चाहिए ताकि पर्यावरण प्रदूषण पर और अधिक अंकुश लगाया जा सके। भविष्य में ठेकेदारों के साथ किए जाने वाले समझौता ज्ञापनों में दंडात्मक प्रावधान का खंड शामिल किया जाना चाहिए, ताकि सहमत शर्तों के अनुसार अपशिष्टों का उठाव सुनिश्चित किया जा सके।

ख. सड़क मार्ग से कच्चे कोयले का परिवहन

पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने पाथेरडीह-1 वाशरी के लिए पर्यावरण मंजूरी प्रदान करते समय केवल रेल मोड के माध्यम से कोयला परिवहन की अनुमति दी थी। तथापि, रेलवे ट्रैक हॉपर प्रणाली का काम पूरा न होने के कारण, बीसीसीएल ने खदानों से वाशरी तक कोयले की ढुलाई के लिए सड़क ट्रान्सपोर्टों को नियुक्त किया, जो कि इसी शर्त का उल्लंघन था।

प्रबंधन/मंत्रालय ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा (मार्च 2024/जुलाई 2024) कि:

- पाथेरडीह-1 वाशरी के डिजाइन के अनुसार, कच्चा कोयला रेल द्वारा ट्रैक हॉपर प्रणाली के माध्यम से प्राप्त किया जाना था। निविदा में बताई गई आवश्यकता के अनुसार वाशरी ठेकेदार द्वारा रेलवे ट्रैक हॉपर प्रणाली का निर्माण किया जाना था।
- इस्पात क्षेत्र को स्वदेशी परिष्कृत कोकिंग कोयले की आपूर्ति बढ़ाने, कोकिंग कोयले के आयात को कम करने तथा वाशरी का संचालन शुरू करने के लिए सड़क मार्ग से

कच्चा कोयला प्राप्त किया गया। वाशरी में कच्चा कोयला प्राप्त करने के लिए साइडिंग पर वैगनों की यांत्रिक उतराई और ट्रकों द्वारा हॉपर तक परिवहन की अस्थायी वैकल्पिक व्यवस्था भी की गई थी।

- अधिकांश कच्चा कोयला अस्थायी वैकल्पिक व्यवस्था के माध्यम से प्राप्त किया गया था, तथा इस माध्यम से 100 प्रतिशत कोयला प्राप्त करना संभव नहीं था।
- इसके अलावा, रेलवे रैकों की कमी के कारण सड़क मार्ग को प्राप्ति का माध्यम बनाया गया। 2022-23 के दौरान सड़क मार्ग से पाथरडीह-। वाशरी तक कच्चे कोयले का परिवहन 0.52 लाख टन था, जबकि 2023-24 में जनवरी 2024 तक यह केवल 0.066 लाख टन था। अक्टूबर 2023 से सड़क मार्ग से कच्चे कोयले की आपूर्ति पूरी तरह बंद कर दी गई है।

1.1.3.6 दहीबारी वाशरी को कच्चे कोयले की कम आपूर्ति

बीसीसीएल को दहीबाड़ी वाशरी के निर्माण और संचालन का ठेका दिया गया। अनुबंध की शर्तों के अनुसार, बीसीसीएल को ठेकेदार को संबद्ध खदानों से कच्चे कोयले की आपूर्ति सुनिश्चित करनी थी। कोयले की आपूर्ति समाप्त होने या बाधित होने की स्थिति में, अन्य खदान स्रोतों से कोयले की पूर्ति की जाएगी। वाशरी के संचालन के लिए निर्दिष्ट संविदात्मक मात्रा के अनुसार बीसीसीएल द्वारा कच्चे कोयले की आपूर्ति करने में विफलता या कम आपूर्ति के मामले में, ठेकेदार वाशिंग प्रभार की दर के 50 प्रतिशत की दर से प्रतिबद्धता शुल्क का हकदार था।

वाशरी में आपूर्ति किए जाने वाले कच्चे कोयले की मासिक निर्धारित मात्रा (एमएसक्यू) बीसीसीएल और ठेकेदार द्वारा संयुक्त रूप से वाशरी के निर्बाध संचालन के लिए तय की गई थी। दहीबाड़ी वाशरी का वाणिज्यिक प्रचालन अगस्त 2018 में शुरू हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि अगस्त 2018 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान बीसीसीएल निर्धारित मात्रा में कोयला उपलब्ध कराने में विफल रहा। वाशरी को आपूर्ति किया गया कोयला प्रतिबद्ध एमएसक्यू के 16 प्रतिशत से 32 प्रतिशत के बीच था, जैसा कि तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.9: एमसीक्यू के तहत बीसीसीएल द्वारा आपूर्ति किये गये कोयले की स्थिति

वर्ष	एमएसक्यू (लाख टन में)	बीसीसीएल द्वारा आपूर्ति किया गया कोयला (लाख टन में)	एमएसक्यू के प्रति बीसीसीएल द्वारा आपूर्ति किए गए कोयले का प्रतिशत	एमसीक्यू के मुकाबले बीसीसीएल द्वारा कोयले की कम आपूर्ति का प्रतिशत
2018-19 (अगस्त 2018 to मार्च 2019)	9.77	2.72	28	72
2019-20	16.00	2.52	16	84
2020-21	16.00	5.02	31	69
2021-22	16.00	5.08	32	68
2022-23	16.00	4.41	28	72
कुल	73.77	19.75	27	73

तालिका से स्पष्ट है कि वाशरी का प्रचालन शुरू होने के बाद से कोयले की आपूर्ति में 72 प्रतिशत से 84 प्रतिशत तक की कमी रही। परिणामस्वरूप, अनुबंध की शर्तों के अनुसार, बीसीसीएल ने कोयले की कम आपूर्ति के लिए ठेकेदार को ₹36.18 करोड़ प्रतिबद्धता शुल्क का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि हालांकि बीसीसीएल दहीबाड़ी वाशरी को कोयले की प्रतिबद्ध मात्रा उपलब्ध कराने में विफल रही, फिर भी उसने उसी संबद्ध खदानों से बाहरी उपभोक्ताओं को 25.21 लाख टन कच्चा कोयला भेज दिया। इस प्रकार, वाशरी ठेकेदार को ₹36.18 करोड़ के परिहार्य प्रतिबद्धता शुल्क का भुगतान करने के अलावा, बाहरी उपभोक्ता को 25.21 लाख टन कच्चा कोयला आपूर्ति करके बीसीसीएल ने ₹113.32 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करने का अवसर खो दिया, जैसा कि *अनुलग्नक III* में विस्तृत है।

उत्तर में, प्रबंधन/मंत्रालय ने तथ्य को स्वीकार किया (मार्च 2024/जुलाई 2024) और दहीबाड़ी वाशरी को कच्चे कोयले की कम आपूर्ति के कारणों को नीचे विस्तार से प्रस्तुत किया:

- वाशरी को एक ही स्रोत दहीबाड़ी बसंतीमाता खदान से उपलब्ध कराने की योजना बनाई गई थी (2009)। तदनुसार, खदान पैच बी से 1.45 एमटीवाई क्षमता के साथ कोयला उत्पादन की योजना बनाई गई थी। दहीबाड़ी वाशरी के लिए ठेकेदार के साथ अनुबंध पर दिसंबर 2013 में हस्ताक्षर किए गए थे, जबकि खदान से उत्पादन जून 2013 से शुरू हुआ था। वाशरी का निर्माण अगस्त 2018 में ही शुरू हुआ था।

- इस अवधि में, कोयले की परिष्करण विशेषताओं में महत्वपूर्ण परिवर्तन आया। जब वाशरी चालू हुई तो इससे जुड़ी खदान से उत्पादित कच्चा कोयला अनुपयुक्त हो गया। कोयले की गुणवत्ता में सुधार के लिए बीसीसीएल ने एक अन्य खदान दामागोरिया से कच्चे कोयले का मिश्रण शुरू किया।
- इसके अलावा, खान सुरक्षा महानिदेशक (डीजीएमएस) के प्रतिबंध (2019) के कारण दहीबाड़ी बसंतीमाता खदान से उत्पादन बंद कर दिया गया था। बीसीसीएल ने तुरंत दो नए पैच शुरू करने की योजना बनाई :दामागोरिया बोरीरा पैच-ए और दहीबाड़ी बसंतीमाता पैच-सी, ताकि नियोजित कच्चे कोयले की भरपाई की जा सके। दहीबाड़ी बसंतीमाता पैच-सी में कोविड-19 महामारी और लॉकडाउन के कारण देरी हुई; दामागोरिया बोरीरा पैच-ए में पर्यावरण मंजूरी मिलने में देरी के कारण देरी हुई।
- नए पैच शुरू होने के बाद, भूमि खोने वालों) मालिकों (के आंदोलन के कारण कोयला उत्पादन बाधित हो गया था।
- वर्ष 2022-23 में कुल वाशरी फीड 4.57 लाख टन कोयला था, जबकि बाहरी ग्राहकों को भेजा गया कोयला केवल 0.77 लाख टन कोयला था।
- प्रबंधन/मंत्रालय के तर्कों को निम्नलिखित तथ्यों पर विचार करते हुए देखा जा सकता है:
- वाशरियों को आपूर्ति किये जाने वाले कच्चे कोयले का एमएसक्यू बीसीसीएल और ठेकेदार द्वारा संयुक्त रूप से तय किया गया, ताकि वाशरियों को कुल कोयला आपूर्ति निर्बाध बनी रहे। लेकिन बीसीसीएल वाशरी को एमएसक्यू की आपूर्ति सुनिश्चित करने में विफल रही।
- अगस्त 2018 में वाशरी के शुरू होने के बाद से, बीसीसीएल वाशरी को कोयले की निर्बाध आपूर्ति करने में विफल रही। बीसीसीएल ने 25.21 लाख टन कच्चा कोयला अपनी वाशरी में डालने के बजाय बाहरी उपभोक्ताओं को भेज दिया।

इस प्रकार, वाशरी ठेकेदार को परिहार्य प्रतिबद्धता शुल्क के भुगतान के अलावा, बीसीसीएल ने बाहरी उपभोक्ताओं को 25.21 लाख टन कच्चा कोयला आपूर्ति करके ₹113.32 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करने का अवसर खो दिया।

अनुशंसा संख्या 3: कच्चे कोयले की पर्याप्त मात्रा और गुणवत्ता की आपूर्ति सुनिश्चित करके नवनिर्मित वाशरियों के इष्टतम क्षमता उपयोग के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

1.1.4 निष्कर्ष

बीसीसीएल, वाशरियों के निर्माण के विभिन्न चरणों में निर्धारित समय-सारिणी का पालन करने में विफल रही। वाशरी के निर्माण में देरी के कारण पाथरडीह-1, दहीबाड़ी और मधुबंद वाशरी के ठेकेदारों को ₹22.24 करोड़ के मुआवजे का भुगतान करना पड़ा। लेखापरीक्षा ने पाथरडीह-1 वाशरी में बीओबीआर ट्रैक हॉपर प्रणाली के निर्माण के लिए अनुबंध देने में भी कमियां देखीं, जिसके कारण न केवल वाशरी क्षमता का कम उपयोग हुआ, बल्कि बीसीसीएल को ₹371.33 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने से भी वंचित होना पड़ा। लेखापरीक्षा में पर्यावरण मंजूरी में निर्दिष्ट शर्तों के उल्लंघन तथा पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट वाशरी अपशिष्टों का निपटान न करने के मामले पाए गए। दहीबाड़ी वाशरी का प्रचालन शुरू होने के बाद भी, बीसीसीएल कच्चे कोयले की प्रतिबद्ध मात्रा की आपूर्ति करने में विफल रही, जिसके कारण ₹36.18 करोड़ के प्रतिबद्धता शुल्क का परिहार्य भुगतान हुआ और ₹113.32 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अवसर भी खो गया।

कोल इंडिया लिमिटेड और इसकी सहायक कंपनियां

1.2 "खनन गतिविधियों के कारण पर्यावरणीय प्रभाव का आकलन और उसका शमन " पर 2019 की रिपोर्ट संख्या 12 का अनुवर्तन

1.2.1 परिचय

कोयला, एक जीवाश्म ईंधन, मुख्य रूप से ओपन कास्ट खनन⁹ के माध्यम से निकाला जाता है। कोयला खनन में शामिल मुख्य गतिविधियां हैं बोर होल की ड्रिलिंग, विस्फोट और कोयला परतों को ढीला करना, कोयला भंडार की निकासी और खदानों से वाशरी या रेलवे साइडिंग तक कोयले का परिवहन। कोयले के निष्कर्षण में वायु, ध्वनि और जल प्रदूषण, भूमि क्षरण और स्थानीय जैव विविधता पर प्रभाव जैसी पर्यावरणीय चिंताएं शामिल हैं। इसलिए, खनन कार्य बुद्धिमत्तापूर्ण, सामाजिक रूप से जिम्मेदार तथा पर्यावरण की दृष्टि से टिकाऊ तरीके से किया जाना चाहिए। केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उद्यम कोल

⁹ खुले गड्ढे से पृथ्वी से चट्टान या खनिज निकालने की सतही खनन तकनीक।

इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) अपनी सात कोयला उत्पादक सहायक कंपनियों¹⁰ के माध्यम से देश के कुल कोयला उत्पादन में लगभग 80 प्रतिशत का योगदान दे रहा है।

सीएजी द्वारा 2013-14 से 2017-18 तक की अवधि को कवर करते हुए “कोल इंडिया लिमिटेड और उसकी सहायक कंपनियों में खनन गतिविधियों के कारण पर्यावरणीय प्रभाव का आकलन और उसका शमन” पर निष्पादन लेखापरीक्षा की गई। यह प्रतिवेदन 2019 की प्रतिवेदन संख्या 12 के तहत मुद्रित की गई तथा दिसंबर 2019 में संसद में पेश की गई। प्रतिवेदन पर पहला कार्रवाई नोट (एटीएन) कोयला मंत्रालय (एमओसी) द्वारा नवंबर 2021 में प्रस्तुत किया गया था, जिसमें मंत्रालय ने कहा था कि रिपोर्ट में उठाए गए मुद्दों पर सुधारात्मक कार्रवाई की गई है/कार्यान्वयन किया जा रहा है। इस प्रतिवेदन पर दिसंबर 2021 में सार्वजनिक उपक्रम समिति (सीओपीयू) द्वारा चर्चा की गई थी। कार्यवाही के दौरान, सीओपीयू ने प्रतिवेदन पर अनुवर्ती लेखापरीक्षा कराने की इच्छा व्यक्त की। वर्तमान अनुपालन लेखापरीक्षा उपर्युक्त पृष्ठभूमि में की गई है, ताकि उक्त निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उजागर किए गए मुद्दों पर मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई का आकलन किया जा सके।

1.2.2 लेखापरीक्षा दायरा और कार्यप्रणाली

यह लेखापरीक्षा अप्रैल 2018 से मार्च 2022 तक की अवधि के लिए किया गया था और आंकड़े दिसंबर 2024 तक अद्यतन किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने सीएजी की 2019 की प्रतिवेदन संख्या 12 में की गई सिफारिशों पर प्रबंधन द्वारा किए गए अनुपालन की समीक्षा की। मंत्रालय ने पहला एटीएन नवंबर 2021 में प्रस्तुत किया। मंत्रालय द्वारा मार्च 2022, जून 2022, फरवरी 2023 और अक्टूबर 2023 में एटीएन प्रस्तुत किए गए, जिन पर प्रतिवेदन को अंतिम रूप देते समय विधिवत विचार किया गया।

1.2.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निहित सिफारिशों/टिप्पणियों पर मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत कार्रवाई नोटों (एटीएन) की स्थिति की समीक्षा की। यह पाया गया कि प्रबंधन

¹⁰ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (ईसीएल), भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल), सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल), वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल), साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (एसईसीएल), नॉर्दर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (एनसीएल) और महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)।

द्वारा कुछ सिफारिशों/टिप्पणियों का अनुपालन किया गया (*अनुलग्नक IV*)। हालाँकि, प्रतिवेदन में उजागर किए गए कुछ मुद्दों का आंशिक रूप से अनुपालन किया गया है या अभी भी उनका अनुपालन किया जाना है। लेखापरीक्षा ने पाया कि पिछली निष्पादन प्रतिवेदन में की गई नौ सिफारिशों में से चार सिफारिशों का अनुपालन किया जा चुका है, जबकि तीन सिफारिशों का अनुपालन अभी भी प्रगति पर है। दो सिफारिशों का आंशिक रूप से अनुपालन किया गया है।

जिन टिप्पणियों/सिफारिशों का आंशिक रूप से अनुपालन किया गया या नहीं किया गया, उनकी चर्चा आगे के पैराग्राफों में की गई है:

1.2.3.1 हरित पहल - नवीकरणीय ऊर्जा

सीआईएल ने भारत सरकार को मार्च 2019 तक 1,000 मेगावाट (एमडब्लू) नवीकरणीय ऊर्जा परियोजनाओं के विकास के लिए प्रतिबद्धता व्यक्त की (फरवरी 2015) ताकि वार्षिक ₹55.50 करोड़ का ऊर्जा शुल्क बचाया जा सके। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (पैरा 2.2 देखें) में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि यद्यपि सीआईएल ने सौर परियोजनाओं की स्थापना के लिए सौर ऊर्जा निगम लिमिटेड के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए थे, तथापि, सीआईएल 1000 मेगावाट के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए आवश्यक कदम/प्रगति शुरू करने में विफल रहा, जिसे 2019 तक हासिल किया जाना था। प्रतिवेदन में सिफारिश की गई कि सौर ऊर्जा परियोजना के कार्यान्वयन को तीव्र गति से किया जाना चाहिए ताकि पर्यावरणीय लाभ अपेक्षित रूप से प्राप्त हो सकें।

भारत सरकार ने (2017) सीआईएल को 2024 तक 3,000 मेगावाट सौर ऊर्जा विकसित करने का कार्य सौंपा, ताकि वह नेट जीरो एनर्जी¹¹ कंपनी बन सके। तदनुसार, सीआईएल ने सोलर एनर्जी कॉर्पोरेशन लिमिटेड के साथ समझौता ज्ञापन के अलावा 1000 मेगावाट की सौर परियोजनाओं के विकास के लिए एनटीपीसी लिमिटेड (अप्रैल 2010) और एनएलसी इंडिया लिमिटेड (एनएलसीआईएल) (नवंबर 2020) के साथ संयुक्त उद्यम स्थापित किए। सीआईएल ने फास्ट-ट्रैक आधार पर सौर परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए एक अलग विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) कंपनी यानी सीआईएल नवीकरणीय ऊर्जा लिमिटेड का गठन (अप्रैल 2021) किया।

¹¹ वह कंपनी जिसने ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन में भारी कमी ला दी।

प्रथम एटीएन (नवंबर 2021) में, मंत्रालय ने कहा कि 4.84 मेगावाट की सौर ऊर्जा परियोजनाएं पहले ही स्थापित की जा चुकी हैं, जिनमें 2.83 मेगावाट की रूफ टॉप सौर परियोजना और 2.01 मेगावाट की ग्राउंड माउंटेड सौर ऊर्जा संयंत्र शामिल हैं। सीआईएल और उसकी सहायक कंपनियों ने वित्तीय वर्ष 2020-21 में रूफ टॉप सौर परियोजना की 10 मेगावाट कुल क्षमता स्थापित करने के लिए कदम उठाए थे। सीआईएल ने सौर ऊर्जा परियोजना के विकास के संबंध में एनएलसीआईएल के साथ संयुक्त उद्यम के गठन हेतु एक समझौता किया था। मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा बाद के एटीएन में इस संबंध में आगे की कारवाइ के बारे में नहीं बताया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दिसंबर 2024 तक सीआईएल और इसकी सात सहायक कंपनियों में सौर परियोजनाओं की स्थापित क्षमता 122.492 मेगावाट थी, जो सौर परियोजनाओं की 3,000 मेगावाट की परिकल्पित क्षमता का केवल 4.08 प्रतिशत थी। दिसंबर 2024 तक केवल 692.50 मेगावाट की ग्राउंड माउंटेड परियोजनाओं और 34.56 मेगावाट की रूफटॉप परियोजनाओं के लिए कार्य आदेश जारी किए गए थे, जिनके 2027-28 तक चालू होने का अनुमान है।

प्रबंधन ने अपने जवाब (फरवरी 2023) में कोविड-19 महामारी के बाद फोटो वोल्टेइक (पीवी) सौर मॉड्यूल में आपूर्ति श्रृंखला व्यवधान को धीमी प्रगति के लिए जिम्मेदार ठहराया और कहा कि नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय ने सभी सौर परियोजनाओं को मार्च 2024 तक का व्यापक समय विस्तार दिया है (दिसंबर 2022/जनवरी 2023)। प्रबंधन ने आगे बताया कि कोविड-19 महामारी के कारण अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों की सौर क्षमता वृद्धि योजनाएं भी प्रभावित हुईं।

प्रबंधन ने सौर क्षमता वृद्धि की संशोधित योजना भी प्रस्तुत की जो इस प्रकार है:

तालिका 1.10: सीआईएल और इसकी सहायक कंपनियों द्वारा सौर क्षमता वृद्धि के लिए संशोधित योजना

वर्ष	2022-23 तक	2023-24	2024-25	कुल
क्षमता (मेगावाट) में	11.313	397.42	1,443	1,851.733

प्रबंधन ने आगे बताया कि 1,851.733 मेगावाट की उपर्युक्त क्षमता का विकास भारत के विभिन्न राज्यों में स्वयं की भूमि (सीआईएल)/सौर पार्क में किया जा रहा है। शेष 1,148.267 मेगावाट (3,000 मेगावाट - 1,851.733 मेगावाट) क्षमता का विकास भी अपनी भूमि पर

तथा अखिल भारतीय परियोजनाओं में भागीदारी के माध्यम से किया जाएगा। रुफ परियोजनाओं के संबंध में, प्रबंधन ने कहा कि सीआईएल ने सौर पीवी मॉड्यूल की स्थापना के लिए सीआईएल और इसकी सहायक कंपनियों के कार्यालयों, अस्पतालों, कार्यशालाओं, गेस्ट हाउस, स्कूलों और आवासीय भवनों में लगभग 2,67,000 वर्ग मीटर रुफ क्षेत्र की पहचान की थी।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2023) कि सीआईएल ने 2025-26 तक 1,158 मेगावाट की सौर क्षमता वृद्धि की भी योजना बनाई है और वह सीआईएल की विभिन्न सहायक कंपनियों में परित्यक्त खदानों के साथ-साथ स्थिर ओवरबर्डन (ओबी)¹² डंप पर फ्लोटिंग सौर परियोजनाओं की खोज करेगी। हालाँकि, मंत्रालय ने काम की प्रगति के बारे में चुप्पी साध रखी है।

यद्यपि, सरकार ने (2017 में) सीआईएल को 2024 तक 3,000 मेगावाट सौर ऊर्जा उत्पन्न करने का कार्य सौंपा था, ताकि वह नेट जीरो एनर्जी कंपनी बन सके, लेकिन 31 दिसंबर 2024 तक सौर परियोजनाओं के लिए स्थापित क्षमता परिकल्पित क्षमता का केवल 4.08 प्रतिशत थी। लक्ष्यों को 2027-28 तक पूरा करने के लिए समयसीमा का विस्तार प्रदान किया गया है।

अनुशंसा संख्या 4: कोल इंडिया लिमिटेड को सरकार से की गई प्रतिबद्धता के अनुसार 3,000 मेगावाट सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए सौर ऊर्जा परियोजनाओं को तेजी से क्रियान्वित करना चाहिए, ताकि वह नेट जीरो एनर्जी कंपनी बन सके और पर्यावरणीय लाभ भी प्राप्त कर सके।

1.2.3.2 वायु प्रदूषण

कोयला खदानों में वायु प्रदूषण बड़े पैमाने पर ओबी को हटाने से शुरू होता है जो सूक्ष्म कणों का उत्सर्जन करता है। इसके बाद कोयले की ड्रिलिंग/निष्कर्षण और निकाले गए कोयले को वाशरी/क्रशर/कोयला हैंडलिंग प्लांट (सीएचपी) तक ले जाने और अंततः उपभोक्ताओं तक कोयले का परिवहन किया जाता है। इन परिचालनों से निलंबित कण पदार्थ (एसपीएम) और श्वसनीय कण पदार्थ (आरपीएम) उत्पन्न होते हैं, जो वायु प्रदूषण के मुख्य स्रोत हैं।

¹² ओवरबर्डन प्राकृतिक चट्टान और मिट्टी है जो अयस्क निकाय के ऊपर और चारों ओर स्थित होती है

क. कोयले के परिवहन के संबंध में दिशानिर्देशों का पालन न करना

सीआईएल के दिशा-निर्देश (मार्च 2014) में यह प्रावधान है कि वायु प्रदूषण को कम करने के लिए, धूल के उत्पादन को आवश्यक उपायों जैसे कोयला हैंडलिंग प्लांट सीएचपी, पाइपड कन्वेयर बेल्ट सिस्टम, रैपिड लोडिंग सिस्टम सहित साइलो¹³, मेरी-गो-राउंड, पानी के छिड़काव द्वारा धूल का दमन, मिस्ट ब्लोअर, मैकेनिकल ब्रूमिंग आदि के माध्यम से स्रोत पर ही नियंत्रित किया जाना था। इसके अलावा, सड़कों द्वारा कोयला/अपशिष्ट परिवहन के दौरान धूल के उत्पादन को न्यूनतम किया जाना था तथा धूल के स्रोत के चारों ओर हरित पट्टी का निर्माण किया जाना था। इन दिशानिर्देशों को अगस्त 2022 में दोहराया गया था।

पूर्ववर्ती निष्पादन लेखापरीक्षा (पैरा 4.6.1) में वायु प्रदूषण के छह विभिन्न मापदंडों के संबंध में नमूनाकृत 28 खानों में से 17 में सीआईएल दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन में कमियों को उजागर किया गया था। निष्पादन रिपोर्ट में सिफारिश की गई कि प्रदूषण नियंत्रण उपायों से संबंधित पूंजीगत कार्यों को शीघ्रता से पूरा किया जाए। वायु प्रदूषण के विभिन्न पैरामीटर जहां कमियां पाई गईं:

1. वायु प्रदूषण को कम करने के लिए खदानों से रेलवे साइडिंग/वाशरी तक कोयले के परिवहन के लिए ढके हुए कन्वेयर बेल्ट/प्रणाली का उपयोग।
2. कोयले को तेजी से और धूल रहित तरीके से वैगनों में लोड करने के लिए साइलो का उपयोग।
3. धूल को दबाने के लिए स्प्रिंकलर/धुंध स्प्रे द्वारा कोयला लदे ट्रकों की ऊपरी सतह को गीला करना।
4. रेलवे साइडिंग पर धूल हटाने के लिए फिक्स्ड स्प्रिंकलर का उपयोग।
5. धूल को दबाने के लिए यांत्रिक झाड़ू/औद्योगिक क्लीनर का उपयोग।
6. वायु प्रदूषण को कम करने के लिए रेलवे साइडिंग/स्टॉकयार्ड/पहुंच सड़कों पर वृक्षारोपण।

मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा समय-समय पर प्रस्तुत एटीएन में खदान-वार तथा मापदण्ड-वार सुधारात्मक कार्रवाई की स्थिति प्रस्तुत की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि सभी सहायक कम्पनियों द्वारा तीन मापदंडों (कोयला लदे ट्रकों की ऊपरी सतह का गीला होना, स्थायी स्प्रिंकलर का प्रयोग तथा रेलवे साइडिंग पर वृक्षारोपण) के संबंध में सुधारात्मक कार्रवाई

¹³ साइलो थोक सामग्री के भंडारण के लिए एक संरचना है

की गई है। तथापि, दो सहायक कम्पनियों की आठ खदानों में तीन मापदंडों के संबंध में कमियां बनी रहीं। खदानों में मापदण्ड-वार कमियों को नीचे रेखांकित किया गया है:

तालिका 1.11: दिशा-निर्देशों का अनुपालन न करने वाली खानों का मापदण्ड-वार ब्यौरा विवरण में दिया गया है

क्र.सं.	पिछले पीए के अनुसार मापदण्ड	सहायक का नाम	खान का नाम
1	वायु प्रदूषण को कम करने के लिए खदानों से रेलवे साइडिंग/वाशरी तक कोयले के परिवहन के लिए ढके हुए कन्वेयर बेल्ट/प्रणाली का उपयोग	ईसीएल	कुनुस्तोरिया, डाबोर और झांझरा
2	कोयले को तेजी से और धूल रहित तरीके से वैगनों में लोड करने के लिए साइलो का उपयोग	ईसीएल	झांझरा
3	धूल को दबाने के लिए यांत्रिक झाड़ू/औद्योगिक क्लीनर का उपयोग	ईसीएल	राजमहल, झांझरा, सोनपुर बाजारी, कुनुस्तोरिया और डाबोर
		डब्लूसीएल	गोकुल, माजरी II ए और पेनगंगा

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- वायु प्रदूषण को कम करने के लिए कवर्ड कन्वेयर बेल्ट सिस्टम के उपयोग के लिए, ईसीएल ने नवंबर 2021 में सोनपुर बाजारी खदान में कन्वेयर बेल्ट सिस्टम सहित कोल हैंडलिंग प्लांट (सीएचपी) चालू किया। झांझरा खदान में कवर्ड कन्वेयर बेल्ट सिस्टम/सीएचपी से संबंधित कार्य दिसंबर 2020 में प्रदान किया गया था, जिसके अक्टूबर 2023 में पूरा होने की उम्मीद थी। हालाँकि, कुनुस्तोरिया और डाबोर खदान के मामले में प्रक्रिया अभी भी योजना के स्तर पर थी।

एटीएन में, मंत्रालय ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा कि डाबोर खदान में कन्वेयर बेल्ट प्रणाली सहित सीएचपी की स्थापना की संभावना तलाशी जानी थी तथा कुनुस्तोरिया खदान में व्यवहार्यता अध्ययन प्रगति पर था। इसमें आगे कहा गया (दिसम्बर 2024) कि चूंकि डाबोर की उत्पादन क्षमता 05 लाख टन प्रति वर्ष से कम है, ऐसे कम उत्पादन वाली खदानों में कन्वेयर बेल्ट का निर्माण व्यवहार्य और किफायती नहीं है। हालाँकि, प्रदूषण नियंत्रण उपाय के रूप में कोयले का परिवहन तिरपाल से ढके ट्रकों द्वारा किया जा रहा है।

इसके अलावा, मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2023) कि झांझरा खदान में निर्माण कार्य प्रगति पर है और दिसंबर 2023 तक पूरा होने की उम्मीद है। इसमें आगे कहा गया

(दिसंबर 2024) कि निर्माण कार्य प्रगति पर है और जून 2025 तक पूरा होने की उम्मीद है।

- तीव्र और धूल मुक्त लोडिंग के लिए साइलो के उपयोग हेतु, ईसीएल ने नवंबर 2021 में सोनपुर बाजारी खदान में कन्वेयर बेल्ट सिस्टम सहित कोल हैंडलिंग प्लांट/साइलो चालू किया। हालाँकि, झांझरा खदान में साइलो/सीएचपी से संबंधित निर्माण कार्य दिसंबर 2020 में प्रदान किया गया था और अक्टूबर 2023 में पूरा होने की उम्मीद है।

एटीएन में मंत्रालय ने स्वीकार किया और बताया कि झांझरा खदान में साइलो/सीएचपी का निर्माण कार्य प्रगति पर है और दिसंबर 2023 तक इसके पूरा होने की उम्मीद है। प्रबंधन ने आगे कहा (दिसंबर 2024) कि पूरा होने की अपेक्षित तिथि जून 2025 है।

- ईसीएल¹⁴ और डब्ल्यूसीएल¹⁵ की खदानों में मैकेनिकल ब्रूमिंग की तैनाती का काम अभी भी लंबित है, जिसका उल्लेख पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में किया गया था। मंत्रालय ने (एटीएन मार्च 2022) में बताया कि मैकेनिकल ब्रूमिंग/रोड स्वीपिंग मशीन की खरीद की प्रक्रिया जारी है।

प्रबंधन (फरवरी 2023) ने कहा कि ईसीएल की भविष्य की परियोजनाओं में मैकेनिकल ब्रूमिंग की संभावना तलाशी जाएगी। जबकि डब्ल्यूसीएल में मैकेनिकल ब्रूमिंग के लिए उपकरण खरीदे जा रहे थे। प्रबंधन ने आगे बताया (दिसंबर 2024) कि डब्ल्यूसीएल के माजरी II में आपूर्ति आदेश जारी कर दिया गया है और आपूर्तिकर्ता ने दिसंबर 2024 तक डिलीवरी के लिए समय विस्तार मांगा है। डब्ल्यूसीएल की पेनगंगा खदान में आदेश जारी कर दिया गया है और ब्रूमिंग मशीन 31 मार्च 2025 तक तैनात होने की उम्मीद है।

मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों (जुलाई 2023) का समर्थन किया।

इस प्रकार, ईसीएल और डब्ल्यूसीएल की खदानों में धूल कम करने के उपायों के लिए कन्वेयर बेल्ट प्रणाली, साइलो और मैकेनिकल ब्रूमिंग की तैनाती से संबंधित मापदंडों को अभी पूरा किया जाना बाकी है।

¹⁴ सोनपुर बाजारी, राजमहल, झांझरा, कुनुस्तोरिया और डाबोर खदानें

¹⁵ गोकुल, माजरी II और पेनगंगा खदानें

अनुशंसा संख्या 5: सीआईएल को वायु प्रदूषण कम करने के लिए सीआईएल के दिशा-निर्देशों के अनुसार मापदंडों के अनुपालन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई में तेजी लाने की आवश्यकता है।

1.2.3.3 जल प्रदूषण और नियंत्रण के उपाय

खनन से भूजल के साथ-साथ सतही जल पर भी महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है। खनन कार्य से जलभृत संदूषित हो सकता है तथा गंभीर भौतिक अव्यवस्था उत्पन्न हो सकती है। सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी) खदानों की आवासीय कॉलोनियों के सीवेज जल से निकलने वाले अपशिष्ट को साफ करता है और फिर उसे पर्यावरण में वापस छोड़ देता है। समय-समय पर परियोजनाओं के लिए पर्यावरण मंजूरी को मंजूरी देते समय, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने यह शर्त रखी थी कि कोयला खदानों की आवासीय कॉलोनियों में एसटीपी स्थापित किया जाना आवश्यक है।

क. सीवेज उपचार संयंत्र

पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने परियोजनाओं के लिए पर्यावरण मंजूरी देते हुए यह शर्त रखी कि कोयला खदानों की आवासीय कॉलोनियों में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी) स्थापित किए जाएं। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 12 वर्ष 2019 को (पैरा सं. 5.6) में बताया गया कि 6 सहायक कम्पनियों¹⁶ की 14 खदानों में एसटीपी स्थापित नहीं किए गए थे। निष्पादन प्रतिवेदन में सिफारिश की गई कि प्रदूषण नियंत्रण उपायों से संबंधित पूंजीगत कार्यों को शीघ्रता से पूरा किया जाए।

एटीएन (नवंबर 2021) में, मंत्रालय ने कहा कि एसटीपी सोनपुर बाजारी खदान (ईसीएल), ब्लॉक बी खदान (एनसीएल) और राजेंद्र खदान (एसईसीएल) में स्थापित किए गए थे। लिंगराज, बसुंधरा और झांझरा खदानों में एसटीपी की स्थापना की प्रक्रिया चल रही है। इसके अलावा, ईसीएल की डाबोर और कुनुस्तोरिया खदानों में एसटीपी स्थापित नहीं किए गए थे। मंत्रालय ने यह भी कहा कि डब्ल्यूसीएल और सीसीएल की चिन्हित खदानों में, जहां एसटीपी स्थापित नहीं किए गए थे, प्रबंधन ने मौजूदा पुरानी सोख गड्ढा प्रणाली को देखते हुए एसटीपी स्थापित करने में असमर्थता दिखाई थी।

¹⁶ सीसीएल (3), ईसीएल (4), एमसीएल (2), एनसीएल (1), एसईसीएल (1) और डब्ल्यूसीएल (3)

आगे के एटीएन (जून 2022) में, मंत्रालय ने सूचित किया कि डब्ल्यूसीएल की गोकुल और पेनगंगा खदानों के कर्मचारियों को अन्य कॉलोनियों में स्थानांतरित कर दिया गया है, जहां एसटीपी पहले से मौजूद हैं।

लेखापरीक्षा ने मंत्रालय द्वारा सूचित एसटीपी के कार्यान्वयन की स्थिति की जांच की। वर्तमान स्थिति निम्नानुसार है:

तालिका 1.12: सीवेज उपचार संयंत्र की स्थापना की स्थिति

क्र.सं.	सहायक	पीए रिपोर्ट में जिन खानों पर एसटीपी नहीं लगाया गया था, उन पर प्रकाश डाला गया	एसटीपी की स्थापना की स्थिति
1	सीसीएल	पिपरवार, कथारा और एकेके खदानें	कोई स्थापना नहीं की गई।
2	ईसीएल	डाबोर, कुनुस्तोरिया, झांजरा और सोनपुर बाजारी खदानें	सोनपुर बाजारी खदान में ही एसटीपी लगाया गया था। शेष तीन खानों में संस्थापना का कार्य पूरा नहीं हुआ है।
3	एमसीएल	बसुंधरा और लिंगराज खदानें	लिंगराज खदान में एसटीपी फरवरी 2023 से चालू है। जबकि बसुंधरा खदान में कार्य प्रगति पर है।
4	एनसीएल	ब्लॉक बी खदान	पूरा किया
5	एसईसीएल	राजेंद्र खान	पूरा किया
6	डब्ल्यूसीएल	माजरी II ए, गोकुल और पेनगंगा खदानें	माजरी-II ए खान में कार्य प्रगति पर है। गोकुल और पेनगंगा खदानों में कर्मचारियों को अन्य कॉलोनियों में स्थानांतरित कर दिया गया, जहां पहले से ही एसटीपी मौजूद हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया (मार्च 2023) कि सीसीएल ने कथारा और पिपरवार खदान में एसटीपी स्थापित करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी है। सीसीएल द्वारा एसटीपी की स्थापना के लिए कार्य आदेश दिया गया है और कार्य प्रगति पर है। हालाँकि, एकेके खदानों में एसटीपी की स्थापना का प्रस्ताव प्रगति पर है।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2023) कि झांजरा, बसुंधरा, पिपरवार, कथारा और माजरी II ए की खदानों में एसटीपी की स्थापना का काम प्रगति पर था। मंत्रालय ने बताया कि लिंगराज

में एसटीपी का निर्माण जनवरी 2023 में पूरा हो गया है और एसटीपी 1 फरवरी 2023 से चालू हो जाएगा।

निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की टिप्पणियों के अनुपालन में, जिसमें बताया गया था कि 6 सहायक कंपनियों की 14 खदानों में जहां एसटीपी स्थापित नहीं किए गए थे, चार सहायक कंपनियों {सीसीएल (3), ईसीएल (3), डब्ल्यूसीएल (1) और एमसीएल (1)} की 8 खदानों की आवासीय कॉलोनियों में एसटीपी स्थापना अभी भी लंबित है, जिससे भूजल लगातार प्रदूषित हो रहा है।

अनुशंसा संख्या 6: चार सहायक कम्पनियों (सीसीएल, ईसीएल, डब्ल्यूसीएल और एमसीएल) की आठ खदानों की आवासीय कॉलोनियों में सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट की स्थापना में तेजी लाने की जरूरत है, ताकि पर्यावरण मंजूरी की शर्तों का अनुपालन किया जा सके और भूजल को प्रदूषित होने से बचाया जा सके।

ख. पारे की मात्रा

पारा कोयले के प्राकृतिक और पर्यावरणीय हानिकारक घटकों में से एक है। केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) ने सिफारिश की (फरवरी 2013) कि:

- (क) उत्तरी कोलफील्ड्स की सभी परियोजनाओं के सभी कोयला सीम नमूनों (एनसीएल) में पारे के स्तर का विश्लेषण वार्षिक आधार पर आईआईटी, बनारस हिंदू विश्वविद्यालय आईआईटी कानपुर के माध्यम से किया/(आईआईटी बीएचयू) जाएगा।
- (ख) (एनसीएल) अपने कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारे के स्तर का विश्लेषण करके डेटा बैंक तैयार करेगा।
- (ग) सिंगरौली क्षेत्र के (एनसीएल) 15 किलोमीटर के दायरे में रहने वाली आबादी पर पारा प्रदूषण के प्रभाव का आकलन करने के लिए भारतीय चिकित्सा परिषद के माध्यम से एक अध्ययन कराया जाएगा।

पूर्ववर्ती निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (पैरा 5.9 देखें) में इस बात पर प्रकाश डाला गया था कि एनसीएल ने कोयला सीम के नमूनों का वार्षिक आधार पर पारा सामग्री के लिए

विश्लेषण नहीं कराया था। जून 2016 के बाद कोयले के नमूनों का कोई विश्लेषण नहीं किया गया था।

समय-समय पर प्राप्त एटीएन में मंत्रालय ने बताया कि एनसीएल ने कोयले के नमूनों में पारा की मात्रा के परीक्षण के लिए आईआईटी (बीएचयू) को कार्य आदेश जारी किया (नवंबर 2018)। आईआईटी (बीएचयू), वाराणसी ने कोयले के नमूनों में पारा सामग्री पर रिपोर्ट प्रस्तुत की (सितंबर 2019), जिसमें कोयला परतों में पारे की मात्रा की अंतर्निहित उपस्थिति बताई गई। मंत्रालय ने यह भी कहा कि केन्द्रीय खान योजना एवं डिजाइन संस्थान लिमिटेड (सीएमपीडीआईएल) के माध्यम से जल एवं परिवेशी वायु दोनों में पारे के स्तर की नियमित निगरानी की जा रही है और यह पता लगाने की सीमा से नीचे पाया गया है। रिपोर्ट में यह भी सिफारिश की गई कि कोयला परतों और संबंधित चट्टानों के आस-पास एक वर्ष या उससे अधिक समय तक विभिन्न अंतरालों पर व्यवस्थित नमूनाकरण करके विस्तृत जांच की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एनसीएल द्वारा कोयला सीमों का ऐसा कोई अध्ययन नहीं किया गया था। यह भी पाया गया कि एनसीएल ने सिंगरौली क्षेत्र की आबादी पर पारा प्रदूषण के प्रभाव का आकलन करने के लिए न तो कोई अध्ययन किया है और न ही कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारा के स्तर के लिए कोई डेटा बैंक तैयार किया है, जैसा कि सीपीसीबी द्वारा अनुशंसित (फरवरी 2013) किया गया था। एनसीएल की सभी खदानों के लिए कोयला सीम अध्ययन का कार्य पांच वर्षों के लिए आईआईटी कानपुर को दिया गया।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि एनसीएल की जयंत परियोजना स्थित नेहरू शताब्दी चिकित्सालय में रक्त के नमूनों में पारे के स्तर की जांच करने के लिए पारा विश्लेषक की व्यवस्था थी (अक्टूबर 2019)। लेकिन 2020 से रक्त के नमूनों के विश्लेषण के लिए पारा विश्लेषक का उपयोग नहीं किया गया था और यह काम करने की स्थिति में भी नहीं था। इस प्रकार, कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारे का स्तर अज्ञात रहा और पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के निर्देशों का निष्पादन नहीं हुआ।

प्रबंधन ने (फरवरी 2023) इस तथ्य को स्वीकार किया कि सीपीसीबी द्वारा अनुशंसित सिंगरौली क्षेत्र की आस-पास की आबादी पर पारा सामग्री की स्थिति का आकलन करने के

लिए कोई अध्ययन नहीं किया गया था। मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन करते हुए कहा (जुलाई 2023) कि सिंगरौली के स्थानीय लोगों के रक्त के नमूनों का विश्लेषण पारा विश्लेषक के माध्यम से 2019 से नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने यह भी सूचित किया (अक्टूबर 2023), कि एनसीएल को आपूर्तिकर्ता से पारा अंशशोधक (पारा विश्लेषक का हिस्सा) सितंबर 2023 में प्राप्त हुआ और स्थापना के लिए सर्विस इंजीनियर की अपेक्षा थी। प्रबंधन ने सूचित किया (दिसंबर 2024) कि मर्करी एनालाइजर अब चालू हो गया है।

पूर्ववर्ती निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में इस बात पर प्रकाश डाला गया था कि एनसीएल ने डाटा बैंक तैयार करने के लिए कोयला सीम के नमूनों का पारे की मात्रा के लिए वार्षिक विश्लेषण नहीं कराया तथा जून 2016 के बाद कोयले के नमूनों का कोई विश्लेषण नहीं किया गया। काफी समय बीत जाने के बावजूद, एनसीएल ने सीपीसीबी की सिफारिशों का अनुपालन नहीं किया है, क्योंकि डेटा बैंक बनाने के लिए इसके सभी कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारा स्तर का विश्लेषण नहीं किया गया है।

अनुशंसा संख्या 7: नॉर्डन कोलफील्ड्स लिमिटेड को अपने कर्मचारियों के रक्त के नमूनों में पारे के स्तर का समय-समय पर विश्लेषण करवाना चाहिए तथा केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की सिफारिशों के अनुपालन में एक डाटा बैंक तैयार करना चाहिए।

ग. भूधंसाव का खतरा

एमसीएल की देउलबेरा खदान में खनन कार्य 1926 में शुरू हुआ था, जिसे भूधंसाव के खतरे के कारण जुलाई 2006 से बंद कर दिया गया था। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (पैरा सं. 5.10) में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि खनन क्षेत्र के स्थिरीकरण के लिए 3.30 लाख घन मीटर रेत भण्डारण की आवश्यकता थी। हालांकि, 1.02 लाख घन मीटर तक रेत भंडारण के बाद पट्टा अवधि समाप्त होने पर काम रोक दिया गया। समय लेने वाली औपचारिकताओं के कारण पट्टे का नवीनीकरण नहीं किया गया। मंत्रालय ने एटीएन (जून 2022) में स्वीकार किया कि एमसीएल की देउलबेरा खदान में रेत भराई का काम अभी भी जारी है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि खदान की स्थिरता का आकलन करने के लिए केन्द्रीय खनन एवं ईंधन अनुसंधान संस्थान (सीआईएमएफआर), धनबाद को नियुक्त किया गया है। सीआईएमएफआर की अंतिम रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है तथा सीआईएमएफआर के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्रवाई शुरू की जाएगी। तथापि, यह देखा गया कि अप्रैल 2022 तक, परिकल्पित 3.30 लाख घन मीटर रेत भण्डारण में से केवल 1.23 लाख घन मीटर रेत भण्डारण (37.27 प्रतिशत) ही किया जा सका।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2023) कि खदान की स्थिरता का आकलन करने के लिए केन्द्रीय खनन एवं ईंधन अनुसंधान संस्थान (सीआईएमएफआर), धनबाद को लगाया गया है। मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन किया (जुलाई 2023) और बताया कि 1.30 लाख क्यूबिक मीटर तक रेत जमा करने का काम पूरा हो चुका है।

मंत्रालय ने स्थिति को अद्यतन करते हुए (अक्टूबर 2023) बताया कि सितंबर 2023 तक 3.30 लाख घन मीटर में से केवल 1.32 लाख घन मीटर रेत भराई का कार्य किया गया था तथा सीआईएमएफआर की अंतिम रिपोर्ट का इंतजार किया जा रहा है। अंतिम रिपोर्ट प्राप्त होने पर सीआईएमएफआर के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्रवाई शुरू की जाएगी।

अनुशंसा संख्या 8: एमसीएल को रिपोर्ट को शीघ्र अंतिम रूप देने के लिए केन्द्रीय खनन एवं ईंधन अनुसंधान संस्थान के साथ इस मामले को उठाना चाहिए, ताकि रेत भंडारण का कार्य बिना किसी देरी के पूरा किया जा सके।

1.2.3.4 भूमि प्रबंधन - भूमि क्षरण का शमन और पुनर्ग्रहण

कोयला खनन के दौरान भूमि क्षरण होता है, जिसे ओबी हटाकर बाहरी डम्प बनाकर रोका जाता है तथा खनन कार्य पूरा होने के बाद, संचित ओबी डम्प से रिक्त स्थान को भर दिया जाता है।

भूमि प्रबंधन की प्रक्रिया में ऊपरी मृदा प्रबंधन, बाहरी ओबी डंप, आंतरिक डंप या बैकफिल्ड क्षेत्र का तकनीकी सुधार, कोयला निष्कर्षण पूरा होने के बाद छोड़े गए रिक्त स्थान का प्रबंधन, भूमिगत खनन के कारण हुए अवतलन का तकनीकी सुधार, वृक्षारोपण अर्थात् तकनीकी रूप से पुनः प्राप्त डंपों का जैविक सुधार और उपग्रह निगरानी के माध्यम से सुधार की प्रगति की निगरानी शामिल है।

(क) ऊपरी मृदा प्रबंधन

ऊपरी मृदा (टॉपसॉइल) मिट्टी की सबसे ऊपरी और सबसे बाहरी परत होती है, जो आमतौर पर 5 सेमी से 20 सेमी तक की मिट्टी की परत होती है। इसमें कार्बनिक पदार्थ और सूक्ष्मजीवों की उच्चतम सांद्रता है, जहां पृथ्वी की अधिकांश जैविक मृदा गतिविधियां होती हैं। एक इंच ऊपरी मृदा-जमाव के निर्माण में लगभग 1,000 वर्ष लगते हैं। ऊपरी मृदा तैयार करने में लगने वाले समय और इसके सापेक्ष महत्व को ध्यान में रखते हुए, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने निर्धारित किया है कि खदानों में ऊपरी मृदा को उचित अभिलेखों के संरक्षण और रखरखाव के पर्याप्त उपायों के साथ निर्धारित विशिष्ट स्थलों पर एकत्र किया जाएगा और ऊपरी मृदा का उपयोग या तो पुनःभरण के लिए किया जा सकता है या खनन क्षेत्रों के पुनरुद्धार के लिए शीर्ष परत के रूप में किया जा सकता है। निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट (पैरा सं. 6.1 और 6.1.1 देखें) में पांच सहायक कंपनियों¹⁷ की 13 खदानों में टॉपसॉइल स्टैकिंग रिकॉर्ड का रखरखाव न किए जाने पर प्रकाश डाला गया। इसमें यह भी बताया गया कि डब्ल्यूसीएल की तीन खदानों में, यद्यपि ऊपरी मिट्टी को निर्धारित स्थलों पर जमा कर दिया गया था, लेकिन उसका उपयोग नहीं किया गया।

मंत्रालय ने एटीएन (नवंबर 2021) में कहा कि बीसीसीएल, सीसीएल, एनसीएल, ईसीएल और एसईसीएल ने ऊपरी मिट्टी को ठीक से बनाए रखने और उपयोग करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की है। बाद की एटीएन (जून 2022) में, मंत्रालय ने कहा कि गोकुल खदान अपेक्षाकृत नई खदान है और 2018-19 तक उत्पन्न ऊपरी मिट्टी को निर्धारित स्थल पर जमा कर दिया गया है, जिसका उपयोग पुनर्ग्रहण गतिविधियों से पहले अंतिम प्रोफाइल पर पहुंचने के बाद बाहरी और आंतरिक ओबी डंप पर फैलाने के लिए किया जाएगा। इसमें यह भी कहा गया कि पेनगंगा खदान में, ऊपरी मृदा की वांछित रूपरेखा/ऊंचाई तक पहुंचना अभी बाकी है तथा ऊपरी मृदा का फैलाव उसके बाद किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

¹⁷ बीसीसीएल (2), सीसीएल (4), ईसीएल (3), एनसीएल (2) और एसईसीएल (2)

- बीसीसीएल, सीसीएल, एनसीएल और एसईसीएल में ऊपरी मृदा रिकॉर्ड बनाए रखे जा रहे हैं। हालाँकि, ईसीएल (डाबोर और झंझरा खदानों) में रिकॉर्ड नियमित रूप से नहीं बनाए गए हैं।
- डब्ल्यूसीएल में, ऊपरी मिट्टी को चिन्हित स्थानों पर जमा किया जाता है तथा माजरी II (ए) खदान में इसका पूर्ण उपयोग किया जाता है। हालाँकि, डब्ल्यूसीएल की शेष दो नमूना खदानों में ऊपरी मिट्टी का उपयोग नहीं किया गया। खदानों में ऊपरी मृदा के उपयोग का विवरण निम्नानुसार है:

तालिका 1.13: डब्ल्यूसीएल की खानों में उत्पन्न ऊपरी मिट्टी का उपयोग

(नवंबर 2024 तक)

खदान का नाम	उत्पन्न ऊपरी मृदा (मिमी ³ में)	उपयोग की गई ऊपरी मृदा (मिमी ³ में)	उपयोग प्रतिशत
गोकुल	6.76	2.59	38.31
पेनगंगा	12.63	3.83	30.32
कुल	19.39	6.42	33.11

प्रबंधन ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (फरवरी 2023) कि डब्ल्यूसीएल खदानों की साइट-विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखते हुए ऊपरी मिट्टी के सर्वोत्तम उपयोग के लिए सभी संभव प्रयास किए जा रहे हैं। हालाँकि, यह देखा गया कि मार्च 2023 तक उत्पन्न कुल ऊपरी मिट्टी का केवल 30.85 प्रतिशत ही उपयोग किया गया है। मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन किया (जुलाई 2023)।

निष्पादन रिपोर्ट में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि पांच सहायक कम्पनियों की 13 खदानों में ऊपरी मृदा संग्रहण रिकार्ड का रखरखाव नहीं किया जाता है। इसने यह भी बताया कि डब्ल्यूसीएल की तीन खदानों में, निर्धारित स्थलों पर जमा की गई ऊपरी मिट्टी का उपयोग नहीं किया गया। अनुपालन में, ईसीएल की दो खदानों (डाबोर और झंझरा खदान) में अभिलेखों का नियमित रूप से रखरखाव नहीं किया जाता है। इसके अलावा, डब्ल्यूसीएल की दो नमूना खदानों में ऊपरी मिट्टी का उपयोग नहीं किया गया।

अनुशंसा संख्या 9: डब्ल्यूसीएल को पेनगंगा और गोकुल खदान में ऊपरी मिट्टी का उचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिए सुधारात्मक उपाय करने चाहिए।

1.2.3.5 पर्यावरण संरक्षण के लिए अन्य विनियामक शर्तों का पालन

खनन कम्पनियों को खदान बंद करने, फ्लाई ऐश डंपिंग, खतरनाक अपशिष्टों के निपटान, कॉर्पोरेट सामाजिक जिम्मेदारियों और समय-समय पर जारी संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के निर्देशों जैसी गतिविधियों से संबंधित विभिन्न नियमों, विनियमों और दिशानिर्देशों का पालन करना आवश्यक है।

क. बंद खदान का पर्यावरणीय पुनरुद्धार

पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने खदानों की पर्यावरण मंजूरी से संबंधित पर्यावरण प्रभाव आकलन-पर्यावरण प्रबंधन योजना (ईआईए-ईएमपी) तैयार करने के लिए संदर्भ की शर्तों में यह निर्धारित किया है कि राष्ट्रीयकरण से पूर्व की अवधि से संबंधित परित्यक्त खदानों/ रिक्त स्थानों को उचित रूप से भरा जाएगा तथा जैविक रूप से पुनः प्राप्त किया जाएगा। कोयला कम्पनियों द्वारा फ्लाई ऐश से खदानों के रिक्त स्थानों को भरने को एक व्यवहार्य विकल्प माना गया है। पूर्ववर्ती निष्पादन लेखापरीक्षा (पैरा संख्या 7.1.3 देखें) ने ईसीएल और एमसीएल की खदानों में फ्लाई ऐश की डंपिंग में अपर्याप्तता को उजागर किया था। रिपोर्ट में बताया गया कि एमसीएल द्वारा फ्लाई ऐश की डंपिंग के लिए एक समान नीति नहीं अपनाई गई। एमसीएल को प्रतिफल/शुल्क लेकर फ्लाई ऐश डंप करने की अनुमति दी गई। हालाँकि, दक्षिण बालंदा खदानों में फ्लाई ऐश की डंपिंग के लिए कोई शुल्क नहीं वसूला गया, जिससे एमसीएल को ₹4.78 करोड़ का राजस्व का नुकसान हुआ। रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि ईसीएल ने पांच ताप विद्युत संयंत्रों को बिना किसी विचार के आठ परित्यक्त खदानों में फ्लाई ऐश डालने की अनुमति दे दी। निष्पादन रिपोर्ट में सिफारिश की गई कि सीआईएल को खानों में फ्लाई ऐश के उपयोग के लिए एक समान और वैज्ञानिक नीति तैयार करनी चाहिए ताकि पर्यावरणीय स्थिरता सुनिश्चित की जा सके।

मंत्रालय ने एटीएन (नवंबर 2021) में तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा कि फ्लाई ऐश भरने की दर तय करने के लिए एक समिति का गठन किया गया था और यह अभी भी प्रक्रियाधीन है।

फ्लाई ऐश निपटान के लिए एक समान नीति के अनुसार, जैसा कि सीआईएल द्वारा अनुमोदित किया गया है (अप्रैल 2020), सभी सहायक कंपनियों को फ्लाई ऐश के निपटान

के लिए परित्यक्त खदानों के खदान रिक्त स्थानों की पहचान करना आवश्यक था। इसके अलावा, सहायक कंपनियों द्वारा राज्य सरकार को भुगतान किया गया पट्टा किराया भी उक्त नीति के अनुसार फ्लाई ऐश की आपूर्ति करने वाले विद्युत संयंत्रों से वसूल किया जाना था। लेखापरीक्षा के दौरान निम्नलिखित उल्लंघन पाए गए:

- एनटीपीसी थर्मल पावर प्लांट ने एमसीएल की दक्षिण बालंदा खदानों में फ्लाई ऐश को सितंबर 2020 तक डंप करना जारी रखा है। एमसीएल ने कोई बिल नहीं पेश किया। इस प्रकार, ₹1.03 करोड़¹⁸ का राजस्व खो दिया गया।
- ईसीएल ने बिना किसी शुल्क के अपनी खदानों में फ्लाई ऐश डालने की अनुमति जारी रखी। ईसीएल ने (अप्रैल 2020) बिना किसी शुल्क के कजोरा और मुग्मा क्षेत्र की खाली खदानों में फ्लाई ऐश डंप करने की अनुमति दी। इस प्रकार, ₹0.35 करोड़ का राजस्व खो दिया गया।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2023) कि:

- एमसीएल ने बताया कि समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के अनुसार फ्लाई ऐश भरने की दर को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया चल रही है।
- ईसीएल ने स्वीकार करते हुए कहा कि वर्तमान में तापीय विद्युत संयंत्रों पर फ्लाई ऐश की डंपिंग के लिए कोई शुल्क नहीं लगाया जा रहा है। इसमें यह भी कहा गया है कि जब भी सक्षम प्राधिकारी द्वारा शुल्क लगाने का निर्णय लिया जाएगा, तो उसका दावा भूतलक्षी रूप से किया जाएगा। इसमें यह भी कहा गया कि फ्लाई ऐश की डंपिंग के संबंध में एक समान नीति अपनाई गई है।

मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2023) कि सीआईएल के दिशानिर्देशों के अनुसार, सहायक कंपनियों खदानों के परित्यक्त रिक्त स्थानों में फ्लाई ऐश भरने के लिए पावर प्लांट/एजेंसी से शुल्क नहीं लेंगी। हालाँकि, एमसीएल केवल राज्य सरकार द्वारा कंपनी पर लगाई गई राशि तथा कार्य के पर्यवेक्षण, निगरानी और रखवाली के लिए एमसीएल द्वारा किए गए व्यय का ही शुल्क लेती है। एमसीएल ने जगन्नाथ खदान में फ्लाई ऐश डंप करने के लिए एनटीपीसी

¹⁸ जगन्नाथ खदान (एमसीएल) द्वारा ₹0.71 प्रति घन मीटर की दर से प्रचलित फ्लाई ऐश भरने की दर को ध्यान में रखते हुए।

से ₹94.95 लाख की राशि वसूल की। मंत्रालय ने यह भी कहा कि ईसीएल में फ्लाइं ऐश भरने की वार्षिक लागत की वसूली, वार्षिक लागत की गणना के लिए अपनाई गई पद्धति का पालन करते हुए, क्षेत्रीय प्राधिकरण द्वारा यथासमय की जाएगी।

पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में एमसीएल में फ्लाइं ऐश की डंपिंग के लिए एक समान नीति के अभाव पर प्रकाश डाला गया था। यद्यपि एमसीएल ने एक विद्युत संयंत्र और एक इस्पात कंपनी को फ्लाइं ऐश डंप करने की अनुमति दी थी, लेकिन एक कंपनी से फ्लाइं ऐश डंप करने के लिए कोई शुल्क नहीं वसूला गया। रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि ईसीएल ने पांच ताप विद्युत संयंत्रों को बिना किसी विचार के आठ बंद पड़ी खदानों में फ्लाइं ऐश डालने की अनुमति दे दी। यद्यपि एमसीएल ने लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने के बाद शुल्क वसूल कर लिया, लेकिन ईसीएल ने फ्लाइं ऐश की डंपिंग के लिए तापीय विद्युत संयंत्रों से अभी तक कोई राशि वसूल नहीं की है।

1.2.3.6 विनियामक शर्तों का पालन

ईआईए अधिसूचना (सितंबर 2006) के अनुसार, प्रत्येक कोयला परियोजना को खनन गतिविधियों को शुरू करने से पहले संबंधित नियामक प्राधिकरण यानी पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय से पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी (ईसी) की आवश्यकता होगी। पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी पर्यावरणीय स्वीकृति में कोयले की अधिकतम मात्रा निर्दिष्ट की गई है, जो इसमें निर्दिष्ट विभिन्न उपायों के अनुपालन के पश्चात प्रति वर्ष खदानों से निकाली जा सकती है।

क. निष्फल व्यय

पूर्ववर्ती निष्पादन लेखापरीक्षा के पैरा संख्या 7.2.4 में यह रेखांकित किया गया है कि हुरिलोंग भूमिगत कोयला परियोजना को पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा (अगस्त 1998 में) यह कहते हुए अस्वीकृत कर दिया गया था कि परियोजना का स्थान पलामू बाघ आरक्षित वन के निकट है। फिर भी, सीसीएल ने पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के साथ मामले को आगे बढ़ाते हुए (अगस्त 2007) 6.58 एकड़ गैर-वन भूमि का अधिग्रहण किया और सेवा भवन का निर्माण किया, साथ ही क्षेत्र को ओवरहेड बिजली ट्रांसमिशन लाइन से सुसज्जित किया। इन सुविधाओं का निर्माण ₹2.98 करोड़ की लागत से किया गया। हालाँकि, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने

बाद के प्रस्ताव को भी अस्वीकार कर दिया (अक्टूबर 2007) और इस प्रकार ₹2.98 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

मंत्रालय/प्रबंधन ने समय-समय पर प्रस्तुत एटीएन के माध्यम से बताया कि मंत्रालय से ई-नीलामी के माध्यम से ब्लॉक के आवंटन के संबंध में आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था। इस ब्लॉक को ई-नीलामी के माध्यम से आवंटन हेतु खान एवं खनिज विकास विनियमन ब्लॉकों की सूची में शामिल किया गया है।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा (फरवरी 2023) कि मौजूदा बुनियादी ढांचे को हटाने के बजाय, सीसीएल ने ब्लॉक के अगले आवंटी (गैर-सीआईएल) से किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए मंत्रालय से अनुरोध किया है। मंत्रालय (जुलाई 2023) ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन किया।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि विभिन्न दौर की नीलामी के बावजूद, कोयला मंत्रालय किसी को भी खदान आवंटित नहीं कर पाया है। इसलिए, सीसीएल द्वारा किया गया ₹2.98 करोड़ का व्यय अभी तक वसूल नहीं किया जा सका है और वह बेकार पड़ा हुआ है।

1.2.3.7 खदान में लगी आग के कारण पुनर्वास और पुनर्स्थापन

पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट के पैरा 8.1.1 और 8.1.2 में रानीगंज कोयला क्षेत्र (आरसीएफ) और झरिया कोयला क्षेत्र (जेसीएफ) में भू-अवसादन और आग की समस्याओं पर प्रकाश डाला गया था। रानीगंज कोयला क्षेत्र (आरसीएफ) और झरिया कोयला क्षेत्र (जेसीएफ) जो वर्तमान में क्रमशः ईसीएल और बीसीसीएल के अधीन हैं, में भू-धंसाव और आग की समस्याएं, राष्ट्रीयकरण से पहले 200 से अधिक वर्षों के दौरान पूर्ववर्ती खदान मालिकों द्वारा किए गए अवैज्ञानिक खनन का परिणाम हैं। पुराने खनन क्षेत्रों में रहने वाली आबादी पिछले कुछ वर्षों में बेरोकटोक बढ़ती रही, हालांकि स्थानीय प्रशासन ने इन क्षेत्रों को निवास के लिए असुरक्षित घोषित कर दिया था। आग, भूस्खलन और पुनर्वास की समस्या से निपटने के लिए मंत्रालय, अन्य सरकारी विभागों, कोयला कंपनियों और संबंधित राज्य सरकारों के सदस्यों को शामिल करके मंत्रालय द्वारा एक उच्च स्तरीय समिति गठित की गई (दिसम्बर 1996)। समिति की सिफारिशों के आधार पर, भारत सरकार ने ईसीएल और बीसीसीएल के पट्टा क्षेत्रों के भीतर आग, धंसाव और पुनर्वास तथा सतही बुनियादी

ढांचे के डायवर्जन से निपटने के लिए रानीगंज (₹2,661.73 करोड़) और झरिया (₹7,112.11 करोड़) कोयला क्षेत्रों के लिए ₹9,773.84 करोड़ के अनुमानित निवेश पर एक मास्टर प्लान को मंजूरी दी (अगस्त 2009)। निष्पादन रिपोर्ट में यह सिफारिश की गई थी कि झरिया कोलफील्ड्स में भूस्खलन और आग के कारण पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव को कम करने और रोकने के लिए उपचारात्मक कार्रवाई में तेजी लाई जा सकती है।

क. मास्टर प्लान का कार्यान्वयन

ईसीएल और बीसीसीएल को कोयला क्षेत्रों में आग से निपटने तथा रानीगंज और झरिया कोयला क्षेत्रों के असुरक्षित क्षेत्रों से अपने कर्मचारियों और उनके परिवारों के पुनर्वास/पुनर्स्थापन के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों के रूप में अधिसूचित किया गया था। पश्चिम बंगाल और झारखंड की राज्य सरकारें, अपने-अपने क्षेत्राधिकार में, संबंधित क्षेत्रों में रहने वाली अन्य आबादी (अतिक्रमणकारियों सहित) के पुनर्वास और पुनर्स्थापन के लिए जिम्मेदार थीं।

क1. रानीगंज मास्टर प्लान

निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि रानीगंज मास्टर प्लान (आरएमपी) को लागू करते समय ईसीएल ने सभी कर्मचारियों के परिवारों को अस्थिर स्थानों से स्थानांतरित कर दिया। गैर-ईसीएल परिवारों के पुनर्वास से संबंधित कार्य पश्चिम बंगाल राज्य सरकार द्वारा अपनी प्रशासनिक एजेंसी अर्थात् आसनसोल दुर्गापुर विकास प्राधिकरण (एडीडीए) के माध्यम से किया गया। इसने पुनर्वास कार्यक्रम के कार्यान्वयन में बाधा डालने वाली बाधाओं को समय पर दूर करने के लिए एडीडीए के साथ बैठकें कीं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रभावित गैर-ईसीएल परिवारों के स्थानांतरण का कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि रानीगंज मास्टर प्लान के कार्यान्वयन की समय सीमा अगस्त 2019 में समाप्त हो गई थी। वैकल्पिक पुनर्वास पैकेज, समय और लागत वृद्धि को शामिल करते हुए एक व्यापक प्रस्ताव का मसौदा पहले ही तैयार किया जा चुका है और संशोधित पुनर्वास और पुनर्स्थापन पैकेज को अंतिम रूप देने के लिए यह पश्चिम बंगाल राज्य सरकार के विचाराधीन है।

मंत्रालय ने (जुलाई 2023) कहा कि वर्तमान में सभी सात चिन्हित आग स्थल नियंत्रण में हैं। गैर-ईसीएल परिवारों के लिए प्रस्तावित 10,144 मकानों/फ्लैटों में से 7,344 फ्लैटों का निर्माण हो चुका है। 156 फ्लैट मालिकों (2.12 प्रतिशत) ने अपने आवास को बिजयनगर पुनर्वास स्थल पर स्थानांतरित करने के लिए फ्लैटों का अनंतिम कब्जा प्रमाण पत्र ले लिया था। शेष 2,800 फ्लैट अभी भी निर्माणाधीन हैं। मंत्रालय ने यह भी कहा कि चूंकि रानीगंज मास्टर प्लान के कार्यान्वयन की समय सीमा पहले ही समाप्त हो चुकी है और संशोधित मास्टर प्लान को अभी मंजूरी दी जानी है, इसलिए सीआईएल ने मंत्रालय के निर्देश पर रानीगंज मास्टर प्लान के कार्यान्वयन के लिए गैर-ईसीएल परिवारों के पुनर्वास के लिए मार्च 2023 में ईसीएल को ₹300 करोड़ जारी किए हैं।

अनुशंसा संख्या 10: ईसीएल को रानीगंज मास्टर प्लान के तहत प्रभावित गैर-ईसीएल परिवारों के स्थानांतरण में तेजी लानी चाहिए।

क.2 झरिया मास्टर प्लान

निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि झरिया मास्टर प्लान को मंजूरी दिए जाने के नौ वर्ष बीत जाने के बाद भी बीसीसीएल ने उसमें उल्लिखित अग्निशमन गतिविधियों को तैयार नहीं किया। इस प्रकार आग से पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने के अलावा, आग क्षेत्र में और उसके आसपास रहने वाले लोगों का जीवन भी खतरे में पड़ गया।

रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि पुटकी और गोधुर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग 32 (एनएच) का वह हिस्सा, जो कोयला युक्त अग्नि प्रभावित क्षेत्र से होकर गुजरता है, उसे झारखंड राज्य सरकार द्वारा कोयला उत्खनन की सुविधा के लिए बीसीसीएल को पट्टे पर सौंपा जाना था। यद्यपि बीसीसीएल ने उपरोक्त के लिए ₹19.85 करोड़ जमा करा दिए (फरवरी 2012), फिर भी उसे इस खंड पर कब्जा नहीं मिला।

मंत्रालय ने पहले एटीएन (नवंबर 2021) और उसके बाद के एटीएन में झरिया खान योजना (जेएमपी) के तहत क्वार्टरों के निर्माण और कब्जे की स्थिति को अद्यतन किया। एनएच 32 के खंड के संबंध में मंत्रालय ने यह भी बताया कि एनएच 32 का खंड उसके कब्जे में नहीं आया है। बीसीसीएल लगातार एनएच अधिकारियों और राज्य राजमार्ग प्राधिकरण झारखंड के साथ इस मामले को आगे बढ़ा रहा था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- एनएच 32 के खंड का कब्जा अभी तक बीसीसीएल को नहीं मिला है।
- सतही अग्नि आच्छादित क्षेत्र के संबंध में, सतही अग्नि क्षेत्र को कम करने के लिए उत्खनन और बैकफिलिंग तकनीक का उपयोग किया जा रहा है। राष्ट्रीय सुदूर संवेदन केंद्र (एनआरएससी) के सर्वेक्षण (अक्टूबर 2020/अगस्त 2021) के अनुसार, झरिया क्षेत्र में 27 आग स्थलों की पहचान की गई है। इनमें से 15 स्थलों पर, जो खनन के लिए आर्थिक रूप से व्यवहार्य परियोजनाएं थीं, काम शुरू हो चुका है और इनके 2023-28 के दौरान पूरा होने की संभावना है।
- अगस्त 2021 में एनआरएससी द्वारा किए गए नवीनतम अध्ययन के अनुसार, सतही अग्नि क्षेत्र पहले के 3.26 वर्ग किमी से घटकर 1.80 वर्ग किमी हो गया है।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा (जुलाई 2023) कि

- चिन्हित 27 अग्नि स्थलों में से 15 स्थल आर्थिक रूप से व्यवहार्य पाए गए, जिनमें कार्य आवंटित कर दिया गया है तथा कार्यान्वयन शुरू हो गया है तथा कार्य पूरा होने की समय-सीमा 2024-28 है।
- इसके कर्मचारियों एवं अन्य लोगों के लिए क्वार्टरों के निर्माण की स्थिति निम्नानुसार है:

तालिका 1.14: क्वार्टरों के निर्माण और कब्जे की स्थिति

क्र.सं.	क्वार्टरों	बीसीसीएल कर्मचारी	अन्य	कुल
1	निर्माण किया जाना है	15,713	54,159	69,872
2	वास्तव में निर्मित	11,798	6,352	18,150
3	(2) से (1) का प्रतिशत	75.08	11.73	25.97
4	वास्तव में कब्जा कर लिया	4,205	2,686	6,891
5	(4) से (2) का प्रतिशत	54.51	42.29	38

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2023), कि झरिया मास्टर प्लान के कार्यान्वयन की समय सीमा अगस्त 2021 में ही समाप्त हो चुकी है और संशोधित मास्टर प्लान को अभी मंजूरी मिलनी बाकी है। झरिया मास्टर प्लान की समीक्षा के लिए कोयला सचिव की अध्यक्षता

में एक समिति गठित की गई थी (अगस्त 2021)। समिति ने अपनी रिपोर्ट सौंप दी थी। 7 फरवरी 2023 को कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में आयोजित बैठक में रिपोर्ट पर चर्चा की गई और झरिया मास्टर प्लान के कार्यान्वयन के लिए अंतिम रिपोर्ट के अनुमोदन के लिए आवश्यक कदम प्रक्रियाधीन हैं।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि 75 प्रतिशत क्वार्टर बीसीसीएल के कर्मचारियों के लिए बनाए गए थे, जबकि गैर बीसीसीएल कर्मचारियों के लिए केवल 11.73 प्रतिशत क्वार्टर बनाए गए थे। इसके अलावा, निर्मित क्वार्टरों में से केवल 55 प्रतिशत क्वार्टरों में बीसीसीएल कर्मचारी रहते थे तथा गैर-बीसीसीएल कर्मचारी केवल 42 प्रतिशत क्वार्टरों में रहते थे। इसलिए, निर्मित क्वार्टरों में से शेष 62 प्रतिशत अभी भी खाली पड़े हैं। इसके अलावा, एनएच 32 के हिस्से का कब्जा अभी भी बीसीसीएल को नहीं मिला है।

अनुशंसा संख्या 11: झरिया कोलफील्ड्स में भू-धंसाव और आग के कारण पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव को कम करने और रोकने के लिए उपचारात्मक कार्रवाई में तेजी लाई जा सकती है।

1.2.4 निष्कर्ष

“कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) और उसकी सहायक कंपनियों में खनन गतिविधियों के कारण पर्यावरणीय प्रभाव का आकलन और उसका शमन” पर निष्पादन लेखापरीक्षा की गई और 2019 की रिपोर्ट संख्या 12 के तहत उसे मुद्रित किया गया। रिपोर्ट पर की गई कार्रवाई संबंधी टिप्पणी में कोयला मंत्रालय ने कहा कि रिपोर्ट में उठाए गए मुद्दों पर सुधारात्मक कार्रवाई की जा चुकी है/कार्यान्वित की जा रही है। रिपोर्ट में उजागर किए गए मुद्दों पर मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई की जांच करने के लिए यह लेखापरीक्षा की गई। लेखापरीक्षा ने पाया कि पिछली निष्पादन रिपोर्ट में की गई नौ सिफारिशों में से चार सिफारिशों का अनुपालन किया जा चुका है, जबकि तीन सिफारिशों का अनुपालन अभी भी प्रगति पर है। दो सिफारिशों का आंशिक रूप से अनुपालन किया गया है। ये वायु प्रदूषण, जल प्रदूषण से निपटने के लिए आवश्यक प्रयासों के साथ-साथ खदानों में आग लगने की स्थिति में पुनर्वास और पुनर्स्थापन तथा पर्यावरणीय गतिविधियों की निगरानी से संबंधित हैं। वायु और जल प्रदूषण नियंत्रण उपायों से संबंधित पूंजीगत कार्य, जैसे

महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड में दो कोयला हैंडलिंग संयंत्र का निर्माण और चार सहायक कंपनियों की आठ खदानों में सीवेज उपचार संयंत्र का निर्माण अभी भी प्रगति पर है। झरिया खदान योजना को मंजूरी दिए जाने के 10 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी, राष्ट्रीय सुदूर संवेदन केंद्र, हैदराबाद (अगस्त 2021) के नवीनतम अध्ययन से संकेत मिलता है कि सतही आग का क्षेत्र 1.80 वर्ग किमी में मौजूद है, जो 27 स्थलों में फैला हुआ है। रानीगंज मास्टर प्लान के संबंध में, प्रभावित गैर ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड परिवारों का स्थानांतरण अभी तक नहीं किया गया है। सीआईएल और इसकी सात सहायक कंपनियों में सौर परियोजनाओं की वर्तमान स्थापित क्षमता, सौर परियोजनाओं की 3,000 मेगावाट की परिकल्पित क्षमता का केवल 4.08 प्रतिशत है। सीआईएल और इसकी सात कोयला उत्पादक सहायक कंपनियों की खनन गतिविधियों के कारण उत्पन्न पर्यावरणीय मुद्दों के समाधान के लिए सीआईएल और मंत्रालय द्वारा निगरानी तंत्र में सुधार करके उपचारात्मक उपायों में तेजी लाने की आवश्यकता है।

सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड

1.3 वन विनियमों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप ₹8.70 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ

सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड की आमपाली परियोजना/खदान ने वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के प्रावधानों का उल्लंघन किया और केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति के बिना खदान से निकटवर्ती शिवपुर रेलवे साइडिंग तक कोयले के परिवहन के लिए सड़क बनाने और उपयोग करने के लिए 8.38 हेक्टेयर वन भूमि का उपयोग किया और जुर्माने के रूप में ₹8.70 करोड़ का अनावश्यक व्यय किया।

कोल इंडिया लिमिटेड की सहायक कंपनी सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) कोयला खनन गतिविधियों में लगी हुई है। वन क्षेत्रों में कोयले का खनन पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा निर्धारित वन नियमों के अनुरूप किया जाना है।

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 (अधिनियम), पर्याप्त निवारण उपायों के बिना वन भूमि के अनाधिकृत दोहन को रोकने के लिए अधिनियमित किया गया था। अधिनियम में प्रावधान किया गया था कि उपयोगकर्ता एजेंसी (वर्तमान मामले में सीसीएल) को वन भूमि को गैर-वनीय प्रयोजन के लिए परिवर्तित करने के लिए पर्याप्त शमन उपायों जैसे कि प्रतिपूरक वनरोपण का सृजन और रखरखाव, परिवर्तित भूमि के शुद्ध वर्तमान मूल्य

(एनपीवी) की वसूली, वन्यजीव संरक्षण योजना की तैयारी आदि के साथ केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति प्राप्त करनी होगी और ऐसी स्वीकृति प्राप्त करने के लिए संबंधित राज्य सरकार के समक्ष आवेदन करना होगा।

12 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीवाई) क्षमता वाली आम्रपाली खदान की परियोजना रिपोर्ट को आउटसोर्सिंग मोड के माध्यम से खनन करने के लिए फरवरी 2012 में मंजूरी दी गई थी। सीसीएल की आम्रपाली खदान ने 2013-14 से खनन गतिविधियां शुरू कीं। क्षमता को 12 एमटीवाई से बढ़ाकर 14.4 एमटीवाई (मार्च 2020) और 14.4 एमटीवाई से बढ़ाकर 20.16 एमटीवाई (मई 2021) कर दिया गया।

आम्रपाली खनन क्षेत्र एक सुदूर स्थान था, जो वन भूमि से घिरा हुआ था और वहां कोई बुनियादी ढांचा, जैसे सड़क, रेलवे उपलब्ध नहीं था। परियोजना रिपोर्ट में सड़क, रेलवे साइडिंग, कोयला हैंडलिंग प्लांट (सीएचपी) सहित बुनियादी ढांचागत सुविधाओं के प्रावधान का भी प्रावधान किया गया था, जिसे अनुमोदन से चार वर्ष की अवधि में अर्थात् फरवरी 2016 तक पूरा किया जाना था।

2014 में उत्पादन शुरू होने के बाद, कोयले की निकासी के लिए बुनियादी ढांचे का विकास किए बिना, टोरी साइडिंग के माध्यम से कोयले का प्रेषण शुरू किया गया, जो आम्रपाली खदान से 65 किलोमीटर की दूरी पर था। उत्पादन की बढ़ी हुई मात्रा और सड़क परिवहन की दूरी को कम करने के लिए, यह निर्णय लिया गया (अक्टूबर 2018) कि आम्रपाली खदान द्वारा उत्पादित कोयले को परियोजना से 6-7 किलोमीटर की दूरी पर होन्हे गांव की सड़क के माध्यम से पास के रेलवे साइडिंग यानी शिवपुर साइडिंग (मार्च 2018 में चालू) के माध्यम से निकाला जाए। इसके अलावा, परियोजना रिपोर्ट में प्रावधान के अनुसार आम्रपाली में रेलवे साइडिंग निर्माणाधीन थी और उसे आज तक चालू नहीं किया गया था। तदनुसार, कोयला स्टॉक को समाप्त करने के लिए, सीसीएल ने तीन वर्षों की अवधि में सड़क मार्ग से 175.2 लाख टन कोयले की लोडिंग और परिवहन के लिए बोर्ड के समक्ष एक प्रस्ताव रखा (अक्टूबर 2018), जिसे मंजूरी दे दी गई (अप्रैल 2019) और उपरोक्त कार्य एक ठेकेदार को दिया गया (मई 2019)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

1. अनुबंध देने से पहले, सीसीएल ने कोयले के परिवहन को शुरू करने के लिए सड़क

निर्माण हेतु आवश्यक भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की। सीसीएल ने कोयले के परिवहन के लिए आवश्यक भूमि उपलब्ध कराने हेतु झारखंड सरकार से अनुरोध किया (फरवरी 2019)। हालाँकि, सीसीएल ने राज्य सरकार की अनुमति प्राप्त किए बिना ग्रामीण सड़क यानी होन्हे गांव से शिवपुर साइडिंग तक कोयले का परिवहन शुरू करने का फैसला किया (जुलाई 2019)।

2. सीसीएल ने दिसंबर 2021 में महसूस किया कि कोयला परिवहन के लिए उपयोग की जा रही सड़क का कुछ हिस्सा वन भूमि (8.38 हेक्टेयर) के तहत कवर किया गया था और डायवर्सन के लिए केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति की आवश्यकता थी, जिसे नहीं लिया गया था। सीसीएल ने सड़क निर्माण के लिए वन भूमि के नियमितीकरण और डायवर्सन की मंजूरी के लिए वन विभाग, झारखंड सरकार के समक्ष एक आवेदन दायर किया (दिसंबर 2021)।
3. वन विभाग ने इसे एक गंभीर अनियमितता और अपराध के रूप में देखा (मार्च 2022), क्योंकि अधिनियम के तहत भारत सरकार की पूर्व स्वीकृति प्राप्त किए बिना वन भूमि के माध्यम से ट्रकों द्वारा कोयले के परिवहन के लिए सीसीएल द्वारा भूमि का पहले से ही उपयोग किया जा रहा था।
4. पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा स्टेज-1 वन मंजूरी¹⁹ (एफसी) (सितंबर 2022) इस शर्त के साथ दी गई थी कि सीसीएल को प्रतिपूरक वनीकरण से संबंधित लागत, डायवर्ट की गई भूमि का शुद्ध वर्तमान मूल्य, दंडात्मक एनपीवी और वृक्षारोपण की लागत झारखंड सीएएमपीए²⁰ खाते में जमा करनी होगी। झारखंड के वन विभाग ने (अक्टूबर 2022) सीसीएल पर मांग उठाई और सीसीएल को ₹11.18 करोड़ का भुगतान करने को कहा, जिसमें से ₹8.70 करोड़ वन नियमों के उल्लंघन के लिए जुर्माना था।

¹⁹ वन भूमि मंजूरी का चरण I, एफसी अधिनियम के तहत, वन भूमि के डायवर्सन या गैर-वन उपयोग के लिए डायवर्सन के प्रस्ताव पर सैद्धांतिक सहमति है। इस चरण में आमतौर पर ऐसी शर्तें शामिल होती हैं: प्रतिपूरक वनरोपण के लिए समतुल्य गैर-वन भूमि का हस्तांतरण, उत्परिवर्तन और घोषणा प्रतिपूरक वनरोपण जुटाने के लिए निधि। वन मंजूरी के लिए औपचारिक स्वीकृति को चरण II के रूप में जाना जाता है।

²⁰ सर्वोच्च न्यायालय के दिनांक 10 जुलाई 2009 के आदेश के आधार पर राज्य स्तरीय प्रतिपूरक वनरोपण निधि प्रबंधन एवं योजना प्राधिकरण की स्थापना की गई।

5. सीसीएल ने अतिक्रमण के नियमितीकरण और सड़क निर्माण हेतु वन भूमि उपयोग के कार्योत्तर अनुमोदन हेतु ₹3.02 करोड़ (जो सामान्य क्षतिपुरक वनीय लागत ₹0.33 करोड़ का दस गुना है) के अलावा क्षतिपुरक वनीय (सीए) लागत²¹ के रूप में पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय को ₹5.68 करोड़ के दंडात्मक एनपीवी का भुगतान किया (नवंबर 2022)।

इस प्रकार, वन विभाग की पूर्व अनुमति/स्वीकृति प्राप्त किए बिना शिवपुर साइडिंग तक सड़क मार्ग से कोयले के परिवहन से वन (संरक्षण) अधिनियम 1980 के प्रावधानों का उल्लंघन हुआ, जिसके कारण दंडात्मक एनपीवी और अतिरिक्त क्षतिपुरक वनीकरण लागत के रूप में ₹8.70 करोड़ (₹5.68 करोड़ प्लस ₹3.02 करोड़) का परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा कि (फरवरी 2024):

- आम्रपाली परियोजना उन प्रमुख खदानों में से एक है जिसका उद्देश्य भारत सरकार के एक बिलियन टन कोयला उत्पादन के लक्ष्य को पूरा करना है। इसके अलावा, देश को लागत अनुकूलन और विदेशी मुद्रा की बचत के साथ आयातित कोयले पर निर्भरता कम करने के लिए घरेलू कोयले के उपयोग में वृद्धि की आवश्यकता है। इस प्रकार, केवल ₹8.70 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर निर्भर रहना उचित नहीं है। अधिनियम के केवल सांविधिक प्रावधानों/आवश्यकताओं के आधार पर पैरा जारी किया गया।
- चूंकि आम्रपाली खदान के पास अपनी साइडिंग नहीं थी, इसलिए कोयले को भेजने का एकमात्र विकल्प आम्रपाली खदान से लगभग 65 किलोमीटर दूर टोरी साइडिंग तक सड़क के रास्ते से जाना था। कोयले की अधिक निकासी/ निपटान को सुगम बनाने के लिए, कोयले की ढुलाई के लिए अधिक संख्या में ट्रकों को लगाया गया। हालांकि, प्रदूषण और दुर्घटनाओं की घटनाओं में वृद्धि के कारण चतरा जिला अधिकारियों द्वारा कोयला यातायात ट्रकों की आवा-जाही को सख्ती से प्रतिबंधित कर दिया गया। चूंकि आम्रपाली खदान से कोयले की निकासी की सुविधा केवल सड़क मार्ग से ही थी, इसलिए आम्रपाली खदान में कोयले का भंडार धीरे- धीरे बढ़ता गया।
- सीसीएल ने (अक्टूबर 2018) कोयले के उठाव/ निपटान के लिए होन्हे से शिवपुर साइडिंग सड़क का उपयोग करने का निर्णय लिया क्योंकि इससे सड़क की दूरी कम

²¹ विभाग ने सामान्य सीए लागत ₹0.33 करोड़ के बजाय ₹3.35 करोड़ (दस गुना) की सीए लागत की मांग की थी। इस प्रकार, दंडात्मक सीए = ₹3.35 करोड़ में से सामान्य सीए ₹0.33 करोड़ घटाकर, जो कि ₹3.02 करोड़ है।

हो गई और यह पर्यावरण और आर्थिक कारकों के संदर्भ में लाभदायक था, जैसे कम पर्यावरणीय प्रभाव, दुर्घटनाओं में कमी, आदि।

- इसके अलावा, सीसीएल द्वारा आमपाली और शिवपुर साइडिंग के बीच सड़क संपर्क के मामले में जिला कलेक्टर, चतरा; सड़क निर्माण विभाग, झारखंड सरकार और सचिव, सड़क निर्माण विभाग, झारखंड सरकार को कई पत्र लिखे गए। इसलिए, तत्कालीन परिस्थितियों में, नए मार्ग से कोयले का परिवहन शुरू करना और संबंधित अधिकारियों द्वारा नियमितीकरण का विकल्प चुनना सबसे व्यवहार्य विकल्प था।

प्रबंधन के तर्क को निम्नलिखित तथ्यों के आलोक में देखा जा सकता है:

- पैरा में उन वन नियमों के उल्लंघन पर प्रकाश डाला गया है जिनके कारण सीसीएल द्वारा लगाई गई शास्ति का भुगतान किया गया, जिसे उपयुक्त योजना बनाकर टाला जा सकता था।
- हालांकि आमपाली एक मेगा परियोजना है, लेकिन सीसीएल सड़क मार्ग से कोयले के परिवहन के लिए आवश्यक/ अपेक्षित वन स्वीकृति प्राप्त करने में विफल रही। गौरतलब है कि सीसीएल ने जुलाई 2019 में होन्हे गांव से शिवपुर साइडिंग तक ग्रामीण सड़क के माध्यम से कोयले का परिवहन शुरू करने का फैसला किया। जबकि 2021 में ही इस पर विचार किया गया कि कोयला परिवहन के लिए उपयोग की जाने वाली सड़क का कुछ हिस्सा वन भूमि के अंतर्गत आता है और इसके लिए केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति की आवश्यकता होती है। इसके बाद, दिसंबर 2021 में सीसीएल ने सड़क निर्माण हेतु वन भूमि के विपथन के लिए नियमितीकरण और अनुमोदन के लिए आवेदन दायर किया।
- इस तथ्य के बावजूद कि आमपाली से कोयला उत्पादन 2014 में शुरू हुआ, आमपाली से शिवपुर साइडिंग से संबंधित विभिन्न प्राधिकरणों के साथ संवाद 2019 में शुरू किया गया। सीसीएल प्रबंधन द्वारा वन भूमि के उपयोग के लिए पूर्व अनुमति प्राप्त करने के लिए समय पर कार्रवाई (2015 से 2017 के दौरान) की जाती तो सीसीएल को ₹8.70 करोड़ के शास्ति से बचाया जा सकता था।

प्रबंधन के विचारों का समर्थन करते हुए (मई 2024) कोयला मंत्रालय ने कहा कि भविष्य में अन्य परियोजनाओं में इसी प्रकार की घटना को रोकने के लिए निवारक कार्रवाई की जा रही है और उचित स्तर पर समीक्षा की जा रही है।

इस प्रकार, वन नियमों के उल्लंघन के कारण ₹8.70 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

अध्याय ॥

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय

अध्याय II: पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

2.1 टाइम चार्टर पोतों का निष्क्रिय रहना और इसके परिणामस्वरूप ₹470.56 करोड़ का निष्फल व्यय

भंडारण और अवसंरचना इकाइयों के निर्माण की आवश्यकता का आकलन करने में अपर्याप्त नियोजन और अपर्याप्त आपूर्ति और लॉजिस्टिक्स योजना के परिणामस्वरूप बीपीसीएल द्वारा किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड पोतों का कम उपयोग हुआ और 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹470.56 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

शिपिंग चार्टर दो या दो से अधिक पार्टियों के बीच एक समझौता है, जिन्हें चार्टर पार्टियां कहा जाता है, जो तय नियमों और शर्तों के तहत पोतों को किराए पर लेती हैं। चार्टर एक व्यक्ति या संगठन है यानी बीपीसीएल, जो यात्राओं के लिए पोतों को किराए पर लेता है। टाइम चार्टर पोतों को कुछ महीनों से लेकर कुछ वर्षों तक की एक निर्धारित अवधि के लिए किराए पर लिया जाता है। टाइम चार्टर अनुबंधों के अंतर्गत, प्रतिदिन के आधार पर एक समान दर पर भुगतान किया जाता है, जो अनुबंध के निष्पादन के दौरान तय होता है और पोत की प्रतिदिन की लागत पूरी अवधि के दौरान पोत के उपयोग या निष्क्रियता के बावजूद समान रहेगी।

टाइम चार्टर पोतों की निष्क्रिय लागत विभिन्न कारकों के कारण होती है जिन्हें बीपीसीएल द्वारा मुख्य रूप से दो श्रेणियों में विभाजित किया गया है, यानी नियंत्रणीय और अ-नियंत्रणीय। नियंत्रणीय कारक भंडारण और अवसंरचना इकाइयों का संवर्धन है, जबकि गैर-नियंत्रणीय कारक बंदरगाह की भीड़, सीमित प्राथमिकता वाले बर्थिंग, बंदरगाहों में मसौदा प्रतिबंध आदि हैं।

बीपीसीएल द्वारा किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड पोतों (2019-20 से 2022-23) के विश्लेषण, जिनका उपयोग 75 प्रतिशत से कम किया गया, से पता चला है कि:

- i. एलपीजी टाइम चार्टर पोतों की निष्क्रियता की लागत कुल निष्क्रिय लागत का लगभग 85 प्रतिशत थी और

- ii. एलपीजी टाइम चार्टर पोतों का उपयोग प्रतिशत 53 प्रतिशत से 75 प्रतिशत के बीच और माल पोतों का 47 प्रतिशत से 75 प्रतिशत के बीच था।

इस प्रकार, बीपीसीएल द्वारा 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान टाइम चार्टर के आधार पर कुल ₹3,641.47 करोड़ की किराया लागत पर किराए पर लिए गए कई पोतों को अनुबंध में शामिल कुल अवधि में से लंबी अवधि के लिए निष्क्रिय रखा गया, जिसके परिणामस्वरूप कंपनी को किसी भी सेवा या उत्पादकता के बिना पूरी लागत को वहन करना पड़ा।

बीपीसीएल द्वारा 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान एलपीजी और उत्पादों के लिए किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड पोतों के कम उपयोग के कारण वहन की गई निष्क्रिय लागत ₹1,092.26 करोड़ थी। *(अनुलग्नक V)*

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि:

- i. 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान कुल ₹1,092.26 करोड़ की निष्क्रिय लागत में से, ₹470.56 करोड़ नियंत्रणीय कारकों के कारण थी, जो कुल निष्क्रिय लागत का 43.12 प्रतिशत था।
- ii. वित्त वर्ष 2022-23 (कोविड के बाद की अवधि) में एलपीजी पोतों की निष्क्रिय लागत ₹219.77 करोड़ थी, जो कुल नियंत्रणीय निष्क्रिय लागत का 46.70 प्रतिशत थी। *(अनुलग्नक V)*
- iii. बीपीसीएल/ मंत्रालय ने अपने उत्तर (मार्च 2023/ अगस्त 2023/ दिसंबर 2023/ फरवरी 2024) में कहा कि एलपीजी टैंकरों की कुल निष्क्रिय लागत का 43.12 प्रतिशत नियंत्रणीय कारणों जैसे भंडारण और अवसंरचना की समस्याओं के कारण है। आगे कहा गया (अगस्त 2023) कि जेएनपीटी /दहेज में भंडारण और संबंधित अवसंरचना का विस्तार प्रगति पर है, जो वित्त वर्ष 2023-24 में पूरा होने की संभावना है, जबकि एजिस मुंबई से संबंधित कार्य पूरा हो गया है। हालांकि, ये विस्तार पोतों की निष्क्रियता को पूरी तरह से समाप्त नहीं करेंगे। प्रबंधन ने अपने पहले वाले उत्तर को ही दोहराते हुए आगे कहा (दिसंबर 2023) कि अतिरिक्त अवसंरचना इकाइयों का निर्माण करते समय किए गए निवेश के लाभ पर भी विचार किया जाना है। कई बार ऐसी परियोजनाएँ व्यवहार्य नहीं होती हैं क्योंकि आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दिए गए लेइकन) लोडिंग

विंडो (और बीपीसीएल द्वारा आवश्यक लेइकैन) लोडिंग विंडो (के बीच विसंगति, बंदरगाहों पर अचानक भीड़, देश में एलपीजी की मांग के मौसमी होने आदि जैसे कारणों से पोतों का प्रतीक्षा-समय अनियमित रहता है।

प्रबंधन/मंत्रालय की प्रतिक्रिया को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि आयात/निर्यात एक सतत प्रक्रिया है और रिफाइनरियों में भंडारण बाधाओं से निपटने के लिए प्रतिदिन के अनुपात में महत्वपूर्ण दर (पीडीपीआर) का भुगतान करके उत्पादों को लंबे समय तक टाइम चार्टर्ड पोतों में ही रखे रहने और पोत को निष्क्रिय रखना औचित्यहीन है।

इसके अलावा, कंपनी ने अतिरिक्त भंडारण इकाइयां बनाने के बजाय उत्पादों से भरे टाइम चार्टर्ड पोतों को तैरते रहने देने के निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले कोई लागत-लाभ विश्लेषण नहीं किया। चूंकि बीपीसीएल ने नियंत्रणीय कारकों के कारण 2019-20 से 2022-23 के दौरान टाइम चार्टर पोतों पर निष्क्रिय लागत के रूप में ₹470.56 करोड़ खर्च किए हैं, इसलिए टाइम चार्टर पोतों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए भंडारण इकाइयों के निर्माण और विवेकपूर्ण समय-निर्धारण की आवश्यकता का आकलन करने की तत्काल आवश्यकता है।

इस प्रकार, भंडारण और अवसंरचना की इकाइयों के निर्माण की आवश्यकता का आकलन करने में त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त आपूर्ति और भंडार योजना के परिणामस्वरूप बीपीसीएल द्वारा किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड पोतों का कम उपयोग हुआ और 2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹470.56 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

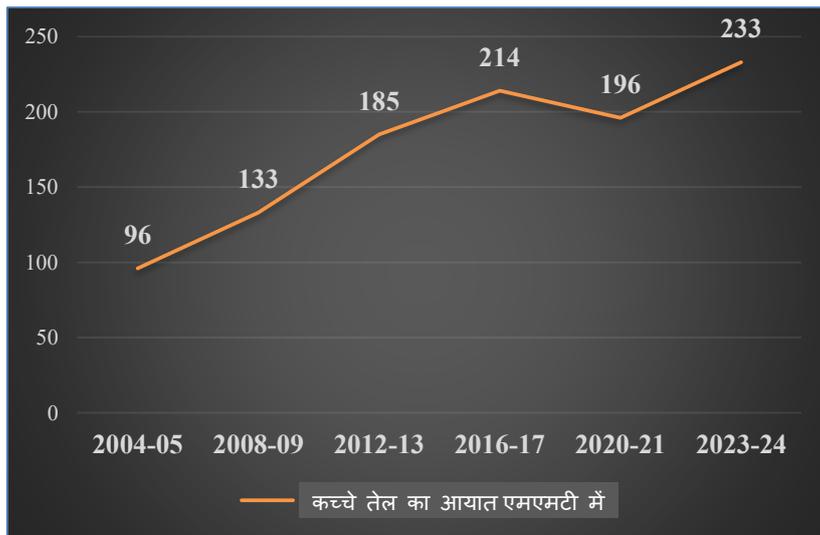
इंडियन स्ट्रेटिजिक पेट्रोलियम रिजर्व्स लिमिटेड

2.2 भारत में सामरिक पेट्रोलियम भंडार का निर्माण

2.2.1 भूमिका

भारत में तेजी से हो रहे आर्थिक और सामाजिक विकास को गति देने के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की मांग बढ़ रही है। तेल की उपलब्धता सभी देशों के लिए महत्वपूर्ण है, तेल सुरक्षा भारत जैसे देशों के लिए विशेष चिंता का विषय है, जहां तेल आयात पर निर्भरता अधिक है, जो 2003-04 में खपत का लगभग 70 प्रतिशत थी और 2023-24 में बढ़कर 87.70 प्रतिशत हो गई। देश की कच्चे तेल की जरूरत का बड़ा हिस्सा मुख्य रूप से मध्य पूर्व क्षेत्र से आयात करके पूरा किया जा रहा है। इस क्षेत्र में कोई भी गड़बड़ी भारत की

कच्चे तेल की आपूर्ति श्रृंखला में व्यवधान पैदा कर सकती है। इसलिए, भारत के लिए कच्चे तेल की अतिरिक्त आपूर्ति के लिए रिजर्व का निर्माण करना आवश्यक हो जाता है, ताकि मध्य पूर्व क्षेत्र में



अस्थिरता, युद्ध, चित्र 2.1: वर्ष 2014-15 के दौरान कच्चे तेल का आयात 2004-05 से 2023-24 नौसैनिक नाकाबंदी, प्राकृतिक आपदा आदि जैसे बाहरी कारणों से आपूर्ति श्रृंखला में किसी भी व्यवधान से निपटा जा सके। असाधारण परिस्थितियों में, अतिरिक्त भंडार का उपयोग विश्व में कच्चे तेल की कीमतों में असामान्य वृद्धि की स्थिति से भी निपटने के लिए किया जा सकता है।

जनवरी 2004 में मंत्रिमंडल ने चरणबद्ध तरीके से 15 एमएमटी¹ के सामरिक कच्चे तेल भंडार की जरूरत को देखते हुए चरण-² के अंतर्गत तीन स्थानों (विशाखापत्तनम, मेंगलोर और मेंगलोर के पास पादुर) पर 5 एमएमटी (बाद में जून 2011 में 5.33 एमएमटी में संशोधित) के सामरिक कच्चे तेल भंडार के निर्माण को स्वीकृति दी थी। प्रस्तावित सामरिक कच्चे तेल की भंडारण परियोजनाओं को लागू करने और प्रबंधित करने के लिए 16 जून 2004 को इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी के रूप में इंडियन सामरिक पेट्रोलियम रिजर्व लिमिटेड (आईएसपीआरएल) नामक एक विशेष उद्देश्यीय संस्था (एसपीवी) का गठन किया गया। आईएसपीआरएल आगे

¹ 10 वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक अर्थात् 2006-07 में उत्पादों की अनुमानित मांग और तेल आयात निर्भरता को ध्यान में रखते हुए उपभोग के आधार पर 14 दिन के कवर और आयात के आधार पर 19 दिन के कवर के बराबर।

² सामरिक कच्चे तेल के भंडारण के निर्माण की दिशा में वित्तपोषण तंत्र के लिए आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (जनवरी 2006) के अनुमोदन के अनुसार, चरण-1 परियोजना के लिए नौ वर्ष की समय अवधि तय की गई।

9 मई 2006 को तेल उद्योग विकास बोर्ड³ (ओआईडीबी) की 100 प्रतिशत स्वामित्व वाली सहायक कंपनी बन गई। आईएसपीआरएल ने तीन स्थानों पर परियोजना का निष्पादन किया है, जिसमें पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) परियोजना प्रबंधन सलाहकार (पीएमसी) है।

इसके बाद, दिसंबर 2008 में मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित एकीकृत ऊर्जा नीति (आईईपी) में भी अनुशांसा की गई थी कि सामरिक सह अतिरिक्त भंडारण प्रयोजनों के लिए 2011-12 तक या अधिक से अधिक 2012-13 तक 90 दिनों के तेल आयात के बराबर का भंडार बनाए रखा जाना चाहिए। दिसंबर 2009 में पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा तैयार कार्यविधि-पत्र के अनुसार, 2020 तक शुद्ध आयात के 90 दिनों के भंडारण के लिए 13.32 एमएमटी⁴ क्षमता की आवश्यकता का आकलन किया गया। कैबिनेट ने 27 जून 2018 को चरण- II के अंतर्गत दो स्थानों, ओडिशा में चंडीखोल (4 एमएमटी) और कर्नाटक में पादुर (2.5 एमएमटी) पर 6.5 एमएमटी अतिरिक्त भूमिगत रॉक कैवर्न सामरिक पेट्रोलियम रिजर्व (एसपीआर) स्थापित करने के लिए "सांविधिक रूप से" स्वीकृति दी। चरण-II परियोजना के लिए, रियायती अनुबंध प्रदान किए जाने की तिथि से चंडीखोल के लिए छह वर्ष और पादुर के लिए पांच वर्ष की समय-सीमा तय की गई थी। आईएसपीआरएल द्वारा फरवरी 2024 में केवल पादुर के लिए रियायतग्राही की नियुक्ति के प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) किया गया है, तथापि, अभी तक इसके लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है। इसके अलावा, उपर्युक्त दो स्थानों के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रक्रियाधीन था (अगस्त 2024)।

³ तेल उद्योग के विकास के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए तेल उद्योग (विकास) अधिनियम, 1974 के तहत 13 जनवरी 1975 को ओआईडीबी की स्थापना की गई। ओआईडीबी पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में काम कर रहा है। इसका मुख्य उद्देश्य कच्चे तेल के उत्पादन, संचालन, भंडारण और परिवहन, पेट्रोलियम उत्पादों और उर्वरक के शोधन और विपणन, तेल उद्योग के किसी भी क्षेत्र में प्रायोगिक या पायलट अध्ययन, कर्मियों के प्रशिक्षण आदि के लिए सुविधाओं की स्थापना के लिए अनुदान, अग्रिम ऋण और इक्विटी निवेश करना है।

⁴ 90 दिनों के मानदंडों को ध्यान में रखते हुए, 63 दिनों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए 30.82 एमएमटी पहले से ही उपलब्ध/ निर्माणाधीन था, इसलिए 27 दिनों की शेष कच्चे तेल भंडारण क्षमता की आवश्यकता 2019-20 तक 13.32 एमएमटी (44.14 एमएमटी - 30.82 एमएमटी) हो गई [44.14 एमएमटी (179.03 एमएमटी/365*90)]।

2.2.2 संगठन का सामान्य परिचय

आईएसपीआरएल को सरकार द्वारा तय कच्चे तेल के संरक्षक के रूप में किसी अन्य इकाई के लिए इकाइयों का प्रचालन करने के अलावा कोर क्रिटिकल सॉवरेन कच्चे तेल के भंडार की भंडारण इकाइयों को संचालित करने का अधिकार दिया गया है। यह भारत सरकार की अधिकार प्राप्त समिति के माध्यम से आपूर्ति में व्यवधान के दौरान सामरिक कच्चे तेल के भंडार को जारी करने और पुनःपूर्ति का समन्वय भी करेगा।

आईएसपीआरएल निदेशक मंडल, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के सचिव की अध्यक्षता में संगठन से संबंधित महत्वपूर्ण निर्णय लेने के लिए आईएसपीआरएल का शासी निकाय है। बोर्ड द्वारा नियुक्त आईएसपीआरएल के मुख्य कार्यकारी अधिकारी और प्रबंध निदेशक (सीईओ और एमडी) संगठन के प्रमुख हैं और प्रचालन व प्रशासनिक निर्णय लेने के लिए जिम्मेदार हैं।

भंडार स्थलों पर प्रचालन गतिविधियों के संबंध में, साइट्स प्रमुख (आईएसपीआरएल कैवर्न साइट्स के प्रभारी) दैनिक आधार पर संयंत्र के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी हैं और नियमों और विनियमों के अनुसार सभी सांविधिक आवश्यकताओं का अनुपालन करते हैं। साइट्स प्रमुख डिप्टी सीईओ को रिपोर्ट करते हैं जो आगे आईएसपीआरएल के सीईओ और एमडी को रिपोर्ट करते हैं।

2.2.3 भौतिक निष्पादन

5.33 एमएमटी की भंडारण क्षमता वाली इकाइयों का निर्माण और प्रचालन मई 2015 से दिसंबर 2018 तक विशाखापत्तनम (1.33 एमएमटी), मेंगलोर (1.50 एमएमटी) और पादुर (2.50 एमएमटी) में भूमिगत रॉक कैवर्न में किया गया है। इन सामरिक भंडारण इकाइयों के निर्माण के लिए पूंजीगत लागत मूल रूप से सितंबर 2005 की कीमतों के आधार पर ₹2,396.83 करोड़ आंकी गई थी, जिसे संशोधित कर ₹4,098.35 करोड़ (नवंबर 2013/अगस्त 2014) किया गया। तीन भंडारण इकाइयों के अनुमानित खर्चों और भौतिक निष्पादन का सारांश तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.1 भंडारण इकाइयों के अनुमानित खर्चों और भौतिक निष्पादन का सारांश

विवरण	विशाखापत्तनम	मैंगलोर	पदुर	कुल
एमएमटी में भंडारण की क्षमता	1.33	1.50	2.50	5.33
निर्माण की अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	671.83	731.72	993.28	2,396.83
निर्माण की संशोधित अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	1,178.35	1,227.00	1,693.00	4,098.35
निर्माण की वास्तविक लागत (₹ करोड़ में)	1,126.86*	1,208.00	1,692.00	4,026.86
31 मार्च 2024 तक आईएसपीआरएल द्वारा संचालित कैवर्न की वास्तविक क्षमता [^]	0.73	0.75	2.50	3.98
आईएसपीआरएल द्वारा संचालित कैवर्न में भरे गए कच्चे तेल की मात्रा 31 मार्च 2024 एमएमटी में	0.52	0.01	2.38	2.91
कैवर्न में रिक्त भंडारण क्षमता एमएमटी में (आईएसपीआरएल के पास)	0.21	0.74	0.12	1.07
कैवर्न में रिक्त भंडारण क्षमता (% में)	28.77	98.67	4.80	26.88

* विशाखापत्तनम कैवर्न में दो हिस्सों हैं यानी कैवर्न-ए (1.03 एमएमटी) और कैवर्न-बी (0.30 एमएमटी)। कैवर्न-ए को आईएसपीआरएल के पास रखा गया है और कैवर्न -बी को हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के पास रखा गया है। आईएसपीआरएल और एचपीसीएल के बीच कैवर्न क्षमता अनुपात यानी 1.03:0.30 में कुल ₹1,126.86 करोड़ की लागत साझा की गई और इस प्रकार आईएसपीआरएल द्वारा ₹872.68 करोड़ और एचपीसीएल द्वारा ₹254.18 करोड़ की लागत वहन की गई।

[^] एचपीसीएल (विशाखापत्तनम में कैवर्न-ए में 0.30 एमएमटी और कम्पार्टमेंट-बी में 0.30 एमएमटी कैवर्न क्षमता सामरिक पेट्रोलियम भंडार को पट्टे पर देने के प्रति) और एक विदेशी तेल कंपनी (मैंगलोर में 0.75 एमएमटी) के पास रखे गए कैवर्न को छोड़कर कैवर्न की क्षमता पर विचार किया गया। इसलिए, 5.33 एमएमटी की कुल मात्रा में से, आईएसपीआरएल के पास केवल 3.98 एमएमटी कच्चा तेल (विशाखापत्तनम में 0.73 एमएमटी, मैंगलोर में 0.75 एमएमटी और पादुर में 2.50 एमएमटी) था।

5.33 एमएमटी की कुल कैवर्न क्षमता में से, 1.35 एमएमटी (25 प्रतिशत) क्षमता आईएसपीआरएल के पास नहीं थी/पट्टे पर नहीं दी गई थी और आईएसपीआरएल के पास रखी गई 3.98 एमएमटी की शेष क्षमता में से 31 मार्च 2024 तक 1.07 एमएमटी (27 प्रतिशत) खाली रही।

2.2.4 वित्तीय निष्पादन

आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) ने जनवरी 2006 में सामरिक भंडार के लिए वित्त पोषण को स्वीकृति दी थी। सीसीईए की स्वीकृति के अनुसार, 5 एमएमटी सामरिक

भंडार की अनुमानित लागत नौ वर्षों⁵ में ₹11,267 करोड़ थी, जिसमें तीन कैवर्न के लिए पूंजीगत लागत ₹2,397 करोड़ और कच्चे तेल के साथ कैवर्न को भरने के लिए ₹8,870 करोड़ थी। भंडारण हेतु कैवर्न के निर्माण के लिए पूंजीगत लागत मार्च 2024 तक ओआईडीबी द्वारा वहन की गई ₹3,790.05 करोड़ की इक्विटी पूंजी से पूरी की गई।

सीसीईए की स्वीकृति (मार्च 2015) के अनुसार, कैवर्न में भरे जाने वाले कच्चे तेल के लिए वित्त पोषण और प्रचालन व अनुरक्षण (ओ एंड एम) व्यय को सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) से पूरा करना था। परिणामस्वरूप, सरकार ने मार्च 2015 में ₹4,948 करोड़ और अप्रैल 2020 में ₹3,184 करोड़ की स्वीकृति दी, ताकि कैवर्न में भरे जाने वाले कच्चे तेल की खरीद की जा सके। आईएसपीआरएल की दैनिक प्रचालन गतिविधियों को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा ओएंडएम निधि सालाना जारी की जाती है। 2017-18 से 2023-24 तक आईएसपीआरएल का वित्तीय निष्पादन तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.2 आईएसपीआरएल का वित्तीय निष्पादन

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
कुल संपत्ति	3,562.34	3,669.61	4,246.33	3,662.87	3,725.15	3,502.64	3,671.75
संपत्ति, संयंत्र और उपकरण	1,777.97	3,352.45	3,385.16	3,280.09	3,179.96	3,081.07	2,982.19
इक्विटी	3,685.37	3,775.87	3,775.87	3,775.88	3,790.05	3,790.05	3,790.05
अन्य इक्विटी ⁶	-165.95	-233.22	-334.84	-435.36	-534.67	-631.68	-720.38
देयताएं	42.92	126.95	805.03	322.35	469.77	344.27	602.08
प्रचालन से राजस्व	-	-	-	-	-	2.06*	10.48*
अन्य आय से राजस्व	0.26	3.45	4.54	8.61	8.96	149.66^	145.3^
व्यय	60.23	70.62	105.00	106.51	108.27	248.73^	244.51^

⁵ जनवरी 2006 में सीसीईए के अनुमोदन से कैवर्न के निर्माण के लिए छह वर्ष तथा कच्चे तेल की कैवर्न को भरने के लिए तीन वर्ष का समय दिया गया।

⁶ अन्य इक्विटी आईएसपीआरएल की प्रतिधारित आय को दर्शाती है। आईएसपीआरएल के वित्तीय विवरणों में हानि के संचय के कारण प्रतिधारित आय नकारात्मक थी।

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
कर से पहले लाभ (हानि)	(59.97)	(67.17)	(100.46)	(97.90)	(99.31)	(97.01)	(88.70)
कर व्यय (स्थगित कर)	-	-	1.14	-	-	-	-
वर्ष के लिए लाभ (हानि)	(59.97)	(67.17)	(101.60)	(97.90)	(99.31)	(97.01)	(88.70)

*आईएसपीआरएल ने एक विदेशी तेल कंपनी और एमआरपीएल⁷ से पंपिंग शुल्क के साथ-साथ एचपीसीएल से पट्टे पर दी गई कैवर्न की जगह के लिए 0.30 एमएमटी के पट्टे किराये के बदले प्रचालन आय अर्जित की।

[^] वर्ष 2022-23 से सरकार से प्राप्त अनुदान को आईएसपीआरएल द्वारा आय माना गया है तथा अनुदान से किए गए संबंधित व्यय को लाभ-हानि विवरण में दर्शाया जा रहा है, इससे पहले, अनुदानों के साथ-साथ उस पर किए गए व्यय को लाभ-हानि विवरण में शामिल नहीं किया जाता था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि आईएसपीआरएल प्रचालन के समय राजस्व की कमी के कारण स्थापना के बाद से ही घाटे में चल रही इकाई रही है, जबकि मूल्य-अवमूल्यन और मूल्यांकन की प्रकृति के व्यय अभी भी किए जा रहे हैं।

आईएसपीआरएल को वित्तीय रूप से आत्मनिर्भर संगठन बनाने के लिए, सीसीईए ने (जुलाई 2021) आईएसपीआरएल द्वारा कैवर्न की भंडारण क्षमता के 30 प्रतिशत पट्टे और कच्चे तेल के 20 प्रतिशत व्यापार के व्यावसायीकरण को स्वीकृति दी। इसके बाद, आईएसपीआरएल ने कैवर्न में पट्टे पर भंडारण क्षमता बनाने के उद्देश्य से मार्च 2024 तक एचपीसीएल (0.537 एमएमटी) और एमआरपीएल (0.761 एमएमटी) को 1.298 एमएमटी कच्चा तेल बेचा। तेल कंपनियों को बेचे गए कच्चे तेल का मूल मूल्य ₹5,378.02 करोड़ (₹118.32 करोड़⁸ की वैट राशि को छोड़कर) था। तेल कंपनियों (एचपीसीएल और एमआरपीएल) द्वारा किए गए ₹5.53 करोड़ के टीडीएस और अन्य

⁷ मंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड।

⁸ ₹118.32 करोड़ में से ₹50.43 करोड़ की राशि एचपीसीएल द्वारा तथा ₹67.89 करोड़ की राशि आईएसपीआरएल द्वारा जमा की गई।

कटौती के बाद, आईएसपीआरएल ने भारत सरकार के भारतकोष खाते में⁹ वसूली गई ₹5,372.49 करोड़ की राशि जमा की। आईएसपीआरएल ने जनवरी 2024 से विशाखापत्तनम में 0.30 एमएमटी कैवर्न की जगह को पट्टे पर देने के लिए एचपीसीएल (फरवरी 2024) के साथ एक समझौता भी किया।

2.2.5 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं सीमाएं

क. लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र:

लेखापरीक्षा में तीन स्थानों अर्थात् विशाखापत्तनम, मैंगलोर और पादुर पर 5.33 एमएमटी के सामरिक कच्चे तेल भंडार के निर्माण के लिए चरण की योजना और निष्पादन को शामिल किया गया। लेखापरीक्षा में मई 2015 में विशाखापत्तनम कैवर्न में पहले कच्चे तेल के भरने के बाद से कच्चे तेल भंडारण हेतु कैवर्न की खरीद और भंडारण, रिलीज और पुनःपूर्ति, सामरिक कच्चे तेल कैवर्न के अनुरक्षण और प्रचालन की प्रगति को भी शामिल किया गया। लेखापरीक्षा में 2017-18 से 2021-22 (मार्च 2024 तक अद्यतित) की अवधि शामिल है।

ख. लेखापरीक्षा सीमाएँ:

बार-बार अनुरोध के बाद भी, लेखापरीक्षा को निम्नलिखित दस्तावेज/सूचनाएं उपलब्ध नहीं करवाए गए :

- विदेशी सलाहकार की नियुक्ति, विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने की स्वीकृति, चरण-I के संबंध में स्थानों के चयन की स्वीकृति से संबंधित पत्राचार/ दस्तावेज।
- चरण-I के अंतर्गत 1.5 एमएमटी के लिए मैंगलोर परियोजना की संशोधित विस्तृत व्यवहार्यता प्रतिवेदन और उसका अनुमोदन।
- 4 अगस्त 2004 को पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय को प्रस्तुत अंतिम “सामरिक पेट्रोलियम भंडारण विधेयक” की प्रति।

⁹ भारतकोष भारत सरकार के वित्त मंत्रालय के लेखा महानियंत्रक कार्यालय की पहल है, जो किसी भी शुल्क/जुर्माना/अन्य धन को सरकारी खाते में जमा करने के लिए वन-स्टॉप सेवाएँ प्रदान करती है। यह भारत सरकार के सभी सिविल मंत्रालयों/विभागों को एक साथ लाता है।

- 22 दिसंबर 2005 को आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति के लिए नोट में संदर्भित अनुलग्नक।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय ने कहा (मार्च 2023/नवंबर 2023) कि अभिलेख बहुत पुराने होने के कारण, उनके अधिकतम प्रयासों के बावजूद अपेक्षित दस्तावेज़ उपलब्ध नहीं करवाए जा सके।

2.2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने जनवरी 2004 में सरकार द्वारा तय किए गए सामरिक कच्चे तेल भंडार के निर्माण की योजना, सामरिक कच्चे तेल भंडार के लिए वित्तपोषण तंत्र, कैवर्न का निर्माण, सामरिक कच्चे तेल के भंडारण हेतु कैवर्न का निर्माण, और सामरिक पेट्रोलियम भंडार के प्रचालन की समीक्षा की। इन क्षेत्रों में लेखापरीक्षा के निष्कर्षों पर बाद के अनुच्छेद में चर्चा की गई है:

2.2.6.1 सामरिक पेट्रोलियम भंडार (एसपीआर) के निर्माण की योजना

सामरिक कच्चे तेल भंडार के निर्माण की योजना, भारत सरकार/पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा भारत में सामरिक भंडार के निर्माण के लिए विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) तैयार करने के लिए जुलाई 1999 में प्रस्ताव के अनुमोदन के साथ शुरू हुई। डीएफआर को मार्च 2001 में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा गठित समिति द्वारा अनुमोदित किया गया।

इसके बाद, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने 5 एमएमटी सामरिक भंडारण क्षमता के निर्माण और आईएसपीआरएल के गठन के संबंध में दिसंबर 2003 में कैबिनेट को प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसे जनवरी 2004 में कैबिनेट द्वारा अनुमोदित किया गया। कैवर्न के निर्माण और प्रचालन पर प्रमुख निर्णय 2004 से 2021 की अवधि के दौरान लिए गए। निम्नलिखित तालिका कैवर्न के निर्माण और प्रचालन के प्रति पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय/आईएसपीआरएल के दृष्टिकोण में बदलाव को दर्शाती है:

तालिका 2.3: कैवर्न के निर्माण और प्रचालन पर प्रमुख निर्णय (चरण-I)

दिनांक	प्रमुख निर्णय
जनवरी 2004	जनवरी 2004, में केंद्रीय मंत्रिमंडल ने 5 एमएमटी सामरिक कच्चे तेल भंडारण के निर्माण को स्वीकृति दी। बैठक में, केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने यह भी निर्देश दिया कि पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा वित्त मंत्रालय के साथ इसके वित्तपोषण तंत्र का ब्यौरा तय किया जाए।
जनवरी 2006	जनवरी 2006, सीसीईए ने सामरिक भंडार के लिए वित्त पोषण को स्वीकृति दी। सीसीईए की स्वीकृति के अनुसार, 5 एमएमटी सामरिक भंडार की अनुमानित लागत नौ वर्षों में ₹11,267 करोड़ थी, जिसमें तीन भंडारणों के लिए पूंजीगत लागत ₹2,397 करोड़ (विशाखापत्तनम के लिए ₹672 करोड़, मैंगलोर के लिए ₹732 करोड़ और पादुर के लिए ₹993 करोड़) तथा कच्चे तेल से कैवर्न को भरने की अनुमानित लागत ₹8,870 करोड़ थी। एसपीआर की पूरी लागत ओआईडीबी के पास उपलब्ध मौजूदा निधि से पूरी की जानी थी।
जून 2011	जून 2011, सीसीईए ने विशाखापत्तनम में कैवर्न की क्षमता को 1 एमएमटी से बढ़ाकर 1.33 एमएमटी करने को स्वीकृति दी। परिणामस्वरूप, कैवर्न की कुल क्षमता 5 एमएमटी से बढ़कर 5.33 एमएमटी हो गई। विशाखापत्तनम की अनुमानित लागत बढ़ाकर ₹1,038 करोड़ कर दी गई (नवंबर 2014 में दूसरे संशोधित अनुमानों में इसे और संशोधित करके ₹1,178 करोड़ कर दिया गया)।
जून 2011	जून 2011, अवसंरचना पर कैबिनेट समिति (सीसीआई) ने भारत में विभिन्न स्थानों पर कच्चे तेल के भंडारण के लिए अन्य देशों की /बहुराष्ट्रीय कंपनियों को एसपीआर सुविधाएं उपलब्ध कराने की व्यवहार्यता का पता लगाने का निर्देश दिया।
सितंबर 2012	सितंबर 2012, कैवर्न में भरे जाने वाले कच्चे तेल की लागत को योजना पूंजीगत व्यय के रूप में मानने के संबंध में वित्त मंत्रालय (जुलाई 2011) की अनुशंसा पर, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने योजना आयोग से संपर्क किया और योजना आयोग ने सितंबर 2012 में 12वीं पंचवर्षीय योजना (2012-17) में सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के अंतर्गत ₹4,948 करोड़ का कोष आबंटित किया।

दिनांक	प्रमुख निर्णय
	सीसीईए ने विशाखापत्तनम के लिए सामरिक कच्चे तेल की खरीद के लिए ₹4,948 करोड़ के आवंटन को स्वीकृति देते हुए उल्लेख किया कि पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय मेंगलोर और पादुर कैवर्न को भरने के लिए कच्चे तेल की शेष लागत के वित्तपोषण के लिए वैकल्पिक मॉडलों की खोज जारी रखेगा।
मार्च 2017	मार्च 2017, आईएसपीआरएल के साथ हस्ताक्षरित एक अनुबंध के अंतर्गत मेंगलोर में कैवर्न- ए में कच्चे तेल को एक विदेशी तेल कंपनी के कच्चे तेल से अपनी लागत पर (लागत विदेशी तेल कंपनी द्वारा वहन की जाएगी) भरने के लिए केंद्रीय मंत्रिमंडल की स्वीकृति।
नवंबर 2018	नवंबर 2018, केंद्रीय मंत्रिमंडल ने पादुर सामरिक पेट्रोलियम भंडार में कच्चे तेल को भरने को स्वीकृति दी, जिसे मेंगलोर में कैवर्न-ए में कच्चे तेल को भरने के लिए पहले ही लागू किया जा चुका है। हालांकि, (आईएसपीआरएल द्वारा पादुर एसपीआर के लिए अक्टूबर 2019 में विदेशी तेल कंपनी के साथ किया गया) समझौता जापन निष्पादित नहीं किया जा सका क्योंकि पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने स्वयं सरकारी कोष से कच्चे तेल की खरीद की थी।
जुलाई 2021	जुलाई 2021, सीसीईए ने आईएसपीआरएल को चरण-1 के अंतर्गत बनाए गए पेट्रोलियम भंडार के हिस्से को व्यावसायीकरण उद्देश्यों के लिए उपयोग करने की अनुमति देने को स्वीकृति दी। इस संबंध में, एसपीआर के चरण-1 के अंतर्गत कच्चे तेल के भंडार का 30 प्रतिशत पट्टे पर देने का निर्णय लिया गया और आईएसपीआरएल द्वारा कच्चे तेल की 20 प्रतिशत क्षमता को बिक्री/खरीद के लिए अनुमति दी गई, जबकि 50 प्रतिशत क्षमता को सामरिक रखा गया।

2.2.6.2 सामरिक भंडार की मात्रा के आकलन के लिए योजना

5 एमएमटी (2011 में संशोधित कर 5.33 एमएमटी) सामरिक भंडार का निर्माण 2006-07 के आधार वर्ष के साथ उपभोग के आधार पर लगभग 14 दिनों के कवर और आयात के आधार पर 19 दिनों के कवर के बराबर था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अवलोकन किया:

- i) 2006-07 की अवधि के आधार पर 5 एमएमटी के अनुमानित भंडार के लिए आयात कवर के दिनों की संख्या की योजना और आकलन में नियोजित निर्माण अवधि (छह वर्ष) और कैवर्न में कच्चे तेल को भरने के समय (तीन वर्ष) को शामिल नहीं किया गया।
- ii) छः वर्षों की स्वीकृत समय-सीमा के सापेक्ष, आईएसपीआरएल ने सामरिक कच्चे तेल की कैवर्न के निर्माण में लगभग 9 से 12 वर्ष का समय लिया, जबकि तीन वर्षों की परिकल्पित अवधि के मुकाबले कच्चे तेल को भरने में पांच वर्ष लगे।
- iii) 5.03 एमएमटी (एचपीसीएल द्वारा विशाखापत्तनम में स्थित कैवर्न बी को छोड़कर) की उपलब्ध क्षमता के साथ, एसपीआर 7.88 दिनों¹⁰ के लिए आयात कवर और 7.83 दिनों¹¹ का उपभोग कवर प्रदान कर सकता था, जो आयात के आधार पर 19 दिनों के और उपभोग के आधार पर 14 दिनों के कवर की परिकल्पित योजनाबद्ध कवर से बहुत कम था।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि एसपीआर की पांच एमएमटी क्षमता स्थापित करके सामरिक भंडारण के 19 दिनों के आयात कवर को प्राप्त करने का अनुमान है, जिससे देश के पास पेट्रोलियम उत्पाद का कुल भंडारण 90 दिनों के बराबर हो जाएगा, जिसमें अंतर्राष्ट्रीय ऊर्जा एजेंसी के सदस्य देशों द्वारा अपनाए गए मानदंडों के अनुरूप भंडारण क्षमता भी शामिल है। मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि भारत, ऊर्जा की मांग के ऊपर की ओर बढ़ने के साथ दुनिया में ऊर्जा का तीसरा सबसे बड़ा उपभोक्ता है। इसलिए, एसपीआर की जो भी मात्रा नियोजित है, उन्हें भारत की बढ़ती जरूरत के संदर्भ में संशोधन की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, सामरिक पेट्रोलियम रिजर्व का विकास एक पूंजी-गहन कार्यक्रम है जिसके लिए धन की व्यवस्था करनी होगी।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि चूंकि इन मध्यवर्ती अवधियों के दौरान कच्चे तेल की खपत में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है (2004-05 में 111.63 एमएमटी से 2023-24 में 234.30 एमएमटी तक) इसलिए सामरिक भंडार की आवश्यकता केवल

¹⁰ 2023-24 के दौरान आयात 233.118 एमएमटी था, इसलिए प्रतिदिन आवश्यकता 0.6387 एमएमटी (233.118 एमएमटी/365 दिन) है। 5.03 एमएमटी की उपलब्ध क्षमता के साथ, 7.88 दिनों (5.03 एमएमटी/0.6387) की पूर्ति की जा सकती है।

¹¹ 2023-24 के दौरान खपत 234.43 एमएमटी थी, इसलिए प्रतिदिन आवश्यकता 0.6423 एमएमटी (234.426 एमएमटी/365 दिन) है। 5.03 एमएमटी की उपलब्ध क्षमता के साथ, 7.83 दिनों (5.03 एमएमटी/0.6423) की पूर्ति की जा सकती है।

बढ़ेगी ही। 19 दिनों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 5.03 एमएमटी का परिकल्पित भंडार 2006-07 में आयात के संदर्भ में था, हालांकि, आईएसपीआरएल/ मंत्रालय ने बढ़ती खपत और आयात को ध्यान में रखते हुए सामरिक भंडार के लक्ष्य की समीक्षा और संशोधन नहीं किया है।

अनुशंसा संख्या 12: आईएसपीआरएल/ एमओपीएनजी को वर्तमान खपत आवश्यकताओं और अब तक हुई प्रगति पर विचार करते हुए सामरिक पेट्रोलियम भंडार की मात्रा का पुनर्मूल्यांकन करने की आवश्यकता है।

2.2.6.3 सामरिक सह वाणिज्यिक मॉडल के संबंध में निर्णय में अत्यधिक विलंब

एमओपीएनजी के सीसीईए नोट (दिसंबर 2005) में कहा गया कि सामरिक भंडार होने के कारण इसे सरकार द्वारा वित्त पोषित किया जा सकता है। इसके बाद, कच्चे तेल को भरने के लिए अन्य वित्तपोषित विकल्पों की खोज के लिए एक सलाहकार को नियुक्त किया गया (जनवरी 2006)। इसके बाद, रणनीतिक सह वाणिज्यिक मॉडल का पता लगाने के लिए बुनियादी ढांचे पर कैबिनेट समिति (2011 में), योजना आयोग (2011) और सीसीईए (2015) द्वारा वैकल्पिक व्यवसाय मॉडल का भी सुझाव दिया गया था। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि फरवरी 2018 में एक विदेशी तेल कंपनी के साथ अनुबंध तक सामरिक सह वाणिज्यिक मॉडल का पता लगाने के लिए कोई महत्वपूर्ण कदम नहीं उठाया गया। मंत्रालय को कच्चे तेल को भरने के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के कार्यान्वयन के लिए (जनवरी 2006 में सीसीईए की मंजूरी से लेकर फरवरी 2018 में विदेशी तेल कंपनी के साथ अनुबंध तक) 12 साल का समय लगा।

प्रबंधन मंत्रालय ने कहा (मार्च/नवम्बर 2023) कि पिछले कुछ वर्षों में राजनीतिक और आर्थिक परिदृश्यों में कई बदलाव हुए हैं और चूंकि एसपीआर की अवधारणा देश के लिए बहुत नई थी और इसकी अनूठी प्रकृति को देखते हुए, समय के साथ प्रासंगिक बने रहने के लिए एसपीआर से संबंधित निर्णयों की बार-बार समीक्षा की गई। वैशिक ऊर्जा परिदृश्य के आधार आधार पर रणनीतिक कारणों से नीति में बदलाव आवश्यक हैं। अनंत काल तक एक कठोर नीति रखने से एसपीआर का उद्देश्य विफल हो जाता है।

प्रबंधन/ मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि लगभग 15 साल बीत जाने के बाद जुलाई 2021 में सामरिक भंडारण के निर्माण के लिए परियोजना के व्यावसायीकरण को स्वीकृति दी गई (जनवरी 2006)।

2.2.6.4 भंडारण कैवर्न की परियोजना का निष्पादन

5.33 एमएमटी की सामरिक भंडारण इकाइयाँ मई 2015 और दिसंबर 2018 के बीच विशाखापत्तनम (1.33 एमएमटी), मैंगलोर (1.5 एमएमटी) और पादुर (2.5 एमएमटी) में भूमिगत चट्टान कैवर्न में पूरी की गईं और चालू की गईं। इन सामरिक भंडारण इकाइयों के निर्माण के लिए पूंजीगत लागत मूल रूप से सितंबर 2005 की कीमतों पर ₹2,397 करोड़ आंकी गई, जिसे संशोधित कर ₹4,098 करोड़ कर दिया गया। तीनों स्थानों पर कैवर्न के निर्माण की वास्तविक लागत ₹4,026 करोड़ थी।

सामरिक भंडारण इकाइयों के निष्पादन पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर बाद के अनुच्छेद में चर्चा की गई है:

क. परियोजना प्रबंधन परामर्श सेवाओं की नियुक्ति

मंत्रिमंडल ने जनवरी 2004 में सामरिक भंडारण के निर्माण को स्वीकृति देते हुए निर्देश दिया कि इसके वित्त-पोषण तंत्र का विवरण पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा वित्त मंत्रालय (एमओएफ) के साथ तय किया जाए। इसके अलावा, सामरिक कच्चे तेल भंडारण की स्थिति की समीक्षा (नवंबर 2004) पर, वित्त मंत्रालय ने टिप्पणी की कि इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) और अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (पीएसयू) सामरिक कच्चे तेल भंडारण में कोई वित्तीय हिस्सेदारी का प्रस्ताव नहीं दे रहे हैं और प्रस्तावित किया है कि इसका पूरा भार ओआईडीबी द्वारा वहन किया जाएगा, जिस पर पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने सहमति व्यक्त की थी। हालांकि, सामरिक कच्चे तेल भंडारण के निर्माण के लिए वित्तीय तंत्र तैयार करने की समय-सीमा तय नहीं की गई। दिसंबर 2005 में, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने सीसीईए को अनुमोदन के लिए कच्चे तेल के सामरिक रिजर्व के लिए वित्तीय तंत्र का प्रस्ताव दिया, जिसे जनवरी 2006 में सीसीईए ने स्वीकृति दे दी।

इस बीच, ईआईएल को ₹27.55 करोड़ के अनुमानित शुल्क पर नामांकन के आधार पर परियोजना-पूर्व गतिविधियों के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श सेवाओं के लिए नियुक्त किया गया (मई 2004)। जब ईआईएल को पीएमसी के रूप में नियुक्त किया जा रहा था,

तब आईओसीएल¹² द्वारा यह निर्णय लिया गया (मई 2004) कि चूंकि चट्टानी कैवर्न में भूमिगत भंडारण के डिज़ाइन, निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए आवश्यक विशेषज्ञता देश में बिलकुल भी उपलब्ध नहीं थी, इसलिए विशेष कार्य क्षेत्रों के लिए ईआईएल द्वारा एक विदेशी बैक-अप सलाहकार (एफबीसी) को भी नियुक्त करना होगा। लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि ईआईएल को पीएमसी के रूप में मई 2004 में नियुक्त किया था, तथापि वित्तपोषण तंत्र की स्वीकृति में विलंब के कारण ईआईएल को परामर्श के लिए औपचारिक कार्य आदेश नवंबर 2006 में ही जारी किया गया।

जुलाई 2005 में मंत्रालय ने ईआईएल को निर्देश दिया कि वह एफबीसी की मूल्य निविदाएं न खोले क्योंकि ओआईडीबी से अनुदान लंबित था। एफबीसी के लिए कार्य आदेश अंततः दिसंबर 2006 में दिया गया। पीएमसी और एफबीसी की नियुक्ति में विलंब के कारण, विशाखापत्तनम में कैवर्न के निर्माण के लिए निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) मार्च 2007 में ही जारी की गई।

सामरिक कच्चे तेल भंडार के लिए वित्तपोषण तंत्र को स्वीकृति देने में दो वर्षों का समय लगा, जिसके परिणामस्वरूप पीएमसी शुल्क ₹27.55 करोड़ से बढ़कर ₹44.19 करोड़ (विदेशी सलाहकार को छोड़कर) हो गया, क्योंकि वार्षिक वृद्धि में सात प्रतिशत की वृद्धि हुई और पीएमसी के कर्मचारियों का वेतन संशोधित किया गया। इस प्रकार, वित्तपोषण तंत्र पर समय पर निर्णय न लेने के कारण पीएमसी शुल्क में ₹16.64 करोड़ की वृद्धि हुई।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय ने भविष्य की परियोजनाओं के लिए अवलोकन करते हुए कहा (मार्च 2023/नवंबर 2023) कि औपचारिक कार्य आदेश देने में विलंब मुख्य रूप से विभिन्न पूर्व-परियोजना गतिविधियों जैसे भूमि अधिग्रहण और वित्तपोषण तंत्र की स्वीकृति के अलावा पर्यावरण स्वीकृति सहित विभिन्न सांविधिक अनुमोदनों के कारण हुई। परियोजना-पूर्व गतिविधियों को पूरा करने से पहले आदेश देने से समय और लागत में वृद्धि हो सकती है और अनुबंध संबंधी मुकदमेबाजी हो सकती है।

¹² आईएसपीआरएल का गठन 16 जून 2004 को इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी के रूप में किया था, जिसका उद्देश्य प्रस्तावित सामरिक कच्चे तेल भंडारण परियोजनाओं को लागू करना और उनका प्रबंधन करना था। आईएसपीआरएल 9 मई 2006 को तेल उद्योग विकास बोर्ड की 100 प्रतिशत स्वामित्व वाली सहायक कंपनी बन गई।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि अक्टूबर 2004 में आईएसपीआरएल ने स्वयं ईआईएल को परियोजना के कार्यान्वयन के लिए सभी आवश्यक गतिविधियां (निविदा दस्तावेजों की तैयारी, बैंक-अप परामर्शदाता की नियुक्ति के लिए बोलियां आमंत्रित करना आदि) बिना किसी विलंब के करने के लिए कहा था। हालांकि, बाद में मंत्रालय ने ईआईएल को निर्देश दिया (जुलाई 2005) कि वह ओआईडीबी से अनुदान जारी होने के कारण विदेशी बैंक-अप सलाहकार की मूल्य निविदाएं न खोले। इसके अतिरिक्त, तीन कैवर्न के लिए सितंबर 2004 से जुलाई 2009 तक भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण मंजूरी सहित विभिन्न वैधानिक अनुमोदन प्राप्त करने जैसी परियोजना-पूर्व गतिविधियां समानांतर रूप से की गईं, जबकि ईआईएल को औपचारिक कार्य आदेश नवंबर 2006 में ही जारी किया गया था। इसलिए, पीएमसी सेवाओं के लिए कार्य आदेश देने में विलंब वित्तपोषण तंत्र के विलंब के कारण हुआ।

ख. परियोजना का समय और लागत में वृद्धि

जनवरी 2006 में सीसीईए की स्वीकृति के अनुसार, यह परिकल्पना की गई कि कैवर्न के निर्माण के पूरा होने के बाद तीन वर्षों में यानी जनवरी 2012 से जनवरी 2015 तक कच्चे तेल को भरा जाएगा। एसपीआर के निर्माण को किसी भी स्थानों के लिए तीनों आपात स्थिति के समय उपयोग करने के लिए स्वीकृति दी गई और इसे नौ वर्षों में यानी 2015 तक पूरा किया जाना था। हालांकि, कैवर्न के निर्माण के बाद कच्चे तेल को भरने का कार्य पांच साल की विलंब के बाद सितंबर 2020 तक पूरा हो सका। निम्न तालिका कैवर्न के निर्माण और कमीशनिंग में विलंब को दर्शाती है:

तालिका संख्या 2.4: कैवर्न के निर्माण में विलंब

	विशाखापत्तनम	मैंगलोर	पादुर
यांत्रिक निर्माण की लक्ष्य तिथि	अक्टूबर 2011	सितंबर 2013	जनवरी 2014
यांत्रिक निर्माण की वास्तविक तिथि	दिसंबर 2014	अप्रैल 2016	दिसंबर 2017
कैवर्न के निर्माण में विलंब (महीनों में)	38	31	47

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि सीसीईए अनुमोदन में अनुमोदित समय-सीमा के विपरीत, कैवर्न के निर्माण में 31 से 47 महीने तक का समय लग गया। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- i) हालांकि मंत्रिमंडल ने जनवरी 2004 में सामरिक भंडारण को स्वीकृति दी थी, तथापि, आगे की गतिविधियों को करने के लिए वित्तपोषण तंत्र को हितधारकों¹³ के परामर्श से मंत्रालय द्वारा जनवरी 2006 तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका और उस तिथि तक सामरिक कच्चे तेल के भंडार के निर्माण में नगण्य प्रगति हुई। इस प्रकार, वित्तपोषण तंत्र की अनुपस्थिति के कारण, समय पर परियोजना को पूरा करने के लिए भूमि अधिग्रहण, पर्यावरण स्वीकृति, कैवर्न के निर्माण के लिए संविदाकारों की नियुक्ति आदि जैसी बाधा की गतिविधियों में तेजी नहीं लाई जा सकी।
- ii) विशाखापत्तनम में 1.33 एमएमटी कैवर्न के लिए विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (38 एकड़) और पूर्वी नौसेना कमान (30 एकड़) से पट्टे पर कुल 68 एकड़ भूमि अधिग्रहित की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि आईएसपीआरएल ने परियोजना के अनुमोदन (जनवरी 2004) से विशाखापत्तनम परियोजना के संबंध में भूमि अधिग्रहण के लिए पूर्वी नौसेना कमान (ईएनसी) के साथ-साथ विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से संपर्क करने (सितंबर 2004) में आठ महीने का समय लिया। हालांकि, ओआईडीबी द्वारा निधि जारी करने में विलंब होने के कारण, मई 2006 में आईएसपीआरएल बोर्ड द्वारा केवल 38 एकड़ भूमि का अधिग्रहण अनुमोदित किया जा सका। हालांकि, ईएनसी से 30 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए, कोई निधि बाधा नहीं थी, क्योंकि ईएनसी द्वारा 30 एकड़ भूमि के लिए टोकन मनी के रूप में प्रति वर्ष ₹1.00 लिया जाना था। सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद, 1 मई 2007 को आईएसपीआरएल द्वारा 30 एकड़ भूमि के लिए ईएनसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।
- iii) उपर्युक्त के अलावा, मैंगलोर में भूमि अधिग्रहण में भी अत्यधिक विलंब हुआ। मैंगलोर में प्रस्तावित स्थल के अधिग्रहण में सहायता के लिए कर्नाटक औद्योगिक विकास बोर्ड (केआईएडीबी) से अनुरोध करने में आईएसपीआरएल ने जनवरी 2004 में मंजूरी मिलने के बाद सात महीने का समय लगा दिया। प्रस्तावित स्थान मैंगलोर विशेष आर्थिक क्षेत्र (एमएसईजेड) में पड़ता था और मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) के साथ ओवरलैपिंग था। केआईएडीबी ने (दिसम्बर 2004) आईएसपीआरएल को सलाह दी कि वे एमआरपीएल के साथ स्थान

¹³ राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद, योजना आयोग, रक्षा मंत्रालय, गृह मंत्रालय, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, व्यय और जहाजरानी विभाग।

का मुद्दा आपसी सहमति से सुलझा लें। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि आईएसपीआरएल ने जून 2006 में एमआरपीएल के साथ इस मुद्दे को उठाया और एमआरपीएल ने तदनुसार (सितंबर 2006) कर्नाटक सरकार को आईएसपीआरएल को चिह्नित भूमि आवंटित करने के लिए अपनी स्वीकृति दे दी। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने (16 अक्टूबर 2006) मैंगलोर एसईजेड के सीईओ से साइट संबंधी मुद्दों को सुलझाने के लिए कार्य समूह बनाने का अनुरोध किया। मैंगलोर एसईजेड ने अक्टूबर 2006 में आवंटन और आगे की कार्रवाई के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दे दी। यद्यपि, 2006 में एमएसईजेडएल द्वारा आवंटित भूमि का अधिग्रहण करने के बजाय, आईएसपीआरएल ने (अगस्त 2007) मैंगलोर कैवर्न क्षमता के विस्तार हेतु पूरक जांच के लिए एमएसईजेडएल से अनुरोध किया। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि मंत्रिमंडल ने मैंगलोर कैवर्न की क्षमता को पहले ही स्वीकृति दे दी थी और मैंगलोर कैवर्न की क्षमता के विस्तार की आगे की प्रक्रिया में विलंब हुआ, क्योंकि मैंगलोर कैवर्न की अंतिम क्षमता मंत्रिमंडल की स्वीकृति के अनुसार ही रही। कैवर्न की क्षमता के विस्तार की प्रक्रिया में समय बीतने के कारण, भूमि अधिग्रहण में लगभग दो साल का विलंब हुआ और अंततः जुलाई 2009 में अधिग्रहण किया गया।

- iv) पादुर के लिए, भू-कर सर्वेक्षण में विलंब हुआ जिसके परिणामस्वरूप भूमि के कब्जे में भी विलंब हुआ। पादुर में पाइपलाइन मार्ग सर्वेक्षण के संबंध में, सर्वेक्षक ने अधिग्रहण के लिए पादुरसाइट (पाइपलाइन मार्ग सर्वेक्षण) की मूल फील्ड मापन पुस्तकों (एफएमबी) के अंकन में गलतियों की ओर इशारा किया था (जनवरी 2009)। सभी मुद्दों को हल करने के बाद, मई 2010 और नवंबर 2011 में पादुर के लिए क्रमशः 101.815 और 36.755 एकड़ (अगस्त 2017 में संशोधित 37.35 एकड़) भूमि अधिग्रहित की जा सकी।
- v) परियोजनाओं में समय की अधिकता के कारण, अनुमानित पूंजीगत लागत को ₹2,397 करोड़ से संशोधित कर ₹4,098 करोड़ कर दिया गया (*अनुलग्नक VI*)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि जब लागत अनुमानों को संशोधित किया जा रहा था, तो पीएमसी (मंगलौर और पादुर)¹⁴ की अनुमानित लागत ₹136 करोड़ से बढ़कर

¹⁴ विशाखापत्तनम परियोजना में समय की अधिकता पर विचार नहीं किया गया, क्योंकि यह कैवर्न की क्षमता 1 एमएमटी से बढ़ाकर 1.33 एमएमटी करने के कारण कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के कारण हुआ था तथा अप्रैल 2011 में चट्टान खिसकने की घटना घटी थी।

₹279 करोड़ हो गई (प्रारंभिक लागत से 105.15 प्रतिशत की वृद्धि)। जिस प्रकार जनवरी 2006 में सीसीईए द्वारा स्वीकृति दी गई थी, सभी परियोजनाओं का निर्माण जनवरी 2012 तक पूरा हो जाना चाहिए था। हालांकि, परियोजनाएं परिकल्पित समय-सीमा के अनुसार पूरी नहीं हो सकीं और इसलिए परियोजना की निर्माण अवधि अगस्त 2014 तक बढ़ा दी गई, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना के लिए पीएमसी का विस्तार हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ₹143 करोड़ (₹279 करोड़ - ₹136 करोड़) की बढ़ी हुई राशि में से ₹114 करोड़ की वृद्धि केवल दरों में वृद्धि के कारण हुई थी, जिसे परियोजनाओं को समय पर पूरा करके टाला जा सकता था।

- vi) आईएसपीआरएल/मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि मार्च 2004 में ही, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने आईओसीएल को कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की राज्य सरकारों से संपर्क कर एसपीवी के नाम पर भूमि अधिग्रहण करने को कहा था। इसलिए, भूमि अधिग्रहण का काम आईएसपीआरएल के गठन से पहले ही (मार्च 2004 से) चल रहा था, जबकि वित्तीय तंत्र को जनवरी 2006 में मंजूरी दी गई थी। इसके अलावा, विशाखापत्तनम और मेंगलोर के लिए भूमि अधिग्रहण के लिए आवेदन आठ महीने बाद सितंबर 2004 में शुरू किया। मेंगलोर के लिए, हालांकि एमआरपीएल सितंबर 2006 में अपनी स्वीकृति दे चुका था, फिर भी भूमि का कब्जा लेने में 33 महीने और लग गए। अतः वित्तीय तंत्र की स्वीकृति में विलंब के अलावा भूमि अधिग्रहण में भी काफी विलंब हुआ, जिसके परिणामस्वरूप पूरी परियोजना में विलंब हुआ और लागत बढ़ गई।

अनुशंसा संख्या 13: पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय/आईएसपीआरएल को विलंब से बचने और भविष्य की परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए वित्तपोषण तंत्र को अग्रिम रूप से अंतिम रूप देना चाहिए और उसे सुरक्षित करना चाहिए।

अनुशंसा संख्या 14: पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय/आईएसपीआरएल को विभिन्न विभागों के बीच पूर्वानुमेयता और समन्वय बढ़ाने के लिए एक उपयुक्त तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है, ताकि अनुमोदन प्रक्रिया में तेजी लाई जा सके और परियोजना समयबद्धता के साथ भूमि अधिग्रहण के प्रयासों को सुव्यवस्थित किया जा सके।

2.2.6.5 सामरिक पेट्रोलियम भंडारों का प्रचालन

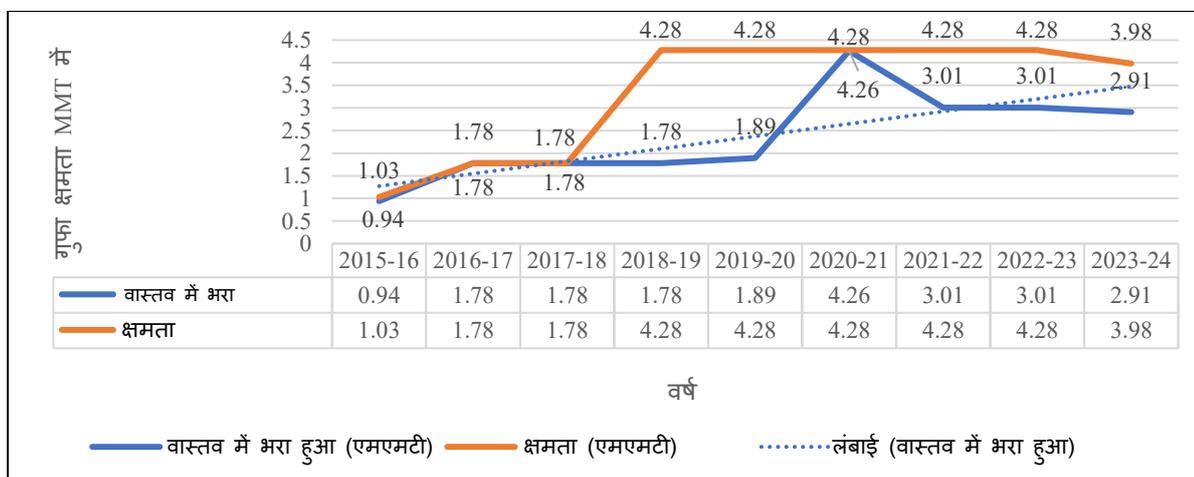
पहला सामरिक कच्चे तेल का भंडार (1.03 एमएमटी) दिसंबर 2014 में विशाखापत्तनम में पूरा हुआ। कैवर्न में कच्चे तेल का पहला पार्सल मई 2015 में प्राप्त हुआ और तदनुसार कैवर्न को चालू माना गया। कैवर्न में कच्चे तेल के भरने के साथ ही कैवर्न की प्रचालन और रखरखाव गतिविधियां भी शुरू हो गई थीं, जिसके लिए सरकार ने (मार्च 2015) ओ एंड एम कोष (विशाखापत्तनम में पहले पूर्ण किए गए कैवर्न के लिए ₹47 करोड़ सहित सभी तीन स्थानों के लिए ₹179 करोड़ वार्षिक) का प्रावधान किया था। अन्य दो स्थानों (मैंगलोर और पादुर) में कैवर्न का निर्माण क्रमशः अक्टूबर 2016 और दिसंबर 2018 में शुरू किया गया।

सामरिक पेट्रोलियम भंडारों (सामरिक कैवर्न और सामरिक कच्चा तेल) के लिए प्रचालन गतिविधियों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:

क. कैवर्न की क्षमता का कम उपयोग

कैवर्न की क्षमता के अनुसार भरे गए कच्चे तेल की वर्षवार स्थिति नीचे दिए गए ग्राफ में दी गई है।

चित्र 2.2: 2015-16 से 2023-24 के दौरान कैवर्न की क्षमता का उपयोग



स्रोत: आईएसपीआरएल द्वारा दी गई जानकारी। फरवरी 2024 में, आईएसपीआरएल ने विशाखापत्तनम में कैवर्न ए में 0.30 एमएमटी कैवर्न स्थान पट्टे पर दिया और इस प्रकार क्षमता 4.28 एमएमटी से घटकर 3.98 एमएमटी हो गई।

ग्राफ से यह देखा जा सकता है कि 2018-19 से जब सभी कैवर्न चालू हो गई थी, तब से 2020-21 को छोड़कर कैवर्न कम उपयोग में रही (8.74 प्रतिशत से 58.41 प्रतिशत के

बीच)। 31 मार्च 2024 तक आईएसपीआरएल के पास उपलब्ध कैवर्न की कुल क्षमता (एचपीसीएल/विदेशी तेल कंपनी को दिए गए हिस्से को छोड़कर) 3.98 एमएमटी थी, हालांकि, केवल 2.91 एमएमटी कच्चे तेल से भरा था और शेष क्षमता 1.07 एमएमटी खाली रही, जिसके परिणामस्वरूप कैवर्न क्षमता का 27 प्रतिशत तक कम उपयोग हुआ। 31 मार्च 2024 तक आईएसपीआरएल के पास 2.91 एमएमटी की वर्तमान भरी हुई क्षमता 19 दिनों के आयात कवर के साथ परिकल्पित एसपीआर क्षमता के मुकाबले केवल 4.56 दिनों¹⁵ के लिए आयात कवर प्रदान कर सकती है।

आईएसपीआरएल ने कहा (मार्च 2023) कि आंशिक व्यावसायीकरण के लिए आईएसपीआरएल को दिए गए अधिदेश के अनुरूप कैवर्न को आंशिक रूप से खाली रखा जाता है। हालांकि, एमओपीएनजी ने कैवर्न के कम उपयोग पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि व्यावसायीकरण को जुलाई 2021 में स्वीकृति दी गई, जबकि 2018-19 (58.41 प्रतिशत) और 2019-20 (55.84 प्रतिशत) में कैवर्न में अधिकांश स्थान का कम उपयोग किया गया, जब व्यावसायीकरण के लिए अन्वेषण किया जा रहा था और उस समय तक, कैवर्न के खाली स्थान के व्यावसायीकरण के लिए कोई अधिदेश नहीं था।

ख. विशाखापत्तनम में प्रचालन और अनुरक्षण सेवा

आईएसपीआरएल ने नवंबर 2018 (आरंभ तिथि) से एक वर्ष की अवधि के लिए ₹11.87 करोड़ की कुल लागत के साथ नामांकन के आधार पर एचपीसीएल को विशाखापत्तनम कैवर्न के संचालन और रखरखाव (ओ एंड एम) का अनुबंध प्रदान किया (फरवरी 2018)। विशाखापत्तनम साइट को संचालित करने के लिए मौजूदा नियमों और शर्तों के अनुसार ओ एंड एम अनुबंध को तक आगे बढ़ाया गया। 2022 मार्च 31 एचपीसीएल को नामांकन के आधार पर अनुबंध दिया गया क्योंकि एचपीसीएल की विशाखापत्तनम में बहुत महत्वपूर्ण उपस्थिति थी और यह आपातकाल का सामना करने के लिए बेहतर ढंग से तैयार होगा क्योंकि इसके पास जनशक्ति और संसाधनों के मामले

¹⁵ 2023-24 के दौरान 233.14 एमएमटी कच्चे तेल के आयात को ध्यान में रखते हुए, 2023-24 में कच्चे तेल का प्रतिदिन कवरेज 0.6387 एमएमटी (233.14/365) होगा। इसलिए 233.14 एमएमटी के आयात को ध्यान में रखते हुए 2.91 एमएमटी 4.56 दिनों को कवर करेगा।

में आवश्यक बैकअप है। यदि आईएसपीआरएल संचालन एचपीसीएल द्वारा संभाला जाता है, तो यह आईएसपीआरएल और एचपीसीएल प्रतिष्ठानों के बीच सुचारू रूप से समन्वय स्थापित करना सुनिश्चित करेगा।

आईएसपीआरएल ने अगस्त 2018 और दिसंबर 2018 में खुली निविदा के माध्यम से मंगलोर और पादुर में अन्य दो कैवर्न स्थलों के लिए ओ एंड एम सेवा अनुबंध भी प्रदान किया। यह अनुबंध क्रमशः सितंबर 2018 और जनवरी 2019 से दो वर्ष की अवधि के लिए है। इसकी लागत क्रमशः ₹11.43 करोड़ और ₹16.57 करोड़ है। इन अनुबंधों को 12 महीने के लिए और बढ़ा दिया गया। इन अनुबंधों की समाप्ति के बाद, आईएसपीआरएल ने जुलाई और सितंबर 2021 में एक वर्ष के लिए मंगलोर और पादुर में ओ एंड एम कार्य के लिए नई खुली निविदा आमंत्रित की और मंगलोर सुविधा के नए ओ एंड एम कार्यों को 1 सितंबर 2021 से एक वर्ष की अवधि के लिए ₹5.27 करोड़ पर प्रदान किया गया, जबकि पादुर के संबंध में, ओ एंड एम अनुबंध 1 जनवरी 2022 से प्रभावी एक वर्ष की अवधि के लिए ₹7.57 करोड़ (लागू करों सहित) पर प्रदान किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अनुबंध के अनुसार, दोनों संविदाकारों अर्थात् एचपीसीएल (विशाखापत्तनम) और एक निजी संविदाकार (मंगलोर और पादुर)¹⁶ द्वारा समान जनशक्ति (49 कर्मिक) और सेवाएं प्रदान की जा रही थीं। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि दोनों अनुबंधों में कार्य का दायरा समान होने तथा विशाखापत्तनम इकाई (1.33 एमएमटी) की क्षमता मंगलोर (1.50 एमएमटी) और पादुर साइटों (2.50 एमएमटी) की तुलना में कम होने के बावजूद, आईएसपीआरएल ने विशाखापत्तनम के लिए ओएंडएम सेवाएं अन्य साइटों की तुलना में अधिक दर पर प्रदान कीं, वह भी नामांकन के आधार पर। अन्य दो स्थानों की तुलना में विशाखापत्तनम के लिए अधिक दर पर ओ एंड एम अनुबंध के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा (मार्च/अप्रैल 2021) मुद्दे को उठाए जाने के बाद, आईएसपीआरएल ने एचपीसीएल से संपर्क किया (सितंबर 2021) और कहा कि एचपीसीएल अन्य आईएसपीआरएल की साइट की तुलना में आईएसपीआरएल से ओ एंड एम सेवाओं के लिए बहुत अधिक प्रीमियम ले रहा है। इसके बाद, एचपीसीएल ने अप्रैल 2022 से ओएंडएम लागत को कम करने और ₹6.55 करोड़ पर अपनी ओ एंड एम सेवाएं प्रदान करने पर सहमति व्यक्त की, जो पिछली लागत से 45 प्रतिशत कम थी। अगर आईएसपीआरएल ने

¹⁶ विशाखापत्तनम और मंगलोर में 49 कर्मों तैनात किए गए। पादुर में 67 कर्मों तैनात किए गए।

शुरू में विशाखापत्तनम साइट के लिए उच्च ओ एंड एम लागत को कम करने के प्रयास किए होते, तो ₹18.88 करोड़ (31 मार्च 2022 तक) की राशि बचाई जा सकती थी *(अनुलग्नक VII)*। आईएसपीआरएल ने बताया (मार्च 2023) कि एचपीसीएल के साथ समझौता नवंबर 2018 में किया गया था और मार्च 2022 तक जारी रखा गया था। नवीनीकरण के समय मैंगलोर और पादुर में इसी तरह के कार्यों की तुलना में ओ एंड एम दरों की समीक्षा की गई। तदनुसार, एचपीसीएल को नए अनुबंध के लिए अपनी दरों की समीक्षा करने की सलाह दी गई। एचपीसीएल ने अपनी गणनाओं पर फिर से कार्य किया और ₹ 6.55 करोड़ के साथ टैक्स का अपना नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि प्रारंभिक अनुबंध में ओ एंड एम सेवाओं के लिए नियमित कर्मचारियों की तैनाती की परिकल्पना की गई और इसलिए तैनात कर्मियों के उच्च वेतन का ध्यान रखने के लिए एचपीसीएल का कोटेशन रखा गया। हालांकि, आईएसपीआरएल के अनुभव के आधार पर, एमओपीएनजी की सहायता से ओ एंड एम सेवा अनुबंध पर फिर से बातचीत की गई और लागत को कम किया जा सका।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि आईएसपीआरएल ने आठ *प्रतिशत* वार्षिक वृद्धि सहित मौजूदा नियमों और शर्तों के साथ नामांकन के आधार पर विशाखापत्तनम कैवर्न के लिए ओ एंड एम गतिविधियों (एचपीसीएल को प्रदान की गई) के लिए अनुबंध (मार्च 2022 तक) बढ़ा दिया था। कर्मियों को उच्च वेतन के संबंध में तर्क भी संतोषजनक नहीं है क्योंकि केवल दो कर्मी ही एचपीसीएल के नियमित वेतन पर थे और शेष 47 कर्मी आउटसोर्स किए गए थे। जब लेखापरीक्षा ने विशाखापत्तनम के लिए ओ एंड एम अनुबंध को उच्च दरों पर दिए जाने के संबंध में मुद्दा उठाया (मार्च/अप्रैल 2021), तो आईएसपीआरएल ने बातचीत के लिए पहल की और ओ एंड एम लागत को कम करने के लिए सितंबर 2021 में एचपीसीएल से संपर्क किया।

ग. सामरिक भंडारों के व्यावसायीकरण में विलंब

मंत्रिमंडल ने (जुलाई 2021) आईएसपीआरएल को चरण-1 के अंतर्गत बनाए गए पेट्रोलियम भंडार के एक हिस्से का उपयोग व्यावसायीकरण उद्देश्यों के लिए करने की अनुमति दी। इस संबंध में, एसपीआर के चरण-1 के अंतर्गत कच्चे तेल के भंडार का 30 *प्रतिशत* पट्टे पर देने का निर्णय लिया गया और 50 *प्रतिशत* क्षमता को सामरिक रखते हुए

आईएसपीआरएल द्वारा कच्चे तेल की 20 प्रतिशत क्षमता की बिक्री/खरीद की अनुमति दी गई। वाणिज्यीकरण प्रक्रिया और कैवर्न की क्षमता के 30 प्रतिशत पट्टे की सीमा तक कच्चे तेल की बिक्री से सरकार को धन की वापसी, तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) के साथ अनुबंध पर हस्ताक्षर की तारीख से छः महीने के भीतर पूरी की जानी थी। भारतीय कंपनियों को कैवर्न की कुल तेल भंडारण क्षमता के 20 प्रतिशत हिस्से की बिक्री/खरीद आईएसपीआरएल द्वारा मंत्रिमंडल के निर्णय के छः महीने के भीतर शुरू की जानी थी।

कच्चे तेल के भंडार को पट्टे/किराए पर देने के माध्यम से वाणिज्यिक स्टॉक जारी करने और बिक्री/खरीद का काम आईएसपीआरएल के निदेशक मंडल द्वारा समय-समय पर निर्धारित प्रबंधन समिति द्वारा संभालने का निर्णय लिया गया, जिसमें आईएसपीआरएल के निदेशक शामिल होंगे। तदनुसार, आईएसपीआरएल बोर्ड ने (जुलाई 2021) कैवर्न से बिक्री के लिए जारी किए जाने वाले कच्चे तेल की मात्रा/ कैवर्न के लिए कच्चे तेल की खरीद (मूल्य, मात्रा और ग्रेड) को मंजूरी देने और कैवर्न को पट्टे पर देने की शर्तों और नियमों पर निर्णय लेने के लिए निदेशकों की समिति का गठन किया था। तेल की कमी की स्थिति में कच्चे तेल के भंडारण के 50 प्रतिशत के रणनीतिक हिस्से में स्टॉक जारी करने का अधिकार अंतर-मंत्रालयी अधिकार प्राप्त समिति के पास होगा। निदेशकों की समिति ने आईएसपीआरएल को जल्द से जल्द व्यावसायीकरण की रूप-रेखा को परिभाषित करने वाले नियमों और विनियमों को तैयार करने में तेजी लाने का निर्देश दिया। परिणामस्वरूप, आईएसपीआरएल ने कैवर्न में पट्टे पर जगह बनाने के उद्देश्य से मार्च 2024 तक एचपीसीएल (0.537 एमएमटी) और एमआरपीएल (0.761 एमएमटी) को ₹5,378.02 करोड़ (₹118.32 करोड़ की वैट राशि को छोड़कर) मूल्य का 1.298 एमएमटी कच्चा तेल बेचा था। ₹5.53 करोड़ की टीडीएस और अन्य कटौती के बाद, आईएसपीआरएल ने भारत सरकार को ₹5,372.49 करोड़ की वसूली राशि जमा की। आईएसपीआरएल ने जनवरी 2024 से प्रभावी विशाखापत्तनम में 0.30 एमएमटी कैवर्न स्पेस को पट्टे पर देने के लिए एचपीसीएल (फरवरी 2024) के साथ एक समझौता भी किया था। यद्यपि आईएसपीआरएल ने फरवरी 2024 में कैवर्न (विशाखापत्तनम) के 30 प्रतिशत स्थान को पट्टे पर देने के लिए कार्रवाई की है, लेकिन इसके लिए तौर-तरीकों को अंतिम रूप नहीं दिए जाने के कारण अभी तक कच्चे तेल का व्यापार (बिक्री/खरीद) शुरू नहीं हो पाया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- क) जुलाई 2021 में कैबिनेट की स्वीकृति के अनुसार, कच्चे तेल (भंडारण क्षमता के 20 प्रतिशत के भीतर) का व्यापार (बिक्री/खरीद) कैबिनेट के निर्णय के छह महीने के भीतर यानी जनवरी 2022 तक शुरू किया जाना था। हालांकि, कच्चे तेल का व्यापार (बिक्री/खरीद) अभी तक (अगस्त 2024) शुरू नहीं किया गया है, क्योंकि इसके तौर-तरीके तय नहीं किए जा सके हैं। कैबिनेट की स्वीकृति के अनुसार, आईएसपीआरएल को 20 प्रतिशत क्षमता के कच्चे तेल की बिक्री/खरीद से प्रति वर्ष ₹174 करोड़ तक की कमाई होने की उम्मीद थी, जिससे आईएसपीआरएल वित्तीय रूप से आत्मनिर्भर बन सकता है।
- ख) कैवर्न के पट्टे के 30 प्रतिशत के व्यावसायीकरण को लागू करने के लिए, आईएसपीआरएल ने फरवरी 2022 में मैंगलोर और विशाखापत्तनम से कैवर्न भंडारण स्थान को पट्टे पर देने/किराए पर लेने के लिए रुचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) जारी की, जिसके सापेक्ष एचपीसीएल और एमआरपीएल ने 24 फरवरी 2022 को क्रमशः 0.16 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह और 0.18 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह की दर से पट्टा किराये के साथ अपना जवाब प्रस्तुत किया। हालांकि, एचपीसीएल और एमआरपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई प्रस्तावित दरों को आईएसपीआरएल ने यह कहते हुए स्वीकार नहीं किया कि वे उनकी अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं हैं (सीसीईए अनुमोदन में 0.30 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह माना गया)। इसके अलावा, आईएसपीआरएल ने एचपीसीएल के साथ बातचीत की और इस प्रकार विशाखापत्तनम में कैवर्न में 0.30 एमएमटी की जगह पट्टे पर देने के लिए एचपीसीएल के साथ जनवरी 2024 से 0.21 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह पर समझौता अंतिम रूप दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईएसपीआरएल ने एचपीसीएल के साथ बातचीत में 28 महीने¹⁷ लगा दिए, जबकि मैंगलोर कैवर्न को पट्टे पर देने के संबंध में अभी तक (अगस्त 2024) अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

¹⁷ जुलाई 2021 में व्यावसायीकरण की मंजूरी से लेकर नवंबर 2023 में एचपीसीएल को 0.30 एमएमटी कैवर्न स्पेस की पेशकश करने का निर्णय लेने तक 28 महीने का समय लगा।

आईएसपीआरएल ने कहा (मार्च 2023) कि विशाखापत्तनम और मँगलोर में सामरिक पेट्रोलियम भंडार को किराए पर देने के लिए कैवर्न को पट्टे पर देने के लिए ईओआई फरवरी 2022 में मँगवाई थी। फिर भी, एचपीसीएल और एमआरपीएल से प्राप्त प्रस्ताव अपेक्षा से बहुत कम थे। इसीलिए विक्रेताओं के साथ बातचीत की गई। मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि आंशिक व्यावसायीकरण शासनादेश के अनुसार, किराये के लिए यूलेज कैवर्न बनाने के लिए 1.19 एमएमटी कच्चा तेल जारी किया गया, जिसके लिए प्रबंधन समिति की सलाह के अनुसार फरवरी में ईओआई मँगवाई गई। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एक बार व्यावसायीकरण पूरी तरह शुरू हो जाने के बाद, हम कुछ वाणिज्यिक लाभ प्राप्त करने की उम्मीद कर सकते हैं, जो मूल्यहास और परिशोधन घाटे को कम कर सकता है और कुछ लाभ कमा सकता है।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जा सकता है कि कैबिनेट ने कच्चे तेल के व्यापार (बिक्री/खरीद) की शुरुआत के लिए छह महीने की समय-सीमा प्रदान की थी। हालाँकि, जुलाई 2021 में व्यावसायीकरण की मंजूरी के तीन साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी इसे अभी तक (अगस्त 2024) शुरू नहीं किया गया है। आईएसपीआरएल अभी भी सरकार से मिलने वाले ओएंडएम निधि पर निर्भर है।

आईएसपीआरएल ने फरवरी 2022 में एचपीसीएल (0.16 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह) और एमआरपीएल (0.18 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह) की प्रस्तावित दरों को स्वीकार नहीं किया था, क्योंकि वे 0.30 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह की अपेक्षित दरों से मेल नहीं खा रहे थे। इसके अलावा, जब एचपीसीएल अपनी दरें पेश कर रहा था, तो उसने कहा कि एचपीसीएल विशाखापत्तनम में कैवर्न ए को किराए पर लेने के लिए सबसे अच्छी बोली के अनुरूप होने पर भी विचार कर सकता है, लेकिन आईएसपीआरएल ने एचपीसीएल के साथ बातचीत में 28 महीने लगा दिए, भले ही मँगलोर कैवर्न के लिए ईओआई को जल्दी ही बंद कर दिया गया था। आईएसपीआरएल ने जनवरी 2024 में एचपीसीएल की 0.21 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह की दरों को अंतिम रूप दिया, जो अभी भी आईएसपीआरएल की 0.30 यूएसडी/बीबीएल प्रति माह की अपेक्षा से बहुत कम थी।

अनुमोदन के तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी न तो आईएसपीआरएल आत्मनिर्भरता प्राप्त कर सका और न ही मँगलोर में कैवर्न स्थान को भर सका, जो मार्च 2022 से 0.761 एमएमटी तक खाली है।

अनुशंसा संख्या 15: आईएसपीआरएल/एमओपीएनजी को यह सुनिश्चित करना होगा कि तेल की कमी की स्थिति में कवर के लिए कैवर्न का पूरा उपयोग किया जाए। मैंगलोर में कैवर्न की खाली जगह पर निर्णय प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए क्योंकि यह सामरिक रूप से महत्वपूर्ण है।

अनुशंसा संख्या 16: कच्चे तेल की बिक्री/खरीद के व्यावसायीकरण के तौर-तरीकों को आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति के नोट में दिए गए निर्देशों के अनुसार जल्द से जल्द अंतिम रूप दिया जा सकता है। सीसीईए नोट में दिए गए निर्देशों के अनुसार कच्चे तेल की बिक्री/खरीद के लिए व्यावसायीकरण की रूप-रेखा को जल्द से जल्द अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।

2.2.6.6 अन्य निष्कर्ष

क. परियोजना स्थलों पर ₹19.27 करोड़ के बिजली शुल्क का अनावश्यक भुगतान

आंध्र प्रदेश लिमिटेड की पूर्वी ऊर्जा वितरण कंपनी (ईपीडीसीएपीएल) और मैंगलोर की विद्युत आपूर्ति कंपनी (एमईएससीएल) के लिए हाई टेंशन लाइनों के लिए टैरिफ नीति के अनुसार, यदि बिजली की खपत अनुबंधित मांग से कम थी, तो बिलिंग मांग जो अनुबंधित मांग का न्यूनतम 80 प्रतिशत (आंध्र प्रदेश) और 85 प्रतिशत (कर्नाटक) थी या महीने के दौरान दर्ज की गई अधिकतम मांग, जो भी अधिक हो, का भुगतान करना पड़ता था।

विशाखापत्तनम (आंध्र प्रदेश) और पादुर(कर्नाटक) में आईएसपीआरएल के साइट प्रमुख ने उपर्युक्त दो स्थानों पर बिजली की आपूर्ति के लिए आंध्र प्रदेश लिमिटेड की पूर्वी ऊर्जा वितरण कंपनी (ईपीडीसीएपीएल) और मैंगलोर की विद्युत आपूर्ति कंपनी (एमईएससीएल) के साथ अनुबंध किया है। अनुबंध के अनुसार, विशाखापत्तनम में अनुबंधित मांग 4,000 केवीए थी जबकि पादुर के संबंध में यह 9,500 केवीए थी। हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि अप्रैल 2016 से नवंबर 2022 के दौरान विशाखापत्तनम में और जनवरी 2018 से दिसंबर 2022 के दौरान पादुरमें बिजली की मासिक खपत कभी भी अनुबंधित मांग तक नहीं पहुंची। इसके परिणामस्वरूप दिसंबर 2022 तक उच्च मांग शुल्क के भुगतान के लिए ₹13.95 करोड़ का परिहार्य व्यय¹⁸ हुआ है।

¹⁸ ₹13.95 करोड़ = अधिकतम मांग (80 और 85 प्रतिशत) - विशाखापत्तनम और पादुर में खपत की गई बिजली के संबंध में बिलिंग खपत x मासिक मांग प्रभार की दर।

आईएसपीआरएल ने अपने उत्तर (मार्च 2023) में कहा कि नियमित आधार पर की जाने वाली वास्तविक प्रचालन आवश्यकता के अनुसार अधिकतम मांग महीने-दर-महीने बदलती रहती है। इसलिए, मासिक आधार पर बिलिंग मांगों में बदलाव होगा। मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि साइट-प्रमुख विजाग द्वारा 21 मार्च 2019 को आंध्र प्रदेश के राज्य विद्युत बोर्ड को अनुबंध मांग में 4,000 केवीए से 3,000 केवीए तक की कमी करने का निर्देश दिया गया था, जिस पर विद्युत बोर्ड ने सहमति नहीं जताई थी। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा अवलोकन के तहत, मैंगलोर और पादुर के लिए अनुबंध मांग के आंकड़ों की समीक्षा की जा रही है और आईएसपीआरएल अनुबंधित मांग में कमी की संभावना के लिए राज्य विद्युत बोर्ड के साथ उचित रूप से बातचीत करेगा।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि हालांकि अधिकतम अनुबंध मांग¹⁹ महीने-दर-महीने अलग-अलग होती है, हालांकि, 99 महीनों (अप्रैल 2016 से जून 2024 तक) में से 97 महीनों में विशाखापत्तनम परियोजना अपनी अनुबंधित मांग तक बिजली का उपभोग नहीं कर सकी और अनुबंधित मांग के अपेक्षा बिजली की खपत में 3.50-69.00 प्रतिशत²⁰ की कमी रही। जबकि, पादुर के संबंध में, 78 महीनों (जनवरी 2018 से जून 2024) में से 76 महीनों में अनुबंधित मांग तक बिजली की खपत नहीं की जा सकी और अनुबंधित मांग के मुकाबले बिजली की खपत में 12.82-96.26 प्रतिशत की कमी रही। संविदात्मक मांग की समीक्षा के संबंध में, मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि विशाखापत्तनम और पादुर में संविदात्मक मांग तक बिजली की उपभोगेतर खपत के लिए परिहार्य व्यय ₹13.95 करोड़ (नवंबर/दिसंबर 2022) से बढ़कर जून 2024 तक ₹19.27 करोड़ हो गया है।

ख. दावा करने में विलंब के कारण सेवा कर की वापसी का लाभ न उठाना

मैंगलोर साइट पर विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) क्षेत्र में परियोजना गतिविधियों को पूरा करने के लिए, मैंगलोर विशेष आर्थिक क्षेत्र लिमिटेड (एमएसईजेडएल) (निर्माता) और

¹⁹ यदि किसी भी समय दर्ज की गई अधिकतम मांग बिलिंग अवधि के दौरान मांग की पात्रता से अधिक हो जाती है, तो जुर्माना सामान्य दर से दोगुना होगा। परिहार्य भुगतान की गणना में इसके प्रभाव को ध्यान में रखा गया है।

²⁰ विशाखापत्तनम और पादुर परियोजना स्थलों के संबंध में खपत में कमी की गणना न्यूनतम 80 प्रतिशत और 85 प्रतिशत मांग को ध्यान में रखकर की गई।

आईएसपीआरएल (सह-निर्माता) के बीच नवंबर 2009 में एक समझौता किया। भारत सरकार (जीओआई) ने एमएसईजेडएल द्वारा विकसित मेंगलोर में पेट्रोकेमिकल्स और पेट्रोलियम के लिए क्षेत्र-विशिष्ट आर्थिक क्षेत्र में अवसंरचना सुविधाएं प्रदान करने के लिए आईएसपीआरएल को सह-निर्माता के रूप में स्वीकृति भी दी (अगस्त 2010)। लेखापरीक्षा ने पाया कि सरकार ने वित्त अधिनियम 1994 की धारा 66 के अंतर्गत एसईजेड क्षेत्र में अधिकृत प्रचालन के संबंध में कर योग्य सेवाओं को छूट दी थी। तदनुसार, आईएसपीआरएल द्वारा मेंगलोर में की गई गतिविधियों को सेवा कर के भुगतान से छूट दी गई।

भारत सरकार ने मार्च 2011 में अधिसूचना (17/2011-एसटी) जारी की थी जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि "धन वापसी के लिए दावा उस महीने के अंत से एक वर्ष के भीतर दायर किया जाना चाहिए जिसमें ऐसे निर्माता या इकाई द्वारा पंजीकृत सेवा प्रदाता को सेवा कर का वास्तविक भुगतान किया गया या ऐसी विस्तारित अवधि के भीतर जैसा कि केंद्रीय उत्पाद शुल्क के सहायक आयुक्त या केंद्रीय उत्पाद शुल्क के उप-आयुक्त, जैसा भी मामला हो, अनुमति देंगे"। उक्त अधिसूचना में यह भी प्रावधान किया गया कि एसईजेड का निर्माता या इकाई, जिसने वित्त अधिनियम की धारा 66 के अंतर्गत सेवा कर का भुगतान किया है, अधिकृत प्रचालन के लिए उपयोग की जाने वाली निर्दिष्ट सेवाओं पर भुगतान किए गए सेवा कर की वापसी के लिए दावा दायर करके छूट का लाभ उठा सकता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईएसपीआरएल ने जुलाई 2008 से दिसंबर 2011 के बीच सेवा कर के रूप में ₹12.60 करोड़ का भुगतान किया। इसके अलावा, आईएसपीआरएल ने 25 जनवरी 2012 को ₹8.11 करोड़ के सेवा कर से जुड़े 49 चालान के लिए धन वापसी दावा दायर किया, हालांकि ₹4.49 करोड़ के सेवा कर से जुड़े 26 चालान धन वापसी का दावा करने से चूक गए। आईएसपीआरएल ने ₹4.49 करोड़ के लिए एक अतिरिक्त दावा (फरवरी 2014) दायर किया, दोनों दावे जुलाई 2008 से दिसंबर 2011 की अवधि के लिए थे। कर अधिकारियों ने जुलाई 2020 में मूल्यांकन पूरा किया और ₹3.70 करोड़ के 24 चालान के दावे को स्वीकार कर लिया और विलंब से दावा करने के कारण ₹9.10 करोड़ के 51 चालान के दावों को खारिज कर दिया। आईएसपीआरएल ने कहा (मार्च 2023) कि मेंगलोर साइट (एसईजेड लोकेशन) पर भुगतान किए गए सेवा कर के अंतर्गत धन वापसी के रूप में दावा किए गए ₹12.60 करोड़ में से कंपनी को अपने बैंक खाते में धन वापसी

के रूप में ₹3.69 करोड़ की राशि प्राप्त हुई है। शेष ₹9.10 करोड़ की राशि के लिए कंपनी ने अपीलीय प्राधिकरण के समक्ष अपील दायर की है जिसमें कंपनी को वैध धन वापसी का दावा किया गया है जो सीमा शुल्क उत्पाद शुल्क और सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण (सीईएसटीएटी) के समक्ष लंबित है।

मंत्रालय ने आगे बताया (नवंबर 2023) कि मूल्यांकन के दौरान, आईएसपीआरएल ने दावा दायर करने में विलंब के कारणों को स्पष्ट किया और माफी के लिए आवेदन प्रस्तुत किया, मूल्यांकन प्राधिकारी द्वारा अनुरोध की पावती को स्वीकार किया गया लेकिन विलंब को माफ़ करने के लिए विचार नहीं किया गया। प्राधिकरण ने इस तथ्य पर भी विचार नहीं किया कि यह परियोजना राष्ट्रीय महत्व की है और निधि का स्रोत भारत सरकार द्वारा प्रदान किया गया है ।

आईएसपीआरएल/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए देखा जाना चाहिए कि सेवा कर धन वापसी का दावा करने में विलंब के कारण, सेवा कर प्राधिकरण द्वारा ₹9.10 करोड़ की राशि अस्वीकार कर दी गई। 12 अगस्त 2010 को पेट्रोकेमिकल और पेट्रोलियम के लिए क्षेत्र विशेष एसईजेड में सह-निर्माता के रूप में आईएसपीआरएल की स्वीकृति के बाद, आईएसपीआरएल 12 अगस्त 2010 से धन वापसी का दावा करने का अधिकारी था। हालांकि, आईएसपीआरएल समय पर धन वापसी का दावा करने में विफल रहा।

2.2.7 निष्कर्ष

कच्चे तेल की आयात पर निर्भरता को देखते हुए, देश को तेल की कमी की आपातकालीन स्थितियों के लिए तैयार रहने की आवश्यकता है। इस दिशा में प्रगति धीमी रही है क्योंकि सरकार/आईएसपीआरएल ने केवल 5.33 एमएमटी भंडारण क्षमता बनाई है जो चरण-1 में परिकल्पित 19 दिनों के आयात कवर के मुकाबले 7.88 दिनों (मार्च 2024) का आयात कवर प्रदान कर सकती है। आईएसपीआरएल/सरकार के पास रखे गए 2.91 एमएमटी सामरिक कच्चे तेल के वर्तमान भरे हुए भंडार केवल 4.56 दिनों के लिए आयात कवर प्रदान कर सकते हैं। सामरिक तेल भंडारों के निर्माण और सृजन में अत्यधिक विलंब और परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि देखी गई। कैवर्न का उपयोग भी उप-इष्टतम रहा है। आईएसपीआरएल को प्रचालन और अनुरक्षण गतिविधियों के लिए आत्मनिर्भर बनाने के

लिए कच्चे तेल के प्रचालन (कच्चे तेल की बिक्री/खरीद) का व्यावसायीकरण 2021 में कैबिनेट की स्वीकृति के बावजूद शुरू नहीं किया गया है। प्रचालन और अनुरक्षण में, उच्च ओएंडएम लागत, बिजली मांग शुल्क का अनावश्यक भुगतान, कर की समय पर वापसी न मिलने जैसी कमियाँ देखी गईं। आईएसपीआरएल को सामरिक पेट्रोलियम भंडार की मात्रा का पुनर्मूल्यांकन करने, इसे वर्तमान खपत आवश्यकताओं के साथ संरेखित करने और अब तक की प्रगति का मूल्यांकन करने की आवश्यकता है। एमओपीएनजी को परियोजना समयसीमा को पूरा करने के लिए शीघ्र अनुमोदन और भूमि अधिग्रहण को सुव्यवस्थित करने के लिए समकालीकरण/तुल्यकालन और समन्वय में सुधार करने की आवश्यकता है। तेल की कमी होने की स्थिति में पर्याप्त कवरेज प्रदान करने के लिए भंडारण कैवर्न का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करना आवश्यक है। मैंगलोर में खाली कैवर्न संबंधी निर्णयों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए, क्योंकि इसका सामरिक महत्व है। इसके अतिरिक्त, कच्चे तेल की बिक्री और खरीद के व्यावसायीकरण की प्रक्रिया को तुरंत अंतिम रूप दिया जाना चाहिए। देश में आपातकालीन ऊर्जा सुरक्षा को और मजबूत करने के लिए एक दृढ़ और निरंतर प्रयास को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड

2.3 ओएनजीसी द्वारा एमबीए बेसिन, कोलकाता में कार्यालय भवन का समय पर निर्माण न करने के कारण ₹39.47 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय भार

अक्टूबर 2006 में ₹9.80 करोड़ की लागत से भूमि अधिग्रहण करने के बावजूद ओएनजीसी के एमबीए बेसिन कोलकाता के लिए कार्यालय भवन का निर्माण 17 वर्षों से अधिक समय तक नहीं किया जा सका। अनुमोदन, डिज़ाइन को अंतिम रूप देने और पुनः निविदा में प्रक्रियागत विलंब के कारण भवन के निर्माण में विलंब हुआ। इमारत के डिज़ाइन, जांच, सांविधिक अनुमोदन आदि पर ₹9.81 करोड़ का अपव्यय हुआ, साथ ही निर्माण में विलंब की अवधि (दिसंबर 2016-अक्टूबर 2024) के दौरान किराए के परिसर के लिए ₹29.66 करोड़ का किराया देना जारी रहा।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) का एमबीए बेसिन²¹ कोलकाता शहर में विभिन्न किराए के भवनों²² से अपनी प्रचालन और प्रशासनिक गतिविधियों का संचालन कर रहा था। कोलकाता में सभी कार्यालयों को एक ही स्थान पर समेकित करने के लिए, कंपनी ने पश्चिम बंगाल आवासीय निर्माण विकास निगम लिमिटेड से ₹9.80 करोड़ में 4.50 एकड़ जमीन खरीदने का फैसला किया (जून 2006)। ₹228.20 करोड़ की अनुमानित लागत से, साधारण और सरल ढांचे के साथ हरित भवन अवधारणा पर कोलकाता में एक कार्यालय परिसर के निर्माण को निदेशक मंडल द्वारा अनुमोदित किया गया (अप्रैल 2007)।

इसी तरह, नई दिल्ली और मुंबई में कार्यालय भवन परियोजनाओं के निर्माण को भी क्रमशः अप्रैल 2006 और अक्टूबर 2007 में आयोजित बोर्ड की बैठकों में स्वीकृति दी गई। दिल्ली में कार्यालय भवन के निर्माण का कार्य जनवरी 2010 में दिया गया और जुलाई 2017 (साढ़े सात साल में) में पूरा हुआ। मुंबई के बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स में निर्माण कार्य जनवरी 2011 में दिया गया और जनवरी 2017 (छः साल में) में पूरा हुआ। दिल्ली और मुंबई की तुलना में, कोलकाता में भवन के निर्माण में अधिक विलंब हुआ, जैसा कि नीचे विस्तार से बताया गया है:

- (i) ओएनजीसी के बोर्ड ने (अप्रैल 2007) राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम लिमिटेड (एनबीसीसी) को परियोजना प्रबंधन सलाहकार (पीएमसी) के रूप में नियुक्त करने को स्वीकृति दी। एनबीसीसी ने आगे एक वास्तुकला सलाहकार को नियुक्त किया। एनबीसीसी द्वारा परियोजना को पूरा करने में असमर्थता व्यक्त करने पर, एनबीसीसी के साथ समझौता रद्द कर दिया गया (मई 2008) और कंपनी ने आंतरिक प्रबंधन के साथ आगे बढ़ने का फैसला किया।
- (ii) हालांकि कंपनी की कार्यकारी समिति (ईसी) ने (मई 2008) अनुबंध के अनुसार 2.625 प्रतिशत की दर के शुल्क पर कोलकाता में ओएनजीसी कार्यालय परिसर के निर्माण के लिए वास्तुकला परामर्श के लिए सलाहकार को बनाए रखने का फैसला किया। कुल अनुमानित अनुबंध मूल्य ₹5.21 करोड़ था। वास्तुकला सलाहकार ने कार्यालय भवन का अद्वितीय और प्रतिष्ठित वास्तुशिल्प डिज़ाइन प्रस्तुत किया, जिसकी निर्माण लागत ₹326.95 करोड़ थी। डिज़ाइन की निर्माण उद्योग विकास

²¹ महानदी, बंगाल-पूर्विया और अंडमान।

²² कनक बिल्डिंग, 50 जेएलएन रोड कार्यालय, ओल्ड कोर्ट हाउस स्ट्रीट कार्यालय, ट्रांसपोर्ट डिपो रोड कार्यालय, सीआईटी कार्यालय, एफएसओ परिसर, एसी मार्केट कार्यालय। वर्तमान में एमबीए बेसिन का आधिकारिक कामकाज दिसंबर 2016 से एकल परिसर यानी टेक्नोपोलिस बिल्डिंग, कोलकाता में चल रहा है।

परिषद (सीआईडीसी)²³ द्वारा समीक्षा की गई और सीआईडीसी की अनुशंसा पर अनुमानित लागत को संशोधित कर ₹339.78 करोड़ कर दिया गया। तदनुसार, बोर्ड ने अगस्त 2009 में कोलकाता में ओएनजीसी कार्यालय परिसर के निर्माण के प्रस्ताव को स्वीकृति दे दी। पाइल फाउंडेशन²⁴ के पूरा होने के बाद, कंपनी ने जुलाई 2012 में कार्यालय भवन के निर्माण के लिए एकमुश्त टर्न की (एलएसटीके) निविदा आमंत्रित की। आगे की बातचीत के बाद सबसे कम बोली ₹438.10 करोड़ थी, जो अनुमान से 40.18 प्रतिशत अधिक थी और ईसी ने एक छोटी, सरल इमारत के निर्माण के निर्णय के साथ निविदा को बंद करने का फैसला किया (अगस्त 2013)।

- (iii) ईसी ने ₹355.96 करोड़ की अनुमानित लागत पर नए वास्तुशिल्प डिज़ाइन के साथ निर्माण को स्वीकृति दी (दिसंबर 2013) और रद्द की गई निविदा के लिए पिछले पीएमसी अनुबंध में निर्दिष्ट समान नियमों और शर्तों पर तकनीकी चित्र, तकनीकी विनिर्देश, लागत अनुमान आदि की तैयारी के लिए पुनः वास्तुशिल्प सलाहकार के रूप में, मेसर्स एएचसी की फिर से नियुक्ति²⁵ को भी स्वीकृति दी। कार्यकारी खरीद समिति ने जून 2015 में नए डिज़ाइन के लिए निविदा मूल्यांकन मानदंड को स्वीकृति दी। इसके बाद वास्तुशिल्प योजना, विस्तृत इंजीनियरिंग और लागत अनुमान (₹294 करोड़) तैयार किए गए और फरवरी 2017 में एक वास्तुशिल्प सलाहकार द्वारा प्रस्तुत किए गए। कंपनी को कार्यालय भवन के निर्माण के लिए तकनीकी स्वीकृति प्रदान की गई (मार्च 2017)।
- (iv) इस बीच, मार्च 2017 से प्रभावी नए राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 (एनबीसी-2016) के लागू होने के कारण, कंपनी ने आवश्यक संशोधन और अनुमानों के साथ डिज़ाइन पर फिर से विचार करने का फैसला किया (फरवरी 2018)। तदनुसार, कार्य का

²³ निर्माण उद्योग विकास परिषद (सीआईडीसी) की स्थापना 1996 में भारत सरकार के योजना आयोग (अब नीति आयोग) द्वारा की गई। सीआईडीसी निर्माण उद्योग को लाभ पहुँचाने के लिए कई तरह की गतिविधियाँ करता है, जिसमें विभिन्न स्तरों पर प्रशिक्षण आयोजित करना, कार्यशालाएँ और सम्मेलन आयोजित करना, पत्रिकाओं और समाचार पत्रों का प्रकाशन, निर्माण श्रमिकों के लिए कल्याण कार्यक्रम, श्रेणी- निर्धारण, रोजगार प्रदान करना आदि शामिल हैं।

²⁴ ₹26.87 करोड़ की लागत से।

²⁵ दिसंबर 2013 में आयोजित ईसी की बैठक में यह राय बनी कि चूँकि परियोजना के लिए वास्तुशिल्प सलाहकार इसकी अवधारणा के समय से ही जुड़े थे, इसलिए उन्हें फिर से शामिल करना लाभदायक होगा।

विवरण (एसओडब्ल्यू) बदल दिया गया और पूरी इमारत के लिए एकल एलएसटी के पैकेज को दो अलग-अलग पैकेजों में विभाजित किया गया, अर्थात (ए) मद दर/प्रतिशत दर निविदा के माध्यम से सेवाओं के बिना उप-संरचना और (बी) एलएसटीके निविदा के माध्यम से पूर्ण सेवा के साथ सुपर-संरचना। इसी ने दो चरणों में भवन के निर्माण को मंजूरी दी (जून 2019)।

- (v) ओएनजीसी कॉम्प्लेक्स, कोलकाता की उप-संरचना के निर्माण का कार्य कुल ₹54.22 करोड़ की लागत पर एक खुली निविदा के माध्यम से एक निजी संविदाकार को दिया गया (अगस्त 2020)। उप-संरचना का निर्माण विलंबित हो गया और जुलाई 2021 की निर्धारित पूर्णता तिथि के मुकाबले जून 2024 में पूरा हुआ। कार्यालय भवन के निर्माण में और विलंब होगा क्योंकि सुपर-स्ट्रक्चर का निर्माण कार्य अक्टूबर 2024 तक शुरू नहीं हुआ है।

इस बीच, पहली डिज़ाइन (प्रारंभिक निविदा में) और दूसरी डिज़ाइन (पुनः निविदा के लिए) पर किए गए सभी व्यय के मूल्यांकन के लिए गठित समिति ने ₹9.81 करोड़ (पहली डिज़ाइन पर ₹5.39 करोड़ और दूसरी डिज़ाइन पर ₹4.42 करोड़) का अनुत्पादक व्यय निकाला था। पहला डिज़ाइन अद्वितीय और प्रतिष्ठित डिज़ाइन के बजाय सरल और छोटे कार्यालय भवन के निर्माण के निर्णय के कारण बेकार था। इसके अलावा, राष्ट्रीय भवन संहिता के लागू होने के कारण दूसरा डिज़ाइन क्रियान्वित नहीं किया जा सका। कार्यपालक समिति ने (मार्च 2023) कोलकाता में हरित भवन के वास्तुशिल्प डिज़ाइन पर किए गए अपव्यय को बट्टे खाते में डालने का निर्णय लिया, साथ ही राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 में परिवर्तन के कारण होने वाले व्यय को परियोजना लागत के रूप में दर्ज करने की स्वीकृति दी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

1. कंपनी ने विभिन्न आंतरिक अनुमोदनों (अप्रैल 2007 में प्रारंभिक अनुमोदन से लेकर जून 2009 में अनुमानित लागत की अतिरिक्त स्वीकृति तक) 26 महीने और निविदा प्रक्रियाओं को पूरा करने में 12 महीने लगाए। इसके अलावा, प्रारंभिक निविदा के मुकाबले, निर्माण कार्यों के समाप्ति की अवधि 30 महीने निर्धारित थी। इस प्रकार, पूरी परियोजना 68 महीनों (26+12+30) में पूरी होनी थी। अगर कंपनी ने अप्रैल 2010 में पाइल फाउंडेशन कार्य प्रदान करने के समानांतर ही निविदा प्रक्रियाओं के लिए पहल की होती, तो कार्यालय भवन के निर्माण की पूरी परियोजना

80 महीनों²⁶ के भीतर यानी नवंबर 2016²⁷ तक (मार्च 2017 में राष्ट्रीय भवन संहिता की अधिसूचना से पहले) पूरी की जा सकती थी।

2. कार्यालय भवन के निर्माण के लिए निविदा जुलाई 2012 में आमंत्रित की गई, यानी संशोधित अनुमानों की स्वीकृति के लगभग तीन साल बाद 30 महीने की समाप्ति अवधि के साथ। हालांकि, कंपनी ने निविदा में दरों में वृद्धि के लिए कोई प्रावधान शामिल नहीं किया और न ही निविदा आमंत्रित करते समय अनुमानों की समीक्षा की। इस प्रकार, लागत में वृद्धि पर विचार न करने से प्रारंभिक निविदा बंद हो गई। साथ ही, इसी ने एक छोटी, सरल इमारत बनाने के निर्णय के साथ निविदा को बंद करने का फैसला किया (अगस्त 2013)। इसलिए भवन की संरचना के प्रारंभिक डिज़ाइन, संरचनात्मक डिज़ाइन की तकनीकी जांच और सांविधिक अनुमोदन पर किए गए ₹5.39 करोड़ का अपव्यय हुआ।
3. एलएसटी के निविदा की उच्च दरों पर विचार करते हुए, कंपनी की कार्यकारी खरीद समिति ने निविदा को बंद करने का फैसला किया (अगस्त 2013)। हालांकि, नए डिज़ाइन के लिए निविदा मूल्यांकन मानदंड (बीईसी) को पहली निविदा बंद होने के 21 महीने बाद जून 2015 में ईपीसी द्वारा अनुमोदित किया गया था। इसके बाद, कंपनी ने वास्तुशिल्प योजना को अंतिम रूप देने और तकनीकी मंजूरी (मार्च 2017) मिलने में 21 महीने से अधिक का समय लिया। बीईसी को अंतिम रूप देने और संशोधित डिज़ाइन के लिए तकनीकी स्वीकृति में अत्यधिक विलंब के कारण, कंपनी को फिर से डिज़ाइन को संशोधित करना पड़ा, जिससे भवन की संरचना के डिज़ाइन, संरचनात्मक डिज़ाइन की तकनीकी जांच और सांविधिक अनुमोदन पर दूसरी बार ₹4.42 करोड़ का अपव्यय हुआ।
4. कार्यालय भवन के निर्माण में विलंब के कारण, कंपनी को किराये के भवन में अपनी गतिविधियों को परिचालित करना पड़ा, जिससे दिसंबर 2016 से अक्टूबर 2024 तक ₹29.66 करोड़ के किराए के कारण अतिरिक्त वित्तीय भार पड़ा।

²⁶ प्रारंभिक निविदा को बंद करने तथा छोटे और सरल कार्यालय भवन के निर्माण के लिए पुनः निविदा जारी करने के लिए 12-12 महीने का समय दिया जाना।

²⁷ यदि कंपनी ने अप्रैल 2010 से पाइल फाउंडेशन कार्य के प्रारंभ के साथ-साथ निविदा प्रक्रिया शुरू की होती, तो नवंबर 2016 में 80 महीने पूरे होने थे। (प्रशासनिक और वित्तीय अनुमोदन में 26 महीने + दो बार निविदा प्रक्रिया में 24 महीने + परियोजना के पूरा होने में 30 महीने)

प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (मार्च 2024/अक्टूबर 2024) कि:

1. ओएनजीसी द्वारा कोलकाता में बनाया जा रहा भवन एक आधुनिक भवन है और ऐसे भवनों के डिज़ाइन के लिए पर्याप्त समय की आवश्यकता होती है ओएनजीसी ने वसंत कुंज परियोजना के समान आधार पर स्वीकृत निष्पादन पद्धति का पालन किया। हालांकि, वसंत कुंज परियोजना में पाइल फाउंडेशन नहीं था। कोलकाता कार्यालय भवन का स्थान कम मिट्टी वहन क्षमता और जलभराव वाले भरे हुए/ विकसित क्षेत्र में आता है। मिट्टी की स्थिति और डिज़ाइन के विचार से पाइल फाउंडेशन निर्माण की आवश्यकता थी, जिसे पहले अनुभवी/ विशेषज्ञ एजेंसी के/ माध्यम से किया जाना आवश्यक था। आस-पास के क्षेत्रों से मिट्टी की सतह में निरंतर रिसाव के कारण निर्माण अवधि के दौरान पानी निकालने की आवश्यकता थी पर मानसून ने कठिनाइयों को और बढ़ा दिया। पाइल फाउंडेशन, एक विशेष कार्य होने के कारण, सक्षम प्राधिकारी से उचित अनुमोदन लेने के बाद, एक अलग अनुबंध के माध्यम से कोलकाता में किया गया था।
2. निविदा जारी किए जाने से पहले, राष्ट्रीय भवन संहिता (एनबीसी) 2016 मार्च 2017 में लागू हुई और इसलिए, नए कोडल परिवर्तनों के संबंध में सभी हितधारकों के साथ दूसरे डिज़ाइन का मूल्यांकन किया गया। यह पाया गया कि दूसरा डिज़ाइन नए कोडल परिवर्तनों के अनुरूप नहीं था। इसलिए, सक्षम प्राधिकारी ने कोडल परिवर्तनों को शामिल करने के लिए भवन के तीसरे डिज़ाइन को मंजूरी दी। ओएनजीसी ने वास्तुशिल्प सलाहकार को फिर से नियुक्त करने के संबंध में दिसंबर 2013 में सैद्धांतिक मंजूरी ले ली थी। इसके बाद, संशोधित बीईसी, मूल्य निविदा प्रारूप, संरचित भुगतान, पूरक अनुबंध आदि के साथ वास्तुशिल्प सलाहकार को फिर से नियुक्त करने का मामला संसाधित किया गया और ओएनजीसी द्वारा सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त की गई और अंत में अप्रैल 2015 में स्वीकृति दे दी गई। संशोधित डिज़ाइन के लिए वैधानिक मंजूरी/अनुमोदन लगभग नौ महीने की अवधि (नवंबर 2015 से अगस्त 2016 तक) के भीतर प्राप्त कर लिए गए थे।
3. कार्यकारी समिति (ईसी) ने कोलकाता में हरित भवन के वास्तुशिल्प डिज़ाइन पर किए गए अपव्यय को लिखने के लिए सांविधिक रूप से अनुमोदन प्रदान करते हुए सलाह दी कि राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 में बदलाव के कारण व्यय को परियोजना लागत के अंतर्गत दर्ज किया जाए। इसलिए सभी व्यय अतिरिक्त वित्तीय भार नहीं

हैं। कार्यालय भवन के उप-संरचना (दो-स्तरीय भूमिगत बेसमेंट) का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है और सुपर-स्ट्रक्चर के निर्माण के लिए निविदा प्रक्रियाधीन है। इसके अलावा यह भी प्रस्तुत किया गया है कि अस्थायी भवन पूरा होने का कार्यक्रम जून 2026 है।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तर को निम्नलिखित बातों पर विचार करते हुए देखा जाना चाहिए:

1. आधुनिक भवन के निर्माण और इसकी डिजाइनिंग के लिए पर्याप्त समय की आवश्यकता के बारे में तर्क को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि कंपनी ने स्वयं प्रारंभिक निविदा में 30 महीने और कार्यालय भवन के निर्माण के लिए नवीनतम निविदा में 36 महीने की अवधि तय की। हालांकि, कंपनी ने दिसंबर 2013 में आयोजित इसी बैठक में अपने निर्णय के आधार पर मौजूदा सलाहकार को फिर से नियुक्त करने के लिए केवल अनुमोदन (अप्रैल 2015) के लिए 15 महीने का समय लिया। इसके अलावा, दूसरे डिजाइन के दौरान सांविधिक अनुमोदन/स्वीकृति के लिए लगने वाले समय का हवाला देते हुए प्रबंधन का तर्क भी आश्वस्त करने वाला नहीं है क्योंकि सभी सांविधिक अनुमोदन/स्वीकृति आवेदन की तारीख से नौ महीने की अवधि के भीतर प्राप्त हुई। हालांकि, कंपनी ने मौजूदा सलाहकार, बीईसी, चित्रों को अंतिम रूप देने, तकनीकी विनिर्देशों और लागत अनुमानों को फिर से नियुक्त करने के लिए आंतरिक अनुमोदन में लगभग चार साल लगा दिए।
2. वास्तुकला सलाहकार ने अगस्त 2011 के दौरान परियोजना के लिए केवल कुल अनुमान प्रस्तुत किया। हालांकि, वास्तुकला डिजाइन को मई 2009 में इसी द्वारा पहले ही स्वीकृति दी गई और उसके बाद निदेशक मंडल ने अगस्त 2009 में ₹111.59 करोड़ की अतिरिक्त स्वीकृति के साथ ₹339.78 करोड़ की संशोधित अनुमानित लागत को स्वीकृति दी। ओएनजीसी बोर्ड के अनुमोदन के समय तक, कार्यालय भवन के लागत अनुमान के लिए विभिन्न मदों का संरचनात्मक डिजाइन और दर विश्लेषण किया/जांचा जा चुका था। कंपनी के कार्य मैनुअल 2007 के खंड 8.1.1 में यह निर्धारित किया गया कि यदि "निविदा से पहले या निविदा के दौरान स्वीकृत राशि से अधिक कोई अतिरिक्त राशि जात होती है, तो अतिरिक्त व्यय स्वीकृति के अभाव में निविदा प्रक्रिया रोकी नहीं जाएगी।" इस प्रकार, कार्य नियमावली के प्रावधान के अनुसार, निविदा प्रक्रिया अगस्त 2009 के ठीक बाद किसी भी समय

शुरू की जा सकती थी जब ओएनजीसी बोर्ड ने अनुमोदित डिज़ाइन की अनुमानित लागत को स्वीकृति दी थी। हालांकि, कंपनी ने तकनीकी स्वीकृति, विशेष/सामान्य, अनुबंध की शर्तें, संविदाकारों को निर्देश आदि जैसी विभिन्न गतिविधियों में लगभग तीन साल (जून 2012) तक जब एलएसटी के निविदा को अंतिम रूप दिया गया, लगा दिए।

3. स्थान संबंधी बाधाओं के संबंध में, मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना चाहिए कि कंपनी सभी स्थान संबंधी बाधाओं से अच्छी तरह अवगत थी और निर्माण कार्यक्रम तैयार करते समय इस पर विचार किया जाना चाहिए था। इसके अलावा, जब कार्यालय भवन का दूसरा डिज़ाइन तैयार किया जा रहा था, तो पहले डिज़ाइन की तैयारी के दौरान कंपनी को स्थान संबंधी बाधाओं के बारे में पहले से ही पता था। हालांकि, कंपनी ने मौजूदा सलाहकार को फिर से नियुक्त करने में 15 महीने और वास्तुशिल्प योजना को अंतिम रूप देने में 20 महीने से अधिक समय लगाया। इस प्रकार, कंपनी ने अगस्त 2013 में प्रारंभिक निविदा बंद होने के बाद पुनः निविदा के लिए आंतरिक प्रक्रियाओं को पूरा करने के लिए लगभग चार वर्षों का असामान्य अतिरिक्त समय लिया।
4. वसंत कुंज में कार्यालय भवन के निर्माण का कार्य (अप्रैल 2006 में स्वीकृत) जनवरी 2010 में दिया गया जो जुलाई 2017 में पूरा हुआ यानी 7.5 साल में। बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स में कार्यालय भवन (अक्टूबर 2007 में स्वीकृत) जनवरी 2011 में दिया गया और इसे भी जनवरी 2017 में पूरा किया गया यानी छः साल में। हालांकि, अप्रैल 2007 में कोलकाता में कार्यालय भवन के निर्माण के लिए स्वीकृति मिलने के 17 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी, कार्यालय भवन का निर्माण अभी तक (अक्टूबर 2024) पूरा नहीं हो सका है।
5. समिति (कार्यालय भवन के डिज़ाइनों पर किए गए निष्फल व्यय के मूल्यांकन के लिए गठित) द्वारा ₹9.81 करोड़ (प्रथम डिज़ाइन पर ₹5.39 करोड़ तथा द्वितीय डिज़ाइन पर ₹4.42 करोड़) के सम्पूर्ण व्यय को निष्फल माना गया। इसी ने राष्ट्रीय भवन संहिता 2016 में बदलाव के कारण होने वाले व्यय को परियोजना लागत के रूप में दर्ज करने की सलाह दी, जो भवन के दूसरे डिज़ाइन पर खर्च हुआ था। हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा इस मुद्दे को उठाए जाने के बाद, भवन के पहले और

दूसरे डिज़ाइन पर किए गए ₹9.81 करोड़ के पूरे व्यय को कंपनी द्वारा अपव्यय माना गया।

इस प्रकार, अपने कार्यालय भवन के निर्माण में विलंब के कारण, कंपनी को दिसंबर 2016²⁸ से अक्टूबर 2024 तक ₹29.66 करोड़²⁹ (अनुरक्षण शुल्क को छोड़कर) के किराए के रूप में अतिरिक्त वित्तीय भार उठाते हुए किराये की इमारत में अपनी गतिविधियाँ परिचालित करनी पड़ीं। चूँकि कार्यालय भवन के सुपर-स्ट्रक्चर का निर्माण भी शुरू नहीं हुआ है (अक्टूबर 2024 तक), इसलिए भवन के निर्माण कार्य पूरा होने तक कार्यालय भवन को किराए पर लेने पर पट्टा किराया जारी रहेगा। इस प्रकार, एमबीए बेसिन, कोलकाता में कार्यालय भवन के समय पर निर्माण में विफलता के परिणामस्वरूप ₹39.47 करोड़³⁰ का अतिरिक्त वित्तीय भार पड़ा है।

²⁸ अगस्त 2013 में प्रारंभिक निविदा रद्द होने के बाद नई निविदा प्रक्रियाओं के लिए 12 महीने और प्रारंभिक प्रस्ताव में परिकल्पित परियोजना को पूरा करने के लिए 30 महीने का समय।

²⁹ दिसंबर 2016 से अक्टूबर 2024 तक कुल किराया चुकाया गया - ₹36.69 करोड़, जिसमें से अनुरक्षण शुल्क ₹7.03 करोड़ है (दिसंबर 2016 से अक्टूबर 2024 तक 95 महीनों के लिए लगभग ₹7.40 लाख प्रति माह)।

³⁰ डिज़ाइन में बदलाव के लिए ₹9.81 करोड़ और किराए पर लिए गए कार्यालय भवन के किराए के भुगतान के लिए ₹29.66 करोड़ (रखरखाव शुल्क को छोड़कर) अक्टूबर 2024 तक।

अध्याय III
वित्त मंत्रालय
(वित्तीय सेवा विभाग)

अध्याय III: वित्त मंत्रालय (वित्तीय सेवाएं विभाग)

यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

3.1 व्यापक ऑनलाइन वास्तविक समय प्रणाली

3.1.1 परिचय

यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (कंपनी/यूआईआईसी), चेन्नई, सार्वजनिक क्षेत्र की सामान्य बीमा कंपनियों में से एक है और 1972 में अपने राष्ट्रीयकरण के बाद से प्रचालन में है। कंपनी की संगठनात्मक संरचना अखिल भारतीय स्तर पर फैली हुई है जिसके नियंत्रण में क्षेत्रीय कार्यालय, कॉर्पोरेट शाखाएं और प्रचालन कार्यालय हैं। कंपनी की मुख्य व्यावसायिक गतिविधियों में जोखिमों का बीमांकन और अग्नि, समुद्री और विविध संविभाग के अंतर्गत दावों का निपटान, पुनर्बीमा प्रचालन और निवेश प्रचालन शामिल हैं। भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण (आईआरडीएआई) कंपनी को विनियमित करता है।

कंपनी ने प्रत्यक्ष व्यवसाय, पुनर्बीमा और लेखांकन पर सामान्य बीमा व्यवसाय, बीमा उत्पादों और वास्तविक लेनदेन की संपूर्ण आरंभ-से-अंत तक की प्रक्रिया परिभाषा कार्यात्मक आवश्यकताओं को संबोधित करने के लिए व्यापक ऑनलाइन वास्तविक समय प्रणाली (कोर) के कार्यान्वयन की अवधारणा बनाई (जनवरी 2007)। इस प्रणाली की संरचना तीन-स्तरीय यानी वेब, ऐप और डेटाबेस स्तर की थी। कोर बीमा प्रणाली ने व्यवसाय की विभिन्न श्रेणियों (यानी मोटर, स्वास्थ्य, व्यक्तिगत दुर्घटना, आग, इंजीनियरिंग, समुद्री कार्गो, समुद्री पतवार, संपत्ति दुर्घटना, विमानन, देयता, ग्रामीण, पैकेज) वित्तीय लेखांकन, मानव संसाधन प्रबंधन और दस्तावेज प्रबंधन प्रणाली के लिए बीमा मॉड्यूल को सम्मिलित किया।

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (सीएजी) के कार्यालय ने यूआईआईसी में कोर प्रणाली के कार्यान्वयन पर लेखापरीक्षा की थी (2016-17) और लेखापरीक्षा के परिणाम 2017 की रिपोर्ट संख्या 9 (पैरा 7.5) में शामिल किए गए और 5 अप्रैल 2017 को संसद में पेश किए गए थे। मंत्रालय ने रिपोर्ट के लिए अपने एटीएन में बताया कि सभी प्रचालन

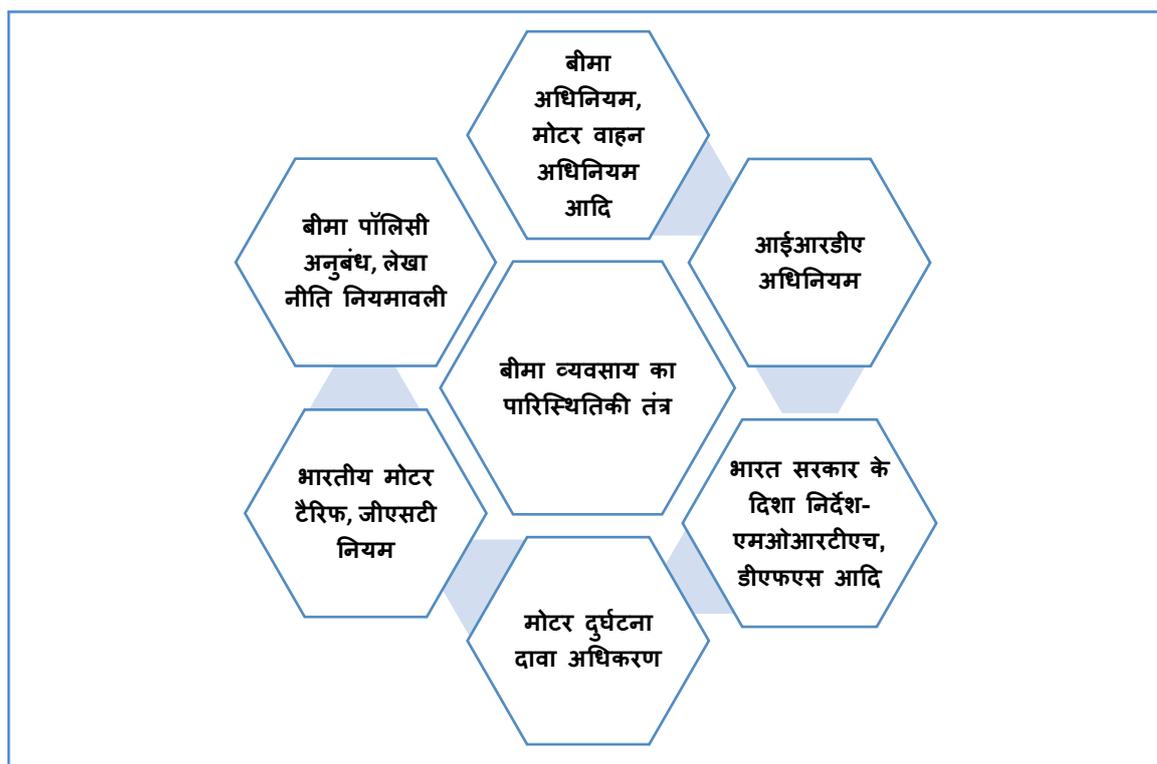
कार्यालयों में जेनिसिस कॉन्फिगरेटर कोर बीमा समाधान से व्यवसाय की सभी श्रेणियों में लेनदेन हो रहा था और पूर्व प्रणाली जेनिसिस को 1 अप्रैल 2017 से सेवानिवृत्त कर दिया गया और एकीकृत पुनर्बीमा सॉफ्टवेयर का डेटा 1 अप्रैल 2021 से कोर बीमा प्रणाली के साथ एकीकृत किया गया।

3.1.2 लेखापरीक्षा का दायरा और कार्यप्रणाली

अप्रैल 2019 से मार्च 2022 तक की अवधि से संबंधित बीमा व्यवसाय लेनदेन को सम्मिलित करते हुए आईटी लेखापरीक्षा आयोजित की गई (अक्टूबर 2022 से अप्रैल 2023)। चेन्नई स्थित मुख्यालय में यूआईआईसी के केंद्रीकृत डाटाबेस तक पहुंच बनाई गई और अखिल भारतीय स्तर पर स्ट्रक्चर्ड क्वेरी लैंग्वेज का उपयोग करते हुए रिपोर्ट तैयार की गई। डेटाबेस से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों को सात दक्षिणी भारत के क्षेत्रीय कार्यालयों के अंतर्गत प्रचालन कार्यालयों में रखे गए चयनित अभिलेखों के साथ सत्यापित/परीक्षण किया। निष्कर्ष निकालने और जानकारी को अद्यतित करने के लिए जहाँ भी आवश्यक हो पहले और बाद की अवधि से संबंधित अभिलेखों और डेटा की भी जाँच की गई।

3.1.3 सूचना प्रौद्योगिकी विभाग की संगठन संरचना

सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) विभाग का नेतृत्व एक महाप्रबंधक (जीएम) करता है, जिसकी सहायता एक उप महाप्रबंधक (डीजीएम) करता है। आईटी विभाग को मुख्य प्रबंधकों, प्रबंधकों, उप प्रबंधकों, सहायक प्रबंधकों और अन्य अधिकारियों की एक टीम द्वारा सहयोग किया जाता है। आईटी विभाग व्यवसाय की आवश्यकताओं और बीमा व्यवसाय को नियंत्रित करने वाले पारिस्थितिकी तंत्र में शामिल तत्वों के अनुसार आईटी सिस्टम की निगरानी, परिवर्तनों का अद्यतन करने, अनुरक्षण और सुरक्षा के लिए जिम्मेदार था जैसा कि नीचे दिए गए चित्र में दिखाया गया है:



3.1.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2017-18 में कोर सिस्टम के स्थिरीकरण और समेकन के बाद भी आईटी सिस्टम नियंत्रण में कमियाँ थीं। बीमा व्यवसाय पारिस्थितिकी तंत्र के विभिन्न तत्वों के अनुपालन में अनुप्रयोग नियंत्रण में खामियां थीं जैसे कि व्यवसाय नियमों को प्रतिचित्रण और अद्यतन करने में कमजोर इनपुट नियंत्रण और वैधीकरण नियंत्रण। भौतिक प्रवेश नियंत्रणों के अलावा अपर्याप्त सामान्य नियंत्रण, जैसे कि मास्टर डेटा फ़ाइलों का अनुचित रखरखाव और आईटी सुरक्षा से संबंधित मुद्दे भी पाए गए जिनका विस्तृत विवरण आगे के पैराग्राफ में दिया गया है।

3.1.4.1 व्यवसाय और प्रबंधकीय आवश्यकताओं से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष

क. आईटी सिस्टम में संशोधित मोटर तृतीय पक्ष प्रीमियम दरों के प्रतिचित्रण में विलंब आईआरडीएआई अधिनियम, 1999 की धारा 14(2)(i) के अंतर्गत प्राधिकरण में निहित शक्तियों के आधार पर, आईआरडीएआई हर साल मोटर तृतीय पक्ष देयता बीमा पर लागू प्रीमियम दरों को अधिसूचित करता है। तदनुसार, आईआरडीएआई ने वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए 16 जून 2019 से मोटर तृतीय पक्ष देयता बीमा के लिए प्रीमियम दरों को संशोधित किया (4 जून 2019)। हालांकि, यह देखा गया कि कोर सिस्टम में समय पर दर परिवर्तनों

के कार्यान्वयन के लिए कोई विशिष्ट पद्धति/प्रक्रिया निर्धारित नहीं की गई थी। इसके अलावा, सिस्टम में दरों को अद्यतित किए जाने के बाद प्रभावी तिथि से अवधि को सम्मिलित करते हुए पुरानी दर पर जारी पॉलिसियों के लिए अपवाद रिपोर्ट तैयार करने का कोई तंत्र नहीं था।

निजी कारों, 75 सीसी से कम वाले दोपहिया वाहनों और माल ढोने वाले वाहनों (3 पहिया वाहनों के अतिरिक्त) - निजी वाहक के संबंध में 16 जून 2019 या उसके पश्चात से 31 मार्च 2020 तक की बीमा अवधि के साथ जारी मोटर पॉलिसियों के डेटाबेस की नमूना जाँच के आधार पर समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि संशोधित प्रीमियम दरें आईआरडीएआई द्वारा निर्धारित दरों के अनुसार नहीं ली गई थीं। इस प्रकार, कोर प्रणाली में संशोधित दरों का ठीक प्रकार से प्रतिचित्रण करने में विलंब होने के कारण कंपनी को ₹1.21 करोड़¹ के प्रीमियम का नुकसान हुआ।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि 16 जून 2019 को या उसके बाद जोखिम शुरू होने के साथ अधिसूचना तिथि से पहले जारी की गई पॉलिसियों के संबंध में पुरानी दरें ही ली गईं। कंपनी ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि आईआरडीएआई ने 4 जून 2019 को (16 जून 2019 से प्रभावी तिथि के साथ) टीपी दरों को अधिसूचित किया और 15 जून 2019 की मध्यरात्रि को परिवर्तन लागू किए गए। अधिसूचना तिथि से पहले जारी किए गए पॉलिसियों के संबंध में, जिनमें जोखिम 16 जून 2019 या उसके बाद शुरू हुआ, पैच परिनियोजन से पहले ओईएम द्वारा जारी किए गए बीमा और पैच तिथि से पहले तैयार किए गए और पैच निष्पादन के बाद एकत्र किए गए प्रस्तावों पर पुरानी टीपी दरें लगाई गई हैं। ऐसे मामलों के लिए अपवाद रिपोर्ट तैयार करने और सही टीपी दरों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए विभाग के साथ चर्चा शुरू की गई है।

मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन किया (सितंबर 2023)।

¹ 2019-22 के दौरान 92 लाख निजी कारें, 75 सीसी से कम के 5.01 लाख दो पहिया वाहन और 1.63 लाख माल ढोने वाले वाहन (तीन पहिया वाहनों के अलावा) बीमा जारी की गईं। इनमें से 35,126 निजी कार बीमा पॉलिसियों, 3,340 दो पहिया बीमा पॉलिसियों और 773 माल ढोने वाले वाहनों की बीमा पॉलिसियों के मामले में संशोधित दरें नहीं लगाई गईं, जिसके परिणामस्वरूप क्रमशः ₹1.08 करोड़, ₹0.02 करोड़ और ₹0.11 करोड़ का प्रीमियम कम वसूला गया।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि आईआरडीएआई द्वारा निर्धारित प्रीमियम दरें जोखिम के प्रारंभ की तारीख से जुड़ी हुई थीं, इसलिए आईटी प्रणाली में जोखिम को कवर करने वाली पॉलिसियों के लिए अधिसूचना की प्रभावी तिथि से अपवाद रिपोर्ट तैयार करने की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि पुरानी दरों पर जारी पॉलिसियों के लिए प्रीमियम कमी की वसूली सक्षम हो सके। लेखापरीक्षा ने पाया कि 16 जून 2019 के बाद जारी पॉलिसियों पर भी पुरानी दरें वसूली गईं। इसके अलावा, कंपनी ने 2017 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 9 (पैरा 7.5) में पहले बताए गए इसी तरह के मुद्दे पर कार्रवाई नोट में मंत्रालय की पुष्टि के बावजूद आईटी प्रणाली में नियामक आवश्यकताओं के अनुसार परिवर्तनों को बिना विलंब लागू करने के लिए उचित व्यवस्था विकसित नहीं की।

ख. कुल हानि के आधार पर दावों का निपटान

मोटर वाहन अधिनियम 1988 की धारा 55 के अनुरूप, आईआरडीएआई ने (25 जुलाई 2019) एक परिपत्र जारी कर दोहराया कि सभी बीमा कंपनियों को दुरुपयोग को रोकने के लिए 'कुल हानि' दावे के निपटान के मामले में वाहन के पंजीकरण प्रमाणपत्र को रद्द करना सुनिश्चित करना चाहिए। जनरल इंश्योरेंस पब्लिक सेक्टर एसोसिएशन (जीआईपीएसए) द्वारा दावा निपटान के लिए मैनुअल के अनुसार, 'कुल हानि' के आधार पर निपटाए गए मोटर दावों के मामले में, पॉलिसी को नुकसान की तारीख से रद्द कर दिया जाना चाहिए और क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय को सूचना देने के साथ क्षतिग्रस्त वाहन का निपटान किया जाना चाहिए।

'कुल हानि' के आधार पर निपटाए गए 14,974 दावों के विश्लेषण से पता चला कि आईटी प्रणाली ने पॉलिसी अवधि की समाप्ति तक 418 पॉलिसियों को जारी रखने की अनुमति दी और 'कुल हानि' के आधार पर दावे के निपटान के बाद भी 6,920 पॉलिसियों का नवीनीकरण बाद की अवधि में किया गया। इसके अलावा, ऐसी नवीनीकृत पॉलिसियों पर 325 दावों का भुगतान भी किया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि 'कुल हानि' के आधार पर दावे का निपटान होने के बाद उसी वाहन के लिए पॉलिसियों के जारी/नवीनीकरण को रोकने के लिए सिस्टम में पर्याप्त संशोधन/सत्यापन नियंत्रण बनाने की आवश्यकता थी। जिन वाहनों पर दावों का कुल हानि के आधार पर निपटान किया गया था, उनकी पॉलिसी के

नवीनीकरण को रोकने के लिए सिस्टम में नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप ₹1.72 करोड़² का परिहार्य वित्तीय व्यय हुआ।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि सिस्टम में आवश्यक वैधीकरण के लिए परिवर्तन की पहल की गई है। कंपनी ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि मोटर विभाग ने 24 अप्रैल 2023 से परिवर्तन आरंभ करने का अनुरोध किया है।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि कंपनी ने कहा है कि समस्या को ठीक करने के लिए सिस्टम में आवश्यक वैधीकरण किया गया है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह नोट किया गया था कि 2024-25 में 199 पॉलिसियाँ ऐसी थी जिन्हें 2023-24 में पिछले पॉलिसी में वाहन का कुल नुकसान होने के बाद नवीनीकृत किया गया था। इसलिए, सुधारात्मक कार्रवाई अभी पूरी नहीं हुई थी। लेखापरीक्षा का विचार है कि अनुमोदन प्रक्रिया में नियंत्रण विफलता की पहचान करने के लिए इन मामलों की भी जाँच की जानी चाहिए।

ग. ब्लैक लिस्टेड एजेंटों के माध्यम से बीमा पॉलिसियों की खरीद

आईआरडीएआई ने ब्लैक लिस्टेड एजेंटों की एक केंद्रीकृत सूची बनाई हुई थी जिसमें एजेंटों के नाम, पैन, एजेंसी कोड, पिन कोड आदि जैसे विवरण दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने कंपनी के एजेंट मास्टर डेटाबेस की समीक्षा की और पाया कि कंपनी के एजेंट मास्टर डेटाबेस में 22 ब्लैक लिस्टेड एजेंट³ सक्रिय थे। कंपनी ने आईआरडीएआई पोर्टल के अनुसार ब्लैक लिस्टेड 12 एजेंटों के माध्यम से व्यवसाय प्राप्त करना जारी रखा। कंपनी ने इन एजेंटों को ₹0.38 करोड़ का कमीशन दिया। लेखापरीक्षा ने पाया कि डेटाबेस और वैधीकरण नियंत्रण को समय पर अद्यतित करने में मजबूती की कमी के कारण आईआरडीएआई द्वारा ब्लैक लिस्टेड एजेंटों से व्यवसाय की खरीद जारी रही।

कंपनी ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया और कहा (मई 2023) कि कंपनी या अन्य बीमा कंपनियों द्वारा ब्लैक लिस्टेड सभी 12 एजेंटों को हटा दिया गया। यह भी कहा

² 325 दावों में दावा राशि (₹1.63 करोड़) और दावा संबंधी व्यय (₹0.09 करोड़)

³ केंद्रीकृत डाटा बेस में दिए गए एजेंटों के पैन नंबर के आधार पर निकाला गया।

गया कि सिस्टम में एजेंट को कंपनी के किसी भी कार्यालय में व्यवसाय करने से हटाने की सुविधा थी और सिस्टम से संबंधित सभी बदलावों को परिवर्तन पहल के आधार पर संभाला गया था। हालांकि, आईआरडीएआई सूची के अनुसार एजेंटों को ब्लैकलिस्ट करने के लिए डोमेन विभागों से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ था। प्रबंधन ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि आईटी विभाग को नियमित अंतराल पर जीसी कोर को अद्यतित करने के लिए सूचित किया गया है।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि 12 एजेंटों को अक्षम करने का कार्य पूरा हो गया है। जब भी बदलाव की सूचना मिलेगी, कंपनी द्वारा अक्षम किया जाएगा।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि कंपनी के एजेंट के डेटाबेस को आईआरडीएआई पोर्टल के साथ समन्वय में अद्यतित किया जाना बाकी है क्योंकि अक्टूबर 2023 से दिसंबर 2024 के दौरान 12 एजेंटों में से आठ ब्लैक लिस्टेड एजेंटों के एजेंसी कोड के साथ 570 पॉलिसियाँ तैयार की गई थीं। कंपनी के एजेंट मास्टर डेटाबेस को आईआरडीएआई ब्लैक लिस्टेड एजेंटों की सूची के साथ अद्यतित और समन्वयित करने के लिए आवश्यक कदम जल्द से जल्द पूरे किए जाए।

घ. आईटी सिस्टम में सर्वेक्षक गलत-प्रतिचित्रण

बीमा अधिनियम, 1938 की धारा 64 यूएम में निर्धारित किया गया है कि कोई भी व्यक्ति सामान्य बीमा व्यवसाय के संबंध में सर्वेक्षक या हानि मूल्यांकनकर्ता के रूप में कार्य नहीं करेगा जब तक कि उसके पास आईआरडीएआई द्वारा जारी वैध लाइसेंस न हो। आईआरडीएआई (बीमा सर्वेक्षक और हानि मूल्यांकनकर्ता) विनियम, 2015 के अनुसार, प्रत्येक व्यक्ति जो भारतीय बीमा सर्वेक्षक और हानि मूल्यांकनकर्ता संस्थान⁴ (आईआईआईएसएलए) का सदस्य था और सामान्य बीमा व्यवसाय के संबंध में सर्वेक्षक और हानि मूल्यांकनकर्ता के रूप में कार्य करने का इरादा रखता है उसे सर्वेक्षक के रूप में कार्य करने के लिए आईआरडीएआई से लाइसेंस प्राप्त करना होगा। आईआईआईएसएलए द्वारा दी गई सदस्यता के स्तर, सामान्य बीमा व्यवसाय के विशेष वर्ग/विभाग या विषय

⁴ आईआरडीए अधिनियम, 1999 की धारा 14(2)(एफ) के तहत आईआरडीएआई द्वारा प्रवर्तित और कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 8 के तहत निगमित

अर्थात अग्नि, समुद्री कार्गो, समुद्री पतवार, इंजीनियरिंग, मोटर, विविध, फसल बीमा और लाभ की हानि का उल्लेख करते हुए आईआरडीएआई लाइसेंस प्रदान करेगा जो तीन वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा और समाप्ति पर नवीनीकृत किया जा सकता है।

कंपनी की कोर प्रणाली से निकाले गए सक्रिय व्यक्तिगत सर्वेक्षकों के डेटा की जाँच करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि बिना लाइसेंस संख्या और पैन संख्या या शून्य के रूप में अभिग्रहित किए गए सर्वेक्षक डेटा के मामले थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जिन विभागों में उन्हें आईआरडीएआई द्वारा लाइसेंस दिया गया था उनके अलावा अन्य विभागों से संबंधित दावे सर्वेक्षकों को सौंपे गए थे। सर्वेक्षक लाइसेंसों के वैधीकरण पर यह पाया गया कि 12 सर्वेक्षक जिन्हें अग्नि दावों के सर्वेक्षण के लिए लाइसेंस प्राप्त नहीं था, उन्हें 58 अग्नि दावे आबंटित किए थे, 14 सर्वेक्षक जिन्हें केवल 'इंजीनियरिंग विभाग' के दावों का सर्वेक्षण करने के लिए लाइसेंस प्राप्त था और तीन सर्वेक्षक जिन्हें केवल 'मोटर विभाग' के दावों का सर्वेक्षण करने के लिए लाइसेंस प्राप्त था उन्हें क्रमशः अन्य विभागों से संबंधित 52 और 352 दावे आबंटित किए थे। मास्टर डाटा बेस में रद्द या सरेंडर किए गए लाइसेंस वाले तीन सर्वेक्षक भी सक्रिय पाए गए। लेखापरीक्षा द्वारा नोट किए गए मामलों का विवरण **अनुलग्नक VIII** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सर्वेक्षक के सभी आवश्यक विवरण प्राप्त करने तथा सर्वेक्षकों को उनकी सदस्यता के स्तर के साथ कार्य सौंपने के प्रतिचित्रण के लिए पर्याप्त इनपुट नियंत्रण नहीं थे। सर्वेक्षक के संपूर्ण विवरण प्राप्त करने तथा सर्वेक्षकों को कार्य आबंटित करने के लिए सिस्टम में आवश्यक नियंत्रण शामिल किए जाने की आवश्यकता थी।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि सर्वेक्षक के सृजन के लिए लाइसेंस नंबर और पैन नंबर अनिवार्य फ़ील्ड थे और आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण शुरू किए जाएंगे। यह भी कहा गया कि रद्द/समर्पित लाइसेंस के मामले में, डोमेन विभाग से पुष्टि के आधार पर सर्वेक्षकों को सिस्टम से अक्षम कर दिया जाएगा। व्यवसाय की अन्य लाइनों में सर्वेक्षण कार्य के असाइनमेंट पर लेखापरीक्षा अवलोकन के संबंध में कंपनी ने कहा कि सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से व्यवसाय की अन्य लाइनों से सर्वेक्षक की सेवाओं का उपयोग किया था। प्रबंधन ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि ऐसे मामलों में जहां लाइसेंस नंबर उपलब्ध नहीं है या शून्य के रूप में अभिग्रहित किया गया है तो सर्वेक्षक सिस्टम में अक्षम हो जाएंगे। पैन नंबर के संबंध में यदि पैन अनुपस्थित है तो प्रणाली 20 प्रतिशत की दर से टीडीएस वसूलती है। यदि सर्वेक्षक आयकर विभाग से विशिष्ट छूट प्राप्त करता है तो उसे

सिस्टम में उचित रूप से चिह्नित कर दिया जाता है। आईटी विभाग लाइसेंस रद्द करने में अद्यतन करने के मामले में संबंधित विभागों के साथ इस मामले को उठाएगा और आवश्यक कार्रवाई करेगा। सर्वेक्षणकर्ताओं को ऐसे व्यवसाय जिसके लिए उनके पास लाइसेंस नहीं है के लिए नियुक्त करने के मामले में सिस्टम में आवश्यक वैधीकरण शामिल किया जाएगा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि (सितंबर 2023) लाइसेंस संख्या को मान्य करने और आयकर छूट को अभिग्रहित करने के लिए सॉफ्टवेयर संशोधन लागू किया गया है और बिना लाइसेंस वाले सर्वेक्षणकर्ताओं की आवधिक अपवाद रिपोर्ट तैयार की जाएगी। इसमें कहा गया है कि कंपनी द्वारा सर्वेक्षक मास्टर को अद्यतित कर दिया गया है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि सिस्टम में बिना लाइसेंस नंबर के 984 सक्रिय सर्वेक्षक थे। साथ ही, आईआरडीएआई द्वारा रद्द किए गए तीन सर्वेक्षकों के लाइसेंस में से दो सर्वेक्षक सिस्टम में सक्रिय थे। आईआरडीएआई (बीमा सर्वेक्षक और हानि मूल्यांकनकर्ता) विनियम, 2015 के अध्याय VI आचार संहिता के अंतर्गत विनियम 16(5) के अनुसार, सर्वेक्षक और हानि मूल्यांकनकर्ता उन क्षेत्रों में सर्वेक्षण कार्य स्वीकार या निष्पादित नहीं करेंगे जिनके लिए उनके पास लाइसेंस नहीं है। इसलिए, व्यवसाय की अन्य लाइसेंसों से सर्वेक्षकों की सेवाओं का उपयोग आईआरडीएआई विनियमों का उल्लंघन था।

कंपनी के सर्वेक्षक मास्टर डेटाबेस को आईआरडीएआई सूची के साथ अद्यतन और समकालीन बनाने के लिए आवश्यक कदम जल्द से जल्द पूरे किए जाए।

ड. अनिवार्य कटौती

भारत मोटर टैरिफ के सामान्य विनियमन संख्या 40 में प्रावधान है कि सभी श्रेणियों के वाहनों के स्वयं के नुकसान वाले हिस्से का बीमा करने वाली मोटर पॉलिसियाँ अनिवार्य कटौती के अधीन हैं। बीमा के नियमों और शर्तों के अनुसार, 'कटौती' दावे का वह हिस्सा था जिसके लिए कंपनी उत्तरदायी नहीं होगी। दूसरे शब्दों में, 'कटौती', जिसे 'एक्सेस' के रूप में भी जाना जाता है वह राशि थी जिसके ऊपर दावा देय होगा।

वाणिज्यिक वाहनों/निजी कारों/दोपहिया वाहनों से संबंधित 2019-2022 के अंडरराइटिंग डेटा की समीक्षा करने पर यह पाया गया कि सिस्टम अनिवार्य कटौती की शर्त को सक्षम किए बिना पॉलिसियों को अंडरराइट करने की अनुमति दे रहा था और परिणामस्वरूप अनिवार्य कटौती लागू किए बिना दावों का भुगतान किया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- आईटी प्रणाली द्वारा तैयार वाणिज्यिक वाहनों, निजी कारों और दोपहिया वाहनों की 30.08 लाख, 92 लाख और 2.19 करोड़ पॉलिसियों में से 25,134, 223 और 1,929 पॉलिसियों में अनिवार्य एक्सेस राशि शून्य दर्शाई गई थी।
- अनिवार्य कटौती के बिना जारी की गई 27,286 पॉलिसियों में से 452 (431- वाणिज्यिक वाहन, 17- निजी कार, 4- दोपहिया) दावों की रिपोर्ट की गई और दिसंबर 2022 तक उनका निपटान⁵ किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मोटर पॉलिसियों की अंडरराइटिंग करते समय सिस्टम में इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण की कमी के कारण मौजूदा टैरिफ नियमों का अनुपालन नहीं हुआ और दावों का अधिक भुगतान हुआ।

कंपनी ने अवलोकन को स्वीकार किया और कहा (मई 2023 और जुलाई 2023) कि उपयुक्त वैधीकरण नियंत्रण लागू किए जाएंगे।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि (सितंबर 2023) सिस्टम में उपयुक्त वैधीकरण लागू किए गए हैं।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण लागू नहीं थे क्योंकि वाणिज्यिक वाहनों में अनिवार्य कटौती 1 अक्टूबर 2023 से 31 दिसंबर 2024 तक प्रभावी तिथि वाली 164 पॉलिसियों में 'शून्य' थी।

मोटर पॉलिसियों को अंडरराइट करते समय और दावों का निपटान करते समय सिस्टम में अनिवार्य कटौती लागू करने के लिए वैधीकरण नियंत्रण जल्द से जल्द लागू किया जाएँ।

च. वाहन ओवरलोड की अप्रतिचित्रण

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 113(3) के अनुसार कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर ऐसा मोटर वाहन नहीं चलाएगा और न ही चलाने देगा या चलवाएगा, जिसमें लदा हुआ भार पंजीकरण प्रमाणपत्र में निर्दिष्ट सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) से अधिक हो। इसके बाद, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा 7 जनवरी 2016 को अधिसूचना के माध्यम से जीवीडब्ल्यू में पांच प्रतिशत की सहनशीलता

⁵ अनिवार्य कटौती की राशि पर विचार नहीं किया गया: $448 * ₹500 + 4 * 50 = ₹2.24$ लाख। (₹500 4 पहिया वाहनों के लिए न्यूनतम अनिवार्य कटौती है, ₹50 दो पहिया वाहनों के लिए न्यूनतम अनिवार्य कटौती है)

की अनुमति दी गई थी। आईआरडीएआई ने सभी सामान्य बीमा कंपनियों को उक्त अधिसूचना पर ध्यान देने का निर्देश दिया (13 मई 2016)। वाणिज्यिक वाहनों के लिए बीमा पॉलिसी की सामान्य शर्तों और नियमों के अनुसार कंपनी बीमित वाहन के ओवरलोडिंग से हुए नुकसान के संबंध में कोई भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। उपरोक्त के मद्देनजर उचित दावा निपटान प्रक्रिया के लिए सिस्टम में दुर्घटना के समय वाहन के वास्तविक भार को अभिग्रहित करना आवश्यक था।

2019-2022 की अवधि के दौरान कंपनी ने माल ढोने वाले वाहनों (जीसीवी) से संबंधित 1.42 लाख दावों का निपटारा किया जिसकी कुल राशि ₹3,060 करोड़ थी। दावा निपटान डेटाबेस की समीक्षा करने पर यह पाया गया कि दुर्घटना के समय वाहनों के वास्तविक भार को अभिग्रहित करने के लिए सिस्टम में कोई प्रावधान नहीं था ताकि ओवरलोडिंग के कारण हुई घटनाओं को निरस्त किया जा सके।

कंपनी ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया और कहा (मई 2023 और जुलाई 2023) कि ओवरलोड विवरण को अभिग्रहित करने के लिए सिस्टम में आवश्यक वैधीकरण किया जाएगा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि (सितंबर 2023) ओवरलोड विवरण को अभिग्रहित करने के लिए सिस्टम में आवश्यक वैधीकरण किया गया है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि दावा विवरण तालिका में आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण शामिल नहीं थे क्योंकि दुर्घटना के समय वास्तविक भार को अभिग्रहित करने के लिए डेटा तालिका में कोई फ़िल्ड नहीं था।

दावों के निपटान के लिए अधिभार विवरण प्राप्त करने हेतु इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण को यथाशीघ्र क्रियान्वित किया जाएँ।

छ. वैध पीयूसी प्रमाणपत्र की उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए सिस्टम का अभाव

आईआरडीएआई ने सभी सामान्य बीमा कंपनियों को भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा जारी (अगस्त 2017) आदेश का अनुपालन करने के लिए एक परिपत्र (जुलाई 2018) जारी किया जिसमें बीमा कंपनियों को निर्देश दिया गया था कि वे किसी वाहन का बीमा न करें जब तक कि उसके पास बीमा पॉलिसी के नवीनीकरण की तिथि पर वैध प्रदूषण नियंत्रण (पीयूसी) प्रमाणपत्र न हो।

आईटी सिस्टम में मोटर पॉलिसियों की अंडरराइटिंग की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने अपने आईटी सिस्टम में यह सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया है कि बीमा पॉलिसी के नवीनीकरण की तिथि पर बीमा किए जाने वाले मोटर वाहन के पास वैध पीयूसी प्रमाणपत्र हो। इस प्रकार, आईटी सिस्टम में पीयूसी प्रमाणपत्र प्राप्त करने के संदर्भ में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय और आईआरडीएआई के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए नियंत्रण की कमी थी।

कंपनी ने कहा (मई 2023 और जुलाई 2023) कि सॉफ्टवेयर विकास के लिए 'परिवर्तन पहल' डोमेन विभाग के साथ समन्वित की जा रही है।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि (सितंबर 2023) सॉफ्टवेयर विकास प्रगति पर है और इसे अक्टूबर 2023 तक लागू कर दिया जाएगा।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर लेखापरीक्षा पॉलिसी सूचना तालिका में आवश्यक वैधीकरण नियंत्रणों को नोटिस नहीं कर सकी।।

बीमा किए जाने वाले मोटर वाहन के पास बीमा पॉलिसी के नवीनीकरण की तिथि पर वैध पीयूसी प्रमाणपत्र सुनिश्चित करने के लिए इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण जल्द से जल्द लागू किया जाए।

ज. बैठने की कम क्षमता वाले वाहनों की अंडरराइटिंग

भारतीय मोटर टैरिफ के अनुसार मोटर वाहनों के लिए दो प्रकार की बीमा जारी की जा सकती हैं अर्थात (i) केवल देयता बीमा जो शारीरिक चोट और/या मृत्यु और संपत्ति के नुकसान के लिए 'तृतीय पक्ष लायबिलिटी' (टीपी) को सम्मिलित करती है और (ii) पैकेज बीमा जो उपरोक्त (i) के अलावा बीमित वाहन को हुए नुकसान या क्षति को सम्मिलित करती है। आईआरडीएआई ने दोपहिया वाहनों, निजी कारों और वाणिज्यिक वाहनों के लिए अलग-अलग टीपी देयता प्रीमियम दरें निर्धारित की हैं। किराए या प्रतिफल के लिए यात्रियों को ले जाने वाले वाणिज्यिक वाहनों के लिए टीपी देयता प्रीमियम की दर बैठने की क्षमता पर निर्भर करती है।

कोर सिस्टम से निकाले गए आंकड़ों में लेखापरीक्षा ने पाया कि दो से अधिक व्यक्तियों की पंजीकृत बैठने की क्षमता वाले मोटर वाहनों को दोपहिया⁶ वाहन के रूप में अंडरराइट किया गया था। वर्ष 2019-22 की अवधि के दौरान 63 मोटर दोपहिया वाहन पॉलिसियां

⁶ 2019-22 के दौरान 2.19 करोड़ दोपहिया बीमा जारी की गई।

जारी की गईं जिनमें पंजीकृत बैठने की क्षमता तीन से पचास तक थी। एमओआरटीएच की वाहन वेबसाइट में इन वाहनों की जाँच से पता चला कि इनमें से 19 वाहन बसें थीं, 23 निजी कारें थीं, नौ मैक्सी-कैब थीं, तीन तिपहिया वाहन थे और नौ माल ढोने वाले वाहन थे। सभी 63 पॉलिसियां एक ही वेब एग्ग्रीगेटर के द्वारा लिखी गईं थीं। इसने प्रत्यक्ष वित्तीय प्रभाव⁷ के साथ-साथ वेब एग्ग्रीगेटर के इंटरफेस पर अपर्याप्त नियंत्रण का संकेत दिया।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023 और जुलाई 2023) कि वेब एग्ग्रीगेटर के संबंध में वाहन वैधीकरण 4 मई 2023 से लागू किया गया था और यह भी कहा कि अन्य सभी डिजिटल प्लेटफार्मों के संबंध में भी वैधीकरण सुनिश्चित किया जाएगा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि जीसी कोर पोर्टल और ऑनलाइन एकीकरण के लिए वाहन वैधीकरण लागू किया गया है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) करने पर विचलन पाया गया जो दर्शाता है कि जोखिम की अंडरराइटिंग की तिथि पर वाहन के प्रकार और बैठने की क्षमता को वैधीकरण करने के लिए वाहन वैधीकरण प्रक्रिया को और मजबूत करने की आवश्यकता है।

झ. बीमा की विषय-वस्तु की पहचान में कमज़ोर इनपुट नियंत्रण

(i) वाहनों की चेसिस संख्या

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के अनुसार चेसिस नंबर 17 अंकों का अल्फ़ान्यूमेरिक⁸ कोड जिसे वाहन पहचान संख्या के रूप में जाना जाता है का उपयोग मोटर अंडरराइटिंग के लिए वाहन पहचान उद्देश्यों के लिए किया जाता था। मोटर पॉलिसियों के 2019-22 की अवधि के अंडरराइटिंग डेटा की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि मोटर पॉलिसियों के अंडरराइटिंग के समय सिस्टम में दर्ज किए गए डेटा में पर्याप्त इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण नहीं थे क्योंकि ऐसे मामले थे जहाँ मोटर बीमा पॉलिसियों के अंडरराइटिंग के दौरान इसे सिस्टम में ठीक से अभिग्रहित नहीं किया जा रहा था। 3.53 करोड़ मोटर पॉलिसियों में से 155 मामलों में पॉलिसियाँ चेसिस नंबर के बिना अंडरराइट की गईं,

⁷ मोटर थर्ड पार्टी प्रीमियम का ₹0.10 करोड़ तक कम संग्रह।

⁸ वाहन निर्माता को सौंपे गए कोड के पहले तीन अक्षर, अगले छह अक्षर (अक्षर या अंक) जो वाहन की सामान्य विशेषताओं को इंगित करने के लिए काम करेंगे और अगले आठ अक्षर अन्य दो खंडों के साथ मिलकर स्पष्ट पहचान प्रदान करेंगे।

1600 मामलों में चेसिस नंबर डॉट्स के रूप में दर्ज किए गए, 404 मामलों में चेसिस नंबर पाँच अंकों से कम थे और 228 मामलों में चेसिस नंबर में यादृच्छिक अक्षर थे।

कंपनी ने लेखापरीक्षा के दौरान बताया कि 10 अप्रैल 2021 से वाहन वेब सेवाओं के माध्यम से नए वाहनों और नवीनीकरण प्रस्तावों के लिए इंजन/चेसिस नंबर को मान्य किया जा रहा है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने 10 अप्रैल 2021 के बाद भी वाहनों के चेसिस नंबर को अपर्याप्त रूप से अभिग्रहित करने के 12 उदाहरण देखे।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023 और जुलाई 2023) कि मामले को वैधीकरण की समीक्षा के लिए चिह्नित किया गया है। मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि कंपनी ने कहा है कि जीसी कोर पोर्टल और ऑनलाइन एकीकरण में मोटर के लिए वाहन वैधीकरण लागू किया गया है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह नोट किया गया कि अक्टूबर 2023 से मार्च 2024 के बीच प्रभावी पॉलिसियों के लिए 79 चेसिस नंबरों में बिंदु थे जो इस तंत्र को और मजबूत करने की आवश्यकता को दर्शाता है।

(ii) पोतों की पंजीकरण संख्या

मई 2018 में समुद्री पतवार नीति में पोत की पहचान के लिए कंपनी द्वारा जारी परिपत्र के अनुसार पोत की पहचान के लिए कोर सिस्टम में पंजीकरण संख्या फ़ील्ड को अनिवार्य कर दिया गया था। पंजीकरण संख्या/आईएमओ संख्या एक पोत की अनूठी विशेषताओं में से एक थी जो एक पोत को अन्य सभी पोतों से अलग करती है और पोत की विशिष्टता स्थापित करने में किसी भी संदेह को दूर कर दावों के प्रसंस्करण में विलंब से बचाती है।

2019-22 के दौरान जारी 2.91 लाख समुद्री पॉलिसियों की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि पंजीकरण संख्या आईटी प्रणाली में एक अनिवार्य फ़ील्ड नहीं थी और इस प्रणाली ने 25 मछली पकड़ने वाले पोतों के संबंध में शून्य मानों की अनुमति दी। समुद्र में जाने वाले पोतों के संबंध में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन एक अद्वितीय सात अंकों की संख्या प्रदान करेगा जिसके बाद आईएमओ होगा। पंजीकरण संख्या फ़ील्ड में वैधीकरण नियंत्रण की कमी के कारण, सिस्टम ने 396 पॉलिसियों में सात से कम अंकों के साथ आईएमओ रिकॉर्ड करने की अनुमति दी। 9 मामलों के संबंध में सिस्टम ने डैश(-) और डॉट्स(.) की अनुमति दी।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023 और जुलाई 2023) कि मामले को वैधीकरण की समीक्षा के लिए चिह्नित किया गया है। मंत्रालय ने (सितंबर 2023) लेखापरीक्षा अवलोकन पर अपनी टिप्पणी नहीं दी।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि समुद्र में जाने वाले पोतों की 218 पॉलिसियों में पंजीकरण संख्या आईएमओ प्रारूप के अनुसार नहीं थी और अक्टूबर 2023 से दिसंबर 2024 के बीच जारी पॉलिसियों के लिए दो मछली पकड़ने वाले पोतों में आईएमओ नंबर डॉट्स के रूप में दर्ज किए गए थे।

बीमा की विषय वस्तु की पहचान में इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण कंपनी द्वारा जल्द से जल्द लागू किया जाए।

ज. नवीनीकरण पर मोटर पॉलिसियों की अंडरराइटिंग में नियंत्रण का अभाव

लेखापरीक्षा ने 2019-22 की अवधि के दौरान आईटी सिस्टम में अंडरराइटिंग की गई मोटर पॉलिसियों के डेटाबेस की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि सिस्टम किसी भी व्यवसाय प्रकार⁹ यानी 'न्यू कलेक्टेड' या 'रोलओवर'¹⁰ या 'नवीनीकरण व्यवसाय'¹¹ के अंतर्गत व्यवसाय प्रकार क्षेत्र के लिए किसी भी वैधीकरण नियंत्रण के बिना पॉलिसियाँ जारी करने की अनुमति देता है। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि कम दर पर प्रीमियम चार्ज करने के जोखिम के साथ वाहनों के वर्ग कोड¹² को भी बदला जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अंडरराइटिंग और पॉलिसियों को जारी करने के समय व्यवसाय प्रकार और वाहन वर्ग कोड का चयन वैधीकरण नियंत्रण प्रणाली में बनाया जाना आवश्यक था। पॉलिसियों के जारी करने के समय व्यवसाय प्रकार और/या वाहन वर्ग कोड में परिवर्तन के साथ 3.53 करोड़ पॉलिसियों में से अंडरराइटिंग की गई 20,792 मोटर पॉलिसियों का विवरण और जाँचे गए 50 नमूना मामलों में प्रीमियम पर प्रभाव *अनुलग्नक IX* में दिया गया है।

⁹ व्यवसाय का प्रकार = नया, नवीनीकरण और रोलओवर।

¹⁰ यूआईआईसी द्वारा जारी की गई पॉलिसियाँ जहाँ पिछले वर्ष की पॉलिसियाँ किसी अन्य बीमा कंपनी के साथ हैं।

¹¹ यूआईआईसी द्वारा जारी की गई पॉलिसियाँ जहाँ पिछले वर्ष की पॉलिसियाँ भी यूआईआईसी के साथ हैं।

¹² आईआरडीएआई वर्गीकरण के अनुसार।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि अप्रैल 2021 से वाहन श्रेणी का वैधीकरण वाहन पोर्टल के माध्यम से किया जा रहा है। इसमें आगे कहा गया (जुलाई 2023) कि जब भी वाहन सेवाएँ बंद होती हैं तो अंडरराइटिंग रुक जाती है और ऐसे समय में व्यवसाय के नुकसान को रोकने के लिए वाहन वैधीकरण को अनदेखा कर दिया जाता है। ऐसी अवधि के दौरान लिखी गई पॉलिसियों में वाहन वैधीकरण नहीं होगा। कंपनी ऐसी पॉलिसियों को फिर से वैधीकरण करने का विकल्प तलाश रही है जब वाहन सेवाएँ फिर से उपलब्ध हों और उन पॉलिसियों के लिए अपवाद रिपोर्ट तैयार करें जो वैधीकरण मानदंडों को पूरा नहीं करती हैं।

मंत्रालय ने प्रबंधन के विचारों का समर्थन करते हुए कहा (सितंबर 2023) कि कंपनी ने बताया है कि वर्तमान निर्णय में वाहन वैधीकरण सेवाओं को अनदेखा करने का नहीं है।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि 2024 के दौरान 2,778 मामलों में वाहन वर्ग कोड और व्यवसाय प्रकार बदल दिए गए थे।

वाहन प्रकार की पहचान के लिए वाहन वैधीकरण को जल्द से जल्द लागू किया जाना चाहिए और कंपनी द्वारा मोटर पॉलिसियों की अंडरराइटिंग में इसका पालन किया जाना चाहिए। उचित इनपुट और वैधीकरण नियंत्रणों को लागू करके सही व्यवसाय प्रकार सुनिश्चित किया जाए।

ट. आतंकवाद प्रीमियम पर कमीशन के भुगतान में नियंत्रण की कमी

भारतीय बाजार आतंकवाद जोखिम बीमा पूल (पूल) का गठन अप्रैल 2002 में किया गया था ताकि आतंकवाद जोखिम को कम करने के लिए भारत के भीतर घरेलू क्षमता का निर्माण किया जा सके। भारतीय साधारण बीमा निगम (जीआईसी री) सहित सभी भारतीय गैर-जीवन बीमा कंपनियां पूल की सदस्य हैं। यह पूल संपत्ति बीमा पॉलिसियों के अंतर्गत सम्मिलित किए गए आतंकवाद जोखिम के बीमा के लिए लागू है। जीआईसी री परिपत्र सभी सदस्यों की ओर से खातों के अनुरक्षण, निधियों के निवेश आदि सहित पूल का प्रबंधन

करता है। जीआईसी री¹³ परिपत्र के अनुसार, आईआरडीएआई द्वारा अनुमोदित आतंकवाद प्रीमियम पर ब्रोकरेज/एजेंसी कमीशन की अधिकतम दर पांच प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यह सुनिश्चित करने के लिए कि आतंकवाद प्रीमियम पर कमीशन अधिकतम अनुमत दर से अधिक न हो सिस्टम में अंतर्निहित नियंत्रण नहीं थे। अग्नि पोर्टफोलियो में 392 पॉलिसियों में से 18 स्टैंडअलोन आतंकवाद पॉलिसियों के संबंध में निकाले गए अंडरराइटिंग डेटा से यह देखा गया कि आईटी सिस्टम को निर्धारित पांच प्रतिशत से अधिक कमीशन का भुगतान करने की अनुमति दी गई जो 5.35 से 11.5 प्रतिशत की सीमा में था। इस प्रकार, आईटी प्रणाली में वैधीकरण नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप स्टैंडअलोन अग्नि आतंकवाद पॉलिसियों में कमीशन का अधिक भुगतान हुआ।

कंपनी ने अवलोकन को स्वीकार किया और कहा (जुलाई 2023) कि वैधीकरण का कार्य चल रहा है और इसे जल्द ही लागू किया जाएगा। मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि कमीशन संरचना को सीमित करने के लिए संशोधित सॉफ्टवेयर मई 2023 से लागू किया गया था।

लेखापरीक्षा ने नोट किया कि प्रबंधन और मंत्रालय द्वारा दिए गए उत्तर में विरोधाभास थे। लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर उच्च कमीशन भुगतान (11.5 प्रतिशत) के दो मामले देखे गए जो दर्शाता है कि वैधीकरण नियंत्रण प्रभावी रूप से कार्य नहीं कर रहे थे।

आईआरडीएआई परिपत्र के अनुसार कमीशन का सही भुगतान सुनिश्चित करने के लिए इनपुट और वैधीकरण नियंत्रण कंपनी द्वारा जल्द से जल्द लागू किया जाए।

ठ. मूल बीमा राशि के बिना पॉलिसियाँ जारी करना

कंपनी की बैंकर क्षतिपूर्ति पॉलिसी ने बैंकों को क्षतिपूर्ति प्रदान की और पॉलिसी ने विभिन्न खंडों में जोखिमों को कवर किया, जैसे (ए) परिसर में; (बी) पारगमन में; (सी) जालसाजी या परिवर्तन, (डी) बेईमानी, (ई) बंधक माल, (एफ) पंजीकृत डाक भेजना, (जी) मूल्यांकनकर्ता और (एच) जनता एजेंट / छोटी बचत योजना एजेंट / पीवाईजीएमआईई संग्रहकर्ता।

¹³ टीपीओओएल/सीआईआर/6/2013-14 दिनांक 01 जनवरी 2014

यूआईआईसी एचओ द्वारा 2014 में तैयार विविध बीमा पॉलिसियों के लिए मैनुअल के अनुसार बैंकर क्षतिपूर्ति बीमा के लिए प्रीमियम की गणना मूल बीमा राशि और कर्मचारियों की संख्या के आधार पर की जाएगी। मूल बीमा राशि ऊपर बताए गए (ए) से (एच) के अंतर्गत सभी जोखिमों को कवर करेगी और प्रीमियम की दर छः प्रतिशत थी। मूल बीमा राशि के अलावा पॉलिसी में अतिरिक्त प्रीमियम के भुगतान पर (ए) और (बी) के अंतर्गत जोखिमों के संबंध में बीमा राशि की अतिरिक्त सीमा भी प्रदान की गई है जो अतिरिक्त बीमा राशि पर एक प्रतिशत की एक समान दर से ली जाएगी।

2019-2022 की अवधि के अंडरराइटिंग डेटा की समीक्षा करने पर यह देखा गया कि भले ही मूल बीमा राशि का डेटा सिस्टम में अभिग्रहित किया गया था सिस्टम ने पॉलिसी दस्तावेज़ में मूल बीमा राशि को 'शून्य' के रूप में ग्राहकों को पॉलिसी जारी करने की अनुमति दी 2019-2022 की अवधि के दौरान प्राप्त 5,192 प्रस्तावों में से 33 पॉलिसियाँ ग्राहकों को पॉलिसी दस्तावेज़ में मूल बीमा राशि को 'शून्य' के रूप में जारी की गईं। पॉलिसी दस्तावेज़ों में छोड़ी गई कुल मूल बीमा राशि ₹103.85 करोड़ थी। इस प्रकार, कोर प्रणाली में पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रण की कमी के कारण मूल बीमा राशि के बिना पॉलिसियाँ जारी करने की अनुमति दी गई जिसके परिणामस्वरूप छह प्रतिशत की लागू दर पर गणना करके ₹6.23 करोड़ का कम प्रीमियम संग्रह हुआ।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023 एवं जुलाई 2023) कि प्रणाली में एक त्रुटि को चिन्हित किया गया जिसमें अप्रैल 2023 में सुधार कर लिया गया था।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितंबर 2023) में कहा कि तकनीकी गड़बड़ियों के कारण मूल बीमा राशि पॉलिसी दस्तावेज़ों पर मुद्रित नहीं हुई थी जिसे अप्रैल 2023 में परिशोधित कर लिया गया था। मंत्रालय ने आगे कहा कि टैरिफ में कटौती के कारण बैंकरों की क्षतिपूर्ति पॉलिसियों पर प्रीमियम दर दावों के अनुभव एवं बाजार प्रतिस्पर्धा पर आधारित थी इसलिए यह पर्याप्त थी एवं वसूली का कोई कारण नहीं है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि गड़बड़ियों को परिशोधित कर दिया गया था। कंपनी पॉलिसी को सही तरीके से जारी करने एवं प्रीमियम संग्रह सुनिश्चित करने के लिए मजबूत वैधीकरण नियंत्रण एवं समीक्षा तंत्र बनाए रखना सुनिश्चित करे।

ड. निर्धारित सीमा से अधिक स्वास्थ्य दावों का भुगतान

कंपनी द्वारा मार्च 2019 एवं फरवरी 2021 में जारी स्वास्थ्य बीमा से संबंधित परिपत्रों¹⁴ के अनुसार व्यक्तिगत मेडिकलेम पॉलिसियों के नियमों एवं शर्तों में निर्दिष्ट बीमारियों के संबंध में दावों के भुगतान की अधिकतम सीमा निर्धारित की गई थी। तदनुसार, निर्धारित सीमा क्रमशः मोतियाबिंद और हर्निया रोगों के संबंध में प्रति आँख ₹40,000 तथा ₹1,00,000 थी जो कि बीमा राशि के 25 प्रतिशत जो भी कम हो के अधीन थी।

2019-22 की अवधि में मोतियाबिंद और हर्निया से संबंधित स्वास्थ्य दावों के आंकड़ों¹⁵ की जाँच करने पर यह पाया गया कि प्रणाली में कोई वैधीकरण नियंत्रण नहीं था जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि दावों का भुगतान अधिकतम सीमा के भीतर किया गया था। आईटी प्रणाली में पॉलिसी शर्तों का ठीक विन्यास न होने के परिणामस्वरूप 2,891 दावों में ₹2.51 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

कंपनी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार कर लिया एवं कहा (मई 2023/जुलाई 2023) कि वैधीकरण को लागू करने के लिए आवश्यक परिवर्तन शुरू किए जाएंगे।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि (सितंबर 2023) सॉफ्टवेयर विकास कार्य प्रगति पर है एवं इसे अक्टूबर 2023 तक लागू कर दिया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि वैधीकरण को बाद में कार्यान्वयनित किया गया। कंपनी दावों की सही प्रक्रिया सुनिश्चित करने के लिए सुदृढ़ वैधीकरण नियंत्रण एवं समीक्षा तंत्र को बनाए रखना सुनिश्चित करे।

ढ. वाहनों की घन क्षमता को न दर्शाना

भारत मोटर टैरिफ 2002 के अनुसार, दोपहिया एवं निजी कार पॉलिसियों के बीमा के मामले में देय प्रीमियम का निर्धारण करने के लिए वाहन की घन क्षमता (सीसी) महत्वपूर्ण कारक थी।

¹⁴ एचओ: स्वास्थ्य: सीआईआर दिनांक 20.03.2019 और परिपत्र संख्या एचओ: स्वास्थ्य: सीआईआर:25:2020-21 दिनांक 13.02.21

¹⁵ 2019-22 के दौरान व्यक्तिगत मेडिकलेम पॉलिसियों के संबंध में 3.57 लाख दावों का निपटान किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईटी प्रणाली में पर्याप्त इनपुट नियंत्रण का अभाव था जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि सीसी अभिग्रहित करने वाले कॉलम में रिक्त या शून्य मान न हों। यह पाया गया कि 2019-2022 की अवधि के दौरान आईटी प्रणाली ने वाहनों के सीसी मूल्य को अभिग्रहित किए बिना क्रमशः 2.19 करोड़ दोपहिया एवं 92 लाख निजी कार पॉलिसियों में से 1441 और 138 पॉलिसियाँ जारी करने की अनुमति दी तथा परीक्षण जाँच किए गए मामलों में कम प्रीमियम¹⁶ वसूला जाना भी पाया गया।

कंपनी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया एवं कहा (जुलाई 2023) कि शून्य या शून्य मान स्वीकार न करने के लिए सॉफ्टवेयर विकास कार्य प्रगति पर है। मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि सॉफ्टवेयर में आवश्यक वैधीकरण शामिल किए गए हैं।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच करने (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि वैधीकरण नियंत्रण योजना के अनुसार काम नहीं कर रही थी और प्रणाली शून्य घन क्षमता के साथ दोपहिया वाहन पॉलिसी जारी करने की अनुमति दे रहा था। वाहन की सही घन क्षमता को स्वीकार करने के लिए शीघ्र आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण आईटी प्रणाली में लागू किए जाए।

ण. मोटर तृतीय पक्ष के दावे

मोटर बीमा व्यवसाय कंपनी के कुल कारोबार का एक महत्वपूर्ण हिस्सा था और तृतीय पक्ष (टीपी) के दावों का प्रभावी प्रबंधन कंपनी की वित्तीय भलाई के लिए महत्वपूर्ण था। तृतीय-पक्ष दावों के लिए नियमावली के अनुसार कुशल प्रबंधन एवं हानि निवारण सुनिश्चित करने के लिए कंपनी द्वारा तृतीय-पक्ष मोटर दावों के सभी प्रमुख पहलुओं की निरंतर, आवधिक एवं व्यवस्थित समीक्षा को आवश्यक माना गया। लेखापरीक्षा ने मोटर तृतीय-पक्ष दावों के लिए डेटाबेस बनाने में विसंगतियां देखीं जिनका विवरण आगे के पैराग्राफ में दिया गया है।

(i) केस नंबर रिकॉर्ड के अनुरक्षण में इनपुट नियंत्रण का अभाव

केस नंबर रिकॉर्ड (सीएनआर) देश में जिला एवं तालुका अदालतों में दायर प्रत्येक मामले को सौंपी गई 16 अंकों की अक्षरांकीय विशिष्ट संख्या थी। सीएनआर संख्या के पैटर्न में

¹⁶ नमूना जांच किए गए 10 मामलों में ₹9,129 का कम प्रीमियम वसूला गया।

राज्य कोड के लिए पहले दो अंक, जिला कोड के लिए दूसरे दो अंक, जिले में किसी विशेष न्यायालय को अभिग्रहित करने के लिए अगले दो अंक, केस सूचना प्रणाली द्वारा प्राप्त यादृच्छिक संख्या को अभिग्रहित करने के लिए अगले छः अंक तथा न्यायालय में केस दायर करने के वर्ष को अभिग्रहित करने के लिए अंतिम चार अंक थे। इस प्रकार, सीएनआर संख्या केस की सही स्थिति का पता लगाने में मदद करेगा।

कंपनी द्वारा तैयार की गई मोटर टीपी दावों की नियमावली में टीपी दावों के पंजीकरण के समय प्रणाली में सीएनआर संख्या दर्ज करने की परिकल्पना की गई थी ताकि परिचालित कार्यालयों द्वारा केस पर नजर रखी जा सके। नियमवाली में पहले से पंजीकृत दावों के लिए प्रणाली में सीएनआर संख्या दर्ज करने की भी एक बार की प्रक्रिया के रूप में परिकल्पना की गई।

2019 से 2022 की अवधि में 1.86 लाख मोटर तृतीय पक्ष के दावों की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा में पाया गया कि पूर्ण सीएनआर संख्या को अभिग्रहित करने के लिए निर्धारित प्रारूप के अनुसार प्रणाली में कोई वैधीकरण नियंत्रण नहीं था। निर्धारित प्रारूप एवं पूर्ण सीएनआर संख्या के बिना टीपी दावों की संख्या निम्नानुसार दी गई है:

क्रम संख्या	प्रणाली में दर्ज सीएनआर का विवरण	दावों की संख्या
1.	रिक्त के रूप में दर्ज की गई सीएनआर संख्या	41,415
2.	शून्य के रूप में दर्ज की गई सीएनआर	15,813
3.	केस वर्ष से मेल न खाने वाले सीएनआर संख्या के अंतिम 4 अंक	5,888
4.	अंको के साथ प्रारम्भ होने वाली सीएनआर संख्या	194
5.	वर्णमाला के साथ समाप्त होने वाली सीएनआर संख्या	7

इस प्रकार, केस संख्याओं को अभीष्ट तरीके से अभिग्रहित करने में अपर्याप्त इनपुट नियंत्रणों ने केस की संख्याओं का पता लगाने में सहायता करने वाले डेटाबेस के परिकल्पित उद्देश्य को प्रभावित किया।

कंपनी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया एवं कहा (जुलाई 2023) कि आईटी प्रणाली में सीएनआर संख्या का अद्यतनीकरण शीघ्र ही किया जाएगा। मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि आईटी प्रणाली में सीएनआर नंबरों के अद्यतन के संबंध में आवश्यक परिवर्तन किए गए हैं।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि 48,970 केस में सीएनआर संख्या रिक्त थी एवं 578 केस में जिस वर्ष में केस दर्ज किए गए थे सीएनआर संख्या के अंतिम 4 अंक उस वर्ष से मेल नहीं खा रहे थे, और यह दर्शाता है कि आईटी प्रणाली में सीएनआर संख्याओं का अद्यतन पूरी तरह से नहीं किया गया था। इसलिए आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण लागू किए जाएं एवं जल्द से जल्द आईटी प्रणाली में अद्यतित सीएनआर संख्या दर्ज की जाए।

(ii) याचिका की तिथि का गलत प्रतिचित्रण

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 171 के अनुसार ब्याज के भुगतान की देयता मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (एमएसीटी) द्वारा दी गई राशि पर दावा करने की तिथि से आरंभ होती है न कि उससे पहले की तिथि से। इस प्रकार, मोटर तृतीय पक्ष दावों पर ब्याज देने के लिए कंपनी की देयता दावेदार द्वारा याचिका दाखिल करने की तिथि से आरंभ होगी।

2019 से 2022 की अवधि में 1.86 लाख मोटर तृतीय पक्ष दावों की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि 4,046 मामलों में याचिका दाखिल करने की तिथि तथा नुकसान (दुर्घटना) की तिथि एक ही थी। जैसा कि ई-कोर्ट सेवाओं की वेबसाइट से पता चला कि याचिकाओं की वास्तविक तिथियां एवं आईटी प्रणाली में दर्ज तिथियां अलग-अलग थीं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि याचिका दाखिल करने की तिथि अभिग्रहित करते समय प्रणाली में पर्याप्त वैधीकरण नियंत्रण का अभाव था। इसका ब्याज देयता की गणना पर भी प्रभाव पड़ा क्योंकि कंपनी की आईटी प्रणाली को लेखांकन अवधि के अंत में बकाया दावा शेष पर ब्याज की गणना स्वचालित रूप से करने के लिए कॉन्फिगर किया गया था। लेखापरीक्षा ने ई-कोर्ट सेवाओं की वेबसाइट पर 4,046 में से 50 मामलों की नमूना जाँच की जिसमें पाया गया कि वास्तविक याचिका तिथि एवं आईटी प्रणाली में दर्ज तिथि में अंतर था। इससे 7 प्रतिशत की दर से ₹0.58 करोड़ की अतिरिक्त ब्याज देयता हुई।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि कोर प्रणाली में याचिका की तिथि केवल हानि की तिथि थी या उसके बाद की थी यह सुनिश्चित करने के लिए वैधीकरण है। यह भी कहा

गया कि जिन मामलों में याचिका की तिथि एवं नुकसान की तिथि एक थी उनमें सुधारात्मक कार्रवाई के लिए एक बार उपाय के रूप में आवश्यक आपत्ति रिपोर्ट प्रदान की जाएगी एवं अतिरिक्त वैधीकरण जैसे कि याचिका की तिथि नुकसान की तिथि से बाद में थी को लागू किया जाएगा। प्रबंधन ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि वह लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के अनुसार दायर "याचिका तिथि" में वैधीकरण को शामिल करेगा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि आईटी प्रणाली में दायर याचिका की तिथि के वैधीकरण के संबंध में आवश्यक परिवर्तन किए गए हैं।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि 31 मार्च 2024 को समाप्त वर्ष में 2,280 मामलों में याचिका दाखिल करने की तिथि एवं हानि की तिथि एक ही थी।

इसलिए दुर्घटना की तिथि के बाद याचिका दाखिल करने की सही तिथि को अभिग्रहित करने के लिए आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण को जल्द से जल्द आईटी प्रणाली में लागू किया जाए।

त. आईटी प्रणाली में मुख्य डेटाबेस का अनुरक्षण

मुख्य/स्थायी डेटा फ़ाइल नियंत्रण, मुख्य फ़ाइलों एवं स्थायी डेटा की अखंडता एवं सटीकता के लिए थे। मुख्य एवं स्थायी डेटा फ़ाइलों में संग्रहित सूचना वित्तीय तथा प्रचालन डेटा के प्रसंस्करण एवं रिपोर्टिंग के लिए महत्वपूर्ण थी। मुख्य फ़ाइलों की सूचना कई संबंधित लेनदेन को प्रभावित कर सकती थी इसलिए इसे पर्याप्त रूप से संरक्षित किया जाना चाहिए।

वे ग्राहक जिन्होंने बीमा पॉलिसियों का लाभ उठाया और मध्यस्थ जो बीमा व्यवसाय की खरीद की सुविधा प्रदान करेंगे कंपनी के जोखिम अंकन व्यवसाय के हितधारकों में मुख्य रूप से शामिल थे। कंपनी के ग्राहकों और मध्यस्थों के मुख्य डेटाबेस की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा में कई मुद्दों पर ध्यान दिया गया जैसा कि आगे के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

(i) ग्राहक मुख्य डेटाबेस में कमजोर इनपुट नियंत्रण

31 मार्च 2022 को 28,99,898 कॉर्पोरेट ग्राहकों और 15,00,27,368 व्यक्तिगत ग्राहकों वाले ग्राहक मुख्य डेटाबेस की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

- प्रणाली में पैन को नहीं दर्शाया गया था (25,14,502 कॉर्पोरेट ग्राहक)
- अभिग्रहित पैन संख्या निर्धारित दस अंकों के पैटर्न के अनुसार नहीं थी (35,15,062 व्यक्तिगत ग्राहक एवं 4,800 कॉर्पोरेट ग्राहक)
- अभिग्रहित पैन न तो व्यक्तिगत और न ही कॉर्पोरेट ग्राहक को दर्शाती है (1.18 लाख ग्राहक)
- एक ही पैन को एक से अधिक ग्राहकों के लिए दर्शाया गया (32,599 मामले)।
- आईटी प्रणाली में मोबाइल नंबर, ईमेल आईडी एवं पिन कोड के कॉलम रिक्त थे (3,04,890 व्यक्तिगत ग्राहक और 16,99,875 कॉर्पोरेट ग्राहक)

कंपनी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया एवं कहा (मई 2023 तथा जुलाई 2023) कि वैधीकरण नियंत्रण और प्रणाली में आवश्यक संशोधन किए जाएंगे। मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि प्रणाली में आवश्यक संशोधन कर लिए गये हैं।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखने की आवश्यकता है कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर पैन डेटा में कोई सुधार नहीं देखा गया। 1 अप्रैल 2022 के बाद की गई नई प्रविष्टियों के संबंध में 69,588 पैन नंबर न तो व्यक्तिगत और न ही कॉर्पोरेट ग्राहकों से संबंधित थे।

इसलिए आईटी प्रणाली में ग्राहकों के सही पैन विवरण अभिग्रहित करने के लिए आवश्यक नियंत्रण जल्द से जल्द लागू किए जाए।

(ii) मृत ग्राहकों के नाम पर पॉलिसियां जारी करना

मोटर बीमा पॉलिसी के नियमों एवं शर्तों के अनुसार, बीमित वाहन के मालिक-सह-चालक की मृत्यु या चोट के मामले में व्यक्तिगत दुर्घटना (पीए) कवर के माध्यम से एक निश्चित राशि सुनिश्चित की जाती है जिसकी अधिकतम सीमा ₹0.15 करोड़ है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जिन ग्राहकों के मृत्यु दावों को निपटान हेतु आईटी प्रणाली में रिपोर्ट किया गया था उनकी तथ्यात्मक स्थिति के स्वतः जुड़ाव की कोई व्यवस्था नहीं थी। 2019-2022 की अवधि के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रणाली ने बाद के वर्षों में मृतक ग्राहकों के नाम पर 145 वाहनों के संबंध में 173 नवीकरण पॉलिसियाँ जारी करने की अनुमति दी। कंपनी द्वारा 173 पॉलिसियों में किया गया कुल पीए कवर जोखिम

₹25.95 करोड़ का था। हालांकि लेखापरीक्षा ने नई पॉलिसियों के संबंध में कोई अन्य दावा नहीं पाया लेकिन प्रणाली में इस नियंत्रण चूक को ठीक करने की आवश्यकता थी।

कंपनी ने कहा (मई 2023) कि इन दावों के निपटान के लिए विभिन्न सांविधिक प्राधिकरणों द्वारा जारी दस्तावेजों को दावेदार द्वारा प्रस्तुत किया जाना आवश्यक था जिसे दुर्घटना की तिथि से काफी विलंब के बाद जारी किया जाएगा। तब तक, वाहन पॉलिसी मौजूदा बीमित व्यक्ति के नाम पर ही नवीनीकृत हो जाएगी। कंपनी ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि प्रणाली की समीक्षा की जा रही है एवं तकनीकी विभाग से तर्क की पुष्टि होने पर इसे शामिल किया जाएगा।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2023) कि वैधीकरण आवश्यकताओं को तकनीकी विभाग के समक्ष समीक्षा हेतु लाया गया तथा इसे अक्टूबर 2023 तक लागू कर दिया जाएगा।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखने की आवश्यकता है कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) करने पर यह पाया गया कि वर्ष 2024 के दौरान भी इसी तरह के उदाहरण देखे गए थे जो वैधीकरण नियंत्रण को अधिक मजबूत करने की आवश्यकता को दर्शाता है।

थ. मध्यस्थ मुख्य डेटाबेस

31 मार्च 2022 तक 'कॉर्पोरेट' के रूप में चिह्नित 45,145 सक्रिय एजेंटों तथा 'व्यक्तिगत' के रूप में चिह्नित 1.24 लाख सक्रिय एजेंटों वाले मध्यस्थ मुख्य डेटाबेस की समीक्षा करने पर लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि डेटाबेस¹⁷ में पैन विवरण का अभाव है तथा पैन गलत दर्शाया गया है।

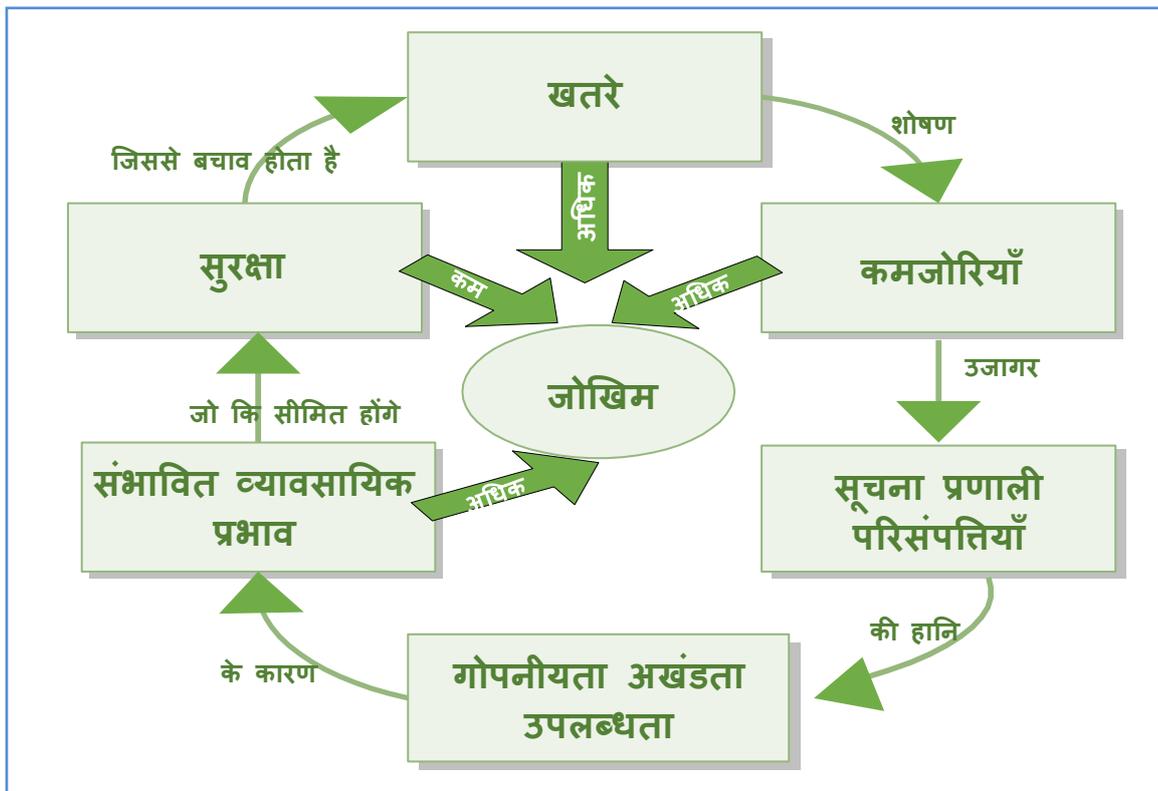
कंपनी ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (जुलाई 2023) और कहा कि आवश्यक वैधीकरण नियंत्रण और सिस्टम संशोधन किए जाएंगे। मंत्रालय ने जवाब दिया (सितंबर 2023) कि मध्यस्थ मास्टर के लिए उपयुक्त वैधीकरण विकसित किए गए हैं और संशोधित सॉफ्टवेयर तैनात किया गया है।

¹⁷ 29 कॉर्पोरेट एजेंटों के पास व्यक्तियों के लिए उपयुक्त पैन था, 1334 एजेंटों को कॉर्पोरेट पैन होने के बावजूद व्यक्तिगत माना गया, 542 कॉर्पोरेट एजेंटों के पास कोई पैन नहीं था, 1581 मामलों में एक ही पैन को कई मध्यस्थ कोडों के साथ दिखाया गया था एवं 11870 मामलों में मध्यस्थों के लिए दिखाया गया पैन निर्धारित स्वरूप के अनुरूप नहीं था।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को तथ्य के प्रकाश में देखे जाने की आवश्यकता है कि लेखापरीक्षा द्वारा आगे की जाँच (दिसंबर 2024) पर यह पाया गया कि कॉर्पोरेट पैन को व्यक्तिगत एजेंटों के लिए दर्शाया गया और 105 मामलों में एक से अधिक कॉर्पोरेट एजेंटों के लिए उसी पैन को दर्शाया गया था। इसलिए, मध्यस्थ डेटाबेस में पैन को गलत अभिग्रहित करने या पैन को अभिग्रहित न करने से बचने के लिए कंपनी द्वारा अद्यतन किए गए वैधीकरण नियंत्रणों को अधिक मजबूत करने की आवश्यकता है।

3.1.4.2 आईटी नियंत्रण एवं सुरक्षा से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष

आईटी सुरक्षा में, संगठन के सुरक्षा उद्देश्यों को बताने के लिए एक सुरक्षित वातावरण, उचित नीतियों, प्रक्रियाओं एवं प्रथाओं, संगठनात्मक संरचनाओं आदि सहित नियंत्रणों के एक उपयुक्त संग्रह का कार्यान्वयन शामिल है। डेटा की सुरक्षा महत्वपूर्ण है जिसे तकनीकी एवं गैर-तकनीकी सुरक्षा उपायों जैसे भौतिक सुरक्षा उपायों, उपयोगकर्ता पहचानकर्ताओं, पासवर्ड, फ़ायरवॉल आदि की एक स्तरित श्रृंखला के माध्यम से संरक्षित किया जाता है।



क. भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण के सूचना एवं साइबर सुरक्षा दिशानिर्देशों के अनुपालन में चूक

भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण ने बीमाकर्ताओं के लिए सूचना एवं साइबर सुरक्षा पर दिशानिर्देश जारी किए (अप्रैल 2017)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी के लिए व्यापक सूचना एवं साइबर सुरक्षा ढांचे के निर्माण के लिए आईआरडीएआई के दिशानिर्देशों के अनुपालन में चूक हुई जैसा कि नीचे बताया गया है:

दिशानिर्देश	अभ्युक्तियाँ	उत्तर/की गई कार्रवाई
मुख्य सूचना सुरक्षा अधिकारी की नियुक्ति	किसी व्यक्ति को विशेष रूप से सीआईएसओ के रूप में नियुक्त करने के लिए निर्धारित समय-सीमा 30 अप्रैल 2017 थी। मार्च 2022 तक, यूआईआईसी ने विशेष सीआईएसओ की नियुक्ति नहीं की और सीआईएसओ की जिम्मेदारी अतिरिक्त प्रभार के रूप में दी गई।	श्रमबल की कमी के कारण विशेष नियुक्ति नहीं की गई। 1 जून 2023 से दो वर्ष की अवधि के लिए संविदा के आधार पर एक विशेष सीआईएसओ की नियुक्ति की गई।
व्यापक सूचना एवं साइबर सुरक्षा आश्वासन लेखापरीक्षा	पहली सूचना प्रणाली लेखापरीक्षा की समय-सीमा 31 मार्च 2018 थी। कंपनी ने वर्ष 2017-18 एवं 2018-19 के लिए लेखापरीक्षा आयोजित नहीं की। वर्ष 2019-20 में पहली लेखापरीक्षा आयोजित की गई।	सितंबर 2017 में भेद्यता मूल्यांकन एवं प्रवेश परीक्षण (वीएपीटी) लेखापरीक्षा के लिए निविदा के बाद फरवरी 2018 में प्रतिवेदन प्रस्तुत किया गया।
साइबर संकट प्रबंधन योजना एवं सूचना व साइबर सुरक्षा नीति को अंतिम रूप देना	योजना तथा नीति को अंतिम रूप देने के लिए क्रमशः 30 जून 2017 एवं 31 जुलाई 2017 की समयसीमा तय की गई थी। यह फरवरी 2018 में छह महीने से अधिक के विलंब में पूरी हुई।	साइबर संकट प्रबंधन योजना एवं सूचना व साइबर सुरक्षा नीति का निर्माण एवं अंतिम रूप देना एक विशेष गतिविधि थी तथा परामर्शदाता की पहचान की प्रक्रिया में समय लगा इसलिए आईआरडीएआई की समयसीमा पूरी नहीं हो सकी।
सूचना एवं साइबर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए तंत्र	लेखापरीक्षा यह सत्यापित नहीं कर सकी कि क्या कंपनी ने साइबर सुरक्षा पर आईआरडीएआई दिशानिर्देशों के अनुपालन के संबंध में अपने मध्यस्थों की निगरानी के लिए कोई तंत्र स्थापित किया है।	आईआरडीएआई ने अप्रैल 2023 में सूचना एवं साइबर सुरक्षा पर विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए जिसमें विस्तृत दायरा स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया। आईआरडीएआई दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन के लिए अगस्त 2024 में निविदा आमंत्रित की गई थी, जिसे अंतिम रूप दिया जा रहा है।

दिशानिर्देश	अभ्युक्तियाँ	उत्तर/की गई कार्रवाई
बोर्ड ने सूचना एवं साइबर सुरक्षा नीति को मंजूरी दी - व्यवसाय निरंतरता प्रबंधन का अद्यतनीकरण	व्यवसाय निरंतरता प्रबंधन नीति को सितंबर 2020 में मंजूरी दी गई थी। समीक्षा/अद्यतन की आवश्यकता निर्दिष्ट नहीं की गई थी। पुनर्प्राप्ति समय लक्ष्य एवं पुनर्प्राप्ति बिन्दु लक्ष्य को शामिल नहीं किया गया।	व्यवसाय निरंतरता प्रबंधन नीति की समीक्षा की जा रही है एवं आपदा पुनर्प्राप्ति दस्तावेज़ में पुनर्प्राप्ति समय लक्ष्य एवं पुनर्प्राप्ति बिन्दु लक्ष्य को क्रमशः 180 मिनट एवं शून्य के रूप में परिभाषित किया गया है।

व्यापक सूचना एवं साइबर सुरक्षा ढांचे के निर्माण के लिए आमंत्रित निविदा को जल्द से जल्द अंतिम रूप दिया जाए। कंपनी भविष्य में आईआरडीएआई साइबर सुरक्षा दिशानिर्देशों का पूर्ण एवं समय पर अनुपालन सुनिश्चित करे।

ख. अपर्याप्त उपयोगकर्ता डेटा प्रबंधन

कंपनी की अभिगम नियंत्रण नीति के अनुसार, 'जानने की आवश्यकता' एवं 'जानने के लिए अधिकृत' विशेषताओं के आधार पर आईटी प्रणाली और सूचना तक पहुंच का प्रबंधन किया जाता है। सूचना प्रसंस्करण सुविधाओं तक पहुंच रखने वाले सभी व्यक्तियों की पहचान बिना किसी खंडन के की जा सकती है।

आईटी प्रणाली में अभिगम की आवश्यकता वाले सभी कर्मचारियों को पासवर्ड सक्रिय यूजर आईडी दी गई थी। सभी उपयोगकर्ता आईडी आठ-वर्ण की अक्षरांकीय श्रृंखला थी जिसमें से प्रथम के तीन अक्षर कर्मचारी के नाम से लिए गए थे और अंतिम पाँच अंक मानव संसाधन विभाग द्वारा निर्दिष्ट कर्मचारी संख्या को दर्शाते थे। कंपनी की पासवर्ड नीति के अनुसार आईटी प्रणाली और आईटी सूचना तक पहुंचने के लिए उपयोग किए जाने वाले पासवर्ड को पासवर्ड प्रक्रिया के अनुसार नियमित रूप से बदला जाना चाहिए। पासवर्ड 90 कैलेंडर दिनों की अधिकतम अवधि के बाद समाप्त हो जाएगा।

कंपनी की कोर प्रणाली में उपयोगकर्ता मुख्य डेटाबेस की समीक्षा पर लेखापरीक्षा में निम्नलिखित को पाया गया:

लेखापरीक्षा में संज्ञान में आए मुद्दे	प्रबंधन का उत्तर
कर्मचारियों के लिए उपयोगकर्ता आईडी बनाए गए पैटर्न से मेल नहीं खाती थी एवं इसमें या तो अक्षर या अंक थे तथा 12,296 सक्रिय उपयोगकर्ताओं में से 254 के लिए आठ से कम अक्षर थे।	कंपनी के कर्मचारियों के लिए यूजर आईडी में आठ अक्षर, व्यावसायिक सहयोगियों के लिए 11 अक्षर एवं अन्य उपयोगकर्ताओं के लिए 8 से 15 अक्षर थे। आईटी विभाग आठ से कम अक्षर या केवल अक्षर वाले यूजर आईडी के विवरण का

लेखापरीक्षा में संज्ञान में आए मुद्दे	प्रबंधन का उत्तर
	विश्लेषण कर रहा है एवं उचित कार्रवाई कर रहा है।
कर्मचारी उपयोगकर्ता आईडी में 74 ऐसे उपयोगकर्ता शामिल थे जो वास्तव में मध्यस्थ थे जैसे वेब एग्जीगेटर, ओईएम टाई अप पार्टनर, आदि और डेटाबेस में सक्रिय थे।	वेब एग्जीगेटर्स एवं ओईएम को केवल एपीआई कॉल के लिए उपयोगकर्ता आईडी प्रदान की गई है और कर्मचारी के रूप में बनाई गई उपयोगकर्ता आईडी की समीक्षा की जाएगी एवं उचित कार्रवाई की जाएगी
21 उपयोगकर्ता आईडी सक्रिय स्थिति दर्शा रही थीं यद्यपि वे लॉग ऑफ होने के बाद से 390 दिन से 812 दिनों तक लॉग इन नहीं थे।	एक निश्चित अवधि के बाद अप्रयुक्त उपयोगकर्ता आईडी को निष्क्रिय करने के लिए विकल्प की खोज की जा रही है।
पासवर्ड की वैधता अवधि सभी उपयोगकर्ताओं के लिए एक समान नहीं थी और 0 से 900 दिनों तक थी। नौ उपयोगकर्ता आईडी के मामले में पासवर्ड वैधता अवधि के लिए कॉलम रिक्त था।	पासवर्ड समाप्ति सीमा के कार्यान्वयन हेतु प्रयास किया जा रहा है।
2,644 सक्रिय कर्मचारी उपयोगकर्ता आईडी के संबंध में पासवर्ड अभिग्रहित करने वाला कॉलम रिक्त था।	विशेषाधिकार पहचान माड्यूल (पीआईएम) के कार्यान्वित हो जाने के बाद अभिगम का पूरी तरह से पता लगाया जा सकेगा।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखे जाने की आवश्यकता है कि आगे जाँच (दिसंबर 2024) करने पर यह पाया गया कि उपयुक्त कार्रवाई अभी तक नहीं की गई थी क्योंकि 1,811 सक्रिय कर्मचारियों के पास पासवर्ड नहीं थे और पासवर्ड वैधता अवधि सभी उपयोगकर्ताओं के लिए समान नहीं थी।

कमजोर यूजर आईडी और पासवर्ड नीति आईटी प्रणाली की सुरक्षा से समझौता होगा। कंपनी को अपने अभिगम नियंत्रण नीति के दायरे में एक मजबूत उपयोगकर्ता-आईडी और पासवर्ड अनुरक्षण नीति लागू करनी चाहिए।

ग. कमजोर तार्किक अभिगम नियंत्रण

किसी संगठन के भीतर सॉफ्टवेयर एवं उत्पादों में प्रयुक्त तार्किक अभिगम नियंत्रण उपायों एवं प्रक्रियाओं की एक प्रणाली है जिसका उद्देश्य कंप्यूटर संसाधनों (डेटा, प्रोग्राम एवं टर्मिनल) को अनाधिकृत अभिगम प्रयासों से बचाना था। तार्किक अभिगम नियंत्रण का उद्देश्य वित्तीय अनुप्रयोगों एवं अंतर्निहित डेटा फ़ाइलों को अनाधिकृत अभिगम, संशोधन या विलोपन से बचाना था।

अभिगम को सीमित करने का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि उपयोगकर्ताओं के पास केवल वही अभिगम हो जो उनके कर्तव्यों को पूरा करने के लिए आवश्यक हो, सुरक्षा सॉफ्टवेयर प्रोग्राम जैसे बहुत संवेदनशील संसाधनों तक अभिगम बहुत कम व्यक्तियों तक सीमित हो और कर्मचारियों को असंगत कार्य करने या उनकी ज़िम्मेदारी से अतिरिक्त कार्य करने से प्रतिबंधित किया गया हो। प्रभावी उपयोगकर्ता समूह प्रबंधन के हिस्से के रूप में 'उपयोगकर्ताओं' के बाहर निकलने पर अभिगम को समय पर रद्द कर दिया जाना चाहिए।

आईटी प्रणाली में डेटाबेस के विश्लेषण पर, लेखापरीक्षा में पाया गया कि कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति के तुरंत बाद अनाधिकृत उपयोग को रोकने के लिए उनके लॉगिन विवरण को निष्क्रिय करने के लिए कोई स्वचालित प्रणाली नहीं थी। कंपनी में मौजूद अभिगम नियंत्रण प्रणाली असुरक्षित थी और अनाधिकृत अभिगम के जोखिम से ग्रस्त थी। सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लॉगिन विवरण का उपयोग जोखिम अंकन एवं दावा प्रक्रिया के साथ-साथ अनुमोदन के लिए किया गया था:

सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लॉग इन विवरणों का उपयोग	उपयोग किए गए लॉग इन विवरणों की संख्या
सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लॉगिन विवरणों का उपयोग मध्यस्थ, अधिक छूट, दावे से संबंधित आदि 196 स्वीकृति अनुरोधों को तैयार करने के लिए किया गया था।	39
पांच दावा संबंधी स्वीकृति के लिए सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लॉगिन विवरणों का उपयोग किया गया।	2

सेवानिवृत्त कर्मचारियों के अभिगम विवरणों के उपयोग की अवधि 2019-22 के दौरान उनकी सेवानिवृत्ति की तारीख के बाद से 1 दिन से 783 दिनों तक थी।

कंपनी ने उत्तर दिया (मई 2023) कि एचआर विभाग के संचार के आधार पर उपयोगकर्ताओं को 48 घंटों के भीतर निष्क्रिय कर दिया जाता है। ऐसी आईडी को एचआर विभाग के अनुरोधों के आधार पर पुनः सक्रिय और निष्क्रिय किया जाता है। दिसंबर 2022 में यूजर आईडी का एक बार अपमार्जन किया गया था। हर छः महीने में इस तरह की अपमार्जन गतिविधि की जाएगी। कंपनी ने आगे उत्तर दिया (जुलाई 2023) कि आज की तारीख में

कर्मचारी के चले जाने पर उपयोगकर्ता आईडी को उन्हें सौंपी गई भूमिकाओं के साथ निष्क्रिय कर दिया जाता है।

मंत्रालय ने कंपनी के उत्तर का समर्थन किया (सितंबर 2023)।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि आगे की जाँच पर यह पाया गया कि अगस्त 2023 से दिसंबर 2024 के दौरान चार सेवानिवृत्त कर्मचारियों की यूजर आईडी द्वारा मध्यस्थ स्वीकृति के 51 मामले दिए गए थे।

तार्किक अभिगम नियंत्रण कमजोर थे और सेवानिवृत्त कर्मचारियों के उपयोगकर्ता विवरण से समझौता किया गया था। कंपनी को कर्मचारी के जाने के बाद तुरंत यूजर आईडी को निष्क्रिय कर देना चाहिए और साथ ही कंपनी की अभिगम नियंत्रण नीति के अनुसार उन्हें सौंपी गई भूमिकाएं भी निष्क्रिय कर देनी चाहिए।

3.1.4.3 निष्कर्ष

कंपनी की कोर बीमा प्रणाली 1 अप्रैल 2017 से उपयोग में है। लेखापरीक्षा में प्रणाली में विभिन्न नियंत्रण चूक और कमजोरियाँ पाई गईं। विभिन्न महत्वपूर्ण जानकारी जैसे कि जीवीडब्ल्यू, पीयूसी अनुपालन, चेसिस नंबर, पोत पंजीकरण संख्या आदि प्रणाली में नहीं दर्शाई गई थीं। बीमा की विषय-वस्तु की पहचान करने, दावा प्रसंस्करण और निपटान के लिए इनपुट नियंत्रणों को भी मजबूत करने की आवश्यकता है जिसमें वैध सीएनआर नंबर और याचिका तिथि स्वीकार करना, सीमा के अनुसार दावा भुगतान को प्रतिबंधित करना और पॉलिसी कटौती आदि लागू करना शामिल है। इसी तरह, पैन एवं ग्राहक प्रकार सहित महत्वपूर्ण विवरणों को प्राप्त करने के लिए ग्राहकों और मध्यस्थों के मुख्य डेटाबेस फाइलों के अनुरक्षण को भी अधिक मजबूत बनाने की आवश्यकता है। विशेष आधार पर सीआईएसओ की नियुक्ति, व्यापक सूचना और साइबर सुरक्षा आश्वासन लेखापरीक्षा आयोजित करने, सुरक्षा संबंधी नीतियां तैयार करने आदि के संबंध में आईआरडीएआई सुरक्षा दिशानिर्देशों के समय पर अनुपालन में विलंब हुआ। सेवानिवृत्त कर्मचारियों के यूजर क्रेडेंशियल को निष्क्रिय करने सहित विभिन्न पहलुओं में तार्किक अभिगम नियंत्रणों को भी मजबूत किए जाने की आवश्यकता है।

अध्याय IV

भारी उद्योग मंत्रालय

अध्याय IV: भारी उद्योग मंत्रालय

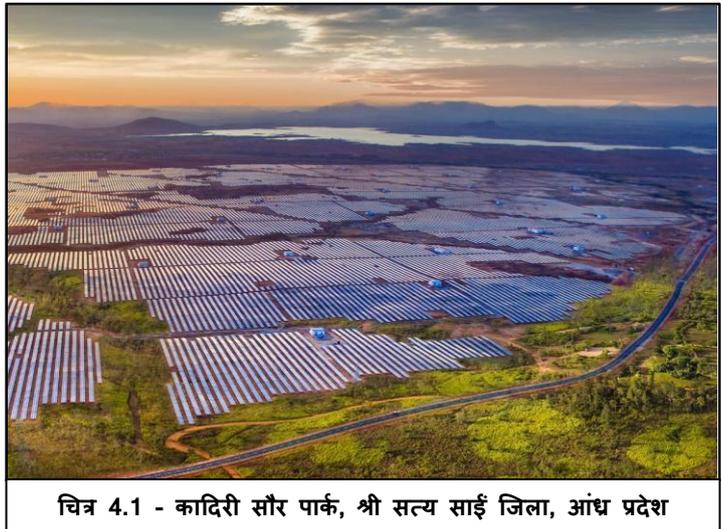
भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड

4.1 बीएचईएल द्वारा सौर ऊर्जा परियोजनाओं का निष्पादन

4.1.1 परिचय

क. कंपनी प्रोफाइल

भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (बीएचईएल), एक केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसई), जो भारत सरकार के भारी उद्योग मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन है, भारत की सबसे बड़ी विद्युत उत्पादन उपकरण निर्माता कंपनी है। बीएचईएल के 4 क्षेत्रीय कार्यालय, 16 विनिर्माण संयंत्र, 2 मरम्मत इकाइयां, 8 सेवा केंद्र, 15 क्षेत्रीय विपणन केंद्र, 3 विदेशी कार्यालय और एक अनुसंधान एवं विकास प्रभाग हैं। बीएचईएल की मौजूदगी सभी छह महाद्वीपों के 83 देशों में है, जहां 150 से अधिक परियोजना स्थल हैं।



चित्र 4.1 - कादिरी सौर पार्क, श्री सत्य साईं जिला, आंध्र प्रदेश

1983 में स्थापित बीएचईएल का सौर व्यवसाय सेगमेंट सभी सौर ऊर्जा आवश्यकताओं के लिए संपूर्ण आंतरिक समाधान प्रदान करता है - जिसमें संकल्पना, डिजाइन, अभियांत्रिकी, विनिर्माण, स्थापना, परीक्षण, प्रवर्तन, प्रचालन एवं अनुरक्षण (ओ एंड एम) शामिल हैं।

ख. कार्य परिणाम

जनवरी 2021 से पहले सौर परियोजनाओं को बीएचईएल बेंगलुरु के इलेक्ट्रॉनिक्स डिवीजन (ईडीएन) और इलेक्ट्रो पोर्सिलेन डिवीजन द्वारा संभाला जाता था। जनवरी 2021 से, इलेक्ट्रो पोर्सिलेन डिवीजन का नाम बदलकर सौर व्यवसाय प्रभाग (एसबीडी) कर दिया गया है ताकि

अपने मौजूदा पोर्टफोलियो¹ के अलावा सौर व्यवसाय को स्वतंत्र रूप से संभाला जा सके। 31 मार्च 2023 को समाप्त पिछले छः वर्षों के लिए सौर पोर्टफोलियो से ईडीएन और एसबीडी के कार्य परिणाम निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.1: बीएचईएल के सौर व्यवसाय का निष्पादन

वर्ष	ईडीएन टर्नओवर			इलेक्ट्रो पोर्सिलेन डिवीजन/एसबीडी टर्नओवर		
	भौतिक (मेगावाट)	सौर व्यवसाय से आय (₹ करोड़ में)	लाभ/(हानि) (₹ करोड़ में)	भौतिक (मेगावाट)	सौर व्यवसाय से आय (₹ करोड़ में)	लाभ/(हानि) (₹ करोड़ में)
2017-18	102.05	319.49	-119.56	55.68	176.97	-37.00
2018-19	190.97	468.30	-170.18	87.00	163.16	-59.00
2019-20	257.01	652.01	-156.27	120.00	203.11	-81.00
2020-21	300.15	774.25	-206.00	12.95	23.66	-42.83
2021-22	लागू नहीं			227.57	655.20	-296.77
2022-23	लागू नहीं			53.84	360.01	-270.37

एमडब्ल्यू - मेगावाट

ग संगठनात्मक व्यवस्था

सौर व्यवसाय प्रभाग का प्रमुख एक कार्यकारी निदेशक होता है जिनकी सहायता के लिए दो महाप्रबंधक, छः अतिरिक्त महाप्रबंधक और छः वरिष्ठ उप महाप्रबंधक होते हैं। 31 दिसंबर 2023 तक कर्मचारियों की कुल संख्या 406 थी। एसबीडी इकाई प्रमुख कॉर्पोरेट कार्यालय, बीएचईएल में निदेशक (औद्योगिक प्रणालियाँ और उत्पाद) को रिपोर्ट करता है। एसबीडी पूरे सौर मूल्य श्रृंखला (रूफ टॉप सोलर को छोड़कर, जिसे पूरी तरह से रुद्रपुर, उत्तराखंड में बीएचईएल इकाई द्वारा निष्पादित किया जाता है) के लिए ऑर्डर बुकिंग से लेकर संविदा समापन तक जिम्मेदार होता है।

¹ पोर्सिलेन इंसुलेटर, औद्योगिक सिरेमिक, कम्पोजिट इंसुलेटर, नियंत्रण पैनल और चयनात्मक उत्प्रेरक रिएक्टर (थर्मल पावर प्लांट से उत्सर्जन को सीमित करने के लिए)।

4.1.2 लेखापरीक्षा ढांचा

यह लेखापरीक्षा बीएचईएल के सौर व्यवसाय की कार्यप्रणाली, विशेषकर परियोजना निष्पादन में मितव्ययिता, दक्षता और प्रभावशीलता का आकलन करने के लिए की गई थी। लेखापरीक्षा में, 31 सौर परियोजनाएं जो 2017-18 से 2021-22 के दौरान पूरी होनी थीं, तथा वे सौर परियोजनाएं जो 2017-18 से पहले पूरी होनी थीं, लेकिन 2017-2022 के दौरान पूरी हुईं, उनमें से 15 सौर परियोजनाओं को स्तरीकृत यादृच्छिक नमूनाकरण का उपयोग करके समीक्षा के लिए चुना गया। चयनित नमूने में, संख्या की दृष्टि से सौर परियोजनाओं लगभग 48 प्रतिशत तथा सौर परियोजनाओं के कुल मूल्य का लगभग 78 प्रतिशत शामिल था। इसके अलावा, लेखापरीक्षा में 2017-2022 के दौरान पहले से पूरी हो चुकी सौर परियोजनाओं के प्रचालन और अनुरक्षण की भी समीक्षा की गई। प्रतिवेदन में तथ्य एवं आंकड़े दिसम्बर 2023 तक अद्यतित कर लिए गए हैं। समीक्षा के लिए चयनित परियोजनाओं की सूची *अनुलग्नक X* में दी गई है।

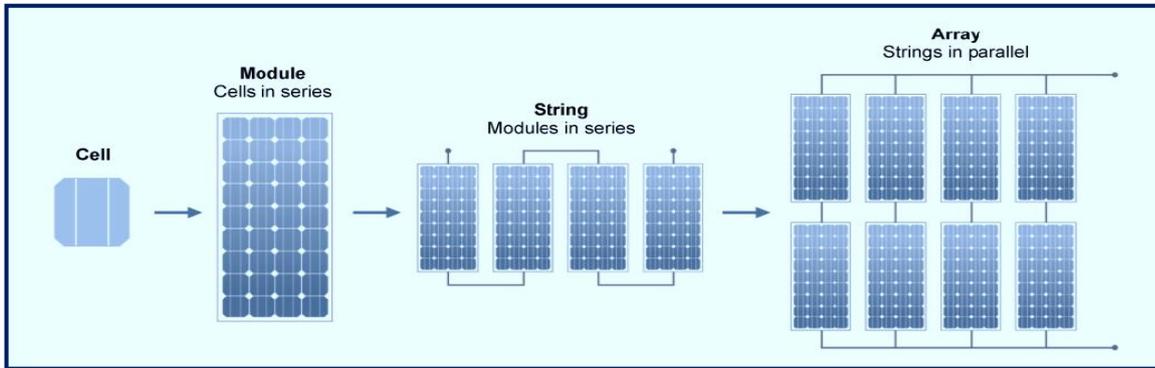
19 अक्टूबर 2022 को एंटी कॉन्फ्रेंस के साथ लेखापरीक्षा शुरू हुई जिसमें लेखापरीक्षा दृष्टिकोण को रेखांकित किया गया। 19 मई 2023 को आयोजित एक्जिट कॉन्फ्रेंस में प्रबंधन के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई। 14 जुलाई 2023 को प्रबंधन की प्रतिक्रिया को शामिल करते हुए मसौदा रिपोर्ट भारी उद्योग मंत्रालय को जारी की गई। 23 नवंबर 2023 को प्राप्त मंत्रालय की प्रतिक्रिया पर इस प्रतिवेदन को अंतिम रूप देते समय विचार किया गया है।

4.1.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

4.1.3.1 सौर ऊर्जा के बारे में: सौर ऊर्जा का उत्पादन कैसे किया जाता है

फोटोवोल्टिक (पीवी) सौर ऊर्जा संयंत्र सौर सेल नामक अर्धचालक उपकरणों का उपयोग करके सौर विकिरण को विद्युत में परिवर्तित करने पर काम करता है। सौर सेल को एक मौसमरोधी आवरण में जोड़ा जाता है एवं सील किया जाता है तथा इन्हें सौर पी.वी. मॉड्यूल

कहा जाता है। फिर मॉड्यूल को श्रृंखला में जोड़ा जाता है जिसे स्ट्रिंग के रूप में जाना जाता है जो एक दूसरे के साथ समानांतर में जुड़े होते हैं, जिन्हें पीवी एरे कहा जाता है।



चित्र 4.2 - सौर ऊर्जा उत्पादन प्रक्रिया

पीवी एरे द्वारा उत्पन्न विद्युत ऊर्जा दिष्ट धारा (डीसी) होती है जिसे फिर इन्वर्टर/पावर अनुकूलन यूनिट द्वारा तीन फेज़ प्रत्यावर्ती धारा (एसी) में परिवर्तित किया जाता है जिसे सीधे ग्रिड में भेजा जाता है। उत्पादित विद्युत को ग्रिड के साथ समुचित रूप से एकीकृत करने के लिए वोल्टेज, फेज और आवृत्ति के संबंध में अनुकूलित किए जाने की आवश्यकता है।

4.1.3.2 सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता और बीएचईएल की भूमिका

सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता- विश्व और भारत का परिदृश्य

विश्व और भारत की सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता नीचे दी गई है:

तालिका 4.2: विश्व और भारत की सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता

वर्ष	विश्व (मेगावाट में)	भारत (मेगावाट में)	पिछले वर्ष की तुलना में वृद्धि का प्रतिशत	
			विश्व	भारत
2016	3,01,186	9,982	--	--
2017	3,96,316	18,257	32	83
2018	4,92,641	27,485	24	51
2019	5,95,492	35,250	21	28
2020	7,28,405	39,705	22	13
2021	8,73,858	49,950	20	26
2022	10,73,136	63,390	23	27
2023	14,18,969	73,109	32	15

स्रोत: अंतर्राष्ट्रीय नवीकरणीय ऊर्जा एजेंसी द्वारा नवीकरणीय ऊर्जा सांख्यिकी 2022 प्रतिवेदन

विश्व की सौर ऊर्जा क्षमता प्रति वर्ष औसतन 25 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है। भारत में सौर ऊर्जा क्षमता 2016 की तुलना में 2017 में लगभग 83 प्रतिशत की वृद्धि के साथ बढ़ी थी। 2017 से 2023 तक, भारत में सौर ऊर्जा क्षमता औसतन 26 प्रतिशत की दर से बढ़ी है। पिछले पांच वर्षों में भारत में अभिवृद्धि सौर क्षमता तथा भारत में सौर क्षमता में बीएचईएल का योगदान नीचे दर्शाया गया है:



चित्र 4.3 - एनटीपीसी रामागुंडम चलायमान सौर संयंत्र

तालिका 4.3: सौर क्षमता अभिवृद्धि

वर्ष	सौर क्षमता वृद्धि		
	वर्ष के दौरान अभिवृद्धि क्षमता (मेगावाट में)	बीएचईएल द्वारा क्षमता अभिवृद्धि* (मेगावाट में)	बीएचईएल क्षमता अभिवृद्धि का प्रतिशत
क	ख	ग	घ=ग/ख%
2017-18	9,563.69	93.60	0.98
2018-19	6,750.97	89.30	1.32
2019-20	6,510.06	135.00	2.07
2020-21	5,628.80	89.00	1.58
2021-22	12,760.50	122.00	0.96
योग	41,214.02	528.90	1.28

* वित्तीय वर्ष के दौरान पूरी की गई परियोजनाओं की क्षमता।

स्रोत: नवीन एवं नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय द्वारा राज्य सभा और लोक सभा में पूछे गए प्रश्नों के उत्तर।

सौर विद्युत उत्पादन क्षमता में पिछले पांच वर्षों में दो तरीकों अर्थात् डेवलपर मोड² और अभियांत्रिकी, खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) मोड³ के माध्यम से निरंतर वृद्धि की जा रही है। वर्ष 2017-18 से 2021-22 तक सौर ऊर्जा की कुल क्षमता में 41,214.02 मेगावाट की वृद्धि हुई है। हालांकि, बीएचईएल द्वारा योगदान दिया गया औसत क्षमता अभिवृद्धि न्यूनतम (528.90 मेगावाट) लगभग 1.28 प्रतिशत रहा है।

² यह इकाई एक सौर संयंत्र विकसित करती है तथा उत्पादित सौर ऊर्जा की बिक्री सहित पूंजीगत लागत और परिचालन एवं अनुरक्षण की जिम्मेदारी लेती है।

³ ईपीसी मोड के अंतर्गत कार्य के दायरे में सिस्टम की डिजाइनिंग, घटकों की खरीद, परियोजना की स्थापना और प्रवर्तन से लेकर आद्योपान्त सौर सेवाएं प्रदान करना शामिल है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि क्षमता अभिवृद्धि मुख्य रूप से भारत में विकासक भाग में वृद्धि से प्रेरित है, जो लगभग 95 प्रतिशत है जहां बीएचईएल वर्तमान में नहीं करता है। अधिकांश डेवलपर्स निजी फर्म हैं जो आंतरिक संसाधनों/विशेषज्ञता के माध्यम से ईपीसी का कार्य करते हैं। बीएचईएल, गेल (इंडिया) लिमिटेड, सतलुज जल विद्युत निगम लिमिटेड और रेल ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड जैसे केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम डेवलपर्स के साथ अपने समझौता ज्ञापन के माध्यम से अप्रत्यक्ष रूप से 'डेवलपर' मोड को संबोधित कर रहा है।

मंत्रालय ने आगे बताया (नवंबर 2023) कि बीएचईएल ने गेल (इंडिया) लिमिटेड के साथ चार डेवलपर मोड निविदाओं में भाग लिया, लेकिन ऑर्डर प्राप्त नहीं हो सके। मंत्रालय ने यह भी कहा कि ऑर्डर नहीं मिल पाए क्योंकि बीएचईएल की वांछित आंतरिक प्रत्याय दर (आईआरआर) पीएसयू डेवलपर्स के मानक न्यूनतम आईआरआर अपेक्षा से काफी कम थी। इसके अतिरिक्त, डेवलपर मोड निविदा के लिए पूंजी निवेश, विद्युत की बिक्री एवं खरीद तथा विकसित परियोजना के साथ दीर्घवधि (कम से कम 25 वर्ष) सहयोग की आवश्यकता होगी जिसका बीएचईएल अनुपालन करने में सक्षम नहीं हो सकता है।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जनवरी 2016 में बीएचईएल ने सौर व्यवसाय के लिए व्यावसायिक अनुमान करते समय, न केवल ईपीसी मोड में जारी किए गए 100 प्रतिशत ऑर्डरों पर विचार किया, बल्कि यह भी मान लिया कि डेवलपर मोड के माध्यम से विद्युत परियोजनाओं का 20 प्रतिशत ऑर्डर भी उनका संभावित व्यवसाय होगा। हालाँकि, बीएचईएल उस बाजार को अभिग्रहीत नहीं कर सका क्योंकि निजी डेवलपर्स ने पिछले पांच वर्षों के दौरान कोई ईपीसी निविदा जारी नहीं की है। इसके अतिरिक्त मंत्रालय के उत्तर ने पुष्टि की, कि बीएचईएल ने नवंबर 2023 तक केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम डेवलपर्स के साथ अपने समझौता ज्ञापन के माध्यम से भी कोई ऑर्डर प्राप्त नहीं किया है एवं उसके बाद 31 दिसंबर 2023 तक में भी कोई ऑर्डर प्राप्त नहीं हुआ।

4.1.3.3 बीएचईएल सौर व्यवसाय की ऑर्डर बुक

ऑर्डर बुक अथवा ऑर्डर बैकलॉग ग्राहक की मांग के स्तर तथा भावी वित्तीय स्थिरता का सूचक होता है। कंपनी को 2016-17 से 2019-20 के दौरान कुछ ऑर्डर मिले, लेकिन उसके

बाद उसे कोई ऑर्डर नहीं मिला। कंपनी बाद के वर्षों में केवल 2019-20 तक प्राप्त ऑर्डरों को ही निष्पादित कर रही थी। प्रबंधन द्वारा प्रस्तुत जानकारी के अनुसार, 2016-17 से 2021-22 के दौरान सौर व्यवसाय (ईपीसी) के ऑर्डर हासिल करने में सफलता दर को नीचे तालिका 4.4 में संक्षेपित किया गया है:

तालिका 4.4: बीएचईएल ऑर्डर बुक

वर्ष	उद्धृत / ईपीसी मोड पर सम्मिलित बोलियों की संख्या			सुरक्षित ऑर्डर			अ-प्राप्त ऑर्डर		
	संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	ऑर्डर (मेगावाट)	संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	ऑर्डर (मेगावाट)	संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	ऑर्डर (मेगावाट)
2016-17	14	1,565.00	348.50	8	720.00	131.00	6	845.00	217.50
2017-18	6	724.00	118.00	3	410.00	95.00	3	314.00	23.00
2018-19	17	2,516.00	585.00	4	713.00	164.00	13	1,803.00	421.00
2019-20	17	3,502.00	743.15	9	2,038.00	402.00	8	1,464.00	341.15
2020-21	2	1,078.00	156.00	0	0	0	2	1,078.00	156.00
2021-22	5	1,884.00	820.00	0	0	0	5	1,884.00	820.00
कुल	61	11,269.00	2,770.65	24	3,881.00	792.00	37	7,388.00	1,978.65

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि यद्यपि कंपनी ने अपनी बोली के अनुसार लगभग 40 प्रतिशत ऑर्डर प्राप्त कर लिए हैं, लेकिन संख्या के संदर्भ में, वह अपनी बोली के अनुसार निर्धारित क्षमता के लगभग 28 प्रतिशत ऑर्डर ही प्राप्त कर पाई है। प्रबंधन ने कहा कि पिछले छः वर्षों में अप्राप्त सभी ऑर्डर केवल 'कीमत' के कारण हैं, लेखापरीक्षा ने पाया कि छः निविदाओं के मामले में एल-1 मूल्य और बीएचईएल के बीच मूल्य अंतर 5 प्रतिशत से कम था और शेष 31 निविदाओं के मामले में मूल्य अंतर 5.07 प्रतिशत से 51.88 प्रतिशत के मध्य था। इसके अलावा, कंपनी उच्च क्षमता वाली परियोजनाएं हासिल नहीं कर पाई है तथा पिछले छः वर्षों के दौरान कंपनी को केवल तीन परियोजनाएं ही 100 मेगावाट से अधिक की मिलीं।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि प्रत्येक निविदा का विस्तृत विश्लेषण संभव नहीं है क्योंकि सार्वजनिक डोमेन में केवल एकमुश्त ईपीसी मूल्य ही उपलब्ध है। सामग्री की उच्च लागत में योगदान देने वाले कारकों का विश्लेषण किया गया है और लागत को कम करने के लिए सौर व्यवसाय प्रभाग में प्रतिस्पर्धी दरें प्राप्त करने के लिए विक्रेता आधार का विस्तार, तकनीकी वाणिज्यिक समझौता जापन के माध्यम से सौर पीवी मॉड्यूल की आपूर्ति

आदि जैसे कदम उठाए गए हैं। यह भी उत्तर दिया गया कि पीवी मॉड्यूल, सामग्री लागत का 60 प्रतिशत योगदान करते हैं तथा उनकी खरीद, वैश्विक निविदा जांच प्रतिबंधों⁴ तथा सीमा साझा करने वाले देशों से खरीद के लिए सामान्य वित्तीय नियमों के प्रतिबंधों द्वारा नियंत्रित होती है, जो अन्य सभी निजी ई.पी.सी. संविदाकारों को प्रभावित नहीं कर रहे हैं। प्रबंधन ने यह भी कहा कि बीएचईएल बाजार में प्रतिस्पर्धात्मक रूप से काम करने और जोखिम को कम करने के लिए उन विशिष्ट अवसरों को लक्षित कर रहा है जहां बीएचईएल लागत प्रतिस्पर्धी है और प्रणाली नियंत्रण निविदाएं (बीओएस)⁵, फ्लोटिंग सौर संयंत्र⁶ आदि जैसी क्षमताएं हैं।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि बीएचईएल ने फ्लोटिंग सौर सेगमेंट को लक्षित किया और 147 मेगावाट (34 प्रतिशत) ऑर्डर प्राप्त करने में सक्षम है और दोहराया कि बीएचईएल प्रतिस्पर्धी होने के साथ-साथ निष्पादन जोखिम को कम करने के लिए लक्षित निविदाओं के लिए तकनीकी वाणिज्यिक समझौता ज्ञापन और बोली-पूर्व-समझौते को अंतिम रूप दे रहा है।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जून 2020 में वैश्विक निविदा प्रतिबंधों और जुलाई 2020 में सामान्य वित्तीय नियमों के प्रतिबंधों की शुरुआत से पहले ही सौर व्यवसाय प्रभाग को उच्च सामग्री खरीद लागत और खराब लागत अनुमान के कारण घाटे में चल रहा है, जैसा कि पैरा 4.1.3.5 (बी) में दी गई तालिका 4.11 से स्पष्ट है।

इसके अलावा, बीएचईएल द्वारा प्रणाली नियंत्रण सेगमेंट को लक्षित करने के लिए किए गए उपायों के परिणाम अभी तक सामने नहीं आए क्योंकि बीएचईएल जनवरी 2022 और

⁴ उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग ने 4 जून 2020 के आदेश के तहत व्यय विभाग द्वारा नामित सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृत के बिना ₹200 करोड़ से कम अनुमानित खरीद मूल्य वाली सभी वस्तुओं, सेवाओं या कार्यों की खरीद को प्रतिबंधित कर दिया है। खरीद में वरीयता उन आपूर्तिकर्ताओं को दी जानी थी जिनकी कुल खरीद में स्थानीय सामग्री $\geq 50\%$ थी।

⁵ निविदा के कार्यक्षेत्र में सौर मॉड्यूल की आपूर्ति को छोड़कर सौर परियोजनाओं की डिजाइन, अभियांत्रिकी, विनिर्माण, पैकिंग, परिवहन, उतराई, भंडारण, स्थापना, परीक्षण और प्रवर्तन शामिल है।

⁶ जिन परियोजनाओं में सौर पैनल जल निकायों पर लगाए जाते हैं उन्हें चलायमान सौर संयंत्र कहा जाता है।

मार्च 2023 में दो⁷ निविदाओं को प्राप्त करने में सक्षम नहीं था जिनमें उसने भाग लिया था। एनटीपीसी नोख के मामले में, बीएचईएल द्वारा प्रस्तुत प्रारंभिक बोली निर्धारित मूल्य से 25 प्रतिशत अधिक थी। बीएचईएल द्वारा निष्पादित फ्लोटिंग सौर संयंत्र घाटे में चल रहे हैं और बोली के समय निश्चित और प्रतिस्पर्धी मूल्य प्राप्त करने के लिए टेक्नो तकनीकी-वाणिज्यिक समझौता जापन के माध्यम से 540 वाट विद्युत (डब्ल्यूपी) तक की उच्च रेटिंग वाले सौर पीवी मॉड्यूलों के लिए बोली-पूर्व समझौते किए जाने के बावजूद कोई निविदा प्राप्त नहीं की जा सकी। जहां तक वैश्विक निविदा जांच प्रतिबंधों का सवाल है, मंत्रालय के पास छूट देने और न्यूनतम स्थानीय सामग्री को कम करने का अधिकार है। उदाहरण के लिए, यह देखा गया कि बीएचईएल ने सितंबर 2021 में केवल एक बार प्रशासनिक मंत्रालय से छूट के लिए संपर्क किया और 2021-22 के लिए दिसंबर 2021 में इसे प्राप्त किया। इसके बाद कोई और अनुरोध नहीं किया गया।

अनुशंसा संख्या 17: कंपनी को अपने उद्धरण अधिक होने के कारणों का ज्यादा विश्लेषण करने की आवश्यकता है जिसके परिणाम स्वरूप निविदाएं नहीं मिलीं तथा उठाए गए कदमों की भी समीक्षा करनी चाहिए क्योंकि उनसे सार्थक परिणाम नहीं मिले हैं।

4.1.3.4 अवसंरचना सुविधाएं एवं उपयोग

बीएचईएल देश में सौर फोटो वोल्टेइक (एसपीवी) सेल और मॉड्यूल का निर्माण करने वाले पहले अभियांत्रिकी उद्यमों में से एक है। बीएचईएल के पास सौर सेलों और मॉड्यूलों के विनिर्माण के लिए उपलब्ध अवसंरचना सुविधाएं नीचे दी गई हैं

तालिका 4.5: बीएचईएल में विनिर्माण सुविधाएं

सुविधा का नाम	क्षमता	जिस तिथि से सुविधा उपलब्ध थी	पूंजी लागत (₹ करोड़ में)
सेल विनिर्माण	20 मेगावाट	2009	18.44
	85 मेगावाट	जनवरी 2017	119.88
मॉड्यूल विनिर्माण	26 मेगावाट	मार्च 2013	14.59
	200 मेगावाट	जनवरी 2017	61.55

इन सुविधाओं के उपयोग का विवरण आगामी पैराग्राफों में दिया गया है।

⁷ जनवरी 2022 में एनटीपीसी नोख (3X245 मेगावाट) और मार्च 2023 में एनटीपीसी खावड़ा (4X300 मेगावाट)।

क. सौर सेल, विनिर्माण क्षमता और उपयोग

सौर सेल सिलिकॉन वेफर्स से बने होते हैं और पी.वी. मॉड्यूल के मूल निर्माण खंड हैं। ये पी.वी. मॉड्यूल के सक्रिय घटक हैं जो प्रकाश ऊर्जा को फोटोइलेक्ट्रिक प्रभाव की मदद से विद्युत ऊर्जा में बदलती हैं। सौर सेल को विनिर्माण में उपयोग किए जाने वाले वेफर प्रकार के आधार पर मोनो क्रिस्टलीय⁸ और बहु-क्रिस्टलीय (पॉली) के रूप में विभाजित किया जाता है। बीएचईएल बेंगलुरु दोनों प्रकार के सेल के विनिर्माण से सुसज्जित है।

(i) **20 मेगावाट मोनो क्रिस्टलीय सौर सेल सुविधा:** इस सुविधा में 157 मिमी आकार के वेफर का उपयोग किया जाता है। बाजार में 157 मिमी मोनो क्रिस्टलीय वेफर की अनुपलब्धता के कारण यह सुविधा 2018-19 से कार्यात्मक नहीं है। कंपनी ने 2017-22 की अवधि के दौरान सुविधा के अनुरक्षण पर कोई व्यय वहन नहीं किया।

(ii) **85 मेगावाट बहु-क्रिस्टलीय सौर सेल सुविधा:** यह सुविधा 157 मिमी वेफर्स का उपयोग करके बहु-क्रिस्टलीय सौर सेल बनाने के लिए मशीनरी से सुसज्जित है। हालाँकि, 2019 के बाद से, अधिकांश वेफर निर्माताओं ने 157 मिमी से 166 मिमी, 182 मिमी और 210 मिमी वेफर्स में अपग्रेड किया है। उक्त बाजार उन्नयन के कारण 157 मिमी वेफर्स की उपलब्धता



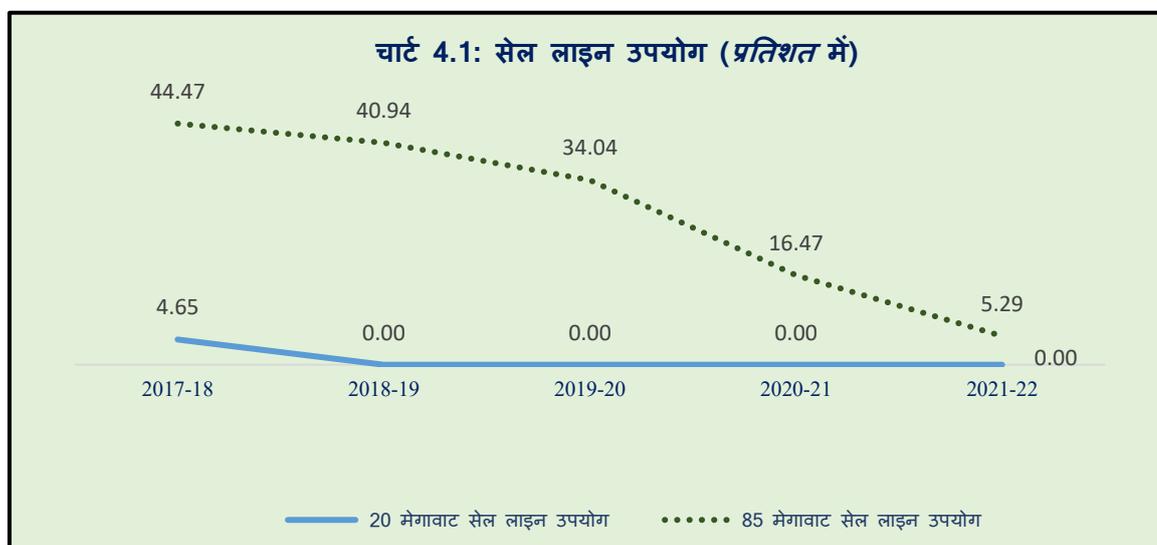
चित्र 4.4: 85 मेगावाट सौर सेल विनिर्माण सुविधा

सीमित हो गई है जिससे वर्तमान बाजार मांग के अनुसार अपेक्षित सौर सेलों के विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी की अनुपलब्धता के कारण बीएचईएल सुविधा की क्षमता निरर्थक हो गई है। इकाई ने 2018-19 से 2021-22 की अवधि⁹ के दौरान इस सुविधा के अनुरक्षण पर ₹2.64 करोड़ खर्च किए।

⁸ मोनो क्रिस्टलीय सौर पैनलों में एक ही सिलिकॉन क्रिस्टल से बने सौर सेल होते हैं जबकि मल्टी/पॉली क्रिस्टलीय सौर पैनलों में सिलिकॉन क्रिस्टल के कई टुकड़ों को एक साथ पिघलाकर बनाए गए सेल होते हैं। मोनो क्रिस्टलीय सौर पैनल मल्टी क्रिस्टलीय की तुलना में बेहतर कार्य करते हैं लेकिन महंगे होते हैं।

⁹ 2017-18 में इस सुविधा के रखरखाव पर कोई व्यय नहीं किया गया।

प्रतिशत के संदर्भ में दोनों सेल लाइनों का उपयोग नीचे दिए गए चार्ट में प्रदर्शित किया गया है:



5 वर्षों में विनिर्माण उत्पादन का औसत 20 मेगावाट सुविधा के लिए 1 प्रतिशत से भी कम है, तथा 85 मेगावाट सुविधा के लिए मात्र 28.24 प्रतिशत है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बाजार में मोनो क्रिस्टलीय वेफर्स की अनुपलब्धता के कारण 20 मेगावाट मोनो क्रिस्टलीय सेल विनिर्माण सुविधा पूरी तरह से बंद हो गई और सॉफ्टवेयर अद्यतनीकरण की आवश्यकता और अच्छी गुणवत्ता वाली स्क्रीन जैसी तकनीकी कमियों के कारण 85 मेगावाट लाइन से औसतन केवल 24 मेगावाट उत्पादन प्राप्त किया जा सका। तकनीकी समस्याओं¹⁰ के समाधान हेतु अनुरक्षण लागत बहुत अधिक थी, जिससे समग्र लाभप्रदता प्रभावित हुई। बीएचईएल 20 मेगावाट सेल लाइन और 85 मेगावाट सेल लाइन दोनों के लिए, वैकल्पिक उपयोगों के लिए सुविधा के उपकरणों का उपयोग करने या बिक्री, किराये पर देने या पुनः उपयोग के माध्यम से मुद्रीकरण के विकल्पों की तलाश कर रहा है।

जांच के लिए नमूने में चयनित 15 परियोजनाओं में से, आंतरिक सेल विनिर्माण सुविधाओं का उपयोग आंशिक रूप से केवल तीन परियोजनाओं के लिए अर्थात् एनटीपीसी रामागुंडम,

¹⁰ तकनीकी समस्याओं के समाधान के लिए अनुरक्षण लागत (₹7.19 करोड़), परिचालन की सहमति के लिए प्रभार (₹0.25 करोड़), शून्य तरल निर्वहन (₹3.50 करोड़) और शून्य तरल निर्वहन का रखरखाव (₹1 करोड़ प्रति वर्ष)।

डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी, एनटीपीसी मंदसौर के लिए मॉड्यूल बनाने के लिए तथा 1 मेगावाट बीईएल मेडक के लिए पूरी मात्रा का उपयोग किया गया था। नीचे तालिका 4.6 में चार परियोजनाओं में से प्रत्येक के लिए उपयोग का विवरण दिया गया है:

तालिका 4.6: बीएचईएल में क्षमता उपयोग

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	बाहर से खरीदा गया (मेगावाट में)	आंतरिक विनिर्मित (मेगावाट)	कुल आपूर्ति (मेगावाट)	आंतरिक प्रतिशत
	ए	बी	सी	डी	ई = सी / डी %
1	एनटीपीसी रामागुंडम	24.63	0.29	24.92	1.18
2	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	3.46	2.27	5.73	39.62
3	बीईएल मेडक 1 मेगावाट	-	1.00	1.00	100.00
4	एनटीपीसी मंदसौर	10.90	4.47	15.37	29.08

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि केवल एक परियोजना के मामले में, सेल की पूरी आवश्यकता को आंतरिक स्तर पर संसाधित किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि 2019 में स्लरी कट से डायमंड वायर सॉइंग¹¹ तक प्रोद्योगिक बदलाव को स्थिरीकरण की आवश्यकता थी, जिसके परिणामस्वरूप उत्पादन में मंदी आई और औसत उपयोग में कमी आई। कोविड महामारी ने प्रचालन प्रतिबंधों के साथ इस समस्या को अधिक बढ़ाया जिससे क्षमता उपयोग में ज्यादा कमी आई। बीएचईएल का इरादा ग्राहकों के ऑर्डर के आधार पर उत्पादन लाइन का उपयोग करना है तथा उसका उद्देश्य वैश्विक निविदा जांच से छूट प्राप्त करना है।

मंत्रालय ने (नवंबर 2023) कहा कि सौर पीवी परियोजनाओं की घरेलू सामग्री की आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य से 85 मेगावाट सेल लाइन स्थापित की गई थी। हालांकि नवीन

¹¹ सस्ते सौर सेल बनाने के लिए, बेहतर गुणवत्ता और मजबूती वाले पतले वेफ़र की ज़रूरत होती है। वायर सॉइंग प्रक्रिया का उपयोग करके सिलिकॉन पिंड से वेफ़र काटे जाते हैं। ढीले अपघर्षक स्लरी काटने की जगह स्थिर अपघर्षक डायमंड वायर सॉइंग विधि ने ले ली है जिसके कई फायदे हैं, जिसमें कम कटाई (आरी द्वारा की गई कटाई की चौड़ाई) हानि, कम वेफ़र लागत एवं अधिक पर्यावरण अनुकूलन शामिल है।

एवं नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय के 11 दिसंबर 2017¹² के आदेश के अनुसार घरेलू सामग्री की आवश्यकता वाली सभी मौजूदा और नई परियोजनाओं को रोक दिया गया एवं कहा कि सरकारी नीतियों में बदलाव के कारण बीएचईएल अपनी 85 मेगावाट सेल लाइन का उपयोग नहीं कर सका।

उत्तर पर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए विचार किए जाने की आवश्यकता है कि मौजूदा 85 मेगावाट सेल विनिर्माण क्षमता में स्लरी के साथ-साथ 157 मिमी वेफर्स की डायमंड वायर सॉइंग को संसाधित करने के लिए मशीनरी लगी हुई थी। हालांकि, 157 मिमी से अधिक आकार के वेफर के लिए वेफर बाजार के उन्नयन के कारण, सुविधा का उपयोग नहीं किया जा सका। आगे यह भी पाया गया है कि महामारी से पहले भी उपयोग कम था। 85 मेगावाट सेल विनिर्माण सुविधा का क्षमता उपयोग तकनीकी समस्याओं के कारण कम रहा। इसके अतिरिक्त प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से उत्पादन शुरू करने के लिए अनुमति आपेक्षित है। सेल, मॉड्यूल के विनिर्माण के लिए इनपुट सामग्री हैं अतः, बीएचईएल घरेलू सामग्री की आवश्यकता पर प्रतिबंधों के बावजूद आंतरिक सौर मॉड्यूल विनिर्माण सुविधाओं को आपूर्ति करने के लिए अपनी सौर सेल विनिर्माण सुविधाओं का उपयोग कर सकता था। इसके अतिरिक्त भारत सरकार ने 5 मार्च 2019 को सीपीएसई योजना चरण-II को, ग्रिड से जुड़ी सौर पीवी विद्युत परियोजनाओं की स्थापना के लिए मंजूरी दी, जिसमें सौर पीवी सेल और मॉड्यूल के लिए घरेलू सामग्री की आवश्यकता को अनिवार्य कर दिया गया, जिससे घरेलू स्तर पर उत्पादित सौर सेल की मांग पैदा हुई, जिसका लाभ बीएचईएल द्वारा उठाया जा सकता था। तथापि, बीएचईएल सीपीएसई योजना चरण-II के माध्यम से सृजित मांग को पूरा नहीं कर सका क्योंकि प्रौद्योगिकी में परिवर्तन के कारण बीएचईएल की सुविधा अप्रचलित हो गई थी। इस प्रकार, जबकि घरेलू स्तर पर उत्पादित सौर सेल की मांग में उतार-चढ़ाव के लिए सरकारी नीतियों की भूमिका रही है, कम क्षमता उपयोग का मुख्य कारण बीएचईएल सुविधा की प्रौद्योगिक अप्रचलनता थी। इसलिए, प्रबंधन के लिए यह महत्वपूर्ण है कि उचित लागत-लाभ विश्लेषण के बाद प्रचलित बाजार मांग और स्थितियों के अनुरूप अपनी सुविधाओं को बढ़ाने के उद्देश्य से आवश्यक उपायों पर विचार करे।

¹² इस ऑर्डर से अक्षय ऊर्जा परियोजनाओं के लिए आवश्यक कच्चे माल के आयात पर पहले से लगे प्रतिबंध हट गए हैं। इसके साथ ही आपूर्ति में घरेलू सामग्री की न्यूनतम आवश्यकता पर कोई प्रतिबंध नहीं रह गया है।

ख. सौर पीवी मॉड्यूल - विनिर्माण क्षमता एवं उपयोग

प्रत्येक विशिष्ट सेल केवल 4-5 वाट की सौर ऊर्जा उत्पन्न करता है। विद्युत उत्पादन को बढ़ाने के लिए सेल को एक मौसमरोधी आवरण में जोड़ा और सील किया जाता है जिसे सौर पीवी मॉड्यूल कहा जाता है। सौर पीवी मॉड्यूल पीवी प्रणाली में मुख्य तत्व हैं जो सौर विकिरण/ऊर्जा को दिष्ट धारा (डीसी) विद्युत ऊर्जा में परिवर्तित करते हैं। बीएचईएल बेंगलुरु में स्थित कुल 226 मेगावाट क्षमता की दो आंतरिक मॉड्यूल विनिर्माण सुविधाओं से सुसज्जित है।

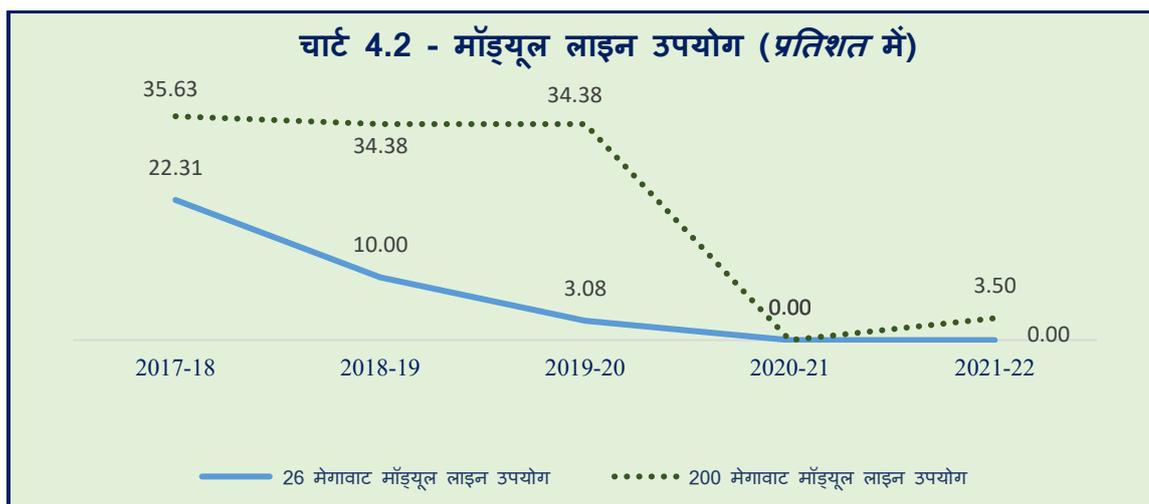
(i) **26 मेगावाट मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा:** मार्च 2013 में स्थापित इस सुविधा की विनिर्माण लाइन 156 मिमी आकार के 3 और 4 बस बार¹³ मोनो के साथ-साथ बहु-क्रिस्टलीय सौर सेल का उपयोग करती है। चूंकि मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा 156 मिमी आकार के केवल 3 और 4 बस बार सौर सेल को संसाधित करने तक सीमित है और चूंकि ये बस बार सेल 2018 से बाजार में उपलब्ध नहीं थे, इसलिए बाजार की आवश्यकता को पूरा नहीं करने के कारण यह सुविधा निष्क्रिय हो गई है। तदनुसार, इकाई ने 31 मार्च 2022 को समाप्त पांच वर्षों के दौरान अनुरक्षण के लिए ₹9.41 लाख की अल्प राशि व्यय की।

(ii) **200 मेगावाट मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा:** जनवरी 2017 में स्थापित इस उत्पादन लाइन को 156 मिमी मोनो के साथ-साथ बहु-क्रिस्टलीय सौर सेल को संसाधित करने के लिए डिज़ाइन किया गया था। 2021 में, 158.75 मिमी मोनो पीईआरसी¹⁴ सेल के आंतरिक विनिर्माण को समायोजित करने के लिए सुविधा को अपग्रेड किया गया था। इसे बढ़ाकर 166 मिमी करना संभव नहीं है। बाजार में 158.75 मिमी सेल की सीमित उपलब्धता के कारण सुविधा की विनिर्माण क्षमता गंभीर रूप से प्रतिबंधित है। इकाई ने 31 मार्च 2022 को समाप्त पांच वर्षों के दौरान अनुरक्षण के लिए ₹3.87 करोड़ खर्च किए।

दोनों मॉड्यूल लाइनों का विनिर्माण उत्पादन नीचे दिए गए चार्ट में प्रदर्शित किया गया है:

¹³ बस बार सेलों के मध्य तांबे या एल्यूमीनियम की एक पतली पट्टी होती है जो विद्युत का संचालन करती है।

¹⁴ पीईआरसी (पैसिवेटेड एमिटर और रियर कॉन्टैक्ट) सौर उद्योग में एक नई प्रौद्योगिकि उन्नति है। इसकी दक्षता पारंपरिक मोनो क्रिस्टलीन की तुलना में अधिक है।



200 मेगावाट लाइन के लिए 5 वर्षों हेतु औसत क्षमता उपयोग 21.58 प्रतिशत है और 26 मेगावाट लाइन के लिए यह केवल 7.08 प्रतिशत है। 26 मेगावाट की यह सुविधा 156 मिमी आकार के 3 और 4 बस बार सौर सेल का उपयोग करती है और बाजार



चित्र 4.5: 200 मेगावाट सौर मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा

में उनकी अनुपलब्धता के कारण इस सुविधा ने 2019-20 में केवल 0.80 मेगावाट मॉड्यूल का उत्पादन किया है और उसके बाद कुछ भी नहीं किया है।

200 मेगावाट की यह सुविधा वर्तमान में केवल 143 मेगावाट का उत्पादन कर सकती है, क्योंकि इसमें लेमिनेटर की अनुपलब्धता और मोनो पीईआरसी तथा बहु-क्रिस्टलीय पैनल के लिए एक-एक टेस्ट बेंच समर्पित करना जैसी तकनीकी कमियाँ हैं। चूँकि संयंत्र 5 वर्ष से अधिक पुराना था, इसलिए 8 घंटे की शिफ्ट में 2¼ घंटे अनिवार्य डाउनटाइम असामान्य रूप से अधिक था।

जांच के लिए नमूने में चुनी गई 15 परियोजनाओं में से छः परियोजनाओं में आंतरिक मॉड्यूल विनिर्माण सुविधाओं का आंशिक रूप से उपयोग किया गया और केवल दो परियोजनाओं के मामले में पूरी मात्रा संसाधित की गई। नीचे दी गई तालिका 4.7 में आठ परियोजनाओं में से प्रत्येक के लिए उपयोग का विवरण दिया गया है:

तालिका 4.7: प्रत्येक परियोजना के लिए आंतरिक मॉड्यूल सुविधा का उपयोग

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	बाह्य खरीद (मेगावाट)	आंतरिक विनिर्माण (मेगावाट)	कुल आपूर्ति (मेगावाट)	आंतरिक प्रतिशत
	ए	बी	सी	डी	ई = सी/डी%
1	एनटीपीसी रामागुंडम	120.60	25.93	146.53	17.70
2	जीएसईसीएल राघवनेसदा II	91.14	30.58	121.72	25.12
3	जीआईपीसीएल चारणका	75.00	22.63	97.63	23.18
4	एनएलसी नेवेली	73.03	3.23	76.26	4.24
5	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह	3.96	6.97	10.93	63.77
6	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	0	5.46	5.46	100.00
7	बीईएल मेडक 1 मेगावाट	0	1.10	1.10	100.00
8	एनटीपीसी मंदसौर	35.00	16.47	51.47	32.00

इस प्रकार, बीएचईएल को सीधे बाजार से मॉड्यूलों की खरीद या बहिःस्रोत के लिए बाध्य होना पड़ा क्योंकि उपलब्ध विनिर्माण सुविधाएं तकनीकी रूप से अद्यतित नहीं थीं।

ग. आंतरिक स्तर पर विनिर्मित और बाजार से खरीदे गए मॉड्यूल/सेल की मेगावाट में वर्षवार तुलना

मॉड्यूल और सेल के आंतरिक विनिर्माण और बाहरी खरीद (घरेलू और वैश्विक दोनों) का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 4.8: पी.वी. मॉड्यूल और सौर सेल खरीद की तुलना दर्शाती तालिका

(मेगावाट)

पीवी मॉड्यूल खरीद की तुलना			सौर सेल खरीद की तुलना		
वर्ष	बाह्य खरीद	आंतरिक विनिर्माण	वर्ष	बाह्य खरीद	आंतरिक विनिर्माण
2017-18	23.91	77.05	2017-18	56.88	38.73
2018-19	180.96	71.35	2018-19	75.79	34.80
2019-20	359.98	69.56	2019-20	36.01	28.93
2020-21	218.85	0.00	2020-21	0.00	14.00
2021-22	200.58	7.00	2021-22	39.70	4.50

आंतरिक स्तर पर उपलब्ध पुरानी प्रौद्योगिकी के कारण, कंपनी को पीवी मॉड्यूल और सौर सेल को आंतरिक स्तर पर विनिर्मित करने के बजाय बाहर से (घरेलू और वैश्विक दोनों) खरीदना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि पी.वी. उद्योग में तेजी से हो रही प्रौद्योगिक प्रगति ने कच्चे माल के उद्गम में चुनौतियां पैदा कीं और कोविड महामारी ने प्रचालन प्रतिबंधों के साथ इस समस्या को और बढ़ा दिया, जिससे उपयोगिता अधिक कम हो गई। इसके अलावा, वैश्विक निविदा जांच और सामान्य वित्तीय नियमों पर प्रतिबंधों के कारण भी उपयोगिता कम हुई। बीएचईएल का इरादा ग्राहकों के ऑर्डर के आधार पर उत्पादन लाइन का उपयोग करना और इसका लक्ष्य वैश्विक निविदा जांच से छूट प्राप्त करना है। यह भी कहा गया कि कंपनी चिन्हित व्यावसायिक क्षेत्रों की आवश्यकताओं पर विशेष जोर देने के साथ 400 डब्ल्यूपी तक की क्षमता वाले मॉड्यूलों के विनिर्माण के लिए वर्तमान क्षमताओं का उपयोग करने की योजना बना रही है।

मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि सभी उपलब्ध अवसरों में पीवी मॉड्यूल के आंतरिक विनिर्माण की योजना बनाई गई थी, लेकिन परियोजना निष्पादन समयसीमा, ऑर्डर के समवर्ती निष्पादन एवं तकनीकी विशिष्टताओं को पूरा करने के लिए, बीएचईएल ने मॉड्यूल और सेल्स की आवश्यकता के लिए बहिःस्रोत का सहारा लिया था। आगे बताया गया कि कंपनी से मूल उपकरण निर्माताओं और उद्योग विशेषज्ञों ने 520-540 डब्ल्यूपी पीवी मॉड्यूल के विनिर्माण के लिए मौजूदा सुविधा को संशोधित करने की संभावना के लिए संपर्क किया है। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने कहा कि विनिर्माण सुविधाओं के उन्नयन/सृजन में पूंजी निवेश शामिल है तथा इसकी व्यवहार्यता की जांच की जाएगी तथा तदनुसार निर्णय लिया जाएगा।

उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि महामारी के प्रभाव को अलग से कल्पित नहीं किया जा सकता क्योंकि 200 मेगावाट मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा का क्षमता उपयोग अन्य कारकों जैसे प्रौद्योगिकी में बदलाव और 158.75 मिमी सौर सेल के लिए सीमित विक्रेताओं के कारण कम रहा। नतीजतन, प्रबंधन के लिए आंतरिक विनिर्माण सुविधाओं का उपयोग करने के लिए आवश्यक उपाय करना महत्वपूर्ण है।

अनुशंसा संख्या 18: कंपनी लागत और लाभ पर विचार करने के बाद, आंतरिक विनिर्माण क्षमताओं का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, बाजार की मांग/स्थितियों के अनुसार उपयुक्त अद्यतन प्रौद्योगिकी के साथ नई विनिर्माण सुविधाएं बनाने/मौजूदा विनिर्माण सुविधाओं को उन्नत करने की संभावनाओं का पता लगाए।

घ. सौर व्यवसाय का समेकन

सौर व्यवसाय सेगमेंट को एकीकृत बल देने एवं बदलते व्यावसायिक परिस्थिति तथा उत्पाद की दीर्घकालिक व्यवहार्यता के प्रति अनुक्रियता सुनिश्चित करने के लिए, इलेक्ट्रो पोर्सिलेन डिवीजन बेंगलुरु का नाम बदलकर सौर व्यवसाय प्रभाग (एसबीडी) कर दिया गया एवं जनवरी 2021 से इसे बीएचईएल के मुख्य सौर व्यवसाय सेंटर के रूप में स्वतंत्र रूप से परिचालित किया जाने लगा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि बीएचईएल ने कोई ईपीसी सौर ऊर्जा संयंत्र ऑर्डर प्राप्त नहीं किया एवं तदनुसार जनवरी 2021 में व्यवसाय के समेकन के बाद भी आंतरिक क्षमता उपयोग कम रही।

नीचे दी गई तालिका समेकन पूर्व और पश्चात अवधि में सुविधाओं के क्षमता उपयोग को दर्शाती है।

तालिका 4.9: क्षमता उपयोग तुलना

(आंकड़े प्रतिशत में)

विनिर्माण लाइन	पूर्व-समेकन				समेकन के पश्चात
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
20 मेगावाट सेल लाइन	4.65	0	0	0	0
85 मेगावाट सेल लाइन	44.47	40.94	34.04	16.47	5.29
26 मेगावाट मॉड्यूल लाइन	22.31	10.00	3.08	0.00	0.00
200 मेगावाट मॉड्यूल लाइन	35.63	34.38	34.38	0.00	3.50

जैसा कि ऊपर बताया गया है, आंतरिक क्षमता का अल्प उपयोग यह दर्शाता है कि एक पृथक सौर व्यवसाय बनाने के निर्णय से अब तक कोई महत्वपूर्ण परिणाम प्राप्त नहीं हुए हैं।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि भारत सरकार द्वारा केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों पर लगाए गए आयात प्रतिबंधों के कारण बीएचईएल को होने वाले प्रतिस्पर्धी नुकसान के

कारण ईपीसी ऑर्डर बुक नहीं किए जा सके। एसबीडी के समेकन के पश्चात मूल्य निर्धारण, कच्चे माल की उपलब्धता, आपूर्ति श्रृंखला के समस्याओं आदि के संदर्भ में बाजार परिदृश्य में भारी बदलाव आया, जो मुख्य रूप से महामारी के कारण था।

मंत्रालय ने प्रबंधन द्वारा सामने लाए गए तथ्यों को दोहराते हुए कहा (नवंबर 2023) कि कई चुनौतियों के बावजूद, परियोजनाएं अनुबंधित अवधि से परे उचित समय के भीतर पूरी की जा सकीं, केवल इसलिए कि प्रचालन समेकित किया गया था एवं समन्वित तरीके से निर्णय लिए गए थे।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि समेकन के पश्चात शुरू की गई परियोजनाओं, अर्थात् एनटीपीसी कायमकुलम, एनटीपीसी रामागुंडम, जीएसईसीएल राघनेस्टा I और राघनेस्टा II को समेकन से पहले की तरह ही समस्याओं¹⁵ का सामना करना पड़ा, अर्थात् बीईएल मेडक और जीआईपीसीएल चारणका को, जैसे चित्रों में कई संशोधन, ऑर्डर देने एवं आपूर्ति में विलंब तथा निष्पादन में काफी विलंब का सामना करना पड़ा था। समेकन के माध्यम से प्रचालन को सुव्यवस्थित करने के प्रयासों के बावजूद, विनिर्माण सुविधाएं कम उपयोग दर पर परिचालित होती रहीं तथा ऑर्डर बुक की स्थिति भी कम रही।

4.1.3.5 सौर ऊर्जा परियोजनाओं का निष्पादन

बीएचईएल द्वारा क्रियान्वित सौर ऊर्जा परियोजनाओं की लेखापरीक्षा से पता चला कि अधिकांश परियोजनाओं में समय और लागत में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है। चयनित 15 नमूना परियोजनाओं के संबंध में विस्तृत अनुमान तैयार करने, अनुबंध राशि की वसूली आदि जैसी विभिन्न महत्वपूर्ण गतिविधियों की विस्तृत जांच से निम्नलिखित बातें सामने आईं:

क. लागत में वृद्धि

चयनित 15 परियोजनाओं में से केवल एक परियोजना में संविदा मूल्य कुल लागत (उपरिव्यय सहित) से अधिक था। 13 परियोजनाओं में, संविदा मूल्य वास्तविक सामग्री लागत से भी कम था। कुल मिलाकर, संयुक्त वास्तविक सामग्री लागत संविदा मूल्य से

¹⁵ कृपया इस रिपोर्ट के अनुलग्नक XII से अनुलग्नक XIX का संदर्भ लें।

₹524.63 करोड़ अधिक थी, जो संविदा मूल्य (₹2,806.79 करोड़¹⁶) का 19 प्रतिशत है। संयुक्त कुल लागत (उपरिव्यय सहित) संविदा मूल्य से ₹1,145.30 करोड़ अधिक थी, जो अनुबंध मूल्य का 41 प्रतिशत है। अलग-अलग परियोजनाओं में लागत वृद्धि की सीमा ₹12.38 करोड़ से ₹198.44 करोड़ के बीच थी, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.10: चयनित परियोजनाओं की वास्तविक लागत के की तुलना में संविदा मूल्य

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	अनुबंध मूल्य (ओ एंड एम के बिना)	वास्तविक सामग्री लागत	वास्तविक ओएच	वास्तविक लागत	संविदा मूल्य से अधिक वास्तविक लागत
		ए	बी	सी	डी=बी+सी	ई=डी-ए
1	एनटीपीसी मंदसौर	265.87	299.56	64.37	363.93	98.06
2	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	92.04	107.07	27.76	134.83	42.79
3	एनएलसी नेवेली	322.54	350.02	81.34	431.36	108.82
4	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्चाह	50.42	54.78	13.86	68.64	18.22
5	बीईएल मेडक (1मेगावाट)	6.38	6.27	0.06	6.33	-0.05
6	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह	50.90	50.59	14.56	65.15	14.25
7	जीआईपीसीएल चारणखा	283.20	353.91	91.49	445.40	162.20
8	एससीसीएल मनुगुरु	115.11	126.52	24.48	151.00	35.89
9	एससीसीएल रामागुंडम	191.85	219.01	39.62	258.63	66.78
10	डब्ल्यूपीडीसीएल सागरदिघी	20.32	27.66	5.04	32.70	12.38
11	जीएसईसीएल धुवरन	229.94	235.63	46.40	282.03	52.09
12	एनटीपीसी रामागुंडम	382.78	506.32	74.90	581.22	198.44
13	जीएसईसीएल राघनेस्टा I	346.67	423.52	71.00	494.52	147.85
14	एनटीपीसी कायमकुलम	102.10	109.56	14.77	124.33	22.23
15	जीएसईसीएल राघनेस्टा II	346.67	461.00	51.02	512.02	165.35
कुल		2,806.79	3,331.42	620.67	3,952.09	1,145.30

¹⁶ करों और परिचालन एवं अनुरक्षण मूल्य को छोड़कर।

लेखापरीक्षा ने कुल लागत के दो प्रमुख घटकों अर्थात् सामग्री लागत और उपरिव्यय की समीक्षा की। इन दो घटकों के संबंध में लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियों को बाद के पैराग्राफ में प्रस्तुत किया गया है।

ख. लागत अनुमान वास्तविक लागत को प्रतिबिंबित नहीं करती

चयनित 15 परियोजनाओं में से, एनटीपीसी मंदसौर 50 मेगावाट परियोजना मार्च 2016 में बीएचईएल को दी गई सबसे प्रारंभिक परियोजना थी, जबकि जीएसईसीएल राघनेस्टा II 100 मेगावाट परियोजना दिसंबर 2019 में बीएचईएल को दी गई अंतिम परियोजना थी। जिन 14 परियोजनाओं के लिए अनुमान तैयार किए गए थे, उनमें वास्तविक सामग्री लागत अनुमानित सामग्री लागत से 3.02 प्रतिशत से 60.90 प्रतिशत की सीमा तक अधिक थी, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.11: चयनित परियोजनाओं की अनुमानित और वास्तविक सामग्री लागत

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	अनुमानित सामग्री लागत	वास्तविक सामग्री लागत	वास्तविक अनुमान से अधिक %
		ए	बी	सी=(बी-ए)/ए %
1	एनटीपीसी मंदसौर	242.11	299.56	23.73%
2	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	75.03	107.07	42.69%
3	एनएलसी नेवेली	286.12	350.02	22.33%
4	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्चाह	45.60	54.78	20.13%
5	बीईएल मेडक (1मेगावाट)		6.27	
6	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह	46.06	50.59	9.85%
7	जीआईपीसीएल चारणखा	251.67	353.91	40.62%
8	एससीसीएल मनुगुरु	90.89	126.52	39.21%
9	एससीसीएल रामागुंडम	151.48	219.01	44.58%
10	डब्ल्यूपीडीसीएल सागरदिघी	17.19	27.66	60.90%
11	जीएसईसीएल धुवरन	228.73	235.63	3.02%
12	एनटीपीसी रामागुंडम	359.35	506.32	40.90%
13	जीएसईसीएल राघनेस्टा I	340.02	423.52	24.56%
14	एनटीपीसी कायमकुलम	90.53	109.56	21.02%
15	जीएसईसीएल राघनेस्टा II	340.02	461.00	35.58%
		2,564.80	3,331.42	

नोट: बीईएल मेडक 1 मेगावाट पुनः आर्डर के रूप में प्रदान किया गया इसलिए कोई अलग अनुमान तैयार नहीं किए गए थे।

ग. उपरिव्यय अनुमान नीति के अनुरूप नहीं

बीएचईएल 9 मई 2001 के कॉर्पोरेट दिशानिर्देशों के अनुसार त्रि-स्तरीय लागत अनुमान प्रणाली का पालन करता है। त्रि-स्तरीय लागत संरचना नीचे उल्लिखित है -

स्तर -1: अनुमानित फैक्टरी लागत¹⁷;

स्तर -2: अनुमानित फैक्टरी लागत + परिवर्तनीय वाणिज्यिक और प्रशासनिक उपरिव्यय;

स्तर-3: अनुमानित फैक्टरी लागत + परिवर्तनीय वाणिज्यिक और प्रशासनिक उपरिव्यय + निश्चित वाणिज्यिक और प्रशासनिक उपरिव्यय।

बीएचईएल सौर व्यवसाय प्रभाग में, त्रि-स्तरीय लागत संरचना में उपरिव्यय वितरण का निर्धारण, डिविजन में सौर परियोजनाओं के लिए पूर्व वर्ष के रुझानों का विश्लेषण करके किया गया - स्तर 1 के लिए, सामग्री लागत का 2.5 प्रतिशत लागत लिया गया। स्तर 2 के लिए, सामग्री लागत में अतिरिक्त 2.5 प्रतिशत जोड़ा गया, और स्तर 3 के लिए सामग्री लागत में अन्य 2.5 प्रतिशत जोड़ा गया।

लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए चयनित पन्द्रह परियोजनाओं के लिए किए गए त्रि-स्तरीय लागत संरचना एवं वास्तविक उपरिव्यय के अनुसार वितरित अनुमानित उपरिव्यय की समीक्षा की। आठ परियोजनाओं में उपरिव्यय का अनुमान 7.5 प्रतिशत लगाया गया था। हालांकि, डब्ल्यूबीएसईडीसीएल सागरदिघी, जीएसईसीएल धुवरन, राघनेस्टा चरण I और II, और एनटीपीसी रामागुंडम परियोजनाओं के लिए उपरिव्यय का अनुमान केवल 2.76 प्रतिशत लगाया गया था और बीईएल मेडक 15 मेगावाट परियोजना के मामले में, इकाई ने अनुमानित सामग्री लागत का 14 प्रतिशत उपरिव्यय का अनुमान लगाया था।

सभी 14 परियोजनाओं में, जहां अनुमान तैयार किए गए थे, वास्तविक उपरिव्यय/आबंटित उपरिव्यय अनुमानित उपरिव्यय से अधिक थे तथा वास्तविक सामग्री लागत के 11.07 से 28.78 प्रतिशत के बीच थे, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

¹⁷ कच्चा माल; उप-संविदा प्रभार; विद्युत और ईंधन प्रभार; श्रम; अभियांत्रिकी, डिजाइन और विकास प्रभार; परीक्षण प्रभार; पैकिंग प्रभार; बीमा, अग्रेषण और ढुलाई जावक; परिवर्तनीय कार्यालय व्यय; विक्रय परिवर्तनीय व्यय; संविदात्मक दायित्व; वित्तपोषण प्रभार; अन्य प्रत्यक्ष परिवर्तनीय व्यय।

तालिका 4.12: चयनित परियोजनाओं के अनुमानित एवं वास्तविक उपरिव्यय

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	उपरिव्यय	अनुमानित सामग्री लागत	अनुमानित सामग्री लागत का % उपरिव्यय	वास्तविक ओएच	वास्तविक सामग्री लागत	वास्तविक सामग्री लागत के % के रूप में वास्तविक उपरिव्यय
		ए	बी	सी=ए/बी%	डी	ई	एफ=डी/ई%
1	एनटीपीसी मंदसौर	18.16	242.11	7.50%	64.37	299.56	21.49%
2	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	10.55	75.03	14.05%	27.76	107.07	25.93%
3	एनएलसी नेवेली	21.46	286.12	7.50%	81.34	350.02	23.24%
4	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्चाह	3.42	45.60	7.50%	13.86	54.78	25.30%
5	बीईएल मेडक (1 मेगावाट)				0.06	6.27	--
6	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह	3.45	46.06	7.50%	14.56	50.59	28.78%
7	जीआईपीसीएल चारणखा	18.88	251.67	7.50%	91.49	353.91	25.85%
8	एससीसीएल मनुगुरु	6.82	90.89	7.50%	24.48	126.52	19.35%
9	एससीसीएल रामागुंडम	11.36	151.48	7.50%	39.62	219.01	18.09%
10	डब्ल्यूपीडीसीएल सागरदिघी	0.48	17.19	2.76%	5.04	27.66	18.22%
11	जीएसईसीएल धुवरन	6.32	228.73	2.76%	46.40	235.63	19.69%
12	एनटीपीसी रामागुंडम	9.93	359.35	2.76%	74.90	506.32	14.79%
13	जीएसईसीएल राघनेस्ता I	9.40	340.02	2.76%	71.00	423.52	16.76%
14	एनटीपीसी कायमकुलम	6.79	90.53	7.50%	14.77	109.56	13.48%
15	जीएसईसीएल राघनेस्ता II	9.40	340.02	2.76%	51.02	461.00	11.07%

नोट: बीईएल मेडक 1 मेगावाट पुनः आर्डर के रूप में प्रदान किया गया इसलिए कोई अलग अनुमान तैयार नहीं किए गए थे।

एसबीडी का कुछ परियोजनाओं के लिए उपरिव्यय का अनुमान निर्धारित स्तर से कम है, बावजूद इसके कि पहले की परियोजनाओं में उपरिव्यय लागत में उल्लेखनीय वृद्धि है, वास्तविक उपरिव्यय लागत का अपर्याप्त आकलन दर्शाया गया जिसके परिणामस्वरूप बोली

के स्तर पर इन परियोजनाओं की व्यवहार्यता का गलत अनुमान लगाया गया एवं परिणामस्वरूप ऑर्डर के निष्पादन में हानि हुई।

प्रबंधन ने (मई 2023) उच्च सामग्री लागत के लिए वैश्विक निविदा जांच प्रतिबंधों और सीमा साझा करने वाले देशों से खरीद के लिए सामान्य वित्तीय नियमों के प्रतिबंधों को जिम्मेदार ठहराया जो अन्य सभी निजी ईपीसी संविदाकारों को प्रभावित नहीं कर रहे थे एवं कहा कि इन प्रतिबंधों ने बीएचईएल की अंतरराष्ट्रीय आपूर्तिकर्ताओं से कच्चा माल प्राप्त करने की क्षमता में बाधा डाली, जिसके परिणामस्वरूप विलंब हुआ तथा खरीद लागत बढ़ी। प्रबंधन ने आगे कहा कि निविदा को अंतिम रूप देने से पहले लागत को युक्तिसंगत बनाने के लिए परिस्थिति का इष्टतम उपयोग किया गया। उपरिव्यय का वितरण करते समय श्रमबल की तैनाती, आंतरिक विनिर्माण या पीवी मॉड्यूल और सेल का बहिःस्रोतन, मूल्यहास आदि जैसे कारकों पर विचार करने की आवश्यकता है। इस प्रकार, बाजार में प्रतिस्पर्धात्मकता सुनिश्चित करने के लिए इष्टतम लागत के लिए 7.50 प्रतिशत की उपरिव्यय दर पर विचार किया जाता है।

मंत्रालय ने लागत को सीमित करने के लिए बीएचईएल द्वारा शुरू किए गए उपायों को दोहराते हुए (नवंबर 2023) कहा कि प्रबंधन द्वारा व्यक्त की गई उपरोक्त बाधाओं के अलावा, साइट की स्थिति, कानून में बदलाव, महामारी के कारण आपूर्ति श्रृंखला में व्यवधान आदि ने भी अतिरिक्त लागत को बढ़ाया। मंत्रालय ने आगे कहा कि उपरिव्यय की समीक्षा के लिए एक विस्तृत प्रयोग किया जा रहा है और अब सौर व्यवसाय प्रभाग में विभिन्न उत्पाद वर्टिकल के बीच बंटवारे के माध्यम से उपरिव्यय को सुव्यवस्थित किया जा रहा है। इसके अलावा, सभी उच्च मूल्य लागत अनुमानों की समीक्षा और जांच लागत इष्टतमीकरण सेल के माध्यम से होती है।

इन उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि चयनित 15 परियोजनाओं में से केवल पांच की पूर्णता तिथि फरवरी 2020 के बाद की थी, जब वैश्विक निविदा जांच प्रतिबंध और सामान्य वित्तीय नियम प्रतिबंध लगाए गए थे। हालांकि, बीईएल मेडक 1 मेगावाट परियोजना के अलावा, जिसका अनुबंध मूल्य वास्तविक लागत से 0.78 प्रतिशत अधिक था, अन्य सभी परियोजनाओं को, महामारी से पहले या बाद में उनके निष्पादन चक्र की परवाह किए बिना प्रचालन हानि का सामना करना पड़ा। प्रबंधन द्वारा स्वयं कहा गया कि प्रतिबंधों के कारण भारत में निर्मित मॉड्यूलों की कीमत में 4.5 प्रतिशत से

9 प्रतिशत की वृद्धि हुई, लेकिन एनटीपीसी रामागुंडम और जीएसईसीएल राघनेस्टा I और II जैसी परियोजनाओं के लिए सामग्री लागत अपेक्षित मूल्य से 25 प्रतिशत से 41 प्रतिशत अधिक थी। एसबीडी की कार्यप्रणाली में खामियों के कारण लागत का अनुमान लगाने के लिए परियोजना की व्यवहार्यता और लाभप्रदता प्रभावित हुई, जिससे घाटे वाले ऑर्डर के निष्पादन को रोकने के लिए सटीक लागत सूचना की आवश्यकता पर बल दिया गया।

हालांकि बीएचईएल ने सुधारात्मक कार्रवाई शुरू कर दी है, जिसकी प्रभावशीलता भविष्य की लेखापरीक्षाओं में सत्यापित की जाएगी, प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना चाहिए कि जिन 14 परियोजनाओं में अनुमान तैयार किए गए थे, उन सभी में अनुमानित एवं वास्तविक उपरिव्यय की तुलना में पर्याप्त असमानताएं सामने आई हैं। गलत उपरिव्यय अनुमानों के प्रयोग से लाभप्रदता अनुमान बढ़ा-चढ़ाकर दिखाया गया, लेकिन संभावित प्रचालन घाटा हुआ। एसबीडी द्वारा उपरिव्यय का अनुमान लगाने के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली में विसंगतियां, अव्यवहार्य ऑर्डरों से बचने के लिए सटीक लागत जानकारी के महत्व को रेखांकित करती हैं।

अनुशंसा संख्या 19: कंपनी सामग्री खरीद प्रक्रिया की समीक्षा करे तथा अनुमानित सामग्री लागत से अधिक व्यय की गई सामग्री लागत के कारणों का विश्लेषण करे।

अनुशंसा संख्या 20: कंपनी बोलियों में भाग लेने के लिए वर्तमान बाजार दरों को अपनाकर समय-समय पर लागत अनुमान प्रणाली की समीक्षा करे एवं तदनुसार उन मामलों में उद्धरण देने पर विचार करें जो व्यवहार्य हों और जहां कम से कम व्यय की जाने वाली परिवर्तनीय लागत वसूल हो सके।

केस स्टडी - 1

दो बीएचईएल इकाइयों के बीच समन्वय की कमी के कारण उच्च मूल्य पर सौर पीवी मॉड्यूल की खरीद - खरीद पर ₹5.67 करोड़ का अतिरिक्त व्यय, सुरक्षा शुल्क पर ₹2.17 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

बीएचईएल मुख्यालय ने (नवंबर 2018) इलेक्ट्रो पोर्सिलेन डिवीजन (ईपीडी), बेंगलुरु को सिंगरेनी कोलियरीज कंपनी लिमिटेड (एससीसीएल) में 70 मेगावाट सौर पीवी संयंत्र के लिए आवश्यक मॉड्यूल के लिए विनिर्माण कार्रवाई शुरू करने के लिए अग्रिम रूप से सूचित किया। मुख्यालय ने इलेक्ट्रॉनिक्स डिवीजन (ईडीएन), बीएचईएल, बेंगलुरु को उसी परियोजना के लिए अन्य 70 मेगावाट के पीवी सौर मॉड्यूल की खरीद के लिए भी निर्देश दिया।

उस समय, ईपीडी ईडीएन से सौर सेल खरीदता था, क्योंकि ईडीएन को आंतरिक विनिर्माण के माध्यम से या ईपीडी को बहिःस्रोतन के माध्यम से सौर सेल उपलब्ध कराना अनिवार्य था। ईपीडी, ईडीएन द्वारा आपूर्ति किए गए सौर सेल के साथ यूनिट में सौर मॉड्यूल का निर्माण करता था। ईडीएन ने एसपीवी सेलों के लिए जल्द से जल्द खरीद ऑर्डर देने के लिए सूचित किया (जनवरी 2019), हालांकि, ईपीडी ने मुख्यालय द्वारा विनिर्माण कार्रवाई शुरू करने की सलाह की तिथि अर्थात् नवंबर 2018 से पांच माह के विलंब के बाद ₹54.03 करोड़ मूल्य के एससीसीएल परियोजना के लिए आवश्यक सौर सेल के लिए ईडीएन को खरीद ऑर्डर (मार्च 2019) दिया। हालांकि, ईडीएन ने ईपीडी को एससीसीएल परियोजना के लिए उपयुक्त सेलों की खरीद के लिए वैकल्पिक कार्रवाई करने के लिए सूचित किया (अप्रैल 2019) क्योंकि ईडीएन एससीसीएल की आवश्यकता के अनुसार सेलों की आपूर्ति करने में सक्षम नहीं था क्योंकि ऐसे उच्च वाट क्षमता और दक्षता वाले सेलों की खरीद करना मुश्किल था और ईडीएन के लिए लागत प्रभावी नहीं होगा। ईडीएन द्वारा आवश्यक सौर सेल की आपूर्ति के लिए व्यक्त की गई असमर्थता एवं परियोजना की समयसीमा को ध्यान में रखते हुए, ईपीडी ने 71.77 मेगावाट पीवी मॉड्यूल (जिन्हें ईपीडी द्वारा आंतरिक विनिर्मित किया जाना था) की आपूर्ति की एवं 15 जून 2019 को 240.00 अमेरिकी डॉलर प्रति किलोवाट के लिए बातचीत कीमत पर संविदाकार ए और संविदाकार बी को ऑर्डर दिया। हालाँकि, यह देखा गया कि ईडीएन ने फरवरी/मार्च 2019 में ही संविदाकार ए और संविदाकार बी से 71 मेगावाट क्षमता के मॉड्यूल का अपना हिस्सा 228.72/223.90 अमेरिकी डॉलर प्रति किलोवाट की दर से खरीद लिया था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि यदि ईपीडी ने नवंबर 2018 की शुरुआत में ही ईडीएन के साथ कर्मठतापूर्वक काम किया होता एवं बीएचईएल मुख्यालय से जानकारी प्राप्त करने के तुरंत बाद सूचित किया होता, तो फरवरी/मार्च 2019 में ईडीएन द्वारा ऑर्डर की गई मात्रा के साथ मॉड्यूल की आवश्यक मात्रा को जोड़ा जा सकता था। इस प्रकार, अपनी

आवश्यकता के बारे में संचार करने में ईपीडी की ओर से शिथिलता के परिणामस्वरूप मॉड्यूलों की खरीद लागत में अंतर के संबंध में 71 मेगावाट के लिए 240 अमरीकी डालर और 228.72 अमरीकी डालर प्रति किलोवाट के बीच ₹5.67 करोड़ की अतिरिक्त लागत व्यय की गई। इसके अलावा, विस्तृत मूल्य विवरण के अनुसार, एससीसीएल परियोजना के लिए आवंटित सुरक्षा शुल्क ₹46.56 करोड़ था, जिसके लिए वास्तविक व्यय ₹48.73 करोड़ हुआ, जिसके परिणामस्वरूप ₹2.17 करोड़ का उच्चतम सहमत सीमा से अतिरिक्त व्यय हुआ था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि ईपीडी ने नवंबर 2018 में हुए संचार के आधार पर पीवी मॉड्यूल के विनिर्माण के लिए आवश्यक इनपुट सामग्रियों की खरीद के लिए कार्रवाई शुरू कर दी थी, लेकिन 4 अप्रैल 2019 को ईडीएन से सूचना प्राप्त हुआ जिसमें आपूर्ति करने में असमर्थता व्यक्त की गई थी, इसलिए नया ऑर्डर देना पड़ा।

मंत्रालय ने (नवंबर 2023) आगे कहा कि अनुबंधों को अंतिम रूप देने से पहले, कीमत कम करने के लिए बातचीत के माध्यम से प्रयास किए गए थे। सौर व्यवसाय प्रभाग इन समस्याओं के समाधान हेतु सभी प्रमुख निविदाओं के लिए, ऑर्डर प्राप्त होने के बाद निष्पादन के दौरान खरीद की लागत में वृद्धि के कारण उत्पन्न जोखिमों को कवर करने के लिए प्रमुख उपकरणों के लिए बोली-पूर्व समझौते कर रहा है।

उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जाए कि ईडीएन को सौर सेल के लिए ऑर्डर 28 मार्च 2019 को मुख्यालय द्वारा कार्रवाई आरंभ करने के परामर्श दिए जाने की तिथि से लगभग पांच माह बाद दिया गया था एवं ईडीएन ने 4 अप्रैल 2019 को, अर्थात् पुष्टिकृत ऑर्डर प्राप्त होने पर, आपूर्ति करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी। ईडीएन पर पुष्टिकृत ऑर्डर देने में ईपीडी की ओर से हुए इस विलंब के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय हुआ जिससे बचा जा सकता था।

केस स्टडी - 2

गुजरात राज्य विद्युत निगम लिमिटेड (जीएसईसीएल) राघनेस्दा चरण I में 100 मेगावाट ग्राउंड माउंटेड सौर ऊर्जा परियोजना के लिए मॉड्यूल माउंटिंग स्ट्रक्चर (एमएमएस) कॉलम और सुपरस्ट्रक्चर की खरीद में ₹17.41 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

बीएचईएल को जीएसईसीएल से ईपीसी आधार पर ₹395.57 करोड़ के संविदा मूल्य पर 100 मेगावाट सौर ऊर्जा परियोजना के निष्पादन के लिए आशय पत्र (एलओआई) (जून 2019) प्राप्त हुआ। यह कार्य ₹147.85 करोड़ की लागत वृद्धि और लगभग 23 महीने की देरी से पूरा हुआ। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा में दिए गए लक्ष्यों के अनुसार, स्थलाकृति सर्वेक्षण और मृदा जांच, एलओआई प्राप्त होने के बाद साइट पर किए जाने वाले प्रारंभिक कार्यकलापों में से हैं और इन्हें 25 अगस्त 2019 तक पूरा किया जाना था। हालाँकि, इन कार्यों को बीएचईएल द्वारा 2 नवंबर 2019 को विलंब से सौंपा गया था क्योंकि जलभराव के कारण साइट तक पहुँच संभव नहीं थी और सर्वेक्षण रिपोर्ट 7 जनवरी 2020 को प्रस्तुत की गई थी। जीएसईसीएल ने 18 जनवरी 2020 को रिपोर्ट को स्वीकृत दी। मृदा जांच रिपोर्ट के अनुसार, एमएमएस फाउंडेशन डिजाइन 10 फरवरी 2020 को जीएसईसीएल को सौंप दिया गया था और इसे 16 अप्रैल 2020 को जीएसईसीएल द्वारा स्वीकृत दी गई।

मृदा जांच रिपोर्ट के निष्कर्षों के आधार पर, कॉलम की लंबाई का निर्धारण पाइल पुल आउट टेस्ट के माध्यम से किया जाना था, जो निपटान मानदंडों के अनुरूप पाइल की भार क्षमता का अनुमान लगाने के लिए एक परीक्षण था। यह परीक्षण मई 2020 में आयोजित किया गया था और इसे आंशिक रूप से असफल माना गया था। परीक्षण के परिणामों के आधार पर, बीएचईएल ने डिजाइनों को संशोधित किया और 26 जून 2020 को जीएसईसीएल द्वारा अनुमोदित किया गया। 100 मेगावाट साइट में से 18 मेगावाट क्षेत्र के लिए 2.2 मीटर की गहराई के साथ जॉब पाइल और एमएमएस डिजाइन को आगे बढ़ाने के प्रस्ताव को जीएसईसीएल द्वारा अगस्त 2020 में रोक दिया गया था। शेष 82 मेगावाट के लिए, बीएचईएल ने शेष 22 मेगावाट और 60 मेगावाट के लिए क्रमशः 2.2 मीटर और 3.4 मीटर की गहराई का सुझाव दिया। बीएचईएल के प्रस्ताव को संशोधित आरेखों के साथ 82 मेगावाट के लिए जीएसईसीएल द्वारा अक्टूबर 2020 में स्वीकृत दी गई जो कि आशय पत्र की तिथि से एक वर्ष से अधिक समय के बाद हुआ, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना स्थल पर खरीद और निर्माण कार्यों में विलंब हुआ।

स्थलाकृति सर्वेक्षण और मृदा जांच को पूरा करने में विलंब एवं उसके बाद बीएचईएल द्वारा विक्रेताओं को स्वीकृत डिजाइनों को संप्रेषित करने में विलंब के परिणामस्वरूप, जिन विक्रेताओं को दिसंबर 2019/जनवरी 2020 में ऑर्डर दिए गए थे, वे सभी बीएचईएल से विनिर्माण मंजूरी मिलने में विलंब एवं इस्पात की कीमतों में वृद्धि के कारण पीछे हट

गए। परिणामस्वरूप, सभी खरीद ऑर्डर बंद करने पड़े एवं मार्च 2021 में पुनः निविदा जारी करनी पड़ी। इसके परिणामस्वरूप दिसंबर 2019/जनवरी 2020 में दिए गए ऑर्डर के अनुसार कीमतों की तुलना में ₹17.41 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ, जिससे परियोजना की लाभप्रदता प्रभावित हुई।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि यह कहना उचित नहीं होगा कि केवल स्थलाकृति एवं भू-तकनीकी सर्वेक्षणों में विलंब के कारण जिनका भार पर केवल 11 से 21 प्रतिशत प्रभाव होता है, लागत में ₹17.41 करोड़ की वृद्धि हुई है। बढ़ी हुई लागत का मुख्य कारण कोविड के बाद बाजार में अभूतपूर्व आपूर्ति श्रृंखला व्यवधान के कारण 2019-20 के दौरान स्टील की कीमत में भारी वृद्धि रही।

मंत्रालय ने प्रबंधन द्वारा सामना की जाने वाली बाधाओं को दोहराते हुए (नवंबर 2023) कहा कि गुजरात पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (जीपीसीएल), जो सौर पार्क और अन्य नवीकरणीय परियोजनाओं के विकास के लिए गुजरात सरकार द्वारा नामित नोडल एजेंसी है, द्वारा नाली का निर्माण न होने के कारण जलभराव के कारण अक्टूबर 2019 तक साइट तक पहुँच संभव नहीं थी। इसके बाद, बीएचईएल ने स्थलाकृतिक सर्वेक्षण एवं मृदा जांच में निर्भरता को कम करने के लिए, विभिन्न साइट स्थितियों के लिए स्टील कॉलम को मानकीकृत करने के लिए डिज़ाइन संशोधन किया है, जो शीघ्र खरीद में मदद करेगा तथा भू-तकनीकी रिपोर्ट के साथ एमएमएस कॉलम और सुपर स्ट्रक्चर की मात्रा के अनुमान की निर्भरता को भी कम करेगा।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि बीएचईएल ने नवंबर 2021 में यानी स्थलाकृतिक सर्वेक्षण किए जाने के लगभग दो साल बाद ही नाले का निर्माण न किए जाने के संबंध में जीएसईसीएल से संपर्क किया। इन जोखिमों को कम करने के लिए प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई को स्वीकार करते हुए, यह नोट किया गया कि स्थलाकृति सर्वेक्षण और मृदा जांच को पूरा करने में विलंब के कारण डिजाइनों के अनुमोदन में ज्यादा विलंब हुआ जो ऑर्डर को पक्का करने का आधार थे। यदि परीक्षण योजना के अनुसार संपन्न हो गए होते, तो प्रबंधन कोविड के बाद के परिदृश्य के दौरान ऑर्डर देने से बच सकता था, जिसमें स्टील की कीमतों में भारी वृद्धि देखी गई।

घ. बीएचईएल द्वारा उपकरणों और प्रणालियों पर अतिरिक्त वारंटी अवधि की व्यवस्था

बीएचईएल, ग्राहकों के साथ संविदा के अनुसार आपूर्ति और स्थापित किए गए उपकरणों और प्रणालियों के लिए वारंटी/गारंटी की एक निश्चित अवधि प्रदान करता है। वारंटी अवधि के दौरान, बीएचईएल किसी भी दोषपूर्ण हिस्से को बदलने/मरम्मत करने के लिए उत्तरदायी रहेगा। लेखापरीक्षा में बीएचईएल द्वारा ग्राहक को दिए गए वचनबद्ध वारंटी अवधि तथा मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम) द्वारा बीएचईएल को कुछ उपकरणों और प्रणालियों के लिए दिए गए वचनबद्ध वारंटी का विश्लेषण किया गया तथा पाया गया कि ग्यारह वस्तुओं के लिए आगे बढ़ाई गई वारंटी में असमानता है। सभी पंद्रह परियोजनाओं के लिए दो वारंटी अवधियों के बीच विस्तृत तुलना **अनुलग्नक XI** में दी गई है।

बीएचईएल द्वारा ग्राहक को दी गई वारंटी, अनुबंध की शर्तों के आधार पर पूर्व परीक्षण परिचालन एवं अनुरक्षण (ओएंडएम)/ अनंतिम अधिग्रहण आदि की तिथि से शुरू होता है और ओईएम द्वारा बीएचईएल को प्रदान की गई वारंटी, निर्धारित अवधि के लिए वस्तु की आपूर्ति या प्रवर्तन की तिथि से शुरू होती है। अधिकांश परियोजनाओं में ओईएम द्वारा ग्राहक को दी गई वचनबद्ध वारंटी बीएचईएल की वारंटी से कम अवधि के लिए होती है, उदाहरण के लिए, जीआईपीसीएल चारणखा परियोजना में ग्यारह वस्तुओं के लिए बीएचईएल द्वारा ग्राहक को प्रदान की गई वारंटी ओएंडएम की शुरुआत के पांच साल बाद तक कवर की गई, हालांकि, ओईएम द्वारा प्रदान की गई वारंटी आपूर्ति की तिथि से केवल एक वर्ष के लिए है। इसी प्रकार, जीएसईसीएल धुवारन परियोजना के मामले में, बीएचईएल द्वारा ओएंडएम शुरू होने से दस साल के लिए वारंटी प्रदान की गई है। हालांकि, ओईएम द्वारा प्रदान की गई वारंटी आपूर्ति की तिथि से केवल एक वर्ष के लिए है। इसलिए, ओईएम द्वारा विस्तारित वारंटी के पूरा होने के बाद **अनुलग्नक XI** में सूचीबद्ध उपकरणों और प्रणालियों में साइट पर खराबी या दोष के मामले में, बीएचईएल को अपनी लागत पर सुधारात्मक कार्रवाई करनी होगी। इसके अलावा, कुछ मामलों में ओईएम द्वारा विस्तारित वारंटी, परियोजनाओं के चालू होने से पहले ही समाप्त हो गई है, उदाहरण के लिए, डब्ल्यूबीपीडीसीएल, सागरदिधी के मामले में, एसी/डीसी केबल, इन्वर्टर ट्रांसफार्मर आदि की आपूर्ति नवंबर/दिसंबर 2019 तक पूरी हो गई थी और इन वस्तुओं पर आपूर्ति की तिथि से 1 वर्ष की वारंटी थी। हालांकि, ओईएम द्वारा प्रदान की गई वारंटी दिसंबर 2020 में परियोजना के प्रवर्तन से पहले ही समाप्त हो गई थी। इस प्रकार, ओईएम से एक के बाद एक वारंटी प्राप्त न करना या ओईएम से प्राप्त वारंटी की सीमा तक ग्राहक को वारंटी सीमित न करने से बीएचईएल को अतिरिक्त लागत का सामना करना पड़ सकता है।

मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर (मई 2023) का समर्थन किया (नवंबर 2023) कि ओईएम/विक्रेताओं से प्राप्त अधिकांश वस्तुओं की मानक वारंटी आपूर्ति से 18 महीने या प्रवर्तन से 12 माह की है। वारंटी अवधि में बदलाव से विक्रेता की भागीदारी कम हो सकती है और लागत बढ़ सकती है। इसलिए एक के बाद एक वारंटी प्राप्त करना हमेशा संभव नहीं होता है। इसके अलावा, हाल के अनुमानों में, स्पेयर्स/एएमसी के प्रावधानों को किसी भी वारंटी के बाद पुनःपूर्ति के लिए कवर किया जाता है।

प्रबंधन को यह सुनिश्चित करने का प्रयास करना चाहिए कि ओईएम द्वारा प्रदान की गई वारंटी बीएचईएल द्वारा ग्राहकों को दी जाने वाली वारंटी के अनुरूप हो, ताकि इस मद में अतिरिक्त लागत से बचा जा सके। तदनुसार, लेखापरीक्षा सुझाव देती है कि बीएचईएल को प्रस्तावित वारंटी को समन्वित करने तथा घाटे को कम करने के लिए समझौता ज्ञापनों/दीर्घकालिक करारों के माध्यम से ओईएम के साथ जुड़ने का प्रयास करना चाहिए।

ड. समय लंघन एवं परिसमापन क्षति का उद्ग्रहण

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 15 परियोजनाओं में से 14 परियोजनाएं अपनी निर्धारित समाप्ति तिथि के बाद पूरी हुईं एवं विलंब के कारण बीएचईएल को ग्राहकों से परिसमापन क्षति (एलडी) का भुगतान करना पड़ा।

नीचे दी गई तालिका में परियोजना के प्रवर्तन में विलंब एवं संबंधित ग्राहकों द्वारा बीएचईएल पर लगाए गए एलडी (31 दिसंबर 2023 तक) का विवरण दिया गया है।

तालिका 4.13 - प्रवर्तन में विलंब

क्रम संख्या	परियोजना	क्षमता (मेगावाट)	एलओआई/एलओए के अनुसार पूरा होने का समय	निर्धारित प्रवर्तन तिथि (स्वीकृत विस्तार सहित)	वास्तविक प्रवर्तन तिथि	विलंब	परिसमाप्त क्षति (₹ करोड़ में)
1	एनटीपीसी रामागुंडम	100	14 माह	24-04-2021	30-06-2022	14 माह	एलडी उद्ग्रहीत किया गया लेकिन बाद में माफ कर दिया
2	जीएसईसीएल राघवेस्टा ।	100	12 माह	10-11-2020	18-10-2022	23 माह	37.75

क्रम संख्या	परियोजना	क्षमता (मेगावाट)	एलओआई/एलओए के अनुसार पूरा होने का समय	निर्धारित प्रवर्तन तिथि (स्वीकृत विस्तार सहित)	वास्तविक प्रवर्तन तिथि	विलंब	परिसमाप्त क्षति (₹ करोड़ में)
3	जीएसईसीएल राघवेस्दा II	100	12 माह	28-04-2021	1-06-2023	25 माह	30.96
4	जीआईपीसीएल चारणखा	75	12 माह	19-03-2019	04-06-2019	3 माह	3.21
5	जीएसईसीएल धुवरन	75	12 माह	15-04-2021	15-04-2021	-	शून्य
6	एनएलसी नेवेली	65	12 माह	04-06-2017	03-05-2018	11 माह	32.77
7	एससीसीएल रामागुंडम	50	9 माह	01-10-2019	फरवरी 2023	17 माह	अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है
8	एनटीपीसी कायमकुलम	22	14 माह	23-04-2021	23-03-2022	11 माह	एलडी उद्ग्रहीत किया गया लेकिन बाद में माफ कर दिया
9	एससीसीएल मनुगुरु	30	9 माह	29-09-2019	01-08-2020	10 माह	अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है
10	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - संतालडीह	10	225 दिन	06-04-2018	03-10-2019	18 माह	5.89
11	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल- चर्राह	10	225 दिन	23-06-2017	10-02-2020	31 माह	0.40
12	डब्ल्यूपीडीसीएल सागरदिघी	5	6 माह	31-08-2019	02-12-2020	15 माह	अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है
13	बीईएल मेडक	1	150 दिन	27-08-2017	30-04-2018	8 माह	0.32

क्रम संख्या	परियोजना	क्षमता (मेगावाट)	एलओआई/एलओए के अनुसार पूरा होने का समय	निर्धारित प्रवर्तन तिथि (स्वीकृत विस्तार सहित)	वास्तविक प्रवर्तन तिथि	विलंब	परिसमाप्त क्षति (₹ करोड़ में)
14	एनटीपीसी मंदसौर	50	12 माह	31-03-2017	02-06-2017	2 माह	3.70
15	बीईएल मेडक	15	170 दिन	17-11-2016	30-10-2017	11 माह	4.61
योग							119.61

संविदा की शर्तों के अनुसार, देरी के लिए ग्राहकों द्वारा एलडी लगाया गया था और यह नौ परियोजनाओं के लिए ₹119.61 करोड़ था और तीन परियोजनाओं के संबंध में, एलडी को ग्राहक द्वारा अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है। विलंब के कई कारण थे। इन 15 परियोजनाओं में विलंब के लिए विस्तृत जांच के परिणामों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने बताया (मई 2023) कि समय विस्तार के अनुरोध ग्राहकों के पास जमा कर दिए गए हैं और वर्तमान में एनएलसी नेवेली, जीएसईसीएल राघनेस्टा चरण I और चरण II के मामले में समीक्षाधीन हैं। मंत्रालय ने आगे बताया (नवंबर 2023) कि बीएचईएल द्वारा विक्रेताओं से ₹6.85 करोड़ की राशि वसूल की गई है।

केस स्टडी - 3

गुजरात राज्य विद्युत निगम लिमिटेड (जीएसईसीएल) की 100 मेगावाट राघनेस्टा I और II के निष्पादन के लिए जल भराव क्षेत्र की स्वीकृति

जीएसईसीएल ने फरवरी 2019 में गुजरात राज्य में "राघनेस्टा-I में 100 मेगावाट सौर ऊर्जा संयंत्र के कार्यान्वयन" के लिए निविदा आमंत्रित की। मृदा परीक्षण रिपोर्ट का विवरण निविदा दस्तावेजों में दिया गया था और बोलीदाताओं को सलाह दी गई थी कि वे साइट के मृदा मापदंडों का पता लगाने के लिए अपनी स्वयं की भू-तकनीकी जांच करें। जीएसईसीएल द्वारा साझा किया गया मृदा की क्षमता के परीक्षण के लिए जलविज्ञान संबंधी अध्ययन, आईआईटी रुड़की द्वारा सितंबर 2016 में आयोजित किया गया था।

बीएचईएल ने निविदा के लिए बोली लगाने से पहले 18 फरवरी 2019 को साइट का दौरा किया। निविदा के लिए रिवर्स नीलामी 20 अप्रैल 2019 को आयोजित की गई थी और बीएचईएल एल 1 पर रहा। बीएचईएल ने अपनी साइट वरीयता (24 अप्रैल 2019) के बारे में बताया कि भूखंड ए उनकी सबसे वरीयता साइट है, उसके बाद बी, एफ, ई, सी, जी और डी साइट हैं जो सबस्टेशन से दूरी पर आधारित हैं। जल निकाय से साइटों की निकटता और प्रतिस्पर्धियों से मिले इनपुट को ध्यान में रखते हुए 26 अप्रैल 2019 को इस वरीयता को संशोधित किया गया। अब, भूखंड एफ को पहली वरीयता दी गई, उसके बाद जी, ई, सी, डी, बी और ए को वरीयता दी गई। बीएचईएल को 11 जून 2019 को चरण I के लिए ₹377.57 करोड़ में आशय पत्र (एलओआई) प्राप्त हुआ, जिसमें ₹18.00 करोड़ की ओएंडएम लागत शामिल नहीं थी।

जीपीसीएल, जीएसईसीएल और बीएचईएल के प्रतिनिधियों के बीच 21 जून 2019 को आयोजित बैठक में भूखंड एफ पर अतिक्रमण के मुद्दों पर चर्चा हुई। बीएचईएल को तब चरण I निर्माण के लिए भूखंड C आवंटित किया गया था, जिसकी पुष्टि 25 जून 2019 को हुई परियोजना की प्रारम्भिक बैठक में की गई थी। साइट के मानचित्र को संशोधित किया गया तथा भूखंड सी और एफ के नाम आपस में बदल दिए गए। जबकि बीएचईएल ने चरण-I के लिए कार्य प्रारंभ कर दिया था, जो अनुपयुक्त भूखंड क्षेत्र के कारण बाधित हो रहा था, कंपनी ने 5 दिसंबर 2019 को चरण-II के लिए समान लागत (₹377.57 करोड़) पर 100 मेगावाट के लिए दोबारा ऑर्डर स्वीकार किया, लेकिन चरण-I की तुलना में ओएंडएम कीमत पर ₹3.97 करोड़ की छूट दी। बीएचईएल को चरण II के लिए भूखंड ए आवंटित किया गया (1 जनवरी 2020)। इसलिए, 26 अप्रैल 2019 को जीएसईसीएल को चरण I में आवंटित भूखंड एफ (पूर्ववर्ती भूखंड सी) और चरण II में आवंटित भूखंड ए प्रस्तुत उनके वरीयता ऑर्डर के अनुसार वरीयता साइट नहीं थी।

यद्यपि प्रस्तावित स्थल बीएचईएल की वरीयता क्रम के अनुसार नहीं थे, फिर भी कंपनी ने आगे बढ़कर चरण I और चरण II का कार्य निष्पादन कर लिया। 18 अक्टूबर 2022 को प्रथम चरण 23 माह के विलंब से चालू किया गया, जबकि 1 जून 2023 को द्वितीय चरण चालू किया गया एवं इसमें भी 25 माह का विलंब हुआ है। परियोजना के निष्पादन में बीएचईएल के सामने आने वाली कठिनाइयां मुख्य रूप से दोनों स्थलों पर जलभराव के

कारण थीं, जिसे जीएसईसीएल द्वारा निविदा दस्तावेजों के साथ उपलब्ध कराए गए जलविज्ञान संबंधी सर्वेक्षण में स्पष्ट रूप से बताया गया था।

इस प्रकार, किसी अव्यवहार्य जलभराव स्थल पर कार्य के निष्पादन को स्वीकार करने के परिणामस्वरूप कार्य को क्रियान्वित करने में विलंब हुआ और ₹68.71 करोड़ {चरण I के लिए ₹37.75 करोड़ और चरण II के लिए ₹30.96 करोड़} का परिसमाप्त हर्जाना लगाया गया, जिसे बिलों से रोक लिया गया। इसके अलावा, साइट और मृदा की स्थिति के कारण, सामग्री एवं उपरिव्यय लागत में ₹313.20 करोड़ की असामान्य वृद्धि हुई है {चरण I के लिए ₹147.85 करोड़ और चरण II के लिए ₹165.35 करोड़}।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि जीएसईसीएल निविदा में निर्दिष्ट किया गया कि भूखंड का आवंटन डेवलपर के चयन के लिए गुजरात ऊर्जा विकास निगम लिमिटेड की निविदा के अनुसार होगा। बीएचईएल ने केवल भूखंड को प्राथमिकता दी थी तथा वह आवंटित किए जाने वाले भूखंड का विचार किए बिना परियोजना को क्रियान्वित करने की स्थिति में था।

मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि आईआईटी रुड़की ने साइट का सर्वेक्षण किया है एवं साइट जलनिकासी अवसंरचना पर अपनी रिपोर्ट तैयार कर रहे हैं। इसके अलावा, यह भी कहा गया कि अवसंरचना की कमी के कारण अतिरिक्त लागत की प्रतिपूर्ति का मामला जीएसईसीएल के संज्ञान में बार बार लाया जा रहा है तथा सकारात्मक प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है।

उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि दोनों परियोजनाओं (राघनेस्टा I और II) के मामले में आवंटन बीएचईएल द्वारा चुने गए वरीयता क्रम में नहीं किया गया था। इस प्रकार, मृदा एवं साइट की स्थितियों को जानने के बावजूद, परियोजनाएं शुरू की गईं, जिसके परिणामस्वरूप नकद घाटा हुआ, जिसमें परिवर्तनीय लागत भी वसूल नहीं की जा सकी। इसके अलावा, चरण-I के निष्पादन में कठिनाइयों का सामना करने के बावजूद, चरण-II के लिए दोबारा ऑर्डर स्वीकार करना एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं था।

च.1 एल 2 अनुसूची का पालन न करना

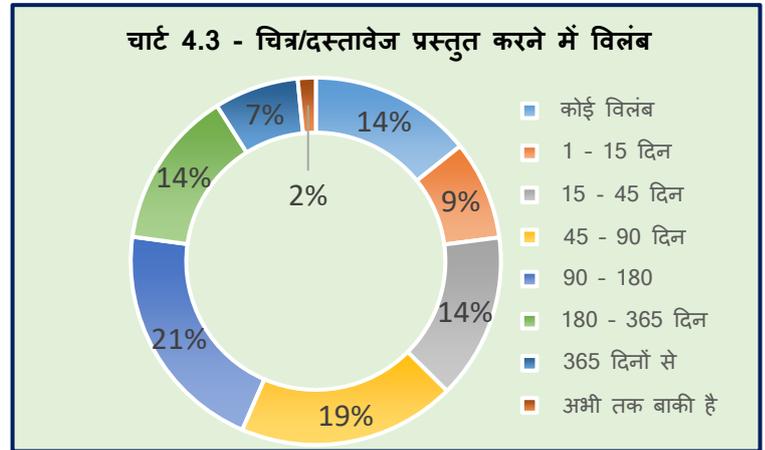
संपूर्ण परियोजना समय-सीमा (अर्थात् एल2 अनुसूची) के लिए एक एकीकृत परियोजना अनुसूची, जो अभियांत्रिकी, खरीद और निर्माण के परियोजना की महत्वपूर्ण उपलब्धियों को दर्शाती है तथा समीक्षात्मक कार्यप्रणाली एवं प्रमुख वितरणों की पहचान करती है, ग्राहक एवं संवीदाकार के बीच ईपीसी संविदाओं के निष्पादन के लिए प्राथमिक गतिविधियों में से एक के रूप में हस्ताक्षरित की जाती है। एल2 अनुसूची में उल्लिखित समीक्षात्मक कार्यप्रणाली का अनुसरण करने से परियोजना का समय पर पूरा होना सुनिश्चित होता है। हालाँकि, एल2 अनुसूची का पालन करने में विलंब पाया गया। मिलान की सुविधा के लिए, एल2 अनुसूची को कार्य की प्रकृति एवं उद्देश्य के आधार पर तीन श्रेणियों अर्थात्, (i) दस्तावेजों का प्रस्तुतीकरण, (ii) साइट पर खरीद / विनिर्माण एवं आपूर्ति तथा (iii) साइट पर कार्य के निष्पादन (निर्माण, स्थापना और प्रवर्तन) में विभाजित किया गया था।

(क) दस्तावेजों का प्रस्तुतीकरण

संविदा मिलने के बाद विस्तृत अभियांत्रिकी प्रक्रिया अपनाई जाती है। बीएचईएल द्वारा मुख्य चित्र सूची (एमडीएल) तैयार की जाती है और ग्राहक द्वारा स्वीकृत की जाती है। एमडीएल में ग्राहक को अनुमोदन या सूचना के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले सभी चित्र और दस्तावेज शामिल होते हैं, साथ ही प्रस्तुत करने की निर्धारित तिथि भी होती है। चित्रों/दस्तावेजों के अनुमोदन के बाद, इकाई में सूक्ष्म स्तर पर प्रत्येक उपकरण और वस्तु की विस्तृत अभियांत्रिकी की जाती है। लेखापरीक्षा में पाया कि चयनित 15 परियोजनाओं के संबंध में 1,596 चित्र प्रस्तुत किए जाने थे, लेकिन 25 चित्र अभी तक प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि निर्धारित प्रस्तुतीकरण तिथियों की तुलना में चित्रों के प्रथम प्रस्तुतीकरण में काफी विलंब हुआ, जैसा कि *अनुलग्नक XII* में विस्तृत रूप से बताया गया है। सारांश नीचे प्रस्तुत है:

तालिका 4.14 - चित्र/दस्तावेज
प्रस्तुत करने में विलंब

विलंब सीमा	चित्रों की संख्या
कोई विलंब नहीं	227
1 - 15 दिन	139
15-45 दिन	232
45 - 90 दिन	304
90 - 180 दिन	329
180 - 365 दिन	222
365 दिनों से अधिक	118

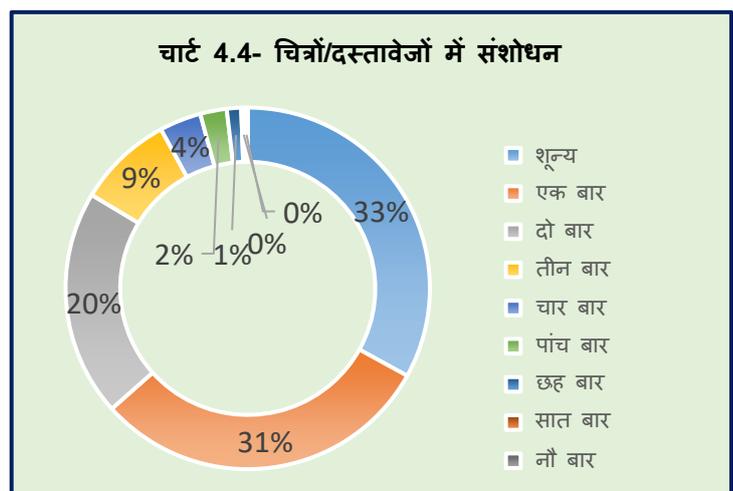


(ख) चित्रों में संशोधन

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि लगभग दो-तिहाई चित्रों/दस्तावेजों में एकाधिक संशोधनों की आवश्यकता थी, जैसा कि *अनुलग्नक XIII* में दिया गया है। एक सारांश नीचे प्रस्तुत है:

तालिका 4.15: चित्रों का संशोधन

संशोधनों की संख्या	चित्रों की संख्या
कोई संशोधन नहीं	519
1	477
2	318
3	133
4	58
5	37
6	20
7	5
9	4



एक बार जब चित्र/दस्तावेजों को ग्राहक की स्वीकृति मिल जाती है, तो अभियांत्रिकी विभाग बुनियादी/सामान्य चित्र के आधार पर उपकरणों और वस्तुओं की खरीद के लिए मांगपत्र जारी करता है। एक बार विस्तृत चित्र/दस्तावेजों को ग्राहक की स्वीकृति मिल जाती है, तो विनिर्माण मंजूरी दे दी जाती है। यद्यपि किसी परियोजना में चित्र संशोधन के अधीन होते हैं एवं संशोधन को पूरी तरह समाप्त नहीं किया जा सकता, फिर भी कई संशोधनों के कारण परियोजनाओं को पूरा करने में लगने वाला समय बढ़ जाता है तथा निर्धारित अनुसूची का पालन नहीं किया जा सकता।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि बीएचईएल सौर परियोजनाओं के लिए एक निष्पादन पद्धति का पालन करता है जिसमें ग्राहकों की आवश्यकताओं के आधार पर प्रारंभिक चित्र बनाना और विद्युत वस्तुओं के लिए सभी प्रमुख मांगपत्र जारी करना शामिल है। एमएमएस और सिविल मर्दों के लिए मांगपत्र स्वीकृति चित्रों के आधार पर जारी किए जाते हैं। खरीद ऑर्डर दिए जाने के बाद ओईएम से प्रमुख विद्युत वस्तुओं का सटीक विवरण प्राप्त किया जाता है, तथा ग्राहक से चित्र स्वीकृत मांगी जाती है। उपकरण के लिए सामग्री मंजूरी ग्राहक की स्वीकृति के बाद जारी की जाती है। साइट की प्रगति और विक्रेता मूल्य निर्धारण के आधार पर कुछ मांगपत्र जानबूझकर रोके जा सकते हैं।

मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि सामग्री मंजूरी योजना के समय तैयार किए गए दस्तावेजों - एल2 अनुसूची को संशोधित करने की अनुमति नहीं है, भले ही समय विस्तार के लिए महामारी, ग्राहक बुनियादी ढांचे में देरी आदि जैसे वैध कारण हों। एनटीपीसी रामागुंडम, एनटीपीसी कायमकुलम, जीएसईसीएल राघनेस्टा चरण 1 और चरण 2 तथा जीएसईसीएल धुवरन में 5 माह (150 दिन) का समय विस्तार दिया गया, जहां चित्र प्रस्तुत करने में असामान्य विलंब पाया गया। यह समय विस्तार चित्र प्रस्तुत करने की तिथियों पर भी लागू होता है।

प्रबंधन एवं मंत्रालय के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि ड्राइंग के लिए ग्राहक की मंजूरी प्राप्त करने में विलंब के परिणामस्वरूप विक्रेताओं को मंजूरी प्रदान करने में भी विलंब हुआ। यह विलंब सभी समीक्षा की गई परियोजनाओं में लगातार पाया गया एवं इसके कारणों की विस्तार से जांच करने की आवश्यकता है ताकि भविष्य की परियोजनाओं का अधिक कुशलता से संचालन किया जा सके।

केस स्टडी - 4

नियम व शर्तों का पालन न करने के कारण बहुमूल्य समय की हानि

सिंगरेनी कोलियरीज कंपनी लिमिटेड (एससीसीएल) में 129 मेगावाट सौर विद्युत परियोजना के लिए संविदा की शर्तों के अनुसार, "एसपीवी एरे का "सीजनल टिल्ट" उपलब्ध कराया जाना है। ईडीएन ने 22 जनवरी 2019 को "सीजनल टिल्ट" के बजाय 'फिक्स्ड टिल्ट' के साथ मॉड्यूल माउंटिंग स्ट्रक्चर्स (एमएमएस)/सुपरस्ट्रक्चर की स्वीकृत के लिए एससीसीएल को चित्र प्रस्तुत किए।

'फिक्स्ड टिल्ट' के मामले में, सौर पैनलों को एक निश्चित कोण/दिशा पर स्थापित किया जाता है और झुकाव का निर्धारण स्थापना के स्थान और सूर्य के पथ की मौसमी स्थिति द्वारा किया जाता है। यह सरल और लागत प्रभावी है। 'सीजनल टिल्ट' के मामले में, मौसम बदलने पर सौर पैनलों की दिशा में बदलाव होता है क्योंकि उन्हें यथासंभव अधिक से अधिक सूर्य के प्रकाश को अभिग्रहीत करने के लिए संरेखित करना महत्वपूर्ण है।

एससीसीएल ने "फिक्स्ड टिल्ट" डिजाइन वाले चित्रों को निरस्त कर दिया और उन्हें "दो सीजनल टिल्ट" में संशोधित किया गया और 12 फरवरी 2019 को पुनः प्रस्तुत किया गया। ईडीएन ने परियोजना की आवश्यकता की अनदेखी करते हुए और डिजाइनों के अनुमोदन से पहले, एमएमएस कॉलम और सुपरस्ट्रक्चर के लिए 'सीजनल टिल्ट' डिजाइन के बजाय फरवरी 2019 में 'फिक्स्ड टिल्ट' डिजाइन के आधार पर स्टील की खरीद के लिए निविदा आमंत्रित की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एससीसीएल द्वारा डिजाइनों को स्वीकार न किए जाने के कारण, फरवरी 2019 में दिए गए ऑर्डर को अंततः जून/जुलाई 2019 में संशोधित किया गया। पहले तो 'फिक्स्ड टिल्ट' के लिए निविदाएं जारी करना और बाद में सहमति वाले डिजाइनों के अनुसार उसे 'सीजनल टिल्ट' में संशोधित करना, इस अनावश्यक प्रक्रिया में बहुमूल्य समय नष्ट हुआ एवं परिणामस्वरूप रामागुंडम तथा मनुगुरु की परियोजना के पूरा होने में विलंब हुआ, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 4.16 - खरीद में विलंब के परिणामस्वरूप निष्पादन में विलंब

उपकरण	परियोजना का स्थान	परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तिथि	परियोजना के पूरा होने की वास्तविक तिथि	एमएमएस की वितरण पूरी होने की निर्धारित तिथि	एमएमएस की पूर्ण प्राप्ति की तिथि	खरीद में विलंब
एमएमएस कॉलम	रामागुंडम	04.10.2019	फ़रवरी 2023	18.07.2019	20.01.2020	186 दिन
एमएमएस सुपरस्ट्रक्चर	रामागुंडम	04.10.2019	फ़रवरी 2023	18.07.2019	04.11.2020	475 दिन
एमएमएस कॉलम	मनुगुरु	29.09.2019	01.08.2020	18.07.2019	22.11.2019	127 दिन
एमएमएस सुपरस्ट्रक्चर	मनुगुरु	29.09.2019	01.08.2020	18.07.2019	15.02.2020	212 दिन

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि 'फिक्स्ड टिल्ट' के प्रस्ताव हेतु निविदा विचलन की अनुमति देने के लिए सोलर एनर्जी कॉरपोरेशन इंडिया लिमिटेड (एसईसीआई)¹⁸ (एससीसीएल के सलाहकार) के साथ प्रयास किए गए थे। यद्यपि एससीसीएल और एसईसीआई बीएचईएल के प्रस्तावित विचार से सैद्धांतिक रूप में सहमत थे, तथापि, निविदा में विचलन के कारण परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए अत्यधिक कागजी कार्रवाई और समय की आवश्यकता होगी, बीएचईएल को सीजनल टिल्ट डिजाइन के साथ आगे की कार्रवाई करने का निर्देश दिया गया। मंत्रालय ने आगे कहा (नवंबर 2023) कि एसईसीआई ने बड़ी परियोजनाओं में फिक्स्ड टिल्ट डिजाइन को अपना लिया है एवं इसे बाद की निविदाओं में शामिल कर लिया।

हालांकि, यह ध्यान देने योग्य है कि बोली-पूर्व चरण में बीएचईएल के अनुरोध पर एससीसीएल और एसईसीआई द्वारा सहमति नहीं दी गई थी और इस प्रकार, प्रबंधन ने एमएमएस संरचनाओं के डिजाइन के संदर्भ में निविदा में निर्धारित शर्तों का पालन नहीं किया है।

¹⁸ सोलर एनर्जी कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया एक नवरत्न कंपनी है और भारत में अक्षय ऊर्जा क्षमता के विकास और विस्तार के लिए समर्पित एक प्रमुख सार्वजनिक उपक्रम है। यह टैरिफ-आधारित प्रतिस्पर्धी ई-बोली प्रक्रिया के माध्यम से डेवलपर्स का चयन करने के लिए निविदाएं जारी करता है। यह डेवलपर्स और डिस्कॉम या खरीद संस्थाओं के साथ समानांतर विद्युत खरीद समझौतों के साथ-साथ विद्युत बिक्री समझौते पर भी हस्ताक्षर करता है।

च.2 उपकरण एवं प्रणालियों की खरीद व आपूर्ति

परियोजना के सुचारु निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए खरीद और साइट पर आपूर्ति समयबद्ध और आवधिक तरीके से होनी चाहिए। हालांकि, 13 परियोजनाओं में खरीद और प्रेषण दस्तावेजों के विश्लेषण के दौरान साइट पर वितरण में विलंब पाया गया।

क. एल2 अनुसूची में निर्धारित तिथियों की तुलना में उपकरण और प्रणालियों के लिए खरीद ऑर्डर देने में काफी विलंब हुआ, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

तालिका 4.17: खरीद में विलंब की मदवार सीमा

क्रम संख्या	उत्पाद की प्रकृति	परियोजनाओं की संख्या	विलंब की सीमा (दिन)	
			न्यूनतम	अधिकतम
1	एमएमएस कॉलम/फ्लोटर	11	11	500
2	एमएमएस सुपरस्ट्रक्चर	9	7	618
3	पीवी मॉड्यूल	10	30	933
4	इन्वर्टर	10	17	208
5	स्ट्रिंग निगरानी इकाई	11	13	339
6	पर्यवेक्षी नियंत्रण एवं डाटा अधिग्रहण	2	10	16
7	एचटी स्विचगियर	4	8	213
8	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	12	12	284
9	दिष्ट धारा केबल	12	29	843
10	प्रत्यावर्ती धारा केबल	12	21	583
11	प्रणालि नियंत्रण	12	43	342
12	स्विचयार्ड	6	48	149

प्रत्येक मद के संदर्भ में परियोजनावार विलम्ब का विवरण *अनुलग्नक XIV* में दिया गया है।

ख. प्रमुख वस्तुओं के संबंध में एल2 अनुसूची में निर्धारित तिथियों की तुलना में साइट पर उपकरण और प्रणालियों की आपूर्ति में अधिक विलंब हुआ, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 4.18: दिनों में मदवार विलंब

क्रम संख्या	उत्पाद की प्रकृति	परियोजनाओं की संख्या	विलंब की सीमा (दिन)	
			न्यूनतम	अधिकतम
1	एमएमएस कॉलम/फ्लोटर	12	35	880
2	एमएमएस सुपरस्ट्रक्चर	9	59	1,044
3	पीवी मॉड्यूल	13	48	844
4	इन्वर्टर	12	61	536
5	स्ट्रिंग निगरानी इकाई	10	27	505
6	पर्यवेक्षी नियंत्रण एवं डेटा अधिग्रहण	11	37	600
7	एचटी स्विचगियर	11	82	535
8	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	13	32	670
9	दिष्ट धारा केबल	13	24	684
10	प्रत्यावर्ती धारा केबल	12	35	536
11	प्रणालि नियंत्रण	12	72	931
12	स्विचयार्ड	6	123	956

प्रत्येक मद के संदर्भ में परियोजनावार विलम्ब का विवरण *अनुलग्नक XV* में दिया गया है।

खरीद और फिर साइट पर आपूर्ति में होने वाले इस विलंब के कारण परियोजनाओं के प्रवर्तन में एवं ग्राहक को सौंपने में विलंब होता है।

प्रबंधन ने बताया (मई 2023) कि सौर परियोजनाओं के लिए निष्पादन पद्धति के अनुसार, बीएचईएल कुछ प्राथमिक तकनीकी चित्रों¹⁹ की अनुमति लेता है एवं प्रमुख विद्युत वस्तुओं के लिए मांगपत्र जारी करता है। उपकरण का सटीक विवरण मूल उपकरण निर्माताओं द्वारा क्रय ऑर्डर देने के बाद ही प्रदान किया जाता है। उपकरण के लिए सामग्री मंजूरी ग्राहक की स्वीकृति की तिथि पर ही प्रदान की जाती है। प्रमुख देरी के मामले वे हैं जहां पिछले विक्रेताओं ने महामारी और यूक्रेन युद्ध के कारण मूल्य वृद्धि के कारण पीछे हट गए थे।

¹⁹ प्राथमिक तकनीकी चित्र अर्थात् प्रत्यावर्ती धारा - एकल रेखा आरेख, दिष्ट धारा - एकल रेखा आरेख और प्रारंभिक सरणी विन्यास।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि सौर व्यवसाय प्रभाग ऑर्डर देने के बाद विक्रेताओं के पीछे हटने के कारण अनिश्चितताओं से बचने के लिए, प्रमुख वस्तुओं, विशेष रूप से पीवी मॉड्यूल के लिए बोली-पूर्व समझौता पर ध्यान केंद्रित कर रहा है।

इन उतरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि परियोजनाओं के सुचारु निष्पादन के लिए समय पर और आवधिक खरीद और साइट पर आपूर्ति महत्वपूर्ण है। जिन 15 परियोजनाओं की समीक्षा की गई, उनमें से केवल पांच को फरवरी 2020 (यानी, कोविड महामारी और यूक्रेन युद्ध के बाद) के बाद पूरा होने के लिए निर्धारित किया गया था, जबकि उन परियोजनाओं के मामले में दिए गए ऑर्डर एवं साइट की आपूर्ति में विलंब पाया गया, जो महामारी से पहले और बाद में पूरी होने वाली थीं। इसके अलावा, जैसा कि केस स्टडी 2 में पहले ही उजागर किया जा चुका है, बीएचईएल की ओर से विनिर्माण मंजूरी देने में देरी के कारण विक्रेता पीछे हट गए।

च.3 साइट पर कार्य निष्पादन

साइट पर आपूर्ति किए जाने वाले उपकरण और प्रणालियों को व्यवस्थित तरीके से स्थापित एवं चालू किया चाहिए। सुचारु वितरण के लिए साइट पर एकाधिक कार्य किए जाने चाहिए। साइट पर पूरा किए जाने वाले प्रारंभिक कार्य स्थलाकृति सर्वेक्षण/बैथीमेट्री²⁰ और भू-तकनीकी जांच हैं। इन कार्यों के बाद एमएमएस कॉलम, सुपरस्ट्रक्चर की ढलाई और उनके ऊपर पीवी मॉड्यूल का निर्माण किया जाता है। इन्वर्टर रूम का निर्माण और सड़क तथा नालियों का निर्माण अन्य कार्य हैं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन कार्यों के पूरा होने में काफी विलंब हुआ जिसके कारण परियोजनाओं को चालू करने एवं ग्राहक को सौंपने में विलंब हुआ जैसा कि नीचे विस्तार से बताया गया है।

क. एल-2 अनुसूची में प्रतिबद्ध तारीखों के साथ कार्य आदेश देने की तारीखों की तुलना में महत्वपूर्ण देरी का संकेत मिलता है, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

²⁰ *बाथिमेट्रिक सर्वेक्षण एक प्रकार का हाइड्रोग्राफिक (जल आधारित) सर्वेक्षण है जो पानी के नीचे के भूभाग की गहराई और आकार का मानचित्रण करके नीचे स्थित भूमि को दर्शाता है।*

तालिका 4.19: मदवार विलंब

क्रम संख्या	उत्पाद की प्रकृति	परियोजनाओं की संख्या	विलंब की सीमा (दिन)	
			न्यूनतम	अधिकतम
1	स्थलाकृति सर्वेक्षण / बाथिमेट्री सर्वेक्षण	8	1	94
2	भू-तकनीकी जांच	8	6	94
3	एमएमएस फाउंडेशन, परिनिर्माण मॉड्यूल	10	14	178
4	इन्वर्टर रूम/फाउंडेशन यार्ड	10	21	268
5	सड़क एवं नाली	9	19	421

प्रत्येक मद के संदर्भ में परियोजनावार विलम्ब का विवरण *अनुलग्नक XVI* में दिया गया है।

ख. एल2 अनुसूची में निर्धारित तिथियों के अनुसार साइट पर कार्य निष्पादन में अत्यधिक विलंब का संकेत मिलता है, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.20: मदवार विलंब

क्रम संख्या	उत्पाद की प्रकृति	परियोजनाओं की संख्या	विलंब की सीमा (दिन)	
			न्यूनतम	अधिकतम
1	स्थलाकृति सर्वेक्षण बाथिमेट्री / सर्वेक्षण	10	4	280
2	भूतकनीकी जांच-	9	5	267
3	एमएमएस फाउंडेशन, परिनिर्माण मॉड्यूल	13	70	1,019
4	इन्वर्टर रूम/फाउंडेशन यार्ड/	13	44	1,001
5	सड़क एवं नाली	9	41	1,116

प्रत्येक मद के संदर्भ में परियोजनावार विलम्ब का विवरण *अनुलग्नक XVII* में दिया गया है।

उपर्युक्त से, यह स्पष्ट है कि बीएचईएल सभी जगह परियोजनाओं को पूरा करने में पिछड़ गया। बीएचईएल ने चित्र के लिए ग्राहकों से स्वीकृत प्राप्त करने, खरीद ऑर्डर/कार्य आदेश देने, साइट पर उपकरण/प्रणालियों की आपूर्ति में विलंब एवं इन उपकरणों/प्रणालियों की स्थापना/प्रवर्तन के वास्तविक कार्य में विलंब पाया है। इसके परिणामस्वरूप परियोजनाओं के निष्पादन में विलंब हुआ, जैसा कि पैरा 4.1.3.5 (ई) में उल्लेख किया गया है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि केबल बिछाने के दौरान व्यवधान से बचने के लिए, सड़क और नाली के काम को जानबूझकर परियोजना निष्पादन के अंत में निर्धारित किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इन गतिविधियों की अवधि लंबी हो सकती है। जीएसईसीएल राघनेस्टा चरण I और II परियोजनाओं के लिए विस्तारित समयसीमा, साइट की स्थितियों से प्रभावित डिजाइन को अंतिम रूप देने और पिछले संविदाकारों के पीछे हटने के कारण थी। एसबीडी ने कार्य खरीद के लिए एक अतिरिक्त विंग की स्थापना की है तथा समय पर कार्य आदेश जारी करने को सुनिश्चित करने के लिए नियमित समीक्षा करता है। कार्य आदेशों का तत्काल स्थापन सुनिश्चित करने के लिए स्थलाकृति/बैथिमेट्री/भू-तकनीकी सर्वेक्षणों के लिए दर संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया।

मंत्रालय ने (नवंबर 2023) कहा कि सौर व्यवसाय प्रभाग केवल उन्हीं निविदाओं में भाग ले रहा है, जहां साइट का पूरा विवरण ज्ञात है। इससे निष्पादन के दौरान अनिश्चितताएं कम होंगी - अनुमान अधिक सटीक होंगे और कार्यान्वयन समय कम होगा। इसके अतिरिक्त, कार्यान्वयन समय को कम करने के लिए डिवीजन शून्य तिथि की शुरुआत से पहले अपने स्वयं के सर्वेक्षण आदि करेगा।

प्रबंधन का उत्तर निष्पादन में विलंब पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि करता है।

अनुशंसा संख्या 21: कंपनी को पारस्परिक रूप से सहमत एल2 अनुसूची से विलम्ब के कारणों का विश्लेषण करना चाहिए तथा परियोजना के निष्पादन के प्रत्येक चरण में समयसीमा (एल2 अनुसूची) का पालन सुनिश्चित करने के लिए विलम्ब को बढ़ावा देने वाले नियंत्रणीय कारकों को कम करने के लिए कदम उठाने चाहिए, ताकि समय और परिणामी लागत वृद्धि से बचा जा सके।

छ. मात्राओं का गलत अनुमान

समीक्षाधीन सभी पंद्रह परियोजनाओं के लिए कई उपकरणों और प्रणालियों के लिए अनुमानित मात्रा और वास्तविक उपयोग की गई मात्रा का विश्लेषण किया गया। परियोजना स्थल पर उपयोग किए जाने वाले मॉड्यूल माउंटिंग स्ट्रक्चर और केबल के लिए बोली चरण, खरीद चरण के अनुमानों और वास्तविक उपयोग की गई मात्रा के बीच उच्च भिन्नता देखी गई, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है -



चित्र 4.6 - मॉड्यूल माउंटिंग संरचनाएं

चित्र 4.7 - केबल्स

एमएमएस के लिए, बोली चरण से खरीद चरण के बीच मात्रा में 11 परियोजनाओं²¹ में से 10 परियोजनाओं में (-) 32 व 6 प्रतिशत के बीच भिन्नता थी तथा 12 परियोजनाओं²² में से 9 परियोजनाओं के मामले में खरीद चरण और अंतिम उपयोग के बीच मात्रा में भिन्नता (-) 23 और 28 प्रतिशत के मध्य थी, जैसा कि *अनुलग्नक XVIII* में दिखाया गया है। इसी प्रकार, केबल्स के संबंध में, बोली चरण से खरीद चरण के बीच मात्रा में भिन्नता 15 परियोजनाओं में से 14 परियोजनाओं में (-) 54 व 103 प्रतिशत के बीच थी, जबकि 15 में से 10 परियोजनाओं के मामले में खरीद चरण और अंतिम उपयोग के बीच मात्रा में भिन्नता (-) 27 और 40 प्रतिशत के मध्य थी, जैसा कि *अनुलग्नक XIX* में दिखाया गया है।

²¹ 15 परियोजनाओं में से 3 परियोजनाएं फ्लोटिंग परियोजनाएं हैं, जिन्हें एमएमएस की आवश्यकता नहीं है। जीआईपीसीएल चरणखा के मामले में, आईएम विक्रेता से एकमुश्त कोटेशन प्राप्त किया गया था और उसी का उपयोग बीएचईएल ने जीआईपीसीएल को दिए गए कोटेशन में किया था। इसलिए, तुलना के लिए कोई अलग आंकड़ा उपलब्ध नहीं है।

²² तीन फ्लोटिंग परियोजनाओं को छोड़कर।

किसी भी परियोजना को क्रियान्वित करते समय परियोजना स्थल पर आवश्यक सभी उपकरणों और प्रणालियों के लिए मूल एवं विस्तृत अभियांत्रिकी प्राथमिक गतिविधि है। परियोजना निष्पादन के विभिन्न चरणों में मात्रा आवश्यकताओं में ये पर्याप्त भिन्नताएं बताती हैं कि इकाई परियोजना निष्पादन चक्र के विभिन्न चरणों में साइट पर आवश्यक मात्रा का सही ढंग से आकलन करने में सक्षम नहीं थी।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि एमएमएस और केबल्स की मात्रा में भिन्नता कई कारकों के कारण हो सकती है। एमएमएस के मामले में, अंतिम रूप से तैयार किए गए पीवी मॉड्यूल विवरण (आयाम, वजन और माउंटिंग पिच सहित) का डिज़ाइन प्रारंभिक अनुमान से भिन्न हो सकता है। इसके अतिरिक्त, एमएमएस कॉलम का टन भार पाइल डिज़ाइन पर निर्भर करता है। केबल के लिए, प्रारंभिक चरण के दौरान मॉड्यूल, इनवर्टर और स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स के अज्ञात विवरण के कारण अनुमान लगाना चुनौतीपूर्ण है। केबल की मात्रा एरे लेआउट, मॉड्यूल वाट क्षमता, स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स विवरण, पावर कंडीशनिंग यूनिट, ट्रांसफॉर्मर रेटिंग आदि जैसे कारकों द्वारा निर्धारित की जाती है।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि दो परियोजनाओं में केबल की मात्रा में असामान्य वृद्धि हुई है अर्थात् (i) डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिधी, बीएचईएल द्वारा क्रियान्वित पहली फ्लोटिंग परियोजना है, और (ii) एनटीपीसी मंदसौर क्योंकि सटीक लेआउट ज्ञात नहीं था।

लेखापरीक्षा इस बात से सहमत है कि ऐसे कई कारक हैं जो किसी परियोजना के लिए आवश्यक एमएमएस और केबलों की मात्रा को प्रभावित कर सकते हैं। हालांकि, (-) 54 से 103 प्रतिशत तक की असामान्य भिन्नताएं किसी परियोजना के शुरुआती चरणों के दौरान सटीक अनुमान और योजना की आवश्यकता को उजागर करती हैं।

4.1.3.6 प्रचालन और अनुरक्षण

व्यापक परिचालन एवं अनुरक्षण (ओ एवं एम), संयंत्र के प्रवृत्त होने और तकनीकी परीक्षण यानी प्रचालन स्वीकृति परीक्षण/पूर्व परीक्षण/प्रदर्शन अनुपात परीक्षण के सफल समापन के बाद शुरू होता है ताकि यह प्रमाणित किया जा सके कि स्थापित प्रणाली, संविदा आवश्यकताओं के अनुसार ठीक से काम कर रही है। जैसा कि संविदा में बताया गया है कि यह ओ एवं एम अवधि की अंतिम स्वीकृति या परिणति, जो भी बाद में हो तक प्रभावी रहता है। परिचालन एवं अनुरक्षण अवधि के दौरान, समय-समय पर आवश्यक सिविल

कार्यों सहित पुर्जों, उपभोग्य सामग्रियों की आपूर्ति, किसी भी दोषपूर्ण उपकरण की मरम्मत/प्रतिस्थापन के लिए बीएचईएल जिम्मेदार है। ओ एवं एम गतिविधियों का संचालन संविदा की शर्तों के अनुसार करने के लिए बीएचईएल को भुगतान किया जाता है। ओ एवं एम अवधि और भुगतान की शर्तें एक संविदा से दूसरे संविदा में भिन्न हो सकती हैं।

क. ओ एवं एम संविदा मूल्य का गलत अनुमान

एक निश्चित अवधि के लिए ओ एवं एम की लागत संविदा मूल्य में शामिल है। ओ एवं एम की अवधि एक संविदा से दूसरे संविदा में भिन्न होती है। परियोजना के लिए बोली लगाते समय कंपनी द्वारा तैयार किए गए अनुमान में ओ एवं एम के लिए अनुमानित राशि शामिल है। बीएचईएल सभी ओ एवं एम संविदाओं को विभिन्न संविदाकारों को बहिःस्रोत करता है।

15 परियोजनाओं में से, 13 परियोजनाओं²³ में ओ एवं एम ग्राहकों के साथ शुरू हुई थी जिसमें संविदात्मक दायित्वों को पूरा किया गया था। हालांकि, बीएचईएल द्वारा ओ एवं एम दायित्व के लिए बहिःस्रोत संविदा उन सभी परियोजनाओं में साइट पर शुरू हो गए हैं जिनमें परियोजना कार्य पूरा हो गए थे।

ग्राहक और बहिःस्रोत संविदाकार के साथ संविदा की अवधि में भिन्नता के कारण, प्रत्येक परियोजना के लिए संविदा मूल्य के आधार पर सीधी तुलना नहीं की जा सकती थी। इसलिए, लेखापरीक्षा ने ओ एवं एम संविदा की अनुमानित कीमत, बहिःस्रोत संविदा की लागत और ग्राहक के साथ एलओए/एलओआई के अनुसार संविदा मूल्य की राशि के लिए प्रति मेगावाट / प्रति वर्ष की लागत की तुलना की और देखा कि 15 परियोजनाओं में से जहां ओ एवं एम संविदा बहिःस्रोत किया गया है, बहिःस्रोत संविदा की कीमत सभी 15 परियोजनाओं में बीएचईएल के अनुमानित मूल्य से अधिक है और 11 परियोजनाओं में संविदाकार को भुगतान की जाने वाली राशि ग्राहक से प्राप्त की जाने वाली राशि से अधिक है। एनटीपीसी कायमकुलम और जीआईपीसीएल चरनखा के लिए बहिःस्रोत किए गए संविदा की प्रति मेगावाट प्रति वर्ष लागत, दिये गए संविदा मूल्य से

²³ संतलधी और चर्चा में डब्ल्यूबीएसईडीसीएल परियोजनाओं को छोड़कर, क्योंकि ये विवाद में हैं।

क्रमशः 233 प्रतिशत और 260 प्रतिशत से अधिक थी। विवरण का उल्लेख *अनुलग्नक XX* में किया गया है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि बेहतर परियोजना नकदी प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए, संविदा के लिए कुल मूल्य को समायोजन के साथ ईपीसी मूल्य और ओ एवं एम मूल्य में विभाजित किया गया था। ओ एवं एम संविदा को कार्यों को सक्षम बनाने, निष्पादन अनुपात परीक्षण करने और प्रचालन स्वीकृति के लिए ग्राहक संविदा से पहले ही बहिःस्रोत किया गया था। अधिकांश संविदाओं में, ओ एवं एम की अतिरिक्त अवधि को बीएचईएल द्वारा ओ एवं एम के लिए जारी निविदा की अनुमानित लागत में शामिल किया गया था और कुछ मामलों में, मौजूदा संविदा का आवश्यकतानुसार विचलन अनुमोदन लिया गया था। बीएचईएल ने ऑनलाइन रिवर्स नीलामी के प्रावधान के साथ खुली निविदा के माध्यम से ओ एवं एम संविदाओं को अंतिम रूप दिया। हालांकि, 'एल1' बोली लगाने वाला मूल्य ग्राहक के साथ संविदात्मक राशि से अधिक था।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि ओ एवं एम संविदा मूल्य पर अलग से विचार नहीं करना है, बल्कि प्रारंभिक चरणों में नकदी प्रवाह को पूर्व निर्धारित करना है।

जैसा कि इस रिपोर्ट के पैरा 4.1.3.5 (ए) में देखा गया है, प्रबंधन समीक्षा की गई 15 परियोजनाओं में से 14 में किए गए वास्तविक लागत की वसूली करने में सक्षम नहीं था। इस प्रकार, चूंकि संविदाओं को घाटे में क्रियान्वित किया गया है, इसलिए ईपीसी मूल्य में ओ एवं एम लागत का समायोजन व्यवहार्य नहीं है। इसके अलावा, एनटीपीसी रामागुंडम में बहिःस्रोत संविदा मूल्य अनुमानित राशि से नौ गुना अधिक हो चुका है। लेखापरीक्षा द्वारा जांचे गए 15 संविदाओं में से 11 संविदाओं में ग्राहक की संविदात्मक राशि की तुलना में "एल1" बोली लगाने वाला का उच्च मूल्य, कंपनी के लिए सर्वोत्तम मूल्य प्राप्त करने हेतु बीएचईएल की मूल्य निर्धारण पद्धति और प्रणाली पर सवाल उठाता है। बीएचईएल को प्रक्रियाओं की समीक्षा करनी चाहिए और उन्हें बेहतर बनाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि अनुमान सटीक हैं।

बी. ओ एवं एम के प्रारंभ में विलंब

जिन 15 परियोजनाओं को पूर्ण रूप से प्रवृत्त किया गया था, उनमें से आठ परियोजनाओं में ओ एवं एम प्रारंभ में देरी हुई थी, दो परियोजनाओं पर चर्चा/विवाद चल रहा है और

केवल शेष पांच परियोजनाओं के संबंध में, ओ एवं एम समय पर शुरू किया गया था। ओ एवं एम सेवाओं के प्रारंभ होने में देरी के कारण परियोजना के अनुसार अलग-अलग होते हैं, जैसे जीआईपीसीएल चरनखा में, प्रणाली नियंत्रण के लिए विक्रेता के बाहर निकल जाने से हुई और एससीसीएल रामागुंडम में, साइट पर बाढ़ के कारण सौर सरणियों को हुए नुकसान के साथ-साथ साइट पर लगे तांबे की तार वाले केबलों की तोड़फोड़ / चोरी के कारण देरी हुई।

15 परियोजनाओं में से 11 में, बहिःस्रोत विक्रेता के साथ ओ एवं एम संविदा, ग्राहक के साथ ओ एवं एम प्रारंभ होने से पहले शुरू हुई। इसके अलावा, वास्तविक बहिःस्रोत मूल्य के संदर्भ में ओ एवं एम संविदा मूल्य का गलत अनुमान था, जैसा की उपर्युक्त पैरा 4.1.3.6 (ए) में पहले से उल्लिखित है। ओ एवं एम द्वारा उपलब्ध कराने में बीएचईएल द्वारा की गई अतिरिक्त लागत की गणना लेखापरीक्षा ने की। ओ एवं एम प्रचालन शुरू करने का विवरण और संबंधित लागत विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.21: प्रति मेगावाट प्रति वर्ष ओ एवं एम की लागत

(₹ लाख में)

क्र. सं.	परियोजना का नाम	ग्राहक के साथ ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	दिनांक 31.12.2023 की स्थिति के अनुसार ग्राहक से प्राप्त ओ एवं एम मूल्य	बहिःस्रोत विक्रेता के साथ ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	31.12.2023 को बहिःस्रोत विक्रेता को भुगतान किया गया ओ एवं एम मूल्य	ओ एवं एम की लागत में अंतर (अतिरिक्त लागत उपगत / बचाया गया)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी=एफ-डी
1	एनटीपीसी रामागुंडम	1.12.2022	207.23	15.11.2022	342.94	135.71
2	जीएसईसीएल राघनेसदा	02.02.2023	98.08	21.11.2022	122.26	24.18
3	जीएसईसीएल राघनेसदा II	12.01.2024	0.00**	01.07.2023	72.48	72.48
4	जीआईपीसीएल चरनखा	03.08.2019	129.25	25.06.2019	484.15	354.90

क्र. सं.	परियोजना का नाम	ग्राहक के साथ ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	दिनांक 31.12.2023 की स्थिति के अनुसार ग्राहक से प्राप्त ओ एवं एम मूल्य	बहिःस्रोत विक्रेता के साथ ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	31.12.2023 को बहिःस्रोत विक्रेता को भुगतान किया गया ओ एवं एम मूल्य	ओ एवं एम की लागत में अंतर (अतिरिक्त लागत उपगत / बचाया गया)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी=एफ-डी
5	जीएसईसीएल धुवरन	14.10.2021	262.08	01.07.2021	271.82	9.74
6	एनएलसी.नेवेली	21.09.2019	929.13	23.05.2018	1,627.08	697.95
7	एससीसीएल रामागुंडम	20.06.2023	44.69	01.04.2021	407.98	363.29
8	एनटीपीसी कायमकुलम	1.08.2022	77.51	01.08.2022	184.00	106.49
9	एससीसीएल मनुगुरु	15.10.2021	139.69	16.10.2021	182.04	42.35
10	डब्ल्यूबीएसईडी सीएल संतलडीह	विवाद के तहत	0.00	01.06.2021	33.30	33.30
11	डब्ल्यूबीएसईडी सीएल चर्चा		0.00	01.03.2018	88.66	88.66
12	डब्ल्यूबीपीडीसी एल सागरदिघी	1.11.2021	43.85	01.10.2021	44.00	0.15
13	बीईएल मेडक (1मेगावाट)	1.04.2019	बीईएल 15 मेगावाट में कवर किया गया	01.04.2019	बीईएल 15 मेगावाट में कवर किया गया	0
14	एनटीपीसी. मंदसौर	17.12.2017	1,178.94	17.12.2017	617.34	-561.60
15	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	1.08.2018	201.91	01.03.2018	347.89	145.98
	योग		3,312.36		4,825.94	1,513.58

****ओ एवं एम प्रारंभ तिथि 12 जनवरी 2024 थी इसलिए 31 दिसंबर 2023 तक प्राप्त मूल्य शून्य है।**

इस प्रकार, बीएचईएल ने 31 दिसंबर 2023 तक ओ एवं एम सेवाओं के वितरण में ₹15.14 करोड़ की राशि खर्च की है, जो ग्राहक द्वारा प्रतिपूर्ति योग्य नहीं है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि तकनीकी परीक्षण शुरू करने और ओ एवं एम के आरंभ होने में विलंब को दो मुख्य कारकों के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। सबसे पहले, सौर उद्योग में चरणबद्ध सिंक्रनाइज़ेशन अभ्यास के कारण, पूर्ण सिंक्रनाइज़ेशन के बाद ग्राहक द्वारा ओ एवं एम की औपचारिक घोषणा से पहले आंशिक रूप से प्रवर्तन किए गए संयंत्रों के लिए बीएचईएल का ओ एवं एम आरंभ करना आवश्यक है, जिससे ओ एवं एम अवधि में भिन्नता हो जाती है। दूसरे, अप्रत्याशित कारक जैसे आपूर्ति संबंधी समस्याएं, भू-भाग की स्थिति, श्रमिक समस्याएं, तथा निर्माण और प्रवर्तन चरणों के दौरान सांत्विक मंजूरी के कारण प्रवर्तन के प्रारंभिक और अंतिम चरणों के बीच अंतराल बढ़ता जाता है।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि विक्रेताओं की लागत को शामिल करने की लागत, निष्पादन और प्रवर्तन गतिविधियों से परे जैसे कि कार्यों को शुरू करने जैसे निष्पादन परीक्षणों का संचालन, वाणिज्यिक संचालन की तिथि की घोषणा तक अस्थायी मैनिंग और ग्राहक द्वारा भुगतान किए गए ओ एवं एम की शुरुआत, को परियोजना लागत में विस्तारित अवधि के अनुमानित स्तर के साथ-साथ चालू लागत में शामिल किया जाता है। इसके अलावा, स्थापना कार्य/प्रवर्तन के पूरा होने पर तकनीकी परीक्षणों में तेजी लाने के लिए एक प्रोजेक्ट कमीशनिंग और कंप्लीसन ग्रुप का गठन सुधारात्मक कार्रवाई के रूप में किया गया है।

जबकि सौर उद्योग में चरणबद्ध सिंक्रनाइज़ेशन अभ्यास को लेखापरीक्षा स्वीकार करता है, अतिरिक्त लागत से बचने के लिए बीएचईएल को विलंब की बारीकी से निगरानी करते हुए उसे कम करना चाहिए। इसके अलावा, परियोजना लागत में पूर्व ओ एवं एम लागत को शामिल करने से उद्देश्य पूरा नहीं हुआ है क्योंकि अधिकांश परियोजनाओं में वास्तविक सामग्री लागत भी वसूल नहीं की जा सकी।

अनुशंसा संख्या 22: कंपनी अपने द्वारा अपनाई गई ओ एवं एम लागत अनुमान प्रक्रिया की समीक्षा कर सकती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस संदर्भ में लागत ग्राहकों से वास्तविक वसूली को दर्शाए।

अनुशंसा संख्या 23: ग्राहकों की संतुष्टि के लिए कंपनी को स्थापना कार्यों के पूरा होने पर तत्काल प्रभाव से तकनीकी परीक्षण को संचालित करने और पूरा करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।

केस स्टडी-5

ओ एवं एम लागत हेतु कम मूल्य उद्धृत करना ओ एवं एम पर ₹4.52 करोड़ की हानि और ₹26.10 करोड़ की अतिरिक्त प्रतिधारण राशि जमा करने के लिए बाध्य करना

बीएचईएल को गुजरात सोलर पार्क, चरनखा में गुजरात इंडस्ट्रीज पावर कंपनी लिमिटेड (जीआईपीसीएल) से ईपीसी आधार पर ₹305.63 करोड़ के संविदा मूल्य पर 75 मेगावाट सौर ऊर्जा परियोजना और ₹4.47 करोड़ के संविदा मूल्य पर 10 वर्षों के लिए प्रचालन और अनुरक्षण (ओएंडएम) के निष्पादन का आदेश प्राप्त हुआ। जीआईपीसीएल ने 7 मार्च 2018 को आयोजित बीएचईएल और जीआईपीसीएल के बीच बैठक में ओ एवं एम व्यय के लिए कम मूल्य उद्धृत करने पर चिंता व्यक्त की और बीएचईएल पर ऑर्डर प्लेसमेंट के लिए एक पूर्व शर्त के रूप में 10 साल के ओ एवं एम के लिए संविदा मूल्य के 10 प्रतिशत के प्रतिधारण पर जोर दिया, जिसका अर्थ ओ एवं एम संविदा के लिए ₹4.47 करोड़ के मुकाबले ₹30.57 करोड़ प्रतिधारित रखना था।

यह परियोजना 4 जून 2019 को शुरू की गई थी और ओ एवं एम 3 अगस्त 2019 को शुरू किया गया था। ओ एवं एम संविदा की बहिःस्रोत के लिए, बीएचईएल ने अनुरक्षण के पांच साल की अवधि के लिए ₹6.36 करोड़ की कीमत का अनुमान लगाया, जबकि दस साल की अवधि के लिए ₹4.47 करोड़ संविदा मूल्य सौंपा गया था। जबकि बीएचईएल ने जीआईपीसीएल के साथ ओ एवं एम लागत कम उद्धृत किया था, इसने बदले में पांच वर्षों हेतु ₹6.76 करोड़ के लिए बहिःस्रोत ओ एवं एम सौंपा। इस प्रकार, ओ एवं एम लागत के गलत अनुमान के परिणामस्वरूप ओ एवं एम व्यय के पहले पांच वर्षों (2 अगस्त 2024 को समाप्त) के लिए ₹4.53 करोड़ (₹6.76 करोड़ - ₹4.47 करोड़ का आधा) का नुकसान हुआ है और बाद के पांच वर्षों (अगस्त 2024 से जुलाई 2029) के लिए भी ₹4.53 करोड़ की अनुमानित न्यूनतम हानि होगी जो बाजार दरों के आधार पर बढ़ सकती है।

इसके अलावा, जीआईपीसीएल द्वारा ओ एवं एम कार्य के लिए जमा के रूप में ईपीसी मूल्य के 10 प्रतिशत पर जोर देने के कारण दस वर्षों से अधिक समय तक ₹26.10 करोड़ (₹30.57 करोड़ - ₹4.47 करोड़) की राशि को अवरुद्ध कर दिया गया था। संविदा की शर्तों के अनुसार, अतिरिक्त जमा को जमा पर अर्जित ब्याज के साथ दस समान किश्तों में वापस किया जाना था। हालांकि, जीआईपीसीएल ने वर्ष 2022 के लिए ₹2.61 करोड़ की

आनुपातिक जमा राशि और 2020-21 एवं 2022-23 की अवधि से संबंधित ब्याज को संविदा की शर्तों के अनुसार विद्युत की आवश्यक मात्रा के न्यूनतम उत्पादन को पूरा नहीं करने के कारण ₹2.25 करोड़ की राशि वापस नहीं की है।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि परियोजना के लिए बेहतर नकदी प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए ईपीसी और ओ एवं एम मूल्य के लिए समायोजन किया गया था। बीएचईएल ने इस शर्त के आधार पर संशोधित शर्तों को स्वीकार किया कि जीपीसीएल द्वारा रखी गई राशि एस्क्रो खाते में जमा की जाएगी, जिसका ब्याज बीएचईएल को दिया जाएगा और यह प्रतिधारण केवल अंतिम भुगतान से किया जाएगा। ₹2.61 करोड़ की आनुपातिक जमा राशि और उस पर ब्याज के रिफंड न होने पर विभाग ने उत्तर नहीं दिया था।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि ऊर्जा उत्पादन में कमी को दूर करने के बाद ओ एवं एम (2023-24) के पांचवें वर्ष के दौरान जीआईपीसीएल द्वारा जमा राशि और संबंधित ब्याज का भुगतान किया जाएगा।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखने की आवश्यकता है कि बेहतर नकदी प्रवाह सुनिश्चित करने का औचित्य दस वर्षों की अवधि के लिए ₹26.10 करोड़ की अवरुद्ध निधियों से द्वारा विरोधाभासी है, जिससे वित्तीय तंगी पैदा होती है। इसके अलावा, ईपीसी संविदा लागत संविदा मूल्य से 57.27 प्रतिशत अधिक हो गई और चार ओ एवं एम वर्षों में से तीन में बिजली उत्पादन मिनिमम गारंटीकृत स्तर से नीचे गिर गया, जो शेष ओ एवं एम वर्षों में कमियों की भरपाई की अनिश्चितता और परियोजनाओं के घाटे में वृद्धि का संकेत देता है।

सी. विद्युत उत्पादन में कमी के लिए जुर्माना

ग्राहकों और बीएचईएल के बीच संविदा की शर्तें मीटरिंग बिंदु पर निर्दिष्ट संविदा अवधि के लिए शुद्ध विद्युत ऊर्जा उत्पादन गारंटी (एनईईजीजी) को परिभाषित करती हैं। निर्धारित अवधि के दौरान सौर ऊर्जा संयंत्र में उत्पन्न की जाने वाली न्यूनतम बिजली को एनईईजीजी कहते हैं। एनईईजीजी की गणना वार्षिक रूप से की जाती है और यह संयंत्र के क्षमता उपयोग कारक (सीयूएफ) पर आधारित है। सीयूएफ संयंत्र की रेटेड क्षमता की तुलना में उत्पन्न वास्तविक उत्पादित ऊर्जा का अनुपात है। एनईईजीजी में किसी भी प्रकार की कमी होने पर बीएचईएल से मुआवजा वसूल किया जाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई 15 परियोजनाओं में से, 1 से 5 वर्ष तक के ओ एवं एम वर्षों को दस परियोजनाओं में पूरा किया गया था, जैसा निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि एनटीपीसी रामागुंडम, जहां दी गई गारंटी से अधिक उत्पादन हुआ था एवं एनटीपीसी मंदसौर जहां जुर्माना उपकरण उपलब्धता के आधार पर निर्धारित किया गया था के मामले को छोड़कर, अन्य सभी संविदाओं में बीएचईएल पर न्यूनतम गारंटीकृत उत्पादन से कम बिजली उत्पन्न करने के कारण ₹49.04 करोड़ का जुर्माना लगाया गया था। सभी परियोजनाओं के लिए पूरे किए गए 25 ओ एवं एम वर्षों में से 17 वर्षों के लिए जुर्माना लगाया गया था। लगाए गए जुर्माना का विवरण निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया गया है:

तालिका 4.22: बिजली उत्पादन में कमी

क्र. सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मेगा वाट)	ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	ओ एवं एम अवधि (वर्ष)	दिनांक 31.12.2023 की स्थिति के अनुसार पूर्ण किए गए ओ एवं एम वर्ष	उन वर्षों की संख्या जब उत्पादन मिनिमम गारंटीकृत से कम था	जुर्माना (₹ करोड़ में)
1	जीआईपीसीए एल चरनखा	75	03.08.2019	10	4	3	13.78
2	जीएसईसीएल धुवरन	75	14.10.2021	10	2	1	9.48
3	एनएलसी नेवेली	65	21.09.2019	5	3	3	ग्राहक के साथ मूल्यांकन प्रगति पर है
4	एससीसीएल मनुगुरु	30	15.10.2021	10	2	2	10.09
5	डब्ल्यूबीपीडी सीएल सागरदिघी	5	01.11.2021	5	2	2	0.54

क्र. सं	परियोजना का नाम	क्षमता (मेगा वाट)	ओ एवं एम प्रारंभ तिथि	ओ एवं एम अवधि (वर्ष)	दिनांक 31.12.2023 की स्थिति के अनुसार पूर्ण किए गए ओ एवं एम वर्ष	उन वर्षों की संख्या जब उत्पादन मिनिमम गारंटीकृत से कम था	जुर्माना (₹ करोड़ में)
6	एनटीपीसी मंदसौर	50	17.12.2017	5	5
7	बेल मेडक	15+1	01.08.2018	10	5	5	14.39
8	एनटीपीसी कायमकुलम	22	01.08.2022	3	1	1	0.76
9	एनटीपीसी रामागुंडम	100	1.12.2022	3	1	0	शून्य
योग					25	17	49.04

नोट: संविदा की शर्तों के अनुसार 1 मेगावाट बीईएल मेडक के लिए ऊर्जा की कमी की गणना 15 मेगावाट बीईएल मेडक परियोजना के साथ की जाती है।

उपर्युक्त के अलावा, एनटीपीसी मंदसौर के मामले में, ग्राहक ने मिनिमम गारंटीकृत उपकरणों की अनुपलब्धता के लिए ₹0.50 करोड़ का जुर्माना उद्ग्रहणित किया। इस प्रकार, सौर पैनलों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए कुल ₹49.54 करोड़ का जुर्माना लगाया गया था।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (मई 2023) में कहा कि जीएसईसीएल धुवरन ने अक्टूबर 2022 से न्यूनतम गारंटीकृत मूल्य से अधिक उत्पादन दर्शाया। बीईएल मेडक के उपकरण बीच-बीच में खराब होते पाये गए तथा परिधि में रक्षा टैंकरों की आवाजाही के कारण पी.वी. पैनलों पर धूल जमा हो गई।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी और एससीसीएल मनुगुरु में उत्पादन की कमी, विकिरण और तापमान के बावजूद निश्चित उत्पादन की संविदा शर्तों के कारण थी। जीआईपीसीएल चरनका के मामले में ओ एवं एम विक्रेता के पीछे हटने के कारण पहले वर्ष में ऊर्जा की कमी थी। परियोजना ने दूसरे वर्ष में सकारात्मक उत्पादन का संकेत दिया जो महामारी से संबंधित खरीद मुद्दों के कारण बाद में फिर से नीचे आ

गया। मंत्रालय ने आगे कहा कि बीएचईएल ने ऊर्जा उत्पादन में सुधार के लिए कार्रवाई की है जैसे मुख्यालय से साइट स्काडा की दैनिक निगरानी, पुर्जों की पहले से खरीद, जंगल की कटाई और माँड्यूल की सफाई पर अतिरिक्त ध्यान, उपकरणों की लगातार बर्बादी को कम करने के लिए अनुरक्षण कार्यक्रम का कड़ाई से पालन आदि।

उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि पूर्ण ओ एवं एम वर्षों में से अधिकांश में न्यूनतम उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने में बीएचईएल की क्षमता के साथ महत्वपूर्ण समस्याएँ थीं। इससे पता चलता है कि बीएचईएल के भीतर प्रणालीगत कमियाँ थीं, विशेष रूप से दिष्ट धारा क्षमता के आधार पर संभावित विद्युत उत्पादन का सटीक आकलन करने और विद्युत उत्पादन के लिए आवश्यक प्रणालियों एवं उपकरणों का प्रभावी ढंग से अनुरक्षण करने में। बीएचईएल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि वे अपने संविदात्मक दायित्वों को पूरा करें और भविष्य में निवारक नुकसान को कम करें।

अनुशंसा संख्या 24: कंपनी को संयंत्र के प्रवर्तन हेतु ड्राइंग प्रस्तुत करने के चरण से ही निष्पादन की पूरी प्रक्रिया की सख्ती से निगरानी करने की आवश्यकता है क्योंकि निष्पादन के किसी भी चरण में विचलन, संयंत्र के समय पर प्रवर्तन को प्रभावित करता है। ऊर्जा की सुनिश्चित मात्रा के उत्पादन को संभव करने और जुर्माने से बचने के लिए अनुरक्षण अवधि के दौरान उचित देखभाल की भी आवश्यकता है।

4.1.3.7 विनिर्माण सुविधाओं का विस्तार

12 जनवरी 2016 को आयोजित 477 वीं निदेशक मंडल की बैठक में ₹163.45 करोड़ की अनुमानित लागत से ईडीएन बेंगलोर में सौर सेल विनिर्माण क्षमता की क्षमता वृद्धि 20 मेगावाट से बढ़ाकर 105 मेगावाट करने के लिए पूंजी निवेश प्रस्ताव को और ₹80.15 करोड़ की अनुमानित लागत से ईपीडी बेंगलोर में 200 मेगावाट की सौर फोटोवोल्टिक (एसपीवी) माँड्यूल विनिर्माण क्षमता की स्थापना की मंजूरी दी गई। प्रस्ताव को वित्तीय व्यवहार्यता और जोखिम विश्लेषण के आधार पर अनुमोदित किया गया था। बीएचईएल ने 85 मेगावाट सौर सेल विनिर्माण सुविधा स्थापित करने के लिए ₹119.88 करोड़ और 200 मेगावाट सौर पीवी माँड्यूल विनिर्माण सुविधा स्थापित करने के लिए ₹61.55 करोड़ खर्च किए।

विचार किए गए दोनों निवेश प्रस्तावों के लिए वित्तीय व्यवहार्यता तालिका 4.23 में उल्लिखित है और प्रस्ताव में विचार किए गए व्यावसायिक अनुमानों का उल्लेख निम्नलिखित तालिका 4.24 में किया गया है:

तालिका 4.23: निवेश प्रस्ताव के लिए विचार किया गया रिटर्न (प्रतिशत में)

पैरामीटर	आईआरआर	आरओआई	पे-बैक अवधि
105 मेगावाट सेल सुविधा	23.93	15.68	5 साल 3 महीने
200 मेगावाट मॉड्यूल सुविधा	18.74	27.62	7 साल 5 महीने
कुल आधार	25.64	27.12	5 साल 9 महीने

तालिका 4.24: व्यावसायिक अनुमान

क्रमांक	वित्तीय वर्ष		2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	नवीन एवं नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एमडब्ल्यू) अनुमान	क	12,000	15,000	16,000	17,000	17,500	17,500
2	डेवलपर: ए (एमडब्ल्यू) का 80 प्रतिशत	ख.	9,600	12,000	12,800	13,600	14,000	14,000
3	ईपीसी: ए (एमडब्ल्यू) का 20 प्रतिशत	ग	2,400	3,000	3,200	3,400	3,500	3,500
4	बीएचईएल के लिए संबोधित करने योग्य बाजार बी का 20 प्रतिशत और सी (एमडब्ल्यू) का 100 प्रतिशत	घ	4,320	5,400	5,760	6,120	6,300	6,300
5	व्यवसाय अनुमान (एमडब्ल्यू)	ड	200	360	480	520	600	700
6	बाजार में बीएचईएल का प्रतिशत हिस्सा (ड/घ*100)	च	4.6	6.7	8.3	8.5	9.5	11.1

वास्तविक टर्नओवर (₹) और भौतिक टर्नओवर (मेगावाट में) के संबंध में ईपीडी और ईडीएन यूनिट दोनों का निष्पादन नीचे तालिका 4.25 और 4.26 में दर्शाया गया है:

तालिका 4.25: वास्तविक टर्नओवर

वर्ष	ईडीएन टर्नओवर			ईपीडी टर्नओवर			अनुमान (मेगावाट)	वास्तविक (मेगावाट)	अनुमान पर उपलब्धि का प्रतिशत
	भौतिक (मेगावाट)	वित्तीय (₹ करोड़ में)	हानि (₹ करोड़ में)	भौतिक (मेगावाट)	वित्तीय (₹ करोड़ में)	लाभ/हानि (₹ करोड़ में)			
2017-18	102.05	319.49	-119.56	55.68	176.97	-37.00	360	157.73	44
2018-19	190.97	468.3	-170.18	87.00	163.16	-59.00	480	277.97	58
2019-20	257.01	652.01	-156.27	120.00	203.11	-81.00	520	377.01	73
2020-21	300.15	774.25	-206.00	12.95	23.66	-42.83	600	313.10	52
2021-22	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	227.57	655.20	-296.77	700	227.57	33

नोट: भौतिक और वित्तीय टर्नओवर में अन्य परियोजना से संबंधित सामग्री के अलावा आंतरिक निर्मित सेल और मॉड्यूल भी शामिल हैं।

तालिका 4.26: क्षमता उपयोग (मेगावाट में)

इकाई	ईडीएन (क्षमता 105 मेगावाट)		ईपीडी (क्षमता 200 मेगावाट)	
	वास्तविक उत्पादन	क्षमता उपयोग का प्रतिशत	वास्तविक उत्पादन	क्षमता उपयोग का प्रतिशत
2017-18	38.73	37.00	71.25	36.00
2018-19	34.80	33.00	68.75	34.00
2019-20	28.93	28.00	68.76	34.00
2020-21	14.00	13.00	0.00	0.00
2021-22	4.50	4.00	7.00	4.00
2022-23	0.00	0.00	29.50	15.00

दोनों प्रभागों के वित्तीय निष्पादन से नकारात्मक नकदी प्रवाह था और दोनों संयंत्रों की पूरी क्षमता का उपयोग कभी नहीं किया गया है और पिछले पांच वर्षों में व्यवसाय ने कोई लाभ प्राप्त नहीं हुआ है। इस प्रकार, आईआरआर के संदर्भ में रिटर्न अनिश्चित हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि क्षमता विस्तार को मंजूरी देते समय विचार किए गए व्यावसायिक अनुमान को अवास्तविक पाया गया है। ₹181.43 करोड़ के निवेश से अतिरिक्त सुविधाओं के सृजन के बावजूद इकाई का व्यवसायिक निष्पादन पांच वर्षों के बाद भी निराशाजनक बना हुआ है।

इसलिए, जैसा कि पूर्ववर्ती पैरा में लेखापरीक्षा द्वारा देखा गया है, बाजार क्षमता के एक प्रतिशत से कम पर बीएचईएल अधिकृत करने में सक्षम रहा है और यहां तक कि एक प्रतिशत अधिकृत किए गए व्यवसाय के लिए, भारी नुकसान हुआ है और ईपीसी परियोजनाओं में सामग्री लागत की वसूली करने में भी सक्षम नहीं है।

प्रबंधन ने वैश्विक निविदा जांच एवं सामान्य वित्तीय नियमों के माध्यम से लगाए गए प्रतिबंधों और पीवी उद्योग में प्रोद्योगिक उन्नयन को दोहराया (मई 2023)।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि बीएचईएल ने अपनी सौर परियोजनाओं के ईपीसी के लिए निजी डेवलपर्स सहित डेवलपर्स द्वारा जारी निविदाओं व्यवसाय को एड्रिसेबल बाजार के रूप में माना था। हालांकि, निजी डेवलपर्स ने पिछले पांच वर्षों के दौरान कोई ईपीसी निविदा जारी नहीं की थी। सीपीएसई द्वारा जारी ईपीसी निविदाएं सीमित थीं जिन्हें केवल बीएचईएल द्वारा संबोधित किया गया था। आगे कहा गया कि सौर व्यवसाय प्रभाग का गठन प्रतिस्पर्धात्मकता लाने और सौर व्यवसाय को बनाए रखने एवं बढ़ने की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के मुख्य उद्देश्य से किया गया था। प्रभाग वर्तमान में विशिष्ट अवसरों को लक्षित कर रहा है जहां बीएचईएल लागत प्रतिस्पर्धी है और प्रणाली नियंत्रण टैंडर, फ्लोटिंग सौर संयंत्र आदि जैसी क्षमताएं हैं। सीमित विस्तार का निर्णय अपेक्षित आईआरआर की उपलब्धि न होने, 'डेवलपर' मोड के अंतर्गत भारतीय सौर ऊर्जा निगम²⁴ द्वारा जारी की गई निविदाओं, कोविड के कारण व्यावसायिक गतिविधियों के रुकने आदि के मद्देनजर लिया गया था। विनिर्माण सुविधाओं के उन्नयन/निर्माण में पूंजी निवेश शामिल है और इसकी व्यवहार्यता की जांच की जाएगी एवं तदनुसार निर्णय लिया जाएगा।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखने की आवश्यकता है कि कंपनी को सौर व्यवसाय में नुकसान हुआ है और उसे पिछले पैरा में लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई उच्च सामग्री लागत, गलत उपरिव्यय अनुमान और परियोजनाओं के निष्पादन में देरी जैसी विभिन्न कमियों को दूर करने की आवश्यकता है।

²⁴ भारतीय सौर ऊर्जा निगम एक नवरत्न कंपनी है और भारत में नवीकरणीय ऊर्जा क्षमता के विकास और विस्तार के लिए समर्पित एक प्रमुख पीएसयू है। यह टैरिफ आधारित प्रतिस्पर्धी ई-बोली प्रक्रिया के माध्यम से डेवलपर्स के चयन के लिए निविदाएं जारी करती है। यह क्रमशः डेवलपर्स और डिस्कॉम या खरीद संस्थाओं के साथ समानांतर विद्युत खरीद करारों के साथ-साथ विद्युत बिक्री करारों पर भी हस्ताक्षर करता है।

अनुशंसा संख्या 25: कंपनी सौर व्यवसाय में भविष्य के निवेश पर निर्णय लेने के लिए आदेशों के निष्पादन और इसकी बाजार स्थिति के अपने वर्तमान अनुभव का विश्लेषण कर सकती है।

4.1.3.8 अनुसंधान और विकास (आर एंड डी)

अनुसंधान और विकास गतिविधियां मुख्य रूप से कॉर्पोरेट अनुसंधान और विकास इकाई, हैदराबाद द्वारा की गई थीं। नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एमएनआरई) ने बीएचईएल (बीएचईएल, एमोर्फस सिलिकॉन सौर सेल प्लांट), गुरुग्राम द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली "उच्च दक्षता (21 प्रतिशत/19 प्रतिशत) पैसिवेटेड एमिटर और रियर संपर्क (पीईआरसी) प्रकार के मोनो क्रिस्टलाइन सिलिकॉन (सी-एसआई)/मल्टी क्रिस्टलाइन सिलिकॉन (एमसी-एसआई) सौर सेल के विकास" के अनुसंधान और विकास परियोजना को मंजूरी दी है (दिसंबर 2017)।

बोर्ड ने अपनी 497 वीं बैठक (29 मई 2018) में, "उच्च दक्षता पीईआरसी प्रकार के सी-एसआई / एमसी- एसआई (>21 प्रतिशत / >19 प्रतिशत) सौर सेल के विकास" को मंजूरी दी, जो व्यावसायिक रूप से उपलब्ध पारंपरिक सौर सेल के मुकाबले उन्नत है। बोर्ड की बैठक में इस बात पर चर्चा की गई कि वर्तमान में, बीएचईएल पारंपरिक प्रौद्योगिकी अर्थात् मोनो क्रिस्टलाइन



चित्र 4.8 - बीएचईएल आर एंड डी लैब

(सी-एसआई) के लिए 19.5 प्रतिशत और मल्टी क्रिस्टलाइन (एमसी-एसआई) सौर सेल के लिए 18.5 प्रतिशत की दक्षता के साथ एल्यूमिनियम-बैक सरफेस फील्ड (एएल-बीएसएफ) सौर सेल का उत्पादन कर रहा है जो वाणिज्यिक रूप से उपलब्ध पारंपरिक सौर सेल की वैश्विक मानक दक्षता के बराबर है। सेल दक्षता में सुधार के लिए, पीईआरसी सेल को विकसित करने की आवश्यकता है जो सी-एसआई सौर सेल की दक्षता को 19.5 प्रतिशत से >21 प्रतिशत और एमसी- एसआई सौर सेल की दक्षता को 18.5 प्रतिशत से >19 प्रतिशत तक बढ़ाएगा। चीन, ताइवान और जर्मनी में सौर सेल के बड़े पैमाने पर

उत्पादन के लिए पीईआरसी प्रौद्योगिकी का उपयोग पहले से ही किया जा रहा है। इस प्रौद्योगिकी की सोर्सिंग मुश्किल और बेहद महंगी है। परियोजना के लिए, एमएनआरई द्वारा ₹16.49 करोड़, और बीएचईएल द्वारा ₹3.88 करोड़ वित्त पोषण किया गया था। यह परिकल्पना की गई थी कि उच्च दक्षता वाले सौर सेल विकसित करने की क्षमता ईडीएन में वाणिज्यिक लाइन में लागू करके प्रतिस्पर्धा पर बढ़त बनाए रखना था।

2020-21 के दौरान परियोजना संपन्न हुई थी और आर एंड डी परियोजना के परिणामस्वरूप, 21.7 प्रतिशत की औसत दक्षता के साथ 21.08 प्रतिशत की नई पीईआरसी सौर सेल के साथ अधिकतम दक्षता हासिल की जा सकती थी। तथापि, बीएचईएल अनुसंधान एवं विकास इकाई द्वारा ₹20.37 करोड़ (₹16.49 करोड़ जमा ₹3.88 करोड़) का निवेश करके स्वदेशी रूप से विकसित प्रौद्योगिकी और इकाई की 105 मेगावाट सेल विनिर्माण सुविधाओं में कार्यान्वयन द्वारा तीन वर्षों के प्रयासों को व्यवसाय अवसरों में परिवर्तित किया जाना बाकी है जिससे ₹20.37 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ है।

मंत्रालय ने पीईआरसी प्रौद्योगिकी के व्यावसायीकरण में चुनौतियों के संबंध में प्रबंधन के विचारों (मई 2023) का समर्थन किया, अर्थात्, बेंगलूरु सुविधा में पुराने उपकरण, अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता, उपकरणों का विघटन और पुनः प्रवर्तन, आदि। इसके अलावा, पीवी उद्योग की अनुसंधान रिपोर्ट में आने वाले वर्षों में टनल ऑक्साइड पैसिवेटेड कॉन्टैक्ट (टॉपकॉन) या हेटरोजंक्शन टेक्नोलॉजी (एचजेटी) द्वारा पीईआरसी प्रौद्योगिकी को बदलने की अनुमान किया गया है।

मंत्रालय का उत्तर यह स्पष्ट करता है कि अनुसंधान एवं विकास के माध्यम से बीएचईएल में विकसित मोनो पीईआरसी, अधिक ऊर्जा कुशल प्रौद्योगिकियों की शुरुआत के साथ पुरानी हो गई है। इसलिए, सेल लाइन में प्रौद्योगिक विकास का लाभ उठाने में विफलता के कारण ₹20.37 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ है।

4.1.3.9 निगरानी तंत्र

सौर व्यवसाय प्रभाग के पास एक परियोजना निगरानी समूह है जिसमें परियोजना प्रबंधक, अभियांत्रिकी समन्वयक, सामग्री प्रबंधन समन्वयक और वाणिज्यिक समन्वयक शामिल हैं ताकि अनुमोदित समयसीमा के अनुसार परियोजना का सुचारू समन्वय और निष्पादन सुनिश्चित किया जा सके। बेंगलूरु और साइट पर तैनात परियोजना निगरानी समूह के साथ

निष्पादन के अन्तर्गत परियोजनाओं के लिए आंतरिक समीक्षा बैठकें साप्ताहिक आधार पर की जाती हैं। बैठकों की अध्यक्षता इकाई के प्रमुख द्वारा की जाती है और अभियांत्रिकी, खरीद, साइट कार्यों और नकद संग्रह से इनपुट लेते हुए व्यापक समीक्षा की जाती है। परियोजनाओं की स्थिति पर परियोजना निगरानी समूह, वाणिज्यिक समूह और साइट टीम द्वारा प्रकाश डाला जाता है। विभिन्न विभागों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई, ग्राहकों और प्रबंधन से की गयी प्रवर्तन, टर्नओवर, नकद संग्रह, महत्वपूर्ण उपलब्धियों आदि जैसी प्रतिबद्धताओं को पूरा करने पर केंद्रित है।

संविदाओं की आवश्यकताओं के आधार पर, इकाई ग्राहकों के साथ विभिन्न समीक्षा बैठकें आयोजित करती है जैसे (i) संविदा प्रावधानों के अनुसार चल रही परियोजनाओं के लिए ग्राहक के साथ समग्र परियोजना समीक्षा बैठक (पीआरएम) या संविदा समीक्षा बैठक (सीआरएम) हर महीने आयोजित की जाती है; और (ii) साइट स्तर की बैठकें ग्राहकों, संविदाकारों और उप-संविदाकारों के साथ दैनिक आधार पर आयोजित की जाती हैं, जिसमें कार्य आवंटन, दैनिक योजना, कार्य निगरानी, सांविधिक एजेंसियों के निर्देशों का अनुपालन, सुरक्षा, आदि जैसे मामले शामिल होते हैं।

सौर परियोजनाओं के निष्पादन के लिए बीएचईएल द्वारा विकसित समीक्षा तंत्र की प्रभावशीलता को निम्नलिखित तथ्यों के परिप्रेक्ष्य में देखा जा सकता है-

- (i) लेखापरीक्षा द्वारा चयनित पंद्रह परियोजनाओं में से चौदह परियोजनाओं को संविदात्मक समय-सीमा के अनुसार प्रवर्तन में नहीं लाया गया है और प्रवर्तन में लाने में विलम्ब के लिए जुर्माना लगाया गया है।
- (ii) 23 प्रतिशत चित्रों को उनकी निर्धारित तिथि से 180 दिनों से अधिक की देरी के साथ ग्राहकों को प्रस्तुत किए गए और 16 प्रतिशत चित्रों को तीन और तीन बार से अधिक संशोधित किया गया।
- (iii) एल2 अनुसूची की तुलना खरीद आदेशों देने में देरी 7 से 933 दिनों के बीच हुई थी और साइट को आपूर्ति में 24 से 1,044 दिनों के बीच देरी हुई थी।
- (iv) एल2 अनुसूची की तुलना में कार्य आदेश देने में देरी 1 से 421 दिनों के बीच हुई और साइट पर कार्यों के निष्पादन में देरी 4 से 1,116 दिनों के बीच हुई है।

(v) खर्च की गई लागत पंद्रह परियोजनाओं में से चौदह में संविदा मूल्य से अधिक हो गई है। कुल संचयी हानि ₹1,145.30 करोड़ (सामग्री लागत के लिए ₹524.63 करोड़; परिवर्तनीय उपरिव्यय के लिए ₹99.19 करोड़ और निश्चित लागत के लिए ₹521.48 करोड़) थी, जो कुल संविदा मूल्य का 41 प्रतिशत है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि कोविड-19 महामारी से अधिकांश परियोजनाओं (450 मेगावाट) का निष्पादन काफी प्रभावित हुआ था। इसके परिणाम दीर्घकालिक थे तथा निष्पादन चक्र के कई चरणों पर इसका प्रभाव पड़ा, जिसमें खरीद, सामग्री निरीक्षण, वितरण और साइट निष्पादन शामिल थे। इन महामारी संबंधी चुनौतियों के परिणामस्वरूप कार्यक्रम में देरी हुई जो बीएचईएल के उचित नियंत्रण से परे थीं। परियोजना निगरानी समूह द्वारा देरी के लिए प्राथमिक कारण के रूप में महामारी को बताये जाने के बावजूद, एनटीपीसी और जीएसईसीएल जैसे सरकारी ग्राहकों द्वारा कानून में परिवर्तन और अप्रत्याशित साइट स्थितियों जैसे संविदात्मक वैध कारणों के लिए अतिरिक्त दावों पर विचार नहीं किया गया था। अपने संबंधित मूल मंत्रालयों के दबाव में इन ग्राहकों ने, बीएचईएल को अतिरिक्त लागत के दावों को संबोधित किए बिना तेजी से निष्पादन जारी रखने के लिए मजबूर किया।

मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2023) कि सौर परियोजनाओं को लागत नियंत्रण के साथ परियोजनाओं की प्रगति निगरानी के लिए बीएचईएल द्वारा विकसित एक सॉफ्टवेयर टूल “इंटीग्रेटेड प्रोजेक्ट मॉनिटरिंग सिस्टम” (आईपीएमएस) पर ऑन-बोर्ड किया जा रहा है। इसके अलावा मंत्रालय ने कहा कि परियोजनाओं के अनुमानित लागत के भीतर समय पर निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए तेजी से निर्णय लेने हेतु एक समर्पित अभियांत्रिकी, खरीद और साइट निष्पादन समूह के साथ परियोजना निदेशक संकल्पना पर भविष्य की सौर परियोजनाओं को क्रियान्वित करने की योजना है।

जबकि लेखापरीक्षा परियोजनाओं के निष्पादन चक्र पर कोविड के प्रभाव को स्वीकार करती है, लेखापरीक्षा ने देखा है कि बीएचईएल के भीतर स्थापित नियंत्रण प्रणाली उद्देश्यों को पूरा करने में प्रभावी नहीं रहे हैं। चाहे वह महामारी से पहले हो या बाद में, एसबीडी का वितरण निष्पादन लगातार नीचे रहा है।

अनुशंसा संख्या 26: कंपनी को लगभग सभी परियोजनाओं में परिणामी लागत और समय लंघन को देखते हुए अपनी निगरानी तंत्र को मजबूत करने की आवश्यकता है ताकि नुकसान से बचने के लिए यह सुनिश्चित किया जा सके कि परियोजना का निष्पादन नियोजित कार्यक्रम के अनुसार किया जाए।

4.1.4 निष्कर्ष

कंपनी द्वारा संचालित विनिर्माण सुविधाओं में उपयोग की जाने वाली तकनीक पुरानी हो गई है जिसके परिणामस्वरूप खराब उपयोग हुआ है। सीमित कच्चे माल की उपलब्धता के कारण मौजूदा 85 मेगावाट सेल विनिर्माण सुविधा और 200 मेगावाट मॉड्यूल विनिर्माण सुविधा का न्यूनतम उपयोग है और 200 मेगावाट मॉड्यूल लाइन को और अपग्रेड नहीं किया जा सकता है। कंपनी द्वारा व्यय की गई वास्तविक सामग्री लागत उन सभी 14 परियोजनाओं में जहां अनुमान तैयार किए गए थे, निविदा उद्धृत करने के लिए कंपनी द्वारा तैयार किए गए अनुमानों से अधिक हो गई है जो यह दर्शाता है कि कंपनी प्रतिस्पर्धी दरों पर सामग्री प्राप्त करने में असमर्थ थी। कंपनी ने अपनी स्वयं की उपरिव्यय आकलन पद्धति का पालन नहीं किया है, जिसके परिणामस्वरूप सौर ऊर्जा परियोजनाओं के निष्पादन के लिए लागत का गलत आकलन हुआ है। कंपनी ने पंद्रह परियोजनाओं में से चौदह परियोजनाओं में अनुमोदित कार्यक्रमों का पालन नहीं किया जिससे देरी हुई और प्रवर्तन में देरी के लिए ₹119.61 करोड़ का जुर्माना लगा। कंपनी ने साइट पर ओ एवं एम सेवाएं प्रदान करने पर ₹15.14 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया क्योंकि ग्राहकों से प्राप्य मूल्य बीएचईएल द्वारा बहिःस्रोत संविदाकारों को देय राशि से कम था, साथ ही ग्राहकों के साथ ओ एवं एम संविदा शुरू करने में विलंब हुआ। कंपनी अधिकांश ओ एंड एम वर्षों में संविदा की शर्तों के अनुसार मिनिमम गारंटीकृत विद्युत उत्पादन प्रदान नहीं कर सकी, जिस पर ₹49.04 करोड़ का जुर्माना लगाया गया। निष्कर्ष के तौर पर कई क्षेत्रों में कमियां देखी गईं, जैसे, आंतरिक क्षमता उपयोग, प्रौद्योगिकी, खरीद, साइट कार्य, ओ एवं एम, आदि। लागत के गलत अनुमान और समय लंघन के कारण, कंपनी को ₹1,145.30 करोड़ का नुकसान हुआ जो कुल संविदा मूल्य का 41 प्रतिशत है।

अध्याय V
इस्पात मंत्रालय

अध्याय V: इस्पात मंत्रालय

स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड

5.1 ₹12.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन के विकल्प का समय पर उपयोग नहीं करते हुए, कंपनी पर ₹12.88 करोड़ के परिहार्य व्यय का बोझ डाला।

स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल या कंपनी) ने (जून 2017) ब्रोकर के माध्यम से एक जहाज की कंपनी के साथ 13.5 लाख टन चूना पत्थर के शिपमेंट के लिए माल ढुलाई की संविदा¹ की जिसे संयुक्त अरब अमीरात के मीना सकर पतन पर लोड किए जाने के उपरांत भारत में विशाखापतनम/ गंगावारम/ पारादीप/ हल्दिया में उतारना था। माल ढुलाई की संविदा के खंड 74 के अनुसार, शिपमेंट की अवधि जुलाई 2017 में शुरू होने और सेल के विकल्प के अनुसार शिपमेंट हॉलिडे² (अधिकतम दो महीने तक सीमित) एवं डिलीवरी विस्तार³ (अधिकतम तीन महीने तक सीमित) के अधीन 12 महीनों में पूरी होने की संभावना थी। दोनों विकल्पों का प्रयोग केवल एक बार किया जाना था और जहाज के मालिक को कम से कम एक महीने की पूर्व सूचना दी जानी थी। माल ढुलाई के संविदा के परिप्रेक्ष्य में पहली शिपमेंट सेल द्वारा सितंबर 2017 में मांगी गई थी।

जहाज कंपनी ने अक्टूबर 2017 से अपना दायित्व निभाना जारी रखा और 25 जून 2018 से 4 जुलाई 2018 के बीच 19 वें शिपमेंट के लिए जहाज नामित करने हेतु सेल द्वारा

¹ माल ढुलाई की संविदा जहाज मालिक कंपनी और सेल के बीच का करार है जिसमें जहाज मालिक एक निश्चित अवधि के दौरान करार में इंगित बंदरगाहों के निर्वहन के लिए एक निर्दिष्ट बंदरगाह से निर्दिष्ट माल की एक निश्चित मात्रा का परिवहन सहमत माल ढुलाई दर करने के लिए सहमत होता है।

² शिपमेंट हॉलिडे संदर्भित अवधि के दौरान आपूर्ति के स्थगन को संदर्भित करता है। इस विकल्प के प्रयोग के मामले में शर्तें आगे बताती हैं कि, सहमत वितरण कार्यक्रम को आनुपातिक अवधि (महीनों या उसके हिस्से में) द्वारा स्वतः रूप से विस्तारित माना जाएगा।

³ सहमत/स्वतः विस्तारित वितरण कार्यक्रम में विस्तार को बाद के महीनों (यानी वितरण अनुसूची के पूरा होने के बाद) की आपूर्ति को स्थगित करने के लिए वितरण विस्तार के रूप में संदर्भित किया जाता है। इस विकल्प के प्रयोग के मामले में, वितरण कार्यक्रम को आनुपातिक अवधि (महीनों या उसके भाग में) द्वारा स्वतः रूप से आगे बढ़ाया जाना माना जाएगा।

किए गए अनुरोध (जून 2018) के समय, जहाज की ओर से ब्रोकर ने सेल को सूचित किया (जून 2018) कि यह जहाज अर्थात 19 वां जहाज आखिरी और अंतिम शिपमेंट होगा और वे उपरोक्त माल दुलाई की संविदा के अंतर्गत किसी भी आगे के जहाज का प्रस्ताव नहीं करेंगे। सेल ने (14 जून 2018) विरोध करते हुए तर्क दिया कि मालिकों को सितंबर 2018 तक जहाज उपलब्ध करवाना था क्योंकि पहले जहाज की मांग सितंबर 2017 में की गई थी और तब से 12 महीने के लिए माल दुलाई की संविदा वैध थी। जहाज कंपनी द्वारा सेल के तर्क को यह कहते हुए स्वीकार नहीं किया (जून 2018) कि माल दुलाई की संविदा जून 2017 में की गयी थी और पूरा होने की अवधि 12 महीने थी। इसके बाद, सेल ने जुलाई 2018 में एक महीने के लिए (28 जून 2018) शिपमेंट हॉलिडे लागू किया, इसके बाद तीन महीने का वितरण विस्तार किया गया इससे डिलीवरी कार्यक्रम स्वतः रूप से जनवरी 2019 तक बढ़ जाएगा। संविदा की प्रारम्भ और समापन के बारे में माल दुलाई की संविदा के शर्तों की गलत व्याख्या के आधार पर जहाज कंपनी ने डिलीवरी एक्सटेंशन के लिए सेल के दावे को खारिज कर दिया था।

चूंकि जहाज मालिकों ने जुलाई 2018 के बाद किसी भी जहाज को नामित नहीं किया, इसलिए सेल ने जोखिम खरीद खंड को लागू किया और ₹8.52 करोड़ (11,87,847 अमेरिकी डॉलर) के अतिरिक्त माल दुलाई के साथ उच्च लागत पर 0.41 मिलियन टन चूना पत्थर मंगाया। सेल ने विभिन्न डेबिट बीजकों के माध्यम से जहाज मालिकों पर 11,87,847 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त भाड़ा लगाया लेकिन उन्होंने उसे स्वीकार नहीं किया। परिणामस्वरूप, सेल ने माल दुलाई की इस संविदा और कंपनी के साथ तीन अन्य समझौतों के अंतर्गत जहाज कंपनी को देय राशि से अतिरिक्त माल दुलाई राशि रोक दी (अगस्त से दिसंबर 2018)। जहाज मालिकों ने इस माल दुलाई संविदा और अन्य तीन समझौतों से सेल द्वारा रोक दी गई राशि के लिए अल अलग मध्यस्थता मामलों की शुरुआत की। सभी मध्यस्थ निर्णय (2020/2021) में सेल द्वारा माल दुलाई संविदा शुरू करने की अवधि की व्याख्या को सही नहीं माना गया पारित किए गए और रोकी गई राशि का भुगतान करने का निर्देश दिया गया (दो मामलों में त्रैमासिक अंतराल के साथ 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से और अन्य दो मामलों में 10 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से चक्रवृद्धि ब्याज)। सेल ने मध्यस्थता और सुलह अधिनियम की धारा 34 के तहत माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के समक्ष मध्यस्थ निर्णय को चुनौती दी, जिसे खारिज करते हुए (मई 2021) उच्च न्यायालय ने यह आदेश दिया कि यदि सेल ने निर्णय से चार सप्ताह के भीतर भुगतान का निपटान किया तो प्रति वर्ष 6 प्रतिशत की ब्याज देय होगी। हालांकि, सेल ने चार सप्ताह के भीतर राशि का भुगतान नहीं किया और

₹8.64 करोड़ की रोक दी गई राशि को जारी किया (सितंबर से दिसंबर 2021) एवं ब्याज और मुकदमेबाजी के खर्चों के लिए ₹4.36 करोड़ का भुगतान किया।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का अवलोकन किया:

1. सेल ने माल ढुलाई का संविदा (28 जून 2017) करने के बाद आपूर्तिकर्ता के साथ चूना पत्थर की आपूर्ति के लिए संविदा किया (29 जुलाई 2017)। इस प्रकार, यह निश्चित था कि शिपमेंट जुलाई 2017 से शुरू नहीं हो सकती थी। हालांकि, सेल ने शिपमेंट हॉलिडे के लिए अपने विकल्प का प्रयोग नहीं किया। जहाज मालिकों की ओर से ब्रोकर्स द्वारा पहले शिपमेंट के लिए लेकन⁴ को सूचित करने हेतु कई अनुस्मारक (जुलाई और अगस्त 2017) के बावजूद, सेल द्वारा कोई जवाब नहीं दिया गया था, संविदा के शुरू होने की शर्तों की व्याख्या के संबंध में स्पष्टता के अभाव पर कार्रवाई की संभावना थी। इसके अलावा, संविदा शुरू होने की तिथि को स्थगित करने के लिए यहां कोई आपसी समझौता नहीं था। सेल द्वारा शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन के विकल्प का विवेकपूर्ण तरीके से प्रयोग करने से डिलीवरी अवधि⁵ (30 नवंबर 2018 तक) बढ़ाने के लाभ का प्रयोग अपने पक्ष में करने की संभावना थी।
2. जुलाई 2018 में शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन का लाभ उठाने के लिए सेल की घोषणा (28 जून 2018) की वैधता संदिग्ध थी क्योंकि इसे एक महीने से पहले यानी माल ढुलाई की संविदा की शर्तों के अनुसार 31 मई 2018 तक प्रयोग किया जाना था।
3. माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए ब्याज की दर में कमी की राहत के बावजूद, चार सप्ताह के भीतर दावों के निपटान के अधीन (निर्णय की तिथि से अर्थात् 31 मई 2021), सेल ने सितंबर 2021 में जहाज कंपनी को रोक दी गई राशि जारी की, जिसके परिणामस्वरूप उसे 12 प्रतिशत दर पर ₹3.44 करोड़ (4,68,766 अमेरिकी डॉलर) की राशि का ब्याज देना पड़ा। इसके अलावा, सेल को मध्यस्थता / कानूनी खर्चों के लिए ₹ 0.92 करोड़ (1,21,750 अमेरिकी डॉलर) खर्च करना पड़ा।

⁴ दिनों में एक विंडो अवधि जिसके दौरान एक जहाज द्वारा लोडपोर्ट से शिपमेंट उठाया जा सकता है।

⁵ जुलाई 2018 से पांच महीने (शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन के लिए दो महीने) तक बढ़ाया गया।

इस प्रकार, शिपमेंट हॉलिडे और डेलीवरी एक्सटेन्सन के विकल्प का समय से प्रयोग नहीं करने और दावे के निपटान को निर्धारित समयसीमा के भीतर न करने के परिणामस्वरूप ₹12.88 करोड़⁶ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में (मार्च 2024) कहा कि:

- सेल ने कॉर्पोरेट सामग्री प्रबंधन समूह (सीएमएमजी) द्वारा तैयार की गयी संविदा के आधार पर चूना पत्थर के आयात के लिए जहाज के मालिक के साथ माल ढुलाई की संविदा की थी। सेल आपूर्तिकर्ता की प्रतिबद्धताओं और सीएमएमजी द्वारा तैयार किए गए करारों के अनुसार लगातार शिपिंग व्यवस्था करता है। आपूर्तिकर्ताओं की आपूर्ति प्रतिबद्धता के अनुरूप, “जुलाई 2017 में शुरू होने और 12 महीने में पूरा होने की संभावना” बताते हुए माल ढुलाई की संविदा की शिपमेंट अवधि के संबंध में प्रासंगिक शर्त को माल ढुलाई की संविदा में शामिल किया गया था।
- सेल ने जुलाई 2018 में एक महीने के शिपमेंट हॉलिडे का प्रयोग किया और इसके बाद सितंबर 2018 से जनवरी 2019 तक माल ढुलाई की संविदा अवधि के का विस्तार किया गया। यह इस विचार के अंतर्गत किया गया था कि माल ढुलाई की संविदा अक्टूबर 2017 में पहली खेप के साथ अक्टूबर 2018 तक वैध है। विवाद का मूल कारण यह था कि माल ढुलाई की संविदा के प्रारंभ होने की व्याख्या या तो माल ढुलाई की संविदा की तिथि से की गई थी या पहली खेप के लेकन से की गई थी।
- आपूर्ति संविदा में प्रतिकूल बदलाव के कारण (आपूर्तिकर्ताओं के साथ तत्काल मामले में जहां शिपिंग संविदा के तैयार होने के तीन महीने बाद शिपमेंट शुरू हुआ), सेल आपूर्ति और शिपमेंट कार्यक्रम के बीच संतुलन बनाने में असमर्थ हो गया। यह संविदा को अंतिम रूप देने और आपूर्तिकर्ताओं के संविदा शुरू होने के बीच अंतर के फलस्वरूप उत्पन्न अनिश्चितता के कारण था कि प्रारंभ खंड में 'संभावना' शब्द था जिससे सेल द्वारा शिपमेंट शुरू करने पर लचीलेपन का प्रावधान किया गया था।

⁶ ₹8.52 करोड़ अतिरिक्त माल ढुलाई के लिए + ₹4.36 करोड़ ब्याज और कानूनी खर्चों के लिए {₹1.86 करोड़ (निर्णय से चार सप्ताह के भीतर दावों के निपटान के अधीन दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा दी गई राहत के अनुसार ब्याज छह प्रतिशत की दर से ब्याज) + ₹1.58 करोड़ (दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा दी गई राहत से परे अतिरिक्त ब्याज) + ₹0.92 करोड़ (मध्यस्थता/कानूनी व्यय)}।

- जहां तक जहाज मालिकों को भुगतान जारी करने में देरी का संबंध है, प्रबंधन ने कहा कि, मालिकों के साथ कुछ कटौती के लिए अदालत के बाहर समझौता करने का प्रयास किया गया था, जो फलीभूत नहीं हुआ। कानूनी राय प्राप्त करने में प्रक्रियात्मक देरी के कारण जहाज मालिकों को भुगतान देर से जारी किया गया।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2024) कि:

- आपूर्तिकर्ता को जारी स्वीकृति पत्र के आधार पर माल दुलाई की संविदा को अंतिम रूप दिया जाता है। आपूर्तिकर्ता को स्वीकृति पत्र (21 जून 2017) जारी किया गया था और बाद में जहाज कंपनी को माल दुलाई की संविदा सौंपी गयी थी।
- सेल ने जुलाई 2017 की एक संभावित शुरुआत का संकेत देते हुए कहा कि खरीद संविदा को अंतिम रूप देने के लिए और जून 2017 की शुरुआत में माल दुलाई की संविदा के लिए जांच शुरू होने के समय, शिपमेंट प्रक्रिया की शुरुआत के बारे में सटीक समय-सीमा का पता होना संभव नहीं था। भाड़ा के संविदा में। शिपमेंट की शुरुआत में अनिश्चितता के कारण जहाज के मालिक या ब्रोकर को कोई ठोस प्रतिक्रिया नहीं दी जा सकी थी।
- मंत्रालय ने आगे कहा कि तत्काल मामले को देखते हुए, सेल प्रबंधन ने अपनी बाढ़ की खरीद प्रक्रियाओं में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए दस्तावेज़ीकरण को मजबूत करने के लिए कदम उठाए हैं।

प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि।

- जहाज के मालिक के साथ 28 जून 2017 को माल दुलाई की संविदा की गई थी जबकि 29 जुलाई 2017 को चूना पत्थर की आपूर्ति की संविदा को आपूर्तिकर्ता के साथ अंतिम रूप दिया गया था। सेल को पता था कि शिपमेंट जुलाई 2017 से शुरू नहीं होगी (जैसा कि माल दुलाई की संविदा के कार्यक्रम में निर्धारित है) क्योंकि आपूर्ति समझौते में अगस्त 2017 से आपूर्ति की परिकल्पना की गई थी। हालाँकि, जहाज के मालिक या ब्रोकर को यह तथ्य नहीं बताया गया था।
- इस तथ्य के संबंध में कि विवाद की जड़ पहले शिपमेंट के लेकन या माल दुलाई की संविदा की तारीख से या तो भाड़े के संविदा की शुरुआत की व्याख्या थी, यह उल्लेखनीय है कि 13 जून 2018 को जहाज के मालिक से सूचना के बाद ही कि 19 वां जहाज अंतिम शिपमेंट होगा, क्या सेल ने 28 जून 2018 को शिपमेंट हॉलिडे का प्रयोग किया। यह इस तथ्य के बावजूद था कि शिपमेंट हॉलिडे खंड को शिपमेंट

हॉलिडे की शुरुआत से एक महीने पहले प्रयोग किया जाना था अर्थात् 31 मई 2018 तक। सेल ने संविदा में 'जुलाई 2017 में प्रारंभ संभावित' शब्द को शामिल करके एकतरफा विचार किया कि इस संबंध में जहाज मालिक या उसके ब्रोकर के साथ किसी भी पत्राचार के बिना अक्टूबर 2018 तक माल दुलाई की संविदा वैध थी।

यह भी उल्लेखनीय है कि शिपमेंट जुलाई 2017 से शुरू होने की संभावना थी, लेकिन वास्तव में यह 3 महीने की देरी के बाद अक्टूबर 2017 से शुरू हुआ था। इस अवधि के दौरान, लॉजिस्टिक एवं इंफ्रास्ट्रक्चर विभाग (माल दुलाई की संविदा को अंतिम रूप देने के लिए उत्तरदायी) और कॉर्पोरेट सामग्री प्रबंधन समूह (खरीद संविदा को अंतिम रूप देने के लिए उत्तरदायी) के बीच समन्वय की कमी थी। एल एवं आई विभाग ने पहले लेकन की तिथि को सूचित करने के लिए सीएमएमजी, सेल के साथ लगातार (जुलाई, अगस्त और सितंबर 2017) प्रयास किया, लेकिन सीएमएमजी ने न तो पहले लेकन की तिथि बताई और न ही शिपमेंट हॉलिडे का प्रयोग करने के लिए एल एवं आई को सलाह दी। उस समय सेल के पास संविदा की शुरुआत में शिपमेंट हॉलिडे का प्रयोग करने का विकल्प था जब निर्धारित पहले शिपमेंट और वास्तविक पहले शिपमेंट में 3 महीने की देरी हुई थी।

- माल दुलाई की संविदा से पहले खरीद संविदा के लिए स्वीकृति पत्र को अंतिम रूप दिया गया था, लेकिन खरीद संविदा का करार माल दुलाई की संविदा के बाद किया गया था। इस प्रकार, सेल को आरंभ से ही शिपमेंट के शुरू होने में अनिश्चितता का पीटीए था। तदनुसार सेल ने माल दुलाई की संविदा में 'जुलाई 2017 में संभावित शुरुआत' की शर्त को शामिल किया। अनिश्चितता के इस पहलू के बावजूद, पहली शिपमेंट के लिए लेकन को सूचित करने के लिए जुलाई 2017 और अगस्त 2017 के दौरान जहाज मालिकों की ओर से ब्रोकर्स के अनुस्मारक के प्रति सेल लापरवाह रहा। हालांकि उस स्तर पर कोई ठोस प्रतिक्रिया नहीं दी जा सकती थी, अगर सेल ने ब्रोकर्स के अनुस्मारकों का जवाब दिया था, तो माल दुलाई की संविदा के शुरुआत की व्याख्या स्पष्ट रूप से सामने प्रतिपादित हो सकती थी।
- अपर सॉलिसिटर जनरल ने यह भी कहा था (अगस्त 2021) कि मामले अपील करने योग्य नहीं थे और सेल को माननीय उच्च न्यायालय के आदेशों का पालन करने की सलाह दी थी।
- ब्याज राहत प्राप्त करने के निर्णय में दी गई समय-सीमा के बावजूद, कानूनी राय प्राप्त करने और ब्याज भुगतान का निर्णय लेने में प्रत्येक चरण में प्रक्रियात्मक देरी हुई, जिसके कारण ₹1.58 करोड़ का अतिरिक्त ब्याज भुगतान हुआ (निर्णय से

चार सप्ताह के भीतर दावों के निपटान के अधीन दिल्ली उच्च न्यायालय द्वारा दी गई राहत से परे)।

इसलिए, संविदा की शर्तों के अनुसार शिपमेंट हॉलिडे और डिलीवरी एक्सटेंशन के विकल्प का प्रयोग नहीं करना और निपटान आदेश के अनुसार दावे के निपटान में देरी के परिणामस्वरूप ₹12.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

5.2 ₹9.21 करोड़ का परिहार्य व्यय

दुर्गापुर इस्पात संयंत्र में कन्वर्टर लाइनिंग रिफ्रैक्टरी के लिए मिनिमम गारंटीकृत हीट के उचित निर्धारण की कमी के कारण ₹9.21 करोड़ का परिहार्य व्यय

दुर्गापुर स्टील प्लांट की स्टील मेल्टिंग शॉप⁷ में तीन कन्वर्टर हैं। इन कन्वर्टर सेटों की लाइनिंग के लिए रिफ्रैक्टरी, सेल रिफ्रैक्टरी यूनिट से इंटर प्लांट ट्रांसफर के माध्यम से या खुली निविदा के माध्यम से बाहरी पार्टियों से खरीदी जाती है। बाहरी पार्टियों से खरीदे गए रिफ्रैक्टरी का निष्पादन हीट के आधार पर तय किया जाता है और खरीद आदेशों में मिनिमम गारंटीकृत हीट की संख्या निर्दिष्ट की जाती है। प्रति हीट लागत मिनिमम गारंटीकृत हीट की संख्या द्वारा निर्धारित रिफ्रैक्टरी की लागत को विभाजित करके प्राप्त की जाती है और मिनिमम गारंटीकृत हीट से ऊपर प्राप्त प्रत्येक अतिरिक्त हीट के लिए आपूर्तिकर्ता को बोनस का भुगतान किया जाता है।

लंबे समय तक उपयोग में लाये जाने से स्थायी विरूपण के कारण, सेल बोर्ड ने कन्वर्टर सेल के प्रतिस्थापन के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान किया (दिसंबर 2016)। परियोजना की निविदा जारी की गई (जनवरी 2018), संविदाएं सौंपी गई (जनवरी 2019) और अगस्त 2021 तक पूरा किया गया। कन्वर्टर लाइनिंग का न्यूनतम समयकाल 2,500 हीट्स निर्धारित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि अप्रैल 2021 से नवंबर 2022 के दौरान रिफ्रैक्टरी लाइनिंग सेट के लिए बाद के तीन खरीद चक्रों में, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र ने निम्नलिखित के बावजूद 2,500 हीट के मिनिमम गारंटीकृत स्तर को जारी रखा:

⁷ ब्लास्ट फर्नेस से उत्पादित गर्म धातु को स्टील मेल्टिंग शॉप के कन्वर्टरों में डाला जाता है जहां ऑक्सीजन उड़ाया जाता है और स्टील बनाया जाता है।

- कन्वर्टर शेल (जनवरी 2019) के प्रतिस्थापन की संविदा से पहले, कन्वर्टर रिफ्रेक्टरी लाइनिंग सेट का मिनिमम गारंटीकृत समयकाल 3,200 हिट्स था।
- 2015-16 से 2023-24 (सितंबर 2023) की अवधि के दौरान, वास्तविक प्राप्त हीट हमेशा 3,200 हीट से अधिक थी और 3,620 हीट और 7,388 हीट के बीच थी।
- सेल बोर्ड को अवगत कराया गया (दिसंबर 2016) कि कन्वर्टर शेल और नई बॉटम स्ट्रिंग सिस्टम के प्रतिस्थापन से कन्वर्टर लाइनिंग समकाल में सुधार होगा। बल्कि, अगस्त 2023 तक मिनिमम गारंटीकृत समकाल को तत्कालीन मौजूदा 3,200 हीट से घटाकर 2,500 हीट कर दिया गया था।

कन्वर्टर लाइनिंग की मिनिमम गारंटीकृत हीट के उचित निर्धारण की कमी के परिणामस्वरूप अप्रैल 2021 से नवंबर 2022 की अवधि के दौरान डिफ्रेंशियल मिनिमम गारंटीकृत हीट के लिए तीन आपूर्तिकर्ताओं को लगभग ₹9.21 करोड़⁸ के बोनस के उच्च भुगतान के कारण परिहार्य व्यय हुआ। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि अगस्त 2023 में मिनिमम गारंटीकृत समयकाल को बढ़ाकर 3,500 हीट कर दिया गया था।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2024) कि:

- (i) कन्वर्टर रिफ्रेक्टरी सेट की खरीद के गारंटीकृत समयकाल को परियोजना संविदा के संविदा खंड के अनुरूप और ओईएम द्वारा निर्धारित 2,500 हीट माना गया था।
- (ii) निम्न शुद्धिकरण प्रणाली और रिफ्रेक्टरी के नए डिजाइन के साथ कन्वर्टर सेट के समयकाल से संबंधित आंकड़ों के अभाव में, ओईएम के गारंटीकृत समयकाल पर खरीद आधारित थी।
- (iii) गारंटीकृत समयकाल को इस पूर्वानुमान में अपरिवर्तित रखा गया था कि स्थिरीकरण अवधि के दौरान कार्यशील लाइनिंग का क्षरण बढ़ेगा।

⁸ अप्रैल 2021 से नवंबर 2022 की अवधि के दौरान अंतर न्यूनतम गारंटीकृत हीट (3,200 - 2,500) पर भुगतान किए गए बोनस के आधार पर गणना की गई

मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2024) कि:

- (i) निचले स्तर पर मिनिमम गारंटीकृत हीट के निर्धारण के प्रभाव की गणना करते समय, 3,200 हीट (पीओ नंबर 4507000180 दिनांक 17 अप्रैल 2018) के तत्कालीन प्रचलित मिनिमम गारंटीकृत समयकाल पर विचार नहीं किया गया था और गणना को संबंधित खरीद आदेशों की शर्तों को ध्यान में रखते हुए फिर से काम किया गया था, वित्तीय निहितार्थ ₹1.70 करोड़ के बराबर था
- (ii) गारंटीकृत हीट को 2,500 हीट से बढ़ाकर 3,200 हीट करने से उच्च जोखिम और वित्तीय जोखिम के कारण आपूर्तिकर्ता के लिए निर्धारित लागत में वृद्धि होगी।

प्रबंधन और मंत्रालय के उत्तर निम्नलिखित के आलोक में देखे जा सकते हैं:

- (i) जैसा कि बोर्ड को सूचित किया गया है, रिफ्रेक्टरी लाइनिंग के नए डिजाइन के साथ और नीचे शुद्धिकरण प्रणाली के साथ कनवर्टर रिफ्रेक्टरी लाइनिंग के समयकाल में सुधार होने की उम्मीद थी। निविदा के तकनीकी विनिर्देश में मौजूदा रुझान के अनुसार इष्टतम लाइनिंग समयकाल के लिए डिजाइन की जाने वाली रिफ्रेक्टरी लाइनिंग की भी परिकल्पना की गई थी, जो 3,200 हीट थी। लाइनिंग समयकाल के संबंध में प्रबंधन का वास्तविक अनुभव भी 2,500 हीट से कहीं अधिक था।
- (ii) मौजूदा रुझान और पिछले कुछ वर्षों में रिफ्रेक्टरी लाइनिंग सेटों के साथ इसके अनुभव के आधार पर, हालांकि कनवर्टर लाइनिंग सेट की परिपक्वता के बारे में आँकड़े उपलब्ध नहीं थे, मौजूदा प्रवृत्ति और वर्षों में अपवर्तनीय लाइनिंग सेट के साथ इसके अनुभव के आधार पर, 2,500 हीट पर न्यूनतम गारंटीकृत हीट को ठीक करने का प्रबंधन का निर्णय न्यायोचित नहीं था।
- (iii) स्थिरीकरण अवधि के दौरान कार्य लाइनिंग के क्षरण में वृद्धि की संभावना प्रबंधन को व्यवहार्यता चरण में ही ज्ञात थी और परियोजना के निष्पादन के समय इस पर विचार किया गया था।

- (iv) हानि की गणना के संदर्भ में मंत्रालय के उत्तर के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि लेखापरीक्षा ने 24 दिसंबर 2020 और 13 अप्रैल 2021 के खरीद आदेशों के नियमों और शर्तों के अनुरूप 2500 और 3200 हीट पर न्यूनतम गारंटीकृत हीट की तुलना करके परिहार्य व्यय की गणना की है, जो परियोजना के बाद के चरण से संबंधित है, जबकि मंत्रालय के उत्तर में उल्लिखित परिहार्य व्यय की गणना 2,500 हीट (कन्वर्टर शेल्स के प्रतिस्थापन के लिए परियोजना के पूरा होने के बाद) के खरीद आदेशों के नियमों और शर्तों की तुलना 17 अप्रैल 2018 (पूर्व-परियोजना चरण से संबंधित) को 3,200 हीट के खरीद आदेश के साथ की गई है। चूंकि प्री-प्रोजेक्ट और पोस्ट-प्रोजेक्ट चरणों के दौरान खरीद आदेशों के नियम और शर्तें अलग थीं, इसलिए प्रासंगिक खरीद आदेशों के साथ तुलना की जानी चाहिए।
- (v) जब प्रबंधन द्वारा न्यूनतम गारंटीकृत समकाल को 2,500 हीट से बढ़ाकर 3,500 हीट कर दिया गया था, तो प्रति सेट लागत ₹8.50 करोड़ से घटकर ₹7.80 करोड़ हो गई।

इसलिए, न्यूनतम गारंटीकृत हीट के उचित निर्धारण की कमी के परिणामस्वरूप अप्रैल 2021 से नवंबर 2022 के दौरान रिफ्रेक्टरी पर डिफरेंशियल मिनिमम गारंटीकृत हीट के लिए बोनस के उच्च भुगतान के कारण लगभग ₹9.21 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

अध्याय VI

नागर विमानन मंत्रालय

अध्याय VI: नागर विमानन मंत्रालय

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

6.1 पट्टा करार का निष्पादन न करने और बकाया राशि एकत्र करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई में कमी के परिणामस्वरूप ₹11.40 करोड़ का नुकसान हुआ

पट्टा करार के निष्पादन के बिना भूमि के आवंटन और सक्रिय कार्रवाई की कमी के कारण ₹11.40 करोड़ की पट्टा किराए की वसूली नहीं हुई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (प्राधिकरण) ने बस टर्मिनस हेतु 10 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे के आधार पर परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार (पट्टेदार) को 2000 वर्ग मीटर की भूमि आवंटित की (20 दिसंबर 1994)। आवंटन के नियमों और शर्तों में अन्य बातों के साथ-साथ औपचारिक पट्टा करार का निष्पादन और प्राधिकरण द्वारा तय किए गए समय-समय पर संशोधन¹ के अधीन ₹47.30 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष अग्रिम वार्षिक पट्टा किराए का भुगतान शामिल था।

हालाँकि, प्राधिकरण ने पट्टेदार को (अगस्त 2016) सूचित किया कि उक्त पट्टे पर दी गई भूमि के लिए आज तक कोई पट्टे का किराया नहीं दिया गया है और पट्टे के लिए भूमि का भूखंड आवंटित करने में वो असमर्थ हैं। पट्टेदार को फिर से सूचित किया गया (दिसंबर 2017) कि यात्री और विमान गतिविधियों में वृद्धि को समायोजित करने के लिए नेताजी सुभाष चंद्र बोस अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे, कोलकाता की रनवे परियोजना की क्षमता वृद्धि हेतु उक्त पट्टे की भूमि अनिवार्य रूप से आवश्यक थी। इसके बाद, जनवरी 2018 से प्राधिकरण ने पट्टेदार से पट्टे की बकाया राशि का भुगतान करने के साथ-साथ भूमि के भूखंड को खाली करने का अनुरोध करना जारी रखा और मामले को हल करने के लिए कई बैठकें कीं। पट्टेदार ने अंततः 31 जुलाई 2022 तक संचित ₹11.40 करोड़ के बकाया पट्टा किराए का भुगतान किए बिना 1 अगस्त 2022 को उपरोक्त भूमि को खाली कर दिया (*अनुलग्नक XXI*) ।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

¹ 1994 से 2022 की अवधि के दौरान वार्षिक पट्टा किराया की दर ₹47.30/वर्गमीटर/वर्ष और ₹7,285/वर्गमीटर/वर्ष के बीच थी।

- प्राधिकरण ने पट्टेदार के साथ आवंटन पत्र की शर्तों के अनुसार न तो कोई पट्टा करार क्रियान्वित किया और न ही लाइसेंस आधार पर ऐसी भूमि के हस्तांतरण के लिए किसी हैंडिंग और टेकओवर नोट पर हस्ताक्षर किए।
- प्राधिकरण ने एक वर्ष के ₹94,600 के किराए का अग्रिम भुगतान प्राप्त किए बिना भूमि सौंप दी।
- प्राधिकरण ने आवंटन पत्र की शर्त का उल्लंघन करते हुए 20 दिसंबर 1994 से 31 मार्च 2002 तक की अवधि हेतु पट्टा किराए के लिए पहला बिल (जुलाई 2002) जारी किया, जो पट्टे के किराए का वार्षिक भुगतान अग्रिम रूप से करने के लिए निर्धारित था।
- प्राधिकरण ने अगस्त 2016 से पट्टा किराए के बकाया भुगतान के लिए प्रयास करना शुरू कर दिया।

उत्तर में, लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार करते समय, प्रबंधन ने कहा (जून 2024) कि परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार के साथ पट्टे के करार के गैर-निष्पादन कारण उनके द्वारा वार्षिक आधार पर भूमि किराये के बिलों को नहीं जारी किया गया। प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि पट्टा समझौते का गैर-निष्पादन न केवल आवंटन पत्र की शर्तों का उल्लंघन था, बल्कि प्रबंधन की ओर से अपने स्वयं के वाणिज्यिक और वित्तीय हितों की रक्षा करने में भी विफलता थी। इसके अलावा, पट्टा समझौते के निष्पादन से पहले भूमि सौंपने से भी प्राधिकरण के भूमि प्रबंधन में आंतरिक नियंत्रण की कमी का संकेत मिलता है। पट्टा किराया वसूलने का मामला पश्चिम बंगाल सरकार के परिवहन विभाग के समक्ष अगस्त 2016 से ही उठाया जा रहा था, हालांकि भूमि दिसंबर 1994 में आवंटित की गई थी। चूंकि प्राधिकरण द्वारा अब 1 अगस्त 2022 को भूमि वापस सौंप दी गई है, इसलिए इस तरह बकाया पट्टा किराए के बकाये की वसूली की संभावना कम लगती है। इस प्रकार, परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार के साथ पट्टा समझौते को निष्पादित ना करने तथा बकाया पट्टा किराये की वसूली के लिए समय पर अनुवर्ती कार्रवाई न होने के कारण अपने स्वयं के वित्तीय और वाणिज्यिक हितों की रक्षा करने में प्राधिकरण की ओर से विफलता के परिणामस्वरूप ₹11.40 करोड़ का नुकसान हुआ।

अनुशंसा संख्या 27: भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, परिवहन विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार के साथ पट्टा करार के गैर-निष्पादन की जवाबदेही तय कर सकता है और बकाया राशि के जल्द जारी करने के लिए परिवहन विभाग के साथ भी मामला उठा सकता है।

अध्याय VII

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अध्याय VII: पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

7.1 ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के ड्रेजर्स का प्रचालन और अनुरक्षण

7.1.1 परिचय

मेसर्स ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीसीआईएल/कंपनी), जो भारत के पूर्वी तट पर विशाखापत्तनम में अपने कॉर्पोरेट कार्यालय के साथ स्थित है, मार्च 1976 में स्थापित किया गया था। डीसीआईएल भारत में ड्रेजिंग के क्षेत्र में एकमात्र सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है और यह देश के प्रमुख बंदरगाहों को ड्रेजिंग सेवाएं प्रदान करता है। डीसीआईएल प्रमुख और लघु पत्तनों, नौसेना, फिशिंग हार्बर और अन्य समुद्री संगठनों के पोत परिवहन चैनलों में वांछित गहराई बनाए रखने के लिए पूंजीगत ड्रेजिंग¹ और अनुरक्षण ड्रेजिंग² सेवाएं प्रदान करता है। डीसीआईएल की सेवाओं का उपयोग पत्तन विकास, निचले क्षेत्रों के पुनर्वास, समुद्र तट पोषण, उथले पानी के ड्रेजिंग, परियोजना प्रबंधन परामर्श और समुद्री निर्माण के लिए किया जाता है। मार्च 2019 तक, भारत सरकार (जीओआई) ने डीसीआईएल के 26.53 प्रतिशत शेयरों को सार्वजनिक (21.39 प्रतिशत) एवं बीमा कंपनियों (5.14 प्रतिशत) और 73.47 प्रतिशत को चार प्रमुख पत्तनों, अर्थात् विशाखापत्तनम पोर्ट अथॉरिटी (19.47 प्रतिशत), जवाहरलाल नेहरू पोर्ट अथॉरिटी (18 प्रतिशत), पारादीप पत्तन प्राधिकरण (18 प्रतिशत) एवं दीनदयाल पोर्ट अथॉरिटी (18 प्रतिशत) में उपर्युक्त बंदरगाहों के प्रबंधन और नियंत्रण के हस्तांतरण के साथ विनिवेश किया।

¹ कैपिटल ड्रेजिंग में नई बर्थ के निर्माण और मौजूदा बर्थ के विस्तार के लिए जल निकायों में डिज़ाइन की गई गहराई तक कोरी मिट्टी को हटाना शामिल है। कोरी मिट्टी उस क्षेत्र को संदर्भित करती है जिसे पहले ड्रेज नहीं किया गया है।

² इसमें पोर्ट चैनल गहराई को बहाल करने के लिए पत्तन में संचित सामग्री को हटाना शामिल है।

31 मार्च 2024 तक, डीसीआईएल के पास 13 ड्रेजर (जहाज) (*अनुलग्नक XXII*) थे, जिसमें कैपिटल ड्रेजिंग के लिए दो कटर सक्शन ड्रेजर (सीएसडी³), अनुरक्षण ड्रेजिंग के लिए 10 ट्रेलर सक्शन हॉपर ड्रेजर (टीएसएचडी⁴) और ज्वारीय क्षेत्रों, पत्तनों में ड्रेजिंग के लिए एक बैकहो ड्रेजर⁵ और सीबेड से मलबे को हटाने के लिए जेटी शामिल थे।

31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार 13 ड्रेजर्स की व्यक्तिगत और संचयी क्षमताओं का विवरण नीचे सारणीबद्ध है:

तालिका 7.1 - 31 मार्च 2024 तक 13 ड्रेजर्स की क्षमताओं का विवरण

विवरण	क्षमता	संख्या	वैयक्तिक क्षमता (की सीमा में)	संचयी क्षमता	ड्रेजर्स की आयु (31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार)
सीएसडीएस	पंपिंग क्षमता (प्रति घंटे घन मीटर में)	2	500 और 2,000	2,500	7 से 13 वर्ष
टीएसएचडीएस	हॉपर (कैरी) क्षमता (घन मीटर में)	10	4,500 से 7,400	58,700	10 से 48 वर्ष
बैकहो ड्रेजर	पंपिंग क्षमता (प्रति घंटे घन मीटर में)	1	370	370	12 वर्ष

³ कटर सक्शन ड्रेजर्स (सीएसडीएस) - सक्शन ट्यूब में सक्शन इनलेट पर एक कटिंग तंत्र होता है। कटिंग मैकेनिज्म बेड मैटेरियल को ढीला करता है और इसे सक्शन माउथ तक पहुंचाता है। ड्रेज्ड सामग्री को आमतौर पर एक टूट-फूट प्रतिरोधी सेंट्रीफ्यूगल पंप द्वारा सोखा जाता है और या तो पाइपलाइन या नाव के माध्यम से निकाल दी जाती है। सीएसडी का उपयोग अक्सर कठिन सतहों (उदाहरण के लिए ग्रावेल डिपॉजिट या सतह बेड रॉक) में किया जाता है जहां एक मानक सक्शन ड्रेजर अप्रभावी होगा। सीएसडी का उपयोग बड़े जहाजों को समायोजित करने या भूमि सुधार के लिए नेविगेशनल चैनलों को गहरा और चौड़ा करने के लिए पूंजी ड्रेजिंग के लिए किया जाता है।

⁴ ट्रेलर सक्शन हॉपर ड्रेजर (टीएसएचडी) काम करते समय अपने सक्शन पाइप को ट्रेल करता है। पाइप, जो ड्रेज ड्रैग हेड से युक्त है, जहाज में दूषित ड्रेज्ड को एक या अधिक हॉपर में लोड करता है। जब हॉपर भर जाते हैं, तो टीएसएचडी एक निपटान क्षेत्र में जाता है और या तो दरवाजे के माध्यम से सामग्री को पतवार में डंप करता है या हॉपर से सामग्री को पंप करता है। टीएसएचडी का उपयोग चैनलों और बर्थों की गहराई को बनाए रखने के लिए ड्रेजिंग/समुद्र तट पोषण/भूमि सुधार के लिए किया जाता है।

⁵ बैकहो ड्रेजर आधे खुले सेल से युक्त है। मशीन की ओर बढ़ते हुए सेलभरा जाता है। आमतौर पर, ड्रेज्ड सामग्री बज्रों में लोड की जाती है। इस मशीन का उपयोग मुख्य रूप से बंदरगाहों और अन्य उथले पानी में किया जाता है, जहां टीएसएचडी और सीएसडी पहुंच नहीं सकते हैं। यह मिट्टी, सॉफ्ट रॉक और ब्लास्टेड रॉक को ड्रेज करने और सहायता प्राप्त प्रणोदन के साथ बंदरगाहों में नेविगेट करने में सक्षम है।

टीएसएचडी सेल्फ प्रोपेल्ड ड्रेजर हैं जबकि सीएसडी और बैकहो ड्रेजर नॉन प्रोपेल्ड ड्रेजर हैं। 1976 और 2016 के बीच विनिर्मित ड्रेजर्स की आयु 7 साल और 48 साल के बीच थी। वर्ष 2016 के बाद कोई नया ड्रेजर नहीं खरीदा गया था। वर्तमान में, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) में 12,000 घन मीटर की क्षमता वाला एक टीएसएचडी निर्माणाधीन है।



चित्र 7.1 कटर सक्शन ड्रेजर (सीएसडी)

कटर का उपयोग डिजाइन की गई गहराई बनाने, जल निकायों के ड्राफ्ट का विस्तार करने आदि के लिए किया जाता है।

चित्र 7.2 -ट्रेलर सक्शन हॉपर ड्रेजर्स (टीएसएचडी))

ड्रेज्ड सामग्री ले जाने के लिए हॉपर



चित्र 7.3 बैकहो ड्रेजर

समुद्र तल से मलबे को हटाने के लिए उपयोग किया जाता है

7.1.1.1 वित्तीय प्रदर्शन

31 मार्च 2024 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के लिए डीसीआईएल के वित्तीय परिणाम इस प्रकार हैं:

तालिका 7.2: 31 मार्च 2024 को समाप्त पिछले 5 वर्षों के लिए कंपनी का वित्तीय प्रदर्शन
(₹ लाख में)

विवरण	2019.20	2020.21	2021.22	2022.23	2023.24
आय					
प्रचालन से राजस्व	74,969	76,376	80,103	1,16,501	94,550
अन्य आय	560	316	244	323	331
कुल आय	75,529	76,692	80,347	1,16,824	94,881
व्यय					
कर्मचारी लाभ व्यय	9,399	10,098	9,477	9,600	9,825
वित्त लागत	1,391	1,992	1,210	2,936	2,848
मूल्यहास और परिशोधन व्यय	11,713	11,946	12,110	14,968	14,082
उप-संविदा व्यय	18,212	32,194	21,102
अन्य व्यय	51,685	69,715	40,620	76,619	43,193
कुल व्यय	74,188	93,751	81,539	1,36,317	91,049
असाधारण मदों और कर से पहले के लाभ	1,341	(17,059)	(1,192)	(19,492)	3,832
असाधारण वस्तुएं	0.00	0.00	1,669	.	79
कर से पूर्व के लाभ	1,341	(17,059)	477	(19,492)	3,752
कर व्यय	790	182	120	128	184
वर्ष के लिए लाभ	551	(17,241)	357	(19,620)	3,568
31 मार्च को बरकरार रखी गई आय	1,01,179	83,673	84,622	66,336	68,620

7.1.2 संगठनात्मक व्यवस्था

डीसीआईएल एक अध्यक्ष की अध्यक्षता में अपने निदेशक मंडल (बीओडी) द्वारा शासित है। डीसीआईएल के पास डीसीआईएल की दिन-प्रतिदिन की गतिविधियों पर नजर रखने के लिए एक प्रबंध निदेशक और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (एमडी एंड सीईओ) है, जिसकी सहायता मुख्य महाप्रबंधक (सीजीएम), मुख्य वित्तीय अधिकारी (सीएफओ) और कंपनी सचिव (सीएस) द्वारा की जाती है।

7.1.3 लेखापरीक्षा ढांचा

लेखापरीक्षा में ड्रेजिंग संविदाओं के निष्पादन, ड्रेजिंग बेड़े के प्रभावी उपयोग, 2019-20 से 2021-22 की अवधि के दौरान ड्राइ डॉक की मरम्मत और ड्रेजर्स के अनुरक्षण पर विशेष जोर देने के साथ ड्रेजर्स के प्रचालन और अनुरक्षण को शामिल किया गया था। हालांकि, तथ्यों को 31 मार्च 2024 तक अपडेट किया गया है। 2019-2022 के दौरान डीसीआईएल द्वारा किए गए 25 प्रचालन संविदाओं और 21 मरम्मत कार्यों में से, स्तरीकृत यादृच्छिक नमूने का प्रयोग करके 17 प्रचालन संविदाओं और 15 मरम्मत कार्यों को समीक्षा के लिए चुना गया था। चयनित नमूने संख्या में प्रचालन संविदाओं का लगभग 68 प्रतिशत और कुल मूल्य का 95 प्रतिशत शामिल था। इसी तरह, मरम्मत कार्यों के लिए नमूना संख्या में 71 प्रतिशत और कुल मूल्य का 95 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा के लिए चयनित संविदाओं/कार्यों की सूची संविदा *अनुलग्नक XXIII* में प्रस्तुत की गई है।

लेखापरीक्षा की शुरुआत 27 दिसंबर 2022 को एक एंटी सम्मेलन के साथ हुई, जिसमें लेखापरीक्षा दृष्टिकोण को निरूपित किया गया था। 19 जुलाई 2023 को आयोजित एक्जिट सम्मेलन में प्रबंधन के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई थी। प्रबंधन प्रतिक्रिया को शामिल करते हुए मसौदा रिपोर्ट, 8 अप्रैल 2024 को पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय को जारी की गई थी। इस रिपोर्ट को अंतिम रूप देते समय 15 मई 2024 को प्राप्त मंत्रालय की प्रतिक्रिया पर विचार किया गया है।

7.1.4 2017 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 के पैरा 14.1 में दी गई अनुशंसाओं पर अनुवर्ती कार्रवाई

2017 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 के “ड्रेजर्स के प्रचालन एवं अनुरक्षण” पर पैरा 14.1 के परिप्रेक्ष्य में नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सी एंड एजी) की अनुशंसाओं के कार्यान्वयन की स्थिति *अनुलग्नक XXIV* के रूप में संलग्न है।

7.1.5. लेखापरीक्षा निष्कर्ष

ड्रेजर्स के प्रचालन और अनुरक्षण की लेखापरीक्षा के दौरान देखी गई अभियुक्तियों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

7.1.5.1 ड्रेजर्स का प्रचालन

31 मार्च 2024 तक प्रचालन में 13 ड्रेजर्स में से, डीसीआईएल ने 31 मार्च 2024 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के दौरान एक (2020-21) से आठ (2019-20) तक लाभ अर्जित किया और संबंधित वर्षों में शेष ड्रेजर्स को नुकसान हुआ (*अनुलग्नक XXV*)। इसके अलावा, उक्त पांच वर्षों के दौरान, डीसीआईएल को ₹0.68 करोड़ (वर्ष 2020-21 के दौरान ड्रेज XXI) से ₹30.45 करोड़ (वर्ष 2019-20 के दौरान ड्रेज XX) की सीमा में लाभ एवं ₹1.23 करोड़ (2023-24 के दौरान ड्रेज XVIII) से ₹37.99 करोड़ (2022-23 के दौरान ड्रेज XVIII) की सीमा में निरंतर नुकसान हुआ।

इस संबंध में, सीएजी की विषयगत लेखापरीक्षा रिपोर्ट 2017 की संख्या 9 के पैरा 14.1.5.1 के अंतर्गत “2010-11 से 2014-15 की अवधि के लिए ड्रेजर्स के प्रचालन और अनुरक्षण” पर डीसीआईएल प्रबंधन ने आश्वासन दिया था कि उद्यम संसाधन योजना प्रणाली के कार्यान्वयन के साथ, वर्ष 2016-17 से परियोजना-वार लागत डेटा उपलब्ध होगा। हालांकि, डीसीआईएल ने अब तक (31 मार्च 2024) कोई परियोजनावार लाभ और हानि लेखा नहीं रखा है।

ए. लागत अनुमानों की अनुचित तैयारी और गलत निर्णय लेना

डीसीआईएल जैसे वाणिज्यिक संगठन के लिए ड्रेजिंग साइट योजना और शर्तों, उपयुक्त ड्रेजर की उपलब्धता, परिणियोजित किए जाने वाले ड्रेजर की आयु, ड्रेजर के पिछले निष्पादन और अपेक्षित लाभ मार्जिन के अलावा आवश्यक वास्तविक ड्रेजिंग दिनों के साथ निविदा स्थितियों पर विचार करते हुए लागत अनुमान तैयार करना विवेकपूर्ण है। डीसीआईएल में, विपणन विभाग लागत अनुमान तैयार करने के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने देखा कि डीसीआईएल ने यथार्थवादी आधार पर लागत अनुमान तैयार नहीं किए हैं और समीक्षा के लिए चुने गए 17 संविदाओं में से चार (4) में विसंगतियां थीं। विस्तृत अभियुक्तियों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

ए.1. पारादीप पत्तन प्राधिकरण (पीपीए) ने डीसीआईएल को साउथ बीओएटी डॉक कॉम्प्लेक्स (एसडीसी) और पारादीप पोर्ट के नॉर्थ बीओएटी डॉक कॉम्प्लेक्स (एनडीसी) में 4.0 मिलियन घन मीटर (एम3) की पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए ₹190.50 प्रति घन मीटर के साथ लागू करों

की लागत से ₹76.20 करोड़ के कुल मूल्य पर एक कार्य आदेश जारी किया (अगस्त 2017)। किए गए कार्य का विवरण निम्नलिखित है:

तालिका 7.3: पारादीप पत्तन प्राधिकरण (पीपीए) में कैपिटल ड्रेजिंग कार्य का विवरण

विवरण	साउथ डॉक कॉम्प्लेक्स (एसडीसी)		नॉर्थ डॉक कॉम्प्लेक्स (एनडीसी)	
	संविदा/अनुमान के अनुसार	वास्तविक	संविदा/अनुमान के अनुसार	वास्तविक
आरंभ करने की तिथि	18 जून 2017	18 जून 2017	एसडीसी पूरा होने के बाद	21 मार्च 2019
कार्य समाप्ति की तिथि	30 नवंबर 2017	11 नवंबर 2018	प्रारंभ से 12 महीने	1 अगस्त 2023
परिनियोजन	एक सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस	2 सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस और ड्रेज XVIII और एक टीएसएचडी ड्रेज XIX	एक सीएसडी - ड्रेज एक्वेरीयस	3 सीएसडी - ड्रेज एक्वेरियस, ड्रेज XVIII और आईडी गंगा और आउटसोर्स किए गए 1.1 मिलियन घन मीटर
ड्रेज की जाने वाली मात्रा	1 मिलियन घन मीटर	0.94 मिलियन घन मीटर	3 मिलियन घन मीटर	3.06 मिलियन घन मीटर (अगस्त 2023 तक)
ड्रेजिंग दिनों में पूरा होने का समय (यानी, काम किए गए घंटों की संख्या को 24 घंटे से विभाजित किया जाता है)	60	244.88	180	850.59
लागत (₹ प्रति घन मीटर)	190.50	548.48	190.50	620.88

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) पीपीए ने शुरू में डीसीआईएल से केवल एसडीसी में 1 मिलियन घन मीटर की ड्रेजिंग के लिए अनुरोध किया, जिसके लिए डीसीआईएल ने साइट का दौरा किया (फरवरी 2017) और लागत अनुमान तैयार किए। 0.80 मिलियन घन मीटर के लिए एक सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस और 0.20 मिलियन घन मीटर के लिए बैकहो ड्रेजर के परिनियोजन को मानते हुए अनुमान तैयार किए गए थे और पीपीए को ₹220.00 प्रति घन मीटर की कीमत (7 मार्च 2017) की पेशकश की गई थी। सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस के लिए प्रति घन मीटर की कीमत 70 दिनों के लिए प्रति दिन 12,000 घन मीटर ड्रेजिंग की परिकल्पना पर आ गई थी। हालांकि, इससे पहले 2013-14 के दौरान कांडला और एन्नोर बंदरगाहों पर कार्यों के निष्पादन के दौरान (2014-15, 2015-16 और 2016-17 के दौरान कोई कार्य क्रियान्वित नहीं किया गया था) सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस ने औसतन 8,000 घन मीटर प्रति दिन की ड्रेज की थी और 0.80 मिलियन घन मीटर को ड्रेज करने के लिए 103 दिनों की आवश्यकता थी। इस पिछले रिकॉर्ड के बावजूद, डीसीआईएल ने लागत को निचले स्तर ₹220.00 प्रति घन मीटर अनुमानित किया।
- (ii) एसडीसी के लिए 7 मार्च 2017 को डीसीआईएल से प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद, पीपीए ने एसडीसी को शामिल करने के लिए ड्रेजिंग सीमा को 4 मिलियन घन मीटर की कुल ड्रेजिंग वॉल्यूम के साथ बढ़ाया, जिसमें एसडीसी के लिए 1 मिलियन घन मीटर शामिल था, और डीसीआईएल से (18 मार्च 2017) कि ₹220.00 प्रति घन मीटर के बजाय ₹190.50 प्रति घन मीटर पर कार्यों को क्रियान्वित करने का अनुरोध किया, जिस पर डीसीआईएल द्वारा भी सहमति व्यक्त की गई थी। संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, यह मानते हुए कि सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस प्रति दिन 14,000 घन मीटर ड्रेज करेगा, एसडीसी में कार्यों को 60 दिनों की कम अवधि के भीतर क्रियान्वित करने के लिए सहमत किया गया था। डीसीआईएल ने प्रारंभिक उद्धारण प्रस्तुत करते समय और साथ ही पीपीए के संशोधित प्रस्ताव को स्वीकार करते समय सीएसडी ड्रेज एक्वेरियस के पिछले निष्पादन और ड्रेजिंग की लागत पर विचार नहीं किया। इस संबंध में, ड्रेज किए जाने वाले प्रति दिन 14,000 घन मीटर

की अनुमानित मात्रा की तुलना में, डीसीआईएल औसतन केवल 3,651 घन मीटर प्रति दिन⁶ ड्रेज कर सका।

- (iii) डीसीआईएल ने 244.88 ड्रेजिंग दिनों में एसडीसी में 0.94 मिलियन घन मीटर ड्रेज किया और ₹17.85 करोड़ (यानी, 9,37,188 घन मीटर x ₹190.50 प्रति घन मीटर) के अनुबंधित मूल्य के मुकाबले ₹51.40 करोड़ का खर्च किया। इसी तरह, अगस्त 2023 तक 850.59 ड्रेजिंग दिनों में एनडीसी में 3.06 मिलियन घन मीटर ड्रेज की मात्रा के लिए, डीसीआईएल ने ₹64.29 करोड़ (यानी, 30,62,812 घन मीटर x ₹190.50 प्रति घन मीटर = ₹58.35 करोड़ और ईंधन लागत वृद्धि- ₹5.94 करोड़) की अनुबंधित कीमत के मुकाबले ₹190.16 करोड़ खर्च किए।
- (iv) अनुमान तैयार करते समय, डीसीआईएल ने एक सीएसडी ड्रेजर, अर्थात् ड्रेज एक्वेरियस को संविदा अवधि के दौरान (यानी, 18 जून 2017 से 30 नवंबर 2017 तक एसडीसी में और उसके बाद 12 महीने एनडीसी में) परिनियोजित करने की योजना बनाई थी और इसमें मोबिलाइजेशन (₹7.00 करोड़) एवं ड्रेजर के डिमोबिलाइजेशन (₹3.00 करोड़) के लिए ₹10.00 करोड़ शामिल किया था। हालांकि, ड्रेज एक्वेरियस को मरम्मत के कारण बंद करना पड़ा और 2017-18 से 2023-24 वर्षों (अगस्त 2023 तक) के दौरान समय-समय पर तीन अन्य ड्रेजर (अर्थात्, ड्रेज XVIII, XIX और आईडी गंगा) प्रतिस्थापित किया गया और संविदा में शामिल ₹10.00 करोड़ की तुलना में ₹14.63 करोड़⁷ का मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन व्यय किया गया (31 मार्च 2024 तक ₹3.00 करोड़ के डिमोबिलाइजेशन शुल्क का दावा किया जाना बाकी है)। इस प्रकार, डीसीआईएल ने इस संविदा पर ₹4.63 करोड़ (अर्थात्, ₹14.63 करोड़ - ₹10.00 करोड़) का अतिरिक्त मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क खर्च किया।

⁶ ड्रेज मात्रा- 40,00,000 घन मीटर (एसडीसी में 9,37,188 घन मीटर और एनडीसी में 30,62,812 घन मीटर) को कुल ड्रेजिंग दिनों की संख्या - 1095.47 (एसडीसी के लिए 244.88 दिन और एनडीसी के लिए 850.59 दिन) से विभाजित।

⁷ एसडीसी में ड्रेज XVIII और ड्रेज एक्वेरियस की मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन की तिथियों, लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत अभिलेख में उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए, उन ड्रेजर्स के परिनियोजन पर किए गए व्यय को कुल मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क में शामिल नहीं किया गया है।

इस प्रकार, ड्रेजर्स के खराब निष्पादन के साथ गलत लागत अनुमान तैयार करने के कारण, डीसीआईएल को पीपीए में पूंजीगत ड्रेजिंग कार्यों के निष्पादन में ₹159.42 करोड़⁸ (अतिरिक्त मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क के लिए ₹4.63 करोड़ के नुकसान सहित ₹159.42 करोड़ का कुल नुकसान) का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/अगस्त 2023/मई 2024) कि:

(ए) सीएसडी का उत्पादन मिट्टी के मापदंडों, पंपिंग दूरी, पानी के नीचे की बाधाओं, ड्रेजिंग क्षेत्र में यातायात और अन्य साइट स्थितियों के अनुसार भिन्न होता है। इसलिए, सीएसडी का उत्पादन आम तौर पर रेतीली मिट्टी की तुलना में चिकनी मिट्टी में कम होता है। पारादीप पत्तन पर पिछले अनुभव के आधार पर, रेतीले स्तर को देखते हुए, दैनिक उत्पादन 12,000 घन मीटर होने का अनुमान था और पीपीए को ₹220.00 प्रति घन मीटर की इकाई दर की पेशकश की गई थी। हालांकि, पीपीए के अनुरोध पर इकाई दर को घटाकर ₹190.50 प्रति घन मीटर करने के लिए और उस समय सीएसडी के लिए कोई उपयुक्त असाइनमेंट नहीं होने के कारण, कम से कम ड्रेजर के सीमांत लागत को अर्जित करने के लिए कम दर पर कार्य करने का प्रस्ताव किया गया था। तदनुसार, निष्पादन विभाग को मार्जिन के लिए इष्टतम उत्पादन सुनिश्चित करने का सुझाव दिया गया था।

(बी) संविदा मूल्य में मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क शामिल थे। ड्रेज XIX को पारादीप पत्तन पर काम करते समय परिनियोजित किया गया था और इसलिए, मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क पर कोई अतिरिक्त लागत नहीं आई थी। इसके अलावा, ड्राई डॉक जहाजों के कारण और ग्राहक की संतुष्टि के लिए काम पूरा करने हेतु, अधिक ड्रेजर परिनियोजित किए गए थे।

मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रायल/प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि:

⁸ एसडीसी कार्य पर हानि- ₹33.55 करोड़ (लागत ₹51.40 करोड़ घटाव डीसीआईएल द्वारा दावा की गई राशि ₹17.85 करोड़) जोड़ एनडीसी कार्य पर हानि ₹125.87 करोड़ (लागत ₹190.16 करोड़ घटाव डीसीआईएल द्वारा दावा की गई राशि ₹64.29 करोड़)

(ए) ड्रेजर के निष्पादन को 12,000 घन मीटर के रूप में देखते हुए दरों को उद्धृत किया गया था और बाद में परिनियोजन के लिए नियोजित ड्रेजर के वास्तविक प्रदर्शन पर विचार किए बिना पीपीए के प्रस्ताव मूल्य के साथ मिलान करने के लिए इसे बढ़ाकर 14,000 घन मीटर कर दिया गया था, जो लगभग प्रति दिन 8,000 घन मीटर था। इसके अलावा, उत्तर कि कम से कम ड्रेजर्स की सीमांत लागत अर्जित करने के लिए आदेश को स्वीकार किया गया था, यह दिखाने के लिए किसी भी दस्तावेज द्वारा समर्थित नहीं है कि लागत की तुलना सीमांत लागत से की गई थी। इसके अलावा, संविदा के अंत में, डीसीआईएल ने कोई मार्जिन नहीं कमाया और ₹128.13 करोड़⁹ का प्रचालन नुकसान उठाया।

(बी) मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क प्रति घन मीटर दर के अलावा संविदा मूल्य में अलग से शामिल किए गए थे। संविदा, पूंजी ड्रेजिंग के लिए था और पारादीप पत्तन पर 2017-18 की अवधि के दौरान कोई अनुरक्षण ड्रेजिंग नहीं थी। ड्रेज XIX को सितंबर 2017 में विशाखापत्तनम से पारादीप तक लाया गया था और अक्टूबर 2017 में पारादीप से हल्दिया की तरफ डाइवर्ट किया गया था। इसलिए, प्रबंधन का तर्क है कि ड्रेज XIX के मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन पर कोई अतिरिक्त लागत नहीं आई है, तथ्यात्मक रूप से गलत है।

ए.2 पारादीप पत्तन प्राधिकरण (पीपीए) के अनुरोध (13 जनवरी 2020) पर, डीसीआईएल ने वर्ष 2020-21 के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग को क्रियान्वित करने के लिए नामांकन के आधार पर ₹98.12 करोड़ की कुल लागत पर 7.0 मिलियन घन मीटर को ड्रेज करने का प्रस्ताव (12 मार्च 2020) प्रस्तुत किया (₹7.17 करोड़ पर बैकहो ड्रेजर के परिनियोजन की लागत और ₹8.92 करोड़ पर 10 प्रतिशत का मार्जिन सहित)। इसके बाद, डीसीआईएल और पीपीए के बीच चर्चा के अनुसार, ₹80 करोड़ की लागत से दो टीएसएचडी, अर्थात् ड्रेज XVI (7,400 घन मीटर) और ड्रेज XX (5,500 घन मीटर) के परिनियोजन पर विचार करते हुए संशोधित लागत अनुमान तैयार किए गए थे (बैकहोड.1 को छोड़कर और ₹7.27 करोड़ पर 10 प्रतिशत का मार्जिन सहित)। तदनुसार, पीपीए द्वारा कार्य आदेश (30 अप्रैल 2020) जारी किया गया था। कार्य को क्रियान्वित करने के लिए, डीसीआईएल को 1 से 10 मई के बीच 31 अक्टूबर 2020 तक ऊपर के दो टीएसएचडी और बाद में 15 नवंबर से

⁹ (ड्रेजर की कुल परिचालन लागत/ ड्रेजिंग दिनों की संख्या) x परिनियोजित किए गए दिन की संख्या।

1 दिसंबर 2020 तक 7,400 घन मीटर की क्षमता वाले एक टीएसएचडी का परिनियोजन करना आवश्यक था ताकि 15 मार्च 2021 तक काम पूरा किया जा सके। ड्रेजिंग कार्य 4 मई 2020 से शुरू हुआ और कुल 7.34 मिलियन घन मीटर को ड्रेज किया गया और डीसीआईएल ने ₹85.76 करोड़ का दावा किया।

तालिका 7.4: वर्ष 2020-21 के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग हेतु पीपीए में ड्रेजर्स को परिनियोजित करने का विवरण

विवरण	ड्रेज XVI (7400 घन मीटर)	ड्रेज XX (5500 घन मीटर)
ड्रेजर्स को परिनियोजित करने के अनुमानित दिन		
अवधि	10 मई से 31 दिसंबर 2020 तक	10 मई से 31 अक्टूबर 2020 तक
दिन	236 दिन	175 दिन
ड्रेजर्स को परिनियोजित करने के वास्तविक दिन		
अवधि	4 मई से 24 नवंबर 2020 तक और 10 फरवरी से 17 अप्रैल 2021 तक	7 मई से 18 नवंबर 2020 तक
दिन	272 दिन	196 दिन

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि ड्रेजर्स के परिनियोजन के दिनों के आधार पर अनुमानित लागत तैयार की गई थी। इसलिए, डीसीआईएल को नियोजित परिनियोजन दिनों के भीतर काम पूरा करना था। यदि कोई अतिरिक्त परिनियोजन दिन थे, तो अतिरिक्त लागत डीसीआईएल के खाते में होनी थी। संविदा अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि डीसीआईएल ने क्रमशः अनुमानित 236 और 175 दिनों की तुलना में 272 दिनों के लिए ड्रेज XVI और 196 दिनों के लिए ड्रेज XX को परिनियोजित किया था। इस प्रकार, 57 दिनों का अतिरिक्त परिनियोजन था और तदनुसार, डीसीआईएल ने ₹15.07 करोड़¹⁰ का अतिरिक्त व्यय किया जो संविदा मूल्य का 19 प्रतिशत था।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि ड्रेजर्स के पिछले निष्पादन और उत्पादन अनुमानों को ध्यान में रखते हुए विधिवत रूप से लागत अनुमान तैयार किए गए थे। इसके अलावा, यह कहा गया था कि ड्रेजर्स के अनुमानित व्यय से 10 प्रतिशत अधिक के मार्जिन

¹⁰ ₹100.83 करोड़ का कुल व्यय - ₹85.76 करोड़ की जारी वास्तविक राशि।

में आकस्मिक व्यय और मूल्य वृद्धि शामिल है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि 2020-21 का लागत अनुमान ड्रेजर्स के पिछले निष्पादन पर विचार किए बिना 2019-20 (दिसंबर 2019 तक) के व्यय के आधार पर तैयार किया गया था। इसके अलावा, विपणन विभाग के मैनुअल के अनुसार, लागत अनुमान तैयार करते समय, प्रबंधन को आकस्मिक व्यय और लाभ के प्रतिशत पर अलग से विचार करना होगा। हालांकि, प्रबंधन ने अनुमानों में आकस्मिक व्यय पर विचार नहीं किया है।

ए.3 पारादीप पत्तन प्राधिकरण (पीपीए) ने पारादीप पत्तन पर अनुरक्षण ड्रेजिंग संविदा क्रियान्वित करने के लिए डीसीआईएल को कार्य आदेश (2 मई 2019/30 अप्रैल 2020/18 मार्च 2021) जारी किए। इस संबंध में, निम्नलिखित देखा गया:

(i) डीसीआईएल को वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए क्रमशः 7,400 घन मीटर और 5,500 घन मीटर की क्षमता वाले दो टीएसएचडी परिनियोजित करने की आवश्यकता थी। वर्ष 2020-21 (मार्च 2020) और 2021-22 (दिसंबर 2020) के लिए दो टीएसएचडी के परिनियोजन पर विचार करते हुए क्रमशः ₹98.12 करोड़ और ₹119.94 करोड़ की लागत अनुमान तय किए गए थे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2020 में जब वर्ष 2020-21 के लिए लागत अनुमान तैयार किए गए थे तब ड्रेज XVII जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट, मुंबई में तैनात था और ड्रेज XXI मुंबई नौसेना यार्ड में तैनात था। इसी तरह, दिसंबर 2020 में जब वर्ष 2021-22 के लिए लागत अनुमान तैयार किए गए थे तब ड्रेज XVI और ड्रेज XX क्रमशः श्यामा प्रसाद मुखर्जी पोर्ट, कोलकाता और दक्षिणी नौसेना कमान, कोच्चि में तैनात थे। हालांकि, लागत अनुमानों में, डीसीआईएल ने अन्य बंदरगाहों पर तैनात इन ड्रेजर्स को पारादीप पत्तन पर कार्य हेतु परिनियोजित करने के लिए मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क पर विचार नहीं किया।

कार्यों के निष्पादन के दौरान, डीसीआईएल ने पारादीप पत्तन पर ड्रेज XX, जो 2020-21 के दौरान कार्यों के निष्पादन के लिए पारादीप पत्तन पर पहले से ही था, के साथ काम करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट, मुंबई में काम करने वाले

ड्रेज XVI को डायवर्ट किया। इसी तरह, डीसीआईएल ने 2021-22 के दौरान कार्यों के निष्पादन के लिए कामराजार पोर्ट लिमिटेड, एन्नोर और दक्षिणी नौसेना कमान, कोच्चि में काम करने वाले क्रमशः ड्रेज XX और ड्रेज XI को डायवर्ट किया। 2021-22 के दौरान, कोच्चि से ड्राइ डॉक की मरम्मत के बाद पारादीप पत्तन पर कार्यों के लिए ड्रेज XVII को भी डायवर्ट किया गया था। इसलिए, वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए लागत अनुमानों में मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क को शामिल न करने के कारण, ड्रेजर को अन्य बंदरगाहों से कार्य प्रवृत्त करके परिनियोजित करने के बाद भी, डीसीआईएल पीपीए से ₹13.10 करोड़ की राशि के मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क का दावा नहीं कर सका था।

प्रबंधन ने यह उल्लेख करते हुए कि, चाहे काम नामांकन के आधार पर या खुले निविदा के आधार पर दिया गया हो या नहीं, बाद के वर्षों के अनुमानों में मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क पर विशेष रूप से विचार किया जा रहा था, कहा (जून 2023/अगस्त 2023/मई 2024) कि पारादीप पत्तन पर परियोजना लागत में मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क शामिल है और इसलिए, यह निष्कर्ष निकालना उचित नहीं होगा कि “डीसीआईएल ने पीपीए से मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क का दावा करने का अवसर खो दिया था”। डीसीआईएल ने आगे कहा कि विशाखापत्तनम पत्तन प्राधिकरण और कामराजार पोर्ट लिमिटेड के अनुरक्षण ड्रेजिंग कार्यों के लिए डिमोबिलाइजेशन शुल्क लागू थे, जिसमें पारादीप में परिनियोजन के लिए प्रस्तावित ड्रेजर्स की मोबिलाइजेशन लागत की भरपाई की जा रही थी। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि पीपीए संविदाओं के लिए लागत अनुमान, कार्य को क्रियान्वित करने के लिए आवश्यक ड्रेजिंग दिनों की संख्या को ध्यान में रखते हुए किए गए थे और मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क की वसूली के लिए किसी यात्रा दिनों पर विचार नहीं किया गया था।

(ii) वर्ष 2019-20 से 2021-22 के लिए पीपीए के साथ दर्ज किए गए अनुरक्षण ड्रेजिंग संविदा में ड्रेजिंग कार्य के दौरान शिपिंग गतिविधि, पत्तन अधिकारियों से निर्देश, खराब मौसम और अप्रत्याशित बाधाओं/मलबे आदि जैसी बाधाओं के कारण अप्रयुक्त समय शुल्क का उपलब्ध नहीं कराते हैं, हालांकि वे बाधाएं अवश्यंभावी हैं और अप्रयुक्त समय अपरिहार्य है और सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि डीसीआईएल द्वारा नियंत्रित

नहीं किया जा सकता है। हालांकि, 4 अगस्त 2017 को पीपीए के साथ हस्ताक्षरित पूंजी ड्रेजिंग संविदा में अप्रयुक्त समय के लिए एक समान खंड शामिल किया गया था। इसलिए, हालांकि 2019-20 से 2021-22 के दौरान विभिन्न बाधाओं के कारण पीपीए में अनुरक्षण ड्रेजिंग करते समय ड्रेजर को 390 घंटे के लिए रोक दिया गया था, “अप्रयुक्त समय शुल्क” खंड की अनुपस्थिति के कारण डीसीआईएल अप्रयुक्त समय शुल्क का दावा नहीं कर सका था और ₹3.35 करोड़¹¹ के संभावित राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि डीसीआईएल को उनकी पिछली निविदा के नियमों और शर्तों के आधार कार्य पर सौंपा गया था, जिसमें अप्रयुक्त समय शुल्क के लिए अलग मद शामिल नहीं किया गया था और यह भी संकेत दिया गया था कि उद्धृत दर में अप्रयुक्त शुल्क शामिल होंगे। इसके अलावा, डीसीआईएल द्वारा पूर्व-बोली चरण में अप्रयुक्त समय शुल्क को संविदा में शामिल करने के अनुरोध पर पीपीए सहमत नहीं था। डीसीआईएल ने आगे कहा कि अधिकांश अनुरक्षण ड्रेजिंग संविदाओं में अप्रयुक्त समय शुल्क की अनुमति पत्तन नहीं देते हैं, क्योंकि गंभीर चक्रवातों जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों को छोड़कर शिपिंग गतिविधि के लिए टीएसएचडी का अप्रयुक्त समय बहुत कम है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि अप्रयुक्त समय शुल्क के लिए विशिष्ट खंड को उसी पत्तन (पीपीए) के पूंजी ड्रेजिंग संविदा में शामिल किया गया था। इसके अलावा, ऐसे परिदृश्य में जहां उद्धृत दर में अप्रयुक्त शुल्क शामिल होंगे, डीसीआईएल को अनुमानों में इसके लिए प्रावधान करना चाहिए था, जिसे वह शामिल करने में विफल रहा। इसके अलावा, चेन्नई बंदरगाह, कामराजार बंदरगाह, मोरमुगाओ बंदरगाह, जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह प्राधिकरण, गंगावरम बंदरगाह और कोचीन जैसे बंदरगाहों पर किए गए अनुरक्षण ड्रेजिंग संविदा में अप्रयुक्त समय शुल्क खंड था। इसलिए, प्रबंधन का यह तर्क स्वीकार्य नहीं है कि पत्तन अप्रयुक्त समय शुल्क की अनुमति नहीं देते हैं।

¹¹ 390 घंटे को ₹86,000 प्रति घंटे (पूंजी ड्रेजिंग संविदा के लिए दर पर विचार किया गया था) से गुणा करके ₹3.354 करोड़ के बराबर है।

ए.4. नव मंगलूर पत्तन ट्रस्ट (एनएमपीटी) ने (8 सितंबर 2020) वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए डीसीआईएल को मानसून के बाद तलकर्षण रखरखाव के लिए ₹74.14 करोड़ (प्रति वर्ष ₹37.07 करोड़) के कुल मूल्य पर प्रत्येक वर्ष 6.56 मिलियन घन मीटर तलकर्षण करने का संविदा दिया। तलकर्षण का कार्य 1 अक्टूबर को शुरू होना था, और 120 दिनों के भीतर, यानी अगले साल 28 जनवरी तक पूरा होना था। वर्ष 2020-21 के लिए, ड्रेज VIII का प्रयोग करते हुए तलकर्षण का काम 31 अक्टूबर 2020 को शुरू हुआ और 30 अप्रैल 2021 तक जारी रहा। ड्रेज XIX का भी प्रयोग 17 दिसंबर 2020 से किया गया और इसे 18 मई 2021 तक जारी रखा गया। यह कार्य 335 दिनों (ड्रेज VIII-182 दिन और ड्रेज XIX - 153 दिन) में 6.26 मिलियन घन मीटर की तलकर्षण मात्रा के साथ पूर्ण हुआ (मई 2021)। डीसीआईएल ने ₹78.03 करोड़ का व्यय किया, जिसके बदले डीसीआईएल को ₹36.76 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) लागत अनुमान 7,400 घन मीटर क्षमता वाले तलकर्षक के प्रयोग को विचार करते हुए बनाए गए थे, जो कि 69,190 घन मीटर¹² की रिपोर्ट की गई मात्रा¹³ और 62,271 घन मीटर प्रतिदिन (69,190 घन मीटर का 90 प्रतिशत) की यथास्थान मात्रा¹⁴ के साथ 11 भार ले सकेगा। प्रतिदिन तलकर्षण की गई इस मात्रा के आधार पर, 6.56 मिलियन घन मीटर की मात्रा 105.40 दिनों में प्राप्त करने का प्रस्ताव था, जिसमें 3.60 दिन निकासी और अतिरिक्त कार्यों के लिए और तलकर्षक को जमा करने और हटाने के लिए 8 दिन था। हालाँकि, डीसीआईएल ने कार्यों को पूरा करने के लिए 31 अक्टूबर 2020 से 30 अप्रैल 2021 की अवधि के दौरान 6,500 घन मीटर की क्षमता वाले ड्रेज VIII और 17 दिसंबर 2020 से 18 मई 2021 की अवधि के दौरान 5,500 घन मीटर की क्षमता वाले ड्रेज XIX जैसे कम क्षमता वाले तलकर्षक का इस्तेमाल किया। इसके अलावा, निष्पादन के दौरान, ड्रेज VIII ने प्रतिदिन 1 से 8 लोड लिए, जिसकी रिपोर्ट की गई मात्रा केवल 4,382 घन मीटर

¹² हॉपर क्षमता का 85% मानकर 69,190 घन मीटर प्रतिदिन की गणना की गई है, अर्थात् 11 लोड के लिए $7,400 \text{ एम}^3 \times 85\% = 6,290 \text{ घन मीटर}$ ($6,290 \text{ एम}^3 \times 11 = 69,190 \text{ घन मीटर प्रतिदिन}$)।

¹³ रिपोर्ट की गई मात्रा, निर्दिष्ट क्षेत्र में डंप की गई हॉपर मात्रा है।

¹⁴ इन-सीटू आधार का अर्थ है पूर्व-ड्रेजिंग सर्वेक्षण और प्रगतिशील/पश्चात-ड्रेजिंग सर्वेक्षण के बीच गहराई में मात्रा का अंतर।

और 36,574 घन मीटर के बीच थी और ड्रेज XIX ने प्रतिदिन 2 से 11 लोड लिए, जिसकी रिपोर्ट की गई मात्रा केवल 7,740 घन मीटर और 45,277 घन मीटर के बीच थी। रिपोर्ट की गई 9.17 मिलियन घन मीटर में से दो तलकर्षकों की कुल यथास्थान मात्रा 6.19 मिलियन घन मीटर थी, जिसके कारण 90 प्रतिशत के अनुमान के मुकाबले केवल 68 प्रतिशत कार्य ही पूरा किया जा सका।

- (ii) निविदा के तकनीकी विनिर्देश के खंड 8.13 के अनुसार, "इस निविदा में वार्षिक तलकर्षण रखरखाव के लिए प्रस्तावित माप प्रणाली यथा-स्थान आधार पर थी और तलकर्षण की मात्रा के आकलन के लिए, तलकर्षण सीमाओं के बीच संयुक्त प्री-तलकर्षण और संयुक्त पोस्ट-तलकर्षण साउंडिंग के आधार पर मात्रा की गणना की जाएगी। तलकर्षण अवधि के दौरान गाद, यदि हो, तो संविदाकार के खाते में होगी, उद्धृत दर में ऐसी गाद भी शामिल होगी"। लेखापरीक्षा ने पाया कि तलकर्षण क्षेत्र को सात क्षेत्रों में विभाजित किया गया था, अर्थात्, जोन- I, II, III, IV, जोन- I विस्तार, जोन- IV विस्तार और बर्थ फेस तलकर्षण। यद्यपि डीसीआईएल ने 5वें चालू खाता बिल (मई 2021) तक जोन-IV में 20.45 लाख घन मीटर की यथा-स्थान मात्रा की तलकर्षण की, लेकिन अंतिम चालू खाता बिल (जून 2021) में यथा-स्थान मात्रा गाद के कारण घटकर 18.59 लाख घन मीटर रह गई। एनएमपीटी ने 1.86 लाख घन मीटर की विभेदक मात्रा की प्रतिपूर्ति करने से इस आधार पर इनकार कर दिया (5 जुलाई 2021) कि तलकर्षण अवधि के दौरान गाद की मात्रा के कारण नुकसान संविदाकार के खाते में था और इसे खंड 8.13 के तहत बोली लगाते समय लागत अनुमान में भारित किया जाना चाहिए था। अनुमानों की समीक्षा से पता चला कि तलकर्षण अवधि के दौरान जमा हुई गाद की मात्रा पर डीसीआईएल द्वारा विचार नहीं किया गया था। इसलिए, डीसीआईएल गाद की मात्रा की तलकर्षण के लिए ₹0.99 करोड़¹⁵ की लागत की वसूली नहीं कर सका।

इस प्रकार, तलकर्षण की गई मात्रा के संदर्भ में अनुमान तैयार करने और अनुमानित क्षमता से कम क्षमता वाले तलकर्षकों के उपयोग के कारण, डीसीआईएल 120 दिनों की निर्धारित अवधि के भीतर कार्य पूरा नहीं कर सका। इसके अलावा, डीसीआईएल यथा-स्थान मात्रा में

¹⁵ $1,86,281.33$ घन मीटर \times ₹53.25 प्रति घन मीटर = ₹99,19,480.82. यह ₹41.27 करोड़ के कुल नुकसान में शामिल है।

तलकषण करने में असमर्थ रहा और 120 तलकषण दिनों की निर्धारित अवधि के मुकाबले 289.52 तलकषण दिन लग गए। नतीजतन, अतिरिक्त 169.52 दिनों के लिए किए गए अतिरिक्त व्यय के कारण ₹41.27 करोड़¹⁶ का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि कोविड-19 महामारी के व्यापक प्रभावों के कारण, डीसीआईएल तलकषणक तैनाती कार्यक्रम, ड्राई डॉक मरम्मत और तलकषण संचालन गंभीर रूप से प्रभावित हुए और 30 अक्टूबर 2020 को 6,500 घन मीटर की हॉपर क्षमता वाले ड्रेज VIII द्वारा कार्य शुरू करने में देरी हुई, जो ग्राहक की आवश्यकता के अनुसार 6,000 घन मीटर की न्यूनतम हॉपर क्षमता को पूरा कर रहा था। तलकषण दिनों में हुए नुकसान की भरपाई के लिए 17 दिसंबर 2020 से 5,500 घन मीटर की हॉपर क्षमता वाले ड्रेज XIX का भी उपयोग किया गया था। आगे कहा गया कि पिछले कई वर्षों से यह देखा और अनुभव किया गया है कि जोन III के उत्तरी क्षेत्र में बहुत कठोर और सख्त परतों की उपस्थिति/साक्ष्य है, जिन्हें पहले दैनिक आधार पर निपटाया जाता था, जिसके परिणामस्वरूप अपेक्षित उत्पादन में गिरावट आई है। इसके कारण कई दिनों तक डिजाइन गहराई प्राप्त नहीं हो पाती और इस क्षेत्र से निपटने में किए गए प्रयास व्यर्थ हो जाते हैं। चक्रवात 'ताउते' के कारण चैनलों में और अधिक गाद जम गई। काम पूरा होने में देरी तलकषणक की अनुपलब्धता और राष्ट्रीय महत्व की तलकषण परियोजना के लिए तलकषणक को कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड को दिए जाने के कारण भी हुई, जिसका अनुमान तैयार करते समय पूर्वाभास नहीं था। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि यद्यपि ग्राहक की आवश्यकता के अनुसार न्यूनतम हॉपर क्षमता 6,000 घन मीटर थी, डीसीआईएल ने 7,400 घन मीटर तलकषणक को उपयोग में लाने की योजना बनाई थी और तदनुसार 1 अक्टूबर 2020 से काम शुरू करके 120 दिनों के अंदर परियोजना को पूरा करने के लिए अनुमान तैयार किए गए थे। हालाँकि, यह कार्य 30 दिनों की देरी से 31 अक्टूबर 2020 को शुरू किया गया था। इसके अलावा, अनुबंधित मात्रा फरवरी 2021 के अंत तक 120 दिनों में हासिल की जानी चाहिए थी, यानी चक्रवात 'ताउते' से दो महीने से भी पहले, जो मई 2021 में तलकषण कार्य पूरा होने के अंत में तट से टकराया था। इस प्रकार, गलत उत्पादन अनुमान और तलकषण कार्य शुरू होने में देरी के परिणामस्वरूप अनुमानित 120

¹⁶ वास्तविक व्यय ₹78.03 करोड़, जिसमें से डीसीआईएल का ₹36.76 करोड़ का दावा घटाया गया।

दिनों के मुकाबले 290 दिनों तक तलकषण में देरी हुई। इसके अलावा, प्रबंधन को इस तथ्य की जानकारी थी कि पिछले कई वर्षों से जोन III के उत्तरी क्षेत्र में कठोर परत की समस्या थी और निविदा दस्तावेजों में भी इसका स्पष्ट उल्लेख किया गया था। इसलिए, पिछले अनुभव के आधार पर अनुबंधित मात्रा को प्राप्त करने के लिए आवश्यक अतिरिक्त समय और गाद के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए अनुमान तैयार किए जाने चाहिए थे। उपरोक्त के अलावा, लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए रिकॉर्ड के अनुसार, 2020-21 के दौरान एनएमपीटी से सीएसएल में कोई तलकषक नहीं भेजा गया था और ड्रेज VIII और ड्रेज XIX अक्टूबर 2020 से मई 2021 के दौरान एनएमपीटी में निरंतर उपयोग में थे। इसके अलावा, जैसा कि प्रबंधन द्वारा बताया गया कि कोविड महामारी के व्यापक प्रभाव के कारण तलकषकों के उपयोग को प्रभावित किया था, उसके लिए डीसीआईएल द्वारा एक तलकषक की आवश्यकता के विपरीत, कार्यों को निष्पादित करने के लिए दो तलकषकों को लगा कर कम किया गया, लेकिन फिर भी डीसीआईएल काम पूरा नहीं कर सका।

ए.5 वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए तलकषण रखरखाव के लिए दक्षिणी नौसेना कमान (एसएनसी), कोच्चि द्वारा दिए गए कार्य (सितंबर 2020) के संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीसीआईएल ने 13 जून 2020 को प्रस्तुत बोली में ईंधन मूल्य वृद्धि खंड को शामिल नहीं किया था, जबकि संविदा की अवधि दो वर्षों, यानी 2020-21 और 2021-22 की थी और ईंधन की कीमतें गतिशील थीं और हर पखवाड़े बदलती थीं। लेखापरीक्षा ने 1 जून 2020 (अर्थात् बोलियां प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि) को प्रचलित ईंधन लागत को आधार दर¹⁷ और तलकषण अवधि (अर्थात् दिसंबर 2020 से जून 2022) के दौरान ईंधन कीमतों¹⁸ को ध्यान रखते हुए ईंधन मूल्य वृद्धि के कारण ₹8.18 करोड़ की हानि की गणना की। चूंकि एसएनसी के साथ समझौते में ईंधन की कीमत में वृद्धि का कोई प्रावधान नहीं था, इसलिए ₹8.18 करोड़ का घाटा डीसीआईएल को वहन करना पड़ा।

¹⁷ हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल (एचएफएचएसडी) ₹79,742.04 प्रति मीट्रिक टन और ईंधन तेल (एफओ) ₹22,628.42 प्रति मीट्रिक टन (चूंकि कोच्चि में ईंधन तेल का आधार मूल्य उपलब्ध नहीं था, इसलिए लेखापरीक्षा ने 5 जून 2020 तक कोलकाता/हल्दिया में ईंधन तेल के आधार मूल्य पर विचार किया)।

¹⁸ ड्रेजिंग अवधि के दौरान, ईंधन की कीमतें एफओ के लिए ₹30,064.20 प्रति मीट्रिक टन और ₹65,891.85 प्रति मीट्रिक टन तथा एचएफएचएसडी के लिए ₹98,771.01 प्रति मीट्रिक टन से ₹1,54,400.09 प्रति मीट्रिक टन के बीच रहीं।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि यह कार्य खुली निविदा के आधार पर डीसीआईएल को दिया गया था। बोली-पूर्व चरण में, डीसीआईएल ने मूल्य भिन्नता/ईंधन वृद्धि खंड को शामिल करने का अनुरोध किया था, हालांकि, एसएनसी द्वारा अनुरोध पर विचार नहीं किया गया था। इसके अलावा, महामारी और युद्ध की स्थितियों से पहले, ईंधन की कीमतें मामूली बदलावों को छोड़कर ज्यादातर स्थिर थीं। डीसीआईएल ने यह भी बताया कि आकस्मिकताओं/ अंतर में इस प्रकार के बदलावों के लिए 10 प्रतिशत का प्रावधान किया गया था। हालांकि, हाल के वर्षों में असामान्य विविधताओं का अनुभव करने के बाद, जिन अनुबंधों में 'मूल्य भिन्नता खंड' शामिल नहीं है उन अनुबंधों में ईंधन मूल्य वृद्धि के अनुमानों के लिए उपयुक्त प्रावधान किया जा रहा है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

प्रबंधन ने कहा है कि उसने उन अनुबंधों में ईंधन मूल्य वृद्धि के लिए अनुमान में उपयुक्त प्रावधान करके सुधारात्मक कार्रवाई की है जिनमें 'मूल्य भिन्नता खंड' शामिल नहीं है। हालांकि डीसीआईएल को इस तथ्य की जानकारी थी कि ईंधन की कीमतें पाक्षिक रूप से हर पखवाड़े बदलती हैं और एसएनसी के साथ संविदा दो वर्ष की अवधि के लिए था, डीसीआईएल अपने द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को 'ईंधन वृद्धि' के साथ एसएनसी को लोड करने में विफल रहा, जब एक बार 'मूल्य भिन्नता खंड' को शामिल करने के उनके अनुरोध को एसएनसी ने बोली-पूर्व चरण चर्चा के दौरान अस्वीकार कर दिया था। इसके अलावा, अनुमान में 10 प्रतिशत के लाभ अंतर को छोड़कर कोई आकस्मिकता प्रदान नहीं की गई थी और ईंधन वृद्धि पर नुकसान संविदा मूल्य का लगभग 16 प्रतिशत था। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि कोविड-पूर्व और रूस-यूक्रेन युद्ध अवधि के दौरान हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल की ईंधन कीमतें जनवरी 2019 से फरवरी 2020 के दौरान ₹74,955 प्रति मीट्रिक टन से बढ़कर ₹84,820 हो गई थीं, जो दर्शाता है कि ईंधन की कीमतें स्थिर नहीं थीं।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने पाया कि तलकषण दरों को उद्धृत करने के लिए लागत और समय अनुमान डीसीआईएल के ड्रेजर्स के पिछले प्रदर्शन के आधार पर नहीं किए गए थे जो समान तलकषण स्थितियों में उपयोग किए जाते थे। इस गलत अनुमान के

परिणामस्वरूप समीक्षा के लिए चुने गए 17 अनुबंधों में से चार में ₹240.39 करोड़¹⁹ के राजस्व का नुकसान हुआ है।

अनुशंसा संख्या 28: तलकर्षण दरों को उद्धृत करने के लिए लागत और समय का अनुमान, वास्तविक रूप से समान तलकर्षण स्थितियों में लगे तलकर्षकों के पिछले प्रदर्शन के आधार पर निर्धारित किया जा सकता है और यदि लागू हो तो मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन शुल्क पर विचार किया जा सकता है। मंत्रालय/प्रबंधन ने आश्वासन दिया (मई 2024) कि भविष्य में इस मुद्दे से अत्यंत सावधानी से निपटा जाएगा।

अनुशंसा संख्या 29: डीसीआईएल ईंधन लागत में वृद्धि को निष्प्रभावित करने के लिए ईंधन लागत वृद्धि खंड को शामिल करना सुनिश्चित कर सकता है ताकि उसके वित्तीय हितों की रक्षा हो सके।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि 'ईंधन वृद्धि खंड' को सभी दीर्घकालिक नामांकन कार्यों के साथ-साथ निविदाओं में आमंत्रित अधिकांश कार्यों में शामिल किया जा रहा है। जब भी, निविदा में ऐसा खंड मौजूद नहीं होता है, तो डीसीआईएल बोली-पूर्व बैठक में ग्राहकों के साथ इस खंड को शामिल करने पर जोर देता है। हालांकि, ऐसे मामलों में जहां ग्राहक खंड को शामिल करने के लिए सहमत नहीं होता है, डीसीआईएल परियोजना अनुमानों में संभावित वृद्धि लागत को लोड कर रहा है।

बी. तलकर्षकों की योजना और तैनाती

लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से चार (4) में तलकर्षकों की योजना और प्रयोग में समस्याएं पायीं। लेखापरीक्षा ने एक संविदा में पर्याप्त संख्या में तलकर्षकों के प्रयोग न करने तथा नियोजित संख्या से अधिक तलकर्षकों के प्रयोग के कारण राजस्व की हानि पायी है। लेखापरीक्षा ने दो (2) अनुबंधों में राजस्व की हानि भी पायी क्योंकि डीसीआईएल ने लगातार तलकर्षक का प्रयोग नहीं किया था, जिसके कारण गाद का निर्माण हुआ, जिसके लिए तलकर्षण के बावजूद डीसीआईएल को राजस्व प्राप्त नहीं हुआ। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने योजना से अतिरिक्त तलकर्षकों के प्रयोग के कारण तलकर्षकों के मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन में विसंगतियां भी पायीं। एक संविदा के संबंध में,

¹⁹ ₹159.42 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ए.1) प्लस ₹15.07 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ए.2) प्लस ₹16.45 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ए.3) प्लस ₹41.27 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ए.4) प्लस ₹8.18 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ए.5)।

डीसीआईएल को बंकरिंग की कमी के कारण तलकर्षक के प्रचालन में नहीं रहने के कारण अनावश्यक व्यय उठाना पड़ा। लेखापरीक्षा द्वारा दी गयी अभ्युक्तिओं की चर्चा बाद के पैराग्राफों में की गई है:

बी.1. श्यामा प्रसाद मुखर्जी पोर्ट, कोलकाता (एसपीएमपी) ने डीसीआईएल को कैलेंडर वर्ष 2017 से 2021 के लिए ₹1,119.19 करोड़ की लागत से पांच साल की अवधि के लिए हुगली मुहाना²⁰ में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स की ओर जाने वाले शिपिंग चैनल में तलकर्षण रखरखाव के लिए संविदा दिया (फरवरी 2017)। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) कैलेंडर वर्ष 2020 के लिए तलकर्षण की जाने वाली मात्रा 9.30 मिलियन घन मीटर²¹ थी और जेलिंगम और हल्दिया लंगर गाह में 4.2 मीटर और ईडन बार में 4.7 मीटर गहराई रखी जानी थी। डीसीआईएल ने समय-समय पर पांच तलकर्षक²² तैनात करके 1 जनवरी 2020 को तलकर्षण कार्य शुरू किया और दिसंबर 2020 तक 6.43 मिलियन घन मीटर (यानी, जेलिंगम और हल्दिया लंगर गाह में 3.80 मिलियन घन मीटर और ईडन बार में 2.63 मिलियन घन मीटर) तलकर्षण की, जबकि 2.87 मिलियन घन मीटर की शेष मात्रा बची और ₹164.30 करोड़ की राशि का दावा किया गया। इस संबंध में, हालांकि पूरे वर्ष (2020) में हल्दिया में तीन तलकर्षकों की तैनाती मानकर अनुमान लगाया गया था, तीन तलकर्षक नौ महीने (यानी फरवरी से अप्रैल, जुलाई से अगस्त और दिसंबर) के लिए तैनात किए गए थे और वर्ष 2020 के दौरान तीन महीने (यानी जनवरी, जून और अक्टूबर) के लिए दो तलकर्षक तैनात किए गए थे। इसके अलावा, नियमित रखरखाव के लिए तीन (3) दिनों के मानदंड के मुकाबले, डीसीआईएल ने नियमित रखरखाव के लिए पांच से बीस दिन का समय लिया। नतीजतन, 24 दिनों के मुकाबले डीसीआईएल ने नियमित रखरखाव के लिए 69 दिन लिए, जिसके परिणामस्वरूप 45 अतिरिक्त गैर-प्रचालन दिन हो गए।

²⁰ मुहाना नदी का वह चौड़ा भाग (मुहाना) है जहां वह समुद्र में मिलती है।

²¹ जेलिंगम और हल्दिया एंकरेज और ईडन बार के बीच मात्रा विभाजन परियोजना कार्यालय, हल्दिया में उपलब्ध नहीं था। इसलिए, लेखापरीक्षा ने दोनों क्षेत्रों के लिए 9.30 मिलियन घन मीटर की संयुक्त कुल मात्रा पर विचार किया।

²² तलकर्षक XII, XIV, XVI, XIX और XXI.

इसके अलावा, तलकर्षक को बंकरिंग²³ और ताजे पानी की कमी के कारण 10 से 81 घंटे तक बार-बार रोका गया, जबकि सामान्य आवश्यकता एक महीने में 6 से 8 घंटे की है, जो कुल मिलाकर 10 गैर-प्रचालन दिन हैं। इस प्रकार, कुल मिलाकर, ड्रेजर्स 2020 जनवरी से दिसम्बर तक 55 दिनों (यानी 45+10) के लिए सामान्य/निर्धारित दिनों से अधिक समय तक चालू नहीं थे। इस प्रकार, चूंकि डीसीआईएल ने पूरे वर्ष में संविदित संख्या में तलकर्षकों को तैनात नहीं किया, साथ ही बंकरिंग, ताजे पानी की कमी, मरम्मत, नियमित रखरखाव आदि के लिए तलकर्षकों को बार-बार रोकना पड़ा, इसलिए डीसीआईएल को वर्ष 2020 के दौरान ₹44.52 करोड़ का नुकसान हुआ (अर्थात ₹208.82 करोड़ का वास्तविक व्यय घटा ₹164.30 करोड़ का राजस्व दावा)।

- (ii) चूंकि मौजूदा संविदा अवधि 31 दिसंबर 2021 तक समाप्त होनी थी, इसलिए एसपीएमपी ने डीसीआईएल से अनुरोध किया (10 नवंबर 2021) कि वह जनवरी 2022 से समान दरों, नियमों और शर्तों के साथ तीन महीने की अतिरिक्त अवधि के लिए तलकर्षण जारी रखे। हालांकि, डीसीआईएल ने प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया और जेलिंगहम और हल्दिया लंगर गाह और ईडन बार के लिए संशोधित दरों का प्रस्ताव दिया (16 दिसंबर 2021)। डीसीआईएल ने एसपीएमपी से चर्चा के लिए वर्चुअल बैठक आयोजित करने का अनुरोध किया (27 दिसंबर 2021)। जवाब में, एसपीएमपी ने सूचित किया (29 दिसंबर 2021) कि संबंधित अधिकारियों की 4 जनवरी 2022 तक व्यस्तता के कारण प्रस्तावित बैठक शीघ्र ही आयोजित की जाएगी और डीसीआईएल से 31 दिसंबर 2021 से आगे भी तलकर्षण कार्य जारी रखने का अनुरोध किया। हालांकि, डीसीआईएल ने प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया और 1 जनवरी 2022 से प्रचालन बंद कर दिया। 6 जनवरी 2022 को वर्चुअल बैठक हुई और दोनों पक्ष 11 जनवरी 2022 से पहले संशोधित दरों को अंतिम रूप देने पर सहमत हुए। डीसीआईएल ने 6 जनवरी 2022 से तलकर्षण कार्य शुरू किया, जो कि 14 जनवरी 2022 को दरों को अंतिम रूप देने तक लंबित था।

²³ बंकरिंग जहाजों/जहाजों को ईंधन की आपूर्ति करना है और यह डीसीआईएल की जिम्मेदारी है।

31 दिसंबर 2021 के बाद उन तीन तलकषकों के लिए कोई विशेष कार्य योजनाबद्ध नहीं होने के बावजूद, डीसीआईएल ने 5 जनवरी 2022 तक तलकषण कार्य बंद कर दिया। चूंकि डीसीआईएल ने तलकषण दरों को अंतिम रूप देने के लिए 29 दिसंबर 2021 को एसपीएमपी के आश्वासन के बावजूद 1 से 5 जनवरी 2022 तक तलकषण कार्य जारी नहीं रखा, इसलिए प्रबंधन द्वारा गणना के अनुसार ₹2.66 करोड़ का नुकसान हुआ।

- (iii) वर्ष 2019 के लिए एसपीएमपी द्वारा दिए गए तलकषण रखरखाव कार्य (फरवरी 2017) के संबंध में, डीसीआईएल को तीन तलकषक का प्रयोग करके जेलिंगहम और हल्दिया लंगर गाह में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के शिपिंग चैनल पर 4.50 मिलियन घन मीटर हॉपर मात्रा हासिल करनी थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीसीआईएल ने 4.50 मिलियन घन मीटर की सहमत अनुबंधित मात्रा के मुकाबले केवल 4.00 मिलियन घन मीटर ही हासिल किया था, जिससे वर्ष 2019 के दौरान 0.50 मिलियन घन मीटर की मात्रा शेष रह गई, जबकि आवश्यक संख्या में तलकषक लगातार प्रयोग में थे। अनुबंधित मात्रा की अप्राप्ति मुख्य रूप से बंकरिंग के लिए तलकषक के बार-बार रुकने, ताजे पानी की कमी और नियमित रखरखाव के लिए अधिक दिनों के कारण हुई थी। कुल मिलाकर, तलकषक 68 दिनों तक प्रचालन में नहीं थे, जिसके परिणामस्वरूप अप्राप्त संविदित मात्रा के लिए ₹12.97 करोड़ (अर्थात् 0.50 मिलियन घन मीटर x ₹259.47 प्रति घन मीटर) का संभावित राजस्व अर्जित करने के अवसर का नुकसान हुआ।

इस प्रकार, चूंकि डीसीआईएल ने पूरे वर्ष के दौरान सहमत संख्या में तलकषक का प्रयोग नहीं किया, इसलिए डीसीआईएल ने वर्ष 2019 के लिए ₹12.97 करोड़ का राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया और वर्ष 2020 के लिए ₹44.52 करोड़ का नुकसान उठाया। इसके अलावा, अंतरिम अवधि में तलकषण कार्य बंद होने के कारण डीसीआईएल ने वर्ष 2022 के दौरान ₹2.66 करोड़ का राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान यह स्वीकार करते हुए कि 1 से 5 जनवरी 2022 के दौरान काम बंद करने का निर्णय सही नहीं था, कहा (जून 2023/जुलाई 2023/मई 2024)

कि जेलिंगहम और हल्दिया लंगर गाह में तलकर्षक का प्रयोग करके वांछित गहराई हासिल की गई और पूरे वर्ष इसे बनाए रखा गया। आगे कहा गया कि कोविड महामारी के कारण भारत सरकार द्वारा 25 मार्च 2020 से लगाए गए लॉकडाउन के कारण न्यूनतम जनशक्ति की तैनाती और कम कार्य घंटों के कारण प्रचालन प्रभावित हुआ। इसके अलावा, कोविड-19 के लिए बंदरगाह की संचालन प्रक्रिया ने भी समय पर चालक दल का बदलाव को प्रभावित किया, जो डीसीआईएल के नियंत्रण से परे था। वर्ष 2019 के लिए, प्रबंधन ने कहा (जून 2023 / मई 2024) कि बंकरिंग / ताजे पानी की आपूर्ति पूरी तरह से अनुकूल ज्वार के समय पर निर्भर थी और तलकर्षकों को बंकर और ताजे पानी की आपूर्ति के लिए ज्वार की स्थिति और तलकर्षण चक्र को ध्यान में रखते हुए योजना बनाई गई थी ताकि प्रचालन समय को अनुकूलित बनाया जा सके। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि अवलोकन तलकर्षकों के प्रयोग में बार-बार परिवर्तन तथा सामान्य आवश्यकता से अधिक मरम्मत, बंकरिंग और नियमित रखरखाव के लिए तलकर्षकों को रोकने के कारण परियोजना निष्पादन में होने वाले नुकसान पर था। कैलेंडर वर्ष 2020 के दौरान तीन तलकर्षकों के मुकाबले डीसीआईएल ने अलग-अलग समय पर छह तलकर्षक का प्रयोग किया और तलकर्षक कुल मिलाकर 136 दिनों तक खराब होने/मरम्मत के कारण बंद रहे। इसके अलावा, कोविड महामारी के दौरान, मार्च, अप्रैल और मई 2020 के महीनों में लॉकडाउन के दौरान तलकर्षण का कार्य जारी रहा और उसके बाद भी यह कार्य जारी रहा। इस प्रकार, एसपीएमपी में डीसीआईएल द्वारा तलकर्षण कार्य पर कोविड-19 महामारी का कोई प्रभाव नहीं पड़ा। इसके अलावा, डीसीआईएल को हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में तलकर्षण कार्य करने का पूर्व अनुभव है और बंकरिंग आदि के लिए एक महीने में 6 से 8 घंटे के मुकाबले, तलकर्षकों को 40 घंटे तक रोका गया, जो डीसीआईएल²⁴ द्वारा निर्धारित घंटों से अधिक था, जिसके परिणामस्वरूप संचालन के दौरान नुकसान हुआ।

²⁴ सीएंडएजी की 2017 की विषयगत लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 9 के दौरान "2010-11 से 2014-15 की अवधि के लिए डीसीआईएल द्वारा ड्रेजर्स का संचालन और रखरखाव" पर पूछे गए प्रश्नों के जवाब के हिस्से के रूप में, प्रबंधन ने बताया कि ईंधन तेल की आपूर्ति के लिए छह से आठ घंटे का समय चाहिए।

बी.2 कामराजर पोर्ट लिमिटेड, एन्नोर (केपीएल) ने वर्ष 2020-21 के लिए ₹121.77 करोड़ की कुल लागत से 5.70 मिलियन घन मीटर (कैपिटल तलकर्षण- 0.90 मिलियन घन मीटर और अनुरक्षण तलकर्षण - 4.80 मिलियन घन मीटर) तलकर्षण करने हेतु नामांकन के आधार पर विभिन्न क्षेत्रों में कैपिटल और अनुरक्षण तलकर्षण कार्यों के लिए संविदा पर हस्ताक्षर किए (8 जुलाई 2020)। संविदा के अनुसार, दो टीएसएचडी (7,400 घन मीटर और 5,500/4,500 घन मीटर की संयुक्त हॉपर क्षमता) को काम में लेते हुए 8 जुलाई 2020 को काम शुरू होना था और इसे आठ महीने के भीतर (यानी 7 मार्च 2021 को या उससे पहले) पूरा किया जाना था। मात्रा माप पद्धति यथा-स्थान आधार पर थी। तलकर्षण शुरू होने से पहले, डीसीआईएल, केपीएल और एक तृतीय पक्ष (परियोजना प्रबंधन सलाहकार) ने एक संयुक्त तलकर्षण-पूर्व सर्वेक्षण किया और दो टीएसएचडी तैनात करके 4.48 मिलियन घन मीटर की तलकर्षण मात्रा का लक्ष्य निर्धारित किया, जिसे बाद में घटाकर 3.44 मिलियन घन मीटर कर दिया गया। दो तलकर्षक की नियोजित तैनाती के विपरीत, डीसीआईएल ने काम को पूरा करने के लिए तीन तलकर्षक तैनात किए, जैसा कि नीचे बताया गया है:

तालिका 7.5: कामराजर पोर्ट लिमिटेड, एन्नोर में तैनात तलकर्षकों का विवरण

तलकर्षक का नाम	तैनाती तिथि	वापसी की तारीख	टिप्पणी
ड्रेज XVII	20 जुलाई 2020	03 फरवरी 2021	--
बैकहो तलकर्षक	30 जनवरी 2021	26 अप्रैल 2021	बीएच-1 ने ड्रेज XVII के साथ 3 फरवरी 2021 तक काम किया
ड्रेज XX	25 मार्च 2021	26 अप्रैल 2021	ड्रेज XVII की वापसी के डेढ़ महीने बाद ड्रेज XX की तैनाती की गई
ड्रेज XVI	28 फरवरी 2022	30 अप्रैल 2022	ड्रेज XVI को ड्रेज XX की वापसी की तारीख 26 अप्रैल 2021 से 8 महीने के अंतराल के बाद मछली प्रजनन के मौसम के कारण 15 जून 2021 तक तैनात किया गया।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) तलकर्षकों की लगातार तैनाती न होने के कारण, तलकर्षण 19 महीनों की अवधि के लिए बढ़ी (यानी, 20 जुलाई 2020 से 30 अप्रैल 2022 तक 21 महीने, जिसमें 27 अप्रैल 2021 से 14 जून 2021 तक लगभग दो महीने की मछली प्रजनन का मौसम शामिल नहीं है) जबकि लगातार आठ महीनों के लिए तैनाती का प्रावधान था और इसके परिणामस्वरूप समय के साथ गाद के कारण यथा-स्थान मात्रा में 2.40 लाख क्यूबिक मीटर की कमी आई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि छह क्षेत्रों के संबंध में 7वें चालू खाता बिल (3 फरवरी 2021 तक) तक 4.69 लाख घन मीटर की यथा-स्थान मात्रा के मुकाबले, गाद के कारण 8वें चालू खाता बिल (26 अप्रैल 2021 तक) तक बिल की गई यथा-स्थान मात्रा 1.67 लाख घन मीटर घटकर 3.02 लाख घन मीटर हो गई। इसके अलावा, अन्य पांच क्षेत्रों के संबंध में 8वें आरए बिल (26 अप्रैल 2021 तक) तक 15.43 लाख घन मीटर की यथा-स्थान मात्रा के मुकाबले, गाद के कारण अंतिम बिल की गई यथा-स्थान मात्रा 0.73 लाख घन मीटर कम हो गई और अंतिम चालू खाता बिल के अनुसार 14.70 लाख घन मीटर रही।

इस प्रकार, आठ महीने की अवधि तक लगातार दो तलकर्षकों की तैनाती न होने के कारण यथा-स्थान मात्रा 2.40 लाख घन मीटर (1.67 लाख घन मीटर जोड़ 0.73 लाख घन मीटर) कम हो गई, जिसके परिणामस्वरूप ₹3.96 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

- (ii) तलकर्षित सामग्री को डम्पिंग ग्राउंड तक ले जाने के लिए टीएसएचडी की तैनाती करके या बार्ज की सहायता से बैकहो तलकर्षक को दोहरी हैंडलिंग²⁵ से संचालित किया जाना था। इस संबंध में, हालांकि बैकहो तलकर्षक ने 30 जनवरी 2021 से तलकर्षण कार्य शुरू कर दिया था, ड्रेज XVII को 4 फरवरी 2021 (यानी केवल 5 दिनों के बाद) से वापस ले लिया गया और ड्रेज XX को 25 मार्च 2021 को तैनात किया गया। इसलिए, 4 फरवरी से 24 मार्च 2021 की अवधि के दौरान टीएसएचडी की तैनाती में देरी के कारण, बैकहो तलकर्षक 48

²⁵ चूंकि बैक-हो ड्रेजर एक गैर-चालित ड्रेजर है, इसलिए इसे निर्दिष्ट क्षेत्र में ड्रेज्ड सामग्री को ले जाने और डंप करने के लिए एक अन्य टीएसएचडी की आवश्यकता होती है।

दिनों तक निष्क्रिय रहा और निष्क्रिय रहने पर ₹1.19 करोड़ (यानी, 48 दिन x ₹2.48 लाख प्रति दिन) का खर्च आया।

- (iii) डीसीआईएल को ₹5.32 करोड़ के संविदा प्रावधान के मुकाबले ₹8.19 करोड़ का मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन खर्च उठाना पड़ा। इस संबंध में, 26 अप्रैल 2021 को तलकर्षक XX की वापसी तक तलकर्षण कार्य पूरा न होने के कारण, डीसीआईएल को शेष कार्य पूरा करने के लिए 28 फरवरी 2022 को ड्रेज XVI को तैनात करना पड़ा और इसके परिणामस्वरूप, ₹2.32 करोड़ का अतिरिक्त मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन शुल्क वहन करना पड़ा।

इस प्रकार, तलकर्षकों की निरंतर तैनाती न किए जाने तथा बैकहो तलकर्षक के साथ टीएसएचडी की तैनाती न किए जाने के कारण, परियोजना 3.44 मिलियन घन मीटर की लक्ष्य मात्रा के मुकाबले 3.23 मिलियन घन मीटर की तलकर्षण के बाद समाप्त हो गई। डीसीआईएल ने अनुबंधित समापन अवधि 8 महीने के मुकाबले कुल 19 महीने (27 अप्रैल 2021 से 14 जून 2021 तक मछली प्रजनन मौसम को छोड़कर) लिए। इसके परिणामस्वरूप ₹3.51 करोड़ (यानी ₹1.19 करोड़ + ₹2.32 करोड़) का परिहार्य व्यय हुआ और ₹3.96 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

प्रबंधन ने (जून 2023 / मई 2024) कहा कि पूर्व प्रतिबद्ध कार्यों के कारण, डीसीआईएल शुरू में केवल एक टीएसएचडी, यानी 7,400 घन मीटर हॉपर क्षमता वाला ड्रेज XVII तैनात कर सकता था। लक्ष्य मात्रा को 48 लाख घन मीटर से घटाकर 34.49 लाख घन मीटर किया गया और इसलिए, इसे केवल ड्रेज XVII के साथ तलकर्षण पूरी करने की योजना बनाई गई। हालांकि, कठोर तल वाले क्षेत्रों का सामना करने के कारण, 4 फरवरी 2021 को डीमोबिलाइस करने से पहले ड्रेज XVII द्वारा तलकर्षण पूरी नहीं की जा सकी। डीसीआईएल ने शेष कार्य को पूरा करने के लिए 29 जनवरी 2021 से बैकहो तलकर्षक और 25 मार्च 2021 से ड्रेज XX तैनात किया था और मछली प्रजनन के मौसम तक तलकर्षण जारी रखी थी। परियोजना को पूरा करने के लिए, डीसीआईएल ने 28 फरवरी 2022 को ड्रेज XVI को तैनात किया था और 30 अप्रैल 2022 को कामराजर पोर्ट पर रखरखाव तलकर्षण का काम पूरा किया था। यह भी कहा गया कि बैकहो तलकर्षक बिना किसी कार्य के निष्क्रिय पड़ा था तथा उसे कामराजर बंदरगाह पर कठिन तल क्षेत्रों से निपटने के लिए तैनात किया गया था। ड्रेज पर अचानक कोविड प्रकोप के कारण, बैकहो

को तलकर्षक के साथ ही हटाना पड़ा। इसके अलावा, कामराजर पोर्ट ने देरी के लिए लगाए गए ₹4.365 करोड़ में से ₹2.96 करोड़ के परिसमापन क्षति को माफ कर दिया था। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि 4.8 मिलियन घन मीटर की तलकर्षण कार्य के लिए निर्धारित 8 महीनों के समय में पूरा नहीं किया गया, जबकि तलकर्षण के लिए लक्षित मात्रा को 3.4 मिलियन घन मीटर तक कम कर दिया गया था। चूँकि बैकहो तलकर्षक को बार्ज की सहायता की आवश्यकता होती थी या टीएसएचडी द्वारा दोहरी हैंडलिंग की आवश्यकता होती थी, लेकिन तैनाती के दौरान बैकहो तलकर्षक को निष्क्रिय रहने से बचाने के लिए ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गई थी। इसके अलावा, डीसीआईएल जून 2021 में मछली प्रजनन का मौसम समाप्त होने के तुरंत बाद शेष कार्य पूरा करने के लिए तलकर्षण को फिर से शुरू करने में विफल रहा और आठ महीने की देरी के साथ फरवरी 2022 से तलकर्षक को तैनात किया गया। ड्रेज XX 20 अप्रैल 2021 तक प्रचालन में था और इसे मछली प्रजनन मौसम जो आमतौर पर 15 अप्रैल से शुरू होती है और हर साल 14 जून तक होती है, के कारण तलकर्षण रोकनी पड़ी, न कि जैसा प्रबंधन द्वारा बताए गए उस जहाज पर कोविड महामारी के प्रकोप के कारण। इसके अलावा, कामराजर पोर्ट द्वारा परिसमापन क्षति का लागू करना और माफी पर पारा 7.1.5.1 के बिंदु डी.2 में चर्चा की गई है।

बी.3 दक्षिणी नौसेना कमान, कोच्चि (एसएनसी) ने वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए करों को छोड़कर ₹51.68 करोड़ में प्रत्येक वर्ष 18 लाख घन मीटर (एक टीएसएचडी तैनात करके 15.00 लाख घन मीटर और सीएसडी/ग्रेब तलकर्षक²⁶ तैनात करके 3.00 लाख घन मीटर) तलकर्षण करने के लिए अनुरक्षण तलकर्षण संविदा प्रदान किया (सितंबर 2020)। निर्धारित गहराई को तलकर्षण शुरू होने की तारीख (यानी प्रत्येक वर्ष 1 अक्टूबर) से 16 सप्ताह के भीतर प्राप्त किया जाना था और इसे क्रमशः वर्ष 2021 और 2022 के फरवरी के अंत तक बनाए रखा जाना था। एसएनसी और डीसीआईएल द्वारा प्रत्येक वर्ष

²⁶ ग्रेब तलकर्षक एक क्लैम शेल बकेट के साथ समुद्र तल की सामग्री उठाता है, जो ऑनबोर्ड क्रेन या क्रेन बार्ज से लटकी होती है, या हाइड्रोलिक आर्म द्वारा ले जाई जाती है, या ड्रैगलाइन की तरह माउंट की जाती है। इस तकनीक का इस्तेमाल अक्सर खाड़ी की मिट्टी के निष्पादन में किया जाता है। इनमें से ज्यादातर तलकर्षण क्रेन बार्ज होते हैं जिनमें स्पड, स्टील के ढेर होते हैं जिन्हें ड्रेज की स्थिति के लिए नीचे उतारा और ऊपर उठाया जा सकता है।

2020-21 और 2021-22 के लिए किए गए संयुक्त तलकर्षण-पूर्व सर्वेक्षण के अनुसार, 15.56 लाख घन मीटर और 12.95 लाख घन मीटर मात्रा में तलकर्षण करने पर सहमति हुई थी, जिसके मुकाबले डीसीआईएल ने क्रमशः 10 लाख घन मीटर और 7.52 लाख घन मीटर तलकर्षण की।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- (i) वर्ष 2020-21 के लिए तलकर्षण कार्य 3 दिसंबर 2020 को शुरू हुआ और 20 जनवरी 2021 तक जारी रहा और 9.05 लाख घन मीटर की यथा-स्थान मात्रा हासिल की गई। इसके बाद तलकर्षक को 9 मई 2021 को तैनात किया गया और तलकर्षण 14 जून 2021 तक जारी रही, लेकिन गाद जमने के कारण यथा-स्थान मात्रा केवल 0.95 लाख घन मीटर यानी रिपोर्ट की गई मात्रा 8.46 लाख घन मीटर का लगभग 11 प्रतिशत ही हासिल हुई, क्योंकि तलकर्षक को साढ़े तीन महीने के अंतराल के बाद 9 मई 2021 को फिर से तैनात किया गया।

चित्र 7.4 - तलकर्षकों की लगातार तैनाती न होने के कारण गाद के प्रभाव को दर्शाता चित्र

तलकर्षण पूर्व सर्वेक्षण	दिसंबर 2020 से जनवरी 2021 तक - तलकर्षक तैनाती	गाद जमने का प्रभाव	मई 2021 से जून 2021 तक - तलकर्षक तैनाती
<p>नोट- तलकर्षण की जाने वाली मात्रा को 'पीले' रंग से दर्शाया गया है तथा ड्रेज की गयी मात्रा को 'हरे' रंग से दर्शाया कृपया माप पर न जाएं।</p>			

इसी प्रकार, वर्ष 2021-22 के लिए तलकर्षण कार्य 2 जनवरी 2022 को शुरू हुआ और 21 जुलाई 2022 को समाप्त हुआ, हालांकि, तलकर्षक केवल 26 फरवरी 2022 से 21 जुलाई 2022 तक ही लगातार तैनात किए गए और 21.46 लाख घन मीटर की तलकर्षण की गई। इसलिए, 12.95 लाख घन मीटर की अनुबंधित मात्रा के मुकाबले, 21.46 लाख घन मीटर की कथित मात्रा की तलकर्षण के बावजूद, यथा-स्थान मात्रा 7.52 लाख घन मीटर थी, जो कि तलकर्षण-पूर्व सर्वेक्षण (अक्टूबर 2021) की तारीख से 2 जनवरी 2022 को तलकर्षक की तैनाती में तीन महीने की देरी के साथ-साथ 2 जनवरी से 25 फरवरी 2022 की अवधि के दौरान तलकर्षक के लगातार तैनाती नहीं होने के कारण गाद जमने से हुई।

इस प्रकार, संविदा की समयसीमा के अनुसार तलकर्षकों की तैनाती न किए जाने और परिणामस्वरूप गाद जमने के कारण संविदा की अवधि से अतिरिक्त अवधि के लिए अर्थात्, फरवरी 2021 और फरवरी 2022 के मुकाबले क्रमशः जून 2021 और जुलाई 2022 तक तलकर्षकों की तैनाती के बाद भी अनुबंधित यथा-स्थान मात्रा की तलकर्षण नहीं हो पायी।

- (ii) वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान, डीसीआईएल ने अपने आकलन में संविदा कार्यों के निष्पादन के लिए दो तलकर्षक, अर्थात् ड्रेज XVI और ग्रैब तलकर्षक को तैनात करने के लिए संचालन और विसंचालन शुल्क के लिए ₹2.45 करोड़ शामिल किए थे। हालांकि, डीसीआईएल ने वर्ष 2020-21 के लिए 3 दिसंबर 2020 से 14 जून 2021 के बीच पांच तलकर्षक (यानी, XX, XV, VIII, XI और XIX) और वर्ष 2021-22 के लिए 2 जनवरी 2022 से 21 जुलाई 2022 के बीच पांच तलकर्षक (यानी, XIX, XVI, XI, XX और एक ग्रैब तलकर्षक) तैनात किए, जबकि पूरे संविदा अवधि के दौरान दो तलकर्षक तैनात किए जाने थे। इस प्रकार, तलकर्षकों की तैनाती में बार-बार बदलाव के कारण, डीसीआईएल को ₹2.45 करोड़ के सहमत अनुबंधीय प्रावधान के मुकाबले कार्यप्रवृत्त करने और रोकने के शुल्क पर ₹8.39 करोड़ का व्यय करना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप ₹5.94 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इन सभी कारकों के कारण ₹19.09 करोड़²⁷ का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने बताया (जून 2023 / मई 2024) कि एसएनसी ने वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए तलकर्षण कार्य पूरा करने में देरी के लिए डीसीआईएल पर कोई जुर्माना नहीं लगाया और डीसीआईएल क्रमशः ₹3.02 करोड़ और ₹3.07 करोड़ के जुर्माने से बच सका। इसके अलावा, मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन शुल्क पर, वर्ष 2020-21 में तलकर्षक XX को पारादीप से, तलकर्षक XIX को एनएमपीटी से और तलकर्षक XI को एसएनसी से मोबिलाइज्ड किया गया था। इसी तरह, हिंदुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड से ट्रेज XI, कोचीन पोर्ट से ट्रेज XVI और ट्रेज XX को 2021-22 में चेन्नई में डीमोबिलाइज्ड किया गया और इसलिए, कोई अतिरिक्त शुल्क नहीं लगाया गया था। यह भी कहा गया कि कोच्चि में चक्रवात 'ताउते' के कारण एसएनसी में भारी मात्रा में गाद जमा हो गई थी और मानसून के बाद किए गए जांच सर्वेक्षण के अनुसार पहले से हासिल की गई गहराई भी काफी कम हो गई थी। इसके अलावा, कोविड महामारी और लॉकडाउन के कारण काम में देरी हुई जो पूरी तरह से नियंत्रण से बाहर थी। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि अभ्युक्ति लगातार तलकर्षकों की तैनाती न करने से संबंधित है, जिसके परिणामस्वरूप एसएनसी परियोजना के निष्पादन में हानि हुई है, ना कि जुर्माना लगाने से संबंधित है। जुर्माना, यदि कोई हो, तो डीसीआईएल के लिए अतिरिक्त नुकसान होता। तलकर्षक XX और XIX से संबंधित मोबिलाइज्ड और ट्रेज XI और XX के डीमोबिलाइज्ड शुल्क को केवल 2020-21 के लिए उपरोक्त उप-पैरा में शामिल किया गया था। इसी तरह, तलकर्षक XI और XVI से संबंधित मोबिलाइज्ड और तलकर्षक XX के डीमोबिलाइज्ड शुल्क को केवल 2021-22 के उप-पैरा में शामिल किया गया था। इस प्रकार, अनुबंधित संख्या से अधिक तैनात तलकर्षकों के मोबिलाइज्ड एवं डीमोबिलाइज्ड शुल्क के कारण अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, निर्धारित गहराई को 16 सप्ताह यानी 112 दिनों के भीतर हासिल की जानी थी। इस प्रकार, यदि आवश्यक संख्या में तलकर्षक 3 दिसंबर 2020 से प्रभावी रूप से

²⁷ वास्तविक व्यय ₹51.44 करोड़ घटा प्राप्त राजस्व ₹24.17 करोड़ (जिसमें ₹2.45 करोड़ का मोबिलाइजेशन और डीमोबिलाइजेशन शुल्क शामिल है) घटा ईंधन वृद्धि पर ₹8.18 करोड़ का घाटा (जिसकी चर्चा 7.1.5.1 के पैरा संख्या ए.5 में की गई है)।

तैनात किए गए होते, तो भी मई 2021 में चक्रवात 'ताउते' और अप्रैल 2021 में कोविड की दूसरी लहर की शुरुआत से पहले मार्च 2021 तक निर्धारित गहराई हासिल कर ली जानी चाहिए थी। अक्टूबर 2020 के मुकाबले दिसंबर 2020 में तलकर्षण कार्य देरी से शुरू हुआ और उसके बाद जनवरी 2021 से मई 2021 तक तलकर्षण बंद रहने के कारण गाद जमा हो गई, न कि कोविड महामारी/लॉकडाउन के परिणामस्वरूप बाधाएं उत्पन्न हुईं जैसा कि प्रबंधन द्वारा बताया गया।

बी.4 डीसीआईएल द्वारा नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई के साथ किए गए संविदा (31 जनवरी 2020) के तहत, डीसीआईएल के बेड़े में नवीनतम तलकर्षक, उच्च राजस्व अर्जित करने वाले, तलकर्षक XXI को तलकर्षण के लिए तैनात किया गया था। हालाँकि, यह पाया गया कि तलकर्षक XXI को 4 अप्रैल 2020 (9:20 बजे) से 9 अप्रैल 2020 (13:30 बजे) तक लगभग 124 घंटे तक बंकरों की प्रतीक्षा में लंगर डाला गया था। बंकरिंग के अभाव में तलकर्षक XXI के निष्क्रिय रहने के कारण स्थायी लागत के रूप में ₹0.91 करोड़²⁸ का अनावश्यक व्यय हुआ। बंकरिंग के अभाव में तलकर्षक XXI के निष्क्रिय रहने के कारण होने वाले वित्तीय प्रभावों को ध्यान में रखते हुए, डीसीआईएल को ईंधन की समय पर आपूर्ति की योजना बनानी चाहिए थी और उसे सुनिश्चित करना चाहिए था।

प्रबंधन/मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति पर कोई विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

इस प्रकार, तलकर्षकों की तैनाती में गलत योजना के कारण, समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से चार में डीसीआईएल को ₹87.62 करोड़²⁹ का नुकसान हुआ।

वर्ष 2017 की रिपोर्ट संख्या 9 के पैरा संख्या 14.1 में लेखापरीक्षा ने पहले ही अनुशंसा की थी कि डीसीआईएल को निर्धारित अवधि के भीतर कार्यों को पूरा करने के लिए बेहतर योजना, कुशल तैनाती और पर्यवेक्षण के माध्यम से अपने तलकर्षक की क्षमता को बढ़ाने का लक्ष्य रखना चाहिए। हालाँकि, लेखापरीक्षा को अभी भी तलकर्षक की योजना और तैनाती में कमियाँ मिली हैं, जिसके परिणामस्वरूप कार्यों के पूरा होने में देरी हुई है। इसलिए, लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

²⁸ नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई में ड्रेजिंग से उत्पन्न होने वाले राजस्व पर विचार नहीं किया गया है।

²⁹ ₹60.15 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का बी.1) प्लस ₹7.47 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का बी.2) प्लस ₹19.09 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का बी.3) प्लस ₹0.91 (पैरा 7.1.5.1 का बी.4)।

अनुशंसा संख्या 30: तलकर्षण कार्यों के निष्पादन में देरी और संबंधित अतिरिक्त परिहार्य व्यय से बचने के लिए तलकर्षकों की तैनाती योजनाबद्ध क्षमताओं और अनुबंधात्मक समयसीमा के अनुरूप की जा सकती है।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि अनुशंसा नोट कर ली गई है और उसका अनुपालन किया जाएगा।

अनुशंसा संख्या 31: डीसीआईएल तलकर्षकों की नियुक्ति के लिए शीघ्र निर्देश जारी करने के साथ-साथ बंकरिंग, लॉजिस्टिक्स आदि की समय पर व्यवस्था सुनिश्चित करे, ताकि तलकर्षकों के निष्क्रिय रहने से बचा जा सके और इसके परिणामस्वरूप अनावश्यक व्यय न हो।

मंत्रालय/प्रबंधन ने बताया (मई 2024) कि धन की कमी के कारण बंकर आपूर्तिकर्ताओं से मंजूरी में देरी हुई और इसके अलावा, उपभोगताओं से समय पर बर्थ/लंगर गाह उपलब्ध न होने के कारण तलकर्षक बेकार पड़े रहे।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा को दोहराया क्योंकि प्रतिक्रिया में बताई गई बाधाओं को बेहतर योजना के माध्यम से नियंत्रित किया जा सकता था।

सी. निर्धारित गहराई और आवश्यक मात्रा की प्राप्ति न होना

लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से दो (2) में हानि देखी है, क्योंकि डीसीआईएल निर्धारित गहराई/अनुबंधित मात्रा को प्राप्त नहीं कर सका।

सी.1 नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई ने वर्ष 2019-20 के लिए ₹66.19 करोड़ (जीएसटी सहित) की लागत से नौसेना स्थलों, मुंबई के अनुरक्षण तलकर्षण के लिए डीसीआईएल के साथ एक संविदा किया (31 जनवरी 2020)। संविदा के भाग II के खंड 1 में तय किया गया था कि निर्धारित गहराई को प्राप्त किया जाएगा और उपयोगकर्ता प्रबंधक, अर्थात्, यार्ड के कमोडोर, नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई द्वारा विधिवत प्रमाणित किया जाएगा और भुगतान तदनुसार किया जाएगा। तलकर्षण कार्य को 10 क्षेत्रों में विभाजित किया गया था और बिलों का भुगतान संबंधित क्षेत्रों में प्राप्त निर्धारित गहराई के आधार पर किया जाएगा।

मानसून-पूर्व तलकर्षण के दौरान, जोन 1, 2, 3, 4, 5, 6 और 8 में काम शुरू हुआ। जोन 1, 3, 6 और 8 में कठोर पैच, बोल्डर आदि पाए गए और इसलिए, निर्धारित गहराई हासिल नहीं की जा सकी। यार्ड के कमोडोर द्वारा गैब तलकर्षक को तैनात करने की सलाह

पर, डीसीआईएल ने ग्रैब तलकषक तैनात करके एक उप-संविदाकार के माध्यम से जोन 7, 9 और 10 में मानसून के बाद तलकषण का काम किया। हालांकि, कठोर पैच और बोल्टर के कारण दो बार्ज के साथ ग्रैब तलकषक तैनात करने के बाद भी निर्धारित गहराई हासिल नहीं की जा सकी।

डीसीआईएल ने जोन 1,3,6,8,9 और 10 में लगभग 96 प्रतिशत निर्धारित गहराई हासिल की और यार्ड कमोडोर से अनुरोध किया कि वह प्राप्त गहराई तक ही भुगतान करे। हालांकि, यार्ड कमोडोर ने डीसीआईएल के ₹56.09 करोड़ के दावे के मुकाबले ₹43.04 करोड़ स्वीकार किए और निर्धारित गहराई हासिल न करने के लिए ₹13.05 करोड़ की राशि को अस्वीकार कर दिया।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि उप-संविदाकार को 'घन मीटर मात्रा' के आधार पर नियुक्त किया गया था, जबकि नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई के साथ संविदा 'निर्धारित गहराई' के आधार पर था और इसलिए, जोन 9 और 10 से संबंधित ₹1.80 करोड़ की अस्वीकृत राशि, जिसे उप-संविदाकार द्वारा निष्पादित किया गया था, वसूल नहीं की जा सकी।

प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि अनुरक्षण तलकषण के कार्य में कठोर पैच की परिकल्पना नहीं की गई थी। नौसेना मुंबई के तलकषण कार्य को सम्बंधित वर्ष के लिए यथा-स्थान मात्रा के आधार पर निष्पादित करने के लिए वर्ष 2019-20 के लिए संविदा को अंतिम रूप दिया गया था और नए निविदा आमंत्रित करने के लिए समय की कमी को देखते हुए दूसरे वर्ष के लिए बढ़ा दिया गया था। यह भी कहा गया कि डीसीआईएल को कोई नुकसान नहीं हुआ है, लेकिन उसने उप-संविदा पर ₹1.90 करोड़ का लाभ अर्जित किया है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि डीसीआईएल उप-संविदाकारी एजेंसी के साथ बैक-टू-बैक व्यवस्था को बनाए रखने में विफल रही क्योंकि नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई द्वारा दिया गया कार्य 'निर्धारित गहराई' के आधार पर था और इसे उप-संविदाकार को 'यथा-स्थान' आधार पर दिया गया था। यथा-स्थान मात्रा के बजाय निर्धारित गहराई के आधार पर उप-संविदा देने से लाभ में ₹1.80 करोड़ की वृद्धि हुई होगी।

सी.2 गंगावरम पोर्ट लिमिटेड (जीपीएल), विशाखापत्तनम को टीएसएचडी का उपयोग करके यारदा बीच पर समुद्र तट पोषण का कार्य ₹400 प्रति घन मीटर की दर से तलकर्षण की गई मात्रा के आधार पर दिया गया (दिसंबर 2020)। कार्य आदेश के अनुसार, डीसीआईएल को (+/-) 20 प्रतिशत की स्वीकार्य भिन्नता के साथ लगभग 1.00 लाख घन मीटर की अनुमानित मात्रा के तलकर्षण के लिए 5,500 घन मीटर या 7,400 घन मीटर क्षमता के तलकर्षक को तैनात करना था। काम की अनुमानित अवधि लगभग 10-15 दिन थी। डीसीआईएल ने 16 मार्च 2021 से 5,500 घन मीटर की क्षमता वाले तलकर्षक XX की तैनाती की और 7.49 तलकर्षण दिनों की अवधि के लिए 23 मार्च 2021 तक जारी रखा और लगभग 1.00 लाख घन मीटर की अनुमानित मात्रा की तुलना में 0.68 लाख घन मीटर मात्रा का तलकर्षण किया। ड्रेज XX को 23 मार्च 2021 को कामराजर पोर्ट लिमिटेड (केपीएल), एन्नोर में तैनाती के लिए भेज दिया गया और शेष 0.32 लाख घन मीटर की अनुबंधित मात्रा को पूरा करने के लिए डीसीआईएल द्वारा कोई तलकर्षक तैनात नहीं किया गया। इस संबंध में, डीसीआईएल ने (26 मार्च 2021) ₹3.60 करोड़ का दावा किया, जिसमें मोबिलाइजेशन (₹0.20 करोड़) और डिमोबिलाइजेशन (₹0.20 करोड़) शुल्क शामिल हैं। जीपीएल ने संविदा संबंधी दायित्व का पालन न करने के कारण डिमोबिलाइजेशन शुल्क के लिए ₹0.20 करोड़ की अनुमति न देकर ₹3.40 करोड़ स्वीकृत किए।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि जीपीएल और केपीएल के साथ संविदा की शर्तों के अनुसार, तलकर्षण की जाने वाली मात्रा *यथा-स्थान* मात्रा के आधार पर थी, लेकिन जीपीएल (₹400 प्रति घन मीटर) की दर केपीएल (₹165 प्रति घन मीटर) की तुलना में अधिक थी। इसलिए, डीसीआईएल को जीपीएल में अनुबंधित मात्रा को पूरा करने के लिए 3 से 4 दिनों तक तलकर्षण जारी रखकर काम पूरा करना चाहिए था और इस तरह, उसी तलकर्षण अवधि के लिए केपीएल (₹0.53 करोड़) में अर्जित राजस्व की तुलना में ₹1.28 करोड़ अधिक कमा सकते थे। जीपीएल से तलकर्षक को बिना विचार किए वापस लेने के परिणामस्वरूप ₹0.75 करोड़³⁰ का संभावित राजस्व अर्जित करने का अवसर खोने और ₹0.20 करोड़ का डिमोबिलाइज़्ड शुल्क लगाने के कारण ₹0.95 करोड़ का नुकसान हुआ।

³⁰ मात्रा (32,122.56 घन मीटर) x प्रति घन मीटर दर में अंतर (गंगावरम में ₹400 प्रति घन मीटर घटा एन्नोर में ₹165 प्रति घन मीटर)।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि शेष कार्य को पूरा करने के लिए तलकर्षक की तत्काल तैनाती के लिए केपीएल की ओर से भारी दबाव के कारण, तलकर्षक XX को जीपीएल से इस आश्वासन के साथ हटा दिया गया कि, शेष तलकर्षण कार्य को पूरा करने के लिए गंगावरम बंदरगाह पर मोबिलाइजेशन/डिमोबिलाइजेशन शुल्क जैसी किसी अतिरिक्त लागत के बिना अप्रैल के पहले सप्ताह में गंगावरम बंदरगाह पर एक और टीएसएचडी तैनात किया जाएगा। यह भी कहा गया कि कामराजर पोर्ट पर तलकर्षक XX की तैनाती से डीसीआईएल को ₹2.96 करोड़ की राशि के लिए परिसमापन क्षति की छूट पाने में मदद मिली। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों में यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि डीसीआईएल ने शेष कार्य पूरा करने के लिए जीपीएल को दिए गए आश्वासन के अनुसार दूसरा तलकर्षक क्यों नहीं लगाया। परिसमापन क्षति के संबंध में, पैरा 7.1.5.1 के बिंदु डी.2 में इस पर चर्चा की गई है।

समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से दो में निर्धारित गहराई और आवश्यक मात्रा प्राप्त न होने के कारण ₹2.75 करोड़³¹ का नुकसान उठाना पड़ा।

अनुशंसा संख्या 32: डीसीआईएल तलकर्षण कार्यों की प्रगति की निरंतर निगरानी और समीक्षा कर सकता है ताकि राजस्व की हानि से बचने के लिए निर्धारित समयसीमा के भीतर अनुबंधित मात्रा / निर्धारित गहराई प्राप्त की जा सके।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि अनुशंसा पर गौर किया गया है और डीसीआईएल अनुबंधित मात्रा / निर्धारित गहराई को प्राप्त करने के लिए प्रगति की निगरानी और समीक्षा कर रहा है।

डी. जुर्माना और परिसमापन क्षति का उगाही

उपभोगताओं के साथ किए गए समझौतों की शर्तों के अनुसार, यदि तलकर्षण कार्य निर्धारित समय के भीतर पूरा नहीं किया गया, तो बंदरगाह समझौतों में उल्लिखित प्रतिशत के अनुसार परिसमापन क्षति (एलडी) लगा सकते हैं। लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए चुने गए 17 अनुबंधों में से सात (7) में इस आधार पर विसंगतियां पाईं। लेखापरीक्षा ने पाया कि

³¹ ₹1.80 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का बिंदु सी.1) जोड़ ₹0.95 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का बिंदु सी.2)।

समय-सीमा के भीतर काम पूरा न होने के कारण तीन (3) अनुबंधों में बंदरगाहों ने परिसमापन क्षति (एलडी) लगाया। एक मामले में, नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई ने अतिरिक्त परिसमापन क्षति (एलडी) काट लिया। इसके अलावा, तीन (3) मामलों में, संविदा की शर्तों का पालन न करने के लिए जुर्माना लगाया गया। पाए गए मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है:

डी.1. नव मंगलूर पत्तन ट्रस्ट (एनएमपीटी) द्वारा वर्ष 2020-21, 2021-22 और 2022-23 के लिए मानसून के बाद रखरखाव तलकर्षण के लिए दिए गए कार्य (8 सितंबर 2020) के संबंध में, संविदा की सामान्य शर्तों के खंड संख्या- 7.2 (खंड I) भाग- II के अनुसार, तलकर्षण कार्य पिछले वर्ष के 1 अक्टूबर से 120 दिनों के भीतर पूरा किया जाना था। यदि डीसीआईएल निर्धारित समय के भीतर सभी प्रकार से कार्य पूरा करने में विफल रहता है, तो विलम्ब के लिए उसके हिस्से के प्रति सप्ताह संविदा मूल्य के एक प्रतिशत की दर से परिसमापन क्षति लगाया जाना था, जो अधिकतम संविदा मूल्य के 10 प्रतिशत हो सकता था। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 17 दिसंबर 2020 से तलकर्षक VIII (6,500 घन मीटर) और तलकर्षक XIX (5,500 घन मीटर) को तैनात करके वर्ष 2020-21 के लिए तलकर्षण का कार्य 31 अक्टूबर 2020 से शुरू किया गया था और 110 दिनों की देरी के साथ 18 मई 2021 को काम पूरा कर लिया गया था। परिणामस्वरूप, एनएमपीटी ने वर्ष 2020-21 के लिए ₹3.71 करोड़ की परिसमापन क्षति राशि वसूल की।

प्रबंधन ने बताया (जून 2023/मई 2024) कि ड्रेज VIII के मामले में कोच्चि में ड्राई डॉक की मरम्मत कोविड महामारी प्रतिबंधों के कारण 30 दिनों की देरी से हुई। इसके अलावा, अत्यधिक और भयंकर चक्रवाती तूफान 'ताउते' के कारण, जिसके कारण भारी बारिश हुई, तलकर्षण क्षेत्र के जोन में बैकफिल/गाद जमा हो गई। परिणामस्वरूप, बर्थ और जोन के किनारे किए गए तलकर्षण की मात्रा के बावजूद, जिसमें चक्रवात गाद की मात्रा को हटाना भी शामिल है, निर्धारित गहराई को प्राप्त करने के लिए तलकर्षण दिनों की संख्या बढ़ गई। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जैसा कि पैरा 7.1.5.1 के बिंदु ए.4 में चर्चा की गई है, डीसीआईएल ने 1 अक्टूबर 2020 से 7,400 मीटर³ की क्षमता वाले तलकर्षक को तैनात करके 120 दिनों के भीतर काम पूरा करने की योजना बनाई थी। इसलिए, हालांकि काम 31 अक्टूबर 2020 से 30 दिनों की देरी से शुरू

हुआ था, लेकिन अनुबंधित मात्रा फरवरी 2021 के अंत तक 120 दिनों में हासिल की जानी चाहिए थी, यानी मई 2021 में तट पर आए चक्रवात 'ताउते' से दो महीने से भी पहले, जब तलकर्षण कार्य पूरा होने के अंतिम चरण में था। इस प्रकार, अनुमानित 120 दिनों के मुकाबले 290 दिनों तक तलकर्षण करने के कारण परिसमापन क्षति लगाया गया। इसके अलावा, जैसा प्रबंधन ने बताया कि कोविड महामारी के व्यापक प्रभावों ने तलकर्षकों की तैनाती को प्रभावित किया, जिसे डीसीआईएल ने एक तलकर्षक की आवश्यकता के मुकाबले कार्यों को निष्पादित करने के लिए दो तलकर्षक को तैनात करके कम किया, लेकिन फिर भी काम पूरा नहीं कर सका।

डी.2 वर्ष 2020-21 के लिए कामराजर पोर्ट लिमिटेड (केपीएल), एन्नोर के साथ अनुरक्षण तलकर्षण अनुबंध (8 जुलाई 2020) के खंड संख्या 28 के अनुसार, अनुबंध के निष्पादन में देरी के मामले में, प्रति सप्ताह देरी या उसके कोई भाग के लिए अनुबंध मूल्य के 0.50 प्रतिशत की दर से परिसमापन क्षति लगाया जाना था, जो अनुबंध मूल्य के अधिकतम पांच प्रतिशत तक हो सकता था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2020-21 के लिए तलकर्षण कार्य 30 अप्रैल 2022 को 11 महीने की देरी से पूरा हुआ (मछली प्रजनन के मौसम के दो महीने को छोड़कर) जबकि अनुबंध के अनुसार इसे 8 जुलाई 2020 से आठ महीने के भीतर पूरा किया जाना था (यानी 7 मार्च 2021 तक)। नतीजतन, केपीएल ने वर्ष 2020-21 के लिए ₹2.96 करोड़ माफ करने के बाद ₹1.40 करोड़ की परिसमापन क्षति राशि वसूल की।

प्रबंधन ने बताया (जून 2023 / मई 2024) कि हालांकि समझौते के अनुसार दो तलकर्षकों को तैनात करने का प्रस्ताव था, लेकिन लक्ष्य मात्रा 48 लाख घन मीटर से घटाकर 34.45 लाख घन मीटर करने के कारण केवल एक टीएसएचडी के साथ काम पूरा करने की योजना बनाई गई थी। हालांकि, जहाजों के ड्राई डॉक्स पर कोविड महामारी के व्यापक प्रभाव के कारण तलकर्षकों की अनुपलब्धता, पूर्व-प्रतिबद्ध कार्यों के लिए जहाजों की तैनाती, अप्रैल-जून के दौरान मछली प्रजनन का मौसम (जिसका समझौते में उल्लेख नहीं किया गया था) आदि के कारण अनुरक्षण तलकर्षण का काम समय पर पूरा नहीं हो सका। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि हालांकि लक्षित मात्रा कम कर दी गई थी, केपीएल ने आठ महीने की मूल संविदा अवधि की

अनुमति दी और इसलिए, उस समय के भीतर काम पूरा हो जाना चाहिए था। चूंकि आठ महीने की निर्धारित अनुबंध अवधि 8 जुलाई 2020 से शुरू हुई और 7 मार्च 2021 तक पूरी हुई, इसलिए अनुबंध में मछली प्रजनन के मौसम (अप्रैल-जून) का उल्लेख करने की कोई प्रासंगिकता नहीं है। इस प्रकार, समझौते के अनुसार लगातार तलकर्मियों की तैनाती न करने के परिणामस्वरूप 11 महीने की देरी हुई। इसके अलावा, पैरा 7.1.5.1 के बिंदु बी.2 के लिए उल्लिखित लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों का भी संदर्भ लिया जा सकता है।

डी.3. वर्ष 2019-20 के लिए डीसीआईएल द्वारा पारादीप पत्तन प्राधिकरण (पीपीए) के साथ हस्ताक्षरित अनुरक्षण तलकर्मण अनुबंध (29 नवंबर 2019) के खंड 11 (vii) में यह प्रावधान है कि रेत पेटी तलकर्मण³² के मामले में, यदि 15 मार्च 2020 तक ड्रेज की गई मात्रा 0.8 मिलियन घन मीटर से कम है, तो 1.0 मिलियन घन मीटर की मात्रा प्राप्त करने में जितने की कमी रह गयी हो उस मात्रा के लिए परिसमापन क्षति तलकर्मण शुल्क प्रति घन मीटर (₹124 प्रति घन मीटर) की दर से लागू होगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीसीआईएल को 15 मार्च 2020 तक 0.8 मिलियन घन मीटर की न्यूनतम मात्रा के तलकर्मण सुनिश्चित करने के लिए रेत पेटी क्षेत्र में प्रयास करने थे। हालांकि, डीसीआईएल ने 1 दिसंबर 2019 से 27 जनवरी 2020 तक तलकर्मण XVII को तैनात किया और 8.00 लाख घन मीटर की न्यूनतम मात्रा प्राप्त करने में 0.47 लाख घन मीटर की कमी के साथ 7.53 लाख घन मीटर की मात्रा का तलकर्मण किया। इस प्रकार, पीपीए के 1.0 मिलियन घन मीटर के कुल अनुबंध मात्रा के संदर्भ में 2.47 लाख घन मीटर की कमी पर एलडी के लिए ₹3.06 करोड़ वापस लिए। इस प्रकार, 8.00 लाख घन मीटर की न्यूनतम मात्रा का छह प्रतिशत प्राप्त नहीं कर पाने के कारण डीसीआईएल ने रेत पेटी क्षेत्र में अर्जित ₹9.34 करोड़ के अपने राजस्व का 33 प्रतिशत खो दिया।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि उन्होंने तलकर्मण XVII को तैनात करके रेत पेटी का तलकर्मण करने लिए अपना सर्वश्रेष्ठ प्रयास किया और जाँच सर्वेक्षण के अनुसार 7.96 लाख घन मीटर की मात्रा का तलकर्मण किया। हालांकि, तलकर्मण पश्चात सर्वेक्षण

³² वह विशेष श्रृंखला/क्षेत्र जहाँ ज्वार/जल प्रवाह के कारण रेत का संचय होता है।

करने में देरी के कारण, गाद जम गई और अंतिम मात्रा 7.53 लाख घन मीटर निकली। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कहा कि तलकर्षण मात्रा में कमी पश्चात सर्वेक्षण में देरी के कारण हुई, जिससे गाद जम गई। इसके अलावा, 15 मार्च 2020 तक 8.00 लाख घन मीटर की न्यूनतम आवश्यक मात्रा की उपलब्धि सुनिश्चित करने से पहले 27 जनवरी 2020 को तलकर्षक को अन्य क्षेत्रों में भेजने के कारण अंतिम मात्रा 7.53 लाख घन मीटर रही।

डी.4. डीसीआईएल द्वारा नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई के साथ हस्ताक्षरित अनुरक्षण तलकर्षण अनुबंध (31 जनवरी 2020) के भाग III के खंड 8 में यह निर्धारित किया गया था कि अनुबंध में निर्दिष्टानुसार भंडार/माल की आपूर्ति करने और परीक्षण, उपकरणों की स्थापना, प्रशिक्षण आदि आयोजित करने में डीसीआईएल के विफल होने की स्थिति में, नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई विलंबित/अवितरित भंडार/सेवाओं के अनुबंध मूल्य के 0.5 प्रतिशत की दर से प्रत्येक सप्ताह या सप्ताह के हिस्से की देरी के लिए परिसमापन क्षति की कटौती करेगा, जो विलंबित भंडार मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत मूल्य के बराबर होगा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्य पूरा होने में 58 दिन की देरी हुई, यानी 5 फरवरी 2021 से 3 अप्रैल 2021 तक, जबकि निर्धारित समापन तिथि 4 फरवरी 2021 थी। परिणामस्वरूप, नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई ने ₹0.50 करोड़ के परिसमापन क्षति की कटौती की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई ने अनुबंध मूल्य के 4.5 प्रतिशत (यानी आठ सप्ताह और दो दिन x 0.50 प्रतिशत प्रति सप्ताह) पर वसूली योग्य परिसमापन क्षति (₹0.27 करोड़) के मुकाबले 10 प्रतिशत की दर से ₹0.50 करोड़ का परिसमापन क्षति काटा। चूंकि डीसीआईएल ने वसूले गए परिसमापन क्षति की सत्यता की पुष्टि नहीं की, जिसके परिणामस्वरूप नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई द्वारा ₹0.23 करोड़ का परिसमापन क्षति अधिक वसूला गया।

प्रबंधन ने बताया (जून/अगस्त 2023/मई 2024) कि अनुबंध भुगतान "निर्धारित गहराई" के आधार पर थे। इसलिए, नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई ने निर्धारित गहराई की प्राप्ति न होने के कारण अनुबंध के अनुसार 10 प्रतिशत (अधिकतम मूल्य) की दर से परिसमापन क्षति लगाया। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि कार्य आदेश के भाग III के खंड 8 के अनुसार परिसमापन क्षति को विलंबित/अप्राप्त सेवाओं के लिए लगाया जाना था, न कि 'निर्धारित गहराई' की गैर-प्राप्ति के लिए। इस प्रकार, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कार्य पूरा होने में देरी 58 दिन थी, यानी कार्य आदेश के अनुसार आठ सप्ताह और दो दिन, परिसमापन क्षति को 10 प्रतिशत के बजाय केवल 4.5 प्रतिशत लगाया जाना चाहिए था।

डी.5. कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी), कोच्चि द्वारा वर्ष 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के लिए डीसीआईएल को दिए गए अनुरक्षण तलकषण कार्यों के लिए अनुबंध की विशेष शर्तों (एससीसी) के खंड 2.47.2 के अनुसार डीसीआईएल, पोर्ट के चैनल/बेसिन या किसी अन्य स्थान पर, जैसा कि निर्देश दिया जाए, 11,900 घन मीटर की निर्दिष्ट कुल क्षमता वाले तलकषणों को एक कैलेंडर माह में 120 घंटों को छोड़कर, पूरे अनुबंध अवधि के दौरान लगातार तैनात करेगा। इसके अलावा, यदि तैनात दोनों तलकषण एक ही समय में 24 घंटे से अधिक काम नहीं करते हैं, तो प्रति दिन ₹5.00 लाख का परिसमापन क्षति लगाया जा सकता है। अनुबंध के विशेष शर्तों के खंड 2.6.3 में यह भी निर्धारित किया गया है कि प्रत्येक तलकषण के लिए महीने में पांच दिनों की अवधि से अधिक समय तक खराब रहने पर प्रति दिन ₹20,000 की दर से जुर्माना लगाया जाएगा। इसके अलावा, खंड 10.1 में यह निर्धारित किया गया है कि डीसीआईएल द्वारा पाक्षिक रूप से संयुक्त सर्वेक्षण करने में विफल रहने पर प्रति पाक्षिक सर्वेक्षण ₹12.00 लाख की दर से जुर्माना लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के दौरान, सीओपीटी ने तलकषणों के कामकाज/तैनाती में कमी (₹0.50 करोड़), दोनों तलकषणों के 24 घंटे से अधिक काम नहीं करने (₹0.10 करोड़) और पाक्षिक सर्वेक्षण नहीं करने तथा मशीनरी को चालू हालत में न रखने (₹0.24 करोड़) के लिए ₹0.84 करोड़ वसूल किए।

इस प्रकार, डीसीआईएल द्वारा अनुबंध की शर्तों का पालन न करने के परिणामस्वरूप ₹0.84 करोड़ का जुर्माना लगाया गया।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023 / मई 2024) कि देरी अपरिहार्य थी और राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं की आवश्यकता को पूरा करने के लिए कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड के लिए पोत

के विपथन, सर्वेक्षण करने के लिए मानसून के दौरान खराब मौसम की स्थिति आदि के कारण नियंत्रण से बाहर थी। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जुर्माने तलकषकों की कार्य अवधि/तैनाती में कमी, तैनात तलकषक को 24 घंटे से अधिक समय तक रोकना और निर्धारित अवधि से अधिक समय तक खराब रहने के लिए वसूला गया था, न कि तलकषकों को दूसरी जगह भेजने के लिए, जैसा कि प्रबंधन ने उल्लेख किया है। इसके अलावा, पाक्षिक सर्वेक्षण न करने, मशीनों को काम करने की स्थिति में न रखने और एकल इंजन से तलकषण करने के कारण जनवरी 2020, दिसंबर 2021, मार्च 2022 और मई 2022 के दौरान जुर्माना लगाया गया, जो मानसून का मौसम नहीं था। इसलिए, देरी में योगदान देने वाले कारक नियंत्रणीय और परिहार्य थे।

इस प्रकार, डीसीआईएल को जुर्माना/परिसमापन क्षतिपूर्ति के कारण समीक्षा के लिए चुने गए 17 में से सात अनुबंधों में ₹9.51 करोड़³³ का नुकसान हुआ।

अनुशंसा संख्या 33: डीसीआईएल उपभोगताओं द्वारा जुर्माना और परिसमापन क्षतिपूर्ति की वसूली से बचने के लिए अनुबंध की शर्तों के अनुसार और अनुबंध की समय-सारिणी के भीतर तलकषण कार्य निष्पादित कर सकता है।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि अनुशंसा को अच्छी तरह से नोट कर लिया गया है और यह सुनिश्चित किया जाएगा कि तलकषण कार्य अनुबंधित समय-सारिणी के भीतर निष्पादित किया जाए।

ई. कार्य की मात्रा से संबंधित नियम व शर्तों के मामले

समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से चार (4) में स्वीकार्य कार्य की मात्रा और अत्यधिक तलकषण से संबंधित मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है:

³³ ₹3.71 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का डी.1) जोड़ ₹1.40 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का डी.2) जोड़ ₹3.06 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का डी.3) जोड़ ₹0.50 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का डी.4) जोड़ ₹0.84 करोड़ (पैरा 7.1.5.1 का डी.5)।

ई.1 वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए एर्नाकुलम में नौसेना चैनल के अनुरक्षण तलकर्षण के लिए दक्षिणी नौसेना कमान (एसएनसी), कोच्चि के साथ (6 अक्टूबर 2020) किए गए अनुबंध की विशेष शर्तों (एससीसी) के खंड 5 के अनुसार, कार्य के दायरे में बताई गई गहराई (यानी, जोन 1 से 5 में 5.5 मीटर, जोन 6 में 1.5 मीटर और जोन 7 से 10 के संबंध में 10.5 मीटर) से 30 सेंटीमीटर ज्यादा तलकर्षण के मामले में, अधिक तलकर्षण के कारण होने वाली मात्रा का आकलन साउंडिंग के आधार पर किया जाएगा और भुगतान के उद्देश्य से इसे कुल तलकर्षित मात्रा से घटा दिया जाएगा। तकनीकी विनिर्देशों के खंड संख्या 10 में कहा गया है कि "साउंडिंग 100 मिमी की सटीकता तक ली जाएगी। जो भी मात्रा ऊपर निर्दिष्ट स्वीकार्य गहराई के अनुसार और संलग्न रेखाचित्र में दिखाए गए विशेष क्षेत्र की तलकर्षण सीमाओं के दोनों ओर 30 मीटर के भीतर तलकर्षित की जाती है और जो मात्रा/समाग्री प्राकृतिक ढलानों से तलकर्षित की जाती है, उसके लिए भुगतान किया जाएगा।"

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि -

- (i) डीसीआईएल ने 10.8 मीटर (यानी 10.5 मीटर जोड़ 0.3 मीटर) की दावा योग्य स्वीकार्य गहराई के मुकाबले तलकर्षण मात्रा को केवल 10.5 मीटर की डिज़ाइन गहराई तक सीमित करके 16.90 लाख घन मीटर की मात्रा का दावा किया। 10.8 मीटर की दावा योग्य स्वीकार्य गहराई को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए दावा योग्य तलकर्षण मात्रा 18.47 लाख घन मीटर थी और इसलिए, 1.57 लाख घन मीटर की सीमा तक मात्रा का कम दावा था, जिसकी राशि ₹1.90 करोड़ थी।
- (ii) इसके अलावा, अनुबंध की विशेष शर्तों (एससीसी) के खंड 24 के अनुसार, निर्धारित गहराई से परे तलकर्षण के लिए कोई भुगतान नहीं किया जाएगा। तलकर्षित की गई अतिरिक्त मात्रा को समग्र अनुबंध मात्रा में नहीं गिना जाएगा और इसके लिए भुगतान नहीं किया जाएगा। इस संबंध में, डी.सी.आई.एल. ने कुल 21.80 लाख घन मीटर मात्रा का तलकर्षण किया, जो कि अनुबंध की दावा योग्य सीमाओं (यानी, अधिकतम 10.8 मीटर तक) के भीतर मात्राओं को विनियमित करने के लिए डीसीआईएल द्वारा समय पर और निरंतर निगरानी की अनुपस्थिति के कारण दावा योग्य मात्रा 18.47 लाख घन मीटर से 3.33 लाख घन मीटर अधिक थी।

चूंकि डीसीआईएल को 21.80 लाख घन मीटर की मात्रा के तलकर्षण में 192.49 दिन लगे, इसलिए लेखापरीक्षा ने 3.33 लाख घन मीटर की अतिरिक्त मात्रा को निकालने के लिए 29.34 तलकर्षण दिनों³⁴ की अधिकता का पता लगाया, जिसके परिणामस्वरूप ₹7.32 करोड़ (अर्थात् 2020-21 और 2021-22 के लाभ व हानि खातों के अनुसार 29.34 दिन x ₹24.96 लाख प्रति दिन) का परिहार्य व्यय हुआ।

इस प्रकार, चूंकि डीसीआईएल ने स्वीकार्य गहराई तक दावा नहीं किया, इसलिए ₹1.90 करोड़ के राजस्व की हानि हुई तथा स्वीकार्य सीमा से अधिक तलकर्षण के कारण ₹7.32 करोड़³⁵ का अतिरिक्त व्यय हुआ, जिससे बचा जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (जून/अगस्त 2023/मई 2024) कि सहनीय सीमाएँ केवल कार्य पूरा करने के उद्देश्य से हैं और इसलिए, मात्रा की गणना 10.5 मीटर डिज़ाइन की गई गहराई पर की जाती है, न कि 10.8 मीटर पर। इसलिए, ₹1.90 करोड़ का राजस्व नुकसान लागू नहीं होता। आगे बताया गया कि 3.32 लाख घन मीटर का अधिक तलकर्षण हुआ था। अगर इस अधिक तलकर्षण को ध्यान में रखा जाता और कुल मात्रा से घटाया जाता, तो ₹4.05 करोड़ (3.32 लाख घन मीटर x ₹122 प्रति घन मीटर) का नुकसान होता, जिस पर एसएनसी ने विचार नहीं किया। यह भी कहा गया कि 'यथा स्थान' मात्रा तलकर्षण के मामले में, टेलर कट तलकर्षण करना मुश्किल होता है और चैनल क्षेत्र में अप्रत्याशित कटाव और जमाव होता है। इसलिए, कटाव की मात्रा पर विचार करते हुए डिज़ाइन गहराई को प्राप्त करने के लिए, कुछ पैच पर अधिक तलकर्षण का सहारा लेना पड़ता है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/ प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि डीसीआईएल ने तकनीकी विनिर्देशों के खंड संख्या 10 में विस्तृत रूप से वर्णित अनुबंध की शर्तों के अनुरूप स्वीकार्य मात्रा का दावा नहीं किया। 3.33 लाख घन मीटर की अधिक तलकर्षण मात्रा के संदर्भ में, अर्थात् 10.8 मीटर की स्वीकार्य गहराई से अधिक, अधिक तलकर्षण का मुख्य कारण कंपनी द्वारा समय पर और निरंतर निगरानी का अभाव था। चूंकि सटीक

³⁴ (अतिरिक्त तलकर्षित मात्रा x तलकर्षण दिनों की वास्तविक संख्या)/ कुल तलकर्षित मात्रा।

³⁵ यह अतिरिक्त व्यय पैरा संख्या 7.1.5.1 के बी.3 में उल्लिखित ₹19.09 करोड़ की हानि में सम्मिलित है।

टेलर कट तलकर्षण करना कठिन था, इसलिए अनुबंध में 0.30 मीटर की छूट का प्रावधान किया गया था और इसलिए, निरंतर निगरानी और नियंत्रण से अधिक तलकर्षण को छूट की सीमा के भीतर सीमित किया जा सकता था। डीसीआईएल ने स्वीकार्य गहराई सहित निर्धारित गहराई से 3.33 लाख घन मीटर अधिक तलकर्षण किया, जो कुल दावा योग्य मात्रा (18.47 लाख घन मीटर) का 18 प्रतिशत है।

ई.2. कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी), कोच्चि के साथ वर्ष 2019-20 से 2020-21 (18.50 लाख घन मीटर प्रति माह) और वर्ष 2021-22 (20 लाख घन मीटर प्रति माह) के लिए किए गए अनुरक्षण तलकर्षण अनुबंधों (24 अप्रैल 2019/11 मई 2021) के संबंध में अनुबंध की विशेष शर्तों (एससीसी) के खंड 2.5 में अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्धारित किया गया है कि चैनलों और बेसिनों के साथ-साथ बर्थ के सामने अत्यधिक तलकर्षण की अनुमति नहीं दी जाएगी। तलकर्षण चैनलों, बेसिनों और सभी संबंधित बर्थ फ्रंटेंज में निर्धारित गहराई तक ही सीमित की जाएगी। प्रत्येक महीने के पाक्षिक साउंडिंग चार्ट से प्रमाणित अधिकतम स्वीकार्य गहराई से परे तलकर्षित और हटाई गई सामग्री की अतिरिक्त मात्रा को संबंधित महीने के लिए प्राप्त वास्तविक मासिक उत्पादन से घटाया जाएगा और भुगतान इस प्रकार प्राप्त संशोधित मात्रा तक सीमित रहेगा। इसके अलावा, अनुबंध के विशेष शर्तों के खंड 2.47.1 के अनुसार, डीसीआईएल को मासिक मात्रा का तलकर्षण और निपटान करना होगा और इसमें कमी के लिए आनुपातिक आधार पर वसूली की जाएगी। इसलिए, निर्धारित मासिक उत्पादन से अधिक उत्पादन के लिए कोई मुआवजा देय नहीं होगा।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2019-20 से 2021-22 के दौरान तलकर्षण के 36 महीनों में से 17 महीनों में, डीसीआईएल ने अधिकतम स्वीकार्य गहराई सीमा से अधिक गहराई तक तलकर्षण किया, जिसके लिए कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) ने अतिरिक्त तलकर्षण के कारण ₹5.28 करोड़ वसूल किए। हालांकि डीसीआईएल को मासिक उत्पादन सीमा के अनुसार तलकर्षण मात्रा के समायोजन के बारे में अच्छी तरह से पता था, लेकिन इन्होंने तलकर्षण की निगरानी नहीं की जिससे अत्यधिक तलकर्षण से बचने के लिए स्वीकार्य गहराई का पालन किया जा सके। इसके अलावा, 33 महीनों के दौरान, वास्तविक तलकर्षण की मात्रा 68.40 मिलियन घन मीटर की दावा योग्य मात्रा के मुकाबले 72.64 मिलियन घन मीटर थी और अतिरिक्त मात्रा मासिक स्वीकार्य तलकर्षण सीमा से

एक प्रतिशत से 31 प्रतिशत अधिक थी, जिसके परिणामस्वरूप 4.24 मिलियन घन मीटर की अतिरिक्त मात्रा तलकर्षित हुई। इसके अलावा, हालांकि शुरुआत से ही अत्यधिक तलकर्षण दर्ज की गई है, डीसीआईएल ने तलकर्षण मात्रा को सीमा के भीतर नियंत्रित करने के लिए एहतियाती उपाय नहीं किए। सीओपीटी में तलकर्षक के प्रदर्शन के आधार पर, 4.24 मिलियन घन मीटर की अतिरिक्त मात्रा को हटाने/तलकर्षण के लिए आवश्यक तलकर्षण दिनों की संख्या 99 दिन थी, जिसके परिणामस्वरूप ₹20 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इस प्रकार, कुल मिलाकर, डीसीआईएल को अत्यधिक तलकर्षण के कारण ₹25.28 करोड़ (अर्थात्, ₹5.28 करोड़ प्लस ₹20 करोड़) का नुकसान हुआ।

अभ्युक्ति की पुष्टि करते हुए, प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि उन्होंने जहाजों को जुर्माने के बारे में सचेत कर दिया है और जहां तक संभव हो, अनुमेय गहराई से अधिक गहराई का तलकर्षण नहीं किया जा रहा है और इसकी निगरानी भी की जा रही है। डीसीआईएल ने आगे कहा कि अतिरिक्त तलकर्षण अपरिहार्य है, क्योंकि तलकर्षण क्षेत्रों में प्राकृतिक क्षरण और जमाव होता है और डीसीआईएल को जहाजों की बर्थिंग के दौरान निर्धारित गहराई बनाए रखनी होती है और उसे प्राप्त करना होता है। इसके अलावा, डीसीआईएल ने अत्यधिक तलकर्षण के लिए कोई अतिरिक्त प्रयास नहीं किया है, जिसे कई बार गाद के पैटर्न में बदलाव के कारण टाला नहीं जा सकता है। अनुबंध के अनुसार राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं। यह भी कहा गया कि अतिरिक्त तलकर्षण न केवल अत्यधिक तलकर्षण से संबंधित है, बल्कि चैनल से प्राकृतिक प्रधावन से भी संबंधित है। इस मामले को सीओपीटी के समक्ष उठाया गया है और भविष्य में अनुबंध से अब कोई कटौती लागू नहीं होगी। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि सीओपीटी ने 2019-20 से 2021-22 की अवधि के लिए अत्यधिक तलकर्षण के लिए ₹5.28 करोड़ वसूले। इसलिए, प्रबंधन का यह तर्क कि अनुबंध के अनुसार राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है, सही नहीं है। इसके अलावा, डीसीआईएल ने अतिरिक्त तलकर्षण के लिए ₹20 करोड़ खर्च किए, जिसे गहन निगरानी/पर्यवेक्षण से टाला जा सकता था। चूंकि सीओपीटी द्वारा अत्यधिक तलकर्षण के लिए कोई भुगतान नहीं किया गया है, इसलिए

डीसीआईएल को उचित सावधानी बरतनी चाहिए थी और उचित निगरानी की जानी चाहिए थी। यहाँ यह उल्लेख करना उचित है कि प्राकृतिक प्रधावन गाद जमने से कम हो जाएगी।

इस प्रकार, कार्य की मात्रा में सहनशीलता और डीसीआईएल द्वारा अत्यधिक तलकर्षण से संबंधित मुद्दों के कारण समीक्षा के लिए चुने गए 17 अनुबंधों में से चार में ₹27.18 करोड़³⁶ का नुकसान हुआ।

अनुशंसा संख्या 34: प्रबंधन अनुबंधित मात्रा/निर्धारित गहराई से अधिक और अति तलकर्षण से बचने के लिए तलकर्षण कार्यों की निरंतर निगरानी कर सकता है और अनुबंध में स्वीकार्यता खंड को शामिल करना सुनिश्चित कर सकता है।
मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि अनुशंसा पर गौर किया गया है और इसका अनुपालन किया जाएगा।

एफ. अन्य वित्तीय अनियमितताएं

समीक्षा के लिए चयनित 17 अनुबंधों में से पांच में अन्य वित्तीय अनियमितताओं से संबंधित मुद्दे निम्नानुसार पाए गए।

एफ.1. जवाहरलाल नेहरू पत्तन प्राधिकरण (जेएनपीए) ने मुंबई हार्बर चैनल और जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह चैनल के लिए 2019-20 से 2021-22 तक तीन वर्षों के लिए अनुरक्षण तलकर्षण अनुबंध दिया (27 नवंबर 2019)। प्रथम वर्ष 2019-20 के लिए 9.56 मिलियन घन मीटर की मात्रा के तलकर्षण हेतु ₹91.00 से ₹207.00 के बीच घन मीटर दर से ₹160.00 करोड़ का अनुबंध दिया गया। डीसीआईएल ने तलकर्षक XI को तैनात करके 19 नवंबर 2019 को तलकर्षण कार्य शुरू किया। इसके खराब प्रदर्शन के कारण, डीसीआईएल ने काम का एक हिस्सा (यानी, 8.43 मिलियन घन मीटर) ₹88.23 करोड़ (घन मीटर दर ₹88.00 और ₹126.00 के बीच) की लागत से एक संविदाकार को आउटसोर्स किया, जिसने 15 मई 2020 तक 7.02 मिलियन घन मीटर की तलकर्षित मात्रा के साथ सौंपा गया काम पूरा किया और ₹72.13 करोड़ का दावा किया। डीसीआईएल ने जून 2020 तक शेष कार्य पूरा कर लिया। डीसीआईएल ने 7.02 मिलियन घन मीटर की उप-अनुबंधित मात्रा सहित 10.15 मिलियन घन मीटर की ड्रेज्ड मात्रा के लिए ₹170.33 करोड़ का दावा किया।

³⁶ ₹1.90 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ई.1) प्लस ₹25.28 करोड़ (पैरा सं. 7.1.5.1 का ई.2)।

हालाँकि, जेएनपीटी ने केवल ₹160.00 करोड़ का भुगतान किया। इसमें जवाहरलाल नेहरू पोर्ट न्यू लंगर गाह (उरण लंगर गाह) में 4.80 लाख घन मीटर की अनुमानित मात्रा में से 2.91 लाख घन मीटर तलकर्षण के लिए भुगतान शामिल था। बाद में, ₹198 प्रति घन मीटर की अनुबंध दर के मुकाबले, जेएनपीए ने इस आधार पर कि पूरा काम डीसीआईएल द्वारा आउटसोर्स किया गया था केवल ₹121 प्रति घन मीटर (यानी, ₹110 प्रति घन मीटर जोड़ 10 प्रतिशत पर्यवेक्षण शुल्क) का भुगतान करने पर सहमति व्यक्त की। इसके अलावा, जेएनपीए ने डीसीआईएल के बाद के बिलों से एकतरफा ₹34.98 करोड़ वसूले और कहा कि डीसीआईएल ने 2019-20 के दौरान आउटसोर्सिंग के माध्यम से तलकर्षण कार्य करने पर बचत की।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि उरण लंगर गाह में 4.18 लाख घन मीटर की कुल मात्रा में से, डीसीआईएल ने 2.91 लाख घन मीटर के लिए ₹198 प्रति घन मीटर का दावा किया था। इसके बाद, डीसीआईएल ने ₹198 प्रति घन मीटर के बजाय ₹121 प्रति घन मीटर की दर से 1.27 लाख घन मीटर (यानी, 4.18-2.91) की अंतर मात्रा का दावा किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹0.98 करोड़ (यानी, 1.27 लाख घन मीटर x ₹77 प्रति घन मीटर) का कम दावा किया गया।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि जेएनपीए ने उप-अनुबंध दरों पर ही बिल के भुगतान पर सहमति जताई और इसलिए, ₹121 प्रति घन मीटर की दर से बिल का दावा किया गया। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाबों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि डीसीआईएल ने ₹121 प्रति घन मीटर की दर से दावा किया था, जिसका भुगतान जेएनपीए द्वारा किया गया है। इसलिए, ₹0.98 करोड़ का परिणामी कम दावा वसूल नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह ₹34.98 करोड़ की विवादित राशि का हिस्सा नहीं था जिसके लिए डीसीआईएल ने पत्तन, पोत और जलमार्ग मंत्रालय की सुलह और निपटान समिति के अध्यक्ष से हस्तक्षेप की मांग की थी (मार्च 2023)।

एफ.2. डीसीआईएल ने तीन अनुबंधों³⁷ के तहत दो उपभोगताओं (अर्थात् पीपीए और जेएनपीटी) से विलंबित भुगतान पर ₹0.43 करोड़ के ब्याज का दावा नहीं किया है, जबकि समझौतों में विलंबित भुगतान पर ब्याज का दावा करने के लिए उपयुक्त अनुच्छेद हैं। चूंकि डीसीआईएल को अपने तलकषकों को ईंधन/बंकरिंग की आपूर्ति में देरी से होने वाले दैनिक लेन-देन के लिए कार्यशील पूंजी की व्यवस्था करने में समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है, इसलिए डीसीआईएल के लिए उपभोगताओं से विलंबित भुगतान पर ब्याज की वसूली के लिए अनुबंध संबंधी प्रावधानों को लागू करना समझदारी है। इसके परिणामस्वरूप ₹0.43 करोड़ का राजस्व नुकसान हुआ।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई के साथ एक अनुबंध और कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ एक समझौता जापान में उपभोगताओं से विलंबित भुगतान पर ब्याज की वसूली के लिए कोई अनुच्छेद नहीं था। 2019-20 से 2021-22 की लेखापरीक्षा अवधि के दौरान नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई और सीएसएल के संबंध में बिलों की वसूली में देरी क्रमशः 33 दिन से 256 दिन और 3 दिन से 256 दिन के बीच रही। एसबीआई प्राइम लेंडिंग रेट जोड़ दो प्रतिशत पर ब्याज को ध्यान में रखते हुए, विलंबित भुगतानों पर ब्याज की हानि ₹3.05 करोड़ हुई।

इस प्रकार इस खाते पर ₹3.48 करोड़ (अर्थात्, ₹0.43 करोड़ + ₹3.05 करोड़) की कुल राजस्व हानि हुई।

प्रबंधन ने कहा (जून 2023/मई 2024) कि बंदरगाह समझौतों में ब्याज अनुच्छेद को शामिल करने के लिए सहमत नहीं थे। आगे कहा गया कि सभी उपभोगताओं को अपने भविष्य के समझौतों में ब्याज अनुच्छेद को शामिल करने पर जोर दिया जाएगा और डीसीआईएल विवादों को कम से कम समय में हल करने के लिए अपना सर्वश्रेष्ठ प्रयास करेगा ताकि समय पर भुगतान प्राप्त किया जा सके। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

³⁷ (i) पारादीप पोर्ट अथॉरिटी के साथ कैपिटल ड्रेजिंग अनुबंध; (ii) पारादीप पोर्ट अथॉरिटी के साथ नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड में ड्रेजिंग अनुबंध; और (iii) जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट के साथ मुंबई हार्बर चैनल का अनुरक्षण ड्रेजिंग अनुबंध।

हालांकि डीसीआईएल ने अपने भावी अनुबंधों में ब्याज अनुच्छेद को शामिल करने पर जोर देने पर सहमति जताई, लेकिन जवाब में ब्याज के गैर-दावा पर कुछ नहीं कहा गया, जहां अनुबंध अनुच्छेद शामिल हैं। चूंकि डीसीआईएल अपनी दिन-प्रतिदिन की कार्यशील पूंजी आवश्यकताओं की व्यवस्था करने में कठिनाई महसूस कर रहा था और अपने वित्तीय हितों को ध्यान में रखते हुए, प्रबंधन को मौजूदा उपभोगताओं पर भी देरी से भुगतान पर ब्याज के लिए एक अनुच्छेद शामिल करने के लिए दबाव डालना चाहिए था।

इस प्रकार, डीसीआईएल को गलत तलकर्षण दरों के आवेदन और ब्याज अनुच्छेद की वसूली को शामिल न करने/ उपभोगताओं से विलंबित प्राप्तियों पर ब्याज का दावा न करने से संबंधित मुद्दों के कारण समीक्षा के लिए चुने गए 17 अनुबंधों में से पांच में ₹4.46 करोड़ (यानी, ₹0.98 करोड़ जोड़ ₹3.48 करोड़) के राजस्व की हानि हुई।

अनुशंसा संख्या 35: डीसीआईएल उपभोगताओं से विलंबित प्राप्तियों पर ब्याज का प्रावधान शामिल करना सुनिश्चित करे तथा अनुबंध दरों के अनुसार तलकर्षण कार्यों के लिए दावों की वसूली सुनिश्चित करे।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि चूंकि उपभोगताओं के साथ तलकर्षण अनुबंध व्यवसाय विकास विभाग द्वारा निपटाए जाते हैं, इसलिए विभाग अपने भविष्य के समझौतों में 'ब्याज' अनुच्छेद को शामिल करने पर जोर दे सकता है ताकि समय पर भुगतान प्राप्त किया जा सके।

7.1.5.2. तलकर्षकों का रखरखाव

शिपिंग महानिदेशालय (डीजीएस), पत्तन, पोत और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) के द्वारा जारी परिपत्र (फरवरी 2011) के अनुसार, एक तलकर्षक को पांच साल के भीतर कम से कम दो (2) डॉकिंग सर्वेक्षणों से गुजरना पड़ता है और दो लगातार डॉकिंग सर्वेक्षणों के बीच का अंतराल तीन साल से अधिक नहीं होना चाहिए। डॉकिंग सर्वेक्षण को समय पर पूरा करने के लिए, डीसीआईएल ने कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किया (2 नवंबर 2015) जो 1 नवंबर 2020 तक पांच (5) वर्षों की अवधि के लिए वैध है। समझौता ज्ञापन की समाप्ति के बाद, पांच (5) साल की अतिरिक्त अवधि के लिए एक और समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया (8 जनवरी 2021), जो 7 जनवरी 2026 तक वैध है। तलकर्षक के रखरखाव के संबंध में पाई गई अभ्युक्तियाँ पर बाद के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

ए. कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू)

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार, मरम्मत कार्यक्रम डीसीआईएल और सीएसएल द्वारा इस प्रकार तैयार किया जाएगा कि डीसीआईएल के कोई भी जहाज की निलंबित नहीं रहेगी और/या यार्ड मरम्मत सुविधा के अभाव में वह निष्क्रिय नहीं रहेगा। डीसीआईएल की सभी नियोजित/आपातकालीन ड्राई डॉक मरम्मत समझौता ज्ञापन के दायरे में आएगी। एक वर्ष के अंत तक, डीसीआईएल अगले वर्ष के लिए डॉकिंग योजना के आधार पर अपने जहाजों की मरम्मत के लिए एक कार्यक्रम तैयार करेगा, जिस पर दोनों संगठनों के बीच आपसी सहमति हो सकती है और आवश्यकता के आधार पर इसमें बदलाव किया जा सकता है।

2019-20 से 2021-22 की अवधि के दौरान, आपातकालीन ड्राई डॉकिंग सहित किए गए 21 ड्राई डॉक मरम्मत और सर्वेक्षणों में से, 15 ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंधों (एक आपातकालीन ड्राई डॉक सहित) को समीक्षा के लिए चुना गया था। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- (i) समझौता ज्ञापन के अनुसार, डीसीआईएल मरम्मत शुरू करने की नियोजित तिथि से 60 दिन और 90 दिन पहले मरम्मत विनिर्देशों के साथ पोट-वार जांच भेजेगा, जैसा कि क्रमशः 2015 और 2021 में हुए समझौता ज्ञापन में बताया गया है। हालांकि, 2019-20 से 2021-22 के दौरान होने वाले 15 ड्राई डॉक³⁸ सर्वेक्षणों में से 12 मामलों में डीसीआईएल ने मरम्मत पैकेज के साथ ड्राई डॉक स्लॉट के लिए जांच अग्रिम रूप से सीएसएल को नहीं भेजी है। इसके अलावा, डीसीआईएल ने समझौता ज्ञापन के तहत सीएसएल के साथ केवल आठ ड्राई डॉक मरम्मत के लिए कार्य आदेश दिए और शेष सात ड्राई डॉक मरम्मत के मामलों को निविदा/नामांकन के माध्यम से जारी किया।
- (ii) समीक्षा के लिए चयनित 15 ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंधों में से 10 मामलों में डीसीआईएल ने शिपिंग महानिदेशालय (डीजीएस) से विस्तार प्राप्त कर लिया, जिसमें सीएसएल में स्लॉट की अनुपलब्धता का हवाला देते हुए ड्राई डॉकिंग की नियत तिथि को तीन से छह महीने के लिए स्थगित कर दिया गया।

³⁸ 15 अनुबंधों के नमूने में एक आपातकालीन ड्राई डॉक भी शामिल है।

- (iii) ड्राई डॉक मरम्मत के लिए वार्षिक योजना तैयार नहीं की गई थी और सीएसएल को अग्रेषित नहीं की गई थी, जैसा कि समझौता ज़ापन के तहत अपेक्षित था, ताकि डॉकिंग सर्वेक्षण की समाप्ति से पहले या विस्तार अवधि के भीतर प्राथमिकता सुनिश्चित की जा सके।

ड्राई डॉकिंग की प्राथमिकता पाने के लिए समझौता ज़ापन होने के बावजूद, डीसीआईएल ने ड्राई डॉक मरम्मत के लिए सीएसएल से समय पर संपर्क नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप सीएसएल में स्लॉट उपलब्ध नहीं हो पाए, जिसके कारण डीसीआईएल को छह मामलों में निविदाएं जारी करनी पड़ीं। निविदाएं जारी करने, उनके मूल्यांकन और उसके बाद ड्राई डॉक मरम्मत के निष्पादन में काफी समय लगा, जिसके परिणामस्वरूप मरम्मत के अभाव में तलकर्षक बेकार पड़े रहे, जैसा कि पैरा संख्या 7.1.5.2 के बिंदु बी में बाद में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि समझौता ज़ापन के अनुसार, मरम्मत शुरू करने की नियोजित तिथि से 60/90 दिन पहले ही कार्य पैकेज सीएसएल को भेज दिया गया था। प्रचालन आवश्यकता के कारण, डीसीआईएल ने शिपिंग महानिदेशालय (डीजीएस) से 3 महीने से 8 महीने की अवधि के लिए डीसीआईएल तलकर्षक के सर्वेक्षण का विस्तार प्राप्त किया है। वर्ष 2020-21 और 2021-22 में कोविड-19 महामारी के प्रतिबंधों के कारण डीसीआईएल जहाजों की ड्राई डॉक मरम्मत में बाधा आई। इसके परिणामस्वरूप शुरू होने वाले परियोजनाओं पर व्यापक प्रभाव पड़ा है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि 14 में से 12 मामलों में कार्य पैकेज सीएसएल के साथ 60/90 दिन पहले साझा नहीं किए गए थे। इसके अलावा, प्रबंधन ड्राई डॉकिंग में देरी या तलकर्षक के निष्क्रिय रहने से बचने के लिए सर्वेक्षण प्रमाणपत्रों की समाप्ति से पहले नियत तिथियों या विस्तारित नियत तिथियों के अनुरूप ड्राई डॉक स्लॉट सुनिश्चित करने में विफल रहा। इसके अलावा, मार्च 2020 और मई 2020 के बीच कोविड महामारी प्रतिबंधों के दौरान, तलकर्षक XIX की मरम्मत के मामले को छोड़कर, सीएसएल द्वारा कोविड के कारण कोई नियमित ड्राई डॉक स्लॉट अस्वीकार नहीं किया गया था।

अनुशंसा संख्या 36: डीसीआईएल स्लॉट आवंटन में प्राथमिकता सुनिश्चित करने के लिए कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ व्यवस्था की समीक्षा कर सकता है। मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि डीसीआईएल, डीसीआईएल की आवश्यकता के अनुसार डॉक स्लॉट के समय पर आवंटन के लिए सीएसएल के साथ लगातार समन्वय कर रहा है। यह भी कहा गया कि स्लॉट के आवंटन में प्राथमिकता सुनिश्चित करने के लिए सीएसएल के साथ व्यवस्था की समीक्षा की जाएगी। चूंकि सीएसएल ने भौगोलिक रूप से विस्तार किया है और कोच्चि, मुंबई और कोलकाता में इसकी जहाज़ मरम्मत इकाइयाँ हैं, इसलिए यह डीसीआईएल के लिए फायदेमंद है क्योंकि अन्य यार्ड की तुलना में नौकायन समय और ईंधन खर्च काफी कम होगा।

बी. ड्राई डॉक मरम्मत में अत्यधिक देरी

समीक्षा किए गए 15 ड्राई डॉक मरम्मत (डीडीआर) अनुबंधों में से 13 अनुबंध तय समय के अनुसार पूरे नहीं किए गए। तय समय से ज़्यादा समय तक ड्राई डॉक की अवधि 22 दिनों से लेकर 154 दिनों तक रही। समीक्षा के लिए चुने गए 15 अनुबंधों में से पाँच (5) के संबंध में डीडीआर करने में हुई अत्यधिक देरी की चर्चा नीचे की गई है:

बी.1. तलकर्षक XIV को “भारत के विभिन्न बंदरगाहों पर डीसीआईएल तलकर्षक XIV के मैनिंग, रखरखाव और तकनीकी प्रबंधन के लिए मैनिंग कॉन्ट्रैक्टर” को आउटसोर्स किया गया (जनवरी 2019)। हल्दिया बंदरगाह पर तलकर्षण कार्य के दौरान, मैनिंग कॉन्ट्रैक्टर ने डीसीआईएल को बताया (26 फरवरी 2019) कि स्टर्न ट्यूब से तेल का रिसाव बढ़ गया है। इसके बाद, तलकर्षक को पतवार, एफ्ट स्टर्न ट्यूब सील³⁹ आदि को अत्यधिक क्षति (मई 2019) का सामना करना पड़ा और सील की विफलता और इंजन रूम में समुद्र के पानी के अत्यधिक प्रवेश के कारण 27 जून 2019 को तलकर्षण कार्य रोक दिया गया और अंतर्जलीय खराबी के सुधार के लिए तलकर्षक को डॉक सहायता की प्रतीक्षा में रखा गया।

³⁹ एफ्ट स्टर्न ट्यूब एक धातु की ट्यूब होती है जिसे जहाज़ के पतवार से वेल्ड किया जाता है जो इंजन चैंबर और जहाज़ के बाहरी हिस्से को जोड़ती है। स्टर्न ट्यूब सील का काम स्टर्न ट्यूब में पानी के प्रवेश को रोकना और साथ ही समुद्री वातावरण और इंजन चैंबर में लुब्रिकेंट के रिसाव को कम करना है। सिस्टम की विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए, स्टर्न ट्यूब के दोनों सिरों पर कुछ सीलिंग रिंग्स को एक लाइन में लगाया जाता है जो एफ्ट और फ़ॉरवर्ड स्टर्न ट्यूब सील पैकेज के अनुरूप होती हैं।

डीसीआईएल ने (30 जून 2019) आपातकालीन ड्राई डॉक (ईडीडी) मरम्मत के लिए हिंदुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) से परामर्श किया और एचएसएल ने 15 जुलाई 2019 से ड्राई डॉक स्लॉट की पेशकश की (2 जुलाई 2019)। पोत को 23 जुलाई 2019 को एचएसएल में डॉक किया गया और 25 जुलाई 2019 से मरम्मत शुरू हुई। डीसीआईएल ने (8 अगस्त 2019) एचएसएल से अन्य मरम्मत करने और ड्राई डॉक सर्वेक्षण के ड्राई डॉक कार्य पैकेज (सर्वेक्षण के लिए मुख्य / नियमित कार्य) को भी लेने का अनुरोध किया, जो 18 सितंबर 2019 को होने वाला था। एचएसएल ने जवाब दिया (10 अगस्त 2019) कि वे केवल ईडीडी कार्य करेंगे।

डीसीआईएल ने डीडीआर के लिए वैश्विक निविदा आमंत्रित की (17 सितंबर 2019) और एल1 बोलीदाता को कार्य आदेश जारी किया गया (16 अक्टूबर 2019)। इस बीच, चूंकि तलकर्षक के लिए सांविधिक प्रमाणपत्र 18 सितंबर 2019 को समाप्त हो गया था इसलिए डीसीआईएल ने आवेदन किया (10 अक्टूबर 2019) और यात्रा के लिए भारतीय नौवहन रजिस्टर (आईआरएस) से अनुमति प्राप्त की (9 नवंबर 2019)। इसके बाद, तलकर्षक XIV 13 नवंबर 2019 को विशाखापत्तनम से रवाना हुआ और कोलंबो में डीडीआर 22 नवंबर 2019 को शुरू हुआ और 15 जनवरी 2020 तक पूरा हो गया। तलकर्षक को 30 जनवरी 2020 से हल्दिया में चालू किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

- (i) यद्यपि 26 फरवरी 2019 को स्टर्न ट्यूब से तेल का रिसाव देखा गया था, लेकिन डीसीआईएल ने चार महीने तक कोई सुधारात्मक उपाय नहीं किया, जब तक कि 27 जून 2019 को हल्दिया में तलकर्षक कार्य बंद नहीं कर दिया गया।
- (ii) 10 अगस्त 2019 को हिंदुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) ने नियमित डीडीआर करने से इनकार कर दिया। हालाँकि, डीसीआईएल ने डीडीआर के लिए 17 सितंबर 2019 को वैश्विक निविदा आमंत्रित की, जिसके परिणामस्वरूप डीसीआईएल की ओर से 38 दिनों की देरी हुई।
- (iii) हालांकि डीडीआर अनुबंध को 9 अक्टूबर 2019 को अंतिम रूप दिया गया था, लेकिन 18 सितंबर 2019 को सांविधिक प्रमाणीकरण की समाप्ति के कारण यात्रा की अनुमति न मिलने के कारण तलकर्षक XIV एक महीने से अधिक समय बाद 13 नवंबर 2019

को विशाखापत्तनम से कोलंबो के लिए रवाना हुआ। इस प्रकार, डीसीआईएल की ओर से 34 दिनों (यानी 10 अक्टूबर 2019 से 13 नवंबर 2019 तक) की देरी हुई।

(iv) डीसीआईएल के निदेशक मंडल के निर्देशों (नवंबर 2019) के अनुसार निर्णय लेने और जिम्मेदारी तय करने में डीसीआईएल के अधिकारियों द्वारा प्रक्रियात्मक देरी के लिए की गई कार्रवाई की जानकारी मांगी गई (जनवरी 2023), लेकिन इसे लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया।

इस प्रकार, फरवरी 2019 में ही स्टर्न ट्यूब से तेल के रिसाव पता लगने के तुरंत बाद डीडीआर की योजना बनाने के लिए त्वरित कार्रवाई करने में डीसीआईएल की विफलता के परिणामस्वरूप 208 दिन (यानी, 27 जून 2019 से 21 जनवरी 2020 तक) का समय लग गया, जबकि ईडीडी के लिए सामान्य अवधि 15 से 20 दिन और नियमित डीडीआर के लिए 45 से 60 दिन होती है। 208 दिनों में से, 72 दिनों (यानी, 38 प्लस 34 दिन) की अनुचित देरी हुई जो पूरी तरह से डीसीआईएल के देरी से निर्णय लेने के कारण थी जिसके परिणामस्वरूप ₹10.80 करोड़ (यानी, 72 दिन x ₹15 लाख प्रति दिन का राजस्व) के राजस्व का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि ड्रेज XIV ने 27 जून 2019 को पोर्ट फॉरवर्ड शाफ्ट सील की विफलता और इंजन रूम में अत्यधिक पानी के घुसने की सूचना दी और इसलिए, इसने तलकर्षण कार्य बंद कर दिया और ईडीडी के लिए अनुरोध किया। यह पाया गया कि नुकसान सामान्य नहीं थे और उम्मीद से परे थे, जिसके लिए उचित मरम्मत के लिए डिज़ाइन इंजीनियरिंग और ओईएम विशेषज्ञ सहायता की आवश्यकता थी। डॉकिंग सर्वेक्षण, पोर्ट स्टर्न ट्यूब और शाफ्टिंग की मरम्मत, तथा तलकर्षण उपकरणों की मरम्मत आदि के लिए 17 सितंबर 2019 को वैश्विक निविदा पूछ-ताछ जारी की गई थी। हालांकि, नौवहन महानिदेशालय (डीजीएस) से एकल यात्रा की अनुमति और भारतीय नौवहन रजिस्टर (आईआरएस) से अल्पकालिक प्रमाण पत्र 10 नवंबर 2019 तक प्राप्त करने में काफी समय लग गए। मंत्रालय ने डीसीआईएल के जवाब का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाब फरवरी 2019 में तत्काल उचित उपचारात्मक उपाय किए बिना तलकर्षण कार्य जारी रखने के निर्णय पर जिम्मेदारी तय करने पर चुप हैं, जिसके परिणामस्वरूप तलकर्षक को महत्वपूर्ण नुकसान हुआ और परिणामस्वरूप ईडीडी और

तलकर्षण लंबे समय तक निष्क्रिय रहा। इसके अलावा, 18 सितंबर 2019 तक सांविधिक प्रमाणपत्र की समाप्ति के बारे में पता होने के बावजूद, डीसीआईएल अग्रिम में अनुमति/विस्तार प्राप्त करने में विफल रहा।

बी.2. तलकर्षक XX को 23 सितंबर 2021 तक डॉकिंग सर्वेक्षण के लिए रखा जाना था और डीसीआईएल ने दिसंबर 2021 तक सीएसएल में डॉक स्लॉट की अनुपलब्धता के कारण डॉकिंग सर्वेक्षण के लिए नौवहन महानिदेशालय (डीजीएस) से 18 दिसंबर 2021 तक का विस्तार प्राप्त किया। डीसीआईएल ने दिसंबर 2021 में उपलब्ध स्लॉट के अनुसार मरम्मत करने के लिए समझौता जापन के अनुसार सीएसएल को कार्य आदेश दिया (20 सितंबर 2021)। इसके बाद, 25 नवंबर 2021 को जारी वैश्विक निविदा के आधार पर, डीसीआईएल ने उसी तलकर्षक के डीडीआर कार्यों को 40 दिनों के लिए ₹13.96 करोड़ में एचएसएल को सौंपा (17 दिसंबर 2021)। ड्रेज 18 दिसंबर 2021 को पारादीप से रवाना हुआ और 20 दिसंबर 2021 को विशाखापत्तनम पहुंचा और ड्राई डॉक और सांविधिक प्रमाणपत्र की प्रतीक्षा में लंगरगाह पर खड़ा रहा, जो 18 दिसंबर 2021 को विशाखापत्तनम के रास्ते में समाप्त हो गया। एचएसएल ने कहा (22 जनवरी 2022) कि वह तलकर्षक के लिए डीडीआर कार्य नहीं करेगा जब तक कि डीसीआईएल एचएसएल को पिछला बकाया भुगतान नहीं कर देता।

इस बीच, डीसीआईएल ने समझौता जापन दरों के अनुसार तलकर्षक के लिए सीएसएल को एक कार्य पैकेज भेजा था (10 जनवरी 2022) और सीएसएल ने (13 जनवरी 2022) ₹21.69 करोड़ का उद्धरण दिया और बाद में, कार्य की मात्रा को कम करने के बाद इसे घटाकर ₹18.64 करोड़ कर दिया गया और 11 फरवरी 2022 को कार्य आदेश जारी किया गया।

एकल यात्रा की अनुमति प्राप्त करने के बाद, तलकर्षक 3 फरवरी 2022 को विशाखापत्तनम से रवाना हुआ और 18 फरवरी 2022 को डीडीआर के लिए सीएसएल में लगाया गया। 12 मई 2022 को डीडीआर पूरा होने के बाद तलकर्षक को संचालन के लिए कोच्चि में तैनात किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

- (i) चौथे सप्ताह से स्लॉट की पुष्टि के बावजूद, सीएसएल में डीडीआर नहीं करने, नवंबर 2021 के दौरान कार्यों के लिए वैश्विक निविदाएं आमंत्रित करने और 18 दिसंबर 2021 को अनिवार्य प्रमाणपत्रों की समाप्ति की तिथि पर पोत को विशाखापत्तनम के लिए रवाना करने के कारण रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं थे।
- (ii) चूंकि डीसीआईएल द्वारा बकाया राशि का भुगतान न किए जाने के कारण एचएसएल द्वारा ड्राई डॉक स्लॉट उपलब्ध नहीं कराया गया था, इसलिए तलकर्षक 20 दिसंबर 2021 से 3 फरवरी 2022 तक लंगर गाह में ही रहा, जब यह डीडीआर के लिए सीएसएल, कोच्चि के लिए रवाना हुआ। इस प्रकार, ड्रेज XX को 45 दिनों तक लंगर गाह में ही निष्क्रिय रखा गया।
- (iii) इस बीच, ड्रेज XX की ड्राई डॉकिंग के लिए डीसीआईएल द्वारा किए गए अनुरोध (10 जनवरी 2022) पर, सीएसएल ने एमओयू टैरिफ के अनुसार 13 जनवरी 2022 को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया, हालांकि, डीसीआईएल ने 11 फरवरी 2022 को अर्थात् प्रस्ताव की तारीख से 29 दिन बीत जाने के बाद, ऑर्डर दिया। इसके अलावा, तलकर्षक को 8 दिन बीत जाने के बाद 18 फरवरी 2022 को सीएसएल में ड्राई डॉक किया गया।

इस प्रकार, डीसीआईएल 18 दिसंबर 2021 से पहले ड्राई डॉक स्लॉट सुनिश्चित करने में विफल रहा और तलकर्षक 61 दिनों (यानी 18 दिसंबर 2021 से 18 फरवरी 2022 तक) तक निष्क्रिय रहा, जिसके परिणामस्वरूप ₹14.97 करोड़⁴⁰ के राजस्व का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि सीएसएल में निष्पादित परियोजनाओं के पूरा होने में देरी के कारण, निविदा के लिए जाने का निर्णय लिया गया। इसके अलावा, एचएसएल ने निविदा का सम्मान नहीं किया और ड्रेज XX को डॉक स्लॉट प्रदान नहीं किया गया था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि पोत संकेतन को 'इन-वाटर सर्वे' में बदल दिया गया था, जिससे पांच साल में डॉकिंग की सुविधा मिली और इससे अधिक अवधि के लिए तलकर्षक की उपलब्धता बढ़ गई। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

⁴⁰ कुल आय (₹47.13 करोड़) को तलकर्षण दिनों की संख्या (192) से विभाजित करके निष्क्रिय दिनों की संख्या (61) से गुणा किया गया।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि शुरू में, समझौता ज्ञापन के अनुसार, डीसीआईएल ने 20 सितंबर 2021 को डीडीआर कार्यों के लिए सीएसएल को कार्य आदेश दिया था, जिसे दिसंबर 2021 के चौथे सप्ताह से शुरू किया जाना था। डीडीआर कार्यों को पूरा करने में सीएसएल द्वारा किसी भी प्रत्याशित देरी के मामले में, डीसीआईएल 18 दिसंबर 2021 को सांविधिक प्रमाणपत्रों की समाप्ति से पहले ड्राई डॉक सुनिश्चित करने के लिए 25 नवंबर 2021 के बजाय पहले से ही निविदा शुरू कर सकता था ताकि तलकषण के दिन बर्बाद न हों। इसके अलावा, पोत के 'इन-वाटर सर्वे' के अंकन में परिवर्तन लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के लिए प्रासंगिक नहीं है, जो ड्राई डॉक में देरी पर है।

बी.3 ड्रेज XII ने क्षति के कारण 8 मई 2020 से हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में प्रचालन बंद कर दिया। डीसीआईएल ने ईडीडी मरम्मत कार्य के लिए सीएसएल, एचएसएल और अन्य ठेकेदारों से अनुरोध किया (8/10 मई 2020)। जवाब में, सीएसएल और एक संविदाकार ने क्रमशः 15 मई 2020 और जून 2020 के पहले सप्ताह में डॉक स्लॉट की पेशकश की। डीसीआईएल ने 29 मई 2020 को सीएसएल पर ईडीडी मरम्मत के लिए कार्य आदेश दिया। इसके बाद, 15 जून 2020 को डीसीआईएल ने डीडीआर के लिए सीएसएल से अनुरोध किया क्योंकि ड्रेज XII का सांविधिक प्रमाणपत्र 1 अगस्त 2020 को समाप्त हो रहा था। चूंकि सीएसएल ने डॉक स्लॉट की पुष्टि नहीं की, इसलिए डीसीआईएल ने डीडीआर के लिए वैश्विक निविदाएं आमंत्रित की (26 जून 2020) और एल1 बोलीदाता को कार्य आदेश दिया गया। ड्रेज XII, पोत को खींचने की अनुमति प्राप्त करने के बाद 29 अगस्त 2020 को हल्दिया से रवाना हुआ और 10 सितंबर 2020 को कोलंबो पहुंचा और 30 जनवरी 2021 को मरम्मत का काम पूरा हो गया। डीडीआर के बाद ड्रेज XII को 5 फरवरी 2021 से हल्दिया में तैनात किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीसीआईएल ने नियमित ड्राई डॉकिंग सर्वेक्षण पर विचार किए बिना जून 2020 के महीने में उपलब्ध ईडीडी स्लॉट के लिए सीएसएल को कार्य आदेश दिया, जो 2 महीने के भीतर यानी 1 अगस्त 2020 को होना था। बाद में, डीसीआईएल ने 15 जून 2020 को नियमित डीडीआर के लिए इरादा किया और स्लॉट के लिए सीएसएल से अनुरोध किया। इस प्रकार, डीसीआईएल ने नियमित डीडीआर करने का निर्णय लेने के लिए 36 दिन (यानी 9 मई 2020 से 15 जून 2020 तक) का समय लिया। नतीजतन,

समय पर निर्णय लेने में प्रबंधकीय चूक के कारण ड्रेज XII को 36 दिनों तक अनावश्यक रूप से निष्क्रिय रखा गया और इस तरह ₹10.22 करोड़⁴¹ के राजस्व का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने बताया (अगस्त 2023/मई 2024) कि कम समय में कई डॉकिंग को कम करने और सर्वेक्षणों को सुसंगत बनाने के लिए, डीसीआईएल ने डीजीएस से सर्वेक्षणों को आगे बढ़ाने का अनुरोध किया, जिसे स्वीकार कर लिया गया और इससे तलकर्षक की उपलब्धता बढ़ गई। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जब अग्रिम सर्वेक्षण संभव था, तो डीसीआईएल को यह जानने (09 मई 2020) के तुरंत बाद डीडीआर करने का निर्णय लेना चाहिए था कि सीएसएल में ईडीडी केवल जून 2020 के महीने में ही संभव होगा, यानी ड्रेज XII को एक महीने के समय (09 मई 2020 से जून 2020 के पहले सप्ताह तक) निष्क्रिय रखने के बाद।

बी.4 तलकर्षक XIX के लिए ड्राई डॉक स्लॉट के लिए डीसीआईएल के अनुरोध पर, सीएसएल ने (17 मई 2021) सूचित किया कि केरल में लॉकडाउन के विस्तार के कारण, डॉक स्लॉट केवल जून के अंत या जुलाई 2021 की शुरुआत तक प्रदान किया जाएगा। डीसीआईएल ने सीएसएल के पास डॉक स्लॉट की अनुपलब्धता के आधार पर डीजीएस से 3 जुलाई 2021 तक डॉकिंग सर्वे का विस्तार प्राप्त किया। डीसीआईएल ने 30 दिनों में ड्राई डॉक की मरम्मत करने के लिए सीएसएल को कार्य आदेश दिया (7 जुलाई 2021)। ड्रेज XIX ने 3 जुलाई 2021 को कोच्चि के पानी में लंगर डाला, 5 अगस्त 2021 को डॉक किया गया और 25 अक्टूबर 2021 को मरम्मत पूरी की गई। ड्राई डॉक की मरम्मत पूरी होने के बाद, ड्रेज XIX को 30 अक्टूबर 2021 से कोच्चि में तैनात किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीएसएल ने जून 2021 के अंत या जुलाई 2021 की शुरुआत तक डॉक स्लॉट की पेशकश की थी (17 मई 2021)। हालांकि, डीसीआईएल ने 7 जुलाई 2021 तक कार्य आदेश नहीं दिया। तलकर्षक ने भी प्रचालन बंद कर दिया और कोच्चि जल में लंगर डाल दिया गया क्योंकि सांविधिक प्रमाणीकरण 3 जुलाई 2021 को समाप्त हो गया था। इसके परिणामस्वरूप ड्रेज 32 दिनों की अवधि (यानी, 4 जुलाई 2021 से

⁴¹ {कुल आय (₹24.12 करोड़)/कार्य दिवसों की संख्या (85)} x निष्क्रिय दिनों की संख्या (36) = ₹10.22 करोड़ की राजस्व हानि।

5 अगस्त 2021 तक) के लिए निष्क्रिय रहा और परिणामस्वरूप ₹6.45 करोड़⁴² के राजस्व का नुकसान हुआ ।

प्रबंधन ने बताया (अगस्त 2023/मई 2024) कि प्रचालन आवश्यकताओं के कारण डीडीआर को 3 जुलाई 2021 तक बढ़ा दिया गया था और तलकर्षक को डीडीआर के लिए 3 जुलाई 2021 से सीएसएल में लंगर डाला गया था। पोत ने ड्रेज XVI के अनडॉकिंग तक सीएसएल में प्रतीक्षा की थी और 5 अगस्त 2021 को ड्रेज XIX को डॉक स्लॉट आवंटित किया गया था। पोत के डॉकिंग में देरी मुख्य रूप से महामारी की दूसरी लहर के कारण हुई थी। प्रबंधन ने यह भी बताया कि पोत के संकेतन को बदलकर 'इन-वाटर सर्वे' कर दिया गया था, जो पांच वर्षों में डॉकिंग से गुजरने की सुविधा देता है और इससे अधिक अवधि के लिए तलकर्षक की उपलब्धता बढ़ गई है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि डीसीआईएल को इस तथ्य की जानकारी थी कि ड्रेज XIX का सांविधिक प्रमाणपत्र 3 जुलाई 2021 तक समाप्त होने वाला था, हालांकि, यह तलकर्षक को निष्क्रिय होने से बचाने के लिए 4 जुलाई 2021 से पहले डीडीआर शुरू करने के लिए सक्रिय कदम उठाने में विफल रहा। इसके अलावा, पोत के 'इन-वाटर सर्वे' के अंकन में परिवर्तन लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के लिए प्रासंगिक नहीं है, जो ड्राई डॉकिंग में देरी पर है।

बी.5. ड्रेज XVII को 11 अगस्त 2020 तक डॉकिंग सर्वेक्षण के लिए जाना था। डीडीआर के लिए डीसीआईएल के अनुरोध (23 जून 2020) पर, सीएसएल ने (10 जुलाई 2020) मध्य अगस्त 2020 तक डॉक स्लॉट की पुष्टि की। हालांकि, डीसीआईएल ने तलकर्षक की प्रचालन आवश्यकता के तर्क पर 1 सितंबर 2020 और मध्य अक्टूबर 2020 के बीच डॉकिंग स्लॉट के लिए अपने अनुरोध (21 जुलाई 2020) के आधार सीएसएल को कार्य आदेश दिया (24 जुलाई 2020)। सीएसएल ने (28 जुलाई 2020) अक्टूबर 2020 या नवंबर 2020 की शुरुआत में अस्थायी ड्राई डॉकिंग स्लॉट की पेशकश की। उपरोक्त के मद्देनजर, डीसीआईएल ने (28 जुलाई 2020) डीजीएस से डॉकिंग सर्वेक्षण को 11 नवंबर 2020 तक बढ़ाने का

⁴² {कुल आय (₹42.90 करोड़)/कार्य दिवसों की संख्या (213) x निष्क्रिय दिनों की संख्या (32)} = ₹6.45 करोड़।

अनुरोध किया। डीजीएस ने 21 अगस्त 2020 को 11 नवंबर 2020 तक विस्तार प्रदान किया।

इसके बाद, डीसीआईएल ने स्लॉट बदलने के लिए सीएसएल से अनुरोध किया (24 सितंबर 2020) और सीएसएल ने जनवरी 2021 के मध्य में अस्थायी डॉक स्लॉट की पेशकश की। डीसीआईएल ने डीजीएस से 11 फरवरी 2021 तक आगे विस्तार के लिए (8 नवंबर 2020) विस्तार प्राप्त किया और 28 सितंबर 2020 को कार्य आदेश दिया गया। अंत में, डीडीआर 10 फरवरी 2021 को शुरू हुए और 25 मई 2021 को पूरे हुए।

26 मई 2021 को समुद्री परीक्षणों के दौरान, समस्या देखी गई और तलकर्षक को सीएसएल द्वारा इसे ठीक करने के लिए फिर से डॉकिंग की आवश्यकता थी। सीएसएल ने कोच्चि में कोई स्लॉट उपलब्ध नहीं कराया और अपनी इकाई, कोचीन शिपयार्ड मुंबई शिप रिपेयर यूनिट (सीएमएसआरयू), मुंबई में स्लॉट उपलब्ध कराने पर सहमत हो गया। तलकर्षक 22 जून 2021 को मुंबई के लिए रवाना हुआ और 26 जून 2021 को पहुंचा। ड्रेज XVII को 28 जून 2021 को मुंबई में डॉक किया गया और 17 जुलाई 2021 को मरम्मत पूरी की गई। मरम्मत पूरी होने के बाद, पोत 27 जुलाई 2021 से पारादीप बंदरगाह पर चालू हो गया। सीएसएल ने मरम्मत के लिए ₹18.34 करोड़ का दावा किया और बिल का भुगतान अभी बाकी है (30 जून 2024)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

(i) लेखापरीक्षा जाँच के उत्तर में, डीसीआईएल ने कहा कि उसे प्रमाणपत्रों के नवीनीकरण/विस्तार के लिए प्रमाणपत्रों की समाप्ति से तीन या चार सप्ताह पहले डीजीएस से संपर्क करना होगा। हालाँकि, इस मामले में, डीसीआईएल ने 28 जुलाई 2020 को डीजीएस से संपर्क किया, यानी 11 अगस्त 2020 को प्रमाणपत्रों की वैधता समाप्त होने से दो सप्ताह पहले और 21 अगस्त 2020 को ही विस्तार प्राप्त किया जा सका। इस प्रकार, सांविधिक प्रमाणीकरण के अभाव में तलकर्षक को एन्नोर पोर्ट पर 10 दिनों तक निष्क्रिय रखा गया। इसके परिणामस्वरूप प्रचालन बंद होने के कारण ₹3.10 करोड़⁴³ के संभावित राजस्व का नुकसान हुआ है।

⁴³ कुल आय (₹59.00 करोड़) को काम किए गए दिनों की संख्या (190) से विभाजित करके निष्क्रिय दिनों की संख्या (10) से गुणा किया जाता है।

- (ii) डीडीआर में 60 दिनों की निर्धारित अवधि के मुकाबले 157 दिन लगे। इसके परिणामस्वरूप सीएसएल द्वारा मरम्मत कार्य पूरा करने में 83 दिनों (यानी 157 - 60 - 14 दिनों की अप्रत्याशित अवधि) की अनुचित देरी के कारण खड़े रहने/निष्क्रिय रहने की लागत के मद्देनजर ₹6.98 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ है। हालांकि सीएसएल द्वारा 60 दिनों की निर्धारित अवधि के भीतर मरम्मत कार्य पूरा करने में विफल रहने के कारण डीसीआईएल को ₹6.98 करोड़⁴⁴ का अतिरिक्त व्यय उठाना पड़ा, लेकिन डीसीआईएल ने अभी तक (30 जून 2024) एमओयू की शर्तों के अनुसार सीएसएल से ₹1.83 करोड़ की एलडी राशि वसूल नहीं की है।
- (iii) सीएसएल के साथ समझौता ज्ञापन के खंड 20 के अनुसार, मरम्मत और आवश्यक परीक्षाओं के पूरा होने पर, सीएसएल द्वारा पोत को डीसीआईएल को सौंप दिया जाएगा। चूंकि डीडीआर को सभी मामलों में सीएसएल के कोचीन यार्ड में पूरा किया जाना था, इसलिए कोच्चि में परीक्षाओं के पूरा होने के बाद तलकर्षक को डीसीआईएल को सौंपना सीएसएल की जिम्मेदारी थी। हालांकि, सीएसएल ने कोच्चि में तलकर्षक XVII को डॉक उपलब्ध नहीं कराया और डीसीआईएल को सीएसएल के सीएमएसआरयू, मुंबई में समस्याओं के सुधार के लिए तलकर्षक को जुटाने और हटाने के लिए ₹1.92 करोड़⁴⁵ का अतिरिक्त खर्च उठाना पड़ा।

इस प्रकार, डीसीआईएल को ड्रेज XVII के प्रमाणपत्र की समाप्ति के कारण निष्क्रिय रहने (₹3.10 करोड़) और सीएसएल से एलडी (₹1.83 करोड़) और मोबिलाइजेशन शुल्क (₹1.92 करोड़) के रूप में ₹3.75 करोड़ की वसूली न होने के कारण ₹6.85 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि उठानी पड़ी।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि पोत के साथ आई समस्या 20 अगस्त 2020 तक पूरी हो गई थी और उसके बाद, आवश्यक विस्तार प्राप्त किया गया और पोत ने वाणिज्यिक प्रचालन शुरू कर दिया। इसके अलावा, सीएसएल ने पहले ही ड्रेज XVI सहित कई जहाजों को डॉक कर दिया था और मरम्मत कार्य प्रगति पर थे और इसलिए, सीएसएल के सीएमएसआरयू में पोत को डॉक करने का पारस्परिक रूप से निर्णय लिया गया था। साथ ही, डीडीआर की विलंबित अवधि के लिए एलडी सीएसएल को बता दिया

⁴⁴ प्रति दिन अनुमानित स्थायी लागत (अर्थात्, ₹8.4 लाख) x 83 दिन।

⁴⁵ अनुमानित व्यय प्रति दिन (₹24 लाख) को दिनों की संख्या से गुणा किया गया (8 दिन: 22 जून 2021 से 26 जून 2021 तक (4 दिन) और वापसी (4 दिन))।

गया था, लेकिन सीएसएल ने इसे स्वीकार नहीं किया था और चर्चा अभी भी जारी थी। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि दैनिक उपयोग रिपोर्ट के अनुसार, तलकर्षक 25 अगस्त 2020 तक काम कर रहा था और बीच में वैध प्रमाणपत्रों की कमी के कारण 11 से 21 अगस्त 2020 तक एन्नोर में इसका संचालन बंद कर दिया गया था। इसके अलावा, लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किए गए रिकॉर्ड के अनुसार डीसीआईएल द्वारा निर्धारित ₹1.92 करोड़ की मोबिलाइजेशन/नौकायन लागत सीएसएल को नहीं बताई गई थी और उत्तर इन लागतों की वसूली पर चुप है। हालाँकि, हब मरम्मत और एलडी के संदर्भ में, चर्चा अभी भी जारी है (30 जून 2024)।

इस प्रकार तलकर्षकों की ड्राई डॉकिंग में डीसीआईएल की ओर से देरी के कारण समीक्षा के लिए चयनित 15 अनुबंधों में से पांच अनुबंधों में डीसीआईएल को ₹45.54 करोड़⁴⁶ के राजस्व की संभावित हानि हुई।

2017 की रिपोर्ट संख्या 9 के पैरा संख्या 14.1 में लेखापरीक्षा ने पहले ही अनुशंसा की थी कि -

(i) डीसीआईएल तलकर्षक का निष्क्रिय रहने से बचाने के लिए समय पर वैधानिक प्रमाणपत्रों का पुनर्वैधीकरण सुनिश्चित कर सकता है; और (ii) डीसीआईएल यह सुनिश्चित कर सकता है कि अचानक ब्रेकडाउन की स्थिति से बचने के लिए नियोजित रखरखाव अनुसूची का सख्ती से पालन किया जाए। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में अभी भी तलकर्षक के निष्क्रिय रहने के मामले सामने आए हैं क्योंकि डीसीआईएल ने समय पर वैधानिक प्रमाणपत्रों का पुनर्सत्यापन नहीं किया था और ऐसे मामले भी सामने आए हैं जहां डीसीआईएल ने अचानक ब्रेकडाउन से बचने के लिए नियोजित रखरखाव कार्यक्रमों का पालन नहीं किया है, जैसा कि पैरा संख्या 7.1.5.2(बी) में चर्चा की गई है। इसलिए, लेखापरीक्षा फिर से अनुशंसा करती है कि:

अनुशंसा संख्या 37: डीसीआईएल ड्राई डॉक मरम्मत की योजना बनाए और अनिवार्य प्रमाणपत्रों की वैधता समाप्त होने से पहले तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग सुनिश्चित करे और निर्धारित समयसीमा के अनुसार ड्राई डॉक मरम्मत को पूरा करने के लिए समझौता ज्ञापन

⁴⁶ ₹10.80 करोड़ (7.1.5.2 का बिंदु सं. बी.1) जोड़ ₹14.97 करोड़ (7.1.5.2 का पैरा सं. बी.2) जोड़ ₹10.22 करोड़ (7.1.5.2 का बिंदु सं. बी.3) जोड़ ₹6.45 करोड़ (7.1.5.2 का बिंदु सं. बी.4) जोड़ ₹3.10 करोड़ (7.1.5.2 का बिंदु सं. बी.5)।

के तहत प्रदान की गई कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड की ड्राई डॉक मरम्मत सेवाओं का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करे ताकि राजस्व की हानि से बचा जा सके।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि डीसीआईएल अनिवार्य प्रमाणीकरण की वैधता समाप्त होने से पहले तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग सुनिश्चित करेगा और निर्धारित समयसीमा के अनुसार ड्राई डॉक मरम्मत को पूरा करने के लिए समझौता जापन के तहत प्रदान की गई कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड की ड्राई डॉक मरम्मत सेवाओं का इष्टतम उपयोग भी सुनिश्चित करेगा ताकि राजस्व की हानि से बचा जा सके।

ग. तलकर्षक के कार्य प्रदर्शन में सुधार की व्यवहार्यता का आकलन किए बिना ड्राई डॉकिंग

लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए चयनित पंद्रह ड्राई डॉक अनुबंधों में से तीन में पाया कि तीन तलकर्षक के संबंध में डीडीआर उनके कार्य निष्पादन में सुधार की व्यवहार्यता का आकलन किए बिना की गई थी, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में विस्तृत है और इस संबंध में देखी गई कमियों पर बाद के पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

तालिका 7.6: तलकर्षक द्वारा ड्राई डॉकिंग और नकद नुकसान का विवरण

विवरण	ड्रेज एक्वेरीयस	ड्रेज XVIII	ड्रेज XI
निर्माण का वर्ष	1977	2010	1986
पिछली ड्राई डॉकिंग की अवधि	05.10.2015 से 18.08.2016 तक	23.07.2014 से 30.12.2015 तक	01.11.2018 से 29.12.2018 तक
ड्राई डॉक पिछले ड्राई डॉकिंग पर व्यय (₹ करोड़ में)	17.62	27.86	7.37
बाद की प्रचालन अवधि	2017-20	2016-21	2020-22
ड्राई डॉकिंग के बाद प्रचालन पर नकद घाटा (₹ करोड़ में)	16.93	38.14	17.05
ड्राई डॉकिंग के लिए आगामी नियत तिथि	17.10.2019	29.12.2019	29.05.2021
ड्राई डॉकिंग की अवधि	20.11.2019 से 20 .07.2020 तक	26.09.2020 से 15.01.2021 तक	25.10.2021 से 17.02.2022 तक
ड्राई डॉकिंग पर व्यय (₹ करोड़ में)	6.27	12.21	14.91
ड्राई डॉक ऑपरेशन के बाद की अवधि	2020-21	2021-24	2022-23

विवरण	ड्रेज एक्वेरियस	ड्रेज XVIII	ड्रेज XI
ड्राई डॉक ऑपरेशन के बाद नकद हानि (₹ करोड़ में)	7.33	37.39	कोई नकद हानि नहीं

सी.1. अगस्त 2016 में ड्रेज एक्वेरियस के डीडीआर के पूरा होने के बाद, इसके प्रदर्शन में सुधार नहीं हुआ और 2017-18 से 2019-20 तक तीन वर्षों के दौरान केवल 180 दिन (यानी, 2017-18 में 104 दिन, 2018-19 में 45 दिन और 2019-20 में 31 दिन) काम किया। तलकर्षक ने 2017-18 से 2019-20 तक के वर्षों के लिए ₹30.07 करोड़⁴⁷ के प्रचालन व्यय के मुकाबले ₹13.14 करोड़ का राजस्व अर्जित किया और ₹16.93 करोड़ का नकद घाटा उठाया। यह डीडीआर पर किए गए ₹17.62 करोड़ के व्यय के अतिरिक्त था। इसके अलावा, डीसीआईएल द्वारा पहले से झेले गए ₹34.55 करोड़ (अर्थात् ₹17.62 करोड़ + ₹16.93 करोड़) के नकद नुकसान, इसके प्रदर्शन में सुधार की व्यवहार्यता और तलकर्षक के रुकने की आवृत्ति का आकलन किए बिना, डीसीआईएल ने डॉकिंग सर्वे (नवंबर 2019) किया और ₹6.27 करोड़ का व्यय किया। डीडीआर पूरा होने के बाद, तलकर्षक 20 दिनों (अगस्त 2020 और फरवरी 2021 के बीच) के लिए केवल ₹1.29 करोड़ कमा सका और ₹8.62 करोड़ का राजस्व व्यय किया और 2020-21 में इसकी तैनाती पर ₹7.33 करोड़ का नकद घाटा हुआ। ड्रेज एक्वेरियस ने मरम्मत के अभाव में काम बंद कर दिया तथा इसे बंद कर दिया गया और ₹18.50 करोड़ में स्क्रेप के रूप में बेच दिया गया (10 नवंबर 2021)।

इस प्रकार, ड्रेज एक्वेरियस की कार्य स्थिति में सुधार की व्यवहार्यता का आकलन किए बिना दो बार डीडीआर करने के अनुचित निर्णय के परिणामस्वरूप ₹48.15 करोड़⁴⁸ का नकद नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि आगामी ड्राई डॉकिंग तक सांविधिक और कैपिटल तलकर्षण आवश्यकता को पूरा करने के लिए न्यूनतम व्यय के साथ ड्राई डॉकिंग करने के प्रबंधन के निर्णय के कारण ड्रेज एक्वेरियस के ड्राई डॉकिंग दायरे में भारी कमी आई। तलकर्षक के खराब प्रदर्शन के मुख्य कारण शाफ्ट अल्टरनेटर, दिष्ट धारा (डीसी)

⁴⁷ चालक दल का वेतन (₹8.77 करोड़) + ईंधन एवं स्नेहक (₹18.22 करोड़) + अन्य व्यय (₹3.08 करोड़)।

⁴⁸ ड्राई डॉकिंग पर व्यय (₹17.62 करोड़) प्लस 2017-20 में नकद हानि (₹16.93 करोड़) प्लस ड्राई डॉकिंग पर व्यय (₹6.27 करोड़) प्लस 2020-21 में नकद हानि (₹7.33 करोड़)।

जेनरेटर, डीसी मोटर्स आदि थे, जो पोत/उपकरण को पूर्ण प्रदर्शन स्तर पर लाने के लिए आपस में जुड़े हुए थे और ओईएम के अनुसार लगभग ₹160.00 करोड़ के अनुमानित व्यय के साथ एक प्रमुख सुधार को आकर्षित किया। इसके अलावा, कैपिटल तलकषण बाजार को कब्जे के लिए, प्रबंधन की सलाह थी कि विविध बेड़े को बनाए रखा जाए और कैपिटल तलकषण बेड़े को उन्नत किया जाए। प्रबंधन ने आगे कहा कि उनकी वित्तीय स्थिति के कारण ही उन्होंने तुरन्त नया तलकषण खरीदने को विकल्प नहीं चुना और इसलिए, न्यूनतम मरम्मत के साथ मौजूदा तलकषण को ही बनाए रखने का विवेकपूर्ण निर्णय लिया गया।

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि प्रबंधन द्वारा बताए गए अनुसार, पोत को उसके पूर्ण प्रदर्शन स्तर पर लाने के लिए लगभग ₹160.00 करोड़ की लागत वाले एक बड़े सुधार की आवश्यकता थी। इसलिए, बिना किसी सुनिश्चित राजस्व के, सांविधिक और कैपिटल तलकषण आवश्यकता को पूरा करने के लिए व्यय करना डीसीआईएल की ओर से अनुचित निर्णय था।

सी.2. दिसंबर 2015 में ₹27.86 करोड़ के व्यय के साथ डीडीआर पूरा होने के बाद, ड्रेज XVIII ने ₹63.44 करोड़⁴⁹ के प्रचालन व्यय के मुकाबले कैपिटल तलकषण कार्यों से ₹25.30 करोड़ का राजस्व अर्जित किया और 2016-17 से 2020-21 तक के वर्षों के लिए ₹38.14 करोड़ का नकद घाटा उठाया। इसलिए, पिछले डीडीआर के बाद से कंपनी को हुए नकद घाटे, इसके प्रदर्शन में सुधार की व्यवहार्यता और तलकषण के बार बार रुकने का आकलन किए बिना, डीसीआईएल ने 2020-21 में पोत के बाद के डीडीआर के लिए फिर से निर्णय लिया और अपने डीडीआर पर ₹12.21 करोड़ का व्यय किया। डीडीआर के बाद, 2021-22 से 2023-24 के वर्षों के दौरान, डीसीआईएल को तलकषण पर ₹37.39 करोड़ का नकद घाटा हुआ, क्योंकि ₹50.42 करोड़⁵⁰ के प्रचालन व्यय के मुकाबले अर्जित आय ₹13.03 करोड़ थी। यह भी देखा गया कि डीसीआईएल ने 2017 से 2024 तक पिछले

⁴⁹ चालक दल का वेतन (₹14.64 करोड़) प्लस ईंधन और स्नेहक (₹45.45 करोड़) + अन्य व्यय (₹3.35 करोड़)।

⁵⁰ चालक दल का वेतन (₹8.11 करोड़) प्लस ईंधन और स्नेहक (₹41.21 करोड़) प्लस अन्य व्यय (₹1.10 करोड़) (वर्ष 2021-22 से 2023-24 के लिए व्यय (₹99.93 करोड़) में से मूल्यहास (₹39.82 करोड़), ओवरहेड्स (₹3.56 करोड़), स्पेयर और स्टोर (₹4.16 करोड़) आदि जैसे गैर-नकद व्यय शामिल नहीं किए गए हैं)।

सात वर्षों में अर्जित कुल आय (₹38.33 करोड़) से ₹84.67 करोड़ की ईंधन लागत की भी वसूली नहीं की है। ड्रेज XVIII ने 2022-23 के दौरान प्रचालन बंद कर दिया।

इस प्रकार, ड्रेज XVIII के प्रदर्शन का आकलन किए बिना संचालित करने और इसके डीडीआर को पूरा करने के प्रबंधन के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप डीडीआर पर किए गए ₹40.07 करोड़⁵¹ के व्यय के अतिरिक्त पोत के संचालन पर ₹75.53 करोड़⁵² की असामान्य नकद हानि हुई है।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023/मई 2024) कि ड्रेज XVIII के निर्माण में अंतर्निहित खामियां थीं तथा मशीनरी और पाइपलाइनों के संकुलित लेआउट के कारण चालक दल के लिए इसे बनाए रखना मुश्किल हो गया था जिसके परिणामस्वरूप तलकर्षण परियोजनाओं के निष्पादन के दौरान उच्च रखरखाव लागत आई। वास्तव में, तलकर्षक को भारी तेल पर संचालित करने के लिए डिज़ाइन किया गया था जिसे इन्सुलेशन के साथ भारी ईंधन तेल पाइपलाइनों को बनाए रखने में कठिनाई के कारण छोड़ दिया गया था जो इंजन रूम में एक बहुत ही भीड़भाड़ वाले क्षेत्र में अन्य पाइपलाइनों के नीचे स्थित थे। भारी तेल के बजाय डीजल तेल के साथ पोत के संचालन और खराब तरीके से बिछाई गई पाइपिंग और अन्य मशीनरी के परिणामस्वरूप प्रचालन और रखरखाव की उच्च लागत आई। प्रबंधन ने यह भी कहा कि चूंकि ड्रेज XVIII के लिए कोई अन्य बड़ी तलकर्षण परियोजना उपलब्ध नहीं है, इसलिए डीसीआईएल ने अंततः लागतों की जल्द से जल्द वसूली के लिए पोत को तीसरे पक्ष को बेचने/किराए पर देने का विकल्प चुना है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)

मंत्रालय/प्रबंधन के उत्तरों को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि डीसीआईएल को तलकर्षण परियोजनाओं के निष्पादन के दौरान ड्रेज XVIII के उच्च रखरखाव लागतों के कारणों के बारे में पता था, क्योंकि इसके निर्माण में अंतर्निहित दोष थे तथा मशीनरी और पाइपलाइनों के संकुलित लेआउट के कारण रखरखाव दल द्वारा इसका खराब रखरखाव किया गया था, इसके अलावा भारी तेल पर चलने के लिए डिज़ाइन किए गए पोत का

⁵¹ 2016 से 2021 तक ड्रेज XVIII के संचालन पर नकद हानि (₹38.14 करोड़) तथा 2021-22 से 2023-24 तक संचालन पर नकद हानि (₹37.39 करोड़)। 2016 से 2021 तक ड्रेज XVIII के संचालन पर नकद हानि (₹38.14 करोड़) तथा 2021-22 से 2023-24 तक संचालन पर नकद हानि (₹37.39 करोड़)।

⁵² जुलाई 2014 से दिसंबर 2015 के दौरान ड्राई डॉकिंग पर ₹27.86 करोड़ और 2020-21 के दौरान ड्राई डॉकिंग पर ₹12.21 करोड़ खर्च किए गए।

संचालन डीजल तेल से किया गया था। इसलिए, डीसीआईएल को डीडीआर लेने से पहले ड्रेज XVIII को संचालित करने के अपने फैसले पर पुनर्विचार करना चाहिए था।

सी.3. वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान, ड्रेज XI को ₹17.05 करोड़ का नकद घाटा हुआ (जो कि ₹36.84 करोड़ का राजस्व अर्जित - ₹53.89 करोड़ का प्रचालन व्यय) और दोनों वर्षों में ईंधन लागत (₹44.34 करोड़) भी वसूल नहीं हुई। उपरोक्त के बावजूद, डीसीआईएल ने अक्टूबर 2021 से फरवरी 2022 के दौरान ड्रेज XI की डीडीआर की। डीडीआर के बाद भी, 2022-23 के दौरान, डीसीआईएल को ₹9.92 करोड़ का घाटा हुआ (जो कि आय ₹36.36 करोड़ - व्यय ₹46.28 करोड़)। तलकर्षक को रामय्यापट्टनम में तलकर्षण ऑपरेशन के लिए दिसंबर 2022 से किराये पर दिया गया था।

प्रबंधन ने बताया (अगस्त 2023/मई 2024) कि तकनीकी विभाग की भूमिका बाजार में तलकर्षण की मांग को पूरा करने के लिए बेड़े के विस्तार तक मरम्मत और प्रमाणन के सत्यापन का कार्य करके पोत को इष्टतम प्रचालन स्थिति में रखना है। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

मंत्रालय/प्रबंधन के जवाब ड्रेज XI के नकद घाटे के बावजूद डीडीआर के लिए एक बार फिर आगे बढ़ने के कारणों पर चुप हैं। इसके अलावा, मरम्मत का कार्य एवं प्रमाणीकरण की पुष्टि लागत लाभ विश्लेषण के साथ तलकर्षक की प्रचालन लाभप्रदता के आधार पर एक विवेकपूर्ण निर्णय होना चाहिए।

इस प्रकार, डीसीआईएल को तीन तलकर्षक के मामले में प्रचालन पर ₹116.84 करोड़⁵³ की नकद हानि उठाने के बावजूद डीडीआर पर ₹63.96 करोड़⁵⁴ का परिहार्य व्यय करना पड़ा।

⁵³ विचाराधीन नकद घाटा इस प्रकार है - ड्रेज एक्वेरियस (₹16.93 करोड़ प्लस ₹7.33 करोड़) प्लस ड्रेज XVIII (₹38.14 करोड़ प्लस ₹37.39 करोड़) प्लस ड्रेज XI (₹17.05 करोड़)।

⁵⁴ दो ड्राई डॉकिंग के लिए ड्राई डॉकिंग व्यय केवल ड्रेज एक्वेरियस (₹17.62 करोड़ प्लस ₹6.27 करोड़) और ड्रेज XVIII (₹27.86 करोड़ प्लस ₹12.21 करोड़) के लिए माना जाता है, क्योंकि इनमें ड्राई डॉकिंग से पहले और बाद में लगातार नकद घाटा हो रहा है।

अनुशंसा संख्या 38: डीसीआईएल किसी भी तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग के लिए आगे बढ़ने से पहले तलकर्षक के प्रदर्शन, तलकर्षक के प्रदर्शन में सुधार की संभावना, आगे होने वाले व्यय और अर्जित होने वाले राजस्व का आकलन कर सकता है।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि डीसीआईएल किसी भी तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग के लिए आगे बढ़ने से पहले तलकर्षक के प्रदर्शन और तलकर्षक के प्रदर्शन में सुधार की संभावना और आगे होने वाले व्यय और अर्जित होने वाले राजस्व का आकलन करेगा।

डी. वैधानिक प्रमाणपत्रों की समाप्ति

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) के नौवहन महानिदेशालय (डीजीएस) की सांविधिक आवश्यकताओं के अनुसार, किसी पोत का संचालन पोत प्रमाणपत्र के नवीनीकरण ना होने तक, नहीं किया जाना चाहिए। दूसरे शब्दों में, संचालन के दौरान किसी भी तलकर्षक के पास शिपिंग प्राधिकरणों से वैध प्रमाणपत्र होना चाहिए। इस संबंध में, यह देखा गया कि:

डी.1. ड्रेज आईडी गंगा का डॉकिंग सर्वेक्षण 20 सितंबर 2019 तक पूरा होना था और डीसीआईएल ने 4 मई 2020 तक समय विस्तार प्राप्त किया था। हालांकि, डीसीआईएल ने बिना किसी वैध सांविधिक प्रमाण पत्र के मई 2020, जून 2020, जुलाई 2020 और अक्टूबर 2020 के महीनों में पारादीप बंदरगाह पर तलकर्षण कार्यों के लिए ड्रेज आईडी गंगा का उपयोग किया। मई 2020 और अक्टूबर 2020 के बीच बिना किसी वैध प्रमाण पत्र के तलकर्षक आईडी गंगा का संचालन शिपिंग कानूनों और नियमों का उल्लंघन है। नवंबर 2020 के महीने में पोत को ड्राई डॉकिंग के लिए भेजा गया था।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2023 / मई 2024) कि प्रचालन आवश्यकता और पारादीप बंदरगाह प्राधिकरण से आने वाले दबाव के कारण, प्रमाणपत्रों की वैधता समाप्ति के बाद भी तलकर्षक संचालन जारी रहा और राजस्व अर्जित किया गया। हालांकि, कोविड महामारी के कारण, डीजीएस ने 5 मई 2020 से आगे विस्तार के लिए डीसीआईएल के अनुरोध का जवाब नहीं दिया। मंत्रालय ने डीसीआईएल के उत्तर का समर्थन किया (मई 2024)।

ड्रेज आईडी गंगा के वैध प्रमाण पत्र के बिना तलकर्षण कार्य जारी रखना डीजीएस कानून और नियमों का उल्लंघन था।

इस प्रकार, डीसीआईएल ने समीक्षा के लिए चयनित 15 अनुबंधों में से एक अनुबंध में वैध सांविधिक प्रमाणीकरण के बिना तलकषक का संचालन किया।

अनुशंसा संख्या 39: डीसीआईएल वैधानिक दायित्वों का पालन करे और वैधानिक समयसीमा के अनुसार ड्राई डॉकिंग करे और समय पर विस्तार/प्रमाणन प्राप्त करे।

मंत्रालय/प्रबंधन ने कहा (मई 2024) कि डीसीआईएल सांविधिक दायित्वों का पालन करेगा और वैधानिक समयसीमा के अनुसार डॉकिंग करेगा और समय पर विस्तार/प्रमाणन प्राप्त करेगा।

7.1.6 निष्कर्ष

2017 की रिपोर्ट संख्या 9 के पैरा संख्या 14.1 के अनुसार लेखापरीक्षा की अनुशंसाओं के बावजूद, लेखापरीक्षा द्वारा नियोजन में कमियों और तलकषक की गैर-तैनाती/ विलंबित-तैनाती के साथ-साथ उपयुक्त क्षमता वाले तलकषक की गैर-तैनाती और बंकरिंग की कमी से तलकषक के बेकार पड़े रहने के कारण तलकषक कार्य पूरा होने में देरी देखी गई। तलकषक की तैनाती में कमियों के कारण समीक्षा के लिए चुने गए 17 अनुबंधों में से चार में ₹87.62 करोड़ का नुकसान हुआ। इसके अलावा, तलकषक के पिछले प्रदर्शन पर विचार किए बिना समय और लागत के गलत अनुमान के कारण चार अनुबंधों में ₹240.39 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ। अनुबंध में गहराई की माप और आवश्यक मात्रा सुनिश्चित ना करने के कारण डीसीआईएल को दो अनुबंधों में ₹2.75 करोड़ का नुकसान हुआ। डीसीआईएल ने अनुबंध में निर्धारित समयसीमा में तलकषक कार्यों को निष्पादित नहीं किया तथा अनुबंध की शर्तों का पालन नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप ग्राहकों द्वारा सात अनुबंधों में ₹9.51 करोड़ का जुर्माना और परिसमापन हर्जाना लगाया गया। डीसीआईएल ने अनुबंध में देरी से भुगतान पर ब्याज एवं डिज़ाइन की गई गहराई/ मात्राओं के लिए सहनशीलता के संदर्भ में अपने वित्तीय हितों की रक्षा के लिए उचित संविदात्मक प्रावधानों को शामिल करना सुनिश्चित नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप नौ अनुबंधों में ₹31.64 करोड़ का नुकसान हुआ। ड्राई डॉकिंग हेतु स्लॉट की प्राथमिकता पाने के लिए कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ एक सहमत व्यवस्था होने के बावजूद, डीसीआईएल ने ड्राई डॉक रिपेयर (डीडीआर) के लिए समय पर सीएसएल से संपर्क नहीं किया, साथ ही डीसीआईएल द्वारा समय पर निर्णय न लेने से सीएसएल में स्लॉट उपलब्ध नहीं हो पाए, जिससे डीसीआईएल को निविदाएं जारी करने के लिए मजबूर होना

पड़ा। निविदाएं जारी करने तथा डीडीआर के मूल्यांकन और निष्पादन में काफी समय लगा, परिणामस्वरूप मरम्मत की कमी के कारण तलकर्षक बेकार पड़े रहे, मोबिलाइजेशन एवं डिमोबिलाइजेशन आदि पर अतिरिक्त लागत आई। डीडीआर के ऐसे पांच मामलों में डीसीआईएल को ₹45.54 करोड़ का राजस्व घाटा हुआ। तीन मामलों में तलकर्षक के प्रदर्शन में सुधार की संभावना का आकलन किए बिना तलकर्षक की ड्राई डॉकिंग की गई, जिसके परिणामस्वरूप ड्राई डॉकिंग पर संचालन पर नकद घाटे के रूप में ₹116.84 करोड़ का अतिरिक्त नुकसान के साथ ₹63.96 करोड़ का अनावश्यक खर्च हुआ।

7.2 उचित सावधानी न बरतने के कारण राजस्व का नुकसान

ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड द्वारा (i) सम्झौता/सुलह के दायरे का निर्धारण करते समय उचित सावधानी बरतने में विफलता; और (ii) मध्यस्थता अवॉर्ड में सुरक्षा जमा को शामिल करने पर अपना विरोध/असहमति व्यक्त करने में विफलता के परिणामस्वरूप कंपनी को ₹5.59 करोड़ की राजस्व हानि हुई है।

वर्ष 2017-18 के लिए कोचीन बंदरगाह पर चैनलों और बेसिनों के रखरखाव के लिए तलकर्षण कार्य, जिसमें एकमुश्त आधार पर भाग ए के तहत निर्दिष्ट क्षेत्रों में (-)14.50 मीटर और (-)15.90 मीटर के बीच गहराई बनाए रखना और आवश्यकता/मात्रा के आधार पर भाग बी के तहत निर्दिष्ट क्षेत्रों में (-)8.50 मीटर और (-)13.20 मीटर के बीच गहराई बनाए रखना शामिल है, कोचीन बंदरगाह प्राधिकरण (सीओपीए) द्वारा तलकर्षण कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीसीआईएल) को ₹88.51 करोड़ (भाग ए: एकमुश्त आधार पर ₹75.04 करोड़ और भाग बी: आवश्यकता/मात्रा के आधार पर ₹13.47 करोड़) के कुल अनुबंध मूल्य पर दिया गया था (जनवरी 2018)। अनुबंध की विशेष शर्तों (एससीसी) के खंड 2.31.1 के अनुसार, शून्य से 1.2 मीटर के बीच गहराई में कमी आने पर भाग ए के तहत उद्धृत एकमुश्त निधि में से शून्य से चार प्रतिशत की सीमा में वसूली की जाएगी। साथ ही, सामान्य शर्तों के खंड 10.8 के अनुसार, अनुबंध मूल्य के अधिकतम 5 प्रतिशत के अधीन 5 प्रतिशत की दर से प्रत्येक चालू बिल से प्रतिधारण निधि/सुरक्षा जमा निधि काटी जाएगी और अंतिम बिल के भुगतान की तिथि से 14 दिनों के भीतर वापस कर दी जाएगी। यह कार्य 5 मार्च 2018 से शुरू हुआ था और इसे 4 मार्च 2019 तक पूरा किया जाना था, जिसे सीओपीए द्वारा उन्हीं नियमों और शर्तों पर 8 मई 2019 तक बढ़ा दिया गया था।

सीओपीए ने मई 2018 से मई 2019 की अवधि के दौरान डीसीआईएल द्वारा वांछित गहराई प्राप्त न करने के लिए पार्ट ए के तहत एकमुश्त बिल निधि का 25 प्रतिशत यानी ₹23.49 करोड़⁵⁵ रोक लिए। इसके अलावा, सीओपीए ने ₹5.59 करोड़⁵⁶ की सुरक्षा जमा निधि भी काट ली थी। रोकी गई निधि का निपटान न होने के मद्देनजर, डीसीआईएल ने केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसई) विवादों के समाधान के लिए प्रशासनिक तंत्र (एएमआरसीडी) के माध्यम से सौहार्दपूर्ण समाधान के लिए पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) के साथ दावा विवरण दायर किया (जनवरी 2019)। हालांकि, विभिन्न बंदरगाहों के खिलाफ डीसीआईएल के बकाया के संबंध में अंतर-मंत्रालयी विवादों को हल करने के लिए एमओपीएसडब्ल्यू के तहत अधिकार प्राप्त समिति ने निष्कर्ष निकाला (अक्टूबर 2019) कि डीसीआईएल अब सीपीएसई नहीं रहा क्योंकि डीसीआईएल की प्रमुख हिस्सेदारी सरकार द्वारा चार प्रमुख बंदरगाहों के पक्ष में विनिवेशित कर दी गई है और इसलिए, उनके मुद्दों/मामलों को अधिकार प्राप्त समिति के समक्ष नहीं लाया जा सकता है। इसके अलावा, डीसीआईएल को सीओपीए अध्यक्ष और अन्य अधिकारियों को अपने बोर्ड की बैठकों में विशेष रूप से आमंत्रित करके इस मुद्दे को हल करने की अनुशंसा की गई थी।

तदनुसार, सीओपीए और डीसीआईएल का प्रतिनिधित्व करने वाले एक प्रतिनिधिमंडल ने परियोजना सलाहकार, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटी), मद्रास के साथ, 20 नवंबर 2019 को सीओपीए द्वारा रोकी गई निधि (₹23.49 करोड़) के साथ-साथ प्रत्येक चालू खाता बिल से रोकी गई जमा सुरक्षा निधि (₹5.59 करोड़) को जारी करने के लिए चर्चा हेतु एक बैठक की। चूंकि बैठक अनिर्णायक थी, इसलिए आईआईटी, मद्रास ने विवाद को सुलझाने के लिए एक मध्यस्थ को नियुक्त करने की संभावना तलाशने का सुझाव दिया। डीसीआईएल ने प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की और आईआईटी, मद्रास के सुझाव के अनुसार मध्यस्थ की नियुक्ति के लिए सीओपीए से अनुरोध किया (13 दिसंबर 2019)। सीओपीए ने डीसीआईएल को सूचित किया (23 दिसंबर 2019) (i) विशिष्ट सहमति प्रदान करने के

⁵⁵ मई 2018 से मई 2019 के दौरान भाग ए के तहत एकमुश्त राशि ₹76.71 करोड़ के लिए सकल बिल राशि का 25 प्रतिशत, जिसकी राशि ₹19.17 करोड़ है, साथ ही ₹3.45 करोड़ का जीएसटी (18 प्रतिशत) कुल मिलाकर ₹22.62 करोड़ है और रोके गए ईंधन वृद्धि बिल की राशि ₹0.87 करोड़ (₹0.74 करोड़ प्लस ₹0.13 करोड़ का जीएसटी)

⁵⁶ कुल बिल राशि ₹108.24 करोड़ का 5 प्रतिशत [भाग ए के तहत ₹88.58 करोड़ और भाग बी के तहत ₹19.66 करोड़ का बिल] जिसमें ₹5.41 करोड़ और ईंधन वृद्धि बिल से ₹0.18 करोड़ शामिल हैं।

लिए मध्यस्थ की नियुक्ति (ii) व्यय को समान रूप से साझा करना; और (iii) मध्यस्थ का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा। डीसीआईएल ने सहमति (31 दिसंबर 2019/ 2 जनवरी 2020) प्रदान की और मध्यस्थ की नियुक्ति (मार्च 2020) की गई। विचार विमर्श और पूछताछ के बाद, मध्यस्थ ने (जून 2020) सीओपीए को सलाह दी कि रोके गए 25 प्रतिशत (₹23.49 करोड़) में से 10 प्रतिशत (₹9.40 करोड़) और जमा सुरक्षा निधि (₹5.59 करोड़) रोक सकता है एवं सीओपीए को शेष 15 प्रतिशत (₹14.09 करोड़) जारी कर सकता है। डीसीआईएल ने अपनी बोर्ड मीटिंग (जुलाई 2020) में मध्यस्थता अवॉर्ड की कार्यवाही प्रस्तुत की और सीओपीए से ₹14.09 करोड़ की रोकी गई निधि जारी करने का अनुरोध किया। जवाब में, सीओपीए ने एक 'शपथनामा' के लिए जोर दिया कि मध्यस्थता अवॉर्ड पूर्ण और अंतिम अदायगी है और डीसीआईएल किसी अन्य मंच पर अनुबंध से संबन्धित कोई और दावा नहीं करेगा। तदनुसार, डीसीआईएल ने एक 'शपथनामा' प्रस्तुत किया और सीओपीए ने डीसीआईएल को ₹14.09 करोड़ प्रतिपूर्ति की (सितंबर 2020)। इसके बाद, डीसीआईएल ने सुरक्षा निधि के रूप में जमा किया हुआ निर्विवाद और कानूनी रूप से अर्जित धन ₹5.59 करोड़ जारी करने के लिए सीओपीए से संपर्क किया (अक्टूबर 2021)। हालाँकि, सीओपीए ने जवाब दिया (नवंबर 2021) कि सितंबर 2020 में डीसीआईएल द्वारा दिए गए 'शपथनामा' के कारण डीसीआईएल को कोई भी विवाद उठाने से कानूनी रूप से रोक दिया गया है। इसके बाद डीसीआईएल द्वारा किए गए प्रयास भी सीओपीए द्वारा स्वीकार नहीं किए गए (जून 2022)।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि -

क) अंतिम बिल के भुगतान की तिथि से 14 दिनों के भीतर ₹5.59 करोड़ की सुरक्षा जमा निधि वापस की जानी थी। रोकी गई निधि को जारी करने के लिए सीओपीए के साथ पत्राचार के दौरान, सीओपीए ने डीसीआईएल को जवाब भी दिया (सितंबर 2019) कि अंतिम बिल के भुगतान की तिथि से 14 दिनों के भीतर सुरक्षा जमा निधि वापस कर दी जाएगी और दावों के निपटान पर विचार किया जायेगा। हालाँकि, गहराई में कमी के कारण रोकी गई निधि को विवाद के निपटारे पर जारी करने के लिए कहा गया था। इस प्रकार, रोकी गई जमा सुरक्षा निधि कभी भी सीओपीए के साथ विवाद में नहीं थी।

ख) डीसीआईएल ने (दिसंबर 2019) सीओपीए से मध्यस्थ की नियुक्ति के लिए अनुरोध करते हुए उल्लेख किया कि विवाद गहराई में कमी के कारण रोके गए ₹23.49 करोड़ के

संदर्भ में था। हालांकि, डीसीआईएल द्वारा मध्यस्थता दावे के बारे में मध्यस्थ के प्रश्न के उत्तर में, डीसीआईएल द्वारा उल्लिखित कुल निधि ₹29.09 करोड़ थी, जिसमें ₹5.59 करोड़ की सुरक्षा जमा भी शामिल थी।

ग) इसके अतिरिक्त, सीओपीएने तीसरे महीने (मई 2018) से मासिक बिल निधि का 100 प्रतिशत रोकना जारी रखा। डीसीआईएल के अनुरोध पर, सीओपीएने जवाब दिया कि जब तक विवादों को एएमआरसीडी के माध्यम से हल नहीं किया जाता है, तब तक वह भाग ए-एकमुश्त आधार पर सकल बिल निधि के विरुद्ध 75 प्रतिशत और भाग बी-आवश्यकता/मात्रा के आधार पर किए गए कार्य के लिए पूर्ण भुगतान जारी करेगा। सीओपीएने (30 जुलाई 2018) डीसीआईएल को सूचित किया कि निधि को एससीसी के खंड 2.31 के संदर्भ में रोक कर रखा गया था। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि परिसमाप्त क्षति से संबंधित एससीसी के खंड 2.31.1 के तहत, अधिकतम जुर्माना 4 प्रतिशत था और इस तरह कुल रोकी गई निधि 25 प्रतिशत पर रोके गए ₹23.49 करोड़ के बजाय अधिकतम ₹3.76 करोड़ होनी चाहिए थी। इस प्रकार, सीओपीएने डीसीआईएल के मासिक बिलों से ₹19.73 करोड़ (यानी, ₹23.49 करोड़ - ₹3.76 करोड़) की अतिरिक्त निधि रोक ली। लेखापरीक्षा पूछताछ के जवाब में, डीसीआईएल ने जवाब दिया (जुलाई 2024) कि सीओपीएद्वारा रोके गए जुर्माने के आधार और गणना विवरण के संबंध में डीसीआईएल के पास कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है।

डीसीआईएल ने कहा (मार्च 2024) कि कंपनी और सीओपीए पहले ही बिना किसी चुनौती के मध्यस्थ के निर्णय का पालन करने के लिए सहमत हो गए थे अतः मध्यस्थता के फैसले को स्वीकार करना पड़ा, भले ही रोकी गई जमा सुरक्षा निधि विवादित निधि नहीं थी। तदनुसार, डीसीआईएल ने सीओपीए की सलाह पर सीओपीए को एक पूर्ण और अंतिम निपटान शपथनामा जारी किया। प्रबंधन ने आगे कहा (सितंबर 2024) कि इस बारे में कानूनी राय प्राप्त की गई थी कि क्या सीओपीए से भुगतान न की गई सुरक्षा जमा निधि प्राप्त करने के लिए कानूनी उपाय की कोई गुंजाइश है। प्राप्त की गई कानूनी राय ने सूचित किया कि ₹5.59 करोड़ की सुरक्षा जमा निधि की वसूली के संबंध में कानूनी कार्रवाई करने की बहुत कम गुंजाइश थी क्योंकि मध्यस्थ द्वारा जारी सिफारिशों पर विचार करने के बाद एक शपथनामा दिया गया था जिसमें ₹5.59 करोड़ की जमा सुरक्षा निधि के पक्ष को संबोधित किया गया था। मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर को दोहराया (जनवरी 2025)।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि सीओपीए ने अपने पत्राचार (25 सितंबर 2019) के साथ-साथ 20 नवंबर 2019 को हुई चर्चाओं के दौरान कहा था कि प्रतिधारण निधि केवल बिलों के निपटान/ अनुबंध के समापन पर ही जारी की जाएगी। इस प्रकार, डीसीआईएल और सीओपीए द्वारा मध्यस्थ की नियुक्ति केवल वांछित गहराई कमी के कारण एससीसी के खंड 2.31 के तहत रोकी गई विवादित निधि को हल करने के लिए की गई थी और डीसीआईएल को 'शपथनामा' देते समय मध्यस्थता अवॉर्ड के हिस्से के रूप में जमा सुरक्षा निधि को शामिल करने पर आपत्ति करनी चाहिए थी। इस प्रकार, उपरोक्त कारणों से, डीसीआईएल निर्विवाद जमा सुरक्षा निधि की वसूली के लिए सीओपीए पर दावा करने में असमर्थ है और परिणामस्वरूप, उसे ₹5.59 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ है।

इस प्रकार, सीओपीए द्वारा रोकी गई विवादित निधि के निपटान और सुलह के समय डीसीआईएल द्वारा उचित सावधानी न बरतने के परिणामस्वरूप डीसीआईएल को ₹5.59 करोड़ तक के राजस्व की हानि हुई है।

अध्याय VIII

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

अध्याय VIII: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

8.1 एकमुश्त निधि निवेश योजना का कार्यान्वयन

8.1.1 एनएचएआई के बारे में

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) का गठन वर्ष 1988 में संसद के एक अधिनियम द्वारा किया गया था और यह भारत सरकार द्वारा सौंपे गए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, रखरखाव और प्रबंधन हेतु एक आदेश के साथ वर्ष 1995 में चालू हुआ था। राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं को एनएचएआई द्वारा निर्माण के विभिन्न तरीकों यानी बिल्ड ऑपरेट एंड ट्रांसफर (बीओटी) (टोल/एन्युइटी), हाइब्रिड एन्युइटी मोड (एचएएम) और इंजीनियरिंग प्रोक्योरमेंट एंड कंस्ट्रक्शन (ईपीसी) मोड के तहत निष्पादित किया जाता है।

- ❖ **बीओटी (टोल) मोड:** रियायतकर्ता (यानी, निजी भागीदार) उसे सौंपी गई सड़क के वित्तपोषण, निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। रियायतकर्ता रियायत अवधि के दौरान एकत्र किए गए टोल को इकट्ठा करने और रखने का हकदार है। यदि अनुमानित टोल संग्रह निवेश पर रिटर्न सहित परियोजना लागत से कम हो जाता है, तो एनएचएआई व्यवहार्यता अंतर निधि (वीजीएफ) के रूप में अंतर को पूरा करने के लिए वित्त प्रदान करता है। कुछ मामलों में, रियायतकर्ता वीजीएफ प्राप्त करने के बजाय प्रीमियम/नकारात्मक अनुदान की पेशकश कर सकते हैं।
- ❖ **बीओटी (वार्षिकी) मोड:** निर्माण, संचालन, वित्त और रखरखाव की जिम्मेदारी रियायतकर्ता के पास होती है और टोल संग्रह की जिम्मेदारी एनएचएआई के पास होती है। सभी निर्माण और वार्षिक रखरखाव लागत शुरू में रियायतकर्ता द्वारा वहन की जाती है और बोली लगाने के समय निर्धारित वार्षिकी भुगतान के माध्यम से एनएचएआई द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है।
- ❖ **हाइब्रिड (वार्षिकी) मोड (एचएएम):** एनएचएआई द्वारा परियोजना लागत का चालीस प्रतिशत निर्माण अवधि के दौरान निर्माण सहायता के रूप में प्रदान किया जाता है और शेष 60 प्रतिशत भुगतान प्रचालन अवधि के दौरान रियायतग्राही को ब्याज सहित प्रदान किया जाता है।

❖ **ईपीसी मोड:** एनएचएआई को सौंपे गए सड़क खंड का वित्तपोषण, निर्माण, संचालन और रखरखाव करने की जिम्मेदारी होती है।

8.1.2 योजना की आवश्यकता, निर्माण और अनुमोदन

एनएचएआई को (अक्टूबर 2014 में) एहसास हुआ कि उसके कई बीओटी प्रोजेक्ट्स इसलिए अटके हुए हैं क्योंकि रियायतग्राहियों को इक्विटी के आवश्यक स्तर को बढ़ाने में असमर्थता है और बैंकर्स प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए आगे ऋण देने में अनिच्छुक हैं। एनएचएआई के पास या तो अनुबंध को समाप्त करने या फिर अटकी हुई परियोजनाओं में धन डालकर परियोजना को पूरा करवाने का विकल्प था। चूंकि, परियोजनाओं को समाप्त करने का विकल्प कई समस्याओं से घिरा हुआ था, इसलिए एनएचएआई ने अटकी हुई परियोजनाओं के लिए बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक ब्याज दर पर वित्तपोषण का प्रस्ताव रखा, जो कम से कम 50 प्रतिशत पूरी हो चुकी थीं।

तदनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने विभिन्न विभागों (यानी नीति आयोग, आर्थिक मामलों के विभाग, व्यय विभाग, वित्तीय सेवा विभाग और कानूनी मामलों के विभाग) को उनके विचारों के लिए एक मसौदा नोट प्रसारित किया (16 दिसंबर 2014)।

प्राप्त इनपुट के आधार पर, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने मसौदा नोट तैयार किया और आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया (10 फरवरी 2015)। इसके बाद, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा क्रमशः कानूनी मामलों के विभाग और वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों को शामिल करने के बाद 23 फरवरी 2015 और 24 अप्रैल 2015 को पूरक नोट प्रस्तुत किए गए।

प्रस्तावित एकमुश्त निधि निवेश योजना (ओटीएफआईएस) के तहत सीसीईए ने निम्नलिखित को मंजूरी दी (13 मई 2015):

- बीओटी (टोल) मोड में किसी भी सुस्त/अटकी हुई राजमार्ग परियोजना के लिए, जिसने कम से कम 50 प्रतिशत भौतिक पूर्णता प्राप्त कर ली है और यह भी स्थापित है कि मध्यम वित्तपोषण के प्रवाह से इस परियोजना को जल्दी से पूरा किया जा सकता है, एनएचएआई इस उद्देश्य के लिए निर्धारित कोष से ऐसी परियोजना को वित्तीय सहायता प्रदान करेगा। यह सहायता (अल्पकालिक ऋण के

रूप में) बैंक दर प्लस दो प्रतिशत पर ऋण के आधार पर प्रदान की जाएगी, जो मॉडल रियायत समझौते के अनुच्छेद 28¹ के प्रावधानों के साथ समानांतर है। एनएचएआई द्वारा एक मजबूत तृतीय-पक्ष मूल्यांकन तंत्र विकसित किया जाएगा, जो क) संबंधित परियोजना की पात्रता और ख) परियोजना को समयबद्ध तरीके से पूरा करने के लिए आवश्यक अल्पकालिक ऋण की सीमा निर्धारित करेगा।

- ऐसी परियोजनाओं का निर्माण पूरा होने के बाद, वरिष्ठ ऋणदाता, रियायतग्राही और प्राधिकरण के बीच त्रिपक्षीय समझौते के निष्पादन के माध्यम से एनएचएआई के लिए इन परियोजनाओं के टोल प्राप्तियों पर पहला प्रभार सुनिश्चित किया जाएगा।
- यह 01 नवंबर 2014 तक लंबित सभी परियोजनाओं के लिए एकमुश्त छूट का प्रस्ताव है।
- ऐसे सभी मामलों और अल्पकालिक ऋण को एनएचएआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने 20 मई 2015 को एनएचएआई को सीसीईए की मंजूरी के बारे में सूचित किया। एनएचएआई ने कार्यान्वयन के लिए ओटीएफआईएस के निर्णय को प्रसारित किया (09 जून 2015) तथा योजना के तहत राहत प्राप्त करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का विवरण दिया। इसके बाद, राष्ट्रीय राजमार्ग बिल्डर फेडरेशन और रियायतग्राहियों द्वारा दिए गए सुझावों पर विचार करते हुए, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने बीओटी-वार्षिकी परियोजनाओं के मामले में भी ओटीएफआईएस के लाभों के विस्तार के लिए सीसीईए नोट का मसौदा प्रस्तुत किया (06 अक्टूबर 2015)। सीसीईए द्वारा 14 अक्टूबर 2015 को आयोजित अपनी बैठक में निम्नलिखित को मंजूरी दी गई:

¹ रियायत समझौते के अनुच्छेद 28 में राजस्व कमी ऋण का प्रावधान है। इसमें कहा गया है कि यदि किसी लेखा वर्ष में वसूली योग्य शुल्क किसी घटना या एनएचएआई की चूक के कारण निर्वाह राजस्व से कम हो जाता है, तो एनएचएआई रियायतकर्ता के अनुरोध पर, बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक ब्याज दर पर ऐसी कमी को पूरा करने के लिए ऋण प्रदान करता है।

- एनएचएआई के दिनांक 09 जून 2015 के नीति परिपत्र के प्रावधानों को विस्तारित किया जाए तथा उन्हें बीओटी-एन्यूटी मोड पर लंबित परियोजनाओं के मामले में इस शर्त के अधीन लागू किया जाए कि ऐसी परियोजनाओं के निर्माण के पूरा होने के पश्चात, ऐसे ऋण को एनएचएआई द्वारा वरिष्ठ ऋणदाता, रियायतग्राही और प्राधिकरण के बीच त्रिपक्षीय समझौते के निष्पादन के माध्यम से द्वि-वार्षिक रूप से देय से वार्षिकी बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक की दर से ब्याज सहित वसूल किया जाएगा।
- यह धननिधि 01 नवम्बर 2014 तक लंबित सभी परियोजनाओं के लिए एकमुश्त प्रदान की जाएगी।
- ऐसे सभी मामले तथा प्रत्येक मामले में अपेक्षित अल्पकालिक ऋण की राशि को प्राधिकरण द्वारा मामले के आधार पर अनुमोदित किया जाएगा।

एनएचएआई बोर्ड ने 11 परियोजनाओं² में ओटीएफआईएस की योजना को मंजूरी दी, हालांकि, आठ परियोजनाओं में धनराशि वितरित और खर्च की गई (*अनुलग्नक XXVI*)। एनएचएआई ने आठ परियोजनाओं में ₹1,926.99 करोड़ (नवंबर 2019 तक) की ओटीएफआईएस राशि संस्वीकृत की, जिसके एवज में एनएचएआई ₹1,730.65 करोड़ वितरित और खर्च किए (₹12.91 करोड़ से लेकर ₹540 करोड़ तक (नवंबर 2024 तक)। अक्टूबर 2021 से एनएचएआई द्वारा ओटीएफआईएस के लिए कोई भुगतान जारी नहीं किया गया।

8.1.3 लेखापरीक्षा का दायरा और लेखापरीक्षा पद्धति

लेखापरीक्षा का दायरा योजना के निर्माण, धन के वितरण और उपयोग की समीक्षा एवं योजना की शुरुआत से 31 मार्च 2024 तक ओटीएफआईएस के तहत चयनित आठ परियोजनाओं की निगरानी करना था। 16 जून 2022 को एनएचएआई प्रबंधन के साथ एक एंटी मीटिंग आयोजित की गई, जिसमें लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, मानदंडों, दायरे आदि के बारे में लेखापरीक्षिती को समझाया गया तथा लेखापरीक्षा के लिए सहयोग हेतु अनुरोध किया गया। इसके बाद, एनएचएआई और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अभिलेखों की जांच की गई। लेखापरीक्षा पूरा होने के बाद, एनएचएआई और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को क्रमशः 25 फरवरी 2023 और 28 फरवरी 2023 को अनुपालन लेखापरीक्षा का मसौदा जारी किया गया। एनएचएआई और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के उत्तर क्रमशः 14 जुलाई 2023 और 03 जून 2024/11 नवंबर 2024 को प्राप्त

² इसमें तीन परियोजनाएं शामिल हैं - हरिद्वार-देहरादून, रांची-जमशेदपुर और कुड्डुपा-कुरनूल, जहां ओटीएफआईएस के तहत धनराशि स्वीकृत की गई थी, लेकिन वितरित नहीं की गई।

हूँ। एनएचएआई के साथ एग्जिट मीटिंग 27 जुलाई 2023 को और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ 13 नवंबर 2024 को आयोजित की गई। इस अनुपालन लेखापरीक्षा पैरा को अंतिम रूप देते समय एनएचएआई/ सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के उत्तरों पर विधिवत विचार किया गया।

8.1.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष:

8.1.4.1 योजना का निर्माण और अनुमोदन

लेखापरीक्षा ने यह आकलन करने के लिए योजना की समीक्षा की कि क्या ओटीएफआईएस को तैयार करने और अनुमोदित करते समय उचित सावधानी बरती गई थी और क्या योजना पर्याप्त प्रारंभिक विश्लेषण के साथ समर्थित थी और निम्नलिखित पाया गया:

ए. ओटीएफआईएस के निर्माण और अनुमोदन में विसंगतियां

लंबित पड़ी बीओटी परियोजनाओं के फिर से शुरू करने के लिए, एनएचएआई ने ऐसी लंबित परियोजनाओं को जो 50 प्रतिशत तक पूरी हो चुकी हैं, को बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक ब्याज दर पर वित्तपोषण का प्रस्ताव (अक्टूबर 2014) रखा। चूंकि उपरोक्त प्रस्ताव रियायत समझौते के प्रावधानों से बाहर था, इसलिए सरकार की मंजूरी की आवश्यकता थी। सीसीईए ने 01 नवंबर 2014 तक सुस्त/अटकी हुई परियोजनाओं के फिर से शुरू करने के लिए एकमुश्त निधि निवेश योजना (ओटीएफआईएस) को मंजूरी दी (13 मई 2015)। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- (i) वित्तीय सेवा विभाग (डीएफएस) ने एनएचएआई द्वारा ओटीएफआईएस के तहत निधि जारी करने के बाद भी परियोजना के पूरा न होने की संभावना के बारे में चिंता व्यक्त की थी (जनवरी 2015) और पूछा था कि क्या ऐसी परियोजनाओं को समाप्त कर दिया जाएगा, या रियायतग्राही को प्रतिस्थापित किया जाएगा।

इसके जवाब में, बीओटी (टोल) परियोजनाओं के लिए मसौदा सीसीईए नोट में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा कि चूंकि इस तरह के निधि का प्रावधान भौतिक उपलब्धि के आधार पर है, इसलिए यह स्थिति उत्पन्न नहीं हो सकती है। हालांकि, यह देखा गया कि ओटीएफआईएस के तहत आठ परियोजनाओं में से चार³ बीओटी (टोल) परियोजनाएं काम के पूरा होने से पहले ही बर्खास्त कर दी गईं। इसके अलावा, दो परियोजनाओं में किए गए काम का मूल्यांकन के बिना अग्रिम आधार

³ चार परियोजनाएं यानी लुधियाना-तलवंडी (09 नवंबर 2021), पनवेल - इंदापुर (17 नवंबर 2021), गुडगांव-जयपुर (जून 2022) और रायबरेली - इलाहाबाद (दिसंबर 2023)

पर ओटीएफआईएस निधि के वितरण के मामले सामने आए {बिंदु क.3 (ग) पैरा 8.1.4.3 देखें}। यह इस तथ्य की पुष्टि करता है कि धन वितरित करते समय एनएचएआई द्वारा भौतिक उपलब्धि के मानदंडों का पालन नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (03 जून 2024) कि एकमुश्त निधि निवेश योजना का पूरा उद्देश्य परियोजना को पूरा करना था तथा उस स्तर पर ऐसी किसी भी परियोजना की समाप्ति अपेक्षित नहीं थी।

मंत्रालय ने अपने जवाब में कहा कि परियोजनाओं की बर्खास्त होने की उम्मीद नहीं थी। लेखापरीक्षा का मानना है कि एनएचएआई को परियोजना के पूरा न होने की स्थिति के लिए त्रिपक्षीय समझौते में एक खंड शामिल करके अपने हितों की रक्षा करनी चाहिए थी, ताकि चूककर्ता रियायतग्राहियों द्वारा ₹977.48 करोड़ के ऋण चूक के प्रति निवारक के रूप में कार्य किया जा सके। इस प्रकार, नीति तैयार करते समय मंत्रालय ने उन मामलों में बकाया निधि की वसूली के लिए कोई कार्य योजना शामिल नहीं की, जहां ओटीएफआईएस का लाभ उठाने के बाद भी परियोजनाएं पूरी नहीं हो सकीं।

- (ii) वित्तीय सेवाएं विभाग (डीएफएस) ने व्यय विभाग (डीओई) को संबोधित (17 सितंबर 2015) बीओटी वार्षिकी परियोजनाओं हेतु ओटीएफआईएस के विस्तार के लिए मसौदा सीसीईए नोट पर अपनी टिप्पणी देते हुए कहा कि मसौदा सीसीईए नोट में यह नहीं बताया गया है कि परियोजनाओं के पूरा न होने की स्थिति में एनएचएआई अपने ऋण की वसूली कैसे करेगा और क्या ऐसे ऋणों के लिए किसी बैंक गारंटी पर विचार किया गया था। इसके अलावा, यह भी देखा गया कि बीओटी (टोल) परियोजनाओं के लिए 'प्रीमियम योजना के युक्तिकरण/स्थगन'⁴ के मामले में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने रियायतकर्ताओं से जमानत की सुरक्षा प्राप्त करने की शर्त शामिल की थी, हालांकि, ओटीएफआईएस के मामले में यही शर्त शामिल नहीं की गई थी।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (03 जून 2024) कि जिन परियोजनाओं के लिए ओटीएफआईएस प्रदान किया गया था, वे पहले से ही लंबित थीं, इसलिए रियायतग्राही उक्त परियोजनाओं

⁴ सीसीईए द्वारा अनुमोदित (8 अक्टूबर 2013) 'प्रीमियम के युक्तिकरण/स्थगन' योजना के अनुसार, जिन रियायतग्राहियों को पहले से उद्धृत प्रीमियम का भुगतान करने में कठिनाई हो रही थी, उन्हें कुल देय प्रीमियम के नेट प्रेजेंट वैल्यू (एनपीवी) को समान रखते हुए रियायत अवधि में अपने प्रीमियम भुगतान को पुनर्निर्धारित करने की अनुमति दी गई थी।

के लिए बैंक गारंटी की व्यवस्था करने की स्थिति में नहीं थे, जिसके परिणामस्वरूप ओटीएफआईएस की नीति में बैंक गारंटी का प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया गया था।

उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि त्रिपक्षीय समझौते में ओटीएफआईएस के तहत बैंक गारंटी से संबंधित खंड को शामिल करने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कभी जोर नहीं दिया गया था और लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों में रियायतग्राहियों द्वारा बैंक गारंटी प्रदान करने में असमर्थता जैसी कोई टिप्पणी भी नहीं पाई गई। रियायतग्राही द्वारा चूक की स्थिति में आनुपातिक बैंक गारंटी, ओटीएफआईएस ऋण की वसूली को सुरक्षित रखने हेतु ली जा सकती थी, जिसकी इस तथ्य से पुष्टि की जा सकती है कि एनएचआई द्वारा वितरित ₹1,730.65 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि में से, नवंबर 2024 तक ₹977.48 करोड़ की वसूली अभी भी लंबित है।

- (iii) आर्थिक मामलों के विभाग (डीईए) ने ओटीएफआईएस को बीओटी वार्षिकी परियोजनाओं तक विस्तारित करने के लिए सीसीईए नोट के मसौदे पर अपनी टिप्पणी देते हुए (17 सितंबर 2015) कहा था कि यह योजना एक निश्चित अवधि, जैसे तीन महीने के लिए खोली जा सकती है। इसके जवाब में, सीसीईए नोट के मसौदे में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने कहा था कि केवल 01 नवंबर 2014 तक लंबित एवं भौतिक रूप से 50 प्रतिशत तक प्रगति हासिल कर चुकी परियोजनाओं पर ही ओटीएफआईएस के लिए विचार किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जुलाई 2016 से नवंबर 2019 तक योजना के अनुमोदन (मई/अक्टूबर 2015) के एक वर्ष से चार वर्ष बाद तक लंबित परियोजनाओं को ओटीएफआईएस का लाभ दिया गया, जबकि 1 नवंबर 2014 तक ये परियोजनाएं लंबित थीं।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि हालांकि इन परियोजनाओं को कुछ समय बाद लाभ दिया गया है, फिर भी, इन परियोजनाओं की पहचान 1 नवंबर 2014 तक लंबित परियोजनाओं के रूप में की गई थी।

जवाब को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि योजना का उद्देश्य एनएचआई द्वारा सीमित वित्तपोषण के माध्यम से लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना था। इस प्रकार, 1 नवंबर 2014 तक लंबित परियोजनाओं के रूप में पहचान जाने के बाद भी, ओटीएफआईएस के तहत निधियों को योजना के अनुमोदन के एक

वर्ष से चार वर्ष बाद मंजूरी दी गई, जिसके परिणामस्वरूप योजना के उद्देश्य की पूर्ति में देरी हुई।

- (iv) विधिक मामलों के विभाग (डीओएलए) ने ओटीएफआईएस के लिए सीसीईए नोट के मसौदे पर अपनी टिप्पणी देते हुए (20 फरवरी 2015) कहा था कि यदि रियायतग्राही परियोजनाओं के निष्पादन में देरी के लिए कुछ दायित्वों के लिए उत्तरदायी है, तो रियायत समझौते के तहत उचित कार्रवाई की जानी चाहिए और वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए नीति में बदलाव से रियायतग्राही अपने दायित्वों से मुक्त नहीं होगा।

सीसीईए नोट के मसौदे में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने जवाब दिया था कि ऋण अदायगी में पहला प्रभार टोल पर लगेगा, सरकार इस तरह के निवेश को वहन करके कोई जोखिम नहीं उठाती है। यह तथ्यात्मक रूप से गलत था, क्योंकि ओटीएफआईएस की मूल निधि का पुनर्भुगतान टोल राजस्व पर पहला प्रभार लगाने के बजाय वाटरफॉल तंत्र⁵ के तहत उधारदाताओं को ब्याज चुकौती के बाद किया जाना था।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अवलोकन का कोई जवाब नहीं दिया। हालांकि, मंत्रालय ने सीसीईए को ओटीएफआईएस (2 जुलाई 2024) का प्रभाव आकलन प्रस्तुत करते समय कहा था कि इन परियोजनाओं के टोल प्राप्तियों पर पहला प्रभार परियोजनाओं के पूरा होने के बाद सुनिश्चित किया जाएगा। लेखापरीक्षा ने पाया कि दो परियोजनाओं यानी इंदौर-गुजरात/एमपी बॉर्डर और रायबरेली-इलाहाबाद के मामले में, एनएचएआई क्रमशः ₹496.42 करोड़ और ₹104.89 करोड़ के टोल राजस्व के संग्रह के बावजूद ₹121.63 करोड़ और ₹119.91 करोड़ की ओटीएफआईएस मूल निधि का कोई हिस्सा वसूल नहीं कर पाया। इसके अलावा, दो परियोजनाओं अर्थात् पनवेल-इंदापुर (ओटीएफआईएस निधि से ₹540 करोड़ वितरित) और छपरा-हाजीपुर (ओटीएफआईएस निधि से ₹174.97 करोड़ वितरित) के मामले में, ओटीएफआईएस के ब्याज के साथ-साथ मूलधन का पुनर्भुगतान ओटीएफआईएस के वितरण के तीन साल बीत जाने के बाद भी शुरू नहीं हुआ है, क्योंकि नवंबर 2024 तक काम प्रगति पर था।

⁵ त्रिपक्षीय समझौते के तहत परिभाषित एनएचएआई ओटीएफआईएस सुविधा के तहत संपूर्ण बकाया राशि के भुगतान और पुनर्भुगतान तक ओटीएफआईएस के तहत उप एस्करो खाते से भुगतान का क्रम।

8.1.4.2 योजना का कार्यान्वयन

ओटीएफआईएस के कार्यान्वयन के लिए, यह निर्धारित किया गया था कि एनएचएआई, रियायतग्राही और वरिष्ठ ऋणदाताओं के बीच एक त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर किए जाएंगे, साथ ही एनएचएआई और रियायतग्राही के बीच मौजूदा रियायत समझौते के लिए एक पूरक समझौता भी किया जाएगा। एनएचएआई की परियोजना कार्यान्वयन इकाइयों (पीआईयू) और क्षेत्रीय कार्यालयों (आरओ) को योजना के निष्पादन और निगरानी के लिए जिम्मेदार इकाइयों के रूप में नामित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने योजना के कार्यान्वयन के संबंध में योजना की समीक्षा की जिसमें ओटीएफआईएस के कार्यान्वयन के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली उचित थी तथा योजना को कुशलतापूर्वक कार्यान्वित किया गया था एवं यह देखा गया कि:

ए. ओटीएफआईएस के लिए मजबूत तृतीय-पक्ष मूल्यांकन तंत्र का विकास

सीसीईए नोट में दिए गए निर्देशों (मई 2015/अक्टूबर 2015) के अनुसार, एनएचएआई द्वारा (ए) संबंधित परियोजनाओं की पात्रता और (बी) परियोजना को समयबद्ध तरीके से पूरा करने के लिए आवश्यक अल्पकालिक ऋण की सीमा निर्धारित करने के लिए एक सुदृढ़ तृतीय-पक्ष मूल्यांकन तंत्र विकसित किया जाना था। सीसीईए के उपरोक्त निर्णयों/निर्देशों को सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा एनएचएआई को (मई 2015/अक्टूबर 2015) सूचित किया गया ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इनका अक्षरशः पालन किया जाए।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि एनएचएआई द्वारा योजना के अंतर्गत पात्रता निर्धारित करने के लिए ऐसा कोई सुदृढ़ तृतीय-पक्ष मूल्यांकन तंत्र विकसित नहीं किया गया था और रियायतग्राहियों को इन लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक शेष कार्य की लागत के आधार पर ओटीएफआईएस के अंतर्गत लाभ प्रदान किया गया था, जैसा कि स्वतंत्र अभियंता (स्वतंत्र अभियंता) द्वारा प्रमाणित किया गया था।

मंत्रालय ने जवाब दिया (नवंबर 2024) कि स्वतंत्र अभियंता परियोजना पर्यवेक्षण, परियोजना कार्यान्वयन की निगरानी और रियायतग्राहियों को देय सभी भुगतानों को प्रमाणित करने

के लिए तीसरा पक्ष है। इस प्रकार, सीसीईए प्रस्ताव/अनुमोदन में तीसरे पक्ष का संदर्भ स्वतंत्र अभियंता⁶ से संदर्भित किया जा सकता है

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार स्वतंत्र अभियंता को पहले ही नियुक्त किया गया था, जहां स्वतंत्र अभियंता का पारिश्रमिक एनएचएआई और रियायतकर्ता द्वारा समान रूप से साझा किया गया था।

इसके अलावा, ओटीएफआईएस के तहत राहत/लाभ प्राप्त करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया से संबंधित एनएचएआई परिपत्र (9 जून 2015) के अनुसार, स्वतंत्र अभियंता की भूमिका केवल परियोजना को पूरा करने के लिए शेष व्यय की आवश्यकता का आकलन करना थी, न कि परियोजना की पात्रता का आकलन करना।

इसलिए, ओटीएफआईएस के तहत वितरित धननिधि (यानी, ₹1,730.65 करोड़) को ध्यान में रखते हुए, मौजूदा आंतरिक निगरानी प्रणाली के अलावा तीसरे पक्ष की एजेंसी को शामिल करके एक सुदृढ़ तीसरे पक्ष के मूल्यांकन तंत्र को विकसित करना एनएचएआई की ओर से अपरिहार्य था।

अनुशंसा संख्या 40: भविष्य में एनएचएआई की किसी भी योजना के तहत लाभ विस्तार हेतु परियोजनाओं की पात्रता निर्धारित करने के लिए एक सुदृढ़ तृतीय पक्ष तंत्र विकसित किया जा सकता है।

बी. ओटीएफआईएस निधि पर कम दर पर ब्याज वसूलना

बीओटी परियोजनाओं के रियायत समझौते (सीए) में विभिन्न अनुच्छेद शामिल थे, जिसके तहत रियायतग्राही एनएचएआई को देय ऋण/निधि पर निश्चित दरों पर ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। कुछ उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

⁶ परियोजना के स्वतंत्र अभियंता को निर्माण कार्यों की समीक्षा, निरीक्षण और निगरानी करने, परीक्षण करने और परियोजना के संचालन और रखरखाव के निरीक्षण और निगरानी के साथ-साथ पूर्णता/अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए नियुक्त किया गया था।

- खंड 28.1.1 राजस्व कमी ऋण से संबंधित : इसमें कहा गया है कि यदि किसी लेखा वर्ष में वसूली योग्य शुल्क किसी घटना या एनएचएआई की चूक के कारण निर्वाह राजस्व⁷ से कम हो जाता है, तो एनएचएआई रियायतग्राही के अनुरोध पर बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक ब्याज दर पर ऐसी कमी को पूरा करने के लिए ऋण प्रदान करेगा।
- विलंबित भुगतानों पर खंड 47.5: इसमें कहा गया है कि इस समझौते के प्रावधानों के तहत एक पक्ष से दूसरे पक्ष को देय भुगतान समय-सीमा के भीतर किया जाएगा। ऐसी अवधि से अधिक देरी की स्थिति में, चूककर्ता पक्ष को देरी की अवधि के लिए बैंक दर से पाँच प्रतिशत अधिक दर पर ब्याज का भुगतान करेगा।

ओटीएफआईएस के तहत, एनएचएआई को सीए के अनुच्छेद-28 के प्रावधानों के अनुरूप बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक की दर से रियायतग्राही को प्रदान की गई धननिधि पर ब्याज वसूलने के लिए अधिकृत किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ओटीएफआईएस के पूरक समझौते (एसए) में कहा गया है कि पूरक समझौते के प्रावधान सीए के अनुच्छेद 1 से 48 में बदलाव नहीं करेंगे और अनुच्छेद 1 से 48 के प्रावधान सीए में बताए अनुसार ही लागू होंगे। इसके अलावा, समझौतों की प्राथमिकता से संबंधित सीए के खंड 1.4 में यह निर्धारित किया गया है कि उनके बीच किसी भी विरोधाभास की स्थिति में, अन्य सभी समझौते सीए अधिनियम का पालन करेंगे।

इस संबंध में, ओटीएफआईएस निधि पर ब्याज त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक लिया जाना था, हालांकि, परियोजना के पूरा होने में देरी हुई, परिणामस्वरूप, ओटीएफआईएस ऋण की अदायगी में भी देरी हुई और रियायत समझौता की धारा 47.5 जिसमें विलंबित भुगतान पर देय ब्याज बैंक दर से पाँच प्रतिशत अधिक लागू होना था। फिर भी एनएचएआई ने विलंबित भुगतानों पर भी बैंक दर से दो प्रतिशत अधिक ब्याज दर वसूलना जारी रखा और सात परियोजनाओं के संबंध में ओटीएफआईएस निधि की विलंबित अदायगी पर कम ब्याज दर की अनुमति देकर रियायतग्राहियों को ₹179.46 करोड़ का अनुचित लाभ पहुंचाया। योजना के निर्माण के समय, डीएलए और

⁷ निर्वाह राजस्व का अर्थ है परिचालन एवं रखरखाव व्यय और ऋण सेवा को पूरा करने के लिए आवश्यक शुल्क राजस्व की कुल राशि।

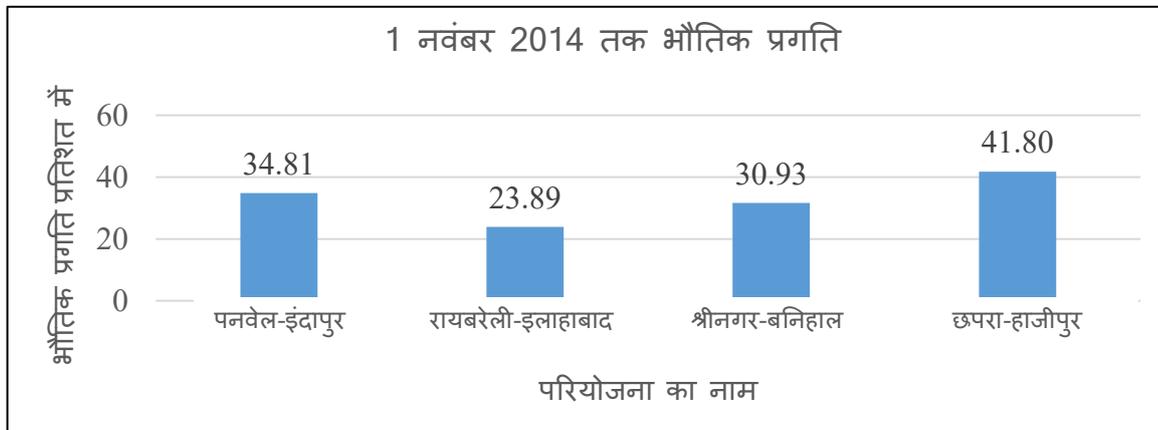
डीईए ने ओटीएफआईएस के तहत दंडात्मक खंड को शामिल करने के लिए अपनी टिप्पणियाँ की, ताकि रियायतकर्ताओं को ऐसी वित्तीय सहायता का अनुचित लाभ उठाने के लिए निर्माण में देरी करने से रोका जा सके।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार करते हुए अपने उत्तर में कहा (11 नवंबर 2024) कि एनएचएआई में स्थिति की समीक्षा की गई है और संबंधित पीआईयू को दिशानिर्देश जारी किए गए हैं कि किसी भी विलंबित भुगतान के लिए ब्याज की गणना रियायत समझौते के खंड 47.5 के अनुसार बैंक दर से पांच प्रतिशत अधिक दर पर की जाएगी।

सी. ओटीएफआईएस के तहत निधि जारी करना

सी.1 ओटीएफआईएस के लाभों को रियायतग्राही तक विस्तारित करना

ओटीएफआईएस के मानदंडों के अनुसार, बीओटी (टोल/वार्षिकी) परियोजना जो 01 नवंबर 2014 तक लंबित थी और जो कम से कम 50 प्रतिशत तक पूर्ण हो चुकी थी, ओटीएफआईएस का लाभ उठाने के लिए पात्र थी।



स्रोत: स्वतंत्र अभियंता के एमपीआर

इस संबंध में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने परियोजना के 50 प्रतिशत से कम भौतिक पूर्णता के मानदंड में ढील देने के लिए एक मसौदा नोट तैयार किया था (मार्च 2016) तथा सीसीईए को प्रस्तुत करने से पहले अंतर-विभागीय परामर्श के लिए विभिन्न विभागों/मंत्रालयों को प्रसारित किया था (1 अप्रैल 2016)। हालांकि, संबन्धित विभागों (डीईए, नीति आयोग) द्वारा इसका समर्थन नहीं किया गया और मसौदा नोट को अंततः वापस ले लिया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि इसके बावजूद, एनएचएआई ने उपर्युक्त चार

परियोजनाओं के रियायतग्राही को ₹936.90 करोड़⁸ (जुलाई 2016 से नवंबर 2017 तक) का ओटीएफआईएस लाभ दिया, जहां 01 नवंबर 2014 तक भौतिक प्रगति 50 प्रतिशत से कम थी।

इस प्रकार, 50 प्रतिशत से कम पूर्णता वाली परियोजनाओं में भी ओटीएफआईएस के तहत निधि डालने से सीसीईए के अनुमोदन का उल्लंघन करते हुए अयोग्य परियोजनाओं को ओटीएफआईएस का अनुचित लाभ पहुंचाया गया।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2024) कि 1 नवंबर 2014 तक 50 प्रतिशत पूर्णता का मुद्दा 6 अक्टूबर 2015 के सीसीईए के नोट के परिशिष्ट IV के अनुसार सीसीईए अनुमोदन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा स्पष्ट किया गया था। वित्त मंत्रालय ने सुझाव दिया था कि योजना को एक निर्धारित अवधि, मान लीजिए तीन महीने के लिए खोला जा सकता है, जिसके भीतर प्राधिकरण द्वारा सभी आवश्यक मंजूरी दी जा सकती है और त्रिपक्षीय समझौते निष्पादित किए जा सकते हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया था कि सीसीईए द्वारा अनुमोदित बीओटी (टोल) की योजना को 1 नवंबर 2014 की निर्दिष्ट तिथि से जोड़ा गया था, अर्थात् 01 नवंबर 2014 तक लंबित परियोजनाएं और जो 1 नवंबर 2014 तक 50 प्रतिशत पूर्ण हो चुकी हों। यह एक बहुत ही सीमित नियम है, और पूरी योजना व्यापक चाहिए, अर्थात् जो परियोजनायें किसी भी समय 50 प्रतिशत पूर्ण हो चुकी हों, उन्हें योजना के तहत कवर किया जाना चाहिए। तदनुसार, एनएचएआई बोर्ड ने ऐसी परियोजनाओं के लिए ओटीएफआईएस को मंजूरी दे दी, जो निधि निवेश के लिए उपर्युक्त दोनों मानदंडों के अंतर्गत आती हैं, अर्थात् 01 नवंबर 2014 तक लंबित थीं तथा एनएचएआई बोर्ड द्वारा ओटीएफआईएस के प्रस्ताव पर विचार किए जाने के समय 50 प्रतिशत पूर्णता प्राप्त कर ली थी।

मंत्रालय ने अपने जवाब में स्वीकार किया है कि सीसीईए द्वारा अनुमोदित बीओटी (टोल) योजना 01 नवंबर 2014 की निर्दिष्ट तिथि से जुड़ी थी यानी 01 नवंबर 2014 तक विलंबित परियोजनाएं और जिन्होंने 01 नवंबर 2014 तक 50 प्रतिशत भौतिक पूर्णता हो चुकी हों। इसके अलावा, 01 नवम्बर 2014 तक 50 प्रतिशत भौतिक पूर्णता की शर्त

⁸ पनवेल-इंदापुर परियोजना में ₹540 करोड़, रायबरेली-इलाहाबाद परियोजना में ₹119.91 करोड़, श्रीनगर बनिहाल परियोजना में ₹102.02 करोड़ और छपरा-हाजीपुर परियोजना में ₹174.97 करोड़।

प्रतिबंधात्मक थी, जिसका उल्लेख बीओटी वार्षिकी परियोजनाओं को ओटीएफआईएस का लाभ प्रदान करने के लिए सीसीईए नोट के अनुलग्नक में ही किया गया था, लेकिन अनुमोदन के समय, सीसीईए ने बीओटी वार्षिकी परियोजनाओं पर बीओटी टोल के लिए लागू प्रावधानों को बढ़ा दिया (अक्टूबर 2015)। इसकी पुष्टि इस तथ्य से भी की जा सकती है कि एनएचएआई के अध्यक्ष ने (08 जनवरी 2016) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग के सचिव को लिखे पत्र में कहा था कि ओटीएफआईएस के तहत वित्तीय सहायता उन परियोजनाओं को प्रदान की जानी थी, जो 01 नवंबर 2014 तक कम से कम 50 प्रतिशत पूर्ण हो चुकी हों।

इसके अलावा, उप सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने (28 फरवरी 2016) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय सचिव को अवगत कराया कि ओटीएफआईएस के तहत 01 नवंबर 2014 तक परियोजना के 50 प्रतिशत भौतिक पूर्णता की पात्रता मानदंड है।

तदनुसार, ओटीएफआईएस के तहत भौतिक पूर्णता की पात्रता मानदंड को 50 प्रतिशत से कम करके कुछ रियायत का प्रस्ताव करते हुए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अंतर-विभागीय परामर्श के लिए विभिन्न मंत्रालयों/विभागों को एक सीसीईए नोट का मसौदा परिचालित किया गया (01 अप्रैल 2016)। हालांकि, परामर्श किए गए तीन मंत्रालयों/विभागों द्वारा इसका समर्थन नहीं किया गया और अंततः इसे सीसीईए नोट से वापस ले लिया गया। इस प्रकार, यह इस तथ्य का संकेत है कि एनएचएआई और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय दोनों ही ओटीएफआईएस के तहत परियोजनाओं की पात्रता के लिए सीसीईए अनुमोदन में उल्लिखित प्रावधानों से अवगत थे।

इस मुद्दे पर मंत्रालय के साथ एकजट मीटिंग (13 नवंबर 2024) में भी चर्चा की गई, जिसमें मंत्रालय द्वारा इस बात पर जोर दिया गया कि सीसीईए नोट सावधानीपूर्वक तैयार किया जाना चाहिए।

अनुशंसा संख्या 41: एनएचएआई/सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को सीसीईए द्वारा अनुमोदित मानदंडों का सही भावना से पालन सुनिश्चित करना चाहिए तथा चार अयोग्य परियोजनाओं को ओटीएफआईएस निधि स्वीकृत करने के लिए एनएचएआई के दोषी अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

सी.2 त्रिपक्षीय समझौते का उल्लंघन करते हुए निर्माण के दौरान ब्याज (आईडीसी) के रूप में ₹50.71 करोड़ की कटौती

कृष्णानगर बहरामपुर परियोजना के लिए हस्ताक्षरित त्रिपक्षीय समझौते के खंड 3.1 में यह प्रावधान था कि वरिष्ठ ऋणदाताओं के निर्माण के दौरान ब्याज (आईडीसी) की अदायगी एनएचएआई-ओटीएफआईएस सुविधा से नहीं, बल्कि ऋणदाताओं के निधि से की जाएगी।

इसके अलावा, कृष्णानगर बहरामपुर और छपरा हाजीपुर परियोजनाओं के लिए हस्ताक्षरित त्रिपक्षीय समझौते के खंड 6(जी) में यह निर्धारित किया गया था कि एनएचएआई द्वारा वरिष्ठ ऋणदाताओं को त्रिपक्षीय समझौते में शामिल वाटरफॉल तंत्र के अनुसार जो सहमति बनी है, उससे अधिक ब्याज की वापसी करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रियायतग्राही द्वारा दिए गए धन में से ऋणदाताओं द्वारा ₹50.71 करोड़⁹ की आईडीसी काट ली गई, जिसका उद्देश्य उपरोक्त प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए केवल लंबित परियोजनाओं के शेष कार्यों को पूरा करना था।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (11 नवंबर 2024) कि एस्क्रो खातों की निगरानी प्रणाली को अब और मजबूत कर दिया गया है, ताकि रियायतग्राही/उधारदाताओं की ओर से इस तरह के लेखापरीक्षा में पाए गए दोषों (अर्थात् रियायतग्राही निधि से निर्माण के दौरान ब्याज की कटौती) को कम किया जा सके।

इसके अलावा, एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने सहमति व्यक्त की कि भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए समीक्षा तंत्र को मजबूत किया जाएगा।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के जवाब से यह बात पुष्ट होती है कि एनएचएआई द्वारा समीक्षा और निगरानी तंत्र में चूक हुई थी, जिसके परिणामस्वरूप ऋणदाताओं द्वारा आईडीसी की कटौती की गई, जिसे त्रिपक्षीय समझौते में निर्धारित वाटरफॉल तंत्र के अनुसार ओटीएफआईएस निधि पर ब्याज की वसूली से पहले नहीं काटा जाना था। एनएचएआई ने समीक्षा समिति की बैठकों में ऋणदाताओं द्वारा काटे गए आईडीसी की निधि को एस्करो खाते में वापस जमा करने का मुद्दा उठाया है, हालांकि, ऋणदाताओं द्वारा इसका अनुपालन

⁹ कृष्णानगर बहरामपुर (₹33.95 करोड़) , छपरा हाजीपुर (₹16.76 करोड़)

नहीं किया गया। मंत्रालय ने अब भविष्य में समीक्षा तंत्र को मजबूत करने का आश्वासन दिया है।

सी.3 रियायतग्राहियों द्वारा सावधि जमा में निधियों का निवेश

वाटरफॉल मैकेनिज्म से संबंधित त्रिपक्षीय समझौते के खंड 6 (एच) में कहा गया है कि ओटीएफआईएस के तहत निधियों का उपयोग सबसे पहले रियायतकर्ता द्वारा देय करों के भुगतान के लिए किया जाएगा और उसके बाद निम्नलिखित क्रम में (i) परियोजना का निर्माण (ii) ओ एंड एम व्यय का भुगतान (iii) एनएचएआई को देय प्रीमियम (नकारात्मक अनुदान) (iv) ओटीएफआईएस ऋण पर ब्याज भुगतान (v) बैंकर ऋण पर ब्याज भुगतान (vi) ओटीएफआईएस के तहत एनएचएआई ऋण का पुनर्भुगतान (vii) बैंकर के मूल ऋण का पुनर्भुगतान (viii) रियायतकर्ता द्वारा एनएचएआई को देय सभी भुगतान और हर्जाना और (ix) शेष निधि, यदि कोई हो, को उप-एस्करो खाते में रखा जाएगा और बाद के महीनों में किए जाने वाले भुगतान के लिए उपयोग किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निर्माण अवधि के दौरान, श्रीनगर बनिहाल और छपरा हाजीपुर नामक दो परियोजनाओं के रियायतग्राही ने फरवरी 2017 से जनवरी 2018 के दौरान सावधि जमा में ₹54.50 करोड़¹⁰ का निवेश किया। वाटरफॉल तंत्र के अनुसार, राशि का उपयोग परियोजना के निर्माण के लिए और उसके बाद ओटीएफआईएस के पुनर्भुगतान के लिए किया जाना चाहिए था, जबकि सावधि जमा में निवेश त्रिपक्षीय समझौते की शर्तों के अनुसार नहीं था।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि छपरा हाजीपुर परियोजना के रियायतग्राही ने प्रस्तुत किया है कि सावधि जमा में कोई निवेश नहीं किया गया है।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि मंत्रालय ने बिना किसी समीक्षा/जांच के केवल रियायतग्राही के कथन को दोहराया है। इसके अलावा, इस मुद्दे को एनएचएआई द्वारा नियुक्त समवर्ती लेखा परीक्षक द्वारा उच्च प्रबंधन को भी सूचित किया गया था। श्रीनगर-बनिहाल परियोजना के रियायतग्राही द्वारा एफडीआर में धन रखने के मुद्दे पर मंत्रालय निरुत्तर था।

¹⁰ श्रीनगर बनिहाल परियोजना में ₹53 करोड़ और छपरा हाजीपुर में परियोजना में ₹1.5 करोड़।

इस मुद्दे पर मंत्रालय के साथ एक्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) में भी चर्चा की गई थी, जिसमें एनएचएआई ने स्वीकार किया था कि रियायतकर्ताओं ने फिक्स्ड डिपॉजिट में धन का निवेश किया था और कहा कि बैंकर एस्करो बैंक स्टेटमेंट उपलब्ध नहीं कराते हैं। इसके अलावा, मंत्रालय ने निगरानी तंत्र को सुदृढ़ करने की भी अनुशंसा की ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कटौती की गई राशि का उपयोग केवल परियोजना को पूरा करने के लिए किया जाए।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय तथा एनएचएआई की एक्जिट मीटिंग में दी गई जानकारी से यह बात पुख्ता होती है कि रियायतकर्ताओं ने परियोजना को पूरा करने के बजाय फिक्स्ड डिपॉजिट में धन का निवेश किया था। इसके अलावा, मंत्रालय ने अब निगरानी तंत्र को सुदृढ़ करने का आश्वासन दिया है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ऐसी निधि परियोजनाओं को पूरा करने में ही निर्देशित की जाए।

डी. परियोजना विशेष की कमियां और ओटीएफआईएस के बाद परियोजनाओं के पूरा होने की स्थिति

एनएचएआई ने आठ परियोजनाओं को ओटीएफआईएस निधि वितरित किए। इन परियोजनाओं में से, पांच परियोजनाओं¹¹ में अंतिम समापन प्रमाण पत्र (पीसीसी) जारी किए गए, चार परियोजनाओं¹² (पीसीसी जारी होने के बाद दो परियोजनाओं सहित) का अनुबंध समाप्त किया गया और किसी भी परियोजना में अंतिम समापन प्रमाण पत्र अभी जारी नहीं किया जाना है, क्योंकि रियायत समझौते की समाप्ति के बाद रियायतकर्ता/ईपीसी संविदाकार¹³ द्वारा पूरा काम नहीं किया गया है। ओटीएफआईएस के परियोजनावार कार्यान्वयन का उल्लेख बाद के पैराग्राफ में किया गया है।

¹¹ पाँच परियोजनाएँ अर्थात् लुधियाना-तलवंडी, कृष्णानगर-बहरामपुर, श्रीनगर-बनिहाल, रायबरेली इलाहाबाद और इंदौर-गुजरात/एमपी सीमा।

¹² चार परियोजनाएँ अर्थात्, पनवेल-इंदापुर; रायबरेली-इलाहाबाद, लुधियाना-तलवंडी और गुड़गांव-जयपुर।

¹³ तीन परियोजनाओं अर्थात् पनवेल-इंदापुर, गुड़गांव-जयपुर और लुधियाना-तलवंडी के मामले में, रियायतग्राही की समाप्ति के बाद, शेष कार्य एनएचएआई द्वारा ईपीसी मोड पर संविदाकारों को पुनः सौंप दिया गया है।

डी.1 गुड़गांव जयपुर परियोजना

एनएचएआई ने हरियाणा और राजस्थान राज्यों में एनएच-48 (पूर्व में एनएच-8) के गुड़गांव-कोटपुतली-जयपुर खंड पर मौजूदा चार लेन की सड़क को छह लेन की सड़क में बदलने/चौड़ा करने के लिए बीओटी (टोल-राजस्व साझाकरण) मोड पर रियायत समझौता किया (06 जून 2008) जिसमें नियत तिथि (03 अप्रैल 2009) से 2.5 साल की निर्माण अवधि सहित 12 साल की रियायत अवधि थी। निर्धारित समापन तिथि 2 अक्टूबर 2011 थी। 26 संरचनाओं को हटाने/अलग करने के बाद भी परियोजना को पूरा करने की निर्धारित तिथि और विस्तारित तिथि के भीतर रियायतकर्ता द्वारा पूरा नहीं किया जा सका। निर्माण के लिए धननिधि उपलब्ध कराने में रियायतग्राही की वित्तीय बाधा/संकट को ध्यान में रखते हुए, एनएचएआई बोर्ड ने लंबित कार्यों को पूरा करने के लिए परियोजना में ₹352 करोड़ के ओटीएफआईएस को मंजूरी दी (सितंबर 2016)।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित बातें पाई गईं:

(i) ₹345.67 करोड़ की ओटीएफआईएस निधि प्राप्त करने के बावजूद परियोजना का पूरा न होना :

ओटीएफआईएस के तहत ₹345.67 करोड़ (मई 2017 से जून 2018 तक) की धननिधि प्राप्त करने के बावजूद, परियोजना 12 वर्षों की निर्धारित अवधि और 14 महीने की रियायत विस्तारित अवधि (यानी 02 जून 2022 तक) बीत जाने के बाद भी पूरी नहीं हो सकी। जून 2022 तक ₹201.12 करोड़ के कार्य अभी भी पूरे होने के लिए लंबित हैं।

त्रिपक्षीय समझौते में कार्य के अनंतिम समापन की तिथि दिसंबर 2017 बताई गई थी और यह भी कहा गया था कि रियायतग्राही द्वारा स्वतंत्र अभियंता द्वारा विधिवत जांची गई कार्य योजना समीक्षा समिति को प्रस्तुत करनी होगी। हालांकि, ₹345.67 करोड़ के पूरे ओटीएफआईएस निधि के वितरण तक रियायतग्राही द्वारा लंबित कार्य को पूरा करने के लिए कोई कार्य योजना/शेड्यूल प्रस्तुत नहीं किया गया था।

(ii) स्वतंत्र अभियंता द्वारा भौतिक प्रगति की गलत रिपोर्टिंग और वितरित निधियों की एवज में कार्यों की असंगत प्रगति:

जुलाई 2016 की मासिक प्रगति रिपोर्ट (एमपीआर) के अनुसार परियोजना की भौतिक प्रगति 94.50 प्रतिशत दर्शाई गई थी, जिससे परियोजना को एनएचएआई बोर्ड द्वारा तत्समय ₹ 352 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि की मंजूरी (12 सितंबर 2016) दी गई थी। हालांकि, अगस्त 2016 के लिए मासिक प्रगति रिपोर्ट में, रिकॉर्ड पर उपलब्ध किसी भी औचित्य के बिना आईई द्वारा भौतिक प्रगति 89.77 प्रतिशत दर्शाई गई थी। इसके अलावा, जुलाई 2018 तक, ₹345.67 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि के वितरण के बाद (मई 2017 से जून 2018 तक) भौतिक प्रगति केवल 95.76 प्रतिशत तक बढ़ी, अर्थात् ओटीएफआईएस के तहत निधि मंजूर होने के बाद से केवल 1.26 प्रतिशत की वृद्धि हुई (जैसा कि नीचे दिए गए चार्ट में दिया गया है) और विस्तारित रियायत अवधि 02 जून 2022 के अंत तक कोई और प्रगति नहीं हुई है।

इस प्रकार, प्राप्त भौतिक प्रगति ओटीएफआईएस के तहत वितरित निधि के अनुरूप नहीं थी (अर्थात् ओटीएफआईएस के लिए हस्ताक्षरित त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार 100 प्रतिशत के मुकाबले 95.76 प्रतिशत) जिससे योजना का मूल उद्देश्य विफल हो गया।



स्रोत: स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रस्तुत एमपीआर

(iii) मौजूदा सड़क परियोजना का रखरखाव न करना:

रियायत समझौता के खंड 17 के अनुसार, रियायतग्राही को निर्माण और संचालन अवधि के दौरान राजमार्ग परियोजना का रखरखाव करना था। हालांकि, रियायत समझौता के

अनुसार रखरखाव दायित्वों को पूरा करने के लिए उपचार अवधि नोटिस¹⁴ (सितंबर 2018 और फरवरी 2021) जारी करने के बावजूद, रियायतग्राही ने रखरखाव कार्य (प्रमुख रखरखाव कार्य सहित) नहीं किया। परिणामस्वरूप, एनएचएआई ने वर्ष 2019-20 और 2022-23 के दौरान अन्य एजेंसियों के माध्यम से परियोजना राजमार्ग (रियायतग्राही के जोखिम और लागत पर) पर ₹308.27 करोड़¹⁵ की राशि का रखरखाव कार्य कराया, जो ओटीएफआईएस के तहत वितरित ₹345.67 करोड़ की निधि के अतिरिक्त है।

इसके अलावा, त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, ओटीएफआईएस के तहत डाले गए धन को ब्याज सहित परियोजना के टोल राजस्व से किसी भी स्थिति में 31 मार्च 2020 से पहले वसूल किया जाना था। हालाँकि, नवंबर 2024 तक, परियोजना में ओटीएफआईएस की मूल निधि ₹20.97 करोड़ अभी भी वसूली के लिए लंबित है।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि 2016 में शेष कार्य पूरा करने के लिए मोटे तौर पर ₹352 करोड़ की निधि का आवश्यकता के रूप में आकलन किया गया था, लेकिन यह निधि अंतिम और तय नहीं थी। शेष परियोजना कार्यों को पूरा करने के मामले पर एनएचएआई ने कई बार ऋणदाताओं और रियायतकर्ता के साथ चर्चा की थी। हालाँकि, रियायतकर्ता ने परियोजना कार्यों को पूरा करने के लिए आवश्यक अतिरिक्त निधि नहीं जुटाई। चूंकि रियायतकर्ता ने समझौते के अनुसार ओटीएफआईएस के मूलधन और ब्याज का पुनर्भुगतान नहीं किया, इसलिए प्राधिकरण ने 02 जून 2022 से आगे अपनी रियायत अवधि का विस्तार नहीं करने का फैसला किया और ओटीएफआईएस की शेष निधि का भुगतान करने के लिए परियोजना को अपने हाथ में ले लिया। इसके अलावा, राजमार्ग परियोजना के सुदृढीकरण/ओवरले सहित शेष कार्य को रियायतकर्ता के जोखिम और लागत पर किसी अन्य संविदाकार को दिया गया, जोकि प्रगति पर है।

मंत्रालय ने अपने आगे के उत्तर (11 नवंबर 2024) में कहा कि एनएचएआई द्वारा रियायतग्राही की विभिन्न चूकों के लिए मध्यस्थता में जवाबी दावे उठाए गए थे, जिसमें ब्याज सहित ओटीएफआईएस की संपूर्ण शेष राशि की वसूली भी शामिल थी।

¹⁴ सुधार अवधि का तात्पर्य रियायत समझौते में निर्दिष्ट उस अवधि से है जो उस पक्ष द्वारा समझौते के किसी प्रावधान के उल्लंघन या चूक को ठीक करने के लिए है जो ऐसे उल्लंघन या चूक के लिए जिम्मेदार है।

¹⁵ 2019-20 में ₹70.10 करोड़ और 2022-23 में ₹238.17 करोड़।

एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान, एनएचएआई ने आश्वासन दिया कि परियोजना में असंगत भौतिक प्रगति के मामले की समीक्षा की जाएगी।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि शेष कार्यों को पूरा करने की लागत स्वतंत्र अभियंता द्वारा (सितंबर 2016) ₹352.14 करोड़ आंकी गई थी और ओटीएफआईएस के तहत निधि स्वीकृत करने के समय एनएचएआई बोर्ड द्वारा इस पर विचार किया गया था। इसलिए, एनएचएआई का यह तर्क सही नहीं है कि ₹352 करोड़ का ओटीएफआईएस अंतिम और तय नहीं था। मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि रियायतकर्ता ने ओटीएफआईएस निधि पर ब्याज का भुगतान और ओटीएफआईएस निधि की मूल राशि का पुनर्भुगतान नहीं किया। मंत्रालय ने आगे स्वीकार किया कि ओटीएफआईएस का लाभ उठाने के बाद भी परियोजना पूरी नहीं हो सकी और 3 जून 2022 को परियोजना को एनएचएआई ने अपने अधीन कर लिया।

इस प्रकार, रियायतग्राही ने कार्य के दायरे में कमी और ओटीएफआईएस के तहत निधि प्राप्त करने के बाद भी अपनी पूरी रियायत अवधि (विस्तारित रियायत अवधि सहित) में परियोजना को पूरा नहीं किया। रियायतग्राही अनुबंध को समाप्त कर दिया गया (03 जून 2024) और शेष कार्य के साथ-साथ रियायतग्राही के जोखिम और लागत पर ओवरलेइंग/सुदृढीकरण कार्य ईपीसी मोड के तहत किसी अन्य संविदाकार द्वारा निष्पादित किया जा रहा है, जिसके परिणामस्वरूप उपयोगकर्ताओं को असुविधा हो रही है।

डी.2 छपरा हाजीपुर परियोजना

एनएचएआई ने बिहार राज्य में एनएच-31 (पूर्व में एनएच-19) के छपरा-हाजीपुर खंड को बीओटी (वार्षिक) मोड पर चार लेन का बनाने और पुनर्निवेशन करने के लिए रियायतकर्ता के साथ रियायत समझौता (सीए) (जुलाई 2010) किया। कुल परियोजना लागत (टीपीसी) 15 वर्ष की रियायत अवधि के साथ ₹575 करोड़ थी। नियत तिथि 27 जनवरी 2011 और निर्धारित समापन तिथि 24 जुलाई 2013 थी।

हालांकि, अतिक्रमण मुक्त भूमि अधिग्रहण में देरी और रियायतकर्ता के सामने आने वाली वित्तीय समस्याओं के कारण परियोजना निर्धारित समय पर पूरी नहीं हो सकी। स्वतंत्र अभियंता ने परियोजना को पूरा करने के लिए शेष कार्य की लागत का ₹386.94 करोड़ अनुमान लगाया (जिसमें बैंकर का ₹172 करोड़ का असंवितरित ऋण, ₹175 करोड़ का

ओटीएफआईएस के तहत एनएचएआई का हिस्सा और ₹39.94 करोड़ की रियायतकर्ता की इक्विटी शामिल है। तदनुसार, एनएचएआई बोर्ड ने अपनी विशेष बैठक (जुलाई 2016) में छपरा -हाजीपुर परियोजना के शेष कार्य को पूरा करने के लिए ₹175 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि की मंजूरी दी। एनएचएआई ने दिसंबर 2016 से जून 2021 की अवधि के दौरान 21 किस्तों में ₹174.97 करोड़ ओटीएफआईएस निधि वितरित किया।

त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, अनंतिम वाणिज्यिक प्रचालन तिथि (पीसीओडी) अप्रैल 2017 तक प्राप्त की जानी थी। ब्याज सहित ओटीएफआईएस की मूल राश की वसूली पीसीसी के बाद एनएचएआई द्वारा रियायतकर्ता को किए जाने वाले वार्षिकी भुगतान से चुकाई/समायोजित की जानी थी। चूंकि परियोजना 11 नवंबर 2024 तक निर्माणाधीन है और पीसीसी जारी नहीं की गई है, इसलिए ओटीएफआईएस का पुनर्भुगतान लंबित है।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया :

(i) ओटीएफआईएस के तहत ₹174.97 करोड़ की निधि दिए जाने के बावजूद परियोजना पूरी न होना: चूंकि परियोजना 2013 से ही काफी सुस्त चल रही थी, इसलिए एनएचएआई ने रियायतकर्ता को उपचार अवधि नोटिस (अप्रैल 2015) जारी किया और समाप्ति नोटिस (नवंबर 2015) जारी करने का भी इरादा जताया। इसके अलावा प्रमोटरों और ऋणदाताओं के साथ आयोजित बैठक (जनवरी 2016) के अनुसार, यह निर्णय लिया गया कि यदि प्रमोटर अपेक्षित इक्विटी नहीं लाता है और 15 दिनों के भीतर काम शुरू नहीं करता है, तो परियोजना समाप्त की जा सकती है। हालांकि, रियायतकर्ता ने परियोजना में मार्च 2016 तक इक्विटी शेयर नहीं लगाई। इसके बाद, एनएचएआई बोर्ड ने परियोजना को पूरा करने के लिए ₹175 करोड़ के ओटीएफआईएस को मंजूरी दी (जुलाई 2016)।

हालांकि, अप्रैल 2017 तक कार्य के अनंतिम समापन की उपलब्धि के लिए कोई कार्य योजना / खाका नहीं थी जैसा कि अनुबंध में उल्लेख किया गया है। इस उद्देश्य के लिए त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर किए गए। इसके बाद, परियोजना में ₹ 383.97 करोड़¹⁶ की धननिधि लगाने के बाद भी, परियोजना पूरी नहीं हो पाई और मार्च 2024 तक परियोजना के पूरा होने के लक्ष्य के मुकाबले केवल 81.69 प्रतिशत की भौतिक प्रगति हुई।

¹⁶ इसमें ओटीएफआईएस के तहत एनएचएआई द्वारा ₹174.97 करोड़, ऋणदाताओं के ऋण से ₹172 करोड़ और प्रमोटर की इक्विटी से ₹37 करोड़ शामिल हैं।

यह उल्लेख करना भी उचित है कि ओटीएफआईएस के कार्यान्वयन से पहले, एनएचएआई बोर्ड को 52.70 प्रतिशत परियोजना कार्य की सूचना दी गई थी, इस प्रकार रियायतकर्ता एनएचएआई से ओटीएफआईएस के तहत ₹174.97 करोड़, ऋणदाताओं से ₹172 करोड़ और प्रमोटर अंशदान/इक्विटी से ₹37 करोड़ की धननिधि प्राप्त करने के बाद केवल 28.99 प्रतिशत¹⁷ कार्य ही पूरा कर सका। इसके अलावा, रियायतग्राही ने लंबित कार्यों को पूरा करने के लिए ₹321 करोड़ की अतिरिक्त मांग भी उठाई, हालांकि, 14 मार्च 2022 की बैठक में एनएचएआई की कार्यकारी समिति ने रियायतग्राही के प्रस्ताव को मंजूरी नहीं दी और इसके बजाय एनएचएआई को स्वतंत्र विशेषज्ञों की सम्झौता समिति¹⁸ (सीसीआईई) के माध्यम से सौहार्दपूर्ण समाधान की संभावना तलाशने का निर्देश दिया।

लगातार चूक को देखते हुए, एनएचएआई ने रियायतग्राही को फिर से उपचार अवधि नोटिस (मई 2022) जारी किया, जिसके बाद सीए के खंड 37.1.2 के अनुरूप समाप्ति नोटिस (अगस्त 2022) जारी किया गया।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (11 नवंबर 2024) कि ₹174.97 करोड़ के ओटीएफआईएस ऋण के साथ, 82 प्रतिशत कार्य पूरा हो गया है, हालांकि शेष कार्य अभी भी प्रगति पर है।

मंत्रालय के जवाब से यह बात पुष्ट होती है कि परियोजना के पूरा होने में देरी हुई और ₹174.97 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि के देने के बाद भी, निष्पादन के लिए पर्याप्त कार्य अभी भी लंबित है। इस प्रकार, रियायतकर्ता ओटीएफआईएस के तहत लाभ प्राप्त करने के बाद भी काम पूरा करने में विफल रहा, जिससे सड़क उपयोगकर्ताओं को असुविधा हुई और साथ ही इस बीओटी (वार्षिकी) परियोजना से टोल राजस्व का नुकसान हुआ।

(ii) छपरा-हाजीपुर परियोजना की बढ़ी हुई भौतिक प्रगति

एनएचएआई ने छपरा-हाजीपुर परियोजना की परामर्श सेवाओं के लिए सलाहकार (स्वतंत्र अभियंता) के साथ अनुबंध किया (सितंबर 2011)। 31 दिसंबर 2020 को अनुबंध अवधि पूरी होने के बाद, एक अन्य सलाहकार के साथ एक नया अनुबंध किया गया (जून 2021)।

¹⁷ यानि 81.69 प्रतिशत - 52.70 प्रतिशत।

¹⁸ विवादों के समाधान के लिए स्वतंत्र विशेषज्ञों का एक पैनल।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जुलाई 2013 के महीने के लिए मासिक प्रगति रिपोर्ट (एमपीआर) में स्वतंत्र अभियंता ने प्रस्तुत किया कि परियोजना की भौतिक प्रगति 60 प्रतिशत से अधिक नहीं थी। इसके बाद, सितंबर 2014 के एमपीआर में, स्वतंत्र अभियंता ने कहा कि अगस्त 2013 में भौतिक प्रगति 60.19 प्रतिशत थी और सितंबर 2014 में यह घटकर 41.20 प्रतिशत हो गई है। हालांकि, सितंबर 2014 के एमपीआर में भौतिक प्रगति की रिपोर्टिंग में इस भिन्नता का कोई कारण नहीं बताया गया था।

इसके अलावा, मुख्य महाप्रबंधक (वित्त), एनएचएआई ने उप सचिव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को लंबित बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं का ब्यौरा प्रस्तुत करते हुए बताया (4 सितम्बर 2015) कि 31 अगस्त 2015 तक छपरा-हाजीपुर परियोजना की भौतिक प्रगति 22.77 प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि परियोजना निदेशक, पीआईयू छपरा को संबोधित पत्र में सितंबर 2022 तक 71.88 प्रतिशत की भौतिक प्रगति का उल्लेख किया गया था - हालांकि, सितंबर 2022 के महीने के एमपीआर में 87.54 प्रतिशत की भौतिक प्रगति का उल्लेख किया गया था। इस प्रकार, एमपीआर में स्वतंत्र अभियंता की रिपोर्टिंग काम की वास्तविक भौतिक प्रगति के अनुरूप नहीं थी।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि पिछले स्वतंत्र अभियंता की गलती पहले ही स्थापित हो चुकी है, उसकी सेवाओं को समाप्त करने और निष्पादन बैंक गारंटी को जब्त करने के रूप में दंडात्मक कार्रवाई पहले ही की जा चुकी है। पिछले स्वतंत्र अभियंता द्वारा बढ़ाई गई भौतिक प्रगति की समीक्षा की गई है और वास्तविक भौतिक प्रगति की रिपोर्ट दी गई है। जुलाई 2023 तक परियोजना की भौतिक प्रगति 77 प्रतिशत थी।

इसके अलावा, एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान, एनएचएआई ने मामले की समीक्षा करने और इस तरह की गलत रिपोर्टिंग के मुद्दे को हल करने के लिए उचित कार्रवाई करने का आश्वासन दिया।

मंत्रालय का उत्तर लेखापरीक्षा के इस दावे को पुष्ट करता है कि स्वतंत्र अभियंता द्वारा लगातार गलत रिपोर्टिंग की गई, फिर भी एनएचएआई विभिन्न स्तरों पर एमपीआर/परियोजना प्रगति की निरंतर समीक्षा/निगरानी के बावजूद इसका आकलन करने में विफल रहा।

अनुशंसा संख्या 42: एनएचएआई को परियोजना की भौतिक प्रगति की समीक्षा करने के लिए एक तंत्र विकसित करना चाहिए, जो कि केवल स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रस्तुत मासिक प्रगति रिपोर्ट पर निर्भर रहने के बजाय यादृच्छिक/परीक्षण जांच के आधार पर हो, ताकि रियायतग्राही द्वारा किए गए कार्य की उचित निगरानी हो सके।

डी.3 श्रीनगर-बनिहाल

एनएचएआई ने जम्मू और कश्मीर राज्य में एनएच-44 (पूर्व में एनएच-1ए) के श्रीनगर बनिहाल खंड को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर चार लेन का बनाने के लिए तीन वर्ष की निर्माण अवधि सहित 20 वर्ष की रियायत अवधि के साथ रियायतकर्ता के साथ समझौता ज्ञापन (सीए) पर हस्ताक्षर (28 अक्टूबर 2010) किए। परियोजना की नियत तिथि 27 जून 2011 तथा समापन तिथि 25 जून 2014 निर्धारित थी।

हालांकि, धीमी प्रगति, भूमि अधिग्रहण में देरी, उपयोगिताओं के स्थानांतरण, परियोजना क्षेत्र की जलवायु परिस्थितियों के साथ-साथ निर्माण कार्य की खराब योजना और रियायतग्राही के अपर्याप्त नकदी प्रवाह के कारण परियोजना निर्धारित समय तक पूरी नहीं हो सकी।

स्वतंत्र अभियंता ने (अक्टूबर 2016) शेष कार्य की लागत ₹376 करोड़ आंकी (जिसमें 2.35 किलोमीटर¹⁹ लंबे बनिहाल बाईपास का निर्माण भी शामिल है) और बताया (नवंबर 2016) कि परियोजना की वर्तमान भौतिक प्रगति केवल 68 प्रतिशत है, परियोजना के जून 2017 तक पीसीओडी प्राप्त करने की उम्मीद है और शेष कार्य दिसंबर 2017 तक पूरा होने की उम्मीद है। एनएचएआई बोर्ड ने अपनी 111^{वीं} बैठक में ₹200 करोड़ के ओटीएफआईएस निधि को मंजूरी दी (अप्रैल 2017)। इसके अलावा, ऋणदाताओं को शेष कार्य पूरा करने के लिए परियोजना में ₹176 करोड़ की निधि प्रदान करनी थी।

एनएचएआई ने अगस्त 2017 से जून 2018 तक पांच किस्तों में परियोजना में ₹200 करोड़ में से ₹102.02 करोड़ डाले और स्वतंत्र अभियंता ने मार्च 2018 में परियोजना की 67.76 किलोमीटर लंबाई में से 52.75 किलोमीटर (यानी 77.84 प्रतिशत) के लिए अनंतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी किया (27 मार्च 2018)।

¹⁹ इसमें तीन बड़े पुल, दो छोटे पुल, एक वीयूपी और सीए की अनुसूची-बी के अनुसार आठ पुलिया शामिल हैं।

हालांकि, पीसीओडी तक वितरित वास्तविक निधि ₹ 219.59 करोड़ (एनएचएआई द्वारा ₹ 102.02 करोड़ और बैंकर द्वारा ₹ 117.57 करोड़) थी, लेकिन 2.35 किलोमीटर लंबाई के बनिहाल बाईपास का काम रियायतकर्ता द्वारा नहीं किया गया था और इसे एनएचएआई की कार्यकारी समिति द्वारा 11 अप्रैल 2018 को आयोजित अपनी 342वीं बैठक में पीसीओडी जारी करने के 15 दिनों के भीतर ही परियोजना से अलग कर दिया गया था।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

(i) एनएचएआई द्वारा ₹102 करोड़ की एकमुश्त निधि देने के बाद भी परियोजना का पूरा न होना और एनएचएआई पर ₹64.06 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ना:

रियायती समझौता के अनुसार, बनिहाल बाईपास की लागत ₹78.64 करोड़ थी, लेकिन संशोधित डिजाइन (वैकल्पिक प्रस्ताव सहित) पर विचार करने के बाद स्वतंत्र अभियंता द्वारा ₹97.47 करोड़ के अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ का आकलन किया गया। बनिहाल बाईपास का काम 29 मई 2020 को ईपीसी मोड पर एक नए संविदाकार को ₹224.44 करोड़ की परियोजना लागत पर 04 जनवरी 2024 की निर्धारित समापन तिथि के साथ फिर से सौंपा गया और नई परियोजना की भौतिक प्रगति मार्च 2024 तक 69.32 प्रतिशत थी। एनएचएआई ने वार्षिकी भुगतान से कार्य में नकारात्मक परिवर्तन के लिए ₹62.91 करोड़ (यानी सीए के अनुसार बनिहाल बाईपास की लागत का 80 प्रतिशत) वसूल किए हैं, जिसके परिणामस्वरूप एनएचएआई पर ₹64.06 करोड़²⁰ का अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ा है।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि बनिहाल में भूमि (अधिग्रहण) संबंधी मुद्दे के कारण, एनएचएआई ने बनिहाल बाईपास खंड को रियायतग्राही से अलग करने का निर्णय लिया था और ₹224.44 करोड़ की लागत से इसे पूरा करने के लिए नए संविदाकार को (कार्य में संशोधन के साथ) कार्य सौंपा था।

²⁰ ₹64.06 करोड़ = ₹224.44 करोड़ (अर्थात, अनुबंध लागत) - ₹62.91 करोड़ (अर्थात, एनएचएआई द्वारा वसूली गई राशि) - ₹97.47 करोड़ (अर्थात, संशोधित डिजाइन के कारण आईई द्वारा मूल्यांकित अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ)

मंत्रालय ने आगे बताया (11 नवंबर 2024) कि परियोजना का 97 प्रतिशत कार्य पूरा हो चुका है और 3 प्रतिशत अन्य कारणों जैसे मुख्यतः भूमि की अनुपलब्धता के कारण अभी शेष है। ब्याज सहित संपूर्ण ओटीएफआईएस ऋण वसूल कर लिया गया है।

मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि जनवरी 2017 में एनएचएआई की तीन सीजीएम समिति ने कहा था कि परियोजना में 96.15 प्रतिशत अतिक्रमण मुक्त भूमि (बनिहाल बाईपास सहित) अधिग्रहित की गई थी। इसके अलावा, ओटीएफआईएस के तहत, शेष कार्यों की लागत में बनिहाल बाईपास का काम शामिल था। हालांकि, ओटीएफआईएस निधि लगाने के बावजूद रियायतकर्ता द्वारा बनिहाल बाईपास का काम कभी नहीं किया गया और बाद में एनएचएआई ने इसे परियोजना से अलग कर दिया।

इस प्रकार, रियायतग्राही द्वारा बनिहाल बाईपास का कार्य न करने के कारण एनएचएआई पर ₹64.06 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ा, साथ ही सड़क उपयोगकर्ताओं को असुविधा भी हुई, क्योंकि बनिहाल बाईपास का कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

डी.4 कृष्णानगर - बहरामपुर

एनएचएआई ने पश्चिम बंगाल राज्य में एनएच-12 (पूर्व में एनएच-34) के कृष्णानगर बहरामपुर खंड को चार लेन का बनाने के लिए रियायतकर्ता के साथ बीओटी (वार्षिकी) आधार पर 2.5 वर्ष की निर्माण अवधि सहित 15 वर्ष की रियायत अवधि के साथ जून 2011 में समझौता किया था। इस परियोजना की नियत तिथि 10 जनवरी 2012 थी तथा निर्धारित समापन तिथि 07 जुलाई 2014 थी।

परियोजना निर्धारित तिथि के अनुसार पूरी नहीं हो सकी, क्योंकि भूमि के हस्तांतरण में देरी, धीमी प्रगति और रियायतग्राही की वित्तीय समस्याओं के कारण परियोजना निर्धारित तिथि तक पूरी नहीं हो सकी। निर्धारित तिथि तक रियायतग्राही केवल 49.73 प्रतिशत की भौतिक प्रगति ही हासिल कर सका।

रियायतग्राही ने कहा (30 जून 2015) कि परियोजना में शेष कार्यों की अनुमानित लागत ₹476 करोड़ थी और ओटीएफआईएस के तहत और धनराशि का अनुरोध किया। रियायतग्राही के अनुरोध पर, आईई ने परियोजना राजमार्ग के शेष कार्य को पूरा करने के लिए ₹476

करोड़ का मूल्यांकन किया (11 सितंबर 2015) (जिसमें ₹404.10 करोड़ का ओटीएफआईएस निधि, ₹40 करोड़ की प्रमोटर्स इक्विटी और ऋणदाताओं से असंवितरित ऋण से शेष राशि शामिल है)। एनएचएआई बोर्ड ने अपनी विशेष बैठक (जुलाई 2016) में शेष कार्य को पूरा करने के लिए ₹404.10 करोड़ के ओटीएफआईएस को मंजूरी दी। एनएचएआई ने फरवरी 2017 से जनवरी 2021 तक 12 किस्तों में ₹313.54 करोड़ की धनराशि लगाई।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

(i) एनएचएआई द्वारा ₹313.54 करोड़ की राशि दिए जाने के बाद भी परियोजना पूरी न होना

त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, रियायतग्राही ने जुलाई 2017 तक शेष कार्य पूरा करने का वचन दिया था, लेकिन ₹398.44 करोड़ (एनएचएआई ओटीएफआईएस द्वारा ₹313.54 करोड़ और बैंकर द्वारा ₹84.90 करोड़) की धनराशि प्राप्त करने के बाद भी, परियोजना की भौतिक प्रगति प्रतिबद्ध लक्ष्यों को पूरा नहीं कर पाई। त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित जुलाई 2017 की निर्धारित पूर्णता तिथि के विपरीत, रियायतग्राही केवल 13.27 प्रतिशत की ही प्रगति कर सका, जबकि कुल भौतिक प्रगति 63 प्रतिशत रही।

9.5 किलोमीटर (नादिया जिले में 3.96 किलोमीटर और मुर्शिदाबाद जिले में 5.54 किलोमीटर) की चार लेनिंग का काम रियायतकर्ता द्वारा अतिक्रमण मुक्त भूमि की अनुपलब्धता के कारण नहीं लिया गया था और इसे एनएचएआई द्वारा परियोजना से हटा दिया गया था (जुलाई 2020/अप्रैल 2022)। हालांकि, यह देखा गया कि एनएचएआई की ओर से देरी का निर्धारण करने और रियायतकर्ता को युक्तिसंगत मुआवजा देने के लिए गठित तीन सीजीएम समिति ने 26 मई 2016 को आयोजित अपनी बैठक में बताया था कि एनएचएआई ने जनवरी 2016 में ही रियायतकर्ता को 100 प्रतिशत मार्ग-अधिकार सौंप दिया था।

कुल 78 किलोमीटर लंबाई में से 65.02 किलोमीटर (83.36 प्रतिशत) के लिए फरवरी 2020 में अनंतिम वाणिज्यिक संचालन तिथि प्राप्त की गई। हालांकि, परियोजना पूरी नहीं हो सकी और मार्च 2024 तक केवल 89.15 प्रतिशत की भौतिक प्रगति हासिल की गई। इसके अलावा, 9.5 किलोमीटर की परियोजना लंबाई को रियायतग्राही के दायरे से बाहर कर दिया गया।

मंत्रालय ने अपने जवाब (11 नवंबर 2024) में बताया कि परियोजना का 89 प्रतिशत पूरा हो चुका है और शेष को अन्य कारणों मुख्यतः भूमि की अनुपलब्धता के कारण से पूरा नहीं किया जा सका। ब्याज सहित पूरा ओटीएफआईएस ऋण वसूल कर लिया गया है।

मंत्रालय के जवाब को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि एनएचएआई की तीन सीजीएम समिति ने अपनी बैठक (मई 2016) में कहा था कि जनवरी 2016 तक रियायतकर्ता के पास 100 प्रतिशत भूमि उपलब्ध थी। इसके अलावा, मसौदा सीसीईए नोट पर वित्त मंत्रालय के सुझाव/टिप्पणी के जवाब में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा था कि केवल वे परियोजनाएँ जिनमें प्राधिकरण की देरी को पूरी तरह से संबोधित किया गया है, ओटीएफआईएस के लिए पात्र होंगी। हालाँकि, इसका पालन नहीं किया गया और ₹313.54 करोड़ के ओटीएफआईएस का लाभ उठाने के बाद भी परियोजना पूरी नहीं हो सकी, जिसके परिणामस्वरूप सड़क उपयोगकर्ताओं को असुविधा हुई और साथ ही एनएचएआई को 9.5 किलोमीटर के अधूरे हिस्से पर टोल राजस्व का नुकसान हुआ।

(ii) अनंतिम समापन प्रमाणपत्र का गलत जारी होना और रियायतग्राही को ₹535.18 करोड़ का वार्षिकी भुगतान समय से पहले जारी करना

रियायत समझौते के खंड 14.3.2 के अनुसार²¹, परियोजना राजमार्ग के कम से कम 90 प्रतिशत पूरा होने के बाद ही अनंतिम समापन प्रमाणपत्र (पीसीसी) जारी किया जाना था। हालाँकि, आईई ने सी.ए. के उपर्युक्त खंड का उल्लंघन करते हुए परियोजना राजमार्ग के 83.35 प्रतिशत पूरा होने पर फरवरी 2020 में पीसीसी जारी किया। एनएचएआई ने पीसीसी जारी करने के बाद अगस्त 2020 से मार्च 2024 तक रियायतग्राही को ₹535.18 करोड़ की वार्षिकियां जारी कीं। चूंकि, पीसीसी जारी करना अपने आप में अनियमित था, इसलिए रियायतग्राही को ₹535.18 करोड़ की वार्षिकियों का भुगतान रियायतग्राही को अनुचित लाभ पहुंचाने के समान था।

मंत्रालय ने जवाब दिया (03 जून 2024) कि असामान्य देरी और शेष परियोजना लंबाई पर भूमि के अतिक्रमण की स्थिति को देखते हुए, सक्षम प्राधिकारी ने पीसीसी जारी करने

²¹ सी.ए. की धारा 14.3.2 के अनुसार, रियायतग्राही के अनुरोध पर, परियोजना राजमार्ग के संचालन भाग के लिए इस धारा के अंतर्गत अनंतिम प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा, यदि परियोजना राजमार्ग की कुल लंबाई का कम से कम 90 प्रतिशत पूरा हो गया हो।

का फैसला किया था। पीसीसी घोषणा में देरी के कारण, एनएचएआई को टोल राजस्व का नुकसान हो रहा था और तदनुसार एनएचएआई ने पीसीसी को स्वीकार कर लिया क्योंकि देरी ज्यादातर भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण थी जो एनएचएआई की जिम्मेदारी थी और पीसीसी में और देरी से एनएचएआई को और अधिक नुकसान होता।

एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान मंत्रालय ने स्वीकार किया कि वार्षिकी राशि की वसूली की जानी चाहिए और ब्याज की वसूली के लिए भी कदम उठाए जाने चाहिए। एनएचएआई ने भी आश्वासन दिया कि वार्षिकी राशि की वसूली की जाएगी।

मंत्रालय का जवाब लेखापरीक्षा के इस दावे को पुष्ट करता है कि परियोजना की 90 प्रतिशत लंबाई पूरी किए बिना ही पीसीसी जारी कर दी गई। 90 प्रतिशत कार्य पूरा होने से पहले पीसीसी प्रदान करना रियायत समझौता के दायरे से बाहर था और इसे सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता थी, जैसा कि ओटीएफआईएस की स्वीकृति प्राप्त करने के लिए एनएचएआई द्वारा किया गया था। हालांकि, एनएचएआई द्वारा ऐसी कोई स्वीकृति प्राप्त नहीं की गई, जिसके परिणामस्वरूप रियायतग्राही को वार्षिकी का समय से पहले भुगतान हो गया। इस सड़क खंड पर 2019-20 से 2023-24 की अवधि के लिए कुल टोल संग्रह ₹300.68 करोड़ था, जबकि रियायतग्राही को अर्ध वार्षिकी के लिए मार्च 2024 तक ₹535.18 करोड़ का भुगतान किया गया था। इसके अलावा, एग्जिट मीटिंग के दौरान, मंत्रालय और एनएचएआई ने रियायतग्राही से वार्षिकी राशि वसूलने का आश्वासन दिया है।

इस प्रकार, कार्य सौंपे जाने के 11 वर्ष और ओटीएफआईएस दिए जाने के छह वर्ष बाद भी परियोजना पूरी नहीं हो सकी, जबकि नवंबर 2024 तक कुल भौतिक प्रगति 89 प्रतिशत ही हुई।

अनुशंसा संख्या 43: एनएचएआई को रियायत समझौते की शर्तों का अक्षरशः पालन करना चाहिए तथा पी.सी.सी. को मंजूरी देने और समय से पहले वार्षिकियां जारी करने में रियायत समझौते के प्रावधानों के उल्लंघन के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

डी.5 पनवेल-इंदापुर

एनएचएआई ने महाराष्ट्र राज्य में एनएच-66 (पहले एनएच-17) के पनवेल-इंदापुर खंड की मौजूदा दो-लेन सड़क को चार लेन में चौड़ा करने के लिए बीओटी (टोल) आधार पर रियायतकर्ता के साथ रियायत समझौते किया, जिसमें 2.5 वर्ष की निर्माण अवधि सहित 21 वर्ष की रियायत अवधि है। परियोजना की नियत तिथि 19 दिसंबर 2011 थी और निर्धारित समापन तिथि 18 जून 2014 थी।

परियोजना निर्धारित तिथि के अनुसार पूरी नहीं हो सकी क्योंकि रियायतग्राही को अतिक्रमण मुक्त भूमि सौंपने में देरी और निधि की कमी के कारण जून 2014 तक केवल 34.48 प्रतिशत की भौतिक प्रगति हुई और 31 अक्टूबर 2016 तक परियोजना की भौतिक प्रगति 43.31 प्रतिशत थी, अर्थात्, ओटीएफआईएस का लाभ प्राप्त करने के लिए शेष लागत की गणना के लिए निर्धारित तिथि तक। रियायतग्राही ने (22 अप्रैल 2016) एनएचएआई से 2017 से पहले परियोजना को पूरा करने के लिए ₹540 करोड़ का ओटीएफआईएस निधि जारी का अनुरोध किया। स्वतंत्र इंजीनियर ने भी (22 अप्रैल 2016) शेष कार्य की लागत ₹540 करोड़ आकलन किया। जुलाई 2016 में आयोजित अपनी विशेष बैठक में एनएचएआई बोर्ड ने विचार-विमर्श किया कि परियोजना की भौतिक प्रगति केवल 43.15 प्रतिशत है, बैंकर परियोजना को 50 प्रतिशत पूरा करने के लिए ₹139 करोड़ का निधि उपलब्ध कराने के लिए तैयार हैं। इसके बाद, योजना का लाभ बढ़ाया जाएगा, तदनुसार एनएचएआई बोर्ड ने ओटीएफआईएस के तहत ₹ 540 करोड़ की निधि को मंजूरी दी थी (जुलाई 2016)।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- (i) पनवेल इंदापुर परियोजना में ₹139 करोड़ की अतिरिक्त राशि देकर रियायतग्राही को अनुचित लाभ पहुंचाया गया

ओटीएफआईएस के तहत एनएचएआई को लंबित परियोजनाओं में लंबित कार्यों को पूरा करने के लिए अल्पकालीन ऋण उपलब्ध कराना था। पनवेल इंदापुर परियोजना के मामले में, शेष कार्य की कुल लागत का मूल्यांकन स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा ₹540 करोड़ किया गया था, लेकिन ओटीएफआईएस के प्रस्ताव को मंजूरी देते समय एनएचएआई ने शेष कार्य की गणना के लिए ₹139 करोड़ के असंवितरित ऋण पर विचार नहीं किया और शेष कार्य

की पूरी लागत ₹540 करोड़ को ओटीएफआईएस के तहत मंजूरी दे दी। हालांकि, रियायतकर्ता और ऋणदाताओं को ओटीएफआईएस निधि की मंजूरी के बारे में सूचित करते समय (12 अगस्त 2016) यह कहा गया था कि ओटीएफआईएस के तहत निधि को ₹401 करोड़ के रूप में मंजूरी दी गई थी और रियायतकर्ता/बैंकर द्वारा ₹139 करोड़ प्रदान किए जाने थे। हालांकि, एनएचएआई ने जून 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान परियोजना में पूरे ₹540 करोड़ का वितरण किया है, जिसके परिणामस्वरूप परियोजना में ओटीएफआईएस निधि के ₹139 करोड़ का अतिरिक्त निवेश हुआ है।

इसके अलावा, लंबित कार्यों को पूरा करने के लिए दोनों निधियों (अर्थात् ओटीएफआईएस निधि और असंवितरित ऋण) का उपयोग करने के बाद भी परियोजना अभी तक पूरी नहीं हुई है।

मंत्रालय ने अपने जवाब में (जून 2024) कहा कि पर्याप्त देरी के कारण लागत में वृद्धि हुई और शेष कार्यों की लागत ₹679 करोड़ आंकी गई। एनएचएआई बोर्ड ने 50 प्रतिशत कार्य पूरा करने के लिए ₹540 करोड़ के ओटीएफआईएस को मंजूरी दी।

मंत्रालय के उत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जाना चाहिए कि पनवेल-इंदापुर परियोजना के लिए शेष कार्यों को पूरा करने की लागत ₹540 करोड़ थी, जैसा कि स्वतंत्र अभियंता (अप्रैल 2016) द्वारा प्रमाणित किया गया था, जिसमें से ₹139 करोड़ ऋणदाताओं द्वारा और शेष ₹401 करोड़ एनएचएआई द्वारा वितरित किए जाने थे। हालांकि, परियोजना में ₹401 करोड़ के बजाय ₹540 करोड़ की पूरी निधि का ओटीएफआईएस स्वीकृत किया गया, जिससे रियायतकर्ता को अनुचित लाभ हुआ। इसके अलावा, मंत्रालय ने ₹679 करोड़ की शेष निधि के कार्य की गणना के लिए सहायक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए।

अनुशंसा संख्या 44: एनएचएआई को कार्य पूरा करने के लिए आवश्यक निधि का सावधानी पूर्वक जांच करके आकलन करना चाहिए, ताकि रियायतग्राहियों को अतिरिक्त निधि स्वीकृत करने से बचा जा सके।

(ii) ₹540 करोड़ की धननिधि के बावजूद परियोजना का पूरा न होना

एनएचएआई बोर्ड ने अपनी विशेष बैठक (जुलाई 2016) में शेष कार्यों को पूरा करने के लिए ओटीएफआईएस के तहत ₹540 करोड़ निधि को मंजूरी दी। एनएचएआई ने जून

2017 से मार्च 2021 तक परियोजना में ₹540 करोड़ दिये। रियायतग्राही ने परियोजना राजमार्ग के शेष कार्य को 31 मार्च 2018 तक पूरा करने का उत्तरदायित्व लिया। हालांकि, 31 मार्च 2018 तक काम के अनंतिम समापन की उपलब्धि के लिए कोई कार्य योजना/खाका नहीं था, जैसा कि अनुबंध में उल्लेख किया गया है। इस उद्देश्य के लिए त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर किए गए। इसके अलावा, ओटीएफआईएस के तहत निधि मिलने के बाद, परियोजना की भौतिक प्रगति प्रतिबद्ध लक्ष्यों को पूरा नहीं कर सकी और रियायतकर्ता ने शेष कार्य को पूरा करने के लिए अतिरिक्त ₹230 करोड़ की मांग की (अप्रैल 2020), जिसे एनएचएआई ने स्वीकार नहीं किया। परियोजना नवंबर 2021 तक 88.08 प्रतिशत तक ही पूर्ण हो सकी और परियोजना को अंततः नवंबर 2021 में समाप्त कर दिया गया। परियोजना के शेष कार्यों को अब ₹483.26 करोड़ की लागत से ईपीसी मोड पर दो पैकेजों के तहत फिर से दिया गया है, जो नवंबर 2024 तक प्रगति पर है।

मंत्रालय ने जवाब दिया (11 नवंबर 2024) कि ₹540 करोड़ के ओटीएफआईएस ऋण के साथ, परियोजना का 88 प्रतिशत कार्य पूर्ण हो चुका है। हालांकि, परियोजना को पूरा करने में रियायतकर्ता की विफलता के कारण, अनुबंध समाप्त कर दिया गया है। शेष कार्य रियायतकर्ता के जोखिम और लागत पर पूरा किया जा रहा है। विवाद को मध्यस्थता में भेजा गया है और एनएचएआई के जवाबी दावों में कुल ₹540 करोड़ मूल निधि और ब्याज शामिल है।

जवाब से यह तथ्य प्रमाणित होता है कि ओटीएफआईएस से ₹540 करोड़ प्राप्त होने के बाद भी रियायतग्राही परियोजना को पूरा करने में असफल रहा।

डी.6 लुधियाना-तलवंडी

एनएचएआई ने पंजाब राज्य में एनएच-5 (पहले एनएच-95) के लुधियाना से तलवंडी खंड को बीओटी (टोल) पर 29 वर्ष की रियायत अवधि के साथ चार लेन का बनाने के लिए रियायतकर्ता के साथ एक रियायत सम्झौता (जनवरी 2011) किया। 26 मार्च 2012 नियत तिथि के साथ 21 सितंबर 2014 को निर्धारित समापन तिथि थी। एनएचएआई ने जून 2013 तक रियायतकर्ता को 100 प्रतिशत मार्ग-अधिकार प्रदान किया था। रियायतकर्ता ने वित्तीय बाधाओं के कारण काम को रोक दिया (दिसंबर 2013) तथा संयंत्र और मशीनरी को हटाना शुरू कर दिया था और परियोजना 2013 से लटकी हुई थी। एनएचएआई ने दोषों

को ठीक करने के लिए रियायतकर्ता को उपचार अवधि नोटिस (दिसंबर 2013 और फरवरी 2016) और कारण बताओ नोटिस (फरवरी 2014 और दिसंबर 2015) जारी किए। तदनुसार, एनएचएआई ने रियायत समझौता को समाप्त करने का इरादा जारी किया (जून 2016), हालांकि, धीमी प्रगति के बावजूद रियायत समझौता को समाप्त नहीं किया गया। नवंबर 2019 तक परियोजना की भौतिक प्रगति 91.92 प्रतिशत थी और परियोजना में ₹453.80 करोड़ की निधि खर्च की गई थी।

रियायतग्राही ने (नवंबर 2019) एनएचएआई से अनुरोध किया कि न्यूनतम 75 प्रतिशत परियोजना लंबाई को पूरा करने के शेष कार्यों के लिए ओटीएफआईएस के तहत ₹13.50 करोड़ दे। तदनुसार, एनएचएआई ने परियोजना में ₹13.50 करोड़ में से ₹12.91 करोड़ वितरित किए। स्वतंत्र अभियंता ने टोलिंग शुरू करने के लिए 75 प्रतिशत लंबाई अर्थात् परियोजना की 78 किलोमीटर लंबाई में से 59 किलोमीटर के लिए पीसीओडी जारी की। (28 सितंबर 2020)

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित बातें देखी:

(i) लंबित कार्य को 100 प्रतिशत के स्थान पर 75 प्रतिशत पूरा करने के लिए ओटीएफआईएस प्रदान करना-

पीसीईए की मंजूरी के अनुसार, लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ओटीएफआईएस की शुरुआत की गई थी। हालांकि, लुधियाना तलवंडी परियोजना के मामले में, एनएचएआई ने परियोजना राजमार्ग की कुल लंबाई के 75 प्रतिशत हिस्से में शेष कार्य को पूरा करने के लिए न्यूनतम ओटीएफआईएस निधि को मंजूरी दी है, जो कि पूरे काम को पूरा करने के बजाय समापन प्रमाण पत्र जारी करने/टोल संचालन शुरू करने के लिए आवश्यक है। इसके आगे, शेष सात लंबित परियोजनाओं में, जिन्होंने ओटीएफआईएस के तहत लाभ उठाया है, ओटीएफआईएस को परियोजना को पूर्ण करने के लिए दिया गया था, न कि अनंतिम समापन प्रमाण पत्र (पीसीसी) जारी करने के लिए।

ओटीएफआईएस की मंजूरी से पहले परियोजना की समग्र भौतिक प्रगति 91.98 प्रतिशत (नवंबर 2019) थी। चूंकि रियायतकर्ता ने वित्तीय बाधाओं के कारण काम रोक दिया था, सभी लंबित शेष कार्यों की अनुमानित लागत ₹54 करोड़ आंकी गई थी। हालांकि, ₹54 करोड़ के ओटीएफआईएस के बजाय, एनएचएआई द्वारा समापन प्रमाण पत्र जारी

करने के लिए आवश्यक शेष कार्य को पूरा करने के लिए केवल ₹13.50 करोड़ की मंजूरी दी गई, अर्थात् परियोजना राजमार्ग की कुल लंबाई का 75 प्रतिशत थी। पीसीसी जारी करने के बाद, शेष कार्य टोल निधि से पूरा किया जाना था।

सितंबर 2020 में पीसीसी जारी करने से पहले, एनएचएआई ने (31 अगस्त 2020) अनुमान लगाया था कि परियोजना से अपेक्षित टोल संग्रह प्रति माह ₹4 करोड़ होगा, जिसमें से ₹0.90 करोड़ संचालन और रखरखाव व्यय और अन्य मरम्मत कार्यों के लिए आवश्यक थे और टोल निधि पर निर्भरता को देखते हुए परियोजना को पूरा होने में दो साल और लगेंगे। इसलिए, यह विचार-विमर्श किया गया कि ओटीएफआईएस के तहत ₹30 करोड़ का अतिरिक्त निधि जारी किया जा सकता है। हालाँकि, इसे एनएचएआई द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था।

वित्तीय संकट के कारण, रियायतग्राही ने शेष कार्य पूरा नहीं किया और एनएचएआई से रियायत सम्झौता को समाप्त करने का अनुरोध किया (जुलाई 2021), जिसे बाद में एनएचएआई द्वारा समाप्त कर दिया गया (नवंबर 2021), जबकि समग्र भौतिक प्रगति 93.20 प्रतिशत थी। परियोजना में शेष कार्यों को ₹82.20 करोड़ की लागत से फिर से सौंपा गया।

इस प्रकार, एनएचएआई द्वारा 75 प्रतिशत कार्य पूर्ण करने के लिए न्यूनतम लागत प्रदान करने वाले अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण, शेष कार्य दो वर्षों के लिए बाधित हो गया और लागत बढ़कर ₹82.20 करोड़ हो गई, जिसके परिणामस्वरूप ₹41.70 करोड़ (₹82.20 करोड़ - ₹40.50 करोड़) की लागत बढ़ गई।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (03 जून 2024) कि परियोजना के पीसीसी को प्राप्त करने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा ₹13.50 करोड़ का ओटीएफआईएस स्वीकृत किया गया था, ताकि टोल संचालन सफलतापूर्वक शुरू किया जा सके और टोलिंग से प्राप्त राजस्व से शेष कार्य पूरा किया जा सके। मंत्रालय ने अपने आगे के उत्तर (नवंबर 2024) में कहा कि ओटीएफआईएस के बाद भी रियायतकर्ता द्वारा परियोजना को पूरा नहीं किया जा सका, इसलिए इसे समाप्त कर दिया गया।

एनएचएआई द्वारा टोल एकत्र किया जा रहा है, और इसके साथ ही ब्याज सहित बकाया ओटीएफआईएस को समायोजित किया जा रहा है।

एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान, एनएचएआई ने स्वीकार किया कि योजना को समान रूप से लागू नहीं किया गया था।

मंत्रालय का जवाब लेखापरीक्षा के इस तर्क को पुष्ट करता है कि परियोजना को पूरा करने के बजाय पीसीसी प्राप्त करने के लिए ओटीएफआईएस को मंजूरी दी गई थी। इसके अलावा, एक वर्ष की छोटी अवधि में यह अनुमान लगाया गया था कि टोल संग्रह से उत्पन्न राजस्व समय पर शेष कार्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होगा और इसमें लगभग दो साल लगेगे। एनएचएआई को पीसीसी की घोषणा के बजाय ओटीएफआईएस के तहत परियोजना को पूरा करने पर विचार करना चाहिए था।

डी.7 इंदौर- गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा

एनएचएआई ने मध्यप्रदेश राज्य में एनएच-47 (पूर्व में एनएच-59) के इंदौर गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा खंड को बीओटी (टोल) आधार पर चार लेन का बनाने के लिए रियायतग्राही के साथ रियायत समझौता किया (22 फरवरी 2010) जिसमें नियत तिथि (20 अगस्त 2010) से 2.5 वर्ष की निर्माण अवधि सहित 25 वर्ष की रियायत अवधि थी, जिसकी निर्धारित पूर्णता तिथि 14 फरवरी 2013 थी। हालांकि, ऋणदाता बैंकों द्वारा निधियों के संवितरण को रोकने के कारण परियोजना निर्धारित तिथि (फरवरी 2013) तक पूर्ण नहीं हुई थी।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अभियुक्तियां पाई:

(i) एनएचएआई द्वारा ओटीएफआईएस निधियां प्रदान किये जाने के पश्चात भी परियोजना पूर्ण न होना: परियोजना की कुल लंबाई 155.15 किलोमीटर थी, जिसमें से 16.09 किलोमीटर का विस्तार वन/ वन्यजीव प्रभावित क्षेत्र में था। जून 2012 तक रियायतग्राही ने 85 प्रतिशत की भौतिक प्रगति प्राप्त कर ली थी परंतु उसके पश्चात कार्य रुक गया और फरवरी 2014 में रियायतग्राही को समाप्ति का नोटिस जारी किया गया। वन/ वन्यजीव क्षेत्र के 16.09 किलोमीटर में से 7.04 किलोमीटर वन भूमि के लिए अगस्त 2015 में स्वीकृति दी गई और सरदारपुर वन्यजीव अभयारण्य से गुजरने वाले शेष 9.05 किलोमीटर हेतु राष्ट्रीय वन्यजीव बोर्ड द्वारा नवंबर 2015 में स्वीकृति दी गई।

वित्तीय बाधा के कारण रियायतग्राही ने (11 अगस्त 2016) एनएचएआई से शेष कार्य को पूर्ण करने हेतु ओटीएफआईएस के अंतर्गत निधि उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया। तदनुसार, आईई ने (16 अगस्त 2016) शेष कार्य की लागत का आंकलन ₹122.48 करोड़ किया। जनवरी 2017 तक ऋणदाताओं ने बताया कि परियोजना में ₹1,846.85 करोड़ की निधि का संवितरण किया गया और रियायतग्राही ने 89.91 प्रतिशत की भौतिक प्रगति प्राप्त की। एनएचएआई बोर्ड ने अपनी 110^{वीं} बैठक (फरवरी 2017) में यह विचार किया कि चूंकि परियोजना में विलम्ब हो रहा था और पीसीओडी के शेष कार्यों को पूर्ण करने हेतु ₹122.48 करोड़ की एकमुश्त निधि दी जानी थी और शेष 16.09 किलोमीटर के विस्तार को पूर्ण करने हेतु आवश्यक ₹123.24 करोड़ की अतिरिक्त निधि की व्यवस्था पीसीओडी की प्राप्ति के पश्चात रियायतग्राही द्वारा की जानी थी। तदनुसार, एक त्रिपक्षीय समझौता (अप्रैल 2017) किया गया और रियायतग्राही ने दिसंबर 2017 तक शेष कार्य पूर्ण करने एवं शेष 16.09 किलोमीटर को एनएचएआई द्वारा सहमत उचित समय में पूर्ण करने का उत्तरदायित्व उठाया। परियोजना की 155 किलोमीटर लंबाई में से 138.110 किलोमीटर हेतु नवंबर 2018 में पीसीओडी जारी किया गया।

इस संबंध में यह पाया गया कि 16.09 किलोमीटर के प्रभावित भाग हेतु आवश्यक वन एवं वन्यजीव स्वीकृति ओटीएफआईएस (फरवरी 2017) के अनुमोदन पूर्व (अगस्त 2015/ नवंबर 2015) प्राप्त की गई थी। हालांकि, एनएचएआई ने उपरोक्त भाग को छोड़कर परियोजना के शेष कार्यों को पूर्ण करने हेतु ओटीएफआईएस प्रदान किया जबकि एनएचएआई के पास पहले से ही भूमि उपलब्ध थी। ओटीएफआईएस का मुख्य उद्देश्य संपूर्ण परियोजना को पूर्ण करना था। यद्यपि, ₹122.48 करोड़ के ओटीएफआईएस में परियोजना के 16.09 किलोमीटर के विस्तार के निर्माण की लागत सम्मिलित नहीं थी जिसके कारण ओटीएफआईएस का उद्देश्य आर्थात् कार्य पूर्ण नहीं हो पाया। ओटीएफआईएस अनुमोदन के समय 16.09 किलोमीटर के विस्तार के लंबित कार्य की लागत ₹123.24 करोड़ थी जिसे एनएचएआई द्वारा (नवंबर 2019) डी-स्कोप कर दिया गया एवं ₹210 करोड़ की लागत पर दूसरे संविदाकार को पुनः सौंपा गया (जनवरी 2021) जिसको दिसंबर 2023 में पूर्ण किया गया।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (03 जून 2024) कि चूंकि वन विभाग की शर्तों के अनुसार वन एवं वन्यजीव भाग में सभी वृक्ष को केवल वन विभाग द्वारा ही काटा जाता है इस

कारण ओटीएफआईएस प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने तक भूमि को अंतिम रूप से सौंपा नहीं गया। रियायतग्राही ने जनवरी 2016 में ओटीएफआईएस हेतु अपना अनुरोध प्रस्तुत किया। अनुमान अनुमोदन और बैंकर की सहमति के पश्चात प्रस्ताव को अनुमोदन दिया गया और बैंकों की सहमति से त्रिपक्षीय समझौते के मसौदे को अंतिम रूप देने के पश्चात मई 2017 में टीपीए का निष्पादित किया गया। उपरोक्त वर्णित स्थिति के ध्यानार्थ वन एवं वन्यजीव भाग को ओटीएफआईएस प्रस्ताव में सम्मिलित नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने अपने आगे के उत्तर (नवंबर 2024) में यह कहा कि रियायतग्राही को राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण²² (एनसीएलटी) में संदर्भित किया गया है, टोल से प्राप्त आय रियायतग्राही तक पहुंचे बिना एक अलग निलंब खाते में जमा की जा रही है। ओटीएफआई ऋण और ₹162.25 करोड़ के ब्याज दावों सहित ₹627.83 करोड़ के कुल एनएचएआई दावे के साथ दावों को मध्यस्थता में संदर्भित किया जाता है।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि 16.09 किलोमीटर के विस्तार हेतु वन एवं वन्यजीव स्वीकृति अंततः नवंबर 2015 में प्राप्त हुई, फिर भी इस विस्तार को ओटीएफआईएस के विषय क्षेत्र में सम्मिलित नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, त्रिपक्षीय समझौते में रियायतग्राही ने ओटीएफआईएस के अनुमोदन के समय इस 16.09 किलोमीटर के विस्तार को पूर्ण करने हेतु आवश्यक अतिरिक्त निधि की व्यवस्था करने का उत्तरदायित्व उठाया। हालांकि, रियायतग्राही ने इस 16.09 किलोमीटर लंबे सड़क भाग पर कार्य आरम्भ नहीं किया और इस कार्य को अंततः परियोजना से हटा दिया गया। इसके अतिरिक्त, नवंबर 2018 में टोलिंग प्रारम्भ होने के पश्चात भी, ₹121.63 करोड़ का ओटीएफआईएस वसूला जाना शेष है और परियोजना वर्तमान में मध्यस्थता/ सुलह प्रक्रिया के अधीन है।

डी.8 रायबरेली इलाहाबाद

एनएचएआई ने उत्तर प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग-30 (पूर्व में राष्ट्रीय राजमार्ग-24ख) के रायबरेली-इलाहाबाद भाग को पेवड्ड शोल्डर सहित 1.5 वर्ष की निर्माण अवधि सहित 16 वर्ष की रियायत अवधि के साथ बीओटी (टोल) आधार पर दो लेन हेतु रियायतग्राही के

²² एनसीएलटी एक अर्ध-न्यायिक प्राधिकरण है जो कंपनी अधिनियम के अंतर्गत उत्पन्न होने वाले सिविल प्रकृति के कॉर्पोरेट विवादों से निपटने के लिए स्थापित किया गया है।

साथ रियायत समझौता (31 मार्च 2011) किया। परियोजना की नियत तिथि 18 जुलाई 2012 और इसे पूर्ण करने की निर्धारित तिथि 9 जनवरी 2014 थी।

यद्यपि अतिक्रमण मुक्त भूमि सौंपने में विलम्ब, रियायतग्राही द्वारा सामना की जाने वाली निधि की कमी एवं रियायतग्राही की ओर से अनुचित योजना के कारण परियोजना निर्धारित तिथि के अनुसार पूर्ण नहीं की जा सकी। परिणामस्वरूप, रियायतग्राही अनुसूचित तिथि तक मात्र 17.82 प्रतिशत की भौतिक प्रगति ही प्राप्त कर सका। जुलाई 2014 तक रियायतग्राही को सौ प्रतिशत अतिक्रमण मुक्त भूमि सौंप दी गई थी।

दिसंबर 2016 तक रियायतग्राही ₹356.75 करोड़ व्यय करने के पश्चात मात्र 67.22 प्रतिशत की भौतिक प्रगति प्राप्त कर सका। इसके अतिरिक्त रियायतग्राही ने परियोजना को पूर्ण करने हेतु ओटीएफआईएस के अतर्गत ₹119.90 करोड़ के निधि प्रदान करने हेतु एनएचएआई से अनुरोध किया (अगस्त 2017)। आईई ने उक्त प्रस्ताव की जांच की और शेष कार्यों की लागत ₹119.91 करोड़ [अनंतिम समापन प्रमाणपत्र (पीसीसी) हेतु ₹45.85 करोड़ और वाणिज्यिक संचालन तिथि (सीओडी) की उपलब्धि हेतु ₹74.06 करोड़] का आंकलन किया (अगस्त 2017) जिसे एनएचएआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया (नवंबर 2017)। आईई ने आंकलन किया कि निधियन के प्रारंभ से तीन माह में पीसीओडी और नौ माह में सीओडी प्राप्त की जा सकती है। एनएचएआई ने परियोजना में फरवरी 2018 से नवंबर 2019 तक ₹104.14 करोड़ का ओटीएफआईएस निधि प्रदान की। रियायतग्राही ने नवंबर 2019 तक 93.79 प्रतिशत की समग्र भौतिक प्रगति प्राप्त की। दिसंबर 2019 में 80 किलोमीटर की सड़क के लिए पीसीसी जारी किया गया। एनएचएआई ने दिसंबर 2019 से अक्टूबर 2021 तक ₹15.77 करोड़ की शेष ओटीएफआईएस निधि प्रदान की और 25 किलोमीटर के शेष विस्तार के लिए पीसीसी दिसंबर 2021 में जारी किया गया।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने यह पाया कि ₹119.91 करोड़ की निधि प्राप्त करने के पश्चात परियोजना में अनंतिम पूर्णता भागों में प्राप्त की गई, अर्थात् 24 दिसंबर 2019 को 80 किलोमीटर की सड़क (अर्थात्, त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित पूर्णता की निर्धारित तिथि से 389 दिनों के विलम्ब से) और शेष 25 किलोमीटर की सड़क हेतु 18 दिसंबर 2021 को (अर्थात्, त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित पूर्णता की निर्धारित तिथि से 1,120 दिनों के विलम्ब से)। इसके अतिरिक्त, दिसंबर 2019 से जून 2023 तक

रियायतग्राही द्वारा ₹104.89 करोड़ के टोल संग्रह के बाद भी अंतिम वाणिज्यिक संचालन तिथि आज तक प्राप्त नहीं की जा सकी, जबकि ₹11.50 करोड़ के बचे हुए कार्य²³ समाप्ति के समय आर्थात् दिसंबर 2023 तक लंबित थे।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (11 नवंबर 2024) कि साइट पर निर्माण कार्य को निष्पादित करने में रियायतग्राही द्वारा विलम्ब के कारण सक्षम प्राधिकारी ने दिनांक 15.06.2023 के पत्र के माध्यम से रियायतग्राही को निलंबित कर दिया और वर्तमान में, बचे हुए कार्यों के पूर्ण न होने के कारण एनएचएआई द्वारा दिसंबर 2023 माह में परियोजना समाप्त कर दी गई। इसके अतिरिक्त, ओटीएफआईएस के अतर्गत एनएचएआई द्वारा वितरित धनराशि टोल संग्रह से वसूल की जा रही है क्योंकि टोल एनएचएआई द्वारा एकत्र किया जा रहा है।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर से यह पुष्टि होती है कि ओटीएफआईएस के अतर्गत परियोजना को समय से पूरा करने का उद्देश्य ओटीएफआईएस निधि देने के बावजूद पूरा नहीं हो पाया। इसके अतिरिक्त, ओटीएफआईएस के अतर्गत परियोजना को समय पर पूरा करना एनएचएआई का उत्तरदायित्व था परंतु परियोजना के पीसीओडी को प्राप्त करने में 1,120 दिनों का विलम्ब हुआ एवं अंततः एनएचएआई को परियोजना को समाप्त करना पड़ा।

ई. परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब होने के कारण ₹740.63 करोड़ के राजस्व का परित्याग।

(i) निर्धारित समय सीमा में परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब के कारण ₹552.09 करोड़ के टोल राजस्व का परित्याग

आठ ओटीएफआईएस परियोजनाओं में से तीन परियोजनाएं अर्थात् श्रीनगर बनिहाल, कृष्णानगर, बहरामपुर और छपरा हाजीपुर बीओटी (वार्षिक) आधार पर थीं। बीओटी (वार्षिक) परियोजनाओं के अतर्गत टोल संग्रह का उत्तरदायित्व एनएचएआई के पास होता है और

²³ बचे हुए कार्य उन लंबित कार्यों की सूची है जिन्हें रियायतग्राही द्वारा अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने की तिथि से 90 दिनों के भीतर पूरा किया जाना आवश्यक है।

परियोजना के पूर्ण होने में किसी भी प्रकार के विलम्ब से टोल संग्रह प्रारम्भ होने में और विलम्ब होगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित परियोजना पूर्णता की निर्धारित तिथि के विपरीत अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने में उपरोक्त तीन परियोजनाओं में विलंब पाया गया एवं परिणामस्वरूप, एनएचएआई को ₹ 552.09 करोड़ का टोल राजस्व गंवाना पड़ा (*अनुलग्नक XXVII*)।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (03 जून 2024) कि भूमि अधिग्रहण में विलम्ब, कुछ भागों में भौतिक कब्जे की अनुपलब्धता, प्रतिकूल मौसम की स्थिति के कारण पीसीओडी की घोषणा में विलम्ब हुआ।

प्रतिउत्तर इस तथ्य की पुष्टि करता है कि यद्यपि रियायत समझौते की यह शर्त थी कि निर्धारित समय सीमा के भीतर सभी पूर्व शर्तों को पूरा किया जाए, फिर भी मार्ग-अधिकार की अनुपलब्धता के कारण एनएचएआई को टोल राजस्व का नुकसान हुआ। इस प्रकार, ओटीएफआई योजना के अतर्गत राहत प्रदान करने के बावजूद, अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने में विलम्ब हुआ, जिसके परिणामस्वरूप ₹552.09 करोड़ के टोल राजस्व का परित्याग करना पड़ा।

(ii) श्रीनगर बनिहाल में वाणिज्यिक प्रचालन तिथि से टोल प्रारम्भ होने में विलम्ब के कारण ₹25.86 करोड़ का टोल राजस्व का परित्याग

एनएच शुल्क नियम (2008) के अनुसार, एनएच के पूर्ण होने की तिथि से 45 दिनों के भीतर उपयोगकर्ता शुल्क संग्रह शुरू किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, एनएचएआई नीति परिपत्र (नवंबर 2014) के अनुसार, यदि टोल प्लाजा भवन के लंबित निर्माण के कारण पूर्ण विस्तार की टोलिंग में विलम्ब होता है तो राजस्व के नुकसान से बचने के लिए अस्थायी व्यवस्था के माध्यम से टोलिंग तुरंत प्रारम्भ की जा सकती है।

लेखापरीक्षा में यह पाया कि श्रीनगर बनिहाल परियोजना हेतु पीसीसी 27 मार्च 2018 को जारी की गई थी। हालांकि, टोल अधिसूचना जारी करने में विलम्ब और टोल प्लाजा भवन के लंबित निर्माण के कारण उपयोगकर्ता शुल्क की शुरुआत में विलम्ब हुआ जो मई 2019 में पूर्ण हुआ और तब से टोल संग्रह शुरू किया जा सका। इस प्रकार, पीसीसी जारी करने

की दिनांक से 45 दिनों से टोल लगाने में 360 दिनों²⁴ के विलम्ब के कारण एनएचएआई को ₹25.86 करोड़²⁵ का टोल राजस्व का परित्याग करना पड़ा।

मंत्रालय ने अपने प्रतिउत्तर (03 जून 2024) में कहा कि परियोजना का पीसीओडी 27 मार्च 2018 को घोषित किया गया था। पीआईयू ने टोल शुल्क राजपत्र अधिसूचना के प्रकाशन हेतु मार्च 2018 में प्रस्ताव प्रारम्भ किया। हालाँकि, एनएचएआई मुख्यालय एवं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा उठाई गई अभियुक्तियों और आम चुनाव 2019 के दौरान आदर्श आचार संहिता के कारण प्रतिबंधों जैसे कारणों से टोल अधिसूचना 16 अप्रैल 2019 को जारी की जा सकी।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि टोल शुल्क लगाने की अग्रिम योजना पर एनएचएआई नीति परिपत्र (21 अप्रैल 2003) के अनुसार, उपयोगकर्ता शुल्क लगाने का प्रस्ताव परियोजना के संभावित पूर्ण होने से कम से कम 120 दिन पूर्व प्रस्तुत किया जाना था। इस संबंध में, हालांकि अनंतिम समापन मार्च 2018 में जारी किया गया था, उपयोगकर्ता शुल्क अधिसूचना के प्रकाशन का प्रस्ताव मार्च 2018 में ही प्रारम्भ किया गया, जो शुल्क अधिसूचना के प्रकाशन के लिए एनएचएआई की ओर से अग्रिम योजना की कमी को दर्शाता है। इस प्रकार शुल्क अधिसूचना जारी करने और उसके पश्चात टोल प्रारम्भ करने में विलम्ब एनएचएआई के कारण हुआ जिसके कारण राजकोष को ₹25.86 करोड़ का टोल राजस्व गंवाना पड़ा।

(iii) निर्धारित समापन तिथि में परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब के कारण ₹162.68 करोड़ का प्रीमियम का परित्याग

आठ परियोजनाओं में से तीन परियोजनाएं अर्थात् इंदौर-गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा, पनवेल-इंदापुर और लुधियाना-तलवंडी प्रीमियम पर प्रदान की गई थीं, जिसमें रियायतग्राही को पीसीओडी प्राप्त करने के पश्चात एनएचएआई को पूर्व-निर्धारित राशि (अर्थात् प्रीमियम/ नकारात्मक अनुदान) का भुगतान करना था और अगले वर्ष हेतु इस प्रीमियम में पांच प्रतिशत की वृद्धि की जानी थी।

²⁴ 405 दिन घटा 45 दिन।

²⁵ 324 दिन x ₹7,05,125.00 + 36 दिन x ₹8,37,594

इंदौर-गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा, पनवेल-इंदापुर और लुधियाना-तलवंडी नामक तीन परियोजनाओं के रियायत समझौते के अनुसार, रियायतग्राही को पीसीसी की दिनांक से एनएचएआई को क्रमशः ₹23 करोड़, ₹33.95 करोड़ और ₹1.08 करोड़ का वार्षिक प्रीमियम देनी थी। पीसीसी जारी करने में किसी भी तरह के विलम्ब से एनएचएआई को वार्षिक प्रीमियम की हानि होगी।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित परियोजना पूर्णता की निर्धारित तिथि के विपरीत इन तीन परियोजनाओं में अनंतिम पूर्णता प्रमाणपत्र (पीसीसी) जारी करने में विलम्ब हुआ एवं परिणामस्वरूप, एनएचएआई विलंबित निर्माण अवधि (अनुलग्नक XXVIII) हेतु ₹162.68 करोड़ की प्रीमियम वसूल नहीं कर सकी। इसके अतिरिक्त, इन तीन परियोजनाओं में से दो (पनवेल-इंदापुर और लुधियाना तलवंडी) को नवंबर 2021 में एनएचएआई द्वारा समाप्त कर दिया गया था।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया (3 जून 2024) कि:

- (i) पनवेल- इंदापुर- भूमि और नकदी प्रवाह के मामले के कारण परियोजना की लागत में वृद्धि हुई एवं अत्यधिक विलम्ब हुआ जिसके कारण पीसीओडी जारी नहीं किया जा सका और परिणामस्वरूप, प्रीमियम की वसूली नहीं हो सकी। रियायत समझौता 17 नवंबर 2021 को समाप्त कर दिया गया और मामले को मध्यस्थ न्यायाधिकरण को भेज दिया गया, एनएचएआई ने रियायतग्राही के विरुद्ध मध्यस्थ न्यायाधिकरण में ₹1,733.46 करोड़ का प्रति दावा किया है जिसमें ओटीएफआईएस की वसूली और ब्याज सहित देय प्रीमियम सम्मिलित हैं।
- (ii) इंदौर गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा - लेखापरीक्षा द्वारा इंगित प्रीमियम की हानि उस सीमा तक सही नहीं है जिस सीमा तक रियायतग्राही द्वारा उद्धृत प्रीमियम पूरी रियायत अवधि के दौरान प्राधिकरण को देय है। हालांकि, परियोजना पूर्ण होने के दौरान हुए विलम्ब से परियोजना से कुल लाभ कम हो जाएगा। इसके अतिरिक्त, इस बिंदु को सीसीईए को 01 नवंबर 2014 तक अल्प पीपीपी परियोजनाओं को सूचीबद्ध कर पीपीपी परियोजनाओं के लिए ओटीएफआईएस के प्रस्ताव के रूप में अवगत कराया गया था।

(iii) लुधियाना तलवंडी - रियायतग्राही को परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब और एनएचएआई को प्रीमियम का भुगतान न करने के लिए अधिसूचित किया गया है। रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार इसे समाप्ति भुगतान से वसूला जाएगा।

मंत्रालय ने लुधियाना तलवंडी और पनवेल-इंदापुर परियोजनाओं के संबंध में प्रीमियम की वसूली क्रमशः समाप्ति भुगतान और प्रतिदावों से करने की बात कही है।

इंदौर गुजरात परियोजना के संबंध में प्रतिउत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि सी.ए. के खंड 26.2 के अनुसार, रियायतकर्ता को पीसीसी की तिथि से लेकर शेष रियायत अवधि तक एनएचएआई को वार्षिक प्रीमियम का भुगतान करना था, न कि संपूर्ण रियायत अवधि का। त्रिपक्षीय समझौते में उल्लिखित पूर्णता की निर्धारित तिथि से परे पीसीसी की उपलब्धि में विलम्ब के कारण एनएचएआई ने रियायतकर्ता द्वारा देय प्रीमियम को गवां दिया।

इस प्रकार, यह पाया गया कि योजना के कार्यान्वयन में कई कमियाँ थीं जैसे कि सुदृढ़ तृतीय-पक्ष तंत्र का विकास न करना, अयोग्य पक्षों को ओटीएफआईएस प्रदान करना, परियोजना-विशिष्ट कमियाँ और ₹740.63 करोड़ का राजस्व का परित्याग, जिन्हें पिछले पैराग्राफ में उजागर किया गया है। एनएचएआई द्वारा ओटीएफआईएस के कार्यान्वयन में इन कमियों के कारण उपरोक्त सभी परियोजनाओं के पूर्ण होने में विलम्ब हुआ, जिसमें चार²⁶ बीओटी (टोल) परियोजनाएँ सम्मिलित हैं जिन्हें पूरा काम पूरा होने से पहले ही समाप्त कर दिया गया था।

8.1.4.3 निगरानी तंत्र और वित्तीय प्रबंधन

त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, वरिष्ठ ऋणदाताओं, सीजीएम, एनएचएआई और परियोजना निदेशक, एनएचएआई के प्रतिनिधियों वाली एक समीक्षा समिति को रियायतग्राही द्वारा प्रस्तुत और आईई द्वारा जांची गई कार्य योजना, ओटीएफआईएस सुविधा के अतर्गत संवितरण, ओटीएफआईएस के अतर्गत उप-एस्करो खाते से किए जाने वाले भुगतान और अतिरिक्त निगरानी एजेंसियों (आर्थात, परियोजना प्रबंधन सलाहकार, समवर्ती लेखापरीक्षक

²⁶ चार परियोजनाएँ आर्थात लुधियाना-तलवंडी (09 नवंबर 2021), पनवेल इंदापुर (17 नवंबर 2021), गुड़गांव-जयपुर (03 जून 2022) और रायबरेली इलाहाबाद (दिसंबर 2023)।

आदि) की नियुक्ति सहित निगरानी तंत्र पर चर्चा और विचार-विमर्श करना था। ओटीएफआईएस निधि के निगरानी के संबंध में, ओटीएफआईएस निधि की सभी जमा/ निकासी के लिए एक अलग ओटीएफआईएस उप-एस्करो खाता भी बनाए रखना आवश्यक था।

लेखापरीक्षा ने निगरानी तंत्र और वित्तीय प्रबंधन के संबंध में ओटीएफआईएस की समीक्षा की और निम्नलिखित पाया:

क. निगरानी तंत्र

क.1 समवर्ती लेखापरीक्षक की नियुक्ति

त्रिपक्षीय समझौते के खंड 3.1 के अनुसार, परियोजना की नियमित लेखापरीक्षा/ निगरानी सुनिश्चित करने हेतु, एनएचएआई और ऋणदाताओं को अपनी पसंद के अनुसार एक समवर्ती लेखापरीक्षक/किसी अन्य एजेंसी को नियुक्त करने का अधिकार दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि एनएचएआई ने एक परियोजना अर्थात् लुधियाना तलवंडी में समवर्ती लेखापरीक्षक की नियुक्ति नहीं की, जबकि अन्य सात ओटीएफआईएस परियोजनाओं में समवर्ती लेखापरीक्षक की नियुक्ति की गई थी।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (11 नवंबर 2024) कि एस्करो खाता निगरानी तंत्र को और सुदृढ़ किया गया है और प्रत्येक पीआईयू में समवर्ती लेखापरीक्षकों को नियुक्त किया है, विशेषतः बीओटी परियोजनाओं में बताई गई कमियों को रियायतग्राहियों के साथ उठाया जा रहा है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभियुक्ति को स्वीकार किया तथा यह कहा कि प्रत्येक पीआईयू, विशेषकर बीओटी परियोजनाओं में समवर्ती लेखापरीक्षकों को नियुक्त किया जाएगा।

क.2 एस्करो विवरण की निगरानी

त्रिपक्षीय समझौते के खंड 6 के अनुसार, रियायतग्राही को परियोजना के शेष कार्य को पूर्ण करने हेतु ओटीएफआईएस के अतर्गत एस्करो खाते²⁷ का एक नया उप-खाता खोलना था।

²⁷ अर्थात् उप-निलंब निर्माण व संचालन खाता।

एनएचएआई ओटीएफआईएस की पूरी प्राप्ति, रियायतग्राही इक्विटी और वरिष्ठ ऋणदाताओं से ऋण और रियायतग्राही की कोई भी अन्य प्राप्ति पहले एस्करो खाते में जमा की जानी थीं और फिर एनएचएआई ओटीएफआईएस की बकाया मूल राशि और उस पर ब्याज की पूरी चुकौती होने तक ओटीएफआईएस के अंतर्गत उक्त उप एस्करो खाते में सीधे हस्तांतरित की जानी थीं।

इसके अतिरिक्त, एनएचएआई के क्षेत्रीय अधिकारियों के कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों के संबंध में एनएचएआई परिपत्र (सितंबर 2009) के पैरा 7.1.1 में कहा गया है कि एनएचएआई को "एस्करो खाते/ एकत्रित उपयोगकर्ता शुल्क का मासिक विवरण प्राप्त करना चाहिए, उसकी जांच करनी चाहिए और आगे की कार्रवाई के लिए रियायतग्राही/ आईई को टिप्पणियां भेजनी चाहिए"।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि एनएचएआई परिपत्र (09 सितंबर 2009) के अनुरूप प्रस्तुत एस्करो विवरणों की निगरानी/ जांच पर एनएचएआई की टिप्पणियां लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं की गईं। इसके अलावा, एस्करो खाते की निगरानी यह सुनिश्चित करेगी कि जमा और निकासी त्रिपक्षीय समझौते की शर्तों के अनुपालन में की गई है।

त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, रियायतग्राही को ओटीएफआईएस के अंतर्गत विशेष रूप से ओटीएफआईएस सुविधा के अंतर्गत प्राप्त धनराशि से संबंधित एक उप-एस्करो खाता खोलना आवश्यक था, हालांकि कृष्णानगर-बहरामपुर परियोजना के मामले में, रियायतग्राही त्रिपक्षीय समझौते के खंड 6 (ख) के अनुपालन न करते हुए मार्च 2018 तक निर्धारित मुख्य-एस्करो /उप-एस्करो बैंक खातों के अतिरिक्त अन्य चालू खाता संचालित कर रहा था।

इस प्रकार, एनएचएआई ने परियोजना के लिए खोले गए एस्करो खाते से धन प्रवाह (अंतर्वाह/बहिर्वाह) के अनुवीक्षण के लिए प्रभावी तंत्र सुनिश्चित नहीं किया।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया (03 जून 2024) कि एस्करो खाते की मासिक निगरानी को और अधिक सुव्यवस्थित कर दिया गया है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि सभी एस्करो खातों का संचालन एस्करो समझौते के प्रावधानों के अनुसार हों।

एग्जिट मीटिंग के दौरान (13 नवंबर 2024) एनएचएआई ने यह बताया कि एक लेखापरीक्षा कमेटी का गठन किया गया है और पीआईयू और आरओ स्तर पर निगरानी को सुदृढ़ किया

गया है। इसके अतिरिक्त, पीआईयू को परियोजनाओं के एस्करो विवरण प्राप्त करने और उनका विश्लेषण करने का निर्देश दिया गया है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार कर लिया तथा एस्करो खाते के निगरानी को सुव्यवस्थित करने के साथ-साथ इसके लिए एक लेखापरीक्षा समिति गठित करने का आश्वासन दिया।

क.3 समीक्षा समिति द्वारा निगरानी

ओटीएफआईएस के अतर्गत राहत पाने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का विवरण देने वाले एनएचएआई परिपत्र (9 जून 2015) के अनुसार, एनएचएआई को ओटीएफआईएस के कार्यान्वयन के लिए रियायतग्राहियों और वरिष्ठ ऋणदाताओं के साथ एक त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर करना था। इसके अतिरिक्त, त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, समीक्षा समिति को परियोजना की प्रगति, नियोजित प्रगति के साथ भिन्नता की समीक्षा करनी थी और आईई की प्रगति रिपोर्ट के आधार पर सुधारात्मक कार्रवाई करनी थी। इसके अतिरिक्त, समीक्षा समिति को रियायतग्राही द्वारा मासिक संवितरण अनुरोध पर भी चर्चा करनी थी, जिसे आईई/ निगरानी एजेंसी द्वारा अनुशंसित किया गया और ओटीएफआईएस के अतर्गत उप-एस्करो खाते से मासिक भुगतान के साथ-साथ निधि के संवितरण के लिए निर्णय लेना था।

लेखापरीक्षा ने आठ ओटीएफआईएस परियोजनाओं में से चार परियोजनाओं में कमियां पाई जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- क) छपरा-हाजीपुर परियोजना के मामले में, ओटीएफआईएस के अंतर्गत ₹47.86 करोड़ की धनराशि वरिष्ठ ऋणदाताओं की अनुशंसाओं के बिना ही रियायतग्राही को वितरित कर दी गई जोकी समीक्षा समिति का हिस्सा थे,
- ख) रायबरेली इलाहाबाद के मामले में त्रिपक्षीय समझौते में अन्य सात परियोजनाओं की तरह इसमें समीक्षा समिति के गठन के संबंध में कोई खंड नहीं था। इसके परिणामस्वरूप समीक्षा समिति का हिस्सा रहे वरिष्ठ ऋणदाताओं द्वारा मूल्यांकन किए बिना ओटीएफआईएस के अतर्गत ₹119.91 करोड़ की धनराशि वितरित की गई।

ग) जयपुर-गुड़गांव और कृष्णानगर-बहरामपुर परियोजनाओं के मामले में समीक्षा समिति द्वारा साइट पर किए गए कार्य का मूल्यांकन किए बिना ही ₹246.63 करोड़²⁸ की धनराशि वितरित कर दी गई।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (11 नवंबर 2024) कि एनएचएआई द्वारा सुधारात्मक उपाय किए गए हैं। संबंधित सीजीएम को निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार ओटीएफआईएस के अतर्गत जारी की गई राशि के सभी पहलुओं को सम्मिलित करते हुए एक समीक्षा समिति की बैठक आयोजित करने के लिए कहा गया है जिससे यह सत्यापित किया जा सके कि परियोजनाओं में वास्तविक आवश्यकता के अनुसार और त्रिपक्षीय समझौते में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पात्रता के अंदर निधि डाली गई थी।

मंत्रालय ने अब सुधारात्मक कार्रवाई शुरू कर दी है और त्रिपक्षीय समझौते के मानदंडों के अनुसार समीक्षा समिति की बैठक बुलाई है। हालाँकि, उपरोक्त वर्णित मामलों में ओटीएफआईएस के अतर्गत निधि जारी करने से पूर्व समीक्षा एवं निगरानी तंत्र के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया गया था।

ख. वित्तीय प्रबंधन

लेखापरीक्षा द्वारा वित्तीय प्रबंधन से संबंधित विभिन्न कमियां निम्नानुसार पाई गईं:

ख.1 कार्य पूर्ण होने में विलम्ब हेतु आईई को भुगतान किए गए संपूर्ण पारिश्रमिक को वहन करने के कारण एनएचएआई पर अतिरिक्त भार

रियायत समझौते के अनुसार, निर्माण एवं संचालन अवधि के दौरान कार्य के निष्पादन के निगरानी के लिए एनएचएआई द्वारा स्वतंत्र अभियंता²⁹ नियुक्त किए गए थे। इसके अतिरिक्त, कुल परियोजना लागत के दो प्रतिशत से अधिक नहीं होने वाला आईई पारिश्रमिक एनएचएआई और रियायतकर्ता के मध्य समान रूप से साझा किया जाना था।

इसके अतिरिक्त, एनएचएआई नीति परिपत्र (09 मई 2014) के अनुसार, यदि समय का विस्तार (ईओटी) केवल रियायतग्राही की ओर से विलम्ब के कारण है, तो प्रत्येक ईओटी

²⁸ जयपुर गुड़गांव ₹109.10 करोड़, कृष्णानगर और बहरामपुर ₹137.53 करोड़।

²⁹ सलाहकार फर्म।

मामले के समझौते/सीए के प्रावधानों के अनुसार क्षेत्रीय कार्यालय द्वारा विस्तार से जांच की जानी चाहिए थी जिससे विस्तारित अवधि की पूरी लागत रियायतग्राही द्वारा वहन की जा सके।

हालांकि, परियोजनाओं के पूर्ण होने में विलम्ब के कारण, एनएचएआई ने परामर्श अनुबंधों को निर्धारित अवधि से आगे बढ़ा दिया और इस विस्तारित अवधि के दौरान भुगतान किए गए आईई पारिश्रमिक के कारण संपूर्ण वित्तीय बोझ वहन किया।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि इस विस्तारित अवधि के दौरान भुगतान किए गए संपूर्ण आईई पारिश्रमिक को वहन करने के स्थान पर, एनएचएआई को रियायतग्राही की ओर से परियोजना के पूर्ण होने में हुए विलम्ब का पता लगाना चाहिए था और उसे रियायतग्राही से वसूल किया जाना चाहिए था।

मंत्रालय ने अपने प्रतिउत्तर (11 नवंबर 2024) में बताया कि आईई पारिश्रमिक की अतिरिक्त राशि की गणना कर ली गई है और उसे रियायतग्राही से वसूल किया जा रहा है।

मंत्रालय ने अपने प्रतिउत्तर में आईई पर हुए अतिरिक्त व्यय को रियायतग्राही से वसूलने पर सहमति व्यक्त की है, जिसकी प्रगति पर नजर रखी जाएगी।

ख.2 वित्तीय अनियमितताओं के आरोप के बावजूद ओटीएफआईएस लाभ का विस्तार।

परिवहन, पर्यटन और संस्कृति पर संसदीय स्थायी समिति (पीएससी) की रिपोर्ट संख्या 236 'सड़क क्षेत्र में अवसंरचना ऋण' (अगस्त 2016) के अनुसार, बैंकर/वित्तीय संस्थानों (एफआई) ने पीएससी के साथ न्यूनतम 90 प्रतिशत भूमि सुनिश्चित किए बिना परियोजनाएं अवंटित करने, प्रमोटरों के पास अपर्याप्त इक्विटी उपलब्ध होने, प्रमोटरों द्वारा एफआई से लिए गए ऋण के आधार पर अपनी इक्विटी बनाने के कारण परियोजनाएं विफल होने, उचित अध्ययन के बिना बोलियां लगाने और कई मामलों में बोली लगाने के लिए उच्च प्रीमियम के कारण परियोजना विफल होने का मुद्दा उठाया था। संसदीय स्थायी समिति ने अनुशंसा की कि सरकार को उन सभी 77 परियोजनाओं की गहन जांच करनी चाहिए जो 2014 में खस्ता हाल थीं ताकि यह पता लगाया जा सके कि सरकार की विभिन्न एजेंसियों और वित्तीय संस्थानों की मिलीभगत से बेईमान संविदाकारों द्वारा कितनी धनराशि

परियोजना से बाहर निकाली गई। लुप्त धन की वसूली के लिए कार्रवाई की जानी चाहिए और इस आशय की एक रिपोर्ट समिति को प्रस्तुत की जाए।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने समिति को बताया कि कई परियोजनाओं को निर्माण-पूर्व गतिविधियों के मानदंडों को पूरा किए बिना ही आवंटित कर दिया गया, जिसमें आवश्यक भूमि की अनुपलब्धता भी सम्मिलित है। समस्या तब और बढ़ गई जब रियायतग्राहीओं को निर्धारित तिथि से बहुत पहले ही नियत तिथि मांगने की अनुमति दे दी गई। नियत तिथि के पश्चात ऋणदाता एस्क्रो खाते में उधार लिया गया धन प्रदान करने के लिए स्वतंत्र हैं। इसलिए, जैसे ही यह उपलब्ध होता है, एस्करो खाते से धन निकालने और इसे समूह कंपनी में स्थानांतरित करने की प्रवृत्ति थी। 2014 में, 77 सुस्त परियोजनाएं थीं, जिनमें से 34 को समाप्त कर दिया गया और 18 परियोजनाओं को पुनः आवंटित किया जाना शेष था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि ऐसी परियोजनाओं की जांच की अनुशंसा पर जहां धन का विचलन/हेराफेरी किया गया था, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया (दिसंबर 2019) कि जहां भी इस दिशा में साक्ष्य मिलते हैं, वहां इसे उठाया जा सकता है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि एनएचएआई ने भी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को छपरा-हाजीपुर और पनवेल-इंदापुर परियोजनाओं में संदिग्ध निधि विचलन के संबंध में सूचित किया था (फरवरी 2016)। हालांकि, एनएचएआई/सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पूछताछ/ जांच करने के संबंध में दस्तावेज अभिलेख में उपलब्ध नहीं पाए गए/ लेखापरीक्षा को प्रदान नहीं किए गए, जिसके आधार पर यह निष्कर्ष नहीं निकाला जा सका कि क्या ओटीएफआईएस के अंतर्गत धन जारी करने से पूर्व संसदीय समिति की अनुशंसाओं पर एनएचएआई/ सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कोई कार्रवाई की गई थी।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया (03 जून 2024) कि:

- (i) **छपरा-हाजीपुर परियोजना:** त्रिपक्षीय एस्करो समझौते के प्रावधानों के अंतर्गत ऋणदाताओं के साथ रियायतग्राही द्वारा निष्पादित सामान्य ऋण समझौते के अनुसार, रियायतग्राही को अल्पावधि निवेश में निवेश करने की अनुमति है। इस प्रकार, निधियों का कोई विचलन नहीं हुआ है। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने यह प्रस्तुत किया कि न

तो सांविधिक लेखापरीक्षक और न ही त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार नियुक्त समवर्ती लेखापरीक्षक ने सामान्य ऋण समझौते के प्रावधानों से परे रियायतग्राही द्वारा निधियों के किसी भी विचलन की ओर इंगित किया है।

- (ii) **पनवेल-इंदापुर परियोजना:** वर्तमान में परियोजना को नवंबर 2021 से समाप्त कर दिया गया है और शेष कार्य ईपीसी संविदाकार द्वारा किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, रियायतग्राही के मध्य विवाद स्वतंत्र विशेषज्ञों की सुलह समिति (सीसीआईई)³⁰ में है।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर को इस तथ्य के आलोक में देखा जा सकता है कि:

- (i) **छपरा-हाजीपुर परियोजना:** एनएचएआई द्वारा मंत्रालय को (फरवरी 2016) सूचित किया गया कि निधि का विचलन ओटीएफआईएस के अनुमोदन (जुलाई 2016) से पूर्व की अवधि से संबंधित है, जबकि समवर्ती लेखापरीक्षक ने ओटीएफआईएस के अंतर्गत आने वाली बाद की अवधि के लिए रिपोर्ट की है। इसके अतिरिक्त, एस्करो खाते से अल्पकालिक निवेश के संबंध में उत्तर उपरोक्त मुद्दे से संबंधित नहीं है।
- (ii) **पनवेल-इंदापुर परियोजना:** इस अवलोकन का कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया गया है तथा केवल परियोजना की वर्तमान स्थिति बताई गई है।

मंत्रालय का प्रतिउत्तर उक्त परियोजनाओं में संदिग्ध निधि विचलन पर कोई पूछताछ/ जांच आयोजित करने के संबंध में मौन है तथा उपलब्ध अभिलेखों से इस संबंध में एनएचएआई द्वारा की गई कार्रवाई की पुष्टि नहीं की जा सकी है।

ख.3 स्वतंत्र अभियंता द्वारा इंगित की गई अनियमितताएं

त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार, ओटीएफआईएस निधि का उपयोग शेष परियोजना कार्यों को पूरा करने के लिए किया जाना था। लेखापरीक्षा ने यह पाया कि स्वतंत्र अभियंता (आईई) ने गुड़गांव-जयपुर और कृष्णानगर-बहरामपुर परियोजनाओं में ₹74.49 करोड़ (*अनुलग्नक XXIX*) की अनियमितताओं की ओर इशारा किया था, जहाँ त्रिपक्षीय समझौते के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए शेष कार्यों को पूरा करने के अलावा अन्य उद्देश्य के

³⁰ विवादों के समाधान के लिए स्वतंत्र विशेषज्ञों का एक पैनल।

लिए निधियों का उपयोग किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप इन परियोजनाओं के पूर्ण होने में विलम्ब हुआ।

मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया है (03 जून 2024) कि कृष्णानगर बहरामपुर परियोजना में, आरओ कोलकाता ने रियायतग्राही को ओटीएफआईएस के अतर्गत ₹17.53 करोड़ की जीएसटी राशि जारी करने के लिए सहमति दी थी (दिसंबर 2019) और इसे रियायतग्राही की देय वार्षिकी से वसूल किया गया है। एग्जिट मीटिंग (13 नवंबर 2024) के दौरान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने इस मामले में अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए एनएचएआई द्वारा उठाए गए सुधारात्मक पदों पर जोर दिया।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर को त्रिपक्षीय समझौते की शर्त के आलोक में देखा जाना चाहिए कि परियोजना के शेष कार्यों को पूर्ण करने हेतु ही रियायतग्राही को निधि वितरित की जानी थी। हालांकि, एनएचएआई ने इस शर्त से विचलन किया और अन्य उद्देश्यों के लिए धनराशि वितरित की। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अब आईई द्वारा बताई गई अनियमितताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने पर जोर दिया है।

ख.4 परियोजनाओं के एस्करो खातों में हस्तांतरण के संबंध में अपूर्ण विवरण

लेखापरीक्षा ने पाया कि एस्करो खातों के विवरण में निधि के हस्तांतरण की प्रकृति के संबंध में विवरण अपूर्ण था। इसके अतिरिक्त, एस्करो खातों के संबंध में पूर्ण बैंक विवरण भी लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। ऐसी जानकारी के अभाव में, लेखापरीक्षा बैंक विवरणों में दर्शाए गए हस्तांतरण की समीक्षा नहीं कर सकी।

मंत्रालय ने (03 जून 2024) स्वीकार किया कि बीओटी परियोजनाओं के एस्करो खातों की निगरानी में कमियों की पहचान करने में कठिनाई हो रही है, क्योंकि रियायतग्राही/ एस्करो बैंकर नियमित आधार पर पूर्ण एस्करो विवरण प्रदान करने में अनिच्छुक हैं। एक सुधारात्मक उपाय के रूप में, बीओटी परियोजनाओं के लिए एमसीए में नए प्रावधान जोड़े गए हैं, जिससे एनएचएआई रियायत अवधि के दौरान हर समय एस्करो खाते के खाता विवरण को ऑनलाइन देखने एवं डाउनलोड करने में सक्षम हो गया है। इससे एस्करो खाते के हस्तांतरण को सत्यापित करने की संपूर्ण प्रक्रिया सुव्यवस्थित हो जाएगी।

मंत्रालय के प्रतिउत्तर से यह पुष्टि होती है कि बीओटी परियोजनाओं के एस्करो खातों की निगरानी में त्रुटियां थीं। भविष्य में होने वाली लेखापरीक्षा में सुधारात्मक उपायों को जांचा पुष्टि की जाएगी।

ख. 5 ओटीएफआईएस एवं अन्य संविदात्मक दायित्वों हेतु लंबित वसूली

एनएचएआई ने 2016-17 से अक्टूबर 2021 के दौरान आठ परियोजनाओं³¹ में कुल ₹1,730.65 करोड़ की ओटीएफआईएस निधि का संवितरण किया। यद्यपि, ओटीएफआईएस के अतर्गत लाभ प्राप्त करने के पश्चात कोई भी परियोजना पूरी तरह से पूर्ण नहीं हो सकी और नवंबर 2024 तक इन परियोजनाओं के संबंध में मूल ओटीएफआईएस राशि के रूप में ₹977.48 करोड़ अभी भी वसूली हेतु लंबित हैं। इसके अतिरिक्त, मार्च 2023 तक ₹1,636.33 करोड़³² की अन्य संविदात्मक बकाया राशि भी वसूली हेतु लंबित है।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

(क) रायबरेली-इलाहाबाद और श्रीनगर-बनिहाल परियोजनाओं के त्रिपक्षीय समझौतों के अनुसार, जुर्माना/क्षति के कारण बकाया राशि टोल राजस्व/वार्षिकी के कारण रियायतकर्ता को देय भुगतान से वसूल की जाएगी। हालांकि, अन्य छह परियोजनाओं के त्रिपक्षीय समझौतों में यह खंड सम्मिलित नहीं किया गया था।

(ख) इंदौर-गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा परियोजना के मामले में, बकाया ऋणदाता के ऋण पर मासिक ब्याज भुगतान ₹10.47 करोड़ था, जबकि मासिक टोल राजस्व केवल ₹9.31 करोड़ था, जो बैंकर ऋण पर ब्याज को कवर करने के लिए भी अपर्याप्त था। इसी प्रकार, रायबरेली-इलाहाबाद परियोजना के मामले में, बकाया ऋणदाता के ऋण और

³¹ गुड़गांव-जयपुर, श्रीनगर-बनिहाल, लुधियाना-तलवंडी, छपरा-हाजीपुर, पनवेल-इंदापुर, कृष्णानगर-बहरामपुर, रायबरेली-इलाहाबाद और इंदौर-गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा परियोजनाएं।

³² अन्य संविदागत देयताओं में ओटीएफआईएस के अतिरिक्त अन्य वसूलियां सम्मिलित हैं, अर्थात् एनएचएआई को देय प्रीमियम की वसूली (₹427.19 करोड़), रियायतग्राही के जोखिम और लागत पर निष्पादित कार्य (₹277.38 करोड़), कार्यक्षेत्र में नकारात्मक परिवर्तन (₹503.31 करोड़), रखरखाव दायित्वों की पूर्ति न करने के लिए क्षतिपूर्ति (₹88.12 करोड़), पंच सूची मदों को पूरा न करने के लिए क्षतिपूर्ति (₹70.94 करोड़), परियोजना के लक्ष्यों को प्राप्त न करने के लिए क्षतिपूर्ति की वसूली (₹190.24 करोड़), आईई पारिश्रमिक के 50 प्रतिशत भाग की वसूली (₹75.13 करोड़) और विविध वसूलियां (₹4.02 करोड़)।

ओटीएफआईएस निधि पर वार्षिक ब्याज भुगतान ₹33.90 करोड़ था, जबकि 2022-23 के लिए वार्षिक टोल राजस्व संग्रह ₹34.34 करोड़ था, जो ओटीएफआईएस और बैंकर ऋण पर ब्याज को कवर करने के लिए पर्याप्त है। चूंकि वॉटरफॉल मैकेनिज्म के अंतर्गत, ऋणदाता के ऋण पर ब्याज की चुकौती को ओटीएफआईएस के तहत मूल ऋण की चुकौती पर प्राथमिकता दी जाती है, इसलिए, ओटीएफआईएस की मूल राशि की वसूली की संभावना कम है।

मंत्रालय ने अपने प्रतिउत्तर (नवंबर 2024) में कहा कि चूंकि इंदौर-गुजरात/मध्यप्रदेश सीमा परियोजना के रियायतग्राही को एनसीएलटी में भेजा गया है, इसलिए टोल संग्रह रियायतग्राही तक पहुंच के बिना एक अलग एस्करो खाते में जमा किया जा रहा है। एनएचएआई के कुल ₹627.83 करोड़ (ओटीएफआईएस ऋण और ₹162.25 करोड़ के ब्याज के दावों सहित) के साथ दावों को मध्यस्थता में भेजा गया है। रायबरेली-इलाहाबाद परियोजना के लिए, मंत्रालय ने कहा कि रियायतग्राही को जून 2023 में निलंबित कर दिया गया है और परियोजना दिसंबर 2023 में समाप्त हो गई है, इसके अतिरिक्त एक मध्यस्थता मामला भी प्रगति पर है।

इस प्रकार, मंत्रालय का जवाब इस तथ्य की पुष्टि करता है कि एनएचएआई रियायतग्राहियों से ₹2,613.81 करोड़³³ की राशि वसूल नहीं कर सका जो वसूली के लिए लंबित है। इसके अलावा, चार परियोजनाओं³⁴ के मामले में वसूली का मामला मध्यस्थ न्यायाधिकरण/सुलह के पास भेजा गया है, जो प्रक्रिया में हैं, जबकि चार परियोजनाओं³⁵ को एनएचएआई द्वारा पहले ही समाप्त कर दिया गया है।

अनुशंसा संख्या 45: सरकारी हितों की रक्षा के लिए, एनएचएआई को योजना के अंतर्गत संवितरित निधि और अन्य संविदात्मक बकाया की समय पर वसूली के लिए बैंक प्रतिभूति आदि की उचित राशि जैसे उपयुक्त तंत्र का विकास करना चाहिए, ताकि रियायतग्राहियों द्वारा योजना के अंतर्गत वितरित धनराशि का भुगतान न करने के जोखिम को कवर किया जा सके।

³³ ओटीएफआईएस सिद्धांत के लिए ₹977.48 करोड़ और क्षति, दंड आदि जैसे विभिन्न संविदात्मक दावों के लिए ₹1,636.33 करोड़।

³⁴ जयपुर-गुड़गांव, पनवेल-इंदापुर, रायबरेली-इलाहाबाद और इंदौर-गुजरात/ मध्यप्रदेश सीमा परियोजनाएं।

³⁵ लुधियाना-तलवंडी, रायबरेली-इलाहाबाद, जयपुर-गुड़गांव और पनवेल-इंदापुर।

8.1.4.4 निष्कर्ष:

एनएचएआई बोर्ड ने 11 परियोजनाओं में ओटीएफआईएस की योजना को स्वीकृति प्रदान की, हालांकि, दिसंबर 2016 से अक्टूबर 2021 की अवधि के दौरान आठ परियोजनाओं में केवल ₹1,730.65 करोड़ की निधि संवितरित की गई। सीसीईए की स्वीकृति का उल्लंघन करते हुए, 01 नवंबर 2014 तक 50 प्रतिशत से कम भौतिक प्रगति वाली चार परियोजनाओं³⁶ में ओटीएफआईएस को स्वीकृति एवं वितरण किया गया। इसके अतिरिक्त, जिन आठ परियोजनाओं में ओटीएफआईएस के अंतर्गत निधि वितरित किया गया, उनमें से कोई भी नवंबर 2024 तक पूरी तरह से पूर्ण नहीं हो सकी। निम्नलिखित प्रत्येक परियोजना में ओटीएफआईएस का संक्षिप्त परिणाम इस प्रकार है:

छपरा-हाजीपुर

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 52.70 प्रतिशत थी। एनएचएआई ने अप्रैल 2017 तक अनंतिम पूर्णता प्राप्त करने हेतु परियोजना में ₹175 करोड़ की ओटीएफआईएस को अनुमोदन प्रदान किया (15 जुलाई 2016)। योजना के अंतर्गत ₹174.97 करोड़ की निधि प्राप्त करने के पश्चात परियोजना की भौतिक प्रगति मार्च 2024 तक 81.69 प्रतिशत तक पहुँच सकती है, परंतु परियोजना अभी भी पूर्ण होने हेतु लंबित है।

जयपुर गुडगांव

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 94.50 प्रतिशत थी। एनएचएआई ने दिसंबर 2017 तक अनंतिम पूर्णता प्राप्त करने के लिए परियोजना में ₹352 करोड़ के ओटीएफआईएस का अनुमोदन किया (12 सितंबर 2016)। योजना के अंतर्गत ₹345.67 करोड़ का लाभ उठाने के पश्चात, परियोजना मई 2022 तक 95.76 प्रतिशत की कुल भौतिक प्रगति प्राप्त कर सकती है। रियायत अवधि (14 महीने के विस्तार सहित) जून 2022 में समाप्त हो गई थी और समाप्ति के समय, ₹201.12 करोड़ के कार्य पूर्ण होने हेतु लंबित थे।

³⁶ पनवेल-इंदापुर, रायबरेली-इलाहाबाद, श्रीनगर बनिहाल और छपरा हाजीपुर।

पनवेल इंदापुर

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 43.15 प्रतिशत थी। एनएचएआई ने परियोजना में ₹540 करोड़ के ओटीएफआईएस का अनुमोदन किया (15 जुलाई 2016) ताकि मार्च 2018 तक अनंतिम पूर्णता प्राप्त की जा सके। योजना के अंतर्गत ₹540 करोड़ का लाभ उठाने के पश्चात, परियोजना नवंबर 2021 तक कुल 88.08 प्रतिशत की भौतिक प्रगति प्राप्त कर सकी और 17 नवंबर 2021 को रियायत समझौता समाप्त कर दिया गया। शेष कार्यों को एनएचएआई द्वारा ₹483.26 करोड़ की लागत से पुनः सौंपा गया है।

श्रीनगर बनिहाल

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 68 प्रतिशत थी और लंबित कार्यों को सितंबर 2017 तक पूर्ण करने हेतु ₹200 करोड़ का ओटीएफआईएस अनुमोदित किया गया (10 अप्रैल 2017)। हालांकि, परियोजना में मात्र ₹102.02 करोड़ ही प्रदान किये गए क्योंकि ₹78.64 करोड़ के बनिहाल बाईपास का कार्य रियायतग्राही द्वारा नहीं लिया गया और बाद में बनिहाल बाईपास का कार्य बंद कर दिया गया (11 अप्रैल 2018)। शेष भाग पर अनंतिम पूर्णता 27 मार्च 2018 को प्राप्त हुई। बनिहाल बाईपास का कार्य ₹224.44 करोड़ की लागत से पुनः (29 मई 2020) सौंपा गया, जो 31 मार्च 2024 तक प्रगति पर है।

इंदौर
गुजरात/ मध्य
प्रदेश सीमा

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 89.91 प्रतिशत थी और लंबित कार्यों को दिसंबर 2017 तक पूर्ण करने हेतु ₹122.48 करोड़ का ओटीएफआईएस अनुमोदित किया गया (15 फरवरी 2017)। हालांकि, 16 किलोमीटर के भाग के कार्यों को ओटीएफआईएस में सम्मिलित नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, ₹121.63 करोड़

की निधि प्राप्त करने के पश्चात, नवंबर 2018 में 138.11 किलोमीटर लंबाई (16 किलोमीटर सड़क की लंबाई को छोड़कर, जिसे बाद में नवंबर 2019 में डी-स्कोप कर दिया गया था) के लिए अनंतिम पूर्णता प्राप्त की गई थी। डी -स्कोप किए गए कार्यों को एनएचएआई द्वारा ₹210 करोड़ की लागत से पुनः सौंपा गया, जो दिसंबर 2023 में पूर्ण हुआ।

कृष्णानगर
बहरामपुर

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 51.20 प्रतिशत थी। जुलाई 2017 तक शेष कार्यों को पूर्ण करने हेतु परियोजना में ₹404.10 करोड़ का ओटीएफआईएस अनुमोदित किया गया (15 जुलाई 2016)। हालांकि, परियोजना में ₹313.54 करोड़ के वितरण के पश्चात भी, अनंतिम पूर्णता केवल फरवरी 2020 में ही प्राप्त की जा सकी। इसके अतिरिक्त, ओटीएफआईएस के अतर्गत 9.50 किलोमीटर के भाग को रियायतग्राही द्वारा अतिक्रमण मुक्त भूमि की अनुपलब्धता के कारण निष्पादित नहीं किया गया और इसे परियोजना से हटा दिया गया। मार्च 2024 तक संचयी भौतिक प्रगति 89.15 प्रतिशत है।

लुधियाना
तलवंडी

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 91.98 प्रतिशत थी और ₹54 करोड़ के कार्य पूर्ण होने हेतु लंबित थे। हालांकि, 25 मई 2020 तक अनंतिम पूर्णता प्राप्त करने हेतु ₹13.50 करोड़ के ओटीएफआईएस का अनुमोदन किया गया (नवंबर 2019)। इसके अतिरिक्त, रियायत समझौते को 07 नवंबर 2021 को समाप्त कर दिया गया और शेष कार्यों को ₹82.20 करोड़ की लागत से एनएचएआई द्वारा पुनः सौंपा गया (अक्टूबर 2022), जो 31 मार्च 2024 तक प्रगति पर है।

रायबरेली
इलाहाबाद

ओटीएफआईएस के अनुमोदन से पूर्व परियोजना की भौतिक प्रगति 67.22 प्रतिशत थी। एनएचएआई ने (16 नवंबर 2017) ₹119.91 करोड़ का ओटीएफआईएस अनुमोदित किया था, जिसका उद्देश्य मई 2018 तक अनंतिम पूर्णता प्राप्त करना और नवंबर 2018 तक पूर्ण करना था। हालाँकि, ₹119.91 करोड़ की निधि प्राप्त करने के बाद भी परियोजना में दो भागों में अनंतिम पूर्णता प्राप्त की गई, अर्थात् दिसंबर 2019 में 80 किलोमीटर खंड के लिए और दिसंबर 2021 में शेष 25 किलोमीटर खंड के लिए। इसके अतिरिक्त, रियायत समझौते को दिसंबर 2023 में समाप्त कर दिया गया और समाप्ति के समय ₹11.50 करोड़ के पंच सूची कार्य लंबित थे।

प्रारूप सीसीईए टिप्पणी पर वित्त मंत्रालय की टिप्पणियों के उत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा कि केवल वे परियोजनाएं जिनमें प्राधिकरण की विलम्ब को पूर्ण रूपेण संबोधित किया गया है, ओटीएफआईएस के अतर्गत निधि के प्रवाह हेतु पात्र होंगी। हालांकि, इसके विपरीत यह देखा गया कि ओटीएफआईएस के अतर्गत वित्तीय सहायता उन परियोजनाओं को भी दी गई जहां एनएचएआई द्वारा रियायतग्राही को अतिकर्मण मुक्त भूमि प्रदान करने से संबंधित शर्तों को अभी तक पूरा नहीं किया गया था।

हालांकि एनएचएआई ने आठ परियोजनाओं में ओटीएफआईएस संवितरित किया, परंतु इनमें से कोई भी परियोजना पूर्ण नहीं हो सकी, जिससे ओटीएफआईएस का उद्देश्य विफल हो गया, अर्थात् मध्यम वित्तपोषण द्वारा सुस्त पड़ी परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना। इसके अतिरिक्त, निर्धारित समय-सीमा के भीतर परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब के कारण ₹740.63 करोड़ का राजस्व अप्राप्य रहा (अर्थात् ₹577.95 करोड़ के टोल राजस्व का और ₹162.68 करोड़ की प्रीमियम/नकारात्मक अनुदान) ₹2,613.81 करोड़ की राशि (जिसमें ₹977.48 करोड़ ओटीएफआईएस मूलधन और ₹1,636.33 करोड़ अन्य संविदात्मक देयताओं के लिए सम्मिलित हैं) भी वसूली हेतु लंबित थी।

8.2 रियायतग्राही को ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ

रियायतग्राही पर क्षतिपूर्ति का कम आरोपण करने से उसे ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ तथा एनएचएआई को इतने की ही हानि हुई।

महाराष्ट्र में एनएच-211 के बोधरे से धुले सेक्शन (67.231 किमी.) का अनुवीक्षण एनएचएआई की परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) धुले द्वारा किया जाता है। एनएचएआई ने हाइब्रिड एन्युटी मोड (एचएएम)³⁷ पर मौजूदा दो-लेन बोधरे से धुले सेक्शन को चौड़ा करके चार लेन³⁸ का करने का प्रस्ताव दिया है। एनएचएआई ने ₹982 करोड़ की उद्धृत परियोजना लागत पर एक संविदाकार (सफल बोलीदाता) को काम दिया (मार्च 2017)। ₹7.45 करोड़ की बैंक प्रत्याभूति के रूप में निविदा-सुरक्षा जमा की गई थी, जिसकी वैधता अगस्त 2017 में समाप्त हो गई थी। परियोजना के लिए एनएचएआई द्वारा प्रकाशित निविदा-दस्तावेजों³⁹ में, अन्य बातों के साथ-साथ, ऐसे प्रावधान शामिल थे, जिनके तहत सफल बोलीदाता को एनएचएआई को निष्पादन सुरक्षा राशि जमा करानी थी, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि बोलीदाता ने प्रदत्त कार्यों को पूरा कर लिया है।

सफल बोलीदाता द्वारा परियोजना को क्रियान्वित करने हेतु एक कंपनी (रियायतग्राही) को सम्मिलित किया गया (मार्च 2017)। एनएचएआई और रियायतग्राही ने आपसी नियम और शर्तों को निर्धारित करते हुए रियायत अनुबंध पर हस्ताक्षर किए (जुलाई 2017)। रियायतग्राही ने बैंक प्रत्याभूति के रूप में ₹49.10 करोड़ की निष्पादन सुरक्षा राशि जमा की (अगस्त 2017) जिसकी वैधता 16 नवंबर 2019 को समाप्त हो गई।

रियायत अनुबंध में दायित्वों को निर्दिष्ट किया गया है, जिन्हें 'पूर्ववर्ती शर्तें' (खंड 4) कहा जाता है, जिन्हें दोनों पक्षों को अनुबंध के खंड 4.1 के अनुसार रियायत अनुबंध के 150 दिनों के भीतर पूर्ण करना चाहिए। एनएचएआई की पूर्ववर्ती शर्तों में राइट ऑफ वे

³⁷ एचएएम परियोजनाओं का वित्तपोषण रियायतग्राही और एनएचएआई दोनों द्वारा किया जाता है। रियायतग्राही परियोजना का वित्तपोषण करता है और निर्माण अवधि के दौरान, एनएचएआई परियोजना लागत का 40 प्रतिशत भुगतान करता है। एनएचएआई, रियायतग्राही को निर्माण अवधि के बाद 15 वर्षों की अवधि में शेष 60 प्रतिशत राशि वार्षिकी के रूप में देता है।

³⁸ यह मूलतः 2 से 4 लेन की परियोजना है, सिवाय संरचनाओं (जैसे पुल) और इन संरचनाओं तक पहुंचने वाले रास्तों के, जिन्हें 6 लेन के ढांचे में बनाया जाता है।

³⁹ रियायतग्राही के दायित्वों के निष्पादन के लिए, उसे रियायत समझौते में प्रवेश करने के 30 दिनों के भीतर एनएचएआई को निष्पादन सुरक्षा प्रदान करनी होगी।

प्राप्त करना, सरकारी अनुमोदन इत्यादि सम्मिलित थे। एनएचएआई की पूर्ववर्ती शर्तों में से एक शर्त परियोजना की कुल लंबाई का कम से कम 80 प्रतिशत भाग उपलब्ध कराना था। इस परियोजना के लिए, दिसंबर 2016 में बोली के चरण में 83.41 प्रतिशत भूमि के लिए 3 डी अधिसूचना पहले ही घोषित की जा चुकी थी। रियायत अनुबंध के पक्षों द्वारा पूरी की जाने वाली पूर्ववर्ती शर्तें और उनकी स्थिति (अगस्त 2019) **अनुलग्नक XXX** में दी गई है।

खंड 4.1.3 में निर्दिष्ट रियायतग्राही की शर्तों की पूर्ववर्तियों में अन्य बातों के साथ-साथ सम्मिलित हैं:

- i. मध्यस्थता अनुबंध का निष्पादन⁴⁰,
- ii. वित्तपोषण अनुबंध का निष्पादन एवं इसकी तीन प्रतियों का एनएचएआई को प्रेषण, और
- iii. वित्तीय पैकेज और वित्तीय मॉडल की तीन प्रतियां एनएचएआई को प्रेषित करना, जो रियायतग्राही के निदेशक द्वारा विधिवत् सत्यापित हों।

रियायत संविदा के खंड 4.2 और 4.3 में रियायत अनुबंध की तिथि से प्रारंभिक 150 दिनों के पश्चात अपनी शर्तों को पूरा करने में विलंब के लिए क्रमशः एनएचएआई और रियायतकर्ता पर क्षतिपूर्ति का प्रावधान किया गया है। खंड 4.3 के अनुसार, इस स्थिति में कि रियायतग्राही खंड 4.1.3 में निर्धारित पूर्ववर्ती किसी भी या सभी शर्तों को पूरा नहीं करता है, रियायतग्राही प्रत्येक दिन के विलंब हेतु निष्पादन सुरक्षा के 0.3 प्रतिशत की दर से गणना की गई प्राधिकरण द्वारा देय क्षतिपूर्ति का भुगतान करेगा। निविदा सुरक्षा की राशि की अधिकतम सीमा के अधीन ऐसी शर्तों की पूर्ति तक और ऐसी सीमा तक पहुंचने पर, प्राधिकरण अनुबंध को समाप्त कर सकता है। "इसके अतिरिक्त, रियायत अनुबंध के खंड 4.5 के अनुसार, यदि "नियत तिथि" अनुबंध की तिथि से एक वर्ष पूरे होने या इस अनुबंध के अनुसार प्रदान की गई विस्तारित अवधि से पहले नहीं होती है, तो रियायत अनुबंध को समाप्त माना जाएगा।" यदि नियत तिथि का न होना रियायतग्राही के कारण

⁴⁰ एक एस्क्रो बैंक खाते के लिए समझौता जिसमें परियोजना के लिए सभी पैसे जमा किए जाएंगे और खर्च किए जाएंगे। बैंक एनएचएआई के लिए ट्रस्ट में एस्क्रो खाता रखेगा जो परियोजना के लिए नकदी प्रवाह की निगरानी कर सकता है।

हो तो रियायतग्राही की निष्पादन प्रतिभूति को प्राधिकरण द्वारा भुनाया और विनियोजित किया जाएगा।

रियायत अनुबंध के खंड 42.1 में "नियत तिथि⁴¹" को उस तिथि के रूप में परिभाषित किया गया है, जिस दिन 'वित्तीय समापन'⁴² प्राप्त हुआ और सभी पूर्व शर्तें पूरी हुई थीं, जिससे रियायत अवधि (910 दिनों की निर्माण अवधि, उसके पश्चात 15 वर्ष की संचालन अवधि) प्रारंभ होगी।

रियायत अनुबंध में "वित्तीय समापन" से संबंधित खंड 22 भी सम्मिलित था। खंड 22.1.1 के अनुसार, रियायतग्राही को अनुबंध की तिथि से 150 दिनों के भीतर वित्तीय समापन प्राप्त करना होगा। वित्तीय समापन प्राप्त करने में विलम्ब की स्थिति में, रियायतग्राही को अतिरिक्त अवधि जोकि 120 दिनों से अधिक ना हो, के लिए हकदार माना जाएगा, बशर्ते कि विलम्ब के प्रत्येक दिन के लिए निष्पादन सुरक्षा के 0.05 प्रतिशत की दर से प्राधिकरण को देय क्षतिपूर्ति का साप्ताहिक अग्रिम भुगतान किया जाए तथा अनुबंध के 270 दिनों से अधिक समय तक वित्तीय समापन प्राप्त करने में एवं विलम्ब होने पर रियायतग्राही को 95 दिनों से अधिक की अतिरिक्त अवधि का हकदार माना जाएगा, बशर्ते कि विलम्ब के प्रत्येक दिन के लिए निष्पादन सुरक्षा के 0.1 प्रतिशत की दर से क्षतिपूर्ति का साप्ताहिक अग्रिम भुगतान किया जाए। खंड 22.1.1 के अंतर्गत देय क्षतिपूर्ति रियायत अनुबंध के खंड 4.3 के अंतर्गत देय क्षतिपूर्ति के अतिरिक्त होगा। इसके अलावा , खंड 22.2.1 के अनुसार, यदि खंड 22.1.1 में निर्धारित अवधि या उसके अंतर्गत प्रदान की गई विस्तारित अवधि के भीतर वित्तीय समापन नहीं होता है तो रियायत अनुबंध समाप्त माना जाएगा। खंड 22.2.1 के अंतर्गत समाप्ति पर, प्राधिकरण निविदा सुरक्षा को भुनाने अथवा निविदा सुरक्षा के बराबर राशि निष्पादन सुरक्षा से भुनाने और उससे प्राप्त राशि को क्षतिपूर्ति के रूप में विनियोजित करने का हकदार होगा।

⁴¹ वह तिथि जिस दिन वित्तीय समापन प्राप्त हो जाता है और अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक पूर्व शर्त पूरी हो जाती है और वह तिथि रियायत अवधि के प्रारंभ की तिथि होगी।

⁴² परिभाषाओं के खंड 42.1 के अनुसार, "वित्तीय समापन" का अर्थ है "वित्तपोषण समझौतों" के अंतर्गत निधियों की प्रारंभिक उपलब्धता के लिए सभी "पूर्ववर्ती शर्तों" की पूर्ति, जिसे ऋणदाता के प्रतिनिधि द्वारा प्राधिकरण को लिखित रूप में सूचित किया जाएगा। "ऋणदाता के प्रतिनिधि" से इस तरह के संचार को उस तिथि के रूप में माना जाएगा जिस दिन "वित्तीय समापन" प्राप्त हुआ है। रियायतकर्ता से अपेक्षा की जाती है कि वह परियोजना के लिए आवश्यक निधियों (इन्विटी पूंजी और उधार) की व्यवस्था करके वित्तीय समापन प्राप्त करे।

एनएचएआई ने 28 अगस्त 2019 को रियायत अनुबंध के खंड 22.2.1 को रियायतग्राही की विभिन्न चूकों के कारण मान ली गई समाप्ति के संबंध में लागू किया, जैसे कि 'वित्तीय निकटता' प्राप्त करने में विफलता, निर्धारित समय अवधि के भीतर खंड 4.1.3 (बी), (सी) और (डी)⁴³ में प्रदान की गई शर्तों को पूरा न करना। रियायत अनुबंध को समाप्त करते समय, एनएचएआई ने खंड 22.2.1 के प्रावधानों के अनुसार ₹49.10 करोड़ की निष्पादन सुरक्षा बैंक प्रत्याभूति से बोली सुरक्षा के बराबर राशि, क्षतिपूर्ति के रूप में ₹7.45 करोड़ भी वसूल किए (अक्टूबर 2019)।

लेखापरीक्षा ने एनएचएआई द्वारा रियायत अनुबंध की समाप्ति और रियायतग्राही से क्षतिपूर्ति की वसूली के संबंध में निम्नलिखित बातें पाईं:

- खंड 4.5 के अनुसार, नियत तिथि की घोषणा के लिए स्वीकार्य अधिकतम अवधि जुलाई 2017 में रियायत अनुबंध से एक वर्ष थी। हालाँकि, नियत तिथि जुलाई 2018 तक नहीं आई। यदि नियत तिथि रियायत अनुबंध के एक वर्ष के भीतर नहीं आती है, जब तक कि रियायत अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार इसे बढ़ाया न जाए, तो इसे समाप्त माना जाएगा। इस खंड में आगे यह भी प्रावधान किया गया है कि यदि नियत तिथि का न होना रियायतग्राही के कारण है, तो निष्पादन सुरक्षा को क्षतिपूर्ति के रूप में भुनाया जाएगा। हालाँकि, एनएचएआई ने समापन पत्र में खंड 4.5 के अनुसार रियायतग्राही की चूक का उल्लेख किया है, लेकिन रियायतग्राही की चूक के कारण रियायत अनुबंध की तिथि से एक वर्ष के भीतर नियत तिथि को प्राप्त करने में विफल रहने के लिए रियायत अनुबंध के खंड 4.5 में निर्दिष्ट क्षतिपूर्ति, जिसके लिए ₹49.10 करोड़ की निष्पादन सुरक्षा को भुनाने की आवश्यकता थी, लागू नहीं किया गया। इसके स्थान पर, एनएचएआई ने अगस्त 2019 में एक वर्ष से भी अधिक समय पश्चात खंड 22.2.2 के अंतर्गत ₹7.45 करोड़ की बोली सुरक्षा राशि तक सीमित अत्यधिक कम क्षतिपूर्ति लगाने के का विकल्प को चुना।
- पीआईयू धुले के परियोजना निदेशक ने भी क्षेत्रीय अधिकारी नागपुर को लिखे अपने पत्र (मई 2019) में खंड 4.5 पर भरोसा किया और चूककर्ता के विरुद्ध कार्रवाई करने का अनुरोध किया।

⁴³ खंड 4.1.3 (बी), (सी) और (डी) क्रमशः निम्नानुसार हैं- निलंब समझौते का निष्पादन, प्रतिस्थापन समझौते का निष्पादन और अनुसूची-ई के भाग-1 में निर्दिष्ट सभी लागू परमिटों की खरीद।

- रियायतग्राही ने न केवल वित्तीय समापन पर चूक की, बल्कि प्रदान की गई अन्य शर्तों का भी पालन नहीं किया। एनएचएआई ने समाप्ति नोटिस में इन चूकों का उल्लेख (अगस्त 2019) किया था। इसलिए केवल वित्तीय समापन की पूर्ति में विफलता की सीमा तक क्षतिपूर्ति को सीमित करना सही नहीं था।
- मूल रूप से, खंड 22.2.2 के अनुसार क्षतिपूर्ति की वसूली अधूरी और गलत थी क्योंकि एनएचएआई ने खंड 22.1.1 के अनुसार रियायतग्राही को विस्तार प्रदान नहीं किया, जो केवल तभी उपलब्ध होगा जब रियायतग्राही उसमें उल्लिखित क्षतिपूर्ति का साप्ताहिक अग्रिम भुगतान करेगा। भले ही ऐसे विस्तार दिए गए हों, लेकिन नियत तिथि को प्राप्त करने की अधिकतम अवधि रियायत अनुबंध की तिथि से एक वर्ष तक सीमित थी। किसी भी मामले में, न तो एनएचएआई ने विस्तार दिया और न ही परिणामस्वरूप रियायतग्राही ने क्षतिपूर्ति का भुगतान किया।

इसलिए, एनएचएआई द्वारा निष्पादन प्रतिभूति के स्थान पर केवल बोली प्रतिभूति के बराबर राशि की वसूली के परिणामस्वरूप रियायतग्राही को ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ तथा एनएचएआई को इतनी ही की हानि हुई।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने प्रतिउत्तर दिया (मार्च 2022) कि:

- रियायत समझौता जुलाई 2017 में निष्पादित किया गया। रियायतग्राही ने मौजूदा वित्तीय प्रायोजक को बदलने की मांग की (अगस्त 2018), जिसके लिए एनएचएआई ने नवंबर 2018 में अनुमोदन किया।
- उस समय, केवल कुछ बैंक ही एचएएम परियोजनाओं को वित्तपोषित कर रहे थे। एनएचएआई की 131वीं बैठक (20 नवंबर 2018) में इस पर प्रकाश डाला गया। उसी बैठक में एनएचएआई ने निर्देश दिया कि यदि वह राइट ऑफ वे को सौंपने की स्थिति में नहीं है, तो निष्पादन सुरक्षा बैंक प्रत्याभूति जमा करने अथवा वित्तीय समापन प्राप्त करने में विलम्ब के लिए कोई जुर्माना नहीं लगाया जाना चाहिए।
- रियायतग्राही वित्तीय समापन प्राप्त न करने के कारण चूककर्ता था और रियायतग्राही द्वारा वहन की गई वास्तविक कठिनाइयों पर विचार करते हुए, रियायत अनुबंध के खंड 22.2.1 के अनुसार लागू क्षतिपूर्ति लगाई गई न कि खंड 4.5 के अनुसार, क्योंकि नियत तिथि की घोषणा न करना वित्तीय समापन प्राप्त न करने का परिणाम था।

- उत्तर को निम्नलिखित संदर्भ में देखा जाना चाहिए:
- रियायतग्राही द्वारा वहन की जाने वाली समस्याओं के कारण होने वाले विलम्ब सामान्य व्यावसायिक जोखिम हैं, जिसके बारे में बोलीदाताओं को परियोजना के लिए बोली लगाने से पूर्व परिचित होना अपेक्षित है।
- एनएचएआई की 131^{वीं} बैठक में दिए गए प्रासंगिक निर्देश थे, "यदि प्राधिकरण राइट ऑफ वे सौंपने की स्थिति में नहीं है, तो निष्पादन सुरक्षा बैंक प्रत्याभूति जमा करने या वित्तीय समापन प्राप्त करने में विलम्ब के लिए कोई जुर्माना नहीं लगाया जाना चाहिए"। ये निर्देश वर्तमान मुद्दे के लिए अप्रासंगिक हैं क्योंकि पीआईयू धुले ने एनएचएआई क्षेत्रीय कार्यालय को सूचित किया था कि प्राधिकरण (एनएचएआई) ने रियायत अनुबंध के खंड 4.1.2 के अंतर्गत पूर्ववर्ती शर्तों के अंतर्गत अपने दायित्वों को पूरा किया है और रियायतग्राही द्वारा 4-लेन का कार्य शुरू करने के लिए भूमि का कब्जा रखता है।
- मंत्रालय ने "वित्तीय समापन" न होने के लिए निर्धारित बयाना जमा राशि/निविदा सुरक्षा के बराबर राशि की जब्ती तक सीमित क्षतिपूर्ति लगाने को उचित ठहराया है, जबकि रियायत अनुबंध में "नियत तिथि" की घोषणा न करने के लिए निष्पादन सुरक्षा की सीमा तक क्षतिपूर्ति की राशि निर्धारित की गई थी। लेकिन तथ्य यह है कि रियायतग्राही ने न केवल वित्तीय समापन पर चूक की, बल्कि "नियत तिथि" के लागू होने के लिए संतुष्ट होने के लिए आवश्यक अन्य शर्तों का भी पालन नहीं किया। चूंकि "नियत तिथि" अनुबंध की दिनांक की पहली वर्षगांठ से पहले नहीं हुई थी, इसलिए रियायत अनुबंध को रियायतग्राही के कारणों से समाप्त माना गया और इसलिए, रियायत अनुबंध के खंड 4.5 के अनुसार ₹49.10 करोड़ की निष्पादन सुरक्षा को क्षतिपूर्ति के रूप में भुनाया जाना चाहिए था।
- प्रतिउत्तर रियायत अनुबंध के विस्तार के पहलू पर मौन है, जो रियायत अनुबंध के खंड 22.1.1 में दिए गए अनुसार क्षतिपूर्ति के अग्रिम साप्ताहिक भुगतान के अधीन था। निविदा सुरक्षा तक सीमित क्षतिपूर्ति लगाना तभी उचित होता जब एनएचएआई द्वारा निर्धारित अग्रिम साप्ताहिक क्षतिपूर्ति वसूलने के पश्चात विस्तार दिया जाता, जो नहीं दिया गया, और रियायतकर्ता द्वारा प्राप्त की गई एकमात्र शर्त एनएचएआई को

निष्पादन सुरक्षा जमा करने से संबंधित थी और रियायतकर्ता द्वारा पूर्व निर्धारित सभी अन्य छह शर्तें पूरी नहीं की गईं।

इस प्रकार, एनएचएआई द्वारा निष्पादन प्रतिभूति के स्थान पर केवल निविदा प्रतिभूति के बराबर राशि की वसूली के परिणामस्वरूप रियायतग्राही को ₹41.65 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ तथा एनएचएआई को भी इतनी ही हानि हुई।

8.3 म्यूचुअल फोरक्लोजर के माध्यम से संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाया गया, जिसके कारण एनएचएआई ₹19.42 करोड़ की क्षतिपूर्ति लगाने में असमर्थ रहा

एनएचएआई ने संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाया, क्योंकि एनएचएआई ने अनुबंध के म्यूचुअल फोरक्लोजर के लिए संविदाकार के अनुरोध को स्वीकार कर लिया, जबकि एनएचएआई दोषी पक्ष नहीं था, जिसके कारण एनएचएआई ₹19.42 करोड़ का क्षतिपूर्ति लगाने में असमर्थ रहा।

एनएचएआई ने सावली विहार से लेकर एनएच 160 (परियोजना) के अहमदनगर बाईपास सेक्शन को पेव्ड शोल्डर कॉन्फिगरेशन के साथ चार लेन में शुरू करने के लिए वर्तमान सड़क के उन्नयन के कार्य हेतु अभियांत्रिकी खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) मोड पर प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) आमंत्रित किए। इसके पश्चात, एनएचएआई ने संविदाकार ए के साथ संयुक्त उद्यम में संविदाकार बी के साथ समझौता किया (22 जुलाई 2021)। सहमत अनुबंध मूल्य ₹313.21 करोड़ था। संविदाकार ने ₹9.35 करोड़ की निष्पादन सुरक्षा⁴⁴ बैंक प्रत्याभूति⁴⁵ (बीजी) जमा की। परियोजना के लिए नियत तिथि⁴⁶ 31 अगस्त 2021 थी। परियोजना के उचित अनुवीक्षण और पर्यवेक्षण हेतु एनएचएआई ने प्राधिकरण अभियंता⁴⁷ (ई) सेवाओं के लिए एक निजी कंपनी के साथ समझौता किया (25 जून 2021)।

⁴⁴ अनुबंध के खंड 7.1 में यह प्रावधान किया गया है कि संविदाकार को निर्माण अवधि के दौरान तथा दोष दायित्व/खरखाव अवधि में अनुबंध के अनुसार संविदाकार के दायित्वों के उचित एवं निष्ठापूर्वक निष्पादन के लिए निष्पादन सुरक्षा बीजी प्रस्तुत करनी होगी।

⁴⁵ तीन तिथियों में कुल ₹9.35 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति जमा की गई। 1 जुलाई 2021 को ₹4,69,80,916, 14 जुलाई 2021 को ₹1,88,31,027 तथा 15 जुलाई 2021 को ₹2,81,49,889।

⁴⁶ नियत तिथि एनएचएआई द्वारा पारस्परिक रूप से घोषित परियोजना प्रारंभ तिथि है।

⁴⁷ परियोजना की देखरेख के लिए एनएचएआई द्वारा परामर्शदाता इंजीनियर फर्म नियुक्त की गई।

संविदाकार पहली परियोजना लक्ष्य⁴⁸ प्राप्त करने में विफल रहा और मार्च 2022 तक मात्र पांच प्रतिशत वित्तीय प्रगति प्राप्त की थी। एनएचएआई ने फरवरी और मार्च 2022 में निष्पादित सिविल कार्यों के लिए ₹23.57 करोड़ का भुगतान वितरित किया, जैसा कि संविदाकार द्वारा तीन चल रहे बिलों के माध्यम से दावा किया गया है। संविदाकार के अनुरोध (25 मार्च 2022) और प्राधिकरण अभियंता की अनुशंसा (22 अप्रैल 2022) के आधार पर पहले लक्ष्य की उपलब्धि न होने के लिए क्षतिपूर्ति लगाने के स्थान पर, पहले और दूसरे लक्ष्य के विलय को स्वीकृति दी (29 अप्रैल 2022)

परियोजना के लक्ष्य के विलय के तुरंत बाद, संविदाकार ए ने एनएचएआई से अनुबंध को समाप्त करने का अनुरोध किया (2 मई 2022)। संविदाकार ए के फोरक्लोज़र अनुरोध में मुख्य तर्क यह था कि राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी) ने निर्माण हेतु अस्थायी मिट्टी/पत्थर निकालने के लिए भी पर्यावरण अनुमति प्राप्त करने के आदेश जारी किए हैं।

आरओ मुंबई ने प्रस्ताव दिया (16 जून 2022) कि अनुबंध की समाप्ति अथवा आपसी फोरक्लोज़र का मामला एनएचएआई की स्वतंत्र विशेषज्ञों की सुलह समिति (सीसीआईई) को भेजा जाए। एनएचएआई ने बाद में (13 जुलाई 2022) अनुबंध को फोरक्लोज़र करने के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन दे दिया, इस शर्त के साथ कि मामले को सुलह समिति को भेजा जाए और जब तक सुलह समिति कोई निर्णय नहीं ले लेती तब तक निष्पादन सुरक्षा यथावत रहे।

एई ने पहले और दूसरे लक्ष्य को प्राप्त न करने के लिए संविदाकार पर 11 मार्च 2022 से 13 जुलाई 2022 तक की अवधि के लिए ₹19.42 करोड़ (अनुबंध के खंड 10.3 के अनुसार) की क्षतिपूर्ति⁴⁹ प्रस्तावित की है (30 अगस्त 2022)।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित बातें पाई गईं।

⁴⁸ परियोजना को 4 लक्ष्यों में विभाजित किया गया है, जिनमें से प्रत्येक को निर्दिष्ट वित्तीय प्रगति की उपलब्धि द्वारा दर्शाया गया है। पहला लक्ष्य नियुक्ति तिथि के 193^{वें} दिन आर्थात् 11 मार्च 2022 (10 प्रतिशत वित्तीय प्रगति) तक और दूसरा लक्ष्य नियुक्ति तिथि के 330^{वें} दिन आर्थात् 26 जुलाई 2022 (35 प्रतिशत वित्तीय प्रगति) तक हासिल किया जाना था।

⁴⁹ अनुबंध के खंड 10.3 में प्रावधान किया गया है कि परियोजना के लक्ष्यों को प्राप्त करने में विलंब या उन्हें प्राप्त न करने पर संविदाकार पर अनुबंध मूल्य का 0.05 प्रतिशत की दर से क्षतिपूर्ति लगाई जाएगी, जो परियोजना के लक्ष्यों को प्राप्त करने तक 30 दिनों की छूट अवधि के भीतर होगी।

- i. परियोजना के लक्ष्य को प्राप्त न करने के लिए क्षतिपूर्ति न वसूलना अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार नहीं था। इसके अतिरिक्त, लक्ष्य का विलय एनएचएआई मुख्यालय के 17 जनवरी 2020 के नीति परिपत्र के अनुसार नहीं था, जिसके अनुसार विलय केवल भूमि की उपलब्धता की शर्तों पर ही, साथ ही नियत तिथि पर सौंपी गई भूमि और समय विस्तार (ईओटी) के लंबित निर्धारण और अनुमोदन के आधार पर भी स्वीकार्य था।
- ii. अनुबंध के खंड 23.9 के अनुसार, म्युचुअल फोरक्लोजर केवल उन परिस्थितियों में लागू होती है, जिनमें किसी भी पक्ष की चूक नहीं होती और कोई उत्तरदायित्व नहीं होता। इसलिए, अनुबंध का म्युचुअल फोरक्लोजर स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि संविदाकार पहले से ही परियोजना के लक्ष्य को प्राप्त करने में चूक कर चुका था। इसके अतिरिक्त, एनएचएआई अनुबंध के किसी भी खंड का उल्लंघन नहीं करता।
- iii. प्राधिकरण अभियंता द्वारा ₹19.42 करोड़ का क्षतिपूर्ति लगाने का प्रस्ताव (अगस्त 2022) एनएचएआई द्वारा म्युचुअल फोरक्लोजर (जुलाई 2022) के लिए सहमति जताए जाने के पश्चात ही प्रस्तुत किया गया। साथ ही, एनएचएआई के पास संविदाकार से लगाए गए क्षतिपूर्ति की वसूली के लिए पर्याप्त निष्पादन बैंक प्रतिभूति या अन्य वसूली योग्य राशि नहीं थी।

एनएचएआई ने अपने प्रतिउत्तर (मई 2024) में निम्नलिखित बातें कही

- क) एनएचएआई ने 17 जनवरी 2020 के नीति परिपत्र के अनुसार और एई की अनुशंसाओं के आधार पर लक्ष्यों के विलय की अनुमति दी। एनएचएआई को सड़क सौंपने से पूर्व पीडब्ल्यूडी द्वारा सड़क का रखरखाव न किए जाने पर विचार किया गया, जिसके कारण संविदाकार को निर्माण अवधि के शुरुआती तीन माह में सड़क की मरम्मत करनी पड़ी। साथ ही, एनजीटी के मुद्दों ने काम को प्रभावित किया।
- ख) एनएचएआई के पास संविदाकार से वसूलने के लिए कुल ₹23.86 करोड़ बकाया थे, जिसमें ₹9.40 करोड़ की निष्पादन बीजी, ₹5 करोड़ की लामबंदी अग्रिम बीजी, सड़क रखरखाव कार्य के लिए देय ₹8.62 करोड़ और संविदाकार द्वारा किए गए

कार्यों के लिए देय ₹0.84 करोड़⁵⁰ सम्मिलित थे। इसलिए, एनएचएआई सीसीआईई द्वारा पारित आदेशों की प्राप्ति पर पूर्ववर्ती ईपीसी संविदाकार पर लगाए गए क्षतिपूर्ति की वसूली करने में सक्षम होगा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने प्रतिउत्तर (मार्च 2025) में निम्नलिखित कहा:

- क) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने लक्ष्यों के विलय, सड़क सौंपने से पूर्व पीडब्ल्यूडी द्वारा सड़क का रखरखाव न करने तथा कार्य को प्रभावित करने वाले एनजीटी के मुद्दों के संबंध में एनएचएआई के प्रतिउत्तर को दोहराया।
- ख) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचएआई के प्रतिउत्तर को दोहराया कि संविदाकार से वसूल की जाने वाली कुल राशि ₹23.86 करोड़ है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने यह भी कहा कि लामबंदी अग्रिम बीजी अनुबंध का भाग था और इसे चल रही सुलह प्रक्रिया के अंतिम रूप देने तक रोक दिया गया था। एनएचएआई सीसीआईई के अंतर्गत चल रही सुलह प्रक्रिया के माध्यम से ईपीसी संविदाकार से क्षतिपूर्ति वसूल कर सकता है। असफल होने पर एनएचएआई अनुबंध के अनुसार मध्यस्थता सहित आगे बढ़ेगा।
- ग) यह विवाद सीसीआईई की समीक्षा के अधीन है, जिसका परिणाम शीघ्र ही आने की संभावना है। सीसीआईई की दूसरी बैठक 19 अगस्त 2024 को हुई, जिसमें अनुबंध फोरक्लोज़र पर दस्तावेज मांगे गए, जोकि एनएचएआई द्वारा 18 सितंबर 2024 को उपलब्ध कराए गए। एनएचएआई द्वारा अनुचित लाभ नहीं पहुंचाया गया और सीई तंत्र के माध्यम से की गई वसूली की जानकारी लेखापरीक्षा को दी जाएगी।

इन उत्तरों को निम्नलिखित तथ्यों के संदर्भ में देखा जाना चाहिए:

- क) अनुबंध के खंड 10.4 के अनुसार संविदाकार को निर्माण अवधि के दौरान, जो कि नियत तिथि से प्रारम्भ होती है, अपने स्वयं की लागत पर सड़क को यातायात योग्य

⁵⁰ ₹0.84 करोड़ तीन मदों से मिलकर बना है - क) चैनेज 72/220 पर बॉक्स कंड्यूट के निर्माण के लिए ₹0.19 करोड़, ख) ₹0.30 करोड़ जो कि चौथी आईपीसी के अंतर्गत देय है, तथा ग) ₹0.35 करोड़ जो कि प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय आईपीसी के अंतर्गत रोकी गई राशि है।

स्थिति में बनाए रखना आवश्यक था। संविदाकार द्वारा कथित रखरखाव कार्य नियत तिथि की घोषणा के पश्चात किया गया था।

यह प्रतिउत्तर कि एनजीटी के मुद्दों ने काम को प्रभावित किया है, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एनजीटी के अधिकार क्षेत्र में कार्य करने वाले सभी संविदाकारों पर समान रूप से लागू होते हैं। यह देखा जाना चाहिए कि आरओ मुंबई ने संविदाकार क से (28 मई 2022) कारण पूछा था कि अन्य संविदाकारों के विपरीत केवल वह ही परियोजना को निष्पादित करने में असमर्थ क्यों था।

साथ ही, एनएचएआई को अगस्त 2021 में नियत तिथि से कार्य की धीमी प्रगति के बारे में पता था। जनवरी 2020 के नीति परिपत्र में सुचारू अनुबंध प्रशासन के लिए समय के अंतिम विस्तार (ईओटी) के अनुमोदन के लंबित मध्यवर्ती परियोजना लक्ष्यों के अनंतिम पुनर्निर्धारण के लिए प्रावधान किया गया था। इस मामले में, संविदाकार ने किसी भी ईओटी के लिए अनुरोध नहीं किया। इसलिए, यह कहना कि लक्ष्यों का विलय जनवरी 2020 के नीति परिपत्र के अनुसार था, तथ्यात्मक रूप से गलत था।

- ख) यह तर्क कि एनएचएआई के पास कुल ₹23.86 करोड़ की वसूली योग्य राशि थी, सही नहीं था क्योंकि ₹9.18 करोड़ की कमी थी। लामबंदी अग्रिम के प्रति प्रस्तुत ₹5 करोड़ के बीजी के प्रावधानों में कहा गया है कि संविदाकार द्वारा लामबंदी अग्रिम के पुनर्भुगतान में चूक की स्थिति में ही बीजी को भुनाया जा सकता है। इसलिए, एनएचएआई लामबंदी अग्रिम के लिए ₹5 करोड़ के बीजी से कोई क्षतिपूर्ति वसूल नहीं कर पाएगा। इसके अतिरिक्त, यह प्रतिउत्तर कि क्षतिपूर्ति से ₹8.62 करोड़ वसूला जा सकता है, सड़क रखरखाव कार्य के भुगतान को रोके जाने के कारण स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संबंधित कार्य निर्माण अवधि के दौरान किया गया था जिसे संविदाकार अनुबंध के खंड 10.4⁵¹ के अनुसार अपनी लागत पर बनाए रखने के लिए उत्तरदायी था।
- ग) इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने मामले को सीसीआईई को संदर्भित करने से संबंधित दस्तावेज मांगे थे, जैसा कि जून 2022 में क्षेत्रीय अधिकारी द्वारा उल्लेख किया गया

⁵¹ अनुबंध के खंड 10.4 में कहा गया है कि संविदाकार नियत तिथि से प्रारंभ होने वाली निर्माण अवधि के दौरान अपनी लागत पर विद्यमान सड़क का रखरखाव करने के लिए उत्तरदायी होगा।

था। कोई भी दस्तावेज साझा नहीं किया गया, जिससे लेखापरीक्षा को यह सत्यापित करने से रोक दिया गया कि क्या सुलह प्रक्रिया अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार थी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रतिउत्तर (मार्च 2025) से पुष्टि होती है कि जून 2022 में शुरू की गई सुलह कार्यवाही में कोई प्रगति नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, वसूली योग्य राशि में ₹9.18 करोड़ की कमी इस तथ्य की पुष्टि करती है कि एनएचएआई ₹19.42 करोड़ की क्षतिपूर्ति वसूल नहीं कर पाएगी।

इस प्रकार, एनएचएआई ने संविदाकार को कई अनुचित लाभ पहुँचाए, जिसके परिणामस्वरूप सीए के अनुसार परियोजना के लक्ष्य को प्राप्त न करने के कारण ₹19.42 करोड़ की क्षतिपूर्ति नहीं लगायी जा सकी। इसके अतिरिक्त, परियोजना अभी भी अधूरी है (मार्च 2025), जिससे न केवल एनएचएआई के ₹77.26 करोड़ (एनएचएआई द्वारा संविदाकार को दिए गए ₹24.80 करोड़ और एनएचएआई द्वारा नए ईपीसी संविदाकार को दिए गए ₹52.45 करोड़) की निधि में बाधा आई, बल्कि जनता को भी असुविधा हुई।

8.4 अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के कारण ₹17.52 करोड़ का परिहार्य निवेश भार

ईपीसी अनुबंध के अनुसार आवश्यक भूमि की सीमा से परे एनएचएआई द्वारा भूमि अधिग्रहण के परिणामस्वरूप अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के लिए ₹17.52 करोड़ का परिहार्य निवेश भार उत्पन्न हुआ।

एनएचएआई सड़कों के निर्माण के लिए भूमि का अधिग्रहण करता है और यह सुनिश्चित करता है कि सड़क का निर्माण केवल उस भूमि पर किया जाए जो इस उद्देश्य के लिए अधिग्रहित की गई है। राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में विभिन्न एजेंसियां सम्मिलित होती हैं। इसकी शुरुआत केंद्र सरकार⁵² द्वारा आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीएएलए) को (राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 3 (ए) के अंतर्गत) अधिकृत करने से होती है। सामान्यतः अधिकृत सीएएलए राज्य सरकार के अधिकारी होते हैं जैसे उप-प्रभागीय मजिस्ट्रेट, उप-कलेक्टर आदि। राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 में दी गई शक्तियों के आधार पर, सीएएलए भूमि खोने वालों को देय प्रतिकर का निर्धारण करता है। प्रक्रियाओं में विस्तृत

⁵² संबंधित परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) संबंधित जिला कलेक्टर से सीएएलए नियुक्त करने का अनुरोध करती है, और प्राप्त अनुमोदन के आधार पर, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा आधिकारिक राजपत्र में उपयुक्त अधिसूचना प्रकाशित की जाती है।

परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) सलाहकार, एनएचएआई, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और सीएएलए के अधिकारी सम्मिलित होते हैं।

एनएचएआई अमृतसर-भटिंडा-जामनगर आर्थिक गलियारा⁵³ विकसित कर रहा है, जिसमें ग्रीनफील्ड परियोजना के रूप में सांचोर-थराद-राधनपुर विस्तार सम्मिलित है। इसमें एक नई सड़क का निर्माण सम्मिलित है, जिसके लिए सभी आवश्यक भूमि का अधिग्रहण करना आवश्यक है। एनएचएआई और डीपीआर सलाहकार ने इस विस्तार⁵⁴ के लिए डीपीआर तैयार करने के लिए (फरवरी 2018) एक समझौता किया। डीपीआर सलाहकार के कार्यक्षेत्र में अन्य बातों के अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण योजना (एलएपी) तैयार करना, डीपीआर जमा करना और बोली दस्तावेजों का मसौदा तैयार करना सम्मिलित था। डीपीआर सलाहकार को भुगतान अनुबंध में उल्लिखित विभिन्न चरणों को पूरा करने पर आधारित था।

डीपीआर सलाहकार ने भूमि अधिग्रहण योजना तैयार की (जुलाई 2018/ फरवरी 2019)। एनएचएआई, सीएएलए और डीआईएलआर⁵⁵ के अधिकारियों और (दिसंबर 2018 से अक्टूबर 2019) डीपीआर सलाहकार ने विभिन्न ग्रामों में संयुक्त माप सर्वेक्षण (जेएमएस⁵⁶) किया। जेएमएस रिपोर्ट में अधिग्रहित की जाने वाली सटीक भूमि का संपूर्ण विवरण सम्मिलित है, जिस पर सर्वेक्षण में सम्मिलित सभी पक्षों ने हस्ताक्षर किए थे।

बोली प्रक्रियाओं का पालन करने के बाद, एनएचएआई ने राष्ट्रीय राजमार्ग-754 के⁵⁷ किमी 99.000 किमी 130.073 (31.07 किमी) के सांचोर से संतालपुर खंड के पैकेज नंबर 4 के निर्माण के लिए ईपीसी संविदाकार को (30 जून 2020) कार्य प्रदान पत्र जारी किया।

⁵³ 1106 किमी लंबा अमृतसर-भटिंडा-जामनगर (कॉरिडोर कोड # 403), को भारतमाला परियोजना में उच्च प्राथमिकता के अंतर्गत सम्मिलित किया गया था (30 नवंबर 2018 का सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय कार्यालय ज्ञापन)। अपेक्षित प्रेरित यातायात यात्री कार इकाई 25,000 से अधिक था।

⁵⁴ ₹15.43 करोड़ के शुल्क हेतु चार अन्य विस्तारों के साथ।

⁵⁵ डीआईएलआर- जिला भूमि अभिलेख निरीक्षक। यह गुजरात राज्य सरकार का प्राधिकरण है जो भूमि अभिलेख विवरण रखता है।

⁵⁶ जेएमएस का आयोजन आधिकारिक राजपत्र में धारा 3ए अधिसूचना (सितंबर 2018) के प्रकाशन के पश्चात किया जाता है। 3ए अधिसूचना में सर्वेक्षण/प्लॉट संख्या, भूमि का प्रकार (सरकारी या अन्यथा)/ प्रकृति (कृषि या अन्यथा) और भूमि का क्षेत्रफल अधिसूचित किया जाता है। यह निर्दिष्ट भूमि अधिग्रहण करने के लिए सरकार की मंशा की घोषणा करता है।

⁵⁷ किमी 99+000 से किमी 130+073 तक छह लेन का प्रवेश-नियंत्रित ग्रीनफील्ड राजमार्ग; कुल लंबाई 31.073 किमी।

एनएचएआई और ईपीसी संविदाकार ने ₹558.88 करोड़ में पैकेज नंबर 4 के निर्माण के लिए अभियांत्रिक खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) समझौता किया (10 फरवरी 2021)।

ईपीसी संविदाकार और एनएचएआई ने मौके पर जाकर साइट का सत्यापन किया और ईपीसी अनुबंध के खंड 8.2 के अनुसार एक हस्तांतरण ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए (4 मार्च 2021)। जब निर्माण कार्य प्रगति पर था, तब कुछ भूस्वामियों ने (2021) अपनी अधिग्रहित भूमि के पूरे क्षेत्र के लिए मुआवज़ा न मिलने की शिकायतें उठाईं। साथ ही, ईपीसी संविदाकार ने (अगस्त 2020) बताया कि सड़क और अधिग्रहित भूमि का संरेखण अलग-अलग था, आर्थात् सड़क का निर्माण अधिग्रहित भूमि के साथ नहीं, बल्कि ईपीसी अनुबंध (निर्देशांक) में दिए गए संरेखण सहित आगे बढ़ रहा था। इसके परिणामस्वरूप परियोजना की पूरी लंबाई में 5 से 25 मीटर का अंतर हो गया।

सामान्य चौड़ाई 70 मीटर थी। इसमें 33 मीटर सड़क सम्मिलित है और शेष 37 मीटर सड़क की ढलान, उपयोगिता गलियारे आदि के लिए थे। सड़क का निर्माण जो अधिग्रहित भूमि से 5 से 25 मीटर दूर था (दिसंबर 2019 से जुलाई 2020 तक) के परिणामस्वरूप एक तरफ अधिग्रहित भूमि बेकार पड़ी रही और सड़क का निर्माण उस भूमि पर किया गया जो अधिग्रहित ही नहीं थी।

परियोजना राजमार्ग की सामान्य चौड़ाई (राइट ऑफ वे⁵⁸) 70 मीटर थी। इसमें 33 मीटर सड़क सम्मिलित है और शेष 37 मीटर सड़क की ढलान, उपयोगिता गलियारे आदि थे। सड़क का निर्माण जो अधिग्रहित भूमि से 5 से 25 मीटर दूर था (दिसंबर 2019 से जुलाई 2020 तक) के परिणामस्वरूप एक तरफ अधिग्रहित भूमि बेकार पड़ी रही और सड़क का निर्माण उस भूमि पर किया गया जो अधिग्रहित ही नहीं थी।

पीआईयू पालनपुर के परियोजना निदेशक ने ₹8.63 करोड़ की अनुमानित लागत पर 17.30 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के लिए एनएचएआई के क्षेत्रीय कार्यालय गांधीनगर को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया (नवंबर 2022)⁵⁹। पीआईयू ने 86.313 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहण के लिए एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया (मार्च 2013)। हालांकि, आरओ

⁵⁸ 6 लेन के लिए सामान्य आरओडव्ल्यू 70 मीटर था। टोल बूथ स्थान जैसे कुछ क्षेत्रों में यह बढ़े, जहां सर्विस रोड उपलब्ध कराए गए थे।

⁵⁹ जब निर्माण की प्रगति 68.15 प्रतिशत थी।

ने पीआईयू को प्रस्ताव को अनुकूलित करने का निर्देश दिया और उसके पश्चात ₹16.41 करोड़ की लागत से पैकेज 4 में 31.45 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के लिए एनएचएआई मुख्यालय से अनुमोदन मांगा गया (जनवरी 2024)।

एनएच-754 के (32 किमी) के सांचोर से संतालपुर सेक्शन किमी 67.000 किमी 99.000 के पैकेज 3 में भी यही समस्या थी। इस परियोजना के लिए एनएचएआई और एक अन्य संयुक्त उद्यम (जेवी) कंपनी ने (जून 2021) एक ईपीसी समझौता किया। हालांकि इस परियोजना में भी यही समस्या थी, लेकिन यह कम हद तक थी और अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण का क्षेत्र 8.95 हेक्टेयर था जिसके लिए अतिरिक्त लागत ₹1.11 करोड़ थी।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि पैकेज 3 और पैकेज⁶⁰ 4 के लिए अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण की कुल लागत ₹17.52 करोड़ थी।

एनएचएआई ने प्रतिउत्तर दिया (फरवरी 2024) कि यह डीपीआर सलाहकार की लापरवाही के कारण हुआ। चूंकि अधिग्रहित भूमि डीपीआर सलाहकार द्वारा प्रदान किए गए आरओडब्ल्यू निर्देशांक से भिन्न थी, इसलिए एनएचएआई के लिए परियोजना के संरेखण को तुल्य करने के लिए अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण करना आवश्यक हो गया। एनएचएआई ने डीपीआर सलाहकार को उसकी लापरवाही हेतु कारण बताओ नोटिस जारी किया (नवंबर 2022)। एनएचएआई ने आगे कहा कि चूंकि परियोजना ग्रीनफील्ड थी, इसलिए ईपीसी संविदाकारों ने अनुबंध में दिए गए निर्देशांक के अनुसार निर्माण शुरू किया। बेकार पड़ी भूमि का उपयोग वृक्षारोपण और भविष्य में सड़क के उन्नयन के लिए किया जाएगा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने (जून 2024) निम्नलिखित प्रतिउत्तर दिया:

क) ग्रीनफील्ड परियोजना होने के कारण, भूमि संविदाकार को 3जी घोषणा⁶¹ और सीएएलए द्वारा दी गई कब्जे की पर्चियों के अनुसार सौंपी गई थी। ईपीसी संविदाकार

⁶⁰ पैकेज 3, किमी 67+000 से किमी 99+000 तक। अनुबंध मूल्य ₹462.00 करोड़। अगस्त 2021 में हस्तांतरण जापन पर हस्ताक्षर किए गए। जनवरी 2024 में भौतिक प्रगति 98.06 प्रतिशत थी। पैकेज 4 के लिए, जनवरी 2024 में भौतिक प्रगति 94.04 प्रतिशत थी।

⁶¹ यह राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 3जी से संबंधित है। यह राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए अधिग्रहित भूमि के प्रतिकर के रूप में देय राशि के निर्धारण की प्रक्रिया (निर्धारित मूल्य में विवाद की स्थिति में मध्यस्थता प्रक्रिया सहित) से संबंधित है।

ने ईपीसी अनुबंध की अनुसूची क में दिए गए आरओडब्ल्यू निर्देशांक के अनुसार सड़क का निर्माण किया। साथ ही, निर्माण के शुरुआती चरणों के दौरान, भूमि मालिकों ने आपत्ति नहीं जताई। जैसे ही यह मुद्दा एनएचएआई के संज्ञान में आया, मामले को उठाया गया और जहां भी निर्माण होना बाकी था, वहां अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण को बचाने के लिए संभव बदलाव किए गए।

- ख) सांचोर-संतालपुर के सभी चार पैकेजों के लिए संरेखण को एकल संरेखण के रूप में निर्धारित किया गया था और बनासकांठा जिले में किए गए निर्देशांकों की नमूना जांच सही पाई गई थी। एनएचएआई ने डीपीआर सलाहकार को नियुक्त किया है क्योंकि उसके पास भूमि अधिग्रहण और अन्य डीपीआर कार्यों का विशेष ज्ञान है।
- ग) एनएचएआई ने डीपीआर सलाहकार की विफलता को दूर करने के लिए सक्रिय कदम उठाए। डीपीआर सलाहकार को कारण बताओ नोटिस जारी किया गया (7 नवंबर 2022) जिस पर डीपीआर सलाहकार ने उत्तर दिया (22 दिसंबर 2022) कि संविदाकार ने उसके निर्देशों का पालन न करके चूक की है।
- घ) एनएचएआई कि इच्छा पर्यावरणीय स्थिरता लक्ष्यों के अनुरूप, वृक्षारोपण और भविष्य में सड़कों के उन्नयन के लिए अतिरिक्त भूमि का कुशल उपयोग करना है।

प्रबंधन/ मंत्रालय की प्रतिक्रिया को निम्नलिखित तथ्यों के प्रकाश में देखा जा सकता है:

- i. एनएचएआई डीपीआर सलाहकार को नियुक्त करके अपनी जिम्मेदारियों से मुक्त नहीं हो सकता, जो एनएचएआई की ओर से कार्य करने हेतु नियुक्त सलाहकार है। डीपीआर सलाहकार द्वारा तैयार किए गए भूमि अधिग्रहण के लिए आवश्यक दस्तावेज (जैसे 3ए, 3डी अधिसूचनाएं आदि) एनएचएआई द्वारा भी अनुमोदित किए गए थे। एनएचएआई के अधिकारी डीपीआर सलाहकार और सीएएलए और डीआईएलआर के साथ आयोजित संयुक्त माप सर्वेक्षण (दिसंबर 2018 से अक्टूबर 2019) का भाग थे। ये स्पष्ट करते हैं कि लापरवाही केवल डीपीआर सलाहकार के कारण नहीं थी। इसके अतिरिक्त, अपने काम में डीपीआर सलाहकार की विफलता की सीमा तक, एनएचएआई डीपीआर सलाहकार के विरुद्ध कार्रवाई शुरू करने का हकदार है।

- ii. एनएचएआई का यह कथन कि बेकार पड़ी भूमि का उपयोग वृक्षारोपण तथा भविष्य में सड़क के उन्नयन के लिए किया जाएगा, गलत अधिग्रहण तथा इसके परिणामस्वरूप ₹17.52 करोड़ के निष्क्रिय निवेश के तथ्य की पुष्टि करता है।

ईपीसी अनुबंध के अनुसार आवश्यक भूमि की सीमाओं से परे एनएचएआई द्वारा भूमि अधिग्रहण के परिणामस्वरूप अतिरिक्त भूमि अधिग्रहण के लिए ₹17.52 करोड़ का परिहार्य निवेश भार उत्पन्न हुआ है।

अध्याय IX

लेखापरीक्षा के कहने पर सीपीएसई द्वारा वसूली और सुधार/संशोधन

अध्याय IX:**लेखापरीक्षा के बताए जाने पर सीपीएसईज द्वारा वसूली और सुधार/
संशोधन****9.1 लेखापरीक्षा के बताए जाने पर वसूली**

सात सीपीएसई से संबंधित आठ मामलों में, प्रबंधन ने वर्ष 2022-23 के दौरान लेखापरीक्षा के आधार पर ₹37.45 करोड़ की राशि वसूल की थी, जैसा कि *अनुलग्नक XXXI* में विस्तृत है।

9.2 लेखापरीक्षा के बताए जाने पर सुधार/संशोधन

नमूना जांच के दौरान नियमों/ विनियमों के उल्लंघन और प्रणाली में त्रुटियों से संबंधित मामले देखे गए और प्रबंधन के ध्यान में लाया गया। वर्ष 2022-23 के दौरान एक मामले का विवरण जहां लेखापरीक्षा के कहने पर प्रबंधन द्वारा सुधारात्मक कार्रवाई या परिवर्तन किया गया, *अनुलग्नक XXXII* में दिया गया है।

अध्याय X

लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) पर
अनुवर्ती कार्रवाई

अध्याय X

10.1 लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर अनुवर्ती कार्रवाई (वाणिज्यिक)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) की लेखापरीक्षा रिपोर्टें सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के विभिन्न कार्यालयों और विभागों में रखे गए लेखों और अभिलेखों की जांच की प्रक्रिया की परिणति दर्शाता है। इसलिए, यह आवश्यक है कि लेखापरीक्षा रिपोर्टों में सम्मिलित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर कार्यकारी से उचित और समय पर प्रतिक्रिया प्राप्त की जाए।

लोक सभा सचिवालय ने (जुलाई 1985) सभी मंत्रालयों से संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखे गए सीएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में निहित विभिन्न अनुच्छेदों/मूल्यांकनों पर उनके द्वारा की गई उपचारात्मक/सुधारात्मक कार्रवाई को दर्शाने वाली टिप्पणी (लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत जांचे गए) प्रस्तुत करने का अनुरोध किया। ऐसे नोट उन अनुच्छेदों/मूल्यांकनों के संबंध में भी प्रस्तुत किए जाने अपेक्षित थे जिन्हें सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की समिति (सीओपीयू) द्वारा विस्तृत जांच के लिए नहीं चुना गया था। सीओपीयू ने अपनी दूसरी रिपोर्ट (1998-99 - बारहवीं लोक सभा) में उपरोक्त निर्देशों को दोहराते हुए अनुशंसा की:

- प्रत्येक मंत्रालय में अलग-अलग सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयू) पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट (वाणिज्यिक) के संबंध में कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुति की निगरानी के लिए प्रत्येक मंत्रालय में एक निगरानी प्रकोष्ठ की स्थापना;
- विभिन्न मंत्रालयों के अंतर्गत आने वाले अनेक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से संबंधित पैराग्राफों वाली रिपोर्टों के संबंध में एटीएन प्रस्तुत करने के निगरानी के लिए सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) में एक निगरानी प्रकोष्ठ की स्थापना; तथा
- संसद में प्रस्तुत सीएजी की सभी रिपोर्टों के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत जांचे गए अनुवर्ती कार्रवाई विवरण, प्रासंगिक लेखापरीक्षा रिपोर्टों की प्रस्तुति की तिथि से छह माह के भीतर समिति को प्रस्तुत करना।

उपरोक्त अनुशंसाओं पर सरकार द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई की समीक्षा करते हुए, सीओपीयू ने अपनी पहली रिपोर्ट (1999-2000 - तेरहवीं लोकसभा) में अपनी पिछली अनुशंसाओं को दोहराया कि डीपीई को अलग-अलग उपक्रमों पर लेखापरीक्षा रिपोर्ट (वाणिज्यिक) में निहित टिप्पणियों पर विभिन्न मंत्रालयों/ विभागों द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई के अनुवीक्षण के लिए डीपीई में ही एक अलग निगरानी प्रकोष्ठ स्थापित करना चाहिए। तदनुसार, संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/ विभागों द्वारा एटीएन प्रस्तुत करने पर अनुवर्ती कार्रवाई के निगरानी के लिए अगस्त 2000 से डीपीई में एक निगरानी प्रकोष्ठ काम कर रहा है। सीएजी की विभिन्न रिपोर्टों (वाणिज्यिक) पर एटीएन प्रस्तुत करने के लिए संबंधित मंत्रालयों के भीतर भी निगरानी प्रकोष्ठ स्थापित किए गए हैं।

लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि अनुस्मारकों के बाद भी पिछले पांच वर्षों की लेखापरीक्षा रिपोर्टों (वाणिज्यिक) में सम्मिलित 25 हस्तांतरण लेखापरीक्षा/ अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों, दो स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा रिपोर्टों में सम्मिलित पांच (5) लेखापरीक्षा पैराग्राफों और विभिन्न मंत्रालयों के प्रशासनिक नियंत्रण के अतर्गत सार्वजनिक उपक्रमों से संबंधित दो (2) निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्टों पर उपचारात्मक/ सुधारात्मक एटीएन, जैसा कि *अनुलग्नक XXXIII* में विस्तृत है, लेखापरीक्षा द्वारा जांच के लिए प्राप्त नहीं हुए थे।

नई दिल्ली

दिनांक: 13 अगस्त 2025

(आनंद मोहन बजाज)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

(वाणिज्यिक तथा सीआरए) एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 14 अगस्त 2025

(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक I

(पैरा 1.1.3.4 में संदर्भित)

जुलाई 2020 से मार्च 2023 के दौरान पाथरडीह-I वाशरी के निष्क्रिय रहने के कारण अन्य उपभोक्ताओं को कच्चे कोयले की आपूर्ति के कारण अतिरिक्त राजस्व की हानि को दर्शाता विवरण

पंक्ति क्र.	विवरण	पाथरडीह वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की अवधि		
		जुलाई 2020 से मार्च 2021	2021-22	2022-23
	बाहरी उपभोक्ताओं को कच्चा कोयला आपूर्ति करके बीसीसीएल द्वारा अर्जित राजस्व			कुल
क	परिचालन अवधि (जुलाई 2020 से मार्च 2023) के दौरान वाशरियों की कच्चा कोयला आपूर्ति क्षमता (टन में)	37,50,000	50,00,000	1,37,50,000
ख	परिचालन अवधि के दौरान वाशरी को आपूर्ति किया गया वास्तविक कच्चा कोयला (टन में) (जुलाई 2020 से मार्च 2023 के दौरान)	5,40,698	10,63,978	30,46,051
ग = (क-ख)	वाशरी की निष्क्रिय क्षमता (टन में)	32,09,302	39,36,022	1,07,03,949
घ	बाहरी उपभोक्ताओं (वाशरी के अलावा) को भेजा गया कच्चा कोयला (टन में)	37,23,480	75,43,107	1,98,57,234
ङ	बाहरी लोगों को भेजे जाने वाले कच्चे कोयले की औसत दर (₹/टन)	2,372.74	2,524.63	
च = (ग*ङ)	वाशरी को आपूर्ति के बदले बाहरी लोगों को आपूर्ति किये गये कच्चे कोयले से प्राप्त राजस्व (₹)	7,61,48,39,227	9,93,69,99,222	26,97,51,48,622
	कुल राजस्व (करोड़ रुपए में)	761.48	993.70	2,697.51
बाहरी उपभोक्ताओं को आपूर्ति करने के बजाय पाथरडीह-I वाशरी को इसकी पूर्ण क्षमता उपयोग की सीमा तक आपूर्ति करके बीसीसीएल द्वारा राजस्व अर्जित किया जा सकता था।				
छ	वाशरी में कच्चा कोयला डालने से परिष्कृत कोकिंग कोयले की प्राप्ति का औसत प्रतिशत (प्रतिशत में)	12.02%	11.66%	10.32%

पंक्ति क्र.	विवरण	पाथरडीह वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की अवधि		
		जुलाई 2020 से मार्च 2021	2021-22	2022-23
	बाहरी उपभोक्ताओं को कच्चा कोयला आपूर्ति करके बीसीसीएल द्वारा अर्जित राजस्व			कुल
ज= (ग*छ)	परिष्कृत कोकिंग कोयले का उत्पादन वाशरी में कच्चे कोयले की निष्क्रिय मात्रा को डालकर किया जा सकता था, जैसा कि ऊपर पंक्ति 'ग' के अंतर्गत टन में मूल्यांकन किया गया है।	3,85,758	4,58,940	12,11,948
झ	परिष्कृत कोकिंग कोयले की दर (₹/टन)	6,235.83	6,781.17	
ञ= (झ*ज)	परिष्कृत कोकिंग कोयले का अपेक्षित विक्रय मूल्य (₹)	2,40,55,21,309	3,11,21,50,160	9,54,90,15,117
ट	कच्चा कोयला वाशरी में डालने से परिष्कृत कोयले से बिजली उत्पादन का औसत प्रतिशत (प्रतिशत में)	60.17%	59.97%	66.82%
ठ = (ग*ट)	वाशरी में कच्चे कोयले की निष्क्रिय मात्रा को डालकर परिष्कृत कोयले से बिजली का उत्पादन किया जा सकता था, जैसा कि ऊपर पंक्ति 'ग' के अंतर्गत टन में मूल्यांकन किया गया है।	19,31,037	23,60,432	66,69,342
ड	परिष्कृत कोयले से बिजली की दर (₹/टन)	3,189.41	3,077.38	
ढ = (ठ*ड)	परिष्कृत कोयले से बिजली का अपेक्षित विक्रय मूल्य (₹)	6,15,88,68,718	7,26,39,46,228	21,13,94,64,627
ण = (ञ+ ढ)	परिष्कृत कोकिंग कोल और परिष्कृत कोल से बिजली उत्पादन करके कुल राजस्व अर्जित किया जा सकता था (₹ में)	8,56,43,90,027	10,37,60,96,388	30,68,84,79,744
	कुल राजस्व (करोड़ रुपए में)	856.44	1,037.61	3,068.85
त = (ण - च)	राजस्व की हानि (₹ करोड़ में)	94.96	43.91	371.33

अनुलग्नक II
(पैरा 1.1.3.5 में संदर्भित)
मार्च 2024 तक अस्वीकृत वस्तुओं का उत्पादन और प्रेषण

विवरण	दहीवाडी										पाथरडीह-I				मदुबन		कुल योग
	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	कुल	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	कुल	2023-24	कुल	2023-24		
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च)	(छ)	(ज)	(झ)	(ञ)	(ट)	(ठ)	(ड)	(ढ)	(ड)	(ढ)	(च)=(ज)+(ङ)+(ढ)	
उत्पादन	1.01	0.86	1.71	1.7	1.31	1.72	8.31	1.59	3.33	3.81	3.12	11.85	0.96	21.12	0.96	21.12	
प्रेषण	0	0.15	0	0.99	1.83	1.46	4.43	0	2.08	1.96	3.12	7.16	0.03	11.62	0.03	11.62	
स्टॉक में शेष राशि	1.01	0.71	1.71	0.71	-0.52	0.26	3.88	1.59	1.25	1.85	0	4.69	0.93	9.50	0.93	9.50	
उत्पादन के प्रेषण का %	0	17.44	0	58.23	139.6	84.88	53.31	0	62.46	48.55	100.00	60.42	3.13	55.02	3.13	55.02	

अनुलग्नक III

(पैरा 1.1.3.6 में संदर्भित)

अगस्त 2018 से मार्च 2023 के दौरान दहीबाड़ी वाशरी के निष्क्रिय रहने से अन्य उपभोक्ताओं को कच्चे कोयले की आपूर्ति के कारण अतिरिक्त राजस्व की हानि दर्शाता विवरण

पंक्ति सं.	विवरण	दहीबाड़ी वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की अवधि						
		अगस्त 2018 से मार्च 2019	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	कुल	
	बाहरी उपभोक्ताओं को कच्चे कोयले की आपूर्ति करके बीसीसीएल द्वारा अर्जित राजस्व							
क	परिचालन अवधि के दौरान वाशरियों की कच्चा कोयला आपूर्ति क्षमता (टन में)	9,81,918	16,00,000	16,00,000	16,00,000	16,00,000	16,00,000	73,81,918
ख	परिचालन अवधि के दौरान वास्तविक कच्चा कोयला आपूर्ति (टन में)	2,89,504	2,06,102	4,47,544	4,71,027	4,56,962	4,56,962	18,71,139
ग = (क-ख)	वाशरियों की निष्क्रिय फीडिंग क्षमता (टन में)	6,92,414	13,93,898	11,52,456	11,28,973	11,43,038	11,43,038	55,10,779
घ	बाहरी उपभोक्ताओं को भेजा गया कच्चा कोयला (वाशरी के अलावा) (टन में)	9,22,221	7,96,536	1,78,656	5,45,988	77,105	77,105	25,20,506
इ	कच्चे कोयले को बाहरी व्यक्ति को भेजने के बजाय वाशरी में भेजा जा सकता था	6,92,414	7,96,536	1,78,656	5,45,988	77,105	77,105	22,90,699

पंक्ति सं.	विवरण	दहीबाड़ी वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की अवधि					
च	बाहरी लोगों को भेजे जाने वाले कच्चे कोयले की औसत दर (₹/टन)	2,118.57	1,535.08	1,806.17	2,211.25	3,603.82	
छ = (इ*च)	वाशरी की आवश्यकता को सम्पूर्ण करने के बदले बाहरी लोगों को आपूर्ति किये गये कच्चे कोयले से प्राप्त राजस्व (₹)	1,46,69,27,528	1,22,27,46,483	32,26,83,108	1,20,73,15,965	27,78,72,541	4,49,75,45,625
ज	कुल राजस्व (करोड़ रुपए में)	146.69	122.27	32.27	120.73	27.79	449.75
बीसीसीएल द्वारा बाहरी उपभोक्ताओं को आपूर्ति करने के बजाय, उपलब्ध क्षमता उपयोग की सीमा तक दहीबाड़ी वाशरी को कच्चा कोयला आपूर्ति करके राजस्व अर्जित किया जा सकता था।							
झ	वाशरी में कच्चा कोयला डालने से परिष्कृत कोकिंग कोयले की प्राप्ति का औसत प्रतिशत (प्रतिशत में)	17.76%	11.51%	8.10%	14.63%	12.97%	
ञ = (इ*झ)	परिष्कृत कोकिंग कोयले का उत्पादन वाशरी में कच्चे कोयले की आपूर्ति करके किया जा सकता था, जिसे बाहरी उपभोक्ताओं (ऊपर पंक्ति ई) को टन में भेजा जाता था।	1,22,973	91,681	14,471	79,878	10,001	3,19,004
ट	परिष्कृत कोकिंग कोयले की दर (₹/टन)	6,415.00	6,402.01	6,389.26	6,765.09	9,475.84	
ठ = (ञ*ट)	परिष्कृत कोकिंग कोयले का विक्रय मूल्य (₹)	78,88,71,795	58,69,42,679	9,24,58,981	54,03,81,859	9,47,67,876	2,10,34,23,190
ड	वाशरी में कच्चा कोयला डालने से परिष्कृत कोयले से बिजली उत्पादन का औसत प्रतिशत (प्रतिशत में)	42.08%	47.11%	49.57%	45.24%	53.85%	

पंक्ति सं.	विवरण	दहीबाड़ी वाशरी को कच्चे कोयले की आपूर्ति की अवधि					
ढ = (इ*ड)	परिष्कृत कोयले से प्राप्त विद्युत जो वाशरी में कच्चे कोयले की निष्क्रिय मात्रा को डालकर उत्पादित की जा सकती थी, जैसा कि ऊपर पंक्ति 'ई' के अंतर्गत मूल्यांकित किया गया है (टन में)	2,91,368	3,75,248	88,560	2,47,005	41,521	10,43,702
ण	परिष्कृत कोयले से बिजली की दर (₹/टन)	3,550.00	3,362.24	3,187.82	3,199.09	3,823.64	
त= (ढ*ण)	परिष्कृत कोयले से बिजली का विक्रय मूल्य (₹)	1,03,43,56,400	1,26,16,73,836	28,23,13,339	79,01,91,225	15,87,61,356	3,52,72,96,156
थ= (ठ+ण)	परिष्कृत कोकिंग कोल और परिष्कृत कोल से बिजली उत्पादन करके अर्जित किया जा सकने वाला कुल राजस्व (₹ में)	1,82,32,28,195	1,84,86,16,515	37,47,72,320	1,33,05,73,084	25,35,29,232	5,63,07,19,346
द	कुल राजस्व (₹ करोड़ में)	182.32	184.86	37.48	133.06	25.35	563.07
ध = (द-ज)	राजस्व की हानि (₹ करोड़ में)	35.63	62.59	5.21	12.33	-2.43	113.32

अनुलग्नक IV

(पैरा 1.2.3 में संदर्भित)

निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2019 की संख्या 12) की लेखापरीक्षा अनुशंसाएं/अभ्युक्तियां जहां उचित कार्रवाई की गई है

क्रम सं..	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
1.	3.1.1 एवं 3.1.2	कोल इंडिया लिमिटेड की छः सहायक कंपनियों में सीआईएल की व्यापक पर्यावरण नीति (सीईपी) तैयार/अपनाई नहीं गई, जैसा कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा अनिवार्य किया गया था। दिसंबर 2018 में कोल इंडिया लिमिटेड द्वारा सीईपी को अनुमोदित किया गया था और उनके बोर्ड की मंजूरी के बाद इसे सभी सहायक कंपनियों द्वारा अपनाया गया था।
2.	3.1.3	पर्यावरण अनुशासन में विभिन्न स्तरों पर जिम्मेदारी और प्रत्यायोजन से संबंधित दिशानिर्देश कोल इंडिया लिमिटेड द्वारा तैयार किए गए थे, लेकिन सहायक कंपनियों द्वारा उन्हें अपने परिचालन नियमावली में शामिल नहीं किया गया। दिशानिर्देश कोल इंडिया लिमिटेड की वेबसाइट पर भी प्रदर्शित किए गए हैं।
3.	4.1.1	अंतर्भाग और सुरक्षित क्षेत्र की अतिव्यापी के कारण निगरानी स्टेशनों की कम आवश्यकता को दर्शाने के लिए ईसी को संशोधित नहीं किया गया। ईसी की शर्तों के अनुसार प्रत्येक खदान के लिए आवश्यक संख्या में स्टेशनों की निगरानी की जाती है।
4.	4.2	नमूना लिए गए 28 खदानों में से, चार सहायक कंपनियों की 12 खदानों में राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एसपीसीबी) के निर्देशों का पालन नहीं किया गया और अपेक्षित संख्या में सीएएक्यूएमएस स्थापित नहीं किए गए। एसपीसीबी के निर्देशों के अनुपालन में सीएएक्यूएमएस की संस्थापन प्रक्रिया पूरी कर ली गई है।
5.	4.3	एमसीएल की खदानों में हिंगुला, जगन्नाथ, बसुंधरा (पश्चिम) और आईबी वैली खदानों में, मार्च 2008 में चार वाशरी स्थापित करने का प्रस्ताव था, लेकिन अभी तक उसे चालू नहीं किया गया है (नवंबर 2018)। भारत सरकार द्वारा जारी निर्देशों (मई 2020) के अनुसार, बिजली संयंत्रों को 34 प्रतिशत से कम राख वाले कोयले की आपूर्ति की आवश्यकता नहीं थी। तदनुसार, महानदी कोलफील्डस लिमिटेड ने वाशरी के निर्माण का प्रस्ताव वापस ले लिया।

क्रम सं.	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
6.	4.4.1, 4.4.2 एवं 4.4.3	राष्ट्रीय परिवेशी वायु गुणवत्ता मानक (एनएएक्यूएस) 2009 के अनुसार वायु गुणवत्ता की निगरानी का पालन नहीं किया गया। विभिन्न कोयला क्षेत्र अंतर्भाग में प्रदूषकों के स्तर का अनुपालन निर्धारित सीमा के भीतर किया गया है।
7.	4.6.2	धुंध धौंकनी का परिचालन न होना। एमसीएल ने अपेक्षित स्थानों पर धुंध धौंकनी चालू कर दिए थे।
8.	4.7.1	सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड की पिपरवार खदान के विस्तार के लिए पर्यावरण मंजूरी में निर्धारित किया गया है कि रैपिड लोडिंग सिस्टम (आरएलएस) का निर्माण समयबद्ध तरीके से किया जाएगा। प्रभावी दिनांक 18 अक्टूबर 2023 से आरएलएस प्रणाली चालू हो गई है।
9.	4.8.1	एनसीएल की जयंत परियोजना में सीएचपी की क्षमता 10 मिलियन टन प्रति वर्ष से बढ़ाकर 15 मिलियन टन प्रति वर्ष करने के लिए निविदा जारी करने में देरी, जो पूरी हो चुकी है।
10.	4.9.1	साइलो का निर्माण फरवरी 2016 में विलंब से सम्पूर्ण हुआ और रेलवे साइडिंग का काम अधूरा था, जिसके कारण कोयले की ढुलाई सड़क मार्ग से की गई। रेलवे साइडिंग का निर्माण किया गया और उसे चालू किया गया तथा रेलवे साइडिंग के माध्यम से कोयले का प्रेषण शुरू हुआ।
11.	4.9.2	बुखारी का निर्माण कार्य दिसंबर 2016 (लिंगराज खदान) और दिसंबर 2017 (लखनपुर खदान) तक सम्पूर्ण होना था, लेकिन नवंबर 2018 तक सम्पूर्ण नहीं हुआ। लिंगराज (अप्रैल 2020) और लखनपुर (दिसंबर 2023) में निर्माण कार्य सम्पूर्ण हो गया था।
12.	4.9.3	रेल संपर्क के अभाव के कारण सीएचपी का उपयोग नहीं किया जा सका और इसलिए कोयले की ढुलाई सड़क मार्ग से ही जारी रही। जून 2021 से रेल संपर्क चालू हो गया है और रेल की लोडिंग शुरू हो गई है।
13.	5.1	तीन सहायक कंपनियों अर्थात बीसीसीएल (1), सीसीएल (4) और एमसीएल (3) की आठ खदानों में प्रदूषक निर्धारित सीमा से अधिक थे। बीसीसीएल, एमसीएल और सीसीएल ने प्रदूषक की स्वीकार्य सीमा को बनाए रखने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की थी।

क्रम सं.	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
14.	5.2.1	बिना उपचारित पानी को पास के जल निकायों में बहा दिया गया। खदान का पानी खदान के नाबदान/खदान में संग्रहित किया जाता है और औद्योगिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाता है तथा खदान का कितना भी पानी बाहर नहीं बहाया जाता।
15.	5.3	अम्लीय खदान जल का उपचार। दिसंबर 2021 में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देश के मद्देनजर, जिसके माध्यम से फ्लाई ऐश का उपयोग अनिवार्य हो गया है और फ्लाई ऐश के साथ खदान के रिक्त स्थान को भरने से पहले एनटीपीसी द्वारा आवश्यक अध्ययन किया गया है, एनसीएल ने एनटीपीसी को खदान के रिक्त स्थान को भरने की अनुमति दी थी।
16.	5.4	खदान के अतिरिक्त जल की निकासी। एमसीएल ने सुधारात्मक कार्रवाई की और निकटवर्ती गांवों में प्रति वर्ष 52 लाख किलो लीटर उपचारित खदान जल की आपूर्ति की।
17.	5.5.1	डाबर और सोनपुर बाजारी खदानों की कार्यशाला में एचईएमएम धुलाई सुविधा में खरपतवार/चोकिंग का अस्तित्व। एचईएमएम धुलाई सुविधा में नियमित रखरखाव किया जा रहा है।
18.	5.7.1 एवं 5.7.2	ओवरलोड ट्रकों से कोयला रिसाव के कारण पिपरवार ओसीएम में सफी नदी के पुल के किनारे कोयला जमा हो गया और कथारा वाशरी का कचरा दामोदर नदी को प्रदूषित कर रहा है। आसपास के जल निकायों में प्रदूषण से बचने के लिए, सीसीएल ने पिपरवार ओसीएम में सफी नदी पर दुर्घटना अवरोधक और कथारा वाशरी के कचरे के चारों ओर ईंटों की दीवार बनाई है।
19.	5.7.3	बीसीसीएल की दही बाड़ी परियोजना से संबंधित पर्यावरण मंजूरी में यह निर्धारित किया गया था कि जल निकायों और नदियों के पास कोई अधिभार (ओबी) नहीं डाला जाना चाहिए। खदान के कचरे से संदूषण से बचने के लिए जल निकायों के साथ कम से कम 60 मीटर की सुरक्षा दीवार बनाए रखी जानी चाहिए। अधिभार को निर्धारित न्यूनतम दूरी बनाए रखे बिना खुदिया नदी के तट पर फेंक दिया गया, जिससे नदी दूषित हो गई। पदज/पत्थर की दीवार का निर्माण जून 2023 में सम्पूर्ण हुआ।

क्रम सं.	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
20.	5.8.1	केंद्रीय भूजल प्राधिकरण (सीजीडब्ल्यूए) के दिशा-निर्देशों का पालन न करना। सुधारात्मक कार्रवाई की गई है और केंद्रीय भूजल प्राधिकरण से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त कर ली गई है।
21.	6.1.3	एनसीएल की तीन खदानों (निगाही, जयंत और ब्लॉक बी) द्वारा 2013-18 के दौरान उत्पादित 9.69 लाख घन मीटर उपरी मिट्टी में से वास्तव में इस्तेमाल की गई उपरी मिट्टी 5.79 लाख घन मीटर (60 प्रतिशत) थी। एनसीएल ने 2018-19 से 2021-22 के दौरान उत्पादित ऊपरी मिट्टी की पूरी मात्रा और 2018-19 से पहले उत्पादित उपरी मिट्टी का उपयोग किया और उपरी मिट्टी के उपयोग के संबंध में इसी शर्त का अनुपालन किया।
22.	6.2.1	कोयला परत की बेंचों की ऊंचाई के रखरखाव से संबंधित मानदंडों का पालन न करने के कारण घातक दुर्घटना हुई। कोयला खान विनियमन 2017 के अनुसार आवश्यक बेंचिंग को बनाए रखा जा रहा था।
23.	7.1.1	बंद/छोड़ी/बंद की गई खदानों के लिए खदान बंद करने की स्थिति प्रतिवेदन तैयार न करना। 2009 से पहले बंद/छोड़ी गई/बंद की गई खदानों के लिए, कोयला मंत्रालय द्वारा खदान बंद करने के दिशा-निर्देश (अक्टूबर 2022) जारी किए जाने के बाद, एमसीएसआर के बजाय खदान बंद करने की योजना तैयार की जानी है। तदनुसार, पहचान की गई खदानों की खदान बंद करने की योजनाएँ तैयार की गई हैं और संबंधित सहायक कंपनियों के बोर्ड द्वारा उन्हें अपनाया गया है।
24.	7.1.2	सहायक कंपनियां मुख्य वाणिज्यिक अधिकारी से खदान बंद करने के खर्च की प्रतिपूर्ति का दावा नहीं कर रही हैं। सहायक कोयला कंपनियां अब खदान बंद करने के खर्च की प्रतिपूर्ति के लिए सीसीओ से राशि का दावा कर रही हैं।
25.	7.1.2.1	एनसीएल द्वारा खदान को बंद करने के लिए कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई। आवश्यक कार्रवाई की गई है।

क्रम सं.	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
26.	7.1.2.2	एनसीएल ने काकरी परियोजना से संबंधित माइन क्लोजर प्लान (एमसीपी) को अद्यतन नहीं किया। एमसीपी को अद्यतन किया गया और जुलाई 2019 में विधिवत मंजूरी दी गई।
27.	7.1.2.3	एनसीएल फ्लाई ऐश डंपिंग के उपयोग के लिए समझौता ज्ञापन तैयार नहीं कर सका। फ्लाई ऐश भरने के लिए एनटीपीसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर (जनवरी 2019) किया गया और मार्च 2022 तक 145848 मीट्रिक टन फ्लाई ऐश भरा गया।
28.	7.1.2.4	एमसीपी प्रमाणित दावा राशि अभी तक सीसीओ को अग्रेषित नहीं की गई थी। एमसीपी अग्रेषित कर दी गई थी और सीसीओ के समक्ष कोई प्रमाणित दावा लंबित नहीं था।
29.	7.1.3.1	फ्लाई ऐश की डंपिंग के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर में विलंब। समझौता ज्ञापन पर जनवरी 2019 में हस्ताक्षर किए गए थे।
30.	7.1.3.4	कथारा में खुले स्थान पर फ्लाई ऐश का निस्तारण किया गया। कथारा कैप्टिव पावर प्लांट की फ्लाई ऐश को निचले इलाके में निपटाया जाता है और उसे पौधरोपण के लिए मिट्टी से ढक दिया जाता है। इसके अलावा, कथारा सीपीपी जुलाई 2018 से बंद है और तब से कोई फ्लाई ऐश उत्पन्न नहीं हुई थी।
31.	7.2.1.1	सोनपुर बाजारी में कोयले का उत्पादन अनुमति से अधिक मात्रा में हुआ। वास्तविक उत्पादन ई.सी./सी.टी.ओ. की निर्धारित सीमा के भीतर था।
32.	7.2.1.2	एमसीएल में अनुमत मात्रा से अधिक कोयले का उत्पादन। सीटीओ/सीटीई में अनुमत मात्रा से अधिक उत्पादन से बचने के लिए एमसीएल सुधारात्मक कार्रवाई करता है।
33.	7.2.2	खनन योजना से अधिक उत्पादन का सहारा अन्य खदानों में उत्पादन में कमी की भरपाई के लिए लिया गया। ऐसी कोई पुनरावृत्ति नहीं हुई है।
34.	7.2.3	दो सहायक कंपनियों यानी सीसीएल और बीसीसीएल की 16 खदानें स्थापना की सहमति (सीटीई)/परिचालन की सहमति (सीटीओ)/ईसी के बिना संचालित हो रही थीं।

क्रम सं.	निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का पैरा सं.	की गई कार्रवाई की तुलना में अनुशंसाओं/अभ्युक्तियों का सार
		दोनों सहायक कंपनियों द्वारा आवश्यक ईसी/सीटीई/सीटीओ प्राप्त कर लिया गया है।
35.	7.3.1.1	जले/प्रयुक्त तेल जैसे खतरनाक अपशिष्ट का भंडारण। एमसीएल की भरतपुर खदानों ने जले हुए तेल को रखने के लिए प्राधिकरण प्राप्त किया है और जले हुए तेल को प्राधिकरण सीमा के भीतर रखा जाता है।
36.	7.3.3	उच्च दरों पर जल उपकर का भुगतान। जुलाई 2017 में जीएसटी लागू होने के बाद जल उपकर समाप्त कर दिया गया है।
37.	7.4	पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा अधिदेशित विशिष्ट खदानों में सीएसआर व्यय में कमी। नया पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार सीएसआर प्रावधान के लिए खंड को शामिल करते हुए नई पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा प्रदान किया गया है। अनुवर्ती लेखापरीक्षा के दौरान कोई विसंगति नहीं देखी गई।

अनुलग्नक V
(पैरा 2.1 में संदर्भित)

2019-20 से 2022-23 की अवधि के दौरान एलपीजी और उत्पादों के लिए किराए पर लिए गए टाइम चार्टर्ड जहाजों के कम उपयोग के कारण बीपीसीएल द्वारा किए गए निष्क्रिय लागत का विवरण

(₹ करोड़ में)

विवरण	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	कुल
एलपीजी के लिए किराए पर लिए गए चार्टर जहाजों पर निष्क्रिय लागत	146.36	208.59	174.50	401.36	930.81
उत्पादों के लिए किराए पर लिए गए चार्टर जहाजों पर निष्क्रिय लागत	47.62	56.19	46.44	11.20	161.45
कुल निष्क्रिय लागत	193.98	264.78	220.94	412.56	1,092.26

नियंत्रणीय कारक के कारण 2019-20 से 2022-23 तक की अवधि के लिए किए गए निष्क्रिय लागत का विस्तृत विवरण

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	एलपीजी पोत	उत्पाद पोत	कुल
2019-20	81.37	1.43	82.80
2020-21	82.58	1.69	84.27
2021-22	82.11	1.39	83.50
2022-23	219.77	0.22	219.99
कुल	465.83	4.73	470.56

अनुलग्नक VI
{पैरा 2.2.6.4 (बी) में संदर्भित}
रणनीतिक भंडारण सुविधाओं के निर्माण में लागत वृद्धि का सारांश

विवरण	विशाखापट्टनम		मंगलूर		पादुर		कुल अनुमानित लागत	कुल संशोधित लागत	% वृद्धि
	प्रारंभिक लागत (सितम्बर 2005)	संशोधित लागत (अगस्त 2014)	प्रारंभिक लागत (सितम्बर 2005)	संशोधित लागत (नवंबर 2013)	प्रारंभिक लागत (सितम्बर 2005)	संशोधित लागत (नवंबर 2013)			
भूमि							11.00	224.00	1,936.36
निर्माण स्थल सुविधाएँ, शिला गुफा भंडारण पाइपलाइन एवं पंप स्टेशन	579.48	988.37	668.00	954.00	892.00	1451.00	2,139.48	3,393.37	58.61
मूल अभियांत्रिकी और पूर्तिकर सलाहकार, विस्तृत अभियांत्रिकी, पीएमसी	43.21	127.98	51	125	85	154	179.21	406.98	127.10
स्वामी की लागत	8.25	15	9	20	9	22	26.25	57.00	117.14
शुरूआत, प्रवर्तन में लाना और अन्य आकस्मिकता	40.89	17.00					40.89	17.00	-58.43
कुल	671.83	1,178.35	732	1,227	993	1,693	2,396.83	4,098.35	71.00

अनुलग्नक VII

{पैरा 2.2.6.5 (बी) में संदर्भित}

विशाखापतनम गुफा में किए गए अतिरिक्त परिचालन एवं रखरखाव व्यय का विवरण

(₹ में)

वर्ष	श्रमशक्ति पर परिचालन एवं रखरखाव व्यय (विशाखापतनम)		श्रमशक्ति पर परिचालन एवं रखरखाव व्यय (मंगलौर)	विशाखापतनम और मैंगलोर (डी-ई) के बीच अंतर	श्रमशक्ति पर परिचालन एवं रखरखाव व्यय (पडुर)	विशाखापतनम और पादुर (डी-जी) के बीच अंतर			
	वर्ष के लिए परिचालन एवं रखरखाव व्यय	एचपीसीएल शेयर (0.30 एमएमटी के लिए)					आईएसपीआरएल शेयर (3.03 एमएमटी के लिए)	घ	ख
2019-20	17,67,09,595.00	3,98,59,307.00	13,68,50,288.00	4,74,04,354.00	8,94,45,934.00	6,30,70,288.00			
2020-21	16,97,94,465.00	3,82,99,503.00	13,14,94,962.00	4,03,76,575.00	9,11,18,387.00	6,53,52,712.00			
2021-22	16,73,51,669.00	3,77,48,497.00	12,96,03,172.00	4,42,51,948.00	7,03,24,758.00	6,04,15,963.00			
कुल	51,38,55,729.00	11,59,07,307.00	39,79,48,422.00	13,20,32,877.00	26,60,03,016.00	18,88,38,963.00			
विशाखापतनम परियोजना और पादुर परियोजना के बीच किए गए परिचालन एवं रख-रखाव व्यय की तुलना की गई (मैंगलोर परियोजना की तुलना में परिचालन एवं रख-रखाव व्यय अधिक था)।									

अनुलग्नक VIII
{पैरा 3.1.4.1 (घ) में संदर्भित}

(क) 13,986 सक्रिय व्यक्तिगत सर्वेक्षकों के डेटा में से बिना लाइसेंस संख्या और पैन संख्या या शून्य के रूप में अधिकृत किए गए सर्वेक्षक डेटा के मामले

क्रम सं.	ध्यान में आए मुद्दों का विवरण	मामलों की संख्या
1.	लाइसेंस नंबर अधिकृत नहीं किया गया	925
2.	लाइसेंस नंबर शून्य के रूप में अधिकृत किया गया	16
3.	सर्वेक्षक का स्थायी खाता संख्या अधिकृत नहीं किया गया	1,701
4.	टीडीएस लागू होने के बावजूद पैन शून्य के रूप में अधिकृत किया गया	144

(ख) 29 सर्वेक्षकों के संबंध में, 445 दावे उन विभागों से संबंधित थे जिनके लिए उन्हें आईआरडीए द्वारा लाइसेंस प्रदान नहीं किया गया था। इन दावों का कुल व्यय ₹1.31 करोड़ था और सर्वेक्षण शुल्क ₹0.11 करोड़ का भुगतान निम्नानुसार किया गया:

मुद्दे का विवरण	सर्वेक्षकों की संख्या	निपटाए गए दावों की संख्या	निर्धारित की गई दावा (राशि ₹ में)	सर्वेक्षण शुल्क का भुगतान (राशि ₹ में)
सर्वेक्षक केवल मोटर विभाग में लाइसेंस प्राप्त था, लेकिन अन्य विभागों के दावों को संभाला	14	52	44,55,705	1,76,533
सर्वेक्षक केवल अभियांत्रिकी विभाग में लाइसेंस प्राप्त था, लेकिन अन्य विभागों के दावों को संभाला	3	335	59,48,571	7,01,494
अग्निशमन विभाग के दावों को ऐसे सर्वेक्षक संभाला जिनके पास अग्निशमन विभाग का लाइसेंस नहीं था	12	58	27,26,107	2,40,405
कुल	29	445	1,31,30,383	11,18,432

अनुलग्नक IX

{पैरा 3.1.4.1 (जे) में संदर्भित}

मोटर पॉलिसियों में व्यवसाय के प्रकार और वाहन वर्ग कोड में परिवर्तन

	विवरण	
1.	2019-22 की अवधि के दौरान बीमाकृत मोटर बीमा	3,80,94,917
2.	व्यवसाय के प्रकार और वाहन वर्ग कोड में परिवर्तन के साथ लिखित मोटर पॉलिसियाँ	20,792
3.	वाहन डेटा के साथ मामलों की नमूना जांच	50
4.	अन्य पक्ष प्रीमियम कम वसूला गया	₹0.03 करोड़

अनुलग्नक X

(पैरा 4.1.2 में संदर्भित)

लेखापरीक्षा में समीक्षा के लिए चयनित परियोजनाओं की सूची (बीएचईएल)

क्रम सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	प्रकार	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	समापन की वास्तविक तिथि	संविदा मूल्य (₹ करोड़ में)
1	एनटीपीसी लिमिटेड, मंदसौर, मध्य प्रदेश	50	ग्राउंड माउंटेड	31-03-2017	02-06-2017	282.03
2	भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, मेडक, तेलंगाना	15	ग्राउंड माउंटेड	16-11-2016	30-10-2017	93.81
3	बीईएल, मेडक, तेलंगाना	1	ग्राउंड माउंटेड	25-08-2017	30-04-2018	6.74
4	एनएलसी लिमिटेड, नेवेली, तमिलनाडु	65	ग्राउंड माउंटेड	04-06-2017	03-05-2018	341.00
5	गुजरात इंडस्ट्रीज पावर कंपनी लिमिटेड, चरनखा, गुजरात	75	ग्राउंड माउंटेड	18-03-2019	04-06-2019	310.10
6	पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत वितरण कंपनी लिमिटेड, संथालडीह, पश्चिम बंगाल	10	ग्राउंड माउंटेड	06-04-2018	03-10-2019	55.00
7	पश्चिम बंगाल पावर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड, चर्हीह, पश्चिम बंगाल	10	ग्राउंड माउंटेड	30-04-2017	10-02-2020	51.89
8	सिंगरेनी कोलियरीज कंपनी लिमिटेड, मनुगुरु, तेलंगाना	30	ग्राउंड माउंटेड	29-09-2019	01-08-2020	108.13
9	पश्चिम बंगाल पावर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड, सागरदिघी, पश्चिम बंगाल	5	फ्लोटिंग ¹	31-08-2019	02-12-2020	23.28

¹ फ्लोटिंग सोलर एक संरचना पर लगाए गए सौर पैनल होते हैं जो पानी के एक निकाय पर तैरते हैं, आमतौर पर एक जलाशय या झील जैसे कि पीने के पानी के जलाशय, खदान झील, सिंचाई नहरें या टेलिंग तालाब।

क्रम सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	प्रकार	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	समापन की वास्तविक तिथि	संविदा मूल्य (₹ करोड़ में)
10	गुजरात राज्य विद्युत निगम लिमिटेड, धुवरन, गुजरात	75	ग्राउंड माउंटेड	22-12-2020	15-04-2021	264.44
11	एनटीपीसी लिमिटेड, कायमकुलम, केरल	22	ग्राउंड माउंटेड	23-04-2021	23-03-2022	110.11
12	एनटीपीसी लिमिटेड, रामागुंडम, तेलंगाना	100	फ्लोटिंग	24-04-2021	30-06-2022	423.63
13	जीएसईसीएल, राघनेस्डा I, फ़रवरी फ़रवरी	100	ग्राउंड माउंटेड	07-11-2020	18-10-2022	395.57
14	जीएसईसीएल, राघनेस्डा II, गुजरात	100	ग्राउंड माउंटेड	03-05-2021	1-06-2023	391.60
15	एससीसीएल रामागुंडम, तेलंगाना	50	ग्राउंड माउंटेड	04-10-2019	फ़रवरी 2023	184.00
योग						3,041.33

अनुलग्नक XI

{पैरा 4.1.3.5 (घ) में संदर्भित}

मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) द्वारा सहमत वारंटी अवधि के मुकाबले बीएचईएल द्वारा विस्तारित वारंटी अवधि को दर्शाती तालिका

परियोजना का नाम	वारंटी प्रदान की गई	वारंटी शुरू होती है	स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स	डीसी/एसी केबल	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	एसीडीबी/डीसीडीबी	यूपीएस	बैटरी	प्रकाश व्यवस्था	नियंत्रण और प्रसारण पैनल	स्विचयार्ड उपकरण	बिजली निरोधक प्रणाली	मौसम की निगरानी
एनटीपीसी रामागुंडम	भेल से ग्राहक	ट्रायल रन का समापन	3 वर्ष	3 वर्ष	5 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	3 वर्ष	3 वर्ष
	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	1 वर्ष	1 वर्ष
जीएसईसी एल राघनेस्डा I	ओईएम से ग्राहक	परिचालन एवं अनुरक्षण की शुरुआत	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	10 वर्ष	10 वर्ष
	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	1 वर्ष	1 वर्ष
जीएसईसी एल राघनेस्डा II	ओईएम से ग्राहक	परिचालन एवं अनुरक्षण की शुरुआत	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	10 वर्ष	10 वर्ष
	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	1 वर्ष	1 वर्ष
जीआईपी सीएल चरणखा	ओईएम से ग्राहक	परिचालन एवं अनुरक्षण की शुरुआत	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष

परियोजना का नाम	वारंटी प्रदान की गई	वारंटी शुरू होती है	स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स	डीसी/एसी केबल	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	एसीडीबी/डीसीडीबी	यूपीएस	बैटरी	प्रकाश व्यवस्था	नियंत्रण और प्रसारण पैनल	स्विचयार्ड उपकरण	बिजली निरोधक प्रणाली	मौसम की निगरानी
जीएसईसी एल धुवारन	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से ग्राहक	परिचालन एवं अनुरक्षण की शुरुआत	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष	10 वर्ष
	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष
एनएलसी नेवेली	ओईएम से ग्राहक	पीएस	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से भेल	प्रवर्तन में लाने /आपूर्ति की तिथि जो भी पहले हो	5 वर्ष	वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1 वर्ष
एससीसीएल रामगुंडम	ओईएम से ग्राहक	ओएटी का सम्पूर्ण होना	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	2 वर्ष	2 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से भेल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	3 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	3 वर्ष
एनटीपीसी कायमकुलम	बीएचईएल से ग्राहक	ट्रायल रन का सम्पूर्ण होना	3 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	3 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	3 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	3 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	1 वर्ष	1 वर्ष

परियोजना का नाम	वारंटी प्रदान की गई	वारंटी शुरू होती है	स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स	डीसी/एसी केबल	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	एसीडीबी/डीसीडीबी	यूपीएस	बैटरी	प्रकाश व्यवस्था	नियंत्रण और प्रसारण पैनल	स्विचयार्ड उपकरण	बिजली निरोधक प्रणाली	मौसम की निगरानी
एससीसीएल मनुगुरु	बीएचईएल से ग्राहक	ओएटी का सम्पूर्ण होना	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	2 वर्ष	2 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	3 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष
पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत वितरण कंपनी लिमिटेड संतालडीह	बीएचईएल से ग्राहक	प्रवर्तन में लाने की तिथि	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष
पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत वितरण कंपनी लिमिटेड चर्राह	बीएचईएल से ग्राहक	प्रवर्तन में लाने की तिथि	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 Year	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष

परियोजना का नाम	वारंटी प्रदान की गई	वारंटी शुरू होती है	स्ट्रिंग मॉनिटरिंग बॉक्स	डीसी/एसी केबल	इन्वर्टर ट्रांसफार्मर	एसीडीबी/डीसीडीबी	यूपीएस	बैटरी	प्रकाश व्यवस्था	नियंत्रण और प्रसारण पैनल	स्विचयार्ड उपकरण	बिजली निरोधक प्रणाली	मौसम की निगरानी
डब्ल्यूबीपी डीसीएल सागरदिची	बीएचईएल से ग्राहक	अधिग्रहण प्रमाण पत्र जारी करना	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 year	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	NA
	बीएचईएल से ग्राहक	सुविधाओं के पूर्ण होने की तिथि	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	5 Year	NA
बीईएल मेडक 1 मेगावाट	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	5 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	लागू नहीं	लागू नहीं	1 वर्ष	5 वर्ष
	बीएचईएल से ग्राहक	ट्रायल रन का सम्पूर्ण होना	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	लागू नहीं	5 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	प्रवर्तन में लाने /आपूर्ति की तिथि जो भी पहले हो	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	1.5/ 2 वर्ष	लागू नहीं	1.5/ 2 वर्ष	5 वर्ष
बीईएल मेडक 15 मेगावाट	बीएचईएल से ग्राहक	सुविधाओं के पूर्ण होने की तिथि	5 वर्ष	1 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	5 वर्ष	1 वर्ष
	ओईएम से बीएचईएल	आपूर्ति की तिथि	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	1 वर्ष	3 वर्ष

अनुलग्नक XII

(पैरा 4.1.3.5 - च.1(क) में संदर्भित)

रेखाचित्र प्रस्तुत करने में विलंब को दर्शाती तालिका

परियोजना का नाम	रेखाचित्र प्रस्तुतीकरण विलंब विश्लेषण (रेखाचित्रों की संख्या में)										अंतिम प्रस्तुति के लिए रेखाचित्रों का बित है
	क्षमता (मेगावाट)	रेखाचित्रों की कुल संख्या	निर्धारण पर या उससे पहले	विलंब 1-15 दिन	विलंब 15-45 दिन	विलंब 45-90 दिन	विलंब 90-180 दिन	विलंब 180-365 दिन	365 दिनों से ज़्यादा का विलंब		
एनटीपीसी रामागुंडम	100	187	4	8	5	14	31	46	63	16	
जीएसईसीएल राघनेस्डा I	100	95	12	10	11	13	12	11	26	शून्य	
जीएसईसीएल राघनेस्डा II	100	79	2	11	7	25	7	25	2	शून्य	
जीआईपीसीएल चरणखा	75	123	9	10	43	35	22	4	शून्य	शून्य	
जीएसईसीएल धुवारन	75	124	29	12	6	33	20	23	1	शून्य	
एनएलसी नेवेली	65	113	12	20	27	15	26	13	0	शून्य	
एससीसीएल रामागुंडम	50	126	16	4	9	40	44	11	2	शून्य	
एनटीपीसी कायमकुलम	22	118	6	4	11	7	29	29	23	9	
एससीसीएल मन्गूरु	30	124	7	1	22	33	51	10	0	शून्य	

परियोजना का नाम	रेखाचित्र प्रस्तुतीकरण विलंब विश्लेषण (रेखाचित्रों की संख्या में)										
	क्षमता (मेगावाट)	रेखाचित्रों की कुल संख्या	निर्धारण पर या उससे पहले	विलंब 1-15 दिन	विलंब 15-45 दिन	विलंब 45-90 दिन	विलंब 90-180 दिन	विलंब 180-365 दिन	365 दिनों से ज्यादा का विलंब	अंतिम प्रस्तुति के लिए रेखाचित्रों के बित है	
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - संतालडीह	10	8	4	0	0	4	0	0	0	शून्य	
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - चर्राह	10	15	14	0	0	1	0	0	0	शून्य	
डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	5	54	13	22	5	1	12	Nil	1	शून्य	
बीईएल मेडक	1	1 मेगावाट के लिए रेखाचित्रों को पहले 15 मेगावाट परियोजना के रेखाचित्रों में संशोधित किया गया था, कोई अलग रेखाचित्रों नहीं बनाई गई थी.									
एनटीपीसी मंदसौर	50	306	66	27	56	35	72	50	0	शून्य	
बीईएल मेडक	15	124	33	10	30	48	3	0	0	शून्य	
कुल	708	1,596	227	139	232	304	329	222	118	25	

अनुलग्नक XIII

(पैरा 4.1.3.5 च.1(ख) में संदर्भित)
चित्रों में संशोधन को दर्शाती तालिका

परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	रेखाचित्रों की कुल संख्या	संशोधन संख्या पर अंतिम अनुमोदन प्राप्त हुआ।										अंतिम प्रस्तुति के लिए रेखाचित्र लंबित है
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
एनटीपीसी रामागुंडम	100	187	67	46	33	15	3	6	0	1	0	0	16
जीएसईसीएल राघनेस्टा I	100	95	26	19	29	7	9	3	1	1	0	0	0
जीएसईसीएल राघनेस्टा II	100	79	24	27	21	5	2	0	0	0	0	0	0
जीआईपीसीएल चरणखा	75	123	28	41	31	15	3	3	2	0	0	0	0
जीएसईसीएल धुवारन	75	124	17	44	29	15	10	4	2	1	0	2	0
एनएलसी नेवेली	65	113	49	36	16	9	2	1	0	0	0	0	0
एससीसीएल रामागुंडम	50	126	49	37	18	12	4	2	1	1	2	0	0
एनटीपीसी कायमकुलम	22	118	45	26	24	7	4	1	1	1	0	0	9
एससीसीएल मन्नूरु	30	124	55	40	18	6	4	1	0	0	0	0	0
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह -	10	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्राह -	10	15	5	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0
डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	5	54	35	11	6	0	2	0	0	0	0	0	0
बीईएल मेडक	1	1 मेगावाट के लिए रेखाचित्रों को पहले के 15 मेगावाट परियोजना रेखाचित्रों में संशोधित किया गया था, कोई अलग रेखाचित्र नहीं बनाया गया था।	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
एनटीपीसी मंदसौर	50	306	70	114	70	33	10	4	5	0	0	0	0
बीईएल मेडक	15	124	41	30	20	8	5	12	8	0	0	0	0
कुल	708	1,596	519	477	318	133	58	37	20	5	0	4	25

अनुलग्नक XIV

{पैरा 4.1.3.5 च.2(क) में संदर्भित}
 क्रय आदेश देने में दिनों की विलंब को दर्शाती तालिका

क्र म	परियोजना का नाम	एमएमएस कॉलम / फ्लोटर	एमएमएस सुपर संरचना	पीवी मॉड्यूल (पीसीयू)	इन्वर्टर (पीसीयू)	एसएमयू	एससीएडीए	एचटी स्विचगियर	इन्वर्टर परिवर्तक	डीसी केबल	एसी केबल	सिस्टम संतुलन पैकेज	स्विचयार्ड पैकेज
1	एनटीपीसी रामगंडुम	110	लागू नहीं	458	208	105	-146	24	152	843	107	228	लागू नहीं
2	जीएसईसीएल राघनेस्डा -I	500	618	913	132	150	लागू नहीं	लागू नहीं	106	106	583	66	लागू नहीं
3	जीएसईसीएल राघनेस्डा -II	232	390	933	19	339	लागू नहीं	लागू नहीं	284	346	342	342	लागू नहीं
4	जीआईपीसीएल चरणखा	-12	7	54	20	30	लागू नहीं	8	12	32	77	43	48
5	जीएसईसीएल धुवारन	131	315	175	160	178	लागू नहीं	लागू नहीं	163	175	318	115	95
6	एनएलसी नेवेली	83	179	33	94	214	-56	एचईपी	207	235	64	89	149
7	एससीसीएल रामगंडुम	11	305	113	135	78	10	207	58	103	122	107	87
8	एनटीपीसी कायमकुलम	86	लागू नहीं	30	92	28	-138	-11	55	29	21	150	लागू नहीं
9	एससीसीएल मन्नगुरु	11	58	38	-8	84	16	213	64	109	128	133	99
10	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - संतालडीह						--						
11	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - चर्राह						--						

क्र म	परियोजना का नाम	एमएमएस कॉलम / फ्लोटर	एमएमएस सुपर संरचना	पीवी मॉड्यूल	इन्वर्टर (पीसीयू)	एसएमयू	एससीएडीए	एचटी स्विचगियर	इन्वर्टर परिवर्तक	डीसी केबल	एसी केबल	सिस्टम संतुलन पैकेज	स्विचयार्ड पैकेज
12	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	35	लागू नहीं	लागू नहीं	-64	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	138	84	138	91	लागू नहीं
13	बीईएल मेडक (1मेगावाट)	15 मेगावाट के समान											
14	एनटीपीसी मंदसौर	85	96	-34	31	44	-43	एचईपी	163	44	53	92	110
15	बीईएल मेडक (15मेगावाट)	38	46	30	17	13	लागू नहीं	0	15	37	27	63	लागू नहीं

नोट: डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह और चर्रा के मामले में, डेटा तैयार नहीं किया गया क्योंकि संविदा में इसकी आवश्यकता नहीं थी। ऋणात्मक (-) में दिए गए आंकड़े अग्रिम कार्रवाई को दर्शाते हैं। एनए का अर्थ है लागू नहीं। एचईपी का अर्थ है कि खरीद बीएचईएल के भारी विद्युत संयंत्र, भोपाल के माध्यम से की गई थी।

अनुलग्नक XV
{ पैरा 4.1.3.5 च.2(ख) } में संदर्भित
साइट पर सामग्री की आपूर्ति में दिनों के विलंब को दर्शाती तालिका

क्रम	परियोजना का नाम	एमएमएस कॉलम / फ्लोटर	एमएमएस सुपर संरचना	पीवी मॉड्यूल	इन्वर्टर (पीसीयू)	एसएमयू	एससीएडीए	एचटी स्विचगियर	इन्वर्टर परिवर्तक	डीसी केबल	एसी केबल	सिस्टम पैकेज का संतुलन	स्विचयार्ड पैकेज
1	एनटीपीसी रामागुंडम	810	लागू नहीं	740	202	39	419	451	404	684	311	815	लागू नहीं
2	जीएसईसीएल राघनेस्डा -I	880	1044	196	326	337	600	301	233	513	536	803	लागू नहीं
3	जीएसईसीएल राघनेस्डा -II	426	833	844	510	505	429	535	670	557	277	737	लागू नहीं
4	जीआईपीसीएल चरणखा	35	59	175	76	(-)16	37	116	146	28	35	72	123
5	जीएसईसीएल धुवारन	277	501	203	264	207	265	167	264	329	306	424	448
6	एनएलसी नेवेली	102	200	357	91	196	140	लागू नहीं	182	258	108	339	389
7	एससीसीएल रामागुंडम	186	372	48	536	65	163	167	113	221	335	560	600
8	एनटीपीसी कायमकुलम	460	लागू नहीं	532	298	175	लागू नहीं	365	432	112	131	660	लागू नहीं

क्रम	परियोजना का नाम	एमएमएस कॉलम / फ्लोटर	एमएमएस सुपर संरचना	पीवी मॉड्यूल	इन्वर्टर (पीसीयू)	एसएमयू	एससीएडीए	एचटी स्विचगियर	इन्वर्टर परिवर्तक	डीसी केबल	एसी केबल	सिस्टम पैकेज का संतुलन	स्विचयार्ड पैकेज
9	एससीसीएल मन्गुरु	127	212	53	352	91	194	173	77	221	341	931	956
10	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह -						--						
11	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्राह -						--						
12	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	449	लागू नहीं	75	176	लागू नहीं	321	145	163	134	174	581	लागू नहीं
13	बीईएल मेडक (1 मेगावाट)	लागू नहीं	62	131	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	82	32	24	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
14	एनटीपीसी मंदसौर	119	(-7)	94	114	136	124	एचईपी	100	298	130	351	171
15	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	159	199	197	61	27	195	117	155	119	137	529	लागू नहीं

नोट: डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह और चर्राह के मामले में, डेटा तैयार नहीं किया गया क्योंकि संविदा में इसकी आवश्यकता नहीं थी। ऋणात्मक (-) में दिए गए आंकड़े अभिगम कार्रवाई को दर्शाते हैं। एनए का अर्थ है लागू नहीं। एचईपी का अर्थ है कि खरीद बीएचईएल के भारी विद्युत संयंत्र, भोपाल के माध्यम से की गई थी।

अनुलग्नक XVI

{पैरा 4.1.3.5 च.3 (क) में संदर्भित}

साइट पर निष्पादित कार्यों के लिए कार्य आदेश जारी करने में दिनों के विलंब को दर्शाती तालिका

क्रमांक.	परियोजना का नाम	स्थलाकृतिक सर्वेक्षण / बाथिमेट्रिक सर्वेक्षण	भू-तकनीकी जांच	एमएमएस फाउंडेशन, इरेक्शन मॉड्यूल	इन्वर्टर कक्ष/फाउंडेशन यार्ड	सड़क और नाली
1	एनटीपीसी रामागुंडम	21	21	लागू नहीं	87	लागू नहीं
2	जीएसईसीएल राघनेस्डा -I	94	94	64	218	345
3	जीएसईसीएल राघनेस्डा - II	0	0	174	268	392
4	जीआईपीसीएल चरणखा	0	0	14	(-) 51	421
5	जीएसईसीएल धुवारन	20	20	113	247	345
6	एनएलसी नेवेली	2	6	59	-10	19
7	एससीसीएल रामागुंडम	1	9	148	21	255
8	एनटीपीसी कायमकुलम	42	42	लागू नहीं	201	लागू नहीं
9	एससीसीएल मन्नूगुरु	7	23	178	93	270
10	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - संतालडीह	--				
11	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - चर्चा	--				
12	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	लागू नहीं	लागू नहीं	31	99	लागू नहीं
13	बीईएल मेडक (1 मेगावाट)	15 मेगावाट के समान				
14	एनटीपीसी मंदसौर	(-) 3	(-) 3	129	67	145
15	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	35	35	83	55	252

नोट: डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह और चर्चा के मामले में, डेटा तैयार नहीं किया गया क्योंकि संविदा में इसकी आवश्यकता नहीं थी। ऋणात्मक (-) में दिए गए आंकड़े अग्रिम कार्रवाई को दर्शाते हैं। एनए का अर्थ है लागू नहीं। एचईपी का अर्थ है कि खरीद बीएचईएल के हैवी इलेक्ट्रिकल प्लांट, भोपाल के माध्यम से की गई थी।

अनुलग्नक XVII

{पैरा 4.1.3.5 च.3 (ख) में संदर्भित}

साइट पर कार्य सम्पूर्ण होने में दिनों के विलंब को दर्शाती तालिका

क्रमांक	परियोजना का नाम	स्थलाकृतिक सर्वेक्षण / बाथिमेट्रिक सर्वेक्षण	भू-तकनीकी जांच	एमएमएस फाउंडेशन, इरेक्शन मॉड्यूल	इन्वर्टर कक्ष/फाउंडेशन यार्ड	सड़क और नाली
1	एनटीपीसी रामागुंडम	27	लागू नहीं	775	1001	लागू नहीं
2	जीएसईसीएल राघनेस्डा -I	132	134	968	646	720
3	जीएसईसीएल राघनेस्डा -II	0	0	1019	555	1116
4	जीआईपीसीएल चरणखा	4	5	362	44	491
5	जीएसईसीएल धुवारन	44	44	405	186	570
6	एनएलसी नेवेली	17	11	70	358	41
7	एससीसीएल रामागुंडम	35	32	570	615	933
8	एनटीपीसी कायमकुलम	43	43	501	582	लागू नहीं
9	एससीसीएल मन्नूगुरु	35	38	329	374	785
10	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - संतालडीह	--				
11	डब्ल्यूबीएसईडीसीएल - चर्राह	--				
12	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	लागू नहीं	लागू नहीं	497	387	लागू नहीं
13	बीईएल मेडक (1 मेगावाट)	लागू नहीं	लागू नहीं	119	221	लागू नहीं
14	एनटीपीसी मंदसौर	13	19	89	143	60
15	बीईएल मेडक (15 मेगावाट)	280	267	538	279	338

नोट: डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह और चर्रा के मामले में डेटा तैयार नहीं किया गया क्योंकि संविदा में इसकी आवश्यकता नहीं थी। एनए का अर्थ है लागू नहीं।

अनुलग्नक XVIII

{पैरा 4.1.3.5 (छ) में संदर्भित}

निष्पादन के विभिन्न चरणों में मात्राओं में भिन्नता को दर्शाती तालिका

मॉड्यूल माउंटिंग संरचनाएं (केवल ग्राउंड माउंटेड परियोजनाओं के लिए)

परियोजना निष्पादन चक्र के विभिन्न चरणों में एमएमएस अनुमानों और उपयोग की तुलना

परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	बोली चरण में अनुमानित मात्रा (एमटी)	खरीद चरण में प्रारंभिक अनुमानित मात्रा (मीट्रिक टन)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	“ग” की तुलना ‘घ’ से की गई	साइट पर उपयोग की गई मात्रा (मीट्रिक टन में)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	‘घ’ की तुलना ‘छ’ से
क	ख	ग	घ	ड = (ग-घ)/ ग	च	छ	ज = (घ-छ)/ घ	झ
जीएसईसीएल राघनेस्टा I	100	5600	5805	4	वृद्धि	5011.47	-14	कमी
जीएसईसीएल राघनेस्टा II	100	5600	5125	-8	कमी	4376.64	-15	कमी
जीआईपीसीएल चरणखा	75	एकमुश्त	3908	लागू नहीं	लागू नहीं	3018	-23	कमी
जीएसईसीएल धुवारन	75	3600	3782	5	वृद्धि	3067.2	-19	कमी
एनएलसी नेवेली	65	3789.5	2561.98	-32	कमी	2606.31	2	वृद्धि
एससीसीएल रामागुंडम	50	3025	2522.55	-17	कमी	3219.8	28	वृद्धि
एससीसीएल मन्नूगुरु	30	1815	1513.93	-17	कमी	1898.69	25	वृद्धि
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल संतालडीह -	10	488	440.94	-10	कमी	440.94	0	वही
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चर्राह -	10	488	440.97	-10	कमी	421.649	-4	कमी
बीईएल मेडक	1	54	54	0	वही	54	0	वही

परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	बोली चरण में अनुमानित मात्रा (एमटी)	खरीद चरण में प्रारंभिक अनुमानित मात्रा (मीट्रिक टन)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	“ग” की तुलना ‘घ’ से की गई	साइट पर उपयोग की गई मात्रा (मीट्रिक टन में)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	‘घ’ की तुलना ‘छ’ से
एनटीपीसी मंदसौर	50	2859	2650	-7	कमी	3235	22	वृद्धि
बीईएल मेडक	15	783.77	832	6	वृद्धि	832	0	वही

अनुलग्नक XIX

(पैरा 4.1.3.5 (ख) में संदर्भित)

केबल्स परियोजना निष्पादन चक्र के विभिन्न चरणों में केबल्स के अनुमान और उपयोग की तुलना

परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	बोली चरण में अनुमानित मात्रा (किमी में)	प्रारंभिक चरण में अनुमानित खरीद (किमी)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	'ग' की तुलना 'घ' से की गई	साइट पर उपयोग की गई मात्रा (किमी में)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	'घ' की तुलना 'ख' से
क	ख	ग	घ	इ = (घ-ग)/ ग	च	छ	ज = (छ-घ)/ घ	झ
एनटीपीसी रामागुंडम	100	1688.96	960	-43	कमी	1292.18	35	वृद्धि
जीएसईसीएल राघनेस्टा I	100	1562	759.25	-51	कमी	740.25	-3	कमी
जीएसईसीएल राघनेस्टा II	100	1562	770.25	-51	कमी	692.25	-10	कमी
जीएसईसीएल चरनखा	75	1250.75	999.5	-20	कमी	1170.5	17	वृद्धि
जीएसईसीएल धुवारन	75	846.72	484	-43	कमी	466.1	-4	कमी
एनएलसी नेवेली	65	1453	1036.5	-29	कमी	1037.5	0	वही
एससीसीएल रामागुंडम	50	856.1	502	-41	कमी	705.25	40	वृद्धि
एनटीपीसी कायमकुलम	22	421.98	195	-54	कमी	252	29	वृद्धि
एससीसीएल मनुगुरु	30	513.66	291.7	-43	कमी	297.7	2	वृद्धि
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल सनातलडीह	10	203.64	147	-28	कमी	147	0	वही
डब्ल्यूबीएसईडीसीएल चरौह	10	203.82	140.85	-31	कमी	140.85	0	वही
डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	5	81.16	139.3	72	वृद्धि	139.3	0	वही

परियोजना का नाम	क्षमता (मेगावाट)	बोली चरण में अनुमानित मात्रा (किमी में)	प्रारंभिक चरण में अनुमानित खरीद (किमी)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	'ग' की तुलना 'घ' से की गई	साइट पर उपयोग की गई मात्रा (किमी में)	वृद्धि या कमी का प्रतिशत	'घ' की तुलना 'ख' से
बीईएल मेडक	1	-	22.5	-	-	22.5	0	वही
एनटीपीसी मंदसौर	50	531.1	1076.2	103	वृद्धि	1146.01	6	वृद्धि
बीईएल मेडक	15	295.6	294	-1	कमी	215.09	-27	कमी

अनुलग्नक XX

(पैरा 4.1.3.6 (क) में संदर्भित)

प्रति मेगावाट प्रति वर्ष परिचालन एवं रखरखाव की लागत को दर्शाती तालिका

(राशि ₹ करोड़ में)

क्रम सं.	परियोजना का नाम	क्षमता मेगावाट	प्रति मेगावाट प्रति वर्ष परिचालन एवं रखरखाव की लागत			बाह्यस्त्रोत अनुबंध की अतिरिक्त लागत (प्रतिशत में)	
			अनुमान के अनुसार (₹)	दिए गए अनुबंध के अनुसार (₹)	आउटसोर्स अनुबंध के अनुसार (₹)	अनुमान के संबंध में	प्रदान किये गए अनुबंध के संबंध में
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ=च-घ/घ%	ज=च-ङ/ङ%
1	एनटीपीसी रामगुंडम	100	0.37	1.91	3.92	971	105
2	जीएसईसीएल राघनेस्टा I	100	0.27	1.53	2.03	656	33
3	जीएसईसीएल राघनेस्टा II	100	0.27	1.19	2.13	689	79
4	जीआईपीसीएल चरणखा	75	0.31	0.5	1.8	484	260
5	जीएसईसीएल धुवारन	75	0.35	1.58	1.95	462	23
6	एनएलसीनेवेली-	65	4.40	3.57	4.65	6	30
7	एससीसीएल रामगुंडम	50	1.70	2.11	1.94	14	-8
8	एनटीपीसी कायमकुलम	22	1.65	2.48	8.27	400	233
9	एससीसीएल मन्गुरु	30	1.70	2.11	3.37	98	60
10	डब्ल्यूबीएसईसीएल संतालडीह	10	1.91	11.16	4.07	113	-64
11	डब्ल्यूबीएसईसीएल चर्राह	10	1.91	11.05	1.96	3	-82
12	डब्ल्यूबीपीडीसीएल सागरदिघी	5	4.81	6.1	7.59	58	24
13	बीईएल मेडक	1	-	2		क्रम संख्या 15 में सम्मिलित	
14	एनटीपीसी मंदसौर	50	1.14	4.72	2.91	156	-38
15	बीईएल मेडक	15	2.06	2.36	3.19	54	35

अनुलग्नक XXI
(पैरा 6.1 में संदर्भित)
पट्टा किराया की गणना तालिका

बिलिंग की अवधि	भूमि क्षेत्र (वर्ग मीटर)	दर (प्रति वर्ग मीटर)	मूल राशि (₹ में)	कर राशि (₹ में)	चालान के अनुसार पट्टा किराया (₹ में)
20.12.1994 से 30.09.1995 तक	2,000	47.30	73,865.75	0.00	73,865.75
01.10.1995 से 30.09.1996 तक	2,000	52.03	1,04,060.00	0.00	1,04,060.00
01.10.1996 से 30.09.1997 तक	2,000	57.23	1,14,460.00	0.00	1,14,460.00
01.10.1997 से 30.09.1998 तक	2,000	62.95	1,25,900.00	0.00	1,25,900.00
01.10.1998 से 30.09.1999 तक	2,000	69.25	1,38,500.00	0.00	1,38,500.00
01.10.1999 से 30.09.2000 तक	2,000	76.18	1,52,360.00	0.00	1,52,360.00
01.10.2000 से 30.09.2001 तक	2,000	83.80	1,67,600.00	0.00	1,67,600.00
01.10.2001 से 31.03.2002 तक	2,000	92.18	92,180.00	0.00	92,180.00
01-04-2003 से 31-03-2004 तक	2,000	106.47	2,12,940.00	0.00	2,12,940.00
01-04-2004 से 31-03-2005 तक	2,000	101.40	2,02,800.00	0.00	2,02,800.00
01-04-2005 से 31-03-2006 तक	2,000	117.15	2,34,300.00	0.00	2,34,300.00
01-10-2003 से 31-03-2004 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	108.95	7,550.00	0.00	7,550.00
01-04-2004 से 31-03-2005 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	117.15	31,500.00	0.00	31,500.00
01-04-2006 से 31-03-2007 तक	2,000	125.97	2,51,940.00	30,599.00	2,82,539.00
01-04-2006 से 30-09-2006 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	145.80	19,670.00	2,399.00	22,069.00
01-10-2006 से 31-03-2007 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	145.80	9,440.00	1,155.00	10,595.00
01-04-2007 से 30-09-2007 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	145.80	2,91,600.00	0.00	2,399.00
01-04-2008 से 31-03-2009 तक	2,000	1,035.00	20,70,000.00	2,55,852.00	23,25,852.00
01-04-2009 से 31-03-2010 तक	2,000	1,112.62	22,25,240.00	2,29,200.00	24,54,440.00

बिलिंग की अवधि	भूमि क्षेत्र (वर्ग मीटर)	दर (प्रति वर्ग मीटर)	मूल राशि (₹ में)	कर राशि (₹ में)	चालान के अनुसार पट्टा किराया (₹ में)
01-04-2010 से 31-03-2011 तक	2,000	1,196.07	23,92,140.00	2,46,390.00	26,38,530.00
01-04-2011 से 31-03-2012 तक	2,000	1,285.78	25,71,560.00	2,64,871.00	28,36,431.00
01-04-2012 से 31-03-2013 तक	2,000	1,382.00	27,64,000.00	3,41,630.00	31,05,630.00
01-04-2013 से 31-03-2014 तक	2,000	1,494.00	29,88,000.00	3,69,317.00	33,57,317.00
01-04-2014 से 31-03-2015 तक	2,000	1,610.00	32,20,000.00	3,97,992.00	36,17,992.00
01-10-2014 से 31-03-2015 तक (बकाया पट्टा किराया)	2,000	4,690.00	46,77,151.00	5,78,096.00	52,55,247.00
01-04-2015 से 31-03-2016 तक	2,000	6,775.00	1,35,50,000.00	18,97,000.00	1,54,47,000.00
01-04-2016 से 31-03-2017 तक	2,000	7,285.00	1,45,70,000.00	21,85,500.00	1,67,55,500.00
01-04-2017 से 31-03-2018 तक	2,000	7,285.00	1,45,70,000.00	21,85,500.00	1,67,55,500.00
01-04-2018 से 31-03-2019 तक	2,000	3,643.00	72,86,000.00	13,11,480.00	85,97,480.00
01-04-2019 से 31-03-2020 तक	2,000	3,643.00	72,86,000.00	13,11,480.00	85,97,480.00
01-04-2020 से 31-03-2021 तक	2,000	3,643.00	72,86,000.00	13,11,480.00	85,97,480.00
01-04-2021 से 31-03-2022 तक	2,000	3,643.00	72,86,000.00	13,11,480.00	85,97,480.00
01-04-2022 से 31-07-2022 तक	2,000	4,005.00	26,70,000.00	4,80,600.00	31,50,600.00
योग					11,40,65,576.75

अनुलग्नक XXII

(पैरा 7.1.1 में संदर्भित)

31 मार्च 2024 तक ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में उपलब्ध बेड़ों का विवरण

क्रम सं.	शिल्प	अधिग्रहण की लागत (करोड़ ₹ में)	उपयोगी जीवनकाल	निर्माण का वर्ष	अधिग्रहण की तारीख	पोत की आयु (वर्षों में)	शेष जीवन (वर्षों में)	पोत का प्रकार	अधिकतम ड्रेजिंग गहराई (मी.)	हूपर क्षमता (घन मीटर)	पम्पिंग क्षमता (घन मीटर प्रति घंटे)
1	डीसीआई ड्रेज VIII	16.93	25	1976	10.05.1976	48	--	स्व-चालित	25	6,500	--
2	डीसीआई ड्रेज XI	27.33	25	1986	1.01.1986	38	--	ट्रेलर सक्शन	25	4,500	--
3	डीसीआई ड्रेज XII	88.72	25	1990	5.10.1990	34	--	हॉपर ड्रेजर	20	4,500	--
4	डीसीआई ड्रेज XIV	89.11	25	1991	10.01.1991	33	--	(टीएसएचडी)	20	4,500	--
5	डीसीआई ड्रेज XV	94.55	25	1999	24.04.1999	25	--		25	7,400	--
6	डीसीआई ड्रेज XVI	207.30	25	2000	1.04.2000	24	1		25	7,400	--
7	डीसीआई ड्रेज XVII	182.01	25	2001	1.08.2001	23	2		25	7,400	--
8	डीसीआई ड्रेज XIX	619.78	25	2012	21.12.2012	12	13		25	5,500	--
9	डीसीआई ड्रेज XX	586.46	25	2013	24.07.2013	11	14		25	5,500	--
10	डीसीआई ड्रेज XXI	623.22	25	2013	10.03.2014	10	15		25	5,500	--
	टीएसएचडी की कुल क्षमता									58,700	
11	डीसीआई ड्रेज XVIII	273.74	25	2009	21.01.2011	13	12	अचालित	25	--	2,000
12	डीसीआई आईडी गंगा	17.87	25	2016	6.12.2016	7	18	कटर सक्शन तलकर्षक (सीएसडी)	14	--	500
	सीएसडी की कुल क्षमता										2,500
13	डीसीआई ड्रेज बीएच-I	129.54	25	2011	22.11.2011	12	13	अचालित बैकहो तलकर्षक	21.5	--	370

अनुलग्नक XXIII

(पैरा 7.1.3 में संदर्भित)

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा के लिए चयनित परिचालन और रखरखाव अनुबंधों की सूची

क्रम सं.	विवरण
परिचालन अनुबंध	
1	वर्ष 2019-20 के लिए गंगावरम बंदरगाह पर रखरखाव तलकषण अनुबंध
2	वर्ष 2019-20 के लिए दाभोल में रखरखाव तलकषण अनुबंध
3	वर्ष 2021-22 के लिए पुनर्ग्रहण हेतु पारादीप पोर्ट अथॉरिटी (पीपीए) सैंड ट्रैप से एनआरएल क्रूड ऑयल इंपोर्ट टर्मिनल प्लॉट तक ड्रेज्ड सामग्री की ढुलाई और पंपिंग
4	कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में 2019-20 और 2020-21 की अवधि के लिए रखरखाव तलकषण अनुबंध
5	वर्ष 2019-20 के लिए न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट में रखरखाव तलकषण अनुबंध
6	वर्ष 2019-20 के लिए कामराजर पोर्ट लिमिटेड (एन्नोर) में रखरखाव तलकषण अनुबंध
7	2020-21 से 2021-22 की अवधि के लिए दक्षिणी नौसेना कमान, कोचीन में रखरखाव तलकषण अनुबंध
8	वर्ष 2019-20 के लिए नौसेना डॉकयार्ड, मुंबई में रखरखाव तलकषण अनुबंध
9	2020-21 से 2021-22 तक की अवधि के लिए न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट में रखरखाव तलकषण अनुबंध
10	पारादीप बंदरगाह प्राधिकरण में स्तम्भशीर्ष तलकषण
11	वर्ष 2019-2020 के लिए कोचीन पोर्ट अथॉरिटी में रखरखाव तलकषण अनुबंध
12	वर्ष 2020-2021 के लिए कोचीन पोर्ट अथॉरिटी में रखरखाव तलकषण अनुबंध
13	वर्ष 2020-21 के लिए कामराजर पोर्ट लिमिटेड (एन्नोर) में एसआईओटीएल बर्थ पर रखरखाव तलकषण अनुबंध
14	वर्ष 2021-2022 के लिए कोचीन पोर्ट अथॉरिटी में रखरखाव तलकषण अनुबंध
15	2019-20 से 2021-22 की अवधि के लिए पारादीप बंदरगाह प्राधिकरण में रखरखाव तलकषण अनुबंध

क्रम सं.	विवरण
16	जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट में 2019-20 से 2021-22 की अवधि के लिए रखरखाव तलकषण अनुबंध
17	2019-20 से 2021-22 तक की अवधि के लिए हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (कोलकाता) में रखरखाव तलकषण अनुबंध
रखरखाव अनुबंध	
1	ट्रेज मल्टीकैट का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
2	ट्रेज XIV (इमरजेंसी ड्राई डॉक का ड्राई डॉक (मरम्मत अनुबंध
3	ट्रेज XXI का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
4	ट्रेज XVI का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
5	ट्रेज एक्वेरियस का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
6	ट्रेज VIII का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
7	ट्रेज XI का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
8	ट्रेज XVIII का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
9	ट्रेज XIX का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
10	ट्रेज XIV का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
11	ट्रेज XVII का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
12	ट्रेज XVI का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
13	ट्रेज XX का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
14	ट्रेज XV का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध
15	ट्रेज XII का ड्राई डॉक मरम्मत अनुबंध

अनुलग्नक XXIV

(पैरा 7.1.4 में संदर्भित)

'तलकर्षकों के परिचालन और रखरखाव' पर पैरा 14.1 के प्रति दी गई सीएंडएजी की अनुशंसाओं के कार्यान्वयन की स्थिति - 2017 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9:

क्रम सं.	लेखापरीक्षा की अनुशंसा	वर्तमान स्थिति
1.	डीसीआईएल को बेहतर योजना, कुशल तैनाती और पर्यवेक्षण के माध्यम से अपने तलकर्षकों की क्षमता बढ़ाने का लक्ष्य रखना चाहिए ताकि निर्धारित अवधि के भीतर काम सम्पूर्ण हो सके।	लेखापरीक्षा में तलकर्षकों की योजना और तैनाती में खामियां तथा तलकर्षकों कार्यों के सम्पूर्ण होने में देरी पाई गई। इस संबंध में अभ्युक्तियों पर पैरा संख्या 7.1.5.1 (ख) में चर्चा की गई है।
2.	डीसीआईएल को तलकर्षकों को निष्क्रिय होने से बचाने के लिए समय पर वैधानिक प्रमाणपत्रों का पुनर्वैधीकरण भी सुनिश्चित करना चाहिए।	लेखापरीक्षा में तलकर्षकों के निष्क्रिय रहने के मामले सामने आए हैं, क्योंकि डीसीआईएल ने समय पर वैधानिक प्रमाणपत्रों का पुनर्वैधीकरण प्राप्त नहीं किया था और इसकी चर्चा पैरा संख्या 7.1.5.2 (ख) में की गई है।
3.	सफल परीक्षण के बाद तलकर्षक की डिलीवरी ली जानी चाहिए।	समीक्षा अवधि के दौरान डीसीआईएल द्वारा कोई नया तलकर्षक नहीं खरीदा गया, इसलिए अनुशंसा के कार्यान्वयन की जांच नहीं की जा सकी।
4.	डीसीआईएल अचानक खराबी से बचने के लिए नियोजित रखरखाव अनुसूची का सख्ती से पालन करना सुनिश्चित करे।	लेखापरीक्षा ने पाया है कि डीसीआईएल ने अचानक ब्रेकडाउन से बचने के लिए नियोजित रखरखाव अनुसूचियों का पालन नहीं किया है और इसकी चर्चा पैरा संख्या 7.1.5.2 (ख) में की गई है।

अनुलग्नक XXV

(पैरा 7.1.5.1 में संदर्भित)

31 मार्च 2024 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के लिए ड्रिजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में उपलब्ध बड़े की परिचालन दक्षता

(₹ लाख में)

क्रम सं.	डीसीआईएल ड्रेज नाम	निर्माण का वर्ष	समय	हूपर/पम्पिंग क्षमता	2019-20				2020-21				2021-22			
					लाभ / हानि	तलकर्मण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय	लाभ / हानि	तलकर्मण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय	लाभ / हानि	तलकर्मण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय
1	VIII	1976	48	6,500	847	280	10.26	13.29	-	220	28.96	13.61	723	303	13.05	15.43
2	XI	1986	38	4,500	3,038	250	13.16	25.31	-2,113	254	18.45	10.13	-1,630	106	25.85	10.47
3	XII	1990	34	4,500	1,318	289	15.91	20.47	-	85	60.45	28.38	2,610	311	20.42	28.81
4	XIV	1991	33	4,500	-3,459	121	43.54	14.95	-614	322	18.13	16.22	719	272	19.15	21.79
5	XV	1999	25	7,400	-357	277	18.26	16.97	-393	282	23.34	21.95	1,955	221	19.07	27.91
6	XVI	2000	24	7,400	1,193	216	23.95	29.48	-440	286	29.19	27.65	-2,077	171	33.74	21.60
7	XVII	2001	23	7,400	-586	247	21.68	19.31	-151	190	31.85	31.05	1,976	173	33.08	44.50
8	XIX	2012	12	5,500	1,256	295	23.71	27.97	-1,886	295	25.20	18.80	-2,122	213	30.10	20.14
9	XX	2013	11	5,500	3,045	277	19.06	30.06	-949	268	25.06	21.52	-945	192	29.47	24.55
10	XXI	2013	10	5,500	-2,190	238	28.95	19.74	68	302	26.57	26.79	1,206	292	28.56	32.69

क्रम सं.	डीसीआईएल ड्रेज नाम	निर्माण का वर्ष	समय	हूपर/ पम्पिंग क्षमता	2019-20				2020-21				2021-22			
					लाभ / हानि	तलकर्षण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय	लाभ / हानि	तलकर्षण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय	लाभ / हानि	तलकर्षण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय
11	XVIII	2009	13	2,000	-2,290	221	16.63	6.27	-2,646	24	115.88	5.63	-3,303	165	25.72	5.70
12	आईडी गंगा	2016	7	500	157	67	3.00	5.00	-196	54	7.15	3.52	-240	85	6.18	3.35
13	बीएच-1	2011	12	370	1,341	163	6.20	14.43	-1,182	35	28.31	-5.46	-712	53	23.58	10.15

अनुलग्नक XXV (पिछले पृष्ठ से जारी)

(पैरा 7.1.5.1 में संदर्भित)

31 मार्च 2024 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के लिए ड्रिजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में उपलब्ध बड़े की परिचालन दक्षता
(₹ लाख में)

क्रम सं.	डीसीआईएल इंज नाम	निर्माण का वर्ष	समय	हूपर/ पम्पिंग क्षमता	2022-23			2023-24				
					लाभ / हानि	तलकर्मण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय	लाभ / हानि	तलकर्मण दिवस	प्रति दिन लागत	प्रतिदिन आय
1	VIII	1976	48	6,500	573	238	17.82	20.23	320	304	19.67	20.72
2	XI	1986	38	4,500	-992	234	19.78	15.54	906	290	7.81	10.93
3	XII	1990	34	4,500	751	325	26.75	29.06	-1,149	174	29.67	23.07
4	XIV	1991	33	4,500	-889	312	27.49	24.64	-841	106	33.41	25.48
5	XV	1999	25	7,400	1,533	233	29.90	36.48	944	301	26.62	29.75
6	XVI	2000	24	7,400	-1,247	294	34.19	29.95	517	284	30.39	32.21
7	XVII	2001	23	7,400	279	267	38.30	39.35	-123	228	29.25	28.71
8	XIX	2012	12	5,500	307	293	27.91	28.96	1,890	316	30.89	36.87
9	XX	2013	11	5,500	657	272	29.00	31.42	-1,021	300	27.13	23.72
10	XXI	2013	10	5,500	1,559	217	35.84	43.02	1,409	333	30.54	34.77
11	XVIII	2009	13	2,000	-3,799	91	45.73	3.98	-1,588	0	--	--
12	आईडी गंगा	2016	7	500	-226	198	2.81	1.67	-189	0	--	--
13	बीएच-1	2011	12	370	-844	लागू नहीं	--	--	0	0	--	--

अनुलग्नक XXVI

(पैरा 8.1.2 में संदर्भित)

31 मार्च 2024 तक जिन परियोजनाओं में ओटीएफआईएस का परिदान हुआ, उनका विवरण

क्रम सं.	परियोजना का नाम	निष्पादन का तरीका	राज्य/परियोजना कार्यान्वयन इकाई	ओटीएफआईएस के अनुमोदन की तिथि	ओटीएफआईएस के संवितरण की तिथि	ओटीएफआईएस के अंतर्गत स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)	ओटीएफआईएस के अंतर्गत राशि (₹ करोड़ में)
1.	गुड़गांव-जयपुर	बीओटी (टोल) / राजस्व साझाकरण	राजस्थान/जयपुर	12 सितम्बर 2016	मई 2017 से जून 2018	352	345.67
2.	पनवेल-इंदापुर	बीओटी (टोल)/ नकारात्मक अनुदान	महाराष्ट्र/पनवेल	15 जुलाई 2016	जून 2017 से मार्च 2021	540	540
3.	इंदौर- गुजरात/एमपी सीमा		मध्य प्रदेश/इंदौर	15 फरवरी 2017	जनवरी 2017 से फरवरी 2019	122.48	121.63
4.	लुधियाना- तलवंडी		पंजाब/ लुधियाना	25 नवंबर 2019	मई 2020 से अक्टूबर 2020	13.50	12.91
5.	रायबरेली- प्रयागराज	बीओटी (टोल)/ सकारात्मक अनुदान	उत्तर प्रदेश/रायबरेली	16 नवंबर 2017	फरवरी 2018 से अक्टूबर 2021	119.91	119.91
6.	कृष्णनगर - बहरामपुर	बीओटी (वार्षिकी)	पश्चिम बंगाल/कृष्णनगर	15 जुलाई 2016	फरवरी 2017 से जनवरी 2021	404.10	313.54
7.	श्रीनगर- बनिहाल		जम्मू- कश्मीर/श्रीनगर	10 अप्रैल 2017	अगस्त 2017 से जून 2018	200	102.02

2025 का प्रतिवेदन सं. 18

क्रम सं.	परियोजना का नाम	निष्पादन का तरीका	राज्य/परियोजना कार्यान्वयन इकाई	ओटीएफआईएस के अनुमोदन की तिथि	ओटीएफआईएस के संवितरण की तिथि	ओटीएफआईएस के अंतर्गत स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)	ओटीएफआईएस के अंतर्गत संवितरित राशि (₹ करोड़ में)
8.	छपरा-हाजीपुर		बिहार/ छपरा	15 जुलाई 2016	दिसंबर 2016 से जून 2021	175	174.97
					कुल	1926.99	1730.65

स्रोत: भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े

अनुलग्नक XXVII

{पैरा 8.1.4.2 (ई)(i) में संदर्भित}

तीन बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा टोल राजस्व का परित्याग दर्शाता विवरण

परियोजना का नाम	त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार परियोजना पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	अनंतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करने की वास्तविक तिथि	एनएच शुल्क नियम 2008 के अनुसार ओटीएफआईएस के बाद परियोजना पूर्ण होने में 45 दिनों से अधिक का विलंब (दिनों में)	ओटीएफआईएस के बाद टोल राजस्व का परित्याग (₹ करोड़ में)
श्रीनगर-बनिहाल	30 सितंबर 2017	27 मार्च 2018	133	9.38
कृष्णनगर-बहरामपुर	31 जुलाई 2017	10 फ़रवरी 2020	879	210.83
छपरा-हाजीपुर	30 अप्रैल 2017	मार्च 2024 तक पीसीसी जारी नहीं की गई	2,482	331.88
कुल				552.09

स्रोत: त्रिपक्षीय समझौता और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े

अनुलग्नक XXVIII

({पैरा 8.1.4.2 (ई)(iii) में संदर्भित})

तीन बीओटी (टोल) परियोजनाओं में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा

प्रीमियम/नकारात्मक अनुदान का परित्याग को दर्शाता विवरण

परियोजना का नाम	वार्षिक देय प्रीमियम (₹ करोड़ में)	त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार परियोजना पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र/समाप्ति जारी करने की वास्तविक तिथि	ओटीएफआईएस के बाद परियोजना पूर्ण होने में देरी (दिनों में)	ओटीएफआईएस के बाद प्रीमियम का त्याग/हानि (₹ करोड़ में)
इंदौर-गुजरात/मप्र सीमा	23	28 फ़रवरी 2017	07 नवंबर 2018	617	38.88
पनवेल-इंदापुर	33.95	31 मार्च 2018	17 नवंबर 2021 (पीसीसी जारी नहीं होने के कारण समाप्ति की तिथि)	1327	123.43
लुधियाना-तलवंडी	1.08	25 मई 2020	28 सितंबर 2020	126	0.37
कुल					162.68

स्रोत: त्रिपक्षीय समझौता, रियायत समझौता और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े

अनुलग्नक -XXIX

{पैरा 8.1.4.3 (बी.3) में संदर्भित}

स्वतंत्र अभियंता द्वारा बताई गई अनियमितताओं को दर्शाता विवरण

क्रमांक.	परियोजना का नाम	राशि (₹ करोड़ में)	निष्पक्ष अभियंता की टिप्पणी
1	कृष्णनगर-बहरामपुर	17.53	रियायतग्राही की अर्जित जीएसटी देयता के भुगतान के लिए ओटीएफआईएस निधि से ₹17.53 करोड़ की राशि जारी की गई। हालाँकि, जीएसटी देयता के भुगतान की अनुमति ओटीएफआईएस के अंतर्गत नहीं थी और राशि जारी करने से पहले समीक्षा समिति से कोई अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था। (आईई) ने कहा (18 नवंबर 2019) कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा लागू ब्याज सहित राशि प्रथम वार्षिकी भुगतान से वसूल की जाएगी।
		12.35	शेष कार्यों को सम्पूर्ण करने के लिए रियायतग्राही को वितरित कुल धनराशि ₹ 380.91 करोड़ थी, जबकि परियोजना में किए गए कार्य का मूल्य ₹ 368.56 करोड़ था, अर्थात् रियायतग्राही द्वारा ₹ 12.35 करोड़ की अतिरिक्त राशि उपयोग की गई।
2	जयपुर-गुड़गांव	44.61	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने दिसंबर 2019 तक 345.68 करोड़ रुपये का ओटीएफआईएस निवेश किया, जिसमें से ओटीएफआईएस के अंतर्गत केवल 301.07 करोड़ रुपये कार्यों को सम्पूर्ण करने के लिए उपयोग किए गए, इसलिए ओटीएफआईएस के अंतर्गत 44.61 करोड़ रुपये लंबित कार्यों के अलावा अन्य कार्यों पर खर्च किए गए।
	कुल	74.49	

स्रोत: भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेख

अनुलग्नक XXX

(पैरा 8.2 में संदर्भित)

रियायत करार के पक्षकारों द्वारा पूरी की जाने वाली पूर्व शर्तें (खंड 4) और 28 अगस्त 2019 को उनकी स्थिति जब भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने रियायत करार समाप्त कर दिया

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की पूर्व शर्तें		
क्रम सं.	विवरण	क्या सम्पूर्ण हुआ? स्थिति
1	खंड 10.3.1 और 10.3.2 के प्रावधानों के अनुसार रियायतग्राही के लिए साइट पर जाने का अधिकार प्राप्त करना	हाँ
2	धारा 10.3.1 और 10.3.2 के अंतर्गत अधिकार या मार्ग का हिस्सा बनने वाली भूमि के संबंध में पर्यावरण सुरक्षा और संरक्षण से संबंधित सभी लागू अनुमति प्राप्त करना।	हाँ
3	खंड 10.3.1 और 10.3.2 के अंतर्गत अधिकार या रास्ते का हिस्सा बनने वाली भूमि के संबंध में वन मंजूरी प्राप्त करना	हाँ
4	परियोजना के अंतर्गत समतल पारक पर सड़क ऊपरी गामी पुल/निम्न गामी पुल के लिए सामान्य व्यवस्था रेखाचित्रों का अनुमोदन प्राप्त करना	हाँ

रियायतग्राही की पूर्व शर्तें		
क्रम सं.	विवरण	क्या सम्पूर्ण हुआ? स्थिति
1	यदि आवश्यक हो तो सी.ए. के खंड 9.1 और खंड 9.7 के अनुसार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अतिरिक्त निष्पादन सुरक्षा के साथ-साथ निष्पादन सुरक्षा प्रदान करना।	हाँ
2	निलंब अनुबंध निष्पादित करें	नहीं
3	प्रतिस्थापन अनुबंध निष्पादित करें	नहीं

रियायतग्राही की पूर्व शर्तें		
क्रम सं.	विवरण	क्या सम्पूर्ण हुआ? स्थिति
5	वित्तपोषण करारों को निष्पादित करें और उनकी तीन सत्य प्रतियां भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपें, जो रियायतग्राही के निदेशक द्वारा विधिवत सत्यापित हों।	नहीं
6	वित्तीय पैकेज और वित्तीय मॉडल की तीन सत्य प्रतियां, जो कि रियायतग्राही के निदेशक द्वारा विधिवत् सत्यापित हों, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपें, साथ ही वित्तीय मॉडल की एमएस एक्सेल संस्करण में तीन सॉफ्ट प्रतियां या उसका कोई विकल्प, जो वरिष्ठ ऋणदाताओं को स्वीकार्य हो, सौंपें।	नहीं
7	उनकी संबंधित यूनियन के सदस्यों की ओर से भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को रियायत करार के खंड 7.1 के उप खंड (के), (एल) और (एम) में निर्धारित अभ्यावेदन और वारंटियों की सत्यता की पुष्टि प्रदान करना।	नहीं

अनुलग्नक XXXI

(पैरा 9.1 में संदर्भित)

लेखापरीक्षा के कहने पर वसूली

(₹ लाख में)

मंत्रालय/विभाग का नाम	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम का नाम	लेखापरीक्षा अभ्युक्ति संक्षेप में	वित्त वर्ष 2022-23 में प्रबंधन द्वारा वसूली राशि
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	बीमाकर्ता द्वारा अल्प बीमा और कवरेज न करने के कारण की गई कटौती ₹ 82.34 लाख की वसूली न होना, जिसका वहन संविदाकार द्वारा किया जाना था।	82.34
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड	कर्मचारियों के वर्दी भत्ते पर टीडीएस कटौती के संबंध में वेस्टर्न ऑनशोर बेसिन, ओएनजीसी वडोदरा द्वारा कॉर्पोरेट कार्यालय, ओएनजीसी के निर्देशों का पालन न करना।	165.20
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	एलपीजी सिलेंडर कैप की कमी के कारण ग्राहकों/वितरकों से जुर्माना न वसूला जाना।	25.35
विद्युत	दामोदर घाटी निगम	खराब आंतरिक नियंत्रण के कारण बैंक गारंटी शुल्क के रूप में ₹ 3.93 करोड़ रुपये की अतिरिक्त कटौती ध्यान में नहीं आई।	60.00
विद्युत	टीएचडीसी	संविदाकार से अनिवार्य श्रमिक कल्याण उपकर की वसूली न करना।	102.00

मंत्रालय/विभाग का नाम	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम का नाम	लेखापरीक्षा अभ्युक्ति संक्षेप में	वित्त वर्ष 2022-23 में प्रबंधन द्वारा वसूली राशि
विद्युत	एनटीपीसी तमिलनाडु एनर्जी कंपनी लिमिटेड	कोयला उतारने के लिए कोल बर्थ-2 के उपयोग के कारण टीएएनजीईडीसीओ से उतराई शुल्क की वसूली न होना।	3,183.68
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	संविदाकारों से अनिवार्य श्रमिक कल्याण उपकर की कम वसूली।	124.74
इस्पात	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	उच्च दर पर डीजल की खरीद के कारण संविदाकार को अतिरिक्त भुगतान किया गया।	1.67
कुल			₹ 3,744.98
अर्थात्			₹37.45 करोड़

अनुलग्नक XXXII

(पैरा 9.2 में संदर्भित)

लेखापरीक्षा के अनुरोध पर सुधार/संशोधन

मंत्रालय का नाम	पीएसयू का नाम	संक्षेप में लेखापरीक्षा अवलोकन	प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई
आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय	बैंगलोर मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	बीएमआरसीएल, कर्नाटक सरकार और भारत सरकार के बीच हस्ताक्षरित त्रिपक्षीय समझौते (दिसंबर 2010) के अनुसार, बैंगलोर मेट्रो रेल परियोजना के निष्पादन में भुगतान किए गए सभी राज्य/स्थानीय करों और शुल्कों/उपकरों की प्रतिपूर्ति कर्नाटक सरकार द्वारा की जाती है। कंपनी केन्द्रीय करों की प्रतिपूर्ति की हकदार नहीं थी।	बीएमआरसीएल ने सूचित किया (मार्च 2023) कि लेखापरीक्षा अभियुक्ति के आधार पर उसने कर्नाटक सरकार से प्राप्त होने वाले अन्य दावों से इस राशि की कटौती करके जनवरी 2023 में दावे को ठीक कर दिया है।
		हालाँकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि अक्टूबर 2018 से जनवरी 2019 की अवधि के लिए संविदाकार के बिलों से काटे गए ₹ 677.69 लाख के जीएसटी टीडीएस को गलती से कर्नाटक सरकार को प्रस्तुत दावों (फरवरी 2019) में शामिल कर दिया गया था और इसे मार्च 2019 में प्राप्त किया गया था।	

अनुलग्नक XXXIII

(पैरा 10.1 में संदर्भित)

2022 तक पिछले पांच वर्षों के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (वाणिज्यिक) का विवरण दर्शाता
विवरण जिसके लिए प्रथम कार्रवाई नोट लंबित थे

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या और लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का वर्ष		पैरा नं.
नागर विमानन मंत्रालय		
2023 का 15	स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा	अध्याय 1
वित्त मंत्रालय (वित्तीय सेवा विभाग)		
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.1
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.3
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.4
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.5
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.6
वित्त मंत्रालय (निवेश और लोक परिसंपत्ति प्रबंधन विभाग)		
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	4.7
भारी उद्योग मंत्रालय		
2023 का 15	स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा	अध्याय 2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	5.1
आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय		
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	7.1
खान मंत्रालय		
2023 का 12	निष्पादन लेखापरीक्षा	संपूर्ण प्रतिवेदन
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय		
2022 का 13	निष्पादन लेखापरीक्षा	संपूर्ण प्रतिवेदन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या और लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का वर्ष		पैरा नं.
2024 का 2	स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा	अध्याय 1
2024 का 2	स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा	अध्याय 2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	2.1
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	2.2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	2.3
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	2.4
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	2.5
विद्युत मंत्रालय		
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	3.1
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	3.2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	3.3
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय		
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.1
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.2
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.3
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.4
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.5
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.6
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.7
2024 का 12	अनुपालन लेखापरीक्षा	8.8
इस्पात मंत्रालय		
2023 का 15	स्टैंडअलोन अनुपालन लेखापरीक्षा	अध्याय III

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

<https://cag.gov.in/hi/page-audit-report-18-of-25>

