सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

का प्रतिवेदन



संघ सरकार (वाणिज्यिक)

2013 की संख्या 13

(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

का प्रतिवेदन

मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (वाणिज्यिक)

2013 की संख्या 13

(अनुपालन लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां)

विषयसूची

अध्याय/पैराग्राफ	विषय	पीएसयू	पृष्ठ सं.
	प्राक्कथन		vii
	कार्यकारी सार		ix
अध्याय I	**परमाणु ऊर्जा विभाग**		
1.1	सीवीसी दिशानिर्देशों का उल्लंघन तथा उत्पाद शुल्क छूट न लेने के कारण हानि	न्यूक्लियर पॉवर कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड	1
अध्याय II	**रसायन एवं ऊर्वरक मंत्रालय**		
2.1	असम गैस क्रेकर परियोजना	बह्मपुत्र क्रेकर एण्ड पोलीमर लिमिटेड	4
अध्याय III	**नागर विमानन मंत्रालय**		
3.1	भूमि प्रबन्धन	भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण	9
3.2	राजस्व की हानि	भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण	20
3.3	डायल के राजस्व में देय शेयर की उगाही न होना	भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण	21
3.4	भूमि सम्हलाई करारों के परिहार्य समापन के कारण राजस्व की हानि	एयर इण्डिया लिमिटेड	23
3.5	'हेलीकॉप्टरों का परिचालन'	पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड	26
अध्याय IV	**कोयला मंत्रालय**		
4.1	लाभकारी प्रभारों का संशोधन न करना	केन्द्रीय कोल्फील्ड लिमिटेड	33
अध्याय V	**वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय**		
5.1	सोने के लेनदेन में चूक के कारण देय राशि तथा छिपा हुआ लेखांकन	एमएमटीसी लिमिटेड	36

5.2	मैं. इंडियाबुल्स फाइनेंशियल सर्विसेज के साथ संयुक्त कार्य में अविवेकपूर्ण निवेश	एमएमटीसी	41
अध्याय VI	**उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय**		
6.1	राज्य सरकार और उनकी एजेन्सियों को भुगतान किये गये सोसाइटी कमीशन की गैर-वसूली	भारतीय खाद्य निगम	45
6.2	खाद्यान्नों की सम्भलाई पर अधिक व्यय	भारतीय खाद्य निगम	46
6.3	ठेकेदार द्वारा सेवाकर की राशि का दुर्विनियोजन	भारतीय खाद्य निगम	47
अध्याय VII	**रक्षा मंत्रालय**		
7.1	एक निष्क्रिय कम्पनी को टेकओवर करने का अविवेकपूर्ण निर्णय	बीईएमएल लिमिटेड	49
7.2	एक लौह-अयस्क व्यापारी के साथ व्यापार की दोषपूर्ण शर्तें	बीईएमएल लिमिटेड	51
7.3	कांकर्स-एम मिसाईलों की खरीद, उत्पादन और आपूर्ति	भारत डायनेमिक्स लिमिटेड	53
7.4	कांकर्स-एम मिसाईलों की खरीद, उत्पादन और आपूर्ति	भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड	59
7.5	एक विदेशी विक्रेता को अनुचित लाभ	भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड	63
7.6	निष्पादन संबंधित वेतन का अधिक भुगतान	भारत इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड एण्ड मझगांव डॉक लिमिटेड	64
7.7	उन्नत हल्के हैलिकोप्टर के लिए शक्ति इंजन के विकास और उत्पादन में विलंब	हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड	66
7.8	इन्टरमिडिएट जेट ट्रेनर परियोजना का निर्वहन	हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड	75
7.9	उन्नत हल्के हेलीकाप्टरों की ब्रिक्री में हानि	हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड	90
7.10	प्रोत्साहन राशि का अनियमित भुगतान	हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड	92

अध्याय VIII	**उर्वरक विभाग**		
8.1	बोली में लागत का अनुचित अनुमान	राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइज़र्स लिमिटेड	94
अध्याय IX	**वित्त मंत्रालय**		
9.1	पुनर्बीमा संधिपत्र के अविवेकपूर्ण स्वीकृति के कारण परिहार्य हानि	जनरल इंश्योरेंस कारपोरेशन ऑफ इंडिया	97
9.2	समूह स्वास्थ्य योजना की भागीदारी में परिहार्य हानि	राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड, न्यू इण्डिया एश्योरेन्स कम्पनी लिमिटेड, ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और यूनाईटेड इण्डिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड	100
9.3	बाह्य स्थापनों में जोखिमों के अधिक अवरोधन के कारण हानि	दी ओरिएन्टल इंश्योरेंश कम्पनी लिमिटेड	102
9.4	अपर्याप्त संवीक्षा के कारण ऋण की सन्दिग्ध वसूली	पीएनबी हाऊ सिंग फाइनेंस लिमिटेड	105
9.5	सेवा कर के कम भुगतान के कारण परिहार्य हानि	एसबीआई कार्ड्स एण्ड पेमेंट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड	108
9.6	कालातीत कार्डों पर परिहार्य व्यय	एसबीआई कार्ड्स एण्ड पेमेंट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड	110
9.7	अविवेकपूर्ण जोखिम हस्ताक्षर के माध्यम से परिहार्य देयता की स्वीकार्यता से उत्पन्न होने वाले आग के दावा का निपटान	दि न्यू इंण्डिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	111
अध्याय X	**पैट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय**		
10.1	परित्यक्त ई एवं पी परियोजनाएं	गेल (इंडिया) लिमिटेड और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड	114
10.2	हिन्दूस्तान पैट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी एचपीसीएल बायोफ्युलज़ लिमिटेड में निवेश	हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड	129
10.3	पानीपत रिफाइनरी में गैस टरबाइन्स के रूपान्तरण का दादरी पानीपत स्पर पाइप लाइन के समकालिक न होने के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय	इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड	141

10.4	उत्पन्न हुई पवन ऊर्जा के कैप्टिव उपभोग को सुनिश्चित न करने के कारण परिहार्य हानि	इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड	143
10.5	विद्युत के सस्ते स्त्रोत के अवमूल्यांकन के कारण अतिरिक्त व्यय	इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड	146
10.6	विद्युत के सस्ते स्त्रोत के अवमूल्यांकन के कारण अतिरिक्त व्यय	इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड	147
10.7	मानक निविदाकरण पद्धति के विपथन में रिग का परिहार्य किराए पर लिया जाना	ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड	149
10.8	जाली दस्तावेजों के आधार पर अक्षम पार्टी को ठेका देने के कारण हानि	ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड	151
10.9	एबीटी मीटर लगाने में विलम्ब के कारण क्रेडिट प्राप्त न होना और ब्याज की हानि।	ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड	154
अध्याय XI	**विद्युत मंत्रालय**		
11.1	तापीय विद्युत स्टेशनों में राख प्रबन्धन	दामोदर वेली कारपोरेशन	159
11.2	अनियमित/दोहरा भुगतान	दामोदर वेली कारपोरेशन	169
11.3	आकस्मिक अवकाश और वैकल्पिक अवकाश का अनियमित नकदीकरण	एनएचपीसी लिमिटेड	171
11.4	डीपीई प्रतिमानों से अधिक निष्पादन संबंधित भुगतान और कर्मचारियों को अनुलाभ	पावर फाइनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड	172

अध्याय XII	**सार्वजनिक उद्यम विभाग**		
12.1	अर्ध वेतन अवकाश और बीमारी के अवकाश के नकदीकरण के प्रति अनियमित भुगतान	भारत इलेक्ट्रोनिक्स लिमिटेड, भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, बोकारो पावर सप्लाई कम्पनी पावर लिमिटेड, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड, फेरो स्क्रैप निगम लिमिटेड, हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड, मैंगलोर रिफाईनरी एण्ड पैट्रोकैमिकल्स लिमिटेड, एमईसीओएन लिमिटेड, नेशनल हाइड्रो पावर कार्पोरेशन लिमिटेड, एनटीपीसी लिमिटेड, नेवली लिग्नाईट, कार्पोरेशन लिमिटेड, एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी प्राईवेट लिमिटेड, एनएमडीसी लिमिटेड पावर फाईनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड, पावर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड, राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड, ग्रामीण विद्युतीकरण कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एसजेबीएन लिमिटेड और स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड	175
12.2	लेखापरीक्षा के कहने पर वसूलियां	युनाइटेड इण्डिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, दि न्यू इण्डिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और भारतीय खाद्य निगम।	178
12.3	लेखापरीक्षा के करने पर सुधार/परिशोधन	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड	178

अध्याय XIII	**शिपिंग मंत्रालय**		
13.1	जहाजों का निपटान	शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	179
अध्याय XIV	**इस्पात मंत्रालय**		
14.1	व्यर्थ निवेश	एनएमडीसी लिमिटेड	196
14.2	निष्पादन सम्बन्धित भुगतान योजना में अधिक भुगतान	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड	197
14.3	भत्तों और परिलब्धियों का अधिक भुगतान	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड	200
अध्याय XV	**शहरी विकास मंत्रालय**		
15.1	सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन परियोजना का कार्यान्वयन	दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड	202
अध्याय XVI	**लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) पर अनुवर्ती कार्रवाई**		212
	परिशिष्ट I		217
	परिशिष्ट II		220
	परिशिष्ट III		221
	अनुबंध		225

प्राक्कथन

1. कम्पनी अधिनियम के उपबंधों के अधीन स्थापित सरकारी कम्पनियों (कम्पनी अधिनियम के उपबंधों के अनुसार मानी गई सरकारी कम्पनियों सहित) के लेखाओं की लेखापरीक्षा कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 के उपबंधों के अधीन भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएजी) द्वारा की जाती है। कम्पनी अधिनियम के अधीन सीएजी द्वारा नियुक्त किए गए सांविधिक लेखापरीक्षकों (सनदी लेखाकारों) द्वारा प्रमाणित लेखाओं की सीएजी द्वारा अनुपूरक लेखापरीक्षा की जाती है जिसकी टिप्पणियां सांविधिक लेखापरीक्षकों के प्रतिवेदनों में शामिल की जाती हैं इसके अतिरिक्त इन कम्पनियों की सीएजी द्वारा नमूना जांच भी की जाती है।

2. कुछ निगमों और प्राधिकरणों को शासित करने वाली संविधियों में सीएजी द्वारा उनके लेखाओं की लेखापरीक्षा करने की अपेक्षा की गई है। पांच ऐसे निगमों *यथा* भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण, भारतीय खाद्य निगम और दामोदर घाटी निगम के सम्बन्ध में सुसंगत संविधियों के अधीन सीएजी उनका एकमात्र लेखापरीक्षक है। एक निगम यथा केन्द्रीय भाण्डागारण निगम के संबंध में सीएजी को निगम को शासित करने वाली संबंधित संविधि के अधीन नियुक्त किए गए सनदी लेखाकारों द्वारा की गई लेखापरीक्षा के बाद अनुपूरक एवं नमूना लेखापरीक्षा करने का अधिकार है।

3. एक सरकारी कम्पनी या निगम के लेखाओं के संबंध में रिपोर्टें 1984 में यथा संशोधित सीएजी के (कर्त्तव्य, शक्तियां एवं सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 19-ए के उपबंधों के अधीन नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा सरकार को प्रस्तुत की जाती हैं।

4. इस रिपोर्ट में उल्लिखित मामले उन मामलों में से हैं जो 2011-12 और पिछले वर्षों की लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए कुछ मामलों में मार्च 2012 के बाद के लेन-देन की लेखापरीक्षा के परिणाम, जहां कहीं उपलब्ध और सुसंगत हैं, भी उल्लिखित किए गए हैं।

5. इस रिपोर्ट में 'सरकारी कम्पनियों/निगमों या पीएसयूज़' के सभी प्रसंग 'केन्द्रीय सरकारी कम्पनियों/निगमों' के प्रसंग में माने जाएं जब तक कि सन्दर्भ में अन्यथा सुझाव न दिया जाए।

कार्यकारी सार

I प्रस्तावना

1. इस प्रतिवेदन में कम्पनी अधिनियम 1956 की धारा 619(3)(ख) अथवा उन विशिष्ट कार्पोरेशनों को अधिशासित करने वाली संविधियों के अन्तर्गत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा केन्द्रीय सरकारी कम्पनियों और कार्पोरेशनों के अभिलेखों तथा लेखाओं की नमूना जाँच के परिणामस्वरूप देखे गए लेखापरीखा निष्कर्ष सम्मिलित किए गए हैं।

2. इस प्रतिवेदन में 15 मंत्रालयों/विभागों के अधीन 38 पीएसयूज़ से संबंधित 11 विषय आधारित और 39 पृथक लेखापरीक्षा आपत्तियॉ सम्मिलित हैं। आपत्तियों के प्रारूप संबधित मंत्रालयों/विभागों के सचिवों जिनके प्रशासनिक नियंत्रण में पीएसयूज काम कर रहे हैं को छः सप्ताह की अवधि के अन्दर प्रत्येक मामले में उनका उत्तर/टिप्पणी देने के अवसर प्रदान करने के लिए भेजे गए थे। इस प्रतिवेदन को अप्रैल 2013 में अन्तिम रूप देने तक 36 आपत्तियों के उत्तर प्राप्त नहीं हुए थे। इससे पूर्व आपत्तियों के प्रारूप संबंधित पीएसयूज़ के प्रबंधनों को भेजे गए थे जिनके उत्तर इस प्रतिवेदन में उचित रूप से समाविष्ट किए गए हैं।

3. इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए पैराग्राफ भारत सरकार के निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन पीएसयूज से संबंधित हैंः-

मंत्रालय/विभाग (शामिल पीएसयूज़ की संख्या)	पैराग्राफों की संख्या	विषयक अध्ययनों की संख्या	उन पैराग्राफों/विषयक अध्ययनों की संख्या जिनके संबंध में मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था
1. परमाणु ऊर्जा (एनपीसीआईएल)	1	-	-
2. रसायन और उवर्रक (बीसीपीएल)	-	1	1
3. नागर विमानन (एएआई, एआईएल, पीएचएचएल)	3	2	3
4. कोयला (सीसीएल)	1	-	1
5. वाणिज्य और उद्योग (एमएमटीपी)	2	-	2
6. उपभेक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण (एफसीआई)	3	-	3
7. रक्षा (बीईएमएल, बीडीएल, बीईएल, एमडीएल, एचएएल)	7	3	7

8. ऊरवर्क विभाग (आरसीएफ)	1	-	1
9. वित्त मंत्रालय (जीआईसीएल, एनआईसीएल, एनआईएसीएल, ओआईसीएल, यूआईआईसीएल, पीएनबीएचएफएल, एसबीआईसीपीएसपीएल)	7		5
10. पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (गेल, आईओसीएल, एचपीसीएल, ओएनजीसी)	7	2	7
11. ऊर्जा (डीवीसी, एनएचपीसी, पीएफसी	3	1	4
12. सार्वजनिक उद्यम विभाग (बीईएल, भेल, बीपीएससीपीएल, सीएसएल, डीसीआईएल, एफएसएनएल, एचपीसीएल, मेकॉन लिमिटेड, एमआरपीएल, एनएचपीसीएल, एनएलसीएल, एनएमडीसी लिमिटेड, एनटीपीसी, एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड, पीएफसीएल, पीजीसीआईएल, आरईसीएल, आरआईएनएल, सेल, एसजेवीएन)	1	-	1
13.शिपिंग विभाग (एससीआई)		1	-
14. इस्पात (एनएमडीसी, सेल)	3	-	-
15. शहरी विकास (डीएमआरसी)	-	1	1
कुल	**39**	**11**	**36**

4. ग्यारह विषयक अध्ययनों में शामिल की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों का कुल वित्तीय प्रभाव ₹ 9040.33 करोड़ था।

5. इस प्रतिवेदन में शामिल की गई पृथक लेखापरीक्षा आपत्तियां मोटे तौर पर निम्नलिखित स्वरूप की हैं:-

- ❖ नियम, निर्देश, पद्धतियां तथा ठेके की शर्तों आदि का पालन न करना जिनमें 18 पैराओं में ₹ 1333.12 करोड़ की राशि शामिल है।
- ❖ संगठनों के वित्तीय हितों की रक्षा न करना जिनमें 16 पैराओं में ₹ 1314.66 करोड़ की राशि शामिल है।
- ❖ दोषपूर्ण/त्रुटिपूर्ण नियोजन जिसमें 3 पैराओं में ₹ 202.06 करोड़ शामिल हैं।
- ❖ अपर्याप्त/त्रुटिपूर्ण मानीटरिंग जिसमें एक पैरा में ₹ 23.91 करोड़ शामिल हैं।
- ❖ उद्देश्यों की प्राप्ति न होना/आंशिक रूप से प्राप्त होना जिसमें एक पैरा में ₹ 65.55 करोड़ शामिल हैं।

6. प्रतिवेदन में 4 पीएसयूज द्वारा की गई ₹ 121.86 करोड़ की वसूलियों से संबंधित एक पैरा तथा लेखापरीक्षा के कहने पर एक पीएसयू द्वारा संशोधनों/परिशोधनों से संबंधित एक अन्य पैरा भी शामिल है।

II रिपोर्ट में शामिल महत्वपूर्ण पैराओं की मुख्य बातें निम्नवत हैं:

रक्षा मंत्रालय ने जुलाई 2004 तक पूर्ण होने वाले ₹180 करोड़ की लागत पर हिन्दुस्तान एरोनोटिक्स लिमिटेड (एचएएल) द्वारा इन्टरमिडिएट जेट ट्रेनर (आईजेटी) के डिजाइन और विकास की संस्वीकृति जुलाई 1999 में दी थी। हांलांकि आईजेटी के डिजाइन और विकास की प्रारंभिक परिचालन मंजूरी (आईओसी) अभी तक अनुमोदन के स्तर तक पहुचनी थी, मंत्रालय ने एचएएल द्वारा सीमित श्रृंखला उत्पादन (एलएसपी) (मार्च 2006) और श्रृंखला उत्पादन (एसपी) (मार्च 2010) की संयुक्त संभलाई की भी संस्वीकृति दे दी। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पायाः

वास्तविक रूप से मार्च 2007 के लिए अनुसूचित आईओसी छः वर्षों के विलम्ब के बाद भी प्राप्त नहीं की जा सकी। विभिन्न चरणों पर कई विफलताओं से विकास में रूकावट आई थी।

विभिन्न चरणों के लिए अनुसूचित समयसीमा में बाधाएं ईंजन डिजाइन को निश्चित न करने, ईंजन के भार में परिवर्तन और अपर्याप्त दबाव वाले इंजन के साथ प्रयोग के कारण आई थी। निर्धारित संख्या में उड़ानें पूरी करने के बाद दोनों नमूनों की दुर्घटनाओं के परिणास्वरूप विमान के ढांचे को मजबूत बनाने के लिए उड़ान परीक्षण गतिविधियों और संशोधनों को स्थगित किया गया।

फेब्रिकेशन के लिए निर्धारित प्रक्रिया और संरचनात्मक परीक्षण नमूने की जांच जिससे डिजाइन की मजबूती साबित करने के लिए बुनियादी एयरफ्रेम के डिजाइन भार की डेढ गुना तक जांच की जानी थी, पहले नमूने के संबंध में इसका अनुपालन नहीं किया गया था । इसके परिणामस्वरूप कम भार पर भी नमूना विमानकबन्ध में दरार आई जिससे दूसरे विंग का निर्माण करना पड़ा जिसपर ₹ 38.78 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

चूंकि कम्पनी स्टाल विशेषताएं और स्पिन परीक्षण का सुधार नही कर सकी, अतः ₹ 23.59 करोड़ की लागत से दिसम्बर 2012 में काफी देरी से एक सलाहकार को नियुक्त किया गया था।

एलएसपी को उद्धृत करते समय उपकरणों/घटकों के लिए अस्थायी खरीद मूल्य अपनाने के परिणमस्वरूप ₹ 63.59 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया गया ।

विकास के लिए ₹180 करोड़ की वास्तविक मंजूरी के प्रति, परियोजना पर पहले से ही ₹ 516 करोड़ का व्यय किया जा चुका था।

एचएएल को निधियां जारी करने के लिए निर्धारित मापदण्ड निश्चित और पर्याप्त भैतिक प्रगति से संबंधित नही थे । एलएसपी के लिए ₹ 487 करोड़ की संस्वीकृति लागत के प्रति, मंत्रालय द्वारा आईओसी की प्राप्ति से पहले जारी की गई राशि ₹ 444 करोड़ थी। एसपी के संबंध में, ₹ 6180 करोड़ की संस्वीकृति के प्रति, जारी राशि ₹ 3075 करोड़ थी किन्तु व्यय केवल ₹ 168 करोड़ था।

इंजन के लिए संविदा दर मंगाने के बावजूद असीमित कुल तकनीकी जीवन के साथ और बाद में जीवन काल में वृद्धि के साथ इंजन के लिए घटे हुए प्रारंभिक जीवन की स्वीकृति की मांग के परिणामस्वरूप ₹ 131 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

आवश्यकता के लिए पहले से ही लाइन प्रतिस्थापन इकाइयों की अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹114.76 करोड़ के सामान की वारंटी समाप्त हो गई।

आवश्यकता के अनुसार एयरक्राफ्ट की सुपुदर्गी न होने के कारण मार्च 2013 तक आईएएफ के पायलटों के मध्यवर्ती स्तर प्रशिक्षण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

(पैरा सं. 7.8)

भारत डायनामिक्स लिमिटेड (बीडीएल) की सशस्त्र बलों द्वारा वांछित परिष्कृत रक्षा उपकरणों ने निर्माण के उद्देश्य से स्थापना की गई थी । बीडीएल भारत में नियंत्रित प्रक्षेपास्त्रों के लिए एक प्रमुख उत्पादन एजेंसी है। बीडीएल की भानूर यूनिट को कोनकुर्स एटीजीएम सिस्टम्स और युनिफाइड लांचरों के निर्माण के लिए स्थापित (1988) किया गया था और एमओडी द्वारा किए गए करार के भाग के रूप में 1989 से बीडीएल की भानूर युनिट को कोनकुर्स मिसाइलों के उत्पादन का कार्य दिया गया था। चूंकि कोनकुर्स मिसाइल ईआरए पैनल लगे टैंकों को ध्वस्त नहीं कर पाए थे, अतः थलसेना ने कोनकुर्स के उन्नत रूप कोनकुस-एम मिसाईल को समाविष्ट करने की जरूरत का पहचाना जो ईआरए द्वारा संरक्षित टैंकों को ध्वस्त करने में सक्षम थी (1994)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कोनकुर्स-एम के उन्नत रूप की आवश्यकता की स्वीकृति की तिथि (1994) से करार को अन्तिम रूप देने की प्रक्रिया में लगभग आठ वर्ष लगे। इसके अतिरिक्त, तकनीक के समावेश में प्रत्याशित से अधिक समय लगा और इसके कारण करार के निष्पादन में तीन वर्षों का विलम्ब हुआ और थलसेना द्वारा लगाए गए ₹ 38.81 करोड़ के निर्णीत हर्जाने (एलडी) के अलावा 14,722 मिसाइलों की अपूर्ति में विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 283.72 करोड़ की हानि हुई। बकाया 13,278 मिसाइलों की आपूर्ति के लिए अनुमानित हानि ₹ 297.25 करोड़ है और संभावित एलडी ₹75.57 करोड़ है। बीडीएल ने दो चरणों में क्रमशः ₹ 50 करोड़ और ₹130 करोड़ की लागत से मिसाइलों के उत्पादन के लिए क्षमता संवर्धन की योजना बनाई (अगस्त 2010) । चरण-I मार्च 2012 तक और चरण-II मार्च 2013 तक पूरा होना था। यद्यपि पहला चरण मार्च 2012 तक पूर्ण होना था, तथापि, फरवरी 2013 तक ₹59.27 करोड़ व्यय करने के बाद भी क्षमता 3000 मिसाइल प्रति वर्ष के समान स्तर पर ही रही।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि एमओडी ने थलसेना के लिए मै. रोसोबोरेन एक्पोर्ट के साथ ₹ 1223 करोड़ की लागत से 10,000 कोनकुर्स-एम की खरीद के लिए एक करार इस आधार पर किया कि टीओटी के समावेश की कठिनाईयों के कारण बीडीएल उनके संविदात्मक दायित्वों को पूरा करने में सक्षम नहीं था। इससे पता चलता हे कि विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भरता से बचने के लिए एमओडी की कोनकुर्स-एम मिसाइलों के स्वदेशी उत्पादन के प्रयास अक्तूबर 2002 में किए गए करार के तहत केबीपी से ₹ 249 करोड़ की लागत पर तकनीक खरीदने के बावजूद विफल रहे।

(पैरा सं. 7.3)

इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) और गेल (इंडिया) लि. (गेल) ने ईएवंपी गतिविधियाँ प्रारंभ की (1999) और घरेलू /विदेशी ईएवंपी परियोजनाओं में या तो फार्म-इन के माध्यम से मौजूदा ई एवं पी ब्लाकों में पार्टीसिपेटिंग इन्टरेस्ट (पीआई) प्राप्त कर या ईएवंपी ब्लाकों के लिए बोलियों में भाग लेकर निवेश करना प्रारंभ किया। आईओसीएल और गेल ने 28 फरवरी 2013 तक ₹ 5346.98 करोड़ के व्यय से 77 ईएवंपी ब्लाक (43 गेल और 34 आईओसीएल) अधिप्राप्त किए जिनमें से पाँच ब्लाकों में कम्पनियाँ संचालक/संयुक्त संचालक थी और बाकी ब्लाकों में गैर संचालक थी। कम्पनी के पास विकास और उत्पादन के अन्तर्गत पाँच ईंएवंपी ब्लाक थे, 43 ब्लाक अन्वेषण /मूल्यांकन के अन्तर्गत थे, और 29 ब्लाकों को या तो छोड दिया गया था या हाईड्रोकार्बन की खोज न करने के कारण छोडने का निर्णय लिया गया था।

इस कारोबार में एक दशक से अधिक का अनुभव होने के बाद भी न तो आईओसीएल और न ही गेल ने ईएवंपी गतिविधियों के लिए परिभाषित/ दस्तावेजी नीति या निर्धारित प्रक्रिया बनाई थी। गेल और आईओसीएल ने ईएवंपी परिसम्पत्तियों की अधिप्राप्ति स्वयं विस्तृत परिश्रम के या रूकावटों/सीमाओं (सलाहकारों द्वारा अभिव्यक्त) के पुनर्वैधीकरण करने के बजाय मुख्य रूप से अन्य जेवी भागीदारों द्वारा किए गए तकनीकी मूल्यांकन पर निर्भर होकर की थी। इसके अतिरिक्त अधिकतर मामलों में इन कम्पनियों ने अपने निदेशक बोर्ड को संबंधित ब्लाकों की अधिप्राप्ति से पहले ज्ञात जोखिमों/सीमितताओं के बारे में नहीं बताया था। अपर्याप्त विश्लेषण और डाटा की विवेचना और सलाहकारों द्वारा व्यक्त रूकावटों/सीमाओं के गैर पुनर्वैधीकरण के परिणामस्वरूप ₹ 1258.46 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, संयुक्त परिचालन करार में पर्याप्त प्रावधानों के होने के बावजूद गेल और आईओसीएल ने 40 ईएवंपी परिसम्पत्तियों में से 13 और 32 ईएवंपी परिसम्पत्तियों में से 18 में गैर संचालकों के लेखापरीक्षा अधिकारों का प्रयोग नहीं किया ।

(पैरा सं. 10.1)

इन-हाऊस उत्पादन के माध्यम से इथेनॉल की उपलब्धता में बढोतरी के मद्देनजर हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने बिहार सरकार द्वारा बिक्री के लिए प्रस्तावित (नवम्बर 2007) पन्द्रह बन्द पड़ी चीनी मिलों में से चार के लिए बोली देने का निर्णय लिया (18 दिसम्बर 2007) और वह बिहार में क्रमशः पूर्वी चम्पारण तथा पश्चिमी चम्पारण में स्थित सुगौली और लौरिया में दो ऐसी चीनी मिलों को प्राप्त करने में सफल रही (फरवरी 2008)। एचपीसीएल ने इन स्थानों पर को-जन विद्युत संयंत्रों के साथ दो एकीकृत चीनी इथेनॉल मिलों की स्थापना का निर्णय लिया। इस तथ्य के बावजूद कि इथेनॉल उत्पादन एचपीसीएल के लिए नया व्यवसाय है इसने निर्णय लेने में जल्दबाजी दिखाई और

उपयुक्त समुचित परिश्रम नहीं किया। कम्पनी द्वारा नियुक्त (10दिसम्बर 2007) पूर्व बोली परामर्शदाता अर्थात आईडीबीआई ने इसे यह कहते हुए सचेत किया था कि एक सफल बोली का परिणाम केवल आंतरिक बिहार में भूमि की प्राप्ति होगा क्योंकि यहां इथेनॉल उत्पादन के लिए गंभीर संरचनात्मक बाधाएं थी और यह कि इसने मिलों की बोली के लिए सूचना की स्वतंत्र जांच नहीं की थी।

एचपीसीएल के दूसरे परामर्शदाता अर्थात मै. मिटकोन द्वारा प्रस्तुत किए गए (अक्तूबर 2008) संस्रूपण अध्ययन प्रतिवेदन (सीएसआर) ने चीनी और इथेनॉल के उत्पादन के लिए गन्ने का रस उपयोग करने के लिए विकल्पों के साथ मिलों की स्थापना के लिए तीन विकल्पों का सुझाव दिया था। तथापि, उपयुक्त विकल्प को मंजूर करने और विस्तृत साध्यता प्रतिवेदनों (डीएफआर्ज) को तैयार करने के लिए सीएसआर एचपीसीएल बोर्ड को प्रस्तुत नहीं की गई थी। इसके बजाय पैट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के कार्यकारी निदेशकों और अधिकारियों के दल को तीसरा विकल्प चुनने (30 अक्तूबर 2008) के बारे में रिपोर्ट किया गया जिसने इथेनोल के उत्पादन के लिए प्रत्येक मिल में 50 *प्रतिशत* गन्ने के रस और चीनी के उत्पादन के लिए शेष 50 *प्रतिशत* के उपयोग से अवगत कराया। तद्नुसार इथेनॉल संयंत्र की क्षमता को निर्धारित किया गया था। प्रक्षेपित रिटर्न की आंतरिक दर (आईआरआर)-पूंजीगत निवेश के निर्णय के लिए मुख्य मापदण्ड-इस विकल्प के लिए 10.25 *प्रतिशत* था।

प्रत्येक स्थान पर चुने गए विकल्प के लिए एकीकृत चीनी-इथेनॉल-कोजन विद्युत संयंत्र की स्थापना के लिए मै. मिटकोन द्वारा तैयार की गई डीएफआर (फरवरी 2009) असंभाव्य आशावादी अवधारणाओं पर आधारित था और उसने संयंत्र की स्थापना के लिए उज्ज्वल चित्र प्रक्षेपित किया और सीएसआर में प्रक्षेपित की तुलना में उच्चतर आईआरआर्ज का संकेत दिया। इस प्रकार, परियोजनाओं को व्यवहार्य दर्शाया गया था तथापि, वे व्यवहार्य नहीं थी। एचपीसीएल ने एकीकृत चीनी इथेनॉल और कोजन विद्युत संयंत्र की स्थापना के लिए कार्यान्वयन तंत्र के बोर्ड को अवगत नहीं कराया था यद्यपि बोर्ड द्वारा प्रस्ताव को मंजूर कर दिया गया था (जून 2009)। सहायक के संरूपण के लिए प्रस्ताव को भी मंजूरी के लिए बोर्ड को प्रस्तुत नही किया गया था।

मिलों के परिचालन के प्रथम वर्ष ने दर्शाया कि इथेनॉल के उत्पादन के लिए चुना गया विकल्प वित्तीय रूप से सम्भाव्य नहीं था। इसके कारण, एचपीसीएल का सहायक-एचपीसीएल बायोफ्यूल्स लिमिटेड जिसके माध्यम से परियोजनाएं कार्यान्वित की गई थी ने चीनी के उत्पादन के लिए गन्ने के रस का 100 *प्रतिशत* उपयोग करने का निर्णय लिया (अगस्त 2012)। इसका परिणाम दो चीनी मिलों में बॉयलर क्षमता में बढोतरी, दोनों मिलों पर इथेनॉल संयंत्र की व्यर्थ क्षमता के प्रति ₹ 58.71 करोड़ का आर्थिक व्यय और ₹ 28.45 करोड़ का अनुवर्ती नुकसान दायक व्यय होगा। इस प्रकार, इस तथ्य के बावजूद कि 31 मार्च 2012 तक दो चीनी मिलों में ₹ 715.21 करोड़ का निवेश किया गया था दो चीनी मिलों की स्थापना का मुख्य उद्देश्य अर्थात इन-हाऊस उत्पादन द्वारा इथेनोल की उपलब्धता में वृद्धि, प्राप्त नहीं हुआ था।

(पैरा सं.10.2)

भारत सरकार ने ₹ 5461 करोड़ की अनुमानित परियोजना लागत पर पोलीमर के उत्पादन के लिए असम गैस क्रैकर प्रोजेक्ट को अनुमोदित किया (अप्रैल 2006) और तदनुसार परियोजना के कार्यान्वयन के लिए ब्रह्मपुत्र क्रैकर एण्ड पोलीमर लिमिटेड (बीसीपीएल) नामक कम्पनी की स्थापना की गई थी

(जनवरी 2007)। अपेक्षित गुणवत्ता और मात्रा में प्राकृतिक गैस की अनुपलब्धता के कारण एथीलीन के 2.2 लाख टीपीए पर परियोजना की उत्पादन क्षमता श्रेष्ठ नहीं थी। परियोजना के लिए स्थान का चुनाव परियोजना को लाकवा में गेल के एलपीजी संयंत्र का स्थानांतरण और मै. ईआईएल द्वारा तैयार की गई विस्तृत साध्यता प्रतिवेदन की खराब गुणवत्ता ने कम्पनी की सक्षमता को प्रभावित किया। इंजीनियरिंग, प्रबंध और निगरानी परामर्शदाता की नियुक्ति और मूलभूत इंजीनियरिंग प्रक्रिया पैकेज के लिए लाईसेंसधारी के चुनाव में काफी विलम्ब हुआ था जिसके कारण परियोजना लागत ₹ 8920 करोड़ (₹ 4690 करोड़ की पूंजीगत छूट सहित) तक परिशोधित हुई है (नवम्बर 2011)।

(पैरा सं. 2.1)

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बीईएल) ने खरीद के लिए विदेशी विक्रेता मैं रीनमैटल एयर डिफेंस एजी ज्युरिक (आरएडी) के साथ इस तथ्य के बावजूद करार किया कि सीबीआई पहले ठेकों में तथाकथित भ्रष्ट पद्धति अपनाने के लिए फर्म के सौदों की जाँच कर रही है जिससे फर्म को काली सूची में डाले जाने का जोखिम था। चूंकि फर्म अंत में काली सूची में डाल दी गई थी, अतः इसके परिणामस्वरूप बीईएल की ₹ 502.31 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

(पैरा सं. 7.4)

बीस सीपीएसईज़ (बीईएल, भेल, बीपीएससीपीएल, सीएसएल, डीसीआईएल, एफएसएनएल, एचपीसीएल, मेकोन लिमिटेड, एमआरपीएल एनएचपीसीएल, एनएलसीएल, एनएमडीसी लिमिटेड, एनटीपीसी, एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड, पीएफसीएल, पीजीसीआईएल, आरईसीएल, आरआईएनएल, सेल, एसजेवीएनएल) के सेवानिवृति पर 300 दिनों से अधिक की एचपीएल सहित बीमारी के अवकाश या ईएल के नकदीकरण के लिए अवकाश नियमों/नीति ने डीपीई के दिशानिर्देशों का उल्लंघन किया और इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2007 से नवम्बर 2012 तक की अवधि के लिए ₹ 413.98 करोड़ का अनियमित भुगतान हुआ।

(पैरा सं. 12.1)

एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इण्डिया (एएआई) 122 हवाई अड्डों का प्रबंधन करती है जो 31 मार्च 2012 तक सारे देश में 52868.36 एकड़ भूमि में फैले हुए थे। एएआई का भूमि प्रबंधन विभाग एएआई के साथ निहित भूमि के स्वामित्व को स्थापित करने के लिए समुचित रिकार्ड रखने के लिए जिम्मेदार था।

तथापि, लेखापरीखा ने देखा कि उपरोक्त विभाग उन उद्देश्यों को पूरी तरह प्राप्त नहीं कर सका था जिनके लिए वह बनाया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच की गई 37455.729 एकड़ भूमि में से 14053.202 एकड़ भूमि एएआई के नाम पर उत्परिवर्तित नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त 888.44 एकड़ भूमि का अतिक्रमण कर लिया गया था (मार्च 2012) जिसके कारण एएआई को कुछ सुविधाओं के निर्माण/संचालन को स्थगित करना पड़ा।

कई एजेंसियों ने विभिन्न हवाईअड्डों की भूमि पर अनधिकृत कब्जा कर रखा था। तथापि, पार्टियों के साथ करार के अभाव में एएआई ₹ 225.78 करोड़ राशि की देय लाइसेंस फीस/पट्टा किराएं व्यय की

वसूली नहीं कर पा रहा था। एएआई द्वारा सरकारी एजेंसियों जैसे भारतीय नौसेना और एनएचएआई को हस्तांतरित की गई परिसम्पतियों के लिए मुआवजे के प्रति भी ₹ 181.11 करोड़ बकाया थे।

(पैरा सं. 3.1)

डीपीई के दिशानिर्देशों का पालन करते हुए भारत इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने अपने कार्यकारियों के लिए निष्पादन संबंधित भुगतान योजना प्रस्तुत की। कम्पनी के स्वतंत्र निदेशक की अध्यक्षता में पारिश्रमिक समिति को पीआरपी और निर्धारित सीमा में इसके वितरण की नीति निश्चित करनी थी। डीपीई दिशानिर्देशों ने अन्य बातों के साथ-साथ निर्धारित किया कि कम्पनी को (i) कार्यकारियों की ग्रेडिंग में "बैल कर्व एप्रोच" को अपनाना चाहिए जिससे कि 10 से 15 *प्रतिशत* से अधिक को सर्वोत्कृष्ट/ उत्कृष्ट का दर्जा न दिया जा सके और 10 *प्रतिशत* कार्यकारियों को "अवमूल्यन पर" का दर्जा दिया जाना चाहिए। "अवमूल्यन पर" रेटिंग प्राप्त करने वालों को पीआरपी नहीं दिया जाना था। (ii) वे कार्यकारी जिन्होंने "सर्वोत्कृष्ट" "बहुत अच्छी" और "अच्छी" रेटिंग प्राप्त की उन्हें 100 *प्रतिशत,* 80 *प्रतिशत,* 60 *प्रतिशत* और 40 *प्रतिशत* पीआरपी मिलनी चाहिए। पीआरपी की प्रमात्रा को कार्यकारियों के निष्पादन की रेटिंग से जोड़ा जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि (i) कम्पनी ने ग्रेडिंग में "बैल कर्व एप्रोच" को नहीं अपनाया और अपने सभी कार्यकारियों को पीआरपी का भुगतान किया (ii) पारिश्रमिक समिति ने पीआरपी सूत्र को अपनाया जिसमें कर्मचारी निष्पादन रेटिंग के महत्व के लिए प्रवर्धक डीपीई द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक था।

डीपीई दिशानिर्देशों का पालन न करने के कारण कम्पनी ने वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए अपने कार्यकारियों को ₹ 319.61 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

(पैरा सं. 14.2)

हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एचएएल) ने 2013 तक पाँच चरणों (0 से 4) में 320 शक्ति इंजनों के सह-विकास और स्वदेशी उत्पादन के लिए ₹ 878.08 करोड़ की लागत पर टर्बोमेका फ्रांस (टीएम) के साथ सह-परिचालन करार (करार) पर हस्ताक्षर किए (जनवरी 2003)। विभिन्न फेजों के लिए एसेम्बली किट की आपूर्ति टीएम द्वारा सहमति मूल्य पर की जानी थी जो कि सुपुर्दगी के वर्ष तक वैध स्वतः वृद्धि (2002 आधार वर्ष के रूप में) का विषय था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक दशक से अधिक के बाद भी एएलएच की आवश्यकताओं के अनुरूप इंजन के विनिर्माण में आत्मनिर्भरता प्राप्त नहीं की गई है जैसा कि अवगत कराया गया था। विभिन्न जलवायु परिस्थितियों और उँचाई पर परिचालन के लिए इंजनों की विभिन्नताओं के लिए आवश्यकता का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया जिसके कारण समय और निधि के रूप में अधिक निवेश वाले आशोधन निरन्तर किए गए। एचएएल को टीएम की विफलता के कारण अतिरिक्त भार वहन करना पड़ा जो शक्ति इंजनों के विकास और उत्पादन में विदेशी भागीदारों के साथ किए गए अनुचित पक्षपात को दर्शाया था। विदेशी सहयोगी द्वारा अनिवार्य क्षतिपूर्ति का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफलता ने आत्मनिर्भरता के प्रति योगदान में भारतीय उद्योगों को अवसर से वंचित कर दिया। मुफ्त तकनीकी सहायता के इष्टतम उपयोग के बिना अतिरिक्त तकनीकी जानकारी की प्राप्ति ने परियोजना की अधिक लागत में योगदान दिया।

इस प्रकार, प्रौद्योगिकी प्राप्त करने और शक्ति इंजनों के विनिर्माण की उपलब्ध इन-हाऊस क्षमता के गैर- निर्धारण में एचएएल की अक्षमता ने रक्षा बलों में एएलएच के समय से प्रेरण को प्रभावित किया और इसके परिणामस्वरूप एचएएल को ₹ 204.27 करोड़ का अधिक भुगतान भी हुआ।

(पैरा सं. 7.7)

जनरल इंश्योरेंस कम्पनी ऑफ इण्डिया की राजीव आरोग्यश्री सामुदायिक स्वास्थ्य बीमा योजना के फेज- I से V को कवर करने वाली स्टार हैल्थ एण्ड एलाईड इंश्योरेन्स कम्पनी लि. (स्टार हैल्थ) को जारी सन्धियों की पुनर्बीमा हामीदारी और लाभकारिता की जाँच की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पुनर्बीमा संधियों के विवेकहीन स्वीकरण के परिणामस्वरूप जीआईसी को ₹197.80 करोड़ का नुक्सान हुआ। मुख्य टिप्पणियां निम्नलिखित हैं:

जीआईसी द्वारा स्वीकार देयता प्रीमियम के अनुरूप नहीं थी क्योंकि जीआईसी के प्रीमियम के लिए देयता अनुपात जो कि 1:4.12 से 1:5.54 तक था के प्रति स्टार हेल्थ का प्रीमियम के लिए देयता अनुपात 1.09:1 से 1.02:1 तक था। इसके अतिरिक्त, पॉच वर्ष में से तीन वर्षों (2008, 2009 तथा 2010) में जीआईसी का दावा अनुपात अर्जित प्रीमियम के 100 प्रतिशत से अधिक था।

जीआईसी ने 2008 में 104 *प्रतिशत* की दर पर दावा अनुपात पर विचार करते हुए 21.73 *प्रतिशत* की नवीकरण प्रीमियम दर शुरू की; यद्यपि इसने प्रीमियम दर मे कमी के लिए कारणें को न्यायोचित ठहराये बिना ही वास्तव में केवल 12.63 प्रतिशत की दर प्रभारित की। इसके अतिरिक्त, जीआईसी दावा अनुपात 104 *प्रतिशत* से अधिक होने की स्थिति में अधिक प्रीमियम दर प्रभारित करने की शर्त शामिल न करने के कारण अपने हितो की रक्षा करने में विफल रहा।

(पैरा सं. 9.1)

आयल एण्ड नैचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (कम्पनी) ने तीन स्थानों पर ड्रिल करने की आवश्यकता दर्शाते हुए मानक निविदा प्रक्रिया के विचलन द्वारा काम के आधार पर छः माह के लिए रिलायन्स इण्डस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) से रिग "एक्टीनिया" किराये पर लिया। रिग के वास्तविक नियोजन ने दर्शाया कि चिन्हित तीन स्थानों में से किसी पर भी ड्रिलिंग के लिए रिग को किराये पर लेने की आवश्यकता नहीं थी। अतः फरवरी 2009 से जुलाई 2009 तक रिग को किराये पर लेने का ₹ 146.71 करोड़ का समस्त व्यय परिहार्य था। सामग्री के अभाव में निष्क्रिय पड़े रिग के परिणामस्वरूप फरवरी 2009 के दौरान ₹ 4.64 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

(पैरा सं. 10.7)

इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड पुनः-तरलीकृत प्राकृतिक गैस का उपयोग करने के लिए दादरी पानीपत स्पर पाईप लाइन के शुरू होने के साथ अपनी पानीपत रिफाइनरी पर स्थित गैस टरबाइनों के रूपान्तरण को एकरूप करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप अगस्त 2010 से मार्च 2012 के दौरान केप्टिव ऊर्जा के उत्पादन के लिए मंहगे इंधन के उपयोग के कारण ₹135.81 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

(पैरा सं. 10.3)

न्यू इण्डिया एश्योरेन्स कम्पनी लिमिटेड, नेशनल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, ओरियंटल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड तथा युनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड ने स्टार हैल्थ एवं एलाइड इंश्योरेंस कम्पनी के साथ सह बीमा अनुबन्ध करने के अपने विवेकहीन निर्णय के कारण, जून 2012 को खत्म होने वाली चार वर्षों की अवधि के दौरान ₹ 121.81 करोड़ का नुक्सान उठाया। दावे का काफी बड़ा हिस्सा चार पीएसयू बीमा कम्पनियों द्वारा वहन किया गया जिन्होंने अपने वित्तीय हितों की रक्षा के लिए यथास्थान उचित नियंत्रण एवं सन्तुलन के बिना एवं कम प्रीमियम के बावजूद सह-बीमा को स्वीकार किया था।

(पैरा संख्या 9.2)

ऑयल एण्ड नैचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (कम्पनी) ने बोलीदाता द्वारा प्रस्तुत किए गए जाली दस्तावेज के आधार पर एक ठेका दिया था। ठेका परियोजना के कार्यान्वयन में ठेकेदार की अयोगयता के कारण चार वर्षों के बाद समाप्त किया गया था जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹ 114.78 करोड़ का नुक्सान हुआ।

(पैरा सं. 10.8)

एमएमटीसी लिमिटेड भारत सरकार की विदेश व्यापार नीति के अनुसार विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत निर्यातकों को सोने, प्लेटिनम एवं चाँदी की आपूर्ति एवं आयात करता है । एमएमटीसी ओजीएल योजना के अन्तर्गत घरेलू बाजार में बिक्री के लिए सोने एवं चाँदी का आयात भी करता है। बुलियन का व्यापार बहुमूल्य धातु प्रक्रियात्मक ड्रिल में (बुलियन ड्रिल) में निहित अनुदेशों/दिशानिर्देशों एवं कम्पनी द्वारा समय समय पर जारी किये गए आन्तरिक परिपत्रों के अनुसार नियंत्रित किया जाता है। बुलियन ड्रिल विनियम दर के उतार चढ़ाव के विरूद्ध सुरक्षा के लिए विदेशी विनिमय दर कवर (एफइआरसी) लेना आवश्यक करता है। ऐसे एफइआरसी की लागत ग्राहक द्वारा वहन की जाती है। इसके 18.12.2006 को जारी किये गए निर्देश प्रत्येक संव्यवहार को पूरा होने पर एक अलग एवं चुकता हो गए के रूप में समझना आवश्यक करते है ताकि संव्यवहारों के ढेर से बचा जा सके। एमएमटीसी लिमिटेड में बुलियन कारोबार पर निर्देशों के पालन में विफलता, अस्पष्ट लेखांकन एवं अप्रभावी आन्तरिक नियंत्रण के कारण ग्राहकों से ₹ 295.99 करोड़ की देय राशि की वसूली नही हुई एवं ब्याज के प्रति ₹ 53.27 करोड़ (दिसम्बर 2012 तक) की परिहार्य हानि हुई।

(पैरा सं. 5.1)

भारत सरकार ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से इंदिरा गाँधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे (आईजीआईए)/द्वारका तक एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रैस लाईन (एएमईएल) के लिए मंजूरी दी (मई 2007/जनवरी 2009)। एक विशेष प्रयोजन वाहन अर्थात दिल्ली एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रैस प्राइवेट लिमिटेड (डीएएमईपीएल) की स्थापना 100 *प्रतिशत* इक्विटि वाली रिलायन्स एनर्जी लिमिटेड/सीएएफ संघ के साथ की गई। दिल्ली मेट्रो रेल कार्पोरेशन (डीएमआरसी) एवं डीएएमईपीएल के मध्य हुए छूट अनुबन्ध (अगस्त 2008) के अनुसार डिजाईन प्रतिस्थापन, शुरूआत, परिचालन एवं रखरखाव से संबंधित कार्य डीएएमईपीएल द्वारा किया गया एवं सिविल कार्य डीएमआरसी द्वारा कार्यान्वित किया गया।

बुनियादी ढाँचे में पीपीपी की वित्तीय सहायता की मात्रा को कुल परियोजना लागत के अधिकतम 40 प्रतिशत तक सीमित करते वित्त मंत्रालय के दिशा निर्देशों (जनवरी 2006) के उल्लंघन में छूट ग्राही को कुल परियोजना लागत के केवल 46.17 *प्रतिशत* (13.92 *प्रतिशत* इक्विटि एवं 32.25 *प्रतिशत* ऋण) तक योगदान देने के लिए अनुमति दी गई थी।

डीएमआरसी अनुबन्ध के अनुसार इसे देय राशि का भुगतान सुनिश्चित करने एवं विलम्ब लेख खाते से आहरण में विफल रहा था। सिविल कार्यों में दोष के कारण 8 जुलाई 2012 को परिचालन निलंबित कर दिये गए। मंत्रालय द्वारा सिविल ढांचे में दोषों की जाँच करने के लिए गठित संयुक्त निरीक्षण समिति ने खराब कारीगरी एवं निर्माण के साथ साथ परिचालन के दौरान उचित निरीक्षण के अभाव को उनके लिए जिम्मेदार ठहराया। यद्यपि लाईन ने 22 जनवरी 2013 से फिर से परिचालन शुरू कर दिया था तथापि छूटग्राही ने परियोजना की स्थिरता/वित्तीय व्यवहार्यता के आधार पर सीए के उपबन्ध 36.2 के अन्तर्गत मध्यस्थता की मांग कर दी थी।

इसके अतिरिक्त परियोजना पीपीपी के एक अद्वितीय मॉडल का प्रयोग करते हुए कार्यान्वित की गई थी जहाँ छूटग्राही ₹ एक लाख की तुच्छ इक्विटी के साथ ₹ 5697 करोड़ की एक परियोजना का संचालन कर रहा है।

(पैरा सं. 15.1)

पवन हंस हैलीकॉप्टर लिमिटेड तेल क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने, पहाड़ी एवं दूरदराज के क्षेत्रों में काम करने दुर्गम क्षेत्रों को जोड़ने, यात्रा एवं पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कार्य करने एवं इन्ट्रा शहर परिवहन उपलब्ध कराने के लिए हैलीकॉप्टर सहायक सेवाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से गठित की गई थी (अक्तूबर 1985)। कम्पनी के पास 45 हैलीकाप्टर (मार्च 2012) का एक बेड़ा है जिसमें 35 डाफिन एन एवं एन 3 (10 सीटर) सात-बेल (6 सीटर) 2-बी3 (6सीटर) एवं एक एमआई-172 (26 सीटर) सम्मिलित हैं। लेखापरीक्षा ने अनुबन्ध एवं एमओयूज के संदर्भ में अप्रैल 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान पीएचएचएल में हैलीकाप्टरों के संचालन की समीक्षा की ताकि इसके संचालनों की दक्षता का आकलन किया जा सके।

कम्पनी में इसके पश्चिमी क्षेत्र में, जहाँ से इसके सबसे बडे ग्राहकों में से एक ओएनजीसी को संचालन उपलब्ध कराए जाते है, हैलीकाप्टरों के इसके डाफिन बेडे के लिए 2009-12 की अवधि के दौरान औसतन 22 से 18 पायलटों की कमी थी। ओएनजीसी ने हैलीकाप्टरों के एयरक्राफ्ट ऑन ग्राउन्ड के प्रति तय मासिक प्रभार (एफएमसी) एवं परिनिर्धारित नुक्सान के लिए ₹ 16.98 करोड़ की एक राशि मुख्यतः पायलटों की कमी से हैलीकाप्टरों की अनुपलब्धता के कारण काट ली। एएस-4 किट, सरकवां दरवाजे, इंजन की अतिरिक्त खरीद एवं महत्वपूर्ण मदों की विलम्बित खरीद के उदाहरण थे जिससे एफएमसी का नुक्सान हुआ जो एक प्रभावशाली इन्वेंटरी नियंत्रण प्रणाली की आवश्यकता की ओर संकेत करता है।

ऋणों की समय पर वसूली के लिए कोई प्रणाली नहीं थी जिसके कारण 31 मार्च 2012 तक ₹ 171.87 करोड़ का विशाल बकाया था जो क्रेडिट नियंत्रण प्रक्रिया के क्रियान्वयन की आवश्यकता को दर्शाता है।

(पैरा सं. 3.5)

शिपिंग कार्पोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड ने 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान 30 जहाज़ बेचे एवं सकल विक्रय आय के रूप में ₹ 598.67 करोड़ प्राप्त किये। लेखापरीक्षा ने विक्रय की प्रक्रिया में निम्नलिखित कमियाँ देखीः

विक्रय की प्रक्रिया उन दिशानिर्देशों के आधार पर थी जो सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं थे।

तकनीकी आर्थिक अध्ययन (टीईएस) जैसे टीईएस में प्रबन्धन व्यय का समावेश, और टीईएस के लिए गलत स्क्रैप दर का अपनाया जाना देखा गया था।

आपरेटिंग डिविजन द्वारा प्रस्तावों की शुरूआत में विलम्ब एवं विक्रय में विलम्ब के मामले में स्क्रैप दर का गैर संशोधन भी देखा गया जिसके कारण कम्पनी द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक वसूली कम थी एवं परिणामस्वरूप कम वसूली हूई।

लेखापरीक्षा ने निविदा एवं प्रतिबंधित प्रतियोगिता की प्रक्रिया में कमियाँ पाई। निविदा की प्रक्रिया में भी विलम्ब थे जिनके कारण स्थायी प्रभारों का परिहार्य व्यय हुआ।

ईएमडी के संग्रह, ईएमडी की जब्ती की प्रणाली में कमियाँ एवं खरीदारों एवं एजेंसी के मध्य ईएमडी एवं विक्रय आय में विसंगति देखी गई।

एक से अधिक संभावित खरीदार का प्रतिनिधित्व करते एक एजेन्ट के चलन का जारी रहना एवं एक जहाज़ के लिए दो फर्मों के लिए बोली लगाते एक एजेन्ट से कार्टल गठन की संभावना है।

(पैरा सं. 13.1)

2009-10 से 2011-12 की अवधि को शामिल करती "डीवीसी के थर्मल उर्जा स्टेशनों में राख प्रबन्धन" पर विषयक लेखापरीक्षा ने राख के सृजन एवं निकासी/निपटान एवं उपयोग से संबंधित कमियों पर प्रकाश डाला। लेखापरीक्षा ने देखा कि वर्ष 2009-10 को छोड़ कर कार्पोरेशन सर्जित राख का पूरी तरह से उपयोग नहीं कर सका था।

गुणकारक/मिश्रित कोयले के माध्यम से फ्लाई ऐश उत्पादन को सीमित करने में कार्पोरेशन की विफलता के परिणमस्वरूप उत्पादन लागत की बचत का अवसर खत्म हो गया। यह देखा गया कि गुणकारक/मिश्रित कोयले के उपयोग के लिए पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) कवरेज के अन्तर्गत आने वाले इसके दो थर्मल पावर स्टेशनों के बावजूद कारपोरेशन ने एमओईएफ की ऐसी शर्तों का उल्लंघन जारी रखा।

राख प्रबंधन स्थिति बोकारो थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस) एवं मेजिया थर्मल पावर स्टेशन (एमटीपीएस) पर भूमि के अधिग्रहण में व्यापक विलम्ब के कारण बढ़ रही थी। प्रदूषण नियंत्रण दृष्टिकोण की अनिवार्य आवश्यकता होने के बावजूद लेखापरीक्षा ने थर्मल पावर स्टेशनों में सूखी फ्लाई ऐश संग्रह प्रणाली की प्रतिस्थापना में काफी विलम्ब देखा। बोकारो थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस) और मेजिया थर्मल पावर स्टेशन (एमटीपीएस) में जमीन प्राप्ति में अधिक विलंब के कारण राख प्रबंधन की स्थिति खराब हो गई। प्रदूषण नियंत्रण दृष्टिकोण से इसकी अनिवार्य आवश्यकता होने के बावजूद भी लेखापरीक्षा ने थर्मल पावर स्टेशनों में सूखी उड़ी हुई राख संग्रहण प्रणाली के संस्थापन में अधिक देरी

पाई। इसने न केवल कोनार नदी में राख घोल छोडने के कारण थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस) की एक इकाई को बन्द होने के कगार पर ला खड़ा किया था बल्कि स्थानीय निवासियों के लिए गंभीर समस्याएं उत्पन्न की, कृषि भूमि को नष्ट किया एंव एमटीपीएस के पास आसपास के बांधो को प्रदूषित किया। इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि कार्पोरेशन ने लाफार्ज इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को अनुबंध देने से पूर्व या तो राख को खाली करने की निविदा से पूर्व एक सही और संभाव्य आवश्यकता या उपयुक्त नियंत्रण करने के लिए किसी उचित उद्यम का प्रयोग नहीं किया।

(पैरा सं. 11.1)

अध्याय I: परमाणु ऊर्जा विभाग

न्यूक्लियर पॉवर कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड

1.1 सीवीसी दिशानिर्देशों का उल्लंघन तथा उत्पाद शुल्क छूट न लेने के कारण हानि

एनपीसीआईएल ने भारतीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के आधार पर सीवीसी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के उल्लंघन में प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम के बजाए नामांकन आधार पर एंड शील्डस की खरीद का आदेश दिया तथा टर्मिनल उत्पादशुल्क की वापसी का अवसर खो दिया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.93 करोड़ की हानि हुई।

केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) ने नामांकन आधार पर दिए गए निर्माण कार्यों, ठेकों तथा परामर्शी ठेकों में पारदर्शिता पर माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय[1] में निहित टिप्पणियों के बारे में उनके संबंधित बोर्डों/ प्रबंधनों को सूचित करने के लिए सभी मुख्य सतर्कता अधिकारियों को कहते हुए आदेश जारी किए (जुलाई 2007)। सीवीसी ने पुनः जोर दिया कि किसी भी सरकारी एजेंसी द्वारा ठेका देने के लिए सार्वजनिक नीलामी की निविदा प्रक्रिया एक आधारभूत आवश्यकता थी क्योंकि कोई अन्य विधि, विशेषकर नामांकन आधार पर ठेका देना संविधान के अनुच्छेद -14 का उल्लंघन होगा, जो सभी इच्छुक पार्टियों को समानता के आधार पर लागू होता है।

भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के उपर्युक्त निर्णय के अनुसार, राज्यों, उसके निगमों, करणत्वों और एजेंसियों द्वारा ठेके सामान्यतः पात्र व्यक्तियों से निविदाएं आमंत्रित करके सार्वजनिक नीलामी/सार्वजनिक निविदा के माध्यम से दिए जाने चाहिएं। उक्त निर्णय में विरली और आपवादिक परिस्थितियों जैसे भारत सरकार द्वारा घोषित प्राकृतिक आपदाओं का भी निर्धारण किया गया है जहां आपूर्तिकार अथवा ठेकेदार के पास उन वस्तुओं और सेवाओं के विशिष्ट अधिकार हैं जिन मामलों में ठेके निजी बातचीत के माध्यम से दिए जाते हैं।

सीवीसी के उपर्युक्त अनुदेश न्यूक्लियर पॉवर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (एनपीसीआईएल) द्वारा दिसम्बर 2007 में आयोजित उसकी बैठक में बोर्ड के समक्ष रखे गए थे और उसके द्वारा विधिवत नोट किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, भारत सरकार की विदेश व्यापार नीति (एफटीपी) (27 अगस्त 2009 से प्रभावी) के अनुसार, नाभिकीय विद्युत परियोजनाओं को की गई आपूर्तियां उन मामलों में जहां प्रतिस्पर्धात्मक बोली की पद्धति का अनुसरण किया गया है मानित निर्यातों के लाभों की पात्र होंगी। आपूर्तियों के लिए छूट का लाभ प्राप्त करने के लिए, यह आवश्यक था कि कम्पनी सार्वजनिक/सीमित निविदा के माध्यम से प्रतिस्पर्धात्मक बोलियां आमंत्रित करे।

एनपीसीआईएल के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि आरएपीपी 8,[2] की आपूर्ति और निर्माण के लिए ₹ 59.80 करोड़ का क्रय आदेश (पीओ) प्रतिस्पर्धात्मक बोली आमंत्रित किए बिना ही मै. एलएण्डटी को नामांकन आधार पर जारी किया गया था, हालांकि इस क्षेत्र में कई फर्मे/विक्रेता उपलब्ध थे। पात्र व्यक्तियों से सार्वजनिक निविदा आमंत्रित किए बिना नामांकन आधार

[1] *2006 की एलएलपी (सिविल) सं. 10174 से उद्भूत*
[2] *राजस्थान परमाणु ऊर्जा परियोजना-8*

पर एनपीसीआईएल द्वारा ठेका देना भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय तथा सीवीसी अनुदेशों का उल्लंघन था। इसके अतिरिक्त, उक्त कार्रवाई के परिणामस्वरूप, एनपीसीएल ने तत्रैव पैरा/खण्ड के अन्तर्गत प्रदत्त टर्मिनल उत्पाद शुल्क के प्रति प्रदत्त ₹ 5.93 करोड़ (₹ 57.55 करोड़, *10.3 प्रतिशत की दर पर*) की छूट खो दी। एंड शील्ड असेम्बलियों तथा आरएपीपी8 के संबद्ध संघटकों के निर्माण, निरीक्षण, जांच, पैकिंग, आपूर्ति और डिलीवरी के लिए क्रय आदेश ₹ 57.55 करोड़ (डिलीवरी प्रभारों को छोड़कर) के तय मूल्य पर एलएण्डटी को दिया गया था (मार्च 2011)।

प्रत्युत्तर में, प्रबंधन ने कहा (मार्च 2012 एवं मई 2012) कि सभी पहलुओं जैसे प्रस्तावित कार्य की लागत, निर्माण में अनुभव एवं उप असेंबलियों की बचाव पद्धति, एंड शील्ड की डिलीवरी का परियोजना कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए, बोर्ड उप समिति ने मै. एलएण्डटी को नामांकन आधार पर क्रय आदेश देने का अनुमोदन किया (अक्तूबर 2010)। प्रतिस्पर्धात्मक मूल्य केएपीपी 3[♣], 4 तथा आरएपीपी 7 में समान अपेक्षा पर की गई प्रतिस्पर्धा (दिसम्बर 2009) से उन्मुख कार्य के वास्तविक मूल्य के आधार पर बातचीत के पश्चात् ही निकाला गया था। यह भी कहा गया था कि केवल राजकोषीय रिआयत लेने के लिए अन्य फर्मों को निविदा पूछताछ जारी करना और उनके समय कार्यक्रम का पालन न करने के आधार पर उन्हें तकनीकी मूल्यांकन के दौरान रद्द करना उचित नहीं होगा।

एनपीसीआईएल द्वारा यह भी कहा गया था (सितम्बर 2012) कि आरएपीपी-8 के मास्टर कंट्रोल नेटवर्क (एमसीएन) के अनुसार जून 2013 के अभियाचक डिलीवरी कार्यक्रम को पूरा करने के लिए मै. एलएण्डटी, बेहतर थी। इसके अतिरिक्त, एलएण्डटी के सिवाय और किसी भी फर्म को मै. एलएण्डटी के हज़ीरा कम्पाउंड पर पड़ी निरस्त टीएपीपी-3 परियोजना की आंशिक निर्मित अन्तः उप असेम्बलियों, जिनका प्रस्तावित परियोजना हेतु इस्तेमाल किया जाना था की पैकिंग और परिवहन के लिए ₹ दो करोड़ की अतिरिक्त लागत वहन करनी होगी अथवा जोड़नी होगी। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित एनपीसीआईएल द्वारा एफटीपी के अन्तर्गत राजकोषीय लाभ न लेने पर देय उत्पादशुल्क के प्रति ₹ 5.93 करोड़ का अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव काफी कम हो जाता यदि ₹ दो करोड़ की अतिरिक्त लागत, जो एलएण्डटी के अलावा किसी और फर्म द्वारा की जाती, को ध्यान में रखा जाता। मंत्रालय ने अपने उत्तर (नवम्बर 2012) में एनपीसीआईएल के मत का समर्थन किया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वर्तमान मामले में एनपीसीआईएल की निविदाकरण प्रक्रिया माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेश के उल्लंघन में थी। इसके अतिरिक्त यह स्पष्ट नहीं है कि एनपीसीआईएल ने सार्वजनिक/सीमित निविदा के माध्यम से प्रतिस्पर्धात्मक बोली किए बिना यह निर्णय ले लिया (नवम्बर 2010) कि उक्त कार्य के लिए नामांकन आधार पर मैं. एलएण्डटी को ठेका देना उन फर्मों के बजाए जिन्हें इस क्षेत्र में अनुभव था, अधिक किफायती और तकनीकी रूप से स्वीकार्य होगा। कम्पनी की वास्तविक तकनीकी-वाणिज्यिक प्रतिस्पर्धा का सार्वजनिक/सीमित निविदा के माध्यम से प्रतिस्पर्धात्मक बोली के द्वारा ही पता लग सकता था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यद्यपि एनपीसीआईएल ने मै. एलएण्डटी को इस तर्क पर नामांकन आधार पर चुना कि अन्य फर्में एमसीएन के अनुसार जून 2013 के अभियाचक डिलीवरी कार्यक्रम को पूरा करने में सक्षम नहीं होगी, डिलीवरी की तारीख बाद में मै. एलएण्डटी के पक्ष में बढ़ा कर अप्रैल 2014 कर दी गई थी।

♣ ककरापर परमाणु ऊर्जा परियोजना-3

इस प्रकार, प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया के बिना नामांकन आधार पर ठेका देकर एनपीसीआईएल ने न केवल माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के आधार पर जुलाई 2007 के सीवीसी अनुदेशों का उल्लंघन किया, बल्कि एफटीपी में प्रदत्त टर्मिनल उत्पादशुल्क का रिफंड लेने का अवसर भी खो दिया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.93 करोड की हानि हुई।

अध्याय II: रसायन एवं ऊर्वरक मंत्रालय

बह्मपुत्र क्रेकर एण्ड पोलीमर लिमिटेड

2.1 असम गैस क्रेकर परियोजना

2.1.1 प्रस्तावना

भारत सरकार ने ₹ 5461 करोड़ की अनुमानित लागत पर असम गैस क्रेकर परियोजना (एजीसीपी) का अनुमोदन किया (अप्रैल 2006) तथा प्रोमोटरों[1] के रूप में गेल, नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड (एनआरएल), ऑयल इण्डिया लिमिटेड (ओआईएल) तथा असम सरकार के साथ परियोजना कार्यान्वित करने के लिए बह्मपुत्र क्रेकर एण्ड पोलीमर लिमिटेड (बीसीपीएल, कम्पनी) का गठन किया गया था (जनवरी 2007)। अपेक्षित गुणवत्ता और मात्रा में फीडस्टॉक[2] की अनुपलब्धता के कारण, भारत सरकार द्वारा अनुमोदित परियोजना की उत्पादन क्षमता एथिलीन की 2.2 लाख टीपीए थी, यद्यपि वह भारत सरकार के अधीन कुछ मंत्रालयों[3] के प्रतिनिधियों द्वारा अभीष्टतम पाई गई थी। नवम्बर 2011 के दौरान, परियोजना लागत बढ़ा कर ₹ 8920 करोड़ (₹ 4690 करोड़ की पूंजीगत सब्सिडी सहित) कर दी गई थी और सीसीईए द्वारा अनुमोदित कर दी गई थी। 88 *प्रतिशत* के भौतिक समापन के साथ जनवरी, 2013 तक परियोजना के लिए ₹ 6032 करोड़ की राशि पहले ही खर्च की जा चुकी है। इस परियोजना के लिए कम्पनी द्वारा केन्द्र सरकार से जनवरी 2013 तक ₹ 3702 करोड़ राशि की पूंजीगत सब्सिडी प्राप्त की गई थी।

2.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्षः

2.1.3 परियोजना पूर्व क्रियाकलाप

परियोजना के परियोजना पूर्व क्रियाकलाप दक्षतापूर्वक तथा प्रभावी ढंग से कार्यान्वित नहीं किए गए थे जिनके कारण परियोजना की लागत में वृद्धि हुई जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

2.1.3.1 स्थल स्थिति

परियोजना मूलतः दुलिजान (ओआईएल से फीड गैस का स्त्रोत) के निकट तेनहाघाट पर स्थित की जानी प्रस्तावित थी। तथापि, भारतीय वायु सेना ने तेनहाघाट पर परियोजना के स्थापन की अनुमति प्रदान नहीं की क्योंकि वह चाबवा वायु सेना स्टेशन के निकट थी। इसलिए, स्थल को लेपेटकटा के वर्तमान स्थान पर बदल दिया गया था (अक्टूबर 2000)। चूंकि चयनित स्थल दुलिजान से 50 कि.मी. दूर और लाकवा से 45 कि.मी. दूर स्थित था, अतः परियोजना के लिए पाईपलाईनों के माध्यम से गैस के परिवहन हेतु ₹ 114.65 करोड़ का निवेश अपेक्षित था। यह भी देखा गया था कि चयनित स्थल एक लहरदार भू-क्षेत्र पर था जिसका एक बड़ा भाग नदी के किनारे निचले क्षेत्र के साथ था जो अत्यधिक बाढ़ सम्भावित भी था। यह देखा गया था कि स्थल का चयन किसी प्रारम्भिक स्थलाकृतिक सर्वेक्षण के बिना

---

[1] *भागीदारी नमूना-गेल-70 प्रतिशत और ओआईएल, एनआरएल, तथा असम सरकार 10 प्रतिशत प्रत्येक*

[2] *प्राकृतिक गैस नाफ़था*

[3] *एमओसीएफ, एमओपीएनजी आदि*

ही किया गया था। स्थलाकृतिक सर्वेक्षण और भूतकनीकी मिट्टी जांच का कार्य क्रमशः नवम्बर और दिसम्बर 2007 में दिया गया था। ₹ 291.18 करोड़ की राशि उक्त भूमि के विकास हेतु अनुमानित की गई थी और जनवरी 2013 तक ₹ 130.37 करोड़ खर्च किए गए थे।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2013) कि फीडस्टॉक के स्त्रोत के निकट वैकल्पिक भूमि की प्रारम्भिक स्तर पर पहचान नहीं की गई थी ताकि भूमि अधिग्रहण हेतु अपेक्षित दो से तीन वर्ष का समय बच सके।

फीडस्टॉक के स्त्रोत के निकट वैकल्पिक भूमि की पहचान न करने के लिए मंत्रालय का यह तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेपेटकटा पर चयनित समस्त भूमि के अधिग्रहण में छः वर्ष से भी अधिक का विलम्ब हुआ था।

2.1.3.2 लाकवा पर अतिरिक्त गैस प्रोसोसिंग सुविधाओं की स्थापना

ओआईएल के साथ किए गए करार (सितम्बर 2007) के अनुसार, बीसीपीएल 60 लाख एससीएमडी[1] प्राकृतिक गैस प्राप्त करेगी जिसे फीड गैस को पुनः प्राप्त करने के लिए गैस स्वीटनिंग यूनिट (जीएसयू)[2] तथा गैस प्रोसेसिंग यूनिट (जीपीयू)[3] में प्रोसेस किया जाएगा। दोनों संयंत्रों की लागत ₹ 449.19 करोड़ (जीपीयू-₹ 418.08 करोड़ और जीएसयू-₹ 31.11 करोड़) थी। विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) में एक अन्य जीएसयू की स्थापना और फीड गैस की पुनः प्राप्ति हेतु ओएनजीसी, लाकवा से 13.50 लाख एससीएमडी की प्रोसेसिंग के लिए ₹ 250 करोड़ की अनुमानित लागत पर लाकवा पर गेल के वर्तमान एलपीजी संयंत्र को जीपीयू में आशोधित करने का भी प्रावधान था। अतः भिन्न-भिन्न स्थानों पर दो जीएसयूज़ और दो जीपीयूज़ का भी प्रावधान था। लेखापरीक्षा ने देखा कि एलपीजी की 0.85 लाख टीपीए क्षमता के साथ अक्टूबर 1998 में लाकवा में चालू किया गया गेल का एलपीजी संयंत्र गैस की पर्याप्त मात्रा और गुणवत्ता की अनुपलब्धता के कारण कम क्षमता पर चालू किया गया था और वह बड़ी हानि उठा रहा था। अतः लाकवा में गेल के वर्तमान एलपीजी संयंत्र का जीपीयू में परिवर्तन और नए जीएसयू की स्थापना को टाला जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2013) कि मंत्रीमंडल द्वारा गेल के लाकवा संयंत्र को परियोजना को अन्तरित करने का निर्णय लिया गया था (मार्च 1997)।

यह भी देखा गया था कि यद्यपि भारत सरकार ने एलपीजी संयंत्र को परियोजना पर एक स्वतंत्र एजेंसी द्वारा निर्धारित कीमत पर अन्तरित करने का निर्णय लिया था, तथापि, कीमत तय करने के लिए किसी स्वतंत्र एजेंसी की नियुक्ति नहीं की गई थी।

ऐसे हानिकारक संयंत्र के परियोजना को अन्तरित करने से परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता प्रभावित होगी।

---

[1] मानक क्यूबिक मीटर प्रति दिन

[2] गैस स्वीटनिंग यूनिट फीड गैस को डाऊनस्ट्रीम गैस प्रोसेसिंग यूनिट को भेजने से पूर्व उसमें से कार्बन डायक्साईड को कम कर देता है।

[3] ईथेन/प्रोपेन (सी2/सी3) पहले गैस प्रोसेसिंग यूनिट (जीपीयू) में प्राप्त की जाती है और उसके बाद गैस क्रेकर प्लांट में भरी जाती है।

2.1.3.3 डीएफआर तैयार करने में त्रुटि

इंजीनियर्ज़ इण्डिया लि. (ईआईएल) ने कार्यक्षेत्र तथा गेल (प्रमुख प्रोमोटर) द्वारा प्रदत्त सूचना के आधार पर विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) तैयार की थी (दिसम्बर 2004) जिसकी अनुमानित परियोजना लागत ₹ 3996 करोड़ तथा उसे पूरा करने की निर्धारित अवधि 60 महीने थी। परियोजना लागत बाद में ईआईएल द्वारा बढ़ा कर (अगस्त 2005) ₹ 5461 करोड़ कर दी गई थी तथा उसका सीसीईए द्वारा अनुमोदन कर दिया गया था। ईआईएल ने गेल द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार ही डीएफआर तैयार किया था। यह देखा गया था कि यद्यपि फ्रंट एंड इंजीनियरिंग डिज़ाईन (एफईईडी)[1] पहले तैयार किया जाना चाहिए था ताकि सही लागत अनुमान निकाला जा सके, तथापि गेल द्वारा ऐसा कोई एफईईडी तैयार करने पर विचार नहीं किया गया था। डीएफआर, अपेक्षित प्रौद्योगिकी और परियोजना के अनुज्ञप्तिदाता के पूर्व चयन के बिना ही तैयार किया गया था। परियोजना की लागत भी संयंत्र की गैस-मानक क्षमता/आकार पर विचार किए बिना ईआईएल के पास उपलब्ध आन्तरिक डॉटा के आधार पर अनुमानित की गई थी। इसलिए ईआईएल द्वारा दिसम्बर 2011 में डीएफआर को पुनः बढ़ाना पड़ा और परियोजना लागत बढ़ा कर ₹ 8920 करोड़ करनी पड़ी। परियोजना लागत (₹ 1412 करोड़) में लगभग 41 *प्रतिशत* वृद्धि कार्यक्षेत्र और इंजीनियरिंग डिज़ाईन आदि में परिवर्तन के कारण थी जिसे मूल डीएफआर में परिकल्पित नहीं किया गया था। एजीसीपी के संबंध में अधिक लागत और समय को देखने के लिए गठित[2] मानक समिति ने भी देखा (मई 2011) कि डीएफआर ने आवश्यक प्रौद्योगिकीय/इंजीनियरिंग और जनोपयोगी सेवाओं/विद्युत आवश्यकता का प्रबंध नहीं किया।

तथापि, उपर्युक्त को स्वीकार करते समय (फरवरी 2013) प्रबंधन डीएफआर तैयार करते समय गेल द्वारा ईआईएल को विस्तृत इंजीनियरिंग के लिए आवश्यक सूचना प्रदान न करने के संबंध में मौन था।

2.1.4 परियोजना निष्पादन

परियोजना मूलतः अप्रैल 2012 तक पूरी की जानी निर्धारित थी। परियोजना चालू करने की तारीख बढ़ा कर दिसम्बर 2013 कर दी गई है। विलम्ब के मुख्यतः निम्न कारण थेः

2.1.4.1 ईपीएमसी की नियुक्ति

परियोजना के निष्पादन का पहला चरण इंजीनियरिंग, अधिप्राप्ति एवं मॉनीटरिंग सलाहकार (ईपीएमसी) की नियुक्ति है। ईआईएल द्वारा अन्तिम रूप से तैयार किए गए डीएफआर (दिसम्बर 2004) के अनुसार, ईपीएमसी की नियुक्ति परियोजना ज़ीरो तारीख से 12 महीने पहले की जानी चाहिए थी। परियोजना के लिए सीसीईए अनुमोदन अप्रैल 2006 में प्राप्त किया गया था। परियोजना की ज़ीरो तारीख पर अप्रैल 2007[3] में विचार किया गया था। तथापि, यह देखा गया था कि कम्पनी ईपीएमसी का ठेका देने की कार्रवाई फरवरी 2007 में शुरू की गई

---

[1] *ऐसे समय पर जब डिज़ाईन में परिवर्तन प्रभावित करने की योग्यता अपेक्षाकृत आधिक हो और वे परिवर्तन करने के लिए लागत अपेक्षाकृत कम हो, एक परियोजना के जीवन चक्र में संतुलित योजना बनाना और शीघ्र डिज़ाईन बनाना।*

[2] *योजना आयोग, व्यय विभाग तथा सांख्यिकीय एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के प्रतिनिधि सहित जेएस (पीसी), रसायन एवं पेट्रो रसायन की अध्यक्षता में।*

[3] *आधारशिला रखना*

और ईआईएल को ईपीएमसी के रूप में नामांकन के आधार पर सितम्बर 2007 में नियुक्त किया गया था अर्थात परियोजना के डीएफआर/अनुमोदन में परिकल्पित तारीख से 17 महीने के विलम्ब के पश्चात् जिसके कारण परियोजना निष्पादन अनुज्ञाप्तिदाता की पहचान में समग्र विलम्ब हुआ।

यह भी देखा गया था कि ईपीएमसी के रूप में ईआईएल का शुल्क एकमुश्त आधार के बजाए श्रम घंटों की सीमा के साथ वास्तविक लागत प्रतिपूर्ति आधार पर ₹ 257 करोड़ की प्रारम्भिक लागत पर सितम्बर 2007 में नियत किया गया था जो एकमुश्त आधार के ईपीएमसी शुल्क के नियतन की मानक उद्योग प्रथा के विरूद्ध था। इस प्रकार, ईपीएमसी का शुल्क परियोजना के निष्पादन में विलम्ब के साथ बढ़ कर ₹ 464 करोड़ हो गया।

2.1.4.2 अनुज्ञप्तिदाता को अन्तिम रूप देना

संशोधित डीएफआर के अनुसार, मूल अभियांत्रिकृत प्रक्रिया पैकेज की उपलब्धता के लिए अनुज्ञप्तिदाता के चयन सहित सभी परियोजना पूर्व क्रियाकलाप, परियोजना की ज़ीरो तारीख (अप्रैल 2007) से पूर्व पूरे किए जाने थे। तथापि, यह देखा गया था कि ईपीएमसी की नियुक्ति (सितम्बर 2007) के तीन महीने बाद एथिलीन क्रेकर यूनिट अनुज्ञाप्तिदाता (ईसीयू) के चयन हेतु निविदा मंगाई गई थी (दिसम्बर 2007) तथा मूल्य बोलियां निविदा मंगाने के आठ महीने बाद खोली गई थी। मूल्य बोली खोलने के पश्चात् बोलियों के मूल्यांकन और उसे निदेशक-मंडल के समक्ष प्रस्तुत करने के लिए एक महीना और लिया गया था। ऊंची मूल्य बोलियों के कारण, बोर्ड ने निविदाएं पुनः मंगाने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2008)। निविदाएं पुनः मंगाई गई (अक्टूबर 2008), बोलियां खोली गई (दिसम्बर 2008) तथा कार्य मै. लुम्मुस टेक्नॉलोजी, यूएसए को जनवरी 2009 में दिया गया। विस्तृत करार जिसमें कई शर्तें शामिल थी, को मई 2009 में अन्तिम रूप दिया गया तथा एथिलीन क्रेकर यूनिट (ईसीयू) के लिए पैकेज अनुज्ञाप्तिदाता से नवम्बर 2009 में प्राप्त हुआ था जिसके परिणामस्वरूप परियोजना क्रियाकलापों में ज़ीरो तारीख से दो वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2013) कि अनुज्ञप्तिदाता को अन्तिम रूप देने में विलम्ब फीडस्टॉक बाधाओं की वजह से संयंत्र की उप-अभीष्टतम क्षमता के कारण था।

2.1.5 असम गैस क्रेकर परियोजना की व्यवहार्यता

भारत सरकार ने ओआईएल तथा ओएनजीसी के माध्यम से असम में उपलब्ध प्राकृतिक गैस सहित एथिलीन की 3 लाख टीपीए की क्षमता के साथ एक पेट्रोरसायन परिसर की स्थापना की सिफारिश की (जून 1990)। परियोजना के कार्यान्वयन हेतु एक नई कम्पनी 'रिलायन्स असम पेट्रोकेमिकल्स लि.[1] (आरएपीएल) बनाई गई थी (अक्टूबर 1994)। तथापि, चूंकि पर्याप्त गैस की उपलब्धता से संबंधित मामलों का आरएपीएल और भारत सरकार के बीच समाधान नहीं हुआ था, अतः परियोजना शुरू नहीं हुई थी। गैस की घटती हुई गुणवत्ता के कारण, एथिलीन का निष्कर्षण भी घट रहा था तथा उपलब्ध गैस 1.58 लाख टीपीए एथिलीन के उत्पादन हेतु पर्याप्त थी। चूंकि आरएपीएल उप-अभीष्टतम आकार के कारण 2 लाख टीपीए से कम की परियोजना के लिए अनिच्छुक थी, अतः भारत सरकार ने यह निर्णय लिया (फरवरी 2003) कि गेल स्वयं ही परियोजना शुरू करने की व्यवहार्यता की जांच करेगी। व्यवहार्यता की जांच के पश्चात् गेल ने सूचित किया (जुलाई 2004)

---

[1] *11 प्रतिशत का भागीदारी नमूना एआईडीसी द्वारा, 40 प्रतिशत रिलायंस इण्डस्ट्रीज़ लि. (आरआईएल) द्वारा तथा शेष 49 प्रतिशत जनता द्वारा।*

कि वह असम में गैस की उपलब्धता के आधार पर एजीसीपी कार्यान्वित करेगी तथा स्केल की किफायत प्राप्त करने के लिए, उसने 2.2 लाख टीपीए के उत्पादन हेतु एनआरएल से 1.60 लाख टीपीए नाफ्था की सोर्सिंग करके एक अतिरिक्त नाफ्था क्रेकर संयंत्र की स्थापना का प्रस्ताव किया।

पीआईबी ने प्रस्तावित परियोजना के अनुमोदन हेतु विचार के लिए सीसीईए को सिफारिश की (सितम्बर 2005) जो ₹ 2138 करोड़ की पूंजीगत सब्सिडी सहित ₹ 5461 करोड़ के पूंजीगत व्यय के साथ अनुमोदित किया गया था (अप्रैल 2006)। तत्पश्चात एक प्रमुख प्रोमोटर के रूप में गेल के साथ परियोजना कार्यान्वित करने के लिए बह्मपुत्र क्रेकर एण्ड पोलीमर लिमिटेड (कम्पनी) बनाई गई थी (जनवरी 2007)। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है परियोजना लागत बाद में बढ़ा कर ₹ 8920 करोड़ कर दी गई थी और सीसीईए द्वारा उसका अनुमोदन कर दिया गया था (नवम्बर 2011)।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित बातों का अवलोकन कियाः

- अपेक्षित फीड गैस उपलब्ध नहीं थी जिसके कारण संयंत्र का आकार उप-अभीष्टतम (2.2 लाख टीपीए एथिलीन) था जोकि वर्ष 1989 में भारत सरकार द्वारा विचारित पेट्रोरसायन उद्योग के लिए न्यूनतम आर्थिक क्षमता (3 लाख टीपीए) से कम था।
- एजीसीपी की अधिकतम क्षमता केवल 1.93 लाख[2] टीपीए एथिलीन तक ही सीमित होगी जोकि प्राक्षिप्त क्षमता (2.2 लाख टीपीए) से भी कम थी।
- फीड स्टॉक का मूल्य बाज़ार मूल्य से काफी कम माना गया है।

मामला मंत्रालय को मार्च 2013 में सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रातीक्षित था (मार्च 2013)।

[2] *ओआईएल-1.30 लाख टीपीए तथा ओएनजीसी-0.15 लाख टीपीए और नाफ्था 0.48 लाख टीपीए एथिलीन का सृजन करेगा।*

अध्याय III: नागर विमानन मंत्रालय

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण

3.1 भूमि प्रबन्धन

3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 के अधिनियमन से भारतीय अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण (आईएएआई) और राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एनएए) के विलीन होने से 1 अप्रैल 1995 को अस्तित्व में आया। एएआई 122[1] विमान पत्तनों का प्रबन्ध करता है और जिसका निहित 31 मार्च 2012 को सारे देश में फैली हुई 52868.36 एकड़ भूमि से था। विमान पत्तन प्रचालनों में एयर साइड के साथ-साथ सिटी साइड के कार्यकलाप भी शामिल किए जाते हैं। एयर साइड की ओर की भूमि रनवेज, टेक्सीवेज, ऐप्रनस, हेंगरस, पेरीमीटर सड़क टावरों के नियंत्रण के सृजन के लिए अपेक्षित है जबकि सिटी साइड की ओर की भूमि टर्मिनल भवन, कार पार्किंग, पहुंच मार्ग के निर्माण/विकास, विभिन्न लाभभोगियों/ग्राहियों आदि को आबंटित किए जाने वाले स्थान के विकास के लिए अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र 01.4.2009 से 31.3.2012 तक तीन वर्षों के लिए एएआई के पांच क्षेत्रीय कार्यालयों[2] पर और इसके निगमित कार्यालय पर उपलब्ध अभिलेखों की जाँच करने तक सीमित था। भूमि अभिलेखों की विस्तृत संवीक्षा 13[3] चयनित विमान पत्तनों पर भी की गई थी। लेखापरीक्षा ने भूमि के प्रबन्धन, भूमि अधिग्रहण, भूमि अभिलेखों के रखरखाव, भूमि के रक्षोपाय, भूमि पट्टा नीति को अंतिम रूप देने, पट्टा करारों के निष्पादन और कथित कार्यालयों पर उत्पन्न हुए इष्टतम राजस्व के लिए उपलब्ध भूमि के उपयोग से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की।

3.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.1.2.1 योजना

एक विशिष्ट विमान पत्तन पर भूमि की आवश्यकता प्रचालित किए जाने वाले प्रस्तावित एयरकाफ्ट, विमान पत्तन की सांस्थितिक स्थिति, भावी विस्तार योजनाएं, विमान पत्तन लाइसेंसिंग प्राधिकरण के लिए आवश्यकता, एरोनोटिकल/गैर-एरोनोटिकल प्रचालनों के लिए विभिन्न पार्टियों को भूमि का पट्टे पर देना, अन्तरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) दिशानिर्देश आदि जैसे विभिन्न प्रकार के घटकों पर आधारित है। एएआई जैसी एक एजेंसी के लिए 'मास्टर प्लान' में एरोनोटिकल और गैर-एरोनोटिकल सेवाओं को कवर करते हुए विमान पत्तन क्षेत्र के विकास के लिए योजनाएं निर्धारित करने की प्रत्याशा की गई है जिसका प्रत्येक विमान पत्तन की आवश्यकता के आधार पर अद्यतन किया जाएगा। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि मास्टर प्लान 122 विमान पत्तनों में से मात्र 74 के लिए खण्डशः उपलब्ध थी।

---

[1] *घरेलू और अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन - 96, सिविल विदेशी अंत क्षेत्र - 26*

[2] *पूर्व, पूर्वोत्तर, उत्तर, दक्षिण और पश्चिम क्षेत्रीय कार्यालय*

[3] *अमृतसर, हैदराबाद, जम्मू, जयपुर, जुहू, लेह, लखनऊ पन्त नगर, सफदरजंग, श्रीनगर, तिरूपति, वाराणसी और विशाखापत्तनम*

(क) भूमि नियमपुस्तिका

एएआई ने स्वाम्य दस्तावेजों की उपलब्धता, उचित भूमि अभिलेख प्रबन्धन सुनिश्चित करने के लिए, अतिक्रमणों को रोकने के लिए उपलब्ध भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के मामले में भूमि पट्टा नीति के निरूपित करने और लागू करने आदि में वर्ष 2000 में कारपोरेट मुख्यालय (सीएचक्यू) पर एक भूमि प्रबन्धन निदेशालय की स्थापना की। तथापि, एएआई ने नियमपुस्तिका तैयार नहीं की ताकि इन महत्वपूर्ण मामलों का सारे संगठन में एक समान रूप से नियमित आधार पर समाधान किया जा सके।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि ड्राफ्ट भूमि नियमपुस्तिका तैयार कर ली गई है और जो परिचालन के लिए तैयार है। तथापि, भूमि नियमपुस्तिका का अभी अनुमोदन किया जाना था (अक्तूबर 2012)।

(ख) आबंटित भूमि का निरस्त करना

शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी) ने लोदी एस्टेट में रिहाइशी भूमि में एएआई की भूमि के बदले में रिहाइशी क्वाटरों के निर्माण के लिए एएआई को वसन्त विहार, नई दिल्ली (जुलाई 1985) में 2.0524 एकड़ भूमि आबंटित की। जबकि एएआई ने भूमि पर कब्जा मार्च 1987 में ले लिया था फिर भी आबंटन की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार कब्जा लेने की तारीख से दो वर्षों के अन्दर भवन के निर्माण को पूरा किया जाना अपेक्षित था। इस अनुबन्ध के बावजूद एएआई न तो भूमि का उपयोग कर सका/ इस भूमि के उपयोग के लिए कोई योजना बना सका और न ही दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) से समय में वृद्धि माँग सका। परिणामस्वरूप, एमओयूडी ने एएआई को किया गया आबंटन निरस्त कर दिया (सितम्बर 2002)।

यद्यपि, एएआई ने मामले को विवाद समिति (सीओडी) के साथ उद्भूत किया फिर भी सीओडी ने समय के अन्दर रिहाइशी क्वाटरों के निर्माण न करने में और लगभग 17 वर्षों से समय में वृद्धि की मांग न करने में एएआई की ओर से चूकों की पुष्टि की (अगस्त 2009)। यद्यपि सीओडी ने सचिव एमओयूडी से मामले पर पुनर्विचार करने की सिफारिश की और यह सलाह भी दी कि क्या वैकल्पिक उपयुक्त भूमि का आबंटन एएआई को किया जा सकता है, मार्च 2012 तक एमओयूडी द्वारा एएआई को कोई भूमि आबंटित नहीं की गई थी।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एमओयूडी को मामले के सौहार्दपूर्ण निपटान के लिए सीओडी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार एएआई को वैकल्पिक भूमि देनी थी। इस प्रकार, आबंटन की निबंधन एवं शर्तों के अननुपालन के कारण एएआई को वसन्त विहार, नई दिल्ली में 2.0524 एकड़ बढ़िया भूमि का नुकसान हुआ।

(ग) हैदराबाद में बेगमपेट विमान पत्तन का उपयोग न होना

बेगमपेट विमान पत्तन, हैदराबाद (790 एकड़ भूमि के क्षेत्र सहित) के वाणिज्यिक प्रचालनों को मार्च 2008 में शमशादबाद में बनाए गए नए ग्रीनफील्ड विमान पत्तन पर शिफ्ट कर दिया गया था। एएआई ने विमान पत्तन के रखरखाव पर 2009 से 2012 के दौरान ₹ 2.18 करोड़ का व्यय किया। नए विमान पत्तन पर शिफ्ट करने से पहले एएआई द्वारा पूर्ववर्ती तीन वर्षों में अर्जित राजस्व निम्नलिखित थाः

2005-06	2006-07	2007-08
₹ 135.49 करोड़	₹ 225.56 करोड़	₹ 222.21 करोड़

एएआई ने नागर विमानन प्रशिक्षण केन्द्र (सीएटीसी) स्थापित करने, अनुरक्षण का सृजन एवं विस्तार करने, मरम्मत एवं पूर्ण मरम्मत (एमआरओ) सुविधाएं स्थापित करने, हैदराबाद अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन को तीव्र गति रेल से जोड़ने की स्थापना करने, सम्मेलन केन्द्र की स्थापना एवं विमानन एकसपोज करने, सामान्य विमानन एयरक्राफ्ट के लिए सुविधाएं, अन्य सेवाएं और एरोनोटिकल प्रयोजनों के लिए उपयोग हेतु विद्यमान अवसंरचना का उपयोग किया (अप्रैल 2008)।

यह देखा गया था कि मात्र 'नागर विमानन प्रशिक्षण केन्द्र' का एटीसी प्रशिक्षण आयोजित करने के लिए सृजन किया गया था, एयर शोज एवं विमानपत्तन का उपयोग सामान्य विमानन प्रयोजनों के लिए किया जा रहा था। जबकि उच्च गति वाली रेल लिंक का प्रयोजन आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा स्थगन में रखा गया था फिर भी एमआरओ सुविधा के लिए प्रस्ताव को मूर्तरूप नहीं दिया जा सका और निविदा प्रक्रिया सम्मेलन केन्द्र से संबंधित कार्य के बारे में अभी प्रारम्भ की जानी थी (फरवरी 2013)।

इसलिए, हैदराबाद के उत्तम स्थान में 790एकड़ भूमि सहित एक विमान पत्तन जो प्रतिवर्ष लगभग ₹ 200 करोड़ का राजस्व अर्जित कर रहा था का मात्र आंशिक रूप से उपयोग किया जा रहा था। प्रबंधन ने उत्तर दिया (मार्च 2012) कि विद्यमान स्थान के पुनः उपयोग के लिए प्रस्ताव सक्रिय विचाराधीन था। तथापि, लेखापरीक्षा में यह नोट किया गया कि कोई ठोस योजना हैदराबाद विमान पत्तन पर विद्यमान भूमि का उपयोग करने के लिए प्रकट नहीं हुई थी।

3.1.2.2 आबंटन की अधिकता में स्थान का अवैध कब्जा

एएआई ने विशिष्ट विमान पत्तनों पर विभिन्न आबंटियों/पट्टाधारियों को आबंटित भूमि का आवधिक रूप से निरीक्षण और माप करने के लिए सभी विमान पत्तन निदेशकों को अनुदेश जारी किए (मई 2007) ताकि यह सुनिश्चित किया जाए कि कोई अतिरिक्त भूमि आबंटियों/पट्टाधारियों को वास्तविक रूप से आबंटित भूमि के अलावा उनके द्वारा कब्जे में नहीं है।

लेखापरीक्षा में जाँच किए गए निम्नलिखित मामलों में यह देखा गया था कि निदेशालय भूमि प्रबन्धन ने अधिक क्षेत्र के अप्राधिकृत कब्जेवालों को हटाने के लिए कोई उपयुक्त कार्रवाई नहीं की।

3.1.2.3 निजी पक्षकारों द्वारा भूमि पर अधिक कब्जा

(क) नादिरगुल में फ्लाई टैक एविएशन लिमिटेड (फ्लाई टेक) को ₹ 2345 प्रतिमाह की लाइसेंस फीस सहित 01.3.1996 से 28.2.1999 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए 465 वर्ग मीटर का हेंगर के लिए स्थान आबंटित किया गया था। उपर्युक्त पट्टा 28.2.2002 तक बढाया गया था और इसके बाद एजेंसी के पक्ष में कोई पट्टा नहीं दिया गया था। एजेंसी का कथित हेंगर पर निरन्तर कब्जा बना रहा। इसके अतिरिक्त, फ्लाई टेक ने अवैध रूप से 12132.69 वर्गमीटर माप की भूमि भी कब्जे में ली थी। एएआई ने सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत कब्जे का बेदखल) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत 2001 में कार्यवाहियां प्रारम्भ की और अप्रैल 2006 में बेदखल आदेश जारी किया

जिसकी पुष्टि जुलाई 2009 में आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी। एएआई ने एजेंसी से जुलाई 2010 तक क्षतियों के रूप में ₹ 27करोड़ का दावा किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि अप्रैल 2006 में जारी किए गए बेदखल आदेश की पुष्टि आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी फिर भी पार्टी के अनुरोध (सितम्बर 2009) पर एएआई ने पक्षकारों के मध्य विवाद का निपटान करने के लिए दिसम्बर 2009 में एक मध्यस्थ की नियुक्ति की। इसके कारण पुनः मुकदमेबाजी हुई जो अभी अनिर्णीत थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 27.37 करोड़ की क्षतियों की उगाही नहीं हुई (मार्च 2012)।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि नियुक्त किए गए मध्यस्थ (दिसम्बर 2009) के निष्कर्ष एएआई को स्वीकार्य नहीं थे चूंकि एएआई को एजेंसी द्वारा प्रस्तावित की गई राशि दावा की गई राशि की तुलना में बहुत कम थी। एएआई के अनुरोध पर उच्च न्यायालय के दो पूर्व न्यायकर्ता का पैनल मामल की जांच करने के लिए नियुक्त किया गया था। पैनल की रिपोर्ट प्रतीक्षित थी।

तथ्य यह रह जाता है कि एएआई ने 2006 में बेदखल आदेश के जारी करने के पश्चात् भी समय से कोई कार्रवाई नहीं की और जिसकी पुष्टि आन्ध्र प्रदेश के उच्च न्यायालय द्वारा की गई थी और मैसर्स फ्लाई टेक का निरन्तर भूमि पर कब्जा बना रहा।

(ख) मैसर्स इन्डामेर एण्ड कम्पनी को महानिदेशक नागर विमानन (डीजीसीए) द्वारा जुहू हवाई अड्डा पर जनवरी 1954 में 1247.96 माप वर्गमीटर भूमि के हेंगर का आबंटन किया गया था और एक करार निष्पादित किया गया था। यद्यपि, एएआई ने समय-समय पर लाइसेंस फीस की दर में वृद्धि की फिर भी मैसर्स इन्डामेर ने बढ़ी हुई दर पर विवाद किया और निरन्तर 1996 की दरों पर भुगतान करता रहा। एएआई ने बेदखली प्रारम्भ की और दिसम्बर 2001 में पीपीई अधिनियम 1971 के अंतर्गत कार्यवाही शुरू की। सम्पदा अधिकारी ने 28 जुलाई 2004 को मामला बन्द कर दिया और मामला निर्णय की घोषणा के लिए आरक्षित रखा गया था लेकिन आजतक इसकी घोषणा नहीं की गई है।

एएआई ने अक्तूबर 2010 में एक समिति का गठन किया और दोबारा मार्च 2011 में बातचीत की लेकिन मामला अभी भी सुलझे बिना रहा। इसके कारण मैसर्स इनडामेर से ₹ 12.86 करोड़ (मार्च 2012) के बकाया की वसूली नहीं हुई जबकि किसी वैध करार के बिना हेंगर पर अप्राधिकृत कब्जा निरन्तर बना रहा।

(ग) एएआई ने जुहू विमान पत्तन पर हेंगर के निर्माण के लिए 15 वर्षों के लिए अप्रैल 1993 में मैसर्स मेसको को 3252.79 वर्गमीटर भूमि का क्षेत्र आबंटित किया। पार्टी ने नवम्बर 1997 से लाइसेंस फीस और रायल्टी के भुगतान में चूक की। सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत कब्जे का बेदखल) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत एएआई द्वारा कार्यवाहियों के प्रारम्भ करने पर पार्टी उच्च न्यायालय मुम्बई में चली गई।

उच्च न्यायालय (जनवरी 2003) के आदेश के अनुपालन में एएआई ने एक मध्यस्थ (फरवरी 2003) की नियुक्ति की। मध्यस्थ ने एएआई के पक्ष में निर्णय दिया (अगस्त 2008) और एएआई को लाइसेंस फीस के प्रति ₹ 1.27 करोड़ का भुगतान करने के लिए मेसको को निदेश दिए। तद्नुसार मैसर्स मेसको ने इसका भुगतान एएआई को किया। मैसको के संबंध में निर्धारण, संग्रहण और बकाया प्राप्यों के विवरण की समीक्षा करते समय जिसे एएआई द्वारा मध्यस्थ को प्रस्तुत किया गया

(जून 2008), एएआई के ध्यान में आया (जून 2011) कि मेसको से वसूलीयोग्य ₹ 1.20* की राशि को विवरण में शामिल नहीं किया गया था। उपर्युक्त के अतिरिक्त, विलम्बित भुगतानों के लिए ब्याज के प्रति ₹ 2.06 करोड़ की राशि को इसके दावा में एएआई द्वारा शामिल नहीं किया गया था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि पार्टी से देय बकाया कुल राशि जांच के अंतर्गत थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रबंधन ने या तो देय राशि को अंतिम रूप देने और वसूली करने या मध्यस्थ को एक गलत विवरण प्रस्तुत करने में चूक के लिए उत्तरदायित्व नियत करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई नहीं की।

3.1.2.4 सरकारी एजेंसियों/पीएसयू द्वारा भूमि का अधिक कब्जा

(क) एएआई ने पांच वर्षों की अवधि के लिए बेंगलूरू विमान पत्तन पर एयर कार्गो काम्पलेक्स के लिए मैसर्स मैसूर सेल्स इन्टरनेशनल लिमिटेड (एमएसआईएल) को 2017.60 वर्गमीटर माप की भूमि का आबंटन किया (दिसम्बर 1995)। एमएसआईएल ने अप्राधिकृत रूप से 547.8 वर्गमीटर की निकटवर्ती भूमि पर भी कब्जा किया। करार की समाप्ति के पश्चात् एएआई ने करार का नवीनीकरण नहीं किया और एमएसआईएल का किसी प्रकार की लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना 2565.4 एकड़ माप की कुल भूमि पर निरन्तर कब्जा जारी रहा।

मामले का निपटान करने के लिए एएआई ने लाइसेंस फीस की लागू दर का 50 प्रतिशत प्रभारित करने का निर्णय लिया (अगस्त 2009) और 18 जनवरी 2001 से 31 मार्च 2010 की अवधि के लिए पार्टी के साथ दूसरा करार किया (फरवरी 2010)। कम दर पर करार के करने के पश्चात् भी मैसर्स एमएसआईएल ने न तो इसके बकाया प्राप्यों को क्लीयर किया और न ही वर्तमान पट्टा करारों का भुगतान किया और स्थान अप्राधिकृत कब्जे में था (मार्च 2012)। स्थान को खाली कराने के लिए और एमएसआईएल से ₹2.63 करोड़ (मार्च 2012) की राशि के प्राप्यों की उगाही करने में एएआई द्वारा किए गए प्रयास अभिलेख पर नहीं पाए गए थे।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई मैसर्स एमएसआईएल से भूमि लेने के लिए पार्टी के प्रति कानूनी कार्रवाई/बेदखल कार्यवाही का अवलोकन कर रहा था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि या तो बेदखल करने के लिए अथवा प्राप्यों की उगाही के लिए कोई कानूनी कार्रवाई अक्तूबर 2012 तक पार्टी के प्रति प्रारम्भ नहीं की गई थी।

(ख) बीएसएफ का जनवरी 2005 से सफदरजंग विमान पत्तन पर 2285.10 माप भूमि के हेंगर सं0 3 पर अप्राधिकृत कब्जा था। एएआई ने बीएसएफ को आबंटित की जाने वाली भूमि पर हेंगर के निर्माण की तारीख तक या पांच वर्षों की अवधि के लिए हेंगर सं0 3 का आबंटन करने के लिए जनवरी 2005 से प्राप्यों की उगाही या प्राप्यों के भुगतान के लिए एक करार के किए बिना निर्णय लिया (जनवरी 2012)। बाद में एएआई ने बीएसएफ से उपर्युक्त हेंगर के आबंटन को वापस ले लिया (नवम्बर 2012) और इसे स्ट्रेटेजिक फोर्सेस कमान को आबंटित कर दिया।

---

* ***(i) 0.76 करोड़ को प्राप्त हुए के रूप में माना गया, यद्यपि यह दावा की अवधि से संबंधित नहीं था। (ii) ₹ 0.28 करोड़ की राशि को लाइसेंस फीस के प्रारंभिक रोकड़ के रूप में दिखाने के बजाए देय राशि को शून्य के रूप में दिखाया गया (iii) लाइसेंस फीस के बिल की राशि का ₹ 0.16 करोड़ तक कम दिखाया गया।***

सात वर्षों की अवधि के लिए प्रचलित दरों पर भी प्राप्यों की उगाही करने में या करार के करने में विफल होने के परिणामस्वरूप एएआई को ₹3.45 करोड के राजस्व की हानि हुई (जनवरी 2005 से मार्च 2012)।

3.1.2.5 भूमि अभिलेखों का रखरखाव और भूमि के रक्षोपाय

भूमि का स्वाम्य सम्बन्धित राज्य के राजस्व प्राधिकारियों के पास उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार अवधारित किया जाता है। इसलिए यह आवश्यक है कि सभी भूमि स्वाम्य अभिलेख उपलब्ध हैं, उनका उचित रूप से रखरखाव किया गया और उनका सभी विमान पत्तनों पर अद्यतन किया गया है। इसके अतिरिक्त, उपलब्ध भूमि पर चारदीवारी का समय से निर्माण करते हुए अतिक्रमणों से उचित रूप से रक्षोपाय किया जाना चाहिए। भूमि प्रबन्धन विभाग भूमि स्वाम्य दस्तावेज जब कभी ये उपलब्ध न हो को प्राप्त करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ सम्पर्क करने के लिए जिम्मेवार है।

3.1.2.6 भूमि अभिलेख

एएआई के स्वयम् के विभिन्न स्तरों पर रखरखाव किए गए भूमि अभिलेखों में भी अन्तर के रूप में संबंधित राज्य सरकारों के एएआई भूमि अभिलेखों और राजस्व अभिलेखों के मध्य विसंगतियों के मद्देनजर एएआई ने सभी विमान पत्तनों पर अभिलेखों के मिलान और अद्यतन के लिए सुधारात्मक कदम उठाने के लिए सभी विमान पत्तन निदेशकों को अनुदेश दिए (सितम्बर 2007)।

37455.729 एकड़ भूमि (अर्थात 52868.36 एकड़ की कुल भूमि का 70.85 प्रतिशत) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 14053.202 एकड़ भूमि को एएआई के नाम (मार्च 2012) में नहीं बदला♣ गया था।

निम्नलिखित विमान पत्तनों पर अभिलेखों की नजूना जांच से 31.3.2012 को वास्तविक कब्जे के अन्तर्गत भूमि और रखरखाव किए गए भूमि अभिलेखों में विसंगतियों का पता चला जैसाकि नीचे तालिका में दिया गया है:-

(भूमि एकड़ में)

स्टेशन का नाम	31.3.2012 को		अन्तर
	एएआई अभिलेखों के अनुसार धारित भूमि	कब्जे के अंतर्गत वास्तविक भूमि	
अमृतसर	1008.000	975.000	(-)33.00
देहरादून	250.080	326.420	76.34
गोवा	48.495	54.770	6.275
जम्मू	129.210	134.500	5.29
वाराणसी	1120.202	632.770	(-)487.43

एएआई ने बताया (मार्च 2012) कि आवश्यक अनुदेश सभी विमान पत्तनों पर भूमि अभिलेखों को पूरा करने के लिए संबंधित अधिकारियों को जारी कर दिए गए थे।

♣ *राज्य सरकार राजस्व प्राधिकारी के अभिलेखों में शीर्षक के अनुसार भूमि स्वामी नाम के दर्ज करने की प्रक्रिया*

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पुनः पता चला कि स्वाम्य अभिलेखों में विसंगति के कारण एएआई को किसी मुआवजा के बिना लखनऊविमान पत्तन पर 7341 वर्गमीटर भूमि का कब्जा छोड़ना पड़ा था। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने स्वाम्य के अंतरण सहित भुगतान आधार पर लखनऊ विमान पत्तन पर बाई पास के निर्माण के लिए 5600 वर्गमीटर भूमि के अन्तरण के लिए एएआई से सम्पर्क किया (जनवरी 2001)। यद्यपि, एएआई अभिलेखों के अनुसार भूमि का कथित टुकड़ा उनके अधिकार में था फिर भी भूमि अभिलेखों में भूमि का स्वाम्य रक्षा प्राधिकारियों के नाम में रहा, क्योंकि यह एएआई के नाम में परिवर्तित नहीं किया गया था।

मार्च 2003 में एनएचएआई ने एएआई की किसी सहमति/अनुमति के बिना उपर्युक्त कथित भूमि की चार दीवारी को तोड़ दिया और इस भूमि पर सड़क का निर्माण किया। सड़क के निर्माण के लिए एनएचएआई द्वारा उपयुक्त कुल भूमि 7341 वर्गमीटर थी जिसके लिए एनएचएआई ने मुआवजा का भुगतान करने के लिए अपनी इच्छा दिखाई। तथापि, उचित अभिलेखों के अभाव में एएआई इस भूमि पर अपना स्वाम्य स्थापित नहीं कर सका और मामला अभी भी सुलझे बिना रहा।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला एनएचएआई के साथ पुनः उठाया जाएगा।

3.1.2.7 चार दीवारी

एएआई ने स्थानीय निवासियों द्वारा अतिक्रमण से एएआई भूमि के रक्षोपाय के लिए सभी विमान पत्तनों पर भूमि सीमा के सीमाकंन के पश्चात् तुरन्त चार दीवारी के निर्माण के लिए अनुदेश जारी किए (मार्च 2000)।

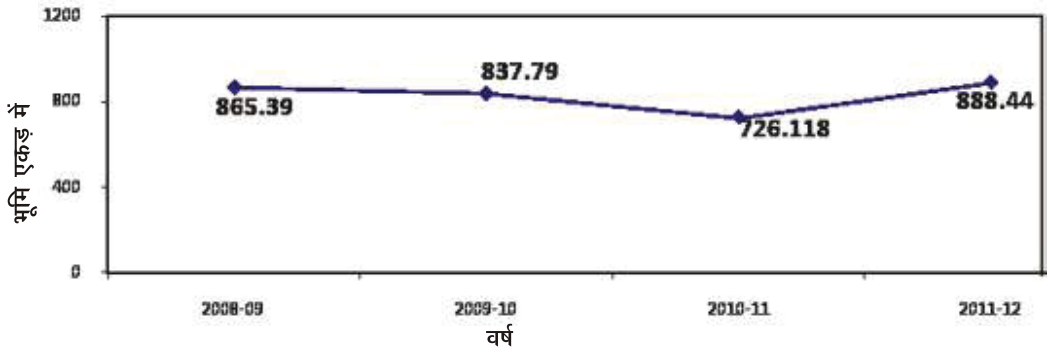
लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि दस वर्षों से अधिक की चूक के पश्चात् भी पाँच विमान पत्तनों नामतः लखनऊ, औरंगाबाद, बेलूरघाट, झारसूगुडा और वारंगल पर चार दीवारी का निर्माण भूमि के सीमाकंन न करने, स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता, स्थानीय निवासियों द्वारा बाधित आदि करने के कारण पूरा नहीं हुआ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि अतिक्रमण से बचने के लिए चार दीवारी/ सुरक्षा फेन्सिंग के निर्माण द्वारा भूमि को सुरक्षित करने के लिए आवश्यक अनुदेश विमान पत्तनों/क्षेत्रीय मुख्यालय को जारी कर दिए गए हैं।

3.1.2.8 अतिक्रमण

मार्च 2009 से मार्च 2012 तक अतिक्रमण के अंतर्गत क्षेत्र को नीचे दिए गए चार्ट में दिखाया गया है:-

पूरे देश में एएआई भूमि का अतिक्रमण



लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि भूमि के अतिक्रमण के कारण विमान पत्तनों पर विभिन्न सुविधाओं के सृजन में विलम्ब या आस्थगन हुआ था जैसाकि नीचे चर्चा की गई हैः

(क) फायर स्टेशन (वर्ग IX) और आपातकालीन चिकित्सा केन्द्र के निर्माण से संबंधित कार्य लखनऊ विमान पत्तन पर अगस्त 2008 में दिया गया था। इसे प्रारम्भ नहीं किया जा सका क्योंकि एएआई प्रस्तावित स्थल जिसको स्थानीय ग्रामीणों द्वारा अतिक्रमण किया गया था पर भार मुक्त भूमि उपलब्ध कराने में समर्थ नहीं था। इसके परिणामस्वरूप कार्य ₹9.08 करोड़ की लागत पर दिया गया था जिस पर अगस्त 2009 में प्रतिबन्ध लगा दिया गया था।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (मार्च 2012) में बताया कि इंजीनियरिंग विभाग ने भावी निर्माणों के लिए अतिक्रमण मुक्त भूमि सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया था। तथापि, तथ्य यह रह जाता है कि अपेक्षित फायर स्टेशन और आपातकालीन चिकित्सा केन्द्र का अतिक्रमण के कारण निर्माण नहीं हो सका।

(ख) एएआई ने हैदराबाद विमान पत्तन पर 96.06 एकड़ की अतिक्रमण की गई भूमि से निजी पक्षकारों के पुनर्वास और बेदखल के लिए आन्ध्र प्रदेश सरकार को मई 1994 में ₹1.25 करोड़ अदा किए। तथापि, राज्य सरकार द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी, इसलिए, एएआई ने 13 वर्षों की चूक के पश्चात् इसकी राशि के प्रतिदाय की मांग की (अगस्त 2007) । लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि न तो अतिक्रमण हटाया गया था और न ही एएआई बकाया राशि (अक्तूबर 2012) की उगाही करने में समर्थ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि अतिक्रमण के हटाने/धन की उगाही का मामला राज्य सरकार के साथ लिया जाएगा।

(ग) कम दृश्यता के दौरान एयरक्राफ्ट के भूमि पर उतरने को समर्थ बनाने के लिए आईसीएओ द्वारा अपेक्षित सीएटी-II लाइटिंग सुविधा 2004 और 2008 के दौरान क्रमशः ₹ 5.18 करोड़ और ₹ 5.31 करोड़ की लागत पर लखनऊ और अमृतसर विमान पत्तनों पर उपलब्ध कराई गई थी। तथापि, इसका परिचालन भार मुक्त भूमि की अनुपलब्धता के कारण क्रमशः फरवरी 2011 और नवम्बर 2011 तक नहीं किया जा सका।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (मार्च 2012) में बताया कि इंजीनियरिंग विभाग ने भावी निर्माणों के लिए अतिक्रमण मुक्त भूमि सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया था। आगे यह सूचित किया गया कि लखनऊ पर अतिक्रमण मुख्य रूप से मस्जिद/मन्दिर जिसमें यथेष्ट समय लगेगा के पुनः स्थापन के कारण था। अमृतसर विमान पत्तन पर विलम्ब रक्षा द्वारा ओआरपी/ब्लास्ट फेस के निष्पादन की आवश्यकता के कारण हुआ था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूंकि भार मुक्त भूमि उपलब्ध कराने में प्रबन्धन की विफलता के कारण ₹10.49 करोड़ की लागत पर प्राप्त हुई सीएटी-II लाइटिंग का प्रतिष्ठापन नहीं हुआ।

3.1.2.9 करारों के नवीनीकरण/निष्पादन में चूकें

पट्टा करारों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित कमियों का पता चलाः

3.1.2.10 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों/सरकारी विभागों के साथ करार

(क) पवन हंस हेलीकोप्टर लिमिटेड (पीएचएचएल) को जुहू, सफदरजंग, राजामुन्दरी और गुवाहाटी विमान पत्तनों पर एएआई के साथ किए गए विभिन्न करारों के अंतर्गत कब्जा की गई भूमि और हेंगर के स्थानों के लिए प्रचलित दरों[1] पर पट्टा किराए का भुगतान करना अपेक्षित था।

तथापि, प्रचलित दरों पर पट्टा किराए का भुगतान करने के बजाए पीएएचएल ने इस आधार पर कि एएआई द्वारा मांगी गई दरें आधिक्य में थी, पूर्व संशोधित दरों[2] पर पट्टा किराए का भुगतान किया।

मामले को सुलझाने के लिए एमओसीए ने एक मध्यस्थ की नियुक्ति की जिसने मई 2003 में निर्णय दिया। निर्णय के अनुसार पीएलएचएल को सफदरजंग के लिए मार्च 2005, राजामुन्दरी के लिए जून 2007, गुवाहाटी के लिए मार्च 2008 और जुहू के लिए मार्च 2009 तक की अवधि के दौरान पूर्व संशोधित दरों पर पट्टा किराए का भुगतान करना अपेक्षित था। इसके पश्चात् एएआई के बोर्ड द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार लाइसेंस फीस का भुगतान किया जाना अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई ने अप्रैल 2005 (सफदरजंग), अप्रैल 2008 (गुवाहाटी) और अप्रैल 2009 (जुहू) से लागू दरों पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने के लिए एक खण्ड को समाविष्ट करते हुए पीएचएचएल के साथ नए करारों पर हस्ताक्षर नहीं किए। राजामुन्दरी विमान पत्तन के संबंध में पीएचएचएल ने एएआई के साथ संशोधित करार पर हस्ताक्षर किए थे और निर्णय के अनुसार दरों पर पट्टा किराए का भुगतान कर रहा था। परिणामतः मध्यस्थ निर्णय के अनुसार प्राप्यों के भुगतान न करने के परिणामस्वरूप मार्च 2012 को ₹ 16.83 करोड़ की राशि के प्राप्य हुए। तथापि, चूंकि मामले को सुलझाया नहीं गया था इसलिए एक मध्यस्थ की नियुक्ति एमओसीए द्वारा पुनः की गई थी (जुलाई 2012) और निर्णय प्रतीक्षित था (अक्तूबर 2012)।

(ख) एएआई के पास इण्डियन एयरलाइन्स को आबंटित किए गए स्थान के लिए लाइसेंस फीस से संबंधित उनके साथ दीर्घ लम्बित विवाद थे। एमओसीए ने बकाया प्राप्यों/मामलों पर निर्णय देने के लिए एक मध्यस्थ की नियुक्ति की (फरवरी 2005)। मध्यस्थ निर्णय की घोषणा फरवरी 2009 में की गई थी। निर्णय के अनुसार एयर इण्डिया (तत्कालीन इण्डियन एयरलाइन्स-इन्टरनेशनल एयरपोर्ट डिवीजन) विमान पत्तनों को एएआई द्वारा आबंटित भूमि/स्थान के बारे में लाइसेंस फीस के भुगतान में ब्रह्मा निर्णय का अनुसरण किया जाना चाहिए और 1.4.2001 से प्रत्येक 3 वर्षों से 25 प्रतिशत वृद्धि तक का भी अनुपालन किया जाना चाहिए। एयर इण्डिया (तत्कालीन इण्डियन एयरलाइन्स-नेशनल एयरपोर्ट डिवीजन) विमान पत्तनों के संबंध में करार के अनुसार प्रत्येक तीन वर्षों से 15 प्रतिशत वृद्धि का अनुपालन किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई मध्यस्थ निर्णय के अनुसार प्राप्यों की उगाही करने में समर्थ नहीं था जिसके परिणामस्वरूप 30 सितम्बर 2012 तक ***₹*** 161.16 करोड़ के प्राप्य बकाया रहे।

(ग) एएआई ने छह माह जिसे बाद में एक ओर वर्ष के लिए अर्थात जुलाई 2006 तक बढ़ा दिया था की अवधि के लिए एनएच-8, महीपालपुर नई दिल्ली पर पहुंच नियंत्रित राजमार्ग के निर्माण के दौरान अस्थाई यातायात विपथन के लिए एनएचएआई को 6766 वर्गमीटर माप की भूमि पट्टे पर

---

[1] जुहू ₹ 660/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष (पीएसएमपीए), सफदरजंग भूमि के लिए- ₹240 पीएसएमपीए और हेंगर के लिए ₹ 100 पीएसएमपीए, राजामुन्दरी-भूमि के लिए ₹ 9पीएसएमपीए और हेंगर के लिए ₹78 पीएसएमपीए और गुवाहाटी - हेंगर के लिए ₹1510/-पीएसएमपीए

[2] जुहू- ₹330 पीएसएमपीए, सफदरजंग - भूमि के लिए ₹85 पीएसएमपीए और हैंगर के लिए ₹30- पीएसएमपीए राजामुन्दरी- भूमि के लिए ₹9 पीएसएमपीए और गुवाहाटी-हेंगर के लिए ₹1200 पीएसएमपीए

दी (फरवरी 2005)। तथापि, जून 2010 में और बाद में अगस्त 2012 में किए गए संयुक्त सर्वेक्षण के दौरान उपर्युक्त भूमि लाइसेंस फीस के भुगतान या करार के किसी नवीनीकरण के बिना एनएचएआई के अधिकार में पाई गई थी। परिणामतः ₹ 4.43 करोड़ की राशि अगस्त 2006 से मार्च 2012 की अवधि हेतु बकाया थी।

एएआई मुख्यालय ने एनएचएआई के साथ मामले को उठाने के लिए इसके क्षेत्रीय मुख्यालय (एनआर) को अनुदेश दिए (जनवरी 2013)।

(घ) नमूना जांच किए गए पांच[1] विमान पत्तनों पर केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) किसी लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना 27416.88 वर्ग मीटर माप की भूमि पर कब्जा किए हुए पाया गया था। यद्यपि भूमि को खाली कराने के लिए अथवा लाइसेंस फीस की बकाया राशि की उगाही के लिए समय-समय पर (तत्कालीन राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण और भारतीय अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण के माध्यम से) एएआई द्वारा प्रयास किए गए थे तथापि, वे सफल नहीं हो सके थे। वर्तमान रूप से चूंकि प्रचलित दरों पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने के लिए एएआई और सीपीडब्ल्यूडी के मध्य कोई करार विद्यमान नहीं था फिर भी एएआई ₹ 8.29 करोड़[2] (मार्च 2012) तक की राशि की लाइसेंस फीस को लागू करने में असमर्थ था।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि दीर्घ लम्बित लाइसेंस फीस की वसूली संभव नहीं प्रतीत हो रही थी। प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एएआई की यौक्तिकीकरण नीति (2008) के अनुसार सरकारी विभागों को प्रचलित दर के 50 प्रतिशत पर प्रभारित करना था। तथापि एएआई ने न तो उपर्युक्त नीति के लिए सीपीडब्ल्यूडी को आवेदन किया और न ही भूमि को खाली कराने के लिए अपेक्षित कार्रवाई की।

(ड़) 4645.15 वर्गमीटर भूमि की माप का एक प्लाट 3 फरवरी 1981 से 2 फरवरी 1991 तक 10 वर्षों की अवधि के लिए ₹ 1 प्रतिवर्ष की दर पर लाइसेंस फीस के भुगतान पर औषधालय के निर्माण के लिए हैदराबाद विमान पत्तन पर सीजीएचएस को आबंटित किया गया था। सीजीएचएस ने आगामी अवधि के लिए लाइसेंस फीस में एएआई द्वारा किए गए संशोधनों पर विवाद किया।

मामले का निराकरण करने के लिए एएआई के बोर्ड ने 03.2.1991 से 31.3.2008 तक की अवधि के लिए पट्टे के नवीकरण के लिए कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान किया (सितम्बर 2008)। बोर्ड ने बकाया प्राप्यों का निपटान करने के अध्यधीन अप्रैल 2008 से मार्च 2011 तक की पुनः अवधि के लिए पट्टे के विस्तार का भी अनुमोदन किया।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई के बोर्ड ने बकाया प्राप्यों के भुगतान के अध्यधीन अप्रैल 2008 से मार्च 2011 तक की पुनः अवधि के लिए पट्टे का अनुमोदन किया। तद्नुसार, सीजीएचएस ने 31 मार्च 2008 तक के बकाया को क्लीयर किया था। प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नही था क्योंकि कब्जे के अंतर्गत भूमि के लिए कोई करार निष्पादित नहीं किया गया था और

---

[1] *अमृतसर (8766.8वर्गमीटर), जयपुर (4047.0 वर्गमीटर), लखनऊ (3949.8 वर्गमीटर), श्रीनगर (5823.0 वर्गमीटर) और विशाखापतनम (4830.28 वर्गमीटर)*

[2] *अमृतसर ₹1.00 करोड (1995 से 2012), जयपुर- ₹2.08 करोड(मार्च 2012 तक), लखनऊ-₹0.97 करोड़ (मार्च 2012 तक), श्रीनगर- ₹0.82 करोड़ (2008 से 2012) और विशाखापतनम - ₹3.42 करोड़ (अक्तूबर 2012 तक)*

आगामी अवधि के लिए प्राप्यों का भुगतान सीजीएचएस द्वारा नहीं किया गया था। परिणामतः, ₹3.29 करोड़ (मार्च 2012 तक) की राशि सीजीएचएस के प्रति बकाया थी।

3.1.2.11 रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर निजी पक्षकार को अभिलाभ

एएआई ने विमान पत्तनों पर निर्माण कार्य में लगे ठेकेदारों को भूमि के आबंटन के लिए प्रचलित दर पर लाइसेंस फीस प्रभारित करने का निर्णय लिया (अगस्त 2005)। इसके पश्चात् जुलाई 2008 में एक तकनीकी अनुदेश (सं0 18) इस बारे में जारी किया गया था। उपर्युक्त अनुदेशों के उल्लंघन में रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर नए टर्मिनल भवन के निर्माण के लिए कार्य से संबंधित निविदा दस्तावेजों को यह उल्लेख करते हुए क्रमशः जून 2008 और अक्तूबर 2008 में जारी किया गया था कि ठेकेदार को ₹1 प्रतिवर्ष की नाममात्र लाइसेंस फीस पर संयंत्र एवं मशीनरी के प्रतिष्ठापन, सामग्री के स्टोर करने एवं ढेर लगाने के लिए गैर-परिचालन क्षेत्र में विमान पत्तन परिसरों के अन्दर भूमि आबंटित की जाएगी। मैसर्स केएमबी ईआरए (जेवी) और मैसर्स अहलूवालिया कोन्ट्रेक्टस (इण्डिया) लिमिटेड को रायपुर और राँची में नए टर्मिनल भवनों के निर्माण के लिए क्रमशः सितम्बर 2008 और जनवरी 2009 में ठेके दिए गए थे।

एएआई ने प्रचलित लाइसेंस फीस के बजाए मात्र ₹1 प्रतिवर्ष की लाइसेंस फीस पर रायपुर और राँची विमान पत्तनों पर ठेकेदारों को क्रमशः 3984 वर्गमीटर और 36,781 वर्गमीटर माप की भूमि का कुल क्षेत्र आबंटित किया। उपर्युक्त के परिणामस्वरूप ₹ 2.38 करोड़ (मार्च 2012 तक) की लाइसेंस फीस की वसूली न होने के कारण हानि हुई।

3.1.3 सरकारी विभाग/सांविधिक निगम के पास लम्बित मुआवजा

3.1.3.1 भारतीय नौसेना

भारतीय नौसेना के उपयोग के लिए विशाखापतनम पर सिविल हवाई अड्डे के अन्तरण के लिए भारत सरकार की संस्वीकृति (जनवरी 1986) के अनुपालन में एएआई ने 794.70 एकड़ माप की भूमि और उन पर बनी हुई संरचना को भारतीय नौसेना के सुपुर्द कर दिया था (जून 1987)। एएआई ने भूमि की लागत और हवाई अड्डे की संरचना के प्रति भारतीय नौसेना को ₹174 करोड़ का दावा उद्भूत किया (जुलाई 1991)। राशि का भुगतान एक माह के अंदर किया जाना था जिसमें विफल होने पर नौसेना प्राधिकारी राशि पर 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज का भुगतान करने के लिए दायी थे।

एएआई ने 13 वर्षों की चूक के पश्चात् मामला रक्षा मंत्रालय के साथ लिया (जनवरी 2001)। इसके पश्चात्, एएआई ने विवाद समिति (सीओडी) को मामला भेजने के लिए एमओसीए से अनुमति मॉगी (दिसम्बर 2004 और जनवरी 2010) जिसके लिए एमओसीए ने कोई उत्तर नहीं दिया।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला नौसेना प्राधिकारियों के साथ लिया जाएगा।

3.1.3.2 भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

एआई ने चेन्नै विमान पत्तन के अग्रभाग में फ्लाई ओवर के निर्माण के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को 3881.40 वर्गमीटर माप की भूमि का अन्तरण किया (2006) और एनएचएआई पर ₹ 7.11 करोड़ के लिए एक मांग उद्भूत की (जनवरी 2008)। 6 वर्षों की चूक के पश्चात् भी राशि उगाही हुए बिना रही।

प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2012) कि मामला पुनः एनएचएआई के साथ उठाया जाएगा।

निष्कर्ष

भूमि प्रबन्धन विभाग उचित अभिलेख के रखरखाव के लिए, एएआई के पास निहित भूमि के स्वाम्य को स्थापित करने के लिए जिम्मेवार था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि उपर्युक्त विभाग पूर्ण रूप से उन उद्देश्यों को प्राप्त नहीं कर सका जिसके लिए इसका सृजन किया गया था। लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई 37455.729 एकड़ भूमि में से 14053.202 एकड़ भूमि को एएआई के नाम में परिवर्तित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, 888.44 एकड़ भूमि अतिक्रमण के अंतर्गत थी (मार्च 2012) जिसके कारण एएआई को कतिपय सुविधाओं के सृजन/परिचालन को आस्थगित करना पड़ा था जैसाकि ब्यौरा ऊपर दिया गया है।

बहुत सी एजेंसियाँ अप्राधिकृत रूप से विभिन्न विमान पत्तनों पर भूमि पर कब्जा कर रही थीं। तथापि, पक्षकारों के साथ करारों के अभाव में एएआई लाइसेंस फीस/देय पट्टा किराया की उगाही करने में असमर्थ था।

सिफारिशें

- **एएआई के नाम में पूर्ण भूमि अभिलेखों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाने की आवश्यकता है।**
- **अप्राधिकृत कब्जा और अतिक्रमणों को हटाने के लिए प्रयास किए जाने चाहिएं।**
- **चूककर्ताओं से बकाया प्राप्यों की वसूली के लिए प्रयास किए जाने चाहिएं।**

मामला दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

3.2 राजस्व की हानि

सेवा संभरक अर्थात बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित प्रति यूनिट दर के आधिक्य में ग्राहियों से डायल द्वारा संग्रहीत विद्युत प्रभारों में एएआई द्वारा इसके देय शेयर की उगाही न होने के कारण ₹ 6.22 करोड़ के राजस्व की हानि।

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 04 अप्रैल 2006 को दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राइवेट लिमिटेड (डायल), एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के साथ प्रचालन, प्रबन्धन एवं विकास करार (ओएमडीए) पर राज्य प्रोत्साहक की क्षमता के रूप में हस्ताक्षर किए और 'जहाँ है जैसा के आधार' पर इन्द्रा गाँधी अन्तरराष्ट्रीय (आईजीआई) विमान पत्तन दिल्ली 03 मई 2006 को डायल को सुपुर्द कर दिया गया था। ओएमडीए के अनुसार डायल को प्रारम्भिक रूप से 30 वर्षों के लिए दिल्ली में आईजीआई विमान पत्तन का प्रचालन और अनुरक्षण करना अपेक्षित था जो पुनःएक वर्ष के लिए डायल के राजस्व के 45.99 प्रतिशत के राजस्व शेयर के रूप में वार्षिक फीस और ₹ 150 करोड़ की अपफ्रान्ट फीस के भुगतान पर अगले 30 वर्षों के लिए विस्तारयोग्य था। एएआई को उपचित राजस्व शेयर के क्रेडिट को सुनिश्चित करने के लिए ओएमडीए ने डायल के परामर्श से एएआई द्वारा एक स्वतंत्र लेखापरीक्षक की नियुक्ति का प्रावधान किया। राजस्व शेयर की गणना डायल के त्रैमासिक राजस्व के आधार पर की जानी थी जैसाकि कथित स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित किया गया।

ओएमडीए का खण्ड 1.1 निम्न रूप में राजस्व को परिभाषित करता हैः

'राजस्व का मतलब जेवीसी द्वारा किए गए भुगतान, यदि कोई भी हो, सुसंगत प्राधिकारियों द्वारा किए गए कार्यकलापों या विद्युत, पानी, मलजल के प्रावधान के लिए जेवीसी द्वारा प्राप्त हुए भुगतान या तीसरी पार्टी के सेवा संभरकों को ऐसी उपयोगिताओं के लिए अदा की गई राशियों की सीमा तक अनुरूप उपयोगिताओं के लिए, को छोडकर जेवीसी के सभी पूर्व कर सकल राजस्व से है।'

स्वतंत्र लेखापरीक्षकों की नियुक्ति ओएमडीए की शर्तों में की गई थी जिसका उल्लेख डायल के राजस्व पर 31 मार्च 2012 को समाप्त त्रैमासिक के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में किया गया था कि हाई टेंशन (एचटी) और लो टेंशन(एलटी) दोनों के लिए सेवा संभरक अर्थात बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित किए जाने वाले ₹ 6.47 प्रति यूनिट के प्रति डायल ग्राहियों से एलटी के मामले में लगभग ₹ 9.66 प्रति यूनिट की दर पर और एचटी के मामले में ₹ 6.91 प्रति यूनिट पर विद्युत प्रभारों का संग्रहण कर रहा था। स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने अपनी रिपोर्ट में उल्लेख किया कि डायल ने बीएसईएस लिमिटेड को देय प्रति यूनिट दर के अतिरिक्त अप्रैल 2010 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान विभिन्न ग्राहियों से संग्रहीत ₹ 13.52 करोड़ की अतिरिक्त राशि को एएआई के साथ शेयर नहीं किया।

उपर्युक्त उल्लिखित राजस्व की परिभाषा के अनुसार सेवा संभरकों को अदा की गई राशि की अधिकता में किसी भी वसूली को डायल के राजस्व के रूप में माना जाएगा। तद्नुसार, एएआई ₹ 13.52 करोड़ की उपर्युक्त राशि में 45.99 प्रतिशत का अपना देय शेयर प्राप्त करने का हकदार था।

डायल ने बताया (नवम्बर 2011) कि वे आईजीआई विमान पत्तन पर विभिन्न ग्रहियों/एयरलाइन्स से वसूल किए गए विद्युत प्रभारों पर 27 प्रतिशत सेवा प्रभारों के उद्ग्रहण करने की एएआई द्वारा अपनाई गई पद्धति का अनुसरण कर रहे थे। डायल ने पुनः बताया कि विद्युत प्रभारों पर उद्ग्रहीत किए गए सेवा प्रभार विमान पत्तन के अन्दर संवितरण लाइनों और अवसंरचना के सृजन और रखरखाव पर व्यय की गई भारी लागतों की वसूली के लिए आवश्यक थे।

नागर विमानन मंत्रालय ने बताया (मार्च 2012) कि क्योंकि विधिक प्रावधानों के अनुसार डायल विद्युत के संवितरण से कोई लाभ अर्जित नहीं कर सका इसलिए यह आवश्यक है कि दोनों पक्षकारों (एएआई और डायल) को विद्युत प्रभारों पर कोई लाभ नहीं लेना चाहिए। मंत्रालय ने पुनः बताया कि उन्होंने सही परिप्रेक्ष्य में मामलों का निराकरण करने के लिए एएआई और डायल को अनुदेश जारी किए।

मंत्रालय के साथ-साथ डायल का उत्तर ओएमडीए में अनुबद्ध राजस्व के प्रावधानों और परिभाषा के विपरीत था। इसके अतिरिक्त, चूंकि डायल सभी सुविधाओं से सज्जित उपलब्ध कराए गए स्थानों के लिए ग्राहियों/एयरलाइनों से ₹ 500 प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह की दर पर उपयोगिता/सरलीकरण प्रभारों की वसूली भी कर रहा था इसलिए विमान पत्तन के अन्दर संवितरण लाइनों और अवसंरचना के सृजन और रखरखाव पर व्यय की गई भारी लागतों की वसूली के लिए विद्युत प्रभारों पर सेवा प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए डायल का तर्क स्वीकार्य नहीं था।

इस प्रकार, बीएसईएस लिमिटेड द्वारा प्रभारित प्रति यूनिट दर की अधिकता में ग्राहियों से विद्युत प्रभारों के प्रति डायल द्वारा संग्रहीत ₹ 13.52 करोड़ की राशि में एएआई द्वारा इसके देय शेयर की उगाही न होने के कारण एएआई ने ₹ 6.22 करोड़ के राजस्व की हानि उठाई।

3.3 डायल के राजस्व में देय शेयर की उगाही न होना

दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन लिमिटेड (डायल) ने आयात शुल्क के भुगतान के लिए सरवड फ्रोम इण्डिया स्कीम (एसएफआईएस) के अन्तर्गत अर्जन किए गए ₹ 91.83 करोड़ की राशि के डयूटी क्रेडिट स्क्रिप मूल्य का उपयोग किया लेकिन 'आय' के रूप में इसे लेखांकित नहीं किया। इसने ओएडीए के अनुसार उपर्युक्त राजस्व अर्थात ₹42.23 करोड़ के प्राप्य के 45.99 प्रतिशत के शेयर को प्राप्त करने से एएआई को वंचित किया। एएआई ने पुनः उपर्युक्त राशि की उगाही न होने के कारण ब्याज के प्रति ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) की हानि वहन की।

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने 04 अप्रैल 2006 को दिल्ली अन्तरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राइवेट लिमिटेड (डायल), एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के साथ प्रचालन, प्रबन्धन और विकास करार (ओएमडीए) पर राज्य प्रोत्साहन की क्षमता के रूप में हस्ताक्षर किए। करार के अनुसार एएआई ने 'जहाँ है जैसा है' के आधार पर 3 मई 2006 को इन्द्रा गांधी अन्तरराष्ट्रीय (आईजीआई) विमान पत्तन, दिल्ली डायल को सुपुर्द कर दिया था। ओएमडीए के अनुसार, डायल को प्रारम्भिक रूप से 30 वर्षों के लिए दिल्ली में आईजीआई विमान पत्तन का प्रचालन और अनुरक्षण करना अपेक्षित था जो पुनः एक वर्ष के लिए डायल के राजस्व के 45.99 प्रतिशत के राजस्व शेयर के रूप में वार्षिक फीस और ₹150 करोड़ की अपफ्रान्ट फीस के भुगतान पर अगले 30 वर्षों के लिए विस्तार योग्य था। ओएमडीए के खण्ड 11.1.2.4 के अनुसार एएआई द्वारा नियुक्त किए गए स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा त्रैमासिक आधार पर डायल के राजस्व का सत्यापन किया जाना था।

डायल भारत सरकार द्वारा जारी विदेश व्यापार नीति के सरवड फ्रोम इण्डिया स्किम (एसएफआईएस) के अंतर्गत सीमाशुल्क स्क्रिप के लिए हकदार था। एसएफआईएस की शर्तों के अंतर्गत सेवा संभरक उनके द्वारा अर्जित की गई विदेशी मुद्रा की प्रतिशतता के रूप में शुल्क क्रेडिट स्क्रिप के लिए हकदार है जिसका उपयोग आयातों के मामले में आयात शुल्क के भुगतान के लिए किया जा सकता है।

ओएमडीए की शर्तों में नियुक्त किए गए स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने 31 मार्च 2011 और 31 मार्च 2012 को समाप्त त्रैमासिक के लिए डायल के राजस्व पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लेख किया कि सीमाशुल्क स्क्रिप की ₹91.83 करोड़ की राशि का उपयोग आयातों पर शुल्क के भुगतान के लिए डायल द्वारा (2009-10 के दौरान ₹65.01 करोड़, 2010-11 के दौरान ₹24.09 करोड़ और 2011-12 के दौरान ₹2.73 करोड़) किया गया था। तथापि, डायल ने लेखाकरण मानक -10, स्थायी परिसम्पत्तियों के लिए लेखाकरण और लेखाकरण मानक-2, 'मालसूचियों के मूल्यांकन के प्रावधानों के अनुसार यथा अपेक्षित स्थायी परिसम्पत्तियों के मूल्य की माप करते समय सीमाशुल्क स्क्रिप की उपर्युक्त राशि को लेखा में नहीं लिया जिसके अनुसार स्थायी परिसम्पत्तियों, उपभोज्य मदों, फालतू पुर्जे आदि के क्रय की लागत को उनके वर्तमान स्थान और कार्यचालन स्थिति के लिए इन मदों को लाने में व्यय की गई लागतों के लिए उचित रूप से संभव सादृश्य मुहैया कराने में शुल्क क्रेडिट हकदारी के या तो नगद रूप में या उपयोग के रूप में उन पर देय आयात शुल्क को शामिल करते हुए उनके पूर्ण मूल्य पर दर्ज किया जाना चाहिए।

31 मार्च 2011 और 31 मार्च 2012 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए डायल के लेखाओं पर उनके सांविधिक लेखापरीक्षक प्रतिवेदन में सांविधिक लेखापरीक्षकों ने भी राय दी कि डायल को आय के रूप में आयातों पर शुल्क के भुगतान के लिए इसके द्वारा उपयुक्त सीमाशुल्क स्क्रिप की उपर्युक्त राशि को अभिलेखित करना चाहिए।

इससे उपर्युक्त राजस्व जो ₹42.23 करोड़ (₹91.83 करोड़ का 45.99 प्रतिशत) निकाला गया के 45.99 प्रतिशत शेयर के प्राप्त करने से एएआई भी वंचित हुआ। एएआई ने उपर्युक्त राशि पर ब्याज के प्रति ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) की हानि भी वहन की।

इसे बताए जाने पर, नागर विमानन मंत्रालय ने बताया (मार्च 2012) कि एएआई ने डायल से राजस्व के अपने शेयर की वसूली के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹40.98 करोड़ की राशि के लिए मार्च 2012 में उद्भूत किए गए एक बीजक की जनवरी 2013 तक उगाही नहीं हुई थी।

मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा आपत्ति के स्वीकरण के बावजूद भी एएआई जनवरी 2013 तक डायल से ₹42.23 करोड़ की राशि के राजस्व के अपने देय शेयर की उगाही नहीं कर सका। उपर्युक्त राशि की उगाही में विलम्ब के परिणामस्वरूप एएआई को ₹9.84 करोड़ (जनवरी 2013 तक) के ब्याज की हानि हुई।

एयर इण्डिया लिमिटेड

3.4 भूमि सम्हलाई करारों के परिहार्य समापन के कारण राजस्व की हानि

एयर इण्डिया ने जनवरी 2010 से मार्च 2012 तक ₹ *12.21* करोड़ के राजस्व की हानि उठाई और मुम्बई विमान पत्तन पर तीन ग्राहक एयरलाइन्स द्वारा भूमि सम्हलाई करारों के समापन के कारण अप्रैल 2012 से आगे तक ₹8.53 करोड़ प्रति वर्ष के आवर्ती राजस्व की भी हानि होगी।

एयर इण्डिया लिमिटेड (एआईएल) भारत में विभिन्न विमान पत्तनों पर 'ग्राहक एयरलाइन्स[1] को भूमि सम्हलाई सेवाएं उपलब्ध कराती है। एयरलाइन्स द्वारा सेवाओं की आवश्यकता के आधार पर एनआईएल ने अन्तरराष्ट्रीय हवाई परिवहन संघ द्वारा निर्धारित मानक के अनुसार व्यापक सम्हलाई [2] या विशिष्ट सम्हलाई सेवाओं के लिए ग्राहक एयरलाइन्स के साथ एक भूमि सम्हलाई करार (जीएचए) किया। ग्राहक एयरलाइन्स के साथ निष्पादित जीएचए में या तो विशिष्ट अवधि ठेका है या एक अनिश्चित अवधि के लिए जब तक वैध रह सकता है तब तक या तो एक पार्टी द्वारा दूसरी अन्य पार्टी को लिखित में पूर्व नोटिस[3] देने के पश्चात् समाप्त किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने मलेशियन, इथोपियन और सऊदी एयरलाइन्स के संबंध में एआईएल की एक वर्ष की दैनिक उडान सम्हलाई विसंगति रिपोर्ट (एफएचडीआर) की संवीक्षा की और देखा कि ग्राहक एयरलाइन्स एआईएल द्वारा उपलब्ध कराई गई उप मानक सेवाओं की शिकायत कर रही थी। सेवाओं में इन विसंगतियों द्वारा ई-मेल्स के माध्यम से कथित एयरलाइन्स द्वारा एआईएल पर भी दवाब डाला गया था। तथापि, कोई समय से सुधारात्मक कार्रवाई एआईएल द्वारा नहीं की गई थी जिसके कारण जीएचए का समापन हुआ जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2010 से मार्च 2012 तक

---

[1] एआईएल की ग्राहक एयरलाइन्स में मलेशियन एयरलाइन (एमएच-अगस्त 2007 से जुलाई 2010 तक), इथोपियन एयरलाइन (ईटी-सितम्बर 2005 से समाप्ति की तारीख तक) और सऊदी अरेबियन एयरलाइन (एसवी 28-नवम्बर 1998 से समाप्ति की तारीख तक) शामिल हैं।

[2] व्यापक सम्हलाई में यात्री सम्हलाई, रेम्प सम्हलाई, कार्गो, केबिन सफाई सेवाएं, उड़ान प्रचालन, गन्तव्य नियंत्रण प्रणाली, जांच किए गए समान का एक्स रे और स्ट्रेपिंग, समान मिलान प्रणाली और आंशिक सुरक्षा सेवाएं आदि शामिल हैं।

[3] सऊदी अरेबियन एयरलाइन और मलेशियन एयरलाइन्स के संबंध में साठ दिन और इथोपियन एयरलाइन्स के संबंध में नब्बे दिन।

की अवधि के दौरान ₹ 12.21 करोड़ की हानि हुई और अप्रैल 2012 से आगे तक ₹ 8.53 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की आवर्ती हानि हुई। जीएचए की समाप्ति के तीन मामलों का विशिष्ट ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(i) **मलेशियन एयरलाइन्स (एमएच):** एमएच मुम्बई में प्रतिदिन उड़ानों का प्रचालन करता है और उसने अगस्त 2007 से जुलाई 2010 तक एआईएल के साथ विद्यमान करार का नवीकरण किया था। एमएच ने एआईएल द्वारा मुहैया कराई गई सेवाओं के दीर्घकालिक और निरन्तर ह्रास और भूतपूर्व द्वारा सामाना की गई परिणामी कठिनाइयों का उल्लेख करते हुए इसकी समाप्ति से सात महीने पहले करार समाप्त कर दिया था। एफएचडीआर की संवीक्षा से पता चला कि एमएच ने लदान करने वालों की कमी, अनुचित सम्हलाई आदि के कारण एआईएल के साथ बहुत सी समस्याओं का सामना किया।

(ii) **इथोपियन एयरलाइन्स (ईटी) :** ईटी ने तीन वर्ष की अवधि के लिए सितम्बर 2005 में मुम्बई विमान पत्तन पर एआईएल के साथ जीएचए का नवीनीकरण किया जिसे इस प्रावधान सहित पुनः अनिश्चित रूप से बढ़ा दिया गया था कि या तो पार्टी 90 दिनों का पूर्व नोटिस देते हुए करार को समाप्त कर सकती है। इसके पश्चात् भी ईटी के बताए जाने पर (अगस्त 2008) कि एआईएल का सेवा स्तर बहुत कम था एवं सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार के लिए एआईएल द्वारा प्रबल सुधार और आश्वासन के लिए आवश्यकता पर जोर दिया गया फिर भी एआईएल एयरलाइन को सन्तुष्ट करने के लिए समय से सुधारात्मक उपाय करने और सेवाओं के मानक का सुधार करने में विफल रहा। ईटी ने एआईएल द्वारा दी गई सेवाओं की खराब गुणवत्ता के कारण फरवरी 2010 में जीएचए को समाप्त कर दिया।

(iii) **सउद्धी अरेबियन एयरलाइन्स (एसवी):** एसवी ने नवम्बर 1999 में मुम्बई विमान पत्तन के लिए एआईएल के साथ जीएचए का नवीनीकरण किया। करार इस विकल्प सहित एक अनिश्चित अवधि के लिए था कि या तो पार्टी इसे उचित नोटिस देते हुए समाप्त कर सकती है। एसवी ने अन्य बातों के साथ-साथ समापन के लिए कारण के रूप में बहुत से अनुवर्ती के बावजूद एआईएल द्वारा इसकी शिकायतों के सुधार के अभाव का उल्लेख करते हुए मार्च 2012 में मुम्बई विमान पत्तन के लिए जीएचए समाप्त कर दिया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एआईएल के भूमि सेवा विभाग की परिचालन नियमपुस्तिका के खण्ड 4.6 में ठेकों की निष्पादित शर्तों में ग्राहक के साथ आपसी समस्याओं का समाधान करने के लिए समीक्षा बैठक करने की क्रियाविधि का प्रावधान किया गया है। तथाप, एआईएल ग्राहक एयरलाइन्स के साथ नियमित आवधिक बैठकें करने के समर्थन में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं करा सका।

इस प्रकार, ग्राहक एयरलाइन्स द्वारा बताई गई कमियों को डील करने में एआईएल की गम्भीरता और सुधारात्मक कार्रवाई के अभाव के परिणामस्वरूप दो एयरलाइन्स (एमएच एवं ईटी) द्वारा जीएचए के समापन के कारण जनवरी 2010 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान एआईएल को ₹ 12.21 करोड़ के राजस्व की हानि हुई और ईटी एवं एसवी द्वारा जीएचए के समापन के कारण अप्रैल 2012 से आगे तक ₹8.53 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की आवर्ती हानि हुई।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (सितम्बर 2012) में बताया कि:

- एमएच और ईटी द्वारा उद्भूत की गई विसंगतियाँ जीएच सेवाओं में कतिपय विचलनों के कारण हुई थीं जो स्वरूप में लघु थीं और उड़ानों में किसी प्रकार के विलम्ब के परिणाम से नहीं हुई थीं। ये अधिकांश विसंगतियाँ मुम्बई विमान पत्तन पर श्रमबल की कमी और स्थान बाध्यताओं के कारण मुख्यतः अवसंरचना समस्याओं के कारण थीं जो प्रबन्धन के नियंत्रण से परे थीं।

- भारत सरकार द्वारा जीएच नीति में परिवर्तन से दिल्ली में नए भूमि सम्हलाई एजेंट को ग्रेब कारबार के लिए ग्राहक एयरलाइन्स के लिए भारी छूट का प्रस्ताव दिया जा रहा था। एसवी ने एयरलाइन और मैसर्स सीलेबी[♠] के मध्य एक करार के अनुसार एआईएल के साथ जीएचए समाप्त कर दिया था। दो के मध्य करार के अनुसार बाद वाला मुम्बई में जीएच कार्य करने के लिए इस्तनबुल पर सम्हलाई प्रभारों को कम करेगा।

निम्नलिखित बिन्दुओं पर उत्तर स्वीकार्य नहीं हैः

- शिकायतें ई-मेल्स और एफएचडीआर के माध्यम से एमएच और ईटी एयरलाइन्स द्वारा की गई थीं और एयर इण्डिया मेनेजमेंट और इसके स्टाफ के मध्य चल रहे औद्योगिक विवाद के परिणामस्वरूप जीएच सेवाओं में विघटन के कारण एमएच द्वारा सामना की गई कठिनाइयों को बताते हुए नागर विमानन परिवहन मंत्रालय, मलेशिया सरकार (अक्तूबर 2009) के अवर सचिव द्वारा भारतीय उच्च आयोग, कुआला लाम्बपुर के टिप्पण में बताया गया कि ग्राहक एयरलाइन्स ने एआईएल की जीएच सेवाओं की खराब गुणवत्ता के कारण एआईएल के साथ उनके जीएचए को समाप्त कर दिया था। तर्क यह है कि ये कमियां लघु थी जिसने ग्राहक एयरलाइन्स के साथ डीलिंग में गंभीरता का अभाव दर्शाया जिसके कारण जीएचए का समापन हुआ।

- सभी भूमि सम्हलाईकर्ता के लिए स्थान की कमी जैसे मामले सामान्य हैं और अकेले एआईएल के लिए एकमात्र नहीं है। तथ्य यह रह जाता है कि एआईएल इन समस्याओं का निराकरण करने में विफल रही।

- तर्क यह है कि एसवी ने मुम्बई में बाद के भूमि सम्हलाई कार्य करने के लिए मैसर्स सेलेबी द्वारा एसवी को किए गए एक प्रस्ताव के लिए अनुवर्ती एआईएल के साथ जीएचए को समाप्त कर दिया जो इस तथ्य के लिए स्वयं की गवाही में है कि मैसर्स सीलेबी मुम्बई में कम दरों पर बेहतर जीएच सेवाएं प्रदान कर रहा था। यह परिवर्तित कारबार परिवेश में प्रभावी रूप से प्रतिस्पर्धा करने के लिए एआईएल की असमर्थता को भी दर्शाता है। यह कथन कि भारत सरकार द्वारा जीएच नीति में परिवर्तन से नए जीएच एजेंटस ग्रेब कारबार के लिए ग्राहक एयरलाइन्स को भारी छूट दे रहे थे जो खराब सेवाओं, उच्च दरों और जीएच

♠ *एक निजी पार्टी तुर्की में इस्तनबुल पर सम्हलाई सेवाएं मुहैया कराएगी जहां एसवी प्रचालन कर रही है और कारबार में भारत में एक नया प्रवेशक है।*

प्रचालनों के लिए ग्राहकों को रोकने के लिए एआईएल की परिणामी असमर्थता का भी स्वीकरण है। तीव्र प्रतिस्पर्धा के क्षेत्र में एआईएल अपनी जीएच सेवाओं में सुधार करने के लिए सन्तोषजनक सेवाएं मुहैया कराते हुए और प्रभावी कदम उठाते हुए विद्यमान ग्राहकों को रोकने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को कारबार के साथ-साथ राजस्व की हानि हुई।

मामला अक्तूबर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड

3.5 हेलीकॉप्टरों का परिचालन

3.5.1 प्रस्तावना

पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड (कंपनी), कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत एक सरकारी कंपनी के रूप में 15 अक्टूबर 1985 को गठित की गई थी। 31 मार्च 2012 को कंपनी का चुकता शेयर (₹ 245.62 करोड़) भारत सरकार और आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा 51:49 के अनुपात में रखा गया था। दूर दराज और पहाड़ी इलाकों में संचालित करने, दुर्गम क्षेत्रों को जोड़ने, यात्रा और परिवहन को बढ़ावा देने के लिए चार्टर्स के परिचालन, अंतर शहरी यातायात, तथा तेल क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हेलिकॉप्टर सहायता देने के उद्देश्य से कंपनी बनायी गयी थी। कंपनी के पास 45 हेलीकॉप्टरों को एक बेड़ा है (मार्च 2012) जिसमें 35-डाल्फिन एन एवं एन3 (10 सीट वाले), सात-बेल (6 सीट वाले), दो-बी 3 (6 सीट वाले) और एक-एमआई-172 (26 सीट वाला) शामिल हैं। कंपनी ने 2009-10 और 2010-11 में क्रमशः ₹ 35.59 करोड़ तथा ₹ 18.51 करोड़ का लाभ कमाया जबकि 2011-12 में इसे ₹ 10.35 करोड़ की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने, किए गए करार तथा एमओयूज़ के लिए कम्पनी की परिचालन दक्षता का मूल्यांकन करने हेतु अप्रैल 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान पीएचएचएल में हेलीकॉप्टरों की परिचालनों की समीक्षा की।

3.5.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.5.2.1 ओएनजीसी के साथ परिचालन

ओएनजीसी सबसे बड़ा ग्राहक है जिसको कंपनी अक्टूबर 1986 से अपतटीय परिचालन हेतु हेलीकॉप्टर सेवाएँ दे रही है। कंपनी ने 2009-10 से 2011-12 के दौरान ओएनजीसी परिचालनों से ₹ 522.44 करोड़ का राजस्व अर्जित किया जो उस अवधि के लिए कुल परिचालन राजस्व का 43.72 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा ने ओएनजीसी के साथ परिचालन में निम्नलिखित कमियाँ देखीः

3.5.2.2 एयर क्राफ्ट ऑन ग्राउण्ड (ए ओ जी)

ओएनजीसी ने अपना अपतटीय परिचालन पूरा करने के लिए दो अतिरिक्त हेलीकॉप्टरों सहित 12 डाफिनहेलीकॉप्टरों (आठ एन और चार एन 3) को किराए पर लेने हेतु कंपनी को एक ठेका दिया (अक्टूबर 2006)। ठेकागत हेलीकॉप्टर बिना देरी के सभी दिन उपलब्ध कराये जाने थे और किसी एयरक्राफ्ट ऑन ग्राउण्ड (एओजी) डेज़ के हकदार नहीं थे। ठेके में किसी भी ठेकेगत हेलीकॉप्टरों के

एओजी डेज़ के लिए लिक्विडेटेड डैमेजेज़ की उगाही तथा निर्धारित मासिक प्रभारों (एफएमसी) की कटौती के लिए भी प्रावधान किया गया था।

कंपनी ने ओएनजीसी के साथ जुलाई 2010 में तीन एन 3 हेलीकॉप्टर एवं अप्रैल 2012 में सात एन 3 हेलीकाप्टरों के लिए दो और ठेके दिये। ये दो ठेके दो दिन प्रति माह प्रति हेलीकॉप्टर एओजी डेज़ की स्वीकार्य शर्त पर थे जिसके बाद ओएनजीसी द्वारा एलडी की वसूली की जानी थी और ऐसे दिनों के लिए कंपनी को एफएमसी का कोई भुगतान नहीं किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ओएनजीसी से अनुबंध करते समय (अक्टूबर 2006) कंपनी इस तथ्य से अवगत थी कि ठेके के अंतर्गत अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करने के लिए इसके पास पर्याप्त पायलट नहीं थे। फिर भी कंपनी ने अपने डाफिनबेड़े के लिए वांछित पायलटों की भर्ती नहीं की जिससे पश्चिमी क्षेत्र जहां से ओएनजीसी की आश्यकताएँ पूरी की जानी थी, में 2009-10 से 2011-12 के दौरान औसतन 22 से 18 पायलटों की कमी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उपरोक्त ठेकों के अंतर्गत डाफिनबेड़े के परिचालन में 2009-10 से 2011-12 की अवधि में कुल 738.5 एयरक्राफ्ट आन ग्राउंड (एओजी) डेज़ के 64 प्रतिशत के लिए पायलटों की कमी उत्तरदायी थी। शेष 36 प्रतिशत एओजी दिन कलपुर्जों की गैर-उपलब्धता, अनुरक्षण में देरी तथा इंजीरियरों की कमी के कारण थे।

ओएनजीसी ने हेलीकॉप्टरों की गैर-उपलब्धता के आधार पर अप्रैल 2009 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान एओजी दिनों के लिए नुकसान निवारण के रूप में ₹ 10.37 करोड़ तथा एफएमसी के रूप में ₹ 6.61 करोड़ राशि की कटौती की।

3.5.2.3 डाफिनहेलीकॉप्टरों का एएस-4 रेट्रो फिटमेंट

ओएनजीसी के साथ कंपनी के करार (अक्टूबर 2006) के उपरोक्त संदर्भ को देखते हुए आठ डाफिनएन हेलीकॉप्टरों को एजिएशन मानक-4 (एएस-4)♥ के अनुरूप किये जाने की आवश्यकता थी।

कंपनी मै. सोफेमा, मै. यूरोकॉप्टर, फ्रांस के एक प्राधिकृत प्रतिनिधि को विमान मानक-4 (एएस-4) के अनुसार छः डाफिन एन 3, के अलावा अपने 17 डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के रेट्रो उपकरण के लिए ₹83.42 करोड़ (13561696 यूरो) की कुल लागत पर तीन टुकड़ों में ठेका दिया (अगस्त 2005 से जुलाई 2007)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के अनुरूप आठ एएस-4 के लिए केवल 10 डाफिन एन हेलीकॉटर (20 प्रतिशत अनुरक्षण रिजर्व को ध्यान में रखते हुए) ओएनजीसी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपयुक्त थे। तथापि, कम्पनी 17 डाफिन एन हेलिकॉपटरों के रिट्रोफिटमेंट के लिए कार्यवाही की। इसके अतिरिक्त कंपनी के अन्य किसी ग्राहक ने एएस-4 के अनुपालन पर जोर दिया नहीं दिया, न ही यह डीजीसीए या हेलीकॉप्टर के निर्माता के अनुसार अनिवार्य था। इसके अलावा, ओएनजीसी द्वारा विंटेज क्लाज♦ (जुलाई 2010) की शुरूआत के साथ ओएनजीसी के साथ

♥ *एएस-4 एक संशोधन किट है जो ओएनजीसी द्वारा अपने विमान सलाहकारों की आवश्यकतानुसार अपतटीय परिचालनों में सुरक्षा की आवश्यकता के लिए लाई गई।*

♦ *हेलीकाप्टर की उम्र तकनीकी-वाणिज्यिक बोली शुरूआत की तारीख से पाँच वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए।*

डाफिनहेलीकॉप्टरों के अनुरूप इन एएस-4 का आगामी उपयोग भी निराशाजनक था क्योंकि डाफिन एन हेलीकॉप्टरों का पूरा बेड़ा 31 मार्च 2012 को 24 वर्ष से अधिक पुराना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डिलीवरी के पाँच वर्षों से अधिक समय के बाद भी ₹ 9.94 करोड़ मूल्य के एएस-4 किट्स 31 मार्च 2012 तक स्थापन हेतु प्रतीक्षित थे। इस प्रकार, डाफिन-एन हेलीकॉप्टरों के लिए सात एएस-4 किट की खरीद आवश्यकता से अधिक थी जिससे ₹ 27.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ (मार्च 2012)।

3.5.2.4 इन्वेंटरी प्रबंधन

गैर-संचलित इन्वेंटरी में ऐसे मद शामिल हैं जो तीन वर्ष से अधिक समय से संचालित नहीं हुए हैं। 31 मार्च 2012 को कंपनी के पास कुल ₹ 121.20 करोड़ की कुल इन्वेंटरी थी जिसमें भंडार, कलपुर्जे, पुनर्मरम्मतयोग्य, रोटेबिल्स इत्यादि शामिल थे जिसमें से ₹ 13.88 करोड़ गैर संचलित था। इन्वेंटरी का समयवार विश्लेषण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि ₹ 1.87 करोड़ मूल्य (मार्च 2012) का सामान, कलपूर्जे और हेलीकॉप्टरों के प्रमुख उपकरण या तो कम, अनुपयुक्त या क्षतिग्रस्त मदों इत्यादि की आपूर्ति स्वीकार कर लिये जाने के कारण पड़े थे। प्रबंधन आवश्यक प्रभावी कदम उठाने में विफल रहा।

3.5.2.5 कलपुर्जों की अनुपलब्धता

कंपनी ने ओड़िशा सरकार के साथ 30 घंटे न्यूनतम गांरटी उड़ान हेतु ₹ 1.56 करोड़ एफएमसी और तत्पश्चात ₹ 86,500 प्रति घंटा पर कोरापुर/भुवनेश्वर में एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर देने का करार किया (नवम्बर 2011)। करार 07 अगस्त 2011 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए था, जिसे बाद में जून 2012 तक बढ़ा दिया गया।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि महत्वपूर्ण कलपुर्जे 'सर्किट ब्रेकर' के अभाव में 27 मई 2012 से 20 जून 2012 (25 दिन) की अवधि के दौरान हेलीकॉप्टर बेकार पड़ा रहा और यह एक रूसी पार्टी से ऋण के आधार पर कलपुर्जा प्राप्त करने के बाद ही चालू हो पाया। यद्यपि कंपनी ने सभी सूचीबद्ध मदों के लिए रीआर्डर स्तर तय करने हेतु जून 2010 के दौरान अनुदेश जारी किया था लेकिन कमजोर अनुमान, रीआर्डर के गैर-निर्धारण और लम्बे लीड समय से जरूरत के समय महत्वपूर्ण कलपुर्जा न मिलने से एफएमसी कटौती और जुर्माना प्रभारों के कारण कंपनी को ₹ 1.98 करोड़ की हानि हुई।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2013) कि हेलीकॉप्टर के जमीन पर आने के तुरन्त बाद इसने सामान खरीदने का प्रयास किया (30 मई 2012) और सामान हेतु दिनांक 14 दिसम्बर 2012 को क्रय आदेश जारी किया गया। सामान की प्राप्ति अभी भी प्रतीक्षित थी।

मंत्रालय का उत्तर प्रबंधन की विफलता की पुष्टि करता है एओजी जिसने स्थिति के बाद भी महत्वपूर्ण सामान की सूची प्रबंधित करने हेतु क्रय आदेश देने में सात महीने का समय लिया।

3.5.2.6 रीयर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की खरीद में अनदेखी

कंपनी ने पार्ट सं. 365ए87-3031-0003 के अंतर्गत ₹ 2.45 करोड़ मूल्य के डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के 10 रीयर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की आपूर्ति के लिए मै. वेक्ट्रा एविएशन, मै. यूरोकॉप्टर के एक प्राधिकृत वितरक, को एक आर्डर दिया (नवम्बर 2007)। इसकी आपूर्ति हो गई (दिसम्बर 2009) और 2009-10 के दौरान भुगतान कर दिया गया। कंपनी ने ₹ 2.40 करोड़ के

डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के 10 रियर लेफ्ट स्लाइडिंग दरवाजों की आपूर्ति के लिए भाग सं. 365 ए 87-3031-0206 के तहत मै. वेक्ट्रा एविएशन को दूसरा आर्डर दिया (फरवरी 2008)। इसकी आपूर्ति दिसम्बर 2009 से जनवरी 2010 के दौरान की गई तथा 2010-12 के दौरान ₹ 2.20 करोड़ का भुगतान कर दिया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि भाग सं. 365ए87-3031-0206 के लिए भाग सं. 365ए87-3031-0003 एक वैकल्पिक भाग था अर्थात उसी कलपुर्जे/सामान के लिए अलग कोड नाम था। इस तथ्य को महसूस करते हुए कंपनी ने दूसरे क्रय आदेश को रद्द करने के लिए मै. वेक्ट्रा एविएशन को स्पष्ट रूप से फैक्स भेजा (जुलाई 2008) और फैक्स प्रेषण की 'ओके' रिपोर्ट पर भरोसा किया। कम्पनी को न तो आदेश रद्दीकरण के संबंध मै. वेक्ट्रा एविएशन से कोई औपचारिक पावती प्राप्त करने का कोई प्रयास किया न यह प्राप्त हुई। कंपनी ने डिलीवरी की प्राप्ति पर आपूर्तिकर्ता के साथ आदेश रद्दीकरण का मुद्दा उठाया, जिसने कोई भी फैक्स मिलना मना कर दिया था। कलपुर्जों को वापस लेने के लिए कंपनी द्वारा बार-बार के अनुरोध पर आपूर्तिकर्ता ने बताया कि आपूर्त 10 दरवाजे वापस नहीं लिये जा सकते क्योंकि ये कंपनी के विशेष आदेश हेतु बनाये गए थे और मै. यूरोकॉप्टर द्वारा डाफिन एन हेलीकॉप्टरों का निर्माण बन्द किया जा चुका है। इस प्रकार आदेश रद्दीकरण सुनिश्चित करने में उदासीनता से डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के लिए 10 रियर लेफ्ट स्लाईडिंग दरवाजों की अनावश्यक खरीद हुई जिसके कारण ₹ 2.20 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

3.5.2.7 रेडियो अल्टीमीटर इंडिकेटर

मै. प्राइम इंडस्ट्रीज ने फरवरी 2009 से अप्रैल 2009 के दौरान जारी क्रय आदेशों के प्रति कंपनी को 2009-10 के दौरान डाफिन एन हेलीकॉप्टरों के लिए ₹ 0.72 करोड़ मूल्य के आठ रेडियो अल्टीमीटर इंडिकेटरों (भाग सं. 9599-607-12185) की आपूर्ति की। अल्टीमीटरों के भौतिक सत्यापन (जुलाई 2009) पर यह पाया गया कि सभी आठ अल्टीमीटर (भाग सं. 9599-607-12185) मीटरों में ग्रेजुएशन मीटर में था। हालांकि डाफिन एन हेलीकाप्टरों में पहले से लगे तथा इन्वेंटरी में रखे अल्टीमीटर में ग्रेजुएशन फीट में था (भाग सं. 9599-607-12183)। हेलीकॉप्टरों में दो विभिन्न प्रकार के सूचक लगाने से हेलीकॉप्टरों के लिए जोखिम और गलत सूचना देने से गम्भीर सुरक्षा समस्या और गड़बडी हो सकती थी, अतः कंपनी ने 2010-11 के दौरान ₹ 0.24 करोड़ मूल्य पर मै. डी जे एविएशन से रेडियो अल्टीमीटर इंडीकेटरर्स के ग्रेजुएशन को मीटर से फीट में परिवर्तित करा लिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मै. डी जे एविएशन अपेक्षित परिवर्तन करने के लिए प्राधिकृत नहीं था। सुधारात्मक कदम उठाये बिना विमान में सामान घटक न लगाने की यू.के. सिविल विमानन प्राधिकरण की सलाह (जुलाई 2012) को देखते हुए, परिवर्तित रेडियो अल्टीमीटर बेकार पड़े रहे जिससे ₹ 0.96 करोड़ की हानि हुई।

3.5.2.8 इंजन बेड़ा

मार्च 2012 को कंपनी के पास विभिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टर इंजन का बेड़ा नीचे दर्शाये अनुसार थाः

(मार्च 2012 तक)

हेलीकॉप्टर का प्रकार	उपलब्ध विमान	लगाए गए इंजनों की संख्या	बेड़े में रखे गये इंजनों की संख्या

एमआई-172	01	02	06*
डाफिन एन	18	36	19
डाफिन एन 3	17	34	04
बेल	07	07	02
बी-3	02	02	शून्य

* मरम्मत न होने योग्य एक इंजन सहित।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि कंपनी ने विभिन्न प्रकार के हेलीकॉप्टरों के लिए बेड़े में रखे जाने वाले न्यूनतम इंजनों हेतु कोई मानक/मानदंड निर्धारित नहीं किया था, रखे गए इंजनों के बेड़े में बहुत अधिक अंतर देखा गया। आगे की टिप्पणियाँ इस प्रकार हैः

3.5.2.9 एमआई-172 हेलीकॉप्टरों के लिए इंजन

बोर्ड ने एमआई-172 हेलीकॉप्टरों के लिए चार इंजनों के बेड़े (एक इंजन मरम्मत से परे रूप में घोषित किए जाने सहित) के अलावा मै. कलिमोव रूस से दो नए इंजन, पहला इंजन ₹ 3.27 करोड़ (6,95,800 अमेरिकी डॉलर) में तथा दूसरा इंजन ₹ 3.41 करोड़ (740000 अमेरिकी डॉलर से 2 प्रतिशत छूट पर) में खरीद के लिए अनुमोदन दिया (सितम्बर 2010)। पहले इंजन के लिए नवम्बर 2010 में तथा दूसरे इंजन के लिए अक्टूबर 2011 में क्रय अनुबंध किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 19 अप्रैल 2011 को तवांग, अरूणांचल प्रदेश में एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर की दुर्घटना के बाद कंपनी के बेड़े में केवल एक एमआई-172 हेलीकॉप्टर रह गया था। उसी समय (अप्रैल 2011), जबकि कंपनी के पास पाँच इंजनों का एक बेड़ा था (मार्च 2011 में खरीदे गए नए इंजन सहित), अक्टूबर 2011 में दूसरे इंजन के लिए क्रय अनुबंध किया गया जो मार्च 2012 में प्राप्त हुआ। इस प्रकार, प्रबंधन का दूसरा इंजन खरीदने का निर्णय अविवेकपूर्ण था।

3.5.3 विमान नियम 1937 का उल्लंघन

(क) विमान नियम 1937 के नियम 78(1) में प्रावधान है कि, "कोई भी हवाई-अड्डा एक निर्धारित हवाई यातायात सेवाओं द्वारा लैंडिग या प्रस्थान के या किराये हेतु कार्गो अथवा यात्री वाहक किसी विमान द्वारा लैंडिग या प्रस्थान की श्रृंखला के लिए तब तक उपयोग न किया जाए जब तक कि यह अनुज्ञापित न हो या ऐसे लाइसेंस या अनुमोदन के अधीन वर्णित शर्तों के अनुसार महानिदेशक द्वारा अनुमोदित न हो।" इसके अतिरिक्त, नियम 78(4) में प्रावधान है कि, "इन नियमों के तहत कोई भी व्यक्ति अस्थायी हवाई-अड्डे या एक हवाई अड्डे से उड़ान नहीं भरेगा या उड़ान भरने का कारण बनेगा, जो अनुज्ञापित या अनुमोदित न हो, जैसा भी मामला हो, जब तक कि महानिदेशक द्वारा निर्धारित न्यूनतम सुरक्षा आवश्यकताओं को पूरा कर लेता।

लेखापरीक्षा ने देखा कि तवांग में एमआई-172 हेलीकॉप्टर की दुर्घटना की जाँच हेतु एमओसीए द्वारा नियुक्त जाँच समिति ने कहा कि नियम 78 न केवल हवाई-अड्डों पर बल्कि हेलीपैडों पर भी लागू था और संचालक को यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी थी कि उसका हेलीकॉप्टर अनुज्ञापित हेलीपैडों पर ही उतरे। इसके आगे इसने बताया कि अरूणांचल प्रदेश में कोई भी हवाई-अड्डा/हेलीपैड लाइसेंस प्राप्त या अनुमोदित नहीं था। अभिलेखों की समीक्षा से यह देखा गया कि 30 जून 2012 को कंपनी गंगटोक, कटरा, फाटा (केदारनाथ), अमरनाथ, पोर्टब्लेयर, पटना, कोरापुट और गडचिरौली में बिना डीजीसीए के लाईसेंस या अनुमोदन के हवाई-अड्डों/हेलीपैडों से हेलीकॉप्टर

परिचालित कर रही थी। इस प्रकार आवश्यक लाइसेंस या अनुमोदन के अभाव में इन हवाई अड्डों/हेलीपैडों की सुरक्षा संदिग्ध थी।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (फरवरी 2013) में बताया कि डीजीसीए के पास पड़े हेलीपैड और विभिन्न हेलीपैडों से किए जा रहे संचालन के अनुमोदन की जिम्मेदारी का निर्वहन डीजीसीए द्वारा अनुमोदित मानक परिचालन प्रक्रिया के अनुसार किया जा रहा है।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एमओसीए द्वारा नियुक्त जाँच समिति ने जोर दिया था कि नियम 78 के तहत संचालक को यह भी सुनिश्चित करने की भी जिम्मेदारी थी कि उसके हेलीकॉप्टर लाइसेंस प्राप्त हेलीपैडों पर ही उतरें।

(ख) लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि डीजीसीए द्वारा जारी 'हवाई सुरक्षा' पर सीएआर के खण्ड 5 में दी गई विस्तृत प्रक्रिया के अनुसरण में कंपनी द्वारा चालक-दल की उड़ान पूर्व स्वास्थ्य जाँच संबंधी उचित रिकार्ड नहीं बनाए जा रहे थे।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2013) कि अब उन्होंने सभी स्तर पर रिकार्ड रखना शुरू कर दिए हैं।

लेखापरीक्षा को किसी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के अभाव में लेखापरीक्षा में उत्तर की पुष्टि नहीं की जा सकती।

3.5.4 निधियों का अवरोधन

31 मार्च 2012 को, विभिन्न पर्टियों से ₹ 171.87 करोड़ की राशि बकाया थी जिसमें से ₹ 42.22 करोड़ 16 वर्षों से अधिक रेंज की अवधि से बकाया थे जिसके प्रति कंपनी ने ₹ 3.40 करोड़ का प्रावधान किया। कंपनी अरूणांचल प्रदेश और पंजाब सरकार से ₹ 3.84 करोड़ की उपरोक्त राशि की वसूली नहीं कर सकी क्योंकि उनको बिना किसी औपचारिक ठेके के सेवाएं दी गई थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि प्रबंधन द्वारा समय पर और सशक्त कार्रवाई करने के अभाव में बहुत ज्यादा बकाया पड़े रहे क्योंकि बकायों की समय पर वसूली के लिए कोई प्रणाली नही थी। बकाया की स्थिति नाजुक थी, इस तथ्य को देखते हुए कि 2011-12 के दौरान ₹ 232.83 करोड़ के ऋण पर ₹ 14.46 करोड़ के ब्याज का भुगतान करना था। इस प्रकार, बकाया वसूली में कंपनी की विफलता से इसके परिचालन को वित्तीय सहायता हेतु उधार को बढ़ावा मिला इस कारण ब्याज पर अतिरिक्त व्यय हुआ। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2012 को ₹ 171.87 करोड़ की बकाया राशि आगे दिसम्बर 2012 के अंत तक बढ़कर ₹ 192.10 करोड़ हो गई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (फरवरी 2013) कि अरूणांचल प्रदेश और पंजाब राज्य सरकारों ने ठेके हस्ताक्षर करने में देरी के फलस्वरूप बकायों की वसूली नहीं हुई। इसने आगे बताया कि बकाया राशि की वसूली के लिए निरंतर प्रयास किये जा रहे हैं।

निष्कर्ष

कंपनी के पास उसके पश्चिमी क्षेत्र में डाफिन बेड़े के हेलीकॉप्टरों जहाँ से इसके एक सबसे बड़े ग्राहक यथा ओएनजीसी की आवश्यकता पूर्ति के लिए 2009-12 की अवधि के दौरान औसतन 22 से 18 पायलटों की कमी थी। ओएनजीसी ने मुख्य रूप से पायलटों की कमी से हेलीकॉप्टरों की अनुपलब्धता के कारण एओजी के प्रति ₹ 16.98 करोड़ (एफएमसी एवं निर्णीत हर्जाना) राशि की कटौती कर ली। एएस-4 किटों, स्लाइडिंग दरवाजों, इंजनों, महत्वपूर्ण सामानों की खरीद में देरी

के कई मामले थे जिससे एफएमसी की हानि हुई जो एक दक्ष इन्वेंटरी नियंत्रण प्रणाली की आवश्यकता को इंगित करता है।

बकायों की समय पर वसूली के लिए कोई प्रणाली नहीं थी जिसके कारण 31 मार्च 2012 को ₹ 171.87 करोड़ का भारी बकाया था जो क्रेडिट नियंत्रण प्रक्रियाओं के कार्यान्वयन की आवश्यकता पर बल देता है।

मंत्रालय को फरवरी 2013 में मामले से अवगत करा दिया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय IV: कोयला मंत्रालय

केन्द्रीय कोल्फील्ड लिमिटेड

4.1 लाभकारी प्रभारों का संशोधन न करना

केन्द्रीय कोल्फील्ड लिमिटेड (सीसीएल) ने रेलवे साइडिंग से बड़े आकार के कोयले के चयन हेतु गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ताओं पर 2002 में ₹ 130 प्रति टन लाभकारी प्रभार की शुरूआत की। अप्रैल 2002 के अनुसार ₹ 130 की राशि रोम तथा स्टीम कोयले के प्रति टन खदान निकास मूल्य के बीच अन्तर थी। हालांकि कोल इंडिया लिमिटेड द्वारा 2009-10 में इस अन्तर को ₹180 तक बढ़ाया गया तथा अन्य सहायक कम्पनी द्वारा लागू किया गया था, फिर भी सीसीएल द्वारा ऐसा लागू नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 73.63 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

केन्द्रीय कोल्फील्ड लिमिटेड (सीसीएल) के प्रबन्धन, कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की एक सहायक कम्पनी ने देखा (2001-02) कि गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ता जो सीसीएल की रेलवे साइडिंग से बड़े आकार के कोयले के अधिक चयन में लगे रेलवे द्वारा लिंकेज/प्रत्याभूति के तहत, जब आपूर्ति हेतु रैकों को रखा गया था तब कोयला प्राप्त कर रहे थे। ऐसे चयन हेतु स्थानीय ग्रामीणों को काम पर लगाया गया तथा उनका भुगतान उपभोक्ताओं के हैंडलिंग एजेंटों द्वारा किया गया। इस प्रकार गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ताओं द्वारा बाहरी सामग्री छोड़ते हुए बड़े आकार के कोयले को उठाने की अनुमति दी जा रही थी जिसका परिणाम मैनुअल लाभ में हो रहा था। हालांकि बाद में कोयला, पे-लोडर्स द्वारा रैकों पर लोड किया गया। इसलिए रन ऑफ माइन (आरओएम) कोयले तथा स्टीम कोयले के उस समय के खदान निकास मूल्य के बीच भिन्नता के समान ₹ 130 (लाभकारी प्रभार)** प्रति टन के एक अतिरिक्त प्रभार को सीसीएल बोर्ड द्वारा (अप्रैल 2002) अपने गैर-कोयला क्षेत्र के रेल सेल उपभोक्ताओं से वसूलने हेतु स्वीकृत किया गया। पिट हैड आरओएम कोयले तथा पिट-हैड स्टीम कोयले के लाभकारी प्रभारों के बीच अन्तर की वृद्धि पर निर्भर करते हुए सीसीएल द्वारा कोयले के रोड विक्रय को 2004 में ₹ 165 प्रति टन से ब ढ़ाकर 2009-10♣ में ₹ 180 प्रति टन कर दिया गया।

तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि सीसीएल ने रेल विक्रिय के माध्यम से गैर-कोयला क्षेत्र हेतु ₹ 130 प्रति टन के लाभकारी प्रभारों को 2002 में अपने प्रारम्भ तक (यह मामला 19.04.2002 के बाद बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स की बैठक का एक मुख्य एजेंडा नहीं बना) संशोधित नहीं किया जो ₹130 प्रति टन की दर से जारी रहा। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि सीआईएल द्वारा 2004 तथा 2009 मे हुए क्रमबद्ध मूल्य संशोधन से क्रमशः ₹ 165 प्रति टन की दर से तथा ₹180 प्रतिटन की दर से बढ़े स्टीम प्रभारों को सीसीएल द्वारा आरओएम आकार के कोयले के रोड सेल के प्रेषणों हेतु लगाया जा रहा था। इसी तरह से भारत कुकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) में सीआईएल की अन्य सहायक

** ** सीआईएल के मूल्य आशोधन खंड सं. 12 में स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि "कोयले के विशिष्ट आकार अथवा लाभ के लिए, क्रेता तथा उत्पादक के बीच तय अतिरिक्त प्रभार, पिट-हैड मूल्यों के अतिरक्त वसूल किए जाएं"।*

कम्पनी से आरओएम तथा स्टीम कोयले के बीच अन्तराल की वृद्धि के अनुरूप कोयले के रोड तथा रेल विक्रय दोनों के मामले में समय-समय पर लाभकारी प्रभारों को बढ़ाया गया। गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ताओं के रेल विक्रय हेतु लाभकारी प्रभारों के गैर-संशोधन के परिणामस्वरूप 2008-09 से 2010-11 की समयावधि के दौरान सीसीएल में ₹ 73.63 करोड़ के राजस्व की कम उगाही हुई।

प्रबन्धन ने तथ्य को स्वीकार किया तथा उत्तर दिया (फरवरी 2012 तथा नवम्बर 2012) किः

- अगस्त 2011 में गठित समिति की सिफारिश के आधार पर वर्तमान समय हेतु लाभकारी प्रभार न बढ़ाने का निर्णय लिया गया तथा रेल विक्रय के लाभकारी प्रभार की वृद्धि की समीक्षा प्रत्येक तिमाही में ही जाएगी।
- "लेफ्ट बिहाइंड चार्जिस" के कारण व्यय की गई राशि को ₹ 130 प्रति टन लाभकारी प्रभार के उद्ग्रहण द्वारा तथा गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ता द्वारा स्वयं ही वहन किया जाता है। वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 की समयावधि के दौरान सीसीएल ने हानि की भरपाई नहीं की परन्तु 2008-09 की अवधि के दौरान ₹ 2.77 करोड़ तथा 2009-10 की अवधि के दौरान ₹ 10.40 करोड़ भी अर्जित किए।
- भारी गिरावट के कारण लाभ की तुलना में कमी हेतु निर्मुक्त राशि अप्रैल 2011 से दिसम्बर 2011 की समयावधि हेतु निर्धारित की गई जिससे स्पष्ट होता है कि ₹ 130 प्रति टन की दर से लाभकारी प्रभारों के लिए जारी राशि लगभग ₹18.06 करोड़ है क्योंकि एक समान अवधि हेतु अवशिष्ट कोयले के प्रति गुणवत्ता कमी लगभग ₹13.90 करोड़ पाई गई। इसलिए लाभकारी प्रभारों की वृद्धि तर्कसंगत नहीं थी।
- एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, सीआईएल के सतर्कता विभाग ने सूचित किया (दिसम्बर 2012) कि उनकी जांच से पता चला कि सीआईएल की प्रत्येक अधिसूचना के अनुसार मूल्य अन्तर वृद्धि के कारण लाभकारी प्रभार न बढ़ने से सीसीएल को हानि हुई। यह भी कहा गया कि मामला सेवारत बोर्ड स्तर के अधिकारियों की जांच स्वीकृति के अनुरूप कोयला मंत्रालय (एमओसी) को भेजा (अप्रैल 2011) गया जो प्रतीक्षित था।

प्रबंधन का उत्तर निम्नलिखित के प्रति देखा जाना है।

(i) प्रबन्धन द्वारा रेल विक्रय के मामले में लाभकारी प्रभारों को अभी तक संशोधित नहीं किया गया तथा उन्हें ₹ 130 प्रति टन की पुरानी दर पर जारी रखा गया। बीसीसीएल, सीआईएल की अन्य सहायक कम्पनी ने कोयले की मूल्य अधिसूचना के संशोधन के साथ रेल विक्रय तथा रोड विक्रय दोनों के मामले में कोयले के लाभकारी प्रभारों को संशोधित किया। रेल द्वारा कोयले की आपूर्ति के मामले में बीसीसीएल आज की तारीख तक ₹ 180 प्रति टन लाभकारी प्रभार के रूप में वसूल कर रहा है।

(ii) यद्यपि सीसीएल ने ₹ 130 प्रति टन की दर पर लाभकारी प्रभारों के उद्ग्रहण द्वारा 2008-09 से 2009-10 की समयावधि के दौरान ₹ 13.17 करोड़ का लाभ अर्जित किया तथापि, लाभकारी प्रभारों के 2004 में ₹ 130 से ₹ 165 तथा 2009-10 में ₹ 180 प्रतिटन के गैर-संशोधन के कारण 2008-09 से 2010-11 की समयावधि के दौरान कम्पनी, ₹ 73.63 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व उपार्जित करने से वंचित रहीं।

(iii) भारी गिरावट केवल राख प्रतिशतता के संदर्भ में कोयले की गुणवत्ता के साथ संबंधित है तथा इसका लाभकारी प्रभार से कोई संबंध नहीं है। सीआइएल की उच्चाधिकार समिति की 06.09.2006 को आयोजित बैठक की चर्चा के दर्ज नोट से यह स्पष्ट है कि प्रबंधन ने आरओएम कोयले तथा स्टीम कोयले के मूल्य अन्तर जैसाकि उस समय प्रचलित था, होते हुए ₹ 130 प्रति टन के लाभकारी प्रभार पर कार्य किया न कि राख से संबंधित ग्रेड और कोयले की गुणवत्ता के संदर्भ में।

(iv) यद्यपि उत्तर (फरवरी 2012) में यह कहा गया था कि समिति द्वारा मामलें की समीक्षा नियमित अन्तराल पर की जाएगी तथापि रेल विक्रय के माध्यम से गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ताओं को आपूर्त किए कोयले के लाभकारी प्रभार के संशोधन के संदर्भ में अगस्त 2011 के बाद, प्रबंधन द्वारा ऐसी कोई समीक्षा नहीं की गई।

(v) यह उल्लेख प्रांसगिक है कि लाभकारी प्रभारों में वृद्धि "पब्लिक एट लार्ज " के ब्याज के प्रति नहीं की जाएगी क्योंकि ऐसे प्रभार बिजली, स्टील, सीमेंट तथा उर्वरक जैसे गैर-कोयला क्षेत्र के उपभोक्ताओं पर उद्ग्राहय हैं।

(vi) इसके अलावा, यह मामला सीआईएल सतर्कता शाखा द्वारा कम्पनी को वित्तीय हानि हेतु उतरदायित्व तय करने के लिए सीसीएल के अधिकारियों की जांच हेतु एमाओसी को भेजा गया है।

इस प्रकार लाभकारी प्रभारों के गैर-संशोधन के कारण कम्पनी को ₹ 73.63 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

मामला मंत्रालय को अक्तूबर 2012 में सूचित किया गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय V: वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय

एमएमटीसी लिमिटेड

5.1 सोने के लेनदेन में चूक के कारण देय राशि तथा छिपा हुआ लेखांकन

सोने के कारोबार पर निर्देशों के पालन में विफलता, छिपे हुए लेखांकन तथा एमएमटीसी लिमिटेड में अप्रभावी आन्तरिक नियत्रंण के परिणामस्वरूप ग्राहकों से ₹ 295.99 करोड़ की देय राशि की उगाही नहीं हुई तथा ₹ 53.27 करोड़ की (दिसम्बर 2012 तक) परिहार्य हानि हुई।

एमएमटीसी लिमिटेड (कम्पनी), निर्यातकों से भारत सरकार की विदेश व्यापार नीति के अनुसार विभिन्न योजनाओं के तहत सोने, प्लेटिनम तथा चाँदी को आयात तथा आपूर्ति करती है। एमएमटीसी ओजीएल योजना के तहत घरेलू बाजार में विक्रय हेतु सोने तथा चाँदी का भी आयात करती है। बुलियन का आयात या तो भेजे गए माल के आधार पर या क्रेडिट (एसबीएलसी) के स्टेंडबाय पत्र/क्रेडिट पत्र के प्रति किया जाता है।

कम्पनी द्वारा सोने के व्यापार को समय-समय पर जारी आन्तरिक परिपत्र तथा बहुमूल्य द्यातुओं की प्रक्रियात्मक ड्रिल (बुलियन ड्रिल) में निहित दिशा-निर्देशों/शर्तो के अनुसार नियंत्रित किया जाता है। जब लेन-देन क्रेता क्रेडिट प्रणाली के तहत होता है तो कम्पनी सोने के मूल्य के साथ इंसिडेटंल्ज़ को लेते हुए ग्राहकों द्वारा जमा किए धन के प्रति आमतौर पर विदेशी मुद्रा में 90 दिनों के लिए क्रेता क्रेडिट प्राप्त करती हैं। ग्राहकों से प्राप्त राशि को कम्पनी द्वारा फिक्स्ड डिपॉजिट (एफडी) मे बदल दिया जाता है। बीसी समयावधि की समाप्ति पर, इसी तरह लोन अगेंस्ट डिपॉजिट (एलएडी) का लाभ प्राप्त करके अथवा व्यय की ओर अतिरिक्त धन के साथ एफडी भुनाकर भुगतान किया जाता है। ब्याज तथा ऐसी एलएडी से सबंधित लागत को ग्राहकों द्वारा वहन किया जाता है। बुलियन ड्रिल के अनुसार एफडीज की परिपक्वता अवधि बीसी की नियत अवधि के बराबर होती है जिसमें समय-समय पर एमएमटीसी द्वारा जारी निर्देशों को दोहराया गया है।

एसबीएलसी योजना के तहत, सोने के आपूर्तिकर्ता द्वारा उसके पक्ष में एसबीएलसी खुलने के 180 दिनों तक का क्रेडिट एमएमटीसी को दिया जाना है। विदेशी आपूर्तिकर्ता के पक्ष में एमएमटीसी द्वारा व्यवस्थित एसबीएलसी, एमएमटीसी के साथ ग्राहकों अथवा ग्राहकों द्वारा एमएमटीसी के पक्ष में बनी एक एसबीएलसी द्वारा रखे गए धन (कम्पनी के नाम से एफडी) के साथ सुरक्षित हैं।

डोमेस्टिक गोल्ड लोन स्कीम के तहत, कम्पनी को ऋण (क्रेडिट) आपूर्तिकर्ता द्वारा उपलब्ध कराया जाता है तथा ग्राहक को ऋण पर प्रेषित सोने की कीमत के एवज में बैंक गारंटी (बीजी) के रूप में प्रतिभूति प्रस्तुत करना आवश्यक है। ऋण को अधिकतम 90 दिनों के लिए पहले दिया जा सकता है। योजना के तहत 200 कि.ग्रा. प्रति ग्राहक की उच्चतम सीमा को नियत किया गया है। ग्राहक द्वारा सोने की कीमत का भुगतान न करने पर कम्पनी द्वारा बीजी भुनाना आवश्यक है।

बुलियन ड्रिल विनिमय दर के उतार चढ़ाव के प्रति सुरक्षा हेतु विदेशी विनिमय दर कवर (एफईआरसी) प्राप्त करने का आदेश देती है। ऐसी एफईआरसी की लागत ग्राहकों द्वारा वहन की जाती हैं। मार्च तथा सितम्बर 2008 में जारी निर्देशों ने सोने के लेनदेन के मामलें में सभी बीसीज हेतु अनिवार्य एफईआरसी का आदेश दिया। इसके अलावा 18 दिसम्बर 2006 को जारी निर्देश

प्रत्येक लेनदेन को अलग तथा पूर्ण होने पर उपयुक्त रूप में व्यवहारित करने की आवश्यकता बताते हैं ताकि देयता से बचा जा सके। दूसरे शब्दों में, लेनदेन के समूह को निषिद्ध किया गया।

लेखापरीक्षा ने चेन्नई तथा हैदराबाद के क्षेत्रीय कार्यालयों (आरओज) के लेन-देन की नमूना जाँच की तथा इसके तहत निम्नलिखित देखाः

क्षेत्रीय कार्यालय, चेन्नई

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि कम्पनी का चेन्नई क्षेत्रीय कार्यालय, बुलियन ड्रिल के अनुपालन मे विफल हुआ। कम्पनी द्वारा समय-समय पर जारी निर्देशों तथा प्रतिदिन की कार्यवाही के आन्तरिक नियंत्रण उपायों के परिणामस्वरूप कम्पनी को भारी नुकसान हुआ जैसाकि आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई हैः

- कम्पनी के चेन्नई क्षेत्र के कार्यालय ने क्रेता क्रेडिट प्रणाली के तहत मैं. शिव सहाय एण्ड सन्स (मैं. एसएसएस) के साथ 2007-08 से सोने का व्यापार प्रारम्भ किया। तथापि यह देखा गया कि वर्तमान विदेशी विनिमय का पालन नहीं किया गया क्योंकि फॉरवर्ड कवर को खुला रखा गया था। समिति की 10 फरवरी 2012 को आयोजित 67वी बैठक हेतु "निदेशकों की लेखापरीक्षा समिति के विचार के लिए नोट" में दिए गए एजेंडा आइटम संख्या 2 के पैरा 7(i) के अनुसार अन्तर विनिमय दर तथा क्रेता के ₹ 36.36 करोड़ के क्रेडिट व्यय को वित्तीय वर्ष 2008-09 के दौरान मैं एसएसएस के खाते में जमा नहीं किया गया था।

  इसके अलावा, बुलियन ड्रिल के निर्देशों के अनुसार ग्राहकों द्वारा जमा कराई गई राशि को शामिल करते हुए कुल प्राप्त मूल्य का उपयोग भुगतान हेतु क्रेता क्रेडिट के तहत नियत तिथि के समान मेच्योरिटी के साथ कम्पनी के नाम पर फिक्सड डिपॉजिट प्राप्त करने के लिए किया जाना चाहिए। इन निर्देशों के उल्लंघन में, मैं. एसएसएस के साथ उपर्युक्त लेनदेन से संबंधित एफडीज को 90 दिनों के लिए क्रेता क्रेडिट की अवधि की तुलना में लम्बी अवधि हेतु (एक वर्ष तथा अधिक के लिए) बैंकों के साथ रखा गया। कम्पनी ने बीसीज के भुगतान हेतु जमा राशि की नियत तिथि के प्रति ऋण लिया। इसके अतिरिक्त्, जब मैं एसएसएस को एफडीज पर अर्जित ब्याज हेतु क्रेडिट दिया गया, तब एलएडीज पर कम्पनी द्वारा भुगतान किए ब्याज को मैं. एसएसएस के खाते में जमा नहीं किया गया।

  सितम्बर 2011 से मार्च 2012 में आकर कम्पनी ने मैं. एसएसएस का ₹ 81.61 करोड़ के लिए डेबिट नोट बढ़ाया। मैं. एसएसएस ने कम्पनी द्वारा बढ़ाए डेबिट नोट पर विवाद खड़ा करते हुए मद्रास उच्च न्यायालय में मामला दर्ज किया।

- इसी तरह कम्पनी ने, 2007-08 से 2008-09 की अवधि के दौरान मैं. सुराना कोरपोरेशन लिमिटेड (मै. एससीएल) के साथ एसबीएलसी योजना के तहत कारोबार किया जहाँ पर सोने का मूल्य ऋण के निपटान के समय पर तय किया जाना था। इन लेनदेनों में कम्पनी ने वैट क्रेडिट का लाभ उठाने के लिए मैं. एससीएल की सुविधा हेतु प्रेषण के समय पर प्रोविजनल आधार पर बीजक जारी किए। जब अन्तिम कीमत तय की गई, तब कम्पनी ने अन्तर मूल्य हेतु डेबिट नोट बढ़ाए। तथापि, मैं एससीएल ने प्रोविजनल आधार पर जारी बीजकों को फाइनल मानते हुए लिबोर प्रभार, विदहोल्डिंग कर, एल/सी प्रभार आदि जैसे एसबीएलसी सहायक लेनदेन के साथ अन्तर लागत तथा अन्य लागतों पर विचार नहीं किया। कम्पनी तथा मैं. एससीएल के बीच अनेक पत्राचार विनिमय के पश्चात् कम्पनी ने

जून 2012 में 2007-08 से 2008-09 की अवधि से संबंधित ₹ 18.21 करोड़ की अंतिम मांग भेजी जिस पर मैं. एससीएल द्वारा विवाद खड़ा कर दिया गया है।

आडिट कमेटी आफ डाइरेक्टर्स की 10-02-2012 को आयोजित 67वीं बैठक के विचार हेतु नोट में दिए गए एजेंडा मद संख्या 2 के पैरा 7(iv) में वर्णन के अनुसार, उपरोक्त (क) तथा (ख) दोनों में वर्णित मामलों में अधिकतर खाते के लेन-देन सस्पेंस खाते से किए गए थे तथा वह सस्पेंस खाते अन्य क्रेता खातों की समेकित प्रविष्ठियों द्वारा समाप्त कर दिए गए। क्योंकि ग्राहकों के खाते में अत्यधिक क्रेडिट बैलेंस होना है अतः ग्राहकों के प्रति उपर्युक्त डेबिट जानकारी में नहीं आ सके।

कम्पनी में आतंरिक नियंत्रण के अभाव के परिणामस्वरूप क्रेडिटर के खाते में (अर्थात विक्रेता मैं. नेटेक्सिस कमोडिटी मार्किट्स-एनसीएम) ₹ 116.69 करोड़ का एक गलत डेबिट बकाया था जिसमें उपरोक्त वर्णित प्रविष्टियों की गलतियों/छुपी हुई प्रविष्टियों को शामिल किया गया।

- आन्तरिक नियंत्रण के अभाव का एक अन्य मामला बैंक खातों के सामंजस्य हेतु प्रबंधन की असफलता में देखा गया। परिणामस्वरूप 2009-10 में जमा की गई ₹ 17.99 करोड़ की राशि की एफडीज़ को उसी वर्ष वेंडर सस्पेंस अकाउण्ट में हस्तांतरित कर दिया गया। ये एफडीज लगभग दो वित्तीय वर्षों हेतु एमएमटीसी की पुस्तकों में दर्ज न होने के पश्चात् बाद में (2011-12) पहचानी तथा भुनाई गई।

  इस प्रकार, निर्धारित दिशा-निर्देशों का पालन न करने के कारण ₹ 99.82 करोड़ की देय राशि की उगाही न होने के रूप में ग्राहकों को अनुचित लाभ दिया गया। कम्पनी को उपरोक्त वर्णित राशि पर ब्याज के तहत ₹ 38.56♣ करोड़ (दिसम्बर 2012 तक) की परिहार्य हानि उठानी पड़ी। ग्राहकों से परिणामी हानियों/वसूली योग्य राशि को रचनात्मक लेखांकन अभ्यासों द्वारा गुप्त कर दिया गया। इन गंभीर चूको को एमएमटीसी के कॉरपोरेट कार्यालय द्वारा 2011 के अन्त तक देखा नहीं गया।

प्रबंधन ने मैं. एससीएल के खाते में अन्तर लागत की ओर जमा प्रविष्टियाँ न रखने तथा ग्राहकों के खातों की एलएडीज पर ब्याज जमा न करने के संदर्भ में लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकारते हुए उत्तर दिया (मार्च व नवम्बर, 2012) किः

(i) जैसाकि मैं. शिव सहाय एंड सन्स आशान्वित थे कि रूपए में एप्रिशिएसन होगा, अतः फारवर्ड कवर को खुला रखा गया।

(ii) आरओ चैन्ने पर सोने का लेन-देन बड़े पैमाने पर था तथा इसलिए इन लेन-देनों का एक-एक लेन-देन के आधार पर निपटान करना संभव नहीं था।

(iii) बुलियन व्यापार प्रणाली (बीटीएस) को 04 जुलाई 2012 से प्रभावपूर्ण क्रेता क्रेडिट तथा एसबीएलसी को शामिल करने हेतु उन्नत किया गया है।

(iv) बुलियन व्यापार में, वाणिज्यिक सूझबूझ की कमी तथा खाते के लेन-देन की बुकिंग में देरी, बैंक खाते के निपटान में देरी, वित्तीय प्रतिभूतियों (फिक्स्ड डिपॉजिट आदि) के समुचित

♣ *10 प्रतिशत ब्याज की दर पर*

रिकॉर्ड का रख-रखाव न होना, ग्राहकों से सुनिश्चित बकाया की समय पर पुष्टि की विफलता, ग्राहको से वसूली योग्य अन्य खर्च तथा ब्याज का लेखांकन न होना, ग्राहकों से टीडीएस की वसूली, ग्राहकों को गलत प्रतिदाय, विक्रेता खातों के हेरफेर हेतु उचन्त खातों के दुरूपयोग से लंबित वसूली के मामलें व्यावसायिक आन्तरिक लेखापरीक्षकों (सीए) तथा सांविधिक लेखारीक्षकों द्वारा नहीं बताए जा सकें।

निम्नलिखित के मद्देनजर प्रबधंन का उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं:

(i) 10 मार्च 2008 को जारी अनिवार्य एफईआरसी आवश्यकता के प्रमुख निर्देशों के उल्लघंन में एफईआरसी को खुला रखा गया।

(ii) प्रबधंन का यह तर्क कि लेन-देन से लेन-देन के आधार पर निपटान करना संभव नहीं था, स्वीकार्य नहीं था क्योंकि यह कम्पनी के दिनांक 18 दिसम्बर 2006 के स्वयं के निर्देशों के विपरीत हैं जिसमें प्रत्येक लेन-देन को पृथक रूप से लेना तथा शेषों के अग्रेनयन का परिहार आवश्यक है। इसमें यह भी प्रावधान था कि किसी भी ग्राहक को सोने की रिलीज केवल तब की जाना थी जब पार्टी के खाते का पूर्ण रूप से मिलान किया गया हो तथा वह अद्यतन हो।

(iii) बुलियन ट्रेडिंग प्रणाली में प्रभावी परिवर्तनों का केवल भविष्य में ही आकलन किया जाएगा। तथापि, तथ्य यह है कि कम्पनी ने कमजोर आंतरिक नियत्रंण के कारण लगातार हानि उठाई।

(iv) कॉरपोरेट कार्यालय लेखांकन के प्रतिमानों/सिद्धान्तों को लागू करने तथा मॉनीटर करने में जिन कारणों से विफल हुआ, उनका उत्तर में कोई ज़िकर नहीं किया गया था। बुलियन ड्रिल तथा आन्तरिक आदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने तथा सही और सत्य वित्तीय विवरण तैयार करने का प्रमुख उत्तरदायित्व, कम्पनी के प्रबंधन/कॉरपोरेट कार्यालय का ही था। कम्पनी ने भी उचन्त खाते से ग्राहक खाते में असंबंधित/अवर्गीकृत प्रविष्टियों के अंतरण हेतु कोई कारण नहीं बताया।

इस प्रकार, आरओ, चेन्नई द्वारा बुलियन व्यापार के अनुदेशों के अनुपालन में विफलता, उचन्त खाते खोलना तथा अप्रभावी आन्तरिक नियंत्रण के परिणामस्वरूप कम्पनी को ब्याज के रूप में ₹ 38.56 करोड़ (दिसम्बर 2012 तक) की परिहार्य हानि हुई तथा ₹ 99.82 करोड़ की देय राशि की उगाही नहीं हुई।

क्षेत्रीय कार्यालय, हैदराबाद

लेखापरीक्षा ने मार्च 2012 में क्षेत्रीय कार्यालय (आरओ) हैदराबाद के 2010-2011 तथा 2011-12 (नवम्बर 2011 तक) की समयावधि के लेन-देन की नमूना जाँच की तथा इससे पता चला कि ग्राहकों के एक मामलें अर्थात् मैं. एमबीएस में, कम्पनी ने उपरोक्त वर्णित निर्देशों तथा बुलियन ड्रिल के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, बिना अतिरिक्त प्रतिभूति के फारवर्ड कवर को खुला रखा। इसके अलावा लेखापरीक्षा ने देखा कि मैं. एमबीएस द्वारा दी गई प्रतिभूति राशि में कमी 2010-11 में ₹ 19.04 करोड़ से बढ़कर नवम्बर 2011 में ₹ 72 करोड़ हो गई। मार्च 2012 में आरओ प्रबंधन, हैदराबाद तथा अप्रैल 2012 में कॉरपोरेट कार्यालय के अवलोकन में लेखापरीक्षा द्वारा उपरोक्त स्थिति

बताए जाने के बावजूद, कम्पनी ने ग्राहकों से प्रतिभूति में कमी को पूरा करने हेतु कोई प्रभावी कदम नहीं उठाया तथा मैं. एमबीएस के साथ बुलियन व्यापार जारी रखा।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि कॉरपोरेट कार्यालय (सीओ) ने जनवरी 2012 के दौरान अपने आपूर्तिकर्ता अर्थात् स्टेंडर्ड चारटर्ड बैंक एससीबी से 10 तथा 11 अप्रैल 2012 को पुनः भुगतान योग्य 90 दिनों के ऋण पर यूएसडी 2,55,35,400 (प्रत्येक 11$^{वी}$ तथा 13$^{वी}$ जरवरी 2012 को 250 कि.ग्रा. के दो चरणों में) पर मूल्यित 500 कि.ग्रा. सोना प्राप्त किया। यह बुलियन मैं. एमबीएस ग्रुप को बुलियन ड्रिल के प्रावधानों के उल्लंघन तथा बुलियन व्यापार पर समय-समय पर जारी परिपत्रो में ₹ 142.10 करोड़ के मूल्य हेतु आरओ, हैदराबाद द्वारा जारी की गई। बुलियन को मैं. एमबीएस से उपयुक्त प्रतिभूति के बिना प्रेषित किया गया। विदेशी मुद्रा की दर में उतार-चढ़ाव से बचाव के लिए कोई एफईआरसी नहीं ली गई तथा 200 कि.ग्रा. प्रति ग्राहक के परिमाणात्मक प्रतिबंध का उल्लंघन किया गया।

यद्यपि बताए गए 500 कि.ग्रा. सोने के परिमाण को जनवरी 2012 में मैं. एमबीएस को दे दिया गया तथापि देय तिथियों अर्थात् 10 तथा 11 अप्रैल 2012 तक इसके लिए भुगतान प्राप्त नहीं किया गया। नियत तिथि पर एससीबी को ऋण के पुर्नभुगतान के उत्तरदायित्त्व को पूरा करने के लिए आरओ ने सीओ से ₹ 140 करोड़ की राशि हस्तांतरित करने का निवेदन किया। यद्यपि सीओ ने आरओ, हैदराबाद को अप्रैल 2012 मे ऋण के प्रेषण की नियत तिथि पर उक्त राशि हस्ताँतरित कर दी थी, तथापि आरओ हैदराबाद ने ऋण का पुर्नभुगतान विभिन्न अन्य पार्टियों मुख्यतः मैं. चन्दा अन्जाईया परमेश्वर को की गई नकद बिक्री से हुई प्राप्तियो का प्रयोग करके किया एवं उन नकद बिक्रियों के प्रति नया क्रेता केडिट (बीसी) लिया गया था। मार्च 2013 तक, 31 मार्च 2012 को दर्शाये गए बकाया उद्घाटन एवं एमबीएस को अनुबन्धित न किये गए बैंक/विविध प्रभारों एवं ब्याज, खुले रखे गए फारवर्ड कवर पर नुकसान के प्रति मैं. एमबीएस से लगभग ₹ 196.17 करोड़ की एक राशि वसूली करना शेष था। मैं. एमबीएस ग्रुप से ₹ 196.17 करोड़ की वसूली की स्थिति लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई।

प्रबन्धन ने मामले के तथ्यों को दोहराते हुए कहा (मार्च 2013) कि 11 एवं 18 अप्रैल 2012 को देय विदेशी आपूर्तिकर्त्ता एवं क्रेता क्रेडिट की देयताओ के लिए रकम के प्रेषण के लिए ₹ 40 करोड़ की राशि माँगने की आरओ, हैदराबाद की प्रार्थना के अनुसार मामले की जाँच सीओ पर की गई। ₹ 210 करोड़ की कुल देयता के प्रति आरओ, हैदराबाद द्वारा दिए गए विवरण के अनुसार, मैं. एमबीएस ग्रुप के संबंध में ₹ 43 करोड़ के एक उद्घाटन के साथ ₹ 167 करोड़ की वित्तीय प्रतिभूति उपलब्ध थी। इस परिस्थितियों में सीओ के पास एकम के प्रेषण को प्रभावी करने के लिए आवश्यक निधि का हस्तातँरण करने के अलावा कोई विकल्प नहीं था क्योंकि ऐसा ना करने से कम्पनी की विश्वसनीयता को अपूर्णनीय क्षति होती क्योंकि विदेशी बुलियन आपूर्तिकर्त्ताओं को भुगतान में विलम्ब या चूक का कभी कोई अवसर नहीं आया था। इसके अतिरिक्त यह कहा गया कि मामला मैं. केपीएमजी द्वारा लेखापरीक्षा के अधीन था एवं अन्तिम रिपोर्ट प्रतीक्षित थी।

प्रबन्धन का उत्तर बुलियन कारोबार के निर्देशों के अननुपालन, अस्पष्ट लेखांकन एवं कम्पनी में अप्रभावशाली आन्तरिक नियंत्रण को स्वीकार करने के समान है जिसके परिणामस्वरूप मैं. एमबीएस

से ₹ 196.17 करोड़ की देय राशि की वसूली नहीं हुई एवं एमएमटीसी लिमिटेड पर ब्याज के प्रति ₹ 14.71 करोड़[1] (दिसम्बर 2012 तक) का परिहार्य नुक्सान हुआ।

उपरोक्त मामले अपने क्षेत्रीय कार्यालयों में कार्यवाहियों की निगरानी एवं नियंत्रण मे एमएमटीसी के उच्चतम प्रबन्धन एवं कार्पोरेट कार्यालय की पूर्ण विफलता को दर्शाते हैं। यह तथ्य कि चेतावनी चिन्हों जैसे समाधान ना किये गए बैंक खातों के बावजूद वर्षों वक ऐसे अनुचित व्यवहार को फलने की अनुमति देना, कम्पनी में कार्पोरेट गवर्नेंस की गुणवत्ता पर कथनीय टिप्पणी है। वाणिज्य मंत्रालय को संव्यवहारों को गंभीरता से लेने एवं कम्पनी में नियंत्रण तंत्र की विफलता को रोकने की आवश्यकता है।

आरओ चेन्नै एवं आरओ हैदराबाद के विषय मे मामला मंत्रालय को क्रमश अक्तूबर 2012 एवं मार्च 2013 में बताया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

5.2 मैं. इंडियाबुल्स फाइनेंशियल सर्विसेज के साथ संयुक्त कार्य में अविवेकपूर्ण निवेश

मई 2008 में जारी (जेवी की स्थापना से पूर्व) किए गए फॉरवर्ड मार्केट कमीशन[2] के दिशा-निर्देशों में उस मुख्य आधार को ही अस्वीकार्य कर दिया गया था जिस पर जेवी में कम्पनी द्वारा निवेश व्यवहार्य माना गया था। कम्पनी ने जेवी में इक्विटी भागीदारी के अपने निर्णय पर पुनः विचार नहीं किया। परिणामस्वरूप घाटा उठाने वाले इस उद्यम में ₹ 26 करोड़ की धनराशि अवरूद्ध रही।

मैं. इण्डिया बुल्स फाइनेंशियल सर्विसेज़ लिमिटेड (आईबीएफएसएल)[3] ने कृषि उत्पादों, औद्योगिक द्यातुओं एवं खनिजों, बुलियन एवं कीमती द्यातुओं एवं ऊर्जा (गैस एवं कच्चा माल) जैसे माल को लक्ष्य बनाने वाले स्पॉट एवं फ्यूचर मार्किट्स के गठन हेतु प्रस्तावित इंटरनेशनल कमोडिटी एक्सचेंज में एक नीतिगत साझीदार बनने का प्रस्ताव करते हुए एमएमटीसी से सम्पर्क किया (जून 2007)। प्रस्ताव में ₹ 100 करोड़ की इक्विटी पूँजी के साथ संयुक्त उद्यम की स्थापना की परिकल्पना की गई जिसमें आईबीएफसीएल तथा एमएमटीसी को क्रमशः ₹ 74 करोड़ तथा ₹ 26 करोड़ का योगदान करना था।

कम्पनी ने प्रत्युत्तर में आईबीएफएसएल को प्राइस वाटरहाऊस कूपर्स (पीडब्ल्यूसी), एसबीआई कैपिटल आदि जैसे प्रतिष्ठित सलाहकार द्वारा तैयार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तथा व्यवहार्यता अध्ययन प्राप्त करने हेतु निवेदन किया (जून 2007)। तदनुसार आईबीएफएसएल ने मैं. पीडब्ल्यूसी को नियुक्त किया। कम्पनी के निदेशक मंडल ने 07 सितम्बर 2007 को आयोजित अपनी 350वीं बैठक मे पीडब्ल्यूसी द्वारा तैयार व्यवहार्यता रिपोर्ट पर विचार किया। मंडल ने आईबीएफएसएल द्वारा बनाए जा रहे विशेष प्रयोजन वाहन की भागीदारी हेतु भारत सरकार द्वारा मंजूरी की शर्त पर ₹ 26 करोड़ के निवेश के प्रस्ताव को स्वीकृति दी।

---

[1] अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 तक नौ महीनों के लिए 10 प्रतिशत की दर पर ब्याज।

[2] फारवर्ड कांटेक्ट (नियामक) अधिनियम 1952 के तहत 1953 में गठित एक नियामक प्राधिकरण।

[3] उपभोक्ता ऋण, वाणिज्यिक वाहन ऋण, आवास ऋण, रक्विटी तथा वस्तुओं के लिए ब्रोकरेंज तथा डिपोजिटरी सेवाएं; म्यूचूअल फंड तथा अन्य तीसरी पार्टी उत्पाद का प्रेषण आदि के व्यापार में लगी एक खुदरा वित्तीय सेवा कम्पनी।

कम्पनी द्वारा उपर्युक्त प्रस्ताव पर वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय (एमओसीआई) की मंजूरी प्राप्त करते समय (सितम्बर 2007) बताए गए लाभ में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित बातें भी शामिल थीः

- एमएमटीसी सोना, चाँदी तथा कृषि वस्तुओं जैसे विद्यमान उत्पादों में विनिमय व्यापार करने में सक्षम हो जाएगा तथा कम से कम ₹ 500 करोड़ प्रति वर्ष के कारोबार की उम्मीद थी। कम्पनी लौह अयस्क तथा कोयले जैसी अपने हित की वस्तुओं का व्यापार भी कर सकती थी।

- कम्पनी को "सबसे पसंदीदा ग्राहक" का दर्जा दिया जाएगा तथा बिना और किसी भुगतान के सदस्य बना दिया जाएगा, जिससे कम्पनी की हेजिंग/व्यापारिक वस्तुओं के व्यापार की लागत में काफी कमी आयेगी।

- कम्पनी के चयनित गोदामों का नामित गोदाम घोषित किया जाएगा।

- गुणवत्ता आश्वासन सेवाओं के साथ टाय-अप, कम्पनी को अपेक्षित मानकों/विशिष्टताओं की वस्तुएं प्राप्त करने में मदद करेगा।

एमओसीआई ने कम्पनी द्वारा इक्विटी भागीदारी के प्रस्ताव को मंजूरी दी (अक्तूबर 2007)।

तद्नुसार, इंटरनेशनल मल्टी कमोडिटी एक्सचेंज लिमिटेड (आईएमसीईएल) के नाम पर 18 अगस्त 2008 को एक जेवी की स्थापना हुई। कम्पनी, आईबीएफएसएल तथा आईएमसीईएल के बीच 12 फरवरी 2009 को एक "शेयरधारक समझौता" (एसएचए) किया गया। कम्पनी ने ₹ 26 करोड़ निवेश किए। (मार्च तथा मई 2009 में) आईबीएफएसएल की जेवी में भागीदारी 40 प्रतिशत थी जबकि कृभको, आईडीएफसी तथा इंडियन पोटाश तथा अन्यों ने इक्विटी पूंजी का 34 प्रतिशत शेष रखा। जेवी का नाम बाद में जुलाई 2009 में इंडियन कमोडिटी एक्सचेंज लिमिटेड (आईसीईएक्स) मे बदल दिया गया। उपभोक्ता मामले विभाग, उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय (एमओसीए एफ एंड पीडी) ने 9 अक्तूबर 2009 को आईसीईएक्स की मान्यता मंजूर की तथा आईसीईएक्स ने 27 नवम्बर 2009 को अपना कार्य प्रारंभ किया। आईसीईएक्स ने अपने सृजन के बाद से लाभ नहीं दिखाया तथा 31 मार्च 2012 तक उसकी संचित हानि ₹ 63.50 करोड़ थी।

इसी बीच, नियामक प्राधिकरण नामतः फारवर्ड मार्केट कमीशन (एफएमसी) ने "नए राष्ट्रीय कमोडिटी एक्सचेंज की मान्यता के लिए दिशा-निर्देश" जारी किए (मई 2008)। उक्त दिशानिर्देशों के पैरा 5.2 में यह प्रावधान था कि "प्रस्तावित विनिमय का एक डिम्यूचुअलाइजड ढांचा होगा अर्थात् विनिमय शेयर धारकों को विनिमय में एक व्यापारिक सदस्य या ग्राहक के रूप में कोई व्यापारिक हित नहीं होना चाहिए।"

लेखापरीक्षा ने देखा कि एफएमसी के उपरोक्त दिशा-निर्देश जेवी की स्थापना के काफी पहले जारी किए गए तथा वह मुख्य आधार ही नकार दिया गया था जिस पर कम्पनी द्वारा जेवी में निवेश को व्यवहार्य समझा गया। तथापि, प्रबंधन ने परिवर्तित स्थिति के परिदृश्य में जेवी में इक्विटी भागीदारी के अपने निर्णय पर पुनर्विचार नहीं किया।

आगे यह देखा गया कि एसएचए तथा 17 जून 2010 को एफएमसी द्वारा जारी संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, कमोडिटी एक्सचेंज में इक्विटी निवेश तीन वर्षों की अवधि मे लॉक कर

दिया गया था जिस पर एफएमसी द्वारा विषम परिस्थितियों में एक वर्ष की छूट दी जा सकती थी। इस प्रकार एक इक्विटी निवेशक के लिए न्यूनतम लॉक इन अवधि दो वर्ष थी।

लॉक इन अवधि के प्रावधानों को नजरअंदाज करते हुए 2 अगस्त 2010 को आईबीएफएसएल ने कम्पनी को एमएमटीसी लिमिटेड और आईबीएफएसएल के साथ ₹ 47.35 करोड़ (₹ 5 के प्रति शेयर के लिए ₹ 9.10) की कुल क्षमता के लिए उनकी इक्विटी का 15 प्रतिशत और 11 प्रतिशत कटौती करते हुए एंकर निवेशक* के रूप में आईसीईएक्स में 26 प्रतिशत शेयर के साथ मैं. रिलायंस एक्सचेंजनेक्स्ट (आर-नेक्स्ट) को शामिल करने का प्रस्ताव दिया। 19 अगस्त 2010 को आईबीएफएसएल ने कम्पनी को पहले अस्वीकरण का अधिकार दिया जिससे आईबीएफएसएल ने एमएमटीसी लिमिटेड को समान नियम एवं शर्तों पर आईसीईएक्स में अपनी 26 प्रतिशत जमापूँजी का प्रस्ताव दिया जैसा कि आर-नेक्स्ट को दिया था। कम्पनी को 30 दिनों के भीतर प्रतिक्रिया देनी थी। आईबीएफएसएल से प्रस्ताव स्वीकार करने के पश्चात् एक्सचेंज़ शेयरों का मूल्य तय करने के लिए एमएमटीसी लिमिटेड ने मैं. आईडीबीआई कैपिटल मार्केट सर्विसेज़ लिमिटेड को संबद्ध किया और आईबीएफएसएल को निर्णय लेने के लिए 05 अक्टूबर 2010 तक समय देने के लिए कहा। एसएचए के अनुसार किसी मामले में, एमएमटीसी के पास पहले प्रस्ताव पर प्रतिक्रिया देने के लिए 2 नवम्बर 2010 तथा आरओएफआर प्रस्ताव पर 19 नवम्बर 2010 तक का समय था।

दुबारा एसएचए और एफएमसी दिशा-निर्देशों के धोर उल्लंघन में, अनिवार्य लॉक इन अवधि पूरा होने से 15 महीने पहले ही 27/31 अगस्त 2010 को आईसीईएक्स द्वारा एफएमसी को आर-नेक्स्ट को आईबीएफएसएल का शेयर स्थानांतरित करने का आवेदन दिया गया। एफएमसी ने दिनांक 6 सितम्बर 2010 के पत्र द्वारा 4 कार्य दिवसों के भीतर अनुमोदन के लिए उपभोक्ता मामलों का मंत्रालय, एमओसीएएफ एफ एंड पीडी को आवेदन अग्रेषित कर दिया।

उपभोक्ता मामलों का मंत्रालय, एमओसीएएफ एफ एंड पीडी ने असामान्य तत्परता दिखाते हुए, बदले में 12 कार्य दिवसों के भीतर ही (पत्राचार प्रेषण में लगे समय सहित) आर-नेक्स्ट को आईसीएक्स में शामिल करने की मंजूरी दे दी और एफएमसी को दिनांक 23 सितम्बर 2012 के पत्र द्वारा इसकी मंजूरी से अवगत करा दिया। इससे आईबीएफएसएल 13 दिसम्बर 2010 को आर-नेक्स्ट को 26 प्रतिशत शेयर हस्तांतिरित करने में सक्षम हुआ, अर्थात् कमोडिटी एक्सचेंज की मान्यता से मात्र 13 महीनों के भीतर।

चूँकि कम्पनी आईबीएफएसएल का प्रस्ताव स्वीकार कर सकती थी और 2 नवम्बर 2010 तक अपनी इक्विटी को आंशिक रूप से छोड़ सकती थी, उपभोक्ता मामलों का मंत्रालय, एमओसीए एफ एंड पीडी की लॉक इन अवधि में छूट के गलत निर्णय ने कम्पनी की आईसीएक्स में अपने शेयरों को आंशिक रूप से छोड़ने के निर्णय की संभावनाओं को समाप्त कर दिया।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (मार्च 2013) में इस मामले के तथ्यों को दोहराया और कहा कि एफएमसी एमएमसी के संशोधित दिशा-निर्देशों की जानकारी 23 जुलाई 2008 को आयोजित अपनी 358वीं बैठक में निदेशक मंडल को दे दी थी।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि जेवी के समावेश से पहले एफएमसी के संशोधित दिशा-निर्देशों की जानकारी होने के बावजूद, प्रबधंन ने अपने निर्णय पर पुनः विचार नहीं किया

** एंकर निवेशक एक निवेशक है जो एक नेशनल कमोडिटी एक्सचेंज के प्रबंधन में मुख्य भूमिका निभाता है।*

जिसके परिणामस्वरूप एक निष्फल उद्यम में ₹ 26 करोड़ अवरूद्ध हुए। उपभोक्ता मामला विभाग के अविवेकपूर्ण निर्णय से एमओसीए एफ एंड पीडी ने भी कम्पनी को इस उद्यम में अपने निवेश को घटाने के अवसर से मना कर दिया।

मामला मंत्रालय को मार्च 2013 में सूचित किया गया; उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय VI: उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय

भारतीय खाद्य निगम

6.1 राज्य सरकार और उनकी एजेन्सियों को भुगतान किये गये सोसाइटी कमीशन की गैर-वसूली

इस बात का पता लगाये बिना कि क्या 2010-11 के दौरान एजेन्सियां वास्तव में काम पर लगाई गई थी एफसीआई ने गेहूँ/धान की खरीद के लिए राज्य सरकार और उसकी एजेन्सियों को ₹ 23.44 करोड़ की राशि के सोसाइटी कमीशन का भुगतान किया।

एफसीआई केन्द्रीय पूल के लिए गेहूँ तथा धान की सीधी खरीद करता है तथा राज्य सरकार और उनकी एजेन्सियों के माध्यम से भी खरीद करता है। आगे राज्य सरकार और उनकी एजेन्सियां सोसाइटियों और स्वतः सहायता समूहों और कोआपरेटिव सोसाइटियों को गेहूँ और धान की खरीद के लिए काम पर लगा सकती है। इस प्रयोजन के लिए भारत सरकार के अनुदेशों के अनुसार (मार्च 2010) रबी और खरीफ विपणन सीजन 2010-11 के दौरान गेहूँ और धान के लिए न्यूनतम समर्थन कीमत (एमएसपी) के दो और 2.5 प्रतिशत का कमीशन सोसाइटियों को देय था इसके अतिरिक्त सोसाइटियों/उप एजेंटों को कमीशन का भुगतान वहाँ अनुमत है जहां भारत सरकार द्वारा मार्च 2005 में जारी अनुदेशों के अनुसार खरीद का कार्य सौंपा गया हो।

एफसीआई उत्तर प्रदेश (उ.प्र.) क्षेत्र के 19 जिला कार्यालयों के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि इस बात की पुष्टि किये बिना ही कि क्या खरीद का कार्य सोसाइटियों को सौंपा गया था या नहीं 2010-11 के दौरान विभिन्न राज्य सरकार की एजेन्सियों (एसजीएज़)[♣] "सोसाइटियों को कमीशन" के अधीन ₹ 23.44 करोड़ की राशि जारी की गई। एसजीएज़ को सोसाइटी कमीशन जारी करते समय एफसीआई ने कोई ऐसी जांच नहीं की कि क्या एसजीएज़ ने वास्तव में खरीद के लिए किसी सोसाइटी को नियुक्त किया था। इस प्रकार एसजीए द्वारा ऐसी सोसाइटियों को कार्य पर लगाने की पुष्टि किये बिना सोसाइटी कमीशन के रूप मे ₹ 23.44 करोड़ का भुगतान भारत सरकार के अनुदेशों का उल्लंघन था।

ऐसी सोसाइटियों की वास्तव में नियुक्ति की पुष्टि किये बिना एसजीएज़ को सोसाइटी कमीशन जारी किये गये भुगतान को स्वीकार करते हुए प्रबन्धन ने बताया (मार्च 2013) कि सोसाइटी कमीशन के भुगतान के लिए, न तो गेहूँ के लागत-पत्र और न ही गेहूँ/चावल की प्रासंगिक/आर्थिक लागत के निर्धारण के लिए सिद्धान्तों से सम्बन्धित सरकारी अनुदेशों में कोई पूर्व शर्त थी। लेखापरीक्षा की आपत्तियों के अनुसरण में प्रबन्धन ने कुल ₹ 23.44 करोड़ की राशि में से ₹ 16.12 करोड़ की वसूली की और बताया कि केएमएस/आरएमएस 2011-12 से आगे यूपी के एसजीएज़ को काई कमीशन अदा नहीं किया गया था।

[♣] *राज्य खाद्य विभाग, यूपी कोऑपरेटिव फेडरेशन, यूपी एग्रों, यू.पी.एस.एस., एस.एफ.सी., यूपी स्टेट वेयरहाउसिंग कारपोरेशन, नेफेड, कर्मचारी कल्याण निगम।*

यद्यपि प्रबंधन ने ₹ 16.12 करोड़ की वसूली सूचित की परन्तु वास्तविक नियुक्ति की पुष्टि किये बिना सोसाइटी कमीशन का भुगतान आन्तरिक जांचों का अभाव दर्शाता है जिससे एफसीआई द्वारा ऐसे भुगतान अन्य राज्यों में करने का जोखिम बन गया जिसके लिए उन्होंने ऐसे मामलों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए कोई तंत्र स्थापित करने के लिए कोई कार्यवाही शुरू नहीं की थी।

यद्यपि, सरकार के हित में एफसीआई ने सोसाइटियों की नियुक्ति के लिए एसजीएज़ को भुगतान जारी करने की प्रथा बन्द कर दी है परन्तु एफसीआई को गत पांच वर्षों के दौरान पूरे देश में इस प्रकार के सभी भुगतानों की समीक्षा करनी चाहिए और उन सब मामलों में वसूली करनी चाहिए जहां भुगतान भारत सरकार के अनुदेशों के उल्लंघन में जारी किये गये थे।

मामला मंत्रालय को अगस्त 2012 में भेजा गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

6.2 खाद्यान्नों की सम्भलाई पर अधिक व्यय

एफसीआई (यूपी) क्षेत्र ने सम्भलाई और परिवहन ठेकेदारों/डीपीएस श्रमिकों को निविदा दरों के गलत खण्ड के अधीन खाद्यान्नों के सम्भलाई प्रभारों का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप आरएमएस/केएमएस 2010-11 और 2011-12 के दौरान ₹ 6.48 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

उत्तर प्रदेश (यूपी) सरकार और उसकी एजेन्सियों द्वारा खरीफ विपणन सीजन/रबी विपणन सीज़न (केएमएस/आरएमएस) 2010-11 और 2011-12 के लिए केन्द्रीय पूल के लिए खरीदा गया गेहूँ/चावल आगे गोदामों में भण्डारण के लिए भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के नामित भण्डारण प्लेटफार्म पर सौपा जाना था। मंडी/मिलों से एफसीआई भण्डारण प्वांइट के नामित प्लेटफार्म पर गेहूँ/चावल की सुपुदर्गी के लिए परिवहन और सम्भलाई प्रभारों की लागत आरएमएस/केएमएस 2010-11 और 2011-12 के भारत सरकार (भा.स.) द्वारा जारी लागत पत्र में निर्धारित दरों के आधार पर भुगतान किया जाना था। उसके बाद नामित प्लेटफार्म से एफसीआई गोदामों में भण्डारण के लिए खाद्य बैगों की सम्भलाई और परिवहन (एचएण्डटी) और सीधी भुगतान प्रणाली (डीपीएस) श्रम द्वारा की जाएगी जिसके लिए भुगतान एफसीआई[1] द्वारा प्रवेशित एचएण्डटी ठेका समझौते और एफसीआई[2] द्वारा निर्धारित डीपीएस श्रम के लिए लागू दरों की अनुसुची के अनुसार विनियमित किये जाएंगे।

उ.प्र. क्षेत्र 19 जिला कार्यालयों में से 12 जिला कार्यालयों[3] के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि एफसीआई ने "परिवहन वाहनों से उतारने और खाद्य बैगों को गोदाम में ढेर लगाने के लिए एचएण्डटी ठेकेदारों को ₹ 27 प्रति सौ बैगों[4] के बजाय ₹ 45 प्रति सौ बैग[5] की दर पर, वास्तव में किये गये कार्य अर्थात प्लेटफार्म से खाद्यान्नों के फैले हुए बैगों को हटाने/जमा करने और इनको गोदामों के अन्दर ढेर लगाने के लिए भुगतान किया। इस प्रकार, समझौते के अधीन गलत खण्ड लागू करना और उच्चतर दरों पर भुगतान एचएण्डटी ठेकेदारो द्वारा वास्तव में निष्पादित कार्य के

---

[1] मॉडल निविदा फार्म भाग II (20) क,ख,ग।

[2] सीधे भुगतान प्रणाली (डीपीएस) दरों की सूची का भाग II (20) क,ख,ग।

[3] गोरखपुर, मुरादाबाद, कानपुर, गोण्डा, वाराणसी, बरेली, लखनऊ, फैज़ाबाद, सीतापुर, शाहजहानपुर, इलाहाबाद और आज़मगढ़।

[4] एचटीसी मॉडल निविदा फार्म का खण्ड भाग I (3) क,ख,ग।

[5] एचटीसी मॉडल निविदा फार्म का खण्ड भाग II (20) क,ख,ग।

अनुसार नहीं था जिसके परिणामस्वरूप आरएमएस/केएमएस 2010-11 और 2011-12 के दौरान ₹ 4.98 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

इसी प्रकार, खाद्यान्नों की सम्भलाई के लिए एफसीआई उ.प्र. क्षेत्र ने भी "परिवहन वाहनों से उतारने और गोदामों में ढेर लगाने के लिए" खण्ड के तहत डीपीएस श्रीमकों को गलत ढंग से ₹ 137 प्रति सौ बैग[1] के बजाय ₹ 226 प्रति सौ बैग[2] की दर पर वास्तव में "गोदामों के अन्दर खाद्यान्नो के फैले हुए बैग हटाने/जमा करने" के लिए भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप आरएमएस 2010-11 और 2011-12 के दौरान डीपीएस श्रमिकों को ₹ 1.50 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि सम्भलाई प्रभारों का उपर्युक्त ठेके के सुसंगत खण्डों के उल्लंघन और सितम्बर 2006 में क्षेत्रीय कार्यालय, लखनऊ द्वारा इस संबंध में अनुदेशों के बावजूद गलत भुगतान किया गया जो कमजोर आन्तरिक जांच को दर्शाता है।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर में बताया (सितम्बर 2012) कि आपत्ति भविष्य में अनुपालन के लिए नोट कर ली गई थी और क्षेत्रीय कार्यालयों को भविष्य में किये जाने वाले सम्भलाई कार्य के लिए भाग II (20) के सही खण्ड के अधीन सम्भलाई प्रभारों का भुगतान सुनिश्चित करने के अनुदेश दे दिये गये थे।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि न तो उन्होंने सितम्बर 2006 में जारी वर्तमान अनुदेशों के उल्लंघन के लिए कारण बताये न ही एचएण्डटी ठेके/डीपीएस श्रम को लागू दरों की अनुसुची के अधीन गलत खण्ड लागू करने के लिए जिम्मेदारी तय करने के लिए कार्यवाही सूचित की। प्रबन्धन ठेकेदारों/ श्रमिकों से अधिक भुगतान की वसूली के मुद्दे पर चुप रहा।

इस प्रकार, एचएण्डटी ठेके और दरों की अनुसूची के प्रति सम्भलाई प्रभारों के अनियमित भुगतान के कारण एफसीआई ने केएमएस/आरएमएस 2010-11 और 2011-12 के दौरान एचएण्डटी ठेकेदारों और डीपीएस श्रमिकों को भुगतान पर ₹ 6.48 करोड़ का अधिक व्यय किया जो कि अभी तक संबंधित पक्षों से वसूल किया जाना था।

अक्तूबर 2012 में मामला मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

6.3 ठेकेदार द्वारा सेवाकर की राशि का दुर्विनियोजन

एफसीआई द्वारा संविधिक/संविदात्मक प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफलता के परिणामस्वरूप 2006-07 और 2007-08 के दौरान आयातित गेहूँ की सम्भलाई और परिवहन के लिए नियुक्त ठेकेदार द्वारा ₹ 5.37 करोड़ की राशि के सेवाकर का दुर्विनियोजन हुआ।

भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई), आरओ अहमदाबाद ने 2006-07 और 2007-08 के दौरान कांडला बंदरगाह पर आयातित गेहूँ की सम्भलाई के लिए मैं. कैलाश एनटरप्राइज़ेज को जहाज़ी कुली काम करने, निकासी, सम्भलाई और परिवहन/कार्गो सम्भलाई ठेकेदार (ठेकेदार) के रूप में नियुक्त किया (अगस्त 2006)। एससीएचएण्डटी ठेके के लिए निविदा दस्तावेज़ के खण्ड XIII के अनुसार, ठेकेदार को एफसीआई द्वारा सत्यापन्न के लिए ठेके के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेख

---

[1] *डीपीएस श्रम (दरों में उपर्युक्त दर @ 2180 प्रतिशत दर की अनुसूची शामिल है) के लिए खण्ड भाग II (20)(क),(ख),(ग) की डीपीएस श्रम के लिए दरों और सेवाओं की अनुसूची*

[2] *डीपीएस श्रम (दरों में उपर्युक्त दर @ 2180 प्रतिशत दर की अनुसूची शामिल है) के लिए भाग I (3)(क),(ख),(ग) की डीपीएस श्रम के लिए दरों और सेवाओं की अनुसूची*

जैसे वाउचर, संवैधानिक रिटर्नों सहित प्राप्तियां आदि प्रस्तुत करने थे। इसके अतिरिक्त सेवाकर नियम 4क(1)(i) के अनुसार करयोग्य सेवा उपलब्ध कराने वाले प्रत्येक व्यक्ति को बीजक या बिल जारी करना चाहिए, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ ऐसे व्यक्ति का नाम, पता और पंजीकरण नम्बर शामिल होना चाहिए।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि एफसीआई ने ठेकेदार के ऐसे बिल स्वीकार किए जिन पर सेवाकर पंजीकरण नम्बर नहीं लगा था जबकि सेवाकर नियमावली के अधीन यह अनिवार्य था। यह बात ध्यान में आने के बाद कि ठेकेदार ने संबंधित विभाग को सेवाकर के प्रेषण का कोई दस्तावेज़/साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया था, एफसीआई ने ठेकेदार को तत्काल भुगतान और तीन दिनों के भीतर चालान प्रेषित करने की सलाह दी थी (दिसम्बर 2006)। ठेकेदार प्रेषण का अपेक्षित दस्तावेजी साक्ष्य/सबूत एफसीआई को देने में विफल रहा। ठेकेदार द्वारा इस विफलता के बावजूद एफसीआई ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत ऐसे दावों को बराबर स्वीकार करता रहा और बाद में भुगतान भी जारी करता रहा।

इसके अतिरिक्त एफसीआई ने 2006 से 2008 के वर्षों के दौरान ठेकेदार द्वारा सरकार के खाते में सेवाकर[1] के प्रेषण का साक्ष्य सत्यापित किये बिना 109 बिलों[2] के माध्यम से सेवाकर के लिए ₹ 5.37 करोड़ जारी किये यद्यपि निविदा दस्तावेज में निबन्धित दस्तावेज/अभिलेख के सत्यापन के लिए सक्षम खण्ड था।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2012) कि यद्यपि सेवाकर के प्रेषण की जिम्मेदारी एससीएचएण्डटी ठेकेदार की थी, परन्तु लेखापरीक्षा आपत्तियों के मद्देनज़र, उन्होंने कर जमा करने और भुगतान के साक्ष्य के रूप में चालान प्रस्तुत करने के लिए राजी कर लिया था। इतने में प्रबन्धन ने ठेकेदार की ₹ 2.35 करोड़ की बैंक गारन्टी भुनाई और सेवाकर के भुगतान न करने का मामला आयुक्त, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सेवाकर को भेजा।

प्रबन्धन का मत स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ठेकेदार की ₹ 2.35 करोड़ की बैंक गारन्टी को भुनाना बोरों की हानि, ग्रैब प्रभार, कमियों, नुकसान आदि के कारण हुई ₹ 3.29 करोड़ की राशि की हानि को समायोजित करने के लिए था न कि प्रेषित किये गये सेवाकर की भरपाई के लिए। कर प्राधिकारियों ने पुष्टि की (जनवरी 2012) कि यद्यपि ठेकेदार ने ग्राहकों से सेवाकर प्रभारित और संग्रहीत किया था परन्तु वह उसको सरकारी खातों मे जमा करने और इन तथ्यों को विभाग के सामने सुसंगत समय पर घोषित करने में विफल रहा। ठेकेदार के प्रति आपराधिक मामला दर्ज किया गया था और आयुक्त, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क द्वारा जांच पड़ताल की जा रही थी (जनवरी 2012)।

इस प्रकार एफसीआई की संवैधानिक/संविदात्मक शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफलता के परिणामस्वरूप एचएण्डटी ठेकेदार द्वारा ₹ 5.37 करोड़ का दुर्विनियोजन हुआ।

मामला नवम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

---

[1] ***2006-07 के लिए सेवाकर 12.24 प्रतिशत (सेवाकर 12 प्रतिशत और शिक्षा उपकर 2 प्रतिशत) और 2007-08 के लिए 12.36 प्रतिशत (सेवाकर 12 प्रतिशत ओर शिक्षा उपकर 3 प्रतिशत)***

[2] ***2006-07 : ₹ 3.70 करोड़ की राशि के 98 बिल; 2007-08: ₹ 1.67 करोड़ की राशि के 11 बिल***

अध्याय VII: रक्षा मंत्रालय

बीईएमएल लिमिटेड

7.1 एक निष्क्रिय कम्पनी को टेकओवर करने का अविवेकपूर्ण निर्णय

खनन और संबद्ध मशीनरी कॉर्पोरेशन लिमिटेड को व्यवहार्यता स्थापित किए बिना बीईएमएल का इसे टेकओवर करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 59.41 करोड़ का अवरोधन हुआ।

मै. खनन संबद्ध मशीनरी कार्पोरेशन लिमिटेड (एमएएमसी), 1965 में स्थापित की गई, वह कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) और दामोदर वैली कार्पोरेशन लिमिटेड (डीवीसीएल) के अलावा अन्य खनन कम्पनियों के लिए भूमिगत खनन उपकरणों का निर्माण और आपूर्ति कर रही थी। एमएएमसी का अपनी शुरूआत से ही हानि उठाने का इतिहास रहा था और उसे रूग्ण घोषित कर दिया गया था और 1992 में औद्योगिक वित्तीय निर्माण बोर्ड (बीआईएफआर) को निर्दिष्ट किया गया। इसे श्रम समस्याओं के साथ-साथ आदेशों के अभाव के कारण जनवरी 2002 में बन्द कर दिया गया और इसके बीईएफआर को निर्दिष्ट करने के बाद यह लगभग 15 वर्षों तक मुकद्मेबाजी के अन्तर्गत रही। मई 2007 में, माननीय उच्च न्यायालय कोलकाता ने यह निर्णय लिया कि टाऊनशिप को छोड़कर, पश्चिम बंगाल सरकार को सौंपी जाने वाली सम्पत्तियां सरकारी परिसमापक के अधिकार के अंतर्गत उच्च न्यायालय की सम्पत्ति होगी। इसी समय, बीईएमएल लिमिटेड (बीईएमएल) को एमएएमसी को टेकओवर करने और उसके पुनरूत्थान करने हेतु एक सहायता संघ से जुड़ने हेतु सीआईएल से एक निमंत्रण प्राप्त किया (अप्रैल 2007)। बीईएमएल बोर्ड ने सीआईएल के सुझाव का मूल्यांकन करने का निर्णय लिया (मई 2007)। यद्यपि, बोर्ड के अनुमोदन के बिना, बीईएमएल सीआईएल और डीवीसीएल के साथ संघ करार में शामिल हुआ (सितम्बर 2007) और संघ ने निष्क्रिय कम्पनी के पुनरूत्थान हेतु उच्च न्यायालय में एक आवेदन दाखिल किया (अक्तूबर 2007)।

उच्च न्यायालय, जिसने एक नीलामी बिक्री नोटिस प्रकाशित किया (सितम्बर 2007), बिक्री प्रक्रिया पर एक स्थगन आदेश दिया (अक्तूबर 2007) और संघ को एमएएमसी के पुनरूत्थान के प्रस्ताव को समर्थन की स्थिति में, एमएएमसी की सम्पत्ति की पुनः बिक्री में ₹150 करोड़ की कमी में एक राशि की अदायगी हेतु एक शर्तरहित कॉर्पोरेट गारंटी दाखिल करने के निर्देश दिये। तद्नुसार, बीइएमएल ने गारंटी दाखिल की (अक्तूबर 2007)। यद्यपि, अनिर्णित बकाया ऋणों के कारण पुनरूत्थान प्रस्ताव अनाकर्षक बन गया तो यह संघ सहायता करार निरस्त हो गया (अक्तूबर 2009)। अनुबंध को निरस्त करने का निर्णय अप्रैल 2010 में एक एजेंडा मद के रूप में बोर्ड के अनुसमर्थन हेतु अनुरोध करते हुए बोर्ड के सामने, रखा गया था हालांकि, बीईएमएल कॉर्पोरेट गारन्टी के अंतर्गत वैधानिक रूप से सीमित था, बोर्ड ने संघीय सहायता अनुबंध के पुनरूत्थान के लिए एमएएमसी की सम्पत्ति को संरक्षित करने के लिए नीलामी प्रक्रिया में भाग लेने का निर्णय लिया (मई 2010)।

इसी प्रकार, एमएएमसी की सम्पत्ति को अधिग्रहीत करने के लिए सीआईएल और डीवीसीएल के साथ एक नया संघ सहायता करार हस्ताक्षरित किया गया (जून 2010)। सभी व्यय को बांटने और एमएएमसी को पुनः आरम्भ करने हेतु एक संयुक्त उद्यम कम्पनी (जेवीसी) के गठन का निर्णय भी किया गया। निलामी बिक्री में ₹ 100 करोड़ हेतु एमईएमसी की सम्पत्ति को संघ ने खरीदा (जून

2010), जिसमें बीइएमएल का योगदान ₹ 48 करोड़ था। इस अधिग्रहण के बाद, संघ द्वारा प्रस्तुत गारंटी के प्रति कोर्ट ने एक देयता से मुक्त कर दिया। बीईएमएल ने अन्य खर्चों के प्रति ₹ 11.41 करोड़ भी व्यय किये। इसके अतिरिक्त बीईएमएल निजी सुरक्षा प्रबंधन के प्रति जुलाई 2012 से ₹ 8.55 लाख के मासिक खर्चों की पुनरावृत्ति को जारी रखा।

यह भी पाया गया कि बीईएमएल, सीआईएल और डीवीसीएल की सहमति के बिना एमएएमसी इंडस्ट्रीज लिमिटेड के नाम इस दलील पर कि एक नई कम्पनी बनाने से जेवीसी की आवश्यकताओं के अनुरूप ज्ञापन और संगठन के अनुच्छेद बनाने के लिए औपचारिकताओं और आवश्यक संशोधनों की एक श्रेणी शामिल है, ने एक पूर्णतः स्वःअधिकृत सहायक कम्पनी स्वतंत्ररूप से गठित (अगस्त 2010) की।

हमने एमएएमसी की सम्पत्ति की खरीद के निर्णय और कार्रवाई में गम्भीर कमियां पाई जिनका विवरण आगामी पैराग्राफ में दिया गया हैः

- समिति जो कि बोर्ड द्वारा इसके प्रस्ताव का मूल्यांकन करने हेतु और इसकी व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के लिए गठित की गई थी (मई 2007), की रिपार्ट का इंतजार किये बिना बीईएमएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक (सीएमडी) बीईएमएल ने एमएएमसी को टेकओवर करने हेतु संघ करार पर हस्ताक्षर कर दिए (सितम्बर 2007)। समिति की रिपोर्ट अक्तूबर 2007 में प्राप्त हुई। सीएमडी ने बोर्ड को संघ अनुबंध पर हस्ताक्षर किए जाने के बारे में की गई कार्रवाई के बारे में सूचित किया (अक्तूबर 2007)।
- यद्यपि एमएएमसी अपनी स्थापना के समय (1965) के बाद से ही नुकसान उठा रही थी और अपनी क्षमता से 10 प्रतिशत से अधिक का व्यापार नहीं कर पाई थी, बीईएमएल ने बिना यथोचित परिश्रम किये संघ करार पर हस्ताक्षर किये (सितम्बर 2007)।
- नवम्बर 2008 में प्राप्त हुई यथोचित तत्परता रिपोर्ट ने दर्शाया कि एमएएमसी का पुररूत्थान व्यवहार्य हो सकता था यदि सीआईएल/डीवीसीएल से कड़े आदेश प्राप्त हुए होते। इसके बावजूद भी कड़े आदेश प्राप्त नहीं हुए थे और निवेश पर पर्याप्त रिटर्न के प्राप्त होने का कोई भरोसा नहीं था, बीईएमएल ने प्रस्ताव को मान लिया और ₹ 48 करोड़ निवेश कर दिए।
- एक अंतिम निर्णय के लिए उन्हें बदलने हेतु बोर्ड के निर्देशों (मई 2007) के बावजूद कम पड़ रहे ₹150 करोड़ की राशि के लिए बोर्ड की पूर्व अनुमति प्राप्त किए बिना एक शर्तरहित कॉर्पोरेट गारंटी उच्च न्यायालय में दाखिल की गई थी; और
- बीईएमएल ने सीआईएल और डीवीसीएल जो संघ की सदस्य भी थी; जिनके द्वारा बाद में गम्भीर आरोप लगाये गये (सितम्बर 2010) की सहमति के बिना पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी का गठन किया गया, परिणामस्वरूप, जेवीसी का अभी भी गठन नहीं किया था (नवम्बर 2012) और सहायिका के व्यापारिक कार्य आरम्भ नहीं किये जा सके।

प्रबन्धन ने कहा (नवम्बर 2012) कि (i) बोर्ड से आवश्यक अनुमोदन/अनुसमर्थन प्राप्त करते हुए पहले से ही/यथासमय सभी घटनाओं और संघ अनुबंध पर हस्ताक्षर करने पर कोई वित्तीय प्रतिबद्धता नहीं थी; के बारे मे सूचित किया गया और (ii) कोर्ट के निर्देशों के अनुसार कॉर्पोरेट गारन्टी दाखिल की गई थी; (iii) परियोजना इस धारणा से शुरू की गई थी कि भूमिगत खनन की मांग बढ़ेगी और सीआईएल/डीवीसीएल परियोजना को सफल बना सकेगे; (iv) प्रबन्धन द्वारा उठाये गये कदमों की

पुष्टि की यथार्थता रिपोर्ट प्राप्त की गई; और (v) निवेश लम्बी अवधि की संभावना से उचित साबित हो यदि सीआईएल द्वारा भूमिगत खनन को पुनः आरम्भ किया जाए।

उत्तर इस तथ्य के विपरीत है कि बोर्ड का अनुमोदन वैसे नहीं मांगा गया जैसे कि बोर्ड द्वारा अपेक्षित था, जो कम्पनी भी बेकार कॉर्पोरेट संचालन को भी दर्शाता है। यथोचित तत्परता रिपोर्ट की चेतावनी के बावजूद की भूमिगत खनन के लिए बाजार मजबूत नहीं था और आगे भी वह वैसे ही रहने वाला था; बीईएमएल अपने संघीय सदस्यों से बिना किसी दृढ़ प्रतिबद्धता के निष्क्रिय कम्पनी को टेकओवर करने की प्रक्रिया में शामिल हुई।

इस प्रकार, बीईएमएल का एमएएमसी की व्यवहार्यता को स्थापित किए बिना ₹ 59.41* करोड़ रोकते हुए इसे टेकओवर करने का अविवेकपूर्ण निर्णय से (नवम्बर 2012) भविष्य में इसकी वापसी न होने के साथ लिया गया। इस संबंध में बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किए बिना बीईएमएल द्वारा लिए गए निर्णय कम्पनी का घटिया कार्पोरेट संचालन का प्रतिबिम्बित करते थे।

दिसम्बर 2012 में मामला मंत्रालय को सूचित किया गया, उनका उत्तर तक प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

7.2 एक लौह-अयस्क व्यापारी के साथ व्यापार की दोषपूर्ण शर्तें

एक व्यापार सहयोगी से अनुचित पक्षपात के साथ बीईएमएल के हित को सुरक्षित करने के लिए बैंक गारंटी और उचित शर्तें प्राप्त करने का समुचित खंड शामिल करने में असफल रहने के परिणामस्वरूप ₹ 35.42 करोड़ की वसूली नहीं की गई।

बीईएमएल लिमिटेड (बीईएमएल) मै. प्रसन्ना वी. घोटगे, बेलगाम, (पीवीजी) रसद प्रदान करने के अतिरिक्त लौह अयस्क की सोर्सिंग, आपूर्ति व्यापार से जुड़ी एक अकेली स्वायत्त संस्था के लिए करार के ज्ञापन (एमओए) में शामिल हुई (मार्च 2010)। एमओए के अनुसरण में 2010-2012 के दौरान बीईएमएल पीवीजी और मै. नोर्डबैल कमर्शियल लिमिटेड (एनसीएल), ब्रिटिश विर्ज़िन आइलैंड्स (बायर) के साथ चीन से लौह अयस्क की नौ-परिवहन के लिए ₹ 92.49 करोड़ के मूल्य वाले नौ त्रिपक्षीय करार से जुड़ी। एमओए के अनुसार, बीईएमएल डीवीजी से लौह अयस्क प्राप्त करेगी जिसके लिए पोर्ट पर भेजे गए माल के खरीद मूल्य का 80 *प्रतिशत* बीईएमएल द्वारा सुझाई गई निरीक्षक एंजेसियों द्वारा जारी निरीक्षण प्रमाण पत्र पर आधारित होगा। पीवीजी द्वारा करार के अन्तर्गत सभी दायित्वों को पूरा करने की गारंटी प्रस्तुत करना और जिन्हें बीईएमएल के सभी नुकसानों, क्षतियों, कीमतों, दावों, खर्चों, करों/सार्विधिक उगाहियों को वहन करता है, अदा करता है या उन्हें खर्च करता है या आपूर्तिकर्ता (पीवीजी) की ओर से किसी चूक के संबंध में किसी कारण से क्षतिपूर्ति करना अपेक्षित था। पीवीजी द्वारा अनुबंध के कार्यान्वयन की सुरक्षा के रूप में ₹ 45 करोड़ का एक चैक भी देना था। इसके बदले में, बीईएमएल विदेशी खरीददारों से भुगतान प्राप्त करेगा।

आठ अनुबंधों के कार्यान्वयन के बाद, लौह अयस्क निर्यात पर गोआ सरकार द्वारा लगाया गया प्रतिबंध (सितम्बर 2011) के परिणामस्वरूप व्यापारिक गतिविधियों में ठहराव आ गया।

---

* *₹48 करोड़ + ₹ 11.41 करोड़*

लेन-देनों की लेखापरीक्षा ने निम्नवत अनियमितताएं दर्शाई :

- यथोचित तत्परता प्रक्रिया जिस पर पीवीजी का चयन किया गया था, ने मुख्य मामलों जैसे विश्वसनीयता, प्रमाणिकता, क्षमता, प्रतिबद्धता और निर्भरता को कवर नहीं किया ;
- पीवीजी ने एक गारंटी विलेख और एमओए के साथ ₹ 45 करोड़ का बिना तिथि का चैक प्रस्तुत किया (मार्च2010)। एमओए प्रारम्भ से ही दोषपूर्ण था क्योंकि एक लागू करने योग्य बैक गारंटी नहीं दी गई थी।
- बीईएमएल ने आठ अनुबंधों के अंतर्गत 85,000 एमटी लौह अयस्क (55 *प्रतिशत* एफई ग्रेड) के लदान हेतु 80 *प्रतिशत* के प्रति जुलाई 2011 में ₹ 17.93 करोड़ पीवीजी को अदा किये। बीईएमएल ने अगस्त 2011 में 25,000 एमटी लौह अयस्क (58 *प्रतिशत* एएई ग्रेड) के लदान के नौवें अनुबंध के प्रति पीवीजी को ₹ 8.57 करोड़ भी अदा किये। हालांकि 55,000 एमटी वाला घटिया एफई ग्रेड (45.02 *प्रतिशत*) अपेक्षित 55 *प्रतिशत* एफई ग्रेड के प्रति वास्तविक लदान किया गया था (जनवरी 2012)। आठवें अनुबंध के प्रति 30,000 एमटी की शेष मात्रा और नौवें अनुबंध के अंतर्गत अनुबंधित पूरी मात्रा गोवा सरकार द्वारा लौह अयस्क निर्यात पर प्रतिबंध लगाने के कारण भेजी नहीं जा सकी और व्यापारिक गतिविधियां रूक गई। इस समय तक, पीवीजी को असमायोजित अग्रिमों, वसूली योग्य शुल्कों, विलम्ब शुल्कों और अन्य लागतों के संबंध में ₹ 29.82 करोड़ वापस अदा करने थे ; और
- बीइएमएल ने ₹ 45 करोड़ का चैक प्रस्तुत नहीं किया जिसे पीवीजी ने बकाया राशि की वसूली की सुरक्षा के रूप में दिया था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2013) कि पीवीजी को लौह अयस्क व्यापार में अनुभव का आंकलन करने के बाद चयनित किया और एक गारन्टी स्वीकार की गई थी क्योंकि पीवीजी ने बैंक गारंटी जारी करने में अपने बैंकरों को सहमत करने में अपनी असमर्थता जताई थी, पीवीजी को कार्य प्रगति के अनुसार दिये जाने वाले भुगतान एमओए की शर्तों के अनुसार दिए गये थे। बीईएमएल ने बकाया वसूलने वाले चैक को न प्रस्तुत करने के कारणों को नहीं बताया।

एक अन्य मामलें में, बीईएमएल ने ₹ 8.09 करोड़ के कुल मूल्य पर आठ हाइड्रोलिक उत्खनकों और 20 व्हील लोडर की आपूर्ति के लिए सितम्बर 2011 में पीवीजी से क्रय आदेश प्राप्त किया। 20 *प्रतिशत* का भुगतान अग्रिम के रूप में किया जाना था और शेष 80 *प्रतिशत* को लौह अयस्क लदान बिल से काटा जाना था। पीवीजी ने अग्रिम भुगतान के प्रति कुल ₹ 1.84 करोड़ के दो चैक दिये (सितम्बर/अक्तूबर 2011) और बीईएमएल को चैक की प्रस्तुति रोकने का अनुरोध किया (अक्तूबर 2011)। इसलिए, बीईएमएल ने ये चैक प्रस्तुत नहीं किये। बाद में पीवीजी ने अग्रिम के प्रति ₹ 0.40 करोड़ अदा किये।

उपकरणों की आपूर्ति पर (सितम्बर से नवम्बर 2011), पीवीजी ने फरवरी 2012 तक शेष 80 *प्रतिशत* के प्रति लौह अयस्क आपूर्तिओं के देय हेतु सुरक्षा के रूप में ₹ 7.36 करोड़ का चैक दिया। बीईएमएल ने जून 2012 में देरी से चैक प्रस्तुत किया जबकि लौह अयस्क की निर्धारित अवधि के भीतर आपूर्ति नहीं की गई थी। चैक अपर्याप्त निधि के कारण वापस हो गया। पीवीजी (जुलाई 2012) द्वारा प्रस्तुत ₹ 7.36 करोड़ के लिए एक अन्य चैक प्रस्तुत किया गया (सितम्बर 2012) जिसे अस्वीकृत कर दिया गया। बीइएमएल ने सितम्बर 2012 में नेगोशिएबल इंस्ट्रुमेंट अधिनियम के

अंतर्गत एक वैधानिक नोटिस जारी किया और जनवरी 2013 में एक आपराधिक शिकायत दर्ज कराई। जैसाकि प्रबंधन द्वारा आंकलन किया गया, गुणवत्ता मुद्दों के कारण दो हाईड्रोलिक उत्खनक और आठ व्हील लोडरों[1] की वापसी के बाद पीवीजी से ₹ 5.60[2] करोड़ देय थे।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2013) कि शेष राशि को लेने के प्रयास किये जा रहे थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बीईएमएल एक बैंक गारंटी पर जोर न देते हुए एक स्वाभाविक जोखिम की पहचान करने में असफल रही और प्रगति के अनुसार किए गए भुगतान देने की शर्तें कम्पनी के वित्तीय हित की सुरक्षा हेतु अपर्याप्त थे। पीवीजी से वास्तविक राशि की वसूली न होने के परिणामस्वरूप सभी लेन देनों में उत्तरदायित्व के निर्धारण हेतु स्वतंत्र जांच की आवश्यकता है।

फरवरी 2013 में मामला रक्षा मंत्रालय को सूचित कर दिया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

भारत डायनेमिक्स लिमिटेड

7.3 कांकर्स-एम मिसाईलों की खरीद, उत्पादन और आपूर्ति

7.3.1 प्रस्तावना

7.3.1.1 भारत डायनेमिक्स लिमिटेड (बीडीएल) को सशस्त्र बलों द्वारा अपेक्षित अत्याधुनिक रक्षा उपकरणों के निर्माण के उद्देश्य से रक्षा उत्पादन विभाग, रक्षा मंत्रालय (एमओडी) के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत जुलाई 1970 में शामिल किया गया था। बीडीएल, भारत में गाइडेड मिसाइल के लिए एक प्रमुख उत्पादन एजेंसी है।

7.3.1.2 कांकर्स एटीजीएम[3] सिस्टम के निर्माण हेतु बीडीएल की भानौर इकाई गठित की गई (1988) और 1989 से कांकर्स मिसाईल का निर्माण यूनीफाईड लांचरों को सौंपा गया था जिसे इन्फैंट्री कांबैट व्हीकल बीएमपी-II के निर्माण हेतु यूएसएसआर से पहले एमओडी द्वारा अनुबंध के एक भाग के रूप में शामिल की गई थी। एक्सप्लोसिव रिएक्टिव आर्मर (इआरए) पैनल्स द्वारा संरक्षित टी 80 यूडी टैंकों की अपेक्षा सिंगलवार हैड के साथ कांकर्स मिसाईल टैंको और बख्तरबंध सैनिक वाहनों को हराने में सक्षम था। बीडीएल प्रतिवर्ष 2000 कांकर्स मिसाईलों का निर्माण कर रही थी और मार्च 2000 तक उसके पास आर्डर थे। चूंकि कांकर्स मिसाईल इआरए पैनल वाले टैंकों का नहीं हरा रही थी, सेना ने कांकर्स-एम मिसाइल के प्रवर्तन की आवश्यकता महसूस की (1994), जो कांकर्स का एक अत्याधूनिक रूप था और इआरए द्वारा संरक्षित टैंकों को हराने में सक्षम थी।

7.3.1.3 बीडीएल कांकर्स-एम मिसाइल के निर्माण के लिए मै. केबीपी उपकरण प्रारूप ब्यूरो[3] (केबीपी) तुला, रूस, ओरीजनल इक्विप्मेंट मैन्यूफैक्चरर (ओईएम) बातचीत कर रहे थे (1996)। बीडीएल अपने उत्पादन कौशल का अधिकतम उपयोग करने के लिए कांकर्स-एम-मिसाइल का निर्माण एमओडी का प्रस्तावित किया (अप्रैल 1999)। इसी प्रकार, घटक स्तर से 24,000 मिसाइलों

---

[1] **पीवीजी ने सितम्बर 2012 से दिसम्बर 2012 के दौरान ₹3.20 करोड़ की राशि वाले दो उत्खनक और आठ व्हील लोडर वापस किये।**

[2] **करों और शुल्कों को छोड़कर**

[3] **1962 में केबीपी द्वारा कांकर्स विकसित की गई।**

के निर्माण हेतु बीडीएल को सक्षम बनाने के लिए यूएस $ 54.37 मिलियन (₹249 करोड़) की कुल लागत पर प्रौद्योगिकी तैयारी के विभिन्न स्तरों[1] में 4000 मिसाइलों की बिक्री सहित कांकर्स-एम मिसाइल हेतु आंशिक लाइसेंस और प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण के लिए, स्थापना में तकनीकी सहायता प्रदान करना और मौजूदा सुविधाओं में वृद्धि के लिए एमओडी द्वारा एक प्रौद्योगिकी हस्तांतरण (टीओटी) अनुबंध केबीपी के साथ किया गया (अक्तूबर 2002)। टीओटी अनुबंध 15 वर्षों की अवधि के लिए वैध था। एमओडी ने अनुबंध के कार्यान्वयन का उत्तरदायित्व बीडीएल को सौंप दिया (नवम्बर 2002)।

7.3.1.4 सेना ने मार्च 2004 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान 28,000 कांकर्स-एम मिसाइल के निर्माण और आपूर्ति के लिए बीडीएल को पांच मांग-पत्र दिये (सितम्बर 2003 से मार्च 2008)। इनमें से 6000 मिसाइलों की आपूर्ति पूरी तरह से तैयार मिसाईल (एफएफ-1500), सेमी नॉक्ड डाऊन (एसकेडी-1500) और कंपलीट नॉक्ड डाऊन (सीकेडी- 3000) किट्स का आयात करके की जानी थी। शेष 22,000 मिसाइलें अक्तूबर 2005 से कंपोनेंट स्तर से निर्मित की जानी थी। बीडीएल ने 13,278 मिसाइलों की आपूर्ति का बैकलॉग छोड़ते हुए, 14,722 मिसाइलों की आपूर्ति जनवरी 2013 तक कर दी थी।

7.3.1.5 बीडीएल के कांकर्स और कांकर्स-एम मिसाईलों में समान रूप से प्रयुक्त होने वाले 431 घटकों (सीसीज़) की पहचान की। कांकर्स-एम मिसाइलों में 133 असमान्य घटक (यूसीसीज़) थे जो टीओटी अनुबंध में कवर किये गये थे (अक्तूबर 2002)। ये यूसीसीज़ पहले आयात किये जाने थे और बाद में इनका स्वीदेशीकरण किया जाना था। सीसीज़ और यूसीसीज़ कांकर्स-एम मिसाइल के निर्माण के लिए इकठ्ठे किये गये थे।

7.3.1.6 जब फरवरी 2006 में सीसीज़ के साथ आयातित यूसीसीज़ का एकीकरण आरम्भ किया गया, बीडीएल को विश्वसनीयता की एक मुख्य समस्या का सामना करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, प्रौद्योगिकी अवशोषण ने संभावना से अधिक समय लिया और सीसीज़ के साथ यूसीसीज़ के एकीकरण से संबंधित तकनीकी समस्याओं को फरवरी 2009 में सुलझा लिया गया। इसके कारण अनुबंध के कार्यान्वयन में तीन वर्षों की देरी हुई और इसी के परिणामस्वरूप सेना को मिसाइल की आपूर्ति में देरी हुई। 14,722 मिसाईलों की आपूर्ति में देरी के परिणामस्वरूप सेना द्वारा ₹ 38.81 करोड़ का निवारण हर्जाना (एलडी) के अलावा ₹ 283.72 करोड़[2] की हानि भी उठानी पड़ी। शेष 13,278 मिसाईलों की आपूर्ति के लिए अनुमानित नुकसान ₹ 297.25 करोड़ है और इसी तरह एलडी ₹ 75.57 करोड़ है। इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि बीडीएल रक्षा तैयारियों हेतु सेना द्वारा आवश्यक मिसाईलों की पूर्ण आपूर्ति नहीं कर सकी।

---

[1] 1000 पूर्णतः तैयार, 1000 सेमी नॉक्ड और 2000 कम्पलीट नॉक्ड डाऊन

[2] यह बीडीएल बिक्री मूल्य और क्रय मूल्य के बीच का अंतर है।

7.3.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य, कार्यक्षेत्र और लेखापरीक्षा की कार्यपद्धति

लेखापरीक्षा के उद्देश्य अनुबंध के कार्यान्वयन में देरी के कारणों और उसके फलस्वरूप हानि और रक्षा तैयारियों पर प्रभाव की जांच करना था। लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में अक्तूबर 2002 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान योजना, खरीद, निर्माण और कांकर्स-एम मिसाइलों की आपूर्ति की समीक्षा शामिल थी। लेखापरीक्षा के मानदंड प्रबन्धन निर्णय, प्रशासनिक मंत्रालय और निदेशक मंडल के अनुमोदन, मूल्य निर्धारण वितरण कार्यक्रम, बिक्री वसूलियां और प्रौद्योगिकी के अवशोषण थे। कार्यपद्धति में एमओडी की फाईलों की समीक्षा, बोर्ड कार्यवृत्त की समीक्षा, अनुबंध की समीक्षा, सेना मांग-पत्र, अभिलेखों को तैयार करना और प्रबंधन के साथ विचार विमर्श शामिल थे।

7.3.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

7.3.3.1 अनुबंध को अंतिम रूप देने में विलम्ब

अनुबंध में शामिल होने में विलम्ब निम्नवत स्तरों पर देखा गयाः

- हालांकि 1994 में सेना ने कांकर्स-एम मिसाईल को शामिल करने की आवश्यकता महसूस की थी, परीक्षण मूल्यांकन चार साल बाद 1998 में रूस में किया गया।
- जनवरी 1998 में, परीक्षण मूल्यांकन के बाद, इआरए पैनलों के विरूद्ध कांकर्स-एम मिसाइल के मूल्यांकन परीक्षण लगभग साढे तीन सालों के बाद अक्तूबर 2001 में भारत में पूरे किये गये।
- अंततः एक वर्ष की चूक के बाद, अक्तूबर 2002 में, भारत में मूल्यांकन परीक्षणों के पूरा होने के बाद अनुबंध सम्पन्न हुआ।

इस प्रकार, अनुबंध को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया कांकर्स-एम के उन्नत संस्करण की आवश्यकता को जानने के बाद (1994) की तिथि से लगभग आठ वर्षों में पूरा हुआ जो उचित नहीं था।

एमओडी, जो अनुबंध को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारणों पर चुप रही, ने कहा (जनवरी 2013) कि अनुबंध को सेना के प्रतिनिधियों वाली एक समिति, एमओडी की अधिग्रहण स्कंद, रक्षा (वित्त) और डीडीपी* द्वारा अंतिम रूप दिया गया। उत्तर मान्य नहीं है और अनुबंध को अंतिम रूप देने में अनुचित विलम्ब के मामले से भी सम्बन्धित नहीं है जिसने रक्षा तैयारियों को बुरे तरीके से प्रभावित किया क्योंकि सेना इआरए पैनल्स द्वारा संरक्षित हराने वाले टैंको की क्षमता से वंचित थी। मिसाइलों की आपूर्ति के लिए सेना केवल बीडीएल पर निर्भर थी क्योंकि बीडीएल को अनुबंध प्रौद्योगिकी का अवशोषण और मिसाईलों के निर्माण और आपूर्ति की जिम्मेदारी के साथ सौंपा गया था।

7.3.3.2 अनुबंध में कमी

अभिज्ञात 133 यूसीसीज़ के संबंध में प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण हेतु व्यवस्थित टीओटी अनुबंध ने और नये घटकों जिनको आरम्भ किया जाना था, यदि कोई थे तो, को कवर नहीं किया। यद्यपि अनुबंध मौजूदा कांकर्स दस्तावेजीकरण के अद्यतन के लिए भी बनाया गया था, इसने यूसीसीज़ और सीसीज़ के एकीकरण की मुख्य प्रक्रिया के लिए आवश्यक प्रौद्योगिकी प्रदान नहीं की जैसा कि आने जाने वाले पैराग्राफ में चर्चा की गई हैः

(क) एक नया/अतिरिक्त घटक, अर्थात् जनरेटर असंबेली को मार्च 2003 में प्राप्त पूर्णतः तैयार (एफएफ) मिसाइलों के आयातित पहली खेप में तकनीकी कठिनाईयों को दूर करने के लिए केबीपी

---

* *रक्षा उत्पादन विभाग*

द्वारा आरम्भ किया गया था (मार्च 2003)। चूंकि, केबीपी ने इस आधार पर अपनी प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण नहीं किया कि यह घटक अनुबंध के अंतर्गत शामिल नहीं था। इसके बाद, जेनरेटर असंबेली लगभग आठ वर्षों के अपरिहार्य विलम्ब के बाद उल्टी अभियांत्रिकी प्रक्रिया से बीडीएल (जनवरी 2010) द्वारा स्वयं तैयार की गई थी। हस्ताक्षरित किया गया अनुबंध अपूर्ण था क्योंकि यह बाद में केबीपी द्वारा आरम्भ किये गये नये घटकों यदि कोई थे तो, के लिए प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने की आवश्यकता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सका।

(ख) सेना द्वारा दिया गया तीसरा मांग-पत्र (फरवरी 2004) घटक स्तर पर मिसाइलों का निर्माण और अक्तूबर 2005 तक 2860 मिसाइलों की आपूर्ति परिकल्पित की जिसमें यूसीसीज़ के साथ सीसीज़ का एकीकरण आवश्यक था। एकीकरण प्रक्रिया; जिसे छोटी खेपों में फरवरी 2006 में नियमित प्रौद्योगिकी अवशोषण को सुसंगत बनाने के लिए आरम्भ किया गया था, में मुख्य विश्वसनीयता समस्याओं का सामना करना पड़ा। तकनीकी समस्याएं भी खेप दर खेप भिन्न-भिन्न थी, जिन्हें फरवरी 2009 तक; जब तक सेना द्वारा दिये गये मांग-पत्र के अनुसार 9000 मिसाइलों की आपूर्ति लम्बित थी, अंततः सुलझा लिया गया था। अनुबंध ने एकीकरण हेतु तकनीकी सहयोग और मिसाइलों की सफल प्रमाणित फायरिंग उपलब्ध नहीं कराई। ऐसे खंड के न होने की अवस्था में, बीडीएल एकीकरण समस्याओं के निदान के लिए तकनीकी सहयोग हेतु केबीपी पर दबाव नहीं डाल सका। इसी समय (अक्तूबर 2005 से जनवरी 2009) में, बीडीएल ने कांकर्स-एम मिसाइलों के निर्माण और सेना को उनकी आपूर्ति के लिए ₹ 241.24 करोड़ की लागत पर 7000 यूसीसीज़ आयात किये थे। इस प्रकार, एकीकरण समस्याओं को सुलझाने में विलम्ब के परिणामस्वरूप 17 से 49 महीनों के बीच तक की अवधि के लिए आयातित यूसीसीज़ का उपयोग नहीं किया जा सका।

एमओडी ने अपना उत्तर देते समय (जनवरी 2013) कि यूसीसीज़ और सीसीज़ के एकीकरण पर तकनीकी सहयोग की कमी पर टिप्पणी नहीं की। यद्यपि, इसने कहा कि टीओटी अनुबंधों के मामलों में, ओइएमज़ टीओटी दस्तावेजों का नियत प्रतिशत प्रदान करता है और शेष मदों के लिए, कम्पनी या तो रिवर्स अभियांत्रिकी या स्थानीय विकास एजेंसियों द्वारा स्वदेशीकरण के लिए सहायता प्राप्त करती है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबंध ने नये/अतिरिक्त घटकों के टीओटी और यूसीसीज़ और सीसीज़ के एकीकरण हेतु तकनीकी सहायता प्रदान नहीं की जिसके कारण प्रौद्योगिकी के अवशोषण और अनुबंध के कार्यान्वयन में देरी हुई। एमओडी इस बात के लिए भी विनिर्दिष्ट नहीं थी कि टीओटी के अन्तर्गत कौन से मदों का हस्तांतरण किया जाये। इस प्रकार, अनुबंध कुछ सीमा तक अपूर्ण था।

7.3.3.3 तकनीकी दस्तावेजीकरण के अद्यतन में विलम्ब

तकनीकी दस्तावेजीकरण के अद्यतन में विलम्बित अनुबंध के अनुसार, केबीपी को पहले हस्तांतरित की गई कांकर्स मिसाइलों के तकनीकी दस्तावेजीकरण यह निश्चित करने के लिए किए विश्लेषण करना था कि क्या कांकर्स दस्तावेजीकरण कांकर्स-एम निर्माण के लिए उपयोगी है और बिना किसी प्रभार के प्रारूप दस्तावेजों की आवश्यक शुद्धि की गई है। केबीपी द्वारा किये गये तकनीकी विश्लेषण में (अप्रैल 2003) बीडीएल के पास उपलब्ध कांकर्स के तकनीकी दस्तावेजीकरण में कुछ विशेष अंसगतियां दर्शाई, जो बीडीएल के जानकारी बिना 1992-2002 के दौरान केबीपी द्वारा किये गये संशोधनों के कारण थी। बीडीएल ने भी केबीपी की जानकारी के बिना सुधार किये थे।

तद्नुसार, केबीपी ने सिफारिश की कि विभिन्न प्रतिबंध/समावेश प्रारूप और प्रौद्योगिकी प्रक्रिया दस्तावेजों के लिए कार्यान्वित किये जाये और कहा कि कांकर्स और कांकर्स-एम के लिए समान तकनीकी दस्तावेजीकरण कांकर्स-एम के निर्माण में प्रयोग किये जाये। अनुबंध के अनुसार, केबीपी को सीसीज़ के संबंध में प्रारूप दस्तावेजों के लिए आवश्यक शुद्धियां उपलब्ध करवानी थी। यद्यपि, केबीपी ने दो सीसीज़ अर्थात लांच ट्यूब और इग्निटर जो केबीपी द्वारा उचित ढंग से समायोजित किये जा रहे थे, के संबंध में प्रारूप दस्तावेजों की शुद्धियां प्रदान करने से इंकार कर दिया। लांच ट्यूब को अंततः समायोजित कर लिया गया था (फरवरी 2009) और बीडीएल द्वारा इग्निटर के लिए एक विकल्पीय सामग्री की पहचान की गई। इस प्रकार, अनुबंधीय प्रावधानों को लागू करने में बीडीएल के असफल रहने के परिणामस्वरूप बीडीएल द्वारा सेना को मिसाइलों की आपूर्ति में विलम्ब हुआ। बीडीएल ने कहा (अक्तूबर 2011) कि हालांकि आयातित इग्निटर कांकर्स और कांकर्स-एम दोनों में समान है, कांकर्स-एम मिसाइलों में लगाया गया एक नया नियंत्रण खंड इसके लिए सुसंगत नहीं था और इसलिए बीडीएल ने एक विकल्पीय सामग्री ढूंढने का प्रयास किया। बीडीएल ने आगे कहा कि टीओटी के अभाव में, ऐसे विलम्ब सामान्य और अपरिहार्य थे। एमओटी ने इस मामले पर टिप्पणी नहीं की।

7.3.3.4 क्षमता संवर्धन में असफलता

आपूर्तियों के संचित बैकलॉग की दृष्टि से, एमओडी के उदाहरण पर (फरवरी 2010) बीडीएन ने दो चरणों में, अर्थात चरण-I में 3000 मिसाइल प्रति वर्ष से 4500 मिसाइल प्रति वर्ष और चरण-II में 6000 मिसाइल प्रति वर्ष क्रमशः ₹ 50 करोड़ और ₹ 130 करोड़ की लागत पर मिसाइलों के निर्माण हेतु क्षमता संवर्धन की योजना बनाई (अगस्त 2010)। चरण-I मार्च 2012 और चरण-II मार्च 2013 में पूरा किया जाना था। यद्यपि पहला चरण मार्च 2012 तक पूरा किया जाना था, फरवरी 2013 तक ₹ 59.27 करोड़ खर्च करने के बाद भी क्षमता 500 मिसाईल प्रति वर्ष के स्तर तक ही बढ़ी।

एमओडी ने कहा (जनवरी 2013) कि भारी निवेश की प्रारम्भ में योजना नहीं बनाई गई और तकनीकी कठिनाईयों के कारण उत्पादन प्रभावित हुआ था। बैकलॉग, वर्ष 2013-14 से उत्पाद सवंर्धन द्वारा 2015-16 तक पूरा करने की संभावना थी। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बैकलॉग 13,278 (जनवरी 2013) तक बना रहा और क्षमता के संवर्धन से चरण-I भी पूरा नहीं किया गया था। यहां तक कि 3000 मिसाइल प्रति वर्ष की मौजूदा क्षमता के साथ 2009-12 की अवधि के दौरान बीडीएल द्वारा औसत आधार पर केवल 1791 मिसाईलें ही निर्मित/आपूर्त करवाई जा सकी।

7.3.3.5 एलडी का उद्ग्रहण

28,000 मिसाईलें की मांग पत्रित मात्रा के प्रति बीडीएल जनवरी 2013 तक 13,278 मिसाईलों का बैकलॉग छोड़ते हुए, सेना को 14,722 मिसाईलें ही उपलब्ध करा सकी। निर्माण/सुपुर्दगी में विलम्ब के कारण जनवरी 2013 तक ₹ 38.81 करोड़ के औसत एलडी की उगाही की गई और एलडी इससे भी अधिक हो जाएगा जब 7.3.1.6 पैराग्राफ में दी गई शेष मिसाइलों की सुपुर्दगी की जाएगी।

7.3.3.6 लागत बढ़ने के कारण हानि

12,860 मिसाईलों के लिए मार्च 2006 तक सेना द्वारा दिये गये पहले चार मांग-पत्र कोटेशन जमा करने के समय पर अनुमानित शामिल लागत और चिन्हित लाभ को ध्यान में रखकर मूल्य निर्धारित किये गये थे। 15,140 मिसाइलों की आपूर्ति हेतु पांचवा मांग-पत्र (मार्च 2008) लगभग 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ मूल्य पर निर्धारित किया गया था। बीडीएल ने जनवरी 2013 तक 14,722 मिसाइलों की आपूर्ति में ₹ 283.72 करोड़ की हानि उठानी पडी (एलडी को छोड़कर)। इसके अतिरिक्त, शेष ₹ 13,278 मिसाइलें जिनकी आपूर्ति अभी भी की जानी थी, के संबंध में ₹ 297.25♥ करोड़ (एलडी को छोड़कर) की संभावित हानि होनी है।

एमओडी ने कहा (जनवरी 2013) कि कांकर्स-एम मिसाइलों का मूल्य आयातित एफएफ मिसाइलों के मूल्य के आधार पर निर्धारित किया गया था और एफएफ मूल्य और आयात किये जाने वाले योजनाबद्ध एसकेडी/सीकेडी मदों का अंतर बीडीएल के मूल्य संवर्धन के रूप में स्वीकृत था। मांगपत्र 03/2004 के कार्यान्वयन के दौरान बीडीएल द्वारा प्रौद्योगिकी मामलों का सामना करने के कारण, कांकर्स-एम की सुपुर्दगी में कुछ वर्षों का विलम्ब हुआ था। स्वीकृति परीक्षणों में सामान का उपयोग संभावना से अधिक था, जिससे समय की वृद्धि के कारण लागत बढ़ गई। एमओडी का उत्तर योजनाबद्ध मिसाईलों के निर्माण और आपूर्ति के लिए टीओटी के अवशोषण में बीडीएल की विफलता की एक स्वीकारोक्ति है, जिसके कारण जनवरी 2013 (एलडीको छोड़कर) तक 14,722 मिसाईलों की आपूर्ति में ₹ 283.72 करोड़ की हानि होने के साथ-साथ लम्बित मांग-पत्रों के प्रति सेना को की जाने वाली प्रतिबद्ध आपूर्ति में ₹ 297.25 करोड़ की संभावित हानि का भी अनुमान लगाया गया।

7.3.3.7 कांकर्स-एम का अतिरिक्त आयात

हमने पाया कि नवम्बर 2012 में, एमओडी ने सेना के लिए ₹ 1223 करोड़ की लागत पर 10,000 कांकर्स-एम की खरीद के लिए मै. रोसोबोरोनएक्सपोर्ट के साथ एक अनुबंध इस आधार पर किया कि बीडीएल टीओटी के अवशोषण में समस्याओं के कारण उनकी अनुबंधीय दायित्वों को पूरा नहीं कर पाई थी। इससे यह पता चलता है कि विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भरता से बचने के लिए कांकर्स-एम मिसाइलों के स्वेदशी निर्माण के लिए एमओडी के प्रयास अक्तूबर 2002 में पूरा होने वाले अनुबंध के अतंर्गत केबीपी से ₹ 249 करोड़ की लागत पर प्रौद्योगिकी खरीदने के बावजूद असफल रहे।

7.3.3.8 निदेशक मंडल/एमओडी द्वारा निगरानी का अभाव

डीपीई दिशा-निर्देशों (2003) के अनुसार, सरकारी निदेशक की दोहरी भूमिका है, अर्थात कम्पनी के निदेशक के रूप में और सरकार के प्रतिनिधित्व के रूप में भी। हालांकि बीडीएल के अपने बोर्ड में एक सरकारी नामित निदेशक/निदेशक हैं, आपूर्तियों में विभिन्न तकनीकी समस्याओं और उसके फलस्वरूप विलम्बों के कारण अनुबंध के कार्यान्वयन में देरी पर सरकारी नामांकित व्यक्ति द्वारा नहीं देखी गई और न ही इस बारे में चर्चा की गई।

♥ *इस हानि का अनुमान फरवरी 2013 में बीडीएल द्वारा लगाया गया है।*

बोर्ड बैठक की कार्यसूची और कार्यवृत्त की समीक्षा पर, हमने पाया कि इस मुख्य परियोजना की निगरानी से संबंधित कोई विशेष कार्यसूची मद नहीं था। बोर्ड ने दिसम्बर 2002 से मार्च 2011 की अवधि के दौरान 49 बोर्ड बैठकें आयोजित की गई और एकीकरण और आपूर्तियों में विलम्बों से संबद्ध विशेष मामलों पर चर्चा नहीं की गई, उस तथ्य के इस सबूत के बाद भी परियोजना से संबंधित कार्य की धीमी प्रगति पर कोई सवाल नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, हालांकि 2011-12 के दौरान आठ बोर्ड बैठकें आयोजित की गई, जिसमें से केवल एक बोर्ड बैठक में कांकर्स-एम के लिए मुख्य मदों की खरीद के संबंध में एक कार्यसूची मद की चर्चा की गई। इस प्रकार, सरकारी नामांकित व्यक्ति/व्यक्तियों के बावजूद भी बोर्ड अनुबंध के कार्यान्वयन की निगरानी हेतु प्रभावीहीन पाया गया था।

एमओडी ने कहा (जनवरी 2013) कि बोर्ड स्वदेशीकरण कार्यक्रम और कांकर्स-एम के तकनीकी विश्वसनीयता मामले की नियमित निगरानी कर रहा है। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि बोर्ड बैठकों की कार्यसूची और कार्यवृत्त ने इस तथ्य के कोई प्रमाण प्रदान नहीं किये कि मामले पर कार्पोरेट संचालन की कमियां दर्शाते हुए चर्चा की गई थी। अनुबंध के समयानुसार कार्यान्यन के लिए बोर्ड द्वारा समीक्षा/निगरानी ओर एमओडी से सहायता/मार्गदर्शन का भी कोई रिकॉर्ड नहीं था।

निष्कर्ष

टीओटी अनुबंध में कमियों और प्रौद्योगिकी के अवशोषण में अनुवर्ती समस्याओं के कारण एकीकरण हेतु तकनीकी सहायता के अभाव के साथ-साथ मिसाईलों के निर्माण/आपूर्ति में विलम्ब के कारण जनवरी 2013 तक ₹ 323 करोड़ की हानि, जिसके साथ लम्बित मांग-पत्रों के प्रति सेना को की जाने वाली प्रतिबद्ध आपूर्ति में ₹ 297.25 करोड़ की संभावित हानि भी सेना द्वारा मांग-पत्रित मिसाईलों की आपूर्ति के लिए बीडीएल की विफलता के फलस्वरूप इस युद्ध सामग्री के लिए विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भरता के बचने के उद्देश्य को समाप्त करते हुए, ₹ 1223 करोड़ की लागत वाली 10,000 मिसाईलों के आयात का अनुबंध समाप्त हो गया। इसके अतिरिक्त, आपूर्ति में विलम्ब से इआरए पैनलों वाले टैंकों से लड़ने के लिए सेना में क्षमता अंतराल बन गया, जिससे सेना की संचालनात्मक तैयारी पर प्रभाव पड़ा।

भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड

7.4 शंकित निष्ठा वाली एक फर्म के साथ अनुबंध पर हस्ताक्षर करना

बीइएल एक विदेशी विक्रेता के साथ खरीद के लिए एक अनुबंध में शामिल हुई, इस तथ्य के बावजूद कि सीबीआई पहले अनुबंधों में कथित भ्रष्ट कार्यों के लिए फर्म के सौदों की जांच कर रही थी जिससे इस फर्म को कालीसूची में आने का खतरा था। चूंकि बाद में फर्म कालीसूची में डाल दी गई, जिसके कारण बीइएल को ₹ 502.31 करोड़ की राशि का अवरोधन हुआ।

भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड (बीइएल) ने मै. रीमैटल एयर डिफेंस, एजी, ज्यूरिख (आरएडी) से सीएचएफ 91,036,880 (₹ 422.32 करोड़[1] के समान) और सीएचएफ 39,643,679 (₹ 180.34 करोड़[2] के समान) पर नई प्रौद्योगिकी के भारत में निर्माण, एकत्रित, एकीकरण जांच सहायता और बिक्री और गन फायर नियंत्रण के लिए मौजूदा कार्यप्रणाली के उन्नयन के लिए तकनीकी डाटा

[1] *17 सितम्बर 2010 तक ₹ 46.39 प्रति सीएचएफ की विनिमय दर पर*

[2] *29 अक्तूबर 2010 तक ₹ 45.49 प्रति सीएचएफ की विनिमय दर पर*

पैकेज (टीडीपी) और निर्माण डाटा पैकेज (एमडीपी) के प्रत्येक के एक सैट की खरीद के लिए अनुबंध पूरे किये (दिसम्बर 2009 और मार्च 2010)।

उपरोक्त अनुबंधों के अंतर्गत, आवश्यकता पड़ने पर बीइएल द्वारा आरएडी को व्यक्तिगत खरीद आदेश दिये जा रहे थे। क्रय आदेश देने के लिए बीईएल के बोर्ड की खरीद उप-समिति से अनुमोदन लेना अपेक्षित है। जब उपरोक्त प्रणालियों से क्रय आदेश देने का प्रस्ताव क्रय उप-समिति के सामने रखा गया (30 जुलाई 2010), रक्षा उत्पादन विभाग (डीडीपी) के संयुक्त सचिव (इलैक्ट्रानिक सिस्टम-ईएस), रक्षा मंत्रालय (एमओडी), उप-समिति को सूचित किया कि फर्म से खरीद के लिए एमओडी की मंजूरी की आवश्यता होगी क्योंकि फर्म से क्रय मंत्रालय की जांच के अंतर्गत थी। बीइएल के अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक भी इससे सहमत थे। इसकी मंत्रालय द्वारा लिखित संचार जांच की गई (3 अगस्त 2010) जिसमें यह कहा गया था कि केन्द्रीय जांच ब्यूरो (सीबीआई) ने आरएडी को कालीसूची में डालने की सिफारिश की थी और मामला एमओडी की जांच के अधीन है और (इसलिए) क्रय के लिए इस (एमओडी की) मंजूरी की आवश्यता थी। उप-समिति ने एमओडी की मंजूरी से प्रस्तावित विषय को मंजूरी दे दी। हालांकि, जब बीइएल ने एमओडी की सलाह मांगी (16 अगस्त 2010) कि क्या वह खरीद कर सकता था क्योंकि आएएडी पर किसी प्रतिबंध से संबंधित कोई सूचना उन्हें प्राप्त नहीं हुई थी, संयुक्त सचिव ने बीइएल को सूचित किया (6 सितम्बर 2010) कि एक कम्पनी के वास्तविक रूप से कालीसूची में आने की संभावना पर ब्लैक लिस्ट करना वैधानिक रूप से स्वीकार्य नहीं था। इसलिए उन्होंने बीइएल को अपने अनुसार उचित समझते हुए निर्णय लेने की सलाह दी।

इसके बाद, अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक (सीएमडी) से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद (22 सितम्बर 2010) बीइएल ने सीएचएफ 93,652,880 (₹434.45 करोड़) के लिए आरएडी को दो क्रय आदेश दिये और उसी दिन सीएचएफ 14,047,932 (₹65.17 करोड़) का ब्याज रहित अग्रिम भी अदा किया। बीइएल ने 20 अक्तूबर 2010 तक सीएचएफ 26,818,368 (₹122 करोड़) के लिए दो और क्रय आदेश दिये। बाद में, बोर्ड की 29 अक्तूबर 2010 को हुई अपनी बैठक में क्रय आदेश और अग्रिम अदा करने के लिए कार्योत्तर अनुमोदन दे दिया। शेष भुगतान अविकल्पी साख पत्रों (एलसी) द्वारा दिया जाना था। अग्रिम और एलीसीज़ दोनों आपूर्ति न करने की स्थिति में 110 *प्रतिशत* भुनाने योग्य बैंक गारंटी (बीजी) द्वारा कवर किये गये थे।

अप्रैल 2002 में, जब आदेश की गई खरीदों के प्रति आपूर्ति अभी भी की जानी थी, एमओडी (सतर्कता) ने 10 वर्षों की अवधि के लिए अपने सभी (एमओडी के) स्कंदों से आगे कोई भी व्यापारिक लेन-देन करने से आरएडी के बहिष्कृत करने के अपने निर्णय की सूचना, बीइएल को रिश्वत और आरएडी के विरूद्ध जूर्मानों को लगाने से संबंधित एक मामले में आरोप पत्र दाखिल करके सूचित किया और कड़ाई से इसका अनुपालन करने का अनुरोध किया। निर्माण की प्रगति और वित्तीय निहितार्थों[1] को ध्यान में रखते हुए यदि कम्पनी को आरएडी के साथ आगे सभी बातचीत राकेनी थी, बीइएल ने चल रहे अनुबंधों के लिए आरएडी से तकनीकी सहायता और आपूर्तियां जारी रखने के लिए एमओडी (17 अप्रैल 2012) से अनुरोध किया हालांकि, विधि मंत्रालय से परामर्श

---

[1] ***अप्रयुक्त मदों का बड़ी कीमत, उपभोक्ता द्वारा लिये गये स्तर भुगतानों का बड़ा भाग वापसी योग्य नहीं रह गया था, बीजी और इसी प्रकार प्रणाली के पहले प्रमाणित करने पर अनावर्ती देय अभियांत्रिकी लागतों के लिए मांग, और विकल्पीय प्रौद्योगिकी सहयोगी के विकास के बाद नई प्रणालियों की आपूर्ति में विलम्ब आदि भुनाने योग्य नहीं हैं।***

करने के बाद एमओडी ने बीइएल (2 जुलाई 2012) को आरएडी के साथ मौजूदा सभी अनुबंधों को निरस्त करने और कानूनी सलाहकारों के साथ परामर्श में खर्च की गई पूरी राशि को वसूल करने के हर संभव उपाय करने की सलाह दी ।

कानूनी सलाहकारों से परामर्श के बाद, बीएएल ने अनुबंध निरस्त करने के इरादे की सूचना दी (28 अगस्त 2012)। आरएडी ने बीएल के विरूद्ध कानूनी कार्रवाई की (अगस्त/सितम्बर 2012) जो नवम्बर 2012 तक अधिनिर्णय के लिए लम्बित थी।

हमने उपरोक्त अनुबंधों को हस्ताक्षरित करने और आंशिक कार्यान्वयन में निम्नवत अनियमितताएं देखीः

- मई 2009♦ में एक पूर्व महानिदेशक आयुध फैक्ट्रियों द्वारा आरडी से रिश्वत लेने के मामले में सीबीआई द्वारा इसको नामित करने के बाद एमओडी का आरएडी के साथ स्थिर व्यापार था। इसलिए, बीइएल को अपने अनुसार आरएडी के साथ क्रय संबंधित कार्रवाई करने की स्वीकृति देत हुए सितम्बर 2010 के संयुक्त सचिव के संदेश देना उचित था। इसके अतिरिक्त, बीइएल का आरएडी के साथ अनुबंध से जुडना कम्पनी के भी हित के विरूद्ध था।
- बीइएल के शक्तियों के प्रत्यायोजन के अनुसार, उपरोक्त ₹30 करोड़ के लिए क्रय आदेश देने और ब्याज रहित अग्रिम के भुगतान के लिए बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता है। हालांकि, बीइएल ने बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने से पहले ही, कुल ₹ 556.45 करोड़ के क्रय आदेश सितम्बर/अक्तूबर 2010 में दिये थे और ₹65.17 करोड़ के ब्याज रहित अग्रिम का भुगतान भी किया था।
- यद्यपि बोर्ड के सामने 29 अक्तूबर 2010 को खरीद निर्णय प्रस्तुत किये गये थे, विषय कार्यसूची में सूचीबद्ध नहीं था और इसे गैर-सूचीबद्ध मद के रूप में लिया गया था। इसलिए पृष्ठभूमि कागजात 29 अक्तूबर 2010 को बोर्ड के निदेशकों के बीच परिचालित नहीं किये गये थे। इसके अतिरिक्त, दो सरकारी नामित निदेशकों; संयुक्त सचिव (इएस), और दो स्थायी विशिष्ट आमंत्रित गणों में से कोई भी बैठक में उपस्थित नहीं था। उनकी अनुपस्थिति में, एमओडी के अनुमोदन के बिना खरीद के लिए बोर्ड से कार्योत्तर अनुमोदन शंकास्पद था क्योंकि फर्म से खरीद एमओडी की जांच के अधीन थी।
- केन्द्रीय सतर्कता आयोग ने सभी सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयूज़) को उनके अनुबंधों में यथोचित विश्वसनीयता पैक्ट्स (आईपी) के समावेश को सुनिश्चित करने के निदेश दिये थे (दिसम्बर 2007)। खरीददार के साथ ऐसे किसी आईपी में शामिल होने वाले विक्रेता/बोलीदाता ही बोली में भाग लेने के योग्य होंगे। रक्षा खरीद प्रक्रिया (डीपीपी) 2008 ने निविदा के जमा करने के समय पर विश्वसनियता पैक्ट को हस्ताक्षरित करने को परिकल्पित किया, विशेष अनुबंधों के लिए एजेंसी और बोलीदाताओं के बीच एक आवश्यक समझौता, जिनमें खरीददार एजेंसी इस बात से सहमत होती है कि वह क्रय प्रक्रिया के दौरान रिश्वत स्वीकार नहीं करेगी और बोलीदाता इस बात से सहमत होते हैं कि वे रिश्वत

♦ *सीबाई द्वारा एक मामले के पंजीकरण के पालन करते हए क्रय से संबंधित मुद्दों पर टिप्पणी, यदि भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के वर्ष 2010-11 की रिपोर्ट सं. 15 में की गई पूर्व जीओएफ के विरूद्ध थी।*

नहीं देंगे। दिसम्बर 2009 और मार्च 2010 में आरएडी के साथ अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय बीइएल को अभी भी आइपी अपनाने थे।

- यद्यपि बीइएल ने जुलाई 2010 से ₹ 20 करोड़ और अधिक राशि वाले आदेशों/अनुबंधों के लिए आईपी को अपनाया था। आरएडी के साथ आईपी अक्तूबर 2010 में ही हस्ताक्षरित किया गया था। इस पैक्ट में बोलीदाता से किसी भी स्तर पर भ्रष्ट प्रथाओं, अनुचित साधनों और गैर कानूनी गतिविधियों से बचने के लिए सभी आवश्यक उपाय करने के लिए स्वयं को प्रतिबद्ध करने का एक उपक्रम अपेक्षित है। जबकि डीपीपी में निर्धारित आईपी का प्रारूप ने सरकार[1] के साथ, सभी अनुबधों को कवर किया, आरएडी के साथ बीइएल द्वारा हस्ताक्षरित पैक्ट ने प्रधान (अर्थात् बीइएल) के साथ केवल अनुबंधों के लिए प्रतिबद्धता को लागू किया। इस सुधार[2] के संबंध में, बीइएल अपनी किसी जिम्मेदारी के बिना सरकारी विभागों के साथ अनुबंधों के आरएडी द्वारा उल्लंघनों के मामलों में अनुबंध के निरस्तीकरण के लाभ से वंचित रही।
- बीइएल ने "भूगतान के लिए चालान तिथि से 11 महीने की मैच्योरिटी तिथि के साथ साधारण चालान पर" एलसी ने साधारण चालान और सुपुर्दगी के प्रमाण" पर स्थिर साख पत्र (एलसी) में परिवर्तन की अनुमति देकर, सुपुर्दगी खंड के प्रमाण नष्ट करते हुए भुगतान शर्तों में छूट भी बढ़ा दी (मार्च 2011), इस संशोधन से, बीइएल ने योजना कार्यान्वयन हेतु निधियों को बढ़ाने में सक्षम बनाने के लिए आरएडी का अनुरोध स्वीकार किया जिसे वस्तुतः अग्रिम भुगतान करने के लिए राशि के रूप में जिसे वास्तविक सुपुर्दगी से नहीं जोड़ा गया। इसके अतिरिक्त बीइएल की क्रेडिट सीमा आरएडी के लिए खोले गये एलसी की राशि के रूप में ₹ 63.47 करोड़ तक कम हो गई जो नवम्बर 2012 तक भी बकाया थी। इसके अलावा, बीइएल ने निर्णीत हर्जानों के बिना सुपुर्दगी समय-सारणी में संशोधन के लिए आरएडी का अनुरोध मान लिया (सितम्बर 2011)
- बीइएल बीजीज़ को भुनाने में विफल रही थी क्योंकि आपूर्ति न कराने की स्थिति उत्पन्न नहीं हुई थी और बीजीज़ आईपी के उल्लंघन से जुडी हुई नहीं थी। स्थिर होने के कारण एलसीज भी एकतरफा रूप से निरस्त नहीं किये जा सके। चूंकि प्रारम्भिक प्रणालियां अभी भी एकीकरण और मूल्यांकन के अंतर्गत थीं, क्रय आदेशों के प्रति प्राप्त अधिकतर सामग्री और दस्तावेज अनुपयोगी हो गये। इस प्रकार, बीएल की ₹ 502.31[3] की निधियां अनिश्चित अवधि के लिए अवरोधित हो गई थी। इसके अतिरिक्त, यह आरएडी (नवम्बर 2012) के प्रति बकाया आपूर्तियों के लिए क्रय आदेशों को निरस्त नहीं कर सका।

---

[1] *बोलीदाता आगे यह उत्तरदायित्व लेता है कि अनुबंध के कार्यान्वयन या सरकार के साथ अन्य किसी अनुबंध के संबंध में ..... या अनुबंध से संबंधित किसी व्यक्ति या सरकार के साथ किसी अनुबंध.... प्राप्त करने या पेशकश के संबंध में कोई कार्य नहीं किया।*

[2] *बोलीदाता आगे यह उत्तरदायित्व लेता है कि अनुबंध के कार्यान्वयन या सरकार के साथ अन्य किसी अनुबंध के संबंध में प्रधान के साथ..... या अनुबंध से संबंधित किसी व्यक्ति या प्रधान की संस्था के साथ किसी अनुबंध.... प्राप्त करने या पेशकश के संबंध में कोई कार्य नहीं किया।*

[3] *बीइएल ने आरएडी के साथ ₹ 347.84 करोड़ की इनवेंटरी, ₹ 91 करोड़ के बकाया अग्रिमों और ₹ 63.47 करोड़ के लिए स्थिर साख-पत्र (एलसी) संघटित किये (नवम्बर 2012)।*

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2013) कि उसने सभी आवश्यक पद्धतियां अपनाई थी, वाणिज्यिक सुझबूझ का प्रयोग किया था और परियोजना के समय महत्व को ध्यान में रखते हुए आवश्यक अनुमोदन भी प्राप्त किये थे। इसने आगे कहा कि उसने सभी सावधानियां और सुरक्षा उपाय किये थे और बोर्ड तथा सरकार से आवश्यक अनुमोदन प्राप्त किये थे।

उपरोक्त लेखापरीक्षा अवलोकन ने प्रबंधन के दावों को खारिज़ कर देते हैं। इसके अतिरिक्त, एमओडी ने स्वयं ही आरएडी के ब्लैक लिस्टिंग के पहले से दिये गये सुझाव को ध्यान में रखते हुए वित्तीय हितों को सुरक्षित न करने के लिए सीएमडी से स्पष्टीकरण मांगा था (जुलाई 2012)।

एक फर्म के साथ अनुबंध को हस्ताक्षरित करना, जिसकी विश्वसनीयता कथित भ्रष्ट कार्यों के लिए जांच के अधीन थी और संबंधित जोखिमों का सही आंकलन किये बिना उसे भारी देयता वाले क्रय आदेश देना जल्दबाजी थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 502.31 करोड़ की कम्पनी निधियां अनिश्चित समय के लिए अवरोधित हो गई थी।

मामला जनवरी 2013 में एमओडी का सौंप दिया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

7.5 एक विदेशी विक्रेता को अनुचित लाभ

बीइएल ने एक विदेशी विक्रेता से ₹ 21.08 करोड़, की प्रतिपूर्ति जो सीमा शुल्क का 80 प्रतिशत था और जिसे विदेशी आपूर्तिकर्ता को वहन करना था; को वसूल न करके अनुचित पक्ष लिया और इसकी अपेक्षा सारी राशि बीएसएफ से वसूली की गई।

महानिदेशक (डीजी), सीमा सुरक्षा बल (बीएसएफ) ने मै. प्रिज्मटैक, ईज़राइल (पीटी) द्वारा निर्मित 6000 पैसिव नाईट विज़न वैपन साईट्स (पीएनवीडब्ल्यूएस) (मॉडल पीआर 1614 एफ) की आपूर्ति हेतु बोली के लिए भारत इलैक्ट्रनिक लिमिटेड (बीइएल) से अनुरोध किया (सितम्बर 2009)। बीएसएफ ने इस मॉडल को अवशोषण के लिए स्वीकार किया था क्योंकि यही एक मात्र मॉडल था जो गृह मंत्रालय द्वारा जांच मूल्यांकन के दौरान, गुणात्मक अपेक्षाओं के सी मानदंडों को पूरा करती थी। तद्नुसार, बीइएल ने पीटी से कोटेशन प्राप्त की और 3000 पूर्णतः तैयार की आपूर्ति के लिए यूएसडी 5960 और 3000 सेमी नॉक्ड डाऊन पीएनडब्ल्यूएस की आपूर्ति के लिए यूएसडी 5810 की तय दर पर स्वीकृत की। सौदेबाजी के दौरान (अक्तूबर 2009) पीटी सीमाशुल्क (सीडी) का 80 *प्रतिशत* वहन करने के लिए सहमत हो गई यदि क्रय आदेश तय इकाई दरों पर दिये जाते। बदले में, बीइल ने सीडी को शामिल करते हुए लेकिन बीएसएफ को आपूर्ति हेतु अन्य वैधानिक उगाहियों को छोड़ते हुए ₹ 3,58,537 के इकाई मूल्य को उद्धृत किया। डीजी ने मूल कीमत और सीडी को दर्शाते हुए कीमतों में छूट देने का अनुरोध बीइएल को किया (अक्तूबर 2009)। बीइएल ने सीडी को छोड़ते हुए ₹ 3,29,216 की इकाई लागत दर्शाते हुए संशोधत प्रस्ताव प्रस्तुत किया (नवम्बर 2009)। सौदेबाजी के दौरान (नवम्बर 2009) बीइएल ने सीडी को छोड़कर ₹ 3,08,000 तक इकाई लागत को संशोधित किया, जिसकी वास्तविक आधार पर प्रतिपूर्ति की जानी थी। बीएसएफ ने 8109 पीएनवीडब्ल्यूएस की मात्रा में बदलाव किया और बीइएल से एक नई निविदा देने के लिए कहा क्योंकि मात्रा में बढ़ोतरी की गई थी। बीइएल ने वही मूल कीमत (₹ 3,08,000 जमा सीडी) उद्धृत की। बीएसएफ ने उद्धरण को स्वीकार कर लिया और 6000 पीएनवीडब्ल्यूएस के लिए क्रय आदेश दे दिया (जून 2010)। जुलाई 2010 में, बीएसएफ ने 2109 पीएनडब्ल्यूएस की शेष मात्रा की आपूर्ति हेतु बीइएल से प्रस्ताव आमंत्रित किया जिसके लिए बीइएल ने ₹ 3,06,500 की एक छूट दर का प्रस्ताव किया (अक्तूबर 2010)। इस प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, बीएसएफ ने आपूर्ति हेतु उक्त

मात्रा के लिए एक आदेश दिया (दिसम्बर 2010)। बीइएल ने जुलाई 2012 तक सारी मात्रा की आपूर्ति कर दी और बीएसएफ से सीडी के रूप में अदा किये गये ₹ 26.35 करोड़ की प्रतिपूर्ति की गई थी।

लेखापरीक्षा में हमने पाया (नवम्बर 2012) कि बीइएल ने पीटी से वास्तविक अदा किये गये सीडी के 80 *प्रतिशत* अर्थात ₹ 21.08 करोड़ के भुगतान के लिए नहीं कहा, हालांकि पीटी इसको वहन करने के लिए सहमत हो गई थी। इसके कारण पीटी को एक अनुचित लाभ प्राप्त हुआ, जबकि बीएसएफ उससे वंचित रह गया।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2013) कि बीएसएफ द्वारा सीडी की प्रतिपूर्ति किये जाने के मामले में व्यापारिक जोखिम को कम करने के लिए पीटी की प्रतिबद्धता बीइएल द्वारा केवल एक विकल्प समझी गई थी और इसके बाद के मूल्य में कटौती उपभोक्ता को मिल जाएगी।

प्रबंधन का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पीटी सीडी का 80 *प्रतिशत* वहन करने के लिए सहमत थी (अक्तूबर 2009) यदि क्रय आदेश तय इकाई लागत पर किये गये होते और पीटी को आदेश तय लागतों पर किये गये थे।

इस प्रकार, बीइएल एक विदेशी विक्रेता (पीटी) का अनुचित पक्षपात किया और भारतीय उपभोक्ता (बीएसएफ) को इस लाभ (₹ 21.08 करोड़) से वंचित कर दिया।

मामला जनवरी 2013 में रक्षा मंत्रालय को सूचित किया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

भारत इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड एण्ड मझगांव डॉक लिमिटेड

7.6 निष्पादन संबंधित वेतन का अधिक भुगतान

निष्पादन संबंधित वेतन (पीआरपी)की गणना के लिए लाभ में ब्याज से आय का समावेश करना सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के दिशानिर्देशों का उल्लंघन था, जिसके परिणामस्वरूप पीआरपी के प्रति ₹ 49.29 करोड़ का अधिक भुगतान/देयता हुआ।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई), भारी उद्योग मंत्रालय और सार्वजनिक उद्यम ने केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसई) मे बोर्ड स्तर और बोर्ड स्तर से नीचे के कार्यकारियों और गैर-संगठित पर्यवेक्षकों के लिए जनवरी 2007 से प्रत्येक वर्ष के लिए निष्पादन संबंधित वेतन (पीआरपी) के भुगतान का अनुमोदन किया (नवम्बर 2008)। पीआरपी की मात्रा वर्ष के लिए सीपीएसई के लाभ, पिछले वर्ष में लाभ में वृद्धि और अधिकारियों के निष्पादन से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित थी। इस उद्देश्य के लिए प्रत्येक सीपीएससी को, निर्धारित सीमा में वार्षिक बोनस/परिवर्ती वेतन पूल और कार्यकारियों में इसके वितरण के लिए नीति आदि को निश्चित करने के लिए एक स्वंतत्र निदेशक की अध्यक्षता में पारिश्रमिक समिति का गठन करने की आवश्यकता थी। इसके अतिरिक्त, पीआरपी की गणना के लिए प्रोफिट बिफोर टैक्स (पीबीटी) के घटकों पर डीपीई द्वारा स्पष्टीकरण देते समय डीपीई ने कहा (नवम्बर 2010) कि सीपीएसईज़ के लाभ की उनके विशेष उद्देश्यों और समान्य व्यापार कोर गतिविधियों के माध्यम से आने की सम्भावना है और यह कि असाधारण मदें जैसे स्टॉक का मूल्यांकन, अनुदान, सरकार द्वारा अधित्याग, भूमि की बिक्री आदि (मदों की सूची पूरी नहीं है) को **पीबीटी** की गणना में शामिल नहीं किया जाएगा।

पीआरपी की गणना के लिए लाभ में ब्याज से आय को शामिल करने के कारण हिन्दुस्तान एयरोनोटिक्स में पीआरपी के अधिक भुगतान के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 2012-13 के प्रतिवेदन सं. 8 के पैराग्राफ 7.2 में निर्दिष्ट किया गया है।

भारत इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड (बीईएल) के निदेशक मण्डल ने 2007-08 से कार्यान्वन के लिए पीआरपी के वितरण सूत्र को अनुमोदित किया (जून 2010) और मझगांव डॉक लिमिटेड (एमडीएल) ने 2009-10 से समान भुगतान को अनुमोदित किया (अक्तूबर 2010)।

हमने देखा कि पीआरपी की गणना के उद्देश्य के लिए दोनो कम्पनियों ने पीबीटी पर विचार किया जैसाकि उनके प्रमाणित वार्षिक लेखों में दर्शाया गया है जिसने अन्य बतों के साथ-साथ रक्षा मंत्रालय से अग्रिम के रूप में प्राप्त निधियों के अल्पावधि जमा पर ब्याज से आय को भी शामिल किया था। इसके परिणामस्वरूप पीआरपी की हकदारी की मात्रा को निश्चित करने के लिए उच्च आधार को अपनाया गया। आगे हमने देखा कि सूत्र के मंजूर होने के बाद प्राप्त हुए डीपीई स्पष्टीकरण के बावजूद कम्पनी ने अपनी पीबीटी में ऐसी असाधारण आय को समाविष्ट करने की अपनी नीति की समीक्षा नहीं की थी और पीआरपी का भुगतान कर दिया जैसा की उनके द्वारा गणना की गई थी।

पीआरपी की हकदारी की मात्रा निश्चित करने के लिए उच्च आधार को अपनाने के परिणामस्वरूप बीईएल और एमडीएल द्वारा अधिक भुगतान किया गया। जैसाकि बीईएल ने ₹ 98.82 करोड़ के प्रति ₹ 122.28 करोड़ (2007-08 से 2010-11 के वर्षों के लिए) का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 23.46 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ। एमडीएल ने ₹ 12.35 करोड़ के प्रति ₹ 16.90 करोड़ (2009-10 से 2010-11 के लिए) का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.55 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ। 2011-12 वर्ष के लिए पीआरपी के भुगतान के लिए बीईएल और एमडीएल ने क्रमशः ₹ 25.68 करोड़ और ₹ 12.94 करोड़ का प्रावधान बनाया था। फरवरी 2013 तक भुगतान अभी किए जाने थे। बनाए गए प्रावधान में, बीईएल और एमडीएल में ब्याज से आय को शामिल करने के कारण क्रमशः ₹ 13.54 करोड़ और ₹ 7.74 करोड़ के अधिक घटक है। इस प्रकार, पीआरपी की अनुचित गणना के कारण लगभग ₹ 49.29 करोड़ का अधिक भुगतान/वचन बद्धता हुई।

बीईएल ने कहा (अक्तूबर 2012) किः

- पीआरपी की गणना के लिए विशेषीकृत कार्यप्रणाली के अनुसार, लेखापरीक्षित लेखा के अनुसार पीबीटी को पीआरपी के लिए अधिकतम गणना के लिए आधार बनना है और किसी अन्य वियोजन की आवश्यकता नहीं थी;
- ब्याज से आय और लाभांश आय सामान्य व्यापार गतिविधि का हिस्सा है और असाधारण मदों के रूप में नहीं समझा जा सकता;
- ग्राहक अग्रिम केवल लघुअवधि जमा के संग्रह का एक हिस्सा है; और
- ग्राहक अग्रिम पर अर्जित ब्याज सामान्य व्यवस्था प्रचालनों का हिस्सा है क्योंकि अग्रिम प्राप्ति के अभाव में, एक समान (यदि अधिक नहीं है) राशि बिक्री मूल्य में डाली जाएगी।

एमडीएल ने कहा (अक्तूबर 2012) किः

- रक्षा उत्पादन विभाग (डीडीपी)ने रक्षा सीपीएसईज़ में निष्क्रिय नकद शेष और पीआरपी के वितरण से संबंधित सूचना का पता लगाया (जुलाई 2012), जिस पर कम्पनी ने उत्तर दिया (अगस्त 2012) कि शिप निर्माण ठेकों की दीर्घ परिपक्वता अवधि पर विचार करते हुए, कम्पनी द्वारा प्राप्त किए माईलस्टोन भुगतान केवल शिप निर्माण की आरम्भिक अवधि के दौरान था और जैसाकि कम्पनी को ठेका के कार्यान्वयन के अन्तिम हिस्से के दौरान नकारात्मक धनापूर्ति प्राप्त होगी और अन्त में इसे ठेका मूल्य का केवल 7.5 *प्रतिशत* लाभ प्राप्त होगा; और
- अक्तूबर 2012 में गठित पारिश्रमिक समिति ने भी राय दी की निधि प्रबंधन भी मुख्य गतिविधियों में से एक था।

बीईएल और एमडीएल का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अतीत में, बीईएल ने अधिकारी निष्पादन प्रोत्साहन योजना के भुगतान के लिए लाभ की गणना के लिए ब्याज से आय पर विचार नहीं किया था, और एमडीएल ने वार्षिक निष्पादन लिक्ड प्रोत्साहन योजना की गणना के लिए इस पर विचार किया था। ब्याज की आय से अर्जित लाभ के तत्वों पर पीआरपी की अमान्यता, नवम्बर 2010 में डीपीई द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण से स्पष्ट है कि सीपीएसईज़ के लाभ उनके विशेष उद्देश्यों और मुख्य गतिविधियों से प्राप्त होने की उम्मीद है। रक्षा ग्राहकों से प्राप्त अग्रिमों पर अधिशेष निधियों का निवेश एक आकस्मिक गतिविधि है और यह मुख्य गतिविधि नहीं है। इस प्रकार अर्जित आय पर पीआरपी की गणना के लिए विचार नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, रक्षा मंत्रालय से अन्तिम आदेश प्राप्त किए बिना पीआरपी की गणना के लिए पीबीटी में ब्याज से आय को शामिल करने के लिए कम्पनियों का निर्णय अनुचित था।

मामला नवम्बर 2012 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर तक प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड

7.7 उन्नत हल्के हैलिकोप्टर के लिए शक्ति इंजन के विकास और उत्पादन में विलंब

7.7.1 प्रस्तावना

भारतीय सेना में, तकनीकी कमी के बावजूद हिन्दुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड (एचएएल) द्वारा आपूर्ति किये गये ₹ 1747 करोड़ मूल्य के 40 उन्नत हल्के हैलिकोपटर (एएलएच) के अधिष्ठापन पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2008-09 (पैराग्राफ 2.1) की प्रतिवेदन संख्या सीए 17 में टिप्पणी की गई थी। एएलएच में कमजोरी उनके इंजनों (बी 2) में कमियों के कारण थी। एचएएल ने, इसलिए, मौजूदा बी2 इंजनों को बदलने के लिए मैसर्स टर्बोमेका, फ्रांस (टीएम) के सहयोग से अधिक शक्तिशाली इंजन (शक्ति) के विकास का कार्य शुरू किया। शक्ति इंजनों जिसके लिए सेना ने ₹ 9490.79 करोड़ की लागत पर आपूर्ति के लिए, 2007 में एचएएल के साथ संविदा समाप्त की थी के साथ, अन्य 105 एएलएच के अधिष्ठापन में विलंब, पर भी प्रतिवेदन में टिप्पणी की गई थी। एचएएल द्वारा एएलएच के उत्पादन और आपूर्ति पर निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणाम, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या 10 के अध्याय III में बाद में शामिल किये गये थे। उसमें जैसा प्रतिवेदित है, एएचएल के लिए शक्ति इंजन के विकास में विलंब एएलएच की आपूर्ति में विलंब का एक कारण था।

शक्ति इंजन के विकास और उत्पादन की परियोजना की आगे की जांच नवंबर -दिसम्बर 2011 में विलंब के कारण सुनिश्चित करने के लिए लेखापरीक्षा के दौरान की गई थी। उसके परिणामों की अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

7.7.2 परियोजना की मुख्य विशेषताएं

एचएएल ने आर्डिडेन/शक्ति[1] नामक उच्च शक्ति इंजन के सह-विकास के लिए टर्बोमेका, फ्रांस (टीएम) के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) हस्ताक्षरित किया (अगस्त 2000)। एमओयू पर हस्ताक्षर करने के बाद, एचएएल ने (जनवरी 2003) तक पाँच चरणों (0 से 4) में 320 शक्ति इंजनों के सह-विकास और देशी उत्पादन के लिए ₹ 878.08[2] करोड़ की लागत पर टीएम के साथ, सहयोग करार (करार) हस्ताक्षरित किया (जनवरी 2003)। यद्यपि एमओयू ने एचएएल के लिए 19 *प्रतिशत* कार्य शेयर परिकल्पित किया था, करार में एचएएल का शेयर 11 *प्रतिशत* तक कम हो गया था। करार ने चरण 0 में 16.7 *प्रतिशत* से 2009-10 में चरण 4[3] में 73 *प्रतिशत* तक उत्तरोत्तर बढ़त द्वारा 11 *प्रतिशत* नियत कार्य शेयर की उपलब्धि भी परिकल्पित की। विभिन्न चरणों के लिए संयोजन किट की वितरण के वर्ष तक वैध वृद्धि (2002 आधार वर्ष के रूप में) के अधीन तय मूल्य पर टीएम द्वारा आपूर्ति की जानी थी। सह-विकसित इंजन की संयुक्त उड़न योग्यता प्राधिकरण (जेएए) प्रमाणन प्रारूप प्रक्षेपण (जनवरी 2003) की तिथि से शुरू होने के 48 महीनों के अंदर पूरा होना था।

करार के उद्देश्य निम्नलिखित प्रकार थेः

- टीएम एचएएल को शक्ति उत्पादन कार्यक्रम की तैयारी, शक्ति इंजन के प्रमाणिकरण, तकनीकी प्रलेखन की आपूर्ति और अद्यतन, यथावत तकनीकी सहायता, टीएम में प्रशिक्षण और पत्राचार के माध्यम से तकनीकी सहायता में सहयोग देगा।
- एचएएल को परियोजना से प्राप्त होने वाला अनुमानित लाभ ₹ 55 करोड़ था; और
- आधुनिक प्रारूप और परीक्षण तकनीकों के अनावरण को छोड़कर, एचएएल को यूरोपीय ग्राहकों को टीएम द्वारा बिक्री के लिए अन्य हिस्से और इंजन गियर बॉक्स के उत्पादन के अतिरिक्त लाभ अपेक्षित थे और मूल्य, वितरण और गुणवत्ता के संबंध में पारस्परिक रूप से सहमत होने की परिस्थितियों के अधीन करार की वैधता अवधि के दौरान किटों के मूल्य के 30 *प्रतिशत* की सीमा तक आदेशों को समायोजन किया।

---

1 *जब आर्डिडेन नागर विमानन के फ्रेंच महानिदेशक द्वारा प्रमाणित घरेलू प्रकार के टर्बोशाफ्ट हवाई इंजन को संदर्भित करता है, शक्ति नागरिक विमानन के महानिदेशक और सैन्य उड़ान योग्यता और प्रमाणन (सीईएमआईएलएसी) के केन्द्र द्वारा भारत में निर्मित, एकत्रित, परिक्षित और प्रकार प्रमाणित टर्बोशाफ्ट हवाई इंजन को संदर्भित करता है।*

2 *तकनीक अंतरण शुल्कः ₹ 94.46 करोड़; विकासः ₹ 29.06 करोड़; पूंजीः ₹ 69.66 करोड़; परीक्षण मंचः ₹ 0.50 करोड़; डीआरईः ₹ 29.25 करोड़; सामग्रीः ₹ 565.65 करोड़ श्रमिकः ₹ 89.50 करोड़।*

3 *चरण -/ 18.85 प्रतिशत, चरण 2 - 37.00 प्रतिशत, चरण 3 - 46.00 प्रतिशत*

7.7.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

उद्देश्यों की उपलब्धि और लाभ की संभूति की सीमा की अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

7.7.3.1 इंजन विकास

(क) परियोजना को शुरू करने में विलंब

टीएम के साथ एमओयू के आधार पर, बोर्ड ने एचएएल के 19 *प्रतिशत* के शेयर के प्रति ₹ 49.56 करोड़ की स्वीकृति दी (जनवरी 2001) जिसमें पूर्ण प्राधिकरण डिजिटल इंजन नियंत्रण (एफएडीईसी) दोहरे माध्यम के विकास के लिए प्रावधान शामिल है। दो वर्ष के बाद भी, एचएएल एफएडीईसी के लिए तकनीकी विनिर्देश बनाने में असमर्थ था और इसलिए एएलएच के वितरण में अनुवर्ती कमियों के साथ इंजन के विकास में विलंब पूर्वानुमानित था। जिसके परिणामस्वरूप, जनवरी 2003 में हस्ताक्षरित करार में, एचएएल के कार्य शेयर[♣] से हटा दिया गया था उसके कारण वह 11 *प्रतिशत* तक कम हुआ। इस प्रकार, एफएडीईसी विनिर्देश को अंतिम रूप देने में विफलता के कारण, इंजन विकास कार्यक्रम के समीक्षात्मक घटकों में दक्षता प्राप्त करने का कल्पित उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ था।

प्रबंधन ने कहा (दिसंबर 2012) कि सीमित अहर्ता के साथ एफएडीईसी के प्रारंभिक मापदंड परियोजना के शुरू होने से काफी पहले (दिसंबर 2006) उपलब्ध कराये जाने थे। इससे पता चला कि अनुमानित समय अपर्याप्त था और परियोजना के समय से निष्पादन पर व्यापक प्रभाव से बचने के लिए, एफएडीईसी का विकास नहीं किया गया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचएएल दो साल समाप्त होने के बाद भी तकनीकी मापदंडों को प्राप्त करने में विफल था, यद्यपि उसे स्वयं अगस्त 2000 में ही आवश्यकता की जानकारी थी।

(ख) निष्पादन विकास पैक

करार में उल्लिखित कार्य शेयर के भाग के रूप में, टीएम को निर्दिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने वाले उच्च शक्ति इंजन की आपूर्ति करनी थी। तथापि, टीएम द्वारा आपूर्ति किया गया (फरवरी 2007) ईंजन (आर्डिडेन 1 एच) अधिक ऊँचाई पर ठंडे/गर्म मौसम की परिचालन आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता था। इसलिए, टीएम ने, उसका निष्पादन उन्नत करने के लिए उसे संशोधित करने की पेशकश की (जुलाई 2007)। प्रस्ताव में उच्च दबाव टर्बाइन (एचपीटी) में बदलाव और एफएडीईसी, के लिए नये साफ्टवेयर का विकास आदि शामिल है जो पूर्ण रूप से टीएम के कार्य शेयर के अंतर्गत थे। एचएएल ने टीएम का प्रस्ताव स्वीकार किया (अक्तूबर 2007) और आर्डिडेन 1 एच-शक्ति इंजन पर निष्पादन विकास पैक (पीआईपी) के लिए टीएम के साथ समझौते का ज्ञापन (एमओए) ₹ 9.96 करोड़ की अतिरिक्त देयता अपरिहार्य करते हुए हस्ताक्षरित किया (जून 2008) यद्यपि यह पूर्ण रूप से टीएम का कार्य शेयर था।

[♣] एचएएल की जिम्मेदारियां ऑयल पंप, ऑयल कूलिंग प्रणाली (ओसीएस), फिल्टर असेम्बलि, ऑयल और एयर पाइपिंग और ब्रेकेट्स तक सीमित थी।

एमओडी ने, सह-विकास/शक्ति (आर्डिडेन 1 एच) इंजन के उत्पादन के लिए स्वीकृति देते समय (अक्तूबर 2000) स्पष्ट रूप से दर्शाया था कि कोई भी अतिरिक्त बजटीय सहायता या वित्त नहीं दिया जायेगा। इस प्रकार पीआईपी की अतिरिक्त विकास लागत की स्वीकृति के परिणामस्वरूप एचएएल को ₹ 9.96 करोड़[1] की हानि हुई।

प्रबंधन ने कहा (दिसंबर 2012) कि 11 *प्रतिशत* के दायरे के बाहर कोई अतिरिक्त व्यय नहीं था, जैसा मूल रूप से सहमत था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचएएल के कार्य शेयर से एफएडीईसी को हटाने से प्रारंभिक विकास लागत ₹ 49.56 करोड़ से ₹ 29.06 करोड़ घटा दी गई थी। पीआईपी पर अतिरिक्त लागत के शेयर को ध्यान में रखते हुये, विकास लागत कार्य शेयर में अनुकूल वृद्धि के बिना ₹ 39.02 करोड़ (वास्तविक विकास लागत का 78 *प्रतिशत*) तक बढ़ी जिसके परिणामस्वरूप टीएम पर निर्भरता बढ़ी।

7.7.3.2 इंजन उत्पादन

(क) उत्पादन में विलंब

परियोजना रिपोर्ट में शामिल अस्थायी उत्पादन की योजना के अनुसार, चार चरणों में 320 शक्ति इंजन निर्मित होने थे। चरणबद्ध उपलब्धि निम्नलिखित प्रकार थीः

चरण	परियोजना रिपोर्ट के अनुसार अस्थायी उत्पादन की योजना			वास्तविक उत्पादन	
	वर्ष	एचएएल का शेयर (प्रतिशत)	इंजनों की संख्या	वर्ष	इंजनों की संख्या
0*	2006-07	16.70	60	2006-07	0
1	2007-08	18.85	40	2007-08	0
2	2008-09	37.00	60	2008-09	0
3	2009-10	46.00	40	2009-10	0
4	2010-13	73.00	120	2010-11	60
-	-	-	-	2011-12	40

**** पूर्ण रूप से एकत्रित और परीक्षित 1 एच 1 (पीआईपी सहित आर्डिडेन 1 एच) इंजन की आपूर्ति***

इस प्रकार, उत्पादन निर्धारित समय से परे था जिससे पहले चार वर्षों के दौरान कोई उत्पादन नहीं हुआ।

हमारी संवीक्षा ने निम्निलिखित का पता लगाया

- आर्डिडेन 1 एच इंजन के लिए ईएएसए[2] प्रमाणीकरण दिसंबर 2006 तक देय दिसम्बर 2007 में प्राप्त किया गया था। क्योंकि यह एचएएल के विनिर्देश को पूरा नहीं कर रहा था, टीएम ने संशोधन किया और मार्च 2009 में संशोधित प्रारूप (आर्डिडेन 1 एच 1) के लिए ईएएसए प्रमाणीकरण प्राप्त किया। इस प्रकार, केवल इंजन के ईएएसए प्रमाणीकरण में 27

[1] *भुगतान की तारीख 05.05.2009 को प्रचलित विनिमय दर के अनुसार 1.5 मिलियम यूरो प्रति यूरो 66.405*

[2] *ईएएसए यूरोपीय विमानन सुरक्षा एजेंसी*

महीनों का विलंब हुआ। आगे क्योंकि आर्डिडेन 1 एच 1 इंजन कोल्ड सोक और स्टार्ट टेस्ट (मार्च 2009) के दौरान विफल हुआ, भारतीय प्राधिकरण♣ द्वारा प्रमाणीकरण में और विलंब हुआ, जो अंत में मई 2010 में पूरा हुआ।

- टीएम द्वारा इंजनों की आपूर्ति में विलंब के अतिरिक्त, उसके द्वारा आपूर्ति किये गये किट और असेम्बलि टूल भी अपेक्षित आरेखण के अनुरूप नहीं थे। उत्पादन के समय में (दिसम्बर 2010 से सितंबर 2011) एचएएल/भारतीय प्रमाणित करने वाले आधिकारियों ने फ्रंट रिडक्शन गियर केसिंग, ओसीएस ड्राइव शाफ्ट फेलियर, किनारे के (जो सभी एचएएल कार्य शेयर के भाग थे) पुनर्निमाण की अनिवार्यता के बिना फ्रंट केसिंगों की आपूर्ति के कारण तेल के रिसाव के संबंध में परिवर्तन देखा और जिसके, परिणामस्वरूप निष्पादन में विलंब हुआ। आगे, टीएम ने परिवर्तन/रियायत सहित कई अन्य पुर्जों की आपूर्ति की। यद्यपि एचएएल ने टीएम के साथ मामले को लिया, आरसीएमए/डीजीएक्यूए के आग्रह पर, परवर्ती ने ऐसे परिवर्तनों/रियायतों के लिए कारणों को साझा करने के लिए मना कर दिया दावे के साथ कहते हुये कि वह उन पुर्जों के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार है और उन्हें संशोधित किया। इन पुर्जों के लिए टीएम पर पूर्ण निर्भरता के परिणामस्वरूप इंजन के विकास में और विलंब हुआ;
- यद्यपि प्रारंभिक 2003 में हस्ताक्षरित करार ने निष्पादन के लिए सुनियोजित चरण निर्धारित किये थे, एचएएल उसकी आंतरिक क्षमता ध्यान में रखने के बाद कच्चे माल/खरीदे गये तैयार (बीओएफ) मदों की आवश्यकताओं का आकलन करने में विफल हुआ। परिणामस्वरूप, एचएएल को उसके कार्य शेयर का हिस्सा टीएम को आवंटित (जुलाई 2009) करना पड़ा और 2006 के सुनियोजित अनुसूची के प्रति, दिसंबर 2010 में चरण - । के बचे हुये मदों के लिए खरीद गतिविधि शुरू की;
- अगले चरण के लिए खरीद प्रक्रिया भी लंबित हुई। क्रमशः चरण-2, चरण-3 और चरण-4 के लिए अप्रैल 2008, अप्रैल 2009 और अप्रैल 2011 की खरीद गतिविधि की नियत शुरूआत के प्रति, गतिविधि, फरवरी 2011, जून 2012 और अक्तूबर 2012 में शुरू हुई। इस प्रकार, एचएएल अपना कार्य शेयर प्रभावशाली रूप से निष्पादित नहीं कर सका;
- टीएम का इंजनों के उत्पादन के लिए करार में प्रतिबद्ध अनुसूची के पालन न करने का एएलएच की आपूर्ति पर व्यापक प्रभाव पड़ा। एचएएल के अनुरोध (फरवरी 2009) पर एमओडी एएलएच के वितरण अनुसूची को 2009-10 के बाद से (2008-09 की वास्तविक अनुसूची के प्रति) बढ़ाने के लिए सहमत (मार्च 2009) हुआ था;
- एचएएल ने एएलएच की संशोधित वितरण अनुसूची का भी पालन नहीं किया और 22 हैलीकाप्टरों की पहले बैच 2010-11 में आपूर्ति की गई, 16 की अगले बैच 2011-12 में। 2011-12 तक किये गये लंबित वितरण के लिए, एचएएल ने पहले ही निर्णीत हर्जाने (एलडी) के कारण ₹ 62.36 करोड़ का नुकसान उठाया;
- एमओडी द्वारा लगाये गये एलडी के कारण एचएएल द्वारा उठाये गये नुकसान के बावजूद, उसने टीएम को लंबित आपूर्तियों के लिए एलडी के भुगतान के परिवर्ती उत्तरदायित्व से मुक्त किया और मूल्य वृद्धि के लिए प्रतिकर लाभ को भी स्वीकार किया; और

♣ *आरसीएमए -सैन्य उड़ान योग्यता के लिए क्षेत्रीय केन्द्र*
डीजीएक्यूए - वैमानिक गुणवत्ता आश्वासन के महानिदेशक

- केवल इंजनों के लिए संविदा से ₹ 55 करोड़ के अनुमानित लाभ के प्रति, बकाया 159 (242 इंजनों के साथ) में से वितरित 38 एएलएच में शामिल 76 इंजनों कें संबंध में पहले ही ₹ 62.36 करोड़ का नकुसान हुआ था।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि (i) इंजन में कमियों के रोप्य न होने के कारण से कोल्ड सोक के बाद इंजन शुरू होने में विफल हुआ; (ii) ईएएसए के नियमों के अनुसार टीएम के लिए, ग्राहकों को मामूली रियाअत डेटा उपलब्ध करना अनिवार्य नहीं था और सामग्री के बिल के साथ केवल मुख्य रियाअत शीट्स उपलब्ध कराई जाती थी; (iii) वहाँ कार्य शेयर का पुनः समनदेशन नहीं था और ईएएसए प्रमाणीकरण के बाद 2009 में स्वतः ही खरीद शुरू हो गई; (iv) परियोजना के निष्पादन में विलंब सुरक्षा बलों की परिचालन आवश्यकता के कारण प्रारूप में बदलाव के कारण था; और (v) एलडी की वसूली के संबंध में, संविदा में संशोधन का मुद्दा ग्राहकों के साथ लिया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि (i) कोल्ड सोक टेस्ट रिजल्ट्स (मार्च 2009) ने दर्शाया कि इंजन का स्टार्ट डिसप्ले मिशन कंप्यूटर की विफलता के कारण निष्फल हुआ जो एफएडीईसी जो इंजन के पुर्जे बनाता है की पुनः स्थापना के बाद संशोधित हुआ था; (ii) रियाअत का विवरण साझा न करने से, टीएम ने एचएएल के कार्य शेयर के निष्पादन पर अपना नियंत्रण बनाया; (iii) एचएएल खरीद आवश्यकताओं के आकलन में विफल रहा और अपने कार्य के क्षेत्र के अंतर्गत कम मात्रा के लिए बोलियां प्राप्त करने में विलंब का उल्लेख करते हुये टीम को खरीद सौंपी; (iv) लगातार प्रारूप में परिवर्तन टीएम पर अति निर्भरता साबित करता है साथ ही प्रारूप पर रोक न लगाकर यहाँ तक कि जब शक्ति इंजन की परिचालन आवश्यकता एमओयू के हस्ताक्षरित होने से पूर्व ही पता थी; और (v) एमओडी ने स्पष्ट रूप से कहा (मार्च 2009) कि किसी और परिवर्तन के लिए एलडी शर्तें लागू होगी यहाँ तक कि अगर शक्ति इंजन में विलंब एचएएल के कारण न हो।

(ख) चरण -1 और 2 में आपूर्ति किये गये इंजन के लिए कीमत की वसूली

करार (जनवरी 2003) में दर्शाये गये मूल्य आधार वर्ष 2002 पर और उसमें उपलब्ध कराये गये सूत्र के अनुसार वितरण के वर्ष तक वृद्धि के अधीन था। टीएम के अनुरोध (जुलाई 2007) पर कारण के लिए कि उक्त मूल्य परिवर्तन सूत्र में शामिल कुछ लागत सूचकांक अपना प्रकाशन बंद करके फ्रांस सरकार के साथ अप्रचलित हो गये थे, एचएएल ने 2006 आधार वर्ष के रूप में संशोधित वृद्धि सूत्र शामिल करके एमओए हस्ताक्षरित किया (जून 2008)। यद्यपि एचएएल ने करार (अक्तूबर 2007) के दौरान ज़ोर दिया था कि सूत्र के परिवर्तन में अतिरिक्त वित्तीय भागीदारी नहीं होनी चाहिए, इससे एचएएल के वित्तीय हितों पर प्रतिकूल असर पड़ा जैसा नीचे उजागर किया गया है।

2008-09 से 2012-16 तक आपूर्ति किये जाने वाले शक्ति इंजनों के साथ फिट किये जाने वाले 159 एएलएच की आपूर्ति के लिए एमओडी से आदेशों की प्राप्ति (दिसम्बर 2007) के साथ, अपेक्षित इंजनों की संख्या पहले से ही आर्डर की गई 320 से 411 (159 एएलएच के लिए 318 इंजन, निर्माताओं द्वारा संस्तुति की गई स्पेयर्स की सूची के हिस्से के रूप में 86 इंजन और प्रकार परीक्षण, प्रमाणित, प्रयत्न और अस्वीकृति जैसे आकस्मिम व्यय को पूरा करने के लिए सात इंजन) तक बढ़ी। एचएएल ने टीएम को चरण-1 के लिए अतिरिक्त 90 इंजन किटों और 75 कच्चे माल की किटों की खरीद के लिए अगस्त 2009 में आर्डर दिया और जून 2008 के संशोधित मूल्य वृद्धि के अनुसार 2 । जिसके कारण एचएएल पर ₹ 33.77 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा क्योंकि

एमओडी के साथ ठेका पूर्व-संशोधित सूत्र में सहमत दर के अनुसार था। विवरण नीचे दी गई तालिका के अनुसार हैः

(₹ करोड़ में)

विवरण	**संशोधित मूल्य पर खरीद लागत**	**एमओडी के साथ ठेके में उद्धत मूल्य**	**वसूली के अंतर्गत**
इंजन किट (चरण-1)) (15 किट)	47.43	42.48	4.95
इंजन किर (चरण-2) (75 किट)	187.47	168.81	18.66
कच्चे माल की किट (चरण 2) (75 किट)	54.12	47.55	6.57
गियर बॉक्स किट (60 किट)	20.04	16.45	3.59
कुल	**309.06**	**275.29**	**33.77**

क्योंकि 159 एएलएच संविदा की आवश्यकता पूरी करने के लिए अन्य 221[1] इंजनों और 216 गियर बॉक्सों की आवश्यकता है, ₹ 88.10[2] करोड़ (लगभग) की और कम वसूली होगी, जिसके कारण ₹ 121.87 करोड़ की समग्र कम वसूली होगी, जून 2008 में संशोधित मूल्य सूत्र की स्वीकृति के कारण।

आगे, क्योंकि जनवरी 2003 के करार ने 320 या अधिक इंजनों के लिए वृद्धि सूत्र बंद कर दिया था और आपूर्ति में विलंब पूर्ण रूप से टीएम के कारण था, सहमत मूल्य के अतिरिक्त कोई भी भुगतान उचित नहीं था और परिणामस्वरूप आपूर्तिकर्ता को अनुचित लाभ और एचएएल को नुकसान हुआ। इसके अलावा, 2012 के बाद वृद्धि सूत्र फिर से लाने का करार इंजनों पर लाभ का और क्षरण कर सकता है।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि कुल शक्ति इंजनों की जीवन चक्र लागत को ध्यान में रखकर, व्यय को आउटसोर्सिंग के माध्यम से आंतरिक निर्माण लागत में पर्याप्त कमी द्वारा दुबारा पाया जा सकती है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पर्याप्य कमी के लिये एचएएल द्वारा दिया गया कारण इस स्तर पर काल्पनिक है।

---

[1] ***221 = 411 - 190 (अर्थात 60 (अर्थात चरण 0 के टीएम द्वारा प्रत्यक्ष आपूर्ति) + 40 (चरण 1 के लिए पहले से उपलब्ध) + 90 (चरण 1 और 2 के लिए वर्तमान खरीद प्रस्ताव)***

[2] ***90 इंजन किटो (चरण 1 और 2) के लिए ₹ 30.18 करोड़ (₹ 4.95 करोड़ + ₹ 18.66 करोड़ + ₹ 6.57 करोड़) की कम वसूली प्रति किट ₹ 0.34 करोड़ (₹ 30.18 करोड़/90); 221 इंजनों के लिए ₹ 75.14 करोड़ (₹ 0.34 करोड़ X 221) 60 गियर बॉक्स के लिए कम वसूली 3.59 करोड़ थी, ₹ 0.06 करोड़ प्रति गियर बॉक्स (₹ 3.59 करोड़/60); 216 गियर बॉक्स के लिए ₹ 12.96 करोड़ (₹ 0.06 करोड़ X 216)***

(ग) अतिरिक्त तकनीकी सहायता का लाभ उठाना

प्रमाणीकरण की तिथि से 10 वर्षों की अवधि के दौरान शक्ति इंजन के उत्पादन, परीक्षण उपयोग और सहयोग को भारत में टीएम द्वारा मुक्त तकनीकी सहायता के 300 कार्य-दिवस के लिए करार (2003) उपलब्ध कराया। अतिरिक्त तकनीकी सहायता के लिये लागत, यदि आवश्यक हो, सात दिनों तक की अवधि के लिए प्रति श्रम सप्ताह 10,000 यूरो के आधार पर और सात दिनों के अतिरिक्त प्रति श्रम सप्ताह 9,000 यूरो पर निर्धारित है, यथानुपात आधार पर।

एमओडी को प्रस्तुत उद्धरण में, अतिरिक्त तकनीकी सहायता की संभव आवश्यकता प्राप्त करने में विफल रहा। क्योंकि एचएएल ने मार्च 2009 तक प्रशिक्षण के 264 दिन (88 प्रतिशत) उपयोग किये, अर्थात प्रमाणिकरण और इंजन प्रारूप बंद होने से पूर्व और शेष 36 दिन अप्रैल और दिसंबर 2009 के बीच, एचएएल ने अतिरिक्त 84 श्रम सप्ताह के प्रावधान के लिए टीएम से अनुरोध किया। यद्यपि करार में निर्धारित 10,000 या 9,000 यूरो की दर वृद्धि के लिए कोई प्रावधान के बिना निश्चित थी, टीएम ने प्रति श्रम सप्ताह 11,178 यूरो (9,000 यूरो पर 24.2 *प्रतिशत* वृद्धि) की मांग की (जून 2009) अर्थात 84 श्रम सप्ताह के लिए 938,952 यूरो। तथापि, बातचीत के बाद, एचएएल (अप्रैल 2010) ने 917,859.6 यूरो (₹ 6.15 करोड़) के अतिरिक्त भुगतान के अलावा टीएम की शर्तों की भरपाई के प्रति 182,952 यूरो के समायोजन के अतिरिक्त किया, जो अनुमत नहीं था।

इस प्रकार, विनिर्दिष्ट गतिविधि के प्रति मुक्त तकनीकी सहायता का उपयोग करने के लिए एचएएल की विफलता, के परिणामस्वरूप ₹ 6.15 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ, जो परिहार्य था। इसके अतिरिक्त, आवश्यक अतिरिक्त तकनीकी सहायता की संभावना को निमित्त न करने से एचएएल को अतिरिक्त लागत उठानी पड़ी।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) बनाते समय प्रशिक्षण श्रम दिनों की सही आवश्यकता परिकल्पित नहीं की जा सकती। उसने आगे कहा कि 182,952 यूरो का समंजन ऋण टीएम के पक्ष में समर्थ नहीं था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मुक्त तकनीक सहायता के 300 कार्यदिवस पर एचएएल द्वारा 2003 में सहमति दी गई और एमओडी को प्रस्तुत उद्धरण में इन आवश्यकताओं को शामिल न करने से साक्ष्य के रूप में कोई अतिरिक्त आवश्यकता प्रतीत नहीं हुई।

(घ) टीएम द्वारा समायोजन दायित्व का निर्वहन न करना

करार में (2003) टीएम को एचएएल के पक्ष में इसकी मान्य अवधि के दौरान आदेशित किटों के मूल्य के 30 *प्रतिशत* के बराबार के स्तर की कमी को पूरा करने का दायित्व था। तद्नुसार, एचएएल द्वारा 15.11.2011 को दिए गये 219.44 मिलियन यूरो के आर्डर के संबंध में 65.83 मिलियन यूरो हेतु समायोजन दायित्व टीएम पर पूरा किया गया। इसके विपरीत, केवल 0.26 मिलियन यूरो (0.39 *प्रतिशत*) के निर्यात आर्डर ही प्राप्त हो पाये। 439.21♥ करोड़ का गैर निर्णीत समायोजन दायित्व था।

♥ ***65.83 मिलियन यूरो - 0. 26 मिलियन यूरो -65.57 मिलियन यूरो @ ₹ 67 प्रति यूरो विनिमय दर***

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि टीएम ने निर्यात कार्यशाला की एक वृद्धि योजना प्रस्तावित की (नवम्बर 2011) और 2015 तक प्रतिवर्ष 4 मिलियन अमेरिकी डॉलर का समायोजन दायित्व पूरा करने हेतु उच्च मूल्य पैकेज का भी प्रस्ताव दिया।

उत्तर मान्य नहीं हैं क्योंकि आर्डर को मूर्तरूप नहीं दिया गया है और टीएम द्वारा सहमत ₹ 439.21 करोड़ का समायोजन दायित्व पूरा करना बाकी है।

(ङ) अतिरिक्त तकनीकी जानकारी की प्राप्ति

करार (2003) के अनुसार, टीएम को ₹ 94.46 करोड़ (कर सहित) लागत पर टीएम पर प्रशिक्षण और पत्राचार के माध्यम से तकनीकी दस्तावेजीकरण को अद्यतित करने तथा आपूर्ति, साइट पर तकनीकी सहायता सहित एचएएल को तकनीक एवं जानकारी साझा करना था।

हमने देखा कि एचएएल कुछ मास्टर्स के निर्माण हेतु दस्तावेज़ीकरण का उपयोग करने में विफल हो गया और टीएम से कुल ₹ 3.93[*] करोड़ मूल्य पर विभिन्न सामान (मास्टर्स एवं उपकरण) खरीदा (मई 2009 से जून 2010) जिसके लिए तकनीकी पहले ही प्राप्त की जा चुकी थी।

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि (i) चूँकि डीपीआर स्तर पर डिज़ाइन को रोका नहीं गया, मास्टर/गेजों की आवश्यकता का विश्लेषण नहीं किया गया; (ii) मास्टर्स के निर्माण की परिकल्पना नहीं की गई थी; (iii) चरण-1 के लिए मास्टर्स/गेजों के निर्माण में टीएम द्वारा ऋण का उपयोग नहीं किया गया। हालांकि बाकी चरणों के लिए इसकी खरीद की गई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तकनीकी जानकारी, दस्तावेजीकरण तथा तकनीकी सहायता हेतु टीओटी से अलग चरण-I के दौरान औजारों के स्वदेशी निर्माण को सुविधा प्रदान करने हेतु ऋण के आधार पर मास्टर्स भी प्राप्त हुए थे। इसके बावजूद, तकनीकी स्थानान्तरण के क्षेत्र में "छोड़े गए सामान" शामिल नहीं किए गए थे जैसा कि जनवरी 2003 के करार में परिभाषित था। हमारी संवीक्षा से पता चला कि सामान जो अलग से खरीदे गए थे वे टीओटी के लिए करार के तहत पहले ही शामिल किए गए थे। इस प्रकार खरीद अनियमित थी और इससे ₹ 3.93 करोड़ का अतिरिक्त बोझ पड़ा।

(च) तेल शीतलक प्रणाली शाफ्टों की विफलता

अगस्त 2011 के दौरान, चरण 0 में भारतीय वायु सेना को आपूर्त एक एएलएच के दोनों इंजनों तेल शीतलक प्रणाली शाफ्ट, शाफ्टों के चूड़ियों के टूटने/मुड़ने के कारण विफल हो गए। तत्पश्चात् चरण 0 में एमओडी को आपूर्त सभी हेलीकॉप्टर जमीन पर आ गए। आरसीएमए ने इस प्रकार एचएएल ने टीएम को परिवर्धित निर्माण और गुणवत्ता मानक के साथ चरण 0 में आपूर्त इंजनों के सभी ओसीएस शाफ्टों को बदलने का निर्देश दिया। टीएम ने अक्तूबर 2011 से प्रतिस्थापना शुरू की जो फरवरी 2012 तक चली। यही घटना हुई थी जब चरण-1 के लिए स्थायित्व की जाँच की जा रही थी (जनवरी 2011) और विफलता हेतु अभी कोई निर्णायक कारण नहीं निर्धारित नहीं किये गये थे (सितम्बर 2012)।

---

[*] *खरीद आदेश का कुल मूल्य - ₹ 1.56 + 0.96 +0.73 +0.68 = ₹ 3.93 करोड़*

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि ओसीएस शॉफ्ट की विफलता के बाद टीएम ने शॉफ्ट की कमजोर कड़ी पर संचालन परत की नाइट्राइडिंग[1] न लगाने का सुझाव दिया और तद्नुसार एचएएल जून 2009 से सुझाई गई प्रक्रियाओं को पहले से ही लागू किया था। प्रबंधन ने आगे बताया कि चरण 0 के लिए टीएम द्वारा आपूर्त ओसीएस शॉफ्ट बिना अतिरिक्त कीमत के टीएम द्वारा बदल दिए गए।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूँकि भले ही सुझाई गई प्रक्रिया का जून 2009 से कार्यान्वयन बताया गया, जनवरी 2011 के दौरान चरण-1 में इंजनों में भी ओसीएस में विफलता पायी गई। ये सभी यह दर्शाते हैं कि गुणवत्ता मानकों का सख्ती से पालन नहीं किया गया।

निष्कर्ष

एक दशक के बाद भी, एएलएच की आवश्यकताओं के अनुरूप एक इंजन के निर्माण में स्व - विश्वास नहीं प्राप्त हुआ जैसा कि परिकल्पना की गई थी। विभिन्न मौसम दशाओं और ऊँचाई पर संचालन हेतु विभिन्न प्रकार के इंजनों की आवश्यकता प्रत्याशित नहीं थी जिससे समय और धन के संबंध में अधिक निवेश की आवश्यकता के साथ बार-बार परिशोधन को बढ़ावा मिला। टीएम की विफलता के कारण एचएएल को अतिरिक्त बोझ पड़ा जो शक्ति इंजनों के विकास और निर्माण में विदेशी साझेदार को दिया गया अनुचित लाभ दर्शाता है विदेशी सहयोगी द्वारा समायोजन दायित्व का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफलता स्व - विश्वास के प्रति योगदान हेतु भारतीय उद्योग की आगामी संभवना को नकारता है। मुक्त तकनीकी सहायता के अधिकतम उपयोग के बिना अतिरिक्त तकनीकी जानकारी का संकलन परियोजना पर अतिरिक्त लागत में योगदान करता है।

इस प्रकार, शक्ति इंजन के निर्माण की उपलब्ध घरेलू क्षमता के गैर-मूल्यांकन और तकनीकी ग्रहण करने की एचएएल की अक्षमता ने एएलएच के रक्षबलों में समय से शुरूआत को प्रभावित किया और एचएएल को ₹ 204.27[2] करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2012 में सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

7.8 इन्टरमिडिएट जेट ट्रेनर परियोजना का निर्वहन

7.8.1 परिचय

भारतीय वायुसेना (आईएएफ) में उड़ान प्रशिक्षण तीन स्तरों में बांटा गया है-यथाः स्तर-I आधार भूत, स्तर -II मध्यम तथा स्तर-III उन्नत। 2004 के दौरान इन्टरमीडिएट जेट ट्रेनर (आईजेटी) के प्रयोग का प्रारंभ करने की वायुसेना मुख्यालय द्वारा की प्रक्षेपित संभावित आवश्यकता के आधार पर रक्षा मंत्रालय ने जुलाई 1999 में एक आईजेटी (एचजेटी-36[3]) के डिजाइन तथा विकास की में स्वीकृति दी जिसे हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा 60 महीनों में (जुलाई 2004) ₹ 180 करोड़ की लागत से विकसित किया जाना था। भारतीय वायुसेना हेतु आईजेटी के निर्माण तथा आपूर्ति में विलंब तथा इसका शाखा विभाजन का उल्लेख भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष

---

[1] एक हीट ट्रीटींग प्रक्रिया जो एक सतह मजबूत बनाने के लिये धातु की सतह में नाइट्रोजन का विखंडन करती है।

[2] ₹ 9.96 करोड़ + 6.15 करोड़ + ₹ 3.93 करोड़ + ₹ 62.36 करोड़ + ₹ 121.87 करोड़

[3] एचजेटी-36 (हिन्दुस्तान जेट ट्रेनर) एचएएल द्वारा डिजाइन तथा विकसित किए गए इंटरमीडिएट जेट ट्रेनर का नाम है।

की वर्ष 2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए 18 के पैरा 2.4 में किया गया है। आईएएफ की आवश्यकताओं को समय पर पूरा करने में हुए विलंब के कारण जानने के लिए हमने हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड में प्रोटोटाइप एयरक्राफ्ट के डिजाइन तथा विकास के पहलुओं को तथा सीमित श्रृंखला उत्पादन (एलएसपी) तथा श्रृंखला उत्पादन (एसपी) से संबंधित लेखपरीक्षण किया। हमारे निष्कर्ष इस विषयक लेखापरीक्षण पैरा में वर्णित हैं।

विकास एचएएल के वायुयान अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (एआरडीसी) में एक महाप्रबंधक की अगुवाई में किया जा रहा था। परियोजना की प्रगति पर एचएएल के निदेशकों के बोर्ड तथा रक्षा मंत्रालय द्वारा (अक्तूबर 1999) गठित आईजेटी संचालन समिति[♣] द्वारा नजर रखी जा रही थी। इसके बावजूद परियोजना जुलाई 2004 के लक्ष्य से लगभग एक दशक से चूक गई तथा इसके समापन का एचएएल द्वारा लक्ष्य दिसम्बर 2013 पुनर्निधारित किया गया जिसका रक्षा मंत्रालय से अनुमोदन अभी (मार्च 2013) भी प्रतीक्षित है।

7.8.2 भौतिक प्रगति

7.8.2.1 विकास चरण

परियोजना उपलब्धियों के विकास के संबंध में की गई भौतिक प्रगति के प्रमुख चरण इस प्रकार हैः -

पड़ाव/उपलब्धि	जिस तिथि तक लक्ष्य प्राप्त किया जाना था	उपलब्धि की वास्तविक तिथि	अतिरिक्त जानकारी
प्रोटो टाईप 1 (पीटी-1) की प्रथम उड़ान (लारजैक 04 एच 20 इंजन के साथ)	अक्तूबर 2002	मार्च 2003	यद्यपि इंजन खरीद की प्रक्रिया दिसम्बर 1998 में प्रारंभ की गई थी, क्रय आदेश दिसम्बर 2000 में ही दिया गया तथा एक मोकअप इंजन सितम्बर 2001 में प्राप्त हुआ तथा पीटी-I दिसम्बर 2002 में प्रारंभ हुआ, अक्तूबर 2002 में निर्धारित प्रथम उड़ान की उपलब्धि मार्च 2003 में प्राप्त की गई।
प्राटोटाइप -2 की प्रथम उड़ान (लारजैक 04एच20 इंजन के साथ	अप्रैल 2003	मार्च 2004	प्रोटोटाइप-2 हेतु इंजन निर्धारित तिथि जनवरी 2003 की अपेक्षा दिसम्बर 2002 में प्राप्त हुआ, इसका प्रयोग नवम्बर 2003 में तथा प्रथम उड़ान मार्च 2004 में हुई।
पीटी1 तथा पीटी 2 की 350 उड़ानें पूर्ण	2006-07	फरवरी - 2007	कनौपी लोकिंग प्रणाली की विफलता के कारण पीटी-1 ऐरो इंडिया-2007 के

♣ सचिव (रक्षा उत्पादन एवं आपूर्ति) की अध्यक्षता में वित्तीय सलाहकार (रक्षा सेवा) एसिस्टैंट चीफ ऑफ एयर स्टाफ (एसीएएस)- योजनाएं, वैमानिकी गुणवत्ता निर्धारण महानिदेशक, एवं एचएएल के प्रतिनिधि, इत्यादि सदस्यों के रूप में।

होना			दौरान दुर्घटना ग्रस्त हो गया। पीटी-2 भी ऐरो इंडिया 2009 के प्रदर्शन अभ्यास के दौरान लैंडिंग गीयर की विफलता के कारण फरवरी 2009 में दुर्घटना ग्रस्त हो गया डिविजन दिसंबर 2009 तक पीटी-2 वायुयान को लारजैक इंजन के साथ उड़ाती रही
एएल-55 आई इंजन का योग्यता परीक्षण/स्वीकार्यता परीक्षण	नवम्बर 2006	दिसंबर 2006 दिसम्बर 2008	100 घंटे जीवन काल वाले इंजन के साथ इंजन के जीवन काल के 300 घंटे की विस्तारण के बाद
आरसीएमए♦ द्वारा एएल-55 आई इंजन का सत्यापन	जनवरी 2007	मार्च 2012	इंजन जनवरी 2009 में प्राप्त हुआ था।
पीटी-1 का एएल-55 आई इंजन के साथ एकीकरण		फरवरी 2009	बचाए गए पीटी-1 में फिट किया गया।
पीटी-2 का एएल-55 आई इंजन के साथ एकीकरण		अगस्त 2010	बचाए गए पीटी-2 में फिट किया गया।
एएल-55 आई इंजन के उड़ान परीक्षणों को पूर्ण करना	जून 2007	फरवरी 2010	पीटी-1 अप्रैल 2011 में दुर्घाटनाग्रस्त हो गया; पीटी-2 के साथ उड़ान परीक्षण फरवरी -2012 से जारी रहे।
प्रारंभिक प्रचालन निकासी की प्राप्ति (आईओसी)	मार्च 2007	अभी तक आईओसी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2013)।	यद्यपि आईओसी प्राप्ति का लक्ष्य संशोधित करके जून 2012 किया गया तथा, परीक्षण बिन्दुओं का उड़ान व्युत्पत्ती दर से मिलान करने के उपरांत आईओसी की प्राप्ति हेतु एआरडीसी की एक यथार्थ तिथि प्रेक्षित करनी थी। एचएएल ने सितम्बर 2012 के दौरान रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत सुरक्षा पर ड्राफ्ट कैबिनेट कमेटी की प्रस्तुत नोट में आईओसी हेतु दिसम्बर 2013 की तिथि प्रस्तावित की गई है।

♦ *आरसीएमए-मिलीट्री एयर वर्दीनैस के लिए प्रादेशिक केन्द्र*

उपरोक्त तालिका से परिलक्षित होता है कि लारजैक इंजन के साथ 350 पीटी उड़ाने पूरी करने के अतिरिक्त कोई भी उपलब्धि निर्धारित समय अवधि में प्राप्त नहीं की गई है। यद्यपि 350 उड़ाने फरवरी 2007 में पूरी की जा चुकी थी, पीटी-1 तथा पीटी-2 के दुर्घटनाग्रस्त होने से कार्यक्रम को पिछड़ गया। पीटी-1 वायुयान दुर्घटनाग्रस्त (फरवरी 2007) हो गया जिसमें इसके विंग्स, ऐम्पेनेज (पूँछ) , लैडिंग गियर आदि को अत्यधिक क्षति पहूँची। इसके परिणामस्वरूप पीटी-1 पर योजनाबद्ध सभी उड़ान परीक्षण क्रियाएं रूक गई। इनके अतिरिक्त संरचना परीक्षण नमूने (एसटीएस) की विफलता तथा अप्रैल 2011 में पीटी-1 का श्रेणी -1 (सीएटी-1) दुर्घटनाग्रसत हो जाने से वायुयान की संरचना को अधिक मजबूती देने हेतु और बदलाव करने पड़े जिससे आईओसी की प्राप्ति में और भी विलंब हुआ। परियोजना को पूरा करने की अवधि जुलाई 2004 (60 माह) से बढाकर मार्च 2007 (104 माह) कर दी गई तथा एचएएल के दिसंबर 2011 (149 माह) तथा जून 2012 (155 माह) तक और विस्तार के अनुरोध रक्षा मंत्रालय के पास लंबित थे। एचएएल के आईओसी/एफओसी♥ की दिसम्बर 2013 की संशोधित तिथियों का प्रस्ताव जो सितम्बर 2012 में रक्षा मंत्रालय के पास भेजा गया वह अभी तक लंबित था।

विलंबों के संबंध में, प्रबंधन (एचएएल) ने कहा (दिसंबर 2012) किः

- विभिन्न अप्रत्याशित कारकों घटनाओं/दुर्घटनाओं के कारण न केवल डिजाइन में बड़े बदलाव करने पड़े अपितु इनके कारण लंबी अवधियों तक उड़ान परीक्षण बाधित रहे, प्रमाणन की पूर्व परिकल्पित तिथियों का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका।
- इस प्रकार की विकास क्रियाओं में यह प्रत्याशित होता है कि कुछ ऐसे इजाफे /विशिष्ट परिर्वन होंगे जो कि तैयारी के मानक (एसओपी) में शामिल करने होंगे।
- सभी क्रियाओं की संभावनाओं का निश्चित समयसीमा के साथ डिजाइन तथा विकास वातावरण में अनुमान लगाना असंभव था तथा समस्याओं पर ध्यान देना आवश्यक होता है तथा डिजाइन एवं विकास को क्रियान्वित करने के लिए समस्याओं के समाधन हेतु विकल्पों का मूल्यांकन करना आवश्यक होता है; और
- संशोधनों/डिजाइन बदलावों को पीटी-1 दुर्घटना के जांच बोर्ड का परिणाम मानते हुए तथा लंबित कार्यों के कारण प्रमाणन की समयसीमा संशोधित करके दिसम्बर 2013 की गई तथा प्रस्ताव एमओडी को भेज दिया गया ।

विकास के चरण को खुला रखते हुए और डिजाइन को अंतिम रूप न देकर, एचएएल को अपने उपभोक्ता की बढती मांगों को पूरा करने नवीनतम एवं अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के कारण आईएएफ को प्रशिक्षण आवश्यकताओं हेतु वायुयान प्रवर्तन में विलंब हुआ।

7.8.2.2 समवर्ती उत्पादन

यद्यपि डिजाइन/विकास अभी भी प्रगति पर था, मार्च 2006 में एमओडी ने एचएएल के साथ समवर्ती उत्पादन और ₹ 486.81 करोड़ की कीमत पर सीमित श्रृखंला उत्पादन (एलएसपी) के अंतर्गत 12 आईजेटी की आपूर्ति का करार किया। मार्च 2010 में, एमओडी ने ₹ 6180 करोड़ की लागत पर एचएएल के साथ श्रृंखला उत्पादन (एसपी) के अंतर्गत 73 आईजेटी की आपूर्ति का एक

♥ *आईओसी-आरसीएमए द्वारा प्रारंभिक प्रचालन निकासी तथा एफओसी अंतिम प्रचालन निकासी*

और करार किया। जबकि एलएसपी हेतु 2008-2010 के सुपुर्दगी कार्यक्रम के संदर्भ में आईओसी तिथि मार्च 2007 संशोधित करके (मार्च 2009) 2009-2011 कर दी गई थी, एसपी हेतु 2012-17 के सुपुर्दगी कार्यक्रम के संदर्भ में एलएसपी जून 2010 का लक्ष्य अभी संशोधित किया जाना था। एलएसपी-1 और 2 के संदर्भ में प्रथम उड़ान (जनवरी 2010 तथा मार्च 2011) में पूर्ण की गई तथा शेष एलएसपी वायुयान दिसम्बर 2012 तक निर्माण प्रक्रिया में थे। चूंकि प्रोटोटाइप के लिए भी आईओसी प्राप्त नहीं की गई, एलएसपी तथा एसपी की आईओसी तिथियों में पहले ही विलंब हो चुका था तथा एलएसपी तथा एसपी के अंतर्गत निर्धारित एक भी वायुयान की आईएएफ को सुपुर्दगी नहीं हुई थी। (दिसम्बर 2012)

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा की टिप्पणियों को स्वीकारते हुए कहा (दिसम्बर 2012) कि आईओसी/एफओसी प्राप्ति पर, सुपुर्दगी का एक यथार्थवादी कार्यक्रम बनाया जाएगा तथा संविदा में संशोधन का प्रस्ताव एमओडी को भेजा जाएगा।

आईजेटी के एलएसपी/एसपी लेना जबकि इसके नमूनों का उड़ान परीक्षण ही चल रहा था, असामयिक था क्योंकि निर्माण के दौरान डिजाइन संबंधी बहुत सी समस्याओं का सामना करना पड़ा। एमओडी द्वारा एचएएल के साथ एलएसपी के अंतर्गत 12 वायुयानों तथा एसपी के अंतर्गत 73 वायुयानों की आपूर्ति का करार करना, जबकि प्राटोटाइप अभी भी परीक्षण उड़ानों पर थे; समयपूर्व/असामयिक था।

7.8.2.3 संरचनात्मक नमूने का परीक्षण

संरचनात्मक परीक्षण नमूने (एसटीएस) का निर्माण एवं परीक्षण प्रचालन निकासी के महत्वपूर्ण कार्यों में से एक है। इस परीक्षण में, मूलभूत एयरफ्रेस को (बिना किसी उपकरण) डिजाइन किए गए भार से 150 *प्रतिशत* अधिक भार के साथ जांचा जाता है ताकि डिजाइन की मजबूती को सिद्ध किया जा सके। आईजेटी की गतिविधियों का कार्यक्रम दर्शाता है कि एसटीएस का परीक्षण प्रथम उड़ान से पहले ही किया जाए।

हमने पाया कि पीटी-1 की एएल 55 आई ईंजन के साथ एकीकृत प्रथम उड़ान मई 2009 में हुई जबकि एसटीएस अगस्त 2010 में संचालित किया गया। परीक्षण के दौरान, नमूने का विमानकबन्ध इसके पिछले हिस्से में डिजाइन किए गए भार के मात्र 120 *प्रतिशत* भार पर ही दरार पड़ गई। इसके उपरांत, सभी परीक्षण उड़ाने तब तक रोक दी गई जब तक चिन्हित डिजाइन संशोधनों तथा परिशोधित ड्राइंग, के साथ एक नया एसटीएस बनकर तैयार नहीं हो गया और प्रुफ की जांच की गई। इनमें विस्तृत हिस्सों का निर्माण तथा विमानकबन्ध की असेम्बली शामिल थे जिसके कारण वायुयान का भार बढ गया। रीडिजाइन के प्रयास ने यह अपरिहार्य कर दिया कि (i) पहले उड़ान भर रहे/तैयार वायुयान अर्थात पीटी-1, पीटी-2, एलएसपी-1 से एलएसपी-3 में की पूर्वव्यापी सुधार किए जाएं तथा (ii) सभी शेष एलएसपी तथा एसपी वायुयानों में उत्पादन मानक सुधार किए जाएं। इन्हें अतिरिक्त श्रम लागत के साथ पूरा किया गया (दिसम्बर 2010)। इसके बाद, विंग्स जिन्हें पूर्व में अनुमानित भार के आधार पर 150 *प्रतिशत* पर मजबूती परीक्षण किया गया था इन्हें भी भार बढ जाने के कारण उच्चतर भार पर पुनः परखा गया। इनके कारण ₹ 38.78 करोड़ के अतिरिक्त खर्च पर एक अन्य विंग का निर्माण करना अपरिहार्य हो गया जो कि बाद में ₹ 634.23 करोड़ के परिशोधित संभावित लागत में शामिल हो गई, तथा आईओसी प्राप्ति में और विलंब का कारण बनी।

एमओडी ने कहा (अक्तूबर 2012) कि पहली उड़ान से ही नहीं अपितु यह एसटीएस का परीक्षण ईओसी की पहली आवश्यकता थी तथा एसटीएस का 150 *प्रतिशत* से कम पर विफल हो जाना कोई असामान्य घटना नहीं थी। तत्पश्चात (दिसम्बर 2012), प्रबंधन ने कहा कि एसटीएस परीक्षण तथा एएल 55 आई ईंजन के साथ प्रथम उड़ान में कोई सह संबंध नहीं था तथा इस बात को ध्यान में रखते हुए कि आईजेटी विमानकबंध एक पूर्णतः धातुनिर्मित परंपरागत डिजाइन वाली संरचना थी जिसकी धात्विक प्रकृतियाँ तथा डिजाइन मापदंड डिजाइन साहित्य में भली भांति वर्धित थे और इस प्रकार के निर्माणों में पिछले कुछ दशकों के एचएएल के अपने स्वयं के अनुभव को देखते हुए सीईएमआईएलएसी[1]/आरसीएमए द्वारा संयुक्त रूप से यह निर्णय लिया गया कि विश्लेषण द्वारा उपलब्ध आरक्षितों के आधार पर प्रारंभ में वायुयान को 4जी[2] के लिए अनुमति दी जाए तथा ढांचागत डिजाइन के स्थिर होने के उपरांत एसटीएस परीक्षण किया जाएगा। इसने यह भी कहा कि प्रोटोटाइप वायुयान की अपेक्षा एलएसपी के ढांचागत डिजाइन में कुछ बदलाव था तथा इसलिए एसटीएस परीक्षण एक नमूना विमानकबंध पर एलएसपी मानकों पर किया गया था।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रक्षा उत्पादन विभाग द्वारा सेना वायुयानों तथा एयर बोर्न स्टोर 2002 (डीडीपीएमएएस) के डिजाइन विकास तथा उत्पादन हेतु जारी प्रक्रिया यह दर्शाती है कि सुरक्षित परीक्षण विश्लेषण के अनुसरण में एकीकरण परीक्षण से पूर्व क्रिटीकल डिजाइन चरण में ही ढांचागत परीक्षण विश्लेषण किया जाना होता है। यदि जैसा कि कहा गया है कि एसटीएस की विफलता कोई असामान्य घटना नहीं थी ऐसा करना और भी अनिवार्य था कि निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाता। इसके अतिरिक्त, निर्धारित प्रक्रिया का पालन करने से अतिरिक्त खर्च तथा पहले ही उड़ान भर रहे/तैयार वायुयान अर्थात पीटी-1 पीटी-2, एलएसपी-1 से एलएसपी-3 के ढांचों में पूर्व संशोधनों में लगे समय की बचत हो सकती थी। इससे भी अनिवार्य यह कि संचालन समिति को प्रस्तुत प्रक्रिया कार्यक्रम में निर्धारित गतिविधियों का पालन नहीं किया गया। सितम्बर 2010 में आयोजित संचालन समिति की बैठक में जिसने एसटीएस की विफलता पर चर्चा की थी, अध्यक्ष (एसीएएस-योजना) ने पाया कि डिजाइन के दौरान डिजाइन तथा विकास प्रक्रिया के दौरान एसटीएस की विफलता जैसी बाधाएं आना स्वाभाविक था किन्तु एचएएल को प्राप्य लक्ष्यों के निर्धारण तथा व्यावहारिक समयसीमा निर्धारित करते हुए पेशेवर दृष्टिकोण अपनाना चाहिए था।

डीडीपीएमएएस का पालन करते हुए एक अन्य विंग के निर्माण हेतु ₹ 38.78 करोड़ के अतिरिक्त खर्च से बचा जा सकता था।

7.8.2.4 स्टाल अभिलक्षणों तथा स्पिन परीक्षण का परिमार्जन

जुलाई 2011 में, एचएएल प्रबंधन द्वारा बोर्ड के संज्ञान में लाया गया कि आइओसी प्राप्ति हेतु लंबित प्रमुख प्रक्रियाएं स्टाल अभिलक्षणों[3] तथा स्पिन परीक्षण का परिमार्जन थे। यह भी बताया गया कि

---

[1] *मिलीट्री एयरवर्दीनेस और प्रमाणन हेतु केन्द्र*

[2] *उदाहरणतः युद्धाभ्यास के विस्तार के संदर्भ में, बोर्ड पर एक अवलोकनकर्ता एक टर्न करते हुए एक वायुयान से गुरूत्व की सामान्य वृद्धि से चार गुणा अधिक पदार्थों को गिरते हुए देखेगा।*

[3] *स्टाल एक ऐसी स्थिति है जिसमें आक्रमण का कोण एक निश्चित बिन्दु से अधिक बढ जाता है जिसके परिणामस्परूप उठान में कमी आने लगती है। अलग-अलग विमानों की स्टाल अभिलक्षण अलग होते हैं। बिनाइन स्टाल वह स्थिति है जिसमें नोज़ धीरे से नीचे आती है किन्तु विंग्ज पूरे समय समान बनी रहती हैं। थोड़ा अधिक अपेक्षा वाली स्टाल वह है जिसमें एक विंग दूसरी से थोड़ा पहले स्टाल कर जाता है जिससे वह विंग तेजी से गिरती है जिससे स्पिन होने की संभावना बन जाती है। एक डेंजरस स्टाल वह है जिसमें विंग्ज को स्टाल की*

एचएएल के अभिकल्पकारों द्वारा उपलब्ध साहित्य तथ अन्य ज्ञात विमानों के अनुसार गत पाँच से छः वर्षों के दौरान संशोधनों के बावजूद स्टाल अभिलक्षण स्वीकार्य आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं हो पाए थे। तत्पश्चात बोर्ड ने आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए एकल निविदा/ नामांकन के आधार पर प्रबंधन को स्टाल परीक्षण तथा स्पिन परीक्षण के क्षेत्र में किसी भी नामी वायुयान अभिकल्पना हाउस /विशेषज्ञ से प्राधिकृत कर दिया।

मई 2012 में आयोजित बोर्ड की बैठक में इस मुद्दे पर चर्चा की गई जिसमें यह निर्णय लिया गया कि, इसी प्रकार के परीक्षणों में वृहदअनुभव को ध्यान में रखते हुए पूरे कार्यक्रम हेतु बीएई सिस्टम्ज़ (यूके) को सलाहकार के रूप में चयनित किया जाए। तत्पश्चात बोर्ड ने (दिसम्बर 2012) में एचएएल तथा बीएई के बीच ₹ 23.59 करोड़ की लागत पर आईजेटी वायुयान की स्टाल व स्पिन परीक्षण पर परामर्श प्रदान करने संबंधी करार को मंजूरी दे दी तथा यह कार्य जनवरी 2014 तक पूर्ण होना निर्धारित किया गया है।

चूंकि स्टाल अभिलक्षणों का परिमार्जन परामर्शकार की रिपोर्ट/निष्कषों पर आधारित होना है, अतः आईओसी प्राप्ति का लक्ष्य अनिश्चित हो गया जिसने स्वदेशीकरण प्रक्रिया में और विलंब ला दिया।

हमारे प्रेक्षणों से सहमत होते हुए प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि चूंकि बीएई सिस्टम्ज के साथ कारारनामें की निबंधन व शर्तें मंजूर की जा चुकी हैं तथा उनके मध्य सहमत समयपद्धता में प्रमाणन हेतु उनके द्वारा सहमत समयबद्धता में एमओडी को बताए गए अनुमानित समय का भी ध्यान रखा जाए।

एचएएल द्वारा एक महत्वपूर्ण मानदंड को समझने तथा उसके परिशोधन में विफल रहने पर इस दिशा में कार्रवाई करने में देरी के कारण ₹ 23.59 करोड़ का अतिरिक्त खर्च हुआ तथा साथ ही आईओसी प्राप्ति के विलंब में वृद्धि हुई।

7.8.3 वित्तीय प्रगति

7.8.3.1: मार्च 2012 तक एलएसपी तथा एसपी के प्रतिमान के संदर्भ में वित्तीय प्रगति इस प्रकार है:

(₹ करोड़ में)

विवरण	**2 प्रतिमान (पीटी-1 व 2) के डिजाइन और विकास**	**सीमित श्रृखंला उत्पादन (12 वायुयान)**	**श्रृंखला उत्पादन (73 वायुयान)**
वास्तविक मंजूरी	180.00	487.00	6180.00
परिशोधित मंजूरी	467.00#@	0.00	0.00
जारी निधि	454.59	443.77	3074.83**
खर्च	515.89	477.81*	167.72
मंजूरी से अधिक किया गया खर्च	48.89	0.00	0.00

 # इसमें अधिक थ्रस्ट वाले इंजन के विकास हेतु ₹ 159 करोड़ शामिल है।

स्थिति में और गहरे धकेलते हुए उठ जाती है तथा जिससे संभवतः न उबर सकने वाली डीप स्टाल प्रारंभ हो जाती है।

@ एचएएल द्वारा कीमत को परिशोधित करके ₹ 644.16 करोड़ करने हेतु सीसीएस नोट का ड्राफ्ट प्रस्तुत किया गया (जून 2011)है । जिसपर सलाहकार (लागत) ने ₹ 634.23 करोड़ की मंजूरी हेतु सिफारिश की है।

**** पूर्ण होने की अनुमानित कीमत ₹ 738 करोड़***

***** ₹18.14 करोड़ की विनियम दर विभिन्नता ईआरवी लाभ के समायोजन से पूर्व***

यद्यपि एमओडी द्वारा एसपी के संबंध में ₹ 3074.83 करोड़ की राशि जारी की गई है, ₹ 2907.11 करोड़ (95 *प्रतिशत*) की विशाल राशि अभी भी अप्रयुक्त हैं; केवल ₹167.72 करोड़ की राशि उपयोग की गई है।

7.8.3.2 बढी हुई कीमत

किए गए खर्च के विश्लेषण से पता चला कि आईएएफ को प्रस्तुत कोटेशन में एचएएल ने दोनों देशों के भीतर तथा बाहर स्थित विक्रेताओं से उपकरणों/हिस्सों की संभाव्य कीमतें लगाई थीं। जिन कीमतों पर इस प्रकार की अधिप्राप्ति वास्तव में हुई वे एचएएल द्वारा अंगीकृत कीमतों से जैसे उसने कोटेशन में दी थी से उल्लेखनीय ढंग से अधिक थीं जिसने कीमत में वृद्धि में योगदान दिया। चूंकि करार एक निश्चित तथा स्थिर मूल्य आधार पर थे, एचएएल को उसके द्वारा उदधृत दरों से अधिक के फलस्वरूप हुए खर्च को स्वयं वहन करना चाहिए थ। ₹ 63.59 करोड़ के अधिक खर्च के ऐसे कुछ मामले अनुलग्नक -1 में दिए गए है।

एमओडी मूल्य वृद्धि के लिए प्रमुखतः निम्नलिखित को उत्तर दायी ठहराया (अक्तूबर 2012)-

- विनिमय दरों, श्रम कीमतों, लाइन रिप्लेसेबल यूनिट (एलआरयूज़) की कस्टमाइजेशन पर आई लागत, मूल मंजूरी में विचारित न की गई अतिरिक्त मदों तथा उनके विकास, उच्चतर थ्रस्ट इंजन एकीकरण की कीमत यथा एएल 55 आई अभिकल्पना तथा कार्यशाला में श्रम घंटा दरों (एमएचआरज़) में सामान्य वृद्धि तथा जनवरी 2007 से वेतन मान संशोधित होने के प्रभाव, माल तथा गैर श्रम मदों और ईआरवी में वृद्धि ; तथा
- प्रारंभिक मंजूरी में परिकल्पित नहीं किए गए कुछ मदों से संबंधित कार्य तथा विकास प्रक्रिया के दौरान घटित होने वाली अप्रत्याशित क्रियाओं के घटित होने और कहा कि कीमतों तथा समय में मांगे गए परिशोधन को वृद्धि नहीं कहा जा सकता।

पीटी की अभिकल्पना तथा इसके विकास में पहले ₹ 48.89 करोड़ की कीमत में वृद्धि हो चूकी है। चूंकि एचएएल ने स्टाल अभिलक्षणों तथा स्पिन परीक्षणों संबंधी मुद्दों के हल के लिए (दिसम्बर 2012) एक करार किया है जिससे कीमत वृद्धि ₹ 23.59 करोड़ और बनना तय है क्योंकि यह परामर्श करार की कीमत है। चूंकि आईओसी प्राप्ति अभी भी किया जाना शेष है, कीमत वृद्धि में और बढ़ोतरी होने की संभावना है। चूंकि वृद्धि इंजन क्षमता के प्राक्कलन की परिहार्य कमियों, परीक्षणो/उड़ानों के उपरांत इंजन के जीवन काल में परिवर्तन तथा अप्रैल 2011 से 10 माह तक परीक्षण उड़ानों का स्थगन, कीमतों में वृद्धि पूर्णतः प्रबंधन द्वारा दिए गए कारणों से नहीं है।

7.8.3.3 एमओडी द्वारा जारी राशि

मार्च 2010 में एमओडी द्वारा एचएएल के साथ ₹ 6180 करोड़ की लागत से 73 आईजेटी की आपूर्ति करने का करार किया जिसमें उल्लेख था कि उसमें विशेष रूप से उल्लिखित सुपुर्दगी कार्यक्रम एलएसपी हेतु जून 2010 तक संभावित प्राप्ति के संदर्भ में था तथा आईओसी के प्राप्ति में

देरी होने की स्थिति में सुपुर्दगी कार्यक्रम भी परिणामस्वरूप स्थगित हो जाएगा। अनुबंध ने आगे दर्शाया कि चौथे बैच से आगे (35 वायुयान और 11 रिजर्व इंजन को कवर करते हुए) के लिए वायुयान के चरण भुगतान आईओसी के लिए जारी किया गया विषय होगा। चूंकि अनुबंध में बताये गये चरण भुगतान एक गतिविधि को आरंभ होने से जुड़ी थी परंतु गतिविधि की भौतिक प्रगति से नहीं और एचएएल द्वारा दावे करते समय आईओसी की विफलता का तथ्य ध्यान में नहीं रखा गया था। एमओडी द्वारा किया गया निर्गमन आवश्यकता से अधिक था और इसके परिणामस्वरूप एचएएल को अनुचित लाभ हुआ। तथ्य से यह पता चला कि एसपी के लिए एचएएल के साथ संचालित (मार्च 2010) अनुबंध के अनुसार एमओडी पहले ही अपेक्षित उपलब्धियों के प्रति ₹ 3074.83 करोड़ की एक औसत राशि अगस्त 2012 तक निर्गमित कर दी गई थी। एचएएल द्वारा अधिमान्य दावों की जांच ने निम्नलिखित रूप से दर्शायाः

(₹ करोड़ में)

उपलब्धि	**दावे की तिथि**	**निर्गमित राशि**	**टिप्पणियां**
वायुयान के लिए			
अनुबंध पर हस्ताक्षर करने पर (15 *प्रतिशत*)	23.03.10	926.15	चूंकि ईंजन के डिजाइन को अंतिम रूप नहीं दिया गया था, कोई संघटन प्रयास शेष नहीं थे और इसलिए इस स्तर पर निधियों का निर्गमन पूर्वकालिक था।
पहला क्रय आदेश दिये जाने पर (15 *प्रतिशत*)	23.03.10	926.15	सितम्बर 2008 में अर्थात अनुबंध के हस्ताक्षर करने से 18 महीने पहले ₹ 6.62 करोड़ की राशि वाले हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर के लिए किये गये केवल एक क्रय आदेश द्वारा ही दावे का समर्थन किया गया था।
उत्पादन के आरंभ करने पर (30 *प्रतिशत*)			
6 वायुयान	18.02.11	103.10	क्रय आदेशों का कुल मूल्य फरवरी 2011 तक केवल ₹ 0.94 करोड़, अगस्त 2011 तक ₹1.50 करोड़ और मार्च 2012 तक ₹ 59.70 करोड़ था।
14 वायुयान	17.08.11	240.55	
18 वायुयान	14.03.12	309.28	

उपलब्धि	दावे की तिथि	निर्गमित राशि	टिप्पणियां
वायुयान के लिए			
संरचनात्मक संयोजन का शुरू करने पर (20 *प्रतिशत*) 6 वायुयान	14.03.12	68.73	दावे का समर्थन प्रादेशिक निदेशक, डीजीएक्यूए के अधीन वैमानिक गुणवत्ता निर्धारण द्वारा जारी एक प्रमाणपत्र द्वारा गया था जो कानपुर डिविजन से आरंभ होने वाले आईजेटी-एलएसटी श्रृंखला उत्पादन के 6 वायुयानों से संबंधित था। चूंकि एलएसपी केवल बैंगलूरू में भी की जाती थी और प्रतिमान हेतु आईओसी अभी भी प्राप्त करना शेष था, तो प्रमाण पत्र अनुचित था।
आरक्षित इंजनों और पुर्जों के लिए			
विक्रेताओं का पहले भुगतान के निर्गमन पर (35 *प्रतिशत*)	09.03.11	288.61	ये आरक्षित इंजनों (₹ 51.80 करोड़), पुर्जे/एमआरएलएस और एसटीई/एसएमटी, आदि (₹ 214.20 करोड़) और एपीटीटी और सीपीटीटी (₹ 13.21 करोड़) और प्रशिक्षण (₹1 करोड़), तथा तकनीकी विवरण (₹ 8.40 करोड़) की आपूर्ति से संबंधित थे। इन सभी की आवश्यकता वायुयानों की आपूर्ति के बाद थी जो अब वास्तविकता से परे था।
सुपुर्दगी के निर्धारित वर्ष (2012-13) के आरंभ पर (25 *प्रतिशत)*	09.06.11 10.06.11 12.05.12	38.25 6.72 81.50	चूंकि उपलब्धि को कार्य के प्रगति को ध्यान में नहीं रखा और सुपुर्द किये जाने वाले मद मुख्य यंत्रों की आपूर्ति के बाद प्रयोग किये जाने थे, तो निर्गमन असंगत था।
डीआरई और पूंजी के लिए			
पूंजी और डीआरई के संबंध में अंतिम भुगतान	दिसम्बर 2011 10.08.12	74.00 5.40	एआरडीसी द्वारा डीआरई के लिए ली गई राशि कानपुर डिवीजन द्वारा डीआरई के लिए ली गई राशि कानपुर डिवीजन द्वारा पूंजी कार्यों के लिए ली गई

उपलब्धि	दावे की तिथि	निर्गमित राशि	टिप्पणियां
वायुयान के लिए			
	10.08.12	6.39	राशि
कुल		3074.83	**विनियम दर विभिन्नता में ₹18.14 करोड़ के लाभ के समायोजन के बाद वास्तविक निर्गमन ₹ 3056.69 करोड़ था।**

समय-समय पर आईएएफ द्वारा निर्गमित ₹ 3056.69 करोड़ की सारी राशि प्रारंभ में कानपुर डिवीजन द्वारा प्राप्त की गई। इस पर, ₹1637.36 करोड़ सहयोगी डिवीजनों को उनके कार्य के भाग के लिए हस्तांतरित कर दिये गये थे और ₹ 1419.33 करोड़ उसने स्वय अपने पास रखे। सभी डिवीजनों द्वारा सूचित किया गया व्यय केवल 2009-10 से 2012-13 (सितम्बर 2012 तक) के दौरान औसतन ₹167.72 करोड़ था। इस प्रकार, आईएएफ द्वारा निर्गमित ₹ 2907.11[1] करोड़ का प्रयोग नहीं किया गया।

एचएएल ने कहा (दिसम्बर 2012) कि राशियां अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार निमाली गई थीं।

उत्तर ने लेखापरीखा तर्क की व्याख्या नहीं की कि निधियों के निर्गमन हेतु निर्धारित उद्देश्य बिना किसी निश्चित या वास्तविक भैतिक प्रगति से संयोजन के थे और निर्गमन आवश्यकता से बहुत अधिक किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप सरकारी निधियों का अवरोध हुआ और एचएएल को अनुचित लाभ मिला।

7.8.4 अपर्याप्त थ्रस्ट इंजन के साथ परीक्षण

एएसआर ने उल्लिखित किया कि आईजेटी वायुयान का आल अप वेट (एयूडब्ल्यू) 3500 किग्रा. से अधिक नहीं होना चाहिए। तदनुसार, एचएएल ने अनुमान लगाया कि इंजन का भार 300 और 400 किग्रा. और 4.5 की भार अनुपात के थ्रस्ट के साथ इंजन थ्रस्ट 1400 से 1800 किग्रा. के बीच होना चाहिए। दिसम्बर 1998 में, एचएएल ने सात सूचीबद्ध इंजन निर्माणकर्ताओं ने कोटेशन (आरएफक्यू) जारी किये, जिनमें से चार ने प्रत्युत्तर दिया। एचएएल द्वारा गठित (फरवरी 1999) एक तकनीकी मूल्यांकन समिति[12] ने इन प्रस्तावों का आंकलन किया और पाया (मई 1999) कि मै. स्नैक्मा (फ्रांस) के लारजैक 04एच20 इंजन ने उड़ान भरने योग्य मानदंड को पूरा किया। स्टॉक वस्तु के रूप में उपलब्ध इंजन को प्रमाणित किया जो एएसआर का पालन करने के लिए आईजेटी को सक्षम बना सकेगा और परियोजना के विकास चरण के लिए इन्हीं का सिफारिश की। ये

---

1 *₹ 3074.83 करोड़ - ₹ 167.72 करोड़ (ईआरवी लाभ को छोड़ कर)*

2 *न उड़ोन योग्यता और प्रमाणन (सीइएमआईएलएसी) और सेना उड़ान योग्यता (आरसीएमए इंजन) हेतु प्रादेशिक केन्द्र के लिए वायुयान डिजाईन, इंजन डिजाइन और केंद्र के परीक्षक पायलट के सदस्यों द्वारा प्रतिनिधित्व किया गया।*

सिफारिशें समझौता समिति[2] द्वारा ध्यान में रखी गई (जुलाई 1999) परंतु अनुमोदन एचएएल के अध्यक्ष द्वारा जुलाई 2000 में ही प्रदान किया गया था। इसी बीच, एचएएल ने संचालन समिति को सूचित किया (अप्रैल 2000) कि इंजन 150 किग्रा. तक अधिक भारी था और व्यास लगभग 50 *प्रतिशत* तक अधिक बड़ा था और इसलिए सही भार आवश्यकता लगभग 500 किग्रा अधिक थी। इसके अतिरिक्त, आईजेटी संचालन समिति ने भी देखा (सितम्बर 2000) कि लारजैक 04एच20 इंजन (1420 किग्रा.) का मौजुदा थ्रस्ट स्तर उचित नहीं होगा और एक अधिक थ्रस्ट इंजन की संगत आवश्यकता के साथ भार में वृद्धि की संभावना थी और इसके फलस्वरूप, यह निर्णय लिया गया कि श्रृंखलाबद्ध निर्माण चरण के लिए एसी इंजनों के विकल्प की भी जांच की जानी थी।

इसके बावजूद, नवम्बर 2000 में, एचएएल एक मॉक-अप इंजन फुल अथोरिटी डिजीटल ईंजन कट्रोल (एफएडीइसी) प्रणाली प्रतिरूप के साथ तीन उड़ान टैस्ट लारजैक इंजन (एफटीईंज़) और संबंधित धरातलीय नियंत्रण यंत्र (जीएसईज़) अतिरिक्त पूर्जे तकनीकी सहायता और दस्तावेजीकरण की आपूर्ति के लिए मै. स्नैक्मा के साथ एक अनुबंध में किया । अनुबंध के नियम और शर्तें दो मिलियन यूरोज़ के अग्रिम के भुगतान को उल्लिखित करता है जिसके प्रति स्नैक्मा द्वारा छः वरूर्षो के लिए तीन एफटीईज को बिना किसी प्रभार के उधार में दिया जाना था। 2.94 मिलीयन यूरोज़ (₹12.35 करोड़ अग्रिम के प्रति समायोजित किया जाना था) की लागत पर विकास कार्यक्रम के अंत तक उनके द्वारा खरीदने के विकल्प के साथ और यदि विकास कार्यक्रम के अंत तक लारजैक इंजन श्रृखला उत्पादन के लिए नहीं चुने गये होते, 0.9 मिलीयन यूरोज़ का ऋण प्रभार (₹ 3.78 करोड़) (0.3 मिलीयन यूरोज़ प्रति इंजन पर) और 1.1 मिलीयन यूरोज़ ₹ 4.62 करोड़ की अतिरिक्त राशि की एक क्षतिपूर्ति एचएएल द्वारा आपूर्तिकर्ता को देय थी। तद्नुसार,एचएएल ने एक मॉक अप और तीन लारजैक इंजनों की आपूर्ति के लिए स्नैक्मा को एक क्रय आदेश दिया (दिसम्बर 2000) और दिसम्बर 2000 में 2 मिलियन यूरोज़ (₹ 8.40 करोड़) का अग्रिम भुगतान भी किया। फ्लाइट डेवलपमैंट कार्यक्रम दिसम्बर 2006 तक लारजैक इंजनों के साथ आगे बढ़ा। इसी बीच, एचएएल ने रूसी मूल के एएल 55 आई के साथ निर्माण कार्यक्रम श्रृंखला आरंभ करने का निर्णय लिया। चूंकि एएल 55 आई इंजनों की आपूर्ति में कुछ और समय लगना संभावित था, एचएएल ने सनैक्मा से वायुयान के उड़ान कार्यक्रम को जारी रखते हुए दिसम्बर 2006 तक लारजैक इंजनों की उधार अवधि को बढ़ाने का अनुरोध किया, जिससे स्नैक्मा सहमत हो गया और बाद में ऋण अवधि की बढ़त को कवर करते हुए अगस्त 2008/नवम्बर 2009 में अनुबंध में संशोधन किया गया था। अनुबंध के संबंध में, संशोधन के अनुसार एक इंजन के लिए जनवरी 2007 से मार्च 2007 और दो इंजनों के लिए जनवरी 2007 से दिसम्बर 2009 में प्रति तिमाही के लिए प्रति इंजन 12,862.50 यूरो (₹ 5.40 लाख) ऋण प्रभार देय था।

तद्नुसार, एचएएल ने ₹ 8.40 करोड़ के अग्रिम से क्षतिपूर्ति के प्रति (दिसम्बर 2009) ₹ 4.71 करोड़ और पट्टा किराये (दिसम्बर 2006 तक) के प्रति ₹ 3.69 करोड़ जिसे दिसम्बर 2000 में स्नैक्मा को अदा किया जाना था। एचएएल ने जनवरी 2007 से दिसम्बर 2009 (जनवरी से जून 2010 की अवधि के प्रभारों को छोड़ दिया) के ₹ 2.13 करोड़ ऋण भी प्रभार स्नैक्मा को अदा करने थे, जिसमें से इसने ₹ 1.42 करोड़ (जून और अगस्त 2008) अदा किये। ऋण अवधि के बाद, इंजन स्नैक्मा को वापस लौटा दिये गये। विकास चरण के बाद लारजैक इंजनों के उपयोग न करने के मामले में

---

[2] *निदेशक (कार्पोरेटवियोजन), निदेशक (वित्त), निदेशक (डिजाइन और विकास), प्रबंध निदेशक (बैंगलोर कांपलैक्स), एयर स्टाफ के उप प्रमुख*

क्षतिपूर्ति की अदायगी के लिए प्रावधान एचएएल के हितों के विपरीत थी क्योंकि यह इंजन के अनुचित थ्रस्ट पर संचालन समिति की सिफारिशों से पहले से ही अवगत थी।

एमओडी ने कहा (अक्तूबर 2012) कि स्टॉक के रूप में उपलब्ध ईंजन के विकास प्रक्रिया आरंभ करने और किराया शुल्क की अदायगी के लिए स्वीकार किये गये तथा लारजैक इंजन के उपयोग को रोकने के लिए क्षतिपूर्ति ने बिना विलंब के आईजेटी कार्यक्रम पर डिजाइन और विकास कार्य आरंभ करने के लिए एचएएल की सहायता की।

उत्तर इस तथ्य के कारण स्वीकार्य नहीं है कि एचएएल इस बात से पहले से ही अवगत थी कि लारजैक इंजन के थ्रस्ट स्तर उचित नहीं होंगे और उपभोक्ता द्वारा केवल एक मानक इंजन पूरे बेड़े के लिए आवश्यक था। इसके अतिरिक्त, प्रमाणन की पूरी प्रक्रिया नये इंजन के लिए पूरी की जानी थी। इन कारणों से, क्षतिपूर्ति की अदायगी के लिए समझौता तर्क संगत नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप वायुयानों के विकास में देरी हुई और ₹ 4.71 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

7.8.5 एएल 55 आई इंजन का जीवन बढ़ाने के लिए अतिरिक्त व्यय

लारजैक इंजनों के विकास संस्करण हेतु स्नैक्मा के साथ चल रहे विचार विमर्श के साथ-साथ रूस से अधिक थ्रस्ट के एक नये इंजन के अन्वेषण हेतु संचालन समिति के निर्णय (सितम्बर 2000) के अनुसार एचएएल ने स्नैक्मा से अधिक थ्रस्ट के नये इंजनों के साथ-साथ रोसोबोरोनएक्सपोर्ट , रूस से प्रस्ताव मांगे (जनवरी 2003)।"शर्त पर" रखरखाव के साथ इंजन की असीमित कुल तकनीकी जीवन काल के लिए कोटेशन का अनुरोध (आरएफक्यू) मांगा गया और तकनीकी मूल्यांकन समिति ने पाया कि दोनों विक्रेता इस मानदंड से संतुष्ट थे। मूल्यांकन/चयन प्रक्रिया और विस्तृत चर्चाओं के बाद, रोसोबोरोनएक्सपोर्ट द्वारा प्रस्तावित एएल 55 आई इंजन चुने गये (अप्रैल 2004) तदनुसार एएल 55 आई इंजनों के विकास और आपूर्ति के लिए रोसोबोरोनएक्सपोर्ट के साथ एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किये (जून 2005) और 29.50 मिलियन यूएसडी (₹ 132.93 करोड़) की कुल लागत पर पाँच इंजनों (दो मॉक अप सहित) के लिए एक आदेश दिया गया (जुलाई 2005) ।

यद्यपि, आरएफक्यू में निर्दिष्ट असीमित आयु की आवश्यकता के विपरीत, रोसोबोरोनएक्सपोर्ट के साथ एचएएल द्वारा शामिल अनुबंध में विकास चरण के लिए तीन इंजनों के लिए प्रत्येक 100 घंटों की एक सीमित आयु दर्शाई जिसे निर्माण चरण के लिए एक अलग अनुबंध में शामिल होकर जटिल आयु संबर्धन कार्यक्रम द्वारा बढ़ाया जा सकता था। लेखा परीक्षा को तकनीकी मूल्यांकन रिपोर्ट सहित उपलब्ध कराये गये रिकार्डो ने इंजन की आयु को "असिमित" से 100 घंटों तक लाने के लिए कारणों को नहीं बताया।

जून 2005 के ठेके के अन्तर्गत, आपूर्तिकार ने दो प्रोटोटाइप इंजन विकसित किए और जून - दिसम्बर 2006 में, जब ये समस्याएं सामने आई थी, योग्यता परीक्षण और उड़ान परीक्षण किए। तत्पश्चात अक्तूबर/नवम्बर 2007 में, आपूर्तिकार ने सामने आई समस्याओं पर एक विस्तृत प्रेजेन्टेशन बनाया। एचएल के अभिलेख दर्शाते हैं कि इस अवस्था पर आपूर्तिकार ने दोनों प्रोटोटाईप इंजनों के नियत जीवन काल को भी बढ़ा कर 300 घंटे करने का सुझाव दिया। इसके पश्चात बोर्ड के अनुमोदन (सितम्बर 2008) से एचएल ने 26 मिलियन यूएसडी (₹131 करोड़) की लागत पर 300 घंटे का प्रारंभिक जीवन स्थापित करने का कार्य रोसोबोरानएक्सपोर्ट के साथ एक अनुपूरक ठेका किया (अक्तूबर 2008)। आशोधित कार्यकाल वाले इंजन जनवरी 2009 में प्राप्त हुए थे।

इस प्रकार, इंजन के कम जीवन काल को स्वीकार करने और बिना किसी अतिरिक्त लागत के पूरे जीवन काल के लिए रोसोबोरोनएक्सपोर्ट के साथ किए गए ठेके (जून 2005) में एक विशिष्ट शर्त जोड़ने की बात तय करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 131 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ तथा परियोजना को पूरा करने में और विलम्ब हुआ।

एमओडी ने कहा (अक्तूबर 2012) कि इंजनों के जीवन काल का विस्तार एक समय लेने वाली और जटिल कार्य था जिसमें रिंग परिक्षण, विश्लेषण, डिजाईन आशोधन और कई संघटकों का उत्पादन शामिल था जिसमें हजारों घंटे लगने थे और चूंकि इंजनों की लिफ्टिंग,उड़ान परीक्षण प्रगति प्रगामी रूप से प्राप्त की गई थी, अतः एल 55 आई इंजन के लिए प्रारम्भिक रूप से दिया गया 100 घंटे का जीवन काल, प्रोटोटाइप अवस्था के लिए पर्याप्त होता, परन्तु 100 घंटे से अधिक की लिफ्टिंग में विलम्ब से एलएसपी प्रतिमूल रूप से प्रभावित हो सकती थी, साथ-साथ ही शुरू की गई थी और कहा कि इस शर्त के साथ कि इंजन के जीवन काल को और बढाने के लिए और कोई लागत नहीं होगी, जीवन काल बढा कर 100 से 300 घंटे करने के लिए पुनः बातचीत की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचएएल ने इंजनों के असीमित जीवन काल के लिए दरें आमन्त्रित करने के बावजूद एक ठेका किया जिसमें 100 घंटे के जीवन काल को स्वीकार किया गया जिसमें जीवन काल को 100 घंटे से अधिक ब्ढाने के लिए वित्तीय निहितार्थ का कोई उल्लेख नहीं था।

7.8.6 इंजन के भार में परिवर्तन

100 घंटे के जीवन काल सहित इंजन के लिए सहमत तकनीकी विनिर्देशन, इस टिप्पणी के साथ कि पहले तीन इंजनों की राशि उस आंकड़े से थोड़ी अधिक होगी और अन्तिम राशि परस्पर सहमति से तय की जाएगी, इंजन का भार 320 किग्रा.+1 प्रतिशत दर्शाते थे। तथापि, अक्तूबर 2008 में, प्रोटोटाइप और एलएसपी के लिए तक इंजनों का जीवन काल बढ़ा कर 100 से 300 घंटे करने का आदेश दिया गया था तथा आपूर्त इंजनों (जनवरी 2009) का भार सहायक उपस्करों सहित 409 किग्रा. हो गया। जब इंजन के भार को चरणों में 320 कि.ग्रा. की अनतिम अपेक्षा तक घटाने की योजना पर चर्चा की गई (नवम्बर 2010), तो रोसोबोरोनेक्सपोर्ट ने उल्लेख किया कि इंजन/हवाईजहाज़ के इन्टरफेस पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परन्तु इंजन का भार उससे कम स्तर पर ले जाने के लिए इंजन/हवाई जहाज़ इंटरफेस में परिवर्तन की आवश्यकता हो सकती है और उससे इंजन के निष्पादन पर प्रभाव पड़ सकता है। एचएएल द्वारा 2012-13 से एसपी हवाई जहाज़ डिलीवर करने की वचनबद्धता के मद्देनज़र और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इंजन इंटरफेस में कोई परिवर्तन करने से और कुछ काम करने पड़ सकते हैं और उससे विलम्ब हो सकता है, बोर्ड ने इंजन का भार 385 (+5) कि.ग्रा. करने की स्वीकृति और तदनुरूपी संशोधित तकनीकी विनिर्देशन रोसोबोरोनेक्सपोर्ट के साथ सम्नवित करने का अनुमोदन किया (जुलाई 2011)।

इस प्रकार, 300 और 400 कि.ग्राम. के बीच इंजन के भार की आवश्यकता के प्रति एचएएल द्वारा 320 कि.ग्रा. के तकनीकी रूप से अव्यवहार्य विनिर्देशन से इंजन का भार अन्तिम रूप से नियत करने और आपूर्ति की प्राप्ति में विलम्ब हुआ।

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि 385 कि.ग्रा. के अन्तिम भार पर सहमति इसलिए व्यक्त की गइ थी कि भार उस से कम करने से इंजन इंटरफेस तथ्झा इंजन निष्पादन में परिवर्तन करने पड़ते न कि इसलिए कि 320 कि.ग्रा. से कम भार व्यवहार्य नहीं था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि इससे आपूर्ति की प्राप्ति में कोई विलम्ब नहीं हुआ।

यह गलत है क्योंकि भार को अन्तिम रूप से नियत करने के लिए लिए गए समय के कारण लगभग आठ महीने अर्थात नवम्बर 2010 से जुलाई 2011 तक का विलम्ब हुआ था।

7.8.7 वारंटी

एलएसपी जहाज़ की आपूर्ति के ठेके♣ में 12 महीने अथवा भण्डारण की स्वीकृति की तारीख अथवा स्थापना तथा चालू करने की तारीख से 240 प्रचालनात्मक घंटे जो भी पहले हो की वारंटी का प्रावधान था। एचएएल ने विक्रेताओं द्वारा मदों की डिलीवरी की तारीख से 18 से 30 महीने तक की अवधि की वारंटी सहित मार्च 2008 से मार्च 2010 तक खण्डित डिलीवरी के साथ समस्त एलएसपी उत्पादन कार्यक्रम हेतु अक्तूबर 2007 से लाईन प्रतिस्थापन योग्य यूनिटों (एलआरयूज़) की आपूर्ति हेतु क्रय आदेश दिए।

एचएएल ने जून 2008 से मार्च 2012 तक ₹114.76 करोड़ लागत के एलआरयूज़ प्राप्त किए। इस प्रकार यद्यपि एचएएल को उत्पादन शुरू करने के लिए आईजेटी के लिए आईओसी अभी प्राप्त नहीं हुई थी, 2008 से 2009 की अवधि के दौरान प्राप्त मदों की वारंटी ग्राहक को जहाज़ की डिलीवरी से पहले ही समाप्त हो चुकी थी। एचएएल के अनुसार, दोषपूर्ण पाई जाने वाली किसी मद के मामले में जिसकी एचएएल की लागत पर मरम्मत की जरूरत हो, स्थिति की समीक्षा आईओसी/एफओसी प्राप्त करने के पश्चात ही की जाएगी और मामला लागत संशोधन प्रास्ताव के भाग के रूप में प्रतिपूर्ति हेतु एमओडी को भेजा जाएगा।

एमओडी ने कहा (अक्तूबर 2012) कि एलआरयू का आदेश जहाज के संशोधित डिलीवरी कार्यक्रम के अनुसार ही सूचित किया गया थ और एचएएल ने अधिकतम सीमा तक आस्थगित वसूली की थी ताकि वारंटी का लाभ जहाज़ पर उनकी फिटमेंट के समय उपलब्ध हो सके। उसने यह भी बताया कि कुछ विशेष एलआरयूज़ के संबंध में जीवन काल एचएएल के अन्दर पूर्व प्रतिष्ठापन जांच करते समय बढ़ाया जा सकता था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जून 2007 में आदेश देते समय मार्च 2007 के लिए निर्धारित आईओसी भी प्राप्त नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, डिलीवरी कार्यक्रम मार्च 2009 में ही संशोधित किया गया थ। अतः जरूरत से पहले एलआरयू का आदेश देने और समय समाप्त इनवेंट्री बनाने से बचा जा सकता था।

7.8.8 आईजेटी हवाई जहाज़ की आपूर्ति में विलम्ब का प्रभाव

मई 2012 तक, बेंगलूरू की मुख्यालय प्रशिक्षण कमांड के पास, अगस्त 2009 से 113 एचपीटी 32 हवाईजहाज़ों की ग्राउंडिंग के पश्चात 93 (प्रयोग में केवल 90) किरन एमके-I तथा 39 (प्रयोग में केवल 38) किरन एमके -II हवाई जहाज़ थे। जबकि एचपीटी 32 को मूल उड़ान प्रशिक्षण के लिए किरण द्वारा बदल दिया गया था, उस अवस्था के लिए उड़ान सलेबस प्रति प्रशिक्षणार्थी 63 से घटा कर 25 घंटे कर दिया गया था। स्टेज -II के लिए उड़ान सलेबस (लड़ाकू)भी किरन में 94:10 से घटा कर 86:20 घंटे कर दिया गया था तथा और उस अवस्था पर कई प्रयोग हॉक जहाज पर स्टेज-III (फाईटर्स) सलेबस को अन्तिम कर दिए गए थे। प्रशिक्षु पॉयलटों की प्रचालनात्मक कमांड पर तैनाती से पूर्व उनके कुल उड़ान अनुभव में 46 घंटे की कटौती सिमुलेटरों पर प्रशिक्षण द्वारा

♣ *₹ 486.81 करोड़ मूल्य के सीमित श्रृंखला उत्पादन (एलएसपी) की आपूर्ति के लिए 23 मार्च 2006 को एचएएल के साथ संयुक्त सचिव एवं अधिग्रहण प्रबंधक शामिल हुए।*

आंशिक रूप से पूरी (ऑफसेट) कर ली गई थी। आईएएल के लिए 142 पायलटों की प्राधिकृत क्षमता के प्रति केवल 120 से 130 पॉयलटों को ही जगह दी जा रहीं थी।

इस प्रकार एमओडी द्वारा पर्याप्त भुगतान करने के बाद भी, आईएएफ के पॉयलटों के मध्यवर्ती प्रशिक्षण के साथ समझौता किया जाता रहा।

निष्कर्ष

परियोजना को उसके निष्पादन की प्रत्येक अवस्था में हानि हुई। जबकि भार के बारे में अनिर्णय के कारण योजना बिगड़ गई, प्रारंभिक प्रचालनात्मक अनुमोदन प्राप्त किए बिना डिजाईन/विकास के बाद सीमित श्रृंखला उत्पादन और श्रृंखला उत्पादन को साथ-साथ शुरू करने से डिजाईन की अवस्था में ही इंजन के जोर और जीवन काल से जहाज को आईएएफ को प्रदान करने का उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ जिसमें काफी पहले 1999 में ही अपनी मांग बता दी थी। आर्ठओसी प्राप्त करने के लिए यथार्थ तारीख अभी तक अनिर्णीत कहने से परियोजना शुरू होने के 13 वर्ष बाद भी स्वदेशीकरण के प्रयास विफल रहै। एमओडी ने भी एसपी के प्रति ₹ 3074.83 करोड़ जारी किए थे, जिसमें से ₹ 2907.11 करोड़ (95 *प्रतिशत*) का प्रयोग नहीं किया गया था।

7.9 उन्नत हल्के हेलीकाप्टरों की ब्रिक्री में हानि

इक्वेडोर वायुसेना को मूल लागत से कम पर बेचने से एचएएल को ₹ 52.64 करोड़ की हानि हुई। एएलएच की आपूर्ति में देरी के बावजूद भी 6.16 करोड़ के जुर्माने का भुगतान करना पड़ा।

इक्वेडोर वायुसेना (एफएई) द्वारा एक निविदा आंमत्रण के जवाब में हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एचएएल) ने औजारों और अतिरिक्त उपकरण, उपसाधनों इत्यादि सहित सात उन्नत हेलिकॉप्टरों (एएलएच) मार्क-I (ध्रुव II) की आपूर्ति के लिए $ 45.20 मिलियन अमेरिकी डालर की बोली लगाई (जून 2008)। $ 45.20 मिलियन अमेरिकी डॉलर कीमत का अनुमोदन करते समय, जैसा कि निर्यात के लिए बाजार निवेश रणनीति है, अध्यक्ष ने आदेश दिया (मई 2008) कि यदि बोली सफल हो गई तो कलपुर्जे, उपकरण और सेवाओं की बिक्री के माध्यम से हेलीकॉप्टर डिवीजन को उद्धृत कीमत♥ और पूरी लागत के बीच अंतर की वसूली की योजना बनानी चाहिए। उद्धृत कीमत के आधार पर सात एएलएच और संबंधित उपकरणों की आपूर्ति के लिए एचएएल ने जनवरी 2009 तथा जनवरी 2011 के बीच उद्धृत दर पर एफएई के साथ एक करार किया (अगस्त 2008) और आर्डर सुनिश्चित किया।

एचएएल ने मार्च 2009 में पाँच तथा मई 2011 में दो एएलएच की आपूर्ति की। ₹ 204.32 करोड़ (यू.एस. $ 44.84 मिलियन) राशि के बिल के प्रति एचएएल ने जनवरी 2013 में यू.एस. $ 36.08 मिलियन (₹ 155.89 करोड़) प्राप्त किया।

बिक्री की हमारी संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चलाः

- एचएएल के विपणन विभाग ने $ 5.85 मिलयन अमेरिकी डालर प्रति हेलिकॉप्टर (वैकल्पिक उपकरण और अन्य को छोड़कर) की बिक्री मूल्य का तथा $ 49.360 मिलियन अमेरिकी डॉलर के कुल निविदा मूल्य का प्रस्ताव दिया (मई 2008)। हालांकि प्रस्ताव के अनुमोदन

♥ *लाभ और वारंटी, विलम्बित राजस्व व्यय, मैनुअल की लागत, प्रशिक्षण और जमीनी/उड़ान जोखिम बीमा की लागत को छोड़कर।*

हेतु अध्यक्ष के सामने रखने के बाद बिना कोई कारण बताए हेलीकाप्टर के बुनियादी मूल्य तथा कुल लागत मूल्य को संशोधित करके क्रमशः $ 5.30 मिलियन और $ 45.20 मिलियन अमेरिकी डॉलर कर दिया गया। हालांकि अध्यक्ष ने उल्लेख किया कि कीमत प्रस्ताव की समीक्षा की गई थी और इसे $ 45.20 मिलियन अमेरिकी डॉलर के पैकेज कीमत उद्धृत करने हेतु प्रस्तावित किया गया था;

- एचएएल के निदेशक मंडल द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अनुसार अध्यक्ष को किसी भी बिक्री मूल्य की पेशकश करने का पूरा अधिकार था जो मूल लागत (प्रत्यक्ष सामग्री और प्रत्यक्ष श्रमबल) से कम नहीं होनी चाहिए। रक्षा मंत्रालय को जारी करने के लिए 2007-08 के दौरान निर्मित बुनियादी हेलीकॉप्टर के उत्पादन का मूल लागत ₹ 29.06 करोड़ था और इस प्रकार अध्यक्ष ₹ 21.12 करोड़ की लागत का अनुमोदन करने के लिए सक्षम नहीं था जो कि मूल लागत से ₹ 7.94 करोड़[1] कम था;
- विपणन विभाग द्वारा बुनियादी हेलिकॉप्टर की स्वप्रस्तावित कीमत $ 5.85 मिलियन अमेरिकी डालर मूल लागत से कम थी क्योंकि 2007-08 में एचएएल द्वारा निर्मित हेलीकाप्टरों की वास्तविक मूल लागत $ 7.25 मिलियन अमेरिकी डालर (₹ 29.06 करोड़) थी जिसके परिणामस्वरूप $ 1.95 मिलियन अमेरिकी डॉलर प्रति हेलिकॉप्टर और पूरे अनुबंध के लिए $ 13.65 मिलियन अमेरिकी डॉलर की कम कीमत लगाई गई। विपणन विभाग ने हालांकि यह तथ्य अध्यक्ष के संज्ञान में नहीं लाया;
- 2007-08 के दौरान हेलिकॉप्टरों के बुनियादी निर्माण में खर्च ₹ 29.06 करोड़[2] की वास्तविक बुनियादी लागत के प्रति जून 2008 में एफएई को उद्धृत लागत में ₹ 21.12 करोड़ की मूल लागत शामिल थी। 2008-09 के दौरान जब हेलिकॉप्टर दिये गए थे, ₹ 28.64 करोड़ की वास्तविक मूल लागत के संबंध में ₹ 52.64 करोड़[3] राशि की कम वसूली हुई;
- एफएई द्वारा जुर्माने के प्रति ₹ 6.16 करोड़ की वसूली के कारण हेलीकॉप्टरों की सुपुर्दगी में देरी हुई थी;
- अनुबंध मानक एएलएच मार्क II पर नौ अतिरिक्त उपकरणों का समायोजन निर्धारित किया गया। समायोजन से पहले सभी अतिरिक्त उपकरणों की तथा मंत्रालय (एमओडी) के अधीन सैन्य उड़ान योग्यता (आरसीएमए) के लिए क्षेत्रीय केन्द्र द्वारा मंजूरी तथा उड़ान जाँच करने की आवश्यकता थी। खोज और बचाव (एसएआर) होमर एवं आवागमन टकराव की चेतावनी प्रणाली (टीसीएएस) II की क्रमशः दिसम्बर 2012 तथा अगस्त 2013 में प्रमाणित किए जाने की उम्मीद थी। डिलेवरी से पूर्व आपूर्त हेलीकॉप्टरों में से किसी में भी आवश्यक अतिरिक्त उपकरण नहीं लगाये गए थे; और
- जबकि एएलएच का किसी अन्य ग्राहक से कोई भी निर्यात आर्डर नहीं हुआ था, 2010-11 से 2012-13 के दौरान एफएई से कलपुर्जों इत्यादि के लिए प्राप्त आर्डरों का सम्पूर्ण मूल्य केवल ₹ 23.03 करोड़ था, जो हुई हानि की तुलना में काफी कम था।

---

[1] ₹ 29.06 करोड़ - ₹ 21.12 करोड़ = ₹ 7.94 करोड़

[2] परिशोधन, एससीडी एवं अन्य, वांरटी और परिनिर्धारित नुकसान को छोड़कर

[3] ₹ 28.64 करोड़ - ₹ 21.12 करोड़ = ₹ 7.52 करोड़ X 7 हेलीकॉप्टर ₹ = 52.64 करोड़

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2013) किः

- लेखापरीक्षा द्वारा माना गया ₹ 29.06 करोड़ का आंकड़ा उत्पादन की पूरी लागत पर आधारित था जिसमें सामान और श्रमबल की लागत, विलम्बित राजस्व व्यय परिशोधन, वारंटी प्रावधान, फुटकर सीधे प्रभार आदि शामिल थे और यह कि एफएई को उद्धरण में मूल लागत ₹ 23.46 करोड़ निर्धारित किया गया था और इसे एफएई को उद्धरण करने हेतु स्वीकार कर लिया गया था जो कि इकाई मूल्य के समतुल्य था और बोर्ड के मंजूरी की आवश्यकता नहीं थी; तथा
- इसे हेलीकाप्टरों के आगामी 20 वर्षों के संचालन आयु के दौरान कलपुर्जों/उत्पाद सहायता के निरंतर आपूर्ति के माध्यम से वारंटी और अन्य अवयवों के प्रति लगाई गई लागत की वसूली होने का पूरा भरोसा था।

उत्तर हालांकि स्वीकार्य नहीं है क्योंकिः (i) लेखापरीक्षा द्वारा मानी गई प्रत्येक एएलएच के लिए ₹ 29.06 करोड़ की वास्तविक औसत मूल लागत प्रबंधन द्वारा बताए गए अवयवों से अलग था; और (ii) कलपुर्जों के लिए प्राप्त आर्डरों के कम महत्व को देखते हुए 20 वर्षों की संचालन आयु में भी लागत वसूल की उम्मीद वास्तविक प्रतीत नहीं होती।

इस प्रकार, एक अलाभकारी कीमत और समय पर आपूर्ति के लिए संविदात्मक दायित्वों के निर्वहन में विफलता को स्वीकार करते हुए एचएएल को ठेके पर मार्च 2013 तक ₹ 58.80*[3] करोड़ का घाटा उठाना पड़ा।

फरवरी 2013 में मंत्रालय को मामले से अवगत करा दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

7.10 प्रोत्साहन राशि का अनियमित भुगतान

कंपनी ने हल्के लड़ाकू हेलीकॉप्टर के मॉडल के प्रदर्शन के उद्घाटन उड़ान की कथित सफलता पर, जो इसके द्वारा डिज़ाइन एवं विकसित किया जा रहा था, बिना मंत्रालय के अनुमोदन के अपने कर्मचारियों को ₹ 25.98 करोड़ की प्रोत्साहन राशि का भुगतान किया। प्रोत्साहन राशि के भुगतान में औचित्य का अभाव था क्योंकि यह मील का पत्थर 18 महीनों की देरी के बाद प्राप्त हुआ और शुरूआती परिचालन की मंजूरी जो दिसम्बर 2010 में होनी थी, को बार-बार बढ़ाया गया।

रक्षा मंत्रालय ने भारतीय वायु सेना (आईएएफ) के लिए हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा हल्के लड़ाकू हेलीकॉप्टर (एलसीएच) को डिज़ाइन और विकसित करने की मंजूरी दी (अक्टूबर 2006), जिसकी कुल लागत ₹ 376.67 करोड़ से अधिक न हो। मार्च 2012 तक कम्पनी ने परियोजना पर ₹ 303.29 करोड़ खर्च कर दिया था जबकि इसने भारतीय वायु सेना से कुल ₹ 271.20 करोड़ ही प्राप्त किया था।

मंत्रालय द्वारा निर्धारित किए गए प्रमुख लक्ष्यों के अनुसार, प्रौद्योगिकी प्रदर्शक (टीडी)-1 की पहली उड़ान नवम्बर 2008 तक हो जानी थी, जिसकी टीडी-2 मार्च 2009 तक हो जानी थी और प्रांरभिक परिचालन मंजूरी (आईओसी) दिसम्बर 2010 तक प्राप्त कर ली जानी थी। परियोजना दिसम्बर 2010

** ₹ 52.64 करोड़ (हानि) + ₹ 6.16 करोड़ (विलम्ब हेतु जुर्माना = ₹ 58.80 करोड़)*

तक समाप्त हो जानी थी। परियोजना की प्रगति हालांकि धीमी थी और टीडी-1 की उद्घाटन उड़ान मई 2010 मे ही हो पायी, अर्थात; तय समय से 18 महीने बाद। पहली उड़ान के दौरान 12 बाधाओं का पता चला। हमने देखा कि यद्यपि परियोजना की प्रगति तय समय से पीछे थी और कई बाधाओं का पता चला था, कंपनी के निदेशक मंडल ने पहले एलसीएच के निर्माण और **त्वरित** विकास में कर्मचारियों के प्रयासों की सराहना करने के लिए उद्घाटन उड़ान आयोजित होने के अवसर पर (मई 2010) अधिकारियों की श्रेणी और कामगारों के वेतनमान के आधार पर एकमुश्त वित्तीय प्रोत्साहन राशि के भुगतान का अनुमोदन दिया (जून 2010)। हमने आगे देखा कि भुगतान में न केवल एलसीएच परियोजना में लगे वास्तविक कर्मचारी बल्कि कंपनी के सभी कर्मचारियों को भी शामिल किया गया था। कंपनी ने इसके लिए कुल ₹ 25.98 करोड़ का भुगतान किया (अगस्त/सितम्बर 2010)। यह निष्पादन से संबंधित भुगतान योजना और कामगारों को भुगतान किए गए मासिक, तिमाही और वार्षिक प्रोत्साहन भुगतानों के अधीन कार्यकारियों को दिए गए भुगतान के अलावा था।

कंपनी की शक्तियों के प्रत्यायोजना के अनुसार (2008-09) वेतन, अनुलाभ, बोनस, प्रोत्साहन योजनाओं, निष्पादन से जुड़े भुगतान तथा सेवानिवृत्ति लाभ से संबंधित मामलों में बोर्ड की शक्तियाँ असीम नहीं थी बल्कि सरकार के दिशा-निर्देशों के अध्यधीन थी। सार्वजनिक उपक्रम विभाग (डीपीई) ने सभी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएएसयू) को अनुदेश जारी किया (नवम्बर 1997) जिसमें बताया गया कि पीएसयूज़ के कर्मचारियों को बोनस, अनुग्रहपूर्वक भुगतान, मानदेय, पुरस्कार और विशेष प्रोत्साहन इत्यादि का भुगतान नहीं किया जाएगा जब तक कि धनराशि एक विधिवत अनुमोदित प्रोत्साहन योजना के तहत अधिकृत नहीं की जाती। अगस्त/सितम्बर 2010 में एक मुश्त वित्तीय प्रोत्साहन राशि का भुगतान एक अनुमोदित योजना के अंतर्गत नहीं आता था इस प्रकार यह अनियमित था।

यह बताए जाने पर मंत्रालय ने कहा (मई 2012) कि भुगतान कार्य संपन्न होने के पश्चात किया गया और भविष्य में बेहतर प्रदर्शन के लिए प्रयासों की सराहना की प्रकृति का था न कि प्रोत्साहन राशि के लिए। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एक मुश्त भुगतान डीपीई द्वारा आवश्कतानुसार बोर्ड के अनुमोदन की नियमित प्रक्रिया के माध्यम से हुआ था जो कि निष्पादन से जुड़े भुगतान के अनुसार बोर्ड द्वारा सुरक्षित शक्तियों के प्रयोग के अन्दर था। मंत्रालय का उत्तर कि कार्य समाप्त होने के बाद भुगतान किया गया, तथ्यपरक नहीं है क्योंकि अभी तक आईओसी प्राप्त नहीं किया गया था (सितम्बर 2014 में अपेक्षित)। उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि डीपीई दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रकार का कोई भी भुगतान केवल तभी किया जाना चाहिए जब निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन हो और इस मामले में प्राशासनिक मंत्रालय का अनुमोदन लिया जाना था।

परियोजना समाप्ति के लक्षित चरणों की प्राप्ति में महत्वपूर्ण देरी को देखते हुए योग्य प्रशंसा के रूप में मई 2010 में एलसीएच के उद्घाटन उड़ान के समय प्रोत्साहन राशि की मंजूरी अनुचित थी। इसके अलावा, विधिवत अनुमोदित प्रोत्साहन योजना के बिना तदर्थ आधार पर प्रोत्साहन राशि का भुगतान अनियमित था।

अध्याय VIII: उर्वरक विभाग

राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइज़र्स लिमिटेड

8.1 बोली में लागत का अनुचित अनुमान

आयातित यूरिया के रख-रखाव और बिक्री के निविदा के लिए बोली में लागत के गलत अनुमान से ₹ 44.81 करोड़ की हानि हुई।

उर्वरक मंत्रालय (डीओएफ) ने अप्रैल 2007 में जारी निविदा आमंत्रण अधिसूचना (एनआईटी) के आधार पर अपने उद्धृत दर पर ₹ 960 पीएमटी* ₹ 690 प्रति मी. टन पर (पीएमटी) और ₹ 674 पीएमटी पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए धरमतार बंदरगाह, कांदला और तूतीकोरीन बंदरगाहों में वर्ष 2007-08 के दौरान विभिन्न राज्यों/संध राज्यों में आयातित यूरिया के मानकीकरण और वितरण, जहाजों के रख-रखाव, बैगिंग, के लिए हैंडलिंग एजेंट (एचए) के रूप में राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (कंपनी) की नियुक्ति की (मई 2007/नवम्बर 2007)। डीओएफ ने उपरोक्त निविदा को 2 वर्षों (अर्थात 31 मार्च 2012 तक) के लिए बढ़ा दिया (मार्च 2010) और तत्पश्चात 31 मई 2012 तक दो और वर्षों के लिए बढ़ा दिया (मार्च 2012)। तथाकथित एकमुश्त दरों के अलावा एनआईटी के अनुसार कंपनी शुल्क देयताओं, सीमाशुल्क और अंतरदेशीय भाड़ा प्रभारों की क्षतिपूर्ति लेने की पात्र थी। कंपनी ने उपरोक्त दर ₹ 50 प्रति एमटी के लाभ सहित विभिन्न खर्चों के निर्धारण के पश्चात उद्धृत किया था।

2007-12 की अवधि के दौरान कंपनी ने संभाली गई आयातित यूरिया को 175 जहाजों से उतरवा कर 56.77 लाख मी.ट. विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को भेज दिया/वितरित कर दिया। इस गतिविधि में कंपनी ने ₹ 4368.05 करोड़ का व्यय किया और डीओएफ से केवल ₹ 4323.24 करोड़ राशि का ही दावा कर सकी, इससे ₹ 28.39 करोड़ (बेची जा रही 56.77 लाख मी.टन X ₹ 50) के कुल निर्धारित लाभ के प्रति कुल ₹ 44.81 करोड़ की हानि हुई।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि बोली के लिए कंपनी द्वारा तैयार प्राकलन अपर्याप्त था क्योंकि अंतर्देशीय मालभाड़ा, वित्तीय प्रभार और रख-रखाव में कमियों तथा आवागमन की तुलना में लागत के महत्वपूर्ण अवयव बिना एनआईटी शर्तों के विस्तृत विश्लेषण के तय किए गए थे और प्राकलन में शामिल किए थे। कंपनी ने हालांकि लागत के अन्य अवयवों में कुछ बचत की जैसे कि कस्टम हाऊस एजेंट (सीएचए) प्रभार जिससे ₹ 44.81 की शुद्ध हानि हुई।

₹ 69.14 करोड़ लागत की कम वसूली में निम्नलिखित तीन अवयवों ने मूलरूप से योगदान दिया जैसा कि आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

(**क**) भले ही पोतों से जनपदों तक अंतरर्देशीय मालभाड़ा क्षतिपूर्ति योग्य थे, क्षतिपूर्ति

---

* उद्धृत दर ₹ 966

विवरण के अनुसार विनियमित की गई थी जिसे एनआईटी के साथ संलग्न किया गया था। विवरण में एक विशेष बंदरगाह से विभिन्न राज्यों को यूरिया के आवागमन हेतु मालभाड़ा दर तय किया गया था। राज्य के अन्दर आंतरिक संचलन पर ध्यान दिए बिना एक विशेष बंदरगाह से एक विशेष राज्य को यूरिया के परिवहन हेतु विवरण में उल्लिखित दर पर क्षतिपर्ति अनुमत कर दी गई। इस प्रकार विवरण में दिये गए दर को राज्य में सभी ब्लॉक स्तर गंतव्यों को शामिल करने की उम्मीद की गई थी। निविदा की ऐसी संरचना के साथ राज्य में नजदीक के बंदरगाहों में जिला और ब्लॉकों को एचए का लाभ होता, जबकि जिलों और ब्लाकों के बंदरगाह से दूर होने से हानि हो सकती है। चूंकि वास्तविक संचलन राज्य और डीओएफ के संचलन आदेशों के अनुसार विनियमित किए गए थे, डीओएफ से ₹ 54.72 करोड़ की वसूली अभी भी की जानी थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि जिले जो राज्यों में बंदरगाह से दूर थे उनको बंदरगाह से आपूर्ति की जानी थी जिससे भारी मात्रा में कम वसूली हुई।

(**ख**) डीओएफ के पक्ष में साख-पत्र (एलसीज़) की शुरूआत हेतु किए जाने वाले वित्त प्रभारों के प्रति कंपनी ने ₹ 6/- पीएमटी निर्धारित किया। फिर भी कंपनी ने भारतीय स्टेट बैंक, कंपनी के बैंकर द्वारा उद्ग्रहीत एलसी उद्घाटन प्रभार को प्राकलन में शामिल किया, इसने एलसी चर्चा प्रभार को प्राकलन में शामिल नहीं किया जो स्टेट बैंक ऑफ पटियाला, डीओएफ के बैंकर द्वारा उद्ग्रहीत किया गया था। इस चूक के कारण कंपनी को एलसी चर्चा प्रभारों के प्रति ₹ 7.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। हालांकि ध्यान में आने के बाद प्राकलन की तुलना में एलसी उद्घाटन प्रभार पर अर्जन वित्त प्रभारों के प्रति कंपनी द्वारा किया गया शुद्ध अतिरिक्त व्यय ₹ 5.87 करोड़ था।

मंत्रालय ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि स्टेट बैंक ऑफ पटियाला द्वारा उद्ग्रहीत एलसी चर्चा प्रभार प्राकलन में प्रत्याशित नहीं था। ₹ 5.87 करोड़ के अतिरिक्त व्यय को टाला जा सकता था यदि कंपनी ने एलसी के प्रति शामिल व्यय का पूरा विवरण सुनिश्चित किया होता अथवा कंपनी ने एलसी के लिए स्टेट बैंक ऑफ पटियाला, मुम्बई में खाता खोला होता।

(**ग**) कंपनी ने यूरिया निर्गम कीमत पर संगणित 0.25 प्रतिशत पारगमन हानि तथा हैंडलिंग को शामिल करने वाली कमियों के प्रति ₹ 9 पीएमटी प्राकलित किया जो अपने बैक-टू-बैक निविदा में सीएचए को कंपनी द्वारा अनुमत 0.5 प्रतिशत से भिन्न था। 2007-08, 2008-09, 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए वास्तविक कमी (गंतव्य गोदाम भंडारण हानि सहित) क्रमशः 0.81, 0.57, 0.22, 0.50 और 0.44 प्रतिशत थी। इस प्रकार हैंडलिंग और पारगमन हानियों के लिए कंपनी द्वारा अपनाए मानक अवास्तविक थे। इन वर्षों में किसी में भी (वर्ष 2009-10 को छोड़कर) वास्तविक कमियाँ प्राकलित मानकों के अनुरूप नहीं थी। कमियों का मूल्य प्राकलन से अधिक ₹ 8.55 करोड़ थी जिसे कंपनी द्वारा अवशोषित किया जाना था।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि उन्होंने सीएचएज़ से कमी के लिए 0.5 प्रतिशत से अधिक पर हानियों की वसूली कर ली है और यदि सीएचएज़ के साथ ठेके में कमियों की प्रतिशतता 0.25 रखी गई तों इससे उनके द्वारा उच्च दरों पर उगाही होगी। प्रबंधन का उपरोक्त उत्तर किसी दस्तावेज साक्ष्य द्वारा समर्थित नही था।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कंपनी को एनआईटी में प्रतिकूल शर्तों से अवगत होना चाहिए था और इस प्रकार का कम मार्जिन उद्धृत नहीं करना चाहिए। इसके अतिरिक्त कंपनी को प्राकलन करने से पहले एलसी चर्चा प्रभारों के प्रति शामिल व्यय का विस्तृत विवरण भी सुनिश्चित करना चाहिए था तथा बैक-टू-बैक निविदा के माध्यम से सीएचए से पारगमन हानि की हैंडलिंग की वास्तविक कमी की वसूली के लिए प्रावधान बनाने चाहिए थे।

कंपनी ने हालांकि, सीएचए प्रभार जैसे लागत के अन्य अवयवों में कुछ बचत की जिससे सकल घाटा कम होकर ₹ 44.81 करोड़ हुआ। इस प्रकार मुख्यतः अंतरदेशीय मालभाड़ा प्रभारों, वित्त प्रभारों और हैंडलिंग और पारगमन हानियों में प्राकलन में से किए गए अतिरिक्त व्यय के कारण कंपनी को ₹ 44.81 करोड़ का घाटा हुआ।

दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को मामले से अवगत करा दिया गया था और उत्तर अभी प्रतीक्षित था (फरवरी 2013)।

अध्याय IX: वित्त मंत्रालय

जनरल इंश्योरेंस कारपोरेशन ऑफ इंडिया

9.1 पुनर्बीमा संधिपत्र[1] के अविवेकपूर्ण स्वीकृति के कारण परिहार्य हानि

स्टार हेल्थ द्वारा जारी 'राजीव आरोग्यश्री सामुदायिक स्वास्थ्य बीमा योजना' को कवर करने के लिए पुनर्बीमा संधिपत्र के अविवेकपूर्ण स्वीकृति के कारण ₹ 197.80 करोड़ की हानि हुई।

स्टार हेल्थ एण्ड एलाइड इंश्योरंस कंपनी लिमिटेड (स्टार हेल्थ) ने आंध्र-प्रदेश सरकार द्वारा शुरू की गई आरोग्यश्री हेल्थ केयर ट्रस्ट को राजीव आरोग्यश्री सामुदायिक स्वास्थ्य बीमा योजना[2] (योजना) जारी की (मार्च 2007)। दायित्वों के प्रति अपने सत्तांरित[3] वार्षिक प्रीमियम शेयर (मार्च 2007 से प्रभावी) से योजना को चलाने के लिए स्टार हेल्थ ने दुर्घटना व्ययों की वसूली करने के पश्चात जनरल इंश्योरेंश कारपोरेशन ऑफ इंडिया (जीआईसी) को स्वैच्छिक सत्तान्तरण किया। शेष के लिए स्टार हेल्थ ने हानि समाप्ति आधार[4] पर जीआईसी से पुनर्बीमा कवर मांगा (फरवरी 2007) जो कि योजना के पाँच चरणों के लिए पाँच संधिपत्र जारी करते हुए 1 अप्रैल 2007 से इसे प्रदान किया गया।

100 प्रतिशत ऋण 8.50 प्रतिशत तथा 100 प्रतिशत ऋण 12.63 प्रतिशत

स्टार हेल्थ ने निर्धारित शुद्ध प्रीमियम आय (ईएनपीआई)[5] की 87.37 प्रतिशत से 91.50 प्रतिशत रेंज को बरकरार रखा। जैसा कि स्टार हेल्थ द्वारा प्रीमियम को बरकरार रखा गया, हानि ईएनपीआई की लगभग 80 प्रतिशत (वर्ष 2011 की हामीदरी के लिए जहाँ यह 90 प्रतिशत थी, को छोड़कर) बनी रही। हालांकि, जीआईसी की अधिकतम देयता ईएनपीआइ की 8.50 प्रतिशत से 12.63 प्रतिशत रेंज की प्रीमियम के लिए वर्ष 2007 से 2011 की हामीदारी के दौरान स्टार हेल्थ की बरकरार हानि से अधिक ईएनपीआई की 35 प्रतिशत से 70 प्रतिशत के रेंज में थी।

---

[1] *सामान्यतः एक वर्ष की अवधि के लिए कुछ वर्ग या व्यापार के पुनर्बीमा के लिए लागू निविदात्मक शर्तों को शामिल करते हुए सीडिंग कंपनी और पुनर्बीमा करने वाले के बीच एक करार*

[2] *ऐसी जनसंख्या जो स्वास्थ्य कार्ड/राशन कार्ड पर परिगणित तथा फोटोग्राफ के अनुसार गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करते हैं, को शामिल करते हुए 1 अप्रैल 2007 से आंध्र प्रदेश में लागू किया था। योजना लाभार्थी सदस्यों (परिवार को लाभ देने हेतु अस्थायी आधार पर) अस्पताल तथा सर्जिकल प्रक्रियाओं के लिए खर्चों को प्राप्त करने लिए किसी भी नेटवर्क अस्पताल में प्रतिवर्ष प्रति परिवार के लिए ₹ 1.50 लाख तक बिना पैसे के कवरेज प्रदान करती है।*

[3]

स्टार हेल्थ का पुनर्बीमा सत्तान्तरण पैटर्नः

सकल प्रीमियम----- कम----> दुर्घटना व्यय----कम----> जीआईसी को दायित्व सत्तान्तरण----कम----> जीआईसी को स्वैच्छिक कोटा शेयर सत्तान्तरण

= प्राकलित कुल प्रीमियमा आय

---- कम---> स्टार हेल्थ द्वारा बरकरार (इएनपीआई की रेंज 87.37 से 91.50 प्रतिशत)

= हानि कवर को बंद करने के लिए जीआईसी को शेष ईएनपीआई (ईएनपीआई की रेंज 8.50 से 12.63 प्रतिशत)

[4] *जीआईसी को एक पूरी अवधि के दावों की एक सकल धनराशि के प्रति स्टार हेल्थ को अर्जित प्रीमियम आय की विशिष्ट प्रतिशतता से अधिक सुरक्षित करना होगा।*

[5] *ईएनपीआई सकल वार्षिक प्रीमियम में से स्टार हेल्थ के आकस्मिक व्ययों, जीआईसी को दायित्वों व स्वैच्छिक सत्तान्तरण को घटाकर था।*

वर्ष 2007 से 2011 की हामादारी से संधिपत्र का सम्पूर्ण निष्पादन ₹ 197.80 करोड़ की निरंतर हानि दर्शायी जो कि निम्नवत हैः

राजीव आरोग्यश्री सामुदायिक स्थास्थ्य बीमा योजना के सभी संधिपत्रों का कुल परिणाम और दावा अनुपात

जीआईसी की संधिपत्र संख्या (प्रारंभ होने की तिथि)	चरण	चरण में शामिल जिले	कुल परिणाम (आगे के पुनर्बीमा और किए गए दावों की लागत की कम स्वीकार्यता)						
				हामादरी वर्ष					(₹ करोड़ में)
				2007	2008	2009	2010	2011	कुल जोड़
43788 (01.04.07)	1 और 3	अनंतपुर, महबूबनगर श्री काकुलम, मेंडक, वाईएसआर (कादप), करीमनगर, एसपीएस नेल्लोर, प्रकाशम	**परिणाम**	-3.09	9.24	48.42	-15.75	21.42	**60.24**
			दावा अनुपात *(प्रतिशत)*	दावा नहीं	478	588	दावा नहीं	188	
45348 (05.12.07)	2	पश्चिम गोदावरी, पूर्व गोदावरी, चित्तौड़, नलगोंडा, रंगारेड्डी	**परिणाम**	11.15	10.94	19.71	32.30	गैर-नवीनीकृत	**74.10**
			दावा अनुपात *(प्रतिशत)*	209	209	265	253		
45566 (15.04.08)	केवल 3	मेंडक, वाईएसआर (कादप), करीमनगर, एएएसपी नेल्लोर, प्रकाशम	**परिणाम**	लागू नहीं था	11.46	-13.47	चरण I के साथ संलग्न		**-2.01**
			दावा अनुपात *(प्रतिशत)*		249	4			
45695 (17.07.08)	4 और 5	करनूल, अदीलाबाद, हैदराबाद, विजयनगरम, विशाखापत्तनम	**परिणाम**		6.48	14.87	43.35	-10.60	**54.10**
			दावा अनुपात *(प्रतिशत)*		186	251	352	47	
45698 (17.07.08)	केवल 5	निजामाबाद, वारगंल, खम्मम, गुंटूर, कृष्णा जिला	**परिणाम**		22.46	-11.09	चरण IV के साथ संलग्न		**11.37**
			दावा अनुपात *(प्रतिशत)*		335	दावा नहीं			
									197.80

स्रोतः 31.03.2012 को एसएपी बीडब्ल्यू रिपोर्ट (-) जीआईसी के लाभ और + जीआईसी की हानि का सूचक है।

संधिपत्रों की हामीदरी और संभावनाओं की प्रभावकारिता की जाँच की गई और लेखापरीक्षा में देखा गया किः-

I. स्टार हेल्थ द्वारा बीमित स्वास्थ्य बीमा योजना को कवर करने के लिए रिइंश्योरेंस प्रदान करना अनिवार्य नहीं था इस प्रकार जीआईसी उचित प्रीमियम तय करने तथा साथ-साथ और शर्तें तय करने के लिए स्वतंत्र थी।

II. स्टार हेल्थ की देयता अनुपात के प्रीमियम की रेंज 1.09:1 से 1.02:1 थी जीआईसी की देयता अनुपात के इस प्रीमियम के प्रति रेंज 1:4.12 से 1:5.54 थी। अर्जित प्रीमियम पाँच

वर्षों के तीन (2008, 2009 और 2010) में से जीआईसी का दावा अनुपात[♠] 100 प्रतिशत से अधिक बढ़ गया और 2009 में 588 के उच्च शिखर तक पहुँच गया जो दर्शाता है कि जीआईसी द्वारा स्वीकृत देयता प्रीमियम के अनुरूप नहीं थी।

III. यद्यपि, 104 प्रतिशत दर की अनुपात को ध्यान में रखते हुए जीआईसी ने 2008 में 21.73 प्रतिशत की दर से नवीकरण प्रीमियम दर की गणना की थी, इसने वास्तव में केवल 12.63 प्रतिशत ही प्रभारित किया था। इसने हानि अनुपात को और बढ़ा दिया। उच्चतर प्रीमियम दर प्रभारित करते हुए जीआईसी अपना ब्याज सुरक्षित करने में विफल रहा।

मंत्रालय का उत्तर (फरवरी 2012) निम्नानुसार थाः

- जीआईसी ने लंबी अवधि के नजरिये से कारोबार स्वीकार करने का निर्णय लिया जबकि कवरेज का विषय बड़ी मात्रा में बीपीएल जनसंख्या को मास हेल्थ इंश्यारेंस उपलब्ध कराना था। यह भी कहा गया कि स्टार हेल्थ केवल जीआईसी के साथ सभी कारोबार कर रहा है न कि चुनिंदा कारोबार।

- टिप्पणी, कि जीआईसी को प्रीमियम के लिए अपनी देयताओं को प्रतिबंधित रखना चाहिए था, बीमा प्रथाओं के बिल्कुल खिलाफ जाता है जिसमें जोखिम लिया जाता है न की कुछ और इसके अलावा इस प्रकार के प्रस्ताव से ऐसी स्थिति को बढ़ावा मिलता जिसमें जीआईसी को बीमाधारक को प्रीमियम के भुगतान न किये गये भाग को भी लौटाना पड़ता बीमाधारक को प्रीमियम के गैर-भुगतान वाले भाग की वापसी करने की जीआईसी की जो कि बीमा का अधार नहीं था।

- वर्ष 2010-11 के 95 प्रतिशत से 5 प्रतिशत अधिक हानि क्षेत्र तथा वर्ष 2011-12 में 110 प्रतिशत से 10 प्रतिशत बढ़कर 120 प्रतिशत के समावेश की तुलना में जैसे सुधार नवीनीकरण के समय शुरू किये गये।

- भावी दृष्टिकोंण के साथ और ग्राहक के साथ उनके अनुभव के आधार पर संधिपत्र पर हस्ताक्षर किया गया था। संदर्भित टिप्पणी केवल एक अस्थायी कार्यकारी-शीट थी जिसका ग्राहक की मजबूती शामिल प्रीमियम के आकार तथा योजना के स्थायित्व से कोई संबंध नहीं था।

- प्रभारित दर व्यवहारिक व आकर्षक थी तथा तमिलनाडु सरकार के कलिंगर कापिट्टू थिट्टम को दी गई योजना की रेटिंग में प्रमाणित था जहाँ जीआईसी ने 12.63 प्रतिशत प्रभार लगाया था और ₹ 30.47 करोड़ का लाभ कमाया।

मंत्रालय का तर्क निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं थाः

- प्रत्येक जोखिम की इसके व्यक्तिगत गुणों और अवगुणों के आधार पर मूल्यांकन किए जाने की आवश्यकता थी। चूंकि पुनर्बीमा के ठेके वार्षिक ठेके होते हैं और नवीनीकरण की गांरटी कभी नहीं है, लम्बी अवधि के नजरिये से हामीदारी का विवाद मान्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, सभी पाँच संधिपत्रों के परिणामों को देखते हुए जो विभिन्न चरणों पर पूरी तरह हानि पहुँचाने वाले थे, स्वीकार्यता विवेकपूर्ण नहीं थी।

[♠] *(जीआईसी का लिया गया दावा/अर्जित प्रीमियम)* 100*

- स्टार हेल्थ द्वारा जारी मूल पॉलिसी मे लाभ की स्थिति में प्रीमियम वापसी की शर्तें शामिल थीं। इस प्रकार बीमा पद्धति का विचार मान्य नहीं है। कंपनी के हित में देयता अनुपात प्रीमियम स्टार हेल्थ के साथ मिलकर क्रमबद्ध रूप से किया जाना था।
- जैसा कि योजना 2011-12 में बन्द हो गयी थी, 2010-11 में हानि क्षेत्र की शुरूआत योजना के अंत में हुई थी। यह वर्ष 2010-11 में केवल ₹ 18.05 करोड़ तक हानि को कम कर सकता था। इसके अतिरिक्त वर्ष 2011-12 में 110 प्रतिशत से 120 प्रतिशत के हानि क्षेत्र के संशोधन के प्रति जीआईसी ने अपना शेयर 90 प्रतिशत से बढ़ाकर 100 प्रतिशत कर दिया। अतः यह व्यवहारिक रूप से एक प्रभावी उपाय नहीं था।
- जीआईसी का विचार कि संगणित प्रीमियम दर 21.73 प्रतिशत अस्थायी था, मान्य नहीं है क्योंकि कार्य निश्चित आधार पर नहीं था अर्थात बताई गई गणना निर्धारित दावा अनुपात को ध्यान में रखते हुए 104 प्रतिशत की गई थी। इसके अलावा, बीमा कंपनी को आकर्षित करने के लिए 12.63 प्रतिशत का प्रीमीयम दर प्रभारित करना बाद में सोचा गया विचार है तथा स्वीकार्य नहीं है, विशेष रूप से तब, जबकि घरेलू बीमा बाजार में जीआईसी के लिए कोई प्रतिद्वंद्वी नहीं है।
- वर्ष 2009 में तमिलनाडु सरकार द्वारा शुरू किया कालिंगर कापिट्टू थिट्टम (केकेटी) 2007 में लाई गई राजीव आरोग्यश्री स्वास्थ्य योजना के पूरी तरह समान नही थी। जैसा कि पहले ही कहा गया था कि प्रत्येक जोखिम का मूल्यांकन व्यक्तिगत विशेषताओं के आधार पर किया जाना था। इस प्रकार केकेटी की 2007 में हामीदारी से तुलना नही थी। आगामी वर्षों के दौरान हानि को कम करने वाले प्रयास पर्याप्त नहीं थे जैसा कि ऊपर दर्शाया गया था।

इस प्रकार, स्टार हेल्थ, एक निजी सामान्य बीमा कंपनी द्वारा जारी 'राजीव आरोग्यश्री सामुदायिक स्वास्थ्य बीमा' को कवर करने के लिए पुनर्बीमा संधिपत्रों की अविवेकपूर्ण स्वीकृति से ₹ 197.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड, न्यू इण्डिया एश्योरेन्स कम्पनी लिमिटेड, ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और यूनाईटेड इण्डिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड

9.2 समूह स्वास्थ्य योजना की भागीदारी में परिहार्य हानि

चार पीएसयू बीमा कम्पनियों ने स्टार हैल्थ और एलाइड इश्योरेंस कम्पनी के साथ एक सह-बीमा करार करने के अविवेकी निर्णय के कारण जून 2012 को समाप्त चार वर्षों की अवधि के दौरान ₹ 121.81 करोड़ की हानि वहन की थी।

नवम्बर 2007 में, तमिलनाडु सरकार (जीओटीएन) ने तमिलनाडु सरकार के नियंत्रण के अन्तर्गत सरकारी विभागों, राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों, स्थानीय निकायों, राज्य सरकार के विश्वविद्यालयों और संविधिक बोर्डों के कर्मचारियों को (उनके परिवार के सदस्यों सहित) स्वास्थ्य कवर (बीमा योजना) उपलब्ध कराने के लिए सामान्य बीमा कम्पनियों से बोलियां आमंत्रित की थी।

आईसीआईसीआई के सहयोग से स्टार हैल्थ और एलाइड इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड ने प्रतिवर्ष ₹ 675 प्रति व्यक्ति पर बीमा प्रीमियम की न्यूनतम दर उद्धृत की (11 फरवरी 2008)। चार

सार्वजनिक क्षेत्र की बीमा कम्पनियों[1] (एनआईए,एनआईसी, ओआईसी और यूआईआईसीःपीएसयू बीमा कम्पनियां) ने भी प्रतिवर्ष प्रति व्यक्ति ₹ 720 से 780[2] की रेंज में प्रीमियम उद्धृत करते हुए बोली में भाग लिया । आगे तमिलनाडु सरकार के साथ विचार-विमर्श के बाद स्टार प्रतिवर्ष, प्रति कर्मचारी ₹ 495 के अन्तिम प्रीमियम पर सहमत हुए।

यद्यपि पीएसयू बीमा कम्पनियों द्वारा उद्धृत प्रीमियम, स्टार द्वारा अन्तिम सहमति से काफी अधिक था, चार पीएसयू बीमा कम्पनियों ने स्टार की साथ एक अग्रेता के रूप में सह-बीमा करार (18 फरवरी 2008) किया। करार के अनुसार, चार पीएसयू बीमा कम्पनियों ने बीमा योजना में 15 *प्रतिशत* प्रत्येक की साझेदारी की। प्रीमियम, दावें और सहमति व्यय, स्टारः आईसीआईसीआई लोम्बार्डः चार पीएसयू बीमा कम्पनियों में 21:19:60 के अनुपात में बांटे गए थे। इसके बाद, स्टार ने जून 2012 में समाप्त चार वर्षों की अवधि को कवर करने वाली स्वास्थ्य बीमा योजना (जून 2008) जारी की।

इस योजना के अन्तर्गत जून 2008 से जून 2012 की अवधि के लिए, चार पीएसयू बीमा कम्पनियों ने ₹ 137.33 करोड़ का प्रीमियम प्राप्त किया और दावों, प्रशासनिक प्रभार और अन्य खर्चों के प्रति ₹ 259.14 करोड़ का व्यय स्वीकार किया। पीएसयू बीमा कम्पनियों ने इस बीमा योजना में नीचे दिए गए विवरण के अनुसार ₹ 121.81 करोड़ की कुल हानि वहन की थी।

प्राप्त किए गए वास्तविक प्रीमियम का विवरण और सहमति हिस्से के 15 *प्रतिशत* के प्रति स्वीकार किए गए दावे

(आंकड़ेः ₹ करोड़ में)

	एनआईए	एनआईसी	ओआईसी	यूआईआईसी	जोड़
ए. प्रीमियम का हिस्सा	34.31	33.62	34.04	35.36	**137.33**
बी. पूरे किए गए दावों और अन्य व्ययों का हिस्सा	64.50	62.87	62.75	69.02	**259.14**
हानि (ए-बी)	30.19	29.25	28.71	33.66	**121.81**

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि पीएसयू बीमा कम्पनियां स्टार की प्रीमियम दर पर, बिना किसी दर्ज कारण और कवर किए जाने वाले कर्मचारियों की संख्या, आयु वर्ग का संयोजन, पिछला चिकित्सा इतिहास, विकृति, बीमा किए जाने वाले व्यक्तियों की मृत्यु दर आदि से संबंधित विवरण प्राप्त किए बिना, सहमत हो गए थे। पीएसयू बीमा कम्पनियों को प्रत्येक पोलिसी वर्ष के आरम्भ में कवर किए जाने वाले कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों की वास्तविक संख्या के विवरण की जानकारी नहीं दी गई थी, जिसके अभाव में स्टार द्वारा वितरित प्रीमियम की पर्याप्तता की जांच नहीं जा सकी थी। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि सह-बीमा करार में, स्टार द्वारा पीएसयू कम्पनियों को वितरित दावों/लागत की जांच के लिए और आपसी सहमति द्वारा पोलिसी की अवधि के दौरान सह-बीमा करार से किसी भी समय पीछे हटने के लिए प्रावधान नहीं था।

यूआईआईसी/एनआईए ने कहा (जुलाई 2012/जनवरी 2013) कि कम प्रीमियम को मंजूरी केवल समूह छूट और विशेष बिमारियों की कवरेज के कारण थी। एनआईसी ने कहा (अक्तूबर 2012) कि

---

[1] *(1) न्यू इण्डिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड (एनआईए), (2) राष्ट्रीय बीमा कम्पनी लिमिटेड (एनआईसी), (3) ओरिएंटल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड (ओआईसी) और (4) युनाईटेड इण्डिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड (यूआईआईसी)।*

[2] *एनआईसी ₹ 780; एनआईए ₹ 730, ओआईसी ₹ 725 और यूआईआईसी ₹ 720।*

यह स्टार द्वारा मंजूर कि गई दर पर सह-बीमा के लिए तैयार हुआ क्योंकि स्टार के पास ऐसी बड़ी योजनाओं के प्रबंध करने का अनुभव और विशेषज्ञता थी। ओआईसी ने कहा (सितम्बर 2012) कि सभी पीएसयू बीमा कम्पनियों ने स्टार के साथ एक सामान्य सह-बीमा करार पर हस्ताक्षर किए जैसा अभ्यास चल रहा था।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकिः

- स्टार के साथ उनकी अपनी दरों की तुलना में असामान्य सह-बीमा करने के लिए चार पीएसयूज़ बीमाकर्ताओं का निर्णय किसी दस्तावेज़ित विश्लेषण पर आधारित नहीं था। वास्तव में, उन्होनें जो दर स्वीकार की वह केवल स्टर के साथ ही बातचीत द्वारा तय की गई थी।
- यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रीमियम, दावे और लागतें स्टार द्वारा पीएसयू बीमाकर्ताओं को सही ढंग से आबंटित की गई थी, कोई जांच विद्यमान नहीं थी।
- यद्यपि 15 प्रतिशत का हिस्सा सभी चारों पीएसयू बीमाकर्ताओं के लिए संयुक्त था, हैरानी की बात यह है कि प्रत्येक पीएसयू बीमाकर्ता ने प्रीमियम की भिन्न-भिन्न राशि प्राप्त की थी तथा और व्यय की अलग-अलग राशियां स्वीकार की थी जैसाकि उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया है।

संक्षेप में, दावे की एक बड़ी राशि उन चार पीएसयू बीमाकर्ताओं द्वारा वहन की गई थी जिन्होंने कम प्रीमियम के बावजूद और उनके वित्तीय हितों की रक्षा के लिए समुचित और समुचित शेषों के बिना ही सह-बीमा को स्वीकार कर लिया था।

मामला अगस्त 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)

दी ओरिएन्टल इंश्योरेंश कम्पनी लिमिटेड

9.3 बाह्य स्थापनों में जोखिमों के अधिक अवरोधन के कारण हानि

कम्पनी ने बाह्य स्थापनों में जोखिमों के अधिक अवरोधन के कारण ₹ 17.67 करोड़ की हानि उठाई

भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण (आईआरडीए) (सामान्य बीमा पुनर्बीमा) नियमावली, 2000 भारत में पुनर्बीमा प्रबन्धों को शासित करती है। आईआरडीए नियमावली के खण्ड 3(4) में अनुबंध किया जाता है कि प्रत्येक बीमाकर्ता के पुनर्बीमा कार्यक्रम को प्रत्येक वित्तीय वर्ष के प्रारम्भ से शुरू किया जाएगा और प्रत्येक बीमाकर्ता इसे आईआरडीए को प्रस्तुत करेगा। ओरिएन्टल इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड (कम्पनी) के पुनर्बीमा कार्यक्रम के अनुसार यह भारतीय पुनः बीमाकर्ता जो जनरल इंश्योरेंस कारपोरेशन ऑफ इण्डिया (जीआईसी) हैं, को बीमाकृत राशि की विशिष्ट प्रतिशतता (अनिवार्य अर्पण) दे देता है। अनिवार्य अर्पण के पश्चात् बेशी के लिए भारतीय बीमाकर्ताओं (अन्तरसमूह अर्पण) को प्रस्ताव दिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, अन्तरसमूह अर्पण के पश्चात् बेशी को कम्पनी की संधियों में दिया जाता है। बीमाकृत की शेष राशि को प्रत्येक जोखिम जब कभी भी इसका कम्पनी द्वारा बीमा किया जाता है के लिए पॉलिसी के जारी करने के समय पर एक मामले से दूसरे मामले के आधार पर अलग-अलग बीमाकर्ताओं को वैकल्पिक रूप से दिया जाता है।

अच्छे निगमित अभिशासन (नवम्बर 2004) के लिए पुनर्बीमा व्यवस्था-दिशानिर्देशों पर आईआरडीए परिपत्र के अनुसारः

- बीमाकर्ता के पुनर्बीमा कार्यक्रम के अनुमोदन के लिए अधिकार मात्र निदेशक मंडल के पास होंगे। कार्यक्रम के प्रस्तुत करने की प्रक्रिया के दौरान या आगामी तारीख पर आवश्यक पाए गए किसी भी परिवर्तन को तुरन्त बोर्ड को सूचित किया जाना चाहिए और परिवर्तनों के लिए उनका पूर्व अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए।

- प्रबन्धन के पास निदेशक मंडल के पूर्व लिखित अनुमोदन के बिना, न तो पुनर्बीमा कराने में विफलता के कारण और न ही मूल जोखिम की शर्तों से विभिन्न शर्तों पर पुनर्बीमा कराने के कारण, बीमाकर्ता के निवल अवरोधन को बढ़ाने के लिए अधिकार नहीं होंगे।

- एक बीमाकर्ता को पूर्णतः अपेक्षित पुनर्बीमा कराए बिना 'जोखिम नहीं उठाना' चाहिए।

कम्पनी के पुनर्बीमा प्रचालनों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि कम्पनी ने पुनर्बीमा कार्यक्रम में विशिष्ट सीमाओं से परे जोखिमों के अधिक अवरोधन के कारण एक मामले में ₹9.93 करोड़ की हानि और बीमाकर्ताओं द्वारा दी गई शर्तों से अलग शर्तों पर बीमांकन जोखिम के कारण दूसरे मामले में ₹8.54 करोड़ की हानि उठाई। इन दो मामलों के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

(i) कम्पनी ने कोची में 17 अक्तूबर 2010, विजाग में 20 अक्तूबर 2010 और गोवा में 24 अक्तूबर 2010 को आयोजित भारत और आस्ट्रेलिया के मध्य तीन आँखों देखे एक दिवसीय अन्तरराष्ट्रीय (ओडीआई) क्रिकेट मैच के प्रसारण में राजस्व की हानि की जोखिम को कवर करते हुए मैसर्स नियो स्पोर्टस ब्रोडकास्ट प्राइवेट लिमिटेड को एक विशेष आकस्मिक पॉलिसी जारी की। कोची और गोवा में पहले और तीसरे ओडीआई क्रिकेट मैचों के निरस्त होने के कारण पॉलिसी के अंतर्गत दो दावे हुए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने उस वर्ष के लिए पुनर्बीमा कार्यक्रम के अनुसार जोखिमों का पुनर्बीमा नहीं किया। पुनर्बीमा कार्यक्रम के अनुसार पहले ओडीआई क्रिकेट मैच के बारे में जोखिम का निवल अवरोधन मात्र 28.47 प्रतिशत होना चाहिए जबकि कम्पनी ने अपने नेट पोर्टफोलियो में जोखिम के 56.24 प्रतिशत को रोक लिया जिसके परिणामस्वरूप किसी अभिलेखित औचित्य के बिना 27.77 प्रतिशत तक जोखिम का अधिक अवरोधन हुआ। इसी प्रकार तीसरे ओडीआई क्रिकेट मैच के संबंध में 23.33 प्रतिशत (24.29 प्रतिशत के बजाए 47.62 प्रतिशत) तक जोखिम का अतिरिक्त अवरोधन हुआ था। उसके एकाउन्ट में जोखिम का यह अतिरिक्त अवरोधन निगमित अभिशासन 2004 पर आईआरडीए परिपत्र के उल्लंघन में था जिसके अनुसार पूर्णतः कराए गए अपेक्षित पुनर्बीमा के बिना कम्पनी को जोखिम नहीं लेना चाहिए। इसके परिणामस्वरूप कुल ₹9.93 करोड़ का पहले और तीसरे ओडीआई क्रिकेट मैचों के संबंध में क्रमशः ₹5.60 करोड (₹20.17 करोड़ की दावा राशि का 27.27 प्रतिशत) और ₹4.33 करोड़ (₹18.56 करोड की दावा राशि का 23.33 प्रतिशत) की हानि हुई।

प्रबन्धन ने अतिरिक्त अवरोधन को स्वीकार किया जो दो विभिन्न स्थानों से जारी होने वाली पॉलिसियों का परिणाम था जिसके कारण जोखिम का संचय जोखिम के प्रारम्भ करने के समय

पर ध्यान में नहीं आया था और बताया गया कि ऐसी गलतियों की पुनरावृत्ति को दूर करने के लिए कम्पनी ने क्रिकेट मैचों के लिए केन्द्रित अनुमोदन के लिए कदम उठाए थे।

(ii) कम्पनी ने सामग्री क्षति अर्थात भवन, स्टॉक संयंत्र एवं मशीनरी और बीमाकृत की लाभ की हानि के जोखिम को कवर करते हुए 01 अप्रैल 2006 से 31 मार्च 2007 की अवधि के लिए मैसर्स कृषक भारती को-ओपरेटिव लिमिटेड को एक व्यापक मेगा रिस्क पॉलिसी जारी की। 08 अगस्त 2006 से 11 अगस्त 2006 तक 'भारी वर्षा' के कारण 'बाढ़' और 'आप्लावन' के कारण हानि के लिए पॉलिसी अर्थात सामग्री क्षति (एमडी) और लाभ की अग्नि हानि (एफएलओपी) के अंतर्गत दो दावे थे जिसका अनुमोदन क्रमशः ₹15.87 करोड़ (जनवरी 2009) और ₹13.33 करोड़ (नवम्बर 2009) के लिए कम्पनी द्वारा किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने ऐसी शर्तों को शामिल करते हुए पॉलिसी जारी की जो वैकल्पिक सहायता के लिए पुनर्बीमाकर्ता द्वारा दी गई शर्तों से भिन्न थी। पुनर्बीमाकर्ता की 'पुनर्बीमा स्लिप' के अनुसार 'एम'डी के लिए कटौती योग्य♣ ₹3.5 करोड़ था और एफएलओपी के लिए कटौती योग्य 21 दिनों के लिए लाभ था। कम्पनी ने एमडी के लिए कटौती योग्य रूप में ₹25 लाख और एफएलओपी के लिए कटौती योग्य रूप में 14 दिनों के लिए लाभ वाली पॉलिसी जारी की। तथापि, ऐसा करने के लिए कोई औचित्य अभिलेखों पर नहीं पाया गया था। ऐसे विचलनों के लिए कम्पनी के निदेशक मंडल का कोई पूर्व अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ था जो निगमित अभिशासन 2004 पर आईआरडीए परिपत्र के उल्लंघन में था।

कम्पनी ने एमडी और एफएलओपी से क्रमशः ₹25 लाख और 14 दिनों के लिए लाभ की कटौती करने के पश्चात् उपर्युक्त उल्लिखित दो दावो का निपटान किया। इस प्रकार, कटौतीयोग्य (एमडी और एफएलओपी) की विभिन्न निबंधन एवं शर्तों पर पॉलिसी के जारी करने के परिणास्वरूप कुल ₹ 8.54 करोड़ की, एमडी दावा में ₹3.25 करोड़ (₹3.50 करोड़ से घटा ₹0.25 करोड़) और एफएलओपी दावा में ₹5.29 करोड़ (पुनर्बीमाकर्ता के अनुसार 21 दिनों के लिए लाभ के कटौतीयोग्य ₹15.86 करोड़ घटा जारी की गई पॉलिसी के अनुसार 14 दिनों के लिए लाभ के कटौतीयोग्य ₹10.57 करोड़), राशि की कम्पनी को हानि हुई।

प्रबन्धन ने कटौतीयोग्य की परिवर्तित शर्तों सहित बीमांकन के उनके निर्णय को न्यायसंगत ठहराया (सितम्बर 2012) चूंकि उन्होंने शर्तों के परिवर्तन के परिणामस्वरूप अतिरिक्त जोखिम के अनुरूप अतिरिक्त प्रीमियम के संग्रहण पर दिनांक 28 सितम्बर 2006 के आईआरडीए के दिशानिर्देशों के अनुसार ₹ 79.78 लाख का अतिरिक्त प्रीमियम संग्रहीत किया था। यद्यपि 1 अप्रैल 2006 को जोखिम के प्रारम्भ करने के समय पर कोई भी विशिष्ट दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं थे।

प्रबन्धन का उत्तर कि कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं थे इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि आईआरडीए ने नवम्बर 2004 में अर्थात जोखिम के प्रारम्भ करने से पूर्व, अच्छे निगमित अभिशासन के लिए पुनर्बीमा व्यवस्था-दिशानिर्देशों पर परिपत्र जारी किया था। परिपत्र के अनुसार कम्पनी के प्रबन्धन के पास बोर्ड के पूर्व लिखित अनुमोदन के बिना पुनर्बीमाकर्ता के निवल

♣ *कटौतीयोग्य खर्चों की वह राशि है जिसका भुगतान एक पुनर्बीमाकर्ता के भुगतानों एवं खर्चों से पहले बीमाकृत द्वारा 'पाकेट में से' किया जाना चाहिए।*

अवरोधन को बढ़ाने के लिए कोई अधिकार नहीं था। इस प्रकार, उपर्युक्त सितम्बर 2006 का परिपत्र पॉलिसी के बाद का था। इसमें ऐसे मामलों के पूरे ब्यौरे आईआरडीए के साथ फाइलिंग करने के निदेश दिए गए थे जहाँ बीमाकर्ता ने पुनर्बीमाकर्ता द्वारा उनके द्वारा उद्धृत शर्तों में परिवर्तन किया जब कि ऐसा नहीं किया गया था। अतिरिक्त प्रीमियम को मानने के पश्चात् भी कम्पनी ने इस मामले में ₹7.74 करोड़ की हानि उठाई थी।

इस प्रकार, कम्पनी ने दो मामलों में बाह्य स्थापनों में जोखिमों के अधिक अवरोधन के कारण ₹17.67 करोड़ की हानि उठाई।

मामला नवम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

पीएनबी हाऊसिंग फाइनेंस लिमिटेड

9.4 अपर्याप्त संवीक्षा के कारण ऋण की सन्दिग्ध वसूली

संरक्षित परिसम्पतियों की अपर्याप्त संवीक्षा, मंजूरी के लिए ऋण इक्विटी मानदण्डों मे छूट देने, पूर्व-भुगतान स्थितियों के भुगतान के अननुपालन और एस्क्रो अकाऊन्ट्स की निगरानी मे कमी के कारण ₹ 24.82 करोड़ की वसूली, सन्दिग्ध बनी रही।

पीएनबी हाऊसिंग फाईनेंस लिमिटेड (कम्पनी) पिछले 25 वर्षों से व्यक्तियों और निग़म निकायों को आवासीय और गैर-आवासीय ऋण उपलब्ध कराने के व्यवसाय मे है। निगम कार्यालय में निर्माण फाइनेंस की लेखापरीक्षा के दौरान चूक के दो मामले देखे गए जिनके कारण वसूली के ₹ 24.82 करोड़ सन्दिग्ध बने।

ए. ओरा इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राईवेट लिमिटेड को ऋण

₹ 16 करोड़ का आवधिक ऋण, मार्च 2009 तक समाप्ति के लिए अनुसूचित ₹ 38.60 करोड़ की अनुमानित परियोजना लागत पर गाजियाबाद में "ओरा चिमेरा " के अन्तर्गत कुल 14 ब्लोकों में से 280 फलैट्स (फैज-I) के सात ब्लोको के निर्माण कार्य के लिए मंजूर किए गए थे (दिसम्बर 2007)। ऋण का भुगतान दिसम्बर 2007 और सितम्बर 2008 के बीच चार किस्तों मे किया गया था। उधारकर्ता पहली किस्त से ऋण के परिशोधन (अक्टूबर 2009 में देय) के साथ-साथ मई 2010 से ब्याज भुगतान मे भी चूक गया था परियोजना निर्माण 2009 के पश्चार्ध में आगे नही बढ़ सका था। चूंकि, जनवरी 2010 में ऋण खाता एनपीए बन गया था तो कम्पनी ने मार्च 2010 मे सुरक्षित परिसम्पति (परियोजना भूमि) पर अधिकार कर लिया लेकिन इसे अन्य पार्टियां की संबंधता, जिसने बुक किए गए फलैट्स की सुपुर्दगी न करने के लिए विक्रेता के विरूद्ध मुकद्मा दायर किया था, के कारण बेच नहीं सकी। जनवरी 2013 तक निर्माण कार्य पूरा नही हुआ था।

इस मामले में निम्नलिखित कमियां देखी गई थीः

- मंजूरी के समय ही निगमित (मई 2006) किए जाने के कारण विक्रेता कम्पनी के क्रेडिट उपयोगिता के निर्धारिण में कमियाँ थी जैसा कि ₹ 38.60 करोड़ की कुल परियोजना लागत से तुलना करने पर ₹ 5.22 करोड़ के कम नैट वर्थ द्वारा प्रमाणित हुआ। प्रवर्तक भी हाथ मे आई 14 परियोजनाओं को पूरा करने की देयता के साथ अन्य चार ग्रुप कम्पनियों मे समान थे।

- भुगतान किए जाने वाले ऋण, प्रवर्तक का योगदान और ग्राहक के अग्रिम की विशेष राशि की प्राप्ति का विषय थे। तथापि, ₹ 4 करोड़, ₹ 2 करोड़ और ₹ 2 करोड़ की क्रमशः दूसरी, तीसरी और चौथी किस्त का भुगतान इस तथ्य के बावजूद कर दिया गया था कि ग्राहकों के अग्रिम सहित प्रवर्तको के योगदान नियत राशि से क्रमशः ₹ 14.76 करोड़, ₹ 13.03 करोड़ और ₹ 7.07 करोड़ कम था जो भुगतान के लिए निर्धारित शर्तों का उल्लंघन है।
- परियोजना ऋण की विशेष शर्तों और नियमों के अनुसार, 'ऋण इक्विटी' अनुपात को ऋण की अवधि के दौरान 2:1 मे बनाए रखना था। तथापि, कम्पनी द्वारा असुरक्षित ऋण का प्रबंध ऋण की बजाय अर्ध पूंजी के रूप में किया गया जो स्थापित लेखा सिद्धान्तों का उल्लंघन है जिसके परिणामस्वरूप 4.37:1 के अत्यधिक उच्च ऋण इक्विटी अनुपात पर ऋण मंजूर हुआ।
- मंजूरी की शर्तों के अनुसार, विलम्ब-लेख लेखा, परियोजना से ब्रिक्री प्राप्तियों को जमा करने के लिए उधारकर्ता द्वारा खोला जाना था जिससे केवल एक विशेष राशि के आहरण की अनुमति थी। तथापि, कम्पनी विलम्ब-लेख लेखा मे जमा की गई और आहरण की गई निधियों को मोनीटर करने मे विफल रहा जो मंजूरी शर्तो का उल्लंघन है, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.03 करोड़ की अनुमत सीमा के प्रति उधारकर्ता द्वारा खाते से ₹ 17.32 करोड़ (अक्टूबर 2009) का आहरण हुआ। कम्पनी ने सुनिश्चित नही किया कि भुगतान किया गया ऋण चिन्हित परियोजना के लिए उपयोग किया गया था। जांच के लिए कम्पनी अधिकारियों द्वारा जगह के दौरे के दौरान (मई 2010) यह उजागर किया गया था कि भुगतान की गई राशि, केवल सात ब्लोकों जिन्हे फांइनेस किया गया था, उनकी बजाए फेस-II सहित सभी ब्लोको मे उपयोग किए गए थे।

प्रबंधन ने कहा (जुलाई 2012 और सितम्बर 2012) किः

- क्रेडिट योग्यता और परियोजना मूल्यांकन मंजूरी से पहले उचित रूप से किया गया था।
- भुगतान चार्टर्ड अकाऊंटेंट और वास्तुकार के प्रमाण पत्रों के क्रर्मधार पर थे।
- ऋण इक्विटी अनुपात (अर्थ इक्विटी सहित) 2:1 पर अनुरक्षित किया गया था।
- विलम्ब-लेख लेखा का प्रबंध प्रभाविकता से किया गया था और यह कि ₹ 15.18 करोड़ की अधिकतम राशि इससे आहरण के लिए अनुमत की गई थी।

प्रबंधन का उत्तर निम्नलिखित को ध्यान मे रखते हुए स्वीकार्य नहीं हैः

- उधारकर्ता की क्रेडिट योग्यता का उचित मूल्यांकन नही किया गया था, समान प्रवर्तक होने के नाते उनपर मौजूदा ऋण को पूरा करने के अलावा 14 अन्य परियोजनाओं को पूरा करने की देयता का भार था।
- वास्तुकार द्वारा (अगस्त 2008) परियोजना का 79.4 प्रतिशत तक पूरा होना प्रमाणित करना गलत था क्योंकि कम्पनी द्वारा अगले तकनीकी मूल्यांकन (दिसम्बर 2010) से पता चला कि परियोजना लगभग 47 प्रतिशत पूरी हुई थी।
- असुरक्षित ऋण का 'इक्विटी' के रूप मे प्रबंध करना स्थापित लेखापरीक्षा सिद्धान्तों के अनुसार नही था।

- ₹ 15.18 करोड़ केवल ग्राहकों से प्राप्त की जाने वाली पेशगी की प्रक्षेपित राशि थी और इसे विलम्ब-लेख लेखा से आहरण की जाने वाली अधिकतम अनुमत राशि के रूप मे वर्णित नही किया जा सकता था।

बी. एजेएस बिल्डर्स को ऋण

₹ 4 करोड़ का आवधिक ऋण परियोजना के निर्माण को पूरा करने के लिए मंजूर किया गया था (मई 2008) जो गाजियाबाद मे "मिडिया मजेस्टिक टावर्स " के नाम से नवम्बर 2005 मे शुरू हुआ था। परियोजना को सितम्बर 2008 तक पूरा किया जाना था। ऋण का भुगतान क्रमशः मई 2008 और सितम्बर में ₹ 2 करोड़ प्रत्येक की दो किस्तों में किया गया था। उधारकर्ता पहली किस्त के परिशोधन (नवम्बर 2008) के साथ-साथ जुलाई 2009 से ब्याज भुगतान मे चूक गया। कम्पनी ने उपरी इमारत सहित परियोजना भूमि पर अधिकार कर लिया (जुलाई 2010)। अधिकार आदेश से पीड़ित फ्लैट आवंटी डेट रिकवरी ट्रिब्यूनल (डीआरटी) में पहुंचे जिसमें कम्पनी को प्रतिवादी बनाया गया था। डीआरटी ने आदेश, दिनांक 7 अगस्त 2012 के संदर्भ से कम्पनी द्वारा सुरक्षित परिसम्पति पर अधिकार को अस्वीकार कर दिया जैसाकि यह कानून के विरूद्ध था। कम्पनी ने विक्रेता के विरूद्ध आपराधिक केस के साथ-साथ डीआरटी के आदेश के विरूद्ध अपील दायर की।

इस मामले मे निम्नलिखित कमियाँ देखी गई थीः

- ऋण मई 2008 में दिया गया था जबकि निर्माण अप्रैल 2007 में रूक गया था। कम्पनी इस तथ्य की जांच करने में विफ़ल रही कि बिल्डर के पास 9वां और 10वां तल बनाने की अनुमति नहीं थी जैसाकि डीआरटी की कार्रवाई के दौरान पता चला (अगस्त 2012)।
- कम्पनी ने प्रवर्तकों के योगदान और ग्राहक की अग्रिमों की रसीदों पर पूर्व भुगतान स्थितियों की पूर्णता को सुनिश्चित नही किया क्योंकि पहली किश्त जारी करने के समय ₹ 88.71 लाख की कमी थी।
- ऋण मंजूरी की शर्तों के अनुसार कम्पनी को विलम्ब-लेख लेखा मे निधियों के प्रवाह को मोनीटर करना था। यद्यपि, मई और सितम्बर 2008 के बीच विलम्ब-लेख में कोई जमा नही किए गए थे, कम्पनी ने सितम्बर 2008 मे ₹ 2 करोड़ की दूसरी किस्त जारी कर दी थी।
- यद्यपि बिल्डिंग 9वें तल तक पहले ही पूरी हो चुकी थी, कम्पनी ऊपरी इमारत की स्थिति की जांच करने मे विफल रही और बाद में यह पाया गया कि वैयक्तिक फ्लैट विक्रेताओं द्वारा पहले ही अन्य वित्तीय संस्थानों (मई 2005) के पास गिरवी रखे गए थे और सरफेज़ी अधिनियम के अन्तर्गत कम्पनी द्वारा जगह पर अधिकार भी डीआरटी द्वारा समाप्त कर दिया गया था (अगस्त 2012)।

प्रबंधन ने कहा (जुलाई 2012) किः

- भुगतान प्रवर्तकों के योगदान की प्राप्ति के बाद किए गए थे।
- विलम्ब-लेख लेखा मे कोई राशि जमा नही की गई थी क्योंकि क्रेताओं द्वारा अगली किस्तों का भुगतान फ्लैट क्रेतओं और बिल्डर के मध्य विवाद के कारण नही किया जा सका था।
- सदस्यों की बुकिंग द्वारा उन बैकों के पक्ष में कुछ भी गिरवी नहीं रखा गया था जिन्होंने उन्हें क्रेडिट दिया था।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नही था:

- पहली किस्त की उन्मुक्ति के समय ₹ 88.71 लाख की कमी थी।
- ₹ 43.57 लाख दो भुगतानों के बीच ग्राहकों से प्राप्त किए गए थे जो विलम्ब-लेख लेखा के माध्यम से नही गए। कम्पनी ने इस तथ्य को नजरअंदाज कर दिया और दूसरी किस्त दे दी।
- कम्पनी द्वारा सुरक्षित परिसम्पति पर अधिकार करने की कार्रवाई को, बिक चुके फ्लैटों के संबंध मे डीआरटी द्वारा समाप्त कर दिया गया क्योंकि इससे उक्त के संबंध में कम्पनी को कोई मालिकाना अधिकार प्राप्त नहीं हुआ ।

इस प्रकार, सुरक्षित परिसम्पतियों के नामों की अपार्याप्त संवीक्षा, पूर्व-भुगतान शर्तों और ऋण इक्विटी मानदण्डों का अननुपालन, विलम्ब-लेख लेखा और ऋण उपयोगिता की त्रुटिपूर्ण मोनिटरिंग के कारण ₹ 24.82 करोड़ (मूलधन ₹ 19.97 करोड़[1] और ब्याज ₹ 4.85[2] करोड़) के ऋण का परिहार्य भुगतान हुआ जिसकी वसूली संदिग्ध है।

एसबीआई कार्ड्स एण्ड पेमेंट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड

9.5 सेवा कर के कम भुगतान के कारण परिहार्य हानि

आंतरिक नियंत्रण की कमी के कारण सेवाकर के प्रति ₹ 61.40 करोड़ के विलम्बित भुगतान पर ₹ 23.91 करोड़ ब्याज का परिहार्य भुगतान।

एसबीआई कार्ड्स एण्ड पेमेंट प्राइवेट लिमिटेड (कंपनी) भारत में ग्राहकों को क्रेडिट काड्र्स सेवाओं के प्रावधान में संलग्न है। कंपनी द्वारा प्रदान की गई सेवाएँ 16 जुलाई 2001 से सेवाकर उद्ग्रहण के अंतर्गत लायी जाती हैं। सेवाकर जून 2011 तक संग्रहण आधार पर तथा प्रोद्भवन आधार पर तत्पश्चात आयकर नियम, 2011[3] के बिन्दू के प्रारम्भ के साथ सेवाकर प्राधिकारणों को जमा किया जाना था। सेवाकर नियम, 1994 के नियम 6 के अनुसार सेवाकर का भुगतान आगामी कैलेण्डर माह जिसमें जून 2011 तक करयोग्य सेवाओं के मूल्य तथा तत्पश्चात जिसमें कराधान नियमों के बिन्दु के संबंध में सेवा प्रदान किया जाना अपेक्षित था, के लिए भुगतान प्राप्त हुए थे, के 5 दिनों के भीतर (कर के इलेक्ट्रॉनिक जमा के मामले में 6 दिन) देय था। देरी से सेवाकर जमा करने के मामले में, दिनांक 01.03.2011 की अधिसूचना संख्या 14/2011-सेवाकर के अनुसार विलम्बित जमा पर 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष (मार्च 2011 तक 13 प्रतिशत प्रतिवर्ष) की दर से ब्याज का भुगतान करना था।

कंपनी प्राप्ति आधार पर अपने विलम्बित ग्राहक से सेवाकर का भुगतान करवा रही थी (जून 2011 तक) तथा ग्राहकों के विलम्बित होने पर सेवाकर धनराशि को शामिल करते हुए अपनी आय में बदल

---

[1] ओरा इन्फ्रास्ट्रक्चर से ₹ 15.97 करोड़ और एजेएस बिल्डर्स से ₹ 4 करोड़

[2] ओरा इन्फ्रास्ट्रक्चर से ₹ 2.86 करोड़ और एजेएस बिल्डर्स से ₹ 1.99 करोड़

[3] *कराधान नियम, 2011 के बिन्दू के अनुसार - कराधान का बिन्दु था:*

(क) जब प्रदत्त सेवा या प्रदान की जाने वाली सेवा के लिए समय जारी किया गया हो अथवा सेवा के प्रावधान की समाप्ति से चौदह दिन, जो भी पहले हो;

(ख) (क) में विनिर्दिष्ट समय से पूर्व सेवा प्रदाता द्वारा भुगतान की प्राप्ति के मामले में, भुगतान की प्राप्ति के समय।

दे रही थी। ऐसे विलम्बित ग्राहकों से भुगतान की प्राप्ति पर कंपनी को ऐसी प्राप्तियों पर देय सेवाकर राशि जमा करने की आवश्यकता थी।

कंपनी हालांकि 2008-09 से 2010-11 की अवधि के लिए विलम्बित ग्राहकों से संग्रहीत ₹ 36.63 करोड़ राशि का सेवाकर जमा करने में विफल रही जोकि मई 2011 में 2008-09 से 2010-11 की अवधि के लिए सेवाकर के विलम्बित जमा पर ₹ 7.01 करोड़ ब्याज सहित अप्रैल 2011 में जमा किया गया। कंपनी ने सेवाकर के प्रेषण के समय (मई 2011) सेवाकर प्राधिकार को बताया कि यह 2006-08 की अवधि के लिए कर के किसी भी कम भुगतान के लिए अपने आईटी सिस्टम की जाँच करेगा। कंपनी ने अंततः लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के आधार पर 2006-07 एवं 2007-08 की अवधि के लिए अपनी सेवाकर देयताओं की गणना की और अप्रैल 2012 में, 2006-07 एवं 2007-08 की अवधि के लिए सेवाकर की बकाया राशि के विलम्बित भुगतान पर ₹ 16.90 करोड़ ब्याज सहित मार्च 2012 में ₹ 24.77 करोड़ के बकाया कर देयता का भुगतान किया। इस प्रकार 2006-07 से 2010-11 की अवधि के लिए सेवा कर के प्रति ₹ 61.40 करोड़ (₹ 36.63 करोड़ + ₹ 24.77 करोड़) के विलम्बित भुगतान के कारण कंपनी को ₹ 23.91 करोड़ (₹ 7.01 करोड़ + ₹ 16.90 करोड़) ब्याज के भुगतान पर परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2012) कि सेवाकर की गणना करने हेतु लगाई गई कंपनी की आईटी प्रणालियाँ अक्षम थी और आगे कहा (अक्टूबर 2012) कि आईटी प्रणाली में प्रक्रियागत खामियों को पूरी तरह सुधारा गया है जिससे न चाहते हुए भी कम भुगतान हुआ था और सामान्य रूप में अप्रैल 2011 से लागू सेवाकर देयता का भुगतान कर दिया गया है।

हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी खाता बही (31 मार्च 2002 को सेवाकर के पक्ष में ₹ 2.06 करोड़ देयता थी तथा 31 मार्च 2011 को यह ₹ 65.39 करोड़ हो गई) में दर्ज सेवाकर के प्रति बकाया देनदारी में लगातार वृद्धि की प्रवृति का संज्ञान लेने में विफल रही और सांविधिक बकाया के भुगतान में चूक की। आईटी प्रणाली में यदि चूक थी तो आईटी प्रणाली में आंतरिक लेखापरीक्षा के माध्यम से सुधार किए जाने के लिए क्या कंपनी ने खाता बही में सेवाकर के प्रति देयता के संग्रहण के लिए विशिष्ट कारणों का पता लगाने का कोई प्रयास किया।

मंत्रालय ने बताया (दिसम्बर 2012) कि सेवाकर प्राधिकारणों को भुगतान किए गये ब्याज के रूप में हानि कंपनी के 'कार्य निधि' को दिए गए सेवाकर देयता खाते में उपलब्ध राशि के रूप में क्षतिपूरित कर लिया गया जिसके कारण बैंक से उधार लेना पड़ा और उस पर ब्याज देना पड़ा।

मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि सांविधिक बकाया कंपनी की कार्यगत पूँजी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नहीं बना है।

इस प्रकार खाता बही में सेवाकर के प्रति देयताओं के वृहद् संग्रहण हेतु कारणों का पता लगाने के लिए आंतरिक नियंत्रण के अभाव में वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए ₹ 61.40 करोड़ के सेवाकर के विलम्बित भुगतान के कारण ₹ 23.91 करोड़ के ब्याज के परिहार्य भुगतान को बढ़ावा मिला।

9.6 कालातीत कार्डों पर परिहार्य व्यय

कम्पनी ने कालातीत कार्डों के संसाधन और प्रबंधन प्रभारो पर ₹ 22.13 करोड़ का परिहार्य व्यय किया

एसबीआई कार्डज़ और पेमेंट सर्विसिस प्राइवेट लिमिटेड (कम्पनी) को भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) और जनरल इलैक्ट्रिक कैपिटल कारपोरेशन (जीईसीसी) के बीच संयुक्त उद्यम के रूप में भारत मे क्रेडिट कार्ड उत्पादों की बिक्री और मार्केटिंग के लिए एसबीआई के ब्रांड नाम और लोगो के अन्तर्गत निगमित किया गया था, जिसमें एसबीआई की इक्वीटी भागीदारी 60 *प्रतिशत* और जीईसीसी की 40 प्रतिशत की थी। कम्पनी की जिम्मेदारी जीई कैपिटल बिज़नेस प्रोसेज मैनेजमेंट सर्विसिस प्रा. लि. (जीईसीबीपीएमएसएल) एक बैकऐंड कम्पनी के साथ परामर्श कर भुगतान उत्पाद जारी करने के लिए एक संरचना, कार्यशैली और नीति विकसित करने की थी, जिसका गठन प्रोसेसिंग कार्य करने के लिए 40:60 इक्वीटी भागीदारी के साथ एसबीआई और जीईसीसी द्वारा संयुक्त उद्यम के रूप में किया गया था।

कम्पनी और जीईसीबीपीएमएसएल के बीच हुए मूल्य निर्धारण समझौते (जून 2002) के अनुसार, भुगतान उत्पादो से संबंधित सभी संसाधन कार्य पूरी तरह से जीईसीबीपीएमएसएल द्वारा किए जाने थे। कम्पनी को प्रति वर्ष प्रति कार्ड इन फोर्स (सीआईएफ) के लिए विशिष्ट क्रेडिट कार्ड संसाधन सेवा प्रभार के रूप में एक निर्धारित राशि का भुगतान करना था। इसके अतिरिक्त कम्पनी फरवरी 2011 तक वास्तविक आधार पर और मार्च 2011 से मार्च 2012 तक ₹ 387 प्रति सीआईएफ की दर से व्यवसाय प्रक्रिया प्रबन्धन सेवा प्रभार देने को तैयार हो गई। मूल्य निर्धारण समझौते का वार्षिक रूप से नवीकरण किया जाता था।

कम्पनी ने 2008-09 से 2011-12 के दौरान 1.40 लाख कालातीत कार्डों पर (अप्रैल 2008 से पूर्व 1.03 लाख कार्ड कालातीत हुए, 2008-09 के दौरान 0.32 लाख कार्ड कालातीत हुए, 2009-10 के दौरान 0.004 लाख कार्ड समाप्त हुए और 2010-11 के दौरान 0.05 कार्ड कालातीत हुए) संसाधन और प्रबंधन प्रभारो के लिए ₹ 22.13 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया जैसा कि नीचे वर्णित है:

कालातीत कार्डों पर बैक एंड प्रभारो का परिहार्य भुगतान

विवरण/कार्डों की समाप्ति की तिथि	**अप्रैल 2008 से पूर्व**	**2008-09**	**2009-10**	**2010-11**
कार्डों की संख्या	102578	32390	376	4733
बैकएंड सेवाओं* के लिए भुगतान की दर (₹)	1702.55 (ए से एफ)	1322.77 (बी से एफ)	1035.99 (सी से	713.64 (डी+एफ)

*

सीआईएफ/वर्ष के अनुसार बैकएंड सेवा प्रभार की दर	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
सेवा कर (एसटी) को छोडकर विशिष्ट कार्ड संसाधन	338	260	260	260
एसटी को छोडकर बिजनेस व्यवसाय प्रक्रिया प्रबन्धन	-	-	32.25	387
सेवा कर की दर	12.36%	10.30%	10.30%	10.30%
एसटी सहित विशिष्ट कार्ड संसाधन	379.78 (ए)	286.78 (बी)	286.78 (सी)	286.78(डी)
एसटी सहित व्यवसाय प्रक्रिया प्रबन्धन			35.57 (ई)	426.86 (एफ)

			एफ)	
कुल परिहार्य भुगतान (₹ में)	17,46,44,174	4,28,44,520	3,89,532	33,77,658

प्रबंधन ने बताया (सितम्बर 2012) कि जारी क्रेडिट कार्डों पर "तक वैद्य" तिथि का उल्लेख था और जब तक ग्राहक लागू शुल्क का भुगतान करते रहते हैं, कार्ड पर उल्लिखित तिथि तक कार्ड चलता रहता है। तथापि, ऊपर बताया गया परिहार्य भुगतान उन कार्डों के बारे में है जिनकी वैद्यता पहले ही समाप्त हो गई थी।

मंत्रालय को मामला दिसम्बर 2012 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

दि न्यू इंण्डिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

9.7 अविवेकपूर्ण जोखिम हस्ताक्षर के माध्यम से परिहार्य देयता की स्वीकार्यता से उत्पन्न होने वाले आग के दावा का निपटान

न्यू इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड ने एक वृहद् आवश्यकता को नजरअंदाज करते हुए बीमित टाट सामग्री तथा तैयार जूट सामग्री को कवर करने वाली मानक आग और विशेष संकट पॉलिसी जारी की कि जूट गोदामों को प्रसंस्करण ब्लॉक से अलग कर देना चाहिए, जिसके जोखिम की अंतिम स्वीकृति पर निर्णय करने की नितांत आवश्यकता थी, के कारण ₹ 6.91 करोड़ के परिहार्य दावे का निपटान करना पड़ा।

न्यू इंण्डिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (एनआईएसीएल) मंडल कार्यालय-VIII, कोलकाता ने मै. हुगली मिल्स कंपनी लिमिटेड को 1 अप्रैल 2008 से 31 मार्च 2009 की अवधि के लिए गोंडलपारा इकाई में पड़े तैयार माल (जूट और टाट सामग्री) के उनके भंडार को कवर करने वाली एक मानक आग और विशेष संकट पॉलिसी जारी की। बीमित द्वारा आग के कारण 'ब्राड लूम शेड' में पड़े तैयार माल भंडार की क्षति के लिए 14 मई 2008 को ₹ 6.91 करोड़ की राशि का दावा दाखिल किया गया जिसे 17 जून 2009 को निपटाया गया।

₹ 14 करोड़ मूल्य की कुल बीमित राशि के लिए 'मिल परिसरों' के भीतर विभिन्न गोदामों और/या शेडों में तैयार माल के भंडार को कवर करने वाली पॉलिसी जारी की गई बशर्ते कि जूट गोदाम को प्रसंस्करण ब्लॉक से अलग रखा जाये। बीमाकर्ता द्वारा बताई गई पॉलिसी के अधीन स्वतः उत्पन्न आग के लिए भी कवर पर सहायता प्राप्त की गई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सम्पूर्ण मिल मुख्य मिल ब्लॉक, कच्चा माल गोदाम, तैयार माल गोदाम (सं. 8, 9, 17, 18 एवं 21 से अलग इकाईयों को शामिल करते हुए), धागा शेड गोदाम और व्यापक करघा शेड व तैयार माल गोदामों में बँटा था। व्यापक करघा शेड व तैयार माल गोदाम बिना विभाजन या सीमांकन के साथ एक ही सामान्य छत के नीचे था। जबकि सभी उपरोक्त गोदाम एक-दूसरे से अलग थे, तैयार माल के 50 प्रतिशत भंडार वृहद करघा शेड के भाग में रखे जा रहे थे। करघा मशीनरी के साथ लगे करघा अनुभाग के रूप में प्रयुक्त भाग के लिए वहाँ कोई विभाजन/सीमांकन नहीं था।

इस रिपोर्ट में अंतिम सर्वेक्षक ने मत दिया कि वृहद करघा शेड को पाँच बराबर खण्डों में विभाजित किया गया था जिसमें से दो खण्डों का तैयार माल के भंडारण के लिए कब्जा कर लिया गया था तथा शेष तीन खण्ड इनके साथ स्थापित किए गए थे (क) गुण्वत्तापरक टाट कपड़े की बुनाई करने के लिए तथा मूल्यवर्धित उत्पादों के लिए परंपरागत करघा (ख) धागों की सघन बुनाई के लिए सटीक घुमावदार मशीन। सर्वेक्षक द्वारा यह भी देखा गया कि (क) आग शॉर्ट सर्किट होने की वजह से भी लग सकती है, (ख) पाँच खण्डों में से तीन का बुनाई के लिए उपयोग किया जा रहा था, रूई के रेशे जो क्षेत्र में फैले थे वे तेजी से आग फैलाने के लिए फ्यूज़ का काम कर रहे थे और (ग) सम्पूर्ण बिजली वितरण अर्थात् बिजली तार, वितरण बोर्ड्स तथा बटन आग से पूरी तरह जल गई थे।

टैरिफ सलाहकार समिति (टीएसी) से मान्यता प्राप्त लेखापरीक्षक ने संभावित अधिकतम हानि की गणना करते समय भंडारण स्थिति से पाया कि तैयार माल के कुल भंडार का 50 प्रतिशत 'वृहद् करघा शेड' में रखा था और शेष 50 प्रतिशत अन्य गोदामों में भंडारित किया गया था और आग के मामले में 'वृहद् करघा शेड' में तैयार माल की अधिकतम संभावित हानि 90 प्रतिशत हो सकती थी जबकि अन्य सात गोदामों में जो मुख्य ब्लॉक से अलग कर दिए गये थे, यह घोषित भंडार मूल्य का लगभग 75 प्रतिशत हो सकता था।

यह भी देखा गया कि जबकि संपत्ति का पूर्व में यूनाइटेड इण्डिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (यूआईआईसीएल) द्वारा बीमा किया गया था, हामीदारी या दावे के निपटान से पूर्व पिछले तीन वर्षों में दाखिल दावों और संग्रहित प्रीमियम का जोखिम विवरण नहीं लिया गया था।

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि जोखिम की हामीदारी निम्नलिखित आधार पर अविवेकपूर्ण है:-

(i) पॉलिसी में अधिरोपित शर्तें कि जूट गोदामों का प्रसंस्करण ब्लॉक से अलग करना 'वृहद करघा शेड' के निर्माण की दी गई प्रकृति बीमाकर्ता द्वारा प्राप्त करने में सक्षम नहीं थी,

(ii) टैरिफ सलाहकार समिति (टीएसी) द्वारा मान्यताप्राप्त लेखापरीक्षक द्वारा की जा रही जोखिम जाँच (16 अप्रैल 2008) से पूर्व जोखिम की हामीदारी की गई थी (1 अप्रैल 2008 से प्रभावी),

(iii) पूर्व बीमाकर्ता (यूआईआईसीएल) से दावा अनुभव विवरण नहीं लिए गए थे,

(iv) भले ही जोखिम जाँच रिपोर्ट में उल्लेख था कि 'वृहद् करघा शेड' में तैयार माल के मामले में हानि की संभावना अधिक थी, 'वृहद् करघा शेड' से भण्डार को हटाने के लिए बीमाधारक को सूचित करने के लिए बीमाकर्ता ने कोई कदम नहीं उठाया जिससे सम्भावित जोखिम को कम किया जा सके।

प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2012) कि:

- जोखिम की हामीदारी स्वीकार्य थी क्योंकि पॉलिसी में बताये गये भंडारण अनिवार्य रूप से शामिल थे चूंकि वे जूट मिलों के परिसर के भीतर ही रखे गए थे जो आगे चाहे प्रसंस्करण ब्लॉकों से जुड़ रहे हो या अलग किए जा रहे हों, के संबंध में उन गोदामों की स्थापना करता है, को पॉलिसी में कवर किया जाता है जिसके लिए कंपनी के आंतरिक उद्धरण दरों (01.01.2008 से लागू) के खण्ड 4 की जोखिम संहिता 111 के अनुसार ₹ 3.15 प्रति हजार प्रभारित किया गया था।

- भले ही लेखापरीक्षा ने कुछ गोदामों को संलग्न रूप में देखा, जोखिम की स्वीकार्यता अनुचित नहीं थी क्योंकि प्रभारित दर मिलों के परिसर के भीतर स्थित भंडारों के लिए पर्याप्त नहीं थी।

निम्नलिखित को देखते हुए प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं हैः

- महत्वपूर्ण कारण अर्थात् प्रसंस्करण ब्लॉको से जूट गोदामों को अलग करने के संबंध में नीति में विशिष्ट शर्त जोखिम जाँच समय पर करना तथा पिछला दावा अनुभव ध्यान में रखना जोखिम हामीदारी से पहले पूरी तरह नजरअंदाज कर दिये गए।
- प्रसंस्करण ब्लॉकों से जूट मिलों को अलग करने के रूप में प्रदत्त राइडर से जुड़े प्रभारित दर इस प्रकार नहीं होते कि प्रसंस्करण ब्लॉको से गोदामों को जोड़ना या अलग करना प्रबंधन द्वारा संतुष्ट पॉलिसी के अधीन कवर की जाती।

इस प्रकार एनआईएसीएल द्वारा बिना संबंधित जोखिम कारकों को ध्यान में रखे अविवेकपूर्ण हामीदारी से ₹ 6.91 करोड़ के आग के दावे का निपटान करना पड़ा जिसे रोका जा सकता था यदि 'वृहद् करघा शेड' प्रारूप में देते हुए पॉलिसी की हामीदारी नहीं की जाती।

अक्टूबर 2012 में मंत्रालय को मामले से अवगत करा दिया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय X: पैट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय

गेल (इंडिया) लिमिटेड और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड

10.1 परित्यक्त ई एवं पी परियोजनाएं

10.1.1 प्रस्तावना

तेल और गैस उद्योग में दो क्षेत्र यथा "अपस्ट्रीम" अर्थात तेल एवं गैस क्षेत्रो/ब्लाकों का अन्वेषण और उत्पादन (ई एवं पी) और "डाउनस्ट्रीम" अर्थात कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस का परिष्करण और संसाधन, उनका वितरण और पेट्रोलियम उत्पादो की मार्केटिंग सम्मिलित है।

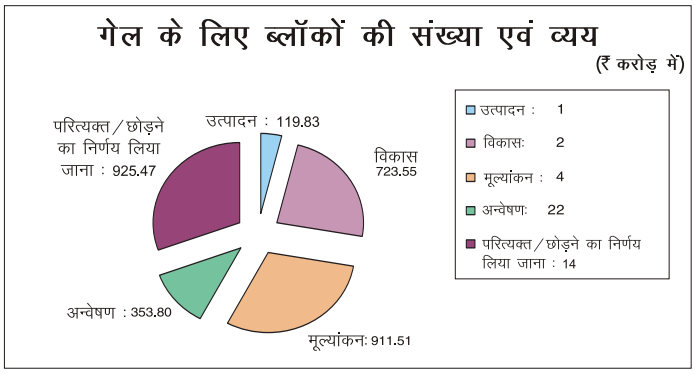
भारत सरकार (जीओआई), 1999 तक केवल राष्ट्रीय तेल कम्पनियों (एनओसीज़) अर्थात् तेल और प्राकृतिक गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) और आयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) को ही नामांकन के आधार पर या एनओसीज़ को 30 प्रतिशत लाभ के साथ प्रतिस्पर्धात्मक बोलियों के माध्यम से विदेशी या घरेलू निजी कम्पनियो को ई एवं पी ब्लाक देती थी।

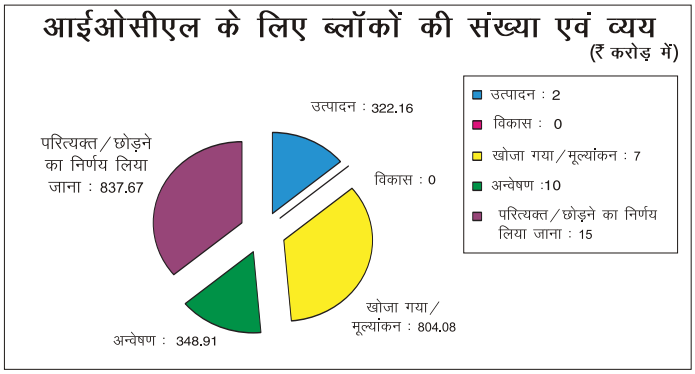
नवरत्न पदवी मिलने के बाद (1997) और 1999 में नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) प्रारंभ होने से आई ओसीएल और गेल का ई एवं पी गतिविधियों में प्रवेश हुआ (1999) और वे घरेलू/विदेशी ई एवं पी परियोजनाओ में या तो मौजूदा ई एवं पी ब्लाकों में फार्म-इन* के माध्यम से भागीदारी लाभ (पीआई) या ई एवं पी ब्लाकों के लिए बोलियो द्वारा भाग लेकर निवेश करने लगे। आईओसीएल और गेल ने 28 फरवरी 2013 तक **(अनुबंध II और III)** ₹ 5346.98 करोड़ के व्यय से 77 ई एवं पी ब्लाकों (43 गेल और 34 आईओसीएल) पर अधिग्रहण किया जिनमें से यह कम्पनियां पाँच ब्लाकों में परिचालक/सयुंक्त परिचालक और बाकी के ब्लाकों में गैर परिचालक थी। इन कम्पनियों के पास पाँच ई एवं पी ब्लाक विकास और उत्पादन के अन्तर्गत, 43 अन्वेषण/मूल्यांकन के अन्तर्गत और 29 ब्लाकों को हाइड्रोकार्बन की खोज न होने के कारण छोड दिया गया था या छोडने का निर्णय ले लिया गया था जैसा कि नीचे तालिका/ग्राफ में दर्शाया गया है:

स्थिति	ब्लाकों की संख्या			राशि (₹ करोड़ में)		
	गेल	आईओसीएल	कुल	गेल	आईओसीएल	कुल
उत्पादन	1	2	3	119.83	322.16	441.99
विकासाधीन	2	-	2	723.55	-	723.55
अन्वेषित/मूल्यांकन	4	7	11	911.51	804.08	1715.59
अन्वेषणधीन	22	10	32	353.80	348.91	702.71

* एक प्रबंध जिसमें एक ई एवं पी कम्पनी किसी अन्य पार्टी के स्वामित्व वाली एक मौजूदा ई एवं पी परिसम्पत्ति "खरीदती" या अधिग्रहण पट्टे पर या छूट पर लेती हैं।

छोड दिए गए/छोडने का निर्णय लिया जाना	14	15	29	925.47	837.67	1763.14
कुल	**43**	**34**	**77**	**3034.16**	**2312.82**	**5346.98**





10.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य, कार्यक्षेत्र और कार्य प्रणाली

गेल और आईओसीएल के "परित्यक्त ई एवं पी परियोजनाओं" की लेखापरीक्षा इन कम्पनियों द्वारा निवेश अवसरों की पहचान, समीक्षा और मूल्यांकन और गैर-परिचालकों के रूप में इन कम्पनियों में आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के लिए अनुपालन की जा रही प्रणाली की पर्याप्तता के निर्धारण के लिए की गई थी। लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2006 से फरवरी 2013 तक की अवधि को कवर किया।

लेखापरीक्षा ने इन कम्पनियों द्वारा ₹ 5346.98 करोड़ के कुल निवेश में से ₹ 1760.41 करोड़ का व्यय करने के बाद ब्लाकों को छोडने/छोडने का निर्णय लिए जाने वाले सभी 26 ई एवं पी (लेखापरीक्षा द्वारा कवर की गई अवधि के दौरान) के रिकार्डों की जाँच की। हालांकि लेखापरीक्षा गेल और आईसीएल की परित्यक्त परिसम्पत्तियों पर केन्द्रित थी, ओएनजीसी और ओआईएल के विचार भी प्राप्त किए गए और उन ब्लाको के संबंध में समाविष्ट किए गए थे जहाँ यह कम्पनियाँ मुख्य संचालक थीं।

ई एवं पी ब्लाकों के अधिग्रहण के लिए अन्य ई एवं पी कम्पनियों द्वारा अनुपालन की जा रहा स्थायी प्रथाओं के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों को बैंचमार्क करने के लिए श्री पी.के. चन्द्रा, ओएन जीसी के पूर्व उपाध्यक्ष और सलाहकार को लेखापरीक्षा आपत्तियों पर निवेश राय के लिए तकनीकी विशेषज्ञ के रूप में रखा गया था।

10.1.3 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

यद्यपि आईओसील और गेल ने ई एवं पी परिसम्पत्तियों ₹ 5346.98 करोड़ का निवेश किया था (फरवरी 2013 तक), कम्पनियों के पास ई एवं पी कार्यों के लिए न तो परिभाषित/लिखित नीति और न ही कोई प्रक्रिया थी। तथापि, गेल ने ई एवं पी अवसरों के प्राथमिक चयन के लिए केवल 2006 में " ई एवं पी अवसरो के मूल्यांकन के लिए मापदण्ड' प्रतिपादित किए थे किन्तु यह चयनित ई एवं पी अवसरों के विस्तृत यथा परिश्रम या व्यक्त की गई रूकावट/सीमितताएं, यदि कोई हो तो के पुनः वैधीकरण में ब्लाक की संभाव्यता पर भीतरी/बाहरी परामर्शों के बारे में मूक है। आईओसीएल ई एवं पी निवेश प्रस्तावों के लिए आईआरआर की वर्ष वार बैंचमार्क बाधा दरें निर्दिष्ट करता है किन्तु यह भाग लेने से पूर्व ई एवं पी अवसरों के मूल्यांकन के बारे में मूक है।

छोडे गए 11 ब्लाको (आईओसीएल और गेल के लिए सामान्य तीन ब्लाकों सहित) में पाई गई अनियमितताओं की आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई हैः

10.1.3.1 जोखिम की परिहार्य अवस्थिति के कारण ₹ 473.57 करोड़ की हानि-गेल

गेल और गेज़प्रोम के संघ को एनईएलपी-1 राउंड के अन्तर्गत बराबर पी आई (प्रत्येक 50 प्रतिशत) के साथ बंगाल अपतट मे 26 ब्लाक (एनईसी-ओएसएन-97/1) प्रदान किया गया था जिसके लिए अक्टूबर 2000 में उत्पादन हिस्सेदारी करार (पीएससी) पर हस्ताक्षर किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एनईएलपी में भाग लेने के लिए गेल के निदेशक बोर्ड (बोर्ड) ने अपनी 136वीं बैठक में प्रसिद्ध ई एवं पी सहयोगियों के साथ भाग लेकर चयनित ई एवं पी ब्लाको में सामान्य आठ से 10 प्रतिशत के अधिग्रहण का निर्णय लिया था (फरवरी 1999)। एनईएलपी के अन्तर्गत प्रस्तावित (जनवरी 1999) 48 ई एवं पी ब्लाकों के आधार पर गेल का आन्तरिक दल प्रस्तावित ब्लाकों का प्राथमिक मूल्यांकन करने के लिए डीजीएच के डाटा कक्ष में निरीक्षण हेतु पहुँचा (मार्च 1999) और छः ई एवं पी ब्लाकों के लिए बोली की सिफारिश की जिसमें ब्लाक 26 (एनईसी-ओएसएन-97/1) सम्मिलित नही था। तथापि, तेल और गैस क्षेत्र में सहयोग पर इंडो रशियन कार्यकारी समूह के पांचवे सत्र और पेट्रोलियम मंत्री की गेजप्रोम के उपाध्यक्ष के साथ मोस्को मे बैठक (अक्टूबर 1998) के आगे की कार्यवाही के रूप में गेल के निदेशक बोर्ड ने गेज़प्रोम के साथ प्रारंभ में 50 प्रतिशत की बराबर पी आई के साथ दो ब्लाकों (ब्लाक स. 25 और 26) के लिए संयुक्त बोली की प्रस्तुति का अनुमोदन (जुलाई 1999) दे दिया और यह भी निर्णय लिया कि गेल, बोली पाने पर अपनी 30 से 35 प्रतिशत पीआई तीसरी पार्टी को बेच देगा। संघ एक ब्लाक अर्थात ब्लाक 26 पाने में सफल रहा।

लेखापरीखा जाँच से यह भी पता चला किः

- गेज़प्रोम ने पहली प्रबंधन समीति (एमसी) की बैठक में अपनी सहायक ज़ारूबेज़नेफ्तेगाज (जेडएनजी) को संचालन सौंप दिया;
- जेडएनजी के पास अन्वेषण/संचालन विशेषज्ञ नही थे और वह मुख्य रूप से गेज़प्रोम पर निर्भर थी;
- गेल संयुक्त संचालन समझौते (जेओए) में निबंधित नियंत्रण तंत्र का प्रयोग करने में विफल रहा क्योंकि जेडएनजी द्वारा अधिकतर एक तरफा निर्णय मास्को में लिए जाते थे और गेल को स्वीकृत प्रस्ताव के परिपत्र द्वारा सूचित किया जाता था;

- गेल ने अपनी पीआई का एक भाग तीसरी पार्टी को नही बेचा जोकि बोर्ड के अनुमोदन का उल्ल्धंन था;
- चरण-II में एक कुएं की ड्रिलिंग के न्यूनमत कार्य प्रोग्राम (एमडब्ल्यूपी) के प्रति जेडएनजी ने दो कुओं की ड्रिलिंग की। विभिन्न परिचालन समस्याओ के कारण चरण-I और II की एमडब्ल्यूपी क्रमशः 9 और 11 माह के विलम्ब के साथ पूरी हुई थी और एमडब्ल्यूपी व्यय में कम्पनी का हिस्सा तेजी से ₹ 81.65 करोड़ से ₹ 473.57 करोड़ तक बढ़ गया था।

क्योंकि दो ड्रिल किए गए कुओं मे हाइड्रोकार्बन नही मिला था और चरण-II की एमडब्ल्यूपी पूरी हो गई थी, गेल ने चरण-III में प्रवेश न करने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2007) और ब्लाक छोड दिया। इस प्रकार तीसरी पार्टी को अपने एक हिस्सा बेचने के बोर्ड के निर्देश के अनुभवी सहयोगी के साथ भागीदारी के कारण गेल को ₹ 473.57 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

गेल ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2011 एवं जनवरी (2013) कि उसके पीआई के भाग को ऑफ-लोड करने की आवश्यकता महसूस नहीं की गई थी क्योंकि ब्लॉक गैस सम्भावित समझा गया था। मंत्रालय ने यह कहते हुए (सितम्बर 2012) कि प्रबंधन ब्लॉक में गैस की खोज फार्मिंग आउट[1] से पहले करना चाहता था।

गेल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि किसी अन्य ई एवं पी प्लेयर ने इस ब्लॉक के लिए बोली प्रस्तुत नही की थी जो यह दर्शाता है कि ब्लॉक प्रत्याशित नही था। इसके अतिरिक्त, भविष्य सापेक्षता को ध्यान मे रखते हुए पीआई के भाग की ऑफ-लोडिंग ने करने का निर्णय स्वीकार्य नही है क्योंकि यह आठ से 10 *प्रतिशत* के सामान्य पी आई को प्राप्त करने की इसकी स्वयं द्वारा अनुमोदित रणनीति के विरूद्ध है।

हमारे तकनीकी विशेषज्ञों ने राय दी कि ई एवं पी व्यवसाय मे प्रवेशी होने के नाते गेल को इसकी सहभागिता सीमित रखनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, जेडएनजी भारतीय क्षेत्र मे नया था और बड़ा संचालक भी नहीं था।

10.1.3.2 डाटा के गैर-पुनः वैधीकरण के कारण ₹ 37.22 करोड़ की हानि-गेल

डेवू इन्टरनेशनल कार्पोरेशन (डीआईसी) ने ब्लॉक एडी-7, म्यांमार में अपने 100 *प्रतिशत* अंश में से 20:10:10 पीआई का फार्म-आऊ ट ब्लॉक ए-1 एवं ए-3 म्यांमार में अपने जेवी भागीदार होने के नाते क्रमशः ओएनजीसी विदेश लिमिटेड (ओवीएल), गेल एवं कोरियन गैस कार्पोरेशन को प्रस्तावित किया (जुलाई 2008)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि साथ सटे हुए ए-1 एवं ए-3 ब्लॉक के अप्रमाणित जी-7 सैण्ड को ध्यान मे रखते हुए भौगोलिक जोखिम के संबंध में गेल के इन-हाऊस दल के आरक्षण के बावजूद निदेशक मंडल ने 'पिछली लागतों'[2] सहित यूएस $ 8,926,825 (₹ 40.17 करोड़ के बराबर @ 45 प्रति यूएस $) तक के निवेश के साथ 10 *प्रतिशत* पीआई के अधिग्रहण के लिए अनुमोदन प्रदान किया (अक्टूबर 2008)।

---

[1] एक थर्ड पार्टी को तेल, प्राकृतिक गैस अथवा खनिज हित आंशिक रूप से अथवा समग्र रूप से सौंपना।

[2] यह उस लागत के संदर्भ मे है जो मौजूदा मालिक (कों) द्वारा पहले ही व्यय ली गई है और इसे अगले खरीद कर्ता को हस्तांतरित किया जाना है।

इसके अतिरिक्त, इस ब्लॉक मे भाग लेने से पहले गेल ने अपनी तरफ से कोई परिश्रम नही किया और इस ब्लॉक में 20 प्रतिशत हिस्से के अधिग्रहण के ओवीएल के निर्णय पर निर्भर था जो स्वयं इस तथ्य को ध्यान मे रखते हुए त्रुटिपूर्ण था कि ब्लॉक की भविष्य सापेक्षता पर ओवीएल के दो तकनीकी दलो के मध्य मतभेद था। ओवीएल की भूवैज्ञानिकों के तकनीकी दल ने 6.53 ट्रिलियन क्यूबिक फिट (टीसीएफ) के सम्भावित रिजर्व का निर्धारण (11 अगस्त 2008) किया था जबकि ओवीएल के जीएवंजीदल ने राय दी (18 अगस्त 2008) कि रिजर्व अनुमानों के लिए विचारित सैण्ड ए1/ए3 के प्रमुख हिस्सों मे बिखरी हुई थी जिसके परिणामस्वरूप स्थापित पूल के उपस्थित होने का उम्मीद नही की जा रही थी और तकनीकी दल डाटा मूल्यांकन किए गए रिजर्व बिना जांचे एवं अस्थापित सैण्ड और कमजोर अध्ययन पर आधारित थे। "ओएनजीसी विदेश लिमिटेड के संयुक्त जोखिमपुर्ण प्रचालन " पर 2010-11 के निष्पादन लेखा परीक्षा प्रतिवेदन स.28 मे भी यह इंगित किया गया था तथापि, इस परिसम्पति मे हिस्सा करने के निर्णय की सूचना देते समय ओवीएल ने उपरोक्त रिजर्वेशन को गेल के साथ नही बांटा।

संचालक ने दो कुंए खोदे और 'कोई खोज नही' के दृष्टिकोण से इस ब्लॉक को छोडने का निर्णय किया। तद्नुसार, गेल ने भी ब्लॉक को छोडने का निर्णय (जनवरी 2009) लिया। इस प्रकार, डाटा के गैर-पुनः विधिमान्यकरण और ओवीएल पर निर्भरता के कारण, गेल को ₹ 37.22 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

गेल ने उत्तर दिया (सितम्बर 2010, दिसम्बर 2011 और जनवरी 2013) कि इसने अपने स्वयं के समुचित परिश्रम का पालन करना आवश्यक नही समझता क्योंकि इस क्षेत्र मे ओवीएल के पास विशेष अनुभव था और यह समान मंत्रालय के अन्तर्गत था। इसने रणनीति के तहत् जाखिम लिया क्योंकि ब्लॉक एडी-7, ए-1 एवं ए-3 ब्लॉको के पार्श्वस्थ था और किसी छोटी खोज के मामले मे भी इन ब्लॉको के साथ आगे-पीछे विकसित हो सकता है इसके द्वारा ब्लॉक की आर्थिक स्थिति सुधरेगी। मंत्रालय ने गेल के उत्तर का समर्थन किया (सितम्बर 2012)।

गेल/मंत्रालय का दृष्टिकाण स्वीकार्य नही है क्योंकि गेल ईएवंपी गतिविधियों के लिए अपनी स्वयं की कार्पोरेट रणनीति वाली एक स्वतंत्र सत्ता है। यह तथ्य, कि ओवीएल ब्लॉको की प्रत्याशितता पर अपने दो तकनीकी दलो मे मतभेद के संबंध मे सूचना को नही बांटा, भी गेल द्वारा स्वतंत्र मूल्यांकन के महत्व को प्रकट करता है।

हमारे तकनीकी विशेषज्ञ की भी राय है कि उच्च जोखिम अवधारणा के मामले में कम्पनी का स्वयं का या तीसरी पार्टी का निर्धारण अधिक महत्वपूर्ण था जो इस मामले मे नही किया गया था।

10.1.3.3 डाटा के गैर-पूनः वैधीकरण के कारण ₹ 47.37 करोड़ का व्यर्थ व्यय-गेल

तेल और गैस मंत्रालय, सल्तनत ऑफ ओमान ने पांच ईएवंपी ब्लॉकों (अर्थात ब्लॉक स. 54, 55, 56, 57 और 58) के लिए भूखण्ड के लिए अवसर की घोषणा की थी। गेल ने ओयलैक्स (संचालक के रूप में), विडियोकोन (दोनो 25 प्रतिशत पीआई के साथ) और एचपीसीएल/बीपीसीएल (12.5 प्रतिशत के पीआई के साथ) के साथ 25 प्रतिशत पीआई के साथ ब्लॉक 56 और 58 के लिए संयुक्त बोली प्रस्तुत की (जनवरी 2006)। तथापि, संघ को केवल ब्लॉक 56 ही दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिए ब्लॉको (अर्थात ब्लॉक स. 54, 55, 56, 57 और 58) के डाटा की समीक्षा करने के बाद गेल के परामर्शदाता ने प्रत्याशितता के संबंध मे 57 एवं 58 को अन्य ब्लॉको से उच्चतर दर्जा दिया था। दूसरी तरफ, ओयलैक्स ने अपने परामर्शदाता मै. सैता पैट्रोलियम

कन्सल्टेंट्स प्रा. लि. (एसपीसीपीएल) के माध्यम से गैर-पारम्परिक[1] भौगोलिक मॉडल अपनाकर अन्य ब्लॉकों से ब्लॉक 56 का अधिक प्रत्याशित के रूप मे मूल्यांकन किया था। तथापि, एसपीसीपीएल/ ओयलैक्स से विचार-विमर्श करने के बाद गेल के परामर्शदाता ने निष्कर्ष निकाला कि ब्लॉक 56 मे पहले खोदे गए कुओ के डाटा एसपीसीपीएल की अवधारणा की पुष्टि नहीं करते। इसके बावजूद गेल ने एसपीसीएल की अवधारणा के पूनः वैधीकरण के लिए बाहरी तकनीकी सलाहकार के पास जाने की बजाय, अति महत्वकांक्षी बोली रणनीति[2] और भारी कार्य की वचन बद्धता (अर्थात आरम्भिक अन्वेषण अवधि मे 11 कुएं खोदना) के साथ संयुक्त बोली प्रस्तुत की थी।

संचालक ने सात कुएं खोदे और केवल दो कुओं में तेल खोजने मे सफल रहे। खोदे गए कुओं और तेल की गुणवत्ता के डाटा का विश्लेषण करने के बाद यह निष्कर्ष निकाला गया कि प्रमुख रिजर्वायर उपस्थित नही थे, तेल भारी गुणवत्ता का था और खोज को वाणिज्यिक रूप से अव्यवहार्य समझा गया था। संघ ने ब्लॉक को छोड़ने का निश्चय किया (मार्च 2010) और गेल ने भी ब्लॉक को छोड़ दिया (जून 2010)। डाटा के पूनः वैधीकरण द्वारा ₹ 47.37 करोड़ के खर्चीले व्यय को रोका जा सकता था।

गेल ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2011 और जनवरी 2013) कि दो प्रसिद्ध परामर्शदाताओ से ओयलैक्स और विडियो कोन ने ब्लॉक पर राय पहले ही प्राप्त कर ली थी और इसलिए दूसरी राय की आवश्यकता अनुभव नही की गई थी। मंत्रालय ने गेल के उत्तर का समर्थन (सितम्बर 2012) किया।

गेल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि गेल को एसपीसीपीएल की अवधारणा का पूनः वैधीकरण के लिए ओयलैक्स के मूल्यांकन पर निर्भर करने के बजाए एक स्वतंत्र तकनीकी परामर्शदाता के पास जाना चाहिए था, विशेष रूप से जब इसके परामर्शदाता ने पहले ही चेतावनी दी थी कि पहले खोदे गए चार कुओं के डाटा ब्लॉक की प्रत्याशितता के बारे मे आयॅलैक्स की अवधारणा की पुष्टि नहीं करते।

हमारे तकनीकी सहालकार ने सलाह दी कि उच्च जोखिम को उच्च रिटर्न देना चाहिए जबकि इस ब्लॉक मे सामान्य रिटर्न के साथ उच्च जोखिम हैं और तथापि गेल ने अति-महत्वपूर्ण बोली दी। ई एवं पी में नया प्रवेशी होने के कारण गेल को गैर-परम्परिक भौगोलिक मॉडल की बजाय पारम्परिक मॉडल को अपनाया चाहिए। इस प्रकार, उच्च जोखिम वाले ब्लॉकों मे विशेषतः जब आरम्भिक मूल्यांकन अनुकूल न हो तो गेल को ब्लॉक मे जोखिम लेने से पहले स्वतंत्र मूल्यांकन कर लेना चाहिए था।

---

[1] *पारम्परिक मॉडल सभी पांच तत्वों (स्त्रोत, रिजर्वायर, सील, इन्ट्रेपमैन्ट और प्रवास) की उपस्थिति के आधार पर अलग तत्वों की गुणवत्ता और मात्रा की उपस्थिति का मूल्यांकन करता है जो पेट्रोलियम प्रणाली को पूरा करता है। गैर-पारम्परिक भौगोलिक मॉडल का अर्थ है कि उपरोक्त तत्वों में से किसी को भी प्रत्याशितता मूल्यांकन के लिए विचारित नही किया जाता या सामान्य स्वीकार्य सिद्धांतों से हटना।*

[2] *यह औसत से अधिक के अनुसरण में औसत से अधिक जोखिम की इच्छा द्वारा विशेषीकृत निवेश रणनीति है।*

10.1.3.4 जोखिमपूर्ण ब्लॉक मे फार्म-इन के कारण ₹ 182.88 करोड़ की हानि-आईओसीएल

कचर बेसिन, निचला असम मे स्थित ब्लॉक सीआर-ओएन-90/1 को एनईएलपी से पहले एस्सार ऑयल (संचालकता सहित 55 प्रतिशत पीआई), एचओईसी (20 प्रतिशत पीआई) और टूलो ऑयल (25 प्रतिशत पीआई) के संघ को दिया गया था (1998)। इसके बाद, प्रीमियर ऑयल ने 16 प्रतिशत के एस्सार ऑयल के पीआई के 'कैरी फाइनेंस'♣ सहित 84 प्रतिशत पीआई प्राप्त किया (जुलाई 2002)। इसके पश्चात, प्रीमियर ऑयल ने आईओसीएल को 'पिछली लागतो' सहित एस्सार ऑयल के आनुपातिक कैरी फाईनेंस के साथ 35 प्रतिशत पीआई का प्रस्ताव रखा (फरवरी 2003)। आईओसीएल के निदेशक मण्डल ने यूएस $ 16.01 मिलियन (एस्सार ऑयल के कैरी फाइनेंस के भाग के यूएस $ 2.56 मिलियन सहित) की लागत पर अंश के अधिग्रहण के लिए अनुमोदन (जनवरी 2004) प्रदान किया और उक्त के लिए करार अप्रैल 2004 मे किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा कि 1980 तक सात कुएँ (पांच बर्मा ऑयल द्वारा और दो ओएनजीसी द्वारा) समान संरचना मे खोदे गए लेकिन 'अधिक दबाव' के कारण किसी को भी पूरा नही किया जा सका। तथापि 'फार्म-इन' के लिए बोर्ड का अनुमोदन (जनवरी 2004) प्राप्त करते समय बोर्ड को प्रीमियर ऑयल के प्रस्ताव, ब्लॉक की प्रत्याशितता, अनुमानित लागत और बाध्यताओ आदि की सूचना दी गई लेकिन 'अधिकदबाव' की समस्या और पूर्व ड्रिलिंग विफलताओं के बारे में नही बताया गया था। संचालक को 'फार्म-इन' (2004) से पहले छः वर्षों (1998 से 2004) की चूक के बाद भी पर्याप्त सिस्मिक डाटा प्राप्त नही हुआ था और वह फेज - II मे ड्रिलिंग के लिए जटिल संरचना का उचित खाका तैयार करने या कड़ी सम्भावना को चिन्हित करने के भी योग्य नही था।

संचालक ने एक कुआ खोदा लेकिन हाइड्रोकार्बन को नहीं खोज सका और ब्लॉक से वापिस हटने का निर्णय किया। तद्नुसार, आईओसीएल ने भी ब्लॉक को छोड़ने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2007)। इस प्रकार, अपर्याप्त समुचित परिश्रम के कारण आईओसीएल को ₹ 182.88 करोड़ की हानि उठानी पड़ी थी।

आईओसीएल ने उत्तर दिया (जनवरी 2012) कि फार्म-इन से पहले इसने मै. पीजीएस रिजर्वायर परामर्शदाता (यूके) को नियुक्त किया था और 'फार्म-इन' का निर्णय ब्लॉक की प्रत्याशितता पर आधारित था जैसा कि परामर्शदाता के साथ-साथ इसके अपने भूवैज्ञानिकों द्वारा सूझाव दिया गया था।

मंत्रालय ने आईओसीएल के उत्तर का समर्थन (सितम्बर 2012) किया।

आईओसीएल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि आईओसीएल ने इस ब्लॉक मे व्याप्त अधिक दबाव समस्या पर विचार नहीं किया और इसको पता था कि संचालक के पास पर्याप्त सिस्मिक डाटा नही थे।

हमारे तकनीकी विशेषज्ञ ने सलाह दी कि समुचित परिश्रम इस तथ्य को ध्यान मे रखते हुए कम थी कि वाणिज्यिक गैस/तेल सम्भावना ऐसे उच्च 'मड प्रैशर' पर मौजूद नही होती और यह भी कहा कि ओएनजीसी द्वारा ब्लॉक के पिछले अन्वेषणों के परिणाम उत्साहवर्धक नही थे।

♣ *अग्रनयन फाईनेंस एक व्यवस्था है जिसमें एक पार्टी (अग्रनयनकर्ता पार्टी), सम्पति पर दूसरी पार्टी (अग्रनयनित पार्टी) के अन्वेषण के एक भाग या समस्त के लिए विकास व्यय के लिए भुगतान करने पर सहमत हो जाती है। अग्रनयन कर्ता पार्टी सम्पति से केवल उत्पादन के समय लागत की विशेष राशि की वसूली करने के योग्य होगी।*

10.1.3.5 संचालक पर अधिक विश्वास के कारण ₹ 54.76 करोड़ की हानि-ओआईएल, ओएनजीसी, गेल और आईओसीएल।

ओआईएल के संघ (संचालनकर्ता के साथ 40 प्रतिशत पीआई) और ओएनजीसी, गेल और आईओसीएल (20 *प्रतिशत* पीआई प्रत्येक) को एनईएलपी-II राउण्ड के अन्तर्गत महानदी बेसिन, उड़ीसा मे स्थित एमएन-ओएनएन-2000/1 ब्लॉक प्रदान (जुलाई 2001) किए गए थे। इसके बाद, ओआईएल ने 15 *प्रतिशत* हिस्सा मै. सुन्तेरा रिसोर्सेज़ लिमिटेड को दे दिया और ब्लॉक मे केवल 25 प्रतिशत अंश को बरकरार रखा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस ब्लॉक का अन्वेषण ओआईएल द्वारा अस्सी के दशक के अन्त के दौरान किया गया था और कम प्रत्याशितता को देखते हुए छोड़ दिया गया था। इसके अतिरिक्त, यह ब्लॉक हाइड्रोकार्बन की खोज के लिए श्रेणी - III अर्थात अप्रत्याशित बेसिन के अन्तर्गत था और ब्लॉक के आर्थिक विश्लेषण से पता चला कि सम्भावनाए आर्थिक रूप से व्यवहार्य नही थी। ओआईएल, सिस्मिक डाटा की खराब गुणवत्ता के कारण विश्वास के साथ चिन्हित संरचनात्मक पहलुओं का खाका तैयार नही कर सका।

उपरोक्त तथ्यों ने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि ब्लॉक अत्यधिक जोखिम वाला था और आईओसीएल के जेवी भागीदार अर्थात प्रीमियर ऑयल का बोली से पहले (मार्च 2001) इस आधार पर हट जाना कि ब्लॉक पर्याप्त रूप से आकर्षक नही था, को विशेष रूप से ध्यान मे रखते हुए सहभागिता से पहले विस्तृत मूल्यांकन किए जाने की आवश्यकता थी। इसके बावजूद, सी एवं एमडी ने प्रत्याशितता और परियोजना की अर्थनीति का विस्तृत तकनीकी मूल्यांकन किए बिना बोली की प्रस्तुति का अनुमोदन कर दिया (मार्च 2001)। इसके अतिरिक्त, बोली प्रस्तुत करने के लिए बोर्ड की पूर्व-व्यापी मंजूरी (मई 2001) प्राप्त करते समय कम्पनी ने तकनीकी-आर्थिक विश्लेषण और प्रीमियर ऑयल के पीछे हटने के अलावा उक्त तथ्यो से अवगत नही कराया।

गेल ने इस तथ्य के बावजूद कि इसके भूवैज्ञानिकों के दल ने 25 ब्लॉकों के डाटा की समीक्षा की लेकिन बोली के लिए ब्लॉक की सिफरिश नही की थी, इसने स्वयं के विस्तृत समुचित परिश्रम किए बिना ब्लॉक के लिए सी एवं एमडी के अनुमोदन (मार्च 2001) से संयुक्त बोली भी प्रस्तुत की। इसके अतिरिक्त, बोली की प्रस्तुति के लिए बोर्ड का पूर्व व्यापी अनुमोदन (अप्रैल 2001) प्राप्त करते समय कम्पनी ने उक्त तथ्यों से अवगत नही कराया सिवाय इसके कि इसने ओएनजीसी और ओआईएल के प्रस्ताव के आधार पर भाग लिया था।

ब्लॉक को हाइड्रोकार्बन की खोज न होने के कारण छोड़ा (जनवरी 2009) जाना पड़ा। ₹ 13.85 करोड़, ₹ 10.44 करोड़, ₹ 16.62 करोड़ और ₹ 13.85 करोड़ का व्यय क्रमशः आईओसीएल, गेल, ओआईएल और ओएनजीसी द्वारा किया गया था।

गेल और आईओसीएल दोनो ने उत्तर दिया कि उन्होने ओआईएल की विशेषज्ञता पर भरोसा किया। मंत्रालय ने गेल और आईओसीएल के जवाबों का समर्थन किया (सितम्बर 2012)।

गेल/ओईओसीएल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डाटा का पूनः वैधीकरण ब्लॉक मे पूर्व अन्वेषण प्रयासों में कोई खोज न होने को विशेष रूप से ध्यान मे रखते हुए संचालक के अनुभव पर निर्भर करने की बजाए बाह्य तकनीकी परामर्शदाता से कराना आवश्यक था।

ओआईएल ने उत्तर दिया (सितम्बर 2012) कि पूर्व ड्रिलिंग प्रयासो ने हाइड्रोकार्बन के संकेत दर्शाए थे और संरचनात्मक और स्तरीकृत ट्रैप के विकास की भी उम्मीद इस ब्लॉक मे की जा रही थी।

इसके अतिरिक्त, आधुनिकतम तकनीकी के साथ रिकोर्ड और संचालित किए गए न्यू जेनरेशन डाटा से अच्छी सम्भावनाओं को प्रकट करने की उम्मीद की जा रही थी।

ओआईएल का उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि इसके परामर्शदाता ने सफलता की सम्भावना को दो रिजर्वायरों को 'अनुपयोगी' श्रेणी के तहत, तीन रिजर्वायरो' को 'बहुत खराब' और एक रिजर्वायर को 'खराब' श्रेणी के तहत वगीकृत किया था (मई 2005)। इसके अतिरिक्त, ओआईएल ने 2डी सिस्मिक सर्वेक्षण और इसकी व्याख्या के लिए बेहतर प्रौद्योगिकी के अनुप्रयोग को सुनिश्चित नहीं किया।

हमारे तकनीकी विशेषज्ञ ने सलाह दी कि यद्यपि ओआईएल के पास अनुभव था तथापि एक स्वतंत्र मूल्यांकन किए बिना उनके मूल्यांकन पर विश्वास करना गेल और आईओसीएल के लिए विवेक पूर्ण नहीं था।

10.1.3.6 ₹ 30.07 करोड़ की एलडी के अलावा ₹ 279.93 करोड़ का व्यर्थ व्यय-ओएनजीसी एवं आईओसीएल

मुम्बई बेसिन में स्थित ब्लॉक एमबी-ओएसएन-2000/1 को पीआई के 75 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 10 *प्रतिशत* के साथ क्रमशः ओएनजीसी (संचालक के रूप में), आइओसीएल और गुजरात राज्य पैट्रोलियम निगम (जीएसपीसी) के संघ को एनईएलपी-II राउण्ड के तहत् प्रदान (जुलाई 2001) किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ओएनजीसी इस ब्लॉक का अन्वेषण पहले (1972 से 1995) कर चुका था और इसने आठ कुए खोदे थे। चार कुओं के जांच परिणाम ने हाड्रोकार्बन की प्रत्याशितता के मामूली संकेत दिए और ब्लॉक को प्रत्याशितता के अभाव के कारण त्याग दिया गया था। तथापि, ओएनजीसी ने बाह्य प्रौधोगिकी परामर्शदाता से उक्त के पूनः वैधीकरण की बजाय पूर्व ड्रिलिंग परिणामों के आधार पर स्त्रोत चट्टान की उपस्थिति और अच्छे रिजर्वायरों के विकास को सोचते हुए ब्लॉक को पूनः प्राप्त कर लिया। आईओसीएल ने ओएनजीसी के मूल्यांकन पर विश्वास किया जो पूराने डाटा पर आधारित था और अपनी तरफ से इसने विस्तृत जानकारी नही की। परियोजना की अर्थनीति का मूल्यांकन किए बिना संयुक्त बोली प्रस्तुत करने के लिए सी एवं एमडी से अनुमोदन प्राप्त किया गया था (मार्च 2001)। इसके अतिरिक्त, बोली की प्रस्तुति के लिए इसका पूर्व व्यापी अनुमोदन (मई 2001) प्राप्त करते समय बोर्ड को उपरोक्त तथ्यो से अवगत नही कराया गया था।

संचालक ने फेज- I मे पांच कुओं की वचनबद्धता के प्रति केवल चार कुए खोदे। डीजीएच ने यूएसडी 74,25,386 (₹ 33.41 करोड़ के बराबर) की एलडी लागू की जिसमे आईओसीएल और ओएनजीसी का हिस्सा ₹ 30.07 करोड़ था। विस्तारण प्राप्त करने के बाद संचालक ने शेष कुओं की खुदाई की लेकिन खोदे गए किसी भी कुए में हाइड्रोकार्बन की 'खोज न' होने के कारण संघ ने ब्लॉक को छोड़ने का निर्णय (अगस्त 2008) लिया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 30.07 करोड़ के एलडी भुगतान के अलावा आईओसीएल और ओएनजीसी को क्रमशः ₹ 45.74 करोड़ और ₹ 234.19 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

आईओसीएल ने उत्तर दिया (जनवरी 2012) कि सामान्यतः निवेश का निर्णय अनुभवी अपस्ट्रीम प्लेयर द्वारा सभी मामलों प्रतिनिधित्व करने वाले प्रमुख भागीदार की सिफारिशी पर आधारित था और यह स्वतंत्र देय कर्मठता को लागू करना आवश्यक नही समझता। मंत्रालय (सितम्बर 2012) ने आइओसीएल के उत्तर का समर्थन किया।

आईओसीएल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि ओएनजीसी के मूल्यांकन पूराने डाटा पर आधारित थे और प्रत्याशितता के अभाव के कारण ब्लॉक को पहले ही छोड़ दिया गया था।

ओएनजीसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2013) कि यद्यपि पहले ड्रिलिंग प्रयासों से सफलता नही मिली, इससे स्त्रोत चट्टानों की उपस्थिति और अच्छा/उत्कृष्ट रिजर्वायर के विकास के संकेत मिले।

ओएनजीसी के उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पहले खोदे गए आठ कुओं में से चार के जांच परिणामों ने हाइड्रोकार्बन की प्रत्याशितता के विशेष संकेत नही दर्शाए थ। हमारे तकनीकी विशेषज्ञ ने भी सलाह दी कि 'अपरिपक्व स्त्रोत चट्टान' के कारण बेसिन मे हाइड्रोकार्बन के अभाव का निष्कर्ष पहले ही निकाल लेना चाहिए था, जब ओएनजीसी के पास उस क्षेत्र में पहले खोदे गए आठ कुओं का डाटा मौजूदा था।

10.1.3.7 हाईड्रोकार्बन खोज का इतिहास न रखने वाले जोखिमपूर्ण ब्लॉक के अधिग्रहण पर ₹ 74.64 करोड़ का व्यर्थ व्यय - ओएनजीसी एवं आइओसीएल।

ओएनजीसी (संचालकता सहित 70 *प्रतिशत पीआई*) आईओसीएल (30 *प्रतिशत पीआई*) को एनईएलपी - I राऊण्ड के तहत् भारत सरकार द्वारा गंगा घाटी, उत्तर प्रदेश मे ब्लॉक जीवी-ओएनएन-97/1 प्रदान (अप्रैल 2001) किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा कि ओएनजीसी द्वारा इस ब्लॉक का अन्वेषण पहले ही किया जा चुका था (1962 से 1992) और पांच कुए खोदे गए थे लेकिन कोई खोज नही की जा सकी। इसके अतिरिक्त, ओएनजीसी और आईओसीएल जागरूक थे कि गंगा घाटी बेसिन ने पिछले 40 वर्षो से अन्वेषण किए जाने के बावजूद तेल के कोई संकेत नहीं दर्शाए। गंगा घाटी बेसिन के डाटा का आईओसीएल के तकनीकी दल द्वारा विश्लेषण (नवम्बर 2000) किया गया था जिसने, यह उल्लेख करने कि समस्त क्षेत्र में प्रत्येक स्तरीकृत इकाई का मानचित्रण किए जाने की आवश्यकता है के अलावा, उपरोक्त तथ्यो का भी निष्कर्ष निकला था। तथापि, आईओसीएल ने ओएनजीसी के मूल्यांकन पर विश्वास किया और स्वयं विस्तृत समुचित परिश्रम नही किया।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि संचालक ने फेज-II मे पहले कुए की खुदाई पूरी किए बिना फेज-III में प्रवेश करने का निर्णय लिया जिसने फेज-III मे एक और कुए की खुदाई को अपरिहार्य कर दिया जिससे पहले कुए के ड्रिलिंग परिणाम का मूल्यांकन किए बिना प्रतिबद्धता लागत में बढोतरी हुई ब्लॉक को 'हाइड्रोकार्बन की कोई खोज नही' के कारण छोड़ना (जुलाई 2008) पड़ा था जिससे आइओसीएल और ओएनजीसी को क्रमशः ₹ 22.01 करोड़ और ₹ 52.63 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

आइओसीएल ने उत्तर दिया (जनवरी 2012) कि सामान्यतः इसका निवेश का निर्णय एक अनुभवी अपस्ट्रीम प्लेयर द्वारा सभी मामलें मे प्रस्तुत अग्रणी भागीदारी की सिफारिशों पर आधारित थे। मंत्रालय ने आईओसीएल के उत्तर का समर्थन किया (सितम्बर 2012)।

आइओसीएल/मंत्रालय के उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि उचित समुचित परिश्रम का संचालन विशेष रूप से इस क्षेत्र में हाइड्रोकार्बन की खोज के खराब इतिहास के मद्देनजर अनिवार्य था।

ओएनजीसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2013) कि पहले खोदे गए कुओं मे गैस के साथ-साथ तेल के संकेतो ने गंगा बेसिन के इस भू-खण्ड[♠] में पेट्रोलियम प्रणाली की उपस्थिति के विश्वास को बल मिला। राष्ट्रीय तेल कम्पनी के रूप में ओएनजीसी को गंगा घाटी जैसे उच्च जोखिम सीमान्त क्षेत्रो मे साहसिक कार्य के साथ-साथ लाभदायक व्यवसाय करने मे दोहरी भूमिका निभानी थी।

ओएनजीसी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इसने समान डाटा पर दो विभिन्न निष्कर्ष निकाले। इसके अतिरिक्त, पहले खोदे गए कुओं मे तेल और गैस के संकेत ऐसे नही थे जो इस ब्लॉक के लिए बोली को प्रमाणित कर सके।

हमारे तकनीकी विशेषज्ञ ने सलाह दी कि आरम्भिक वर्षों के दौरान, आइओसीएल को ऐसे जोखिमपूर्ण ब्लॉको मे साहसिक कार्य करने से पहले उचित विशेषज्ञ का परामर्श लेना चाहिए और आईओसीएल को जनता के धन की सुरक्षा करने के लिए अधिक विवेकी होना चाहिए।

10.1.3.8 ₹ 276.87 करोड़ का व्यर्थ व्यय (ब्लॉक एमबी-ओएनएन-2004/1 और एमबी-ओएसएन-2004/2) - आईओसीएल एवं गेल

आईओसीएल, गेल, जीएसपीसी, पैट्रोगैस और एचपीसीएल के संघ को समान *पीआई* अर्थात 20 *प्रतिशत* प्रत्येक सहित दो ब्लॉक अर्थात एनईएलपी - VI राऊण्ड के तहत क्रमशः जीएसपीसी और पैट्रोगैस की संचालकता सहित मुम्बई में स्थित एमबी-ओएसएन-2004/1 और एमबी-ओएसएन-2004/2 प्रदान किए गए थे (2007)।

लेखापरीक्षा मे देखा गया किः

- आरम्भ में (अगस्त 2006) में आईओसीएल संयुक्त बोली देने के लिए मैडको इन्टरनैश्नल पैट्रोलियम लिमिटेड (मुख्य भागीदार), कुवैत एनर्जी केसीएस और कुवैत विदेश पैट्रोलियम अन्वेषण कम्पनी के साथ संघ का गठन किया था। तदनुसार, इसने बेसिन और कुओं के डाटा सारांश खरीदे और विस्तृत तकनीकी मूल्यांकन के लिए जैफनी, क्लाइन एण्ड एसोसिएट्स (जीसीए) को नियुक्त किया;
- जीसीए ने इंगित किया कि बेसिन के कई हिस्सो का पहले ही तीव्रता से अन्वेषण किया जा चुका है लेकिन हाईड्रोकार्बन के कुछ संकेतो को छोड़कर कोई हाइड्रोकार्बन खोज नही की गई थी; चिन्हित प्रत्याशितताओं को 'उच्च जोखिम' वाला माना गया क्योंकि 2 डी सिस्मिक डाटा से स्तरीकृत प्रत्याशितताओ को चिन्हित करना कठिन था और किसी जोन की अब तक जांच नहीं की गई थी;
- जीसीए के निष्कर्षों का अध्ययन करने के बाद मैडको ने आइओसीएल को ब्लॉकवार रिजर्वेशन की सूचना दी (अगस्त 2006) और ब्लॉको में से किसी मे भी भाग लेने के लिए अपनी असमर्थता प्रकट की। इसलिए, यह अन्य भागीदारों के साथ-साथ संघ से बाहर निकल गया।

अपने आरम्भिक संघ भागीदार के वापिस चले जाने के मद्देनजर, मैडको के रिजर्वेशनों को उजागर किए बिना आइओसीएल ने ब्लॉक एमबी-ओएसएन-2004/1 एव एमबी-ओएसएन-2004/2 में संयुक्त भागीदारी के लिए गेल से सम्पर्क किया (सितम्बर 2006) और गेल, जीएसपीसी, पैट्रोगैस और

[♠] एक क्षेत्र जिसमे हाइड्रोकार्बन संग्रह या दिए गए प्रकार क घटक प्राप्त हुए।

एचपीसीएल के साथ संघ का गठन किया। इन ब्लॉको के लिए पीएससी के हस्ताक्षर के लिए बोर्ड का अनुमोदन (फरवरी 2007) प्राप्त करते समय आईओसीएल ने इसके परामर्शदाता जीसीए या इसके पहले मुख्य भागीदार (अर्थात मै. मैडको) द्वारा व्यक्त जोखिमों/सीमाओं के बारे में परवर्ती को अवगत नही कराया था।

गेल ने एनईएलपी के अन्तर्गत प्रस्तावित ब्लॉकों के आरम्भिक अध्ययन के लिए परामर्शदाता के रूप में मै. एक्सप्लोरेशन कन्सल्टैन्टस लिमिटेड (ईसीएल) को नियुक्त किया था। ईसीएल ने उपरोक्त - कथित ब्लॉको की लघु-सूचि तैयार की लेकिन बोली से पहले इन ब्लॉकों के विस्तृत मूल्यांकन की सिफारिश की। तथापि, इसे कार्यान्वित करने की बजाय इसने, जीसीए द्वारा व्यक्त रिजर्वेशनों के पुनः वैधीकरण की जगह जीसीए के माध्यम से आइओसीएल द्वारा किए गए अध्ययन पर विश्वास किया और संयुक्त भागीदारी के लिए आइओसीएल के विलम्बित/जल्दबाजी के अनुरोध को मान लिया।

संघ ने प्रत्येक ब्लॉक मे तीन कुओं की खुदाई की लेकिन हाइड्रोकार्बन नहीं मिलने के कारण ब्लॉक को छोड़ने का निर्णय लिया (मार्च 2012)। तदनुसार, आइओसीएल एवं गेल ने ब्लॉकों को छोड़ने का निर्णय लिया जिससे आईओसीएल द्वारा ₹ 139.12 करोड़ (₹ 68.09 करोड़ एवं ₹ 71.03 करोड़) और गेल द्वारा ₹ 137.75 करोड़ (₹ 66.43 करोड़ एवं ₹ 71.32 करोड़) का व्यर्थ व्यय हुआ।

आईओसीएल ने उत्तर दिया (नवम्बर 2012) कि इसने अपने नए संघ भागीदारों के साथ मैडको के रिजर्वेशन को साझा नही किया था क्योंकि इससे उनका मत पक्षपातपूर्ण/पूर्वाग्रहित हो जाता। गेल ने उत्तर दिया (नवम्बर 2012) कि इसने आइओसीएल द्वारा किए गए अध्ययन पर विचार किया और दूसरे स्तर पर विस्तृत मूल्यांकन अध्ययन पर समय और लागत बचाने के लिए अलग अध्ययन नही किया।

आइओसीएल और गेल दोनो के उत्तर स्वीकार्य नही थे क्योंकि आइओसीएल द्वारा महत्वपूर्ण सूचना साझा नही की गई थी इसने उचित निर्णय लेने से गेल को रोका। गेल को आइओसीएल द्वारा किए गए अध्ययनों पर विश्वास करने की बजाए विस्तृत मूल्यांकन करना चाहिए था।

10.1.3.9 डाटा का गैर-पुनः वैधीकरण

(ए) लीबिया के राष्ट्रीय तेल निगम ने अन्तर्राष्ट्रीय तेल कम्पनियों से 15 ई एवं पी ब्लॉकों के लिए बोलियां (2004) आमन्त्रित की। बोली मे भाग लेने के लिए आईओसीएल ने समान पीआई (अर्थात 50 प्रतिशत प्रत्येक) सहित ओआईएल (संचालक के रूप में) के साथ संघ का गठन किया। लघु-सुचि किए गए आठ ब्लॉकों के पूर्व-अधिग्रहण विस्तृत तकनीकी अध्ययन के लिए संघ ने मै. ईसीएल को नियुक्त किया था। तद्नुसार, आईओसीएल ने ओआईएल के साथ संयुक्त बोली प्रस्तुत की और एक ब्लॉक अर्थात ब्लॉक - 86 को प्राप्त करने मे सफल रहा।

लेखापरीक्षा में देखा कि इस क्षेत्र मे पहले 12 कुए खोदे गए थे लेकिन कोई मुख्य तेल प्रकटन उड्डान प्लेट फॉर्म पर दर्ज नही किया गया था, एकमात्र अपवाद क्षेत्र 86 मे बी 1-10 कुए में अच्छी संरध्रता/कम पारगम्यता दृष्टिगोचर' हुई। मै. ईसीएल ने भी अन्वेषण जोखिमों की संख्या का संकेत दिया अर्थात किचन से सीमित मात्रा मे चार्ज; क्षेत्र के चरम पूर्वी भाग तक सीमित प्रत्याशितता; सम्भवतः लघु स्त्रोत रॉक किचन क्षेत्र और सम्भावना है कि उड्डान प्लेटफॉर्म पर उथले रिजर्वायर त्वरित जल से भरे हुए थे। तथापि आईओसीएल ने इस ब्लॉक में जोखिमो/सीमितताओं के पूनः वैधीकरण के बिना भाग लिया और यह भी की बोर्ड से पूर्वव्यापी अनुमोदन प्राप्त करते समय बोली

की प्रस्तुति और ईसीएल द्वारा किए गए तकनीकी मूल्यांकन के बारे मे बोर्ड को अवगत करवाया था किन्तु ईसीएल द्वारा व्यक्त रिजर्वेशन के बारे मे बोर्ड को अवगत नही करवाया।

संचालक ने दो कुए खोदे और उसे कोई हाइड्रोकार्बन नही मिला। ब्लॉक को छोड़ दिया गया था इससे आइओसीएल और ओआईएल द्वारा क्रमशः ₹ 91.68 करोड़ और ₹ 96.31 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

(बी) 43 ई एवं पी ब्लॉक इपीएसए- IV बोली के दूसरे दौर के तहत (2005) लीबिया के राष्ट्रीय तेल निगम द्वारा दिए गए थे। उपलब्ध भौगोलिक जानकारी की समीक्षा करने के बाद आईओसीएल और संघ भागीदार अर्थात ओआईएल ने 10 ब्लॉको को लघु सूचि मे रखा और विस्तृत तकनीकी मूल्यांकन के लिए ईसीएल को नियुक्त किया। ईसीएल ने बोली के लिए छः ब्लॉकों की सिफारिश की। तथापि, आईओसीएल ने दो ब्लॉको अर्थात ब्लॉक 102/4 एवं ब्लॉक 81/2 के लिए समान पीआई (अर्थात 50 प्रतिशत प्रत्येक) सहित ओआईएल (संचालक के रूप में) के साथ संयुक्त बोली प्रस्तुत की और एक ब्लॉक अर्थात 102/4 को प्राप्त करने में सफल (अक्टूबर 2005) रहा।

लेखापरीक्षा में देखा कि निकटवर्ती दो कुओं की खुदाई (1975 और 1981) के अलावा इस क्षेत्र में पहले (1963 एवं 1984) दो कुए खोदे गए थे। हाइड्रोकार्बन की 'खोज न' होने के कारण इन सभी पर कठिन परिश्रम किया गया और छोड़ दिए गए थे। इसके अतिरिक्त, मै. इसीएल ने कुछ अन्वेषण जोखिमों को इंगित किया अर्थात बायोडीग्रेडेबल एवं प्रवाह जोखिम, उथली संरचना के साथ दरार के कारण प्रभार की हानि, या त्वरित जल से भरे हुए थे और शीर्ष बंद होने का संदेह था। ईसीएल ने भी सम्भावना व्यक्त की कि ब्लॉक के उत्तर मे उड्डान प्लेटफॉर्म एज पर उथले रिजर्वायर त्वरित जल से भरे हो सकते है।

बोली प्रस्तुत करने के लिए बोर्ड पूर्व व्यापी अनुमोदन (अक्टूबर 2005) प्राप्त करते समय कम्पनी ने बोली योग्य मापदण्डों और वित्तीय विश्लेषण के बारे मे सूचना दी किन्तु ईसीएल द्वारा व्यक्त रिजर्वेशन्स/सीमाओ के बारे मे सूचना नहीं दी।

संचालक ने एक कुए की खुदाई की लेकिन हाइड्रोकार्बन की खोज न हाने के कारण ब्लॉक को छोड़ दिया जिससे आईओसीएल और ओआईएल द्वारा क्रमशः ₹ 56.83 करोड़ और ₹ 57.59 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ

आईओसीएल ने उत्तर दिया (सितम्बर 2011 और जनवरी 2012) कि किसी भी अन्वेषण अवसर के साथ कुछ जोखिम हमेशा रहते हैं और इसका पता कुए को खोदने के बाद ही चल सकता है। इसके अतिरिक्त, सामान्यः निवेश का निर्णय मुख्य भागीदार की सिफारिश पर आधारित या इन सभी मामलों मे प्रतिनिधित्व एक अनुभवी अपस्ट्रीम प्लेयर के द्वारा किया जाता है। मंत्रालय ने आइओसीएल के उत्तर का समर्थन किया। (सितम्बर 2012)

ओआईएल ने उत्तर दिया (सितम्बर 2012) कि ईसीएल द्वारा परिकल्पित अन्वेषण जोखिम संज्ञान मे लिए गए थे जिनपर 'कम अन्वेषण अन्वेषण उद्यम' के रूप मे विचार कया गया था। अन्वेषण जोखिमों के बावजूद विश्वस्तरीय पैट्रोलियम बेसिन, सुपरिभाषित सृजन के साथ उच्च क्षेत्रीय प्रत्याशितता, प्रवास और फसाने के तत्व जैसे सकारात्मक घटकों के दृष्टिगत ब्लॉको को भविष्य प्रभावी माना गया था और यह सम्भावना की गई थी कि तेल और गैस सृजन के लिए सम्भावित तत्व इसमे मौजूद होंगे अर्थात किचन सृजन स्त्रोत कम प्रवास, रिजर्वायर, सील और ट्रैप घटक।

उत्तर स्वीकार्य नहीं हे क्योंकि ओआईएल ने ईसीएल द्वारा दर्शाई गई सीमाओं के डाटा पुनः प्राप्त करने और/पूनः वैधकरण नहीं किया। ब्लॉको के अधिग्रहण के लिए बताए गए कारण भी वास्तविकता पर आधारित नहीं थे क्योंकि ईसीएल ने अपनी मूल्यांकन रिपोर्ट में विशेष रूप से उल्लेख किया था कि ब्लॉकों मे सीमाए और रिजर्वेशन थी। इसके अतिरिक्त ओआईएल द्वारा उजागर किए गए सकारात्मक बिन्दु बोलियों में भागीदारी को न्यायसगंत नहीं ठहराते क्योंकि यह मूल रूप से उन अवधारणाओं पर केन्द्रित थे जिसका सार्वभौमिक अनुप्रयोग है और जो सामान्यता बोलियों में भागीदारी से पूर्व मूल्यांकित किए जाते थे। जहाँ तक आईओसीएल का संबंध है इसने ईसीएल द्वारा व्यक्त रिजर्वेशन का पुनर्मूल्यांकन नहीं किया किन्तु ओआईएल पर भरोसा किया। क्योंकि ई एवं पी व्यापार जोखिम पूर्ण और गहन पूँजी वाला है, आईओसीएल को परिसम्पतियों में निवेश करने से पहले स्वतंत्र मूल्यांकन करना चाहिए था।

10.1.3.10 आंतरिक नियंत्रण प्रणाली

(ए) ई एवं पी गतिविधियों की उचित मोनिटरिंग का अभाव

ईएवंपी गतिविधियों को इस व्यवसाय में जटिलता की प्रकृति और जोखिमों के कारण ई एवं पी ब्लॉको की प्रगति की निरंतर मोनिटरिंग की आवश्यकता है। इसलिए, गेल और आईओसीएल के लिए अधिकतर ईएवंपी ब्लॉकों में गैर-संचालक होने के मद्देनजर विशेषरूप से अपने वित्तीय हितों की रक्षा के लिए ई एवं पी की प्रगति को नियमित रूप से मोनीटर करना आवश्यक था।

लेखापरीक्षा में देखा कि आईओसीएल ने अप्रैल 2008 तक अपने बोर्ड को ई एवं पी गतिविधियों की प्रगति से अवगत कराने के लिए प्रणाली तैयार नहीं की थी जिसके बाद इसने बोर्ड की सूचना के लिए तिमाही प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करना शुरू कर दिया।

गेल के पास अपने सी एवं एमडी और पदाधिकारी निदेशकों को केवल ई एवं पी ब्लॉकों की प्रत्यक्ष प्रगति पर मासिक प्रगति रिपोर्ट के अतिरिक्त ई एवं पी गतिविधियों की प्रगति के बारे में अपने बोर्ड को अवगत कराने की कोई प्रणाली नहीं थी।

(बी) भागीदार के लेखापरीक्षा अधिकारों का इस्तेमाल न करना

जैसाकि आईओसीएल और गेल अधिकतर ई एवं पी परिसम्पतियों में गैर-संचालक है तो यह सुनिश्चित करना आवश्यक था कि संचालक द्वारा लिए गए निर्णय पर्याप्त तकनीकी और आर्थिक औचित्य पर आधारित थे और जेवीज़ के माध्यम से प्राप्त की गई परिसम्पतियां सुरक्षित थीं। इसलिए, संयुक्त परिचालन करार में परिभाषित भागीदार की लेखापरीक्षा के अधिकारों, शक्तियों और आवधिकता को परवर्ती द्वारा समय पर और प्रभाविकता से कार्यान्वित किया जाना चाहिए। इस संबंध में देखी गई कमियां नीचे दी गई हैः

(i) आईओसीएल और गेल के पास गैर-संचालक की लेखापरीक्षा करने के लिए नियत अवधि नहीं थी और 40 ई एवं पी परिसम्पतियों में से 13 और 32 परिसम्पतियों में से 18 में अब तक भागीदार की लेखापरीक्षा भी नहीं की थी। इसके अतिरिक्त, गेल द्वारा छः ई एवं पी परिसम्पतियों में गैर-संचालन लेखापरीक्षा करने में दो से छः वर्ष का और आईओसीएल द्वारा दस ई एवं पी परिसम्पतियों मे दो से नौ वर्ष का विलम्ब था।

(ii) गेल द्वारा की गई ब्लॉक एमबी-ओएसएन-2004/2 की गैर-संचालन लेखापरीक्षा की समीक्षा से पता चला कि ₹ 68.30 करोड़ का नगद संचालक के पास व्यर्थ पड़ा रहा क्योंकि गेल ने

उक्त के उचित उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए भुगतान के लिए देय तिथि/अनुसूचित तिथि को सुनिश्चित किए बिना निधि का भुगतान कर दिया था।

(iii) आईओसीएल ने 2011 में केवल ब्लॉक एमबी-ओएसएन-2004/1 के लिए अप्रैल 2008 से मार्च 2011 की अवधि को कवर करने वाली अपनी पहली गैर-संचालक की लेखापरीक्षा को किया और देखा कि संचालक ने दो मामलों में ₹ 4.73 करोड़ के एलडी की कटौती नहीं की और संबंधित संविदात्मक खण्ड का उल्लंघन करते हुए ₹ 4.56 करोड़ का अधिक भुगतान किया।

गेल ने उत्तर दिया (अक्तूबर 2012) कि ई एवं पी ब्लॉकों की गैर-संचालक की लेखापरीक्षा, निजी संचालकों के साथ अन्य बातों के अलावा ई एवं पी ब्लॉकों को प्राथमिकता देते हुए जोखिम प्रोफाईल पर विचार करने के बाद समय पर की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि गेल ने इसके द्वारा प्राप्त किए गए ई एवं पी ब्लॉकों की गैर-संचालक की लेखापरीक्षा के लिए विशेष समय/समय संरचना नियत नहीं की थी जिसके परिणामस्वरूप संचालक के निर्णय में अनियमितताओं का पता नहीं चला/देर मे पता चला।

निष्कर्ष

इस व्यवसाय में एक दशक से अधिक व्यतीत करने के बाद भी, आईओसीएल और गेल दोनों ने नीति को परिभाषित/दस्तावेजीकृत नहीं किया न ही ई एवं पी गतिविधियो के लिए प्रक्रिया निर्धारित की। गेल और आईओसीएल ने, उनकी ओर से विस्तृत समुचित परिश्रम या रिजर्वेशन/सीमाओं (परामर्शदाता द्वारा व्यक्त) के पूनः वैधीकरण की बजाय मुख्यतः अन्य जेवी भागीदारों द्वारा किए गए तकनीकी मूल्यांकन पर विश्वास ई एवं पी परिसम्पत्तियां प्राप्त की थी जोकि अनिवार्य थी क्योंकि कम्पनियाँ स्वयं की निवेश दार्शनिकता वाली प्रथक व्यवसाय की सता है और मुख्य भागीदार ब्लॉक की प्रत्याशितता के संबंध में महत्वपुर्ण सूचना को हमेशा साझा नहीं करता। इसके अतिरिक्त, अधिकतर मामलों में इन कम्पनियों ने संबंधित ब्लॉक प्राप्त करने से पहले ज्ञात जोखिमों/सीमाओं के बारे में अपने निदेशक मण्डल को अवगत नहीं कराया था। इसके परिणाम स्वरूप कम्पनियों को 29 ई एवं पी ब्लॉकों को छोड़ना पड़ा। इस प्रकार, परामर्शदाता द्वारा अपर्याप्त विश्लेषण और डाटा की व्याख्या और रिजर्वेशनों/सीमाओं के गैर-पूनः वैधीकरण के परिणामस्वरूप ₹ 1258.46 करोड़ (ओएनजीसी और ओआईएल के निवेश को छोड़कर) का व्यर्थ व्यय हुआ। संयुक्त परिचालन करार में पर्याप्त प्रावधानों के बावजूद गेल और आईओसीएल ने 40 ई एवं पी परिसम्पतियों में से 13 और 32 ई एवं पी परिसम्पतियों में से 18 में अब तक गैर-संचालक के लेखापरीक्षा कार्यान्वित नहीं किए थे।

सिफारिशें

उपरोक्त चर्चा पर आधारित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित सिफारिशें की गई है। कम्पनीः

- *ई एवं पी गतिविधियों के लिए प्रलेखित नीति/प्रक्रिया बनाए।*
- *एक उचित निर्णय लेने के लिए ई एवं पी ब्लॉकों के संबंध में हिस्सा प्राप्त करने से पहले इन-हाउस विशेषज्ञ/तकनीकी परामर्शदाता द्वारा व्यक्त जोखिमों/सीमाओं के बारे में निदेशक मण्डल को सूचित; और*
- *आन्तरिक लेखापरीक्षा और नियंत्रण प्रणाली को सशक्त करे गैर सम्पादक के रूप में निवेश के मद्देनजर जेवीज़ की लेखापरीक्षा के लिए समयबाधित कार्ययोजना बनाए।*

हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड

10.2 हिन्दूस्तान पैट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी एचपीसीएल बायोफ्युलज़ लिमिटेड में निवेश

10.2.1 प्रस्तावना

बिहार राज्य में सुगोली और लोरिया में एकिकृत चीनी, इथेनाल और को-जन संयंत्रों की स्थापना और संचालन के लिए अक्टूबर 2009 में हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचसीएल) ने पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी बायो फ्यूल लिमिटेड (एचबीएल) में निवेश किया।

31 मार्च 2012 तक एचपीसीएल के पास ₹ 205.52 करोड़ के कुल निवेश के साथ एचबीएल में 100 *प्रतिशत* इक्विटी हिस्सेदारी थी जिसमे एचबीएल के समावेश से पहले एचपीसीएल द्वारा सीधे रूप से पूर्व समावेश और प्रांरभिक व्ययों पर ₹ 49.17 करोड़ की राशि का व्यय किया गया था। मार्च 2012 तक एचबीएल की निवल सम्पत्ति ₹ 152 करोड़ थी। एचबीएल के वित्तीय विवरण (31 मार्च 2012 तक) से ₹ 434 करोड़ के दीर्घावधि उधारी (जिसमे से ₹ 80 करोड़ एचपीसीएल से अंतरिम ऋण है) और ₹ 142 करोड़ (जिसमें से एवपीसीएल से ₹ 107 करोड़ उधार लिया गया) का अल्पकालिक ऋण था। एचबीएल ने दिसम्बर 2011 में अपना उत्पादन प्रारंभ किया और उसका टर्नओवर ₹ 4.87 करोड़ का था। 2011-12 के वित्तीय विवरण में ₹ 43.60 करोड़ की हानि दर्शायी गई थी जो कि कुल आस्थगित कर देयता की गणना न करने के कारण ₹ 12.57 करोड़ कम बताई गई थी।

एचपीसीएल में निर्णय लेने की प्रक्रिया के कारण एकदम नए कारोबार मे ऐसे भारी निवेश की लेखापरीक्षा यह देखने के लिए की गई थी कि:

(i) उद्यम में निवेश के औचित्य का मूल्यांकन; और

(ii) यह प्रमाणित करने के लिए कि क्या इन निवेशों का नियत उद्देश्य प्राप्त किया गया या लाभदायक होने की संभावना है।

10.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

मुम्बई में एचपीसीएल के परियोजना एवं पाइपलाइन विभाग, सचिविय विभाग और संयुक्त उद्यम विभाग के सुसंगत रिकार्डों और सुगोली में एचबीएल के रिकार्डों की नमूना जाँच की गई। एचपीएसीएल और एचबीएल के बोर्ड की बैठको के कार्यवृत्त और विभिन्न मागों पर प्रबंधन द्वारा प्रस्तुत उत्तरों की भी जाँच की गई थी। अनुवर्ती पैराग्राफो मे लेखापरीक्षा निष्कर्ष बताए गए है।

10.2.2.1 विकल्पो पर विचार किए बिना प्रबन्धन द्वारा जल्दबाजी मे निर्णय

बिहार सरकार (जीओबी) ने बिहार राज्य गन्ना कारपोरेशन लिमिटेड की 15 बंद चीनी मिलों की बिक्री के लिए एक रिक्वेस्ट फार क्वालिफिकेशन (आरएफक्यू) जारी किया (नवम्बर 2007 में)। एचपीसीएल के पटना क्षेत्रीय कार्यालय ने आरएफक्यू दस्तावेज खरीदे और ऐसी खरीद के बारे में कारपोरेट कार्यालय को उद्योग विकास आयुक्त, जीओबी और एचपीसीएल के अध्यक्ष और प्रबंधन निदेशक के बीच बातचीत को संदर्भित (दिनांक 29 नवम्बर 2007 की उद्योग आयुक्त की ई-मेल) करते हुए सूचित किया। कम्पनी को सूचना केवल 3 दिसम्बर 2007 में, बोली बंद होने से 17 दिन

पहले (बोली 20 दिसम्बर 2007 में बंद हुई) प्राप्त हुई। एचपीसीएल ने बिहार में 18 दिसम्बर 2007 तक चार मिलों हथुआ (गोपालगंज), मोतीपुर (मुज़फ्फरनगर), सुगोली (पूर्वी चंपारन), लोरिया (पश्चिमी चंपारन) में एकीकृत चीनी, इथेनाल और को-जन संयंत्र की स्थापना के लिए बोली लगाने का निर्णय लिया। इस प्रकार 15 दिनों के अंदर (3 से 18 दिसम्बर) एचपीसीएल ने नए अनियोजित कारोबार में प्रवेश का निर्णय लिया।

यह पाया गया कि एचपीसीएल ने प्रारंभ में सूचीबद्ध सात मिलों के लिए वित्तीय, तकनीकी और कानूनी यथा परिश्रम करने के लिए आईडीबीआई (10 दिसम्बर 2007) को नियुक्त किया था। आईडीबीआई को उसका मूल्यांकन करने के लिए सात दिनो से कम का समय अनुमत किया गया था। यह भी देखा गया कि जीओबी ने आईडीबीआई को विश्लेषण हेतु कोई दस्तावेज या डाटा नही दिया और आईडीबीआई की रिपोर्ट जीओबी के लिए एसबीआई कैप्स द्वारा तैयार की गई रिपोर्ट पर आधारित थी। एचपीसीएल द्वारा चार मिलो (18 दिसम्बर 2007) के लिए बोली लगाने का निर्णय इस रिपोर्ट पर आधारित था।

जीओबी के लिए नियुक्ति एसबीआई कैप्स लिमिटेड के सलाहकार ने बताया कि बिहार मे मुख्य और गावों के बीच बुनियादी ढांचे की कमी, सुविधाओ की कमी, बिजली की अनुपलब्धता, नालों की निकासी के अभाव में पानी जमा होने की समस्याओं इत्यादि और नियमित आधार पर अच्छे गन्ने की किस्मों की अनुपलब्धता के कारण गन्ने की पर्याप्त मात्रा की कमी के कारण चीनी उद्योग में लगातार गिरावट हो रही है। इसके अलावा, एचपीसीएल के एक पूर्व बोली सलाहकार आईडीबीआई ने कम्पनी को प्रस्ताव के अन्तर्गत मौजूदा मिलों को संचालित करने की व्यवहार्यता और कि सफल बोलीदाता को नई निर्माण सुविधाओ को पूरी तरह से बनाना होगा पर ध्यान दिलाया था। आईडीबीआई द्वारा यह भी बताया गया कि सफल बोलीदाता को केवल आन्तरिक बिहार में भूखण्ड अधिप्राप्त होगा, जिससे इथेनोल के उत्पादन के लिए बुनियादी ढाचे की गंभीर रूकावटें होंगी।

इस पर विचार करते हुए कि एचपीसीएल के लिए यह एक नया कारोबार था, सलाहकार द्वारा विस्तृत मूल विश्लेषण के साथ एक अधिक व्यापक नियोजन और विकल्पों का नया मूल्यांकन अधिक विवकपूर्ण होता। इसके अलावा एकीकृत चीनी, इथेनाल और कोजन संयंत्र निवेश के अपेक्षित क्षेत्र नही थे जैसा कि 11वीं योजना परिव्यय (2007-2012) के अन्तर्गत एचपीसीएल की निवेश योजना से देखा जा सकता है और इस प्रकार इस नए क्षेत्र में कदम रखने से पहले उचित परिश्रम किया जाना वांछनीय था।

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि सभी सात स्थलों का विस्तृत पर्यवेक्षण किया गया था संबंधित लोगों से चर्चा की गई थी और काफी परिश्रम से विभिन्न मानको का मूल्यांकन किया गया था।

प्रबन्धन का उत्तर इन तथ्यों के संदर्भ में देखा गया जाना चाहिए कि (क) बोलियों के लिए पर्यवेक्षित या चयनित स्थलों के समर्थन में ऐसी कोई सर्वेक्षण रिपोर्ट, प्रस्तुतीकरण या चर्चा का रिकार्ड एचपीसीएल के पास उपलब्ध नही था। (ख) स्थलों का चयन विभिन्न स्थानों पर सात मिलों में उपयुक्त परिश्रम से संचालित करने के लिए सलाहकार के पास उपलब्ध सात दिनो की छोटी सी अवधि के अन्दर किया गया था। और (ग) सलाहकार का अस्वीकरण कि वह जीओबी के लिए एसबीआई कैप्स द्वारा तैयार की गई व्यवहार्यता और काननी रिपोर्ट पर भरोसा कर रहे थे। आईडीबीआई ने रिपोर्ट में यह भी बताया कि उन्होंने सूचना का कोई स्वतंत्र सत्यापन नही किया था जबकि उन्होंने सीमित सर्वेक्षण किया था।

10.2.2.2 बोर्ड के अनुमोदन के बिना अव्यवहार्य विकल्प का चयन

सगौली और लौरिया चीनी मिलों के लिए सफल बोलीदाता के रूप में एचपीसीएल की घोषणा के बाद, एचपीसीएल ने एकीकृत चीनी इथेनाल, को-जन विद्युत संयंत्रों के संभावित विकल्पों के कार्यान्वयन के मूल्यांकन का एक विन्यास अध्ययन तैयार करने और आर्थिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के लिए मै. मिटकॉन (सितम्बर 2008) को नियुक्त किया। मै. मिटकान ने अपनी रिपोर्ट में तीन विकल्प अग्रेषित किएः

विकल्प I: परम्परागत एकीकृत परियोजनाओं के 3500 टन प्रति दिन (टीसीडी) गन्ना पेराई क्षमता के साथ जहाँ चीनी उत्पादन के लिए 100 प्रतिशत गन्ने का रस प्रयोग किया जाएगा के साथ 45 किलो लीटर प्रति दिन (केएलपीडी) क्षमता इथानोल संयंत्र और अधिप्राप्त गुडरस पर आधारित 20 मेगा वाट (एमडब्ल्यू) क्षमता को-जन विद्युत संयंत्र।

विकल्प II: 3500 टीसीडी गन्ना पेराई क्षमता जहाँ 100 प्रतिशत गन्ने का रस इथेनाल के उत्पादन पर प्रयोग होगा और 120 केएलपीडी क्षमता इथेनाल संयंत्र और 20 मेगा वाट क्षमता कोजन संयंत्र के साथ एकीकृत परियोजनाएं।

विकल्प III: 3500 टीसीडी गन्ना पेराई क्षमता के साथ 50 प्रतिशत गन्ने का रस इथेनाल उत्पादन और 50 प्रतिशत चीनी उत्पादन के लिए प्रयोग होगा और 60 केएलपीडी क्षमता इथेनाल संयंत्र के लिए और 20 मे.वा. क्षमता को जन संयंत्र के साथ एकीकृत परियोजनाएं

प्रत्येक विकल्प के लिए आन्तरिक रिटर्न दर (आईआरआर), ऋण इक्विटी अनुपात, ऋण वापसी की अवधि और ऋण सेवा कवरेज अनुपात निम्नानुसार थे:

क्रम संख्या	मापदण्ड	विकल्प - I (चीनी के लिए 100 प्रतिशत रस)	विकल्प-II (इथेनाल के लिए 100 प्रतिशत रस)	विकल्प- III(चीनी के लिए 50 प्रतिशत रस, इथेनाल के लिए 50 प्रतिशत रस)
1	रिटर्न की आन्तरिक दर (प्रतिशत)	16.04	7.46	10.25
2	ऋण इक्विटी अनुपात	1:1	1:1	1:1
3	ऋण वापसी की अवधि (वर्ष)	6-7	10-11	9-10
4	ऋण सेवा कवरेज अनुपात (डीसीएसआर)	1.88 (औसत). 2.93 (अधिकतम) 138 (न्यूनतम)	1.28 (औसत 1.92 (अधिकतम) 0.95 (न्यूनतम.)	1.47 (औसत). 2.22 (अधिकतम) 1.09 (न्यूनतम)

मिटकान की विन्यास अध्ययन रिपोर्ट (सीएसआर) और तीन संभावित विकल्पों को बोर्ड को प्रस्तुत नही किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि विकल्प III दो मिलों के लिए विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआरज़) के लिए चुना गया था। जबकि चयनित विकल्प के लिए आईआरआर उच्चतम नही था अर्थात केवल 10.25 प्रतिशत था।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि 30 अक्तूबर 2008 को सलाहकारों द्वारा एमओपीएनजी के अधिकारियों के साथ कार्यकारी निदेशकों को एक विस्तृत प्रस्तुतीकरण किया गया था। इस बैठक में विकल्प III को आगे बढाने का निर्णय लिया कया था

कई बार अनुरोध करने के बावजूद एचपीसीएल उपरोक्त बैठक का कार्यवृत उपलब्ध करवाने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त उत्तर सलाहकार द्वारा प्रस्तुत तीन विकल्पो में से बोर्ड को सबसे अधिक वांछनीय विकल्प चुनने की अनुमति क्यों नहीं दी गई को भी सम्बोधित नही करता । इसके अतिरिक्त कार्यान्वयन पर चयनित विकल्प I को वास्तव में अलाभकारी पाया गया जिसके परिणामस्वरूप अगस्त 2012 मे (चीनी उत्पादन के लिए गन्ने के रस का 100 प्रतिशत उपयोग) वापिस विकल्प 1 चुना गया।

10.2.2.3 बताई गई कम लागत और आशावादी पूर्वानुमानित राजस्व दर्शाती अवास्तविक व्यवहार्यता

मै. मिटकॉन ने चयनित विकल्प के अनुसार सगौली और लैरिया मे संस्थापित दो चीनी मिलों के लिए फरवरी 2009 में विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआरज़) तैयार की। डीएफआरज तैयार करते समय मै. मिटकॉन कार्यक्षमता, पराई में लगने वाले दिनों की संख्या, वसूली चीनी की दर, वित्त के स्रोत, राजस्व और व्यय के संबंध में कई आशावादी मान्यताएं बनाई जिससे परियोजनाओं को अधिक व्यवहार्य दर्शाने में मदद मिली। यह पाया गया कि सीएसआर की तुलना में डीएफआर में विद्युत और चीनी बिक्री कीमत उसका कोई औचित्य बताए बिना उच्च मानी गई थी। इसके अतिरिक्त इथेनॉल पर एक सब्सिडी मान ली गई थी जो वास्तव में उपलब्ध नहीं थी। इन कारकों के कारण सीएसआर, जिसने 10.25 प्रतिशत आइआरआर प्रत्यायोजित किया था की तुलना में उच्च व्यवहार्यता दर्शायी गई (सगौली के लिए 15.57 आईआरआर और लौरिया के लिए 15.79) डीएफआर में इनकी तर्कसंगतता और अन्य मान्यताओं की आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(क) प्रारंभिक वर्षों में कार्य क्षमता का अवास्तविक पूर्वानुमान

मिटकान द्वारा तैयार की गई डीएफआरज़ में 95 प्रतिशत और बाद के वर्षों में 100 प्रतिशत कार्य क्षमता की परिकल्पना की गई थी तथापि लेखापरीक्षा ने पाया कि बिहार में, गन्ने के उत्पादन की अधिकता उत्तर भारत में अन्य गन्ना उत्पादन राज्यों की तुलना में कम है। इतनी अधिक कार्य क्षमता के लिए गन्ने की पर्याप्त आपूर्ति अनिर्वाय होगी जो कि असम्भव है क्योंकि बिहार में गन्ने की अधिकता कम है। बिहार में कुल कृषि क्षेत्र में से एक बड़ा हिस्सा निम्नस्थ है जो कि जलनिकासी सुविधाओ के अभाव में गन्ने की खेती के लिए उपयुक्त नहीं है इसलिए, दोनों नए चीनी संयंत्रों में पहले वर्ष में 95 प्रतिशत और दूसरे वर्ष में 100 प्रतिशत कार्य क्षमता की परिकल्पना बहुत अधिक आशावादी थी।

प्रबंधन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि 2006-07 में राज्य में गन्ने के विकास के लिए जीओबी की अत्यधिक सहायक नीतियां थी और उत्तर बिहार के क्षेत्र में गन्ने की खेती को बढ़ाने के लिए जल निकासी और सिंचाई सुविधाओ में जीओबी द्वारा स्पष्ट सुधार किया गया था। इस प्रकार व्यापक गन्ना विकास कार्य क्रम प्रारंभ करने से पहले वर्ष में गन्ना पेराई की 90 प्रतिशत क्षमता और उसके बाद 95-100 प्रतिशत प्राप्त करना संभव है। प्रबन्धन ने भी स्वीकार किया कि उपयोगिता स्तर आशावादी था तथा यद्यपि अत्यधिक आशावादी नही था।

उत्तर में यह विचार नहीं किया गया था कि दोनों स्थानों पर मौजूदा चीनी फैक्ट्रियाँ कई वर्षों से बंद थी जिसके परिणामस्वरूप किसानों ने गन्ने की बजाय किसी और फसल को अपना लिया और मुख्य क्षेत्रों में गन्ने की खेती को पुनः बढाने के लिए पर्याप्त प्रयास आवश्यक थे जिसमें दसे 3 से 5 वर्ष की दीर्घावधि प्रत्याशित थी। इस प्रकार उत्पादन के दूसरे वर्ष में 100 प्रतिशत क्षमता उपयोग पर विचार करना अधिक आशावादी था। जैसा कि मिटकॉन द्वारा तैयार की गई सीएसआर रिपोर्ट में बताया गया था।

(ख) पिराई दिनों की अधिक संख्या का पूर्वानुमान

पिराई दिनों की संख्या दानों चीनी संयंत्रों पर प्रथम वर्ष से 130 दिन प्रति वर्ष पूर्वानुमानित थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि बिहार में पिराई वर्ष 2003-04 और 2004-05 में (जैसा कि मैं एसबीआई कैप्स लिमिटेड की व्यवहार्यता रिपोर्ट में इंगित किया गया था) केवल 81-82 दिनों तक कम किया गया था। गन्ने की उपलब्धता में अनिश्चितता के साथ साथ (उपरोक्त 10.2.2.1 में दर्शाया गया) यह दर्शाया है कि प्रचालन के प्रथम वर्ष से 130 दिनों की पिराई दिनों का प्रक्षेपण भी अत्यधिक आशावादी था।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि गन्ना एक चक्रिय फसल है और 7 वर्षों के चक्र में 2 वर्षों के लिए गन्ने की उपलब्धता में कमी आई है। दोनों स्थानों पर 130 औसत सत्र दिवस पूर्वानुमान अच्छी निकटवर्ती चीनी फैक्ट्रियों के 134 दिनों के औसत पिराई दिनों के साथ साथ एचबीएल के संभावित और प्रतिबद्ध गन्ना विकास कार्यक्रम पर आधारित थे।

उत्तर स्वीकार्य नही है क्योंकि गन्ने की उपलब्धता की चक्रियता पर डीएफआरज़ में विचार नहीं किया गया था जिसमें प्रत्येक वर्ष के लिए 130 सत्र दिवस निर्धारित किए गए थे। इसके अलावा प्रारंभिक वर्षों में नई चीनी फक्ट्रियों के लिए मापदण्ड के रूप मं निकटवर्ती सुस्थापित चीनी फक्ट्रियों के पिराई दिनों को अपनाना न्यायसंगत नही था। यह भी पाया गया किप्रबन्धन ने स्वयं भी यह दर्शाते हुए कि पिछले कुछ वर्षों में बिहार में औसत पेराई 70-75 दिनों के आस-पास थी, वर्ष 2012-13 के लिए अपने एमओयू लक्ष्यों में पेराई के 70 दिनों के लिए बोर्ड की मंजूरी मांगी है।

(ग) ईष्टतम चीनी वसूली दर

चीनी वसूली दर प्रतिवर्ष 10 *प्रतिशत* मान ली गई थी। यद्यपि, 2004-05, 2005-06, 2006-07 के दौरान क्रमशः 9.55 *प्रतिशत*, 9.47 *प्रतिशत* एवं 8.66 *प्रतिशत* की एक औसत चीनी वसूली दर दर्शाती मैसर्स मिटकॉन की इसी रिपोर्ट ने बिहार में चीनी फैक्ट्रियों के संचालन के निष्पादन मापदण्ड प्रस्तुत किये। 10 *प्रतिशत* की धारणा से कम होने के अलावा, चीनी वसूली दर ने एक गिरावट का रूख भी दर्शाया।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि चीनी की वसूली उगाए गए गन्ने की किस्मों के साथ-साथ रस निष्कर्षण दक्षता के मामले में चीनी फैक्ट्रियों के निष्पादन संचालन, गुड़ एवं खोई में चीनी का नुकसान एवं बेहिसाब नुकसानों सहित कारकों की एक बड़ी संख्या पर निर्भर करता है। इसके अतिरिक्त, एचबीएल द्वारा नियोजित नवीनतम गन्ना तैयारी एवं विसारक प्रौद्योगिकी अद्वितीय है जो पारम्परिक मिलिंग प्रौद्योगिकी की 95 से 96 *प्रतिशत* की तुलना में, 98 *प्रतिशत* को रस निष्कर्षण क्षमता देता है। आसपास की निजी चीनी फैक्ट्रियो ने कई अवसरों पर 10 *प्रतिशत* से ज्यादा की

चीनी वसूली प्राप्त की है। इसे ध्यान में रखते हुए, डीएफआर्ज में औसत 10 *प्रतिशत* की चीनी वसूली की धारणा न्यायसंगत है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचबीएल प्रबन्धन ने स्वयं ही बिहार में चीनी वसूली के रूझान का हवाला देते हुए वर्ष 2012-13 के लिए अपने एमओयू लक्ष्यों के लिए 9 *प्रतिशत* की वसूली दर के लिए बोर्ड से मंजूरी मांगी थी। इसके अलावा, जीओबी के लिए मैसर्स एसबीआई कैप्स लिमिटेड द्वारा तैयार की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, बिहार में वसूली दर 1997-98 के बाद से कभी भी 10 *प्रतिशत* नहीं गई थी। वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 के लिए (डीपीआर्ज की तैयारी से शीघ्र दो पूर्ववर्ती वर्ष) वसूली दर क्रमशः 9.33 एवं 9.58 *प्रतिशत* थी। इसके अतिरिक्त एचबीएल प्रबन्धन ने बोर्ड को बताया था (13 मार्च 2012 को आयोजित बैठक) कि एचपीसीएल (एचबीएल) ने सागौली संयंत्र में केवल 8.25 *प्रतिशत* एवं लौरिया संयंत्र में 7.08 *प्रतिशत* की चीनी वसूली प्राप्त की थी।

(घ) निराधार राजस्व अनुमान

डीएफआर्ज ने इथेनॉल के ₹21.50 प्रति लीटर के वर्तमान बिक्री मूल्य की तुलना में ₹23 प्रति लीटर वाले बढ़े हुए मूल्य को माना। समान रूप से, अधिशेष बिजली के लिए बिक्री मूल्य (केप्टिव ऊर्जा संयंत्रों से) तत्कालीन ₹3.02 प्रति यूनिट की तुलना में ₹5 प्रति केडब्ल्यूएच (यूनिट) माना गया था।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया(दिसम्बर 2012) कि जीओबी द्वारा चीनी, को-जेन ऊर्जा एवं इथेनॉल क्षेत्र के लिए 2006-07 में घोषित प्रचार नीति योजना ने इथेनॉल उत्पादन के लिए ₹1.50 प्रति लीटर की छूट को निर्दिष्ट किया था। अतः ₹23 प्रति लीटर की इथेनॉल दर के लिए उसी पर विचार किया जाना न्याय संगत था।

ऊर्जा के लिए बढ़ी हुई दर के सबंध में, प्रबन्धन ने तर्क दिया कि नवम्बर, 2009 के केन्द्रीय विद्युत नियामक आयोग के टैरिफ आदेशों ने बिहार सहित सभी राज्यों के लिए ₹5.14 प्रति यूनिट की दर निर्धारित की थी, अतः डीएफआर स्तर पर ₹5 प्रति यूनिट की टैरिफ पर विचार किया जाना न्यायसंगत था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि चीनी, को-जेन ऊर्जा तथा इथेनॉल क्षेत्रों के लिए जीओबी की नीति में इथेनॉल के लिए ₹1.50/ लीटर की छूट का कोई विशेष उल्लेख नहीं था। सलाहकार ने यह कहते हुए कि जीओबी द्वारा ऐसी छूट उपलब्ध कराये जाने की संभावना थी, डीएफआर्ज में एक उच्च इथेनॉल मूल्य दिया था।

सीईआरसी के टैरिफ आदेश राज्य विद्युत बोर्डों पर बाध्यकारी नहीं हैं। इस प्रकार, बिहार राज्य विद्युत बोर्ड से लिखित में बिना किसी वचनबद्धता के ₹3.02 प्रति यूनिट की मौजूदा दर के मुकाबले डीएफआर्ज में ₹5 प्रति यूनिट के अधिक उच्च मूल्य पर विचार किया जाना न्यायसंगत नहीं था। इसके अलावा, एचबीएल द्वारा बिहार राज्य विद्युत बोर्ड के साथ किया गया नवीनतम ऊर्जा खरीद अनुबन्ध केवल ₹4.57 प्रति यूनिट की दर से विद्युत की बिक्री के लिए प्रावधान करता है।

(ड़) उच्च अर्ध इक्विटी ऋण की अवधारणा

डीएफआर्ज में मैसर्स मिटकॉन ने चीनी विकास निधि (एसडीएफ) उपभोक्ता मामले एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली से इथेनॉल संयंत्र के लिए ₹41.57 करोड़ के एक अर्ध इक्विटी ऋण की धारणा की थी। ऋण पर 4 *प्रतिशत* की रियायती ब्याज दर होती है जिससे परियोजना की पूंजी की लागत कम हो जाती है। यद्यपि पात्रता शर्तों के अनुसार, ऐसे अर्ध इक्विटी

ऋण केवल गुड से इथेनॉल के उत्पादन से संबंधित इथेनॉल संयंत्रों के लिए उपलब्ध है। चूंकि इरादा, चयनित विकल्प के अनुसार, इथेनॉल संयंत्रों के लिए 50 *प्रतिशत* गन्ने के रस का उपयोग करने का था, समस्त इथेनॉल संयत्र एसडीएफ अर्ध इक्विटी ऋण के पात्र नहीं था। पात्रता शर्तों के समुचित विश्लेषण के बिना इथेनॉल के समस्त उत्पादन के लिए एसडीएफ अर्ध इक्विटी ऋण पर विचार करना गलत था एवं परियोजना के रिटर्न की परिकल्पित आन्तरिक दर पर सवाल उठाता है।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि एसडीएफ दिशानिर्देश यह नहीं दर्शाते कि इथेनॉल संयंत्रों के लिए एसडीएफ ऋण रस से इथेनॉल के लिए है या केवल फीडस्टाक के रूप में गुड़ के लिए है।

तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि एसडीएफ नियमावली, 1983 (2004 में यथा संशोधित) के अध्याय XI का उपबंध 22(1)(सी) स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करता है कि एक चीनी फैक्ट्री इस नियम के अंतर्गत निधि से ऋण के लिए आवेदन करने की पात्र होगी यदि 2500 टन पेराई प्रतिदिन अथवा इससे अधिक की प्रतिस्थापित क्षमता वाली चीनी फैक्ट्री 'गुड़ से निर्जल शराब अथवा इथेनॉल के उत्पादन के लिए' अनुसूचित बैंक अथवा एक वित्तीय संस्थान द्वारा मूल्यांकित एवं उक्त वित्तीय संस्थान अथवा अनुसूचित बैंक द्वारा वित्तीय सहायता के अनुमोदन वाली एक परियोजना का क्रियान्वयन करेगी। आगे इसकी पुष्टि अक्तूबर 2011 में एसडीएफ प्राधिकारियों से प्राप्त बातचीत से हुई जिसमें बताया गया है कि एचपीसीएल के इथेनॉल संयंत्रों के लिए एसडीएफ ऋण के रूप में केवल ₹22.88 करोड़ की एक राशि स्थायी समिति के विचाराधीन थी।

(च) उच्च कार्बन क्रेडिट की अवधारणा

मैसर्स मिटकॉन ने डीएफआर्ज में (फरवरी 2009) 15 वर्षों की अवधि के लिए उत्सर्जन कटौती की बिक्री से राजस्व के रूप में ₹283.78 करोड़ की एक राशि पर विचार किया था। यद्यपि, स्वच्छ विकास प्रणाली (सीडीएम) के दिशानिर्देशों के अनुसार उत्सर्जन कटौती की बिक्री से लाभ केवल 10 वर्षों की अवधि के लिए प्राप्त किया जा सकता है।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि सीडीएम प्राधिकारियों ने अधिकतर 10 वर्षों की अवधि को अगले 10 वर्षों तक बढ़ाया है एवं अन्तरराष्ट्रीय बाजार में सीडीएम के लिए परिदृश्य व्यापक रूप से उतार-चढ़ाव का है। यह कहते हुए कि दिशानिर्देश केवल 10 वर्ष की एक छोटी अवधि का लाभ निर्धारित करते हैं, प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह सामान्य विवेक के विरूद्ध है। यह उल्लेख करना भी उचित है कि मैसर्स मिटकॉन ने सीएसआर (अक्तूबर 2008) में 10 वर्ष की अवधि केवल सीडीएम लाभ के लिए मानी थी। एक लम्बी अवधि की धारणा डीएफआर में उत्सर्जन कटौती की बिक्री की दिशा में ₹95.60 करोड़ की एक अतिरिक्त राशि में बदल दी गई (फरवरी 2009)।

(छ) ईपीसीसी संविदा की कम अनुमानित लागत

लेखापरीक्षा ने देखा कि तीन इंजीनियरिंग खरीद निर्माण एवं कमीशनिंग (ईपीसीसी) ठेकेदारों को प्रदत्त खरीद आदेशों (पीओ) का वास्तविक मूल्य मैसर्स मिटकॉन के सलाहकार द्वारा प्रक्षेपित ईपीसीसी संविदा के अनुमानित मूल्य से ₹73.33 करोड़ (अर्थात 15.22 *प्रतिशत*) अधिक था।

विवरण	सगौली			लौरिया			कुल
	चीनी	इथेनाल	कोजेन	चीनी	इथेनाल	कोजेन	
मैसर्स मिटकॉन द्वारा ईपीसीसी संविदाओं का प्रक्षेपित मूल्य (₹करोड़ में)	101.59	47.72	89.13	106.03	47.86	89.35	481.68
प्रदत्त ईपीसीसी संविदाओं का वास्तविक मूल्य (₹करोड़ में)	112.24	59.85	103.28	115.15	59.85	104.64	555.01
प्रतिशतता जितनी से वास्तविक पीओ मूल्य अधिक था	10.48	25.42	15.88	8.60	25.05	17.11	15.22

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि डीएफआर आंकड़े एक अनुमान थे एवं डीएफआर की तुलना में वास्तविक प्रस्तुत की गई राशियों में अन्तर होना स्वाभाविक है। इसके अतिरिक्त, निविदाएं जारी की गई थीं एवं खरीद आदेशों को डीएफआर तैयार करने के एक लम्बे अन्तराल के बाद अन्तिम रूप दिया गया था, अतः दरों में विभिन्नता होना एक स्वाभाविक प्रवृत्ति है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीएफआर (फरवरी 2009) एवं निविदा के खुलने (सितम्बर 2009) के मध्य समय अन्तराल केवल 7 माह का था एवं 8 *प्रतिशत* से 25 *प्रतिशत* तक की ऐसी उच्च विभिन्नता के लिए केवल समय अन्तराल को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता।

अतः अति आशावादी राजस्व की अवधारणा एवं लागत को कम करके बताने से (पैरा 10.2.2.3 (क) से (छ) के अनुसार) डीएफआर ने परियोजना के लिए वास्तविक की तुलना में एक बेहतर व्यवहार्यता दर्शायी। सगौली एवं लौरिया चीनी मिलों के लिए डीएफआर में प्रक्षेपित आईआरआर क्रमशः 15.57 एवं 15.79 थीं जो सीएसआर के 10.25 प्रतिशत के पूर्वानुमान से अधिक थी। इस अवास्तविक परियोजना व्यवहार्यता ने निवेश निर्णयों को प्रभावित किया। चूंकि अन्तर्निहित धारणाएं दोषपूर्ण थीं, उद्यम की वास्तविक लाभप्रदता अनुमानों की तुलना में बहुत कम थी जिससे एक विवेकहीन निवेश निर्णय हुआ।

10.2.2.4 कार्यान्वयन में अनियमितताएं

परियोजना में ₹613.54 करोड़ के निवेश के लिए प्रबन्धन का प्रस्ताव बोर्ड द्वारा जून 2009 में अनुमोदित किया गया था। तत्पश्चात 16 अक्तूबर 2009 को कार्यकारी निदेशकों की समिति (सीएफडी) के अनुमोदन पर आधारित, एचपीसीएल बायोफ्यूल्स लिमिटेड (एचबीएल), एचपीसीएल हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कोर्पोरेशन लिमिटेड के पूर्ण स्वामित्व वाली एक सहायक कम्पनी, को शामिल किया गया था। बोर्ड ने जनवरी 2010 में एचबीएल की इक्विटी के प्रति अग्रिम का अनुमोदन किया।

(क) इसके निर्देशों के अननुपालन के बावजूद बोर्ड का अनुमोदन

प्रारंभिक पूर्व परियोजना निवेश के लिए अनुमोदन मांगते समय, एचपीसीएल ने बोर्ड को सूचित किया था (मई 2008) कि परियोजना के कार्यान्वयन के लिए तंत्र अर्थात एसबीयू/सहायक/जेवी के माध्यम से डीएफआर तैयार हो जाने के बाद गठित किया जाएगा। डीएफआर फरवरी 2009 तक तैयार थी। बोर्ड ने पहलुओं जैसे नियंत्रण, इथेनाल के हस्तान्तरण मूल्य निर्धारण, कराधान एवं अन्य संबंधित मुद्दों के विशेष संबंध में अप्रैल 2009 में कार्यान्वयन तंत्र के बारे में जांच की जब इसे एकीकृत चीनी, इथेनाल, कोजेन ऊर्जा संयंत्रों की स्थापना के लिए अनुमोदन के लिए प्रस्ताव (डीएफआर पर आधारित) प्रस्तुत किया गया था। यद्यपि ऐसे कोई विवरण बोर्ड को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। यद्यपि बोर्ड ने एक नयी व्यापार दिशा (इथेनाल उत्पादन) में प्रवेश करने से पहले विभिन्न कार्यान्वयन साधनों के लागत लाभ विश्लेषण से अवगत हुए बिना अपनी अगली बैठक (जून 2009) में प्रस्ताव को मंजूरी दी।

इस संबंध में प्रबन्धन का उत्तर (दिसम्बर 2012) मौन है।

(ख) बोर्ड के अनुमोदन के बिना सहायक का गठन

बोर्ड द्वारा 'प्राधिकरण मैनुअल की सीमाएं' (एलएएम) के माध्यम से एचपीसीएल के अधिकारियों को विभिन्न वित्तीय एवं प्रशासनिक शक्तियां सौंप दी गई थीं। लैम के जनरल नोटस के अनुसार, *''कोई मद जो मैनुअल में शामिल नहीं है एवं नीति से बाहर है, को बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता होगी, जब तक अन्यथा निर्दिष्ट ना हो''।* नए सहायक का संस्थापन ना तो लैम में शामिल था एव न ही एचपीसीएल के पास इस संबंध में कोई नीति है। अतः सहायक अर्थात एचबीएल का संस्थापन बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के साथ किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एक सहायक एचपीसीएल (एचबीएल) के गठन के लिए प्रस्ताव बोर्ड को प्रस्तुत नहीं किया गया था। इसके बजाए, प्रस्ताव कार्यकारी निदेशकों की समिति (सीएफडी) द्वारा अनुमोदित किया गया था (14 सितम्बर 2009 की बैठक)। सीएफडी बोर्ड की उप समितियों में से केवल एक है एवं इसे उपरोक्त अनुमोदन का प्राधिकार नहीं है। यह देखा गया था कि सीएफडी बैठक का कार्यवृत्त भी बोर्ड को प्रस्तुत नहीं किया गया था।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि एचपीसीएल का ज्ञापन संशोधन से पहले उपयुक्त रूप से किसी नई गतिविधि के उत्तरदायित्व से संबंधित उपबन्धों को शामिल करता है। उत्तर प्रासंगिक नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्तियां बोर्ड की एक उप समिति द्वारा इस संबंध में किसी विशिष्ट प्राधिकार के बिना दिए गए अनुमोदन से संबंधित है।

(ग) बोर्ड को भ्रामक सूचना

प्रबन्धन ने जनवरी 2010 में एचबीएल को इक्विटी के विरूद्ध अग्रिम के लिए बोर्ड से संपर्क किया। एचबीएल के गठन से संबंधित बोर्ड के एक प्रश्न का उत्तर देते समय, प्रबन्धन ने सूचित किया कि बोर्ड ने जून 2009 में अन्य बातों के साथ-साथ सहायक एचपीसीएल, एचबीएल के गठन का अनुमोदन किया था। यद्यपि यह गलत था क्योंकि जून 2009 में प्रबन्धन ने सगौली एवं लौरिया में एकीकृत चीनी, इथेनॉल, को-जेन संयंत्रों के प्रतिस्थापन के लिए बोर्ड से अनुमोदन मांगा था एवं न कि एक सहायक के गठन के लिए। जैसा कि पहले बताया गया है, सहायक एचपीसीएल, एचबीएल के गठन के लिए बोर्ड का अनुमोदन नहीं था। अतः जनवरी 2010 में एचबीएल को इक्विटी के विरूद्ध अग्रिम के लिए बोर्ड का अनुमोदन गलत सूचना पर आधारित था। वास्तव में अब तक भी, एचबीएल के गठन के लिए बोर्ड का कोई अनुमोदन अभिलेखों में उपलब्ध नहीं है।

प्रबन्धन का उत्तर (दिसम्बर 2012) एक बार फिर उपरोक्त लेखापरीक्षा निष्कर्ष के संबंध में मौन है।

(घ) मॉडयूलर कार्यान्वयन के प्रति प्रबंधन का निर्णय

डीएफआर्ज ने सिफारिश की थी कि एचपीसीएल को दो चयनित परियोजनाओं (सुगौली एवं लौरिया) में से एक के कार्यान्वयन के साथ शुरूआत करनी चाहिए। दूसरी परियोजना उपयुक्त अनुभव प्राप्त कर लेने के बाद, बाद में ली जा सकती है। हांलाकि, प्रबन्धन ने दोनों परियोजनाओं को एक साथ कार्यान्वित करने का निश्चय किया जबकि यह एचपीसीएल के लिए व्यापार की एक नई दिशा थी एवं फलस्वरूप अनुभव एवं समझ की कमी थी।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि आरएफक्यू एवं पट्टा अनुबन्ध के अनुसार संयंत्र लेने की तिथि से 3 वर्ष के भीतर शुरू करने थे जिसमें विफल होने पर बैंक गारंटी जीओबी द्वारा भुना ली

जानी थी। इसके अतिरिक्त, प्रतिस्थापना/संघटन लागत के समान होने के कारण बोलीदाताओं के लिए लागत लाभ था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। हॉलाकि आरएफक्यू (नवम्बर 2007) ने दर्शाया कि बोलीदाता हस्तान्तरण अनुबन्ध पर हस्ताक्षर होने के 3 वर्ष के भीतर परिचालन शुरू कर देगा, तथापि पट्टा अनुबन्ध पर हस्ताक्षर के समय यह शर्त बदल दी गई थी। पट्टा अनुबन्ध (जनवरी 2009) के नियम एवं शर्तों के भाग-II के उपबन्ध 2 के अनुसार उद्योग की स्थापना के लिए आवश्यक केवल आवश्यक प्रभावकारी कदम ही 3 वर्षों की अवधि के भीतर उठाए जाने थे। फैक्ट्री स्थानों पर 3 वर्ष के भीतर निर्माण गतिविधियां शुरू होने की स्थिति में पट्टा अनुबन्ध के नियम एवं शर्तों के उल्लंघन का प्रश्न नहीं उठता।

जनवरी 2009 में हस्तलिखित पट्टा अनुबन्ध के नियम एवं शर्तों को ध्यान में रखते हुए, यह तर्क संगत था कि सलाहकार फरवरी 2009 की अपनी डीएफआर्ज में परियोजनाओं के चरणबद्ध तरीके से कार्यान्वयन की सिफारिश करता। इसके अतिरिक्त, जून 2009 में बोर्ड से अनुमोदन की मांग करते समय, प्रबन्धन ने स्वयं कहा था कि यदि आवश्यक लगा तो परियोजनाओं में से एक का निर्माण/शुरूआत एक साल में चरणबद्ध तरीके से पूरा किया जा सकता है।

(ड़) ब्याज का अधित्याग

आरएफक्यू दस्तावेजों की भुगतान शर्तों में निर्दिष्ट है कि जीओबी यूनिट प्रदान किये जाने एवं जीओबी द्वारा आरंभिक भुगतान की प्राप्ति की तिथि से तीन माह के अन्दर सफल बोलीदाता को सभी बाधाओं से मुक्त यूनिट का हस्तान्तरण करेगा जिसके विफल होने पर जीओबी को निवेशक से प्राप्त राशि पर अगले तीन माह के लिए 15 *प्रतिशत* प्रति वर्ष के ब्याज का भुगतान करना होगा। यद्यपि, जीओबी आरंभिक भुगतान (31 मार्च 2008) के तीन माह के अन्दर यूनिटें नहीं सौंप सकता। जीओबी ने एचपीसीएल से दिये जाने की तिथि से प्रभावी ब्याज के भुगतान पर जोर न देने एवं इसके स्थान पर पट्टा अनुबन्ध पर हस्ताक्षर करने के बाद की अवधि पर तीन माह के रूप में विचार करने की प्रार्थना की (25 अगस्त 2008)। कार्यकारी निदेशकों की समिति (सीएफडी) जीओबी की प्रार्थना पर सहमत हुई। इसके परिणामस्वरूप एचपीसीएल को जून 2008 के लिए ₹35.63 लाख का ब्याज छोड़ना पड़ा जोकि एचपीसीएल के वित्तीय हित के विरूद्ध था।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि जीओबी के सुनाम के कारण यह पट्टों के पंजीकरण पर ₹950 लाख के स्टाम्प शुल्क एवं पंजीकरण का अधित्याग प्राप्त करने में सफल रहा था जोकि छोड़े गए ब्याज से अधिक था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचपीसीएल बिहार में चीनी उद्योग के लिए जीओबी की सामान्य नीति के एक हिस्से के रूप में पंजीकरण शुल्क एवं स्टाम्प शुल्क पर छूट के लिए पात्र था।

10.2.2.5 उद्देश्य की गैर प्राप्ति एवं परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय

(क) इस परियोजना में एचपीसीएल का उद्देश्य इन हाउस उत्पादन द्वारा आंतरिक खपत के लिए इथेनॉल की उपलब्धता को बढ़ाना था। एचबीएल ने दिसम्बर 2011 में दोनों परियोजनाओं का परिचालन शुरू किया। परिचालन के मात्र ढ़ाई महीने के पश्चात् एचबीएल के प्रबन्धन ने अपने बोर्ड को बताया (13 मार्च 2012) कि दोनों परियोजनाएं एक नकारात्मक सकल मार्जिन पर परिचालित थीं। नकारात्मक सकल मार्जिन के लिए जिम्मेदार ठहराये गए कारणों में अन्य बातों के साथ

डीएफआर्ज में महत्वकांशी अवधारणाएं सम्मिलित हैं जैसे (i) बिहार में वास्तविक औसत गन्ना पेराई सत्र डीएफआर में माने गए 130 दिनों के प्रति 80 दिन का था एवं (ii) को जेन ऊर्जा संयंत्रों में दस प्रतिशत गन्ना कचरा (खोई) के उपयोग की धारणा वास्तविक रूप से गन्ने से उपलब्ध नहीं थी, एवं आपूर्ति में अन्तर को पूरा करने के लिए अतिरिक्त व्यय हुआ।

(ख) परिचालन के पहले वर्ष में ही चयनित विकल्प (50 *प्रतिशत* रस चीनी के लिए एवं 50 *प्रतिशत* इथेनॉल के लिए) वित्तीय रूप से अलाभकारी पाया गया था। एचबीएल बोर्ड ने मैसर्स मिटकॉन को इथेनॉल संयंत्र के डिजाइन का अध्ययन करने एवं अपनी सिफारिशों सौंपने को कहा (मार्च 2012)।

(ग) अपनी रिपोर्ट में (अप्रैल 2012) मैसर्स मिटकॉन ने परियोजनाओं के असंतोषजनक प्रदर्शन के लिए उत्तरदायी संयंत्र डिजाइन, योजना, कार्यान्वयन एवं परिचालन में खामियों की ओर इशारा किया। खामियों के लिए कारणों में सम्मिलित हैः

(i) इथेनॉल रूट को रस का नकारात्मक योगदान;

(ii) सत्र के दिनों की संख्या 130 दिन मानी गई जबकि बिहार में पिराई सत्र लगभग 100 दिनों तक चलता है;

(iii) सुगौली में 8.6 *प्रतिशत* एवं लौरिया परियोजना में 7.11 *प्रतिशत* को वास्तविक वसूली के विरूद्ध डीएफआर्ज में 10 *प्रतिशत* गन्ना कचरे की वसूली मानी गई थी;

(iv) केप्टिल खोई के साथ 170 दिन सत्र बन्द के लिए माने गए थे जबकि परियोजनाओं से केप्टिव खोई केप्टिव को-जेन ऊर्जा संयंत्र चलाने के लिए अपर्याप्त था; एवं

(v) खरीद के लिए गन्ना कचरे की अनुपलब्धता क्योंकि बिहार में इसे ईधन के रूप में प्रयोग किया जाता था।

यह देखना महत्वपूर्ण है कि मैसर्स मिटकॉन ने कोई कारण नहीं दर्शाये थे कि क्यों फरवरी 2009 की डीएफआर्ज में उनके द्वारा इन पहलुओं पर विचार नहीं किया गया था, जबकि ये परियोजना के वास्तविक प्रदर्शन पर निर्भर नहीं थे एवं उन तथ्यों से संबंध रखते थे जो पहले से ही डीएफआर्ज के स्तर पर पता लगाने योग्य थे।

(घ) मैसर्स मिटकॉन की सिफारिशों के आधार पर एचबीएल बोर्ड ने प्रबन्धन के चीनी उत्पादन के लिए 100 *प्रतिशत* गन्ना रस का प्रयोग करने के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी थी। (अगस्त 2012)। वास्तव में, यह सबसे अधिक व्यवहार्य विकल्प था जो पहले सीएसआर में पेश किया गया था एवं कम लाभप्रद चयनित विकल्प के पक्ष में खारिज कर दिया गया था।

(ड़) चीनी उत्पादन के लिए 100 *प्रतिशत* रस का प्रयोग करने के लिए, चीनी संयंत्रों में बॉयलर की क्षमता को बढ़ाया जा सकती थी। तद्नुसार, एचबीएल ने दोनों संयंत्रों में बॉयलर क्षमता 1750 टीसीडी से बढ़ा कर 3500 टीसीडी करने के लिए सितम्बर 2012 से फरवरी 2013 के दौरान ₹54.28 करोड़ मूल्य के खरीद आदेश जारी किये थे। मार्च 2013 को, ₹3.43 करोड़ के खरीद आदेश जारी किया जाना प्रक्रियाधीन था। एचबीएल प्रबन्धन के चीनी उत्पादन के लिए 100 प्रतिशत रस का प्रयोग करने के निश्चय से दोनों स्थानों पर इथेनॉल संयंत्रों के लिए 15 केएलपीडी की क्षमता निष्क्रिय हो गई जिसका परिणाम ₹28.45 करोड़ के निष्फल व्यय के रूप में हुआ। अव्यवहार्य

विकल्प (सीएसआर का विकल्प III) के चुनाव ने तत्पश्चात परिवर्तनों की आवश्यकता को जन्म दिया जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय, निष्क्रिय क्षमता एवं उच्च इथेनॉल उत्पादन के वांछित उद्देश्य की हानि हुई। 31.3.2012 तक एचबीएल ने दो मिलों के प्रतिस्थापन एवं डिजाइन के आशोधन में ₹715.21 करोड़ तक की राशि निवेश कर दी थी।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि चीनी के लिए 100 प्रतिशत रस के उपयोग के साथ भी, वहाँ प्रक्रिया के दौरान उत्पन्न गुड़ होगा जिसे इथेनॉल के उत्पादन के लिए प्रयोग किया जाएगा। एचबीएल ने इथेनॉल की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए शेष क्षमता के प्रयोग के लिए अतिरिक्त गुड़ के आबंटन के लिए जीओबी तक इस मुद्दे को उठाया, क्योंकि बिहार में निजी चीनी मिलें व्यापक स्तर पर इथेनॉल उत्पादन के क्षेत्र में नहीं आई थीं। प्रबन्धन ने यह भी बताया कि बॉयलर क्षमता निस्तारण के लिए व्यय एचबीएल की वित्तीय व्यवहार्यता में सुधार के लिए था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह विचार करते हुए कि निवेश का प्राथमिक उद्देश्य इन हाऊस इथेनाल उत्पादन में बढ़ता वैकवर्ड एकीकरण है, प्रबन्धन द्वारा चीनी के विनिर्माण के लिए 100 *प्रतिशत* रस का विकल्प पहले नहीं चुना गया था चूंकि इस विकल्प के माध्यम से इथेनॉल का उत्पादन कम होता। यह कथन कि बिहार में निजी चीनी मिलें व्यापक स्तर पर इथेनॉल उत्पादन के क्षेत्र में नहीं आ रही है, भी दर्शाता है कि गुड़ से इथेनॉल का उत्पादन वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य गतिविधि नहीं है।

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2012 में प्रेषित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

निष्कर्ष

(i) **एचपीसीएल ने बिहार में दो एकीकृत चीनी, इथेनॉल एवं को-जेन ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने के लिए निवेश प्रस्ताव को जारी रखने में अनुचित जल्दबाजी दर्शायी थी (तत्पश्चात पूर्णतः स्वामित्व वाली सहायक अर्थात एचपीसीएल बायोफ्यूल्स लिमिटेड द्वारा कार्यान्वित किया गया) परियोजनाओं के अनुमानित वित्त जो निवेश निर्णयों का आधार गठित करते हैं, असंभावित आशावादी अवधारणाओं के एक समूह पर आधारित थे जिन्होंने वास्तविक की तुलना में उच्च परियोजना व्यवहार्यता प्रक्षेपित की। सलाहकार द्वारा सुझाए गए मॉड्यूल पहुंच के विपरीत दोनों परियोजनाओं के एक साथ कार्यान्वयन ने भी तत्पश्चात सुधार कार्रवाई को पहले से ही अधिक कर लिया था।**

(ii) **परिचालनों के पहले वर्ष ने ही दर्शा दिया था कि इथेनॉल के उत्पादन को बढ़ाने के लिए चुना गया मार्ग वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं था। अतः पहले खारिज किए गए विकल्प को अपनाने का निर्णय लिया गया जिससे चीनी संयंत्र के लिए अतिरिक्त पूंजी निवेश एवं इथेनॉल संयंत्र की संभावित निष्क्रिय क्षमता हुई।**

(iii) **प्रबन्धन की तरफ से अनुचित जल्दबाजी के अलावा, लेखापरीक्षा ने गंभीर आन्तरिक नियंत्रण विफलताएं देखी जिसने बोर्ड के प्राधिकार को क्षति पहुंचाई।**

सिफारिश

- ***एचपीसीएल के निवेश प्रस्ताव, विशेष रूप से गैर-कोर क्षेत्रों से संबंधित, को वास्तविक अवधारणा के आधार पर उपयुक्त परिश्रम के बाद कार्यान्वित किये जाने की आवश्यकता है। सक्षम प्राधिकरण के पूर्ण अनुमोदन, यह सुनिश्चित करने के लिए कि एचपीसीएल के वित्तीय हित सुरक्षित हैं, अभिलेख पर होने चाहिए।***

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2012 में सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड

10.3 पानीपत रिफाइनरी में गैस टरबाइन्स के रूपान्तरण का दादरी पानीपत स्पर पाइप लाइन के समकालिक न होने के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

पानीपत रिफाइनरी में आरएलएनजी के उपयोग के लिए गैस टरबाइन्स का दादरी पानीपत स्पर पाइप लाइन के समकालिक रूपान्तरण में प्रबन्धन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹135.81 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (कम्पनी) की पानीपत रिफाइनरी के पास 227.77 मेगावाट की विद्युत उत्पादन क्षमता वाले 5 गैस टरबाइन्स (जीटी) और 3 टर्बो जेनेरेटरस का बना हुआ एक आन्तरिक विद्युत संयंत्र (सीपीपी) है। इन विद्युत उपयोगिताओं का मूल रूप से नेप्था/हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) का उपयोग करते हुए प्रचालन किया जा सकता था।

कम्पनी की पानीपत नेप्था क्रेकर परियोजना (पीएनसीपी) को नवम्बर 2009 तक चालू किया जाना नियत था। पीएनसीपी की इंधन आवश्यकता को पूर्ण करने के लिए दादरी पानीपत स्पर पाइपलाइन (डीपीपीएल) का कार्य भी दिसम्बर 2008 तक चालू किए जाने के लिए नियत, पुनः द्रवित प्राकृतिक गैस (आरएलएनजी) की आपूर्ति के लिए, कम्पनी द्वारा ले लिया गया था। कम्पनी द्वारा यह भी आकलन किया गया था कि नेप्था क्रेकर यूनिट के चालू होने से क्रेकर यूनिट के लिए नेप्था की कमी होगी और कम्पनी ने आरएलएनजी द्वारा पांच जीटी में नेप्था को प्रतिस्थापित करने का निर्णय लिया ताकि क्रेकर यूनिट के लिए फीड के रूप में फालतू नेप्था का उपयोग किया जाए।

एक प्रस्ताव सभी 5 जीटी के रूपान्तरण के लिए रिफाइनरी डिवीजन (अप्रैल 2008) को भेजा गया था। तथापि, कम्पनी ने आरएलएनजी उपलब्धता में अनिश्चितता के आधार पर आरएलएनजी मोड के लिए 5 जीटी में से मात्र एक जीटी (जीटी संख्या 5) को परिवर्तित करने का निर्णय लिया (जुलाई 2008)। नवम्बर 2009 तक नियत पूर्ण करने के लिए जीटी-5 का रूपान्तरण सितम्बर 2010 में पूर्ण हुआ था।

निदेशक मंडल ने अक्तूबर 2011 तक शेष चार जीटी के आरएलएनजी मोड़ में रूपान्तरण के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन किया (अक्तूबर 2009)। इन जीटी का रूपान्तरण दिसम्बर 2011 और मई 2012 के मध्य पूरा हुआ था।

यह देखा गया था कि कम्पनी डीपीपीएल (जुलाई 2010) के चालू होने तक सभी पाँच जीटी का रूपान्तरण करने में विफल रही। इसलिए रिफाइनरी अपने सीपीपी में विद्युत के उत्पादन के लिए इंधन के रूप में आरएलएनजी का उपयोग नहीं कर सकी और मई 2012 तक सीपीपी के लिए

नेप्था का उपयोग करती रही जो आरएलएनजी की अपेक्षा मँहगा था जिसके परिणामस्वरूप ₹135.81 करोड़ के इंधन पर परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ जैसा कि ब्यौरा नीचे दिया गया है:

ब्यौरा	2010-11 (अगस्त 2010 से)	2011-12
1) रिफाइनरी में विद्युत के उत्पादन में नेप्था की लागत (₹/केडब्ल्यूएच)	5.43	5.92
2) विद्युत के उत्पादन में आरएलएनजी की लागत(₹/केडब्ल्यूएच)	2.54	3.85
3)अन्तर (1 - 2)	2.89	2.07
4)अगस्त 2010 से मार्च 2011 तक 2010-11 में और 2011-12 के लिए नेप्था का उपयोग करते हुए (केडब्ल्यूएच करोड़ में) पीआर में उत्पन्न हुई विद्युत	35.72	55.25
5) अतिरिक्त इंधन लागत (3 x 4) (₹करोड़ में)	**103.20**	**114.35**
6) आरएलएनजी मोड में जीटी के रूपान्तरण न होने के कारण अतिरिक्त व्यय (₹करोड में)		**217.55**
7) आरएलएनजी की अनुपलब्धता के मामले में विद्युत के उत्पादन में स्पाट आरएलएनजी की लागत (₹केडब्ल्यूएच)	3.04	5.00
8) अन्तर (1 - 7)	2.39	0.92
9) आरएलएनजी की अनुपलब्धता के खराब दृश्यलेख में अतिरिक्त इंधन लागत (₹करोड़ में) (4*8)	**85.22**	**50.59**
10) गैस मोड में जीटी के रूपान्तरण न होने के कारण अतिरिक्त व्यय (₹करोड़ में) (स्पाट गैस कीमत के आधार पर)		**135.81**

प्रबन्धन ने बताया (अक्तूबर 2012) कि रिफाइनरी के जीटी में आरएलएनजी इंधन के लिए नेप्था इंधन के रूपान्तरण के लिए प्रस्ताव पीएनसीपी के साथ जीटी के समकालिक रूपान्तरण के लिए जून 2008 में योजना एवं परियोजना समिति (निदेशक मंडल) को प्रस्तुत किया गया था। यद्यपि प्रस्ताव आर्थिक रूप से बहुत आकर्षक था फिर भी गैस की उपलब्धता में अनिश्चितता के कारण पहले चरण में प्रारम्भिक रूप से मात्र एक जीटी के रूपान्तरण करने के लिए निर्णय लिया गया था क्योंकि कम्पनी को गेल से 1.5 एमएमएससीएमडी♦ (+ 10 प्रतिशत अधिक आहरण) का आश्वासन प्राप्त हुआ था जिसमें मात्र 0.2 एमएमएससीएमडी एक जीटी के प्रचालन के लिए रिफाइनरी को आबंटित किया जाना था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, चूँकि तथ्य यह रह जाता है कि रिफाइनरी ने आवश्यकता के अनुसार अगस्त 2010 से सितम्बर 2012 तक के दौरान 0.53 एमएमएससीएमडी (आरएलएनजी 0.53 एमएमएससीएमडी और स्पाट गैस-शून्य) से 3.47 एमएमएससीएमडी(आरएलएनजी 1.28 एमएमएससीएमडी और स्पॉट गैस 2.19 एमएमएससीएमडी) गैस प्राप्त की और उपभुक्त की। यह

♦ *मिलियन मीट्रिक मानक क्यूबिक मीटर प्रतिदिन*

दर्शाता है कि कम्पनी ने या तो आरएलएनजी ठेका या स्पॉट कार्गों के क्रय के माध्यम से आवश्यकता के अनुसार गैस प्राप्त की थी। इसके अतिरिक्त, कम्पनी को पीएनसीपी के चालू करने के पश्चात् उद्भूत हुई नेष्था की कमी की सुस्पष्ट जानकारी थी। इसलिए, परिकल्पिक अभिलाभों को ध्यान में रखते हुए गैस की उपलब्धता में अनिश्चितता के आधार पर आरएलएनजी मोड में सभी पांच जीटी के रूपान्तरण के लिए अप्रैल 2008 में किए गए प्रस्ताव का अस्वीकरण न्यायसंगत नहीं था।

मात्र एक जीटी के लिए जुलाई 2008 में प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए कम्पनी ने अमरीकी डालर 17.41 प्रति एमएमबीटीयू[♠] पर गैस के पिछले एक वर्ष की औसत दर आधार पर 61 प्रतिशत आईआरआर पर विचार किया। तथापि, अगस्त 2010 से सितम्बर 2012 की अवधि के दौरान स्पॉट गैस की दरें अमरीकी डालर 9 और अमरीकी डालर 17.44 प्रति एमएमटीबीयू की रेन्ज में थीं।

इस प्रकार पाँच जीटी का रूपान्तरण डीपीपीएल परियोजना के चालू होने से समकालिक न होने के कारण कम्पनी ने अगस्त 2010 से मार्च 2012 के दौरान आन्तरिक विद्युत के उत्पादन के लिए मंहगे इंधन के कारण ₹135.81 करोड़ की राशि इंधन पर परिहार्य अतिरिक्त व्यय की।

मामला मंत्रालय को जनवरी 2013 में सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

10.4 उत्पन्न हुई पवन ऊर्जा के कैप्टिव उपभोग को सुनिश्चित न करने के कारण परिहार्य हानि

उत्पन्न हुई पवन ऊर्जा के कैप्टिव उपभोग को अधिकतम करने में विफलता के परिणामस्वरूप जनवरी 2009 और नवंबर 2012 के बीच कंपनी को ₹ 21.44 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (कंपनी) ने ₹ 131.66 करोड़ की लागत पर गुजरात राज्य में 21 मेगावाट की संस्थापित क्षमता की पवन ऊर्जा परियोजना स्थापित करने का निर्णय लिया (जुलाई 2008)। इस परियोजना से उत्पनन ऊर्जा राज्य विद्युत ग्रिड में लगानी थी। स्थानीय ऊर्जा विवरण कंपनियों (डीआईएससीओएम्ज़) फिर ऊर्जा को कंपनी के निर्धारित "प्रापक इकाइयों को कैप्टिव उपयोग के लिये देगा।

कंपनी द्वारा बनाया गया (जून 1998) परियोजना मूल्यांकन नोट ने प्रकाश डाला कि परियोजना की व्यवहार्यता संपूर्ण उत्पन्न ऊर्जा के 100 *प्रतिशत* कैप्टिव उपभोग पर गंभीर रूप से निर्भर करती है और गैर-मुख्य परियोजना के लिए प्राप्ति की आन्तरिक (आईआरआर) 16 *प्रतिशत* के स्वीकृत मानदण्ड की तुलना में परियोजना के लिए 12.98 प्रतिशत का आईआरआर प्रक्षेपित की। कंपनी ने कैप्टिव उपभोग के लिए परियोजना लाभ को अधिकतम करने के लिए संपूर्ण उत्पन्न ऊर्जा का कैप्टिव उपभोग करने के लिए संपूर्ण परियोजना को ध्यान में रखा। परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक औचित्य ग्रिड ऊर्जा के लिए प्रभारित ₹ 5.48 प्रति यूनिट की दर थी जो भविष्य में बढ़ना अपेक्षित था।

कंपनी ने दिसंबर 2008/जनवरी 2009 प्रत्येक में 1.5 मेगावाट के 14 (संख्या) विंड टरबाइन जनरेटर (डब्ल्यूटीजीज़) अधिकृत किये। कैप्टिव ऊर्जा उपभोग के लिए व्यवस्था के साथ ऊर्जा व्हीलिंग के लिए गुजरात राज्य के डिसकॉम्ज़ के साथ करार को लिखते हुए (अप्रैल 2009), कंपनी ने

♠ मिलियन मीट्रिक ब्रिटिश थर्मल यूनिट

डब्ल्यूटीजीज़ को तीन समूहों में वर्गीकृत किया, प्रत्येक समूह के लिए अलग करार हस्ताक्षरित किया और गुजरात राज्य में 9 पाइप लाइनों में से कैप्टिव उपभोग के लिए केवल पाँच "प्रापक इकाइयों" को (अर्थात स्थान) और 12 विपणन स्थानों संबद्ध किया।

डिसकॉम्ज़ के साथ करार के अनुसार, प्रापक इकाइयों द्वारा मासिक उपभोग की गई ऊर्जा समायोजित करने के बाद कोई भी अधिशेष ऊर्जा डिसकॉम्ज़ को विक्रय मानी जाती थी। ऐसी अधिशेष पवन ऊर्जा के विक्रय के लिए सहमत दर ₹ 2.86 प्रति यूनिट थी।

लेखापरीक्षा ने देखा किः

- डब्ल्यूटीजीज़ की कमीशनिंग से ही, कम्पनी द्वारा पहचानी गई और करारों के "अन्तर्गत प्रापकों यूनिटों के रूप में निर्दिष्ट पांच स्थान जनवरी 2009 से नवम्बर 2012 के बीच डब्ल्यूटीजीज़ द्वारा सृजित समस्त विद्युत का उपभोग नहीं कर पाए जिसके कारण 5,51,04,577 यूनिट फालतू हो गए जिन्हें करारों के प्रावधानों के अनुसार डिस्कॉम्ज़ को बिक्री के रूप में लेना पड़ा।
- कम्पनी बेची गई फालतू विद्युत के लिए डिसकॉम्ज़ से केवल ₹ 2.86 प्रति यूनिट वसूल कर रही थी जबकि उसने पॉवर व्हीलिंग करारों के अन्तर्गत "इकाइयों" के रूप में निर्दिष्ट न किए गए उसके अन्य पाईपलाईन स्थानों द्वारा उपभोग की गई विद्युत के लिए उसी अवधि के दौरान डिस्कॉम्ज़ को ₹ 6.75 प्रति यूनिट औसत दर पर भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप डिसकॉम्ज़ को 5,51,04,577 फालतू यूनिटों, जिसका कैप्टिव रूप से उपभोग नहीं किया जा सका, की बिक्री के कारण कम्पनी को ₹ 21.44 करोड़ [5,51,04,577] यूनिट X (6.75 घटा 2.86) की निवल हानि हुई।
- कम्पनी के गुजरात राज्य में अतिरिक्त 16 स्थान थे जिनका विद्युत का औसत मासिक उपभोग, डिसकॉम्ज़ को बेचे गए 11.72 लाख औसत मासिक फालतू यूनिटों के प्रति लगभग 15 लाख यूनिट था। यह इस बात की पुष्टि करता है कि डब्ल्यूटीजीज़ द्वारा सृजित समस्त विद्युत का कोप्टिव रूप से उपभोग किया जा सकता था तथा डिसकॉम्ज़ को फालतू विद्युत की बिक्री और उसके कारण होने वाली हानि से बचा जा सकता था।
- कम्पनी के लिए यह अनिवार्य था कि वह विद्युत का 100 प्रतिशत केप्टिव उपभोग सुनिश्चित करने के लिए प्रापक इकाइयों को अधिकतम करने के लिए स्थानों की विवेकपूर्ण ढंग से पहचान करे। कम्पनी उन स्थानों की समीक्षा और पहचान करने में विफल रही जिन्हें यह सुनिश्चित करने के लिए कि डिसकॉम्ज़ को अलाभकारी दर पर बिक्री के लिए विद्युत का कोई फालतू सृजन नहीं हुआ था, विद्युत व्यवस्था की व्हीलिंग के अन्तर्गत केप्टिव उपभोग के लिए "इकाइयों" के रूप में निर्दिष्ट किया जा सके।

उत्तर में, प्रबंधन ने इस बात से सहमति व्यक्त की (सितम्बर 2012) कि इरादा डब्ल्यूटीजीज़ द्वारा सृजित समस्त विद्युत का केप्टिव रूप से उपभोग करने का था और उसने निम्नलिखित मुद्दे उजागर किएः

- करारों पर हस्ताक्षर करते समय, गुजरात एनर्जी ट्रांसमिशन कार्पोरेशन लिमिटेड (गेटको) ने प्रति डब्ल्यूटीजी ग्रुप केवल दो स्थानों की सम्बद्ध करने की अनुमति प्रदान की। तद्नुसार अधिकतम विद्युत उपभोग वाले पांच स्थान ही डब्ल्यूटीजीज़ साथ संबंध किए गए थे। डब्ल्यूटीजीज़ द्वारा 4,04,71,200 यूनिटों के अनुमानित औसत वार्षिक सृजन के प्रति

अनुमानित वार्षिक विद्युत का उपभोग 4,33,77,588 यूनिट था और इसलिए ये स्थान सृजित समस्त विद्युत का उपभोग कर सकते थे, हालांकि कई वर्षों से विद्युत सृजन में भारी अन्तर के कारण सभी महीनों में उपभोग एकरूप नहीं था।

- डब्ल्यूटीजीज़ द्वारा सृजित समस्त विद्युत का केप्टिव उपभोग सम्भव नहीं था क्योंकि डब्ल्यूटीजीज़ से अधिकतम सृजन लगभग 72 लाख यूनिट था जबकि गुजरात में पाईपलाइनों और विपणन मंडलों के सभी स्थानों की अधिकतम मांग लगभग 51 लाख यूनिट थी।
- कम्पनी ने प्रति डब्ल्यूटीजी ग्रुप अधिक स्थान अटैच करने की अनुमति लेने के लिए 01 जनवरी 2011, 06 जनवरी 2012, 15 मई 2012 और 27 अगस्त 2012 को लिखित में गेटको के साथ मामल उठाया था, परन्तु कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था और कम्पनी इस विषय में गुजरात बिजली नियामक आयोग के समक्ष याचिका दायर करने पर विचार कर रही थी।
- डब्ल्यूटीजीज़ की कमीशनिंग के प्रथम वर्ष (2009-10) के दौरान, उपभोग की गई कुल केप्टिव विद्युत 50 *प्रतिशत* थी, जो 2011-12 मे बढ़कर 77 *प्रतिशत* हो गई थी, तथा 2011-12 (8 महीने) मे सृजित समस्त विद्युत का डब्ल्यूटीजीज़ के साथ अटैच पांच स्थानों में पूरा उपभोग किया गया था।

निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनज़र प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं हैः

- यह तर्क सही नहीं है कि अटैच किए गए पांच स्थान सृजित की गई समस्त विद्युत का आहरण करने के लिए पर्याप्त थे क्योंकि आंकड़े यह दर्शाते थे कि जनवरी 2009 से नवम्बर 2012 तक पवन ऊर्जा की पर्याप्त बिक्री हुई थी।
- इस तर्क कि सृजित की गई समस्त विद्युत का केप्टिव उपभोग व्यवहार्य नहीं था, को इस तथ्य की दृष्टि में देखा जाना चाहिए कि डब्ल्यूटीजीज़ की व्यवहार्यता निर्णायक रूप से विद्युत के 100 *प्रतिशत* केप्टिव उपभोग पर ही निर्भर थी। व्यवहार्यता रिपोर्ट दर्शाती थी कि सभी डब्ल्यूटीजीज़ की कमीशनिंग का आईआरआर 12.98 *प्रतिशत* था जो कि 100 *प्रतिशत* के केप्टिव उपभोग के आधीन 16 *प्रतिशत* के बैंचमार्क से काफी कम था। बोर्ड को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में, 100 *प्रतिशत* कैप्टिव उपभोग के अधीन प्रत्याशित निवल वार्षिक सृजन 4,01,75,714 यूनिट था और प्रत्याशित आईआरआर को घटा कर 10.33 *प्रतिशत* कर दिया गया था। तथापि, विद्युत का वास्तविक सृजन 2009-10 के दौरान थोड़े से अधिक सृजन (4,12,39,435 यूनिट) को छोड़कर 2010-11 और 2011-12 के दौरान (क्रमशः 3,48,16,586 और 3,38,26,779) विद्युत का सजृन अनुमानों की तुलना में काफी कम था। इसके बावजूद, कम्पनी सृजित समस्त विद्युत का कैप्टिव उपभोग करने में विफल रही तथा उसे अलाभकारी दर पर डिसकॉम्ज़ को फालतू विद्युत बेचनी पड़ी। यदि कम्पनी उन प्रापक इकाइयों को संबद्ध कर लेती जो सृजित विद्युत के अनुरूप थे, तो इससे बचा जा सकता था।
- प्रबंधन के इस तर्क को कि 2011-12 (8 महीने) में सृजित समस्त विद्युत का पांच स्थानों में पूर्णतः उपभोग कर लिया गया था इस तथ्य के दृष्टिगत देखा जाना चाहिए कि वर्ष 2011-12 में 76,95,763 यूनिट (कुल सृजन का 23 *प्रतिशत*) बेचे गए थे। अगले वर्ष

2012-13 (नवम्बर 2012 तक) में बिक्री बढ़कर 34 *प्रतिशत* (87,58,685 यूनिट) हो गई थी।

मामला दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

10.5 विद्युत के सस्ते स्त्रोत के अवमूल्यांकन के कारण अतिरिक्त व्यय

पानीपत रिफाइनरी ने उत्तर हरियाणा बिजली वितरण निगम लिमिटेड से ऊर्जा के सस्ते स्त्रोत के उपयोग के बजाए उसके केप्टिव विद्युत संयंत्र से ऊर्जा के आहरण के कारण ₹ 12.02 करोड़ का परिहार्य व्यय किया

अबाधित विद्युत आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए, इण्डियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड की पानीपत रिफाइनरी लिमिटेड (कम्पनी) ने एक केप्टिव विद्युत संयंत्र (सीपीपी) की स्थापना की जिसमें 5 गैस टरबाईन और 3 टर्बो जेनरेटर शामिल थे जिनकी सृजन क्षमता 227.77 मेगा वाट की थी। उत्तर हरियाणा बिजली वितरण निगम लिमिटेड (यूएचबीवीएनएल) पूर्ववर्ती हरियाणा राज्य बिजली बोर्ड, ने भी एक 132/11 केवी लाईन के माध्यम से 10 एमबीए (8500 केडब्ल्यू/10000 केवीए की स्थायी विद्युत आपूर्ति के लिए ठेका मांग संस्वीकृत की (अक्तूबर 1996)। ठेके के अनुसार रिफाइनरी प्रति वर्ष 8,760 (365 X 24) प्रचालन घंटों को मानते हुए अधिकतम 744.60 लाख केडब्ल्यूएच का ही आहरण कर सकती थी।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि अपने सीपीजी में विद्युत सृजन की परिवर्तनीय लागत 2008-09 से 2011-12 के चार वर्षों के दौरान कम्पनी द्वारा यूएचबीवीएनएल से आहरित विद्युत की लागत से अधिक थी। यूएचबीवीएनएल द्वारा आपूर्त विद्युत का टैरिफ (स्थायी प्रभारों को छोड़कर) ₹ 4.41 प्रति केडब्ल्यूएच (2008-09 और 2009-10), ₹ 4.32 प्रति केडब्ल्यूएच (2010-11 और 2011-12) तथा ₹ 4.91 प्रति केडब्ल्यूएच अप्रैल से दिसम्बर 2012 तक था जबकि सीपीपी में विद्युत सृजन की परिवर्तनीय लागत 2008-09 में ₹ 7.12 प्रति केडब्ल्यूएच, 2009-10 में ₹ 6.33 प्रति केडब्ल्यूएच, 2010-11 में ₹ 6.92 प्रति केडब्ल्यूएच तथा 2011-12[♣] में ₹ 8.33 प्रति केडब्ल्यूएच थी।

कम्पनी ने उसकी सीपीपी से सृजित विद्युत की परिवर्तनीय लागत से कम उसी अवधि की उपलब्धता के बावजूद अभीष्टतम स्तर पर यूएचबीवीएनएल से विद्युत नहीं ले सकी तथा और अपनी गैर-अनिवार्य सेवाओं जैसे टाऊनशिप और सीपीपी से निर्माण क्रियाकलापों को विद्युत देती रही। यूएचवीवीएनएल से विद्युत का उपभोग 62.05 लाख केडब्ल्यूएच प्रति मास की अधिकतम उपलब्ध विद्युत के प्रति 0.01 लाख केडब्ल्यूएच प्रति मास (अप्रैल 2011) तथा 19.70 लाख केडब्ल्यूएच प्रति मास (सितम्बर 2011) के बीच थी। कम्पनी सस्ते स्त्रोते से विद्युत की अभीष्टतम मात्रा लेने में विफल रही जिसके परिणामस्वरूप यूएचबीवीएनएल से ली गई परिवर्तनीय विद्युत लागत और सीपीपी में सृजित विद्युत के रूप में अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2012 तक ₹ 12.02 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

♣ *अप्रैल 12 से दिसम्बर 12 की अवधि के लिए सीपीपी में विद्युत सृजन की प्रति केडब्ल्यूएच परिवर्तनीय लागत उपलब्ध नहीं थी क्योंकि अवधि के लागत अभिलेख अभी तैयार किए जाने थे।*

प्रबंधन ने अपने उत्तर (सितम्बर 2012) में बताया कि सतत आधार पर ग्रिड आपूर्ति की कुछ राशि लेने के लिए, रिफाइनरी के आवश्यक तथा अनावश्यक भार को अलग किया जाना तथा अनावश्यक भार को अलग से राज्य ग्रिड आपूर्ति से फीड किया जाना अपेक्षित था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि इस बात की पहचान कर ली गई थी कि रिफाइनरी टाऊनशिप तथा परियोजना जॉब्ज़ की निर्माण आपूर्ति ऐसे भार हैं जो यूएचबीवीएनएल आपूर्ति से फीड किए जा सकते थे। टाऊनशिप आपूर्ति को अलग करना तथा टाऊनशिप को अलग से फीड करने के लिए यूएचबीवीएनएल ग्रिड आपूर्ति का प्रावधान जून 2011 में उपलब्ध कराया गया था तथा उसके पश्चात् टाऊनशिप आपूर्ति यूएचबीवीएनएल आपूर्ति से फीड की जाती थी।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि गैर-अनिवार्य सेवाओं की पहचान 1998 में (रिफाइनरी की स्थापना) ही की जा सकती थी और यूएचबीवीएनएल आपूर्ति का ऐसी सेवाओं में उपयोग किया जा सकता था क्योंकि यह अधिक लागत प्रभावी था। इस प्रकार, कम्पनी अनावश्यक सेवाओं जैसे टाऊनशिप और निर्माण क्रियाकलाप आदि के लिए भी पूरी आवश्यकता का स्तर प्राप्त करने में विफल रही जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2012 (जून 2011 से दिसम्बर 2012 तक की अवधि के लिए ₹ 4.44 करोड़ सहित) तक ₹ 12.02 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ तथा यूएचबीवीएनएल कें संस्वीकृत भार का उपयोग नहीं हुआ।

इसके अतिरिक्त, प्रबंधन के इस उत्तर के बावजूद कि टाऊनशिप आपूर्ति को अलग करने तथा टाऊनशिप को फीड करने का प्रावधान जून 2011 में ही सम्भव हो पाया था, लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि अभी भी कम्पनी अधिकतम विद्युत नहीं ले रही थी जो कि 2012-13 के दौरान भी अनावश्यक सेवाओं में उपयोग हेतु यूएचबीवीएनएल से अपेक्षित थी क्योंकि दिसम्बर 2012 तक 150.53 लाख केडब्ल्यूएच की अनावश्य सेवाओं के लिए वास्तविक उपयोग के प्रति यूएचबीवीएनएल से विद्युत का आहरण केवल 48.58 लाख केडब्ल्यूएच था।

मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2012 में सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

10.6 राजस्व की हानि

कम्पनी की अन्य ओएमसीज़ के साथ एटीएफ पाईपलाईन को शेयर करने में विफलता के परिणामस्वरूप राजस्व की आवर्ती हानि हुई जो नवम्बर 2008 से जून 2012 तक की अवधि के लिए ₹ 8.86 करोड़ थी, और इसके अतिरिक्त पर्यावरण पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

इण्डियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (कम्पनी), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के देवनगोन्थी, बैंगलुरू में अपने टर्मिनल हैं। ये कम्पनियां उनके संबंधित टर्मिनलों से बेंगलूरू इवाई अड्डे पर संचालित हवाई जहाज़ों के लिए एविएशन टर्बाइन ईंधन एटीएफ) का परिवहन करती हैं। बेंगलूरू इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (बीआईएएल) के निर्माण के परिणामस्वरूप हवाई अड्डा प्रचालन भी देवनहल्ली, जो टर्मिनलों से लगभग 36 कि.मी. है, पर नए हवाई अड्डे पर 2008 मे शिफ्ट किए जाने अपेक्षित थे।

इसलिए कम्पनी ने लोडिंग/अनलोडिंग के समय गुणवत्ता नियंत्रण के क्रियाकलापों को कम करने के लिए, दूषण/उठाईगिरी की गुंजाईश को खत्म करने, और अन्य कम्पनियों के साथ सुविधा को शेयर करके राजस्व कमा कर परिवहन में किफायत करने के लिए, देवोनगोंठी पर अपने टर्मिनल से बीआईएएल को 0.66 एमएमटीपीए* की प्रतिष्ठापित क्षमता के साथ जून 2006 में पाईपलाईन परियोजना का निर्माण प्रस्तावित किया।

पाईपलाईन ₹ 27.29 करोड़ की लागत पर अक्तूबर 2008 में कमीशन की गई थी और नवम्बर 2008 में चालू कर दी गई थी। प्रस्ताव में किए गए प्रावधान के विपरीत, कम्पनी बीपीसीएल और एचपीसीएल के साथ सुविधा को शेयर करने में विफल रही। परियोजना पूरी होने पर, कम्पनी ने ₹ 260 प्रति केएल के प्रभार की मांग की जो इस आधार पर बीपीसीएल और एचपीसीएल द्वारा स्वीकार नहीं की गई थी कि उन्होंने किराए के ट्रकों के माध्यम से एटीएफ के परिवहन के लिए प्रति केएल क्रमशः ₹ 126 और ₹ 177 खर्च किए थे। देर से ही सही, बीपीसीएल और एचपीसीएल क्रमशः जून 2011 और जनवरी 2013 में ₹ 260 प्रति केएल की दर पर सहमत हो गए। तथापि, बीपीसीएल और एचपीसीएल टर्मिनलों से आईओसीएल पाईपलाईन को ईंधन के परिवहन की हुक अप सुविधा का कार्य अभी शुरू होना था (मार्च 2013)।

नवम्बर 2008 से जून 2012 की अवधि के दौरान, कम्पनी ने पाईपलाईन के माध्यम से 585048 एमटी, एटीएफ का परिवहन किया तथा क्षमता उपयोग 2009-10 में 18 *प्रतिशत* और 2011-12 में 32 *प्रतिशत* के बीच रही। उसी अवधि के दौरान, बीपीसीएल और एचपीसीएल ने ₹ 4.70 करोड़ की ट्रक परिवहन लागत पर अपने टर्मिनलों से ईंधन फार्म सुविधा तक क्रमशः 265124 केएल और 75836 केएल एटीएफ का परिवहन किया।

इस प्रकार, उसी मंत्रालय के अधीन पीएसयूज़ के बीच अवसंरचना को शेयर करने में विफलता के परिणामस्वरूप पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव के अतिरिक्त आवर्ती राजस्व हानि हुई। नवम्बर 2008 से जून 2012 तक कम्पनी द्वारा छोड़ा गया राजस्व, ₹ 260 प्रति केएल की दर पर ₹ 8.86 करोड़ परिकलित किया गया।

कम्पनी ने पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव पर लेखापरीक्षा के साथ सहमति व्यक्त करते हुए कहा (अगस्त 2012) कि वे दोनों ओएमसीज़ के साथ पाइपलाईन शेयर करने के लिए सहमत थे, परन्तु एचपीसीएल ₹ 260 प्रति केएल की दर पर शुरू में सहमत नहीं था। यद्यपि बीपीसीएल जून 2011 में दर से सहमत हुआ, तथापि उन्होंने अपने टर्मिनलों से आईओसीएल तक सुविधाएं हुक अप करने के लिए विस्तृत इंजीनियरिंग/अनुमान का अनुरोध किया था जो पाईपलाईन को शेयर करने के लिए समक्ष बनाने के लिए अगस्त 2012 में अनुमोदित किया गया था। कम्पनी ने भी बताया कि उसके द्वारा उद्धत ₹ 260 प्रति केएल की दर सही थी क्योंकि ट्रक परिवहन प्रभारों के अतिरिक्त, ट्रक द्वारा परिवहन में कई अतिरिक्त लागत तत्व जैसे ठेका देना, लोडिंग/अनलोडिंग, मार्गस्थ हानि, मानवशक्ति लागत आदि शामिल हैं।

---

* *मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष*

तथ्य यह था कि पाईपलाईन को शेयर करने में परिहार्य विलम्ब था जिसके कारण राजस्व की हानि हुई और पर्यावरण पर उसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। पाईपलाईन को शेयर करने की रूपात्मकताओं की परियोजना की योजना और उसके कार्यान्वयन के दौरान ही अन्तिम रूप दिया जा सकता था, विशेषकर तब जब परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता में दूसरी ओएमसीज़ के साथ पाईपलाईन की शेयरिंग से राजस्व की परिकल्पना की गई थी। परिवहन की दर जारी करने पर अन्तर का समाधान ओएमसीज़ द्वारा उनके प्रशासनिक मंत्रालय के माध्यम से किया जा सकता था।

मामला मंत्रालय को अक्तूबर 2012 में सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड

10.7 मानक निविदाकरण पद्धति के विपथन में रिग का परिहार्य किराए पर लिया जाना

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (कम्पनी) ने तीन स्थानों पर भेदन की आवश्यकता को बताते हुए मानक निविदाकरण प्रक्रिया के विपथन में काम के आधार पर छः माह के लिए रिलायन्स इण्डस्ट्रीज़ लिमिटेड (आरआईएल) से "एक्टिनिया" रिग किराए पर ली। रिग की वास्तविक तैनाती से पता चला कि तीनों में से किसी भी निर्दिष्ट स्थान पर रिग किराए पर लेना आवश्यक नहीं था। इस प्रकार फरवरी 2009 से जुलाई 2009 तक रिग को किराए पर लेने का ₹146.71 करोड़ का समस्त व्यय परिहार्य था। रिग सामग्री की कमी के कारण बेकार पड़ी रही जिसके परिणामस्वरूप फरवरी 2009 के दौरान ₹ 4.64 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (कम्पनी) ने 1 जुलाई 2009 तक की अवधि के लिए काम के आधार पर अतिरिक्त सेवाओं/उपस्कर सहित रिलायंस इण्डिस्ट्रीज़ लिमिटेड (आरआईएल) द्वारा किराए पर ली गई। रिग को शेयर करने के लिए रिलायन्स इण्डस्ट्रीज़ लिमिटेड (आरआईएल) से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ (नवम्बर 2008)। इस रिग की 600 मीटर पानी की गहराई तक कुएं खोदने की क्षमता थी। आरआईएल ने 01 जुलाई 2009 को समाप्त 1,020 दिनों की निश्चित अवधि के लिए अथवा उस समय कुओं के पूरा होने की शर्त पर 14 निश्चित कुओं की खुदाई, जो भी बाद में हो, ट्रांसओशन ऑफशोर इन्टरनेशनल वेन्चर लिमिटेड (टिओआईवीएल) से यूएस $ 190,000 की प्रति दिन प्रचालन दर (ओडीआर) पर रिग किराए पर ली थी।

आरआईएल से प्रस्ताव आने पर, कम्पनी ने अपनी कार्य प्रतिबद्धताओं और रिगों की उपलब्धता का मूल्यांकन किया और निर्धारित किया (दिसम्बर 2008) कि निम्नलिखित नामांकन ब्लॉकों में तीन स्थानों पर कुएं खोदने के लिए एक्टिनिया रिग किराए पर लेने की आवश्यकता थीः

(क) केडी-12-एए(302 मी) जो 31 जनवरी 2009 तक खोदी जानी थी;
(ख) जीडीपी-3 (600 मी) जो 14 मई 2009 तक खोदी जानी था; तथा
(ग) वशिष्ट एस-1 (244 मी)

तद्नुसार, कम्पनी ने टीओआईवीएल और आरआईएल के बीच सहमत शर्तों पर छः महीने की अवधि के लिए कार्य के आधार पर यूएस $ 190,000/दिन की प्रचालन दिन दर (ओडीआर) पर जनवरी 2009 में आरआईएल से एक्टिनिया रिग किराए पर ली। कम्पनी, आरआईएल और टीओआइवीएल

के बीच एक त्रिपक्षीय कार्य करार (टीपीए) हुआ था (अगस्त 2009 में हस्ताक्षरित)। कम्पनी के स्थल पर रिग 12 फरवरी 2009 को पहुंची।

लेखापरीक्षा ने देखा किः

(क) रिग को किराए पर लेने को उचित ठहराने के लिए कम्पनी द्वारा निर्दिष्ट तीन स्थानों पर तीन कुएं खोदने के लिए जुलाई 2009 तक रिग केवल एक स्थान अर्थात केडी-12-एए पर तैनात की गई थी। दूसरे स्थान (जीडीपी-3) पर कुएं की खुदाई "डिसकवरर सेवन सीज़" रिग द्वारा की गई थी। जबकि तीसरे स्थान (एस-1) पर कुएं की खुदाई दूसरी रिग नोबल डचेस्स के काफी बाद अगस्त 2012 में शुरू हुई थी।

(ख) केडी-12-एए स्थान के लिए भी, जहां पर एक्टिनिया रिग तैनात की गई थी, कम्पनी ने आरआईएल से प्रस्ताव की प्राप्ति से पूर्व मूल रूप से "एनर्जी ड्रिलर" रिग तैनात करने का निर्णय (मार्च 2008) लिया था। तथापि, कम्पनी ने रिग को स्थान केडी-12-एए पर तैनात करने के बजाए उसे 17 दिसम्बर 2008 से खुदाई के लिए केरल कोंकण बेसिन में केके-ओएसएन-2001/2 और केके-ओएसएन-2001/3 ब्लॉकों पर रिग विपथित कर दी। यह इस तथ्य के बावजूद था कि पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने कम्पनी को पहले ही दोनों ब्लॉकों (केके-ओएसएन-2001/2 तथा केके-ओएसएन-2001/3) को छोड़ने और अपरिष्कृत कार्य कार्यक्रम के लिए भुगतान करने का निदेश (अक्तूबर 2008) दिया था।

(ग) रिग एक्टिनिया प्रतिस्पर्धी बोलियां आमंत्रित किए बिना ही किराए पर ले ली गई थी। रिग को किराए पर लेना न्यायोचित नहीं था क्योंकि रिग तीनों में से किसी भी निर्दिष्ट स्थान की खुदाई के लिए आवश्यक नहीं थी। इस प्रकार, रिग को किराए पर लेने पर किया गए ₹ 146.71 करोड़ का समस्त व्यय तथा मानक निविदाकरण पद्धति से विपथन परिहार्य था।

(घ) सामग्री की आपूर्ति न होने कारण 16 फरवरी 2009 को 12.00 बजे से 22 फरवरी 2009 को 17.00 बजे तक रिग एक्टिनिया निष्क्रिय रही। इस अवधि के दौरान, रिग के लिए दल सहित स्टैंडबाय दिन की दर का भुगतान किया जाना था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.64 करोड़[♣] का निष्फल व्यय हुआ।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (सितम्बर 2012) किः

- यद्यपि स्थान केडी-12-एए जनवरी 2008 में खुदाई के लिए सौंपा गया था, तथापि उस समय पर रिग उपलब्ध न होने के कारण उस पर खुदाई शुरू नहीं की जा सकी और, इसलिए, कम्पनी ने जनवरी 2009 के ब्लॉक के पीईएल चक्र की समाप्ति से तीन महीने पहले नवम्बर 2008 में एक्टिनिया रिग को किराए पर लेने का निर्णय लिया।
- 16 फरवरी 2009 से 22 फरवरी 2009 तक रिग की निष्क्रियता "सबसी वैलहैड" की अनुपलब्धता के कारण थी जिसका आरआईएल से प्रबंध किया जाना था। उपर्युक्त अवधि के दौरान, कुएं की खुदाई के लिए प्रारंभिक कार्य किया गया था।

[♣] *119.75 घंटे* के लिए X यूएस $1,86,000 प्रति दिन X 119.75 घंटे/24 घंटे। ₹ 50 = यूएस $*

निम्निलिखित तथ्यों के मद्देनज़र प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- कम्पनी ने रिग एनर्जी ड्रिलर द्वारा पहले स्थान के रूप में केडी-12-एए स्थान के कुएं को खोदने की योजना मार्च 2008 में स्वयं ही बनाई थी; तथापि, ऐसा नहीं किया गया था। वास्तव में, इस स्थान के लिए मूलतः नियोजित रिग एनर्जी ड्रिलर का उन ब्लॉकों में खुदाई के लिए उसी अवधि (जब एक्टिनिया रिग केडी-12-एए पर तैनात की गई थी) के दौरान प्रयोग किया गया था जिन्हें एमओपीएनजी द्वारा छोड़ देने का निदेश दिया था।
- सामग्री उपलब्ध न होने के कारण फरवरी 2009 के दौरान रिग 119.75 घंटे निष्क्रिय रही, जिसके लिए कम्पनी द्वारा स्टैण्ड बॉय दरों का भुगतान किया गया था।

मामला अक्तूबर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

10.8 जाली दस्तावेजों के आधार पर अक्षम पार्टी को ठेका देने के कारण हानि

ओएनजीसी ने बोलीदाता द्वारा प्रस्तुत जाली दस्तावेजों के आधार पर ठेका दिया। ठेका परियोजना को कार्यान्वित करने में ठेकेदार की असमर्थता के कारण चार वर्ष बाद रद्द कर दिया गया था जिसके कारण ओएनजीसी को ₹ 114.78 करोड़ की हानि हुई।

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) ने पश्चिम अपतट में इलेक्ट्रिकल सबमर्सिबल पम्प परियोजना (ओजीआई परियोजना)♣ को अपतट ग्रिड इंटरकनेक्टिविटि विद्युत के लिए यूरो 129.969 मिलियन (₹ 724.84 करोड़) की एकमुश्त कीमत पर मै. नाफ्टोगज इण्डिया (प्रा.) लिमिटेड (नाफ्टो गज़ इण्डिया, ठेकेदार) को नवम्बर 2007 में ठेका दिया। यह परियोजना मार्च 2010 में पूरी की जानी थी। ठेके की शर्तों के अनुसार, ओएनजीसी ने ठेकेदार से यूरो 12.969 मिलियन की निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) प्राप्त की जो ठेका मूल्य का 10 *प्रतिशत* थी।

निविदा के बोली मूल्यांकन मापदंड (बीईसी) के अनुसार, उन बोलीदाताओं के प्रस्ताव, जो स्वयं बीईसी में निर्धारित वित्तीय क्षमता और अनुभव के मापदण्ड को पूरा नहीं करते थे, भी स्वीकार किए जा सकते थे, बशर्ते बोलीदाता मूल कम्पनी की 100 *प्रतिशत* सहायक कम्पनी हो और मूल कम्पनी स्वयं बीईसी में निर्धारित वित्तीय क्षमता और अनुभव के मापदण्ड को पूरा करती हो। नाफ्टोगज़ इण्डिया, मै. नाफ्टोगज़ यूक्रेन (नाफ्टोगज़ यूक्रेन) की ताकत पर एक पात्र बोलीदाता के रूप में योग्य थी जिसमें नाफ्टोगज़ इण्डिया ने 100 *प्रतिशत* सहायक कम्पनी का दावा किया था।

कार्य दिए जाने के बाद से ही नाफ्टोगज़ द्वारा उसके खराब परियोजना प्रबंधन और वित्तीय कठिनाईयों के कारण परियोजना के निष्पादन में लगातार विलम्ब हुआ। ओएनजीसी ने नाफ्टोगज़ यूक्रेन और यूक्रेन के वाणिज्य दूतावास को, दस्तावेज़ों के अनुसार यूक्रेन आधारित कम्पनी की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी होने के कारण नाफ्टोगज़ इण्डिया को वित्तीय सहायता तथा

♣ *तेल के सतत उत्पादन हेतु इलेक्ट्रिकल सबमर्सिबल की स्थापना जिसके लिए इलेक्ट्रिक पॉवर और संचार के लिए पानी के भीतर संयुक्त केबिल का प्रयोग करते हुए प्रोसेस प्लेटफार्म से कुआं प्लेटफार्मों के समूह को एक एकीकृत विद्युत नेटवर्क निर्धारित किया जाना अपेक्षित था।*

परियोजना प्रबंधन सहायता प्रदान करने के लिए नाफ्टोगज़ यूक्रेन को प्रेरित करने में उसकी सहायता लेने के लिए अक्तूबर 2008 से नवम्बर 2009 के दौरान पत्र लिखे। नाफ्टोगज़ यूक्रेन ने ओएनजीसी को सूचित किया (फरवरी 2010) कि नाफ्टोगज़ इण्डिया उसकी सहायक कम्पनी नहीं थी। ओएनजीसी द्वारा बाद में किए गए शोध से पता चला (मार्च 2010 को कार्पोरेट शोध रिपोर्ट) कम्पनी रजिस्ट्रार (आरओसी), दिल्ली और हरियाणा के साथ 14 जून 2005 को उसके समामेलन का दावा करते हुए नाफ्टोगज़ इण्डिया द्वारा निविदा के साथ प्रस्तुत दस्तावेज़ जाली थे। इस बात की भी पुष्टि की गई थी कि नाफ्टोगज़ इण्डिया का नाफ्टोगज़, यूक्रेन की पूर्णतः स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी के रूप में कभी भी समामेलन नहीं हुआ था।

इस प्रकार, ठेका, ओएनजीसी द्वारा प्रस्तुत जाली दस्तावेजों के आधार पर नाफ्टोगज़ इण्डिया को ही दिया गया था। इस बात की खोज के बाद कि नाफ्टोगज़ इण्डिया को प्रस्तुत दस्तावेज़ जाली थे, ओएनजीसी ने तकनीकी, वित्तीय तथा कानूनी मुद्दों की जांच के लिए सितम्बर 2010 में एक उच्च-स्तरीय समिति[1] (एचएलसी) का गठन किया और आगे की नीति की सिफारिश की। एचएलसी ने अपनी रिपोर्ट (11 नवम्बर 2010) में सिफारिश की कि नाफ्टोगज़ इण्डिया द्वारा कुछ शर्तों की पूर्ति की शर्त पर मई 2011 तक ठेका अनन्तिम रूप से बढ़ा कर नाफ्टोगज़ इण्डिया को एक अन्तिम अवसर प्रदान किया जाए जिसमें ये शर्तें शामिल हों (i) ओएनजीसी के अनुदेशानुसार ऑपरेट किए जाने वाले इस ठेके के लिए एक पृथक निम्बलेख खाता खोलना, (ii) विस्तार जारी करने की तारीख से 15 दिन के अन्दर उप-विक्रेताओं/उप-ठेकेदारों को भुगतान में सहायता करने के लिए परियोजना के निधिकरण हेतु एसबीआई के साथ निलम्बलेख खाते के लिए ₹ 50 करोड़ का निवेश/वित्तपोषण; (iii) विस्तार जारी करने की तारीख से 21 दिन के अन्दर ओएनजीसी को यूरो 6.5 मिलियन का अतिरिक्त पीबीजी जारी करना, (iv) 21 दिन के अन्दर साख-पत्र खोलना, (v) ओएनजीसी द्वारा विस्तार पत्र जारी करने के 30 दिन के अन्दर संसाधानों (आदमी, सामग्री और नौकाओं) को इकट्ठा करना, जिसमें विफल होने पर ठेका रद्द कर दिया जाएगा और ठेकेदार की पीबीजी ज़ब्त कर ली जाएगी। चूंकि नाफ्टोगज़ इण्डिया इन शर्तों का पालन करने में विफल रही, अतः ठेका 24 फरवरी, 2011 को रद्द कर दिया गया था। ठेका रद्द करने के समय, 56 *प्रतिशत* परियोजना पूरी कर ली गई थी तथा ओएनजीसी ₹ 239.14 करोड़ का भुगतान जारी कर चुकी थी। ठेका रद्द होने के कारण, निविदा पुनः आमन्त्रित की गई थी तथा काम दूसरे ठेकेदार को दे दिया गया था (मार्च 2012) जिसे मई 2013 तक पूरा किया जाना निर्धारित था।

ठेका रद्द करने के परिणामस्वरूप ठेकेदार द्वारा सृजित परिसम्पत्ति के प्रति अप्रैल 2008 से फरवरी 2010 की अवधि के दौरान दी गई नकदी को ध्यान में रखते हुए ओएनजीसी को ₹ 114.78 करोड़[2] की निवल हानि हुई। इसके अतिरिक्त, ओजीआई परियोजना इलेक्ट्रिकल सबमर्सिबल पम्प (ईएसपी) परियोजना को विद्युत प्रदान करने के लिए थी। पश्चिम अपतट से उत्पादन को बढ़ाने के लिए ओजीआई परियोजना को पूरा करना अत्यावश्यक था। ठेका रद्द करने और बाद में नया ठेका देने (मार्च 2012) के कारण परियोजना को पूरा करने में तीन वर्ष का विलम्ब होगा।

---

[1] ***एक आंतरिक समिति-जिसमें समिति के अध्यक्ष के रूप में कार्यकारी निदेशक (परिसम्पत्ति प्रबंधक मुम्बई उच्च परिसम्पत्ति); संयोजक के रूप में कार्यकारी निदेशक (प्रधान-अपतट इंजीनियरिंग सेवाएं); सदस्यों के रूप में ग्रुप महा प्रबंधक (वित्त एवं लेखा) और महा प्रबंधक (सामग्री प्रबंधन-अपतट लॉजिस्टिक्स ग्रुप) शामिल होते हैं।***

[2] ***फरवरी 2011 में ₹ 80.76 करोड़ मूल्य की 10 प्रतिशत पीबीजी ज़ब्त करने के बाद।***

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2012) किः

- ठेका, मूल कम्पनी अर्थात नाफ्टोगज़ यूक्रेन के तकनीकी अनुभव और वित्तीय ताकत के आधार पर नाफ्टोगज़ इण्डिया को दिया गया था। गारंटीदाता के रूप में, यूक्रेन की नाफ्टोगज़ ने नाफ्टोगज़ इण्डिया को ठेके के अनुसार अपने दायित्व का निर्वाह करने के लिए परियोजना प्रबंधन, वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए एक मूल कम्पनी गारंटी और एमओयू प्रस्तुत किया था।
- बीईसी के अनुसार बोलीदाता ने काम देने के लिए ज़रूरी समझे गए समस्त मानदण्डों जैसे तकनीकी, वाणिज्यिक और वित्तीय मानदण्ड का पालन किया। ठेका समुचित परिश्रम और कार्य देने के लिए बोलीदाता द्वारा आवश्यक सभी मानदण्डों जैसे तकनीकी, वाणिज्यिक और वित्तीय मानदण्ड पूरा करने के बाद ही दिया गया था।
- प्रबंधन ने यह भी बताया कि ठेका निर्धारित शर्तों को पूरा न करने और सत्यनिष्ठा पेक्ट[♥] का उल्लघंन करने पर ही रद्द किया गया था। यह तथ्य कि 2005 के बाद नाफ्टोगज़ यूक्रेन की कोई हिस्सेदारी नहीं थी, निविदा के समय अथवा उसके पश्चात् मार्च 2010 तक कभी भी ओएनजीसी को सूचित नहीं किया गया था।
- ठेका रद्द करने के कारण होने वाली ₹ 114.78 करोड़ की निवल हानि की पुष्टि करते समय, ओएनजीसी ने कहा (अगस्त 2012) कि कम्पनी ने अपने कानूनी अनुभाग के परामर्श से नाफ्टोगज़ इण्डिया से हानि की वसूली का मुद्दा उठाया है।

निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनज़र उत्तर स्वीकार नहीं हैः

- ओएनजीसी ने नाफ्टोगज़ इण्डिया द्वारा विदेशी कम्पनी की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी का दावा करने वाले पत्र द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ों की यथार्थता की स्वतंत्र जांच के माध्यम से अपेक्षित समुचित परिश्रम किए बिना जो कि इस बात को सुनिश्चित करने के लिए काफी महत्वपूर्ण था कि बोलीदाता मानदण्ड के अनुसार योग्य था, ठेका नाफ्टोगज़ इण्डिया को दे दिया। ओएनजीसी ठेका देने की तारीख पर सहायक कम्पनी में मूल कम्पनी की भागीदारी की शुद्धता की जांच करने में भी विफल रही। इस प्रकार, एक विवेकपूर्ण कारपोरेट के अनुसार, ओएनजीसी अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने और एक सक्षम कम्पनी को ठेका देने के विफल रही।
- निविदा की बीईसी में भी बोलीदाता द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ों की प्रामाणिकता अभिनिश्चित करने के लिए दस्तावेज़ों की स्वतंत्र जांच करने के लिए ओएनजीसी के अधिकार को रिज़र्व करने वाला खंड शामिल नहीं था ताकि निवारक के रूप में काम किया जा सके। यह तथ्य कि उक्त बोलीदाता ने ठेका लेने के लिए जाली दस्तावेज़ प्रस्तुत किए थे, का मार्च 2010 में ही पता चला था। इससे यह पता चलता था कि ओएनजीसी के पास बोलीदाताओं के दस्तावेज़ों की समुचित जांच करने की कोई प्रणाली नहीं थी।

[♥] *सरकारी संगठन में सम्भव भ्रष्टाचार पर अधिक सार्वजनिक देख-रेख सुनिश्चित करने के लिए और बोली प्रक्रिया में पारदर्शिता और सत्यनिष्ठा लाने के लिए प्रिंसिपल और बोलीदाता के बीच हस्ताक्षरित एक दस्तावेज़।*

- नाफ्टोगज़ इण्डिया के भाग पर धोखाधड़ी के कार्य के परिणामस्वरूप इस मामले में इतनी अधिक हानि उठाने के बावजूद, ओएनजीसी ने न तो मामला निदेशक-मंडल को सूचित किया था और न ही एक ऐसा मामला जो आपराधिक प्रतीत होता था, कि जांच हेतु अभी तक (दिसम्बर 2012) पुलिस के पास कोई प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज की थी।
- यह समस्त स्थिति इसलिए उत्पन्न हुई क्योंकि ओएनजीसी ने बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ों की उनके अर्हक मानदण्ड जैसे शुरूआती अवस्था में अनुभव और वित्तीय सक्षमता को पूरा करने के संबंध में बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ों की जांच करने के बजाए, बोलीदाता तथा उसकी मूल कम्पनी द्वारा हस्ताक्षरित एमओयू और कारपोरेट गारंटी प्राप्त करने के पश्चात् दस्तावेज़ों के अंकित मूल्य पर विश्वास किया, जिसमें मूल कम्पनी ने ठेके को सफलतापूर्वक पूरा करने के लिए सहायक कम्पनी के परियोजना प्रबंधन, वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान करने के प्रति सहायक कम्पनी के दायित्वों का भार लिया। दूसरे, नाफ्टोगज़ इण्डिया द्वारा शुरू में प्रस्तुत किए गए दस्तावेज़ों की जाँच ठेका देने से पहले की जानी चाहिए थी। नाफ्टोगज़ इण्डिया को नवम्बर 2007 में ठेका देने के पश्चात् मूल कम्पनी अर्थात नाफ्टोगज़ यूक्रेन के संदर्भ में जांच की गई थी। तथापि, जांच से पता चला कि भारत आधारित कम्पनी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ जिनमें विदेशी कम्पनी की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी होने का दावा किया गया था, जाली थे।

मामला अगस्त 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

10.9 एबीटी मीटर लगाने में विलम्ब के कारण क्रेडिट प्राप्त न होना और ब्याज की हानि।

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा एबीटी समर्थ मीटर लगाने में विलम्ब के कारण गुजरात राज्य की विद्युत वितरण कम्पनियों से "प्रापक इकाइयों" को दी गई विद्युत के प्रति ₹ 72.83 करोड़ का क्रेडिट प्राप्त नहीं हुआ और परिणामतः ₹ 23.12 करोड़ के ब्याज की हानि हुई।

ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (कम्पनी), अंकलेश्वर परिसम्पत्ति पर को-जेन केप्टिव विद्युत संयंत्रों (सीसीपीपीज़) और हज़ारी गैस प्रोसेसिंग संयंत्र (एचजीपीपी), सूरत ऑपरेट कर रही थी। इन सीसीपीपीज़ में सृजित विद्युत का इस्तेमाल संयंत्र ऑपरेशनों के लिए किया गया था तथा फालतू विद्युत का गुजरात एनर्जी ट्रांसमिशन कार्पोरेशन (गेटको) के साथ कम्पनी द्वारा हस्ताक्षरित[1] विद्युत करार की व्हीलिंग के अन्तर्गत ओपन एक्सेस यूज़र्स के रूप में उपभोग हेतु नौ[2] "प्रापक यूनिटों" को आपूर्त की गई थी। सभी "प्रापक इकाइयों" ने उपभोग हेतु विद्युत उत्तर गुजरात विज कम्पनी लिमिटेड (यूजीवीसीएल)-विद्युत वितरण कम्पनी से ली सिवाय एक अर्थात अंकलेश्वर एलपीजी संयंत्र को छोड़कर जिसने एक अन्य वितरण कम्पनी-दक्षिण गुजरात विज कम्पनी लिमिटेड

---

[1] जून, 2002 से एचजीपीपी के संबंध में और नवम्बर, 2000 से अंकलेश्वर सीसीपीपी के संबंध में।

[2] छः "प्रापक यूनिट" सीसीपीपी अंकलेश्वर से और तीन एचजीपीपी से:
अंकलेश्वरः1 सेन्ट्रल टैंक फॉर्म (सीटीएफ) नवगम, 2. सीटीएफ कलोल (अहमदाबाद) 3 सांथल इनसिट्र फेस I (महसाना),,4 बलोल इनसिट्र फ़ेस I (महसाना), 5. ग्रुप गेदरिंग स्टेशन (जीजीएस) एवं सीटीएफ दक्षिण सांथल (महसाना) और 6. अंकलेश्वर एलपीजी संयंत्र; और
एचपीजीजीः 1- सीटएफ महसाना, 2. बलोल इनसिट्र मेन (महसाना) और
3. सांथल इनसिट्र मेन (महसाना)

से विद्युत ली थी। विद्युत टैरिफ 0.5 हर्टज़ तक विद्युत फ्रीक्वेंसी में परिवर्तन से संबंधित थी तथा मीटरों ने 30 मिनट के समय ब्लॉक के अन्दर 0.5 हर्टज़ तक फ्रीक्वेंसी में परिवर्तन सहित संचरित/उपमुक्त विद्युत दर्ज की।

अगस्त 2006 में, गुजरात बिजली नियामक आयोग (जीईआरसी) ने एक आदेश जारी किया जिसमें यह कहा गया कि सभी अन्तर्राज्यीय ओपन एक्सेस यूज़र्ज के पास उपलब्धता आधारित टैरिफ (एबीटी) सक्षम इन्टर फेस मीटर होने चाहिए। इसका उद्देश्य 0.2 हर्टज़ तक औसत फ्रीक्वेंसी में परिवर्तन सहित वास्तविक समय के प्रत्येक 15 मिनट के टॉइम ब्लॉक में संचरित/उपमुक्त विद्युत का टैरिफ, तद्नुसार बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया था। तद्नुसार, यूजीवीसीएल ने कम्पनी[1] को ओपन एक्सेस के मामले में विद्युत वितरण कम्पनियों द्वारा अपनी जाने वाली पद्धति सूचित की (फरवरी 2008) और कम्पनी को एबीटी सक्षम मीटर लगाने का अनुरोध किया ताकि मांग पर आधारित बिलिंग दर्ज की जा सके। यूजीवीसीएल द्वारा अप्रैल 2008 और मई 2008 में दो अनुस्मारक जारी करने के बावजूद, कम्पनी द्वारा कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई थी। यूजीवीसीएल ने कम्पनी को दो महीने के अन्दर मीटर लगाने के लिए जनवरी 2010 में पुनः अनुस्मारक जारी किया और दो मास के भीतर लगाने का आदेश दिया। 1 अप्रैल 2010 को, जीईआरसी ने अगस्त 2006 में जारी अपने पिछले आदेश के कार्यान्वयन हेतु, अगस्त 2006 के आदेश में संशोधन करते हुए एक और आदेश जारी किया और निर्दिष्ट किया कि सभी वाणिज्यिक पहलुओं सहित अन्तर्राज्यीय एबीटी गुजरात में 5 अप्रैल 2010 से पूर्णतः कार्यान्वित हो जाएंगे।

कम्पनी ने 5 अप्रैल 2010 तक यूजीवीसीएल के आदेशों का पालन नहीं किया। 3 मई 2010 को, यूजीवीसीएल ने कम्पनी को सूचित किया कि कम्पनी द्वारा अपने प्रापक इकाइयों के परिसरों पर उक्त मीटर लगाने की कार्रवाई न करने के कारण विद्युत करार की व्हीलिंग के अन्तर्गत फालतू विद्युत की बिक्री हेतु क्रेडिट नहीं किया जाएगा।

एबीटी सक्षम मीटर न लगाने के कारण, यूजीवीसीएल और डीजीवीसीएल ने 5 अप्रैल 2010 से सभी "प्रापक इकाइयों" से संबंध में व्हील्ड विद्युत के प्रति क्रेडिट समायोजन सुविधा[2] देनी रोक दी। मार्च 2012 तक कम्पनी को प्रापक इकाइयों पर 5 अप्रैल 2010 से एबीटी मीटर लगाने तक की अवधि के लिए यूजीवीसीएल/डीजीवीसीएल से ₹ 122.86 करोड़ का क्रेडिट प्राप्त नहीं हुआ था।

कम्पनी ने अपेक्षित विनिर्देशनों के अनुसार उक्त मीटरों की खरीद हेतु वितरण कम्पनियों के लिए गेटको के सुझाव सहित स्टॉक के अभाव में मीटर लगाने में मई 2010 गेटको द्वारा व्यक्त असमर्थता का संदर्भ देते हुए जुलाई 2010 में गुजरात ऊर्जा विकास निगम लिमिटेड (जीयूवीएनएल)- यूजीवीसीएल और डीजीवीसीएल की होल्डिंग कम्पनी - के साथ मामला उठाया। कम्पनी ने मीटर लगाने का कार्य लम्बित होने के कारण क्रेडिट समायोजन हेतु एक अन्तरिम व्यवस्था करने का अनुरोध किया। अगस्त 2010 में, यूजीवीसीएल ने अपने पहले स्टैण्ड को दोहराया और कहा कि

---

[1] *अहमदाबाद परिसम्पत्ति*

[2] *ऑयल एण्ड नेचुरल गैस लिमिटेड के विद्युत संयंत्र से व्हील्ड विद्युत के प्रति क्रेडिट संबंधित महीने के लिए विद्युत के उपभोग हेतु प्रापक यूनिटों द्वारा दी जाने वाली कुल राशि से समायोजित किया जाएगा।*

कम्पनी को प्रापक इकाइयों में लगाने के लिए एबीटी सक्षम मीटरों की खरीद करनी है और उन्हें मीटर उपलब्ध कराने हैं और जब तक वे मीटर नहीं लगा दिये जाते, क्रेडिट देने से मना कर दिया।

कम्पनी ने मीटरों की खरीद की कार्रवाई दिसम्बर 2010 में शुरू की और मीटर काफी देर के बाद* लगाए गए थे। इस विषय पर बार-बार पत्राचार के बाद, जीयूवीएनएल और कम्पनी के बीच मार्च 2012 में एक बैठक की गई। बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि अप्रैल 2010 से एबीटी मीटरों को लगाने तक, यूजीवीसीएल इस अवधि के दौरान व्हील्ड विद्युत के लिए ₹ 5.49 प्रति यूनिट की दर पर प्रत्याशित औसत दर के बजाए, उस दर (₹ 2.25 प्रति यूनिट) पर, जिस पर जीयूवीएनएल ने कम्पनी से फालतू विद्युत खरीदी थी, कम्पनी को भुगतान करेगा। नवम्बर 2012 तक, कम्पनी ने इस व्यवस्था के अन्तर्गत बेची गई विद्युत के लिए ₹ 2.25 प्रति यूनिट की दर पर यूजीवीसीएल से ₹ 50.03 करोड़ प्राप्त किए थे। यद्यपि, कम्पनी ने शुरू में निम्नतर लागू दरों का विरोध किया था, तथापि, इसका यूजीवीसीएल के साथ अनुसरण नहीं किया गया था। ₹ 72.83 करोड़ की शेष राशि मार्च 2013 तक कम्पनी द्वारा वसूल नहीं की गई थी।

इस प्रकार, जीईआरसी विनियमों/आदेशों तथा विद्युत वितरण कम्पनी के अनुदेशों के पालन में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 72.83 करोड़ की कम प्राप्ति हुई जिसके कारण मई 2010 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान ₹ 23.12 करोड़ के ब्याज की हानि हुई। अंकलेश्वर एलपीजी संयंत्र के संबंध में मार्च 2013 तक कोई क्रेडिट समायोजन प्राप्त नहीं हुआ था।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (सितम्बर 2012) किः

- एबीटी व्यवस्था का कार्यान्वयन, जीईआरसी के अप्रैल 2010 के अन्तिम आदेश के कार्यान्वयन तक अनिश्चित स्थिति में था तथा जीईआरसी के अगस्त 2006 के आदेश के अनुसार, अन्तर्राज्यीय एबीटी प्रणाली का कार्यान्वयन का परीक्षण (एक परीक्षण कार्रवाई) चल रहा था;
- अगस्त 2006 को जीईआरसी आदेश ओपन एक्सेस यूज़र्ज तथा अप्रैल 2010 के जीईआरसी आदेश, जिसके द्वारा पिछले आदेश में संशोधन किया गया था, जारी होने पर इस प्रकार के यूज़र्ज को दिए गए आदेश की प्रयोज्यता को कवर नहीं करता था।
- यूजीवीसीएल से 2008 से पहले की तारीखों के पत्र कम्पनी को प्राप्त नहीं हुए थे तथा यूजीवीसीएल को इसके बारे में 15 मार्च 2010 को सूचित किया गया था। जीईआरसी ने अपने अप्रैल 2010 के आदेश में यह शर्त रखी कि एबीटी मीटर राज्य संचरण यूटिलिटी अर्थात गेटको द्वारा प्रदान किए जाएंगे। मई 2010 में, यूजीवीसीएल ने एबीटी मीटर लगाने के लिए अपनी असमर्थता व्यक्त की, मीटरों के तकनीकी विवरण कम्पनी को अक्तूबर 2010 में सूचित किए गए थे। गेटको ने अपने 27 मई 2010 के पत्र में 8 स्थानों पर एबीटी मीटरों को बदलने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया था; तथा

---

* ***महसाना परिसम्पत्ति के अन्तर्गत चार प्रापक इकाइयां अगस्त 2011 में; अहमदाबाद परिसम्पत्ति के अन्तर्गत दो प्रापक इकाइयां दिसम्बर 2011, जनवरी 2012 में, अंकलेश्वर परिसम्पत्ति के अन्तर्गत एलपीजी संयंत्र अगस्त 2012 में। दो स्थापनाएं प्रापक इकाइयां नहीं रही।***

- पॉवर व्हीलिंग के प्रति समंजन/समायोजन औसतन 65-70 *प्रतिशत* के बीच था न कि 100 *प्रतिशत* जैसा कि लेखापरीक्षा ने माना था और इसलिए निधियों का वित्तीय निहितार्थ अवरूद्ध हो गया तथा ब्याज की हानि प्रक्षेपित आंकड़ों से कम होगी।

निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनज़र प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं हैः

1. यह तर्क कि अन्तर्राज्यीय एबीटी शुरू में ट्रायल रन (एक परीक्षण कार्रवाई) पर संचालित किया जाना था, स्वीकार्य नहीं था क्योंकि 2006 के जीईआरसी आदेश सं.3 के खंड 20 में यह प्रावधान था कि अन्तर्राज्यीय एबीटी केवल तीन महीने की अवधि के लिए (30 नवम्बर 2006 तक) ही "ट्रायल रन" के रूप में संचालित किया जाना था। अन्तर्राज्यीय एबीटी संगत मीटरों को कार्यान्वित करने के लिए जीआरसी का संकल्प/निर्णय अगस्त 2006 के आदेश में पहले ही दर्ज था। अप्रैल 2010 का आदेश पिछले आदेश के कुछ विशेष प्रावधानों को स्पष्ट करना कारगर बनाना और उसके वास्तविक कार्यान्वयन पर निर्णय लेना था। अतः एक विवेकी ओपन एक्सेस यूज़र के रूप में, कम्पनी को अगस्त 2006 के जीईआरसी आदेश के प्रत्युत्तर में मीटर लगाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए थी। कम्पनी ने यूजीवीसीएल के 5 अप्रैल 2010 से व्हील्ड पॉवर के लिए क्रेडिट को रोकने के बाद ही खरीद के लिए राज्य विद्युत यूटिलिटीज़ के साथ सम्पर्क स्थापित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू की थी।

2. जीईआरसी के अगस्त 2006 के आदेश के खंड 14(ए) के अनुसार, आदेश के खंड 8 और 9 के अन्तर्गत विनिर्दिष्ट सभी ओपन एक्सेस यूज़र्ज में ओपन एक्सेस यूज़र्ज शामिल थे तथा उन्हें केन्द्रीय बिजली प्राधिकरण (मीटरों की स्थापना और संचालन) विनियम 2006 के अनुसार एबीटी संगत इंटरफेस मीटर प्रदान करना अपेक्षित था। उक्त आदेश के खंड 16 (एफ) (iii) में यह प्रावधान था कि चूंकि एबीटी/अनिर्धारित इंटरचेंज (यूआई) तंत्र के अन्तर्गत ऊर्जा लेखाकरण 15 मिनट के प्रत्येक ब्लॉक के लिए होगा, अतः उक्त ओपन एक्सेस उपभोक्ता मांग 15 मिनट की एकीकृत अवधि के आधार पर परिकलित की जाएगी। इस प्रकार, ओपन एक्सेस यूज़र्ज जीईआरसी अगस्त 2006 के अन्तर्गत आते थे और कम्पनी के लिए अगस्त 2006 से ही मीटरों की खरीद/स्थापना के लिए कार्रवाई शुरू करने का पर्याप्त कारण था, यद्यपि अगस्त 2006 के आदेश के संशोधन के रूप में जीईआरसी के अप्रैल 2010 के आदेश के अनुबंध I में इस श्रेणी का विशेष रूप से उल्लेख किया गया था।

3. यद्यपि अप्रैल 2010 में जारी जीईआरसी के आदेश में यह प्रावधान था कि अपेक्षित विनिर्देश के इंटर फेस एबीटी संगत मीटर, संबंधित इकाई/उपभोक्ता द्वारा एसटीयू को प्रतिपूर्त किए जाने वाले व्यय के ऐवज़ में सभी अन्तर्राज्यीय इकाईयों (ओपन एक्सेस यजूर्ज़ सहित) के इलाके में एसटीयू द्वारा प्रदत्त किए जाएंगे, तथापि यह कम्पनी के हित में ही था वह अप्रैल 2010 में जीईआरसी द्वारा जारी संशोधन से पूर्व यूजीवीसीएल के निदेशों के प्रत्यूत्तर में अपेक्षित मीटरों की खरीद/स्थापना के लिए कार्रवाई शुरू करे। कम्पनी ने अगस्त 2006 और अप्रैल 2010 के बीच वांछित कार्रवाई नहीं की। यदि कम्पनी का अप्रैल 2010 के जीईआरसी आदेश पर आधारित यह तर्क कि यह एसटीयू का ही उत्तरदायित्व था कि वह प्रापक यूनिटों के परिसरों पर ही मीटर लगाएगी, वैध मान भी लिया जाता है, तो कम्पनी

को जीईआरसी के अगस्त 2006 के आदेश जारी होने पर, संबंधित वितरण कम्पनी के साथ मामला लगातार प्रासेस करना चाहिए था क्योंकिः

(क) उत्पादक यूनिटों द्वारा राज्य ग्रिड में दी गई विद्युत के लिए क्रेडिट करना और विद्युत व्यवस्था की व्हीलिंग के अन्तर्गत प्रापक यूनिटों द्वारा विद्युत का उपभोग परस्पर संबंधित मामले थे; तथा

(ख) एबीटी टैरिफ प्रणाली के अन्तर्गत प्रापक यूनिटों द्वारा उपभोग की गई विद्युत के सही यूनिटों की रिकॉर्डिंग के लिए मीटर समय पर लगाना यह सुनिश्चित करने के लिए समग्र रूप से कम्पनी के हित में ही था कि उसे व्यवस्था के अन्तर्गत राज्य विद्युत यूटिलिटीज़ को बेची गई विद्युत के लिए समय पर क्रेडिट मिल जाता है।

4. बकाया राशि की गणना प्राप्ति योग्य पॉवर व्हीलिंग राशि के प्रति संबंधित लाभ केन्द्रों द्वारा की गई थी तथा उसे संबद्ध अवधि के लिए लेखाओं में मान्यता प्रदान की गई थी। इस राशि की गणना संबंधित उत्पादन इकाईयों द्वारा व्हीलिंग हानि की अनुमति प्रदान करने के बाद ही की गई और अन्य मामले एबीटी बिलिंग प्रणाली के अन्तर्गत लागू थे।

मामला जनवरी 2013 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय XI : विद्युत मंत्रालय

दामोदर वेली कारपोरेशन

11.1 तापीय विद्युत स्टेशनों में राख प्रबन्धन

11.1.1 प्रस्तावना

राख कोयला आधारित तापीय विद्युत स्टेशनों में विद्युत के उत्पादन के लिए कोयले के दहन के पश्चात् अवशेष है। लगभग 20 प्रतिशत राख के भाग को भट्टी के निचले भाग पर 'बोटम राख' के रूप में इकट्ठा किया जाता है। अन्य भाग इलेक्ट्रोस्टेटिक प्रीसिपीटेटरस (ईएसपी[1]) में 'फ्लाई ऐश' के रूप में इकट्ठा किया जाता है। इसका वातावरण में निकाले बिना संग्रहण और निपटान किया जाता है।

राख के निपटान के दो तरीके हैं - ड्राई प्रणाली और वेट प्रणाली। बोटम राख का निपटान वेट प्रणाली का उपयोग करते हुए किया जाता है अर्थात स्लरी के रूप में जबकि फ्लाई ऐश का संग्रहण/निपटान या तो 'वेट' अथवा 'ड्राई' प्रणाली का उपयोग करते हुए किया जाता है। ड्राई फ्लेश को ड्राई फ्लाई ऐश संग्रहण प्रणाली (डीएफएसीएस[2]) के रूप में इकट्ठा किया जाता है और जिसे बफर हूपरस से संयंत्र बाउन्डरी के बाहर अवस्थित स्टोरेज सिलोज में ले जाया जाता है/परिवहित किया जाता है।

ड्राई फ्लेश ऐश सीमेंट, कान्करीट और बहुत से अन्य मूल्यवान उच्च मूल्य वर्धित वाले प्रयोजनों के लिए मूल्यवान संसाधन/कच्ची सामग्री है। कान्करीट/मोरटार आदि में सीमेंट के प्रतिस्थापन के भाग के रूप में फ्लाई ऐश के उपयोग हेतु ड्राई फ्लाई ऐश संग्रहण की एक प्रणाली का स्थापित किया जाना आवश्यक है जो अधिकतर मितव्ययी, प्रभावी और पर्यावरणीय अनुकूल रूप में राख के उपयोग में एक अधिक दक्ष प्रणाली है।

तापीय विद्युत संयंत्रों में राख प्रबन्धन विद्युत उत्पादन में उपयोग किए गए कोयले की राख की मात्रा को कम करते हुए और इस प्रकार उत्पादित राख के उपयोग को बढ़ाते हुए राख के उत्पादन को सीमित करने को दर्शाता है।

11.1.2 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

1997-98 से 2001-02 तक की अवधि को कवर करते हुए 'दामोदर वेली कारपोरेशन (कारपोरेशन) में राख प्रबन्धन' पर एक समीक्षा वर्ष 2002-03 के लिए कारपोरेशन के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में समावेशित की गई थी। इसी प्रकार, 'डीवीसी तापीय विद्युत संयंत्रों के राख प्रबन्धन' पर एक दीर्घ पैराग्राफ वर्ष 2008-09 के लिए कारपोरेशन के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल किया गया था। उपर्युक्त प्रतिवेदनों में उल्लेख किए गए महत्वपूर्ण मामले निम्नलिखित थेः-

---

[1] *प्रीसिपीटेटरस (ईएसपी) एक डिवाईस है जो गैस से आस्थगित धूल के कणों को हटाता है अथवा प्रभारित प्लेटों पर कणों को इकट्ठा करते हुए और हाई-वोल्टेज इलेक्ट्रोस्टेटिक प्रभार को एप्लाई करते हुए निकास करता है।*

[2] *एक ड्राई फ्लाई ऐश संग्रहण प्रणाली ईएसपी से राख के संग्रहण और संयंत्र बाउन्डरी के बाहर अवस्थित स्टोरेज सिलोज में इसका परिवहन सुनिश्चित करती है।*

- ब्लेन्डिड कोयले के उपयोग न करने के कारण राख का अधिक उत्पादन और अधिक राख की मात्रा वाले कोयले का उपयोग;
- खराब राख सम्हलाई प्रणाली,
- राख की अपर्याप्त निकासी और निपटान;
- प्रदूषण नियंत्रण प्रतिमानों का उल्लंघन।

इन मामलों पर की गई कार्रवाई टिप्पणी अब तक (जनवरी 2013) प्राप्त नहीं हुई है। इसी बीच, डीवीसी के तापीय विद्युत स्टेशनों में विद्युत के बढ़ते हुए उत्पादन से राख के उत्पादन में पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई है। उपर्युक्त पृष्ठ पट में कारपोरेशन के चार तापीय विद्युत स्टेशनों (एमटीपीएस, डीटीपीएस, सीटीपीएस और बीटीपीएस[1]) में राख प्रबन्धन प्रणाली पर एक अनुवर्ती लेखापरीक्षा की गई थी जिसमें तीन वर्षों की अवधि (2009-10 से 2011-12) को कवर किया गया था।

11.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

विषयक लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्याः

- राख के उत्पादन का पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) द्वारा निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार प्रभावी रूप से नियमित और प्रबन्धन किया गया था;
- एक दक्ष तंत्र राख की निकासी के लिए स्थापित किया गया था;
- निकासी की गई राख का उपयोग एमओईएफ और कारपोरेशन के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रभावी रूप से किया गया था;
- एक दक्ष और पर्यावरणीय अनुकूल तंत्र राख के निपटान के लिए स्थापित किया गया था।

11.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

राख प्रबन्धन की प्रभावकारिता का निर्धारण करने के लिए मानदण्ड निम्न से उद्भूत किए गए थेः

- कोयले के ब्लेन्डिंग के लिए केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (सीईए) द्वारा नियत प्रतिमान;
- एमओईएफ/एमओपी/टीआईएफएसी/सीपीसीबी/पीसीबी[2] द्वारा नियत प्रतिमान;
- राख का अनुमानित और वास्तविक उत्पादन;
- उद्योग उत्तम प्रथा।

---

[1] *मेजीया थर्मल पावर स्टेशन (एमटीपीएस), दुर्गापुर थर्मल पावर स्टेशन (डीटीपीएस), चन्द्रपुर थर्मल पावर स्टेशन (सीटीपीएस), बोकारो थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस)।*

[2] *पर्यावरण एवं वन मंत्रालय/विद्युत मंत्रालय/प्रौद्योगिकी सूचना, पूर्वानुमान और निर्धारण परिषद/केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड/राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड।*

11.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

11.1.5.1 राख का उत्पादन

4210 मेगावाट (जून 2012) की प्रतिष्ठापित तापीय शक्ति वाले कारपोरेशन ने 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान 16.86 एमटीपीए राख का उत्पादन किया और 14.74 एमटीपीए राख का निपटान किया जैसाकि ब्यौरा नीचे दिया गया है;

कुल राख का उत्पादन और उपयोग

(आंकड़े मिलियन टन प्रतिवर्ष में)

	2009-10			2010-11			2011-12		
विद्युत स्टेशन	उपभुक्त कोयले में राख की मात्रा का औसत प्रतिशत	उत्पादन	उपयोग	उपभुक्त कोयले में राख की मात्रा का औसत प्रतिशत	उत्पादन	उपयोग	उपभुक्त कोयले में राख की मात्रा का औसत प्रतिशत	उत्पादन	उपयोग
बीटीपीएस'बी'	45.7	1.81	1.80	49.29	1.45	1.45	48.87	1.49	1.79
सीटीपीएस	45.33	0.61	0.62	48.57	0.83	0.39	50.79	1.17	0.76
डीटीपीएस	42.62	0.64	0.86	43.15	0.56	0.86	45.55	0.72	0.50
एमटीपीएस	38.5	1.65	1.81	43.63	2.64	1.70	45.49	3.29	2.20
जोड़		**4.71**	**5.09**		**5.48**	**4.40**		**6.67**	**5.25**

यह देखा गया था कि वर्ष 2009-10♦ को छोड़कर उत्पादित राख का पूर्णतः उपयोग नहीं किया गया था।

प्रबन्धन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि इसके विद्युत संयंत्रों (87.28 प्रतिशत) में राख का उपयोग देश के अन्य विद्युत उपयोगों की तुलना में बेहतर था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि इस प्रकार उपयोग की जाने वाली राख का पर्यावरण अनुकूल रूप में इसका उपयोग करने के बजाए परिवहन लागत व्यय करते हुए खान की भराई में आगामी उपयोग के लिए स्लरी फोर्म (कुल उपयोग का 89 प्रतिशत) में सब से अधिक राख पॉण्ड में ढेर लगाया गया था।

11.1.5.2 परिष्कृत और ब्लेन्डिड कोयले का उपयोग न करना

***(क)* कोयले का परिष्करणः** यह वह प्रक्रिया है जिसके द्वारा कच्चे कोयले की गुणवत्ता में या तो खुदाई हुए कोयले से बाह्य पदार्थ को कम करते हुए या सम्बद्ध राख या दोनों को कम करते हुए सुधार हुआ है। यह रन-ऑफ-मिल कोल के आकार, सम्हलाई और धुलाई की पूरी प्रक्रिया को बनाने के लिए उपयुक्त एक विस्तृत टरम है। परिष्कृत कोयले के उपयोग के कारण तापीय विद्युत संयंत्रों के निष्पादन में विभिन्न सुधार हुए जिसमें कार्बन डाइआक्साइड ने उत्सर्जन के कम करने के प्रति

♦ *वर्ष 2009-10 के दौरान राख का उपयोग पिछले वर्षों में उत्पादित राख के संचित शेष के निपटान के कारण सीटीपीएस, डीटीपीएस और एमटीपीएस में उत्पादित राख की अपेक्षा अधिक था।*

योगदान दिया और इसलिए सफाई विकास तंत्र[*] (सीडीएम) के अंतर्गत क्रेडिट के रूप में अनुमति दी गई। पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 जिसके अंतर्गत नियमों, निदेशों, आदि के उल्लंघन के लिए शास्ति लगाने के लिए सरकार को सशक्त करने के लिए एमओईए अधिसूचनाएं जारी की गई। एमओईएफ अधिसूचनाओं (1997, 1998 और 2001) के अनुसार विवेचनात्मक रूप से प्रदूषित क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले किसी तापीय विद्युत स्टेशन को 34 प्रतिशत से अधिक नहीं राख की मात्रा वाले परिष्कृत कोयले का उपयोग करना चाहिए। सीईए ने बीटीपीएस और डीवीसी के डीटीपीएस की पहचान की जो ब्लेन्डिड/परिष्कृत कोयले के उपयोग की आवश्यकता वाले 39 तापीय विद्युत स्टेशनों के मध्य थे।

(ख) इस प्रकार, उपर्युक्त दो विद्युत स्टेशनों में परिष्कृत कोयले का उपयोग न करना मात्र एमओईएफ प्रतिमानों का उल्लंघन ही नहीं था बल्कि इसके परिणामस्वरूप उन टीपीएस में 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान उत्पादन की लागत में बचत करने के अवसर को भी खोया।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2012) कि इसे परिष्कृत कोयले की आपूर्ति के लिए कोयला कम्पनियों के साथ लिया गया था लेकिन उनके द्वारा आपूरित कोयले की गुणवत्ता स्वीकार करने के लिए कोई विकल्प नहीं था। यह इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि कारपोरेशन को अपने निजी वाशरियों के गठन की संभावना का पता लगाना चाहिए।

(ग) कोयले का ब्लेन्डिंगः यह राख प्रबन्धन का एक महत्वपूर्ण साधन भी है क्योंकि यह फ्लू गैस में राख की कम मात्रा के उत्पादन करने और अपेक्षित ऊष्मा महत्व को सुनिश्चित करने के लिए अधिक राख की मात्रा वाले देशज कोयले के साथ कम राख की मात्रा वाले आयातित कोयले के मिश्रित करने के लिए आवश्यक है। राख क्षरण के कारण बायलर टयूब लिकेज का राख के उत्पादन को कम करते हुए भी परिहार किया जा सकता है। आयातित कोयले के ब्लेन्डिंग के लिए एनटीपीसी के बदरपुर पावर स्टेशन पर उपलब्ध अवसंरचनात्मक सुविधाओं का अध्ययन/विश्लेषण करने के लिए कारपोरेशन द्वारा गठित समिति ने हाई प्रेशर फायर हाइड्रोन्ट, चलायमान रेलवे पुल के नवीनीकरण, डोजर प्रचालन द्वारा ब्लेन्डिंग आदि के प्रतिष्ठापन जैसे विभिन्न उपायों की सिफारिश की (जून 2008)। लेखापरीक्षा ने देखा कि समीक्षा के अंतर्गत कारपोरेशन के चार विद्युत स्टेशनों में कोई ब्लेन्डिंग सुविधा प्रतिष्ठापित नहीं की गई थी। राख क्षरण के कारण 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के दौरान विद्युत स्टेशनों में बॉयलर टयूब लिकेज (15717.5 घण्टे) के दृष्टान्त थे जिसके परिणामस्वरूप 2407.28 एमयू की उत्पादन हानि हुई। इस हानि का देशज कोयले के साथ आयातित कोयले के ब्लेन्डिंग द्वारा परिहार किया जा सकता है।

प्रबन्धन ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2012) कि कोयले का ब्लेन्डिंग संयंत्रों की अवसंरचनात्मक कमियों के कारण नहीं किया जा सका।

---

[*] *सफाई विकास तंत्र (सीडीएम) ग्रीन हाऊस गैस उत्सर्जन के कम करने में अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग के लिए कयाटो प्रोटोकोल के अंतर्गत एक सुनम्य प्रबन्ध है। सीडीएम ने कार्बन डाइआक्साइड के प्रत्येक एक टन के बराबर प्रमाणित उत्सर्जन कमी (सीईआर) क्रेडिटस का अर्जन करने के लिए विकसित हो रहे देशों में उत्सर्जन-कमी परियोजनाओं की अनुमति दी। सीईआर का घटे हुए उत्सर्जन के लिए अपने लक्ष्यों के भाग को पूरा करने के लिए औद्योगिकीय देशों द्वारा व्यापार और विक्रय एवं उपयोग किया जा सकता है।*

आगे यह भी देखा गया कि डीटीपीएस में कोयले में राख की अधिक मात्रा के कारण इसके ईएसपी का निष्पादन प्रभावित हुआ था जिसके परिणामस्वरूप काले धुएं का उत्सर्जन हुआ। उत्सर्जन 150एमजी/एनएम3 के प्रतिमान के प्रति 439.59 एमजी/एनएम3 (10 सितम्बर 2009) से 5403.45 एमजी/एनएम3 (20 दिसम्बर 2010) के अधिकतम तक अधिक हुआ। परिणामतः, पश्चिम बंगाल प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (डब्ल्यूबीपीसीबी) ने डीटीपीएस पर ₹20 लाख की प्रदूषण लागत/शास्ति लगाई (सितम्बर 2011) और पर्यावरणीय प्रतिमानों का अनुपालन करने के लिए एक आश्वासन के रूप में समान राशि की बैंक गारन्टी प्रस्तुत करने के लिए आदेश दिया। कारपोरेशन ने शास्ति का भुगतान किया (अक्तूबर 2011) और डब्ल्यूबीपीसीबी को बैंक गारन्टी प्रस्तुत की।

11.1.5.3 सफाई विकास तंत्र पर पहलों का अभाव

'विद्युत स्टेशनों को उन कार्यविधियों को अपनाने की आवश्यकता है जो उत्पादन की दक्षता को बढ़ाती हैं और समग्र संयंत्र ऊर्जा दरों में सुधार करती है। ईंटों और सीमेंट के निर्माण में, डीएफएसीएस के प्रतिष्ठापन और ऐश वाटर रीसरक्यूलेशन प्रणाली में फ्लाई ऐश के उपयोग को सीडीएम अर्हता प्राप्त परियोजनाओं में शामिल किया गया है। उपर्युक्त अभिलाभों और आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए कारपोरेशन ने सीडीएम परियोजनाओं को लेने का निर्णय लिया (सितम्बर 2007) और उपर्युक्त परियोजनाओं के लिए रूचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित की। यद्यपि कुछ पक्षकारों ने उत्तर दिया फिर भी प्रबन्धन ने न तो कोई पुनः कार्रवाई की और न ही बोर्ड को सूचित किया। बोड ने आगे इस मामले पर मॉनीटर नहीं किया।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2012) में सीडीएम पर कोई पहल करने के लिए किसी कारण का उल्लेख नहीं किया।

11.1.5.4 एक व्यापक राख प्रबन्धन नीति का अभाव

एमओईएफ ने भूमि पर फ्लाई ऐश का ढेर धीरे-धीरे हटाने के निदेश दिए (सितम्बर 1999)। यह देखा गया था कि 10 वर्षों के बीतने के पश्चात् कारपोरेशन ने ड्राई फ्लाई ऐश उपयोग के लिए एक नीति का निरूपण किया (जून 2009)। इस नीति की मुख्य विशेषता सीमेंट उद्योगों द्वारा ड्राई रूप में राख के उपयोग पर केन्द्रण करना था ताकि कारपोरेशन राख निकासी के कारण 80 प्रतिशत की राशि की परिवहन लागत को बचा सके और साथ-साथ एमओईएफ द्वारा निर्धारित पर्यावरणीय प्रतिमानों का अनुपालन कर सके। एमओईएफ ने अपनी अधिसूचना (नवम्बर 2009) के माध्यम से तापीय विद्युत स्टेशनों में सभी विनिर्माताओं/एजेंसियों/उद्यमियों को ड्राई फ्लाई ऐश का आबंटन करना अनिवार्य कर दिया था। तथापि, कारपोरेशन ने राख के उपयोग के लिए अन्य विनिर्माताओं और एजेंसियों को शामिल करने में लगभग दो वर्ष लिए (सितम्बर 2011) ।

(क) ड्राई फ्लाई ऐश संग्रहण प्रणाली

जून 2009 की नीति में यह परिकल्पना की गई थी कि विद्युत स्टेशनों में उत्पादित कुल राख के 80 प्रतिशत को उपयोगकर्ता एजेंसियों को आपूर्ति के लिए डीएफएसीएस के माध्यम से संग्रहीत किया जा सकता है। यूनिटों में डीएफएसीएस के प्रतिष्ठापन/चालू करने की प्रास्थिति नीचे दी गई हैः

टीपीएस	यूनिट	लक्ष्य तारीख	वर्तमान स्थिति
बीटीपीएस	1, 2 एवं 3	अप्रैल से जुलाई 2009	यूनिट-2 को चालू किया गया लेकिन निष्क्रिय पडी हई है
			यूनिट-1 एवं 3 को अभी चालू नहीं किया गया
सीटीपीएस	1, 2, एवं 3	दिसम्बर-10	निविदा करने के स्तर पर
डीटीपीएस	3 एवं 4	दिसम्बर-10	निर्माण स्तर पर
एमटीपीएस	1 से 6		यूनिट 1 से 3-सिलो को पहले से ही एलआईएल के साथ जोड़ा गया है
			यूनिट 4, 5 एवं 6 का सिलो परिचालन में है

डीएफएसीएस के प्रतिष्ठापन न करने के कारण कारपोरेशन को राख पोन्डस से राख की निकासी करनी थी और परिवहन, लागत खर्च करते हुए इसका खुले कास्ट खानों में ढेर लगाना था। यह देखा गया था कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान कारपोरेशन को राख के परिवहन (142.67 लाख क्यूबिक मीटर) पर ₹219.40 करोड़ खर्च करना पड़ा था और इसलिए इसने ₹175.50 करोड़ (₹219.40 करोड़ का 80 प्रतिशत) के बचाने के अवसर को खोया। उपर्युक्त परिवहन व्यय स्वरूप में आवर्ती है और टैरिफ के माध्यम से प्रतिपूर्ति योग्य नहीं है।

प्रबन्धन ने बताया (दिसम्बर 2012) कि कारपोरेशन ने पहले ही अपनी सभी नई यूनिटों में डीएफएसीएस का प्रतिष्ठापन कर दिया था और पुरानी यूनिटों में इसे प्रतिष्ठापित करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की गई थी। यह देखा गया था कि डीएफएसीएस सीटीपीएस की नई यूनिटों (यूनिट # 7) में से एक में चालू नहीं किया गया था। आगे यह देखा गया कि डीएफएसीएस पुरानी यूनिटों में प्रतिष्ठापित नहीं किया गया था (दिसम्बर 2012)।

प्रबन्धन का तर्क कि डीएफएसीएस के प्रतिष्ठापित न करने के कारण कोई हानि नहीं हुई थी, स्वीकार्य नहीं था चूंकि जून 2009 में नीति को बनाते हुए स्वयं प्रबन्धन द्वारा परिवहन लागत में बचतों की परिकल्पना की गई थी।

(ख) राख निपटान पहलें

कारपोरेशन के परिसरों से राख का उठाव खराब था। एमटीपीएस में खराब उठाव, डीएफएसीएस वाले सज्जित स्टेशन के लिए कारण ड्राई फ्लाई ऐश सिलों पर प्रचालकों की अनुपलब्धता, एमटीपीएस के गेट पर भीड़-भाड़ के साथ-साथ समय प्रतिबन्ध थे। कारपोरेशन ने उपर्युक्त कमियों को दूर करने के लिए उपर्युक्त कार्रवाई नहीं की।

प्रबन्धन का तर्क (दिसम्बर 2012) कि फ्लाई ऐश के उठाने वालों की अनुपलब्धता के कारण राख का राख पोन्डस में ढेर लगाना पड़ा था जो राख के खराब उठाव के रूप में स्वीकार्य नहीं था जो प्रत्याशित राख उठाने वालों को राख की आपूर्ति के लिए अवसंरचनात्मक सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण था।

(ग) उपयोगकर्ता एजेंसियों को अनुचित ठेकागत अभिलाभ

एमओईएफ अधिसूचना के अनुसार तापीय विद्युत स्टेशनों को राख उपयोगकर्ता एजेंसियों को भूमि, विद्युत, आदि उपलब्ध कराते हुए उन्हें सरल बनाना चाहिए और क्षेत्र जहां राख का उत्पादन किया

जाता है के सामीप्य में राख आधारित उत्पादन यूनिटों को प्रोन्नत और गठित करने के लिए राख उठाने वाले क्षेत्रों को अभिगम मुहैया कराना चाहिए। कारपोरेशन ने अपनी सीमेंट फैक्टरी जिसका गठन एमटीपीएस परिसरों पर किया जाना था के लिए एमटीपीएस की तीन यूनिटों (यू सं.1,2 एवं 3) से निःशुल्क लागत पर 1200 टन (+/-25प्रतिशत) प्रतिदिन (टीपीडी) की अनुमानित मात्रा के लिए ड्राई फ्लाई ऐश के संग्रहण के लिए लाफरगे इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड (एलआईएल) के साथ एक करार किया (अप्रैल 2005)। करार के अनुसार कारपोरेशन ने 30 वर्षों के लिए दीर्घकालिक आधार पर एमटीपीएस में 78 एकड़ भूमि पट्टे पर ली, जिसमें विद्युत संयंत्र के अन्दर फ्लाई ऐश के लिए संग्रहण, वर्गीकरण, भण्डारण और परिवहन प्रणाली के प्रतिष्ठापन के लिए एलआईएल द्वारा व्यय की गई प्रारम्भिक पूंजीगत लागत के 66 प्रतिशत और एलआईएल द्वारा खर्च किए जाने वाली उपर्युक्त प्रणाली की प्रचालन एवं अनुरक्षण (ओएण्डएम) लागत के 60 प्रतिशत के शेयर के लिए सहमति हुई। कारपोरेशन ने एमटीपीएस पर कोयला ले जाने के लिए अपनी अकेली आन्तरिक रेलवे लाइन जैसी सामान्य अवसंरचना सुविधाओं को शेयर करने के लिए एलआईएल को भी अनुमति दी।

यह देखा गया था कि एलआईएल के साथ उपर्युक्त करार की निबंधन एवं शर्तें निम्नलिखित आधार पर कारपोरेशन के वित्तीय हितों के प्रतिकूल थीं।

- विद्युत संयंत्र के अन्दर फ्लाई ऐश के लिए संग्रहण, वर्गीकरण, भण्डारण और परिवहन प्रणाली के संबंध में एलआईएल द्वारा व्यय की गई प्रारम्भिक पूंजीगत लागत का शेयरिंग वित्तीय रूप से विवेकपूर्ण नहीं था क्योंकि एलआईएल में कारपोरेशन का कोई पणधारी नहीं था।

- सीमेंट संयंत्र को करार में किसी लाभ शेयरिंग खण्ड के बिना मात्र एक रूप से एलआईएल द्वारा प्रचालित किया जाता है। इस प्रकार, करार (30 वर्षों) की समस्त अवधि के दौरान कारपोरेशन द्वारा ओएण्डएम के शेयरिंग में वाणिज्यिक औचित्य का अभाव था।

- एमटीपीएस के समर्पित अकेली आन्तरिक 'रेलवे लाइन के उपयोग के लिए एलआईएल को अनुमति देने से बार-बार आन्तरिक कोयला रेक संचलन में बाधा आई जिसके कारण विद्युत के उत्पादन की हानि हुई। नवम्बर 2011 के दौरान, एमटीपीएस की यूनिट 7 ऐसी बाधाओं के कारण विद्युत का उत्पादन नहीं कर सकी और उसने ₹3.28 करोड़ की अंशदान हानि वहन की।

- एलआईएल को ऐसी अनुचित सुविधा का दिया जाना एमओईएफ निदेशों के अनुसार नहीं था।

सीमेंट संयंत्र (अप्रैल 2009) के चालू होने पर, एलआईएल ने कारपोरेशन के शेयर (₹12.22 करोड़ का पूंजीगत व्यय और ₹ 4.14 करोड़ की ओएण्डएम लागत) की ₹16.36 करोड़ की प्रतिपूर्ति के लिए अपना दावा प्रस्तुत किया। ₹1.12 करोड़ की राशि के लिए दूसरा दावा एमटीपीएस पर अपने संयंत्र के पुनः स्थापन के प्रति एलआईएल द्वारा प्रस्तुत किया गया था। ये दावे कारपोरेशन की समीक्षा के अंतर्गत थे (सितम्बर 2012)।

प्रबन्धन ने लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार कर लिया है (दिसम्बर 2012)।

लेखापरीक्षा ने पुनः देखा कि इसके विद्युत स्टेशनों से राख की आपूर्ति के लिए उपयोगकर्ता एजेंसियों के साथ एनटीपीसी द्वारा किए गए करारों में पूंजी के शेयरिंग और ओएण्डएम लागत के लिए कोई खण्ड शामिल नहीं था।

11.1.5.5 राख की निकासी

(क) राख सम्हलाई संयंत्र तथा इलेक्ट्रो स्टेटिक प्रीसिपीटेटर के निष्पादन के अन्तर्गत

राख सम्हलाई संयंत्र (एएचपी) के हूपर फॉर्मिंग पार्ट के माध्यम से बायलर तथा फ्लश से उत्पन्न उड़ती हुई राख को एन्ट्रेप हेतु तापीय विद्युत संयंत्र में इलेक्ट्रो स्टेटिक प्रीसिपीटेटर (ईएसपी) को लगाया गया है। ऊर्जा स्टेशनों की लेखापरीक्षा के तकनीकी प्रतिवेदन के अनुसार, बीटीपीएस, एमटीपीएस तथा डीटीपीएस में एएचपी हूपरो से कम राख निकासी के कारण ईएसपीज की कार्यप्रणाली प्रभावित हुई। इसके अलावा, ईएसपी तथा एएचपी द्वारा अपर्याप्त राख निकासी के परिणामस्वरूप 2009-10 से 2011-12 की समयावधि के दौरान तीन तापीय विद्युत संयंत्रों में भार प्रतिबंध तथा 402.3 एमयू के तत्काल उत्पादन की हानि हुई और कॉरपोरेशन को ₹ 64.96 करोड़ की योगदार हानि उठानी पड़ी।

प्रबंघन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि बीटीपीएस तथा डीटीपीएस के ईएसपीज निष्पादन में कोयले की अधिक राख के कारण रूकावट हुई। प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ईएसपी तथा एएचपी के नियमित रख-रखाव द्वारा उत्पादन हानि से बचा जा सकता था।

(ख) सीमित राख पोंड क्षमता

चार तापीय विद्युत स्टेशनों के बीटीपीएस तथा एमटीपीएस में कॉरपोरेशन की राख पोंड क्षमता सीमित हैं। बीटीपीएस में, बीटीपीएस "बी" (3 x 210 एमडब्ल्यू) की ऊर्री राख तथा शुष्क उड़ती हुई राख दोनों को कोनार नदी के समीप मौजूदा राख पोंड के अन्दर प्रवाह किया जाता है। राख पोंड का क्षेत्र 12.07 हैक्टेयर है जो उत्पादित राख के सामंजस्य के लिए पर्याप्त नहीं है इसलिए पोंड से उन्मुक्त माइनस में ऐसी राख की निरन्त निकासी की आवश्यकता हैं। यह देखा गया कि झारखण्ड उच्च न्यायालय के आदेश (जुलाई 2006) पर आधारित झारखण्ड राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जेएसपीसीबी) को बीटीपीएस-बी अथवा कोनार और दामोदर को शामिल करते हुए अन्य सहायक नदियों को प्रदूषित करने के कारणों के लिए इकाई समापन के आदेश के प्रति उपयुक्त कार्रवाई हेतु निर्देशित किया गया। बीटीपीएस ने मौजूदा राख पोंड के परित्याग तथा शून्य प्रवाह प्रणाली के साथ एक दूरी के स्थान पर नया राख पोंड बनाने का वचन दिया (जनवरी 2007)। गोविंदपुर क्षेत्र में नूरीनगर पर (बीटीपीएस से लगभग 4 किमी. दूर) नया राख पोंड बनाने का कार्य ₹ 48.50 करोड़ की लागत पर 18 माह अर्थात मार्च 2010 तक पूर्ण होने की नियत तिथि के साथ हिन्दुस्तान स्टीलवर्क कनस्ट्रक्शन लिमिटेड (एचएससीएल) को दिया गया (नवम्बर 2008)। कार्य का कार्यक्षेत्र बाद में संशोधित किया गया (नवम्बर 2011) जिसके परिणामस्वरूप कार्य पूरा होने में विलम्ब हुआ। कार्य की लागत ₹ 76 करोड़ तथा कार्य पूर्ण होने की अवधि जून 2012 तक बढ़ी। तथापि, कार्य पूरा नहीं (दिसम्बर 2012) हुआ था। इसके अलावा, नदियो में प्रदूषण तथा अवसादन के कारण बहिः स्राव जारी रहा। इसी बीच में, जेएसपीसीबी ने बीटीपीएस-बी के इकाई # 1 कार्य के समापन हेतु (जनवरी 2010) नोटिस जारी किया (दिसम्बर 2009)। कॉरपोरेशन ने मामले पर पुनः विचार हेतु (जनवरी 2010)तथा स्थायी राख पोंड के जल्द निर्माण हेतु जिम्मेदारी लेने के लिए जेएसपीसीबी को अनुमोदन किया जोकि अभी तक लंबित था (दिसम्बर 2012)।

(i) स्थान के अधिग्रहण में विलम्ब के परिणास्वरूप पर्यावरणीय अवक्रमण

220 लाख एम^3 की क्षमता तथा 600 ऐकड के एक स्थान के साथ इकाई # 1,2 व 3 (3 x 210 एमडब्ल्यू) की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु एमटीपीएस में नया राख पोंड बनवाया गया। राख पोंड के निर्माण हेतु कोई अतिरिक्त स्थान अधिग्रहण के बिना तत्काल पाँच अतिरिक्त इकाई क्रमशः♥ 2005,2008,2011 तथा 2012 में अधिकृत की गई। इसके अलावा, उन्मुक्त माइन्स में राख पोंड से राख निकासी हेतु कार्य में विलम्ब हुआ। निकासी 2009 में प्रारम्भ हुई जब तक राख पोंड 175.08 लाख एम^3 राख से भर गए थे। राख निकासी दर (अर्थात् 2.25 लाख एमटी प्रति माह) राख पोंड में राख के संग्रहण की दर (अर्थात् लगभग 3 लाख एमटी प्रतिमाह) के अनुरूप नहीं थी



इसके परिणामस्वरूप राख पोंड भर रहे थे। यह देखा गया कि वहां वाहन आवागमन हेतु मार्ग की अनुपस्थिति के कारण कारपोरेशन द्वारा भूमि के गैर-अधिग्रहण द्वारा राख पोंड से राख उठाने के लिए वाहन के आवागमन पर प्रतिबंध था। पास के धान के खेतों में (उपरोक्त वर्णित) राख की गारा की फिसलन के परिणामस्वरूप आसपास की 300 ऐकड़ भूमि प्रभावित हुई। कॉरपोरेशन को 2009-10 तक, 150 ऐकड भूमि के लिए ₹ 1.74 करोड़ के परिहार्य फसल मुआवजे का भुगतान करना पड़ा (जनवरी 2012) तथा शेष 150 ऐकड के लिए मुआवजे का भुगतान करना है (अगस्त 2012)। राख के पोंड में दरार (मार्च 2012) के कारण, बाँधों के तल पर उड़ती हुई राख के अधिक जमाव की वजह से पश्चिम बंगाल के आस-पास के बांध (जामगरी बांध तथा अपर मल्लारा जोर बाँध) प्रभावित हुए जिससे इन बाँधों की क्षमता कम हुई तथा अधिकार क्षेत्र में सिंचाई की समस्याएं पैदा हुई। पश्चिम बंगाल सरकार के खण्ड विकास अधिकारी ने देखा (08 जून 2012) कि मल्लारा जोर बाँध राख से पूरी तरह घिरा हुआ था तथा उसका जल आस-पास के कृषि क्षेत्र को बर्बाद कर रहा था, आवासीय क्षेत्रो के पास जमा हो रहा था तथा आवासीय लोगो के बीच श्वास संबंधी समस्याऐं उत्पन्न कर रहा था। कॉरपोरेशन, उपरोक्त बाँधो की सफाई की लागत को वहन करने हेतु उत्तरदायी हैं।

♥ इकाई-4-210 एमडब्ल्यू, इकाई-5 व 6-2 x 250 एमडब्ल्यू तथा इकाई-7 व 8-2 x 500 एमडब्ल्यू

प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि अतिरिक्त पोंड हेतु भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया एमओईएफ के साथ ली गई थी। भूमि अधिग्रहण के कार्य में देरी औचित्य विहीन थी तथा इसके परिणामस्वरूप पर्यावरणीय निम्नीकरण हुआ।

11.1.5.6 राख की निकासी हेतु संविदा प्रक्रिया की अनुपयुक्तता

कॉरपोरेशन ने राख पोंड से राख निकासी हेतु एक प्रथा के तहत जिसको 2006 से पूर्व डीवीसी अवधि में अपनाया गया था, आवश्यक अर्हता प्राप्त (आरक्यू) निविदा के केवल उन ठेकेदारों को प्रतिबंधित किया (नवम्बर 2006) जिन्हें " राख अथवा अर्थ निकासी " के रूप में क्यूआर रखने के उद्योग अभ्यास के बजाय "ऊर्जा स्टेशनों में राख की निकासी तथा डम्पिंग " में अनुभव था। तद्नुसार दिए गए ठेकों के समाप्त होने के कारण कॉरपोरेशन ने उपरोक्त क्यूआर प्रतिबंधन के आधार पर नई निविदाएं आमंत्रित की (मार्च 2010)। इस प्रक्रिया ने सीवीसी दिशा-निर्देशो तथा कॉरपोरेशन के मेन्यूअल प्रबन्ध तथा कार्यों के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए अर्हता प्राप्त बोलीदाताओं के बीच उत्पादन संघ का निर्माण किया। तद्नन्तर कॉरपोरेशन ने तत्काल ऊर्जा मंत्रालय (अगस्त 2010) के आदेश पर क्यूआर को परिष्कृत किया तथा नवम्बर 2006 से अर्थात् "राख या अर्थ निकासी " से पूर्व प्रचलित नियमों के उल्लंघन द्वारा इसे अधिक प्रतिस्पर्घात्मक बना दिया। मार्च 2010 में जारी निविदाओं को रद्द करके नई निविदाएं जारी की गई (सितम्बर 2010)। मौजूदा ठेकेदारों द्वारा दायर मामले में शीर्ष न्यायालय ने एक अन्तरिम आदेश दिया (दिसम्बर 2011) कि कॉरपोरेशन, परिष्कृत क्यूआर पर आधारित नए ठेके तैयार कर सकता है परन्तु आदेश केवल मामले का निर्णय होने के बाद लागू किया जा सकता था तथा यह मामला दिसम्बर 2012 तक लंबित था। यह देखा गया कि बीटीपीएस, डीटीपीएस तथा एमटीपीएस की नई निविदाओं (क्यूआर के साथ छूट प्राप्त) (सितम्बर-अक्तूबर 2010) के सन्दर्भ के साथ एल 1 बोलीदाता अनुमानित दर की तुलना में क्रमशः 24.8 प्रतिशत, 23.3 प्रतिशत तथा 2.85 प्रतिशत कम पाए गए। इस प्रकार 2007 में क्यूआर प्रतिबंध के कारण कॉरपोरेशन, प्रतिस्पर्घात्मक बाजार दरों को प्राप्त नहीं कर सका तथा 2008-09 से 2011-12 की समयावधि के दौरान ₹ 145.43 लाख एमटी की ढुलाई पर ₹ 32.84 करोड़ का अतिरिक्त व्यय♦ उठाना पड़ा।

उपरोक्त आपत्ति को स्वीकारते हुए, प्रबंधन ने कहा (दिसम्बर 2012) कि कार्यों व क्रय मैन्यूअल तथा सीवीसी दिशा-निर्देशों के साथ परिष्कृत क्यूआर को क्रम से अंतिम रूप दिया गया।

11.1.5.7 राख की उपयोगिता/ निपटान

(क) पर्यावरणीय प्रतिमानों का अनुपालन न करने के कारण उत्पादन की हानि

बीटीपीएस-बी संयंत्र में उत्पादित राख को केन्द्रीय कोल्फील्ड लिमिटेड (सीसीएल) की बोकरो एवं कारगली क्षेत्र की माइनस में डाला जाता है। सीसीएल के साथ तत्कालीन समझौते की शर्तों (दिसम्बर 2010) में, बीटीपीएस को प्रदूषण से बचाव हेतु डोजर के साथ नियमित उड़ती हुई राख के संघनन तथा मिट्टी से ऊपरी सुधार के लिए आवश्यक उपाय करने है तथापि, यह देखा गया कि सीसीएल द्वारा बार-बार चेतावनी के बाबजूद बीटीपीएस ने इस सम्बंध में आवश्यक कार्रवाई नहीं की। सीसीएल ने बीटीपीएस को अपनी माइन्स में राख के निपटान हेतु 41 दिनों के लिए

♦ *₹ 147.87 (डीटीपीएस), ₹ 222.41 (एमटीपीएस), ₹136.29 (सीटीपीएस) तथा ₹ 115.96 (बीटीपीएस) के पहले की संवीक्षा दर।*

(11.05.2012 से 20.06.2012) मना कर दिया जिसके कारण राख की सीसीएल माइनस के अन्दर डम्पिंग करने के लिए राख पोंड से निकासी नहीं की जा सकी। परिणामस्वरूप बीटीपीएस को 46.669 एमयू की उत्पादन हानि तथा ₹ 8.40 करोड़ की राशि की प्रेषण हानि के साथ अपनी इकाई को 316 घंटो के लिए (08.06.12 से 15.06.12 तक) बन्द करना पड़ा।

प्रबंधन ने उत्तर दिया कि बीटीपीएस का उपरोक्त अवधि के दौरान बन्द होना पर्यावरणीय नियमों के उल्लंघन के कारण नहीं था। यह विवाद स्वीकार्य नहीं था क्योंकि बीटीपीएस प्रबंधन के अपने मुख्यालयों के साथ तथा सीसीएल, जेएसपीसीबी तथा झारखण्ड राज्य विद्युत बोर्ड के साथ पत्राचार से पता चला कि उत्पादन, उपरोक्त अवधि के दौरान राख पोंड से राख की निकासी न होने के कारण बाधित था।

निष्कर्ष

कॉरपोरेशन के लिए राख का प्रबंधन करना एक लम्बे समय तक रहने वाली समस्या है। एमओईएफ तथा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने एक प्रभावी तथा पर्यावरण अनुकूल तरीके से राख के उत्पादन, संग्रहण, निकासी तथा उपयोग कम करने हेतु समय-समय पर निर्देश जारी किए थे। राख सम्हलाई प्रक्रिया, सभी विद्युत स्टेशनों में सूखी उड़ती हुई राख की संग्रहण प्रणाली स्थापित न करना, राख पोंड के खराब प्रबंधन के कम निष्पादन तथा इसके अलावा परित्यक्त माइन्स में डंपिग के कारण उत्पादन हानि, नदी व बाँध प्रदूषण तथा धान के खेतों की हानि हुई। राख के परिवहन पर अधिक परिहार्य लागत वहन करना जारी रहा। कॉरपोरेशन को सीडीएम परियोजनाओं के माध्यम से एक पर्यावरण अनुकूल तरीके से राख के उपयोग हेतु एक स्पष्ट नीति के विकास करने की आवश्यकता है।

मामला दिसम्बर 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

11.2 अनियमित/दोहरा भुगतान

उचित प्रक्रिया के अननुपालन और अधिकारिक क्षमता के दुरूपयोग और सुरक्षा एवं अन्य बचाव उपायों के अभाव के कारण ₹ 58.95 लाख का अनियमित/दोहरा भुगतान हुआ।

दामोदर घाटी निगम (निगम) कार्य आदेश और उसके बिलों के भुगतान जारी करने के लिए स्थायी प्रक्रिया का अनुसरण करता है। कार्य के लिए प्रस्ताव, कार्य आदेश जारी करने के लिए पूछताछ और अन्तिम रूप देने से पहले प्रस्तावित कार्यों को करने के प्रशासनिक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए दी गई शक्तियों के अनुसार उचित प्राधिकारी को विस्तृत कार्यक्षेत्र, अनुमानित लागत पूर्णता अनुसूची के साथ कार्य का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता अनुभाग द्वारा प्रेषित करता है कार्य के बिल ठेकेदार द्वारा संबंधित उपयोगकर्ता अनुभाग को प्रस्तुत किए जाते है जो किए गए कार्य को प्रमाणित करता है और बिल को भुगतान के लिए लेखा अनुभाग को भेजता है। बिल उचित पाया जाता है तो इसे लेखाविंग के अधिकारियों द्वारा भुगतान के लिए पारित कर दिया जाता है। पारित बिल प्राप्त होने के बाद वाउचर सं. और तिथि को बैंक भुगतान रजिस्टर में दर्ज किया जाता है। इसके बाद चैक और पारित बिल, ठेकेदार को चैक को जारी करने और भुगतान करने के लिए चैक हस्ताक्षरी प्राधिकारी को प्रस्तुत किए जाते है।

तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा बोकारो थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस), एक निगम इकाई में अगस्त से अक्तूबर 2011 की अवधि के दौरान अनियमित भुगतान दिए जाने के मामले देखे गए थे जो भुगतान की मंजूरी और उन्मुक्ति के लिए मौजूदा प्रकिया का उल्लंघन था। पांच मामलों में लेखा अनुभाग द्वारा ₹ 39.03 लाख की कुल राशि दी गई थी, जिसके प्रति कोई कार्य आदेश जारी नहीं किए गए थे, कोई कार्य कार्यान्वित नहीं किए गए थे और वाउचर लापता थे, जो भुगतान किए जाने से पहले अनुसरण की जाने वाली मौजूदा प्रक्रिया के उल्लंघन को दर्शाते है।

अतिरिक्त पांच मामलों में ₹ 19.92 लाख का कुल भुगतान बिलों के प्रति किया गया था जिनके लिए भुगतान पहले ही किया जा चुका था। यह देखा गया कि भुगतान करने के बाद करार/कार्य आदेश के पिछली तरफ ऐसे भुगतान को रिकॉर्ड करने की मौजूदा प्रणाली का अनुसरण नहीं किया गया था और कोई ठेकेदार-वार बहीखाता नहीं बनाया गया था। यह भी देखा गया कि इन बिलों में से अधिकतर पिछले बिलों की फोटो कॉपी या स्कैन की गई प्रतियां थी और वहां जोड़-तोड़ के मामले भी देखे गए जैसे ऑवर राईटिंग, किए गए कार्य की तिथि बदलना आदि। उपरोक्त सभी पांच मामलों में बिलों को, मौजूदा प्रक्रिया का उल्लंघन करते हुए लेखा अनुभाग के अध्यक्ष द्वारा भुगतान के लिए पारित किया गया था।

मई 2012 के दौरान लेखापरीक्षा प्रक्रिया के दौरान प्रबंधन ने उपरोक्त विवरण के अनुसार ₹ 58.95 लाख (₹ 39.03 लाख + ₹19.92 लाख) के अनियमित /दोहरे भुगतान के लिए संबंधित पार्टियों से संपर्क किया (मई 2012)। इसके बाद, पांच पार्टियों ने ₹ 33.40 लाख की राशि का प्रतिदाय किया जब लेखापरीक्षा प्रगति पर थी। इससे पूर्व, सीबीआई ने एक पार्टी जिसको ₹ 8.27 लाख, पार्टी द्वारा किसी प्रकार की सेवा को उपलब्ध कराए बिना दिया गया था, के विरूद्ध आपराधिक षड़यंत्र की एक एफआईआर दर्ज कराई। यह मामला जनवरी 2013 तक जांच के अधीन है।

इस प्रकार, मौजूदा प्रणाली का पालन न किए जाने के कारण भुगतान काम/कार्य न करने के लिए पार्टियों को किया गया था। आगे यह देखा गया कि महत्वपूर्ण लेखा और अभिलेखों/दस्तावेजों को तालाबंद करके नहीं रखा गया था। और खुले सार्वजनिक स्थानों में संग्रहित किया गया था। सितम्बर से अक्तूबर 2011 की अवधि की बैंक भुगतान पुस्तकों को जलाया गया और अप्रैल 2012 में रसायन द्वारा जलने के कारण बुरी तरह क्षतिग्रस्त हुई थी जैसाकि प्रबंधन के निरीक्षण दल ने पता लगाया।

इस प्रकार, उचित प्रकिया के अननुपालन, सुरक्षा एवं अन्य बचाव उपायों के अभाव के कारण ₹ 58.95 लाख (₹ 39.03 लाख + ₹ 19.92 लाख) का अनियमित/दोहरा भुगतान हुआ। यद्यपि, ऐसे अनियमित भुगतान 2011 के बाद से किए गए थे, प्रबंधन द्वारा नुकसान की वसूली के लिए कार्रवाई मई 2012 में लेखापरीक्षा प्रारम्भ होने के बाद ही शुरू की गई थी। उपरोक्त अनियमितताओं को स्वीकार करते हुए प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2012) कि जब तक सीवीसी, जिसे मामला संदर्भित किया गया था, से परामर्श प्राप्त नहीं हो जाता तब तक अनुशासनात्मक कार्रवाई नहीं की जाएगी।

मामले को अक्तूबर 2012 में मंत्रालय के पास भेज दिया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

एनएचपीसी लिमिटेड

11.3 आकस्मिक अवकाश और वैकल्पिक अवकाश का अनियमित नकदीकरण

एनएचपीसी लिमिटेड ने 2001-10 के दौरान आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के कारण अपने कर्मचारियों को ₹ 20.32 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के निर्देशों के अनुसार अवकाश नियम भारत सरकार द्वारा दी गई नीति/दिशानिर्देशों के व्यापक मापदंडों को ध्यान में रखते हुए निदेशक मण्डल के अनुमोदन से सीपीएसईज़ द्वारा तैयार किए जाते है। डीपीई ने आकस्मिक अवकाश और वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के लिए कोई विशेष निर्देश/ दिशानिर्देश जारी नहीं किए है। अन्य सीपीएसईज़ जैसे एनटीपीसी लिमिटेड, पावर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड, पावर फाईनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड, ग्रामीण विद्युतीकरण निगम लिमिटेड तथा एसजेवीएन लिमिटेड भी अपने कार्मिकों को आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण की सुविधा नहीं दे रहे है।

यद्यपि डीपीई के कोई दिशानिर्देश नहीं थे और अन्य सीपीएसईज़ में कोई व्यवहार आकस्मिक अवकाश और वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के लिए उपरोक्त को नहीं दर्शाते, एनएचपीसी के प्रबंधन ने आकस्मिक अवकाश और वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण की अनुमति के लिए अपने निदेशक मंडल (बोर्ड) के समक्ष प्रस्ताव रखा (दिसम्बर 2000)। प्रस्ताव को वर्ष की अन्तिम तिमाही के दौरान कर्मचारियों के मध्य आकस्मिक अवकाश/ वैकल्पिक अवकाश को प्राप्त करने की प्रवृत्ति के कारण अनुपस्थिति बढ़ी जिससे कार्यालय के कार्य पर बुरा प्रभाव पड़ा, पर अंकुश लगाने को न्यायोचित ठहराया गया। मण्डल ने दिसम्बर 2000 में प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया और योजना को कैलेंडर वर्ष 2001 से कर्मचारियों और अधिकारियों को प्रसारित कर दिया गया। सरकार के मनोनीत निदेशक, जिसने मण्डल की बैठक में भाग लिया था, ने प्रस्ताव के लिए किसी भी असहमति को व्यक्त नहीं किया जैसाकि बैठक के कार्यवृत्त से पता चला।

यह निर्दिष्ट करना संगत है कि जहाजरानी मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा उठाए गए मुद्दों पर स्पष्टीकरण देते हुए डीपीई ने कहा (अक्तूबर 2010) कि आकस्मिक अवकाश का कभी भी नकदीकरण नहीं किया जाना चाहिए और उपयोग न किए गए आकस्मिक अवकाश कैलेंडर वर्ष के अन्त में समाप्त हो जाने चाहिए। डीपीई के स्पष्टीकरण के अनुपालन में एनएचपीसी ने अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, एनएचपीसी के अनुमोदन से जनवरी 2011 से आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के लिए योजना को बन्द कर दिया। तथापि, जनवरी 2001 से दिसम्बर 2010 के दौरान नकदीकृत आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के कारण कर्मचारियों को भुगतान किए गए ₹ 20.32 करोड़ वसूल नहीं किए गए थे।

प्रबंधन ने कहा (अक्तूबर/नवम्बर 2012) कि आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के लाभ की अनुमति अक्तूबर-दिसम्बर माह के दौरान अनुपस्थिति की प्रवृत्ति को रोकने के लिए दी गई थी जिसने कार्यालय के कार्य को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

यह उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश सरकार के किन्ही निर्देशों/नीति के अन्तर्गत नकदीकरणयोग्य नहीं थे, न ही एनएचपीसी ने इस संबंध मे डीपीई से विशेष अनुमोदन प्राप्त किया था।

इस प्रकार, वर्ष 2001 से 2010 के दौरान आकस्मिक अवकाश/वैकल्पिक अवकाश के नकदीकरण के कारण कर्मचारियों को किया गया ₹ 20.32 करोड़ का भुगतान अनियमित था।

मामले को नवम्बर 2012 में मंत्रालय को भेज दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

पावर फाइनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड

11.4 डीपीई प्रतिमानों से अधिक निष्पादन संबंधित भुगतान और कर्मचारियों को अनुलाभ

पीएफसी ने अप्रैल 2007 से मार्च 2012 के दौरान अपने कार्यकारियों को सार्वजनिक उद्यम विभाग द्वारा निर्धारित अधिकतम सीमा से अधिक ₹ 21.63 करोड़ तक के निष्पादन संबंधित भुगतान और अनुलाभ प्रदान किया।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) ने अन्य बातों के साथ-साथ, समय-समय पर अपने कर्मचारियों के लिए केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसईज़) द्वारा वेतन, भत्ते, अनुलाभ के विनियमित और निष्पादन से संबंधित भुगतान के लिए निर्देश जारी किए। 1 जनवरी 2007 से प्रभावी सीपीएसईज़ के कार्यकारियों के वेतन और भत्तों में संशोधन के लिए सरकार के निर्णय डीपीई द्वारा अवगत कराए (26 नवम्बर 2008) गए थे। इसका अनुसरण राष्ट्रपति के निर्देश (30 अप्रैल 2009) द्वारा, डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार अपने कार्मिकों के वेतन और भत्तों का संशोधन सख्ती से करने के लिए पावर फाईनेंस कार्पोपोरेशन लिमिटेड (पीएफसी) को विद्युत मंत्रालय द्वारा किया गया।

लेखापरीक्षा ने पीएफसी द्वारा दिए गए इन निर्देशों के कार्यान्वयन की जांच की और पाया कि पीएफसी द्वारा निम्नलिखित भुगतान निर्धारित दिशानिर्देशों से अधिक किए गए थेः

निष्पादन से संबंधित भुगतान

26 नवम्बर 2008 के डीपीई दिशानिर्देशों ने सीपीएसईज़ द्वारा निष्पादन से संबधित भुगतान (पीआरपी) की अनुमति दी थी जोकि एक उद्यम के वितरणयोग्य लाभों के 5 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा थे। इन दिशानिर्देशों की शर्तों में, अपने निदेशक मण्डल (मण्डल) के अनुमोदन के साथ पीएफसी पीआरपी और समय-समय पर बदलती दरों पर अपने कार्यकारियों को वार्षिक इनाम का भुगतान कर रहा था जो वितरणयोग्य लाभों के 5 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा में था।

तथापि, नवम्बर 2008 के डीपीई दिशानिर्देशों ने उसी समय पर बोर्ड स्तर से नीचे के कार्यकारियों के मूल वेतन के 40 से 70 *प्रतिशत* और पीआरपी के लिए बोर्ड स्तर कार्यकारियों के मूल वेतन के 100 *प्रतिशत* से 200 *प्रतिशत* तक की अधिकतम सीमा को प्रस्तुत किया। ये अधिकतम सीमाएं, उद्यम के वितरणयोग्य लाभ के 5 *प्रतिशत* की समग्र अधिकतम सीमा के अतिरिक्त थी।

बोर्ड ने , पीआरपी और वार्षिक बोनस से संबंधित मामलों को देखने के लिए एक पारिश्रमिक समिति का गठन किया था। पारिश्रमिक समिति ने देखा कि बोर्ड स्तर के कार्यकारियों के विभिन्न स्तरों को मूल वेतन के 121 *प्रतिशत* से 130 *प्रतिशत* से बीच की दरों पर पीआरपी (वार्षिक ईनाम सहित) का भुगतान किया जा रहा था और यह डीपीई के संशोधित दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन द्वारा प्रतिकूल रूप से प्रभावित होगा, जिससे पीआरपी को अधिकतम 40 से 70 *प्रतिशत* तक प्रतिबंधित किया था। पारिश्रमिक समिति ने "बेसलाईन कम्पैन्सेशन" के रूप में अतिरिक्त घटक के भुगतान की सिफारिश की थी जो संशोधित पीआरपी के साथ-साथ पूर्व संशोधित पीआरपी में गिरावट के

प्रति कार्यकारियों को आशिंक प्रतिपूर्ति के लिए पीएफसी के मूल वेतन के 66 *प्रतिशत* के साथ-साथ वितरणयोग्य लाभ के 5 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा के अधीन था। पारिश्रमिक समिति की सिफारिशों को बोर्ड ने स्वीकार कर लिया था (मार्च 2010) और बोर्ड स्तर के कार्यकारियों के लिए भी अनुमोदित किया गया था। बोर्ड में सरकार के मनोनीत निदेशक, जिन्होंने बोर्ड की बैठक में भाग लिया था जहां पारिश्रमिक समिति की सिफारिशें मंजूर की गई थी, ने मामलें पर असहमति व्यक्त नहीं की थी जैसाकि बैठक के कार्यवृत्त से स्पष्ट था।

अक्तूबर 2011 में विद्युत मंत्रालय ने संशोधित डीपीई दिशानिर्देशों के लागू होने के बाद पीआरपी भुगतान और पीएफसी द्वारा चुकाये जाने वाले आंबटित/प्रस्तावित "बेसलाईन कम्पैनसेशन" के ब्यौरों की जानकारी मांगी। प्रतिक्रिया स्वरूप पीएफसी ने मंत्रालय को सूचना दी (नवम्बर 2011) कि जैसाकि डीपीई दिशानिर्देशों से पीआरपी के संबंध में समग्र हानि कार्मिकों को हुई, तो बोर्ड द्वारा "बेसलाईन कम्पैनसेशन" मंजूर किया था जो कर से पहले 5 *प्रतिशत* लाभ की निर्धारित सीमा के अंदर कार्यकारियों और असंगठित पर्यवेक्षकों के मध्य इसके वितरण के लिए वार्षिक बोनस और नीति को निश्चित करने के लिए डीपीई ओएम दिनांक 26 नवम्बर 2008 द्वारा सशक्त किया गया था। मंत्रालय ने पीएफसी के पत्र को सूचना और आवश्यक कार्रवाई के लिए डीपीई को भेज दिया। डीपीई की प्रतिक्रिया मंत्रालय द्वारा प्रतीक्षित (मार्च 2012) थी। इसी बीच पीएफसी ने 2009-10 और 2010-11♣ के दौरान, उनके बोर्ड की मंजूरी के आधार पर अपने कर्मचारियों को ₹ 20.52 करोड़ के "बेसलाईन कम्पैनसेशन" का भुगतान किया।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2012) कि "बेसलाईन कम्पैनसेशन", वेतन वृद्धि में बढ़ौतरी और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कर्मचारियों को पीआरपी के भुगतान के कारण वित्तीय हानि उठानी पड़ी, के आधार पर शुरू किया गया था और "बेसलाईन कम्पैनसेशन" वितरणयोग्य लाभ के 5 *प्रतिशत* की समग्र अधिकतम सीमा के अन्दर था। जैसाकि प्रत्येक कर्मचारी ने कार्पोरेशन के वृद्धिशील विकास में सहयोग दिया, "बेसलाईन कम्पैनसेशन" बोर्ड स्तर के पदाधिकारियों सहित सभी स्तरों पर समान रूप से लागू किया गया था।

उत्तर तर्कसंगत नही है क्योंकि डीपीई दिशानिर्देश कर्मचारियों द्वारा पहले तैयार की गई पीआरपी की सुरक्षा को निर्धारित नहीं करता और इसलिए पारिश्रमिक समिति द्वारा प्रस्तुत किया गया और बोर्ड द्वारा मंजूर कर्मचारियों की वित्तीय हानि का औचित्य त्रुटिपूर्ण था। इसके अतिरिक्त, वितरणयोग्य लाभ के 5 *प्रतिशत* की समग्र अधिकतम सीमा के अतिरिक्त ग्रेडवार अधिकतम सीमा निर्धारित की थी और बोर्ड को इन ग्रेडवार अधितकतम सीमा से अधिक पीआरपी की मंजूरी के डीपीई दिशानिर्देशों के तहत सशक्त नहीं किया गया था।

इस प्रकार, पीएफसी ने डीपीई के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए पीआरपी/बेसलाईन कम्पैनसेशन" का भुगतान किया।

डीपीई अधिकतम सीमा से अधिक अनुलाभ के प्रति भुगतान

डीपीई अधिकतम सीमा से अधिक अनुलाभ के प्रति भुगतान भते और अनुलाभ नियम सैट निर्धारित करने की बजाय डीपीई ने सीपीएसईज़ को अनुलाभ और भते के एक सैट (मकान किराया भत्ता और पट्टे के आवास के अलावा जो पृथक रूप से नियंत्रित किए गए थे) से चुनने के लिए

♣ *2011-12 के लिए भुगतान अभी किए जाने थे (दिसम्बर 2012)*

कार्यकारियों को "कैफेटेरिया उपागम " का पालन करने की अनुमति (नवम्बर 2008) दी थी जो मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा के अंतर्गत थी। तद्नुसार, पीएफसी ने कैफेटेरिया का हिस्सा बनने वाले घटकों में शामिल किए जाने वाले 15 अनुलाभों और भत्तों को चिन्हित किया (नवम्बर 2009) जिनमें से अधिकारियों को उनके मूल वेतन 49.9 *प्रतिशत* तक समिति उनके कुल योग में अनुलाभ और भते चुनने की अनुमति दी गई थी। मूल वेतन का शेष 0.1 *प्रतिशत* कैंटीन चलाने के लिए प्रचालनात्मक व्ययों के मुद्रीकरण के लिए था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* के कुल योग वाले अनुलाभों और भत्तों को चिन्हित करने के अतिरिक्त पीएफसी कर्मचारियों को आवास ऋण पर ब्याज में छूट उपलब्ध करा रही है। कार्यकारियों को आवास ऋण पर ब्याज में छूट के संबंध में लाभ जोकि डीपीई द्वारा नियत, कार्यकारियों के मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा से परे था, जो 2007-12 के दौरान कुल ₹ 1.11 करोड़ था।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2012) कि आवास ऋण पर ब्याज 50 *प्रतिशत* में शामिल नहीं किया गया था क्योंकि एक अनुलाभ के रूप में आवास को, नवम्बर 2008 के अपने निर्देशों में डीपीआई द्वारा 50 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा से बाहर रखा गया है।

यह उत्तर विश्वसनीय नहीं है क्योंकि डीपीई दिशानिर्देश ने निर्दिष्ट किया था कि चार विशेष भत्तों को छोड़कर, अर्थात मूल वेतन के 12.5 *प्रतिशत* तक सीमित पूर्वोत्तर भत्ता, मूल वेतन के 15 *प्रतिशत* तक सीमित भूमिगत सुरंगो के लिए भत्ता, कठिन और दूरदराज के क्षेत्रों मे सेवा के लिए मूल वेतन का 10 *प्रतिशत* तक का विशेष भत्ता, और चिकित्सा अधिकारियों के लिए मूल वेतन के 25 *प्रतिशत* तक नोन-प्रैक्टिसिंग भता, सभी अनुलाभ और भत्ते मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* की समग्र अधिकतम सीमा के अन्दर ही होंगी। कुछ मंत्रालयों द्वारा उठाए गए सवालों पर डीपीई द्वारा आगे स्पष्ट किया गया था (जून 2011) कि कोई अन्य भत्ता या अनुलाभ 50 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा से बाहर नहीं रखे जाऐंगे। इसके अतिरिक्त, आवास किराया भत्ता के रूप में आवास और पट्टे पर लिए गए आवासीय ऋण पर ब्याज छूट के साथ तुलनीय नहीं है।

मामले को मंत्रालय को अक्तूबर 2012 में भेजा गया था; प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा थी (मार्च 2013)।

अध्याय XII: सार्वजनिक उद्यम विभाग

भारत इलेक्ट्रोनिक्स लिमिटेड, भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, बोकारो पावर सप्लाई कम्पनी पावर लिमिटेड, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड, फेरो स्क्रैप निगम लिमिटेड, हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड, मैंगलोर रिफाईनरी एण्ड पैट्रोकैमिकल्स लिमिटेड, एमईसीओएन लिमिटेड, नेशनल हाइड्रो पावर कार्पोरेशन लिमिटेड, एनटीपीसी लिमिटेड, नेवली लिग्नाईट, कार्पोरेशन लिमिटेड, एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी प्राईवेट लिमिटेड, एनएमडीसी लिमिटेड पावर फाईनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड, पावर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड, राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड,ग्रामीण विद्युतीकरण कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एसजेबीएन लिमिटेड और स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड

12.1 अर्ध वेतन अवकाश और बीमारी के अवकाश के नकदीकरण के प्रति अनियमित भुगतान

अर्ध वेतन अवकाश/बीमारी का अवकाश के नकदीकरण के डीपीई दिशानिर्देशों से भटक जाने के कारण जनवरी 2007 से नवम्बर 2012 तक ₹ 413.98 करोड़ का अनियमित भुगतान

अप्रैल 1987[1] के सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के निर्देशों के अनुसार एक विशेष केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (सीपीएसईज़) इस संबंध में भारत सरकार (जीओआई) द्वारा दिए गए नीति दिशानिर्देशों के व्यापक मापदंडों को ध्यान में रखते हुए अपने कर्मचारियों के लिए छूट्टी के नियम बना सकते है।

भारत सरकार ने सेवा निवृत्ति पर 1-1-2006 से प्रभावी 300 दिनों की समग्र अधिकतम सीमा में संयुक्त रूप से रखे गए अर्ध वेतन अवकाश (एचपीएल) और अर्जित अवकाश के नकदीकरण की अनुमति दी जोकि 240 दिनों तक की इएल के नकदीकरण की पूर्व अधिकतम सीमा में बढ़ोतरी थी। इस प्रकार, अप्रैल 1987 के डीपीई निर्देशों की शर्तो में, यथा स्थान, सीपीएसईज़ से भी अपने कर्मचारियों के लिए सेवा निवृत्ति पर ईएल और एचपीएल के नकदीकरण के लिए 300 दिनों की समग्र अधिकतम सीमा का पालन करना अपेक्षित था।

जहाजरानी मंत्रालय द्वारा किए गए संदर्भ में डीपीई ने 26 अक्तूबर 2010[2] को सभी सीपीएसईज़ को स्पष्ट किया कि उन्हें 300 दिनों की समग्र अधिकतम सीमा से परे छूट्टी के नकदीकरण की अनुमति नहीं थी। अप्रैल 1987 के अपने निर्देशों पर चर्चा करते हुए 17 जुलाई 2012[3] के अगले स्पष्टीकरण में डीपीई ने दोहराया कि बीमारी के अवकाश का नकदीकरण नहीं किया जा सकता, यद्यपि ईएल और एचपीएल पर सेवानिवृत्ति के समय अवकाश के नकदीकरण जो 300 दिनों तक सीमित है के लिए विचार किया जा सकता है।

---

[1] *ओएम सं. 2 (27) 85-बीपीई (डब्ल्यूसी) दिनांक 24 अप्रैल 1987*
[2] *ओएम सं. 2(32) 10-डीपीई (डब्ल्यूसी) जीएल- XXIII दिनांक 26 अक्तूबर 2010*
[3] *ओएम सं. 2 (14)/2012-डीपीई (डब्ल्यूसी) दिनांक 17 जुलाई 2012*

ए. लेखापरीक्षा ने देखा कि सीपीएसईज़ डीपीई के दिशानिर्देशों से भटक गए थे और 300 दिनों की अधिकतम सीमा की बजाय सेवा निवृत्ति पर एचपीएल के नकदीकरण के प्रति अपने कर्मचारियों को ₹ 391.31 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

क्रम सं.	प्रशासनिक मंत्रालय	सीपीएसईज़ का नाम	अवधि	राशि (₹ करोड़ में)
1	कोयला मंत्रालय	नेवेली लिग्नाईट कार्पोरेशन लिमिटेड (एनएलसी)	जनवरी 2007 से सितम्बर 2012	6.46
2	भारी उद्योग मंत्रालय	भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल)	जनवरी 2007 से सितम्बर 2012	150.01
3	पैट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (विसाख रिफाईनरी) (एचपीसीएल)	अप्रैल 2007 से मार्च 2012	0.50
4	विद्युत मंत्रालय	एनटीपीसी लिमिटेड	अप्रैल 2007 से सितम्बर 2012	43.61
5	विद्युत मंत्रालय	पॉवर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (पीजीसीआईएल)	अप्रैल 2007 से नवम्बर 2012	13.28
6	विद्युत मंत्रालय	एनएचपीसी लिमिटेड	अप्रैल 2007 से सितम्बर 2012	10.97
7	विद्युत मंत्रालय	ग्रामीण विद्युतीकरण कार्पोरेशन लिमिटेड (आरईसी)	नवम्बर 2008 से सितम्बर 2012	1.67
8	विद्युत मंत्रालय	बोकारो पावर सप्लाई कम्पनी प्राईवेट लिमिटेड	जनवरी 2007 से मार्च 2012	1.22
9	विद्युत मंत्रालय	पावर फाइनेंस कार्पोरेशन लिमिटेड (पीएफसी)	अप्रैल 2007 से मार्च 2012	0.60
10	विद्युत मंत्रालय	एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी प्राईवेट लिमिटेड	जनवरी 2007 से मार्च 2012	0.39
11	विद्युत मंत्रालय	एसजेवीएन लिमिटेड	अप्रैल 2007 से सितम्बर 2012	0.14
12	जहाजरानी मंत्रालय	ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड	अप्रैल 2007 से मार्च 2012	1.19
13	इस्पात मंत्रालय	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड	जनवरी 2007 से मार्च 2012	144.19
14	इस्पात मंत्रालय	एमईसीओएन लिमिटेड	जनवरी 2007 से मार्च 2012	6.40
15	इस्पात मंत्रालय	राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल)	अप्रैल 2007 से मार्च 2012	6.13
16	इस्पात मंत्रालय	एनएमडीसी लिमिटेड	अप्रैल 2007 से मार्च 2012	4.19
17	इस्पात मंत्रालय	फेरो स्क्रैप निगम लिमिटेड (एफएसएनएल)	जनवरी 2007 से मार्च 2012	0.36
जोड़				**391.31**

भेल ने कहा (नवम्बर 2012) कि अध्यक्ष एवं प्रबंधन निदेशक ने एचपीएल नकदीकरण के प्रावधान को मंजूरी दे दी और यह कि केन्द्रीय/राज्य सरकार और सीपीएसईज़ के सेवा शर्ते भिन्न थी।

सेल, एनटीपीसी,एनटीपीसी सेल पावर कम्पनी,एफएसएनएल ने कहा (अक्तूबर 2012/फरवरी 2013) कि एचपीएल का नकदीकरण कम्पनी के अवकाश नियमों के अनुसार था। पीजीसीआईएल ने कहा कि योजना को एनटीपीसी से अपनाया गया और पीजीसीआईएल में जारी रखा और निदेशक मण्डल द्वारा मंजूर किया गया था जिसमे विद्युत मंत्रालय का प्रतिनिधित्व भी शामिल था।

एमईसीओएन ने कहा (जनवरी 2013) कि ईएल के नकदीकरण से संबंधित 26 अक्तूबर, 2010 के डीपीई के निर्देशों और सेवानिवृत्ति पर एचपीएल के नकदीकरण के लिए अलग निर्देशों को डीपीई द्वारा जारी नहीं किया गया था।

एनएचपीसी,एसजेवीएन,बोकारो पावर सप्लाई कम्पनी, आरईसी, पीएफसी,एनएमडीसी, आरआईएनएल, डीसीआई और एचपीसीएल (विसाख रिफाईनरी) ने कहा (अक्तूबर-दिसम्बर 2012/फरवरी 2013) कि एचपीएल नकदीकरण योजना, कई अन्य सीपीएसईज़ द्वारा पालन की जा रही नीति की पुष्टि द्वारा निदेशक मण्डल की मंजूरी से शुरू की गई थी, और यह भारत सरकार के अवकाश नियमों को सख्ती से अपनाने के लिए बाध्यकर नहीं थी।

एनएलसी ने उपरोक्त लेखापरीक्षा आपत्तियों के लिए उत्तर नहीं दिया।

सीपीएसईज़ के उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारत सरकार की समग्र नीति से परे अवकाश का नकदीकरण अप्रैल 1987 के डीपीई के निर्देशों के अनुसार अनुमत नहीं था। इसके अतिरिक्त, 26 अक्तूबर 2010 के डीपीई के परिपत्र ने स्पष्ट किया कि सीपीएसईज़ को 300 दिनों की अधिकतम सीमा से परे अवकाश के नकदीकरण की अनुमति नहीं थी। जुलाई 2012 मे जारी अन्य स्पष्टीकरण में अप्रैल, 1987 के निर्देशों का संदर्भ देते हुए डीपीई ने दोहराया कि ईएल और एचपीएल पर सेवानिवृत्ति पर नकदीकरण के लिए विचार किया जा सकता है जो 300 दिनों की समग्र सीमा का विषय है। इस प्रकार,300 दिनों की समग्र अधिकतम सीमा के परे सेवा निवृत्ति पर कर्मचारियों को एचपीएल का नकदीकरण,डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन था और इस प्रकार अनियमित था।

(**बी**) लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि निम्नलिखित सीपीएसईज़ डीपीई के दिशानिर्देशों से भटक गए क्योंकि उन्होंने बीमारी के अवकाश के प्रति अपने कर्मचारियों को भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप नीचे दिए गए ब्यौरों के अनुसार ₹ 22.67 करोड़ का अनियमित भुगतान हुआ।

क्रम सं.	प्रशासनिक मंत्रालय	सीपीएसई	अवधि	राशि (₹ करोड़ में)
1	रक्षा मंत्रालय	भारत इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड	अप्रैल 2007 से जून 2012	21.49
2	जहाजरानी मंत्रालय	कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड	दिसम्बर 2007 से नवम्बर 2012	0.94
3	पैट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय	मैंगलोर रिफाईनरी एण्ड पैट्रो कैमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल)	नवम्बर 2010 से मार्च 2012	0.24
जोड़				**22.67**

बीईएल ने कहा (सितम्बर 2012) कि ऐसे नकदीकरण को लागू करके यह उत्पादन के लिए कम संघर्षण दर और भर्ती/प्रशिक्षित श्रमशक्ति प्राप्त करने के योग्य थी।

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने कहा (फरवरी 2013) कि बीमारी के अवकाश के नकदीकरण पर डीपीई के स्पष्टीकरण जुलाई 2012 में जारी किया गया था और उन्होने डीपीई से अगले निर्देशों को प्राप्त करने के लिए प्रस्ताव रखा था, उन कर्मचारियों, जो नवम्बर 2012 से सेवानिवृत्त हुए थे, को बीमारी के अवकाश के नकदीकरण का भुगतान नहीं किया गया था। **एमआरपीएल** ने उत्तर प्रस्तुत नहीं किया (मार्च 2013)।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जुलाई 2012 के डीपीई के स्पष्टीकरण ने बीमारी के अवकाश के नकदीकरण को विशेष रूप से नामंजूर किया और यहा स्पष्टीकरण सभी सीपीएसईज़ में लागू थे।

संक्षेप में, सेवानिवृत्ति पर 300 दिनों से अधिक बीमारी का अवकाश या एचपीएल के साथ ईएल के नकदीकरण के लिए सीपीएसईज़ के अवकाश के नियमों/नीति ने डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन किया था और इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2007 से नवम्बर 2012 की अवधि के लिए ₹ 413.98 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

युनाइटेड इण्डिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, दि न्यू इण्डिया एश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और भारतीय खाद्य निगम।

12.2 लेखापरीक्षा के कहने पर वसूलियां

नमूना जाँच के दौरान गैर-वसूली,कम वसूली, अधिक भुगतान, कम प्रीमियम लेना से संबंधित कुछ मामले इंगित किए गए थे। चार पीएसयूज़ से संबंधित 21 मामलों में लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि वसूली के लिए 152.97 करोड़ देय थे। पीएसयूज़ के प्रबंधन ने 2011-12 की अवधि के दौरान 121.86 करोड़ की वसूली की थी जैसा की **परिशिष्ट-I** में वर्णित है।

स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड

12.3 लेखापरीक्षा के करने पर सुधार/परिशोधन

नमूना जाँच के दौरान, प्रणालियो, नीतियों और पद्धतियों में कमियों से संबंधित मामले देखे गए थे और प्रबंधन के ध्यान मे लाए गए थे। मामलों के विवरणों, जहां लेखापरीक्षा के कहने पर उनकी नीतियों/पद्धतियों में प्रबंधन द्वारा बदलाव किए गए थे, को **परिशिष्ट-II** में दिया गया है।

अध्याय XIII: शिपिंग मंत्रालय

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

13.1 जहाजों का निपटान

13.1.1 प्रस्तावना

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) का गठन अक्तूबर 1961 में इस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन और वेस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन को मिला कर किया गया था। भारत सरकार ने कम्पनी को "नवरत्न " की पदवी दी (अगस्त 2008), यह भारतीय टनधारिता का लगभग एक तिहाई का मालिक और संचालक है और विभिन्न प्रकार की समुद्री व्यापार सेवाएं जैसे टैंकर, थोक, यात्री पोत इत्यादि प्रदान करता है।

भारत सरकार, शिपिंग मंत्रालय ने विभिन्न श्रेणियों के जहाजों का उपयोगिता काल निर्धारित किया था (अप्रैल 1995) जिसके अनुसार उपयोगिता काल के 20 वर्ष और 25 वर्ष की समाप्ति पर टैंकरों और थोक वाहकों को क्रमशः रद्द/निपटान किया जा सकता था। कम्पनी ने 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान 30[1] जहाजो **(अनुबंध-IV)** का निपटान किया और शुद्ध बिक्री से आय के रूप में ₹ 598.67 करोड़ प्राप्त किए जैसा की नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका I

(₹करोड़ में)

वर्ष	जहाजों की संख्या	डीडब्ल्यूटी[2] (एमटी)	बिक्री से आय
2009-10	8	453540.00	122.52
2010-11	9	520426.90	200.97
2011-12	13	568657.14	275.18
कुल	**30**	**1542624.04**	**598.67**

13.1.2 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा ने जून 2012 से अक्तूबर 2012 की अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान निपटाए गए 30 जहाजों की बिक्री से संबंधित अभिलेखों की जांच की।

---

[1] *वर्ष 2011-12 के दौरान बेचे गये ८ जहाज एमवी डा. नागेन्द्र सिंह, को लेखापरीक्षा में शामिल नहीं किया गया था इस जहाज को आग के कारण अनुमानित कुल हानि (सीटीएल) के रूप में घोषित करने पर कम्पनी को जहाज का पूरा बीमा मूल्य प्राप्त हुआ था। बिक्री बीमा कम्पनी की ओर से की गई थी।*

[2] *डेड वेट टनेज (डीडब्ल्यूटी) जहाज के भार को घटा कर कोई भी भारित स्थिति है। इसमें चालक दल, यात्रियों, कार्गो, ईंधन, पानी और भंडार का भार सम्मिलित हैं।*

वाणिज्यिक जहाजरानी विभाग (शिपिंग मंत्रालय) में निपटाए गए जहाजों के पंजीकरण रद्द करने से संबंधित अभिलेखों की भी जाँच की गई थी।

13.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा अध्ययन यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्याः

- जहाज के उपयोगी जीवन का पता लगाने के लिए तकनीकी आर्थिक अध्ययन (टीईएस) की तैयारी करते समय विवेकपूर्ण मानदंडों[♣] को एकसमान रूप से लागू किया है; जिससे उसे बेचने या आगे व्यापार के लिए उपयोग हेतु उचित निर्णय लिया जा सके।
- आर्थिक जीवन और बिक्री की मूल कीमत के आकंलन के आधार पर, सभी सही और सुसंगत प्रतिमानों पर विचार किया गया और उपयुक्त और समान रूप से लागू किया गया।
- एक प्रतिस्पर्धात्मक और सुदृढ़ बोली प्रकिया विद्यमान थी।
- भारत सरकार के निर्देशों सहित नियमों और विनियमों का अनुपालन और बिक्री के नियम और शर्तों के अनुरूप किया गया था।

13.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

जहाजों के निपटान की प्रणाली की निम्न से प्राप्त मानदंडों के प्रति जाँच की गई थीः

- जहाजों के निपटान से संबंधित भारत सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देश;
- कम्पनी द्वारा जारी दिशानिर्देश और बोर्ड द्वारा लिए गए निर्णय;
- निविदाकरण दस्तावेजो में नियम और शर्ते;
- उद्योग में अपनाई गई अच्छी प्रथाए।

13.1.5 लेखापरीक्षा प्रणाली

जहाजों के आर्थिक मूल्य का पता लगाने के लिए तकनीकी आर्थिक अध्ययन (टीईएस) तैयार करने से संबंधित अभिलेखों की नमूना जाँच इस संबंध में जारी निदेशों के साथ की गई थी जहाजों की व्यक्तिगत बिक्री के मामलों की नमूना जाँच किए गए समझौते के संदर्भ में नियम और शर्तों और जारी दिशानिर्देशों के अनुसार की गई थी। बोली और बिक्री के लिए ठेका देने की प्रक्रिया को कम्पनी द्वारा बनाए गए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए देखा गया था।

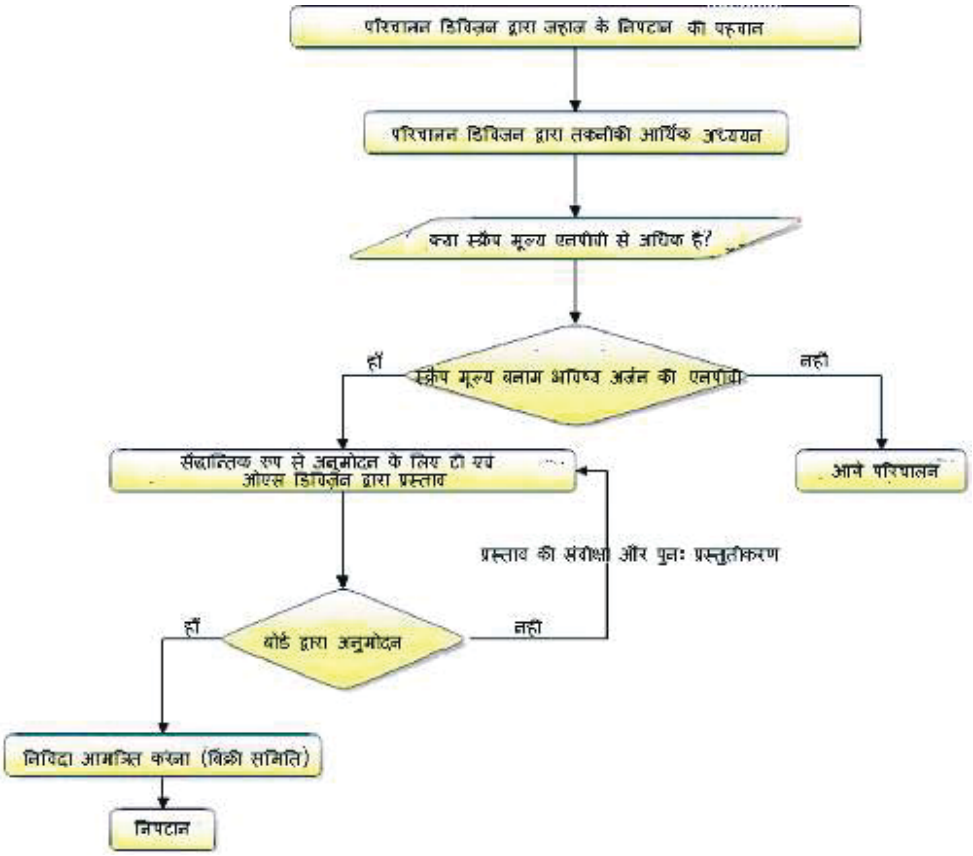
13.1.6 निपटान की प्रक्रिया

कम्पनी के संघ के अनुच्छेद 150 (2) (डी) की शर्तों में निदेशक बोर्ड को उन जहाजों के निपटान का निर्णय लेने का अधिकार है जो आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं थे। भारत सरकार के दिनांक 16

[♣] *टीईएस एकसमान मानदंडो का प्रयोग कर जैसे क्लार्कसन साप्ताहिक में पिछले तीन महीनों में प्रकाशित उच्चतम स्क्रैप दर, ड्रेवरी पत्रिका में प्रकाशित तीन वर्षो के लिए संभावित भविष्य अर्जन, अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित व्यय इत्यादि द्वारा एक निर्णय पर पहुंचने के लिए किया जाता है कि क्या जहाज को बेचा जाए या आगे प्रयोग किया जाए।*

अप्रैल 1990 के का. ज्ञा. के अनुसार कम्पनी को भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करना था।

निपटान प्रक्रिया में चरणों को दर्शाता फ्लो चार्ट निम्नानुसार हैः



13.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

13.1.7.1 सरकार द्वारा अननुमोदित दिशानिर्देशों के आधार पर किए गए निपटान की प्रक्रिया

भूतल परिवहन मंत्रालय ने जहाजों की बिक्री/ रद्द कारण के लिए दिशानिर्देश निर्धारित किए थे (अप्रैल 1990)। कम्पनी ने दिशानिर्देशों को संशोधित किया (अगस्त 2000) और शिपिंग मंत्रालय ने भी इसका अनुमोदन किया (जून 2001)। कम्पनी ने फिर दिशानिर्देशों को संशोधित किया और मंत्रालय को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किया (अप्रैल 2004)। मंत्रालय ने प्रस्ताव को अस्वीकार करते हुए (दिसम्बर 2004) कम्पनी को मौजूदा दिशानिर्देश/प्रक्रियाओं का सही रूप से अनुसरण करने के निर्देश दिए। तथापि, निदेशक बोर्ड ने संशोधित दिशानिर्देशों को अनुमोदित किया (मई/जुलाई 2010) और उसके बाद नए दिशानिर्देशों का अनुसरण किया। तथापि, इसे मंत्रालय को केवल सूचना हेतु भेजा गया था (अक्तूबर 2010)। मंत्रालय से कोई विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था।

प्रबन्धन/मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि एससीआई बोर्ड ने अपनी बैठक के दौरान (अप्रैल 2009) पाया कि एससीआई को 01 अगस्त 2008 में भारत सरकार द्वारा "नवरत्न" की पदवी दी गई थी और इस लिए एससीआई को मौजूदा निपटान दिशानिर्देशों को संशोधित करने की

संस्तुती की थी। इसके बाद "एससीआई के जहाजों के निपटान के लिए दिशानिर्देशों" को संशोधित किया गया और एससीआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था (जुलाई 2010)।

मंत्रालय ने आगे बताया (फरवरी 2013) कि शिपिंग मंत्रालय (एमओएस) ने एससीआई बोर्ड पर दो निदेशको को नामित किया था और जब इस विषय पर चर्चा और विचार किया जा रहा था तो कम से कम एक निदेशक बोर्ड की बैठक में मौजूदा था। इस प्रकार, एमओएस के मत के बारे में एससीआई बोर्ड पर सरकारी निदेशको द्वारा अवगत/विचार किया गया।

उत्तर पर इस तथ्य के प्रकाश में विचार किया जाना चाहिए कि संयुक्त सचिव (शिपिंग मंत्रालय), एसीआई के बोर्ड में एक सरकारी निदेशक ने स्पष्ट किया (नवम्बर 2011) कि निपटान दिशानिर्देशों में किसी भी प्रकार के बदलाव के लिए सरकार का अनुमोदन आवश्यक है। बोर्ड द्वारा इस तथ्य की अनदेखी की गई और सरकार के अनुमोदन के बिना नए दिशानिर्देशों का अनुसरण किया गया।

2001 और 2010 के दिशानिर्देशो के बीच मुख्य बदलाव नीचे दिए गए हैः

तालिका 2

विषय	2001 के दिशानिर्देश	2010 के दिशानिर्देश
बिक्री कीमत	जैसाकि टीईएस का अन्तिम निष्कर्ष था, वूसली योग्य बिक्री मूल्य पर जहाज के निपटान के लिए सैद्धान्तिक मंजूरी प्राप्त की गई थी।	जैसाकि टीईएस में निष्कर्ष निकाला गया था, उगाही योग्य बिक्री मूल्य पर जहाज के निपटान के लिए सैद्धान्तिक मंजूरी प्राप्त की गई थी। इसके अतिरिक्त, बोर्ड द्वारा अनुमोदित (-)10 *प्रतिशत* तक बिक्री कीमत पर जहाज के निपटान के लिए बोर्ड सीएमडी को प्राधिकृत करेगा। इस प्रकार, शुद्ध वसूली योग्य बिक्री मूल्य में 10 *प्रतिशत* तक की कमी की अनुमति दी गई थी जैसाकि टीईएस में अन्तिम निष्कर्ष निकाला गया था।
पुनः निविदाकरण	उस मामले में जब प्रस्तावित कीमत बोर्ड की अनुमोदित कीमत से कम हो, एच 1 द्वारा समर्थन न देने इत्यादि के कारण निविदा को अन्तिम रूप न दिए जाने पर पुनः निविदा की जानी थी।	उस मामले में यदि एच 1 बोलीदाता पीछे हट जाता है तो सीएमडी की अनुमति से बिक्री समिति के पास सभी प्रतिभागी बोलीदाताओं को पुनः निविदा करने के बजाय (एच 1 बोलीदाता को छोड़कर) थोड़े समय में, जैसे 24 घंटे में, नई बोलियां प्रस्तुत करने का विकल्प होगा।
अन्तिम अनुमोदन	बिक्री समिति की सिफारिशें पहले सीएमडी को प्रस्तुत और उसके बाद निदेशक बोर्ड को उनके अन्तिम अनुमोदन के लिए प्रस्तुत की जाएंगी।	यदि एच 1 बोली बोर्ड द्वारा अधिकृत कीमत बैंड के अंदर हो तो सीएमडी जहाज की बिक्री के अनुमोदन के लिए अधिकृत होगा। तथापि, यदि कीमत, कीमत बैंड से कम हो तो उस मामले में प्रस्ताव को अन्तिम अनुमोदन के लिए एससीआई बोर्ड को प्रस्तुत किया जाता हैं।

उपरोक्त के संदर्भ में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियाँ निम्नानुसार थीः-

(क) 2010 के दिशानिर्देशों में यह समाविष्ट किया गया था कि उस मामले में यदि एच1 बोलीदाता पीछे हट जाता है तो सीएमडी की सहमति से बिक्री समिति के पास पुनः निविदा करने के बजाय, सभी प्रतिभागी बोलीदाताओं से (एच/1 बोलीदाता को छोड़कर) कम समय के अन्दर जैसे कि 24 घंटे में, (स्नैप बोलियाँ) बोलियाँ आमंत्रित करने का विकल्प होगा। चूंकि उद्धृत दरों से सभी बोलीदाता परिचित थे (निविदा खोलने के समय) बेहतर दरें पाने का मौका प्रतिबंधित था और मौजूदा निविदाकर्त्ताओं को ऐसे दर उद्धृत करते हुए देखा गया जोकि वास्तविक निविदा के एच 1 से हमेशा ही कम थे। चार जहाजों के मामले में यह देखा गया कि स्नैप बोलियाँ मौजूदा बोलीदाताओं से आमंत्रित की गई थी, वसूली गई कीमत एच1 कीमत से ₹ 3.39 करोड़ कम थी जैसा कि नीचे दिया गया हैः-

तालिका 3

क्रम सं.	जहाज का नाम	पहली निविदा में एच1 कीमत	स्नैप बोली में वसूली गई कीमत	अन्तर	विनियम दर	₹ लाख में
		(यूएसडी लाख में)				
1	ऋषिकेश	40.82	39.42	1.40	51.77	72.48
2	जदुनाथ सिंह	38.34	36.50	1.84	46.58	85.82
3	पीरू सिंह	39.40	37.51	1.89	47.06	89.15
4	लोक राजेश्वरी	30.10	28.07	2.03	44.96	91.20
	कुल					**338.65 या 3.39 करोड़**

यदि स्नैप बोली के पीछे का इरादा त्वरित बिक्री का था, तो यह असफल हो गया था, क्योंकि स्नैप बोली की प्रक्रिया वास्तविक बोलियों के खुलने के 14 और 33 दिनों के बीच काफी विलम्ब के बाद प्रारंभ की गई थी।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि स्नैप बोलियों में अत्याधिक विलम्ब एच 1 बोलीदाता द्वारा पीछे हटने या उसकी एच 1 बोली का अस्वीकार करने के कारण हुआ था।

उत्तर तथ्यात्मक था। ऐसे विलम्ब से ₹ 3.51 करोड़ तक के स्थायी प्रभारों पर परिहार्य व्यय हुआ जैसा नीचे विस्तृत रूप से दिया गया हैः

तालिका 4

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	जहाज का नाम	स्नैप बोली आमंत्रित करने में विलम्ब (दिन)	स्थायी प्रभार प्रति दिन	कुल
1	ऋषिकेश	33	0.03	0.99
2	जदुनाथ सिंह	18	0.04	0.72

3	पीरू सिंह	31	0.04	1.24
4	लोक राजेश्वरी	14	0.04	0.56
	कुल	**96**	**0.15**	**3.51**

इसके विपरीत, चार मामलों में कीमत बैंड से प्राप्त कम उद्धरणों के कारण जहाँ पुनः निविदा की जानी थी, कम्पनी पुनः निविदा प्रक्रिया स्नैप बोली प्रक्रिया से काफी जल्दी पूरी कर सकती थी जैसा कि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता हैः

तालिका 5

क्रम संख्या	जहाज का नाम	निविदा आमंत्रित करने की तिथि	निविदा के देय तिथि	दूसरी निविदा के लिए निविदा खोलने की तिथि	तीसरी निविदा के लिए निविदा खोलने की तिथि	बिक्री की तिथि	निविदा की देय तिथि से बिक्री की देय तिथि से दिनों की संख्या (**VII-IV**)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	हवलदार अब्दुल हामिद	02 अगस्त-10	12 अगस्त-10	24 अगस्त-10		08 सितम्बर-10	27
2	लांस नायक करम सिंह	02 अगस्त-10	09 अगस्त-10	17 अगस्त-10	24 अगस्त-10	07 सितम्बर-10	29
3	पाटलीपुत्र	19 जनवरी-12	30 जनवरी-12	09 फरवरी-12		17 फरवरी-12	18
4	निर्मलजीत सिंह शैखों	13 जनवरी-10	25 जनवरी-10	04 फरवरी-10		10 फरवरी-10	16

सिफारिश सं. 1: मौजूदा दिशानिर्देशों को विधिवत अपेक्षित मंजूरी सुनिश्चित करने के लिए संविक्षा की जा सकती है।

13.1.7.2 तकनीकी-आर्थिक अध्ययन

टीईएस एक समान मानदंडों के प्रयोग द्वारा जहाज को बेचने या आगे परिचालन के निर्णय पर पहुँचने के लिए किया जाता है। लेखापरीक्षा ने टीईएस बनाने में अन्तर पाए जैसा कि नीचे चर्चा की गई हैः-

(क) टीईएस में प्रबन्धन व्ययों का समावेश

टीईएस बनाने के लिए कम्पनी द्वारा अनुपालन की जा रही प्रक्रिया के अनुसार प्रबंधन व्यय को छोड़ा जाता था और ड्राई डाकिंग की मूल लागत को ₹ 5 करोड़ लिया जाता था। लेखापरीक्षा ने पाया कि एमवी कानपुर जहाज के मामले में, कम्पनी ने उपरोक्त के बजाय ₹ 2.86 करोड़ के प्रबन्धन व्यय और ड्राई डाकिंग की मूल लागत ₹ 6 करोड़ मानी और तुरन्त रद्द करने की सिफारिश की। यदि प्रबन्धन लागत को छोड़ दिया जाता और मूल लागत ₹ 5 करोड़ मानी जाती तो परिणाम और आगे परिचालन के पक्ष में था। लेखापरीक्षा ने पाया कि अन्य सभी मामलो में प्रबन्धन व्ययों को छोड़ दिया गया था क्योंकि उसे बाकी के जहाजों में बांटा जाना था।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि यह टीईएस बनाने में प्रबंधन व्ययों सहित पहले की प्रथा के अनुसार था। उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि कम्पनी ने एमवी कानपुर जहाज से पहले बेचे गए एमवी लोक प्रकाश जहाज के लिए टीईएस तैयार करते समय (मार्च 2009) प्रबन्धन व्यय अलग रखा था क्योंकि इसे कम्पनी के अन्य जहाजों द्वारा वहन किया जाना था। इस प्रकार, एमवी कानपुर जहाज के मामले में प्रबंधन व्ययों को सम्मिलित करना अनुचित था और इस हद तक कि प्रक्षेपणों का सही ठंग से पूर्वानुमान नही लगाया गया था।

(ख) टीईएस के लिए गलत स्क्रैप दर अपनाना

जहाज की व्यवहार्यता का आंकलन आगे परिचालन के लिए या तुरन्त निपटान करने के लिए मौजूदा स्क्रैप दर की एनपीवी से तुलना आगे परिचालन हेतु की जाती थी। कम्पनी की प्रक्रिया के अनुसार टीईएस तिथि से पूर्व तीन महीनों में क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित उच्चतम स्क्रैप दर/एलडीटी[1] को अपनाया जाता था। तथापि, हमने पाया कि 25 मामलों में, टीईएस के लिए अपनाई गई दर क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित दरों से 0.55 से 23.36 *प्रतिशत* तक कम थी, जिसके परिणामस्वप, चार[2] मामलों में ₹ 60.48 करोड़ की राशि की कम आधार कीमत निर्धारित हुई, टीईएस के लिए अपनाई गई दर 2 से 5.26 *प्रतिशत* उच्च थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.21 करोड़ तक की उच्च आधार कीमत निर्धारित हुई जैसाकि कि **अनुबंघ -V** में दिया गया है।

इस प्रकार, वसूली योग्य स्क्रैप कीमत की गण्ना के लिए अपनाई गई स्क्रैप दरों में एकरूपता और निरन्तरता की कमी थी और इसके परिणामस्वरूप 25 मामलों में बोर्ड द्वारा कम आधार कीमत और चार मामलों में बोर्ड द्वारा उच्च आधार कीमत निर्धारित की गई थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि निदेशक बोर्ड के निर्देशों के अनुसार क्लार्कसन रिपोर्ट के अनुसार पिछले तीन महीनों के दौरान ली गई स्क्रैप दर अधिकतम थी। उत्तर में क्लार्कसन रिपोर्ट की तिथि के संदर्भ के साथ लागू स्क्रैप दर सहित टीईएस प्रस्ताव की जहाज-वार तिथि भी थी। टीईएस प्रस्ताव की तिथि पर विचार किया जाए तो संदर्भित क्लार्कसन रिपोर्ट नवीनतम रिपोर्ट थी और टीईएस की तिथि से पूर्ववर्ती 3 महीनों में अधिकतम नहीं थी।

तथापि, मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि कम्पनी ने टीईएस के लिए कलार्कसन रिपोर्ट में प्रकाशित औसत साप्ताहिक विध्वंस स्क्रैप दर पर विचार किया जब तक कि बोर्ड ने यह निर्देश (दिसम्बर 2011) दिया कि एनपीवी गणना के लिए पूर्ववर्ती दो महीने की अधिकतम स्क्रैप दर पर विचार किया जाना चाहिए।

तथ्य यही है कि टीईएस बनाते समय प्रबन्धन द्वारा क्लार्कसन रिपोर्ट में पूर्ववर्ती 3 महीने की अधिकतम स्क्रैप दर पर विचार करने के निर्देशों की अवहेलना की गई थी।

सिफारिश सं.2 : तकनीकी आर्थिक अध्ययन रिपोर्ट को तैयार करने की प्रक्रिया को स्पष्ट रूप से परिभाषित और उसके अनुपालन को नियमित रूप से मॉनीटर करने की आवश्यकता है।

---

[1] *लाइट डिस्पलेस्मेंट टनेज को निर्मित जहाज के भार के रूप में परिभाषित किया जाता है।*

[2] **एमटी हवलदार अब्दुल हामिद पीवीसी, एमटी लांस नायक करम सिंह पीवीसी, एमटी ले. रामा रघोबा राने पीवीसी एमटी भासीदसन जहाज**

13.1.7.3 परिचालन डीवीज़न द्वारा प्रस्तावों को आरंभ करने में विलम्ब और बिक्री में विलम्ब के मामले में स्क्रैप दर का संशोधन न करना।

जहाज के आर्थिक जीवन की समाप्ति की तिथि और लाईसेसों की समाप्ति पर विचार करने के बाद परिचालन डीवीजन द्वारा किया गया टीईएस बोर्ड से सैद्धान्तिकः अनुमोदन प्राप्त करने के लिए तकनीकी और परिचालन डिविजन (टी एवं ओएस) को प्रस्तुत किया गया था। निपटान के लिए अनुमोदित दिशानिर्देशों में अनुमत समयसीमा निम्नानुसार थीः

- टीईएस पूरा करने के लिए और परिचालन डिविजन द्वारा निपटान के लिए पहचाने गए जहाजों के बाद सीएमडी का अनुमोदन प्राप्त करने में 30 दिन;
- सैद्धान्तिक मंजूरी के लिए बोर्ड को टी एवं ओएस डिविजन द्वारा प्रस्ताव तैयार करने और प्रस्तुत करने के लिए पाँच दिन;
- सैद्धान्तिक अनुमोदन से जहाज के आन्तिम निपटान में 80 दिन

टीईएस के लिए विचार की गई स्क्रैप दर टीईएस को तैयार करते समय पिछले तीन महीनों के दौरान क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित अधिकतम स्क्रैप दर पर आधारित थी। बाजार दर विभिन्न कारकों जैसे स्क्रैप टनेज भार की आपूर्ति/माँग, मजदूरी मुद्दे, सरकार के नियमों/विनियमों में परिवर्तन, इस्पात/धातु का बाजार मूल्य इत्यादि द्वारा प्रभावित थी और अत्यधिक अस्थिर थी।

जब स्क्रैप दर इतनी अस्थिर थी और साप्ताहिक आधार पर प्रकाशित की जाती थी दिशानिर्देशों के अनुसार 80 दिन निर्धारित करने के कारण कंपनी को ऐसा मूल्य प्राप्त करने जिससे बाज़ार मूल्य में प्रतिष्ठा बनती, में बाधा आई और इस तथ्य से और बढ़ोतरी हुई जब 30 मामलों में 13 में 80 दिनों का पालन नहीं हुआ था और बोर्ड द्वारा "सैद्धान्तिक रूप से " अनुमोदन देने की तारिख के बाद वास्तविक बिक्री 86 दिनों से 211 दिनों की अवधि के बीच सम्पादित की गई थी। इस अवधि के दौरान क्लार्कसन साप्ताहिक में स्क्रैप दरों में कई बदलाव बताए गए थे। एम वी देवप्रयाग जहाज को छोड़कर इन सभी मामलों में, कम्पनी द्वारा प्राप्त वास्तविक वसूली क्लार्कसन साप्ताहिक में प्रकाशित मौजूदा स्क्रैप दरों की तुलना में यूएसडी 8.64/एलडीटी और यूएसडी 89.47/एलडीटी की राशि से कम थी और इसके परिणास्वरूप एक जहाज में लाभ लेने के बाद ₹ 19.94 करोड़ की कम वसूली हुई। (**अनुबंघ -VI**)

प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 2012) कि जहाजों के निपटान के लिए मौजूदा दिशानिर्देश, निविदा की तिथि की "सैद्धान्तिक रूप से " मंजूरी से व्यक्तिगत गतिविधि के लिए समयावधि निर्दिष्ट नही करते। यदि जहाज व्यवसायिक रूप से कार्य कर रहा हो तो 80 दिनों की सीमा लागू नहीं होती थी। उत्तर में आगे बताया गया कि विस्तृत स्पष्टीकरण और प्रश्नों को हल करने की प्रक्रिया में कुछ समय लगता है।

उत्तर में यह भी स्वीकार किया गया कि टीईएस को प्रांरभ करने मे विलम्ब थे और भविष्य में अनुपालन सुनिश्चित करने के साथ 115 दिनों के मानदंडों का पालन नहीं किया गया था। तथापि, मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि अधिकतर जहाजों के निपटान के लिए प्रस्ताव प्रचालन डिविजन द्वारा समय पर प्रारंभ किया गया था और निपटान के लगभग दो महीने पहले प्रबन्धन द्वारा अनुमोदित किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जहाज के निपटान का निर्णय टीईएस तैयार करते समय प्रकाशित स्क्रैप दर के आधार पर लिया गया था। क्योंकि स्क्रैप दर अस्थिर थी, जब टीईएस तिथि से 80 दिनों के बाद बिक्री की गई थी तो कम्पनी को स्क्रैप दर के संशोधन पर विचार करना चाहिए था।

13.1.7.4 निविदा प्रक्रिया में विलम्ब और स्थायी प्रभारों का परिहार्य व्यय

जहाजों के निपटान के लिए दिशानिर्देश/प्रक्रिया के अनुसार, जहाजों का अन्तिम निपटान बोर्ड द्वारा सैद्धान्तिक रूप से मंजूरी के समय से 80 दिनों के अन्दर करना होता था। दिशानिर्देशों में प्रत्येक कदम जैसे निविदा आमंत्रित करना, प्राप्त प्रस्तावों का मूल्यांकन और निविदा को अन्तिम रूप देने इत्यादि के लिए आवश्यक दिनों की संख्या को निर्दिष्ट नहीं किया गया था।

कम्पनी ने आन्तरिक गतिविधियों के लिए कोई मील का पत्थर निर्धारित नहीं किया था। तथापि, यह देखा गया कि आठ मामलों में निविदाएं जहाज तैयार करने के बाद आमंत्रित की गई थी जिससे स्थायी प्रभारों पर ₹ 2.24 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। यह अवधि एक से 17 दिनों के बीच की थी जैसा कि ***अनुबंध-VII*** में देखा जा सकता है। चूंकि निविदाओ के आमंत्रण और बोलीदाता की प्रक्रिया में संभावित बोलीदाता द्वारा जहाज का निरीक्षण भी सम्मिलित होता है, कम्पनी को इन स्थायी प्रभारों से बचने के लिए प्रभावी नियोजन द्वारा जहाज के आगमन के समय निविदा अधिसूचना जारी करने मे विलम्ब को कम करना चाहिए। जहाज के आगमन में किसी भी प्रकार के अप्रत्याशित विलम्ब की क्षतिपूर्ति बोलियों की प्रस्तुती में विस्तारण द्वारा की जा सकती है।

कम्पनी ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि जहाजों के निपटान के लिए मौजूदा दिशानिर्देश निविदा की तिथि से सैद्धन्तिक रूप से मंजूरी से व्यक्तिगत गतिविधि के लिए समयावधि निर्दिष्ट नहीं करते और आगे बताया कि जहाज के ले-अप से पहले सभी प्राथमिक निविदाकरण प्रक्रियाएं पूरी करना प्रयोगात्मक रूप से संभव नहीं था।

13.1.7.5 अत्यधिक ईंधन तेल का समावेश

कम्पनी ने जहाज निपटान कीमत में बंकरों की लागत सम्मिलित करने के संबंध में क्लार्कसन साप्ताहिक सहित विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय प्रकाशनों से स्पष्टीकरण प्राप्त किया (नवम्बर 2011)। प्राप्त स्पष्टीकरणों के अनुसार, बताई गई अन्तर्राष्ट्रीय कीमतें जहाज पर न्यूनतम बकंरो सहित थी। तद्नुसार जहाज निपटान उप समिति (एसडीसी) ने 140 एमटी भारी तेल की न्यूनतम मात्रा (24 एमटी/दिन उपभोग X 5 दिन जमा 15-20 टन पम्प करने योग्य नहीं के आधार पर) और 75 एमटी डीजल तेल (2.5 एमटी/दिन उपभोग/30दिन के आधार पर) की सिफारिश की (दिसम्बर 2011)। बोर्ड ने 13 जनवरी 2012 में हुई अपनी बैठक में निर्देश दिया कि "प्रबन्धन निपटान हेतु प्रस्तुत जहाजों पर बंकरों के रखरखाव की गुणवत्ता के लिए उपरोक्त मानदण्ड निर्धारित कर सकता है"।

निर्धारित न्यूनतम मात्रा को ध्यान में रखते हुए लेखापरीक्षा ने इन मानदंडों को पूर्वव्यापी ढंग से पिछले निपटान मे लागू करते हुए उस सीमा का आकंलन किया जिस पर प्राप्त स्क्रैप का मूल्य अत्यधिक बकंर मात्रा के कारण कम होता था और पाया कि 12 मामलों में **(अनुबंध-VIII)** सुपुर्दगी के समय अत्यधिक बंकर उपलब्ध थे जिसके परिणामस्वरूप बिक्री वसूली में ₹ 8.63 करोड़ तक की कमी हुई थी।

प्रबंधन/ मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि व्यवहारिक रूप से बकंरो का उपभोग एक जहाज से दूसरे जहाज में अलग होता है जो उसके जीवनकाल, आकार और उपकरणों की

स्थिति पर निर्भर करता है। निपटान के लिए दिशानिर्देशों पर दोबारा विचार करते समय इस तथ्य को एसडीसी द्वारा भी मान्यता प्राप्त हुई थी।

तथ्य यही है कि कम्पनी ने निपटान हेतु प्रस्तुत जहाज पर बकरों की गुणवत्ता के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए थे।

13.1.7.6 निविदा प्रक्रिया मे कमियां

वर्ष 2010 में कम्पनी द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के अनुसार, निविदाओं को एक निविदा संसाधन समिति (टीपीसी) द्वारा संसाधित किया जाना जिसमें वित्त, प्रचालन और तकनीकी और अपतटीय सेवाओ से अधिकारी सम्मिलित हो जो महाप्रबंधक स्तर से कम के न हों। निपटान हेतु प्रस्तुत जहाज के विस्तृत विवरण को आईएनएसए,एमएसटीसी, एससीआई की सूची में विभिन्न् जहाज दलालों को सूचित करते हुए भारतीय/विदेशी समाचार पत्रों में विज्ञापित किया जाना होता था। निविदाकर्त्ताओं को ईएमडी सहित निविदा, निविदा बाक्स में जमा करने को कहा जाएगा जिसे खोला जाएगा और क्रम संख्या देने के बाद निविदा दस्तावेजों को अलग किया जाएगा और टीपीसी सदस्यों या उनके नामितों द्वारा प्रारंभ किया जाएगा। 30 जहाजों की बिक्री के प्रति ऐसे 159 निविदा दस्तावेजों की जांच से निम्नलिखित कमियों का पता चलाः

(i) अलग-अलग जहाजों के लिए प्राप्त निविदाओं के विवरण रखने के लिए निविदा रजिस्टर का रखरखाव नहीं किया जा रहा था।

.प्रबन्धन ने उपरोक्त को भविष्य में अनुपालन हेतु नोट किया (नवम्बर 2012)।

(ii) यद्यपि, दिशानिर्देशों में निबंधित था कि प्रमुख द्वारा जारी एक विशिष्ट अधिकार पत्र के आधार पर प्रमुख की ओर से एजेंट भाग ले सकते थे, ऐजेंटों द्वारा प्रस्तुत 36 निविदाओं में प्रमुख द्वारा उचित अधिकार पत्र निविदा दस्तावेज के साथ संलग्न नहीं पाए गए थे। अधिकार पत्र एक नोटरी द्वारा प्रमाणित होना आवश्यक था, निविदा प्रस्तुत करते समय ऐसा नहीं पाया गया था।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि ई-मेल द्वारा प्राप्त अधिकार पत्र फाइल में नहीं रखे गए थे। उसने आगे बताया कि मौजूदा दिशानिर्देशों में नोटरीकृत अधिकार पत्रों की प्राप्ति की आवश्यकता का उल्लेख नहीं था। उत्तर स्वीकार्य नही था क्योंकि कानूनी रूप से वैद्य करने के लिए एक नोटरी द्वारा हस्ताक्षरित अधिकार पत्रों को संलग्न करना चाहिए था।

(iii) 159 निविदा दस्तावेजों में से आठ में, फार्म में निविदाकर्ताओं के हस्ताक्षर नहीं थे। एमटी साबरीमाला जहाज के मामले में, हालांकि जहाज मै. अनिसा शिपिंग को बेचा गया था, निविदा दस्तावेज बिना हस्ताक्षर के रह गए थे। दिशानिर्देशों के उल्लंघन के अलावा, पीछे हट जाने के मामले के गंभीर प्रभाव थे जिसका परिणाम निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जाना था।

प्रबन्धन ने उपरोक्त को भविष्य में अनुपालन हेतु नोट कर लिया (नवम्बर 2012)।

(iv) मै. कल्थिया शिप ब्रेकिंग लि. ने जहाज़ एमटी लांस नायक करम सिंह के लिए खरीदे गए फार्म में जहाज़ एमटी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। जब स्वीकृति पत्र फर्म को भेजा गया, तो कम्पनी ने कहा (अगस्त 2010) कि उन्होंने न तो ईएमडी का भुगतान किया और न ही जहाज़ एमटी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी के

लिए दरें उद्धृत की बल्कि इसके बजाए प्रस्ताव जहाज़ एमटी लांस नायक करम सिंह पीवीसी के लिए किया गया था। तथापि, दीर्घावधिक सौहार्दपूर्ण संबंधों के मद्देनज़र, कम्पनी ने प्रस्ताव स्वीकार कर लिया।

प्रबंधन ने टिप्पणी स्वीकार की और कहा (नवम्बर 2012) कि ऐसा पुनः निविदाकरण में और विलम्ब से बचने के लिए कम्पनी के हित में किया गया था।

(v) इससे भी और आगे प्रस्तुत की गई 26 निविदाओं में हस्ताक्षरकर्ता के नाम का उल्लेख नहीं किया गया था, 53 मामलों में निविदाकर्ता की सील प्रदत्त अपेक्षित स्थान में नहीं चिपकाई गई थी तथा 95 मामलों में गवाह के पते तथा/अथवा हस्ताक्षरकर्ता का उल्लेख नहीं किया गया था। 73 मामलों में न तो गवाह का नाम था और न ही उसके हस्ताक्षर चिपके पाए गए थे तथा 26 मामलों में, ईएमडी के विवरण प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

प्रबंधन ने आपत्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2012) और उसे भविष्य में अनुपालन हेतु नोट किया।

(vi) दिशानिर्देशों के अनुसार, निविदा दस्तावेज़ों में सभी संशोधन और अधिलेखन टीपीसी के सदस्यों द्वारा आद्याक्षरित किए जाने अपेक्षित थे। तथापि यह देखा गया था कि 16 मामलों में अति महत्वपूर्ण विवरणों में भी संशोधन थे जैसे कि उद्धृत राशि के संबंध में, फिर भी वे टीपीसी द्वारा आद्याक्षरित नहीं किए गए पाए गए थे। निविदा फार्म पर संशोधनों पर आद्याक्षरों के संबंध में अनुदेश, कुप्रथा से बचने तथा पारदर्शिता बनाए रखने के लिए एक महत्वपूर्ण नियंत्रण अनुदेश था और इसका अनुपालन न करना यह दर्शाता था कि प्रक्रिया अत्यधिक खराब थी।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि संशोधन टीपीसी सदस्यों/प्रतिनिधियों द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित किए गए थे और कुछ मामलों में उन्हें गलती से छोड़ दिया गया था।

(vii) जहाज़ एम.वी. हरिद्वार के मामले में, एम.वी. कानपुर के लिए प्रस्ताव फार्म मै. हालबार्न शिपिंग इन्क द्वारा प्रयोग किए गए थे। एम.टी. निर्मलजीत सिंह शेखों जहाज़ के मामलें में, मै. जेआरडी इण्डस्ट्रीज़ ने "आगे के व्यापार" फार्म का प्रयोग किया था परन्तु जहाज की "स्क्रेपिंग" के लिए दरें उद्धृत की तथा मै. आशापुरा लॉजिस्टिक्स लि. द्वारा प्रस्तुत निविदा फार्म, जहाजों के निपटान के लिए दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के अनुसार टीपीसी सदस्यों द्वारा हस्ताक्षर नहीं किया गया था। मै. रास्समेयर ने जहाज़ एमटी हवलदार अब्दुल हमीद के लिए खरीदे गए निविदा फार्म में जहाज़ एमटी लांस नायक करम सिंह के लिए अपनी निविदा प्रस्तुत की। जहाज़ एम.वी. वाराणसी के लिए, मै. हॉल बार्न शिपिंग इन्क, मार्शल आयलैंड्स ने जहाज़ एम.वी मन्दाकिनी के लिए निविदा फार्म प्रयोग किए। ये सभी निविदाएं वैध मानी गई थी।

प्रबन्धन ने स्वीकार किया (नवम्बर 2012) कि मै. हॉलबार्न शिपिंग लिमिटेड ने जहाज़ एम वी कानपुर का निविदा फार्म पस्तुत किया और इसे पार्टी की सूचना में लाया गया था और टीपीसी द्वारा हस्ताक्षर किया गया था। हमने देखा कि संशोधन केवल गवाह द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। मै. आशापुरा लॉजिस्टिक्स द्वारा प्रस्तुत निविदा के संबंध में, प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 2012) कि यह गलती से टीपीसी सदस्यों द्वारा आद्याक्षरित नहीं की गई थी। मै. हालबार्न बोलीदाता द्वारा जहाज़ वाराणसी के संबंध में फार्म में परिवर्तन के बारे में, प्रबंधन ने बताया कि बोलीदाता ने गलती से "मन्दाकिनी" का फार्म वाराणसी के लिए प्रयोग कर लिया था।

मंत्रालय ने बताया (फरवरी 2013) कि कम्पनी ने बेहतर पारदर्शिता तथा निपटान प्रक्रिया की सुगमता के लिए इलेक्ट्रॉनिक नीलामी प्रणाली विकसित की थी।

13.1.7.7 त्रुटिपूर्ण प्रथाओं के प्रति सीमिति प्रतिस्पर्धा

(क) एच 1 द्वारा पीछे हटने के कारण बार बार आकस्मिक (स्नेप) बोलियां

एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी तथा एमटी सीएच पीरू सिंह पीवीसी जहाज़ों के निपटान हेतु निविदाएं आमन्त्रित की गई थी (सितम्बर 2009) जिसके प्रति क्रमशः तीन तथा चार प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। चूंकि एच 1 दोनों मामलों में पीछे हट गया था, अतः सीएमडी द्वारा मौखिक सहमति प्राप्त करके (21 अक्तूबर 2009) कम्पनी ने आकस्मिक बोलियां आमंत्रित की (एक जहाज़ एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी के मामले में तथा दो जहाज़ एमटी सीएचएम पीरू सिंह पीवीसी के मामले में)। प्राप्त प्रस्तावों के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :

तालिका 6

जहाज़ एमटी नायक जादूनाथ सिंह पीवीसी

बोलीदाता का नाम	पहली निविदा (29.09.2009)			आकस्मिक बोली (22-10-2009)	
	उद्धृत राशि ₹ /(यूएसडी) में	एजेंट का नाम	टिप्पणी	उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी
ग्लोबल शिपट्रेड	18,41,01,000 (38,34,239)	संदीप मेहता	पीछे हट गया*		
मरिअन्ना शिपिंग	16,85,80,665 (35,11,000)	चन्द्रकान्त ओझा		16,35,24,825 (35,11,000)	
सी मेरिटाईम कार्पो.	17,38,62,315 (36,21,000)	प्रमोद गाडे		16,99,98,750 (36,50,000)	बिक गई (अक्तूबर 09)

जहाज़ एमटी सीएचएम पीरू सिंह पीवीसी

बोलीदाता का नाम	पहली निविदा (29-09-2009)			आकस्मिक बोली (22-10-2009)		आकस्मिक बोली II (05-11-2009)	
	उद्धृत राशि ₹ /(यूएसडी) में	एजेंट का नाम	टिप्पणी	उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी	उद्धृत राशि (₹)	टिप्पणी
ग्लोबल शिपट्रेड	18,92,00,000 (39,40,435.28)	संदीप मेहता	पीछे हट गया *				
एक्सिल इंटरनेशनल	18,24,57,000 (38,00,000)	ब्रह्मदत्त		17,69,85,000 (38,00,000)	पीछे हट गया *		
मरिअन्ना शिपिंग	16,85,80,665 (35,11,000)	चन्द्रकान्त ओझा		16,35,24,825 (35,11,000)		17,65,45,521 (37,51,100)	बिक गई (नव. 09)
ग्रेंड इंटरनेशनल	17,96,24,115 (37,41,000)	प्रमोद गाडे		17,23,27,500 (37,00,000)		17,60,70,165 (37,41,000)	

₹ 20 लाख की ईएमडी जब्त हो गई और तीन साल के लिए उसे काली सूची में डाल दिया गया

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि दोनों निविदाओं में, श्री प्रमोद गाडे और श्री चन्द्रकान्त ओझा के सिवाय सभी बोलीदाता पीछे हट गए और इन दो एजेंटों (प्रमोद गाडे और चन्द्रकान्त ओझा) ने एक-एक जहाज़ प्राप्त किया। अतः कार्टल निर्माण की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता। हालांकि मै. ग्लोबल शिपट्रेड प्रा. लि. जिसका प्रतिनिधित्व श्री संदीप महत्ता कर रहे थे, कम्पनी द्वारा तीन वर्षों के लिए काली सूची में डाल दी गई थी, उसके पश्चात् फर्म ने मै. हालबॉर्न शिपिंग इन्क के नाम से आठ निविदाओं[1] में भाग लिया और एक जहाज़ (एम वी पाटलीपुत्र) प्राप्त किया।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2012) कि चूंकि श्री संदीप मेहता दोनों मामलों में केवल क्रेता के एजेंट के रूप में काम कर रहा था, अतः मै. हालबार्न शिपिंग को एससीआई की निविदाओं में भाग लेने से रोकने का कोई वैध कारण नहीं था।

उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मै. ग्लोबल शिपट्रेड प्रा. लिमि. के श्री संदीप मेहता ने प्रबंध निदेशक के रूप में जहाज़ जादूनाथ सिंह के लिए निविदा में भाग लिया। दूसरे जहाज़ (एमवी हरिद्वार) के मामले में श्री संदीप मेहता ने मै. हॉलबार्न शिपिंग इन्क के निदेशक के रूप में भाग लिया। दोनों कम्पनियों के लिए पता, फोन नं., फैक्स नं., और ई-मेल का पता एक ही था।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि मै. हॉलबोर्न शिपिंग इन्क, एम वी पाटलीपुत्र के क्रेता को न तो काली सूची में डाला गया था और न ही जहाज़ों की बिक्री के लिए कम्पनी की निविदा की भागीदारी के लिए उसे ठंडे बस्ते में डाला गया था। मंत्रालय ने यह भी कहा कि एक पूर्णतः भिन्न इकाई को जहाज़ों की बिक्री के लिए भागीदारी से इनकार नहीं किया जा सकता क्योंकि एक निदेशक भी काली सूची वाली कम्पनी की सूची में है।

तथापि, तथ्य यह है कि कम्पनी बोलीदाता फर्मों के परिचय पत्रों की जांच करने में विफल रही और फर्म को काली सूची में डालने का मूल उद्देश्य ही विफल हो गया। इसके अतिरिक्त, श्री संदीप मेहता केवल कम्पनी के निदेशक ही नहीं थे, बल्कि दोनों कम्पनियों की ओर से निविदा फार्म हस्ताक्षर करके निविदाओं में भाग ले रहे थे।

(ख) दिशानिर्देशों में आईएनएसए, एमएसटीसी तथा शिप ब्रेकर्स एसोसिएशन को सूचना के माध्यम से जहाज़ों के निपटान हेतु व्यापक प्रचार किया जाना अपेक्षित था। प्रतिस्पर्धा के लिए क्षेत्र को बढ़ाने के लिए कम्पनी द्वारा कथित रूप से किये गए समस्त प्रयासों के बावजूद, यह देखा गया था कि उस अवधि के दौरान बेचे गए 30 जहाज़ों में से, 3 एजेंटों ने 13 जहाज़ों को किनारे पर लगा दिया। श्री शशांक अग्रवाल ने आठ[2] फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए 13 प्रस्ताव प्रस्तुत किए और छः जहाज़ प्राप्त किए, श्री प्रमोद गाडे ने पांच[3] फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए 14 प्रस्ताव प्रस्तुत किए तथा चार जहाज़ प्राप्त किए और श्री रशमीन शर्मा ने चार[4] फर्मों का प्रतिनिधित्व करते हुए छः प्रस्ताव प्रस्तुत किए और तीन जहाज़ प्राप्त किए।

---

[1] देवप्रयाग, हरिद्वार, कानपुर, मंदाकिनी, मुर्शिदाबाद, पाटलीपुत्र, उत्तरकाशी, वाराणसी

[2] मरिअन्ना शिपिंग लि., अनीसा शिपिंग लि. (दो जहाज़) जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेंट लि. (दो जहाज़) और नटालिया शिपिंग प्रा.लि., करीना शिपिंग लि. और ग्रेंड इंटरनेशनल शिपिंग क.

[3] आरएल कल्थिया शिप ब्रेकिंग प्रा.लि., ग्रेंड इंटरनेशनल लि., सी मेरिटाइम, पॉवरफुल इंटरनेशनल एंड रोस्समेयर इंटरनेशनल लि.।

[4] करीना शिपिंग लि., नटालिया शिपिंग प्रा.लि., सी लॉयन मॅरीन लि. और जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेंट प्रा. लि.।

30 जहाज़ों के निपटान की लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि प्राप्त हुई 159 निविदाओं में से एजेंटों द्वारा 79 प्रस्ताव (50 *प्रतिशत*) प्रस्तुत किए गए थे जिनमें से 33 प्रस्ताव 3 एजेंटों द्वारा प्रस्तुत किए गए थे जिन्होंने 30 में से 13 जहाज़ किनारे पर लगा दिए थे।

- श्री प्रमोद गाडे ने जहाज़ करम सिंह के लिए दोनों बोलीदाताओं अर्थात 17 अगस्त 2010 को मै. कल्थिया शिप ब्रेकिंग और 24 अगस्त 2010 को मै. रोस्समेयर इंटरनेशनल लि. का प्रतिनिधित्व किया।
- श्री शशांक अग्रवाल और श्री प्रमाद गाडे दो ऐसे एजेंट थे जिन्होंने चार अलग-अलग पार्टियों की ओर से जहाज़ हमीद और करण सिंह की निविदाओं में भाग लिया था और उन दानों से एक-एक जहाज़ हथिया लिया था जो कार्टेल के निर्माण की संभावना को दर्शाता था।

ये तीन एजेंट मै. जीएमएस इन्क, दुबई तथा मै. विराना शिपिंग कार्पोरेशन, सिंगापुर की अलग-अलग फर्मों का भी प्रतिनिधित्व कर रहे थे। हमने यह भी देखा कि बेचे गए 30 जहाज़ों में से, मै. जीएमएस इन्क और मै. विराना, नकद क्रेताओं[1] ने छः[2] (जीएमएस) और तीन[3] (विराना) फर्मों के माध्यम से प्रतिनिधित्व के द्वारा क्रमशः 16 जहाज़ और चार जहाज़ प्राप्त किए।

इस प्रकार, फर्मों/एजेंटों की सीमित संख्या ने प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य को विफल कर दिया।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2012) कि बोलीदाता जैसे मै. जीएमएस इन्क और मै. विराना शिपिंग कार्पोरेशन समूचे विश्व के विभिन्न देशों में पंजीकृत कई सहायक कम्पनियों के माध्यम से कार्य करती हैं। बोलीदाता प्रतिनिधि कम्पनी की विभिन्न निविदाओं के दौरान केवल उनकी संबंधित सहायक कम्पनियों का ही प्रतिनिधित्व कर रहे थे। यद्यपि कम्पनियां नाम और पंजीकरण के हिसाब से अलग हैं, तथापि वे नियंत्रक कम्पनी से संबंधित हैं।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि जहाज़ों के सबसे बड़े और दूसरे सबसे बड़े क्रेताओं द्वारा कम्पनी की निपटान निविदाओं में प्रतिस्पर्धा करना इस तथ्य का प्रमाण है कि कम्पनी की निविदाओं की विश्व स्तर की प्रतिस्पर्धा थी। अतः कम्पनी ने प्रतिस्पर्धा सीमित नहीं की थी।

तथापि, तथ्य यह है कि उन्हीं एजेंटों के माध्यम से भाग लेने वाले जहाज़ों के क्रेताओ ने प्रतिस्पर्धी दरों की गुंजाईश सीमित कर दी।

13.1.7.8 ईएमडी का संग्रहण

(क) ईएमडी के संग्रहण की प्रणाली में कमियां

दिर्शानिर्देशों में प्रावधान है कि निविदाकर्ता को टीईएस के अनुसार प्रत्याशित विक्रय मूल्य के 5 प्रतिशत तक अथवा ₹ 50 लाख जो भी कम हो, ईएमडी प्रस्तुत करनी होती है।

---

[1] शिप ब्रेकिंग उद्योग में नकद विक्रेताओं का अर्थ उन कम्पनियों से है जिनके पास किसी भी प्रकार के क्रेडिट का उपयोग किए बिना जहाज़ों के अपफ्रंट मूल्य का भुगतान करने की वित्तीय ताकत होती है।

[2] मरिअन्ना शिपिंग लि, अनीसा शिपिंग लि., करीना शिपिंग लि., जॉपलिन ओवरसीज़ इनवेस्टमेट लि., नटालिया शिपिंग प्रा. लिमिटेड ओर सी लॉयन मॅरीन लि.।

[3] ग्रेंड इंटरनेशनल लि., सी मेरिटाईम एण्ड पॉवरफुल इंटरनेशनल।

निविदा की समान्य शर्तों के खण्ड 5 (ii) तथा 8 कम्पनी को पूर्व निविदकर्ताओं के लिए प्रदत्त किसी ईएमडी के समायोजन से मना करती है तथा ईएमडी या तो असफल बोलीदाता को वापस करनी होती है या सफल बोलीदाता के लिए प्रतिभूति जमा के रूप में समायोजित करनी होती है। तथापि, कम्पनी ने नियमों का उल्लंघन किया क्योंकि एक बोलीदाता द्वारा प्रदत्त ईएमडी दूसरे बोलीदाता की बोली के लिए समायोजित कर ली गई थी। कम्पनी द्वारा एजेंटों द्वारा परिवर्तनों/समायोजनों के लिए किए गए अनुरोधों की असलियत की मालिकों के साथ जांच नहीं की गई थी।

कम्पनी ने दूसरे निविदाकर्ताओं/वापसियों आदि के प्रति प्रतिभूति जमा/समायोजन के रूप में ईएमडी की प्राप्ति और ईएमडी के अन्तरण की निगरानी के लिए कोई रजिस्टर नहीं बनाया था। समुचित दस्तावेजों के अभाव में, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या सभी मामलों में ईएमडी एकत्र कर ली गई थी। ईएमडीज़ के संग्रहण और पुनः समनदेशन की प्रणाली में कमियां उजागर करने वाले कुछ मामले नीचे उजागर किए गए हैं:

(i) हमने देखा कि 16 मामलों में निविदाकर्ता पहले निविदाकर्ताओं द्वारा प्रदत ईएमडी को कम्पनी से समायोजित करवाना चाहते थे और इसे कम्पनी ने सभी मामलों में स्वीकार कर लिया था।

(ii) मै. डेंलमर ग्रुप पीटीई लि. ने जहाज़ एम.वी. हरिद्वार के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय ईएमडी के प्रमाण के रूप में न्यूयार्क में तीव्र भुगतान (दिनांक 14 अक्तूबर 2011) की प्रति संलग्न की। जबकि, उसे 21 अक्तूबर 2011 को कम्पनी के खाते में क्रेडिट किया गया था। निविदाएं खोलते समय (14 अक्तूबर 2011) टीपीसी ने यह प्रस्ताव स्वीकार कर लिया और जहाज़ मै. डेलमर ग्रुप को बेच दिया गया।

कम्पनी ने कहा (नवम्बर 2012) कि उपर्युक्त प्रस्ताव एक आपवादिक मामले के रूप में तथा कम्पनी के सर्वोत्तम हित में स्वीकार किया गया था। उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि वह निविदा की सामान्य शर्तों के खण्ड 5 (i) के विरूद्ध है।

(iii) जहाज़ रघोबा राणे के संबंध में, मै. गुरदेव एन्टरप्राइज़ेस ने डिमांड ड्राफ्ट/पे-आर्डर के बजाए ₹ 50 लाख का चैक प्रस्तुत किया जिसे निविदा प्रस्तुतिकरण के बन्द होने से पहले कम्पनी के खाते में क्रेडिट किया जाना था। तथापि, निविदा स्वीकार कर ली गई थी।

प्रबंधन/मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012/फरवरी 2013) कि ईएमडी के प्रति चैक स्वीकार करने के बारे में दिशानिर्देशों और निविदा शर्तों में कोई ज़िकर नहीं था; अतः इस मामलें में चैक अपवादस्वरूप स्वीकार किया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि दिशानिर्देशों में स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि ईएमडी का भुगतान डिमांड ड्राफ्ट/बैंक के पे-आर्डर अथवा बैंक गारण्टी के माध्यम से ही किया जा सकता था। इस प्रकार, ईएमडी के प्रति चैक की स्वीकृति दिशानिर्देशों के विपरीत थी।

(iv) जहाज़ रघोबा राणे के संबंध में, दूसरे निविदाकर्ता मै. ग्रेंड इंटरनेशनल शिपिंग कम्पनी, सिंगापुर ने ईएमडी की सम्पूर्ण राशि यूएसडी में नहीं दी, बल्कि शेष राशि पूर्व निविदा के प्रति वापिस न की गई ईएमडी से समायोजित करने का अनुरोध किया। तथापि, उपलब्ध राशि अपर्याप्त थी। परन्तु कम्पनी द्वारा निविदा स्वीकार कर ली गई।

हमने देखा कि फर्म द्वारा निविदा के 15:30 बजे खुलने के पश्चात् 2 अगस्त 2010 को 11:54 बजे लन्दन में (आईएसटी 16:.30 पर) तीव्र भुगतान कर दिया गया था। इस प्रकार, कम्पनी ने ईएमडी का भुगतान किए बिना प्रस्तावक को निविदा में भाग लेने की अनुमति प्रदान कर दी तथा पुनः निविदाकरण नहीं किया और निविदा को खोलने के पश्चात् निविदा फार्म के साथ तीव्र प्रति संलग्न कर दी। ईएमडी का भुगतान न करने को आन्तरिक लेखापरीक्षा द्वारा भी क्वालिफाई किया गया था तथापि टीपीसी द्वारा उस पर विचार नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2013) कि 11:54 बजे के समय (जीएमटी) का अर्थ बैंक द्वारा तीव्र भुगतान की पुष्टि के समय से है न कि प्रेषण के सही समय से। तथापि, तथ्य यह था कि तीव्र भुगतान कम्पनी द्वारा 15:30 बजे (आईएसटी) के निविदा खोलने के समय के ठीक बाद प्राप्त किया गया था। इसके अतिरिक्त ईएमडी, जो निविदाकरण प्रक्रिया पूरी होने के बाद ही कम्पनी के खाते मं क्रेडिट की जाती है, की स्वीकृति ने एक बोलीदाता के रूप में अर्हता प्राप्त करने के लिए ईएमडी के संग्रहण के मूल उद्देश्य को ही विफल कर दिया।

(ख) ईएमडी की ज़ब्ती

निविदा की सामान्य शर्तों के खण्ड 11 के अनुसार, निविदाकर्ता द्वारा स्वीकृति का प्रस्ताव रद्द होने के मामले में निविदाकर्ता की ईएमडी ज़ब्त कर ली जाएगी। हमने देखा कि छः मामलों* में कम्पनी ने प्रस्ताव स्वीकार न होने के कारण ईएमडी ज़ब्त कर ली थी। ईएमडी ज़ब्त करने के अतिरिक्त, बोलीदाता जहाज़ जादूनाथ सिंह और पीरू सिंह के मामले में 3 वर्ष के लिए और जहाज़ एमवी लोक राजेश्वरी के मामले में एक वर्ष के लिए काली सूची में डाल दिए गए थे तथा दो अन्य मामलो में; कम्पनी ने फर्मों को काली सूची में डाले बिना ईएमडी ज़ब्त करने का निर्णय लिया। हमने यह भी देखा कि मै. अत्तर लि. के मामले में ज़ब्त की गई राशि कम्पनी की आय में लेखाबद्ध किए बिना ग्राहक के खाते में पड़ी थी तथा ग्रेंड इंटरनेशनल के मामले में ज़ब्त की गई राशि वापिस कर दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 50 लाख की हानि हुई।

प्रबंधन/मंत्रालय ने कोई उत्तर नहीं दिया।

सिफारिश सं.3: ईएमडी की प्राप्ति और लेखाकरण की पद्धति सुदृढ़ की जानी चाहिए।

(ग) ईएमडी और बिक्री प्राप्तियों के प्रेषण में क्रेताओं और एजेंसी में अन्तर

लेखापरीक्षा ने देखा कि 23 मामलों में, ईएमडी का भुगतान प्रस्तावक के अलावा किसी और पार्टी द्वारा किया गया था। विवरण *अनुबंध IX* में दिए गए हैं।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि पांच मामलों में बिक्री प्राप्तियों का भुगतान क्रेताओं के अलावा एक अन्य पार्टी द्वारा किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया हैः

---

* *जहाज़ मै. एमवी लोकराजेश्वरी के लिए मै. एमवी शिपट्रेड, जहाज़ एमवी ऋषिकेश के लिए मै. अत्तर लि. और मै. ग्रेंड इंटरनेशनल, एमटी नायक जादूनाथ सिंह और एमटी सीएचएम पीरू सिंह के लिए मै. ग्लोबल शिपट्रेड तथा एमटी सीएचएम पीरू सिंह के लिए मै. एक्सल इंटरनेशनल।*

तालिका 7

(यूएस $ में)

क्रम.सं.	जहाज़ का नाम	क्रेता का नाम	प्राप्त भुगतान	भुगतानकर्ता
1	एमवी हरिद्वार (आगे की ट्रेडिंग के लिए)	मै. डेलमर ग्रुप प्रा. लिमिटेड, सिंगापुर	65,58,694	मै. एरियल मेरिटाईम प्रा. लिमिटेड, सिंगापुर
2	एमवी उत्तरकाशी (आगे की ट्रेडिंग के लिए)	मै. ग्रेंड इंटरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	49,06,870	मै. विराना प्राईवेट लिमिटेड, सिंगापुर
3	एमवी लोकराजेश्वरी (स्क्रेपिंग के लिए)	मै. मिक्की शिपिंग लिमिटेड, लिबेरिया	31,60,159	मै. मिक्की मेटल एण्ड एलॉयज़ ट्रेडिंग द्वारा किया गया यूएस $ 280690 का आंशिक भुगतान
4	एम टी मेजर धन सिंह थापा (स्क्रेपिंग के लिए)	मै. ग्रेंड ईटरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	41,09,329	मै. ड्रेगन वैल कार्पोरेशन, समोआ
5	एम टी मेजर सोमनाथ शर्मा (स्क्रेपिंग के लिए)	पॉवरफुल इंटरनेशनल कार्पो. प्रा.लि.	30,65,075	मै. ड्रेगन वैल कार्पोरेशन, समोआ

प्रबंधन ने इस बात से सहमति व्यक्त की (नवम्बर 2012) कि कुछ बिक्री प्राप्तियां क्रेताओं के अलावा अन्य लोगों से प्राप्त हुई थी। तथापि, ये प्राप्तियां समुचित बैंकिंग चैनल से प्राप्त हुई और इन मामलों में कोई काले धन को वैध बनाने के पहलू प्रबंधन द्वारा नहीं देखे गए।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि क्रेता के अलावा अन्य किसी पार्टी से भुगतान, निविदा फार्म और सहमति ज्ञापन में निहित प्रावधानों का उल्लंघन था जिनमें यह प्रावधान था कि क्रेता ही भुगतान करेगा। इसमें कानूनी और कराधान निहितार्थ भी थे जिनमें सरकारी कम्पनी को परिचर प्रतिष्ठा का जोखिम था।

सिफारिश सं.4: पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए तथा कम्पनी की प्रतिष्ठा पर प्रतिकूल निहितार्थ वाले कानूनी और कराधान मामलों से बचने के लिए प्रणाली विकसित किए जाने की आवश्यकता है।

निष्कर्ष

यद्यपि कम्पनी को मज़बूत युवा बेड़ा रखने के लिए उन जहाज़ों का निपटान करना था जिनका आर्थिक जीवन समाप्त हो चुका था, तथापि निपटान की पद्धति अधिक पारदर्शी होनी चाहिए। टीईएस तैयार करने की विधि स्पष्टतः प्रलेखित होनी चाहिए और उसका एकरूपता से अनुसरण किया जाना चाहिए। मूल अनुमोदन से लेकर अंतिम निपटान तक विभिन्न कार्यों के लिए एक समय सीमा निश्चित की जानी चाहिए। निविदाओं की प्रोसेसिंग और बिक्री के लिए प्रस्ताव शुरू करने में विलम्ब से बचना चाहिए ताकि अधिकतम मूल्य प्राप्त किए जा सकें। एक से अधिक प्रत्याशित क्रेता का प्रतिनिधित्व करने वाले एक एजेंट के स्थायीकरण और एक ही जहाज़ के लिए दो फर्मों के लिए एक ही एजेंट से काटैल निर्माण की संभावना थी। एक जहाज़ से दूसरे जहाज़ के लिए ईएमडी के लेखाकरण तथा निविदा पद्धति का पालन न करने जैसी कमियों को रोकने के लिए एक प्रणाली बनाई जानी चाहिए।

अध्याय XIV: इस्पात मंत्रालय

एनएमडीसी लिमिटेड

14.1 ₹ 65.55 करोड़ का व्यर्थ निवेश

वन विभाग से मंजूरी को सुरक्षित करने में विफलता के कारण 24 माह से अधिक के लिए पवन ऊर्जा फार्म पर ₹ 65.55 करोड़ का समस्त निवेश व्यर्थ रहा एवं परिणामस्वरूप ₹ 13.20 करोड़ के राजस्व की वसूली नहीं हुई।

एनएमडीसी लिमिटेड (कम्पनी) ने 10 मेगा वाट (एमडब्ल्यू) पवन चक्की की स्थापना का निश्चय किया (अप्रैल 2006) जिससे कि उत्पन्न ऊर्जा को कर्नाटक विद्युत ग्रिड की तरफ घुमाया जा सके एवं डोनीमलाई लौह अयस्क परियोजना की आवश्यकताओं के अनुसार भुनाया जा सके। उसने परियोजना के कार्यान्वयन के लिए टर्नकी आधार पर मैसर्ज सुजलॉन एनर्जी लिमिटेड (सुजलॉन) को नियुक्त किया (मार्च एवं सितम्बर 2008)। सुजलॉन ने कार्य पूरा किया एवं ₹ 65.55 करोड़ की कुल लागत पर 10.5 एमडब्ल्यू की कुल प्रतिस्थापित क्षमता के साथ सितम्बर 2008 में छः इकाईयों (9 एमडब्ल्यू) तथा मार्च 2009 में शेष एक इकाई (1.5 एमडब्ल्यू) के संबंध में पवन उर्जा जेनरेटर चालू किये। कर्नाटक में एनेहेलु गाँव में स्थित ये सभी इकाईयां 33 केवी संचरण लाइनों द्वारा ग्रिड से जुड़ी थीं। ये लाइने चित्रदुर्ग जिला, कर्नाटक में जोगीमति रिजर्व फारेस्ट से गुजरती थी। पवन एवं लघु जल विद्युत परियोजनाओं के लिए व्हीलिंग एवं बैंकिग अनुबन्ध कर्नाटक विद्युत नियामक आयोग द्वारा जुलाई 2008 में अनुमोदित किया गया था। परन्तु, क्योंकि एनएमडीसी को सभी अनुमोदन नये सिरे से लेने पड़ते यदि वह व्हीलिंग एवं बैंकिग अनुबन्ध के लिए जाता एवं क्योंकि सुजलॉन ने केप्टिव प्रयोग के लिए व्हीलिंग एवं बैंकिग व्यवस्था को सुविधाजनक बनाने से इनकार कर दिया, अतः एनएमडीसी ने ₹ 3.40 प्रति किलोवाट घंटा (केडब्ल्यूएच) ऊर्जा की इकाई की दर से पवन ऊर्जा फार्म से ऊर्जा के विक्रय के लिए बैंगलौर विद्युत आपूर्ति कम्पनी लिमिटेड (बीईएससीओएम) के साथ दो उर्जा खरीद अनुबन्ध (पीपीएज) किये (जुलाई एवं नवम्बर 2009)। तद्नुसार कम्पनी ने 395.78 लाख इकाई की ऊर्जा के विक्रय से सितम्बर 2008 से सितम्बर 2010 तक ₹ 13.45 करोड़ कमाए।

इस बीच, रेंज वन अधिकारी, चित्रदुर्ग रेंज, चित्रदुर्ग ने अगस्त 2009 में न्यायिक दण्डाधिकारी प्रथम श्रेणी, चित्रदुर्ग के समक्ष जोगीमती रिजर्व फारेस्ट में वन भूमि में (पवन ऊर्जा फार्म से ग्रिड तक) 33 केवी संचरण लाइन बिछाने (बिना अनुमोदन) के लिए वन मंजूरी न लेने के लिए एक वन आपराधिक मामला दर्ज कराया। बाद में वन अधिकारियों द्वारा परिचालन बन्द कर दिए गए (अक्तूबर 2010) क्योंकि सुजलॉन ने वन क्षेत्र में सरकार से नियत अनुमति प्राप्त किये बिना अपनी अनाधिकृत 33 केवी ऊर्जा आपूर्ति गतिविधियां जारी रखी थी। बाद में, सुजलॉन ने अंतरिम स्थगन के लिए कर्नाटक उच्च न्यायालय में एक समादेश याचिका दायर की (अप्रैल 2011) एवं मामला अभी भी लम्बित है (सितम्बर 2012)। इस बीच, सुजलॉन एनएमडीसी पवन फार्म से ऊर्जा निकासी के पुनःमार्गीकरण के लिए आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए भी प्रयासरत है।

इस संबंध मे, लेखापरीक्षा ने देखा कि परियोजना में आरक्षित वन में एचटी लाईनों का बिछाया जाना सम्मिलित था जिसके लिए वन संरक्षण अधिनियम, 1980 की धारा 2 के अन्तर्गत पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) की पूर्व अनुमति आवश्यक है। इसके अतिरिक्त वन (संरक्षण) संशोधन नियमावली, 2004 के अन्तर्गत निर्धारित पद्धतियों के पैरा 4.8 के अनुसार, यदि एक परियोजना में वन भूमि के साथ-साथ गैर-वन भूमि सम्मिलित हो, तो वन भूमि की उन्मुक्ति के लिए केन्द्रीय सरकार से अनुमोदन प्राप्त होने तक, गैर वन-भूमि पर कार्य आरम्भ नहीं किया जाना चाहिए। यद्यपि संविदा में एक प्रावधान किया गया है कि सुजलॉन को एनएमडीसी की ओर से आवश्यक वैधानिक मंजूरी/अनुमोदन के लिए व्यवस्था करनी होगी, तथापि, कम्पनी ने स्वयं को इस बात से संतुष्ट नहीं किया कि पवन ऊर्जा फार्म का कार्य आरम्भ करने से पहले सभी वैधानिक मंजूरियां प्राप्त कर ली गई थी। इससे यह पता चलता है कि कम्पनी ने यह सुनिश्चित करने में कि कार्य आरम्भ करने से पहले आवश्यक मंजूरियां ले ली गई हैं, पर्याप्त परिश्रम नहीं किया था। कम्पनी ने सुजलान के साथ वन मंजूरी प्राप्त करने का मुद्दा केवल वन अधिकारियों द्वारा संयंत्र एवं लाइनों को ऊर्जित न करने के आदेश दिए जाने के बाद ही उठाया था (जनवरी 2011)।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (नवम्बर 2012) कि एनएमडीसी द्वारा पवन फार्म की स्थापना के लिए कार्य प्रदान किये जाने से पहले कार्य के क्षेत्र के अनुसार आवश्यक सख्त पर्याप्त परिश्रम किया गया था। तत्काल जोर मुख्य रूप से पवन फार्म की बहाली पर था एवं एक बार पवन फार्म आरम्भ हो जाए तो एनएमडीसी द्वारा नुकसान की भरपाई के लिए सुजलॉन के विरूद्ध आवश्यक कार्यवाही की जाएगी। इस बीच, सुजलॉन ने एक वैकल्पिक निकासी मार्ग स्थापित किया एवं इसके लिए सरकार के मुख्य विद्युत निरीक्षक (सीईआईजी), कर्नाटक सरकार का अनुमोदन प्राप्त किया गया था (अगस्त 2012)। बाद में, सुजलॉन ने एनएमडीसी द्वारा बीईएससीओएम के साथ किया जाने वाला पूरक मसौदा पीपीए को भेज दिया।

तथ्य यह है कि एनएमडीसी ने यह सुनिश्चित नहीं किया कि क्या सुजलॉन ने वन अधिकारियों से आवश्यक वैधानिक अनुमोदन प्राप्त किये थे एवं इस प्रकार, उसने समुचित परिश्रम नहीं किया जिसके कारण ₹ 65.55 करोड़ का समस्त निवेश व्यर्थ हो गया जिसके कारण 338.35 लाख यूनिट बिजली का सृजन नहीं हुआ और अक्तूबर 2010 से सितम्बर 2012 के दौरान बिजली का सृजन रूक जाने की वजह से ₹ 13.20 करोड़♥ का राजस्व प्राप्त नहीं किया जा सका।

स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड

14.2 निष्पादन सम्बन्धित भुगतान योजना में अधिक भुगतान

सेल प्रबन्धन ने 'निष्पादन सम्बन्धित वेतन ' के भुगतान के संबंध में डीपीई दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं किया और 2007-08 से 2010-11 की अवधि के दौरान ₹319.61 करोड़ का अनियमित भुगतान किया।

♥ *राजस्व की अप्राप्ति = 388.35 लाख यूनिट (सितम्बर 2008 से सितम्बर 2010 के दौरान एक महीने में सात यूनिट के औसत सृजन के आधार पर परिकलित) X पीपीए के अनुसार ₹ 3.40 प्रति यूनिट*

कार्यालय ज्ञापन सं0 2(70)/08-डीपीई(डब्ल्यूसी) -जी एल-XVI/08 दिनांक 26 नवम्बर 2008 और कार्यालय ज्ञापन सं0 2(70)/08-डीपीई (डब्ल्यू सी)-जीएल-IV/09 दिनांक 9 फरवरी 2009 में समाविष्ट डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसरण में स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड (कम्पनी) ने अपने कार्यकारियों के लिए पीआरपी योजना प्रारम्भ की। कम्पनी के एक स्वतंत्र निदेशक की अध्यक्षता में एक पारिश्रमिक समिति को निर्धारित सीमा के अन्दर इसके संवितरण के लिए पीआरपी और नीति के लिए निर्णय लेना था।

लेखापरीक्षा ने डीपीई दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन में निम्नलिखित अनियमितताएं देखीं जिसके परिणामस्वरूप वित्तीय वर्ष 2007-08 से आगे 2010-2011 तक कुल ₹319.61 करोड़ की राशि का कम्पनी के कार्यकारियों को पीआरपी का अधिक भुगतान हुआ। वर्ष 2011-12 के लिए पीआरपी का भुगतान नहीं किया गया था (मार्च 2013)।

1. उपर्युक्त डीपीई दिशानिर्देशों में यह अपेक्षित था कि कम्पनी के पास एक सख्त और पारदर्शी निष्पादन प्रबन्धन प्रणाली (पीएमएस) होनी चाहिए। इसे कार्यकारियों के ग्रेडिंग में 'बेल करव एप्रोच' अपनानी चाहिए ताकि 10 से 15 प्रतिशत से अनधिक को 'विशिष्ट/उत्कृष्ट' के रूप में था और कार्यकारियों के 10 प्रतिशत को 'बीलो पार' के रूप में श्रेणीकृत किया जाना चाहिए। उनको किसी 'पीआरपी का भुगतान नहीं किया जाना था जिन्होंने 'बीलो पार' श्रेणी प्राप्त की थी। तथापि, कम्पनी ने ग्रेडिंग में कोई 'बेल करव एप्रोच' नहीं अपनाई और डापीई दिशानिर्देशों के उल्लंघन में अपने सभी कार्यकारियों को पीआरपी का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए ₹87.45 करोड़♥ का परिहार्य भुगतान हुआ।

प्रबन्धन ने बताया (जून 2012) कि पारिश्रमिक समिति ने पीआरपी योजना अपने कार्यकारियों के 10 प्रतिशत के ग्रेडिंग निष्पादन को अन्तिम रूप दे दिया था चूंकि 'बीलो पार' पर सेल जैसी महारत्ना कम्पनी के लिए आग्रह नहीं किया जाना चाहिए और निष्पादन ग्रेडिंग का वास्तविक वितरण लगभग 'बेल करव शेपड' था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूंकि (क) 8 जुलाई 2010 को आयोजित इसकी 5वीं बैठक में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए पीआरपी को अन्तिम रूप देते समय पारिश्रमिक समिति जिसका अध्यक्ष कम्पनी का एक स्वतंत्र निदेशक होता है ने पाँच टीयर कार्यकारी निष्पादन रेटिंग प्रणाली स्थापित की जिसमें पीआरपी के गैर-हकदार वाले गैर-निष्पादनकर्ता के लिए 'ऋणात्मक सी' रेटिंग शामिल थी और (ख) महारत्ना कम्पनियों के लिए कोई शिथिलन नहीं था और डीपीई ने अपने कार्यालय ज्ञापन सं0 (21)/11-डीपीई(डब्ल्यूसी) जीएल- XIII/2011 दिनांक 6 जुलाई 2011 के द्वारा 'यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एक सीपीएसई में कार्यकारियों के 10 प्रतिशत और गैर-संघीय पर्यवेक्षकों को 'बीलो पार' के रूप में श्रेणीकृत करना है और किसी भी पीआरपी का भुगतान नहीं किया जाए,के रूप में अपने पहले दिशानिर्देशों की पुनरावृत्ति की।

2. डीपीई दिशानिर्देशों में एक कार्यकारी को देय पीआरपी के लिए मूल सूत्र निर्धारित किया गया है। तथापि, पारिश्रमिक समिति ने एक पीआरपी सूत्र अपनाया जिसमें ईपीआर के वेट ऐज के लिए प्रवर्धक डीपीई निर्धारित सीमा से अधिक हो गए थे जो अनियमित था। इसके परिणामस्वरूप

♥ *कुल पीआरपी भुगतान की प्रतिशतता के आधार पर गणना की गई*

पीआरपी का अधिक भुगतान वित्तीय वर्ष 2007-08 से आगे 2010-11 तक ₹232.16 करोड़ की कुल राशि का कम्पनी के कार्यकारियों को किया गया था जैसाकि नीचे तालिका में दिखाया गया है:

सेल द्वारा पीआरपी का अनियमित भुगतान

	2007-08			2008-09			2009-10			2010-11		
(क) ईपीआर रेटिंग वर्ग	क	ख	ग	क	ख	ग	क	ख	ग	क	ख	ग
(ख) तद्नुरूपी डीपीई ने ईपीआर के लिए पीआरपी प्रवर्धक निर्धारित किए (प्रतिशत)	80	60	40	80	60	40	80	60	40	80	60	40
(ग) सेल द्वारा अपनाए गए ईपीआर के लिए पीआरपी प्रवर्धक (प्रतिशत)	98.5	97.0	95.5	98.5	97.0	95.5	98.0	96.0	94.0	97.5	95.0	92.5
(घ) (ख) के ऊपर (सी) की अधिकता (प्रतिशत)	18.5	37.00	55.5	18.5	37	55.5	18	36	54	17.5	35	52.5
(ङ) किया गया पीआरपी भुगतान[2]	48.93	98.88	27.41	77.83	84.97	12.50	109.49	130.16	9.20	59.78	76.09	3.64
(च) अनियमित भुगतान (₹करोड़ में)	9.19	37.71	15.92	14.62	32.41	7.27	20.11	48.81	5.29	10.73	28.03	2.07
जोड़	**₹ 232.16 करोड़**											

प्रबन्धन ने बताया (जून 2012) कि (क) योजना को पारिश्रमिक समिति द्वारा अन्तिम रूप दिया गया था जिसे टीम के एक व्यक्ति के रूप में और एक सदस्य के रूप में कार्यकारियों के निष्पादन और इसके संयंत्रों/यूनिटों तथा कम्पनी का प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादन माना गया (ख) उपयुक्त वेट ऐज को इस्पात उद्योग के कार्यचालन की विशिष्टता के अनुसार सौंपा गया था और (ग) पीआरपी भुगतान पीबीटी से उपलब्ध राशि के अन्दर और डीपीई द्वारा निर्धारित सीमा के अन्दर किया गया था।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीपीई ओएम दिनांक 26 नवम्बर 2008 में निर्धारित सीमा के अन्दर इसके संवितरण के लिए पीआरपी और नीति का निर्णय लेने के लिए पारिश्रमिक समिति में अपेक्षा की गई थी। डीपीई ने अपने उत्तर में यह पुष्टि की (अप्रैल 8, 2013) कि महारत्ना सीपीएसईज को प्रत्यायोजित शक्तियाँ वेतन/पीआरपी से संबंधित मामलों को कवर नहीं करती है।

इस्पात मंत्रालय के आईएफडी सहमत हुए (मार्च 2013) कि कम्पनी को कार्यकारियों के ग्रेडिंग में 'बेल करव एप्रोच' अपनाना चाहिए ताकि 10 से 15 प्रतिशत को विशिष्ट/उत्कृष्ट में श्रेणीकृत किया

---

[2] *कुल कर्मचारियों में उनकी संख्या के अनुपात में कार्यकारियों के क, ख और ग वर्ग के मध्य संवितरित कुल पीआरपी के 90 प्रतिशत (10 प्रतिशत की प्वाइंट 1 में टिप्पणी की गई) के आधार पर संगणना की गई।*

जाए और 10 प्रतिशत कार्यकारियों को 'बीलो पार' श्रेणीकृत किया जाना चाहिए। यह भी बताया गया कि पारिश्रमिक समिति ने एक पीआरपी सूत्र अपनाया जिसमें ईपीआर के वेटेज के लिए मल्टीप्लायर डीपीई निर्धारित सीमा से अधिक हो गए थे, जो अनियमित था।

इस प्रकार, सेल प्रबन्धन ने 'निष्पादन सम्बन्धित भुगतान' के भुगतान के संबंध में इसके लिए लागू डीपीई दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं किया और वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए ₹319.61 करोड़ का अनियमित भुगतान किया गया।

14.3 भत्तों और परिलब्धियों का अधिक भुगतान

सेल ने आधारभूत सुविधाओं पर आवर्ती व्यय के मुद्रीकृत मूल्य का अवमूल्यांकन किया जो कम्पनी के कार्यकारियों की वजह से हुआ था जिसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2012 तक ₹ 98.61 करोड़ की परिलब्धियों और भत्तों का अधिक भुगतान हुआ।

स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया (कम्पनी) ने सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) कार्यालय ज्ञापन (ओएम) सं. 2/70/2008-डीपीई (डब्ल्यूसी) दिनांक 26 नवम्बर 2008 और सं. 2/70/2008-डीपीई (डब्ल्यूसी)-जीएल- VII/09 दिनांक 2 अप्रैल 2009 में निहित दिशानिर्देशों के अनुसार बोर्ड और बोर्ड स्तर के नीचे के कार्यकारियों के लिए संशोधित वेतनमान लागू किया। निदेशक मंडल ने भी 5 अक्तूबर 2009 से कार्यकारियों की संशोधित परिलब्धियों और भत्तों का अनुमोदन किया।

डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार (क) निदेशक मंडल मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* की अधिकतम सीमा की शर्त पर कार्यकारियों की विभिन्न श्रेणियों को ग्राह्य भत्तों और परिलब्धियों पर निर्णय लेगा; (ख) नियत भत्ते लेने के बजाय, सीपीएसई "अल्पाहार-गृह के विकल्प" को अपना सकती है जिसमें वह कार्यकारियों को परिलब्धियों तथा भत्तों का विकल्प चुनने की अनुमति दे सकती है; (ग) जहां सीपीएसई ने आधारभूत सुविधाओं जैसे अस्पताल, कॉलेज, स्कूल, क्लब आदि का सृजन किया है, वहां परिलब्धियों और भत्तों की गणना के उद्देश्य से इन सुविधाओं का मुद्रीकरण किया जाना चाहिए; (घ) आधारभूत सुविधाओं के मूल्य की गणना के उद्देश्य से केवल आधारभूत सुविधाओं को बनाए रखने और उन्हें चलाने पर आवर्ती व्यय को ही हिसाब में लिया जाएगा और उक्त राशि मूल वेतन के 50 *प्रतिशत* की समग्र सीमा के अन्दर सभी कार्यकारियों और गैर-संघीकृत पर्यवेक्षकों के मूल वेतन के 10 *प्रतिशत* तक सीमित होगा; तथा (ङ) कार्यकारियों पर किए जाने वाले आवर्ती व्यय की गणना कार्यकारियों और कर्मियों के कुल मूल वेतन के अनुपात के आधार पर की जाएगीह

लेखापरीक्षा ने देखा कि आधारभूत सुविधाओं जिनमें शिक्षा, चिकित्सा और क्लब आदि शामिल थे, पर कार्यकारियों पर किए जाने वाले आवर्ती व्यय का मुद्रीकृत मूल्य वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान उनके कुल मूल वेतन के 10 *प्रतिशत* से अधिक था। इसलिए, डीपीई फार्मुले के अनुसार "अल्पाहार-गृह के विकल्प" के अन्तर्गत परिलब्धियां और भत्ते कार्यकारियों के कुल मूल वेतन के 40 *प्रतिशत* तक सीमित होने चाहिए थे। तथापि, कम्पनी ने अपने कार्यकारियों को उनके मूल वेतन के 44 से 46 प्रतिशत की सीमा तक परिलब्धियों और भत्तों का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप 5 अक्तूबर 2009 से 31 मार्च 2012 तक की अवधि के लिए ₹ 98.61 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (नवम्बर 2012) कि अस्पताल और स्कूल जैसी आधारभूत सुविधाओं के मूल्य की गणना के लिए वेतन और मज़दूरी के भुगतान को आवर्ती व्यय के रूप में नहीं माना जाना चाहिए और केवल दवाईयों के उपयोग, भण्डार और अतिरिक्त वस्तुओं, मरम्मत एवं अनुरक्षण, बिजली एवं ईंधन, विविध व्यय तथा मूल्यह्रास जैसे आवर्ती व्यय की ही गणना की गई थी जो कि कार्यकारियों के मूल वेतन का 3.8 *प्रतिशत* था।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों के साथ सहमति व्यक्त करते हुए, मंत्रालय ने कहा (मार्च 2013) कि चिकित्सा एवं शिक्षा पर कर्मचारी पारिश्रमिक ओर लाभ कम्पनी के लिए पूर्णतः स्थायी लागत है।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वेतन और मज़दूरी पर व्यय सेवाएं प्रदान करने के लिए अनिवार्य होने के कारण, उक्त व्यय को अवसंरचना के मूल्य की गणना से निकालना डीपीई दिशानिर्देशों के विपरीत था।

इस प्रकार, कम्पनी के कार्याकारियों को दी जाने वाली आधारभूत सुविधाओं पर आवर्ती व्यय के मुद्रीकृत मूल्य के अवमूल्यांकन के कारण कम्पनी ने 31 मार्च 2012 तक परिलब्धियों और वेतन पर ₹ 98.61 करोड़ की राशि का अधिक भुगतान किया जो आगे और भी बढ़ सकता है।

अध्याय XV: शहरी विकास मंत्रालय

दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड

15.1 सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन परियोजना का कार्यान्वयन

15.1.1 प्रस्तावना

दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड (डीएमआरसी) भारत सरकार और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली (जीएनसीटीडी) की एक संयुक्त उद्यम कंपनी है। भारत सरकार ने सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) आधार के माध्यम से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से इंदिरा गाँधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा (आईजीआईए) (मई 2007)/ द्वारका (जनवरी 2009) तक एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन (एएमईएल) के लिए मंजूरी दी। एक विशेष प्रयोजन वाहन अर्थात् दिल्ली एयरपोर्ट एक्सप्रेस प्राइवेट लिमिटेड (डीएएमईपीएल) 100 *प्रतिशत इक्विटी* रखते हुए कांसोर्टियम रिलायंस एनर्जी लिमिटेड/सीएएफ के साथ बनायी गई थी। डीएमआरसी तथा डीएएमईपीएल के बीच हुए करार (अगस्त 2008) के रियायत करार के अनुसार डिज़ाइन, स्थापना, शुरूआत, संचालन और अनुरक्षण डीएएमईपीएल के माध्यम से तथा सिविल कार्य डीएमआरसी के द्वारा किया जाना था। 22.7 किमी. की परियोजना कुल ₹ 5697 करोड़ की लागत से पूरी हुई (डीएमआरसी द्वारा ₹ 2812 करोड़ एवं डीएएमईपीएल द्वारा ₹ 2885 करोड़)। 31 मार्च 2012 को डीएएमईपीएल की प्रदत्त इक्विटी ₹ 2752.05 करोड़ की दीर्घावधि उधारी के प्रति केवल ₹ एक लाख ही थी (सुरक्षित ऋण ₹ 1932.10 करोड़ तथा असुरक्षित ऋण ₹ 819.95 करोड़)। 31 मार्च 2012 को डीएएमईपीएल की कुल शुद्ध हानि ₹ 341.13 करोड़ थी। रियायत करार के अनुसार परियोजना निष्पादन में सहायता के लिए एस्क्रो एजेंट की नियुक्ति, स्थापना तथा निलम्ब-लेख लेखा[♣] का रख-रखाव, परिचालन प्रक्रियाओं (जमा एवं निकासी) को कारगर बनाने हेतु 30 अप्रैल 2009 को डीएएमईपीएल, एक्सिस बैंक तथा डीएमआरसी के बीच एक एस्क्रो करार किया गया।

एएमईएल का वाणिज्यिक परिचालन 23 फरवरी 2011 से शुरू हुआ। सिविल कार्यों में गड़बड़ियों के कारण 8 जुलाई 2012 को परिचालन स्थगित कर दिया गया। डीएमआरसी द्वारा गड़बड़ियाँ ठीक करने पर डीएएमईपीएल ने 22 जनवरी 2013 को एएमईएल का परिचालन दुबारा शुरू किया।

लेखापरीक्षा मे पीपीपी मॉडल का चयन, रियायत करार (सीए) तथा एएमईएल के निष्पादन और परिचालन का आधार शामिल किया गया।

♣ *एक लेखा जो रियायती, बैंक में खोलेगा और बनाए रखेगा जिसमें सभी राजस्व पूँजी और व्यय के खाते पर नगदी की आवाजाही रियायत करार के प्रावधानों के अनुपालन में जमा की जाएगी एवं निकाली जाएगी, जैसा मामला हो।*

15.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

15.1.2.1 योजना

2004 में एएआई ने अक्तूबर 2010 में नई दिल्ली में आयोजित होने वाले राष्ट्रमंडल खेलों के कारण आईजीआईए पर हवाई यातायात के भारी भीड़ की संकल्पना की थी और आईजीआई हवाई अड्डे को कनॉट प्लेस को जोड़ने वाली एक मेट्रो लिंक का प्रस्ताव दिया। एएआई ने डीएमआरसी को व्यवहार्यता अध्ययन का कार्य सौंपने का निर्णय लिया (जुलाई 2004) तथा बदले में डीएमआरसी ने राइट्स लिमिटेड को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) की तैयारी का कार्य सौंपा। डीपीआर में परियोजना के वित्तपोषण के लिए तीन मॉडलों पर विचार किया तथा पीपीपी मॉडल की सिफारिश की गई।

पीपीपी मॉडल के अंतर्गत हवाई अड्डे से बाहर सिविल कार्यों की लागत भारत सरकार तथा जीएनसीटीडी द्वारा समान रूप से वहन की जानी थी क्योंकि रोलिंग स्टॉक सहित शेष लागत के साथ इक्विटी योगदान रियायती द्वारा ऋणः 7:3 के इक्विटी अनुपात के साथ किया जाना था। हवाई अड्डे के भीतर सिविल कार्यों की लागत हवाई अडडा ्संचालक द्वारा अनुदान के रूप मे दी जानी थी।

भारत सरकार की अधिकार प्राप्त समिति♥ एवं भारत सरकार ने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से आईजीआईए तक एएमईएल के लिए क्रमशः अगस्त 2006 तथा मई 2007 में अनुमोदन दिया। एएमईएल के विकास हेतु बोलीदाताओं के चयन के लिए अंतरराष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से जनवरी 2007 में "रूचि अभिव्यक्ति " (ईओआई) माँगी गई थी । सभी पाँच भागीदार, जिन्होंने ईओआई पर प्रतिक्रिया दी थी, प्रस्ताव (आरएफपी) चरण हेतु अनुरोध के लिए अस्थायी रूप से योग्य थे। हालांकि केवल दो भागीदार अर्थात् रिलायंस एनर्जी लिमिटेड/सीएएफ और लार्सन एण्ड टूर्बो इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट प्रोजेक्ट लिमिटेड/जीईआईआईपीएल ने ही आरएफपी में भाग लिया। बोलियां का वित्तीय एवं तकनीकी मापदंडों (विकास परिचालन या शहरी परिवहन प्रणाली अनुरक्षण में पूर्व अनुभव, कुल शुद्ध सम्पत्ति ₹ 400 करोड़, ₹ 1200 करोड़ का औसत वार्षिक करोबार इत्यादि) के आधार पर मूल्यांकन किया गया एवं ₹ 51 करोड़ रियायत शुल्क देने वाली मै. रिलांयस एनर्जी की बोली का सर्वोत्तम बोलीदाता के रूप में मूल्यांकन किया गया। मै. रिलायंस एनर्जी को स्वीकृति पत्र जारी कर दिया गया (जनवरी 2008) जिसने एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) अर्थात् एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस (प्रा.) लिमिटेड (डीएएमईपीएल) को 30 वर्षों की रियायत अवधि के लिए नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से द्वारका सेक्टर 21 तक एएमईएल चलाने तथा बनाए रखने, डिज़ाइन, स्थापना, चालू करने हेतु स्थापना की तथा इसके लिए 25 अगस्त 2008 को डीएमआरसी और डीएएमईपीएल के बीच रियायत करार (सीए) किया गया। सीए की समाप्ति पर रियायती को तुरन्त मुक्त एयरपोर्ट मेट्रो एक्सप्रेस लाइन के वास्तविक या रचनात्मक अधिकार और सभी ऋणभार समाप्त करने की आवश्यकता है। परिचालन अवधि के दौरान रियायती के चूक की घटना के कारण डीएमआरसी द्वारा समाप्ति पर डीएमआरसी रियायती को 80 *प्रतिशत* बकाया ऋण की राशि का भुगतान करेगा। डीएमआरसी की चूक के कारण रियायती द्वारा समाप्ति के मामले में, डीएमआरसी रियायती को बकाया ऋण के समान राशि, समायोजित इक्विटी का और परियोजना संपत्तियों के

♥ *शहरी विकस मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग, रेलवे, सिविल विमानन, गृह मामले, जीएनसीटीडी, योजना आयोग, एएसआई, राजस्व, व्यय के सचिवों, डीएमआरसी के प्रबंध निदेशक एवं कैबिनेट सचिव सहित*

मूल्यह्रास का 130 *प्रतिशत,* यदि सीओडी की 10वीं वर्षगांठ के पश्चात परियोजना पर ली गई हो या लगाई हो तो, भुगतान करना होगा। अधिक समय लगने से रियायत अवधि की समाप्ति पर रियायती को कोई समाप्ति बकाया या भुगतान जो भी हो, नहीं किया जाएगा बशर्ते कि डीएमआरसी की लिखित सहमति से पूर्व सामान्य अधिक समय से रियायत की समाप्ति के पाँच वर्षों की अवधि के भीतर परियोजना पर लगाई गई या अधिग्रहित संपत्ति के मामले में डीएमआरसी द्वारा रियायती को ऐसी परियोजना संपत्तियों के मूल्यह्रास के बराबर राशि का भुगतान किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने देखा किः

- आर्थिक मामलों पर कैबिनेट समिति (सीसीईए) ने अनिवार्य कर दिया था (अक्तूबर 2005) कि ₹ 100 करोड़ से अधिक अन्तर्निहित मूल्य या पूंजीगत लागत की संपत्तियों वाली सभी परियोजनाओं को सार्वजनिक निजी साझेदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) के समक्ष लाया जाय तथा पीपीपीएसी की मंजूरी के बाद परियोजना के अंतिम अनुमोदन हेतु इसे सक्षम प्राधिकारी के सामने रखा जाय। हालांकि, कंपनी ने एएमईएल के किसी भी चरण पर पीपीपीएसी से अनुमोदन नहीं लिया।

  डीएमआरसी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2012) कि मॉस रैपिड ट्रांजिट सिस्टम परियोजनाएँ पीपीपीएसी के माध्यम से नहीं की गई जैसाकि ईजीओएम और अधिकारप्राप्त समिति द्वारा इसकी समीक्षा की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उक्त परियोजना एक पीपीपी परियोजना थी और इसलिये इस संबंध में भारत सरकार के दिशा-निर्देशों का अनुपालन अनिवार्य था।

- बुनियादी ढाँचे में पीपीपी में वित्तीय सहयोग (वीजीएफ) की मात्रा को कुल परियोजना लागत के अधिकतम 40 *प्रतिशत* तक प्रतिबंधित करने के वित्त मंत्रालय के दिशा-निर्देशों (जनवरी 2006) के उल्लंघन में रियायती को उपरोक्त दिशा-निर्देशों के अनुसार अपेक्षित 60 *प्रतिशत* के प्रति कुल परियोजना लागत का केवल 46.17 *प्रतिशत* (13.92 *प्रतिशत* इक्विटी एवं 32.25 प्रति ऋण) देना अनुमत किया गया।

  डीएमआरसी ने कहा (नवम्बर 2012) कि एएमईएल के पास विभिन्न वित्तीय संरचनाएं थी जोकि ईजीओएम द्वारा अनुमोदित थीं। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एएमईएल अपवाद नहीं था और जब पीपीपी परियोजनाओं के सभी परिकल्पित लाभ निजी भागीदारों को दिए गए, वीजीएफ पर सरकार के निर्देशों का भी अनुपालन किया जाना चाहिए था।

- पीपीपी मॉडल चुनने के लिए मापदंड यह था कि केवल इसी मॉडल के माध्यम से एएमईएल को समय पर पूरा किया जा सकता था अर्थात् राष्ट्रमंडल खेल शुरू होने से पहले। लक्ष्य हालांकि पिछड़ गया क्योंकि परियोजना खेल समाप्त होने के पाँच महीने बाद पूरी हो सकी।

- वर्ष 2011 के लिए डीपीआर में प्रत्याशित 42500 यात्री सवारी प्रतिदिन के प्रति एएमईएल के परिचालन के 17 महीनों के दौरान वास्तविक औसत सवारी की रेंज 5344 और 17794 यात्री प्रतिदिन थी। डीपीआर प्रत्याशा कुछ मान्यताओं पर आधारित थी; हालांकि डीपीआर में ऐसी मान्यताओं को स्वीकार करने हेतु औचित्य उपलब्ध नहीं थे। इस प्रकार प्रत्याशित सवारी की गणना करने हेतु अपनायी गई पद्धति की सटीकता को लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं किया जा सकता।

यह देखा गया कि डीएएमईपीएल ने पाँच वर्षों के लिए रियायत शुल्क में छूट के लिए अनुरोध किया तथा रियायत करार के खण्ड 36.2 के अंतर्गत स्थिरता/ वित्तीय व्यवहार्यता आदि के आधार पर मध्यस्थता की माँग की (अक्तूबर 2012)।

15.1.2.2 परियोजना वित्तपोषण पद्धति

सार्वजनिक निजी भागीदारी एक ऐसी व्यवस्था है जिसमे एक ओर सरकारी स्वायत्त इकाई तथा दूसरी ओर निजी क्षेत्र इकाई के बीच जोखिम का सुस्पष्ट बँटवारा होता है। वर्तमान परियोजना में रियायती द्वारा डीएमआरसी द्वारा बनाये गए एचटी उप-स्टेशनों सहित सिविल कार्य एवं शेष कार्य (अर्थात् खरीद, स्थापना और प्रणाली की शुरूआत, रोलिंग स्टॉक इत्यादि) प्रदान किये गये थे। यह हालांकि देखा गया कि जोखिम के बँटवारे में आवश्यक तत्व परियोजना में नहीं थे जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

(क) ऋण का गैर-समावेशः रियायत करार में इक्विटी अनुपात

डीपीआर में निर्धारित और मंत्रालय द्वारा मई 2007 में उसके आदेश के अनुसार भी रियायती योगदान को 7:3 के ऋण इक्विटी अनुपात में बनाये रखा जाना था। तद्नुसार, रियायती को ₹ 2885 करोड़ देना था अर्थात् इक्विटी के माध्यम से ₹ 865.50 करोड़ तथा शेष ऋण के रूप में ₹ 2019.50 करोड़। लेखापरीक्षा ने हालांकि देखा कि 7:3 के ऋण-इक्विटी अनुपात को बनाए रखने के मंत्रालय के आदेश को न तो रियायत करार में शामिल किया गया था न ही रियायती द्वारा इसका पालन किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रियायती द्वारा निगमीकरण के समय (अप्रैल 2008) केवल ₹ 1 लाख की शेयर पूंजी लाई गई थी और ₹ 611.95 करोड़ की राशि शेयर आवंटन हेतु एप्लीकेशन धन के रूप में (2008-09 में ₹ 373.90 करोड़, 2009-10 में 93.05 करोड़ और 2010-11 में ₹ 145 करोड़) लाया गया था। यह शेयर एप्लीकेशन धन 2010-11 में ब्याज रहित अरक्षित गौण ऋण में बदल दिया गया था। इसलिए, हालांकि अधिकृत पूंजी ₹ 870 करोड़ थी, चुकाई गई राशि केवल ₹ 1 लाख थी, जो एक निजी कंपनी के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 3 द्वारा निर्धारित न्यूनतम आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि शेयर एप्लीकेशन धन को गौण ऋण में बदलने के कारण रिकार्ड में नहीं थे।

लेखापरीक्षा ने आबंटन हेतु लम्बित शेयर एप्लिकेशन धन का ब्याज-मुक्त अधीनस्थ ऋण में परिवर्तन भी देखा जिससे रियायती को ₹ 5697 करोड़ की परियोजना के परिचालन में सहायता मिली जिसमें ₹ एक लाख का मामूली जोखिम था।

डीएमआरसी ने उत्तर दिया (नवम्बर 2012) कि ऋण इक्विटी अनुपात "वित्तीय दस्तावेजों" का विषय था और उस की निगरानी वरिष्ठ ऋणदाता के हित में थी। इसने आगे कहा कि आबंटन हेतु लंबित शेयर एप्लीकेशन धन ऋण इक्विटी अनुपात की गणना करते हुए इक्विटी में शामिल किया गया था। यह भी कहा गया कि "इक्विटी" और "ऋण शेष" के विषय सीए के निरस्तीकरण के समय पर लागू होते हैं और ऋणदाताओं द्वारा वितरित केवल गौण ऋण ही ऋणशेष का भाग माना जाता है।

इसे भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि ईओआई/वित्तीय मानदंड का अनुपालन डीएमआरसी द्वारा सुनिश्चित किया जाना था। आबंटन हेतु लंबित शेयर एप्लीकेशन धन भी आबंटित न होने तक

इक्विटी का भाग नहीं होते हैं। परिभाषित ऋण-इक्विटी अनुपात को बनाये रखने के लिए रियायती पर जोर देने की अपेक्षा, डीएमआरसी ने गौण ऋण में शेयर एप्लीकेशन धन के रूपांतरण पर रियायती से स्पष्टीकरण मांगा (जून 2012), वह भी घटना (मार्च 2011) के 15 महीनों के बाद।

डीएमआरसी ने रियायत समझौते में ऋण इक्विटी अनुपात के शामिल न करने का स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया। डीएमआरसी की अधिक जोखिम सहन करने की संभावना से बचने के लिए इस मामले को स्पष्ट करना आवश्यक है।

15.1.2.3 पंच सूची मदों का पूरा न होना

सीए की धारा 17.6 बताती है कि यदि स्वतंत्र निर्धारक (सीएमआरएस♦) परियोजना प्रणालियों के परीक्षणों को सफल प्रमाणित करता है और परियोजना वैधानिक रूप से, सुरक्षित रूप में और विश्वसनीयतापूर्ण वाणिज्यिक संचालनों हेतु शुरू की जा सकती है, छूटप्राप्तकर्ता के अनुरोध पर सलाहकार अनुसूची "के " के अनुसार कार्य पूर्ण होने का एक अनंतिम प्रमाण पत्र (अनंतिम प्रमाण पत्र) जारी कर सकता है। ऐसा अनंतिम प्रमाण पत्र सलाहकार और छूट प्राप्तकर्ता दोनों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित बकाया मदों (पंच सूची) की सूची के साथ संलग्न किया जाएगा। सभी पंच सूची मद ऐसे अनंतिम समापन प्रमाण पत्र जारी होने के 90 दिनों के अंदर छूट प्राप्तकर्ता द्वारा पूरे किए जाने थे। 90 दिनों से अधिक देरी के मामले में छूटप्राप्तकर्ता ऐसे विलंब के लिए ₹ 2.00 लाख प्रति सप्ताह के हर्जाना भुगतान को देखते हुए कार्य पूरा करने के लिए अतिरिक्त 60 दिन स्वीकृत किये थे। पंच सूची मदों को पूरा करने में विफल होने पर सीए की अनुच्छेद 29.2 के प्रावधानों के अनुसार डीएमआरसी सीए को निरस्त करने का अधिकार रखती है।

अनंतिम समापन प्रमाणपत्र (पीसीसी) 23 फरवरी 2011 को वाणिज्यिक संचालन तिथि (सीओडी) के साथ 22 फरवरी 2011 को जारी किया गया था। पंच सूची मदों के साथ सलंग्न मुख्य कार्य जैसे छः स्टेशनों में से दो अर्थात् धौला कुंआ और दिल्ली जैसे सिटी स्टेशन, नई दिल्ली और आईजीआई स्टेशनों, द्वारका सैक्टर-21 का डाऊन प्लेटफार्म, चैक-इन सुविधाऐं और बैंगेज हैंडलिंग प्रणाली आदि शामिल थे। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि पंच सूची मदों को 90 दिनों के भीतर पूरा कर लिया जाना था (23 मई 2011) और बाकी पीसीसी (22.02.2011 से 31.12.2012) कि तिथि से 22 महीनों के समयावधि के बाद भी अधूरे पड़े रहे। सीए की अनुच्छेद 17.6 के अनुसार उगाहीयोग्य ₹ 1.88 करोड़ (फरवरी 2013 तक) के हर्जानों मे से, ₹ 1.19 करोड़ की एक राशि डीएएमइपीएल से उगाहीयोग्य थी (फरवरी 2013)। अंतिम समापन प्रमाणपत्र अब तक भी छूटप्राप्तकर्ता को (फरवरी 2013) जारी नहीं किया गया है।

15.1.2.4 सीए के अनुसार डीएमआरसी के प्रति बकाया भुगतानों की प्राप्ति न होना

सीए के अनुच्छेद 8 के अनुसार,डीएमआरसी छूटप्राप्तकर्ता से प्राप्त करने का अधिकार रखती थी (i) अनुबंध की अवधि के दौरान ₹ 10,000 प्रति वर्ष की लाइसेंस फीस, जो वर्ष ; जिसके प्रति शेष और देय है, के प्रारंभ से 90 दिनों के भीतर अग्रिम के रूप में अदा की जाएगी। (ii) सीओडी (5 *प्रतिशत* प्रतिवर्ष वृद्धि के साथ) से ₹ 51 करोड़ की वार्षिक छूट फीस, जो वर्ष, जिसके प्रति शेष और देय है, के आरंभ से 90 दिनों के अंदर अग्रिम के रूप में अदा की जानी थी; और (iii) डीएमआरसी के साथ सकल राजस्व के शेयर (1 से 5वें वर्ष तक 1 *प्रतिशत की* दर और बाद में

♦ *मैट्रो रेल सुरक्षा आयुक्त*

वृद्धि करते हुए)। सकल राजस्व के शेयर प्रति कैलेंडर तिमाही के अंत से 10 दिनों के अंदर तिमाही आधार पर प्रेषित किया जाना था।

इसके अतिरिक्त, सीए के अनुच्छेद 23 की उप-खंड 23.2.1 छूटप्राप्तकर्ता को निर्देश देना है कि वह ऋण भुगतानों से पहले, एस्करो बैंक को डीएमआरसी को देय भुगतानों को अदा करने का निर्देश दिये जाने की हिदायत देता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2012 तक संचालन की वाणिज्यिक तिथि तक छूटप्राप्तकर्ता वार्षिक लाइसेंस फीस, वार्षिक छूट फीस और राजस्व में शेयर के प्रति ₹ 51.37[1] करोड़ की राशि का भुगतान कर चुका था। तथापि, नवंबर 2012 तक, छूटप्राप्तकर्ता के प्रति बकाया राशि निम्नवत थीः

- अगस्त 2012 से ₹ 10,000 की वार्षिक लाइसेंस फीस
- वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 53.55 करोड़ (23.05.2012 से देय) की वार्षिक छूट फीस; और
- अप्रैल और मई 2012 के महीनों हेतु ₹ 11 लाख की राशि का 1 *प्रतिशत* राजस्व शेयर।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि सीए में छूटप्राप्तकर्ता द्वारा भुगतानों में विलंब हेतु निवारक के रूप मे कार्य करने के लिए कोई पैनल खंड नहीं था। इसके अलावा, प्रबंधन ने एस्करो खातों से भुगतान प्राप्त करने के लिए अपने अधिकार का प्रयोग नहीं किया। इस प्रकार, ₹ 53.67 करोड़ के भुगतानों की वसूली न होने के अलावा, डीएमआरसी ने ब्याज[2] के प्रति ₹ 3.30 करोड़ की हानि वहन की।

डीएमआरसी ने उत्तर दिया कि हालांकि उनके पास एस्करो खाते से प्रत्यक्ष रूप से राशि प्राप्त करने का विकल्प था, तथापि इस स्तर पर आगे कोई कार्रवाई करना तर्कसंगत नहीं माना गया क्योंकि संचालनों के रूकने के कारण छूटप्राप्तकर्ता को कोई आय नहीं थी। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि वार्षिक छूट फीस की निर्धारित तिथि अर्थात मई 2012 तक, लाईन संचालन में थी और जुलाई 2012 में रोक दिया गया था। इसके अतिरिक्त, डीएमआरसी को अपने भुगतानों में विलंब के लिए सीए में पैनल खंड को शामिल करके अपने वित्तीय हितों को संरक्षित करना चाहिए था।

15.1.2.5 एस्क्रो खातों की निगरानी न करना

एस्क्रो खाते के संचालन हेतु संचालन प्रक्रिया ज्ञापन (एमओपी) डीएएमइपीएल और एक्सिस बैंक लिमिटेड के बीच लागू (अप्रैल 2009) नही थी जबकि एमओपी का पैरा 1.2 "अधिकृत निवेश " को इस प्रकार परिभाषित करता हैः-

- भारत सरकार सिक्यूरिटिज़
- ऋणदाताओं को स्वीकार्य बैंको/वित्तीय संस्थानों के साथ ब्याज वाली जमा राशियाँ
- क्रिसिल या आईसीआरए या सीएआरई या अन्य किसी प्रतिष्ठित क्रेडिट रेटिंग एजेंसी द्वारा कम से कम एए निवेश ग्रेड की रेटिंग वाले लघु अवधि वरिष्ठ ऋण उपकरण या जमा के प्रमाण पत्र या उपकरण

---

[1] ***2009-11 वर्षों के लिए ₹ 30,000 लाईसेंस फीस, 2011-12 वर्षों के लिए ₹ 51.00 करोड़ रियायत शुल्क और 31मार्च 2012 पर समाप्त तिमाही तक ₹ 0.36 करोड़ का राजस्व शेयर।***

[2] ***8 प्रतिशत दर (फरवरी 2013 तक)***

- म्यूचुअल फंड की कोई योजना जो केवल क्रिसिल या आईसीआरए या सीएआरई या अन्य किसी एजेंसी द्वारा कम से कम एए निवेश ग्रेड की रेटिंग के गिल्ड या ऋण उपकरणों में निवेश करते है और जो स्वतंत्र रूप से प्रतिदेय हैं और
- अन्य कोई उपकरण जिसे समय-समय पर ऋणदाता के एजेंट द्वारा अनुमोदित किया जा सकता है।

हालांकि , लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि 2009-12 की समयावधि के दौरान, डीएएमईपीएल के निवेश म्युचुअल फंड के विशिष्ट सेट के रूप में सिमित थे जिनका विवरण नीचे दिया गया हैः

निवेशों को दर्शाने वाला विवरण

(₹ लाख में)

लघु अवधि निवेश	**2009-10**	**2010-11**	**2011-12**
रिलायंस मनी मैनेजर फंड/संस्थागत-दैनिक लाभांश योजना	599.99	0.51	0.54
रिलायंस लिक्विड फंड-ट्रेजरी योजना- संस्थागत योजना	0.18	0.19	24.02
रिलायंस लिक्विडिटी फंड	1.07	22230.25	30.46
कुल निवेश	**601.24**	**22230.95**	**55.02**

डीएमआरसी ने उत्तर दिया (नवंबर 2012) कि यदि छूटप्राप्तकर्ता या एस्क्रो एजेंट किसी ऐसी गतिविधि जिसकी अनुमति नहीं थी, में शामिल हुए, तो सीए के अंतर्गत मंजूरी के अनुसार कार्रवाई की जाएगी। इसके अतिरिक्त यह भी कहा गया कि डीएमआरसी ने सभी निवेशों और एस्क्रो खाते के अंतर्गत सभी लेन-देनों की पूर्णतः समीक्षा करने के लिए कोई विशेष लेखापरीक्षक की नियुक्ति का निर्णय नहीं लिया था और इस संबंध में छूटप्राप्तकर्ता को डिफाल्ट नोटिस भी जारी कर दिया था।

तथ्य यह है कि प्रबंधन समय पर एस्क्रो खाता लेन-देनों की निगरानी करने में विफल रहा था।

लेखपरीक्षा ने पाया कि 2009-12 के दौरान डीएएमइपीएल अपने ग्रुप कंपनियों अर्थात् यूटीलिटी इनर्जीटैक और इंजीनियर्स प्राइवेट लिमिटेड और रिलायंस यूटीलिटी इंजीनियर्स प्राइवेट लिमिटेड द्वारा एस्क्रो खातों से ₹ 285.43 करोड़ की निकासी हुई थी। रिलायंस इंफ्रा से उनके संबंध की जांच करते समय यह भी पाया गया कि 31 मार्च 2011 तक रिलायंस यूटीलिटी इंजीनियर्स प्राइवेट लिमिटेड को अदा गई इक्विटी शेयर पूंजी स्पाईस कॉमर्स और ट्रेड पावर लिमिटेड (रिलायंस इंफ्रा के एक सहायक) और स्पेस ट्रेड इंटरप्राइजिज़ प्राइवेट लिमिटेड द्वारा रखा गया था। उपरोक्त दोनों कंपनियां (मैं. स्पाईस और मैं. स्पेस) एक ही कार्यालय पते पर पंजीकृत थी और ईमेल का डोमेन पता रिलायंस इंफ्रा का ही थी। उपरोक्त निष्कर्षों से इन कंपनियों के जटिल स्वामित्व सरंचना की जानकारी मिली।

आगे देखा गया कि यद्यपि 2010-11 के दौरान निलंब लेखा में से, यूटिलिटि एजर्नी टैक प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 58.70 करोड़ विमोचित किया गया था। लेखापरीक्षा यह समझने में असमर्थ थी कि निधि निलंब लेखा से, यूटिलिटि एनर्जी टैक को कैसे विमोचित की गई जब उस अवधि (2010-11) के दौरान वह अस्तित्व में नहीं थी क्योंकि कंपनी के रजिस्ट्रार द्वारा 26 अक्तूबर 2010 को जारी निगमीकरण के नये प्रमाणपत्र के अनुसार इसने अपना नाम रिलायंस यूटिलिटि इंजीनियर्स प्राइवेट

लिमिटेड कर दिया था। आगे, डीएएएमईपीएल, भारत का सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) द्वारा जारी "संबंधित पार्टी प्रकटीकरण " लेखांकन मानक 18 के प्रावधान की अवहेलना भी करता है क्योंकि उसने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान उनके खाते में उपर्युक्त लेनदेन के संबंध में "संबंधित पार्टी " को प्रकट नहीं किया था। विवरण के अभाव में, लेखापरीक्षा ऐसे विमोचन का उद्देश्य और वैद्यता प्रमाणित नहीं कर सकी।

डीएमआरसी ने सूचित किया (नवंबर 2012) कि निलंब लेखा के अंतर्गत सभी लेनदेन की अच्छी तरह से समीक्षा करने के लिये विशेष लेखापरीक्षक की नियुक्ति की जा रही थी।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि डीएमआरसी ने निलंब लेखा से विमोचित भुगतान पर, सीए के अनुच्छेद 25 "लेखा और लेखापरीक्षा " के अनुसार निगरानी नहीं रखी और इस प्रकार निलंब लेखा की उचित निगरानी सुनिश्चित करने मे विफल रहा।

15.1.2.6 संचालन और रखरखाव शर्तों का अनुपालन

सीए के अनुच्छेद 19.1 (ए),(ई) और (जी) के अनुसार रियाअत पाने वाले को सभी समय पर ओ एंड एम गतिविधियों के लिए उपयुक्त रूप से प्रशिक्षित कार्मिक उपलब्ध कराना, नियमित रखरखाव सहित पाये गये किसी क्षय या नुकसान का तुरंत सुधार करवाना और मुख्य रखरखाव कार्य करवाना जैसे ट्रैक बदलवाना, ढांचे में सुधार आदि। आगे, संचालन और रखरखाव मैनुअल की धारा 4.1 मासिक निरीक्षण का अधिदेश देती है। सीए की धारा 20 डीएमआरसी को परियोजना का निरीक्षण कम से कम प्रतिमास करने और उसकी ओएंडएम निरीक्षण रिपोर्ट रियाअत पाने वाले को भेजने का आदेश देती है। रियाअत पाने वाले को उल्लिखित त्रुटियों और कमियों का समाधान उसकी प्राप्ति के 30 दिनों के अंदर करना और अनुपालन प्रतिवेदन प्रस्तुत करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएमआरसी ने डीएएमईपीएल को लिखा कि रियाअत पाने वाला ओ एंड एम मैनुअल के प्रावधानों के अनुसार सेतु और बेयरिंग का कोई निरीक्षण (सामान्य, मुख्य और विशेष निरीक्षण) करने में (मई 2012 तक) में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, रियाअत पाने वाले के पास मैनुअल के अनुसार निरीक्षण करने के लिए अपेक्षित निरीक्षण संरचना नहीं थी। यद्यपि रियाअत पाने वाला सीए शर्तों का पालन नहीं कर रहा था लेकिन उन्होने डीएमआरसी के अनुमोदन से डीएमआरसी कार्य में कमियों का पता लगाने के लिये एक सलाहकार नियुक्त किया अर्थात् मैसर्स शिरीश पटेल एंड ऐसोसिएट्स कंसलटेंट्स प्राइवेट लिमिटेड (एसपीए) और एसपीए की रिपोर्ट (जून 2012) मे प्रस्तुत कमियों के आधार पर 8 जुलाई 2012 से ट्रेन सेवाएं प्रसुप्त कर दीं। 4 जुलाई 2012 को शहरी विकास मंत्रालय के सचिव की अध्यक्षता में आयोजित बैठक में, बेयरिंग के निरीक्षण और लाइनों की संरचना के लिये, संयुक्त निरीक्षण समिति (जेआईसी) का गठन किया। जेआईसी की रिपोर्ट (जुलाई 2012) ने कुछ कमियां देखी जैसे (क) अनुचित स्थान पर उपलब्ध कराई गई बेयरिंग, (ख) क्रॉस लेवल्स में कमियां (ग) क्षतिग्रस्त बेयरिंग सामग्री आदि और निष्कर्ष निकाला कि निर्माण के दौरान बेयरिंग लगाने के कार्य का खराब निष्पादन और खराब कारीगरी, बेयरिंग क्षेत्र में समस्याओं के कारण थे। आगे, उसने यह भी राय दी कि वर्तमान स्थिति के लिये दूसरा कारण गिर्डरो के उचित निरीक्षण का अभाव है, विशेष रूप से बेयरिंग क्षेत्र में, दोनों चालू करने से पहले और ट्रेन संचालन के प्रारंभिक चरण के दौरान।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि यद्यपि डीएमआरसी प्रतिमास निरीक्षण कर रहा था लेकिन सिविल निर्माण में कोई भी प्रमुख दोष निकालने मे विफल था। मार्च 2012 में किये गये अपने प्रतिमास

निरीक्षण मे डीएमआरसी ने सेतु के निरीक्षण के दौरान कुछ कमियां बताईं, जिसका कोई तार्किक निष्कर्ष नही था क्योंकि वह सेतु के प्रारूप के अनुसार बताई गई थीं। कमियों की बाद में जेआईसी द्वारा पुष्टि की गई थी।

चालू होने के 16 महीनों के अंदर जुलाई 2012 में लाइन बंद कर दी गई। डीएमआरसी ने सिविल ठेकेदार के जोखिम और लागत पर ₹ 15 करोड़ मूल्य की मरम्मत का काम करवाया और संचालन 22 जनवरी 2013 से शुरू हुआ। क्योंकि सिविल संरचना डीएमआरसी द्वार बनाई गई थी और शेष कार्य के साथ ओएंडएम रियाअत पाने वाले की जिम्मेदारी थी, प्रत्येक पार्टी सिविल संरचना में कमियों के लिये और अनुचित रखरखाव के लिये दूसरे को जिम्मेदार ठहरा रही थी। रियाअत पाने वाला स्थिरता/वित्तीय व्यवहार्यता और समाप्ति सहित रियाअत समझौते की विभिन्न शर्तों के अंतर्गत मध्यस्थता में चला गया था (अक्तूबर 2012)। डीएमआरसी ने परियोजना के निर्माण की अवधि के दौरान निरीक्षण की खराब गुणवत्ता के लिए सलाहकार और खराब कारीगरी के लिए सिविल ठेकेदारों को नोटिस जारी करने के अलावा कोई कार्यवाही नहीं की। शहरी विकास मंत्रालय द्वारा नियुक्त जाँच समिति की अंतिम रिपोर्ट प्रतीक्षित थी (फरवरी 2013)।

15.1.2.7 शिथिल भुगतान स्थितियों के कारण डीआईएएल को अनुचित लाभ

एएमईएल वर्ष 2004 में नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) द्वारा परिकल्पित था और एमओसीए सहमत था कि डीआईएएल हवाई अड्डे के अंदर मेट्रो लाइन जो ईजीओएम द्वारा स्वीकृत थी के लिये सिविल कार्य के प्रति अनुदान के रूप में ₹ 350 करोड़ की अग्रिम राशि देगा। बाद में, डीआईएएल ने डीएमआरसी से अपने वाणिज्य क्षेत्र में सेवा के लिये एनएच-8 के पास एक और मेट्रो स्टेशन बनाने का अनुरोध किया (जुलाई 2007), जिसके लिये वह ₹ 98 करोड़ की अतिरिक्त राशि अग्रिम मे भुगतान करने के लिये सहमत हुआ। दो स्टेशनों अर्थात् एनएच-8 और हवाई अड्डे के वाणिज्यिक अधिकार दिनांक अप्रैल 2009 के करार के अनुसार डीआईएएल को दे दिये गये थे। तथापि, एमओसीए के सचिव के अनुरोध पर, डीएमआरसी ने डीआईएएल को ₹ 448 करोड़ का भुगतान चार किश्तों (1 जून 2009, 1 सितंबर 2009, 1 दिसंबर 2009 और 1 मार्च 2010) में करने की अनुमति दी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीआईएएल को चार किश्तों में भुगतान करने की अनुमति देना अग्रिम निर्माण लागत के भुगतान के लिये भारत सरकार की स्वीकृति के विरूद्ध था। आगे, डीआईएएल ने सहमत शेड्यूल के अनुसार भी भुगतान नही किया और ₹ 54.43 करोड़ की राशि बकाया थी (फरवरी 2013)। आगे, डीआईएएल द्वारा किये गये निवेश के प्रति दो स्टेशनों के वाणिज्यिक अधिकारों से अपेक्षित राजस्व के लागत लाभ विश्लेषण से संबंधित अभिलेख डीएमआरसी के पास उपलब्ध नहीं थे।

डीएमआरसी ने उत्तर दिया (अक्तूबर 2012) कि यह भुगतान एमओसीए के साथ डीआईएएल के करार के अलावा है और डीआईएएल को पक्ष या अनुचित लाभ नहीं हैं। उत्तर स्पष्ट नहीं करता कि किश्तों में भुगतान क्यों स्वीकार किया गया, जब कि यह परियोजना के शुरू होने के चरण से पूर्ण रूप से स्पष्ट था कि यह भुगतान अग्रिम रूप से किया जाना था।

15.1.2.8 सीमा शुल्क में रियाअत

डीएएमईपीएल ने डीएमआरसी से सीमा शुल्क पर रियाअत पाने के लिए सिफारिशों का पत्र शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी) को अग्रेषित करने का अनुरोध किया (3 मार्च 2009)। लेखापरीक्षा ने

देखा कि एमओयूडी से सिफारिश करने की बजाय, डीएमआरसी के मुख्य परियोजना प्रबंधक (हवाई अड्डा लाइन) ने सीमा शुल्क प्राधिकरण को प्रत्यक्ष रूप से सिफारिश पत्र जारी कर दिया। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि ईजीओएम द्वारा परियोजना के लिए स्वीकृत लागत कर और शुल्क सहित थी। इसलिए, डीएमआरसी द्वारा ₹ 991.08 करोड़ मूल्य के पूंजीगत माल के लिए सीमाशुल्क में रियाअत प्राप्त करने के लिए सिफारिश पत्र को जारी करने से रियाअत पाने वाले को अनुचित लाभ हुआ।

डीएमआरसी ने उत्तर दिया (नवंबर 2012) कि उसने सीमाशुल्क विभाग को केवल सिफारिश पत्र जारी किया था और कोई प्रमाणपत्र नहीं। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीएमआरसी के पत्र के आधार पर सीमाशुल्क में रियाअत के रूप में ठेकेदारों द्वारा ₹ 29.56 करोड़ का लाभ उठाया गया था, जिससे अंत में रियाअत पाने वाले को लाभ हुआ।

निष्कर्ष

वित्त मंत्रालय की कुल परियोजना लागत के 40 *प्रतिशत* से अधिकतम के लिए संरचना में पीपीपी मे वित्तीय सहायता की मात्रा (वीजीएफ) सीमित करने के दिशानिर्देशों (जनवरी 2006) के विरोध में, रियाअत पाने वाले को कुल परियोजना लागत का केवल 46.17 *प्रतिशत* (13.92 *प्रतिशत* निवेश और 32.25 *प्रतिशत* उधार) की सीमा तक देने की स्वीकृति थी। आगे, परियोजना का निष्पादन पीपीपी के अनोखे मॉडल का उपयोग करते हुये हुआ जिसमें रियाअत पाने वाला ₹ एक लाख के मामूली निवेश के साथ ₹ 5697 करोड़ की परियोजना संचालित कर रहा था। करार के अनुसार निलंब लेखा से निकासी और इसके कारण डीएमआरसी भुगतान सुनिश्चित करने मे विफल रहा।

सिविल कार्य में कमियों के कारण 8 जुलाई 2012 को संचालन प्रसुप्त हो गये। मंत्रालय द्वारा सिविल संरचना में कमियों के परीक्षण के लिये गठित संयुक्त निरीक्षण समिति ने उन्हे संचालन के साथ-साथ निर्माण के दौरान उचित निरीक्षण के अभाव और खराब कारीगरी के लिये आरोपित किया। यद्यपि 22 जनवरी 2013 से संचालन शुरू हो गया, रियाअत पाने वाले ने परियोजना की स्थिरता/वित्तीय व्यवहार्यता सहित सीए के अनुच्छेद 36.2 के अंतर्गत मध्यस्थता की माँग की है।

मामला मंत्रालय को फरवरी 2013 में बताया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2013)।

अध्याय XVI

लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) पर अनुवर्ती कार्रवाई

सीएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पीएसयूज़ के विभिन्न कार्यालयों एवं विभागों में अनुरक्षित लेखाओं और अभिलेखों की संवीक्षा की प्रक्रिया के चरम बिन्दु को प्रदर्शित करते हैं। अतः यह आवश्यक है कि लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर व्यवस्थापकों से समुचित और समय से उत्तर प्राप्त हों।

लोकसभा सचिवालय ने संसद के दोनों सदनों के पटल पर रखे गए सीएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में समावेशित विभिन्न पैराग्राफों/मूल्यांकनों पर उनके द्वारा की गई उपचारी/सुधारक कार्रवाई को दर्शाते हुए समस्त मंत्रालयों को (लेखापरीक्षा द्वारा उचित रूप से पुनरीक्षित) टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया (जुलाई 1985)। ये टिप्पणियां विस्तृत जांच हेतु सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम समिति (सीओपीयू) द्वारा न चुने गए पैराग्राफों/मूल्यांकनों के सम्बन्ध में भी प्रस्तुत की जानी अपेक्षित थी। सीओपीयू ने अपने द्वितीय प्रतिवेदन (1998-99-बारहवीं लोक सभा) में उपर्युक्त अनुदेशों को दोहराते समय सिफारिश की कि:

- व्यक्तिगत सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयू) पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) के सम्बन्ध में कार्रवाई टिप्पणियों (एटीएन) के प्रस्तुतीकरण को मानीटर करने हेतु प्रत्येक मंत्रालय में एक मानीटरिंग सैल की स्थापना करना।

- विभिन्न मंत्रालयों के अन्तर्गत पीएसयूज की संख्या से संबंधित पैराओं को समावेशित करने वाले प्रतिवेदनों के सम्बन्ध में एटीएन के प्रस्तुतीकरण को मानीटर करने के लिए लोक उद्यम विभाग (डीपीई) में एक मानीटरिंग सैल की स्थापना करना; और

- प्रासंगिक लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के प्रस्तुतीकरण की तिथि से छः माह के अन्दर समिति को संसद को प्रस्तुत किए गए सीएजी के समस्त प्रतिवेदनों के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा द्वारा उचित रूप से पुनरीक्षित अनुवर्ती एटीएन का प्रस्तुतीकरण।

उपर्युक्त सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई की समीक्षा करते समय सीओपीयू ने अपने प्रथम प्रतिवेदन (1999-2000-तेरहवीं लोक सभा) में अपनी प्रारम्भिक सिफारिशों को दोहराया कि डीपीई को अलग-अलग उपक्रमों पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में समावेशित अभ्युक्तियों पर अनेक मंत्रालयों/विभागों द्वारा की गई उपचारी कार्रवाई को मानीटर करने के लिए अपने स्वयं के डीपीई में एक पृथक मानीटरिंग सैल की स्थापना करनी चाहिए। तदनुसार सम्बन्धित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों द्वारा एटीएन के प्रस्तुतीकरण पर आगे की कार्रवाई मानीटर करने के लिए अगस्त 2000 से डीपीई में एक मानीटरिंग सैल कार्य कर रहा है। सीएजी के विभिन्न प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) पर एटीएन के प्रस्तुतीकरण के लिए सम्बन्धित मंत्रालयों के अन्दर मानीटरिंग सैलों की भी स्थापना की गई है।

इसके अतिरिक्त, सचिव-समिति की बैठक (जून 2010) में सीएजी लेखापरीक्षा पैराओं तथा पीएसी की सिफारिशों पर लम्बित एटीएन/एटीआर को अगले तीन महीने के अन्दर पूरा करने के लिए विशेष

प्रयास करने का निर्णय लिया गया था। इस निर्णय को सम्प्रेषित करते समय (जुलाई 2010), वित्त मंत्रालय ने भविष्य में शीघ्र कार्रवाई करने के लिए संस्थागत तंत्र की सिफारिश की।

लेखापरीक्षा में की गई एक समीक्षा से पता चला कि अनुस्मारकों के बावजूद विभिन्न मंत्रालयों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन पीएसयूज़ से सम्बन्धित विगत पाँच वर्षों के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में समावेशित संव्यवहार लेखापरीक्षा/अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों/समीक्षाओं पर उपचारी/सुधारक एटीएन जैसा कि **परिशिष्ट-III** में ब्यौरा दिया गया है, समीक्षा के लिए लेखापरीक्षा को प्राप्त नहीं हुए थे। 2007, 2008, 2009, 2010 और 2011 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में समावेशित क्रमशः 4, 5,7,11 और 44 संव्यवहार लेखापरीक्षा/अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों/समीक्षाओं के संबंध में कोई एटीएन प्राप्त नहीं हुआ है। इसके अतिरिक्त मई से सितम्बर 2012 के दौरान संसद में प्रस्तुत लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में निहित 47 संव्यवहार लेखापरीक्षा/अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफ/समीक्षाएं भी प्रतीक्षित थी।

एटीएन हेतु प्रतीक्षित 118 पैराओं/समीक्षाओं में से 22 पैराग्राफ वित्त मंत्रालय (बैंकिग एवं बीमा डिवीज़न) के पीएसयूज़ से संबंधित थे, 14 पैराग्राफ भारी उद्योग एवं सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय के पीएसयूज़ से संबंधित थे, 13 पैराग्राफ पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय के पीएसयूज़ से संबंधित थे तथा 10 पैराग्राफ रक्षा मंत्रालय के पीएसयूज़ से संबंधित थे।

उ० शंकर

नई दिल्ली
दिनांकः 10 मई, 2013

(उषा शंकर)
उपनियंत्रक-महालेखापरीक्षक एवं
अध्यक्षा, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांकः 10 मई, 2013

(विनोद राय)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट –I

(पैरा 12.2 देखें)

2011-12 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूलियां

(राशि ₹ लाख में)

मंत्रालय/विभाग का नाम	पीएसयू का नाम	संक्षेप में लेखापरीक्षा टिप्पणी	लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई वसूली योग्य राशि	प्रबंधन द्वारा वसूली गई राशि
वित्त बीमा डिवीजन	यूनिईटेड इंडिया इंश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड	आईसीआईसीआई से बकाया सह-बीमा प्रीमियम	31.01	41.05
	द न्यू इंडिया एश्योरेंश कम्पनी लिमिटेड	दावे का अत्यधिक निपटारा	2.72	2.72
		टैरिफ का गलत अनुप्रयोग-प्रीमियम का कम संग्रहण	3.13	3.13
सड़क परिवहन	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	रियायत फीस की कम वसूली	2835.00	2547.00
उपभोक्ता मामले खाद्य और सार्वजनिक	एफसीआई, पंजाब क्षेत्र	बोरा मूल्यह्रास का परिहार्य भुगतान	8122.00	7075.58
	एफसीआई, डीओ चंडीगढ़	लेवी चावल की फसल वर्ष 2008-09 की कम सुपुर्दगी पर वसूली न करने के कारण चावल मालिकों को अनुचित लाभ	236.00	235.69

वितरण	एफसीआई, डीओ फिरोजपुर	चावल की अधिप्राप्ति (2009-10) पर राज्य सरकार के एजेंसियों को बोरा मूल्यह्रास के कारण अधिक भुगतान	724.00	724.23
		पीएस डब्ल्यूसी से खाद्यान्न की कीमत की वसूली न होने के कारण हानि	38.00	110.77
		पीएस डब्ल्यूसी से खाद्यान्न की कीमत की वसूली न होने के कारण निधियों का अवरोध और व्याज की हानि	485.72	417.42
		बीआरएल चावल की स्वीकृति और निपटान पर हानि	1113.76	25.55
		केन्द्रीय पूल के अंतर्गत खरीदे गए गेहूँ पर भंडारण लाभ के कारण राज्य एजेंसियों को अधिक भुगतान	702.00	7.58
	एफसीआई, डीओ पटियाला	राज्य सरकार की एजेंसियों को ऋण पर दिए गए बोरियों के कारण ब्याज की हानि	61.87	61.87
	एफसीआइ , डीओ संगरूर	केन्द्रीय पूल के अंतर्गत खरीद की गई गेहूँ पर भंडारण लाभ के कारण राज्य एजेंसियों को अधिक भुगतान	226.00	217.00
		राज्य सरकार के एजेंसियों द्वारा बीआरएल गेहूँ पर अग्रनयन प्रभारों की अनुचित अदायगी	41.44	41.44
		लोड विशेष के लिए एजेंसी की विफलता के कारण राज्य एजेंसी को देय अग्रनयन प्रभारों का अतिरिक्त भुगतान	26.04	26.03
		परिवहन ठेकेदारों से पारगमन हानि की कम वसूली	1.86	1.91

		राज्य सरकार/चावल मालिकों से उतराई और स्टैकिंग प्रभारों की वसूली न होना	548.00	548.00
		मध्याह्न आहार योजना के अंतर्गत विक्रय पर मंडी शुल्क के अनधिकृत प्रभार के कारण भारत सरकार पर अनुचित भार	59.67	59.67
		सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी से उर्वरक की पारगमन हानियों की वसूली न होना	22.59	22.59
		रेलवे एफएसडी, हर्दुआगंज को विलंब-शुल्क की अदायगी	14.27	14.27
		बिजली बिल का भुगतान न होना	2.14	2.14
		जोड़	**15297.22**	**12185.64**

परिशिष्ट –II

(पैरा 12.3 देखें)

लेखापरीक्षा के बताने पर सुधार/संशोधन

मंत्रालय का नाम	पीएसयू का नाम	लेखापरीक्षा टिप्पणी/सुझाव संक्षेप में	प्रबंधन द्वारा की गई कार्रवाई
इस्पात	स्टील ऑथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	आर.एच. रिफ्रेक्टरी की अभिप्राप्ति में परिश्रम और कमी के कारण 4.29 करोड़ रुपए की हानि ।	प्रबंधन ने क्रय आदेश में निष्पादन गारंटी की शर्त शामिल की।

परिशिष्ट –III

(अध्याय XVI में देखें)

2012 से पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) जिनकी कृत टिप्पणियाँ कार्रवाई लंबित है के ब्यौरे दर्शाने वाले विवरण

प्रतिवेदन की सं. और वर्ष	प्रतिवेदन का नाम	पैरा सं
जैव प्रौद्योगिकी विभाग		
2007 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.1.1
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 1.1.1
परमाणु उर्जा विभाग		
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 1.1
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय		
2008 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 18.1.1
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 17.1.2
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 15.1
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.1, 13.2,13.3 और 13.4
जहाजरानी मंत्रालय		
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 14.1, 14.2 और 14.3
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय IX
2011-12 की 5	शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड द्वारा पोत के प्रबंधन पर निष्पादन लेखापरीक्षा	
रसायन एवं उर्वरक मंत्रालय		
2008 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.2.1
2008 की पीए	चयनित साक्षेउ के क्रियाकलापों की समीक्षा	अध्याय I
2009 की 24	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.2.1(ए) 13.2.1(डी)
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय IV
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 8.1 और 8.2

प्रतिवेदन की सं. और वर्ष	प्रतिवेदन का नाम	पैरा सं
नगर विमानन मंत्रालय		
2009 की सीए 23	पीएसयू में सूचना प्रौद्योगिकी अनुप्रयोग	अध्याय- I
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.3
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 और 2.5
कोयला मंत्रालय		
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.2 और 3.3
2011-12 की 9	कारपोरेट सोशल रिस्पोन्सीबिलीटी ऑफ कोल इंडिया लिमिटेड पर निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन	
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय IV
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 3.1 और 3.2
उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण		
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 6.1,6.2,6.3,6.4 और 6.5
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 6.1,6.2 और 6.3
रक्षा मंत्रालय		
2009 की 24	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 6.1.3
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 7.1.1
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय IV
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 7.2, 7.3, 7.4 और 7.5
2011-12 की 4	भारत इलेक्ट्रोनिक्स लिमिटेड में अधिप्राप्ति प्रणाली की निष्पादन लेखापरीक्षा	
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 7.1 और 7.2
वित्त मंत्रालय (बीमा डिवीजन)		
2007 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 10.2.1,10.3.4 और 10.4.3
2009 की 24	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 1.1.1 और 8.2.1
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय V
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.2.1, 9.4.1,

प्रतिवेदन की सं. और वर्ष	**प्रतिवेदन का नाम**	**पैरा सं**
		9.4.2 और 9.4.3
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.2, 9.3, 9.4, 9.5 और 9.6
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 8.2, 8.3,8.4 और 8.6
वित्त मंत्रालय (बैंकिंग डिवीजन)		
2008 की सीए 10	पीएसयूज़ में सूचना प्रौद्योगिकी का अनुप्रयोग	अध्याय IV
2008 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 2.2.1
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.4
भारी उद्योग एवं लोक उद्यम मंत्रालय		
2009 की 24	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.3.1
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 15.1.1, 15.2.1
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय IV
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 10.1, 10.2, 10.3, 14.1, 14.4 और 14.5
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 9.1, 9.2, 9.3 और 9.4
आवास एवं शहरी गरीबी उन्मूलन मंत्रालय		
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा11.1
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय		
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.6.1
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 12.3 और 12.9
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 11.1, 11.3, 11.4,11.5,11.6, 11.7,11.8,11.9,11.11
2012-13 की 11	ओएनजीसी लिमिटेड के हाईड्रोकार्बन अन्वेषण प्रयास पर निष्पादन लेखापरीक्षा	
विद्युत मंत्रालय		
2008 की 11	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 20.1.1
2010-11 की 22	एनटीपीसी लिमिटेड -क्षमता वृद्धि कार्यक्रम परियोजना प्रबंधन	
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 13.5

प्रतिवेदन की सं. और वर्ष	प्रतिवेदन का नाम	पैरा सं
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 12.1, 12.2 और 12.3
2012-13 की 10	सीपीएसईज द्वारा जल विद्युत क्षेत्र में क्षमता विस्तार पर निष्पादन लेखापरीक्षा	
इस्पात मंत्रालय		
2010-11 की 27	कारपोरेट सोशल रिस्पोन्सीबिलीटी ऑफ स्टील अथोरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड और राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड पर निष्पादन लेखपरीक्षा प्रतिवेदन	
2011 की 3	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 17.2 और 17.7
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 15.1 और 15.2
कपड़ा मंत्रालय		
2010 की 9	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 20.1.1
2010-11 की 10	चयनित पीएसयूज़ के क्रियाकलापों की निष्पादन लेखापरीक्षा	अध्याय X
2012 की 8	अनुपालन लेखापरीक्षा	पैरा 16.1

अनुबंध -**I**

(पैरा 7.8.3.2 देखें

उद्धृत कीमत से ऊपर किए गए अधिक खर्च के मामले दर्शानेवाले विवरण

(₹ करोड़ में)

मद का नाम	क्रय आदेश की तारीख	आपूर्तिकर्ता का नाम मै.	आदेशित यूनिटों की संख्या	कुल रकम प्रदत्त/देय	प्रति यूनिट वास्तविक कीमत प्रभार्य	एचएएल द्वारा कोटेशन में शामिल कीमत प्रति यूनिट	अधिक खर्च प्रति यूनिट	कुल अधिक	अभ्युक्तियां
रिजर्वर एंड रिलिफ वल्व	अक्तूबर 2007	एपीपीएच (बोल्टोन इंगलैंड	14*	1.56	1.56	0	1.56	1.56	*फ्लोट के रूप में दो सहित कम्पनी कोटेशन में अपनी कीमत शामिल करने में विफल रहा यद्यपि आईएएफ द्वारा मुहैया कराए गए तकनीकी विनिर्देशों उनमें अपेक्षित था।
एएमएलसीडी इंस्ट्रुमेंट्स	अक्तूबर 2007	थैल्स एवियोनिक्स फ्रांस	15*	23.21	1.93	1.36	0.58	6.90	*फ्लोट के रूप में तीन सहित
केबीन प्रेशर कंट्रोल वल्व (प्रैशर रेगुलेटर)	मार्च 2008	लियेमर एरोस्पेस, फ्रांस	14*	1.46	0.13	0.01	0.12	1.33	*फ्लोट के रूप में दो सहित

इंटीग्रेटेड एवियोनिक्स सिस्टम (आईएएस)	जनवरी 2008	जीर्ड एविएशन यू.के.	14*	21.49	1.79	1.28	0.51	6.12	*फ्लोट के रूप में दो सहित
इजेक्सन शीट और पूर्जा	अप्रैल 2009	मार्टिन बैकर एअरक्राफ्ट कं., यू.के.	14*	26.23	1.46	0.69	0.77	9.24	*फ्लोट के रूप में दो सहित
उपकरण सहित आक्सीजन प्रणाली	फरवरी 2008	इंटरटेकनीक, फ्रांस	14*	6.90	0.58	0.27	0.31	3.72	*फ्लोट के रूप में दो सहित
एएल 551 इंजन	अक्तूबर 2008	रोसोबोरो नेक्सपोर्ट, रसीया आडीटीओ, कानपुर	6 10।	43.10 49.86 92.96	5.81	3.64	2.17	34.72	*फ्लोट के रूप में चार सहित
जोड़								**63.59**	

अनुबंध -II
(पैरा 10.1.1 देखें)
28.02.2013 को आईओसीएल के ईएंडपी ब्लॉकों के व्यौरे

क्रम सं.	ब्लॉक	स्थिति	प्रतिशत में आईओसीएल का पीआई	प्रतिशत में परिचालक एवं इनके पीआई	व्यय (₹ करोड़ में)
1.	केराबोबे परियोजना-1	उत्पादन	3.5	पेट्रो-कैराबोबेएस.ए (मिक्स्ड कम्पनी)-60	210.93
2.	रोज	उत्पादन	10	कैरिजो ऑयल एंड इंक	111.23
3	एएपी-ओएन-94/1	खोज	43.55	एचओईसी-40.32	177.28
4.	ओएमएल 142, नाईजेरीया	खोज	17.5	सम्मीत ऑयल-30	76.59
5	फारसी ब्लॉक, ईरान	खोज	40	ओवीएल-40	162.29
6	बीके-सीबीएम-2001/1	खोज	20	ओएनजीसी-80	39.03
7	एनके-सीबीएम-2001/1	खोज	20	ओएनजीसी-80	31.67
8	एमएन-ओएसएन-2000/2	खोज	20	ओएनजीसी-40	291.52
9.	एए-ओएनएन-2001/2	खोज	20	ओएनजीसी-80	25.70
10.	शक्ति, गबोब	अन्वेषण	45	ओआईएल -45	165.14
11.	एरिया 95-96, लिबिया	अन्वेषण	25	सोनाट्रेच-50	64.10
12.	ब्लॉक 82, येमन	अन्वेषण	15	मेडको-45	11.88
13.	ब्लॉक 83, येमन	अन्वेषण	15	मेडको -45	21.54
14.	सीबी-ओएनएन-2005/2	अन्वेषण	100	आईओसी -100	17.71
15.	सीबी-ओएनएन-2005/7	अन्वेषण	100	आईओसी-100	20.06
16.	केजी-ओडब्ल्यूएन 2005/1	अन्वेषण	20	ओएनजीसी-70	16.30
17.	जीके-ओएसएन-2009/1	अन्वेषण	20	ओएनजीसी-40	12.99
18.	जीके-ओएसएन-2009/2	अन्वेषण	30	ओएनजीसी -40	19.19

क्रम सं.	ब्लॉक	स्थिति	प्रतिशत में आईओसीएल का पीआई	प्रतिशत में परिचालक एवं इनके पीआई	व्यय (₹ करोड़ में)
19.	सीबी-ओएनएन-2010/6	अन्वेषण	20	ओएनजीसी-80	0.00
20.	एमबी-डीडब्ल्यूएन-2000/1	2006-07 में त्याग	15	ओएनजीसी-85	13.93
21.	एमबी-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2006-07 में त्याग	15	ओएनजीसी-50	14.66
22.	एमबी-ओएसएन-97/4	2006-07 में त्याग	30	ओएनजीसी-70	46.87
23.	सीआर-ओएन-90/1	2007-08 में त्याग	35	प्रीमियर,ऑयल -29	182.88
24.	जीवी-ओएनएन-97/1	2008-09 में त्याग	30	ओएनजीसी-40	22.01
25.	एमबी-ओएसएन-2000/1	2008-09 में त्याग	15	ओएनजीसी-75	45.74
26.	एमएन-ओएनएन-2000/1	2009-10 में त्याग	20	ओआईएल-25	13.85
27.	डब्ल्यूबी-ओएनएन-2000/1	2003 में त्याग	15	ओएनजीसी-85	0.42
28.	जीवी-ओएनएन-2000/1	2003 में त्याग	15	ओएनजीसी-85	0.71
29.	ब्लॉक-के, तीमूर लेटेस्टे	2011-12 में त्याग	12.5	आरईपीडीएमसीसी -75	97.31
30.	डब्ल्यूबी -ओएसएन-2000/1	त्याग देने का निर्णय लिया	15	ओएनजीसी -85	111.66
31.	एरिया 86, लिबिया	त्याग देने का निर्णय लिया	50	ओआईएल-50	91.68
32.	एरिया 102/4, लिबिया	त्याग देने का निर्णय लिया	50	ओआईएल-50	56.83
33.	एमबी-ओएसएन-2004/1	त्याग देने का निर्णय लिया	20	जीएसपीसी -20	68.09
34.	एमबी-ओएसएन-2004/2	त्याग देने का निर्णय लिया	20	प्रेट्रोगैस -20	71.03
जोड़					**2312.82**

अनुबंध -III

(पैरा 10.1.1 देखें)

28.02.2013 को गेल के ई एण्ड पी ब्लाकों के ब्यौरे

क्रम सं.	ब्लॉक	स्थिति	गेल का पीआई प्रतिशत में	परिचालक एवं इनके पीआई प्रतिशत में	व्यय (₹ करोड़ में)
1.	सीबी-ओएनएन-2000/1	उत्पादन	50	जीपीएससी-50	119.83
2.	एमएन-ओएसएन-2000/2	खोज/मूल्यांकन	20	ओएनजीसी-40	290.59
3.	एए-ओएनएन-2002/1	खोज/मूल्यांकन	80	जीओजीपीएल-20	445.60
4.	सीवाई-ओएस/2	खोज/मूल्यांकन	25	एचईपीआई-75	126.63
5.	सीबी-ओएनएन-2003/2	खोज/मूल्यांकन	20	जीएसपीसी-50	48.69
6.	ए-1, मायमार	विकास	8.50	डाएवु -51	723.55
7.	ए-3, मायमार	विकास	8.50	डाएवु -51	
8.	एएन-डीडब्ल्यूएन-2009/13	अन्वेषण	10	ओएनजीसी-70	1.52
9.	एएन-डीडब्ल्यूएन 2009/18	अन्वेषण	10	ओएनजीसी-60	1.53
10.	एएन-डीडब्ल्यूएन-2003/2	अन्वेषण	15	एनी इन्डिया-40	59.22
11.	एए-ओएनएन- 2003/1	अन्वेषण	35	जीओजीपीएल-10	17.53
12.	सीवाई- डीडब्ल्यूएन-2004/1	अन्वेषण	10	ओएनजीसी-70	11.16
13.	सीवाई- डीडब्ल्यूएन - 2004/2	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	10.86
14.	सीवाई- डीडब्ल्यूएन - 2004/3	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	13.03
15.	सीवाई- डीडब्ल्यूएन - 2004/4	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	10.70
16.	सीवाई-पीआर-डीडब्ल्यूएन-2004/1	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	23.57
17.	सीवाई-पीआर-डीडब्ल्यूएन-2004/2	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	13.03
18.	केजी- डीडब्ल्यूएन-2004/1	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	18.23
19.	केजी- डीडब्ल्यूएन-2004/2	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -60	18.52
20.	केजी- डीडब्ल्यूएन-2004/3	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -70	8.99
21.	केजी- डीडब्ल्यूएन-2004/5	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -50	13.20
22.	केजी- डीडब्ल्यूएन-2004/6	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -60	22.41
23.	आरजे-ओएनएन-2004/1	अन्वेषण	22.225	जीएसपीसी-22.225 हरेक	49.17

24.	केजी-ओएनएन-2004/2	अन्वेषण	40	जीएसपीसी-40	33.82
25.	सीबी-ओएनएन-2010/11	अन्वेषण	25	ओआईएल-25	0.10
26.	एए-ओएनएन-2010/2	अन्वेषण	20	ओआईएल -40	0.00
27.	जीके-ओएसएन-2010/1	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -60	0.08
28.	जीके-ओएसएन-2010/2	अन्वेषण	10	ओएनजीसी -90	0.08
29.	सीवाई-ओएनएन-2005/1	अन्वेषण	40	गेल-40	27.05
30.	एमएन-ओएसएन-/97/3	2007-08 में त्याग	15	ओएनजीसी -85	26.09
31.	एनईसी-ओएसएन-/97/1	2007-08 में त्याग	50	गैजप्रोम-60	473.57
32.	एडी-7 मयमार	2008-09 में त्याग	10	डाएवु-60	37.22
33.	एमएन-ओएनएन-2000/1	2008-09 में त्याग	20	ओआईएल-25	10.44
34.	ब्लॉक-56 ओमान	2010-11 में त्याग	25	ओइलैक्स 25	47.37
35.	सीवाई-ओएनएन-2002/1	2010-11 में त्याग	50	जीओजीपीएल-30	141.02
36.	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2006-07 में त्याग	15	ओएनजीसी -85	13.51
37.	एमबी- डीडब्ल्यूएन-2000/2	2006-07 में त्याग	15	ओएनजीसी -50	10.87
38.	केके- डीडब्ल्यूएन-2000/2	2004-05 में त्याग	15	ओएनजीसी -85	1.60
39.	आरएम-सीबीएम-2005/III	2010-11 में त्याग	35	एरो इनर्जी-35	4.54
40.	एमआर-सीबीएम-2005/III	2010-11 में त्याग	45	एरो इनर्जी 40	9.21
41.	टीआर-सीबीएम-2005/III	2011-12 में त्याग	35	एरो इनर्जी -35	12.28
42.	एमबी-ओएसएन-2004/1	त्यागने का निर्णिय लिया	20	जीएसपीसी-20	66.43
43.	एमबी-ओएसएन-2004/2	त्यागने का निर्णिय लिया	20	पेट्रोगैस -20	71.32
		जोड़			**3034.16**

अनुबंध -IV

(पैरा 13.1.1देखें)

2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान बिक्री की गई 30 पोतों के व्यौरे

क्रम सं.	पोत का नाम	पोत के प्रकार	निपटान के वर्ष	निर्मित वर्ष	पोत के एलडीटी (एलटी)	पोत के डीडब्ल्यू (एमटी)	बिक्री की तारीख	सुपुर्दगी की तारीख
1	एम वी लोक प्रकाश	बल्क	2009-10	1989	7191.18	26790.00	7/मई /09	13/मई /09
2	एम टी मेजर सोम नाथ शर्मा, पीवीसी	कच्चा	2009-10	1984	13062.00	67225.20	26/मई/09	1/जून/09
3	एम टी नायक जदुनाथ सिंह, पीवीसी	कच्चा	2009-10	1984	13271.40	67169.40	29/अक्तूबर/09	5/नवम्बर/09
4	एम टी सीएचएम पीरू सिंह, पीवीसी	कच्चा	2009-10	1984	13143.00	67161.30	17/नवम्बर/09	23/नवम्बर/09
5	एम टी कैप्टन गुरूबचन सिंह सलारिया पीवीसी	कच्चा	2009-10	1984	13117.10	67167.00	17/ नवम्बर/09	23/ नवम्बर/09
6	एम टी मेजर ध्यान सिंह थापा, पीवीसी	कच्चा	2009-10	1984	13133.00	67153.00	17/ नवम्बर/09	24/ नवम्बर/09
7	एम टी निर्मिलजीत सिंह सेखोन, पीवीसी	उत्पाद	2009-10	1985	10206.45	45485.00	10/फरवरी/10	13/फरवरी/10
8	एम टी लैफनेंट, अरूण खेतरपाल, पीवीसी	उत्पाद	2009-10	1985	10238.22	45452.20	12/मार्च/10	18/मार्च/10
9	एम टी हवलदार अब्दुल हमीद, पीवीसी	कच्चा	2010-11	1985	13113.50	67164.10	8/सितम्बर/10	16/सितम्बर/10
10	एम टी लैंस नायक करन सिंह, पीवीसी	कच्चा	2010-11	1985	13108.00	67153.00	7/सितम्बर/10	17/सितम्बर/10
11	एम टी लैफनेंट रामा राघोवा राणे, पीवीसी	कच्चा	2010-11	1984	13052.00	67153.00	9/अगस्त/10	14/अगस्त/10
12	एम टी मेजर शैतान सिंह, पीवीसी	कच्चा	2010-11	1985	13092.65	67185.30	29/जून/10	1/जुलाई/10
13	एम टी कर्नल ए बी तारापोर,	कच्चा	2010-11	1985	13153.44	67123.00	20/सितम्बर/10	28/सितम्बर/10

	पीवीसी							
14	एम टी सुबेदार जागीन्दर सिंह, पीवीसी	कच्चा	2010-11	1984	13140.26	67167.90	10/दिसम्बर/10	15/दिसमर/10
15	एम टी मेजर होशियार सिंह	उत्पाद	2010-11	1985	10269.60	45420.90	18/मई/10	21/मई/10
16	एम वी लोक राजेस्वरी	ब्लक	2010-11	1988	7367.80	26639.00	20/दिसम्बर/10	31/दिसमर/10
17	एम टी लैंस नायक अलबर्ट एक्का	उत्पाद	2010-11	1985	10218.75	45420.90	2/जुलाई/10	9/जुलाई/10
18	एम टी भारतीदशन	उत्पाद	2011-12	1991	6961.10	29754.70	23/जून/11	28/जून/11
19	एम टी तिरूमलई	रसायन	2011-12	1991	8831.00	33088.00	14/अक्तूबर/11	20/अक्तूबर/11
20	एम वी हरद्वार	बल्क	2011-12	1986	10084.60	47311.08	31/अक्तूबर/11	24/नवम्बर/11
21	एम वी कानपुर	बल्क	2011-12	1986	10218.50	47175.04	19/अक्तूबर/11	28/अक्तबर/11
22	एम वी वराणसी	बल्क	2011-12	1987	10044.47	47351.84	21/नवम्बर/11	29/नवम्बर/11
23	एम वी अलकनन्दा	बल्क	2011-12	1986	10172.54	47221.76	21/सितम्बर/11	28/सितम्बर/11
24	एम वी उत्तरकाशी	बल्क	2011-12	1986	10171.44	47222.88	1/दिसम्बर/11	9/दिसम्बर/11
25	एम वी ऋषिकेश	बल्क	2011-12	1986	10080.00	47315.80	16/ दिसम्बर/11	24/ दिसम्बर/11
26	एम वी मंदाकनी	बल्क	2011-12	1986	10198.65	47195.23	21/नवम्बर/11	29/नवम्बर/11
27	एम वी देवप्रयाग	बल्क	2011-12	1986	10046.90	47349.00	19/ दिसम्बर/11	28 दिसम्बर/11
28	एम वी मुर्शीदाबाद	बल्क	2011-12	1987	10083.31	47311.85	10/फरवरी/12	17/फरवरी/12
29	एम वी पाटलीपुत्र	बल्क	2011-12	1987	10091.10	47303.96	17/फरवरी/12	9/मार्च /12
30	एम टी सबरीमला	रसायन्T	2011-12	1992	8862.81	33056.00	2/मार्च /12	9/मार्च /12
	वर्ष 2011-12 के दौरान बिक्री की गई पोत एम वी डॉ.नगेन्द्र सिंह का लेखापरीक्षा में विचार नहीं किया गया था क्योंकि पोत को आग के कारण परलक्षित कुल हानि (सीटीएल) को घोषित किया गया था और कम्पनी पोत का पूरी बीमा मूल्य प्राप्त किया। समुद्री बीमाकर्ता की ओर से बिक्री की गई थी।							

अनुबंध -V

(पैरा 13.1.7.2 (बी) देखें)

टीईएस दिनांक के पूर्ववर्ती 3 महीनों में साप्ताहिक क्लार्कसन के अनुसार टीईएस हेतु अपनाई जाने वाली दर और उच्चतम $ /एलडीटी के बीच अंतर दर्शाने वाला विवरण

क्र.स.	पोत का नाम	पोत का प्रकार	पोत का एलडीटी	टीईएस की तिथि	टीईएस तिथि के पूर्ववर्ती 3 महीनों के लिए साप्ताहिक क्लार्कसन के अनुसार उच्चतम $/एलडीटी *	क्लार्कसन रिपोर्ट की तिथि	टीईएस के विचार हेतु $/ एलडीटी	कम्पनी द्वारा अपनाई गई क्लार्कसन रिपोर्ट तिथि	कालम 6 और 8 के बीच % अंतर	एलडीटी के अनुसार सांकेतिक मुद्रा मूल्य ($) (जैसा कि टीईएस हेतु विचार किया गया)(4x8x14)	टीईएस तिथि के पूर्ववर्ती 3 महोनों में साप्ताहिक क्लार्कसन के अनुसार उच्च $/ एलडीटी मुद्रा मूल्य (4x6x14)	अन्तर (₹) (12-11)	विनिमय दर (₹) टीईएस तिथि पर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	एम टी मेजर शैतान सिहँ पीवीसी	कच्चा	13092.65	13-जनवरी -10	400	8-जनवरी -10	370	8- जनवरी -10	-7.50	223,515,102.27	241,637,948.40	18,122,846.13	46.14
2	एंम टी कर्नल ए बी तारापोर पीवीसी	कच्चा	13153.44	2-जून -10	505	16-अप्रैल -10	400	28-मई -10	-20.79	244,601,370.24	308,809,229.93	64,207,859.69	46.49
3	एम टी सूबेदार जोगिन्द सिहँ पीवीसी	कच्चा	13140.26	8-सितम्बर -10	470	27-अगस्त -10	465	3-सितम्बर -10	-1.06	281,070,161.40	284,092,421.20	3,022,259.80	46.00
4	एम वी कानपूर	बल्क	10218.50	22- मार्च -11	535	11-फरवरी -11	500	18-मार्च -11	-6.54	240,134,750.00	256,944,182.50	16,809,432.50	47.00
5	एम वी हरद्वार	बल्क	10084.60	8-जूलाई -11	550	27-मई -11	490	1-Jul-11	-10.91	232,248,338.00	260,686,910.00	28,438,572.00	47.00
6	एम वी वाराणसी	बल्क	10044.47	27- जूलाई -11	550	22-जूलाई -11	525	22-Jul-11	-4.55	237,300,603.75	248,600,632.50	11,300,028.75	45.00
7	एम वी	बल्क	10172.54	4-अगस्त -11	550	22-जूलाई -	525	उपलब्ध नही	-4.55	240,326,257.50	251,770,365.00	11,444,107.50	45.00

	अलकनन्दा					11							
8	एम टी तिरूमलई	रसायन	8831.00	23-जून -11	576	6-मई -11	450	उपलब्ध नही	-21.88	177,556,086.00	227,271,790.08	49,715,704.08	44.68
9	एम वी उत्तरकाशी	बल्क	10171.44	16-अगस्त - 11	550	22-जूलाई - 11	525	12- अगस्त- 11	-4.55	240,300,270.00	251,743,140.00	11,442,870.00	45.00
10	एम वी ऋषिकेश	बल्क	10080.00	23-अगस्त - 11	550	22- जूलाई - 11	525	19- अगस्त - 11	-4.55	238,140,000.00	249,480,000.00	11,340,000.00	45.00
11	एम वी मन्दाकिनी	बल्क	10198.65	30-अगस्त - 11	550	22- जूलाई - 11	505	उपलब्ध नही	-8.18	231,764,321.25	252,416,587.50	20,652,266.25	45.00
12	एम वी पाटलीपुत्र	बल्क	10091.10	22-नवम्बर -11	548	9-सितम्बर - 11	420	उपलब्ध नही	-23.36	203,436,576.00	265,436,294.40	61,999,718.40	48.00
13	एम वी मुर्शिदाबाद	बल्क	10083.31	28- नवम्बर -11	548	9- सितम्बर - 11	473	उपलब्ध नही	-13.69	228,931,470.24	265,231,386.24	36,299,916.00	48.00
14	एम टी सबरी मला	रसायन	8862.81	15-अक्टूबर - 11	610	2-सितम्बर- 11	545	उपलब्ध नही	-10.66	231,851,109.60	259,503,076.80	27,651,967.20	48.00
15	एम वी लोक प्रकाश	बल्क	7191.18	9-मार्च -09	280	30- जनवरी - 09	275	उपलब्ध नही	-1.79	98,878,725.00	100,676,520.00	1,797,795.00	50.00
16	एम टी मेजर सोमनाथ शर्मा, पीवीसी	कच्चा	13062.00	3-अप्रैल -09	355	3-अप्रैल -09	300	27-मार्च - 09	-15.49	195,930,000.00	231,850,500.00	35,920,500.00	50.00
17	एम टी नाइक जदूनाथ सिंह पीवीसी	कच्चा	13271.40	28-07-2009	323	3-जूलाई -09	275	17-जूलाई - 09	-14.86	176,277,370.50	207,045,784.26	30,768,413.76	48.30
18	एम टी सीएचएम पीरू सिंह पीवीसी	कच्चा	13143.00	3-अप्रैल -09	355	3- अप्रैल -09	300	27- मार्च - 09	-15.49	197,145,000.00	233,288,250.00	36,143,250.00	50.00
19	एम टी कैप्टन गुरबचन सिंह सालारिया पीवीसी	कच्चा	13327.00	25-08-2009	360	7-अगस्त - 09	280	14-अगस्त - 09	-22.22	182,324,021.60	234,416,599.20	52,092,577.60	48.86
20	एमटी मेजर धन सिंह थापा पीवीसी	कच्चा	13133.00	3-अप्रैल -09	355	3- अप्रैल-09	300	27–मार्च -09	-15.49	196,995,000.00	233,110,750.00	36,115,750.00	50.00
21	एम टी निर्मलजीत	उत्पाद	10206.45	26-12-2009	375	13-नवम्बर - 09	340	23-दिसंबर - 09	-9.33	161,710,993.80	178,357,713.75	16,646,719.95	46.60

	सिहँ सेखों पीवीसी												
22	एम टी लेफ्टिनेंट अरूण खेत्रपाल पीवीसी	उत्पाद	10238.22	26-12-2009	375	13-नवम्बर -09	340	23- दिसंबर -09	-9.33	162,214,357.68	178,912,894.50	16,698,536.82	46.60
23	एम वी देवप्रयाग	बल्क	10046.90	17- अक्टूबर -11	548	9-सितम्बर -11	545	उपलब्ध नही	-0.55	262,826,904.00	264,273,657.60	1,446,753.60	48.00
24	एम टी लांस नाइक अल्बर्ट यक्का	उत्पाद	10218.75	11-जनवरी -10	375	13- नवम्बर-09	370	8-जनवरी -10	-1.33	174,452,456.25	176,809,921.88	2,357,465.63	46.14
25	एम टी मेजर होशयार सिंह	उत्पाद	10269.60	11- जनवरी -10	375	13- नवम्बर-09	370	8-जनवरी -10	-1.33	175,320,557.28	177,689,754.00	2,369,196.72	46.14
											कुल	**604,804,507.37**	
1	एम टी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी	कच्चा	13113.50	6-अप्रैल -10	418	19- मार्च -10	440	26–मार्च -10	5.26	259,647,300.00	246,664,935.00	-12,982,365.00	45.00
2	एमटी लांस नायक कर्म सिंह पीवीसी	कच्चा	13108.00	6-अप्रैल -10	418	19-मार्च -10	440	26–मार्च -10	5.26	259,538,400.00	246,561,480.00	-12,976,920.00	45.00
3	एम टी लेफ्टिनेंट राम रघोबा राणे पीवीसी	कच्चा	13052.00	6- अप्रैल -10	418	19-मार्च -10	440	26–मार्च -10	5.26	258,429,600.00	245,508,120.00	-12,921,480.00	45.00
4	एम टी भारतीदशन	उत्पाद	6961.10	19- अप्रैल -11	500	25-मार्च -11	510	8- अप्रैल-11	2.00	166,857,567.00	163,585,850.00	-3,271,717.00	47.00
											कुल	**-42,152,482.00**	
	उ न: उपलब्ध नही												
	***टीईएस तिथि के पूर्ववर्ती 3 महीनों में साप्ताहिक कर्ल्कसन के अनुसार उच्च $/एलडीटी महीने पर विचार कर लिया गया है जिसमें टीईएस प्रथम महीने में के रूप में संचालित किया गया था।**												

अनुबंध –VI

(पैरा 13.1.7.3 देखें)

बिक्री की अवधि के दौरान प्रचलित स्क्रैप दरों पर विचार न करने के कारण राजस्व हानि को दर्शाने वाला विवरण

क्र. स.	पोत का नाम	पोत की एल डी टी	सैद्धान्तिक तौर पर अनुमोदन की तिथि	एलडी टी के अनुसार बोर्ड द्वारा अनुमोदित दर (युएसडी में)	सुपुर्दगी की तिथि	सैद्धान्तिक अनुमोदन से सुपुर्दगी की तिथि तक के दिन (6-4)	बिक्री के समय प्रचलित मार्केट दर ($/ एलडीटी)	अन्तर (8-5)	बिक्री की तिथि पर विनिमय दर (₹)	बिक्री वसूली (बंकर सहित) ($/एलडीटी)	अन्तर (8-11)	कीमत अन्तर (₹) (3x10x12)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	एम वी हरद्वार	10084.60	13/ अगस्त /11	490	24/ नवम्बर /11	103	512	22	49.05	605.44	-93.44	*-46,220,061.43*
2	पीरु सिंह	13143.00	27/ अप्रैल /09	300	23 नवम्बर/09	210	307	7	47.06	296.62	10.38	6,420,129.44
3	धन सिंह थापा	13133.00	27/ अप्रैल /09	300	24/ नवंबर /09	211	307	7	46.45	297.75	9.25	5,642,757.61
4	एम टी मेजर शैतान सिंह वीवीसी	13092.65	02/ मार्च /10	370	01/ जूलाई /10	121	400	30	45.66	391.36	8.64	5,165,081.85
5	एम टी लांस नायक एल्बर्ट एक्का	10218.75	30/ जनवरी /10	370	09/ जूलाई /10	160	400	30	46.48	380.00	20	9,499,350.00
6	एम टी लेफ्टिनेंट राम रघोबा राणे पीवीसी	13052.00	22/ अप्रैल /10	440	14/ अगस्त /10	114	440	0	46.15	420.43	19.57	11,787,985.59
7	एम टी लांस नायक कर्म सिंह पीवीसी	13108.00	22/ अप्रैल /10	440	17/ सितम्बर /10	148	470	30	46.74	380.53	89.47	54,815,398.80
8	एम टी हवलदार अब्दुल हमीद पीवीसी	13113.50	22/ अप्रैल10	440	16/ सितम्बर /10	147	470	30	46.74	381.22	88.78	54,415,480.61
9	एम टी तिरूमलई	8831.00	07/ जूलाई/11	490	20/ अक्तूबर /11	105	508	18	49.46	468.00	40	17,471,250.40

10	एम वी कानपुर	10218.50	20/ मई /11	500	28/ अक्तूबर /11	161	515	15	49.08	454.17	60.83	30,507,703.70
11	एम वी वाराणसी	10044.47	13/ अगस्त /11	525	29/ नवम्बर /11	108	495	-30	49.62	452.74	42.26	21,062,662.98
12	एम वी ऋषिकेश	10080.00	22/ सितम्बर /11	540	24/ दिसम्बर /11	93	492	-48	51.77	462.56	29.44	15,363,016.70
13	एम टी जदुनाथ	13116.72	11/ अगस्त /09	275	05/ नवम्बर /09	86	320	45	46.58	297.91	22.09	13,496,477.90
											कुल (निवल)	**199,427,234.16**

अनुबंध-VII

(पैरा 13.1.7.4 देखें)

निविदा प्रस्तुत करने तथा बिक्री को अन्तिम रूप देने में विलंब के कारण हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण

क्र.स.	पोत का नाम	निविदा आमंत्रण की तिथि	निविदा की नियत तिथि	पुनःनिविदा करने की नियत तिथि	पोत को उपयोग में लाये जाने की तिथि	उपयोग में लाए जाने से निविदा की तिथि तक दिनों की सं. (4-6)	विलंब के दिनों की सं. (7-7 दिन)	स्थायी प्रभार (₹)	बिक्री की तिथि	निविदा की तिथि से बिक्री की तिथि तक अन्तर घटाव (10-4 अथवा 10-5)	निविदा की तिथि से बिक्री की तिथि तक अन्तर - 10 दिन (11-10 दिन)	कुल दिनों की सं. (8+12)	हानि (₹) (13x9)	निविदा आमंत्रण की तिथि से उपयोग में लाए जाने की तिथि तक दिनों की सं. (6-3)	कुल परिहार्य व्यय (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	हवलदार अब्दुल हमिद	02/ अगस्त /10	12/अगस्त /10	24/अगस्त /10	08/अगस्त /10	4		413000	08/ सितम्बर/10	15	5	5	2065000	6	0
2	लांस नायक कर्म सिंह	02/अगस्त /10	09/ अगस्त /10	24/अगस्त /10	31/ जूलाई/10	9	2	528800	07/ सितम्बर /10	14	4	6	3172800	-2	31.72
3	राम रघोबा राणे	26/ जूलाई/10	02/अगस्त /10		24/ जूलाई /10	9	2	501600	09/ अगस्त /10	7		2	1003200	-2	10.03
4	मेजर शैतान सिंह	08/जून/10	21/जून/10		11/ जून /10	10	3	427000	29/ जून /10	8		3	1281000	3	0
5	कर्नल ए बी तारापोर	04/ सितम्बर /10	13/ सितम्बर /10		03/ सितम्बर/10	10	3	501600	20/ सितम्बर /10	7		3	1504800	-1	15.04
6	मेजर होशियार सिंह	26/ अप्रैल/10	07/ मई/10		27/अप्रैल /10	10	3	303600	18/ मई /10	11	1	4	1214400	1	0
7	तिरूमलई	29/ अगस्त /11	03/ अक्तूबर /11		26 सितम्बर/ /11	7	0	243729	14/ अक्तूबर /11	11	1	1	243729	28	0
8	हरद्वार	24/ सितम्बर /11	14/ अक्तूबर /11		29/ सितम्बर /11	15	8	288011	31/ अक्तूबर /11	17	7	15	4320165	5	0
9	कानपूर	14/ सितम्बर /11	10/अक्तूबर /11		25/ सितम्बर /11	15	8	364789	19/ अक्तूबर /11	9		8	2918312	11	0
10	वाराणसी	17/ अक्तूबर /11	09/ नवम्बर /11		20/ अक्तूबर /11	20	13	304337	21/ नवम्बर /11	12	2	15	4565055	3	0
11	अलकनन्दा	19/अगस्त /11	09/ सितम्बर /11		01/ सितम्बर /11	8	1	284307	21/ सितम्बर /11	12	2	3	852921	13	0
12	ऋषिकेश	10/अक्तूबर /11	31/अक्तूबर /11		16/अक्तूबर /11	15	8	284307	16/ दिसम्बर /11	46	36	44	12509508	6	0
13	मन्दाकिनी	17/अक्तूबर /11	09/ नवम्बर /11		25/अक्तूबर /11	15	8	282395	21/ नवंबर /11	12	2	10	2823950	8	0
14	देवप्रयाग	24/ नवम्बर	07/ दिसम्बर		07/ नवम्बर	30	23	283452	19/ दिसम्बर	12	2	25	7086300	-17	70.86

		/11	/11		/11				/11						
15	मुर्शिदाबाद	25/ जनवरी/ /12	02/ फरवरी /12		24/ जनवरी /12	9	2	288011	10/फरवरी /12	8		2	576022	-1	5.76
16	पाटलीपुत्र	19/ जनवरी/12	30/ जनवरी /12	09/ फरवरी/12	04/ जनवरी /12	26	19	288259	17/फरवरी /12	8		19	5476921	-15	54.77
17	सबरीमला	15/ फरवरी /12	24/ फरवरी /12		14/ फरवरी/12	10	3	238249	02/ मार्च/12	7		3	714747	-1	7.15
18	लोक प्रकाश	31/ मार्च /09	15/ अप्रैल /09		05/ अप्रैल /09	10	3	408219	07/ मई /09	22	12	15	6123285	5	0
19	सोमनाथ शर्मा	30/ अप्रैल /09	15/ मई/09		08/ मई /09	7	0	438852	26/ मई /09	11	1	1	438852	8	0
20	जदुनाथ सिंह	07/ सितम्बर /09	29/ सितम्बर /09	22/अक्तूबर /09	19/ सितम्बर /09	10	3	415860	29/अक्तूबर /09	7		3	1247581	12	0
21	पीरू सिंह	07/सितम्बर/ 09	29/ सितम्बर /09	05/ नवम्बर /09	23/ सितम्बर /09	6		443349	17/ नवम्बर /09	12	2	2	886698	16	0
22	जी.एस सालारिया	12/अक्तूबर /09	03/ नवम्बर /09		31/अक्तूबर /09	3		409934	17 नवम्बर /09	14	4	4	1639736	19	0
23	ध्यान सिंह थापा	30/अक्तूबर /09	09/ नवम्बर /09		26/अक्तूबर /09	14	7	414438	17/ नवम्बर /09	8		7	2901066	-4	29.01
24	एम टी निर्मलजीत सिंह सेखोन	13/ जनवरी /10	25/ जनवरी /10	04/ फरवरी /10	15/ जनवरी /10	10	3	316800	10/फरवरी /10	6		3	950400	2	0
कुल												**203**	**66516448**		**224.34**

अनुबंध- VIII

(पैरा सं. 13.1.7.5 देखें)

बिक्री कीमत में अत्यधिक बंकर का प्रभाव दिखाने वाला विवरण

क्र.स. .	पोत का नाम	पोत का एलडीटी (लोंग टन में)	भारी तेल की मात्रा (एमटीएस में)	निर्धारित 140 एमटीएस की न्यूनतम मानक पर विचार करने के बाद भारी तेल की अत्यधिक मात्रा (एमटीएस में)	भारी तेल दर प्रति एम टी युएस $ में	इंधन तेल की अत्यधिक मात्रा का मूल्य (यूएस $ में) (5x6)	प्रति एलडीटी दर (यूएस$में) (7/3)	प्राप्त वास्तविक स्क्रैप दर (इंधन तेल की कीमत सहित) एलडीटी यूएस $ में)	वास्तविक स्क्रैप दर अत्यधिक इंधन तेल के मूल्य को छोडकर प्रति (एलडीटी यूएस $ में)	अपनाई गई विनिमय दर (₹)	अत्यधिक बंकर का प्रभाव ₹ (7x11)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	एम.टी जी.एस सालारिया	13117.1	229.20	89.20	733.25	65405.90	4.99	314.16	**309.17**	46.41	3035487.82
2	एम टी लोक प्रकाश	7191.18	179.59	39.59	473.22	18734.78	2.61	365.85	**363.24**	50.02	937113.69
3	एम वी लोक राजेश्वरी	7367.80	397.52	257.52	513.50	132236.52	17.95	427.03	**409.08**	44.96	5945353.94
4	एम वी हरद्वार	10084.60	311.47	171.47	996.25	170830.97	16.94	605.44	**588.50**	52.10	8900293.67
5	एम वी कानपूर **	10218.50	229.95	89.95	830.18	74674.69	7.31	454.17	**446.86**	48.76	3641137.93
6	एम वी उत्तरकाशी	10171.44	143.24	3.24	712.50	2308.50	0.23	486.69	**486.46**	52.00	120042.00
7	एम वी ऋषिकेश	10080.00	575.27	435.27	824.06	358688.60	35.58	462.56	**426.98**	51.77	18569308.63
8	एम वी मन्दाकिनी**	10198.65	275.40	135.40	733.50	99315.90	9.74	449.73	**439.99**	51.90	5154495.21
9	एम वी देवप्रयाग	10046.90	600.00	460.00	793.00	364780.00	36.31	454.60	**418.29**	52.84	19274975.20
10	एम वी पाटलीपुत्र **	10091.10	425.00	285.00	784.50	223582.50	22.16	418.90	**396.74**	49.22	11004730.65
11	एम वी मुर्शिदाबाद	10083.31	220.78	80.78	831.50	67168.57	6.66	465.33	**458.67**	49.00	3291259.93
12	एम टी सोमनाथ शर्मा	13062	397.50	257.50	522.73	134602.98	10.30	244.00	**233.70**	47.47	6389603.22
											86263801.88

** चीन के लिए अनुमोदित दरों को लिया जाता है क्योकि पोत चीन में बेचे गए थे।

अनुबंध - IX

{पैरा 13.1.7.8 (सी)देखें }

प्रस्तावक से इतर पार्टी द्वारा इएमडी भुगतान को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	पोत का नाम	प्रस्तावक का नाम	भुगतानकर्ता
1	एमटी सीएचएम पीरू सिंह	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
2	एम टी कैप्टन गुरबचन सिंह सालारिया	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
3	एम टी नाइक जदुनाथ सिंह	मैसर्स सी मेरीटाइम कार्पोरेशन	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
4	एम टी मेजर सोमनाथ शर्मा	पॉवरपुल इन्टरनेशनल कार्पोरेशन	मैसर्स डेमों इन्टरनेशनल लिमिटेड
5	एम.टी निर्मलजीत सिंह सेखों	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स सी चार्म शिपिंग ईंक., सिंगापुर
6	एम टी लेफ्टिनेंट अरूण खेत्रपाल	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स चार्म शिपिंग ईंक., सिंगापुर
7	एम टी मेजर धन सिंह थापा	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
8	एम टी भारतीदशन	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
9	एम टी कर्नल एबी तारापोर	मैसर्स रोसमेर इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
10	एम वी अलकनन्दा	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
11	एम वी कानपूर	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
12	एम वी ऋषिकेश	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
13	एम टी तिरूमलई	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स मार्स नेवीगेशन मोनोरोविया
14	एम वी मन्दाकिनी	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स मार्स नेवीगेशन मोनरोविया
15	एम वी हरिद्वार	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स मार्स नेवीगेशन मोनरोविया
16	एम वी उत्तरकाशी	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स मार्स नेवीगेशन मोनरोविया
17	एम टी मेजर होशियार सिंह	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ

18	एम सी नाइक अल्बर्ट इक्का	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
19	एम टी शैतान सिहँ	मैसर्स रोसमेर इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
20	एम टी हवलदार अब्दुल हमीद	मैसर्स रोसमेर इन्टरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
21	एम वी लोक राजेश्वरी	मैसर्स ग्रैंड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापुर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोआ
22	एम टी सुबेदार जोगीन्दर सिंह	मैसर्स ग्रांड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापूर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोहा
23	एम टी लेफ्टिनेंट रामा रघोबा राणे	मैसर्स ग्रांड इन्टरनेशलन लिमिटेड सिंगापूर	मैसर्स ड्रेगन वेल कार्पोरेशन, समोहा

एक पोत के लिए इएमडी भुगतान नीचे दिए गए दूसरे पोत हेतु समायोजित किया गया था।:

1) एम टी कैप्टन गुरबचन सिंह सालारियां के लिए एम टी सीएचएम पीरू सिंह
2) एम टी लेफ्टिनेंट अरूण खेत्रपाल के लिए एम टी निर्मलजीत सिंह सेखों
3) एम वी कानपूर और एम वी ऋषिकेश के लिए एम वी अलकनन्दा
4) एम टी सूबेदार जोगिन्दर सिहँ के लिए एम वी लोक राजेश्वरी
5) एम वी मन्दाकिनी के लिए एम टी तिरूमलई
6) एम वी उत्तरकाशी के लिए एम वी हरिद्वार
7) एम टी लांस नायक अल्बर्ट एक्का के लिए एम टी मेजर होशियार सिंह