प्रेस विज्ञप्ति

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

07 अगस्त **2018**

2018 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 11 - संघ सरकार वाणिज्यिक संसद में प्रस्तुत

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन 2018 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 11 – संघ सरकार, वाणिज्यिक संसद के दोनों सदनों में आज प्रस्तुत किया गया।

अनुपालन लेखापरीक्षा आपत्तियों पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2018 की रिपोर्ट सं. 11 में कंपनी अधिनियम 2013 की धारा 143(6) या निगमों विशेष को शासित करने वाले कानून के भारत केअधीन नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के अधिकारियों द्वारा की गई केन्द्र सरकार के स्वामित्व वाली कंपनियों एवं निगमों के खातों एवं रिकॉर्डों की जांच के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

2. रिपोर्ट में 13 मंत्रालयों/विभागों के अधीन 31 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों (सीपीएसई) से संबंधित 53 अलग-अलगआपत्तियों को शामिल किया गया है। लेखापरीक्षा आपत्तियों का कुल वित्तीय प्रभाव₹4578.15 करोड़ है।

3. रिपोर्ट में शामिल कुछ महत्वपूर्ण पैराग्राफों के मुख्य अंशों को नीचे दिया गया है:

मैसर्स जेपी इन्फ्राटेक लिमिटेडको ₹900 करोड़ के ऋण की मंजूरी के समय इंडिया इन्फ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड (आईआईएफसीएल) नोएडा से आगरा के बीच 165 कि.मी एक्सप्रेसवे के साथ लगी 2500 हेक्टेयरभूमि के रियल एस्टेट के विकास से अनुमानित राजस्व का वास्तविक आकलन करने में असफल रही। कंपनी जब कठिन वित्तीय परिस्थिति में थी तो आईआईएफसीएल ने ऋण मंजूर किया और वितरित कर दिया तथा पूर्व-प्रतिबद्ध शर्तों को भी शिथिल किया। इससे ₹1089.89 करोड़ की बकायों की वसूली संदिग्ध हो गई।

एक और उदाहरण मे, आईआईएफसीएल ने चार परियोजनाओं हेतु कोर प्रमोटर (मैसर्स कोकंस्ट इन्फ्राटेक लिमिटेड) की वित्तीय और निष्पादन क्षमताओं के विरूद्ध विभिन्न जोखिम स्कोर नियत किये यद्यपि क्रेडिट मूल्यांकन सूचना के समान सेट के आधार पर

किया गया था। इससे एक तकनीकी एवं वित्तीय रूप से कमजोर प्रमोटर को ऋण मंजूर हुआ। इसके अतिरिक्त, परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के असंगत निधियों को जारी किया गया। अंततः परियोजनाओं को समाप्त कर दिया गया तथा ₹76.46 करोड़ के संवितरित ऋण को बट्टे खाते में डाल दिया गया।

(पैरा 5.3 और 5.4)

भारतीय तेल निगम लिमिटेड द्वारा एलपीजी के वितरकों को दिए गए कमीशन में दो घटक शामिल थे अर्थात प्रतिष्ठान लागत और वितरण शुल्क। वितरकों के परिसर से सिलेंडरों को लेने वाले ग्राहकों से डिलिवरी शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए था और इसलिए उपभोक्ताओं द्वारा किए गए भुगतान की कीमत से इसे हटाया जाना चाहिए था।इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड नेराजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरक स्कीम (एलपीजी सिलेंडरों को नकदी दो और ले जाओ आधार पर ग्रामीण ग्राहकों को आपूर्ति करने के लिए एक योजना) के वितरकों को एलपीजी की खुदरा बिक्री मूल्य सूचित करते समय उसमें से डिलीवरी शुल्कों को नहीं हटाया, जिसके परिणामस्वरूपअक्टूबर 2012 से मार्च 2017 के दौरान उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ पड़ा और आरजीजीएलवी के वितरकों को ₹280.45 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

(पैरा 9.6)

वित्त मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार, समूह स्वास्थ्य बीमा पॉलिसी का बीमा करते समय, सार्वजनिक क्षेत्र की सामान्य बीमा कंपनियों को उचित प्रीमियम चार्ज करने की आवश्यकता थी जिससे कि यह किए गए दावों और अन्य व्ययों को पूरा करने के लिए पर्याप्त हो। लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई ऐसी 63 पॉलिसियों में से 40 समूह स्वास्थ्य बीमा पॉलिसियों को नवीनीकृत करते समय ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड ने इन दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप 2014-15 से 2016-17 के दौरान ₹145.26 करोड़ तक का कम प्रीमियम चार्ज किया गया।

(पैरा 5.5)

भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने दिल्ली इन्टरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) के साथ परिचालन, प्रबंधन और विकास के लिए करार (ओएमडीए) किया (4 अप्रैल 2006) और इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन (आईजीआई एयरपोर्ट) डीआईएएल को परिचालन प्रबंधन और विकास के लिए सौंप दिया(मई 2006)। भारत सरकार के नागरिक उड्डयन मंत्रालय (एमओसीए) द्वारा जारी (मई 2006) निर्देशों के अनुसार, संबंधित विमान पत्तन प्रचालकों द्वारा यात्रा शुरू करने वाले यात्रियों से यात्री सेवा शुल्क (पीएसएफ) संग्रहित किया जाता है जिसमें सुरक्षा घटक (एससी) (65 प्रतिशत) और सुविधा घटक (35 प्रतिशत) शामिल है। संग्रहीत पीएसएफ राशि को निलंब

खाते में रखा जाता है और एमओसीए द्वारा जारी मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के प्रॉवधानों के अनुसार उस विमान पत्तन के सुरक्षा संबंधित खर्चों को पूरा करने के लिए उपयोग किया जाता है।

दिसम्बर 2006 में हुई ओएमडीए कार्यान्वयन निरीक्षण समिति की द्वितीय बैठक में डीआईएएल ने यह प्रतिबद्धता बताई कि वह पीएसएफ के सुरक्षा घटक से किसी प्रकार का लाभ नहीं लेगा परन्तु केवल आईजीआई एयरपोर्ट से संबंधित सुरक्षा लागत को ही पूरा करेगा। हांलाकि, डीआईएएल,नेनई दिल्ली महिपालपुर, के मंकी फॉर्म में केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) को इसके द्वारा उपलब्ध कराये गए आवास के प्रति किराये के रूप में पीएसएफ (एससी) निलंब खाते में₹115.63 करोड़ की राशि अनुमानित आधार पर, अर्थात उपलब्ध कराये गये आवास के लिए कोई खर्च किये बिना (31 मार्च 2016 तक) प्रभारित की। इसके परिणामस्वरूप₹115.63 करोड़ से पीएसएफ (एससी) निलंब खाते में घाटा हुआ।

(पैरा 2.3)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वारा एनएच-67 के करूर-कोयंबटूर सेक्शन के उन्नयन से संबंधित परियोजना को जून 2010 में पूरा किया गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचएआई को, मार्ग खंड पर पर्याप्त सुधार होने तक टोल संग्रह शुरू नहीं करने के लिए निर्दिष्ट किया था (मार्च 2015)। मंत्रालय को यह अवगत कराने के बजाय कि इसके द्वारा पर्याप्त सुधार पहले ही किया जा चुका था, एनएचएआई ने टोल संग्रह नहीं करने के मंत्रालय के निर्देशों का अनुपालन किया। परिणामस्वरूप, 31 जनवरी 2015 से 31 दिसम्बर 2017 तक ₹142.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 11.8)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने एनएच-5 के विजयवाड़ा -गुंडूगोलानू सेक्शन को छः लेन करने से संबंधित एक परियोजना के संबंध में ₹99.27 करोड़ तक का अनुचित लाभ छूटग्राहीको दिया, क्योंकि इसने परियोजना के माइलस्टोनों को प्राप्त करने और अनुरक्षण दायित्वों को पूरा करने में छूटग्राही के असफल रहने पर क्षतिपूर्ति की वूसली नहीं की।

(पैरा 11.1)

आन्ध्र प्रदेश में एनएच-7 पर सड़क चौड़ीकरण की चार परियोजनाओं मेंछूटग्राही द्वारा सड़को की ऊपरी सतह के नवीकरण संबंधी कार्य के पूरा होने में विलम्ब/कार्यअधूरा रहने

के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ₹85.19 करोड़ की क्षतिपूर्ति की वूसली करने में विफल रहा।

(पैरा 11.2)

इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा बोली की वैधता अवधि के भीतर पाइपलाईन परियोजना के लिए निविदा को अन्तिम रूप नहीं दिये जाने के कारण सबसे कम बोलीदाता द्वारा प्रस्ताव की वैधता अवधि में विस्तार करने से मना करने के परिणामस्वरूप् पुन: निविदा दी गई। पुन: निविदा के आधार पर कार्य कराने से ₹63.86 करोड़ की अधिक लागत आई।

(पैरा 9.7)

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) कोल इंडिया लिमिटेड की कोयला उत्पादक सहायक कम्पनियों में से एक है जो अपने ग्राहकों की ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कोयले के खनन, धुलाई और संवितरण के कार्य में संलग्न है। बीसीसीएल इस्पात ग्रेड कोयले का खनन करनी है जो बहुमूल्य है, उच्च राजस्व प्राप्त करता है और राख के कम अवयव (18 प्रतिशत से कम) के कारण धुलाई किये बिना विक्रय किया जाता है।क्योंकि इसके द्वारा क्रमश: 25 लाख टन और 12 लाख टन कच्चे इस्पात ग्रेड कोयले की आपूर्ति के लिए क्रमश: मैसर्स टाटा स्टील और स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया के साथ समझौता ज्ञापन किया गया था, जिसकी कम्पनी द्वारा आपूर्ति नहीं की गई थी। अत: बीसीसीएल द्वारा खनन किये गये, कच्चे इस्पात ग्रेड की पर्याप्त मांग थी।हालांकि, बीसीसीएल ने ग्राहकों को सीधे इस्पात ग्रेड कोयले की आपूर्ति करने के स्थान पर 2013-14 से 2015-16 के दौरान अपने चार धुलाई संयंत्रों में घटिया वॉशरी ग्रेड कायेले के साथ इस्पात ग्रेड कोयला मिलाया। इसके परिणामस्वरूप निम्नतम आधार पर की गई संगणना के अनुसार ₹95.09 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व की हानि हुई निम्नतम आधार संगणना के अनुसार।

(पैरा 3.1)

कोल इंडिया लिमिटेड की एक सहायक कम्पनी, भारत कोकिंग कोल लिमिटेड, विभागीय के अतिरिक्त आउटसोर्सिंग स्रोतो के माध्यम से खुली खुदाई वाली खदानों और भूमिगत खदानों से कोयले के खनन करने में संलग्न है। बीसीसीएल की खुली खुदाई वाली खदानों में भारी मिटटी हटाने वाली मशीनों जैसे शवल, डंपर, डोजर आदि की सहायता से विभागीय उत्पादन किया जाता है। कम्पनी ने 35 टन क्षमता के 100 टिपर, उसी क्षमता के डंपरों को हटाने के लिये खरीदे थे। उचित प्रक्रिया तथा ऐसे परिवर्तनों की तकनीकी व्यवहार्यता का आकलन किये बिना डंपरों के स्थान पर टिपरों को खरीदने के निर्णय के परिणामस्वरूप् ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, बीसीसीएल ने

2014-17 के दौरान बेकार पडे हुए टिपरों के पर्यवेक्षण प्रभारों पर ₹11.31 करोड़ का निरर्थक व्यय किया क्योंकि अपनी मौजूदा खनन दशाओं और अन्य भारी मिट्टी हटाने वाली मशीनों के साथ असामंजस्य के कारण विभागीय खनन क्षेत्र में परिचालन के लिए इनका प्रयोग नहीं किया जा सका।

(पैरा 3.2)

भारत सरकार (जीओआई) ने हिन्दुस्तान पेपर कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) को नागालैंड पल्प एण्ड पेपर कम्पनी लिमिटेड (एनपीपीसीएल) को एनपीपीसीएल की पुनरूत्थान योजना के कार्यान्वयन के लिएअपनी सहायक कम्पनी की इक्विटी के रूप में ₹100 करोड़ जारी किये थे। एचपीसीएल द्वारा न तो कोई निलंब खाता बनाया गया और न ही भारत सरकार द्वारा विशिष्ट रूप से निर्धारित उपयोगिता प्रमाणपत्र जमा किया और जारी करने के आदेश की विशेषशर्तकि किसी भी परिस्थिति में किसी भी निधि को संपरिवर्तित नहीं किया जाना चाहिएऔर एचपीसीएल के सीएमडी को किसी भी संपरिवर्तन या धन के दुरूपयोग के लिए जिम्मेदार ठहराया जाएगा, के बावजूद एचपीसीएल ने भारत सरकार द्वारा जारी किये गए ₹100 करोड़ में से ₹52.37 करोड़ संपरिवर्तित कर दिये।

(पैरा 6.2)

ऑयल एवं नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा निम्न दबाव गैस कम्प्रेसर को किराये पर लेने में देरी के कारण गैस की परिहार्य फ्लेअरिंग हुई और परिणामस्वरूप मार्च 2015 से मार्च 2016 तक की अवधि के दौरान ₹9.83 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 9.10)

सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड (सीबीएफएफएल) ने व्यक्तिगत कर्जदारों को ऋण की संस्वीकृति और संवितरण करते समय अपनी स्वंय की ऋण नीति का अनुपालन नहीं किया था। कर्जदारों की ऋण चुकाने की क्षमता की जांच किये बिना व पर्यापत सुरक्षा के बिना ऋणों को संस्वीकृत किया गया था। इसके कारण ऋण खाते एनपीए हो गए और उसके बाद उनको बट्टे खातों में डाल दिया गया।

(पैरा 5.1)

एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया 137 हवाई अड्डों (अंतर्राष्ट्रीय, घरेलू, सीमा शुल्क एवं सिविल एन्क्लेव शामिल है) का परिचालन करता है। एएआई नए टर्मिनल भवनों, हवाईपटटी, एप्रन, टेक्सीवे आदि के विस्तारण/निर्माण द्वारा हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण कर रहा है। लेखापरीक्षा ने एएआई द्वारा कार्यान्वित एयरपोर्ट अवसंरचना के विकास हेतु योजना की कार्यकुशलता तथा प्रभावकारिता, ठेका देने एवं उनके कार्यान्वयन तथा कार्यों की

मॉनीटरिंग प्रणाली के मूल्यांकन के उद्देश्य से 2012-13 से 2016-17 के पांच वर्षों में एएआई द्वारा इसके उत्तरी क्षेत्र में कार्यान्वित₹10 करोड़ से अधिक के निर्माण ठेकों की समीक्षा की। लेखापरीक्षामें ₹10 करोड़ प्रत्येक से अधिक के 18 निर्माण ठेको में से 11 ठेकों का समीक्षा हेतु चयन किया गया था।

लेखापरीक्षा में, कार्य देने से पूर्व बिना बाधा पूरी भूमि की अनुपलब्धता के कारण अधिक समय लगना, डीजीसीए से अनिवार्य मंजूरी तथा अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब तथा कार्य हेतु पहले से चयनित स्थल में परिवर्तन, देखे गए। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एएआई ने इसके आंतरिक संसाधनों का उपयोग करते हुए अव्यवहार्य एयरपोर्ट परियोजनाओं का निर्माण किया। यह एयरपोर्ट अवसंरचना नीति (नवम्बर1997) के प्रावधानों का उल्लंघन था। एएआई के प्रबंधन द्वारा निविदा आमंत्रण नोटिस के ठेकागत प्रावधानों, एएआई निर्माण कार्य नियमपुस्तक के प्रावधानों की शर्तों के अननुपालन के मामले भी देखे गए, जिसमें निर्माण कार्य के अप्रभावपूर्ण प्रबंधकीय नियंत्रण को दर्शाया।

(पैरा 2.2)

एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड (एएएसएल) घरेलू बाजार में परिचालन करती है और इसकी मूल कम्पनी एयर इंडिया के साथ इसके नेटवर्क की फीडर एयरलाइन के रूप में टीयर 2 तथा टीयर 3 शहरों के बीच कनेक्टिविटी उपलब्ध कराती है। कम्पनी को पूर्वोत्तर तथा देश के अन्य भागों में इसके परिचालन के लिए व्यावहारिकता गैप निधियन (वीजीएफ) मिलता है। नागरिक उड्डयन मंत्रालय द्वारा 26 मार्गों के लिए घोषित क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना (अक्तूबर 2016) के तहत प्रस्ताव दिये जिसमें से 15 मार्ग, जहां अन्य बोलीदाताओं ने बोलियॉ प्रस्तुत नहीं की थी, एएएसएल को प्रदान किए गए। एएएसएल को 31 मार्च 2017 तक ₹1746 करोड़ की हानि हुई और इसकी निवल संपत्ति पूर्णत: नष्ट होकर (-)₹1344 करोड़ थी जिसके लिए पट्टे पर लिए गए विमानों की आर्थिक व्यवहार्यता के मूल्यांकन में कर्मियों, पायलटों तथा पुर्जों की कमी के कारण विमानों की व्यापक ग्राउंडिंग को उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। प्रोत्साहन करार तथा फलोट इंजन करारों के अभाव के परिणामस्वरूप विमान लंबे समय तक खडें रहे तथा संभावित राजस्व हानि के अलावा ₹29.63 करोड़ के निष्फल पट्टा किराया का भुगतान करना पडा। यह भी देखा गया कि व्यवहार्यता गैप निधियन के भुगतान को शासित करने वाले करारों में अपर्याप्त प्रावधानों के परिणामस्वरूप् राज्य सरकारों, उत्तर पूर्वी परिषद तथा अन्य एजेंसियों से ₹72.95 करोड़ की बकाया राशि वसूली योग्य थी। विमानों के रख रखाव में कमियों तथा रख रखाव के लिए अनुमोदित एजेंसियों को नियुक्त करने में विफलता के परिणामस्वरूप पुन: सुपुर्दगी शर्तें पूरी नहीं की जा रही थी तथा कम्पनी महंगी खरीद का विकल्प लेने, विमान के पट्टादाता के साथ लंबे विवाद तथा इसअंतर्निहित अवधि हेतु₹22.73 करोड़ के निष्फल पट्टाकिराया भुगतान हेतु विवश थी।

इसके परिणामस्वरूप पट्टाकार द्वारा रख-रखाव रिजर्व की महत्वपूर्ण राशि का अवरोधन भी हुआ।

(पैरा 2.1)

पावर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड ने अक्तूबर 1998 में विविध टेलिकॉम कारबार में प्रवेश किया। कम्पनी द्वारा नानाप्रकार के टेलिकोम कारबार में प्रवेश सराहनीय था तथा इसने कम्पनी को दो महत्वपूर्ण सेवा क्षेत्रों अर्थात विद्युत एवं टेलिकोम में परिचालन में सक्षम बनाया। तथापि, कम्पनी द्वारा अपनाई गई कीमत निर्धारण पद्धति में कमियां थी। उच्च क्षमताओं हेतु टैरिफ को बढाने हेतु अपनाया गया गुणन कारक न्यून था जिसने राजस्व को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। उपयोग में अनिवार्य अधिकार ठेके का कीमत निर्धारण विभिन्न ठेको हेतु अपनाई गई विभिन्न पद्धतियों के अनुरूप नहीं था जिसके कारण कारोबार को कम राजस्व प्राप्त हुआ। कम्पनी द्वारा अधिकतम टैरिफ पर दी गई छूट पारदर्शी तथा गैर पक्षपाती नहीं थी।

(पैरा10.3)

स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों के पास कुल 101598 एकड़ भूमि थी। सेल के पास उपलब्ध भूमि के केवल 48.15 प्रतिशत के स्वामित्व विलेख थे। एक इस्पात संयंत्र के पास इसकी संपूर्ण भूमि के स्वामित्व विलेख नहीं थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2017 को 4016 एकड़ भूमि पर अतिक्रमण हो गया था (जिसमें से लगभग 50 प्रतिशत एक इस्पात संयंत्र के पास थी), 16492 एकड़ खाली और अप्रयुक्त पड़ी थी तथा 8500 एकड़ भूमि पट्टे पर दी गई थी। जुलाई 2015/16 में बोर्ड के निर्देशों के बावजूद अतिक्रमण रोकने के लिए कोई सूचना पटल/कांटेदार तार की बाड़बंदी /चाहरदीवारी प्रतिस्थापित/निर्मित नहीं की गई थी। कम्पनी ने अतिक्रमणों के बारे में ज्ञात होने के बावजूद और संपदा न्यायालय द्वारा बेदखली आदेश पारित करने के बाद भी इसे हटाने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए। कम्पनी कई पट्टादारों के साथ औपचारिक पट्टा करार करने में विफल रही जबकि अन्य मामलों में यह मौजूदा पट्टों के नवीकरण करने में विफल रही।

31 मार्च 2017 को पांच एकीकृत इस्पात संयत्रों की टाउनशिप में 122814 क्वार्टर थे जिसमें से 13.48 प्रतिशत या तो खाली पडें थे, क्षतिग्रस्त थे या अनधिकृत रूप से कब्जे में थे। 31 मार्च 2017 को बकाया संपदा देयताए ₹144.87 करोड़ थी जिसमें से ₹94.94 करोड़ प्राइवेट पार्टियों से देय थे। कर्मचारियों से विद्युत एवं पानी प्रभारें की वसूली के बोर्ड के निर्णय को इस्पात संयंत्रों द्वारा पूर्ण रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था। चार इस्पात संयंत्रों में 2014-17 के दौरान ट्रांसमिशन तथा वितरण हानियां प्रतिमानों से काफी अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप् ₹371.93 करोड़ का अधिक व्यय हुआ। दो इस्पात

संयंत्रों ने भी संपति कर की वसूली न करने के कारण उनके कर्मचारियों/अन्य पक्षों को क्रमश: ₹36.27 करोड़ तथा ₹6.69 करोड़ का अनुचित लाभ दिया।

(पैरा 12.3)

स्टील अथॅरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) इस्पात की उत्पादन प्रक्रिया के दौरान गौण तथा सह-उत्पादों जैसे ब्लूम्स तथा रेल, रेल/रोड/कॉइल की कटिंग, टार, बेंजोल आदि का उत्पादन करती है जिसकी कम्पनी के प्रतिफल को अधिक्तम करने के लिए समय पर, प्रभावी एवं पारदर्शी तरीके से भंडारण एवं निस्तारण करने की आवश्यकता है। इन उत्पादों को सेल कार्पोरेट सामग्री प्रबंधन दल (सीएमएमजी) द्वारा समय-समय पर जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित इस्पात संयंत्रों के विपणन विभागों द्वारा ई-नीलामी, निविदा, निर्धारित कीमत तथा अंतर-संयंत्र हस्तांतरण द्वारा बेचा जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इन उत्पादों की नीलामी के लिए आरक्षित कीमतें प्राय: अवास्तविक थी जिसके कारण बार-बार नीलामी करानी पडी तथा अंतत: कम्पनी को हानि हुई। निर्धारित कीमतों पर सामग्री की बिक्री के मामले में कीमतों का निर्धारण प्राय: ई-नीलामी में पता चली कीमतों पर विचार किये बिना, अविवेकपूर्ण तरीके से किया गया था। गौण/सह-उत्पादों के निपटान में विलंब देखे गए थे जिसके कारण गुणवता में कमी के साथ-साथ राजस्व आस्थगन हुआ। दो इस्पात संयंत्रों (IISCO एवं दुर्गापुर) में गौण उत्पादों के भंडारण के लिए कोई पृथक स्टॉकयार्ड नहीं था जिसके कारण यह मूल उत्पादों में मिल जाते थे। बोकारोइस्पात संयत्र में सुपुर्दगी आदेश तथा प्रेषण में काफी अंतर देखा गया जिसे प्रबंधन द्वारा स्पष्ट नहीं किया जा सका जिससे सामग्री के अनाधिकृत विचलन तथा कम रिपोर्टिंग की संभावना रह जाती है। संवीक्षा किए गए नमूने में गौण तथा सह-उत्पादों की बिक्री से संबंधित लेखापरीक्षा टिप्पणियों का वित्तीय प्रभाव ₹107.19 करोड़ है।

(पैरा 12.2)

स्टील अर्थारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को वार्षिक रूप से लगभग 15 एमएमटी (मिलियन मिट्रिक टन) कोकिंग कोल की आवश्यकता होती है जिसमें से 12-13 एमएमटी या तो ग्लोबल टैंडर द्वारा या दीर्घावधि समझौते के द्वारा आयात किया जाता है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि आयातित कोयले के लिए विक्रेता आधार विगत सात वर्षों से लगभग स्थिर रहा था और संभावित विक्रेताओं से प्राप्त हुई प्रतिक्रियाओं को संसाधित करने में काफी अधिक विलंब हुआ था। कंपनी ने न तो कोयले की गुणवत्ता को स्वतंत्र रूप से सत्यापन के अधिकार का प्रयोग किया न ही निरीक्षण एजेसियों का आवर्तन सुनिश्चित किया। मौजूदा आबद्ध खदानें (जितपुर और चसनाला) से उत्पादन के कम स्तर और तासरा कोयला खदानों के विकास में विलंब के कारण आयातित कोयले

पर निर्भरता बढ़ गई। आयातित सामान के प्रहस्तन हेतु निविदाओं का खराब प्रबंधन भी देखा गया। 2012-16 के दौरान पारादीप ओर हल्दिया में चूना पत्थर और कोयले के प्रहस्तन हेतु कंपनी द्वारा जारी सभी चार निविदाओं में प्रतिस्पर्धा से समझौता करने की संभावना को भी नकारा नहीं जा सकता। प्रहस्तन एजेटों से जहाज मालिक/रेलवे को अदा दिये गये डैमरेज प्रभार, खाली पड़े रहने के प्रभार, और ओवरलोडिंग प्रभार वसूल करने में कंपनी विफल रही। पारादीप पत्तन से 2015-16 और 2016-17 के दौरान वार्षिक 12 महीनों में से 8 में उच्च हानियों सहित पत्तन से इस्पात संयंत्र तक कोयले के परिवहन में परिवहन हानियां भी मानदण्डों से अधिक थी।

(पैरा 12.1)

भारत सरकार ने योग्य हथकरघा बुनकरों को मिल गेट पर उपलब्ध होने वाले मूल्य पर सभी प्रकार के हैंक यार्न उपलब्ध कराने के लिए 2011-12 में यार्न सप्लाई स्कीम आरंभ की ताकि हथकरघा बुनकरों को कच्चे माल की आपूर्ति नियमित रूप से की जा सके और इस क्षेत्र में पूर्ण रोजगार क्षमता को प्राप्त किया जा सके। राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लिमिटेड उक्त परियोजना को कार्यान्वित करने हेतु नामित राष्ट्रीय स्तर एजेंसी है जिसके लिए निगम को 2014-15 से 2016-17 की अवधि हेतु सड़क परिवहन प्रभार और सेवा प्रभार हेतु सब्सिडी सहित सहायता के रूप में ₹ 302.72 करोड़ प्राप्त हुए थे।

2014-15 से 2016-17 की अवधि हेतु उक्त योजना के कार्यान्वयन की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि यार्न सप्लाई स्कीम के परिकल्पित उद्देश्य पूर्णत: प्राप्त नहीं किये जा सके थे क्योंकि 2009-10 के जनगणना के अनुसार देश में 23.77 लाख हथरकरघा में से केवल 4.58 लाख हथकरघा ही योजना के अंतर्गत कवर किये गये थे। सब्सिडी का अधिकतर हिस्सा एकल बुनकरों की बजाए निर्यातकों और बड़ी सहकारी समितियों को दिया गया जबकि एकल बुनकरों के पास स्वदेशी हथकरघा का 45 प्रतिशत हैं। एकल बुनकरों की कम कवरेज का मुख्य कारण अपर्याप्त आधारभूत सुविधाएं जैसे डिपो, मोबाईल वैन आदि, योजना के बारे में प्रचार और जागरूकता की कमी और अननुरूप विपणन सुविधाएं थे। परिणामस्वरूप, एकल बुनकर न्यूनतम आपूर्ति समय में निकटतम डिपो से छोटी मात्रा में धागे की खरीद के लाभ से वंचित रहे और उनके उत्पादों के विपणन हेतु बड़े बुनकरों और हथकरघा समितियों पर निर्भर रहे। 2014-15 से 2016-17 के दौरान, कंपनी ने ₹53.68 करोड़ की क्षतिपूर्ति हरियाणा और तमिलनाडु में लाभार्थियों के रूप में पंजीकृत निर्यातकों को डिपो प्रभारों के रूप में की, यद्यपि ये निर्यातक एकल बुनकरों को कोई आपूर्ति किये बिना सारे धागों का उपयोग अपनी आन्तरिक खपत के लिए कर रहे थे। योजना का निगरानी तंत्र भी प्रभावी नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप धागे की आपूर्ति में विलंब हुआ था। **(पैरा 13.1)**