

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय, नई दिल्ली

10 अगस्त, 2023

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन क्षेत्रीय संपर्क योजना – उड़ान संसद में प्रस्तुत

क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन "क्षेत्रीय संपर्क योजना-उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक)" पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की 2023 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 22 आज संसद में प्रस्तुत।

राष्ट्रीय नागर विमानन नीति (एनसीएपी), 2016 में राजकोषीय सहायता और अवसंरचना निर्माण के विकास के माध्यम से क्षेत्रीय हवाई संपर्क को बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय संपर्क योजना (आरसीएस) की परिकल्पना की गई है। तदनुसार, नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) ने क्षेत्रीय संपर्क योजना- उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) शुरू की (अक्टूबर 2016)। इस योजना का उद्देश्य कई उपायों के माध्यम से क्षेत्रीय हवाई संपर्क के सामर्थ्य को बढ़ावा देना है। इन उपायों में शामिल हैं:

(ए) केन्द्र और राज्य सरकारों से रियायतों के माध्यम से एयरलाइन प्रचालकों और हवाईअड्डा प्रचालकों को सहायता देकर क्षेत्रीय मार्गों पर परिचालन की लागत को कम करना। (बी) आरसीएस मार्गों पर अपने परिचालनों के लिए एयरलाइन प्रचालकों को व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (वीजीएफ) के माध्यम से वित्तीय सहायता प्रदान करना। (सी) क्षेत्रीय मार्गों पर परिचालनों के लिए रियायतें/व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण प्रदान करने के लिए सभी घरेलू उड़ानों पर प्रति प्रस्थान फीस या उद्ग्रहण द्वारा वित्तपोषित क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि (आरसीएफ) का सृजन। (डी) इस योजना के अंतर्गत चिन्हित हवाईअड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाईअड्डों के विकास/पुनरुद्धार के लिए भारत सरकार द्वारा ₹ 4,500 करोड़ की बजटीय सहायता प्रदान करना। (ई) आरसीएस मार्गों की पहचान के लिए एक मांग आधारित तंत्र प्रदान करना, जिसके बाद इस प्रकार चिन्हित किए गए हवाई अड्डों/हवाई पट्टियों का उन्नयन/पुनरुद्धार करना।

योजना के अनुसार, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को योजना के कार्यान्वयन के लिए नोडल एजेंसी के रूप में नामित किया गया था। यह योजना लम्बे समय में आरसीएस के अंतर्गत संचालन की स्थिरता को बढ़ावा देने पर केंद्रित है जिससे स्थापित कनेक्टिविटी वीजीएफ पर स्थायी रूप से निर्भर न रहे।

इस योजना के अंतर्गत अल्पप्रचालित/अप्रचालित हवाई अड्डों को संपर्क प्रदान करने के प्रस्ताव पहली बार एयरलाइनों से मांगे गए थे (अक्टूबर 2016)। मार्च 2021 तक उड़ान 1, 2 और 3 के लिए बोली

के तीन दौर पूरे हो चुके थे और ये इस लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र के अंतर्गत शामिल किए गए हैं। उड़ान-3 तक 139 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों को जोड़ने वाले 774 मार्ग आवंटित किए गए। परिचालन 71 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों को जोड़ने वाले 371 मार्गों पर शुरू हुआ। मार्च 2021 तक शुरू किए गए 329 मार्गों में से 87 मार्गों (26 प्रतिशत) और 35 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाई अड्डों (27 हवाई अड्डों, 5 हेलीपोर्टों और 3 जल हवाई अड्डों) को लेखापरीक्षा के लिए चुना गया था।

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दी गई हैं:

योजना का नियोजन

उड़ान 3 तक सौंपे गए मार्गों में से 52 प्रतिशत (774 मार्गों में से 403) परिचालन आरंभ नहीं कर पाए और 371 शुरू किए गए मार्गों में से केवल 112 मार्ग (30 प्रतिशत) ने तीन साल रियायत अवधि की पूर्ण की। इसके अलावा, इन 112 मार्गों में से, 17 आरसीएस हवाईअड्डों को जोड़ने वाले केवल 54 मार्ग (अर्थात् आवंटित मार्गों का 7 प्रतिशत) मार्च 2023 तक तीन साल की रियायत अवधि से परे परिचालन को बनाए रख सके।

[पैरा 3.1.1]

नागर विमानन मंत्रालय/भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हेलीपोर्टों की संभावित क्षमता के आधार पर उपयुक्त हेलीपोर्टों की पहचान करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था। हेलीकॉप्टर ऑपरेटरों द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों से संचालन के लिए पहचाने गए अधिकांश हेलीपोर्ट या तो अप्रयुक्त/कम उपयोग किए गए थे या ऐसे हेलीपोर्ट से आरसीएस संचालन को बाद में बंद कर दिया गया था।

[पैरा

3.1.3]

क्षेत्रीय हवाई संबद्धता निधि का प्रबंधन और व्यवहार्यता अंतराल वित्तपोषण संवितरण

नागर विमानन मंत्रालय ने क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि उदग्रहण के संग्रह और प्रेषण तंत्र को विनियमित करने के लिए कोई नियम नहीं बनाया। एयरलाइन परिचालको पर आरसीएफ लेवी दावा करने में क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि ट्रस्ट की ओर से देरी हुई थी। ड्राफ्ट मानक संचालन प्रक्रिया में निर्धारित समय-सीमा के भीतर बकाया राशि का भुगतान करने में एयरलाइंस परिचालको की ओर से भी देरी हुई थी। आरसीएफ लेवी की वसूली में देरी के संबंध में कोई दंडात्मक खंड शामिल नहीं किया गया था।

[पैरा 4.1.1 एवं 4.1.2]

स्व-प्रमाणन आधार पर एएआई द्वारा वीजीएफ दावों को स्वीकार करने के क्षेत्रीय संपर्क सलाहकार बोर्ड के निर्णय के परिणाम स्वरूप योजना के विभिन्न प्रावधानों का अनुपालन नहीं हुआ। परिणामस्वरूप, आरसीएस मानदंडों के उल्लंघन के उदाहरण, जैसे वीजीएफ का अधिक संवितरण, आरसीएस किराया कैप का उल्लंघन, आदि, लेखापरीक्षा द्वारा देखे गए थे।

[पैरा 4.2.1]

क्षेत्रीय संपर्क निधि की लेखा प्रक्रियाओं के लिए, भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार मानक परिचालन प्रक्रियाएं (एसओपी) पांच वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी तैयार नहीं की गई थीं। इसके अलावा, क्षेत्रीय हवाई संपर्क निधि न्यास (स्थापना के बाद से) के लेखों को भी भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया।

[पैरा 4.3.1]

योजना का कार्यान्वयन

मार्च 2017 में आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति द्वारा स्वीकृत बजटीय सहायता में से चिन्हित आरसीएस हवाईअड्डों के पुनरुद्धार/विकास में महत्वपूर्ण देरी देखी गई। 116 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाईअड्डों में से जहां पर व्यय किया गया था, केवल 71 (61 प्रतिशत) हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाईअड्डों पर परिचालन शुरू हुआ। ₹1,089 करोड़ खर्च करने के बाद भी 83 हवाई अड्डों/हेलीपोर्टों/जल हवाईअड्डों पर परिचालन शुरू नहीं किया जा सका या बंद कर दिया गया।

[पैरा 5.1.1

(i)]

हेलीकॉप्टर परिचालन के लिए, हवाई किराया सीमा और वीजीएफ सीमा उड़ान की अवधि पर आधारित थी। लेकिन वीजीएफ का भुगतान करते समय, यात्रा के वास्तविक समय के स्थान पर लेटर ऑफ अवाई के अनुसार समय पर विचार किया गया। परिणामस्वरूप, यात्रा के वास्तविक समय को ध्यान में रखते हुए लिया गया हवाई किराया और साथ ही वितरित वीजीएफ शुल्क/प्रतिपूर्ति किए जाने की आवश्यकता से अधिक था।

[पैरा 5.1.2]

निरीक्षण तंत्र में पर्याप्त सुधार की आवश्यकता है। योजना के साथ-साथ चयनित एयरलाइंस ऑपरेटर समझौते के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए 2017-18 के बाद एयरलाइनों का स्वतंत्र लेखापरीक्षा नहीं की गयी थी।

[पैरा 6.3]