

अध्याय XIII : पोत परिवहन मंत्रालय

मोर्मुगाओ पत्तन न्यास

13.1 डीपीआर के बिना एक घाट के विस्तार पर पूँजी लगाना

मोर्मुगाओ पत्तन न्यास ने विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के बिना एक घाट के निर्माण पर ₹24.28 करोड़ की पूँजी लगा दी, जिससे उत्पन्न सुविधा से आनुपातिक लाभ मिलने बाकी हैं।

भारत सरकार की नवीन एक्सप्लोरेशन लाइसेंसिंग नीति के तहत मार्मुगाओ पत्तन न्यास (एम.पी.टी.) ने एक घाट (घाट संख्या 04) बनाने का इस विश्वास के साथ निर्णय लिया कि वह ऑफशोर जलयानों, लांचों इत्यादि का संचालन करेगा (29 जनवरी 2008)। जून 2010 में ₹15.05 करोड़ की लागत से इस घाट का निर्माण हुआ। एम.पी.टी द्वारा नवंबर 2009 में रूचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित की गई जिसमें पाँच कंपनियों ने मुख्यतः ऑफशोर सेवा बेस में रूचि दिखाई। तथापि, एम.पी.टी को यह अनुभूति हुई कि घाट (10 मीटर) की चौड़ाई, हैवी ड्यूटी चालित पत्तन क्रेन के संचालन में अपर्याप्त होगी। बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज (बोर्ड) ने घाट की चौड़ाई को 10 मीटर और बढ़ाने का निर्णय किया (28 जनवरी 2010)। चौड़ाई बढ़ाने का यह काम जनवरी 2012 में ₹9.23 करोड़ की लागत से पूर्ण हुआ।

जनवरी 2012 एवं मार्च 2012 में एम.पी.टी. ने घाट के लिए ऑफशोर आपूर्ति बेस बनाने हेतु लाइसेंस जारी करने का दो बार प्रयास किया लेकिन कोई भी प्रस्ताव पाने में सफलता प्राप्त नहीं हुई। अगस्त 2013 में, एम.पी.टी ने घाट तथा तीन एकड़ भूमि को 15 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर देने का प्रस्ताव रखा जिसका अग्रिम प्रीमियम ₹17 करोड़ था तथा पट्टे का किराया स्केल ऑफ रेट्स एवं राजस्व की सहभागिता प्रतिशत के आधार पर थी। पट्टे की अवधि तथा अग्रिम प्रीमियम बाद में संशोधित कर (अक्टूबर 2013 में) क्रमशः 20 वर्ष

एवं ₹23 करोड़ कर दिए गए। एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ जिसमें अग्रिम प्रीमियम ₹23 करोड़ था तथा पट्टे का किराया स्केल ऑफ रेट्स एवं राजस्व का सहभागिता अंश 40 प्रतिशत था। यह प्रस्ताव बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया (अक्टूबर 2013) जिसे अभी सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाना शेष था।

पत्तन का प्रस्ताव विद्यमान भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं था जिसके अन्तर्गत पट्टे की अवधि की अनुमति केवल 11 माह के लिए संभव है। पोत परिवहन मंत्रालय ने एम.पी.टी. को निर्देश दिया (3 फरवरी 2014) कि प्रमुख पत्तनों द्वारा भूमि व्यवस्था के लिए नये नीति दिशा-निर्देशों के प्रकाश में वह अपने प्रस्ताव पर पुनः विचार करे (जनवरी 2014)। एम.पी.टी. ने मंत्रालय को संशोधित प्रस्ताव नहीं भेजा बल्कि भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार पाँच वर्षों के लिए निविदा-कम-नीलामी प्रक्रिया द्वारा पोतों एवं अन्य छोटे जहाजों के लिए घाट की सुविधा के प्रयोग एवं शेड और शेड के आस-पास के क्षेत्र के लिए लाईसेन्स जारी करने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2014)।

एम.पी.टी. घाट का संचालन स्वयं ही कर रही है तथा ₹24.28 करोड़ के निवेश पर ₹12.02 करोड़ की प्रक्षेपित वार्षिक आय की तुलना में इसने वर्ष 2012-13 में ₹14 लाख तथा वर्ष 2013-14 में ₹32 लाख की राजस्व वसूली की।

यह मामला दर्शाता है कि ₹24.28 करोड़ का निवेश विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन/व्यवहार्यता प्रतिवेदन के बिना किया गया, न ही ऐसी सुविधा के लिए उद्योग की माँग का कोई आकलन किया गया।

घाट की चौड़ाई बढ़ाने का कार्य किसी भी संबंधित इच्छुक पक्ष से कोई करार किये बगैर किया गया जिससे कि एक बार निर्मित होने के बाद सुविधाओं का प्रयोग सुनिश्चित हो सकता था।

प्रबंधन ने माना (अगस्त 2014) कि परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन/व्यवहार्यता प्रतिवेदन नहीं बनाया गया था तथा आय का अनुमान ऑफशोर आपूर्ति जलयानों से प्राप्त किरायों के आधार पर लगाया गया। तथापि, ऑफशोर आपूर्ति जलयान संचालकों से माँग में अचानक कमी आ गई, जो की एक अप्रत्याशित घटना थी जिसके बारे में विचार नहीं किया गया था। प्रबंधन ने आगे यह भी कहा कि नवनिर्मित घाट का प्रयोग छोटे जलयानों, जहाजों को रखने के लिए किया गया और इस प्रकार वह व्यर्थ नहीं रहा तथा परियोजना की वित्तीय संभावना तर्कसंगत थी क्योंकि निविदाकर्ता ₹23 करोड़ का अग्रिम प्रीमियम तथा 40 प्रतिशत राजस्व सहभागिता अंश देने के लिए सहमत था।

प्रबंधन का उत्तर ऑफशोर आपूर्ति जलयान संचालकों के लिए माँग के तर्कसंगत रूप से पर्याप्त आकलन को सुनिश्चित करने के लिए विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन की आवश्यकता को और अधिक बल प्रदान करता है। 2012-14 के दौरान ₹24.28 करोड़ के निवेश की तुलना में सुविधा से केवल ₹46 लाख का अल्प लाभ प्राप्त हुआ। इसके अतिरिक्त, यह मत कि पत्तन को मिले प्रस्ताव ने परियोजना की वित्तीय संभावना को उचित ठहराया, स्वीकार करने योग्य नहीं है क्योंकि पत्तन को केवल मात्र यही एक प्रस्ताव मिला तथा यह भी विद्यमान भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं था और इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता ।

इस प्रकार, ₹24.28 करोड़ का निवेश मुख्यतः निष्प्रयोज्य रहा तथा बिना विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन प्रतिवेदन के एम.पी.टी. द्वारा जल्दबाजी में किये गए कार्यों के कारण परियोजना से बहुत ही अल्प राजस्व प्राप्त हुआ।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (अक्टूबर 2014), उनका उत्तर फरवरी 2015 तक प्रतीक्षित था।