

अध्याय IV: जहाजरानी मंत्रालय

भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण

4.1 अवसंरचना सुविधाओं के उपयोग की स्थिति की समीक्षा

भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) का गठन 1986 (अक्टूबर) में आईडब्ल्यूएआई अधिनियम 1985 के अन्तर्गत देश में जहाजरानी तथा नौपरिवहन के लिए अंतर्देशीय जलमार्गों का विनियमन तथा विकास करने के लिए किया गया था। इस कारण से आईडब्ल्यूएआई जहाजरानी मंत्रालय से प्राप्त अनुदान का उपयोग कर राष्ट्रीय जलमार्गों (एनडब्ल्यू) पर अंतर्देशीय जल परिवहन अवसंरचना के विकास तथा अनुरक्षण का उत्तरदायित्व लेता है।

आईडब्ल्यूएआई के गठन के पश्चात इलाहाबाद से हल्दिया (1620 किमी.) तक गंगा - भागीरथी-हुगली नदी प्रणाली, धुबरी से सदिया (891 किमी.) तक ब्रह्मपुत्र नदी का खंड तथा उद्योग मंडल तथा चंपाकारा नहरों के साथ-साथ पश्चिम तट नहर की कोल्लम-कोट्टापुरम खंड (कुल 205 किमी.) को क्रमशः अक्टूबर 1986, सितम्बर 1988 तथा फरवरी 1993 में एनडब्ल्यू-1, एनडब्ल्यू-2 तथा एनडब्ल्यू-3 घोषित किया गया था। बाद में, गोदावरी तथा कृष्णा नदियों के साथ काकीनाडा पुडुचेरी नहरों का खंड तथा ब्राह्मणी नदी तथा महानदी डेल्टा नदियों के साथ एकीकृत पूर्व तट नहर (नवम्बर 2008 में) एनडब्ल्यू -4 तथा एनडब्ल्यू-5 घोषित किए गए थे; तथापि, ये एनडब्ल्यूज विकास की प्राथमिक अवस्था में हैं चूंकि कोई महत्वपूर्ण गतिविधि नहीं हुई।

लेखापरीक्षा ने विभिन्न राष्ट्रीय जलमार्गों में निर्मित अवसंरचना के प्रयोग की स्थिति को समीक्षित किया तथा लेखापरीक्षा निष्कर्ष अनुवर्ती पैराग्राफों में दिए गए हैं।

4.1.1 राष्ट्रीय जलमार्ग -1

(क) गायघाट पटना पर निर्मित अवसंरचना का कम उपयोग-

एक निम्न स्तर घाट गायघाट पटना¹ पर ₹ 30.29 करोड़ की लागत से निर्मित (अप्रैल 2007) किया गया। बाद में, बाढ़ के मौसम के दौरान जल स्तर में विभिन्नता तथा यह तथ्य कि वर्तमान निम्न स्तर घाट से कार्गो को संभाला नहीं जा सकता, आईडब्ल्यूएआई

¹ निम्न स्तर घाट से सम्बंधित एक लेखापरीक्षा टिप्पणी पिछली रिपोर्ट संख्या पी.ए. 09 वर्ष 2008 में पैरा संख्या 8.4.1 में शामिल की जा चुकी है।

ने ₹ 13.73 करोड़ की लागत पर सीपीडब्ल्यूडी को उच्च स्तर घाट के निर्माण का कार्य सौंपा (जुलाई 2005)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्न स्तर घाट से डीपीआर में प्रक्षेपित 2.70 लाख एमटी प्रतिवर्ष (2010-11 तक) कार्गो गतिविधि के प्रति वास्तविक कार्गो गतिविधि अप्रैल 2007 तथा जनवरी 2009 के मध्य केवल 0.06 लाख एमटी थी। हालांकि निम्न स्तर घाट से कार्गो गतिविधि में कोई संतोषजनक वृद्धि नहीं थी, आईडब्ल्यूएआई ने उच्च स्तर घाट के निर्माण का निर्णय ले लिया। उच्च स्तर घाट के निर्माण से संबंधित कार्य ₹ 27.54 करोड़ की कीमत पर अगस्त 2012 में पूर्ण किया गया। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2012-13 में उच्च स्तर घाट से केवल 300 एमटी की कार्गो गतिविधि थी तथा उसके बाद 2014-15 तक कोई गतिविधि नहीं देखी गई। दोनो घाटों से पिछले तीन वर्षों (2012-13 से 2014-15) में कुल कार्गो गतिविधि केवल 0.03 लाख एमटी थी।

प्रबंधन ने इसके उत्तर (फरवरी 2016) में कहा कि स्थायी संरचना का निर्माण विशेषतया नदी तट पर, 20 से 50 वर्षों के जलविज्ञान सम्बंधी आंकड़ों को ध्यान में रखकर प्रारंभ किया गया था। केन्द्रीय जल आयोग द्वारा प्रदत्त आंकड़ों के आधार पर यह पता चला कि जब जल स्तर 45 मीटर तक ऊपर उठता है, निम्न स्तर घाट का प्रयोग होगा तथा जब यह 45 से 50 मीटर के ऊपर उठता है (निम्न स्तर घाट को जलमग्न करता है), तब उच्च स्तर घाट का प्रयोग होगा। इस प्रकार उच्च स्तर घाट उच्चतम बाढ़ स्तर 50 मीटर मानते हुए निर्मित किया गया था। उत्तर में यह भी कहा गया कि गंगा नदी की मुख्य धारा जैटी के विपरीत तट की ओर विस्थापित हो गई है। अतः घाटों के सामने उचित जल गहराई की अनुपलब्धता के कारण, कुछ वर्षों से कार्गो को उचित रूप से संभाला नहीं जा सका। आईडब्ल्यूएआई नहर को जहाज परिवहन लायक बनाने के लिए घाटों के पूरे वर्ष इष्टतम प्रयोग के लिए अनुकूल उपाय करने की प्रक्रिया में था।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उच्च स्तर घाट के निर्माण के पश्चात भी, वर्ष 2012-13 में केवल 300 एमटी कार्गो को संभाला गया तथा उसके बाद मार्च 2015 तक वहां कोई कार्गो गतिविधि नहीं हुई थी। साथ ही पूरे वर्ष इसे जहाज परिवहन लायक रखने के लिए आईडब्ल्यूएआई को नदी प्रशिक्षण (रीवर ट्रेनिंग), तलकर्षण इत्यादि के द्वारा नहर में उचित जल प्रवाह बनाए रखने की आवश्यकता थी। अतः ₹ 57.83 करोड़ की कीमत पर निर्मित अवसंरचना सार्थक रूप से कम उपयोगी रही।

(ख) कोलकता में जीआर घाट II का अव्यवहारिक प्रक्षेपणों के कारण गैर-इष्टतम प्रयोग

आईडब्ल्यूआई ने डीपीआर (2004) के अनुसार अपेक्षित कार्गो वृद्धि को दृष्टिगत रखते हुए 2009 तक आरसीसी घाट के साथ एक स्थायी टर्मिनल बनाने का निर्णय एनडब्ल्यू-1 को पूर्ण क्रियाशील बनाने के लिए लिया। डीपीआर के अनुसार प्रस्तावित कार्गो गतिविधि वर्ष 2005-06 में 10.39 लाख एमटी तथा वर्ष 2010-11 में 18.20 लाख एमटी थी, जबकि वास्तविक कार्गो गतिविधि केवल 0.55 लाख एमटी तथा 1.26 लाख एमटी क्रमशः थी। सीपीडब्ल्यूडी को कार्य 24 महीनों की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 23.14 करोड़ की राशि पर प्रदान (मार्च 2007) किया गया। अंत में कार्य ₹ 36.59 करोड़ की लागत पर, फरवरी 2014 में पूर्ण हुआ। आडिट ने देखा कि वर्ष 2014-15 के दौरान कोलकाता टर्मिनल से प्रबंधित 1.50 लाख एमटी के कुल कार्गो के प्रति जीआर घाट II का योगदान केवल 0.02 लाख एमटी था।

इस प्रकार से ₹ 36.59 करोड़ की लागत पर जेआर घाट-II के निर्माण के बावजूद, कार्गो गतिविधि में कोई वृद्धि नहीं हुई।

प्रबंधन ने इसके उत्तर (फरवरी 2016) में कहा कि सम्पूर्ण एनडब्ल्यू-I तथा एनडब्ल्यू-II के साथ सभी महत्वपूर्ण स्थानों पर कार्गो उचित प्रबंधन सुविधा के बिना टर्मिनल के विकास तथा पर्याप्त नौपरिवहन योग्य गहराई के बिना, जीआर घाट-II से 2004 में मै. आरआईटीईएस द्वारा प्रस्तुत उनकी रिपोर्ट में प्रस्तावित कार्गो गतिविधि को प्राप्त करना संभव नहीं था। तब से जहाजरानी मंत्रालय, भारत सरकार ने विश्व बैंक की सहायता प्राप्त जल मार्ग विकास परियोजना को सम्पूर्ण एनडब्ल्यू-I के पूर्ण विकास की संभावनाओं को तलाशने के लिए आई डब्ल्यू ए आई को सौंप दिया है (अक्टूबर 2014)।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि तथ्य यह है कि एनडब्ल्यू-1 तथा एनडब्ल्यू-2 के विकास में देरी के कारण ₹ 36.59 करोड़ की लागत पर निर्मित जीआर घाट -II की अवसंरचना सुविधा कम प्रयुक्त रही।

4.1.2 राष्ट्रीय जल मार्ग-2

(क) पांडू में निम्न और उच्च स्तर जेटी का कम उपयोग

प्राधिकरण ने ₹ 47.70 करोड़ (₹ 30 करोड़ + ₹ 17.70 करोड़) की संभावित लागत पर पांडू में निम्न और उच्च स्तर जेटी के निर्माण का निर्णय (मार्च 2002 और मार्च 2006) लिया। मानसून अवधि के दौरान जल स्तर के कारण वर्ष में लगभग छः महीनों

के लिए निम्न स्तर जेटी, जिसे ₹ 37.91 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2008 में पूरा किया गया था, जलमग्न रहती है।

प्राधिकरण ने 24 महीनों की निर्दिष्ट अवधि में सीपीडब्ल्यूडी द्वारा प्रस्तुत किये गये एस्टीमेट के आधार पर ₹ 17.70 करोड़ की संभावित लागत पर पांडू में उच्च स्तर जेटी के निर्माण को अनुमोदित (मार्च 2006) किया। लागत ₹ 24.58 करोड़ (मई 2007) तक बढ़ गई और बाद में ₹ 33.42 करोड़ (नवम्बर 2008) तक बढ़ गई और अंत में मार्च 2014 में ₹ 43.85 करोड़ की लागत में इसे पूरा किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि विगत छः वर्षों (2009-10 से 2014-15) के दौरान कार्गो प्रचालन केवल 314 एमटी था जो यह दर्शाता है कि ₹ 81.76 करोड़ की लागत पर निर्मित आधारभूत संरचना कार्गो प्रचालन के अभाव में पर्याप्त रूप से अप्रयुक्त रही।

(ख) पांडू टर्मिनल में ब्रॉड गेज (बीजी) रेलवे साईडिंग और वैकल्पिक सड़क का कम उपयोग

आईडब्ल्यूएआई ने ₹ 5.93 करोड़ (मार्च 2005) की लागत पर पांडू टर्मिनल और गुवाहाटी रेलवे स्टेशन के बीच ब्रॉडगेज लिंक (बीजी लिंक) के निर्माण का निर्णय लिया जो बाद में संशोधित होकर ₹ 10.36 करोड़ (फरवरी 2006) हो गयी। कार्य को मार्च 2008 तक नियत निर्माण के साथ उत्तरपूर्व सीमांत (एन एफ) रेलवे द्वारा किया जाना था। बीजी साईडिंग का निर्माण ₹ 12.59 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2012 में पूरा किया गया था। यद्यपि, निर्माण से तीन वर्षों के बाद भी, रेलवे द्वारा बतायी गयी (मार्च 2015) कुछ प्रचालन बाधाओं जैसे आईडब्ल्यूएआई साईडिंग पर 42 बीसीएन वैगनों के रोक को समायोजित करने के लिए आवश्यक क्षेत्र की अनुपलब्धता, शंटिंग बाधाएं आदि के कारण बीजी साईडिंग को कार्यान्वित (अगस्त 2015) नहीं किया जा सका।

2005 में रेलवे साईडिंग निर्माण के निर्णय के बाद, आईडब्ल्यूएआई ने ₹ 12.32 करोड़ की संभावित लागत पर पांडू के सड़क सम्पर्क को सुधारने के लिए वैकल्पिक दोहरे मार्ग के निर्माण का निर्णय लिया (नवम्बर 2011)। प्रस्तावित सड़क की मार्गरेखा लगभग 6210 वर्ग मी. की रेलवे भूमि से गुजरती है। रेलवे प्राधिकारी दीर्घावधि आधार पर आईडब्ल्यूएआई को 6210 वर्ग मी. की भूमि के स्थानांतरण के लिए सहमत हो गये और तदनुसार 35 वर्षों के पट्टे के लिए जून 2012 में एनएफ रेलवे के पास ₹ 3.45 करोड़ राशि के पट्टा प्रभार जमा कराये गये । ₹ 11.43 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2011 में सार्वजनिक निर्माण विभाग, असम सरकार (पीडब्ल्यूडी असम) को कार्य सौंपा गया और ₹ 6.11 करोड़ की राशि अदा की गई थी (अगस्त 2012)। यद्यपि, संबंधित कार्य को बाधा

मुक्त भूमि की अनुपलब्धता के कारण आरंभ नहीं किया जा सका। वैकल्पिक भूमि के प्रदान के लिए आईसीडब्ल्यूए का प्रस्ताव रेलवे (2013) द्वारा यह कहते हुए ठुकरा दिया गया कि सड़क का निर्माण केवल पट्टे वाली भूमि पर संभव होगा। अक्टूबर 2013 में, आईसीडब्ल्यूए ने कार्य बंद करने का निर्णय लिया और पीडब्ल्यूडी असम और एन एफ रेलवे से राशि को पुनः प्राप्त करने हेतु दावा किया। एन एफ रेलवे से राशि अभी भी वसूल की जानी शेष थी (मार्च 2015)।

इस प्रकार ब्रॉड गेज रेलवे साइडिंग को प्रचालित नहीं किया गया और वैकल्पिक सड़क निर्माण को मूर्त रूप नहीं दिया गया है। इन सुविधाओं के अभाव में पांडू पोर्ट पर उपलब्ध कराई गई आधारभूत संरचना सुविधाओं का उपयोग नहीं किया जा सका। परिणामस्वरूप, ₹ 94.35 करोड़ की लागत से निर्मित सारी आधार भूत संरचना लगभग अप्रयुक्त पड़ी है।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (फरवरी 2016) में कहा कि ब्रॉडगेज रेलवे साइडिंग के गैर-प्रचालन का मामला रेलवे के साथ उठाया जा रहा है। जहां तक वैकल्पिक पहुँच मार्ग के निर्माण का संबंध है, आईडब्ल्यूएआई ने सड़क परियोजना को बंद कर दिया है। इसके अतिरिक्त प्रबंधन ने कहा कि पांडू पोर्ट के लिए एक पहुँच मार्ग पहले से ही मौजूद है।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तथ्य यह है कि पांडू टर्मिनल से रेल/सड़क संयोजन उपलब्ध कराने का मामला सुलझाया नहीं गया है जिसके कारण उपलब्ध आधारभूत संरचना का पूर्णतः प्रयोग नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, मौजूदा पहुँच मार्ग काफी संकरा है और भारी वाहनों के परिवहन के लिए अनुपयुक्त है।

4.1.3 राष्ट्रीय जल मार्ग-3

एन डब्ल्यू-3 में निर्मित अवसंरचनाओं का कम उपयोग

केरल में चंपाकर नहर (14 कि.मी.) और उद्योग मंडल नहर (23 कि.मी.) के साथ-साथ कोल्लम् से कोट्टापुरम (168 कि.मी.) की पश्चिम सागर तटीय नहर को भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय जल मार्ग-3 घोषित किया (फरवरी 1993) था। भूतल परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ₹ 26 करोड़ की संभावित लागत पर मुख्य ड्रेजिंग और भूमि अधिग्रहण द्वारा पश्चिम सागर तटीय नहर को चौड़े करने का अनुमोदन किया गया (दिसम्बर 1997)। कोल्लम् और कोच्ची के बीच चार¹ खंडों में 1998 में ड्रेजिंग के पहले चरण का

¹ (i) कोची-अलप्पुझा, (ii) अलप्पुझा -कायमकुलम, (iii) कायमकुलम-इडापल्लीकोटा (iv) इडापल्लीकोटा -कोल्लम्

कार्य प्रारंभ किया गया था। भूतल परिवहन मंत्रालय ने ₹ 14.84 करोड़ की लागत पर एनडब्ल्यू-3 में 11 टर्मिनलों का निर्माण भी अनुमोदित किया (जुलाई 1999)।

प्रथम चरण में की गई मुख्य ड्रेजिंग अक्टूबर 2015 तक दो¹ खंडों में पूरी कर दी गई थी। जबकि कायमकुलम-इडापल्लीकोटा, इडापल्लीकोटा-कोल्लम खंड में कार्य अभी भी (नवम्बर 2015) अधूरा है। दूसरे चरण में कोटापुरम-कोच्ची खंड में, आरंभ किया गया (फरवरी 2002) मुख्य ड्रेजिंग का कार्य मई 2012 में पूरा किया गया था। अक्टूबर 2001 में केंद्रीय लोक निर्माण विभाग को सौंपे गये 11 टर्मिनल का निर्माणकार्य 31 मार्च 2003 तक पूरा किया जाना निर्धारित किया गया था। कुल 11 टर्मिनलों में से, 8 टर्मिनलों² का निर्माण मार्च 2004 और फरवरी 2015 के बीच ₹ 21.46 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया था जबकि अलप्पुझा में 9वीं टर्मिनल, जिस पर मार्च 2015 तक ₹ 7.71 करोड़ राशि व्यय की जा चुकी थी, निर्माणाधीन थी। जैसाकि फरवरी 2007 में आईडब्ल्यूएआई द्वारा यह निर्णय लिया गया, शेष दो टर्मिनल, अर्थात् सीएसईजैड कक्कनड और चवारा का निर्माण पूर्व-निर्मित टर्मिनलों का उपयोग आरम्भ होने तक टाल दिया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि, ₹ 89.74 करोड़³ की पूर्णता की (जनवरी 2009) संशोधित संस्वीकृत लागत के प्रति मुख्य ड्रेजिंग पर ₹ 73.97 करोड़ (नवम्बर 2015 तक) व्यय करने के बावजूद, छः⁴ टर्मिनल अनुप्रयुक्त रही और शेष दो अर्थात् अलुवा और मराडू पर्याप्त रूप से अप्रयुक्त रही। इस प्रकार, राष्ट्रीय जल मार्ग के रूप में घोषित किये जाने के 23 वर्षों के बाद भी, एनडब्ल्यू-3 पूर्णतः नौकायनयोग्य नहीं हुआ।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2016) कि एनडब्ल्यू 3 में विभिन्न भागों में मुख्य ड्रेजिंग कार्य ड्रेज की गई सामग्री के निपटान हेतु डंपिंग ग्राऊंड की अनुपलब्धता के कारण और अन्य स्थानीय मामले, जो आईडब्ल्यूएआई/ठेकेदारों के नियंत्रण से बाहर थे, के कारण बाधित हुये। लागत में वृद्धि मुख्य ड्रेजिंग कार्य के क्षेत्र में वृद्धि के कारण हुई। टर्मिनल के निर्माण के संबंध में, प्रबंधन ने उत्तर दिया कि उचित नौकायन मार्ग योग्य नहर के साथ उचित आधारभूत संरचना उपलब्ध कराने के लिए, टर्मिनल के निर्माण के लिए समांतर कार्यवाही आरंभ की गई थी। प्रबंधन ने आगे कहा कि एनडब्ल्यू-3 का निर्धारित उपयोग धीरे-धीरे किया जाएगा।

¹ कोची- अलप्पुझा (2000 में), अलप्पुझा -कायमकुलम और कायमकुलम-इडापल्लीकोटा (अक्टूबर 2015 में)

² (i) कोट्टापुरम, (ii) अलुवा, (iii) मराडू, (iv) थन्नीरमुक्कम, (v) वाइकोम, (vi) थिरीकुनापुजा, (vii) कायमकुलम (viii) कोल्लम

³ 1997 में वास्तविक संभावित संस्वीकृत लागत ₹26 करोड़ थी।

⁴ (i) कोट्टापुरम, (ii) वैकुम, (iii) थन्नीरमुक्कम, (iv) थिरीकुनापुजा, (v) कायमकुलम (vi) कोल्लम

2016 की प्रतिवेदन संख्या 15 (खण्ड II)

तथ्य रहता है कि ₹ 95.43 करोड़ का व्यय (₹ 73.97 करोड़ मुख्य डेजिंग पर, नवम्बर 2015 तक तथा ₹ 21.46 करोड़ टर्मिनल्स के निर्माण पर मार्च 2015 तक) होने के बावजूद, राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित होने के 23 वर्ष बाद भी, एन डब्ल्यू-3 पूर्ण रूप से नौकायन योग्य नहीं हो पाया है।

इस प्रकार, ₹ 284.20 करोड़ की लागत से राष्ट्रीय जल मार्ग 1, 2 और 3 पर निर्मित आधारभूत संरचना न्यूनउपयोगी रही।

मामला फरवरी 2016 में मंत्रालय को बता दिया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2016)।