

## अध्याय 5: परियोजना आयात के अंतर्गत आयात की सुविधा

वर्गीकरण वर्गीकरण और मूल्यांकन की सरलीकृत प्रक्रिया द्वारा सरल और जल्द निर्धारण की सुविधा के मद्देनजर, प्रोजेक्ट इंपोर्ट के अंतर्गत आयातित माल एकल सीमा शुल्क टैरिफ शीर्ष (सीटीएच) के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है। अन्य शब्दों में, प्रोजेक्ट इंपोर्ट की सुविधा कार्गो निकासी तथा जल्द और सरल निर्धारण प्रक्रिया में अवांछनीय विलंब को रोकने की आशा की जाती है।

लेखापरीक्षा ने सुविधा जैसे पोर्ट पर कार्गो के प्रवास समय, आयातकों द्वारा दस्तावेजीकरण का प्रस्तुतीकरण, बीई के अस्थाई निर्धारणों को अंतिम रूप देने में कमिश्नरियों द्वारा लिया गया समय और ठेकों को अंतिम रूप देने में कुछ पहलूओं की जांच की। लेखापरीक्षा निष्कर्ष आगामी पैराग्राफों में बताये गये हैं।

### 5.1 परियोजना आयात के अंतर्गत निकासी किये गये माल को रखने की अवधि

प्रवास समय सभी अनुमति और ली गई मंजूरीयों के बाद पोर्ट परिसर को छोड़ने के लिए माल द्वारा लिये गये समय से पोर्ट में कार्गो के पहुँचने के बीच के समय की अवधि है। यह व्यवहार सुविधा मानदंडों के प्रभाव का महत्वपूर्ण संकेतक है।

2010-11 से 2013-14 की अवधि के दौरान दिये गये आऊट ऑफ चार्ज(ओओसी) को बीई के लिए आयात मंजूरीयों के विभिन्न स्तरों में सामान्य विलंब पहचानने के लिए सीबीइसी द्वारा समय रिलीज अध्ययन किया गया था। कमिश्नरी द्वारा प्रस्तुत किये गये विवरण से समेकित की गई प्रवास समय विश्लेषण की रिपोर्ट से ज्ञात हुआ कि प्रवास समय में गिरावट आई थी और 2010-11 के दौरान 13.94 दिनों से 2013-14 के दौरान 10.95 दिनों की गिरावट थी। यह कमी सीबीइसी/डीजीएफटी द्वारा अपनाये गये विभिन्न आइसीटी उपायों और प्रक्रियाओं की तर्कसंगतता के कारण थी।

प्रोजेक्ट इंपोर्ट योजना के मुख्य उद्देश्यों में से एक की विभिन्न प्रकार के माल के लिए वर्गीकरण/शुल्क का एकल दल द्वारा प्रक्रिया को सरल बनाना और फलस्वरूप आयातित माल की जल्द सीमा शुल्क मंजूरी द्वारा आयातक को सुविधा प्रदान करना है। बोर्ड ने पुष्टि की (सितम्बर 2016) कि प्रोजेक्ट इंपोर्ट

2016 की रिपोर्ट संख्या-42 (निष्पादन लेखापरीक्षा)

माल की मंजूरी के लिए प्रवास समय अध्ययन उनके द्वारा नहीं किया गया था। इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए प्रवेश क्रांफेस में डीओआर प्रोजेक्ट इंपोर्ट माल के लिए औसत प्रवास समय के विवरण उपलब्ध कराये जो नीचे दिये गये हैं:

तालिका सं. 9: प्रोजेक्ट इंपोर्ट माल के लिए औसत प्रवास समय

पोर्ट	प्रवास समय (दिनों में)
चेन्नै	26.2
जेएनसीएच, मुंबई	27.7
मुंबई-1	15.5
मुंद्रा	6.2
कोलकाता	30.4

स्त्रोत: सीबीईसी

सभी श्रेणियों के सामान के लिए वर्ष 2013-14 के दौरान संपूर्ण भारत का औसत प्रवास समय 10.95 दिन था। यद्यपि, लेखापरीक्षा द्वारा प्रोजेक्ट इंपोर्ट माल की निकासी में विलंब देखा गया है।

तालिका सं. 10: प्रोजेक्ट इंपोर्ट माल की निकासी में विलम्ब

पोर्ट	मामलों की सं. जिनमें विलंब देखा गया	विलंब रेंज	औसत विलंब (दिनों में)
चेन्नै	52	27 और 297 दिन	61
एनसीएच, मुंबई	18	16 और 109 दिन	25
जेएनसीएच, मुंबई	18	28 और 158 दिन	50
एसीसी, नई दिल्ली	13	16 और 54 दिन	27
आईसीडी/टीकेडी	8	18 और 80 दिन	39
आईसीडी सीटि बेंगलोर	7	56 और 100 दिन	70

इस प्रकार, यद्यपि, आयात प्रक्रियाओं की तर्कसंगतता, सीबीईसी/डीजीएफटी द्वारा स्वीकृत विभिन्न उपाय अपनाये गये, फिर भी पोर्ट पर प्रोजेक्ट इंपोर्ट मंजूरीयों की लेखापरीक्षा नमूना जांच में काफी अधिक विलम्ब पाये गये।

राजस्व विभाग ने अपने जवाब में कहा (दिसम्बर 2016) कि प्रविष्टि बिल दाखिल करने के समय से लेकर ओओसी के समय तक डवेल टाइम लिया गया है। यहां संदर्भित डवेल टाइम में आयातकों द्वारा लिया गया समय भी शामिल किया जा सकता है। कई बार देरी में विभागीय अधिकारियों को

जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता, समय पर दस्तावेज प्रस्तुत न करना और आयातको द्वारा ड्यूटी के भुगतान में ले लिया गया समय देरी का कारण होता है। चूंकि निकासी में दलों द्वारा प्रस्तुत विभिन्न दस्तावेजों, बांड के डेबिट और मैनुअली रजिस्टर में आवश्यक विवरण की प्रविष्टि के सत्यापन की आवश्यकता होती है, इससे डीवेल टाइम में वृद्धि हो सकती है। तथापि, तुरंत निकासी के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।

डीओआर ने यह सुझाव दिया कि समय मूल्यांकन के लिए ले लिया गया समय अर्थात् प्रवेश बिल दाखिल करने और मूल्यांकन के बीच लिया गया समय और ओओसी के लिए लिया गया समय अर्थात् डोकसीएफएस पर माल / के पंजीकरण और ओओसी के समय तक एक अध्ययन के।

डीओआर (दिसम्बर 2016) द्वारा प्रस्तुत आयुक्तालयवार तथ्यागत सूचना परीक्षाधीन है।

## 5.2 जटिल दस्तावेजीकरण के कारण अपर्याप्त सुविधा और विलम्ब

जटिल दस्तावेजीकरण प्रक्रिया के कारण विलंब रोकने के लिए दस्तावेजों की संख्या में कमी करना विभाग द्वारा किये गये व्यापार सुविधा उपायों में से एक है।

दस्तावेजों की संख्या में कमी करने के संदर्भ में पीएसी (2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं. 13) को अपनी प्रस्तुत डीओआर ने कहा गया है कि सीमा शुल्क मंजूरी से संबंधित अधिकतर गतिविधियां पहले ही स्वचालित हैं। मैनुअल इंटरफेस कम करके और अन्य सहभागी नियामक एजेंसी के साथ संदेश भेजने-प्राप्त करने के ऑनलाईन सत्यापन द्वारा मैनुअल दस्तावेजीकरण कम करके/बदल कर बिजनैस को सरल करने के कार्य को बढ़ावा दिया गया है।

पीआईआर 1986 के नियम 5 के अंतर्गत, प्रोजैक्ट इंपोर्ट के अंतर्गत निर्धारण दावों के इच्छुक आयातक को विभिन्न दस्तावेजों जैसे औद्योगिक लाइसेंस, एसएसआई प्रमाण पत्र, प्रायोजक प्राधिकरण से सिफारिश पत्र, संयंत्र डिजाईन और स्थिति, सामान की सूची के साथ ठेके को पंजीकृत कराने की आवश्यकता होती है। पीआईआर 1986 के नियम 7 के अनुसार, आयातक को घरेलू खपत के लिए आयात की अंतिम खेप के आयात को प्राधिकृत रूप में तीन महिनो के अंदर या विस्तारित अवधि में मूल्य और सामान की मात्रा के संबंध में

2016 की रिपोर्ट संख्या-42 (निष्पादन लेखापरीक्षा)

प्रमाण के रूप में अन्य सहायक दस्तावेजों के रूप में आयातित माल के विवरण दर्शाते हुए पुनर्मिलान विवरण प्रस्तुत करने आवश्यक होते हैं।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि 15 कमिश्नरियों<sup>43</sup> में, 164 ठेकों में, आयातकों ने पूर्णमिलान विवरण/अन्य दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये या तीन महीनों से अधिक विलंब के साथ उक्त दस्तावेज प्रस्तुत किये गये जिसके परिणामस्वरूप ठेकों को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में विलंब हुआ। ठेकों में लगाया गया सीआईएफ मूल्य ₹ 20507.91 करोड़ और पूर्व निश्चित शुल्क ₹ 2789.12 करोड़ था।

एनसीएच, मुम्बई कमिश्नरी में, ₹ 7,296.22 करोड़ के सीआईएफ मूल्य सहित 124 आयातकों के 275 ठेके थे, जो 1993 और 2015 के बीच पंजीकृत किये गये थे और आवश्यक दस्तावेजों के गैर-प्रस्तुतीकरण के कारण लंबित थे। 275 ठेकों में से, 108 ठेके सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) संबंधित हैं। पीएसयूज में से दो आयातकों<sup>44</sup> ने सबसे अधिक अननुपालना की है जिन्होंने क्रमशः 74 और 22 ठेकों में अपने दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये जिसके कारण वर्ष 1994 और 2009 से सम्बन्धित ₹ 4,142.21 करोड़ और ₹ 1,226.21 करोड़ के ठेका मूल्य को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका।

जेएनसीएच, मुम्बई कमिश्नरी में चयनित ठेकों में, लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 2,092.80 करोड़ के सीआईएफ मूल्य तथा ₹ 73.66 करोड़ के पूर्वनिश्चित शुल्क सहित अंतिम रूप देने के लिए दस्तावेजों के विलंब/गैर-प्रस्तुतीकरण के 33 मामले पाये गये। इन मामलों में, विलंब औसत 976 दिनों तक है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि किसी भी कमिश्नरी ने दिनांक 4 मई 2011 के सीबीइसी परिपत्र में विनिर्दिष्ट किये जाने के अनुसार निर्धारित अवधि में दस्तावेजों के गैर-प्रस्तुतीकरण/अपूर्ण प्रस्तुतीकरण के मामले में जुर्माने के उद्ग्रहण के लिए कोई पहल नहीं की।

<sup>43</sup> अहमदाबाद, बेंगलूर (सीटी) आईसीडी, चेन्नै समुद्र सीमाशुल्क, कोचीन, हैदराबाद, जामनगर, कांडला, कानपुर, कोलकाता, लुधियाना, मुम्बई (जेएनसीएच), मुम्बई (एनसीएच), नई दिल्ली (एसीसी), नोयडा और विशाखापटनम

<sup>44</sup> मै. भारत हेवी इलेक्ट्रिकल लिमि. (भेल) और मै. गैस अथारिटी ऑफ इंडिया लिमि. (गेल)

राजस्व विभाग द्वारा (दिसम्बर 2016) आयुक्तालय वार प्रस्तुत तथ्यात्मक सूचना परीक्षाधीन है।

इसे इंगित किये जाने पर (मई 2016), एनसीएच मुम्बई कमिश्नरी ने कहा (मई 2016) कि कमिश्नरी आयात की प्रगति, माल के लगाये जाने, परियोजना के पूर्ण होने पर निगरानी रखने में समर्थ नहीं है। इसलिए, प्रोजेक्ट इंपोर्ट की बेहतर निगरानी सुनिश्चित करने के लिए, एक तिमाही रिपोर्ट (क्यूपीआर) तैयार की गई है और दिनांक 22 मार्च 2011 के सार्वजनिक नोटिस द्वारा अधिसूचना दी गई।

जेएनसीएच, मुम्बई कमिश्नरी में तीन मामलों में से दो<sup>45</sup> के उत्तर में कहा गया (जून और जुलाई 2016) कि इन मामलों ने कमिश्नर आयातों के पूरा होने के विषय से अवगत नहीं था और संबंधित आयातकों ने विभिन्न बंदरगाहों से परेषण की मंजूरी दी थी।

जबकि, वरिष्ठ स्तर पर विशेष रूप से आयातित परियोजना के पूर्ण होने की बेहतर मॉनीटरिंग और अनुबंध को समय पर अन्तिम रूप दिया जाना योजना की बेहतर कार्य-पद्धति के लिए अनिवार्य है, इस बात की भी समीक्षा करना और परियोजना के आयात के लिए प्रलेखन प्रक्रिया को सरल बनाने की भी आवश्यकता है जिसके परिणामस्वरूप यह अनिश्चित अवधि के लिए अनुबंध को अन्तिम रूप देने में विलम्ब का कारण बनाता है।

***सिफारिश: लेखापरीक्षा सिफारिश करती है कि मंत्रालय आवश्यकताओं को सरल बनाने के उद्देश्य से परियोजना आयात योजना के अंतर्गत अपेक्षित दस्तावेजों की मात्रा की समीक्षा पर विचार कर सकता है।***

बोर्ड ने बहिर्गमन बैठक के दौरान कहा (19 दिसम्बर 2016) कि आयात के पूर्व और पश्चात के चरणों के लिए नियमन में विनिर्दिष्ट दस्तावेज यथोचित हैं। यद्यपि, मंत्रालय वरिष्ठ स्तर पर अति सर्तकता पूर्वक मानीटरिंग की आवश्यकता पर लेखापरीक्षा के साथ सहमत है।

---

<sup>45</sup> परियोजना आयात /2016-17/एएम सं. 19 दिनांक 03.05.2016 पर लेखापरीक्षा ज्ञापन सं. सीआरए/जेएनसीएच/पीए का उत्तर और परियोजना आयात/2016-17/एएम सं. सीआरए/जेएनसीएच/पीए का उत्तर

लेखापरीक्षा का मानना है कि, व्यापार सुविधा और व्यवसाय की सुगमता को प्रोत्साहित करने के लिए आयातकर्ता द्वारा पंजीकरण और अनुबंध को अन्तिम रूप देने समय दस्तावेजों के अनेक सेट प्रस्तुत किये जाने की आवश्यकता की समीक्षा करना और इसे युक्ति संगत बनाया जाना चाहिए।

### 5.3 बीई के अस्थायी निर्धारण को लंबित/अंतिम रूप न देना

अध्याय-5 के 5.3 पैराग्राफ के अनुसार आयतित, आकलन, जहां पीएसवी की आवश्यकता नहीं है, तीन माह की अवधि के अन्दर और जहां पीएसवी की आवश्यकता है, छः माह की पीएसवी की आवश्यकता है। आयातकर्ता द्वारा पुर्न मिलान विवरण और अन्य दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद हैं, अनुबंध के पंजीकरण के बंदरगाह के अतिरिक्त अन्य से जहां आयात बंदरगाहों से प्रभावित है ऐसे मामलों में विलम्ब से बचने के लिए बोर्ड के दिनांक 4 मई 2011 के परिपत्र में निर्देशित किया था कि संबंधित कस्टम हाऊस एजेंट और कमिश्नरी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बिना किसी अनुचित विलम्ब के बीईस को अन्तिम रूप दिया जाये।

छः कमिश्नरी<sup>46</sup> के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चलता है कि 23 परियोजना संविदाओं से संबंधित 633 बीईस के अस्थाई आकलनों के अन्तिमकरण में विलम्ब हुआ है (सीआईएफ मूल्य ₹ 8,708.16 करोड़)। बंदरगाह से आयातकों से प्रभावित आयात के गैर-अन्तिम रूप देने, के कारण बंदरगाह पंजीकरण के अलावा अन्य विशेष कारणों से अधिक विलम्ब हुआ था।

मामलों को नीचे उदाहरण से स्पष्ट किया गया है:

कोलकाता कमिश्नरी में, आठ संविदाओं को सम्मिलित करते हुए 81 बीईस का अस्थायी आकलन किया गया था (सीआईएफ मूल्य ₹ 840.65 करोड़) छः आयातकर्ताओं से संबंधित पुनः मिलान प्राप्ति और अन्य दस्तावेज को अन्तिम रूप देने के बावजूद अन्तिम रूप दिया गया था। इन मामलों में, 31 मार्च 2016 तक पुर्न मिलान विवरण और अन्य दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के छह माह के अवसान की गणना में औसत विलम्ब 952 दिनों का था।

<sup>46</sup> अहमदाबाद, एसीसी बेंगलोर, भुवनेश्वर-1 (प्रदीप डिविजन), मुम्बई जेएनसीएच, मुम्बई एनसीएच, कोलकाता

राजस्व ने अपने जवाब में बताया (दिसम्बर 2016) कि यद्यपि समाधान विवरणी प्रस्तुत कर दी गई, अन्य दस्तावेज जैसे विभाग प्रमुख (पीएसयुज में) और स्वतन्त्र चार्टर्ड हंजीनियर द्वारा उपयोगिता प्रमाण पत्र, बैंक प्रेषण प्रमाण पत्र, खरीद आदेश स्वीकृति पत्र आदि जैसे अन्य दस्तावेज प्रस्तुत करने हैं। मैसर्स पैराक्सया इंडिया लिमिटेड के मामले में अपेक्षित दस्तावेज प्राप्त करने के पश्चात अन्तिम रूप दे दिया गया है।

राजस्व विभाग का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उन मामलों में जहां अपेक्षित विवरण/दस्तावेज समय पर प्रस्तुत नहीं किए गए हैं या अधूरे प्रस्तुत किए गए हैं, तो इस संबंध में लागू वचनबद्धता के लिए आवश्यक कार्रवाई निष्पादित रोकड़ प्रतिभूति/ बैंक गारंटी शुल्क की मांग हेतु नोटिस जारी करना, विनियमों के प्रावधानों के अनुपालन के लिए शास्ति दिनांक 4 मई 2011 के परिपत्र के अनुसार आयातकों के विरुद्ध प्रारंभ की गई। किसी भी मामलों में ऐसी कार्रवाई की गई नहीं पाई गई थी। इसके अलावा मैसर्स पैराक्सया इंडिया लिमिटेड द्वारा पंजीकृत करार को 53 दिनों के विलम्ब के बाद अन्तिम रूप दे दिया गया था (09.02.2015 को दस्तावेज प्रस्तुत किए गए और 10.09.2015 को अन्तिम रूप दिया गया) अहमदाबाद, बेंगलुरु, भुवनेश्वर, एनसीएच और जेएनसीएच, मुम्बई आयुक्तियों के संबंध में राजस्व विभाग द्वारा प्रस्तुत प्रतिक्रियाएं संवीक्षाधीन हैं।

#### 5.4 परियोजना ठेके को विलम्ब से/अन्तिम रूप न देना

परियोजना संविदाओं में विलम्ब/गैर-अन्तिमकरण दिनांक 4 मई 2011 के परिपत्र के अनुसार, आकलनों का अन्तिमकरण परियोजना आयातों के अन्तर्गत आयातकर्ताओं द्वारा आवश्यक दस्तावेजों को प्रस्तुत करने की तिथि से 60 दिनों की अवधि के अन्तर्गत पूरा कर लिया जाना चाहिए। यद्यपि, असाधारण परिस्थितियों में जहां औचित्यपूर्ण कारणों से समय सीमा के अन्तर्गत अन्तिमकरण को पूरा करना सम्भव न हो तो सीमाशुल्क के क्षेत्राधिकार आयुक्त के द्वारा समय सीमा में विस्तार किया जा सकता है इस प्रकार की अतिरिक्त अवधि के लिए उनके द्वारा निर्णय लिया जा सकता है और कारण लिखित रूप से अभिलिखित किया जाता है।

पीआईआर, 1986 के अधिनियम 7 के तहत, जहां अपेक्षित विवरण/दस्तावेज को समय पर पूर्ण रूप से जमा नहीं किया गया हो, तब बॉन्ड/वचनबद्धता को

लागू करने के लिए, नकदी सुरक्षा/इस संबंध में निष्पादित बीजीस शुल्क की मांग के लिए निर्गत नोटीस, और अधिनियम के प्रावधानों का पालन न करने से दण्ड हेतु आवश्यक कार्रवाई आयातकर्ता के विरुद्ध प्रारम्भ की जा सकती है।

भारतीय निर्यात संगठन संघ (फिओ)<sup>47</sup> द्वारा एक अध्ययन में, यह कहा गया था कि आकलन आयातक द्वारा वांछित दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के 60 दिनों के अन्दर पूर्ण रूप से सीबीईसी इकाइयों में लागू नहीं किया गया। अतः इन प्रावधानों को कार्यान्वयन करने हेतु वरिष्ठ पदाधिकारियों द्वारा निगरानी करना आवश्यक है।

परियोजना आयात संविदा के अन्तिम रूप देने के लिए संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा की गयी जिससे पता चलता है कि 11 कमिश्नरी<sup>48</sup> में 55 संविदाएं ₹ 4,004.63 करोड़ मूल्य के सीआईएफ सहित, और सीमा शुल्क द्वारा या तो अन्तिम रूप नहीं दिये गये या पर्याप्त विलम्ब के साथ इसको अन्तिम रूप दिया गया। इन मामलों में औसत विलम्ब 958 दिनों का था (परिशिष्ट 5)।

कुछ दृष्टांत मामलों का नीचे विस्तृत विवरण दिया गया है:

(i) कोलकत्ता कमिश्नरी में, पीआईआर 1986 के अन्तर्गत<sup>49</sup> माल आयात के लिए फरवरी 2003 और मार्च 2013 के बीच नौ आयातकर्ताओं<sup>50</sup> द्वारा संविदाएँ पंजीकृत की गयी थी। 12 संविदाएँ, समाधान-विवरण की प्राप्ति के बावजूद अन्तिमकरण के लिए लम्बित थे और अन्तिमकरण के लिए दस्तावेजों की प्राप्ति की तिथि से 153 दिनों के बाद एक संविदा को अंतिम रूप दिया गया था। यद्यपि, संविदाओं को अन्तिम रूप देने के लिए दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण के लिए/अंतिम रूप देने के लिए समय को संबंधित प्राधिकारी के द्वारा मामलों में से किसी को भी विस्तारित नहीं किया गया था। इस मामलों में औसत विलम्ब 1160 दिनों का था।

<sup>47</sup> दिनांक 13.07.2016 की रिपोर्ट

<sup>48</sup> बंगलोर एसीसी, चैन्नई सागर सीमाशुल्क, हैदराबाद एसीसी, कानपुर, कोलकत्ता, मुम्बई एनसीएच, मुम्बई जेएसीएच, नई दिल्ली एसीसी, नोएडा, पडपडगंज आई सीडी एण्ड अन्य आईसीडीएस- दिल्ली, विशाखापट्टनम्।

<sup>49</sup> मैसर्स/भारत हैवी इलेक्ट्रीकल्स लि. और आठ अन्य आयातकर्ता।

<sup>50</sup> मैसर्स पैराएक्स इंडिया प्रा. लि.



विलम्ब के कारणों की समीक्षा करने पर पता चला कि आठ मामलों में, दस्तावेजों की प्राप्ति के बावजूद कोई कार्रवाही नहीं की गयी थी जबकि तीन मामलों में दस्तावेजों को प्राप्त करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, दो मामलों में, सीमा शुल्क प्राधिकारियों से बिलों की प्रविष्टि के आकलन को अन्तिम रूप देने के संबंध में जहां आयातकर्ताओं के द्वारा परियोजना आयात माल आयतित किये गये थे में उत्तर की गैर-प्राप्ति के कारण अन्तिमकरण लम्बित था।

इस प्रकार, परियोजना संविदा मामलों को अन्तिम रूप देने के लिए घटना क्रम का गैर-अनुपालन न केवल बोर्ड के अनुदेशों के विपरीत था लेकिन यह भी परियोजना आयातों के अन्तर्गत शुल्क रियायत के माध्यम से लाभ लिये गये ₹ 30.76 करोड़ के राजस्व के गैर-समाधान-विवरण के परिणामस्वरूप था।

मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित है (दिसम्बर 2016)

(ii) चैन्नई समुद्र सीमा शुल्क कमिश्नरी के तहत पांच अन्तिम रूप दिये हुए मामलों में (सीआईएफ ₹ 73.46 करोड़) संविदा को अन्तिम रूप देने में औसत विलम्ब 380 दिनों का था। एक मामले में, टीआरएस के तहत एअर कार्गो, चैन्नई के माध्यम से किये गये आयात से संबंधित विलम्ब दो वर्षों का था और बीईस को एअर सीमाशुल्क द्वारा अन्तिम रूप दिया जाना था।

टीआरएस मामलों में, अन्तिमकरण में विलम्ब हो गया था जैसा कि संबंधित बंदरगाहों के द्वारा जहां टीआरएस पंजीकृत है। प्रविष्टि बिलों को अन्तिम रूप दिया जाना आवश्यक है। संविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब से बचने के लिए प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त, ₹ 2,306.99 करोड़ के सीआईएफ मूल्य सहित 49 संविदाओं में, संविदाओं को अन्तिम रूप देने के लिए 2005 और 2015 के बीच दस्तावेज कमिश्नरी को प्रस्तुत किये गये थे परन्तु कमिश्नरी ने अभी तक संविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया था। इन 49 मामलों में से, 22 संविदाएँ (45 प्रतिशत) पांच वर्षों से अधिक समय से अन्तिमकरण के लिए लम्बित थे।

मंत्रालय का उत्तर परीक्षाधीन है (दिसम्बर 2016)।

(iii) दिल्ली कमिश्नरी के आईसीडी पंडपड़गंज में, एक आयातकर्ता<sup>51</sup> ने हरियाणा के रेवाड़ी में सेफ्टी टेम्पर्ड ग्लास के विनिर्माण करने के पर्याप्त विस्तार करने के लिए, ₹ 26.62 करोड़ की सीआईएफ के तीन प्रोजेक्ट आयात संविदाओं को (दिसम्बर 2004, जुलाई और अगस्त 2005) पंजीकृत किया था। दिसम्बर 2005 में अन्तिम आयात के बाद, आयातकर्ता ने सामाधान-विवरण, बीईस और अन्य प्रासंगिक दस्तावेज जुलाई 2006 में प्रस्तुत किये गये थे। पीएसवी भी फरवरी 2008 में आयोजित की गयी थी।

कमिश्नरी ने इन तीन मामलों को अन्तिम रूप देने में (दिसम्बर 2014) कस्टम के संबंधित अधिकार क्षेत्र कमिश्नर के द्वारा मामलों को अन्तिम रूप देने के लिए समय-सीमा को विस्तारित करने के लिए किसी भी अनुमति को प्राप्त किये बिना छह वर्षों से अधिक का समय लिया था।

राजस्व विभाग द्वारा दी गई आयुक्तालयवार तथ्यात्मक सूचना परीक्षाधीन है (दिसम्बर 2016)।

**सिफारिश: लेखापरीक्षा सिफारिश करता है कि संविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब से बचने के लिए, बंदरगाह के पंजीकरण के लिए टीआरए बंदरगाहों से टीआरए आकंलन (बीईस) के इलेक्ट्रॉनिक संचरण की सम्भावना की तलाश द्वारा बोर्ड अन्य बंदरगाहों के माध्यम से प्रभावित आयातों को मॉनीटर करने और प्रक्रिया को सरल एवं कारगर बनायेगा।**

बोर्ड ने बहिर्गमन बैठक के दौरान बताया था (19 दिसम्बर 2016) कि पीआईआर में परिवर्तन के आधार पर एक परियोजना प्रबंधक मापक, बंदरगाह पंजीकरण के लिए टीआरए बंदरगाहों से टीआरए कर निर्धारण (बीईस) के इलेक्ट्रॉनिक संचरण सहित 1.5 आईसीईएस में विकसित किये जायेंगे।

### 5.5 लेनदेन लागत

लेन-देन लागत में, घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय दरों पर क्रेडिट की अंतर लागतें, प्रक्रियात्मक विलम्ब उदाहरणार्थ-कस्टम निकासी के लिए समय और कार्गो हैंडलिंग, सड़क, रेल, बंदरगाह, विमान पतन की खराब-संयोजकता के कारण परिवहन में विलम्ब/परिवहन की लागतें, नकदी सुरक्षा, कार्यरत पूंजी

<sup>51</sup>मैसर्स असाही इंडिया ग्लास लि.

आवश्यकता आदि सहित आवश्यक निधियों की लागत और अनुपालन की लागत यथा प्रायोजन प्राधिकारी से संस्तुतियों की आवश्यकता, माल की मूल्य के 2 प्रतिशत की राजस्व जमा के साथ-साथ अस्थायी शुल्क बॉन्ड, समाधान-विवरण को जमा करना, कस्टम द्वारा कार्य-स्थल का सत्यापन आदि सम्मिलित है।

यद्यपि पीएचडीसीसीआई<sup>52</sup> द्वारा सर्वेक्षण किया गया और यह प्राक्कलित किया गया कि इस योजना के अन्तर्गत कुल परियोजना आयातों की लेन-देन लागतें 5-14 प्रतिशत तक की थीं जो कि सर्वेक्षण के उत्तरदाताओं के द्वारा उद्धृत एक बड़ी समस्या है।

**तालिका. 11: उद्योग खंड के अनुसार संत्यवहार लागतों का ब्रेक-अप**

क्रम. सं.	शीर्ष	बडे (प्रतिशत में)		मध्यम (प्रतिशत में)	औसत (प्रतिशत में)
		सार्वजनिक	निजी		
1	अन्तर्राष्ट्रीय और घरेलु दरों पर क्रेडिट की अंतर लागतें	2	3	3	2.7
2	प्रक्रियात्मक विलम्ब उदाहरणार्थ-कार्गो हैंडलिंग और कस्टम मंजूरी के लिए समय	1-2	2	2-3	1.6
3	सड़क, रेल, बंदरगाह, विमानपतन की खराब संयोजकता के कारण परिवहन की लागतें/परिवहन में विलम्ब	1-2	1-2	1-2	1
4	नकदी सुरक्षा, कार्यरत पूंजी आवश्यकता आदि सहित आवश्यक निधियों की लागत	-	4	6	3.3
5	अनुपालन की लागत यथा प्रायोजन प्राधिकारी से संस्तुतियों की आवश्यकता, माल के मूल्य के 2 प्रतिशत के राजस्व जमा के साथ-साथ अस्थायी शुल्क बॉन्ड, समाधान-विवरण का जमा, कस्टम के द्वारा कार्यस्थल का सत्यापन आदि	-	1	2	1
<b>कुल</b>		<b>5</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>9.6</b>

स्रोत: पीएचडीसीसीआई, सीटीएच 9801 के अन्तर्गत परियोजना आयातों पर सर्वेक्षण, मई 2016 यथा लघु उपक्रमों का सर्वेक्षण किया गया वे योजना का लाभ नहीं उठा रहे हैं, लघु उपक्रमों के लिए लेन-देन लागतों को निर्धारित नहीं किया जा सकता

जैसा उपरोक्त तालिका में देखा गया, प्रक्रियात्मक विलम्बों पर लागतें जैसे-विचार करने का समय और प्रॉविजनल आकलन के अन्तिमकरण में विलम्ब कुल लेन-देन लागतों का औसत 2 प्रतिशत बनता है। इसके अतिरिक्त, 11

<sup>52</sup>प्रतिवेदन दिनांक 15.07.2016

प्रतिशत पर निजी क्षेत्र के द्वारा सूचित लेन-देन लागते 5 प्रतिशत पर सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के द्वारा सूचित लेन-देन लागतों की तुलना में बहुत अधिक हैं।

पीएचडीसीसीआई सर्वेक्षण के अनुसार, मध्यय और लघु क्षेत्र उत्तरदायियों के फीडबैक से पता चलता है कि सीटीएच 9801 के तहत आयात की प्रक्रिया जटिल हो जाती है यथा-

- I. वे इतने अधिक अनुपालन और थकाऊ प्रक्रिया के साथ बैंको से वित्तीय का प्रबंधन करते हैं।
- II. उनको अधिकतम ₹ 1 करोड़ मानदंडों के अधीन सीआईएफ मूल्य के कम से कम दो प्रतिशत पूरा करना है जो सभी ईकाईयों के लिए व्यवहार्य नहीं है।

यद्यपि, लाभ केवल तीन प्रतिशत है जैसा कि सामान्य आयात के अन्तर्गत शुल्क और उगाही 26.5 प्रतिशत हैं और परियोजना आयात योजना 9801 के अन्तर्गत शुल्क और उगाही 23.5 प्रतिशत हैं। परन्तु लेन-देन लागतें बैंक से प्राप्त वित्त सहित, बीजी के ₹ 1 करोड़ मानदंड लगभग 14 प्रतिशत पर आते हैं। इसलिये लागत-लाभ विश्लेषण सीटीएच 9801 के अन्तर्गत आयात के लिए प्रतिकूल हो गये हैं जब तक कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार से तकनीकी विशेषज्ञता और मशीनरी आयात के लिए कुछ तकनीकी की आवश्यकता है जो कि भारत के साथ तुलना करने में लागत-प्रतियोगी भी है।

मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित है (दिसम्बर 2016)।

**सिफारिश: लेखापरीक्षा सिफारिश करती है कि मंत्रालय परियोजना आयात योजना से जुड़ी उच्च लेन-देन लागत से संबंधित कारकों की समीक्षा करे और अन्य योजनाओं (जैसे ईपीसीजी) की तुलना में योजना के लाभ की तुलना करे।**

बोर्ड ने बहिर्गमन बैठक (19 दिसम्बर 2016) तथा राजस्व विभाग के अपने उत्तर (26 दिसंबर 2016) में कहा कि परियोजना आयात योजना किसी भी निर्यात दायित्व से नहीं जुड़ी है और इसका अपना विशिष्ट लाभ है। अधिनिर्मा की समीक्षा को प्रक्रियात्मक सरलीकरण के उद्देश्य के साथ और आईसीईएस

1.5 में स्वचालन के स्तर को बढ़ाने के लिए प्रारम्भ किया जायेगा। इससे लेन-देन लागत में कमी आ जायेगी।

### 5.6 योजना की जागरूकता

पीएचडीसीसीआई सर्वेक्षण से पता चला है कि प्रतिवादियों के बीच, सीटीएच 9801 के अन्तर्गत बड़े उपक्रम परियोजना आयात योजना से सबसे अधिक 14 प्रतिशत अवगत है जबकि बड़े आयातकर्ताओं से प्रतिवादियों ने 10 प्रतिशत योजना का लाभ उठाया था। मध्यम उपक्रमों में से, केवल 5 प्रतिशत प्रतिवादी ही योजना से अवगत हैं जबकि केवल 2 प्रतिशत ने इसका लाभ उठाया। दूसरी ओर लघु उपक्रमों से उत्तरदायी, बहुत कम इस योजना से अवगत थे (2 प्रतिशत) जबकि सर्वेक्षण के अनुसार, किसी ने भी योजना का लाभ नहीं लिया है।

**तालिका सं.. 12: इस योजना के बारे में अवगत प्रतिवादी फर्मों का प्रतिशत और इसका लाभ उठाना**

क्रम. सं.	परिचालन के मापन	योजना के बारे में जागरूकता (प्रतिशत में)	योजना का लाभ उठाना (प्रतिशत में)
1	बड़े उपक्रम	14	10
2	मध्यम उपक्रम	5	2
3	लघु उपक्रम	2	0

स्रोत: पीटीएच 980, मई 2016 के तहत परियोजना आयात पर पीएचडी अनुसंधान ब्यूरो, सर्वेक्षण., नोट: ऑकड़ों को राउन्डिड ऑफ किया गया है

सर्वेक्षण के अनुसार, सर्वेक्षण की गयी ईकाईयों के बीच, केवल 10 प्रतिशत बड़े उपक्रमों और दो प्रतिशत मध्यम उपक्रमों के द्वारा इस योजना को उपयोग करने की सूचना दी गयी थी। 88 सर्वेक्षणों में से किसी भी छोटे पैमाने के उपक्रमों ने इस योजना से लाभ उठाने की सूचना नहीं दी थी।

मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित है (दिसम्बर 2016)

### 5.7 निष्कर्ष

हांलाकि, परियोजना आयात योजना का उद्देश्य आयातों को सुविधा प्रदान कर तीव्र बनाना था, लेखापरीक्षा में पाया गया कि कारक जैसे-बंदरगाहों पर रहने के औसत समय से अधिक, भारी-भरकम दस्तावेज, प्राविजनल आकलन में विलम्ब और प्रक्रियाओं के लिए सरलीकरण के लिए योजना के उद्देश्य का लाभ उठाने के लिए संविदा को अन्तिम रूप दिया गया है।