

कार्यकारी सार

I प्रस्तावना

1. इस प्रतिवेदन में कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 (6) तथा संदर्भित निगमों को शासित करने वाली संविधियों के तहत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के अधिकारियों द्वारा केन्द्रीय सरकारी कंपनियों और निगमों के खातों और अभिलेखों की नमूना जांच के परिणामस्वरूप देखे गए महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।
2. प्रतिवेदन में 13 मंत्रालयों/विभागों के तहत 31 केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सीपीएसई) से संबंधित 53 पृथक आपत्तियां शामिल हैं। मसौदा आपत्तियां संबंधित मंत्रालयों/विभागों के सचिवों को छः सप्ताह की अवधि के अन्तर्गत प्रत्येक मामले में उनके उत्तर/टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए प्रेषित की गई थी, जिनके प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सीपीएसई कार्य कर रही थी। 39 आपत्तियों के उत्तर प्राप्त नहीं हुए थे जबकि इस रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जा रहा था जैसा नीचे पैरा 3 में दर्शाया गया है। पूर्व में, मसौदा आपत्तियां संबंधित सीपीएसई के प्रबंधन को भेजे गए थे, जिनके उत्तर इस प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किए गए हैं।
3. भारत सरकार के निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत सीपीएसई से संबंधित इस प्रतिवेदन में सम्मिलित पैराग्राफ:

मंत्रालय/विभाग (सम्मिलित सीपीएसई)	पैराग्राफों की संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिनके संबंध में मंत्रालय/विभागों के उत्तर प्रतिक्रित हैं
1. रसायन और उर्वरक (एफएसीटी और एमएफएल)	1	1
2. नागर विमानन (एएएसएल, एएआई और एआईएल)	7	6
3. कोयला (बीसीसीएल, सीसीएल, एनएलसी इंडिया लि.)	5	3
4. वाणिज्य और उद्योग (एमएमटीसी और पीईसी लि.)	2	0

5.	वित्त (सेंट बैंक होम फाइनेंस लि., आईएफसीआई इन्फ्रास्ट्रक्चर डिवेलपमेंट लि., इंडिया इन्फ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लि., और ओआईसीएल)	5	5
6.	भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम (भेल और हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लि.)	2	1
7.	आवासन और शहरी कार्य (डीएमआरसी)	1	1
8.	खदानें (हिन्दुस्तान कॉपर लि.)	1	1
9.	पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (वॉमर लॉरी एण्ड कॉ.लि., बीपीसीएल, जीएआईएल (इंडिया), एचपीसीएल, आईओसीएल, ओएनजीसी, ओएनजीसी पेट्रो एडीशन लि.)	13	8
10.	विद्युत एनटीपीसी लि., एनटीपीसी सेल पॉवर कॉ.प्रा. लि. पीजीसीआईएल)	3	3
11.	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग (एनएचएआई)	8	5
12.	इस्पात (सेल)	4	4
13.	वस्त्र (एनएचडीसी)	1	1
कुल		53	39

4. लेखापरीक्षा आपत्तियों का कुल वित्तीय प्रभाव ₹4578.15 करोड़ है।
5. इस रिपोर्ट में पृथक लेखापरीक्षा आपत्तियां मुख्य रूप से निम्नलिखित प्रकृति की हैं:
 - ❖ 14 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित किए गए ₹730.53 करोड़ ठेके के नियमों निर्देशों, प्रक्रियाओं; नियम और शर्तों आदि का अननुपालन।
 - ❖ 18 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹1917.70 करोड़ के संगठन के वित्तीय हित की गैर सुरक्षा।

- ❖ 19 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹1894.40 करोड़ का दोषपूर्ण/अपूर्ण नियोजन।
 - ❖ 02 लेखापरीक्षा पैराग्राफों में सम्मिलित ₹35.52 करोड़ की अपर्याप्त/अपूर्ण मॉनिटरिंग।
6. लेखापरीक्षा के बताने पर सीपीएसई के द्वारा "वसूली और सुधार/परिशोधन" पर एक अध्याय प्रतिवेदन में शामिल है। अध्याय में दो पैराग्राफ शामिल किये गए हैं अर्थात् (क) लेखापरीक्षा के बताने पर 20 सीपीएसई द्वारा की गई ₹72.10 करोड़ की वसूलियां तथा (ख) लेखापरीक्षा के बताने पर 4 सीपीएसई द्वारा किये गए सुधार/परिशोधन।

II इस प्रतिवेदन में दिए गए कुछ महत्वपूर्ण पैराग्राफों की मुख्य बातें निम्नानुसार हैं:

इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर फाइनेंस कंपनी लिमिटेड (आईआईएफसीएल) में जेपी इंफ्राटैक लिमिटेड को ₹900 करोड़ का ऋण स्वीकृत करते समय नोएडा और आगरा के बीच 165 कि.मी एक्सप्रेस वे के साथ 2500 हेक्टेयर भूमि के रियल एस्टेट विकास से अपेक्षित राजस्व का वास्तविक रूप से आकलन करने में विफल रहा यद्यपि परियोजना में रियल एस्टेट घटक अपनी व्यवहार्यता के लिये महत्वपूर्ण था। आईआईएफसीएल ने उस समय भी ऋण स्वीकृत और संवितरित किया जब रियल एस्टेट उद्योग दबाव में था और परियोजना का रियल एस्टेट विकास, ओखला पक्षी अभ्यारण्य के 10 कि.मी के दायरे के आस-पास निर्माण कार्य पर नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल द्वारा प्रतिबंध होने के कारण ठप था। आईआईएफसीएल ने पूर्व प्रतिबद्धता शर्त में भी अनुचित रूप से छूट दी और परियोजना कंपनी के गंभीर वित्तीय संकट का सामना करने के बावजूद भी लोन की राशि संवितरित की। इससे ₹1089.89 करोड़ के देय की अनिश्चित वसूली हुई।

(पैरा 5.3)

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा एलपीजी वितरकों को दिए गए कमिशन में दो घटक नामतः स्थापना लागत तथा डिलीवरी प्रभार शामिल थे। डिलीवरी प्रभार उन ग्राहकों पर प्रभारित नहीं किया जाना था जो वितरक के परिसर से सिलिंडर प्राप्त करते थे अतः उपभोक्ताओं द्वारा भुगतान की गई कीमत से इसे निकाल दिया जाना चाहिए था। इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा इसके राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरक (आरजीजीएलवी) वितरकों को एलपीजी की खुदरा बिक्री कीमत की सूचना देते समय डिलीवरी प्रभार को न निकाले जाने के परिणामस्वरूप उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ा और अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 के दौरान आरजीजीएलवी के वितरकों को ₹280.45 करोड़ तक अनुचित लाभ मिला।

(पैरा 9.6)

ऑरिएण्टल इन्श्योरेंस कंपनी लिमिटेड द्वारा ग्रुप हेल्थ इश्योरेंस पॉलिसी जारी करते समय किए गए दावों तथा अन्य व्ययों को कवर करने के लिए पर्याप्त प्रीमियम प्रभारित करने के वित्त मंत्रालय द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की सामान्य बीमा कम्पनियों को जारी दिशानिर्देशों के अनुपालन के परिणामस्वरूप 2014-15 से 2016-17 के दौरान ₹145.26 करोड़ तक कम प्रीमियम प्रभारित हुआ।

(पैरा 5.5)

दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (डीआईएएल) ने मंकी फार्म, महिपालपुर, नई दिल्ली में केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) को आवास उपलब्ध कराने हेतु काल्पनिक आधार पर अर्थात् किसी लागत के बिना उपलब्ध कराए गए आवास के संबंध में किराए के प्रति यात्री सेवा फीस (सुरक्षा घटक) उंचत खाता में ₹115.63 करोड़ (31 मार्च 2016 तक) की राशि प्रभारित की थी। काल्पनिक आधार पर सीआईएसएफ आवास के लिए सीआईएसएफ हेतु किराया प्रभारित करना राज्य सहायता करार के प्रावधानों तथा यात्री सेवा फीस (सुरक्षा घटक) के लेखा/लेखापरीक्षा हेतु मानक प्रचालन प्रक्रिया के विरुद्ध था। इसके परिणामस्वरूप पीएसएफ (एससी) उंचत खाता में ₹115.63 करोड़ का घाटा हुआ।

(पैरा 2.3)

मै. कंकास्ट इंफ्राटैक लिमिटेड द्वारा निगमित चार विशेष उद्देश्य साधन कंपनियों को ऋण स्वीकृत करने हेतु आंतरिक क्रेडिट मूल्यांकन के समय आईआईएफसीएल ने चार परियोजनाओं के लिए मुख्य प्रमोटर की वित्तीय एवं निष्पादन क्षमताओं के प्रति विभिन्न जोखिम स्कोर दिए थे यद्यपि यह समान सूचना पर आधारित थे। इसके कारण तकनीकी और वित्तीय रूप से कमजोर प्रमोटर को ऋण संस्वीकृत हुआ। भारतीय रिजर्व बैंक के दिशानिर्देशों का पालन किए बिना ऋण के संवितरण के कारण परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के अनुपात में निधि जारी नहीं हुई। अंततः परियोजनाएं रद्द कर दी गईं और ₹76.46 करोड़ का ऋण संवितरण बढ़े खाते में डाला गया।

(पैरा 5.4)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने ₹279.14 करोड़ की लागत पर जून 2010 में राष्ट्रीय राजमार्ग-67 के करूर-कोयम्बटूर सैक्शन के सुदृढीकरण तथा अद्यतन से संबंधित परियोजना पूर्ण की थी। ₹7.35 करोड़ की लागत पर दो टोल प्लाजा निर्मित किए गए थे और टोल संग्रहण शुरू करने हेतु दिसंबर 2014 में गजट अधिसूचना जारी की गई थी।

तथापि, दिनांक दिसम्बर 2013 की अधिसूचना के नियम 4(11) के अनुसार, एनएचएआई को स्ट्रेच पर महत्वपूर्ण सुधार करने के निदेश देते हुए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त (मार्च 2015) निर्देशों के परिणामस्वरूप टोल एकत्रीकरण शुरू नहीं किया गया। इस तथ्य के बावजूद कि एनएचएआई ने पहले से ही महत्वपूर्ण सुधार किए थे जैसा कि दिसम्बर 2013 की अधिसूचना में परिभाषित है, इसने इस तथ्य को मंत्रालय की सूचना में नहीं लाया और टोल एकत्रीकरण शुरू नहीं करने के मंत्रालय के निर्देश का अनुपालन किया। इसके परिणामस्वरूप 31 जनवरी 2015 अर्थात् टोल एकत्रीकरण शुरू करने की निर्धारित तिथि से 31 दिसम्बर 2017 तक ₹142.28 करोड़ की राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 11.8)

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने राष्ट्रीय राजमार्ग-5 के विजयवाड़ा-गुंडुगोलानु सैक्शन के छह लैनिंग के लिए एक रियायत समझौता (सीए) किया (मार्च 2012)। चूंकि छूट प्राप्तकर्ता ने अगस्त 2016 तक कार्य शुरू नहीं किया था, एनएचएआई ने 26 अगस्त 2016 को छूट प्राप्तकर्ता को निष्कासन की सूचना दी। उस समय तक, परियोजना माइलस्टोन की गैर-प्राप्ति के कारण हानियाँ (₹79.82 करोड़) और अनुरक्षण बाध्यताओं के कारण हानियाँ (₹19.45 करोड़) के परिणामस्वरूप ₹99.27 करोड़ की राशि छूट प्राप्तकर्ता से प्राप्य हो गई थी। यद्यपि, छूट प्राप्तकर्ता द्वारा जमा की गई ₹84.20 करोड़ की निष्पादन बैंक गारंटी और एस्करो लेखे में ₹56.08 करोड़ के सावधि जमा के रूप में एनएचएआई के पास प्रतिभूति थी, इसने न बैंक गारंटी की नकदी कराई, न ही एस्करो खाते से बकायों की वसूली की। परिणामस्वरूप, समझौते के लागू प्रावधानों के अनुसार, ब्याज सहित ₹99.27 करोड़ की हानियाँ बगैर-वसूली के रहीं (नवम्बर 2017)।

(पैरा 11.1)

आंध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 7 पर वर्तमान दो-लेन भाग को चार लेन भाग में चौड़ा करने से संबंधित चार परियोजनाओं के संबंध में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने रियायत समझौते (मार्च 2006 से सितम्बर 2007 तक) किए। परियोजनाएँ मार्च 2009 से जून 2010 के बीच पूरी की गईं। जैसा कि रियायत समझौतों में अनुबंधित किया था, छूट प्राप्तकर्ताओं ने परियोजनाओं के समापन के पाँच वर्षों के भीतर सड़कों की वीयरिंग सतह के नवीनीकरण से संबंधित कार्य शुरू नहीं किया। नवीनीकरण कार्य तीन परियोजनाओं में विलंब से समाप्त हुआ और एक परियोजना में अब भी पूरा किया जाना था। तथापि, विलम्बित/पूरे नहीं किए गए कार्य के लिए

समझौतों के तहत ₹85.19 करोड़ की राशि की हानियाँ एनएचएआई छूट प्राप्तकर्ताओं से वसूलने में असफल रहा।

(पैरा 11.2)

बोली की वैध अवधि के भीतर इण्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा पाईपलाइन परियोजना के लिए निविदा के गैर-निर्धारण के परिणामस्वरूप न्यूनतम बोलीदाता ने प्रस्ताव की वैध अवधि को बढ़ाने से मना कर दिया जिसके परिणामस्वरूप पुनः निविदा हुई। पुनः निविदा के आधार पर कार्य देने के परिणामस्वरूप ₹63.86 करोड़ की अतिरिक्त लागत आयी।

(पैरा 9.7)

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल) उपभोक्ताओं की ऊर्जा आवश्यकता को पूरा करने के लिए कोयले के खनन, वाशिंग एवं वितरण में कार्यरत कोल इंडिया लिमिटेड की कोयला उत्पादन सहायक कम्पनियों में से एक है। बीसीसीएल स्टील ग्रेड कोयले का खनन करता है जो कि कीमती है, अधिक राजस्व लाता है और न्यूनतम राख भाग (18 प्रतिशत से कम) के कारण बिना वाशिंग के बेचा जाता है। बीसीसीएल ने तथापि उपभोक्ताओं को सीधे तौर पर स्टील ग्रेड कोयले की आपूर्ति करने के बजाय 2013-14 से 2015-16 के दौरान इसकी चार वाशरीज़ में निम्नतम वाशरी ग्रेड कोयले के साथ स्टील ग्रेड कोयले को मिलाया। इसके परिणामस्वरूप एक कंसरवेटिव आधार पर ₹95.09 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 3.1)

भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (बीसीसीएल), ओपन कास्ट और अंडरग्राउन्ड खदानों से कोयले के खनन में कार्यरत कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की एक सहायक कम्पनी है। बीसीसीएल की ओपनकास्ट खदानों में हैवी अर्थ मूविंग मशीनों जैसे कि शोवेल, डम्पर, डोजर्स आदि की सहायता से विभागीय उत्पादन किया जा रहा था। बीसीसीएल ने उसी क्षमता के डम्पर्स के प्रतिस्थापन से 35 टन क्षमता (दिसम्बर 2013 से जनवरी 2014) वाले 100 टिपर्स की खरीद की। ऐसे परिवर्तन की तकनीकी व्यवहार्यता के निर्धारण के बिना और ऐसे परिवर्तन की औचित्य पर तकनीकी दृष्टिकोण प्राप्त किए बिना डम्पर्स के प्रतिस्थापन के लिए टिपर्स खरीदने के निर्णय के परिणामस्वरूप नये खरीदे गए टिपर्स की खराब उपयोगिता हुई। इसके परिणामस्वरूप ₹79.59 करोड़ का अनुचित व्यय हुआ।

(पैरा 3.2)

नागालैंड पल्प एंड पेपर कंपनी लिमिटेड (एनपीपीसीएल), जो हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल), की सहायक कंपनी है को बीआईएफआर द्वारा अगस्त 1998 में रूग्ण औद्योगिक कंपनी घोषित किया गया था। सरकार ने जून 2013 में एनपीपीसीएल का पुनरुत्थान पैकेज स्वीकृत किया। तदनुसार, एचपीसीएल को प्रमोटर कंपनी होने के कारण स्वीकृत निधि का उचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिये एस्करो अकाउंट तंत्र का पालन करने के निर्देशों सहित, एनपीपीसीएल की पुनरुत्थान योजना क्रियान्वित करने के लिये सरकार से ₹100 करोड़ प्राप्त हुये (सितम्बर 2013)। निधि की स्वीकृति करते समय, सरकार ने अनिवार्य रूप से स्पष्ट किया कि किसी भी परिस्थिति में कोई भी निधि दूसरे कार्य में नहीं लगाई जायेगी और स्वीकृति जारी होने की तिथि से एक वर्ष की अवधि के अंदर एचपीसीएल द्वारा उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि एनपीपीसीएल में पुनरुत्थान पैकेज के क्रियान्वयन पर ₹47.63 करोड़ की राशि का उपयोग किया गया था और ₹52.37 करोड़ की शेष राशि एचपीसीएल द्वारा दूसरे कार्य में लगाई गई। सरकार के आदेशों का उल्लंघन करते हुए न तो एस्करो खाते तंत्र का पालन किया गया था और न ही एचपीसीएल द्वारा उपयोगिता प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया गया था। अनुचित होने के साथ-साथ राशि का दूसरे कार्य में उपयोग होने से एनपीपीसीएल की पुनरुत्थान प्रक्रिया का क्रियान्वयन प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ।

(पैरा 6.2)

केन्द्रीय टैंक फार्म (सीटीएफ) के अंकलेश्वर क्षेत्र-1 के गैस कंप्रेशन प्लांट (जीसीपी) में लगे तीन कंप्रेसर में से 1.17 एलसीएमडी क्षमता वाले एक कंप्रेसर में जुलाई 2014 में काफी खराबी आ गई। इंजन में खराबी का पता लगाने के लिये निराकरण और टेंडरिंग में विलंब के कारण, इंजन खराब होने की तिथि से एक वर्ष बाद (जून 2017) में ही बदला जा सका। इसी बीच, सीटीएफ में प्राप्त संबंधित गैस को कंप्रेस करने के लिये दिसम्बर 2014 तक वैकल्पिक व्यवस्था की जानी चाहिये थी। तथापि, कंपनी ने नवम्बर 2015 में कंप्रेसर किराये पर लेने के लिये कार्रवाई शुरू की और मार्च 2016 में गैस कंप्रेसर लगा। ऑयल और नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा लो प्रेशर गैस कंप्रेसर किराये पर लेने में विलंब के कारण गैस की परिहार्य फ्लेरिंग हुई और परिणामस्वरूप मार्च 2015 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान ₹9.83 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 9.10)

सेंट बैंक होम फाइनेंस लिमिटेड (सीबीएचएफएल) ने एकल उधारकर्ता को लोन स्वीकृत और वितरित करते समय अपनी स्वयं की निर्धारित क्रेडिट नीति का पालन नहीं किया। दस्तावेज जिनके आधार पर लोन स्वीकृत किया गया था उनमें कमियां थी जिनको ध्यान में नहीं रखा गया था। पर्याप्त सुरक्षा जमा और उधारकर्ताओं की पुनर्भुगतान की क्षमता

की जांच किये बिना लोन स्वीकृत किये गये थे। उधारकर्ताओं की ऋणग्रस्तता, ऋण पात्रता और क्रेडिट जोखिम को उचित रूप से सुनिश्चित नहीं किया गया था। जिसके कारण लोन खाते एनपीए हुए और बाद में बड़े खाते में डाला गया।

(पैरा 5.1)

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को देश में हवा में और सतह पर दोनों में नागर विमानन के बुनियादी ढांचे को बनाने, उन्नयन, रखरखाव और प्रबंधन हेतु जिम्मेदारी सौंपी गई है। एएआई 137 हवाई अड्डों का संचालन करता है (अंतर्राष्ट्रीय, घरेलू, रक्षा हवाई अड्डों पर सीमा शुल्क और सिविल एन्कलेव सहित)। एएआई, हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण कर रहा है और हवाई अड्डों पर विश्व स्तरीय सुविधाएँ प्रदान करने हेतु निर्माण और मरम्मत एवं रखरखाव कार्य कर रहा है। लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2016-17 तक लगभग 5 वर्षों के लिये, अपने उत्तरी क्षेत्र में एएआई द्वारा निष्पादित 18 निर्माण कार्य ठेके जो 10 करोड़ से अधिक के थे में से 11 की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एएआई द्वारा निष्पादित परियोजनाओं में कार्य प्रदान करने से पूर्व बाधा के बिना पूर्ण भूमि की अनुपलब्धता, डीजीसीए से अनिवार्य क्लीयरेंस और अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब और कार्य के लिये पहले से ही चयनित स्थल में परिवर्तन के कारण अधिक समय लगा। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एएआई ने अपने आंतरिक संसाधनों का प्रयोग करते हुये अव्यवहार्य एयरपोर्ट परियोजनाओं का निर्माण कार्य भी लिया। यह 'पॉलिसी ऑन एयरपोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर' के प्रावधानों का उल्लंघन था (नवम्बर 1997)। निविदा आमंत्रण नोटिस, ठेकेगत प्रावधानों और एएआई निर्माण कार्य मैनुअल के प्रावधानों की शर्तों का एएआई के प्रबंधन द्वारा पालन न किये जाने के मामले भी देखे गये थे, जो निर्माण कार्य के अप्रभावी प्रबंधकीय नियंत्रण को दर्शाता है।

(पैरा 2.2)

एयरलाइन एलाइड सर्विसेज़ लिमिटेड (एएएसएल) घरेलू बाजार में परिचालन करता है और इसके नेटवर्क के लिये फीडर एयरलाइन के रूप में अपनी मूल कंपनी, एयर इंडिया के साथ सहक्रियाता के आधार पर टियर 2 और टियर 3 शहरों के बीच कनेक्टिविटी प्रदान करता है। कंपनी को देश के पूर्वोत्तर और अन्य भागों में अपने संचालन के लिये व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (वीजीएफ) प्राप्त हुआ। कंपनी ने 26 रूटों के लिये नागर विमानन मंत्रालय द्वारा घोषित (अक्टूबर 2016) क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना के अंतर्गत अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया जिसके प्रति, 15 रूटों पर, जहां किसी भी बोलीदाता ने बोली प्रस्तुत नहीं की, वहां एएएसएल को ठेका दिया गया था। एएएसएल ने 31 मार्च 2017

तक ₹1746 करोड़ की हानि संचित की और उसकी निवल संपत्ति कम हुई और (-) ₹1344 करोड़ हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कम्पनी द्वारा व्यय की गई हानियां तथा इसकी नकारात्मक निवल कीमत पट्टाधारित एयरक्राफ्ट की आर्थिक व्यावहारिकता के निर्धारण का अभाव, पॉयलटो की कमी तथा स्पेयर के अभाव की वजह से एयरक्राफ्ट की महंगी ग्राउंडिंग के कारण हो सकती थी। सहायक अनुबंध के अभाव तथा इंजन अनुबंध जारी करने के परिणामस्वरूप एयरक्राफ्टों की दीर्घकालीन ग्राउंडिंग तथा संभावित राजस्व हानियों के अलावा ₹29.63 करोड़ के निष्फल पट्टा किराए का भुगतान हुआ। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि व्यावहारिकता अन्तर निधियन के भुगतान को संचालित करने वाले अनुबंधों में अपर्याप्त प्रावधानों के परिणामस्वरूप राज्य सरकारों, उत्तर पूर्वी परिषद तथा अन्य एजेंसियों से ₹72.95 करोड़ देय बकाया हुआ। एयरक्राफ्टों के अनुरक्षण में कमियां तथा अनुरक्षण के लिए मान्य एजेंसियों की सलंगनता में विफलता के परिणामस्वरूप पुनः वितरण शर्तों को पूरा नहीं किया गया तथा कम्पनी को बीच की अवधि के दौरान महंगी खरीद, एयरक्राफ्ट के पट्टाकार के साथ लम्बे विवाद तथा ₹22.73 करोड़ के निष्फल पट्टा किराया भुगतान के लिए मजबूर किया गया। इसके परिणामस्वरूप पट्टाकार द्वारा अनुरक्षण रिजर्व की महत्वपूर्ण राशि का अवरोधन हुआ।

(पैरा 2.1)

पावर ग्रिड कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड अक्टूबर 1998 में टेलीकॉम व्यवसाय में बदल गई थी। कम्पनी द्वारा टेलीकॉम व्यवसाय में बदलना प्रशंसनीय था तथा कम्पनी को दो महत्वपूर्ण सेवा क्षेत्रों अर्थात् पावर तथा टेलीकॉम में परिचालन करने में सक्षम बनाता था। यद्यपि, कम्पनी टेलीकॉम व्यवसाय में प्रक्षेपित बाजार शेयर को प्राप्त नहीं कर सकी तथा यद्यपि व्यवसाय 2009-10 से लाभ अर्जित कर रही है तथापि इसे अभी भी भुगतान करना है जो 2007 से अपेक्षित था कम्पनी द्वारा अनुसरित मूल्य निर्धारण कार्यप्रणाली में कमियां थी। अधिक क्षमताओं के लिए टैरिफ को स्कैल अप करने के लिए अपनाए गए बहुलीकरण कारक कम थे जिसने राजस्व को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। ठेको का उपयोग करने के अपरिहार्य अधिकार का मूल्य निर्धारण करना विभिन्न ठेको के लिए लागू विभिन्न प्रक्रियाओं के साथ असंगत था जिससे व्यवसाय हेतु कम राजस्व हुआ। सीलिंग टैरिफ पर कम्पनी द्वारा दी गई छूट न तो पारदर्शी थी न ही गैर-पक्षपाती थी। टेलीकॉम व्यवसाय के लिए ट्रांसमिशन परिसम्पत्तियों का उपयोग करने के लिए राज्य ट्रांसमिशन उपयोगिता के साथ राजस्व की शेयरिंग में कमियां देखी गई।

आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹412.88 करोड़ था।

(पैरा 10.3)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों ने कुल 101598 एकड़ भूमि उपलब्ध थी। सेल के अधीन उपलब्ध भूमि का केवल 48.15 प्रतिशत शीर्षक विलेख प्राप्त किया। एक इस्पात संयंत्र के अधीन सम्पूर्ण भूमि के लिए शीर्षक विलेख नहीं थे। लेखापरीक्षा ने नोट किया कि 4016 एकड़ भूमि अतिक्रमण के तहत थी जबकि 16492 एकड़ खाली थी तथा 31 मार्च 2017 तक अप्रयुक्त थी। इसके अलावा, 8500 एकड़ भूमि पट्टे के अन्तर्गत थी। लगभग 50 प्रतिशत अतिक्रमित भूमि को एक इस्पात संयंत्र द्वारा रखा गया था।

जुलाई 2015/2016 में बोर्ड के निर्देशों के बावजूद अतिक्रमण को रोकने के लिए कोई संकेत बोर्ड/बार्बड वायर फेंसिंग/चारदीवारी संस्थापित/निर्मित नहीं की गई। यद्यपि वह इससे परिचित थी तथा संपत्ति अदालत द्वारा निष्कासन आदेश पारित कर दिए गए थे, फिर भी कम्पनी ने अतिक्रमणों को हटाने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए। कई मामलों में, कम्पनी के वर्तमान पट्टेदारों ने पट्टा भूमि के बाहर अतिक्रमण कर लिया और ऐसे कई मामले देखे गए जहाँ पट्टेदार प्रतिबंधित व्यापार या अनधिकृत निर्माण कर चुके थे। कम्पनी कई पट्टेदारों से साथ औपचारिक पट्टा समझौता करने तथा कई अन्य मामलों में वर्तमान पट्टे के नवीकरण में भी असफल रही।

31 मार्च 2017 को पांच एकीकृत स्टील संयंत्र में टाऊनशिप में 122814 क्वाटर थे जिनमें से 13.48 प्रतिशत या तो खाली, क्षतिग्रस्त या अनधिकृत कब्जे के अंतर्गत थे। 31 मार्च 2017 तक ₹144.87 करोड़ की राशि का संपदा बकाया शेष था जिसमें से ₹94.94 करोड़ निजी पार्टियों से बकाया थे। अपने कर्मचारियों से बिजली एवं पानी प्रभारों की वसूली का निर्णय स्टील प्लांटों द्वारा पूरी तरह कार्यान्वित नहीं किया गया था। 2014-17 के दौरान चार स्टील प्लांट में अधिमानों की अधिकता में प्रेषण एवं वितरण हानियों के परिणामस्वरूप ₹371.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। संपत्ति कर के वसूली न किये जाने के कारण दो स्टील संयंत्रों ने अपने कर्मचारियों/तीसरे पक्षों को क्रमशः ₹36.27 करोड़ और ₹6.69 करोड़ के अनुचित लाभ प्रदान किये।

लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹596.18 करोड़ परिगणित किया गया।

(पैरा 12.3)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) स्टील उत्पादन की प्रक्रिया के दौरान ब्लूम और रैल्स रेल/रॉड/काँयल की कटिंग, टार, बेनज़ोल आदि द्वीतियक और उप-उत्पादन का उत्पादन करता है जिनका भंडारण तथा निपटान समयानुसार, कार्यसाधक और पारदर्शी, कम्पनी की रिटर्न को अधिकतम करने हेतु करना चाहिए। ये उत्पाद समय पर सेल कॉर्पोरेट मेटेरियल मैनेजमेंट ग्रुप (सीएमएमजी) द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार

संबंधित स्टील संयंत्र के मार्केटिंग विभागों द्वारा ई-ऑक्शन, टेंडर, फिक्स्ड प्राईस और अंतर-संयंत्र अंतरण द्वारा बेचे जाते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इन उत्पादों की नीलामी के लिए आरक्षित मूल्य अक्सर अवास्तविक थे जिसके कारण बार-बार नीलामी तथा कम्पनी को संभावित हानि हुई। निर्धारित मूल्यों पर सामग्री बेचने के मामले में, मूल्यों को ई-नीलामी के माध्यम से खोजे गए मूल्यों पर विचार किए बिना अविवेकपूर्ण ढंग से निर्धारित किया गया। द्वीतीयक/उप-उत्पाद के निपटान में विलम्ब देखा गया जिसके फलस्वरूप राजस्व के आस्थगन के साथ-साथ गुणवत्ता का हास हुआ। दो इस्पात संयंत्र (आईआईएससीओ तथा दुर्गापुर) में, द्वीतीयक उत्पादों के संग्रहण के लिए पृथक स्टॉकयार्ड नहीं था जिससे उनका प्रमुख उत्पादों में मिश्रण हुआ। बोकारो इस्पात संयंत्र पर डिलीवरी आर्डर तथा वितरण एडवाइस में महत्वपूर्ण कमियां पाई गई जिसे अनधिकृत विपथन तथा सामग्री की कम रिपोर्टिंग की संभावना को खुला छोड़ते हुए प्रबंधन द्वारा स्पष्ट नहीं किया जा सकता था।

नमूना संवीक्षा में द्वीतीयक तथा उप-उत्पाद की बिक्री के संदर्भ में लेखापरीक्षा आपत्तियों का वित्तीय प्रभाव ₹107.19 करोड़ है।

(पैरा 12.2)

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) को वार्षिक रूप से लगभग 15 एमएमटी (मिलियन मेट्रिक टन) कुकिंग कोल की आवश्यकता है जिसमें से 12-13 एमएमटी को या तो ग्लोबल निविदा या दीर्घकालीन अनुबंधों के माध्यम से आयातित किया गया है। कंपनी का कोयला आयात समूह (सीआईजी) कोयले के आयात के लिए ज़िम्मेदार है जबकि परिवहन और शिपिंग विभाग (टीएसडी) आयातित सामग्री के विदेशी परिवहन के लिए पोत किराये पर लेने के लिये ज़िम्मेदार है। 2013-14 से 2016-17 के दौरान वार्षिक कोयला आयात का मूल्य ₹6937 करोड़ से ₹11656 करोड़ था, जो कि कंपनी के पूरे वार्षिक व्यय का 15 प्रतिशत से 22 प्रतिशत (लगभग) था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पिछले सात वर्षों में आयातित कोयले के लिये विक्रेता बेस मुख्यतः अपरिवर्ती रहा है और प्रत्याशित विक्रेताओं से प्राप्त उत्तरों के प्रसंस्करण में काफी विलंब भी हुआ था। यह भी पाया गया कि कंपनी ने कोयले की गुणवत्ता की स्वतंत्र रूप से जांच नहीं की और न ही निरीक्षण एजेंसियों की रोटेशन सुनिश्चित की। वर्तमान केप्टिव खादानों (जितपुर और चासनाला) से अल्प उत्पादन और तसरा कोयला खदान के विकास में विलंब ने आयातित कोयले पर निर्भरता में वृद्धि की। लेखापरीक्षा ने पाया कि आयातित सामग्री को संभालने के लिए टेंडरों का प्रबंधन खराब था। 2012-16 के दौरान पारादीप और हल्दिया में लाइमस्टोन और कोयले के प्रबंधन के लिए कंपनी

द्वारा जारी सभी टेंडरों में प्रतियोगिता में समझौते को नकारा नहीं जा सकता। लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी हैंडलिंग ऐजेंटों से पोत मालिक/रेलवे का उसके द्वारा भुगतान किये गये डीमरेज प्रभार, निष्क्रिय मालभाड़ा और ओवरलोडिंग प्रभारों को वसूलने में असफल रही। पत्तन से स्टील संयंत्र तक कोयले के परिवहन में पारगमन हानि अधिमानों से अधिक थी, पारादीप पत्तन से 2015-16 तथा 2016-17 के दौरान वर्ष में 12 माह में से 8 में अधिकतम हानि हुई।

पैरा में वर्णित लेखापरीक्षा आपत्तियों को वित्तीय प्रभाव ₹319.98 करोड़ है।

(पैरा 12.1)

2011-12 में भारत सरकार ने यार्न आपूर्ति योजना आरंभ की ताकि पात्र हथकरघा बुनकरों को सभी प्रकार का हंक धागा उसी कीमत पर उपलब्ध हो सके जिस कीमत पर मिलों में उपलब्ध होता है जिससे कि हथकरघा बुनकरों को कच्चे माल की नियमित आपूर्ति होती रहे और क्षेत्र की पूर्ण रोजगार क्षमता प्राप्त की जा सके।

राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लिमिटेड उपरोक्त योजना के लिए नामित राष्ट्रीय स्तर की ऐजेंसी है जिसके लिए निगम को 2014-15 से 2016-17 की अवधि में ₹302.72 करोड़ की सहायता राशि प्राप्त हुई थी जिसमें रोड़ परिवहन प्रभार और सेवा प्रभार सब्सिडी भी शामिल है। के दौरान उपरोक्त योजना के कार्यान्वयन की समीक्षा से पता चला कि यार्न आपूर्ति योजना में परिकल्पित उद्देश्यों को पूर्ण रूप से प्राप्त नहीं किया जा सका क्योंकि 2009-10 की जनगणना के अनुसार देश के 23.77 लाख हथकरघों में से योजना के अंतर्गत केवल 4.58 हथकरघों को शामिल किया गया। सब्सिडी का अधिकांश भाग व्यक्तिगत बुनकरों 'जबकि वे देश में 45 प्रतिशत हथकरघों के मालिक है' की अपेक्षा निर्यातकों और बड़ी सहकारी सोसाइटियों को दिया गया। व्यक्तिगत बुनकरों की कम कवरेज के मुख्य कारण समुचित अवसंरचनाओं जैसे डिपो, मोबाइल वैन आदि, योजना के प्रचार और जागरूकता की कमी तथा असमुचित मार्केटिंग सुविधाएँ रही। परिणामतः व्यक्तिगत बुनकर न्यूनतम डिलीवरी समय में निकटतम डिपो से कम मात्रा में धागा खरीदने के लाभ से वंचित रहे और अपने उत्पादों की मार्केटिंग के लिए बड़े बुनकर और हथकरघा सोसाइटियों पर निर्भर रहे।

2014-15 से 2016-17 के दौरान, कंपनी ने हरियाणा और तमिलनाडु में लाभार्थी निर्यातकों को डिपो प्रभार के रूप में ₹53.68 करोड़ की प्रतिपूर्ति की जबकि ये निर्यातक व्यक्तिगत बुनकरों को आगे आपूर्ति देने के स्थान पर यार्न का उपयोग आंतरिक खपत के लिए कर रहे थे। योजना का मॉनीटरिंग तंत्र प्रभावी नहीं था जिसके परिणामस्वरूप यार्न की आपूर्ति में विलंब हुआ।

(पैरा 13.1)