अध्याय XII: पोत परिवहन मंत्रालय

ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

12.1 ड्रेजिंग संविदा के तहत वित्तीय हितों की सुरक्षा नहीं होना

ड्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड कामराजर पोर्ट लिमिटेड के साथ किए गए एक ड्रेजिंग संविदा के तहत अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹18.73 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीसीआईएल) ने कामराजर पोर्ट लिमिटेड (केपीएल) से ₹46.35 करोड़ (₹36.45 करोड़ पूंजीगत ड्रेजिंग के लिए और ₹9.90 करोड़ ड्रेजर के निष्क्रिय समय हेतु प्रभार के लिए) की कुल संविदा फीस पर एन्नोर पोर्ट के चेटिनाड इंटरनेशनल कोल टर्मिनल में अपने कोल बर्थ (सीबी 1 और सीबी 2) के गहरीकरण हेतु एक पूंजीगत ड्रेजिंग संविदा प्राप्त की (18 अक्टूबर 2014)। करार के अनुसार, डीसीआईएल को 16.0 मीटर (मी.) की गहराई तक नरम मिट्टी के 3.00 लाख घन मीटर (घ.मी.) और 16.0 मी. से 18.50 मी. गहराई तक गाढ़ी चिकनी मिट्टी/ कठोर मिट्टी के 7.50 लाख घन मीटर को निकालना था जो 20 *प्रतिशत* अधिक या कम की भिन्नता के साथ 1.05 मिलियन घन मीटर मात्रा बनती थी। संविदा को कार्य प्रदान करने के पत्र (एलओए) जारी करने की तिथि के 30$^{वें}$ दिन से 8 महीने के अंदर अर्थात् 18 जुलाई 2015 तक निष्पादित किया जाना था । संविदा मूल्य के अधिकतम 10 *प्रतिशत* के अधीन संविदा के कुल मूल्य के 0.5 *प्रतिशत* प्रति सप्ताह की दर पर कार्य पूरा होने में विलम्ब हेतु निर्णीत हर्जाने के उदग्रहण के लिए संविदा में प्रावधान था। डीसीआईएल मुलायम मिट्टी हटाने के लिए ट्रेलिंग सक्शन हॉपर ड्रेजर (टीएसएचडी[1]) और गाढ़ी चिकनी मिट्टी/ कठोर मिट्टी को हटाने के लिए कटर-सक्शन ड्रेजर (सीएसडी[2]) का उपयोग करने का प्रयोजन रखती थी। संविदा के समय, केपीएल ने डीसीआईएल का ड्रेजरों की तैनाती के लिए मोबिलाइजेशन/ डीमोबलाइजेशन प्रभारों का भुगतान करने का प्रस्ताव इस आधार पर अस्वीकार कर दिया कि प्रस्तावित ड्रेजर पहले से ही केपीएल के समुद्री तट पर थे। इसके

---

[1] *एक ट्रेलर सक्शन हॉपर ड्रेजर (टीएसएचडी) कार्य करते समय अपने सक्शन पाइप को पीछे छोड़ देता है। पाइप जिसमें ड्रेज ड्रैग हेड फिट किया जाता है, ड्रेज मिटटी को वैसल में एक या एक से अधिक हॉपर में लोड करता है। जब हॉपर भर जाते है, तो टीएसएचडी एक निस्तारण क्षेत्र की ओर जाता है और या तो खोल में दरवाजों के माध्यम से सामग्री को डंप कर देता है या सामग्री को हॉपरो से बाहर पंप करता है।*

[2] *एक कटर सक्शन ड्रेजर (सीएसडी) की सक्शन ट्यूब में सक्शन प्रवेश-मार्ग में एक काटने वाला तंत्र होता है। काटने वाला तंत्र तल की सामग्री को ढीला करता है और इसे सक्शन मार्ग तक पहुँचाता है। ड्रेजड सामग्री को आमतौर पर एक घिसाव-प्रतिरोधी अपकेंद्री पंप के द्वारा सोखा जाता है और या तो एक पाइपलाईन के माध्यम से या एक बार्ज तक डिसचार्ज किया जाता है।*

अलावा, संविदा में निर्धारित था कि निष्क्रय समय को कम करने के लिए, डीसीआईएल को केपीएल की पूर्व-स्वीकृति के साथ सीएसडी को तैनात करना चाहिए।

डीसीआईएल ने तीन महीनों से अधिक की देरी से 30 अक्टूबर 2015 तक ड्रेजिंग संविदा को पूरा किया, और 1.05 मिलियन घन मी. की सहमत मात्रा के प्रति 1.04 मिलियन घन मी. मात्रा ड्रेज की, और ₹36.37 करोड की राशि का दावा किया। चूंकि केपीएल ने सीएसडी को लगाने की अनुमति नहीं दी थी, डीसीआईएल ने संपूर्ण ड्रेजिंग कार्य को पूरा करने के इरादे से एक टीएसएचडी और एक सीएसडी के बजाय तीन टीएसएचडी को लगाया और संविदात्मक शर्तों के अनुसार ₹36.37 करोड़ के प्रति ₹47.58 करोड़ की राशि खर्च की। डीसीआईएल ने संविदा के निष्पादन हेतु ड्रेजरों की तैनाती के लिए मोबीलाइजेशन/ डीमोबीलाइजेशन प्रभारों के लिए ₹3.81 करोड़ की राशि भी खर्च की। इसके अलावा, संविदा के निष्पादन में विलम्ब के कारण, केपीएल ने निर्णित हर्जाने के प्रति ₹3.71 करोड़ की राशि वसूल की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- एलओए जारी करने से पहले, हालांकि डीसीआईएल ने कठोर मिट्टी को हटाने के लिए सीएसडी का उपयोग करने पर विचार व्यक्त किया था, यह संविदा में एक शर्त को शामिल करने पर सहमत हुआ जिसके तहत सीएसडी की तैनाती के लिए केपीएल की पूर्व-स्वीकृति अपेक्षित थी। जब डीसीआईएल ने स्वीकृति मांगी तो केपीएल ने सीएसडी की तैनाती की अनुमति देने से मना कर दिया। परिणामस्वरूप, डीसीआईएल को टीएसएचडी से गाढ़ी चिकनी मिट्टी/ कठोर मिट्टी को निकालना पड़ा, जो नरम मिट्टी को हटाने के लिए थी।
- टीएसएचडी की खराब ड्रेजिंग क्षमता के कारण, डीसीआईएल निर्धारित संविदा अवधि के अंदर संविदा को पूरा नहीं कर सका और उसे ₹3.71 करोड़ का निर्णित हर्जाना वहन करना पड़ा।
- मई 2014 में दोनों पक्षों द्वारा नियम एवं शर्तों को स्वीकार किए जाने के बावजूद, केपीएल ने 18 अक्टूबर 2014 को एलओए जारी किया। इस बीच, डीसीआईएल ने अप्रैल 2014 में अपने टीएसएचडी को हल्दिया में एक और कार्यभार संभालने के लिए डीमोबलाइज किया। इसके बावजूद, डीसीआईएल ने संविदा में मोबिलाइजेशन प्रभारों को शामिल करने पर जोर नहीं दिया।
- इसके अलावा केपीएल द्वारा सीएसडी तैनात करने की अनुमति नहीं देने के कारण, मई 2015 में मौजूदा सीएसडी को सूखे डॉक कार्यों के लिए केपीएल से वापस ले लिया गया था। केपीएल के अनुबंध को निष्पादित करने के लिए, डीसीआईएल ने संविदा की अवधि के दौरान 3 टीएसएचडी तैनात किए। इन ड्रेजरों

के मोबलाइजेशन और डीमोबलाइजेशन के संबंध में, डीसीआईएल ने ₹3.81 करोड़ की राशि खर्च की जिसकी केपीएल द्वारा प्रतिपूर्ति नहीं की गई।

अत:, गाढ़ी चिकनी मिट्टी/ कठोर मिट्टी की ड्रेजिंग के लिए टीएसएचडी को तैनात करने के कारण डीसीआईएल ने कार्य के निष्पादन पर ₹11.21 करोड़ (₹47.58 करोड़ का वास्तविक व्यय घटा ₹36.37 करोड़ संविदा की शर्तों के अनुसार वसूली गई राशि) का अतिरिक्त व्यय वहन किया, साथ ही कार्य को देरी से पूरा करने के लिए ₹3.71 करोड़ और मोबलाइजेशन/ डीमोबलाइजेशन प्रभारों के लिए ₹3.81 करोड़ का निर्णित हर्जाना वहन किया।

प्रबंधन ने बताया (नवम्बर 2019) कि:

- केपीएल सीएसडी को तैनात करने के लिए सहमत नहीं था क्योंकि किनारे पर पंपिग हेतु कोई सुविधा नहीं थी, कोई भूमि-सुधार क्षेत्र नहीं था और शिपिंग के कारण टीएसएचडी द्वारा दोहरी हैंडलिंग के लिए कोई जगह नहीं थी। चूँकि सीएसडी एंकर एवं अन्य सहायक उपकरणों के साथ अधिक स्थान घेरता है, इसलिए यह शिपिंग गतिविधियों और अन्य वाणिज्यिक कार्यों में बाधा बन जाता।
- हालांकि सीएसडी को कठोर मिट्टी की परत को ड्रेज करने के लिए तैनात करने की आवश्यकता थी, डीसीआईएल ने केपीएल के साथ सौहार्दपूर्ण संबंध बनाए रखने के लिए टीएसएचडी को तैनात किया था। परिणामस्वरूप इसमें अतिरिक्त समय और खर्च हुआ।
- डीसीआईएल मोबलाइजेशन और डीमोबलाइजेशन प्रभारों हेतु आग्रह नहीं कर सकता था क्योंकि संविदा में इस प्रकार का कोई खंड नहीं था।

निम्नलिखित के मद्देनजर उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- केपीएल और डीसीआईएल के बीच हुए समझौते में टीएसएचडी और सीएसडी के दोहरे संचालन को निर्धारित नहीं किया गया था। डीसीआईएल संविदा के प्रारंभिक दो महीनों की अवधि में 16 मीटर तक नरम मिट्टी हटाने के लिए टीएसएचडी के उपयोग का विचार रखता था। इसके बाद, यह सख्त मिट्टी/ गाढ़ी चिकनी मिट्टी को हटाने के लिए सीएसडी के उपयोग का इरादा रखता था। डीसीआईएल को सीएसडी की तैनाती की अनुमति देने के लिए केपीएल पर यह समझते हुए दबाव डालना चाहिए था कि सीएसडी के बिना अधिक समय लगेगा और अधिक टीएसएचडी की तैनाती की आवश्यकता होगी। भुगतान की शर्तें भी तद्नुसार होनी चाहिए थी।
- डीसीआईएल ने केपीएल द्वारा एलओए जारी करने में विलम्ब के कारण केपीएल में उपलब्ध ड्रेजरों की अन्य पोर्ट पर ड्रेज कार्यों को करने के लिए पुन: तैनाती की

थी। तथापि, इसने मोबलाइजेशन प्रभारों के भुगतान के लिए संविदा में एक खंड को शामिल करने पर जोर नहीं दिया।

- कार्य प्रदान करने से पूर्व चर्चाओं के दौरान (26 मार्च 2014), चूँकि एन्नोर पोर्ट में निश्चित ड्रेजर उपलब्ध थे, इसलिए केपीएल ने मोबिलाइजेशन/ डीमोबीलाइजेशन प्रभार के भुगतान के लिए सहमति नहीं दी थी। हालांकि, केपीएल द्वारा कार्य आदेश (अक्टूबर 2014) जारी करने में काफी विलम्ब हुआ और डीसीआईएल ने पहले ही अन्य बंदरगाहों के लिए ड्रेजरों की पुन: तैनाती कर दी थी, डीसीआईएल को केपीएल के साथ शर्तों पर फिर से बातचीत करनी चाहिए थी और वहन किए गए मोबिलाइजेशन/ डीमोबीलाइजेशन प्रभारों की प्रतिपूर्ति के लिए मांग करनी चाहिए थी।

मंत्रालय ने बताया (नवम्बर 2019) कि:

- डीसीआईएल आवश्यकता के अनुसार सीएसडी एवं टीएसएचडी दोनों का उपयोग करना चाहता था और मोबिलाइजेशन एवं डीमोबीलाइजेशन प्रभार संविदा दरों में शामिल थे। टीएसएचडी कठोर मिट्टी को हटाने के लिए भी थे।
- चूँकि ड्रेजर्स को ड्रेजिंग के लिए कुशलता से उपयोग किया गया और राजस्व भी अर्जित हुआ, नहीं तो ड्रेजर निष्क्रिय हो जाते, इसलिए ड्रेजिंग की लागत को अतिरिक्त नहीं माना जा सकता है।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए उत्तर स्वीकार्य नहीं है

- डीसीआईएल नरम मिट्टी को हटाने के लिए टीएसएचडी और कठोर मिट्टी/ गाढ़ी चिकनी मिट्टी को हटाने के लिए सीएसडी का उपयोग करना चाहता था। हालांकि, सीएसडी की तैनाती के लिए केपीएल द्वारा मना करने के कारण, कंपनी को कठोर मिट्टी/ गाढ़ी चिकनी मिट्टी को हटाने के लिए टीएसएचडी की तैनाती करनी पड़ी जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त समय और लागत लगी।
- अधिक टीएसएचडी की तैनाती के कारण ₹3.71 करोड़ के निर्णित हर्जाना लगाने और ₹3.81 करोड़ के मोबिलाइजेशन/ डीमोबिलाइजेशन की गैर-वसूली के अलावा ₹36.37 करोड़ राशि के राजस्व वसूली के ऊपर कंपनी को ₹11.21 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा। इसके अलावा, 2014-15 के दौरान सीएसडी को केपीएल बंदरगाह पर बिना उपयोग के रखने के लिए, कंपनी द्वारा परिचालन खर्चों और ओवरहेड के लिए ₹7.71 करोड़ वहन किया गया जिससे कोई राजस्व अर्जन भी नहीं हुआ।

अत: केपीएल के साथ ड्रेजिंग करार के तहत अपने वित्तीय हितो को सुरक्षित रखने में डीसीआईएल की विफलता के परिणामस्वरूप ₹18.73 करोड़ की राशि का परिहार्य अतिरिक्त व्यय वहन किया गया।