



भारत के नियन्त्रक-महालेखा परीक्षक
का
प्रतिवेदन

संघ सरकार
1991 की सं० 19 (वाणिज्यिक)

भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण

विषय सूची

	पृष्ठ
प्राक्कथन	v
विहंगमावलोकन	vii
1. ॥क॥ प्रस्तावना	1
॥ख॥ उद्देश्य	1
2. पूंजी संरचना	3
3. संगठनात्मक ढाँचा	5
4. प्रचालन और यात्री सुविधाएं	7
5. देशी परियोजनाएं	29
6. विदेशी परियोजनाएं	47
7. अन्य विभागों की ओर से निर्माण कार्य	55
8. वाणिज्यिक कार्यकलाप	63
9. ध्यान देने योग्य अन्य बातें	74
10. जनशक्ति	76
11. वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम	81
12. आन्तरिक लेखापरीक्षा	84
अनुबन्ध I - xiiii	86 -122

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

187

प्राक्कथन

भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण पर यह प्रतिवेदन निम्नलिखित सदस्यों वाले लेखापरीक्षा बोर्ड द्वारा तैयार किया गया था:

1. श्री पी.के. सरकार उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक) एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड,
4 जुलाई, 1991 से 30 जून, 1992 तक ।
2. श्री विजय कुमार प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं पदेन सदस्य, लेखापरीक्षा बोर्ड - 1, नई दिल्ली
3 जुलाई, 1990 से आज तक ।
3. श्री ए. कृष्णा राव प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं पदेन सदस्य, लेखापरीक्षा बोर्ड-11, बम्बई
16 अप्रैल 1990 से आज तक ।
4. श्री के.एस. मेनन प्रधान निदेशक (वाणि.) एवं सदस्य सचिव,
लेखापरीक्षा बोर्ड,
2 जुलाई 1990 से आज तक
5. श्री बी. बेंकटरामन * पूर्व सचिव भारत सरकार, अंशकालिक सदस्य ।
6. एयर मार्शल जे. जहीर पूर्व महानिदेशक, नागर विमानन,
(सेवानिवृत्त) अंशकालिक सदस्य ।

2. 6 फरवरी और 11 मार्च 1992 को नागर विमानन मंत्रालय के साथ हुए विचार-विमर्श को ध्यान में रखते हुए इस प्रतिवेदन को अन्तिम रूप दिया गया था।

3. भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक लेखापरीक्षा बोर्ड द्वारा किए गए कार्य और विशेष रूप से अंशकालिक सदस्यों द्वारा दिए गए योगदान की सराहना करते हैं।

* 6 फरवरी और 11 मार्च 1992 को हुई बैठक में शामिल नहीं हुए ।

Received of the Treasurer of the State of New York
the sum of \$100.00

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

for the purchase of land in the town of
Canaan, Co. of Hamilton

I. संघटन और कार्य

प्राधिकरण का प्राथमिक उद्देश्य पाँच अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर वायु सेवाओं के कुशल प्रचालन के लिए व्यवस्था और सेवाएं तथा सुविधाएं मुहैया करना है।

(पैरा 1.2.1)

II. पूंजी संरचना

31 मार्च, 1991 को प्राधिकरण की पूंजी 6112.25 लाख रु. थी, जबकि भारत सरकार से उधार 2388.30 लाख रु. था। प्राधिकरण अधिनियम की धारा 20 में अपेक्षित है कि प्राधिकरण सांविधिक प्रावधान करने और सरकार द्वारा विहित सीमा के भीतर आरक्षित निधि सृजित करने के बाद सरकार को अपने निवल लाभ का शेष अदा करेगा। सरकार द्वारा नियत (जुलाई 1987) सामान्य आरक्षित निधि की सीमा 1985-86 तक 1916 लाख रु., 1986-87 तक 2525 लाख रु., 1987-88 तक 4782.14 लाख रु., 1988-89 तक 6595 लाख रु. तक अधिक हो गई थी। तथापि भारत सरकार ने 1988-89 तक सम्पूर्ण निवल लाभ और वर्ष 1989-90 के लिए 31 मार्च 1989 को ईक्विटी पूंजी पर 20 प्रतिशत की दर से लाभांश अदा करने के बाद निवल लाभ को आरक्षित निधि को अन्तरित करने की कार्योत्तर संस्वीकृति दे दी है (अक्टूबर 1990)। दिसम्बर 1990 में सूचित भारत सरकार के निर्णयानुसार प्राधिकरण को 1990-91 से 1994-95 तक क्रमिक वर्षों के लिए 21 प्रतिशत, 22 प्रतिशत, 23 प्रतिशत, 24 प्रतिशत, 25 प्रतिशत की दर से लाभांश अदा करने का प्रयास करना चाहिए।

(पैराग्राफ 2.1, 2.2 और 2.3)

III. शिखर पदों में रिक्तियाँ

प्राधिकरण में सरकार, महानिदेशक नागर विमानन का प्रतिनिधित्व करने वाले अंशकालिक सदस्यों के अलावा एक पूर्णकालिक अध्यक्ष और तीन पूर्णकालिक सदस्य होते हैं। यह देखा गया था कि अध्यक्ष और पूर्णकालिक सदस्यों के पद कई बार काफी अवधि के लिए रिक्त पड़े थे। उदाहरणार्थ अध्यक्ष का पद एक वर्ष पाँच महीने के लिए रिक्त पड़ा था और 19 अक्टूबर 1984 से 26 मार्च 1986 तक स्थानापन्न आधार पर धारण किया गया था। अध्यक्ष का पद 27 मार्च 1989 से 28 जून 1990 तक पुनः रिक्त था।

(पैरा 3.3)

IV . प्रचालन और यात्री सुविधाएं

प्रत्येक अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन का अध्यक्ष एक विमान पत्तन निदेशक होता है। विमान पत्तनों पर कार्य कर रही सीमाशुल्क, आप्रजन, सुरक्षा आदि जैसी अनेक एजेंसियाँ होती हैं परन्तु विमान पत्तन निदेशक में किसी विवाद, जो विमान पत्तन पर उद्भूत हो सकते हैं, पर प्रभावी निर्णय देने का कोई प्राधिकार निहित नहीं होता है। विमान पत्तनों पर कार्यों का परस्पर व्यापन भी होता है क्योंकि एन ए ए धावन पथ प्रकाश के प्रचालन के लिए कैट II अभिगम प्रकाश, वाशी आदि के लिए उत्तरदायी होता है जबकि इन सुविधाओं के प्रतिष्ठापन और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व प्राधिकरण का होता है।

¶ पैराग्राफ 4.2 और 4.3 ¶

कैटेगरी II प्रकाश प्रणाली दिल्ली और बम्बई विमान पत्तनों पर 1981 में मुहैया की गई थी परन्तु कैट II इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम ¶ आई एल एस ¶ बम्बई में 1987 में और दिल्ली में 1988 में चालू किए गए थे।

¶ पैराग्राफ 4.4.4 और 4.4.8 ¶

बम्बई में 1987 में कैट II आई एल एस के चालू होने के बावजूद धावन पथ अभिगम पर हार्ड टेरेन के कारण बम्बई में यह सिस्टम अकार्यात्मक है।

¶ पैराग्राफ 4.4.5 ¶

दिल्ली में कैट II सिस्टम मुख्य धावन पथ पर रिकारपेटिंग वर्क, जो अगस्त 1992 से पहले पूरा होना सम्भावित नहीं है, के कारण मार्च 1991 से अकार्यात्मक है।

¶ पैराग्राफ 4.4.8 ¶

यदि बम्बई और दिल्ली में कैट II सिस्टम कार्यात्मक भी होते तो भी एयर इण्डिया और इण्डियन एयर लाइन्स द्वारा उनका उपयोग नहीं किया जा सकता है क्योंकि उनके पायलटों को कैट II आई एल एस सिस्टमों का उपयोग करने का प्रशिक्षण नहीं दिया गया है।

¶ पैरा 4.4.8 से पैरा 4.4.12 तक ¶

धावन पथों के दखल को कम करने के लिए बम्बई, कलकत्ता और मद्रास में तीव्र गति टैक्सी मार्ग मुहैया नहीं किए गए हैं। बम्बई विमान पत्तन पर पूरी लम्बाई का समानान्तर टैक्सी मार्ग नहीं है।

¶ पैराग्राफ 4.6.1 ¶

टर्मिनल सुविधाओं के विकास के बावजूद वर्तमान वायु यातायात नियंत्रण (ए टी सी) सीमित क्षमता के कारण प्राधिकरण बम्बई और दिल्ली में अतिरिक्त उड़ानें सम्हालने में समर्थ नहीं रहा है। ए टी सी सुविधाएं उन्नत करने के लिए एन एए का प्रस्ताव सरकार द्वारा 21,000 लाख रु. के लिए जून 1990 में पास किया गया था। तथापि लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक (मार्च 1992) के दौरान मंत्रालय ने उल्लेख किया कि विनिमय दर परिवर्तन और कीमत वृद्धि के विचार से अनुमानों में कुछ संशोधन अपेक्षित हो सकते हैं।

(पैराग्राफ 4.7)

V. पक्षी संकट निवारण उपाय

डा. सालिम अली की अध्यक्षता वाली एक टीम ने विमान पत्तनों पर पक्षियों की टक्कर से होने वाली समस्याओं का अध्ययन किया और अनेक सिफारिशों की। प्राधिकरण ने इनमें से कुछ सिफारिशों को कार्यान्वित किया है। 1987 से 1991 तक की अवधि में पक्षी टक्कर दुर्घटनाओं की संख्या में कमी भी हुई है।

(पैराग्राफ 4.10)

VI. प्राधिकरण की भूमि का अतिक्रमण

प्राधिकरण की भूमि का एक बृहत् क्षेत्र अतिक्रमण में है—बम्बई में 200 एकड़ (लगभग) अतिक्रमण में है जिसमें 64,000 परिवार हैं। कलकत्ता में 6 एकड़ आबाद व्यक्तियों द्वारा दखल कर लिया गया है। दिल्ली में कुल 5147 एकड़ में से 86 एकड़ अतिक्रमण में है। प्राधिकरण अतिक्रमण रोकने में सक्षम नहीं रहा है न ही यह अनधिकृत दखलदारों को बेदखल कर सका है। एक अनुमान के अनुसार अतिक्रमण हटाने के लिए 7,900 लाख रु. (बम्बई के लिए 6,400 लाख रु. और दिल्ली के लिए 1,500 लाख रु.) अपेक्षित हैं। लोगों के पुनर्वास के लिए महाराष्ट्र सरकार और दिल्ली विकास प्राधिकरण प्रत्येक के पास 1987 में 100 लाख रु. जमा किए गए हैं।

(पैराग्राफ 4.12)

VII. देशी परियोजनाओं में लागत और समय का अधिक लगना

प्राधिकरण ने दिल्ली, बम्बई और मद्रास विमान पत्तनों पर छह बड़ी परियोजनाएं पूरी की हैं। कुछ परियोजनाओं में काफी समय और लागत अधिक लगी है। दिल्ली में नए अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल काम्प्लेक्स (एन आई टी सी) (फेज I) के पूरे होने में 13 महीने का विलम्ब हुआ था और पूरे होने पर वास्तविक लागत 6,395 लाख रु. के मूल अनुमान की तुलना

में 9,602 लाख रु. थी। बम्बई का नया अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल काम्प्लेक्स (एन आई पी टी सी) (फेज I) 1,100 लाख रु. के मूल अनुमान की तुलना में दिसम्बर 1980 में 2,485 लाख रु. की लागत पर पूरा किया गया था। इसी तरह बम्बई के एन आई पी टी सी का फेज II 2,248.73 लाख रु. की मूल लागत की तुलना में 4,382 लाख रु. की लागत पर पूरा किया गया था; इसके अलावा 17 महीने का समय अधिक लगा।

(पैराग्राफ 5.1 और 5.2)

एन आई पी टी सी नई दिल्ली के निर्माण में 64 में से 57 ठेकों में एक से तीन वर्ष के बीच की अवधि का विलम्ब हुआ था। निष्पादन में विलम्ब के फलस्वरूप 461 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 5.1.6)

VIII. देशी परियोजनाओं में अनियमितताएं

देशी परियोजनाओं के निष्पादन से दोषपूर्ण करार करने, अनियमित कार्य देने के कारण अतिरिक्त व्यय, ठेकेदारों को अधिक भुगतान, घटिया काम की स्वीकृति, दोषपूर्ण उपस्करणों की अधिप्राप्ति जैसी कतिपय चूकों का पता चला।

(पैराग्राफ 5.6)

IX. विदेशी परियोजनाएं

प्राधिकरण ने विदेश में विमान पत्तनों के निर्माण और विकास की छह बड़ी परियोजनाएं निष्पादित की हैं, यमन में दो, माल दीव में एक और लीबिया में तीन। प्राधिकरण को लीबिया में अपनी परियोजनाओं के निष्पादन में बड़ी समस्याओं से गुजरना पड़ा। प्राधिकरण की संगणना के अनुसार उसे इन परियोजनाओं में 2,137.05 लाख रु. (मार्च 1991 तक) की हानि उठानी पड़ी है। तथापि दोषों के सुधार के लिए ग्राहकों द्वारा की गई कटौतियों और प्राप्त राशि के परिशोधन के सम्बन्ध में निर्माण सहयोगियों के साथ विवादों के कारण इन परियोजनाओं पर हानियों के और बढ़ने की सम्भावना है। अन्तिम बिल की 2,478.43 लाख रु. और प्रतिधारण धन की 771.38 लाख रु. की राशि लीबियाई प्राधिकारियों द्वारा रोक ली गई है। लीबियाई प्राधिकारियों ने कच्चे तेल के रूप में भुगतान करने का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण ने 1,288.75 लाख रु. (एल डी 2,747 मिलियन) मूल्य का लगभग 5 लाख बैरल तेल खरीदा जिस पर उसे 65.5 लाख रु. की हानि उठानी पड़ी क्योंकि भारतीय शोधनशालाओं के लिए अनुपयुक्त होने के कारण तेल को अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में दोबारा बेचना पड़ा था। इसके अतिरिक्त

1.5 लाख बैरल के लिए दिसम्बर 1989 में किए गए कच्चे तेल के दूसरे आंबटन में प्राधिकरण को 43.61 लाख रु. की हानि उठानी पड़ी ।

{पैराग्राफ 6.6.1, 6.6.2 और 6.8}

प्राधिकरण ने अपनी लिबियाई परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए 18.1 मिलियन अमेरिकी डालर मूल्य का यूरो डालर कर्ज लिया था। ऋण परिसमाप्त करने के लिए प्राधिकरण ने मार्च 1989 में अपने देशी संसाधनों से 25 मिलियन अमेरिकी डालर (3,913 लाख रु.) अन्तरित किया। इस प्रकार लीबियाई परियोजनाओं के निष्पादन के फलस्वरूप 25 मिलियन अमेरिकी डालर की विदेशी मुद्रा का बहिर्गमन हुआ ।

{पैराग्राफ 6.7.1 से 6.7.3 तक}

x. दूसरे विभागों की ओर से निर्माण कार्य - अगाही विमान पत्तन का निर्माण

प्राधिकरण ने अगाही - लक्षद्वीप द्वीप समूह में एक विमान पत्तन का निर्माण लोक क्षेत्र उपक्रमों को लागू 10 प्रतिशत मूल्य अधिमाम्यता खण्ड के अन्तर्गत एक लोक क्षेत्र उपक्रम 'ग' को दे दिया । परन्तु 'ग' ने 5 प्रतिशत का पड़ता रखते हुए यह कार्य एक प्राइवेट ठेकेदार को दर ठेके पर दे दिया । यद्यपि मूल्य अधिमाम्यता का लाभ लोक क्षेत्र उपक्रम के लिए अभिप्रेत था तथापि कार्य एक प्राइवेट ठेकेदार के माध्यम से निष्पादित करवाया गया जिससे मूल्य अधिमाम्यता का उद्देश्य विफल हो गया । इसके अतिरिक्त निम्नतम प्रस्ताव की अनदेखी करके 'ग' को कार्य देने के फलस्वरूप 42.95 लाख रु. की स्पष्ट हानि हुई ।

{पैराग्राफ 7.1.2 से 7.1.5 तक}

xI. जमा निर्माण कार्य पर ब्याज की हानि

दूसरे विभागों की ओर से कार्य निष्पादित करते समय प्राधिकरण यह सुनिश्चित नहीं करता था कि ऐसे कार्य की अनुमानित लागत उसके पास अग्रिम में जमा की गई थी। विलम्बित/बकाया शेष भुगतानों पर ब्याज की हानि 751.54 लाख रु. बनती थी ।

{पैराग्राफ 7.2.2}

xII. वाणिज्यिक कार्यकलाप

प्राधिकरण के राजस्व के मुख्य स्रोत विमानों के उतराई, पार्किंग और आवास प्रभार, विमान पत्तनों पर जगह के लिए लाइसेंस फीस और कार्गो सम्हलाई कार्यकलाप होते हैं। यह देखा गया था कि इण्डियन एयरलाइन्स और वायुदूतक्रेलिस विभेदक टैरिफ था क्योंकि उन पर

निम्नतर दरें प्रभारित की जा रही थीं फलस्वरूप वायुदूत और इण्डियन एयर लाइन्स को आर्थिक सहायता मिलती थी ।

¶ पैराग्राफ 8.1 से 8.4 तक ¶

यह निर्णय लिया गया था कि प्राधिकरण बम्बई में एयर इण्डिया से कार्गो सम्हलाई का कार्य आरम्भ में । अप्रैल 1987 से और पुनः । अप्रैल 1989 से अपने हाथ में ले ले । प्राधिकरण ने उपस्करों की खरीद के लिए 1987 में 150 लाख रु. और 1989 में 168.12 लाख रु. खर्च किया और इस कार्य के लिए 82 व्यक्तियों को भर्ती किया। लेकिन निर्णय आस्थगित रख दिया गया जिसका परिणाम यह हुआ कि उपस्करों की खरीद पर व्यय अवरूद्ध रहा।

¶ पैराग्राफ 8.7 ¶

XIII. राजस्व की हानि

यह देखा गया था कि कुछ मामलों में प्राधिकरण को दुकानों/विज्ञापन स्थान आदि के आंबटन में राजस्व की हानि हुई थी ।

¶क¶ दुकानों/स्टालों/होर्डिंग स्थलों के आंबटन को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण 37.74 लाख रु. की हानि हुई थी।

¶ख¶ एक अन्य मामले में पहली मांग पर पार्टी के प्रस्ताव को अस्वीकृत करने के बाद पुनः निविदा मंगवाने और उसी पार्टी को ठेका देने के कारण 47.71 लाख रु. की हानि हुई थी ।

¶ग¶ प्रत्येक विज्ञापन पत्तन के लिए उच्चतम बोलीदाता को विज्ञापन स्थलों के लिए ठेके न देकर 64.60 लाख रु. की हानि उठाई गई थी ।

¶ पैराग्राफ 8.8.1, 8.9 और 8.10 ¶

XIV. जनशक्ति

मार्च 1991 की स्थिति के अनुसार प्राधिकरण की कुल कर्मचारी संख्या 6,005 थी । 1990-91 के दौरान उसकी स्टाफ लागत 3,068.43 लाख रु. थी ।

¶ पैराग्राफ 10.1.4 और 10.1.5 ¶

यह देखा गया था कि कुछ मामलों में भर्ती पदों के सृजन के बिना और रिक्तियों को विज्ञापित किए बिना की गई थी ।

¶ पैराग्राफ 10.3 ¶

xv. वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम

कर्ज की समय से वापस अदायगी के कारण ऋण इक्विटी अनुपात 1986-87 में 0.18:1 से घटकर 1990-91 में 0.06:1 हो गया है ।

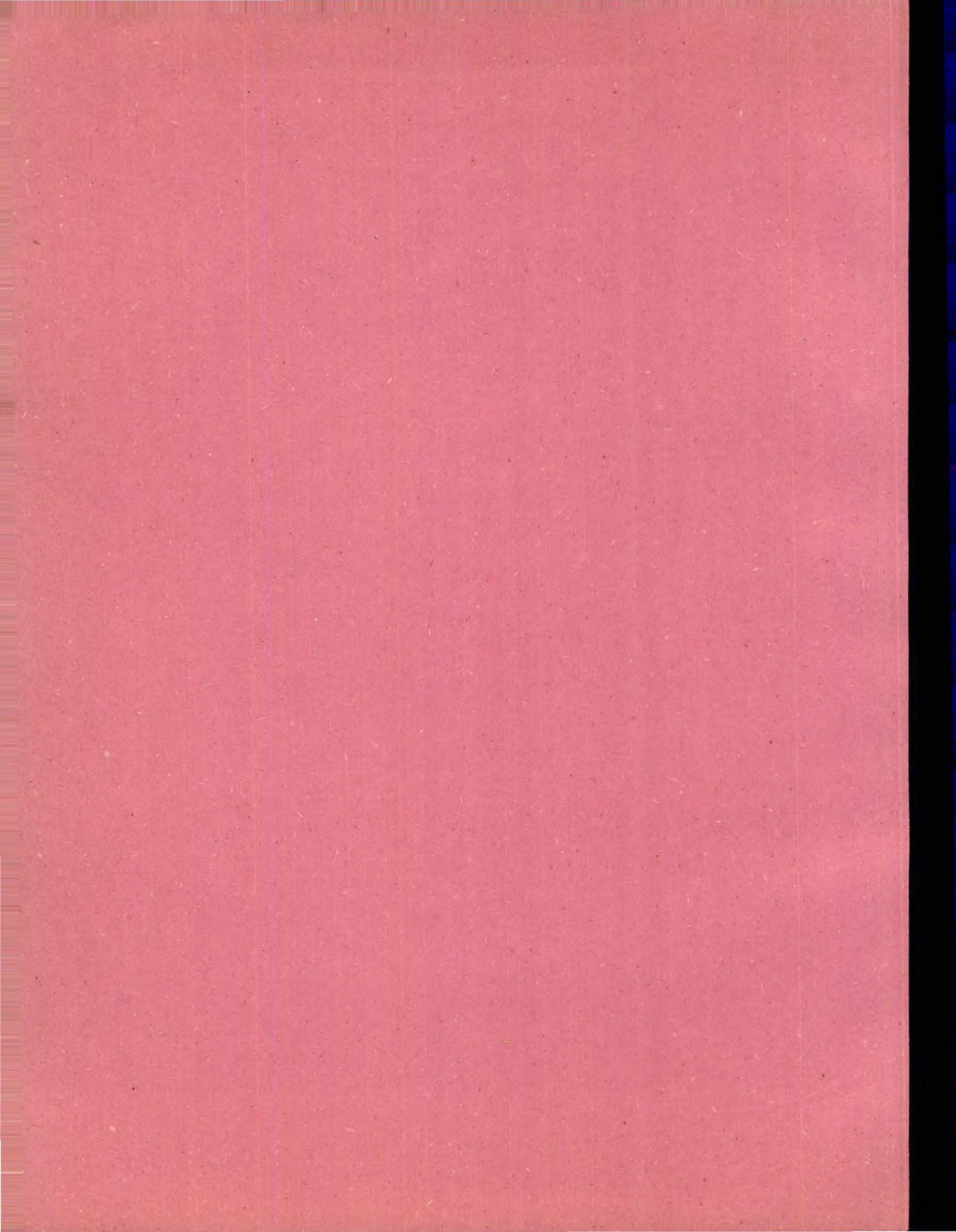
प्राधिकरण का लाभ (कर पूर्व) 1986-87 में 5,580.49 लाख रु. से बढ़कर 1990-91 में 9,904.70 लाख रु. हो गया । 1986-87 और 1990-91 के दौरान अर्जित निवल लाभ क्रमशः 3,330.49 लाख रु. और 5,404.70 लाख बनता था । 1986-87 से सरकार से कोई बजट सम्बन्धी सहायता नहीं प्राप्त हुई है । 1986-87 से प्राधिकरण आन्तरिक संसाधनों से अपने सभी पूंजीगत व्यय पूरे करने में समर्थ रहा है ।

(पैराग्राफ 11.1 और 11.2)

xvi. आन्तरिक लेखापरीक्षा

भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण मुख्यालय में 1976 में एक आन्तरिक लेखापरीक्षा कक्ष सृजित किया गया था । आन्तरिक लेखापरीक्षा विंग अपनी संस्वीकृत संख्या से काफी कम स्टाफ के साथ कार्य कर रहा है। आन्तरिक लेखापरीक्षा इस समय बहुत सीमित कार्य सम्पन्न कर रही है और प्रभावी प्रबन्धन उपकरण के रूप में कार्य नहीं कर रही है ।

(पैराग्राफ 12.1.2)



I (क) प्रस्तावना

1.1 भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण (प्राधिकरण) चार अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों की व्यवस्था करने के उद्देश्य से 1 फरवरी 1972 को गठित किया गया था। 1 जनवरी 1991 से त्रिवेन्द्रम विमान पत्तन भी प्राधिकरण को हस्तान्तरित कर दिया गया है। 1967 में सरकार द्वारा नियुक्त अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर टाटा समिति की सिफारिशों प्राधिकरण के सृजन का आधार बनीं थी। समिति की मुख्य सिफारिशें थी :- (I) चार अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों यथा बम्बई, दिल्ली, कलकत्ता और मद्रास (दिल्ली और बम्बई को प्राथमिकता के साथ) पर धावन-पथ सिस्टम की अन्तिम क्षमता के अनुरूप भावी विस्तार को ध्यान में रखते हुए अन्तर्राष्ट्रीय और देशी यात्रियों दोनों के लिए अन्तर्राष्ट्रीय मानकों की नई और पृथक टर्मिनल सुविधाएं मुहैया की जानी चाहिए, (II) जहाँ भी सम्भव हो 3,962.2 मीटर और 2,743 मीटर लम्बाई का समानान्तर धावन पथ मुहैया किया जाना चाहिए; (III) सभी विमान पत्तनों पर अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की सिफारिशों के अनुरूप अद्यतन विमान संचालन उपगमन और अवतरण साधन मुहैया किए जाने चाहिए; (IV) सामान की उतराई-चढ़ाई पूर्णतया यांत्रिक होनी चाहिए और यात्री सामान की निकासी अधिक से अधिक 20 मिनट के भीतर कर दी जानी चाहिए।

प्राधिकरण के कार्य और शक्तियाँ अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण अधिनियम 1971 द्वारा विनियमित होती हैं।

I (ख) उद्देश्य

1.2.1 अधिनियम की धारा 16(1) से (5) तक में यथानिर्धारित प्राधिकरण के मूल कार्य विमान पत्तनों का प्रबन्ध करना और उन पर ऐसी सेवाएं और सुविधाएं मुहैया करना है जो विमान परिवहन सेवाओं के कुशल प्रचालन के लिए आवश्यक या वांछनीय हैं। विमान संचालन और संचार सेवाएं जो मई 1986 तक केन्द्रीय सरकार द्वारा मुहैया की जाती थीं अब राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण द्वारा मुहैया की जा रही हैं।

1.2.2 प्राधिकरण के लिए विमान परिवहन सेवाओं के विकास और ऐसी सेवाओं की दक्षता, मितव्ययिता और सुरक्षा का उचित ध्यान रखना अपेक्षित है। वित्तीय पक्ष में जहाँ तक हो सके इसके लिए व्यावसायिक सिद्धान्तों पर कार्य करना अपेक्षित है।

1.2.3. प्राधिकरण को केन्द्रीय सरकार के पूर्वानुमोदन से विमानों के अवतरण, आवासन, या पार्किंग के लिए और प्राधिकरण द्वारा मुहैया की गई विभिन्न सुख-सुविधाओं और सेवाओं के लिए भी फीस प्रभारित करने या लगाने की शक्ति प्रदान की गई है। उसे उन व्यक्तियों से फीस या किराया प्रभारित करने की शक्ति भी प्रदान की गई है जिन्हें विमान पत्तनों पर व्यापार या कार-बार करने की कोई सुविधा दी जाती है।

2. पूंजी संरचना

2.1 चार अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर सरकार द्वारा 1 अप्रैल 1972 तक किया गया 1,800 लाख रू. का अनावर्ती व्यय प्राधिकरण की आरम्भिक पूंजी के रूप में माना गया था। तथापि 17 नवम्बर 1980 को एक और अधिसूचना जारी करके सरकार ने 1800 लाख रू. की राशि को समानुपात में पूंजी और कर्ज के रूप में मानने का निर्णय लिया। बाद में प्राधिकरण ने पूंजी के रूप में 5,212 लाख रू. और 31 मार्च 1989 तक अधिनियम की धारा 18(ख) के अधीन 5,492 लाख रू. की अतिरिक्त राशि प्राप्त की। 31 मार्च 1991 को प्राधिकरण की पूंजी 6,112.25 लाख रू. थी और कर्ज 2,388.30 लाख रू. (वापस अदायगी के बाद) था।

2.2 अधिनियम की धारा 20(2) में अपेक्षित है कि प्राधिकरण धारा 20(1) के अन्तर्गत ऐसी आरक्षित निधि या निधियों के लिए और अशोध्य तथा संदिग्ध ऋणों, परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास और अन्य सभी बातों जिनका कम्पनी अधिनियम 1956 के अधीन पंजीकृत और निगमित कम्पनियों द्वारा सामान्यतया प्रावधान किया जाता है, के लिए प्रावधान करने के बाद अपने वार्षिक निवल लाभ का शेष केन्द्रीय सरकार को अदा करेगा। सितम्बर 1980 में सरकार ने इस प्रकार की आरक्षित निधि की सीमा सकल ब्लॉक और चालू पूंजीगत निर्माण कार्य का 30 प्रतिशत नियत की थी। जुलाई 1987 में सरकार द्वारा ये आदेश संशोधित कर दिए गए थे जिसमें प्राधिकरण को दो आरक्षित निधियाँ (वर्ष 1986-87 से प्रभावी) (क) स्थायी परिसम्पत्तियों प्रतिस्थापन आरक्षित निधि जो कुल सकल ब्लॉक और प्राधिकरण के स्वामित्व की भूमि को छोड़कर चालू पूंजीगत निर्माण कार्य के 20 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए, (ख) सामान्य आरक्षित निधि, जो कुल सकल ब्लॉक और प्राधिकरण के स्वामित्व की भूमि को छोड़कर चालू पूंजीगत निर्माण कार्य के 30 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए, सृजित करने की अनुमति दी गई थी। सरकार द्वारा नियत सामान्य आरक्षित निधि की सीमाएं 1985-86 तक, 1,916 लाख रू., 1986-87 तक 2,525 लाख रू. 1987-88 तक 4,782.14 लाख रू. और 1988-89 तक 6,595 लाख रू. तक अधिक हो गई थी; इसलिए अधिनियम की धारा 20(2) के अधीन बेशी राशि केन्द्रीय सरकार को हस्तान्तरित कर दी जानी चाहिए थी। तथापि, इन वर्षों के लिए क्रमशः 2,210 लाख रू., 3,330 लाख रू., 4,475 लाख रू. और 5,907 लाख रू. का सम्पूर्ण निवल लाभ प्राधिकरण द्वारा आरक्षित निधि को आन्तरिक कर दिया गया है।

2.3 भारत सरकार ने वर्ष 1986-87, 1987-88 और 1988-89 के दौरान अर्जित सम्पूर्ण निवल लाभ को स्थायी परिसम्पत्तियों प्रतिस्थापन आरक्षित निधि/सामान्य आरक्षित निधि को अन्तरित करने के लिए अपना कार्यान्वयन अनुमोदन प्रदान कर दिया है (अक्टूबर 1990) और वर्ष 1989-90 के लिए प्राधिकरण का निवल लाभ 31 मार्च 1989 के अनुसार ईक्विटी पूंजी के 20 प्रतिशत के बराबर लाभांश के भुगतान के बाद स्थायी परिसम्पत्तियों प्रतिस्थापन आरक्षित निधि/सामान्य आरक्षित निधि को अन्तरित किया जा सकता है।

दिसम्बर 1990 में सूचित भारत सरकार के निर्णयानुसार प्राधिकरण को 1990-91 से 1994-95 तक के क्रमिक वर्षों के लिए 21 प्रतिशत, 22 प्रतिशत, 23 प्रतिशत, 24 प्रतिशत और 25 प्रतिशत की दर से लाभांश अदा करने का प्रयास करना चाहिए। आरक्षित निधियों के सम्बन्ध में यह उल्लेख किया गया था कि आरक्षित निधियों पर अधिकतम सीमा के उपयुक्त आशोधन हेतु अधिनियम की धारा 20 के अनुसार आवश्यक अनुमोदन वर्षानुवर्ष लेखे संवृत किए जाने के बाद जारी किए जाएंगे। वर्ष 1990-91 के लिए यह अनुमोदन मंत्रालय द्वारा अक्टूबर 1991 में जारी किया गया था।

3. संगठनात्मक ढाँचा

3.1 प्राधिकरण का प्रबन्ध केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त एक अध्यक्ष, जो बोर्ड के समग्र निर्देशनों के अधीन कार्य करता है, द्वारा किया जाता है। प्राधिकरण में आमतौर पर एक पूर्ण कालिक अध्यक्ष, 3 पूर्णकालिक सदस्य और भारत सरकार, राष्ट्रीय वाहकों, सीमा शुल्क, भारतीय वायु सेना, महानिदेशक नागर विमानन (पदेन) आदि का प्रतिनिधित्व करने वाले अंशकालिक सदस्य होते हैं। बोर्ड की समग्र सदस्य संख्या अध्यक्ष और महानिदेशक नागर विमानन (पदेन) सहित 8 से कम नहीं और 15 से अधिक नहीं होगी।

3.2 वित्त और प्रशासन, प्रचालन और अभियांत्रिकी विभागों के अध्यक्ष पूर्णकालिक सदस्य होते हैं। पांच विमान पत्तनों (दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रास और त्रिवेन्द्रम) में से प्रत्येक का अध्यक्ष एक विमान पत्तन निदेशक होता है।

3.3 शिखर पदों में रिक्तियाँ

3.3.1 यह देखा गया है कि अध्यक्ष और अन्य पूर्णकालिक सदस्यों के पद प्रायः रिक्त पड़े रहे हैं या स्थानापन्न आधार पर अन्य अधिकारियों द्वारा धारित थे जैसा कि नीचे ब्यौरा दिया गया है।

(I) अध्यक्ष का पद। अक्टूबर 1984 से 26 मार्च 1986 तक एक वर्ष पांच महीने और पुनः 27 मार्च 1989 से 28 जून 1990 तक रिक्त था और स्थानापन्न आधार पर अन्य अधिकारियों द्वारा धारित था।

(II) सदस्य (वित्त और प्रशासन) का पद क्रमशः 23 अगस्त 1986 से 24 नवम्बर 1986 तक तीन महीने के लिए और पुनः 1 अगस्त 1988 से 13 जनवरी 1989 तक लगभग छह महीने के लिए रिक्त रहा था। यह पद 25 नवम्बर 1986 से 31 जुलाई 1988 तक स्थानापन्न आधार पर अन्य अधिकारियों द्वारा भी धारित था।

(III) सदस्य (अभियांत्रिकी) का पद 18 नवम्बर 1985 से 31 अगस्त 1987 तक और पुनः 10 मार्च 1989 से 31 अगस्त 1990 तक स्थानापन्न आधार पर अन्य अधिकारियों द्वारा धारित था। इसके अतिरिक्त यह पद 28 दिसम्बर 1988 से 9 मार्च 1989 तक और 1 सितम्बर 1990 से 25 सितम्बर 1990 तक रिक्त रहा था।

(IV) सदस्य (प्रचालन) का पद 7 जून 1986 से 21 अगस्त 1986 तक और 12 फरवरी 1987 से 13 जुलाई 1987 तक रिक्त रहा था ।

4. प्रचालन और यात्री सुविधाएं

4.1 अधिनियम की धारा 16(4) के अधीन, प्राधिकरण के लिए विमान परिवहन सेवाओं की दक्षता, मितव्ययिता और सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए ऐसी सेवाओं का विकास करना अपेक्षित होता है। इन सेवाओं और सुविधाओं को मोटे तौर पर दो श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता है यथा (क) प्रचालन, (ख) यात्री सेवाएं/सुविधाएं।

4.2 प्रत्येक अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का अध्यक्ष एक विमानपत्तन निदेशक होता है जो विमान पत्तन का प्रबन्ध करता है और विमान पत्तनों पर कार्य कर रही सभी एजेंसियों उदाहरणार्थ सीमाशुल्क, आब्रजन, पुलिस, एयरलाइन्स आदि को जगह और अन्य आवश्यक सुविधाएं मुहैया करता है। किसी विमानपत्तन के सुगम कार्यचालन के लिए इन सभी एजेंसियों के मध्य प्राधिकरण द्वारा समन्वयी भूमिका निभाई जानी अपेक्षित है। तथापि, विमानपत्तन पर कार्य कर रही एजेंसियों के बीच उत्पन्न होने वाले किसी विवाद पर प्रभावपूर्ण ढंग से अधिनिर्णय करने के लिए विमान पत्तन निदेशक में कोई प्राधिकार निहित नहीं है।

4.3 प्रचालन सेवाएं/सुविधाएं

कार्यों का परस्पर व्यापन

4.3.1 अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों सहित भारत में सभी विमानपत्तनों पर विमान चालन सेवाएं राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम की उस धारा 12(4) के अधीन राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण (रा.वि.प्रा.) द्वारा मुहैया कराई जाती हैं जिसमें यह अनुबन्धित है कि यह अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर विमानचालन सेवाएं मुहैया कराएगा बशर्ते कि केन्द्र सरकार अधिसूचना द्वारा सरकारी गजट में ऐसा निदेश दे। किन्तु इस प्रकार की कोई अधिसूचना जारी नहीं की गई है। नागर विमानन मंत्रालय अधिनियम की धारा 12(4) के अधीन यथापेक्षित अधिसूचना जारी करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करने को सहमत (मार्च 1992) है।

4.3.2 जबकि धावनपथ प्रकाश, कैट-II उपागम दीपन तंत्र विजुअल अप्रोच स्टॉप इंडिकेटर सिस्टम (बी ए एस आई एस) और टैक्सी मार्ग/ एप्रन दीपन आदि प्राधिकरण द्वारा प्रतिष्ठित और अनुरक्षित किए जाते हैं परन्तु इनका प्रचालन राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जाता है क्योंकि ये विमान यातायात को नियंत्रित करते हैं। कई बार यह देखा गया था कि कार्यों के इस परस्पर व्यापन से इन सुविधाओं का समन्वित प्रचालन

प्रतिबाधित हो गया । उदाहरणार्थ, नवम्बर 1981 में इन्दिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन नई दिल्ली के धावन पथ 10/28 पर कैट-11 दीपन तंत्र प्रतिष्ठापित किया गया था । जनवरी 1987 में कुछ और परिवर्धन तथा सुधार कार्य प्रारम्भ किए गए थे परन्तु तंत्र को 18 महीने से अधिक समय तक आई सी ए ओ मानक पर प्रचालित नहीं किया जा सका था क्योंकि धावनपथ उपलब्ध नहीं कराया गया बताया गया था । प्राधिकरण, राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण और मंत्रालय के बीच हुई कई बैठकों के बाद ही अनुरक्षण के लिए धावनपथ की उपलब्धता से संबंधित समस्या निपटायी गयी थी । लेखापरीक्षा बोर्ड (मार्च 1992) की बैठक के दौरान मंत्रालय ने स्वीकार किया कि समन्वय की समस्या मौजूद थी, यह अभीष्ट होगा यदि इन सभी सुविधाओं के प्रबन्धन की कोई समन्वित प्रणाली हो और यह भी कि दोनों एजेंसियों के बीच जहाँ कहीं कोई अन्तरापृष्ठ आवश्यक हो गया है तो संबंधित क्षेत्रों को स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट और निर्धारित करना विवेकपूर्ण होगा । मंत्रालय ने यह भी बताया कि कतिपय भू सम्पर्कित उपस्कर जैसे धावनपथ पर लगाये गये प्रकाश के संबंध में, प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच धनिष्ठ सम्पर्क अपेक्षित है । तथापि यह उल्लेख किया गया था कि नियमित समन्वयी बैठकों के माध्यम से व्यवहारिक समाधान प्राप्त कर लिए गए थे ।

4.4 आई एल एस कैट-11 के विलम्ब से प्रतिष्ठापन के कारण अवतरण सहायक युक्ति (कैट-11) उपागम दीपन तंत्र का उपयोग न किया जाना ।

4.4.1 आज इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम को मानक अवतरण सहायक युक्ति के रूप में स्वीकार किया जाता है और 1967 तक भारतीय विमानपत्तनों पर विद्यमान आई एल एस सुविधा कैटेगरी -I आई एल एस थी जब टाटा समिति ने एक सिफारिश की थी कि अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर अवतरण प्रतिष्ठापन शीघ्रता से उन्नत किया जाना चाहिए और कैटेगरी-II आई एल एस तक लाया जाना चाहिए । तदनन्तर दिल्ली विमान पत्तन पर मई 1973 में इंडियन एयर लाइन्स बी-737 के दुर्घटनाग्रस्त होने को ध्यान में रखकर चार अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर विद्यमान उपागम और अवतरण सहायक युक्तियों की समीक्षा करने के लिए गठित की गई सहगल समिति (श्री सहगल तत्कालीन सचिव, पर्यटन और

नागरिक उड्डयन मंत्रालय की अध्यक्षता में ने भी यह कहते हुए कि "दिल्ली, बम्बई और कलकत्ता में इस समय प्रतिष्ठापित कैटेगरी-II आई एल एस इक्विपमेंट को केवल कैटेगरी-I अवस्थिति के लिए मान लिया है, और सिफारिश की कि कैटेगरी-II दीपन और चिह्नांकन के प्रावधानों सहित इसे पूर्ण कैटेगरी-II तक उन्नत करने के लिए तत्काल कार्रवाई की जानी चाहिए। समिति ने पालम, बम्बई और कलकत्ता में अपने मुख्य धावन पथों पर आई एल एस कैट-II इक्विपमेंट के शीघ्र प्रतिष्ठापन की सिफारिश की थी। इसने यह भी सिफारिश की कि पूर्ण कैटेगरी -II चिह्नांकन और दीपन यथा सम्भव शीघ्र मुहैया कराई जानी चाहिए। इसी तरह से इसने मद्रास में भी मुख्य धावन पथ के लिए कैटेगरी -II आई एल एस और इसके अतिरिक्त कैटेगरी-II कैपेबिलिटी के दीपन और चिह्नांकनों के उन्नयन की सिफारिश की थी।

4.4.2 दिल्ली और बम्बई में उन्नत आई एल एस कैट-II के प्रावधान को अनुमोदित किया गया था। पूर्ण प्रचालनात्मक के लिए, आई एल एस कैट-II इक्विपमेंट केवल प्रतिष्ठापित ही नहीं किए जाने चाहिए अपितु अंशकित करने चाहिए। अन्य पूरक तंत्र जैसे कैट-II धावनपथ उपागम दीपन तंत्र, निर्धारित मानक तक इसकी सतत उपयोग्यता सहित मौसम विज्ञान संबंधी सुविधाएं और बिना किसी बाधा के सुरक्षित विद्युत आपूर्ति सहायता तंत्र के अनिवार्य संघटक हैं। तंत्र का पूरी तरह प्रचालनात्मक होना समन्वित तंत्र है। कैटेगरी-II दीपन तंत्र के प्रतिष्ठापन में धावन पथ के छोरों पर प्रकाश, केन्द्र लाइन पर प्रकाश, प्रवेश द्वार पर प्रकाश और प्रचालन धावनपथ पर उपागम दीपन का प्रतिष्ठापन शामिल है। आई एल एस कैटेगरी-II के पूरी तरह से प्रचालनात्मक होने के समय विमान को विमानपत्तन पर उतारा जा सकता है भले ही मौसम प्रतिकूल हो जैसे भारी वर्षा, कुहरा अथवा आंधी व दृष्टि गोचरता काफी खराब हो।

4.4.3 बम्बई और दिल्ली उन दो विमान पत्तनों, पर इन दो तंत्रों के प्रावधान की समीक्षा से नीचे यथा उल्लिखित कई कठिनाइयों का पता चला जिन्हें इन सुविधाओं के पूरे प्रावधान के लिए चुना गया था।

बम्बई विमान पत्तन:-

4.4.4 जबकि कैटेगरी-II दीपन तंत्र 1981 में ₹241 लाख रू. की लागत प्रधिकरण द्वारा प्रतिष्ठापित किया गया था परन्तु आई एल एस कैटेगरी-II 1987 में राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा चालू किया गया था । कैट-II आई एल एस के प्रावधान में विलम्ब होने के कारण बम्बई और दिल्ली दोनों विमानपत्तनों पर कैट-II के अकार्यात्मक होने के मुद्दे^{पर} लोक उपक्रम समिति द्वारा इण्डियन एयरलाइन्स यात्री सेवाओं पर अपनी 34 वीं रिपोर्ट (आठवीं लोकसभा) में कुछ हद तक विचार किया था । समिति को उस समय सूचित किया गया था कि प्राधिकरण ने बम्बई और दिल्ली दोनों विमानपत्तनों पर कैटेगरी-II दीपन सुविधा मुहैया कराई थी परन्तु प्रतिष्ठापित उपस्कर का उपयोग नहीं किया जा रहा था क्योंकि राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा मुहैया कराया गया कैट-II आई एल एस, जिसे कैटेगरी-II दीपन तंत्र के साथ समकालिक करने के लिए आवधिक रूप से अंशांकित किया जाना है, काफी समय से अंशांकित नहीं किया गया है ।" समिति ने इस समन्वय के अभाव, जिसके परिणामस्वरूप मुहैया कराई गई अनिवार्य सुविधाओं का उपयोग नहीं किया जा सका, पर खेद प्रकट किया। तथापि दिल्ली में कैट-II आई एल एस को अब अंशांकित कर दिया गया है और कैट-II प्रचालनों के योग्य घोषित कर दिया गया है जबकि बम्बई में आई एल एस कैट-II प्रतिष्ठापित कर दिया गया है परन्तु मैदान की स्थिति के कारण तंत्र का उपयोग कैट-I प्रचालनों के लिए किया जाता है । बम्बई में कैट-II दीपन पर किया गया 241 लाख रू. का व्यय अधिकांशतः निष्फल साबित हुआ। इन दोनों पहलुओं की अनुवर्ती पैराग्राफों में व्यौरवार चर्चा की गई है ।

4.4.5 बम्बई में आई एल एस कैट-II के प्रतिष्ठापन के बाद भी धावन पथ 27 के उपागम पर ऊंचा भूभाग होने के कारण इसकी प्रभावकारिता पर काफी संदेह व्यक्त किया गया है । दो एयर लाइनों, जैसे एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइन्स के प्रतिनिधियों ने आई एल एस कैट-II का उपयोग करने में अपनी अनिच्छा जाहिर की क्योंकि उनके अनुसार यह अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की विशिष्टियों और संस्तुत पद्धतियों के अनुरूप नहीं था । उनके द्वारा अन्य बहुत सी कमियां भी बताई गई थीं । तथापि, आई एल एस कैट-II के उपयोग में बाधा डालने वाला मुख्य घटक धावनपथ 27 के उपागम को

अवरूद्ध करने वाली छोटी पहाड़ी का होना है । वास्तव में कैट II दीपन तंत्र का प्रतिष्ठापन बम्बई विमान पत्तन पर छोटी पहाड़ी के होने को ध्यान में रखकर दीपन तंत्र मुहैया कराने की प्रभावकारिता पर भा.अ.वि.प्रा. बोर्ड के बीच काफी चर्चा के बाद शुरू किया गया था और जिसमें विचार व्यक्त किये गये थे कि पहाड़ियों की रूकावट के कारण, प्रकाश सुविधा का उपयोग करना असम्भव है । तथापि विभिन्न पहलुओं पर विचार करने के बाद प्राधिकरणने यह निर्णय लिया था कि विचारों के आधार पर कैट II दीपन का प्रतिष्ठापन करना वांछनीय होगा ।

4.4.6 इस संदर्भ में जो स्वाभाविक प्रश्न उठा वह यह था कि क्या परियोजना के प्रतिपादन स्तर पर अवरोध (कुली पहाड़ी) की मौजूदगी का ध्यान परियोजना की योजना बनाने वालों को था और यदि था तो उसके उपचार के सुझाव क्या दिये गये थे । दुर्भाग्य वश मंत्रालय स्तर तथा प्राधिकरण स्तर पर लेखापरीक्षा द्वारा हर सम्भव प्रयास किये जाने के बावजूद सम्बद्ध व्यय वित्त समिति ज्ञापन या परियोजना रिपोर्ट प्राप्त नहीं कर सकी ।

4.4.7 पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय के साथ हुई लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक (मार्च 1992) के दौरान मंत्रालय से यह पूछा गया था कि क्या परियोजना के प्रतिपादन स्तर पर ऊंचे भूभाग के अवरोध का स्वीकार किया गया था और यदि हाँ तो क्या आई एल एस कैट II की क्षमता पर उसकी अड़चनों को निर्धारित किया गया था । मंत्रालय को यह भी ज्ञात नहीं था कि क्या परियोजना के प्रतिपादन स्तर पर टेकरी के आकार में आए अवरोध को दूर करने के लिए कोई विशिष्ट सिफारिशों की गई थीं परन्तु वे यह बताने में समर्थ थे कि टेकरी को काटने जैसे शायद कुछ उपाय परियोजना रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए थे । तथापि मंत्रालय द्वारा यह उल्लेख किया गया था कि धावन पथ 27 के उपागम में टेकरी की मौजूदगी की जानकारी वहाँ पर कैट II तंत्र के प्रतिष्ठापन के निर्णय के पहले ही रही होगी । उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि अवरोध के परिणामस्वरूप बम्बई में आई एल एस कैट II दीपन तंत्र में निवेश का लाभ पूरी तरह से नहीं उठाया गया था । आई एल एस तंत्र को व्यवहार्य बनाने के लिए आगामी कार्रवाई के संबंध में मंत्रालय ने यह बताया था कि आई एल एस कैट II के प्रचालन की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए एक तकनीकी अध्ययन शुरू किया जायेगा । उनके द्वारा यह भी स्पष्ट किया गया था कि इसे

न केवल इसके तकनीकी पैरामीटरों से ही देखना होगा अपितु यदि इसका यही उत्तर है तो टेकरी को काटने में लगने वाली लागत पर भी ध्यान देना होगा ।

दिल्ली (इ.वा.अ. विमानपत्तन)

4.4.8 कैट I दीपन तंत्र और आई एल एस कैट II के प्रतिष्ठापन को एक ही समय पूरा करने में भी विलम्ब हुआ था । जबकि कैट II दीपन तंत्र मार्च, 1981 में (158.85 लाख रु. की लागत) प्राधिकरण द्वारा प्रतिष्ठापित किया गया था परन्तु राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा नवम्बर 1988 में आई एल एस कैट II को प्रचालनात्मक बनाया गया था । तथापि मार्च 1991 से, दिल्ली में कैट II तंत्र मुख्य धावन पथ पर रिकार्पेटिंग कार्य जो अभी भी (जनवरी 1992) चल रहा है, के कारण अकार्यात्मक है और उपलब्ध संकेतों के अनुसार कार्य अगस्त- सितम्बर 1992 तक पूरा होगा । इस प्रकार यह देखने में आएगा कि आई एल एस कैट-II दिसम्बर 1988 से फरवरी 1991 के बीच दिल्ली में कार्यात्मक था । तथापि इस उन्नत सुविधा का इंडियन एयर लाइन्स अथवा एयर इंडिया के पायलटों द्वारा उपयोग नहीं किया गया था । अतः दिल्ली में कैट II आई एल एस का उपयोग न करना एक दूसरी बाधा डालने वाली विशेषता है । न तो इंडियन एयर लाइन्स के पायलटों को (ए-320 के पायलटों को छोड़कर) और न ही एयर इंडिया के पायलटों को आई एल एस कैट-II का उपयोग करने का कोई प्रशिक्षण दिया गया था इसलिए जिस समय तंत्र कार्यात्मक था तो भी इसका उपयोग इंडियन एयर लाइन्स/एयर इंडिया द्वारा नहीं किया जा सका था । इस पहलु पर नीचे विचार किया गया है ।

पायलटों को प्रशिक्षण

4.4.9 आई एल एस कैट II के प्रचालन के लिए पायलटों को प्रशिक्षण और लाइसेंस देना इसके उपयोग की एक आवश्यक अपेक्षा है । जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि इंडियन एयर लाइन्स के ए- 320 पायलटों, जिन्होंने टोलोसे (फ्रांस) में आयोजित अपनी प्रशिक्षण अनुसूची के भाग के रूप में केवल सिमूलेटर पर आई एल एस कैट II प्रशिक्षण लिया है, को छोड़कर कैट II प्रचालन में अभी तक न तो एयर इंडिया और न ही इंडियन एयर लाइन्स के पायलटों को प्रशिक्षित किया गया है । प्रश्न के उत्तर में दोनों एयर लाइन्स ने बताया कि यद्यपि उपागम दीपन तंत्र कैट II प्रमाणीकरण का है फिर भी आई

एल एस कैट I तंत्र उपागम धावन पथ 27 पर अवरोध के कारण प्रचालनात्मक नहीं है । एयर इंडिया का यह विचार है कि चूंकि आई एल एस, कैट-II (उच्च मिनिमा के कारण) के लिए प्रमाणित नहीं है इसलिए वास्तव में कैट I उपागम के लिए इस पर विचार नहीं किया जा सका । तथापि उनके पायलट कम दृश्यता की स्थिति में उपागम दीपन तंत्र का उपयोग करते हैं और उनके अनुसार कैट II उपागम दीपन तंत्र का अनुसरण करने के लिए कोई विशिष्ट प्रशिक्षण अपेक्षित नहीं है ।

4.4.10 दिल्ली में कैट II प्रचालनों के संबंध में एयर इंडिया ने नवम्बर 1991 (अनुबंध I) में म.नि.ना.वि. के साथ अपनी बैठक का हवाला देते हुए बताया कि दिल्ली में कैट II दीपन तंत्र अगस्त- सितम्बर 1992 तक ही उपलब्ध होगा जिसके बाद कैट II प्रचालन शुरू किया जा सकेगा । इसके अतिरिक्त उन्होंने बताया कि पाठ्यक्रम म.नि.ना.वि., जिसका अनुमोदन प्रशिक्षण देने के लिए उनके परीक्षकों से मांगा गया था, को पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया था ; अनुमोदन अभी भी प्रतीक्षित है (मार्च 1992) । एयर इंडिया ने इसका भी उल्लेख किया था कि इस प्रशिक्षण को न लेने के लिए भारतीय पायलट गिल्ड के निर्देशों को ध्यान में रखकर इन प्रशिक्षणों को लेने से एयरलाइन्स के पायलटों के इनकार करने के कारण वे कैट II प्रचालनों (इसमें सिमूलेटर पर जमीनी प्रशिक्षण और उड़ान जांच शामिल हैं) की बावत पायलटों के प्रशिक्षण हेतु प्रशिक्षण नहीं करा सकते । इंडियन एयर लाइन्स ने भी बताया कि इस समय दिल्ली अथवा बम्बई में आई एल एस कैट II उपलब्ध नहीं है और "हमारे पायलटों को प्रशिक्षण की आवश्यकता तब होगी जब आई एल एस कैट II तंत्र को प्रचालनात्मक बना दिया जायेगा ।" उन्होंने पेरिस में एयर लाइन्स प्रशिक्षकों के प्रशिक्षण संबंधी आवश्यक व्यवस्थाओं के बारे में बताया है परन्तु इस प्रशिक्षण के लिए प्रशिक्षकों को भेजने की बावत समय अनुसूची "इण्डियन एयरलाइन द्वारा तैयार की जानी है ताकि रिकारपेटिंग कार्य, जो अभी भी चल रहा है, के कारण इं.गां.अं. विमान पत्तन पर आई एल एस कैट II की अनुपलब्धता के साथ उसे व्यवस्थित किया जा सके । इस विषय पर इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया से प्राप्त पत्र क्रमशः अनुबन्ध I और II में हैं ।

4.4.11 जब पायलटों के प्रशिक्षण के संबंध में मंत्रालय के विचार को स्पष्ट करने के लिए कहा गया तो मंत्रालय ने लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक में बताया कि सरकार का स्पष्ट

विचार था कि एयर इंडिया के पायलटों और इंडियन एयर लाइन्स के उन पायलटों, जो दिल्ली और बम्बई में प्रचालन करते हैं, को तो कम से कम प्रशिक्षित किया ही जाए और उस प्रयोजन के लिए किन्हीं समस्याओं के समाधान के संबंध में कार्यवाही मंत्रालय द्वारा की जायेगी।

4.4.12 एयर इंडिया तथा इंडियन एयर लाइन्स के मामले में आई एल एस कैट II का उपयोग करने के लिए भारतीय पायलटों के प्रशिक्षण का अभाव होना एक बड़ी कठिनाई है परन्तु इसका अभाव होना एयर इंडिया के लिए निश्चित रूप से बहुत बड़ी असुविधा है। क्योंकि वे अधिकतर विदेशी विमानपत्तनों पर प्रचालन करते हैं जहाँ ऐसी अवतरण सुविधा उपयोग के लिए उपलब्ध है और कैट II आई एल एस के प्रचालन में उनकी असमर्थता का मतलब खराब दृश्यता की स्थिति में उड़ान का विपथन हो सकता है।

4.5 धावन पथ

प्रत्येक अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर धावन पथों के ब्यौरे अनुबंध-III में दिए गए हैं

इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन, दिल्ली

4.5.1 टाटा समिति (अप्रैल 1969) द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार, मुख्य धावन पथ 10/28 को 1971 तक 4,114.6 मीटर लम्बा बनाने के लिए इसका विस्तार किया जाना था। परन्तु धावन पथ के एक किनारे पर पुराना गुड़गाँव रोड होने के कारण इस सिफारिश को अभी तक (मार्च 1991) कार्यान्वित नहीं किया जा सका। तथापि, प्राधिकरण द्वारा अपनी प्रचालन आवश्यकताओं के लिए 3,810 मीटर की विद्यमान लम्बाई को पर्याप्त समझा गया।

मंत्रालय ने बताया है कि टाटा समिति द्वारा यथा संस्तुत विद्यमान धावन पथ के दक्षिण की ओर लगभग 2,285.9 मीटर की दूरी पर विद्यमान 10/28 धावन पथ के समानान्तर एक धावन पथ का निर्माण करने के लिए मास्टर प्लान में प्रावधान किए गए थे। विद्यमान धावन पथ 10/28 के समानान्तर दूसरे धावन पथ के निर्माण की योजना 1995 के बाद शुरू करने के लिए बनाई जाएगी और धावन पथ 9/27 को 2,813 मीटर लम्बा बनाने के लिए इसका अब 520 मीटर तक विस्तार किया गया है।

मद्रास विमान पत्तन

4.5.2 द्वितीयक धावन पथ 12/30 को 2,034 मीटर की लम्बाई तक बढ़ाया गया है और 3962.2 मीटर की संस्तुत लम्बाई के बदले मुख्य धावन पथ 07/25 को 3,657.4 मीटर तक बढ़ाने से संबंधित कार्य चल रहा है ।

बम्बई विमान पत्तन :

4.5.3 यद्यपि टाटा समिति ने सिफारिश की थी कि मुख्य धावन पथ को 609.6 मीटर तक लम्बा बनाने के लिए इसके दोनों छोरों पर जगह प्राप्त की जाए परन्तु अभी तक (जनवरी 1992) जगह प्राप्त नहीं हुई है । लेखापरीक्षा बोर्ड द्वारा देखा गया (जून 1988) था कि धावन पथ के 27 वें क्षेत्र के नजदीक के अतिक्रमण से प्रचालनों के लिए न केवल सुरक्षा की एक गंभीर आशंका है अपितु धावनपथ की पूरी लम्बाई के समानान्तर टैक्सी के रास्ते के और विस्तार के रास्ते में भी आता है जिससे विमान मुख्य धावन पथ के पोर्शन पर टैक्सी बैंक ट्रेक हो जाता है ।

इसके परिणामस्वरूप टैक्सी लाने ले जाने में अधिक समय लगता है और प्रति घंटे अधिक विमानों की सम्हलाई में काफी रूकावट होती है । एयर लाइनों को इस अतिरिक्त प्रतीक्षा समय के फलस्वरूप अधिक भुगतान भी करना पड़ता है । मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि अतिक्रमण के कारण "उपागम दीपन तंत्र की पूरी लम्बाई देने में भी कठिनाई हो रही थी ।

कलकत्ता विमान पत्तन:

4.5.4 टाटा समिति ने सिफारिश की थी कि मुख्य धावन पथ अर्थात् 01 आर/19 एल को 3,962.2 मीटर तक दोनों छोरों पर और बढ़ाया जाना चाहिए । इसे अभी तक बढ़ाया नहीं गया है क्योंकि धावनपथ की 3,627 मीटर की लम्बाई प्रचालकों की मांग पूरी करने के लिए काफी बताई (जनवरी 1992) गई थी ।

4.5.5 विमानपत्तन क्षेत्र में एक मस्जिद है जो द्वितीयक धावन पथ (जो मुख्य धावन पथ के समानान्तर है) की सीध में आती है और इसके और विस्तार को प्रतिबन्धित करती है ।

4.6 टैक्सी मार्ग और एर्रन :

4.6.1 टाटा समिति ने सिफारिश की थी कि नियमित उपयोग में आने वाले सभी धावनपथों पर अवतरण करने वाले विमानों द्वारा धावन पथ पर अधिभोग समय कम करने के लिए समानान्तर टैक्सी मार्ग और तेज गति के टैक्सी सम्पर्कों की अधिकाधिक व्यवस्था की जाये ताकि धावनपथों को पार किए बिना युद्धाभ्यास वाले विमान दोनों छोरों पर पहुंच सकें ।

यह सुविधा दिल्ली को छोड़कर किसी भी विमानपत्तन पर अभी तक मुहैया नहीं कराई गई है। जबकि कलकत्ता और मद्रास में समानान्तर टैक्सी मार्ग हैं परन्तु इन्हें तेज गति के निकासी टैक्सी सम्पर्क द्वारा धावन पथ से जोड़ा नहीं गया है। बम्बई विमानपत्तन पर भी अभी तक पूरी लम्बाई के समानान्तर टैक्सी मार्ग नहीं हैं।

मंत्रालय ने स्पष्ट किया कि बम्बई विमानपत्तन पर आवश्यक सुविधाएँ, ए एस आर आदि होने के कारण समानान्तर टैक्सी मार्ग का निर्माण नहीं किया गया और यहाँ तक कि उस क्षेत्र में अतिक्रमण के कारण बी-3 टैक्सी मार्ग को धावनपथ 27 के पहले छोर से नहीं जोड़ा जा सका । तथापि प्राधिकरण ने अब तेज गति से निकास मार्ग की योजना बनाई है जिसमें से एक को नवम्बर 1991 में चालू कर दिया गया था ।

मंत्रालय ने यह भी बताया कि तेज गति के निकास मार्ग के निर्माण से यद्यपि कलकत्ता और मद्रास विमानपत्तनों पर विमान खड़ा करने में लगने वाला समय कम हो सकता है परन्तु वर्तमान यातायात अन्य नियोजित प्राथमिकता वाले कार्यों की अपेक्षा उनके निर्माण को उचित नहीं ठहराता है।

लेखापरीक्षा बोर्ड (जून 1988) द्वारा देखा गया था कि कलकत्ता विमान पत्तन पर समानान्तर टैक्सी मार्ग मुख्य धावन पथ के 19 वें छोर के प्रारम्भ तक नहीं था । इस कारण विमान को उतारने के पहले प्रायः 10-12 मिनट तक ठहरना पड़ता था ।

4.7 दिल्ली और बम्बई विमानपत्तनों पर विमान यातायात निबंधन प्रणाली का आधुनिकीकरण

4.7.1 जबकि प्राधिकरण ने दिल्ली और बम्बई में नए टर्मिनलों के विकास के लिए काफी पैसा खर्च किया है परन्तु यह अतिरिक्त उड़ानों को स्वीकार करने में असमर्थ है क्योंकि वि.या.नि.प्र. द्वारा अतिरिक्त उड़ानों का प्रबन्ध नहीं किया जा सकता है।

4.7.2 दिल्ली और बम्बई विमानपत्तनों पर भीड़-भाड़ को कम करने के उपायों पर विचार करने के लिये और इस शताब्दी के समाप्त होने तक विमान यातायात की वृद्धि को ध्यान में रख कर उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर लाने के लिए जनवरी 1985 में नागर विमानन मंत्रालय द्वारा राजे समिति नाम की एक समिति गठित की गई । राजे समिति की सिफारिशों के

आधार पर 8,889 लाख रू. के विदेशी मुद्रा संघटक सहित 19507 लाख रू. की अनुमानित लागत पर बम्बई और दिल्ली में विमान यातायात नियंत्रण सुविधाओं के उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए नागर विमानन मंत्रालय (मार्च 1987) द्वारा एक प्रस्ताव सार्वजनिक निवेश बोर्ड को विचार करने के लिए भेजा गया था। जबकि परियोजना को पूरा करने का समय मूल रूप से 30 महीने अनुमानित किया गया था परन्तु विभिन्न पार्टियों से प्राप्त बोलियों का तकनीकी मूल्यंकन अभी किया जा रहा है और इसके जून 1992 तक पूरा होने की आशा है। मंत्रालय ने यह भी उल्लेख किया कि जून 1990 में 16,200 लाख रू. के विदेशी मुद्रा सहित 21,000 लाख रू. के लिए अनुमोदित लागत अनुमान में विनिमय दर परिवर्तन तथा समग्र कीमत वृद्धि को देखते हुए कुछ संशोधन की आवश्यकता है।

4.8 80 लाख रू. (लगभग) के बेशी आयातित पुर्जे:

4.8.1 1978 में 100 लाख रू. (लगभग) की लागत पर अग्निशमन और बचाव प्रचालन वाहनों के एफ एन/एम ए एन मॉडल के लिए फालतू पुर्जे आयात किए गये थे। यह देखा गया कि 80 प्रतिशत फालतू पुर्जों का बिल्कुल उपयोग नहीं किया जा रहा था। प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 1989) कि ये अनिवार्यतः विनिर्माता द्वारा संरजित बीमा के फालतू पुर्जे थे और अग्रणीत फालतू पुर्जों का मुख्य भाग बहुत अधिक उपयोग में आने वाले ट्रेक प्रकार के सी.एफ टी से संबंधित था। इस दृष्टि से उनका निपटान किया जाना चाहिए। तथापि लगभग 23 लाख रू. मूल्य के एफ एन/ट्रेक प्रकार के फालतू पुर्जों का निपटान कर दिया गया है जिसके प्रति केवल 0.88 लाख रू. की राशि की बसूली हुई है।

4.9 बम्बई विमानपत्तन के टर्मिनल-II में आग लगना, अग्नि शमन तंत्र में खराबी

4.9.1 बम्बई विमानपत्तन के टर्मिनल II (मार्च 1986 में चालू) के फेज II में दुकान नं. 1 में 9 नवम्बर, 1986 को आग लग गई जिसमें दो दुकानें पूर्णतया नष्ट हो गई थीं और आस पास भी काफी क्षति हुई। हानि 22.76 लाख रू. अनुमानित की गई थी।

4.9.2 घटना की जांच करने वाली जाँच समिति ने निष्कर्ष निकाला कि (क) अग्नि भय संकेतक और चेतावनी तंत्र ने उचित रूप से कार्य नहीं किया। यद्यपि प्राधिकरण ने

अभिकल्पित और प्रतिष्ठापित तंत्र को पर्याप्त माना था लेकिन बम्बई दमकल का विचार था कि सार्वजनिक क्षेत्रों में गलत ढंग से दतों से होकर गुजरने वाली विद्युत केबिल सिंगल (एकल) उँचे क्षेत्रों में आइओनाइजेशन टाइप डिटेक्टर हैड और डबल उँचे क्षेत्रों में स्केनर टाइप डिटेक्टर हैड होने चाहिए, (ख) फेज II में प्रतिष्ठापित आग बुझाने का स्वचालित जलोत्सर्जक तंत्र काम नहीं करता है और उसे हाथ से चलाना पड़ता है क्योंकि ब्रेट राइजरो की संख्या अपर्याप्त थी। इस तंत्र को फेज I में प्रतिष्ठापित तंत्र, जो प्रारम्भ से ही रिस रहा था, के साथ जोड़ दिया गया था। तंत्र को अभी तक स्वचालित नहीं बनाया गया है, (ग) हाथ से चलने वाले अग्नि भय संकेतक तंत्र के पिल बाक्सों में हथोड़े/ उसे तोड़ने के साधन नहीं थे। जिसके परिणामस्वरूप हाथ से चलने वाले अग्नि भय संकेतक तंत्र को चलाने में विलम्ब हुआ। फेज-II नियंत्रण कक्ष में ड्यूटी पर उपस्थित अग्निशामन प्रचालक ने अग्नि भय संकेतक को सुना था लेकिन वह फेज I नियंत्रण कक्ष को उचित/पूर्ण संदेश न दे पाया क्योंकि वह स्वयं भी भवन के प्रवेश और बाहर निकलने के मार्गों से परिचित नहीं था और इसलिए वह आग लगने के स्थान पर न पहुँच सका तथा अपने कर्तव्य का निर्वाह न कर सका (ख) वातानुकूलन प्रणाली में लगे फायर डम्पर प्रचालनात्मक नहीं थे। डम्परों की जाँच पूरी नहीं की गई थी और तंत्र को चालू नहीं किया गया था। यदि तंत्र प्रभावी/ प्रचालनात्मक होता तो यह प्रभावित क्षेत्र को एच यू केटरिंग की आपूर्ति स्वतः बन्द कर सकता था और भवन में धुओं फैलने को सीमित कर सकता था, (ड.) आपातकालीन निकासी मार्गों पर ताले लगे हुए पाए गए थे और चाबियों आसानी से उपलब्ध नहीं थीं जिससे दमकल कर्मचारी प्रवेश न कर सके फलतः आग लगने के स्थान को खोजने में विलम्ब हुआ।

4.9.3 9 फरवरी, 1989 को बम्बई विमानपत्तन (टर्मिनल II फेज-I) के शापिंग काम्प्लेक्स में एक और आग लगी थी। घटना की जाँच करने के लिए 10/13 फरवरी 1989 को एक बोर्ड का गठन किया गया था। विस्तृत जाँच करने के बाद बोर्ड ने उल्लेख किया कि (क) जलोत्सर्जक प्रतिष्ठापन तथा ब्रेट राइजर तंत्र प्रणाली पूर्णतया कार्यात्मक नहीं थे क्योंकि उसमें भारी रिसाव और अन्य दोष थे, (ख) स्वचालित खोज

एवं चेतावनी तंत्र की मरम्मत होनी अपेक्षित है और अनुकरणशील मानचित्र लगाया जाना आवश्यक है, तथा (ग) आग बुझाने के कार्यों को शुरू करने में आने वाली बाधा का मुख्य कारण बहुत अधिक धुँआ का होना था । इन कमियों में से अधिकांश कमियाँ नवम्बर 1986 में बम्बई विमान पत्तन में लगी आग के बाद की पूर्व जाँच में बताई गई थीं ।

4.9.4 मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि हाथ से चलने वाला अग्नि भय संकेतक तंत्र में हथोड़े/तोड़ने के यन्त्र लगा दिए गए हैं । नवम्बर 1990 में बम्बई विमान पत्तन पर धुओं और धूम निर्वारक लगा दिए गए थे और इसी प्रकार के उपकरण 1992 में दिल्ली, कलकत्ता तथा मद्रास में प्रतिष्ठापित किए जाने की योजना है ।

4.10 पक्षी टक्कर निवारक उपाय:

निम्नलिखित तालिका 1987-1991 के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर पक्षी के टकराने की घटनाओं को दर्शाती है ।

वर्ष	हवाई पत्तन	विमान की गति	टकराने वाले पक्षियों की संख्या			प्रति 10,000 गति पर पक्षियों के टकराने की दर		
			हवाई पत्तन के अन्दर	हवाई पत्तन से बाहर	जोड़	हवाई पत्तन के अन्दर	हवाई पत्तन से बाहर	जोड़
5 -----								
1987	दिल्ली	48,397	7	13	20	1.44	2.69	4.13
	बम्बई	65,523	15	9	24	2.29	1.37	3.66
	कलकत्ता	27,380	4	9	13	1.46	3.29	4.75
	मद्रास	16,983	1	4	5	0.59	2.35	2.94
	संचयी	1,58,283	27	35	62	1.70	2.21	3.91
1988	दिल्ली	48,863	5	10	15	1.02	2.04	3.06
	बम्बई	64,554	4	11	15	0.62	1.70	2.32
	कलकत्ता	26,868	3	2	5	1.12	0.74	1.86
	मद्रास	17,035	1	2	3	0.59	1.17	1.76
	संचयी	1,57,320	13	25	38	0.82	1.59	2.41
1989	दिल्ली	52,009	7	18	25	1.35	3.46	4.81
	बम्बई	62,785	7	4	11	1.11	0.64	1.75
	कलकत्ता	26,392	2	5	7	0.76	1.89	2.65
	मद्रास	17,826	3	0	3	1.68	0.00	1.68
	संचयी	1,59,012	19	27	46	1.19	1.70	2.89
1990	दिल्ली	46,091	7	11	18	1.52	2.38	3.90
	बम्बई	57,469	9	2	11	1.56	0.35	1.91
	कलकत्ता	22,783	5	2	7	2.19	0.88	3.07
	मद्रास	15,368	0	2	2	0.00	1.30	1.30
	संचयी	1,41,711	21	17	38	1.48	1.20	2.68

1991	दिल्ली	45,664	4	10	14	0.88	2.18	3.06
	बम्बई	55,706	7	3	10	1.25	0.54	1.79
	कलकत्ता	20,854	6	2	8	2.88	0.96	3.84
	मद्रास	16,704	2	3	5	1.20	1.79	2.99
	त्रिवेन्द्रम	5,010	3	1	4	5.99	1.99	7.98
	संचयी	1,43,938	22	19	41	1.52	1.32	2.84
	त्रिवेन्द्रम संचयी	1,38,928	19	18	37	1.37	1.30	2.66
	को छोड़कर							

4.10.1 दिल्ली और बम्बई हवाई पत्तनों सहित भारतीय हवाई पत्तनों पर पक्षी बाधाओं से उत्पन्न होने वाली स्थिति का अध्ययन करने के लिए प्राधिकरण ने एक टीम, जिसमें डा. सालिम अली और श्री राबर्ट बी, गृभ शामिल थे, नियुक्त की। समिति ने अपनी रिपोर्ट (1982-83) में निम्न लिखित मुख्य कारणों की तरफ ध्यान दिलाया है जिससे शहरों और नगरों के ऊपर तथा आसपास पक्षियों का केन्द्रीकरण होता है :

- (i) ऐसे स्थान जहाँ खालयुक्त मृत पशु- पक्षियों को साफ करने के लिए गिद्धों को उन्मुक्त रूप से उड़ने देना;
- (ii) पुराने ढंग के पशु बधशालाएँ जिनमें आवाह चीलों और गिद्धों द्वारा खायी जाने वाली खाद्य पशु रद्दी पैदा होती है।
- (iii) बड़े होटलों और भोजनालयों द्वारा खाद्य कूड़े का अनुचित रूप से फेंका जाना,
- (iv) चिकेन कटाई- छंटाई याडों और नगर के बाजार की रद्दी का अनुचित रूप से फेंका जाना,
- (v) बध किए गए पशुओं से अनुपूरक खाद्य का स्रोत बनना,

4.10.2 समिति ने (i) हवाई पत्तन के अन्दर, (ii) हवाई पत्तन से बाहर उपचारी उपाय करने की सिफारिश की। की गई सिफारिशों और दिल्ली तथा बम्बई हवाईपत्तनों पर उनके कार्यान्वयन के संबंध में नीचे चर्चा की गई है :-

4.10.3 हवाई पत्तन के अन्दर

निम्नलिखित उपाय करने की सिफारिश की गई :

- (i) पानी के जमाव की रोक थाम (ii) हैंगरों को कबूतरों से बचाना
- (iii) हवाई पत्तन पर कूड़े का ढेर न लगाने देना (iv) धूब घास के पौधे लगाना ।

परिस्थितिक अध्ययन के संबंध में की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन की समय-समय पर समीक्षा सचिवों की समिति द्वारा की जाती है । 25 नवम्बर 1986 को आयोजित समिति की पांचवी बैठक में यह देखने में आया कि ढके हुए कूड़े दानों के निर्माण कार्य मसमक सुधारने के कार्य, लाश साफ करने वाले केन्द्र की स्थापना करने आदि जैसे विभिन्न कार्यों के लिए निर्धारित समय अनुसूची में चूक की गई थी । यह देखा गया था कि बम्बई में इण्डियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया द्वारा हैंगरों को कबूतरों से बचाने का कार्य पूरा नहीं हो पाया है ।

4.10.4 हवाई पत्तन से बाहर

निम्नलिखित उपायों की सिफारिश की गई थी :

- (i) मरे हुए पशुओं का खुले स्थान में अवैध रूप से चमड़ा निकाला जाना बन्द करना,
- (ii) विद्यमान डेरी फार्मों का स्थान बदलना, (iii) खुले बाजारों में मांस/कुक्कुट और मछलियों की बिक्री न करने की सलाह देना, (iv) होटल, कैंटीन मांस डिब्बाबंदी केन्द्रों और कसाई खानों से निकलने वाले रद्दी पदार्थों का निपटान (v) दिल्ली में कुक्कुट फार्मों और सुअर बाड़ों से निकलने वाली रद्दी का उचित निपटान (vi) दाहियों (इनसिनरेटर्स) का प्रावधान

4.10.5 यह देखा जाता है कि :

- (क) दिल्ली में खुले स्थान में चमड़ा निकालना और कूड़े का ढेर लगाना अभी भी जारी है (मार्च 1992)। मृत पशु-पक्षी प्रयोग केन्द्रों की स्थापना और कसाई खानों का आधुनिकीकरण अभी तक नहीं किया गया है ;
- (ख) बम्बई में सालिम अली समिति द्वारा संस्तुत किसी भी उपाय को लागू करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई है;
- (ग) मद्रास में नए देशीय टर्मिनल भवनों के नजदीक कूड़ादान/ गड्डे नहीं बनाए गए हैं । वहां पर खुली और भरी हुई नालियां हैं जिसे बेकार जंगली उपज बढ़ जाती है और पक्षियों को आकृष्ट करती है , और

(घ) कलकत्ता में विमान परिचालन क्षेत्र में अनेक पीरब्र हैं जिनमें मच्छरों और कीड़ों मकोड़ों का प्रजनन होता है जिससे पक्षी आते हैं ;

4.10.6 मंत्रालय ने सूचित (जनवरी 1992) किया कि अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पत्तनों पर पक्षी संकट के नियंत्रण के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :-

(क) पक्षियों को डराने/ पाक्षियों का शिकार करने के लिए नियमित स्टाफ लगाया गया है ,

(ख) नियमित रूप से घास की कटाई की जाती है और घास का आकार आई सी ए ओ द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार रखा जाता है;

(ग) पक्षियों को आकृष्ट न होने देने के लिए कूड़ों को आदमियों द्वारा तथा मशीनों से सफाई की जाती है ,

(घ) बम्बई और मद्रास में जमीन का समतलन तथा खड्डों के भरने का काम कर दिया गया है, और

(ङ.) सभी हवाई पत्तनों पर खड्डेनरहे और पानी रुके नहीं इसके लिए मिट्टी से भरकर उन्हें ठीक किया जा रहा है, और समुचित जल निकासी की योजना बनाई गई है ।

4.10.7 हालांकि यह संतोष की बात है कि प्राधिकरण द्वारा किए गए उपायों के परिणाम स्वरूप पक्षियों के टकराने की बारदातें कम हो रही हैं परन्तु ऐसे नगरों में, जहां हवाई पत्तन स्थित हैं, विभिन्न एजेंसियों के बीच हवाई पत्तन से बाहर किए जाने वाले उपचारी उपायों के लिए बेहतर ताल मेल की आवश्यकता है ।

4.11 सुरक्षा प्रबन्ध

परिमपी सुरक्षा और अपहरण विरोधी प्रबन्ध

4.11.1 अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पत्तनों पर हवाई पत्तन सुरक्षा विभिन्न एजेंसियों को सौंपी गई हैं जो हवाई पत्तनों से यात्रियों के सुरक्षित और निर्विघ्न पारगमन की व्यवस्था करने के लिए साथ साथ कार्य करती हैं। हवाई पत्तनों पर हवाई पत्तन सुरक्षा व्यवस्था में शामिल एजेंसियां निम्नलिखित हैं :-

क)	नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (ना.वि.सु.ब्यू.)
ख)	हवाई पत्तन सुरक्षा
ग)	आप्रवास (प्रलेख सुरक्षा)
घ)	आई ए ए आई
ड.)	एयर लाइन्स

नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (ना.वि.सु.ब्यू.) एक मात्र ऐसा संगठन है जो देश में नागर विमानन सुरक्षा की तमाम आवश्यकता का समन्वय करता है। यह नागर विमानन सुरक्षा के विभिन्न पहलुओं पर मार्गनिर्देश/ निर्देश जारी करता है, अन्य एजेंसियों जैसे राज्य पुलिस, एयर इंडिया अन्य एयर लाइनों, आसूचना ब्यूरो, इंटरपोल आदि के साथ नागर विमानन सुरक्षा सम्बन्धी सुरक्षा मामलों में समन्वय स्थापित करता है। नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो का अध्यक्ष महानिदेशक पुलिस की रैंक का एक अयुक्त होता है और नागर विमानन सुरक्षा के सभी पहलुओं पर नागर विमानन मंत्रालय के सचिव को सलाह देता है।

4.11.2 आई ए ए आई हवाई पत्तनों पर सुरक्षा कार्य, जिनमें परिमापी सुरक्षा, अपहरण विरोधी उपाय, कानून और व्यवस्था, प्रवेश नियंत्रण शामिल है, राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों के पुलिस अधिकारियों को सौंपे गये हैं। कलकत्ता हवाई पत्तन ही एक अपवाद है जहाँ केवल परिमापी सुरक्षा कार्य पश्चिम बंगाल पुलिस से सम्बद्ध पुलिस उप-अयुक्त (हवाई पत्तन सुरक्षा) के अधीन के.रि.पु.ब. द्वारा किया जाता है।

4.11.3 परिमापी सुरक्षा पर व्यय प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाता है जबकि अपहरण विरोधी प्रबन्धों पर व्यय प्राधिकरण द्वारा किया जाता है जिसकी प्रतिपूर्ति बाद में भारत सरकार द्वारा कर दी जाती है। पिछले पांच वर्षों के लिये परिमापी सुरक्षा और अपहरण विरोधी व्यय (वास्तविक भुगतान के आधार पर) के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :-

	1986-87	1987-88	1989-89	1989-90	1990-91
परिमापी सुरक्षा	141.24	148.33	141.44	207.85	187.38
अपहरण विरोधी प्रबन्ध	168.39	197.39	350.95	811.37	1634.52

4.11.4 जबकि आई ए ए आई हवाई पत्तनों पर परिमापी सुरक्षा के लिए व्यय का वहन मात्र प्राधिकरण द्वारा किया जाना होता है परन्तु राज्य सुरक्षा पुलिस द्वारा सुरक्षा बल के लगाए जाने/वास्तविक रूप से आदमियों की तैनाती आदि पर इसका

कोई नियंत्रण नहीं रहता है । वे आई ए ए आई हवाई पत्तनों पर हवाई पत्तन निदेशकों के प्रति उत्तरदायी भी नहीं होते हैं ।

प्रत्येक आई ए ए आई हवाई पत्तन पर पुलिस उप आयुक्त कार्यात्मक और प्रशासनिक रूप से संबंधित राज्य/ संघ राज्य क्षेत्र के पुलिस महानिदेशक/पुलिस आयुक्त के प्रति उत्तरदायी होता है । प्राधिकरण ने बताया कि प्रायः यह पाया गया है कि जब कभी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में कोई आकस्मिकता या कानून और व्यवस्था की समस्या होती है तो हवाई पत्तन पर तैनात हवाई पत्तन सुरक्षा कार्मिक समय समय पर उनके स्व-निर्णय से नगर को स्थानान्तरित कर दिये जाते हैं ।

4.12 प्राधिकरण की भूमि का अतिक्रमण

4.12.1 सभी सम्पत्ति और अन्य परि-सम्पत्तियां जो चार अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पत्तनों के प्रयोग के लिए केन्द्र सरकार में निहित थी, प्राधिकरण के बनने पर अधिनियम की धारा 12(1) के अधीन अप्रैल 1972 में इसको अंतरित कर दी गई थीं । अधिनियम की धारा 13 के अधीन कोई भूमि, जो अधिनियम के अन्तर्गत इसके कार्य के निष्पादन के लिए प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित है, उसे सार्वजनिक प्रयोजन के लिए चाही गई मानी जायेगी और इस प्रकार की भूमि भूमि अधिग्रहण अधिनियम 1894 के उपबन्धों अथवा उस समय लागू किसी अन्य तदनुसूची कानून के अन्तर्गत प्राधिकरण के लिए अधिप्राप्त की जा सकती है । प्राधिकरण की भूमि का अतिक्रमण विशेषकर बम्बई और दिल्ली में प्राधिकरण के लिए एक बड़ी बाधा है । भूमि का अतिक्रमण न केवल हवाई पत्तनों के विस्तार को प्रभावित करता है अपितु सुरक्षा के लिए भी खतरा है । प्राधिकरण को स्थानान्तरित/ उसके द्वारा अधिप्राप्त भूमि की हवाई पत्तनवार स्थिति और अतिक्रमण की चर्चा नीचे की गई है :-

बम्बई हवाई पत्तन

4.12.2 बम्बई हवाई पत्तन पर अतिक्रमण सबसे पहले 1942 में शुरू हुआ । अगस्त 1976 में अतिक्रमण करने वाले परिवारों की संख्या 14,518 थी जो इस समय बढ़कर 64,000 परिवार (लगभग) हो गई है जिसमें हवाई पत्तन चौहद्दी के चारों तरफ की 200 एकड़ भूमि अन्तर्ग्त है । प्राधिकरण अपनी भूमि पर और अतिक्रमण रोकने और व्यक्तियों को बेदखल करने में असमर्थ रहा है ।

4.12.3 निर्माण और आवास मंत्रालय (मई 1978) ने बताया कि बैरक कालोनियों की निकासी और सुधार के प्रश्न पर महाराष्ट्र सरकार के परामर्श से सरकार द्वारा विचार किया गया था और अन्य बातों के साथ निम्न बातों पर सहमति हुई थी :

(क) ऐसी भूमि, जो केन्द्र सरकार के विभागों की है और तुरन्त उपयोग के लिए अपेक्षित हैं, से प्रति कुटुम्ब 1900 रु. की दर पर अनुदान के भुगतान पर वैकल्पिक स्थलों पर पुनर्वास के लिए महाराष्ट्र सरकार बैरकों को हटाएगी

(ख) राज्य सरकार बैरक कालोनियों में गंदी बस्ती में पर्यावरण सुधार के लिए योजना के पैटर्न पर मूलभूत सुविधाएं और सुख सुविधाएं अपनी लागत पर मुहैया कर सकती है ।

(ग) राज्य सरकार द्वारा किसी सुविधा अथवा सुख सुविधा दिए जाने का अर्थ यह नहीं है बैरकों में रहने वालों को कब्जा जारी रखने के लिए कोई लाइसेंस अथवा अधिकार दिया गया है ।

(घ) भूमि का स्वामित्व रखने वाले विभाग को यह अधिकार होगा कि भविष्य में जब कभी उसे आवश्यकता हो, तो ऐसे प्रभागों का भुगतान करके जो राज्य सरकार और भारत सरकार के बीच तय हो, ऐसे क्षेत्रों को खाली कराले । यदि इस प्रकार की भूमि के किसी भाग की केन्द्र सरकार के किसी विभाग द्वारा अपने उपयोग के लिए आवश्यकता होगी तो राज्य सरकार ऐसी भूमि से बैरक के कुटुम्बों को छह महीने के अन्दर हटा देगी ।

(ङ.) यह व्यवस्था केन्द्र सरकार की केवल उस बची भूमि के लिए लागू होगी जिसके संबंध में सरकारी स्थान (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम 1971 के अधीन बेदखल करने की कार्यवाही सम्पदा अधिकारी द्वारा नहीं की गई है ।

4.12.4 तथापि इस निर्णय का अभी तक (मार्च 1991) कार्यान्वयन नहीं किया गया है । नवीनतम अनुमानों के अनुसार प्राधिकरण को कुटुम्बों के पुनर्वास के लिए अपेक्षित भूमि की लागत के अलावा प्रति कुटुम्ब क्षतिपूर्ति के लिए 10,000 रु. की दर से लगभग 6,400 लाख रु. का व्यय उठाना पड़ेगा । 18 अगस्त 1987 को आयोजित उच्च स्तर की बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार प्राधिकरण ने अक्टूबर 1987 में महाराष्ट्र सरकार के पास 100 लाख रु. की राशि जमा की ताकि इस प्रयोजन के लिए अधिप्राप्त की जाने वाली 80 हेक्टेयर भूमि पर पानी और गंदेपानी की पाइप लाइनों को बिछाने का कार्य शुरू किया जा सके । अतिक्रमण को हटाने में कोई प्रगति नहीं हुई है

4.12.5 अतिक्रमण को हटाने के संबंध में सरकार की नीति को बताने के लिए कहे जाने पर मंत्रालय ने मार्च 1992 में आयोजित लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक में बताया कि अतिक्रमण का मुद्दा प्राधिकरण के लिए, विशेषकर बम्बई हवाई पत्तन के मामले में, समस्याएं पैदा कर रहा है। जबकि अतिक्रमण को हटाने के लिए महाराष्ट्र सरकार के साथ प्रयास किए जा रहे थे, अभी तक कोई ठोस प्रगति नहीं हुई है। चूंकि प्राधिकरण के लिए थोड़े समय में सभी अतिक्रमणों को हटाया जाना सम्भव नहीं हो सकता है परन्तु जहां कहीं सम्भव है छोटे मोटे अतिक्रमणों को हटाकर समस्या को सुलझाने का प्रयास किया जा रहा है और जहां भी व्यवहार्य है प्राधिकरण अपने प्रयोजन के लिये क्षेत्र का उपयोग कर रहा है।

हवाई पत्तन के किसी विस्तार कार्यक्रम में एक रुकावट होने के अलावा अतिक्रमण समग्र हवाई पत्तन सुरक्षा के लिए एक आशंका भी है। अतिक्रमण से पक्षियों की उपस्थिति में सम्भाव्य वृद्धि और उससे होने वाले संकट के रूप में विपरीत प्रभाव पड़ता है।

कलकत्ता हवाई पत्तन

4.12.6 कलकत्ता हवाई पत्तन पर नारायणपुर, बैंक रहट, कैरुल्ली और मालरोड में छह एकड़ भूमि आबादकारों द्वारा अवैध रूप से दखल कर ली गई है। आबादकारों की बेदखली के लिए राज्य सरकार से अभी भी चर्चा जारी है। प्रबन्धन ने बताया कि छह एकड़ भूमि से आबादकारों को हटाने के लिए राज्य सरकार से आवश्यक सहायता नहीं मिल रही थी और मामले पर कारवाई की जा रही है।

दिल्ली हवाई पत्तन

4.12.7 दिल्ली हवाई पत्तन के पास कुल 5,147 एकड़ भूमि का क्षेत्र है। उसमें से 412.04 बीघा (86 एकड़) भूमि, जिसके लिये पहले ही 518.70 लाख रु. की राशि अदा की जा चुकी है, पर वास्तविक कब्जा प्राधिकरण के पास अभी तक नहीं है।

4.12.8 भूमि का कब्जा नहीं लिया जा सका क्योंकि नांगल देवत गांव और महिपाल पुर में अधिप्राप्त भूमि के अधिभोगियों जिनकी संख्या लगभग 1000 कुटुम्ब और 20 औद्योगिक यूनिटें हैं, का प्राधिकरण के खर्च पर पुनर्वास/पुनः अवस्थापन किया जाना

है । कुटुम्बों के पुनर्वास के लिये 261 लाख रू. की लागत पर रंगपुरी गांव में 148 एकड़ भूमि अधिप्राप्त की गई थी । क्षेत्र का विकास करने के लिए दि.वि.प्रा. ने 1500 लाख रू. की मांग की है जिसमें से मार्च 1987 में प्राधिकरण द्वारा 100 लाख रू. जमा कर दिया गया था ।

4.12.9 मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि रंगपुरी गांव में हाल में अधिप्राप्त भूमि का विकास शुरू कर दिया गया है । निवासियों से भूमि का कब्जा लेने की प्रक्रिया उनके पुनर्वास के बाद प्रारम्भ होगी । औद्योगिक यूनिटों के पुनः अवस्थापन के संबंध में संशोधित क्षतिपूर्ति अदा करने और दिल्ली में वैकल्पिक निर्माण स्थल मुहैया न करने का दिल्ली प्रशासन द्वारा निर्णय लिया गया है ।

मद्रास हवाई पत्तन

4.12.10 प्राधिकरण के पास मद्रास हवाई पत्तन पर 1400 एकड़ भूमि है और सम्पूर्ण भूमि हवाई पत्तन के प्रभावी कब्जे में है ।

5. देशी परियोजनायें

5.1.1 निम्नलिखित तालिका चार अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पट्टनों पर यात्री और हवाई माल के नये टर्मिनल के निर्माण के लिए शुरू की गई परियोजनाओं के ब्यौरे दर्शाती है :-

लाख रू. में

परियोजना का नाम	परियोजना लागत			पूरा होने पर लागत की वृद्धि की प्रतिशतता		पूरा होना		द्विलम्ब अभ्युक्तियां		
	अनु-मानित	संशोधित	वास्तविक पूरा होने पर	अनु-मानित	संशोधित	नियत समय	संशोधित	वास्त-विक		
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
नई दिल्ली										
नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो टर्मिनल काम्प्लेक्स दिल्ली चरण- I	6395	9500	9602	50	1.07	3/85	10/85	5/86	13	महीने
बम्बई										
नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल काम्प्लेक्स बम्बई चरण- I	1100	1678	2485	126	48	12/80	-	12/80	-	
नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल काम्प्लेक्स बम्बई चरण- II	2248.73	4123.34	4382	95	6	10/84	2/86	3/86	17	महीने
नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल काम्प्लेक्स बम्बई चरण- III	3902	8232	-	-	-	-	-	-	-	सरकार द्वारा अभी तक अनुमोदित नहीं हुआ

बम्बई में देशी
टर्मिनल का आशोधन
और विस्तार

970 1973 - - - 9/91 3/92 - -

मद्रास

नवीन देशीय यात्री
टर्मिनल काम्प्लेक्स

मद्रास चरण-1 1004 1586 1628.15 62 3 10/84 - 4/85 6
महीने

नवीन अन्तर्राष्ट्रीय
यात्री टर्मिनल
काम्प्लेक्स मद्रास

984 1749 - - - 3/89 3/89 4/89 में
चालू
किया
गया

कलकत्ता

नवीन अन्तर्राष्ट्रीय
टर्मिनल काम्प्लेक्स

कलकत्ता, चरण-1 2498.92 1958 - - - 12/90 7/93 - -

5.1.2 कुछ परियोजनाओं के मूल अनुमान और अंतिम लागत के बीच काफी अन्तर है ।
आठ परियोजनाओं में से दो में अत्यधिक विलम्ब हुआ था, विलम्ब की अवधि 13 महीने से 17
महीने तक थी । परियोजनाओं के ब्यौरे की चर्चा नीचे की गई है :-

नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो टर्मिनल काम्प्लेक्स (चरण-1) दिल्ली हवाई पत्तन

5.1.3 प्राधिकरण ने 1978 में दिल्ली हवाई पत्तन के विद्यमान मुख्य धावनपथ के दक्षिण
तरफ एक स्थल पर नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल काम्प्लेक्स (दो चरणों में) का निर्माण करने का
निर्णय लिया । अप्रैल 1979 में 4,201 लाख रु. की कुल अनुमानित लागत पर दिल्ली हवाई
पत्तन पर अन्तर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो टर्मिनल काम्प्लेक्स (चरण-1) के निर्माण हेतु एक प्रस्ताव
मई 1979 में लोक निवेश बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था । तदनन्तर मार्च 1980 के निर्माण
लागत सूचियों के आधार पर कुल 6,395 लाख रु. का एक अद्यतन लागत अनुमान (394 लाख
रु. की विदेशी मुद्रा घटक सहित) लोक निवेश बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था । सरकार ने

अगस्त 1980 में परियोजना का अनुमोदन कर दिया जिसके पूरा होने की नियत तारीख मार्च 1985 थी। परियोजना की वास्तविक लागत तालिका में यथादर्शित मूल अनुमान की तुलना में 50.1 प्रतिशत अधिक हो गई जबकि यात्री और कार्गो सम्हलाई क्षमता में कोई बड़ा अन्तर नहीं था। निम्नलिखित तालिका लागत में मदवार वृद्धि के साथ उनके कारणों को दर्शाती है जो लोक निवेश बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था :-

क्र.सं.	विवरण	अनु- मोदित अनुमान	संशो- धित अनु- मान	वृद्धि	वृद्धि की प्रति शतता.	कारण
(लाख रु० में)						
1.	प्रशासनिक और अनुषंगी भवन सहित आंतरिक यात्री टर्मिनल भवन और सम्बद्ध उपस्कर	2708	3434	726	27	वातानुकूलन में 191 लाख रु. और प्रशासनिक भवनों में 62 लाख रु. की बचत का समायोजन करने के बाद 726 लाख रु. की निवल वृद्धि निम्न-लिखित के कारण थी :- (क) टर्मिनल भवन के कुर्सी क्षेत्र में अनुवर्ती वृद्धि (46 लाख रु.) (ख) आंतरिक सजावट (50 लाख रु.) और फर्नीचर तथा फिक्सचर (200 लाख रु.) का बाद में प्रावधान (ग) एकल मार्ग की बजाय दोहरे मार्ग के प्रावधान के कारण एरोब्रिजों (100 लाख रु.) की लागत में वृद्धि और यात्री जांच के लिए सम्भरक कनवेयर का प्रावधान (50 लाख रु.) (घ) आई ईएम ए खंड के अनुसार कतिपय उपस्करों की लागत में वृद्धि (40 लाख रु.)
2.	अनुषंगी भवन और सम्बद्ध उपस्कर सहित कार्गो टर्मिनल भवन	627	869	242	39	सामग्री, श्रम और उपस्कर की लागत में वृद्धि के कारण

3. यात्री और कार्गो काम्प्लेक्स के लिए एप्रन (सिविल और बिजली संबंधी कार्य)	829	1367	538	65	(क) क्षेत्र में 1,80,000 वर्ग मी से 2,01,000 व.मी. (107 लाख रु.) तक की वृद्धिसे कार्य के क्षेत्र में बाद में परिवर्तन के कारण और (ख) सामग्री और श्रम की लागत में वृद्धि (431 लाख रु.)
4. यात्री और कार्गो के लिए टैक्सी मार्ग और मैदान	679	1034	355	52	सीमेंट, निर्माण सामग्री और श्रम की लागत (355 लाख रु.) में वृद्धि के कारण
5. सड़क, कार खड़ी करने और भारी सेवाएं (यात्री और कार्गो काम्प्लेक्स)	1046	2093	1047	100	(क) सीमेंट, सामग्री और श्रम (561 लाख रु.) की लागत में वृद्धि के कारण । (ख) शेष 486 लाख रु. निम्नलिखित के कारण था (i) 66/33 कि.वा. उपस्टेशन के लिए 304 लाख रु. का प्रावधान किया गया क्योंकि दि.वि.प्र.उ. ने आग्रह किया कि खर्च प्राधिकरण को उठाना चाहिए । (ii) नए टर्मिनल काम्प्लेक्स और पुराने टर्मिनल काम्प्लेक्स के बीच वाहनों को सुरक्षित चलाने के लिए निकटवर्ती सुरक्षा दीवार सहित प्रचालन सेवा सड़क का प्रावधान (84 लाख रु.) (iii) राष्ट्रीय राजमार्ग के दिक् परिवर्तन. के अलाइनमेंट में परिवर्तन के कारण (62 लाख रु.) (iv) कार पार्क क्षेत्र में कैंटीन, प्रसाधन और अन्य संबंधित सुविधाओं का प्रावधान ताकि यात्रियों के लिये बने टर्मिनल भवन में समान सुविधाओं के उपयोग को सीमित किया जा सके (25 लाख रु.) (v) कार्गो काम्प्लेक्स में कार पार्क और ट्रक डॉक क्षेत्र में 10,000 व.मी. की आवश्यकता के स्थान पर 5,400 व.मी. का अनुमान किए जाने की गणितीय गलती के कारण (11 लाख रु.)

6. भूमि का विकास 39 80 41 33 यह वृद्धि होटल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा ट्रांजिट होटल के निर्माण के लिए भूमि का विकास करने के कारण थी जिसके लिए पहले प्रावधान नहीं किया गया था

7. एजेंसी प्रभार 467 623 156 33

6395 9500 3105 485

5.1.4 ऊपर बताए गए कारण यह बताते हैं कि निर्माण कार्य दिए जाने के बाद कार्य की डिजाइन और स्कोप में बार बार परिवर्तन के कारण लागत 3,105 लाख ₹. अथवा 48.5 प्रतिशत तक बढ़ गई। नागर विमानन मंत्रालय ने यह पाया कि परियोजना की उचित मानीटरिंग नहीं की गई थी। प्राधिकरण के प्रबन्धन ने यह बताया कि जबकि लागत में वृद्धि कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन के कारण थी, लागत में वृद्धि का प्रमुख कारण निष्पादन की अवधि के दौरान सामग्री और श्रम की लागत में वृद्धि (65.66 प्रतिशत) का होना था।

5.1.5 समय अन्तराल

परियोजना को मूलतः मार्च 1985 में पूरा किया जाना था परन्तु बाद में संशोधित अनुमानों में यह तारीख अक्टूबर 1985 तक और फिर मार्च 1986 तक संशोधित कर दी गई थी। अन्त में परियोजना 13 महीने के विलम्ब के बाद मई 1986 में पूरी हुई तथा चालू की गई।

5.1.6 निर्माण कार्य को दिए जाने और उसके निर्माण के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों के विश्लेषण से निम्नवत् पता चला :-

(i) 10 लाख ₹. से अधिक मूल्य के सिविल कार्य के ठेकों में से 57 ठेकों में विलम्ब हुआ था उनके ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :-

6 महीने तक	19
6 महीने और एक वर्ष के बीच	22
1 वर्ष और दो वर्ष के बीच	11
2 वर्ष और 3 वर्ष के बीच	2
3 वर्ष से अधिक	3

प्राधिकरण ने बताया (अक्तूबर 1989) कि इनमें से अधिकतर कार्य बहुत पहले पूरे कर लिए गए थे और उनमें से कुछ का उपयोग भी किया जा रहा था परन्तु पूरे होने का औपचारिक प्रमाण पत्र सभी मानों में कार्य पूरा होने के बाद ही रिकार्ड किया गया था। जहां कहीं ऐसे कार्य उपयोग में लाए जा रहे थे वहां कार्य पूरा होने का प्रमाण पत्र शीघ्र भेजने के लिए प्राधिकरण की ओर से प्रभावी कार्यवाही की जानी आवश्यक है।

ii) ठेकेदारों को निर्माण स्थल सुपुर्द करने में विलम्ब के कारण 24 कार्यों में विलम्ब हुआ था जिसके परिणामस्वरूप निविदा में दी गई लागत की तुलना में 211.55 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ (अनुबन्ध 11/)

iii) शेष 33 कार्यों में विलम्ब कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन, काम चलाऊ आरेखण की आपूर्ति में विलम्ब, निर्माण स्थल के सुपुर्द करने में विलम्ब आदि के कारण हुआ था जिसके परिणामस्वरूप 250.02 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ।

iv) 10 फर्मों को 33 ठेके दिए गए थे जो प्रत्येक को 2 से 6 ठेके तक पड़ा। 33 ठेकों में से 30 में कम से कम 35 दिन और अधिकतम 3 वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ था जिसके परिणामस्वरूप निविदाओं में दी गई लागत से 219.45 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ (अनुबन्ध 1/)

5.1.7 प्राधिकरण ने बताया कि कुछ अन्तर्संबंधित कार्यों में निर्माण स्थल सुपुर्द करने में विलम्ब हुआ था परन्तु इसके कारण अतिरिक्त लागत नहीं आई। यह कहा जा सकता है कि विलम्ब केवल निर्माण स्थल सुपुर्द करने के कारण ही नहीं हुआ बल्कि ऊपर बताए गए अन्य कारणों से भी हुआ था।

5.2 बम्बई हवाई पट्टन पर नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल का निर्माण (चरण-11)

5.2.1 बम्बई में नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल का निर्माण कार्य मास्टर प्लान में तीन समान भागों में पूरा करने के लिए सोचा गया था। प्रथम चरण में यह इस प्रकार बनाया गया था कि व्यस्ततम काल में यह 2100 यात्रियों को सम्भाल सकता था। चरण-1 का निर्माण अप्रैल 1976 में प्रारम्भ किया गया था और दिसम्बर 1980 में पूरा कर लिया गया था। अगस्त 1980 में परियोजना के चरण-11 को 2249 लाख रु. की लागत पर अनुमोदित किया गया था। परियोजना को पूरा करने की नियत तारीख अक्तूबर 1984 थी परन्तु परियोजना वास्तव में मार्च 1986 (नियत तारीख के 17 महीने बाद) में पूरी तथा चालू की गई थी। परियोजना की कुल लागत 4,382 लाख रु. हो गई जबकि संशोधित लागत

4,123 लाख रू. अनुमोदित की गई थी यह वृद्धि मूल लागत से 95 प्रतिशत और संशोधित लागत से 6 प्रतिशत अधिक थी । मूल रूप से संस्वीकृत परियोजना लागत और संशोधित लागत का विस्तृत विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :-

क्रम संख्या	विवरण	परियोजना लागत मूल संस्वी- कृत लागत ॥अगस्त 1980॥	संशोधित लागत ॥मार्च 1987॥	वास्तविक लागत	मूल संस्वी- कृति की तुलना में प्रतिशत वृद्धि	वृद्धि के कारण ॥लाखा रू. में॥
1	2	3	4	5	6	7
1.	अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल बिल्डिंग	1476	2457	उ.न.	66	॥क॥ क्षेत्र में परिवर्तन/परिवर्धन ॥ख॥ वृद्धि ----- 981
2.	टर्मिनल बिल्डिंग काम्प्लेक्स के लिए अप्रैल	246	333	उ.न.	35	॥क॥ क्षेत्र में परि- वर्तन/परिवर्धन ॥ख॥ वृद्धि ----- 34 ----- 87
3.	पहुंच मार्ग, कार पार्क और फ्लाई ओवर	158	637	उ.न.	303	॥क॥ क्षेत्र में परि- वर्तन/परिवर्धन ॥ख॥ वृद्धि 115 ॥ग॥ कम आकलन 133 ----- 479 -----
4.	बल्क सर्विसेज	153	215	उ.न.	40	॥क॥ क्षेत्र में परिवर्तन/परिवर्धन ॥ख॥ वृद्धि ----- 8 ----- 62 -----
5.	भूमि अधिग्रहण	53	176	उ.न.	231	॥क॥ क्षेत्र में परिवर्तन/परिवर्धन
6.	एजेन्सी प्रभार जोड़	163	305	उ.न.	88	अन्य 142
		2249	4123	4382	83	1874

5.2.2

लागत का अधिक लगना

कार्य के परिक्षेत्र में कतिपय परिवर्तनों और प्रयोगकर्ता एजेंसी/एयर लाइन्स द्वारा प्रक्षपित आवश्यकताओं के आधार पर बाद में किए गए परिवर्धनों के कारण परियोजना लागत में वृद्धि हुई। निष्पादन के दौरान यह निर्णय किया गया (अगस्त 1981) कि टर्मिनल बिल्डिंग का उपयोग केवल एयर इंडिया द्वारा किया जायेगा जिसके परिणाम स्वरूप टर्मिनल बिल्डिंग का कुर्सी क्षेत्र और अप्रैन का क्षेत्र बढ़ गया था और विभिन्न मर्दों जैसे फर्श, भ्रमक छतगीरी, वाल क्लैडिंग आदि की विशिष्टियों में परिवर्तन हो गया। केन्द्रीय सड़क शोध संस्थान द्वारा किए गए अध्ययन के परिणामस्वरूप अतिरिक्त सड़क/ फ्लाई ओवर की व्यवस्था की गई। यदि परियोजना को नियोजित और समन्वित ढंग से प्रारम्भ किया गया होता तो केवल विलम्ब का ही परिहार नहीं होता बल्कि परियोजना लागत कम हुई होती जैसा कि विस्तार से नीचे बताया गया है :-

(i) लागत में 40-50 प्रतिशत की वृद्धि कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन और परिवर्धन के कारण बताई गई थी जो यह दिखाता है कि मूल परियोजना पर अच्छी तरह से विचार नहीं किया गया था और प्रारम्भिक स्तर पर प्रयोक्ता एजेंसी/ एयर लाइनों की आवश्यकताओं पर विचार करने के बाद प्रारम्भ करना चाहिए था।

(ii) परियोजना को विलम्ब से प्रारम्भ करने के कारण लागत में 751 लाख रु. की वृद्धि हुई।

5.2.3 चूंकि टर्मिनल के चरण-11 का उपयोग केवल एयर इंडिया द्वारा किया जाना था इसलिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में अनुमोदित परिष्करण उनके द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय मानक के अनुसार नहीं पाया गया। एयर इंडिया द्वारा की गई अपेक्षा के अनुसार परिष्करण को उनके वास्तुकार के पर्यवेक्षण में माडल के रूप में प्रस्तुत किया गया था और अनुमोदन के बाद कार्य को प्रारम्भ किया जा सका जिससे परियोजना को पूरा करने में 8 महीने का विलम्ब हुआ और एयर इंडिया की अपेक्षाओं के अनुसार फर्श, भ्रमक छतगीरी, वाल फिनिशिंग लार्ज स्पेन आदि की विशिष्टियों के संबर्धन के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय हुआ जो विशेष रूप से एयर इंडिया की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए किया गया था जिसे उनके द्वारा वहन किया जाना चाहिए था। तथापि, एयर इंडिया ने प्राधिकरण को 100 लाख रु. का ब्याजमुक्त ऋण जो 5 वर्षों के बाद प्रतिदेय था, देना स्वीकार किया। किन्तु केवल 93 लाख रु. प्राप्त किए गए थे जो वापस अदा कर दिए गये थे।

5.2.4

समय का अधिक लगना

जबकि परियोजना को मूल रूप से अक्टूबर 1984 में पूरा किया जाना था परन्तु अन्तिम रूप से यह मार्च 1986 में पूरा किया गया जिससे 17 महीने का विलम्ब हुआ लोक निवेश बोर्ड के संशोधित ज्ञापन में परियोजना को पूरा करने में विलम्ब का कारण निम्नलिखित बताया गया है :-

❖ i ❖ साधारण पोर्टलैंड सीमेंट की सीमित उपलब्धता ।

❖ ii ❖ एयर इंडिया की अपेक्षाओं के संबंध में अन्तिम रूप से निर्णय लिए जाने में विलम्ब हुआ क्योंकि टर्मिनल केवल उनके द्वारा ही उपयोग किया जाना था ।

5.2.5 प्राधिकरण ने बताया (अक्टूबर 1989) कि सरकार ने 1980 में बम्बई हवाई पत्तन पर एन आई टी सी के चरण-11 का निर्माण इस शर्त पर स्वीकृत किया था कि इस परियोजना का निर्माण चरण-1 परियोजना के पूरा होने के बाद प्रारम्भ किया जायगा जो दिसम्बर 1980 में पूरा किया गया और जिसका फरवरी 1981 में औपचारिक रूप से उद्घाटन किया गया । चरण-11 कार्य को प्रारम्भ करने की कार्यवाही वर्ष 1981 में प्रारम्भ की गई थी और कार्य को उस वर्ष के अंतिम भाग में दिया जा सका था और इसके अतिरिक्त प्राधिकरण ने कार्य का संसाधन करने और उसे देने में लगभग एक वर्ष का समय लिया ।

5.3 नवीन अंतर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल कॉम्प्लेक्स बम्बई (चरण-111)

5.3.1 प्राधिकरण ने 1985 में अनुमान लगाया कि बम्बई में चरण-1 और 11 की क्षमता 1989-90 तक संतुप्त होगी जब 5.1 मिलियन यात्रियों के वार्षिक यातायात के लिए क्षमता कम हो जाएगी । तदनुसार चरण-111 परियोजना के निर्माण का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और मार्च 1985 में 3902 लाख रू. की अनुमानित लागत पर बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया और मई 1985 में संस्वीकृति के लिए सरकार को प्रस्तुत किया गया । अनुमानों को मार्च 1987 में 4437 लाख रू. तक और अक्टूबर 1988 में 4949 लाख रू. तक कर दिया गया तथा अनुमोदन के लिए सरकार को पुनः प्रस्तुत किया गया । मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि 8,232 लाख रू. का संशोधित परियोजना अनुमान मंत्रालय के अनुमोदन के लिए जनवरी 1992 तक प्राप्त होने की आशा थी । संशोधित अनुमान सरकार को प्रस्तुत कर दिए गए हैं ।

5.3.2 नम्बई में देशी टर्मिनल का आशोधन और विस्तार

1990-91 तक देशी यात्री यातायात के लिए टर्मिनल के विस्तार हेतु बोर्ड द्वारा 970 लाख रू. के आकलन को स्वीकृति दी गई थी (जुलाई 1985)। 1987 में एक कार्य शाला के दौरान एयर लाइन के प्रतिनिधियों, अन्य एजेंसियों और पब्लिक द्वारा यह महसूस किया गया कि प्रस्तावित टर्मिनल जब चालू होगा तो उसकी क्षमता अधिकतम (सैचुरेटेड) होगी। 1,973 लाख रू. की अनुमानित लागत पर बेहतर यात्री सुविधा के साथ वृहत्तर टर्मिनल का संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और नवम्बर 1988 में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया। पूरा करने की तारीख मार्च 1990 थी जो संशोधित करके सितम्बर 1990 कर दी गई थी। परन्तु जब नवम्बर 1988 में बोर्ड को संशोधित प्रस्ताव किए गये तो कार्य की प्रगति बहुत कम थी, केवल 8 प्रतिशत कार्य किया गया था क्योंकि वहां पर कुछ अतिक्रमण किये गये थे और कार्य के संरक्षण में आने वाले एयर इंडिया के स्ट्रकचर को नहीं हटाया गया था। परियोजना को मार्च 1992 में पूरा कर दिया गया है।

5.4 मद्रास में नवीन अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल काम्प्लेक्स

5.4.1 मद्रास के वर्तमान यात्री टर्मिनल को अपर्याप्त पाया गया और 984.25 लाख रू. की अनुमानित लागत पर नवीन अंतर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल (चरण-1) के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव मार्च 1986 में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया। कार्य को अप्रैल 1986 में प्रारम्भ किया जाना था और अप्रैल 1988 में पूरा किया जाना नियत किया गया था। तथापि जब कार्य प्रगति में था एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और अक्टूबर 1987 में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया। संशोधित प्रस्ताव/अनुमान में लागत 984 लाख रू. से बढ़कर 1,749 लाख रू. हो गई। यह वृद्धि 77.7 प्रतिशत थी। प्रबन्धन ने बताया कि सामान्यतः परियोजना के अनुमोदन और निष्पादन में 3-4 वर्ष का समय लगता है और इस अवधि के दौरान प्रयोक्ता की आवश्यकताओं में परिवर्तन तथा प्रौद्योगिकी में परिवर्तन के कारण परियोजना में परिवर्तन अनिवार्य हो गये। चूंकि परियोजना की योजना में अगले 5 से 10 वर्षों के क्रिया कलाप/आवश्यकताओं का ध्यान रखा जाता है, इसलिये इतने बड़े पैमाने पर परिवर्तन का औचित्य नहीं लगता है।

5.4.2 परियोजना की कुल लागत में 765 लाख रू. की वृद्धि (क) कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन (420 लाख रू.) (ख) लागत वृद्धि (271 लाख रू.) और (ग) आकस्मिकता और एजेंसी प्रभारों (74 लाख रू.) के कारण थी। पूरा करने की तारीख अप्रैल 1988 से

बढ़ाकर मार्च 1989 तक कर दी गई थी। लागत में वृद्धि इस कारण से हुई कि एयर लाइन/ प्रयोक्ता एजेसियों को अपेक्षाएं बढ़ गई थीं और मूल रूप से दूसरे चरण के लिए नियोजित कार्य को इसी अवस्था में ही प्रारम्भ करने का निर्णय लिया गया था। प्रबन्धन ने बताया कि व्यस्तता कार्य घंटों में प्रस्तावित 660 से 750 यात्रियों के आगमन और प्रस्थान के लिए यात्री संभलाई क्षमता बढ़ा दी गई थी। टर्मिनल बिल्डिंग का क्षेत्र भी 9,960 वर्ग मी. से बढ़ाकर 16,100 वर्ग मी. तक कर दिया गया था। लागत में मदवार वृद्धि के ब्यौरे अनुबंध 1/1 में दिए गये हैं।

5.5 नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल काम्प्लेक्स (एन आई टी सी) कलकत्ता हवाई पत्तन

5.5.1 कलकत्ता में नवीन देशी टर्मिनल काम्प्लेक्स के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव 1,951 लाख रु. की अनुमानित लागत पर जुलाई 1985 में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था। सरकार की संस्वीकृति मिलने तक मध्यवर्ती अवधि के दौरान कीमत वृद्धि के कारण लागत 2,768 लाख रु. तक बढ़ गई (जुलाई 1986)। बढ़ते हुए अन्तर्राष्ट्रीय यातायात तथा अधिक वाहकों और पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल के लिए प्रस्ताव स्वीकार किया गया था। इस परियोजना के पूरा हो जाने पर विद्यमान टर्मिनल देशी यातायात के लिए उपलब्ध होगा।

5.5.2 2,498.92 लाख रु. की अनुमानित लागत के साथ एन आई टी सी के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट बोर्ड द्वारा मार्च 1987 में अनुमोदित की गई थी। सितम्बर 1987 में प्रस्तुत सार्वजनिक निवेश बोर्ड ज्ञापन के लिए सरकार क अनुमोदन लम्बित रहते हुये बोर्ड द्वारा यह निर्णय लिया गया कि कलकत्ता में अन्तर्राष्ट्रीय काम्प्लेक्स की अति आवश्यकता की दृष्टि से कार्य को 2,000 लाख रु. की अनुमानित लागत के अन्दर किया जाये। यह स्पष्ट रूप से सरकार की संस्वीकृति से बचने के लिए लागत को बोर्ड की क्षमता के अन्दर रखने के लिए किया गया।

5.5.3 कार्य के परिक्षेत्र की समीक्षा के लिए गठित समिति द्वारा प्रस्तुत संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :-

मुख्य संघटक	मूल व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार		संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार		
	क्षेत्र वर्ग मी. में	अनुमानित लागत (लाख रु. में)	क्षेत्र वर्ग मी. में	क्षेत्र में प्रतिशतता कमी	अनुमानित (लाख रु. में)
(i) अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल बिल्डिंग	15,825	1,665.20	15,000	5.2	1,435.14
(ii) अप्रैन	30,000	414.56	26,000	13.3	275.64
(iii) खडंजा क्षेत्र और स्कन्ध	--	54.14	--	--	44.13
(iv) उपगमन मार्ग और कार खड़ी करने की जगह	20,350	121.54	10,000	50.8	49.57
(v) बल्क सर्विसेज	--	243.48	--	--	153.52
		2,498.92			1,958.00

5.5.4 यह देखा गया था कि :-

- (क) उपर्युक्त अनुमानों में 8 प्रतिशत एजेंसी कमीशन शामिल है ।
- (ख) उपर्युक्त अनुमान में पुनर्वास कार्य जैसे विद्यमान संरचनाओं को गिराने और वैकल्पिक आवास का निर्माण करने तथा प्रचालन क्षेत्र में कम्पाउन्डवाल को हटाने की लागत शामिल नहीं थी
- (ग) आन्तरिक और बाहरी सजावट, ग्रैफिक और उड़ान सूचना प्रणाली की सभी मर्दों पर व्यय और,
- (घ) अतिरिक्त विद्युत आपूर्ति जिसे अलग योजना के अन्तर्गत बढ़ाया जा रहा था, पर व्यय ।

5.5.5 उपर्युक्त तालिका से यह देखने में आया कि परियोजना के अनुमान को कम करने के लिए टर्मिनल बिल्डिंग के क्षेत्र में 5.2 प्रतिशत, अप्रैन में 13.3 प्रतिशत और पहुंच मार्ग तथा कार खड़ी करने के क्षेत्र में 50.8 प्रतिशत की कटौती की गई थी । समिति द्वारा यह सिफारिश की गई थी कि टर्मिनल बिल्डिंग, अप्रैन और कार खड़ी करने के क्षेत्र में सीमान्त कटौती

करके कार्यात्मक आवश्यकताओं को प्रभावित किए बिना 2,000 लाख रू. की अनुमानित लागत के अन्दर कार्य पूरा किया जा सकेगा । तथापि, क्षेत्र में 5.2 प्रतिशत, 13.3 प्रतिशत और 50.8 प्रतिशत की कटौती को सीमान्त नहीं कहा जा सकता और यह सम्भवतः विमान पत्तन के विभिन्न कार्यकलापों को प्रभावित करे । उपर्युक्त नोट में दर्शाई गई मर्दों को शामिल न करने के परिणामस्वरूप परियोजना लागत का कम अनुमान किया गया ।

5.5.6 प्रबन्धन ने बताया (अक्टूबर 1989) कि पुनर्वास खर्चों को शामिल नहीं किया गया था क्योंकि विभिन्न संरचनाओं को हटाने के लिए अग्रिम कार्रवाई पहले अपेक्षित थी । यह भी बताया कि आन्तरिक सजावट, ग्रैफिक और उड़ान सूचना प्रणाली को तेजी से बदलते हुए प्रौद्योगिकी को ध्यान में रखकर शामिल नहीं किया गया था और यह निर्णय किया गया था कि जब बिल्डिंग का निर्माण पूरा हो जाएगा तो वास्तविक आवश्यकता के आधार पर प्रावधान किया जाएगा । तथापि, परियोजना अनुमान में इन मर्दों को पूरी तरह से शामिल न करने के औचित्य के लिए ये कारण पर्याप्त नहीं हैं ।

5.5.7 परियोजना वर्ष 1987-88 के दौरान शुरू की जानी थी और नवम्बर 1991 तक चालू हो जानी थी । प्रगति धीमी है मार्च 1989 तक केवल 5 प्रतिशत और फरवरी 1990 तक 22 प्रतिशत की प्रगति हुई है । अब परियोजना जुलाई 1993 तक पूरी की जाने के लिए अनुसूचित की गई है ।

5.5.8 लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक (मार्च 1992) के दौरान यह बताया गया था कि परियोजना के प्रतिपादन में कमी थी और कोई मानीटरन भी नहीं किया जा रहा था । सरकार ने परियोजना के प्रतिपादन और मानीटरन में कमी को स्वीकार कर लिया परन्तु बताया कि अब परियोजना के प्रतिपादन को अधिक यथाश्रय बनाने के लिए कार्यवाही की गई है और परियोजना के मूल्य के अनुरूप उपर्युक्त स्तरों पर मानीटरन भी किया जा रहा है । यह भी बताया गया कि प्राधिकरण ने तकनीकी लेखापरीक्षा और सभी स्तरों पर इंजीनियरों को प्रशिक्षण देना शुरू कर दिया था ।

5.6 परियोजना निष्पादन

5.6.1 प्राधिकरण द्वारा दिल्ली और बम्बई में निष्पादित विभिन्न परियोजनाओं की नमूना जांच से दोषपूर्ण करारों का निष्पादन करने, अत्यधिक ऊंची दर स्वीकार करने, कार्य देने में विलम्ब के कारण ऊंची लागत, षटिया काम को स्वीकार करने और ठेकेदारों को अनियमित लाभ देने जैसी कई चूकों का पता चला । हानियों/ अतिरिक्त व्यय के इन मामलों की चर्चा नीचे की गई है :

दिल्ली परियोजना

मूल्य वृद्धि खंड से संबंधित दोषपूर्ण करारों के कारण अतिरिक्त देयता

5.6.2 737 लाख रु. की अनुमानित लागत पर "दिल्ली विमान पत्तन पर नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन के निर्माण" का कार्य एक ठेकेदार को 1,383.68 लाख रु. की निम्नतम निविदागत लागत पर दिया गया था यह निर्माण कार्य 11 फरवरी 1982 से 33 महीनों में पूरा किया जाना था ।

5.6.3 निविदा प्रस्तुत करते समय ठेकेदार ने सामग्री, श्रम और पेट्रोल, तेल तथा स्नेहक पर देय मूल्य वृद्धि के परिकलन के लिए एक फारमूला दिया जिसे मामूली आशोधनों के साथ स्वीकार कर लिया गया था । फार्मूले के अनुसार ठेकेदार को किए गए कार्य के सकल मूल्य पर सामग्री के 35 प्रतिशत, श्रम के 30 प्रतिशत और पेट्रोल, तेल और स्नेहक के 3.5 प्रतिशत की दर से वृद्धि दी जानी थी । उपर्युक्त फारमूले को स्वीकार करते समय प्राधिकरण ने गलती की क्योंकि मूल्य वृद्धि प्राधिकरण द्वारा आपूर्त सामग्री को षटा करके किए गए कार्य के सकल मूल्य पर स्वीकार की जानी चाहिए थी क्योंकि ठेकेदार को प्राधिकरण द्वारा आपूर्त सामग्री पर कोई अतिरिक्त लागत नहीं वहन करनी पड़ी थी इसलिए वह सामग्री पर मूल्य वृद्धि के लिए हकदार नहीं था ।

5.6.4 करार के अनुसार दरों की वृद्धि के लिए ठेकेदार के दावे को स्वीकार करते समय प्राधिकरण ने अपने द्वारा आपूर्त सीमेंट और इस्पात की लागत को अलग रखना चाहा । तथापि, ठेकेदार द्वारा इस पर विवाद कर दिया गया और मामला माध्यस्थ को भेज दिया गया । माध्यस्थ ने यह बताते हुए पंचाट ठेकेदार के पक्ष में दिया कि करार के अनुसार प्राधिकरण द्वारा जारी की गई सामग्री की लागत अलग रखे बिना किए गए कार्य के सकल मूल्य पर वृद्धि देय है । उच्चन्यायालय ने भी ठेकेदार के पक्ष में निर्णय दिया । पंचाट स्वीकार कर लिया गया है । यदि किए गए कार्य के सकल मूल्य के प्रयोजन

के लिए नियत दर पर जारी किए गए सीमेंट और इस्पात के मूल्य को हिसाब में लिया जाय तो वृद्धि के संबंध में अतिरिक्त देयता प्रबन्धन द्वारा ठीक- ठीक निकाली नहीं गई है ।

5.6.5 तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा यथा परिकलित अतिरिक्त देयता 62.06 लाख रु. है । प्रबन्धन ने बताया (अक्टूबर 1989) कि ठेकेदार द्वारा रखी गई शर्त विभाग द्वारा सामग्री (औसत आधार पर) जारी करने के लिए प्रावधान बन गई । विभाग द्वारा जारी की गई सामग्री कुल लागत की लगभग 31.5 प्रतिशत ली गई थी ।

5.6.6 यह तर्क कि किए गए कार्य के सकल मूल्य का 31.5 प्रतिशत विभाग द्वारा जारी सामग्री के कारण अलग रखा गया था सही नहीं है क्योंकि इसमें ठेकेदार का 15 प्रतिशत का लाभ शामिल है । ठेकेदार का लाभ अनुमत करने के बाद विभाग द्वारा जारी सामग्री की लागत 50 प्रतिशत बनती है । प्रबन्धन ने करार में चूक का एहसास किया और अनुवर्ती ठेकों में सामग्री की लागत और ठेकेदार के लाभ के वर्गीकरण को मान की कृत किया ।

निविदाओं की स्वीकृति में विलम्ब के कारण हानि

20.29 लाख रु. की अनुमानित लागत के लिए "बिजवासन प्रतिष्ठापन और इ.गां.अं. विमान पत्तन पर बी पी सी एल सर्विस स्टेशन के निर्माण" को जोड़ने वाले उपगमन मार्ग के लिए भारत पेट्रोलियम निगम लिमिटेड की ओर से जमा कार्य के लिए निविदा 17 सितम्बर 1984 को खोली गई थी । प्रथम तीन निम्नतम निविदा उगा

के ब्यौरे निम्नवत् थे :-

क्र.सं.	ठेकेदार का नाम	निविदा राशि
1.	क	17.31 लाख रु.
2.	ख	18.48 लाख रु.
3.	ग	20.18 लाख रु.

5.6.8 अलग- अलग मामलों में बयाना धन जमा करने में व्यापक छूट प्राप्त करने की दृष्टि से प्रथम और द्वितीय निम्नतम निविदा दाताओं ने 50,000 रु. जमा किया था और इस प्रकार वैध निविदादाता थे । तथापि, प्राधिकरण निविदाओं पर कोई निर्णय नहीं कर सका और निविदाओं की वैधता समाप्त हो गई । इसलिए तीनों निविदादाताओं से अपनी निविदाओं की वैधता बढ़ाने के लिए अनुरोध किया गया । निम्नतम निविदादाता ने अस्वीकार कर दिया । जबकि दूसरे और तीसरे निविदा दाता निविदाओं की वैधता 14 जनवरी 1985 तक बढ़ाने के लिए सहमत हो गए । इसी बीच निम्नतम निविदा दाता से 6 जनवरी 1985 को बयाना धन जमा करने के लिए अनुरोध किया गया था और प्राधिकरण ने निम्नतम निविदा दाता की सीमा तक अपनी दरों को कम करने के लिए दूसरे और तीसरे निविदा दाता को राजी करने का प्रयत्न किया जिसे उन्होंने अस्वीकार कर दिया । इसलिए 12 फरवरी 1985 को निविदायें अस्वीकृत कर दी गईं और नई बोली आमंत्रित की गई थी । दुबारा मांगी गई बोली में 29 जुलाई 1985 को निर्माण कार्य 25.07 लाख रु. पर निम्नतम फर्म "घ" को दे दिया गया ।

5.6.9 प्राधिकरण द्वारा की गई कार्रवाई आवश्यक नहीं थी क्योंकि पहले और दूसरे निम्नतम निविदा दाताओं द्वारा निविदाओं को खोलने के काफी पहले जमा की गई 50,000 रु. की राशि को देखते हुए यह नहीं माना जा सकता कि बयाना राशि अदा नहीं की गई थी । इस प्रकार बिना किसी वैध कारण के पहली बोली में निम्नतम प्रस्ताव न स्वीकार करने के परिणामस्वरूप 7.76 लाख रु. तक की उच्चतर दरें स्वीकार की गईं । प्रबन्धन ने स्वीकार किया (नवम्बर 1987) कि पहली मांग पर निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब हुआ था जिसके लिए अनुशासनिक कार्यवाही की जा रही थी ।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि मामला सी वी सी के अधिकार में है और सी वी सी से रिपोर्ट प्राप्त होने पर अनुशासनिक कार्यवाही, यदि कोई है, की जाएगी

घटिया कार्य के निष्पादन और अपर्याप्त विंशष्टियों के कारण परिहार्य व्यय

5.6.10 नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल काम्प्लेक्स दिल्ली एस एच "कार्गो बिल्डिंग" में फर्श का कार्य (एम-300) के निर्माण का कार्य 11.21 लाख रु. के बातचीत द्वारा निवेदित राशि पर "भ" को दिया गया था । यह निर्माण कार्य 6 जून 1985 को प्रारम्भ

किया गया था और जून 1985 में पूरा किया जाना था। चूँकि कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी इसलिए इसे नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार तीन विभिन्न एजेंसियों द्वारा कराया गया था।

	निष्पादित प्रमात्रा	राशि
1.	घ 6446 वर्ग मी.	6,99,151 रु.
2.	ड. 3361 व.मी.	3,74,966 रु.
3	च 1100 व.मी.	1,16,138 रु.

5.6.11 निर्माण कार्य को अंतिम रूप से 18 फरवरी 1986 को पूरा किया गया था यह देखा गया था कि कार्गो टर्मिनल बिल्डिंग में डाले गये एम 300 फर्श में कई जगहों पर दरारें पड़ रही थी और टूट रहा था। गलियारा क्षेत्र जहाँ आक्सीक्लोराइड फर्श की व्यवस्था की गई थी में उसी तरह की स्थिति पाई गई थी। तदनुसार प्राधिकरण ने एम-300 फर्श के ऊपर डामर डालने का निर्णय लिया और 3.81 लाख रु. की लागत पर यह कार्य "म" द्वारा किया गया। अतः फर्श की खराबी के कारण 3.81 लाख रु. का परिहार्य व्यय करना पड़ा जो खराब सीमेंट, अनुपयुक्त पर्यवेक्षण और अपर्याप्त विशिष्टियों और डिजाइन के कारण था। प्राधिकरण ने इस मामले की जांच का आदेश दिया है।

ठेकेदार से वसूली न किया जाना

5.6.12 "दिल्ली विमानपत्तन पर नवीन अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल काम्प्लेक्स में ट्रंक सिवरेज सिस्टम के निर्माण" में ठेकेदार ने पूरी तरह से विशिष्टियों के अनुसार कार्य का निष्पादन नहीं किया क्योंकि गंदे पानी की पाइप लाइन अपेक्षित ढलान पर नहीं लगाई गई थी और कुछ सैक्शनो में उल्टा ढाल पाया गया था। इसके अतिरिक्त ठेकेदार ने निर्माण स्थल से 600 मि.मी. व्यास के 160 नग, 400 मि.मी. व्यास के 187 नग, 2.5 मीटर की आर सी सी पाइपें हटा (मई 1983) दी थी जिसके लिए उसे 1.08 लाख रु. का गलत भुगतान अनुमत किया गया था। ठेकेदार ने निर्माण कार्य छोड़ दिया और प्राधिकरण ने ठेका रद्द कर दिया तथा शेष कार्य 4.39 लाख रु. की अतिरिक्त लागत पर ठेकेदार के जोखिम और लागत पर कराया गया। इसके अलावा 1.06 लाख रु. की राशि दोष पूर्ण कार्यों को फिर से करने के लिये भी खर्च किया गया। इस प्रकार 6.53 लाख रु. की राशि ठेकेदार से वसूल करने योग्य थी। मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि दिल्ली उच्च न्यायालय में मुकदमा दाखिल किया गया है।

5.6.13 उपागम दीपन कार्य के निष्पादन में विलम्ब के कारण निष्फल व्यय

बम्बई विमान पत्तन पर 14/32 धावनपथ के 32वें क्षोर पर साधारण उपागम दीपन की व्यवस्था करने का निर्णय 1977 लिया गया था। सॉइल टेस्टिंग फाउंडेशन और पाइल फाउंडेशन कार्य पर 2.02 लाख रू. का व्यय किया गया था। उपागम दीपन कार्य के लिए स्टील टैबुलर स्ट्रक्चर के लगाने से संबंधित कार्य के लिए एक ठेका 2.87 लाख रू. की लागत 1.97 लाख रू. की अनुमानित लागत के प्रति पर एक मुश्त आधार पर दिया गया जनवरी 1978 था। कार्य के निष्पादन के लिए अनुमत समय 3 महीने था। इसी बीच टैबुलर स्ट्रक्चर के आरेखण और भुगतान की शर्तों तथा निर्माण स्थल पर विद्युत की आपूर्ति के संबंध में ठेकेदार और प्राधिकरण के बीच कुछ समस्या खड़ी हो गई। इस मामले के निराकरण में पांच वर्ष का समय लगा। जनवरी 1983 में ठेकेदार ने प्रतिष्ठापन के लिए निर्माणस्थल पर संरचनात्मक इस्पात लाया। तथापि, उस समय तक प्राधिकरण की भूमि पर अक्रिमण हो गया था और कार्य करना कठिन हो गया। प्राधिकरण ने कार्य के निष्पादन के लिए संग्रहीत सामग्री के लिए ठेकेदार को अग्रिम के रूप में 2,40,900 रू. दिया था मई 1979। इसके अतिरिक्त ठेकेदार ने प्राधिकरण से अतिरिक्त दावा किया क्योंकि कार्य में विलम्ब हुआ था। मामले का समाधान नहीं हो पाया और ठेकेदार ने काम करने से इनकार कर दिया। इस प्रकार 14 वर्ष से अधिक के अन्तराल के बावजूद धावन पक्ष पर उपागम दीपन की व्यवस्था नहीं हो पाई और 7.45 लाख रू. उपरोक्त मदों पर 2.02 लाख रू. और ठेकेदार को 2.41 लाख रू. का अग्रिम तथा विद्युत फिटिंग की अधिप्राप्ति पर 1.67 लाख रू. और निर्माण स्थल के लिए पहुंच मार्ग पर 1.35 लाख रू. अवरूद्ध पड़ा रहा और निष्फल सिद्ध हुआ।

प्रबन्धन ने बताया अक्टूबर 1989 कि 1.35 लाख रू. की लागत के पहुंच मार्ग और 1.67 लाख रू. की सामग्री का अब दूसरे प्रयोजनों के लिए उपयोग किया गया है और यह कि ठेकेदार को किए गए भुगतानों की वसूली के लिए वे माध्यस्थम में गए हैं। फिर भी तथ्य यही है कि 14 वर्षों के बाद भी महत्वपूर्ण अवतरण साधन का उपयोग नहीं किया जा सका।

6. विदेशी परियोजनाएं

6.1 यह प्राधिकरण हवाई पत्तनों के निर्माण तथा विकास का कार्य और हवाई पट्टियों की अभिकल्पना तैयार करने तथा निर्माण आदि से सम्बन्धित परामर्शी कार्य कर रहा था। छह मुख्य परियोजनाएं और पाँच परामर्शी कार्य अभी तक आरम्भ किए गए हैं। छह मुख्य परियोजनाओं में से दो यमन में, एक मालदीव में और तीन लीबिया में थी। प्राधिकरण ने यमन में ₹ 2,832 लाख रु. की लागत पर मई 1982 में रियान हवाई पत्तन का निर्माण कार्य पूरा किया और 783 लाख रु. का लाभ अर्जित किया जबकि ₹ अलगैधा हवाई पत्तन में कार्य 3,002 लाख रु. की लागत पर नवम्बर 1986 में पूरा हुआ था जिसमें प्राधिकरण ने 1,172 लाख रु. का लाभ अर्जित किया। मालदीव के मामले में किए गए कार्य का मूल्य 1,062 लाख रु. था जिस पर प्राधिकरण ने 327 लाख रु. 1981-82 के दौरान पूरा किया गया की हानि उठाई।

6.2 लीबियाई परियोजना

तीन लीबियाई परियोजनाओं, जिनकी लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा की गई थी, के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :-

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	ठेकागत लागत	कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के कारण वृद्धि/कमी	कुल ठेकागत लागत	कार्य सौंपने की तिथि	निम्न की पूर्ण होने की तिथि	तारीख वस्तुतः पूर्ण होने की	परियोजना-गत लाभ	31.3.91 को प्राधिकरण के अनुसार वास्तविक लाभ/हानि	अभ्युक्तियाँ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	न्युघाट एयरपोर्ट लीबिया	8724.37 ₹12.69 मि.ली. दी	4769.87 ₹6.938 मि.ली. दी	13494.24 ₹19.628 मि.ली. दी	7/76	8/79	9/83	204.32	(-)441.73	4 वर्षों का विलम्ब, आरंभ में 20.6.84 को सौंपा गया था, कमियों को दूर न करने के कारण सौंपने का अन्तिम कार्य लम्बित, 9/83 से 719.81 लाख रु. रुकें पड़े थे
2.	ब्राक एयरपोर्ट चरण-I लीबिया	5201.62 ₹7.566 मि.ली. दी	—	5201.62 ₹7.566 मि.ली. दी	5/79	5/80	11/83	59.4	(-) 233.08	3.5 वर्ष का विलम्ब 30.1.88 को सौंपा गया, 11/83 से 797.5 लाख रु. रुके पड़े थे
3.	ब्राक एयरपोर्ट चरण-II लीबिया	8937.5 ₹13.000 मि.ली. दी	(-) 1718.75	7218.75	6/81	4/83	3/86	336	(-) 1462.24	3 वर्षों का विलम्ब नवम्बर 1987 में सौंपा गया। मार्च 1986 से 1732.5 लाख रु. रुका पड़ा था

84

टिप्पणी: मि.ली.दी. मिलियन लीबियाई दीनार

विनिमय दर 68.75 रु. = 1 दीनार [31 मार्च 1991 को]

6.3 न्यू घाट

6.3.1 लीबियाई प्राधिकरण के साथ 8724.37 लाख रु. (12.69 मिलियन लीबियाई दीनार) की लागत पर न्यू घाट लीबिया में एक हवाई पत्तन परियोजना के निष्पादन के लिए 25 जनवरी 1976 को एक अनुबन्ध किया गया था। बाद में टर्मिनल भवन, एयरफोर्स कैम्प, एयर फील्ड लाइटिंग और लो करंट सिस्टम कार्य भी प्राधिकरण को सौंपे गए और इस प्रकार कार्य का कुल मूल्य 13494.24 लाख रु. (19.628 मिलियन लीबियाई दीनार) तक बढ़ गया। निर्माण कार्य एक सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनी 'क' के माध्यम से उनके साथ बैंक टू बैंक करार के अन्तर्गत कराया गया था। यद्यपि धावन-पथ का मुख्य कार्य अगस्त 1979 तक पूरा किया जाना था लेकिन इस समझौते के साथ कि कार्यार्थियों द्वारा बताई गई विभिन्न कमियों को एक वर्ष की मुफ्त रख रखाव अवधि के दौरान दूर कर दिया जायगा, प्रारम्भिक सुपर्दगी केवल जून 1984 में की जा सकी थी। टर्मिनल भवन, एयरफील्ड लाइटिंग और लो करंट सिस्टम का निर्माण कार्य पूरा हो गया था और 15 फरवरी 1980 की निर्धारित तारीख के प्रति सितम्बर 1982 (निर्धारित समय से 30 माह बाद) में सौंपा गया था। कार्यार्थियों द्वारा बताई गई कमियों को दूर करने में विलम्ब के कारण एयरफोर्स कैम्प का कार्य जून 1979 को पूरा होने की निर्धारित तारीख के प्रति जुलाई 1987 में अन्तिम रूप से सौंपा जा सका था। चूँकि धावन-पथ के कार्य में किये गए सुधारों से कार्यार्थी सन्तुष्ट नहीं थे इसलिए अन्तिम रूप से सौंपने का कार्य कार्यार्थियों द्वारा अभी (मार्च 1991) स्वीकार किया जाना है (719.81 लाख रु. की राशि कार्यार्थियों द्वारा रोक ली गई है (अन्तिम बिल 540.37 लाख रु. और रोकी गई राशि 179.44 लाख रु.)।

6.3.2 204.32 लाख रु. के प्रत्याशित लाभ के प्रति प्राधिकरण ने निम्नलिखित कारणों से मार्च 1991 तक परियोजना पर 441.73 लाख रु. की हानि परिकलित की है :-

- (i) निर्णीत हानियों के रूप में कार्यार्थियों द्वारा वसूल की गई 106.47 लाख रु. की राशि,
- (ii) 1 अप्रैल 1984, जब परियोजना पूरी हो गयी थी, तक किये गये 570.96 लाख रु. की राशि के वित्तपोषण और प्रशासनिक व्यय:
- (iii) पूरा होने की करार तारीख के बाद तारकोल के मूल्य में 181.41 लाख रु. (386,812 लीबियाई दीनार) की वृद्धि जिसे कार्यार्थियों द्वारा अस्वीकार कर दिया गया।

प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 1989) कि 'क' द्वारा विलम्ब किए जाने के कारण निर्णीत हानियाँ लगाई गई थीं और इसलिए उनसे वसूली योग्य हैं। उन्होंने यह भी बताया है कि वित्तापोषण प्रभार भी उन्हीं से वसूल किए जाने हैं। तथापि 'क' ने इन देयताओं को स्वीकार नहीं किया है। मन्त्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि देयता को स्वीकार न करने की 'क' के बारे में आपत्ति सही नहीं थी क्योंकि ऐसे बहुत से दस्तावेजी साक्ष्य हैं जहाँ 'क' ने गारंटी प्रभारों और प्राधिकरण द्वारा उनकी बाबत लिए गए ऋण पर ब्याज को स्वीकार किया था। किन्तु प्राधिकरण फरवरी 1980 के एक पत्र, जिसके आधार पर दावे किए गए थे, को छोड़कर कोई वैध दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सका। तथापि 'क' द्वारा कोई पुष्टि नहीं की गई है/स्वीकृति नहीं दी गई है।

6.4 ब्राक एयरपोर्ट परियोजना-[

6.4.1 ब्राक एयरपोर्ट परियोजना-[का निर्माण कार्य 16 मई 1978 को 5201.62 लाख (7.57 मि.ली.दी) की अनुमानित लागत पर प्राधिकरण को दिया गया था। निर्माण कार्य एक सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनी 'क' द्वारा पृथक बैंक टू बैंक करार के अन्तर्गत किया गया था। परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तारीख 20 मई 1980 थी लेकिन यह केवल 1983 में पूरा हो सका। आरम्भिक सुपुर्दगी अक्टूबर 1986 में इस समझौते के साथ की गई थी कि कार्यार्थियों द्वारा बताई गई कुछ कमियों का सुधार किया जायेगा। परियोजना को अन्तिम रूप से जनवरी 1988 में सौंपा गया था।

6.4.2 59.40 लाख रु. के प्रत्याशित लाभ के प्रति प्राधिकरण द्वारा मार्च 1991 तक 233.08 लाख रु. की हानि परिकलित की गई है। निम्नलिखित मुद्दे लेखापरीक्षा के ध्यान में आए थे :-

(i) कार्यार्थियों द्वारा बताई गई कमियों को दूर करने पर 40.46 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय किया गया था। प्रबन्धन ने बताया कि यह 'क' की जोखिम तथा लागत पर किया गया था लेकिन 'क' ने इस देयता को स्वीकार नहीं किया है।

(ii) नवम्बर 1983 में परियोजना के पूरा होने के बाद वित्तपोषण और प्रशासनिक व्यय के लिए 371.14 लाख रु. खर्च किया गया था क्योंकि परियोजना प्राधिकरण कार्यार्थियों की सन्तुष्टि के अनुसार परियोजना सौंपने में विफल रहा। प्रबन्धन ने बताया कि ब्याज प्रभारों के लिए भारी रकम 'क' से वसूली योग्य है।

6.5 ब्राक हवाई पत्तन परियोजना-11

6.5.1 8,937 5 लाख रू. ₹13.000 मि.ली.दी. की लागत पर ब्राक हवाई पत्तन (चरण-11) के निर्माण के लिए ⁴जून 1981 को एक करार किया गया था और उसे पूरा करने के लिए 22 महीनों अर्थात् 13 अप्रैल 1983 तक का समय निर्धारित था। कार्य विभागीय रूप से कराया गया था।

6.5.2 कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी और 13 अप्रैल 1983 अर्थात् पूरा होने की निर्धारित तारीख को कार्य का केवल 11 प्रतिशत पूरा हुआ था। कार्य की धीमी प्रगति को देखते हुए लीबियाई प्राधिकारियों ने कार्य के क्षेत्र को 13.000 मि.ली.दी. से घटाकर 10.500 मि.ली.दी तक कर दिया और प्राधिकरण ने कार्य का 1.887 मि.ली.दी. मूल्य का कुछ भाग ₹17.97 प्रतिशत दूसरी भारतीय कम्पनी 'ख' को दे दिया। तथापि अब भी कार्य की प्रगति धीमी चल रही थी और 3 वर्ष के विलम्ब के बाद केवल मार्च 1986 में पूरा हो सकता था। प्रबन्धन ने बताया कि नवम्बर 1989 में कार्य की धीमी प्रगति कार्यार्थियों द्वारा गतिशीलता अग्रिम का भुगतान न किए जाने के कारण थी।

6.5.3 336 लाख रू. के प्रत्याशित लाभ के प्रति प्राधिकरण ने निम्नलिखित कारणों से मार्च 1991 तक 1,462.24 लाख रू. की हानि परिकल्पित की है :-

- (i) मार्च 1989 तक यूरोपीय डालर ऋण पर 1,111.50 लाख रू. के ब्याज का भुगतान
- (ii) कार्यार्थियों से भुगतान के बदले में प्राप्त कच्चे तेल ₹109.12 लाख रू. की बिक्री में हानि;
- (iii) कार्य की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप अतिरिक्त प्रशासनिक तथा अन्य उपरिव्य।

6.5.4 परियोजना के लेखे के निष्पादन और रखरखाव में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी गई थीं :-

इस तथ्य के बावजूद कि प्राधिकरण द्वारा नियोजित श्रमबल सितम्बर 1981 के 140 से बढ़ाकर दिसम्बर 1984 में 290 कर दिया गया था, कार्य की प्रगति काफी धीमी रही थी। स्टाफ में भारी वृद्धि के बावजूद समयोपरि भत्ते का काफी भुगतान किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :-

वर्ष	कर्मचारियों की संख्या	लीबियाई दीनार में वेतन	ली. दी. में स.प.भ	वर्ष के दौरान कार्य की प्रगति
1981-82	167	1,21,460	10,575	0.55 प्रतिशत
1982-83	251	3,17,485	49,209	10.41 प्रतिशत
1983-84	267	3,85,301	19,863	15.61 प्रतिशत
1984-85	290	2,85,982	10,268	30.25 प्रतिशत

इसके अतिरिक्त 1984-85 तथा 1985-86 में परियोजना कर्मचारियों को क्रमशः 9.03 लाख रू. ₹19,262.799 ली.दी. तथा 16.76 लाख रू. ₹35,728.633 ली.दी. की राशि के प्रोत्साहन भुगतान भी किए गए थे। मन्त्रालय ने बताया ₹जनवरी 1992 कि समयोपरि भत्ते का भुगतान इसलिए किया गया था क्योंकि मिट्टी के कार्य की आरम्भिक मदों अधिक श्रमबल और अधिक समय अपेक्षित था और कि समयोपरि भत्ते का प्रतिशत केवल 8 था।

6.6 लीबिया से प्राप्य बकाया और इसकी कच्चे तेल के रूप में वसूली

6.6.1 निम्नलिखित तालिका प्राधिकरण की पुस्तकों के अनुसार लीबियाई प्राधिकारियों से बकाया राशि दर्शाती है :-

परियोजना का नाम	बिल	रोकी गई राशि	जोड़
न्यू घाट	540.37	179.44	719.81
ब्राक-I	537.62	259.88	797.50
ब्राक-II	1,400.44	332.06	1,732.50
जोड़	2,478.43	771.38	3,249.81

6.6.2 उपरोक्त तालिका से यह देखने में आयेगा कि 3,249.81 लाख रू. की राशि कार्यार्थियों तथा ब्रेगा आयल कम्पनी द्वारा रोक ली गई है। आंशिक भुगतान कमियों को दूर न कर पाने के कारण पहले रोक लिये गये थे और बाद में लीबियाई सरकार की नकद विदेशी मुद्रा स्थिति अच्छी न होने के कारण देय रोक लिए गए थे। लीबिया ने 1984 में लीबियाई कच्चे तेल के रूप में भुगतान का प्रस्ताव किया। अगस्त 1987 में प्राधिकरण ने इस व्यवस्था को स्वीकार कर लिया था। चूंकि लीबियाई कच्चे तेल का भारत में परिशोधन नहीं किया जा

सका इसलिए इसे हानि उठाकर अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में बेचा गया था । एक मामले में यह देखा गया था कि 2.747 मिलियन ली.दी. के भुगतान के बढ़ते में 18.52 अमेरिकी डालर प्रति बैरल की दर पर 4,99,925 बैरल कच्चा तेल स्वीकार किया गया था जिसे 17.51 अमेरिकी डालर प्रति बैरल की दर पर बेचना पड़ा था । इस लेन देन में 5,04,924 अमेरिकी डालर अथवा 65.5 लाख रु. की हानि उठाई थी । इसके अलावा 0.845 मि.ली.दी के लिए 18.97 अमेरिकी डालर प्रति बैरल की दर पर 1,50,000 बैरल कच्चे तेल का द्वितीय आबंटन दिसम्बर 1989 में किया गया था और उसे भी 8.8 प्रतिशत की हानि उठाकर खुले सागर में बेचा गया था । इस लेन देन में 75,022.651 ली.दी. अथवा 43.61 लाख रु. की हानि उठाई गई थी और 431 लाख रु. की राशि भारत में लाई गई थी ।

6.7 यूरो डालर ऋण और विदेशी मुद्रा के माध्यम से लीबियाई परियोजनाओं का वित्त पोषण-वहिर्गमन 25 मिलियन अमेरिकी डालर

6.7.1 परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए जून 1979 और नवम्बर 1981 के बीच 18.1 मिलियन अमेरिकी डालर के यूरो डालर ऋण लिए गए थे जैसा कि नीचे दिया गया है:-

परियोजना	ऋण की राशि	मार्च 1989 तक ऋण पर प्रदत्त कुल ब्याज
	(मिलियन अमेरिकी डालर में)	
न्यू घाट	6.5	5.62
ब्राक-I	7.4	6.40
ब्राक-II	4.2	3.63
	18.1	15.65

टिप्पणी: 1987-88 के दौरान 15.65 मिलियन अमेरिकी डालर का कुल ब्याज में से 8.75 मिलियन अमेरिकी डालर का भुगतान किया गया था और शेष 6.90 मिलियन अमेरिकी डालर का मार्च 1989 में भुगतान किया गया था ।

6.7.2 कुछ मामलों (ब्लॉक-1L जैसे) में ऋण इसलिए लिए गए थे क्योंकि लीबियाई प्राधिकारियों ने करार की शर्तों के अनुसार पूर्ण गतिशीलता अग्रिम देने से मना कर दिया था ।

6.7.3 दिसम्बर 1988 में नागर विमानन मन्त्रालय ने वित्त मन्त्रालय को पत्र अर्पित करते हुए यह बताया कि ऋण लम्बे समय से वापस नहीं किए जा रहे थे और यदि प्रति अदायगी का शीघ्र प्रबन्ध नहीं किया गया तो बैंक द्वारा बैंक गारंटी का आश्रय लिया जा सकता है । मार्च 1989 को ऋण/ब्याज का कुल बकाया 25 मिलियन अमेरिकी डालर था । चूंकि प्राधिकरण लीबिया से प्राप्तियों को पाने में असमर्थ था और यूरो डालर ऋण पर ब्याज बढ़ रहा था इसलिए प्राधिकरण ने भारत में अपने रूपया संसाधनों से ऋण देयता को पूरा करने का निश्चय किया । तदनुसार प्राधिकरण ने भारतीय रिजर्व बैंक की अनुमति प्राप्त करने के बाद मार्च 1989 में 25 मिलियन अमेरिकी डालर के बराबर 3913 लाख रु. की राशि जमा की ।

6.8 उपसंहार

(क) प्राधिकरण ने लीबिया में तीन परियोजनाओं पर मार्च 1991 तक अपने परिकलन के अनुसार 2,137.05 लाख रु. की हानि उठाई ।

(ख) चूंकि प्राधिकरण ने लीबियाई परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए यूरो डालर ऋण लिया था और ऋण पर ब्याज बढ़ रहा था इसलिए इसने 25 मिलियन अमेरिकी डालर की ऋण देयता को मार्च 1989 में अपने घरेलू संसाधनों से उतना धन (3,913 लाख रु.) देकर पूरा करने का निश्चय किया । इस प्रकार देश के लिए विदेशी मुद्रा लाने के स्थान पर इन विदेशी परियोजनाओं के निष्पादन का परिणाम 25 मिलियन अमेरिकी डालर (3,913 लाख रु. के बराबर) की दुर्लभ विदेशी मुद्रा का बहिर्गमन हुआ । मन्त्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि प्राधिकरण ने इन परियोजनाओं से 472.34 लाख रु. पहले ही लौटा दिए हैं, 3,958 लाख रु.

(अवमूल्यांकन के बाद) अभी भी बकाया है और 661 लाख रु. विदेशी मुद्रा में कर्मचारियों द्वारा लौटा दिए गए थे ।

(ग) राशि, जो प्राधिकरण ने 'क' से लेनी है, के सम्बन्ध में प्राधिकरण और 'क' के बीच कुछ गम्भीर विवाद हैं । प्राधिकरण वित्त प्रभारों, ब्याज, निर्णीत हानियों आदि के रूप में डेबिट के सम्बन्ध में निर्माण सहयोगी अर्थात् 'क' के प्रति बकाया अग्रिम के रूप में 3,161.23 लाख रु. की राशि दर्शा रहा है । 489.80 लाख रु. की राशि वर्ष के दौरान विदेशी मुद्रा के उतार चढ़ाव के लिए जोड़ी गई है । तथापि 'क' दावों पर विवाद कर रहा है और 1,929 लाख रु. (निवल) प्राप्त और मार्च 1991 के अन्त में ऋण के रूप में स्वीकार न की गई आकस्मिक देयता के रूप में 3,226.45 लाख रु. की राशि दर्शा रहा है ।

7०1 अगत्ती-लक्षद्वीप [सं०शा०१०] में हवाई पत्तन का निर्माण

7०1०1 राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण की ओर से निक्षेप कार्य के रूप में 667०26 लाख रूपए [11 प्रतिशत की दर पर विभागीय प्रभारों सहित] की अनुमानित लागत पर अगत्ती-लक्षद्वीप द्वीप में एक विमान पत्तन का निर्माण कार्य मार्च 1987 में आरम्भ किया गया था । परियोजना की 661०02 लाख रू० की सम्पूर्ण लागत के प्रति दिसम्बर 1987 तक राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण से केवल 393 लाख रू० की राशि प्राप्त हुई थी । बाद में दिसम्बर 1988 में राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण से उस तारीख को कसूल किस्त जाने वाला 48०02 लाख रू० का शेष छोड़कर राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण को दिए गए 1200 लाख रूपए के ऋण में से 220 लाख रूपए की राशि समायोजित की गई ।

7०1०2 निम्नतम निविदा को कार्य न दिए जाने के कारण परिहार्य व्यय

426०50 लाख रू० की अनुमानित लागत पर "अगत्ती द्वीप, लक्षद्वीप में विमान पत्तन, चरण-I का निर्माण, धावन-पथ कार्य, बाड़ा लगाने और केबिल नलिकाओं के निर्माण" कार्य के लिए फरवरी 1987 में निविदाएं आमन्त्रित की गई थीं । प्राप्त ग्यारह निविदाओं में से प्रथम तीन निम्नतम निविदाओं की स्थिति निम्नानुसार थी:

1०	क	444०62 लाख रू० प्रथम निम्नतम
2०	ख	446०75 लाख रू० द्वितीय निम्नतम
3०	ग	492०49 लाख रू० तृतीय निम्नतम

7.1.3 प्राधिकरण के निर्माण कार्य परामर्शी बोर्ड ने इस तर्क के आधार पर निम्नतम और द्वितीय निम्नतम की निविदाओं पर ध्यान न देने का निश्चय किया (मार्च 1987) कि इन एजेंसियों ने निविदा के पूर्व आमन्त्रण में अत्यधिक दरें उद्घृत की थीं और उन्हें समयबद्ध कार्यों के ठीक नहीं माना गया था और सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनी 'ग' को कार्य सौंपने का निश्चय किया बशर्ते (क) वे कार्य और किसी को नहीं सौंपेंगे, (ख) अपनी दरें कम करेंगे और (ग) निविदा में उनके द्वारा दी गई शर्त में सुधार करेंगे/वापस लेंगे। बातचीत के दौरान 'ग' ने अपनी निविदागत दरों में 1 प्रतिशत की छूट दी और अन्य शर्तों में संशोधन किया। कार्य सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनी को अनुज्ञेय निम्नतम निविदा दरों पर 10 प्रतिशत मूल्य वरीयता का अधिमान अनुमत करने के बाद 487.57 लाख रु० की राशि के लिए 'ग' को सौंपा गया था ।

7.1.4 निर्माण कार्य परामर्शी बोर्ड का मत कि दोनों निम्नतम पार्टियों ने पहले आमन्त्रण में अत्यधिक दरें उद्घृत की थीं और समयबद्ध कार्यों के लिए ठीक नहीं मानी गई थीं; सही नहीं था क्योंकि पूर्व के छह महीनों के प्रति द्वितीय आमन्त्रण में बारह महीनों की समय अनुसूची में वृद्धि सानुपाती समस्याओं को ध्यान में रखकर लागत घटाव पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालती हैं । कार्य क्षेत्र की कमी से भी लागत में भारी कमी आई । यह भी उल्लेखनीय है कि दोनों निम्नतम निविदादाता प्राधिकरण के साथ काम कर रहे थे और उनके खिलाफ कोई विरोध नहीं था ।

7.1.5 कार्य स्पष्ट समझौते पर दिया गया था कि कार्य स्वयं 'ग' द्वारा किया जायगा और आगे और किसी को नहीं दिया जायगा । बाद में यह पया गया था कि उन्होंने 5 प्रतिशत लाभ रोक कर बैंक टू बैंक आधार पर समग्र कार्य एक प्राइवेट फर्म 'घ' को दे दिया था । लेखापरीक्षा आपत्तियों के उत्तर में प्राधिकरण ने बताया (अक्टूबर 1989) कि जब वे कार्य स्थल पर कार्य कर रहे थे तब उन्होंने देखा कि कार्य अन्य फर्म को दे दिया गया था और मामले के बारे में सरकार और सार्वजनिक उद्यम ब्यूरो को सूचित कर दिया गया था । तथापि 'ग' ने लेखापरीक्षा को सूचित किया है कि किसी भी चरण पर इस सूचना से कि कार्य निर्माण सहयोगियों के माध्यम से किया जा रहा था प्राधिकरण को अनभिज्ञ नहीं रखा गया था । इस सम्बन्ध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:-

ii) ग की आरम्भिक निविदा दरें निम्नतम निविदा दाता द्वारा उद्धृत दरों के 10 प्रतिशत अधिक से भी अधिक थीं और 10 प्रतिशत के अनुज्ञेय अधिमान के अन्तर्गत नहीं आती थी। किन्तु कार्य के क्षेत्र में कमी और 1 प्रतिशत छूट से दरें सीमा के अन्तर्गत आ गई थीं।

iii) यहाँ तक कि प्राइवेट फर्म घ, जिसने पूर्व आमन्त्रण में निविदा नहीं दी थी, ग द्वारा कार्य आगे देने के इस प्रबन्ध के माध्यम से निम्नतम निविदा दरों की तुलना में उच्च दर पर कार्य करने में समर्थ थी। इसके परिणामस्वरूप निम्नानुसार 42.95 लाख रु० का परिहार्य व्यय हुआ:

ग को सौंपे गए कार्य की राशि	487.57 लाख रु०
निम्नतम निविदा की राशि	444.62 लाख रु०

अतिरिक्त परिहार्य व्यय	42.95 लाख रु०

iii) मन्त्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि कार्य को आगे किसी और को देने के लिए ग को लिखित अनुमति लेनी चाहिए थी, जो नहीं ली गई थी।

7.2. अन्य विभागों की बाबत किए गए कार्यों पर ब्याज की हानि

7.2.1 निम्न तालिका अन्य विभागों की बाबत प्राधिकरण द्वारा किए गए कार्यों और उन पर लेखापरीक्षा आपत्तियों के ब्यौरे दर्शाती है।

क्र०स०	परियोजना का नाम	परियोजना की लागत अनुमानित वास्तविक		सौंपने की तारीख	प्राप्त कुल राशि	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ
1:	2:	3	4	5	6	7
		[लाख ₹० में]			[लाख ₹० में]	
i)	मःनिःनाःविःराःविःपः प्राःकी बावत लखनऊ विमान पत्तन का विस्तार [कार्य नवम्बर 1984 में आरम्भ हुआ]	21:45	22:17	जुलाई 1985	19:00 [4/86]	[क] नीति के अनुसार कार्य आरम्भ करने से पूर्व समग्र राशि जमा की जानी होती है । [ख] 19 लाख ₹० की राशि अप्रैल 1986; अर्थात् कार्य आरम्भ होने के 18 महीने बाद और सौंप जाने के 10 महीने बाद में प्राप्त हुई थी । [ग] 3:17 लाख ₹० की शेष राशि अभी तक वसूल नहीं की गई है । [घ] करार में किसी खण्ड के अभाव में विलम्बित भुगतान पर ब्याज का दावा नहीं किया गया है ।
ii)	राःविःपःप्राःकी बावत वाराणसी विमान पत्तन का विस्तार [कार्य फरवरी 1985 में आरम्भ हुआ]	39.88	62:93	जनवरी 1987	39:87 [अप्रैल 1985 में 25 लाख ₹० तथा अप्रैल 1986 में 14:87 लाख ₹०]	[क] जमा राशि प्राप्त किए बिना कार्य आरम्भ किया गया था । [ख] परियोजना अन्तिम रूप से पूरी हो गई थी और जनवरी 1987 में सौंप दी गई थी लेकिन 23:06 लाख ₹० की शेष राशि अभी तक वसूल नहीं की गई थी ।

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

{ग} करार में उपयुक्त खण्ड के अभाव में विलम्बित भुगतान पर ब्याज का दावा नहीं किया गया है ।

iii} इन्दिरा गाँधी राष्ट्रीय
उड़ान अकादमी प्रसतगंज
का निर्माण कार्य

1250.41

1334.42

मार्च 1988

87000

मई 1986 तक

82088

{अतिरिक्त कार्य}

163000 {7/86}

100000 {9/86}

300000 {2/87}

150000 {5/87}

100000 {8/87}

100000 {12/87}

100000 {3/88}

100000 {3/89}

125000 {2/91}

अवरूद्ध निधि पर ब्याज की हानि 38302 लाख रु0
परिकलित की गई ।

59

iv} रा.वि.प.प्रा. की बाबत अगत्ती द्वीप,
लक्षद्वीप सं.शा.प्र. में विमान पत्तन
का निर्माण {कार्य मार्च 1987 में
आरम्भ हुआ }

667026

661002

अप्रैल 1988

200000 {3/87}

540000 {11/87}

139000 {12/87}

220000 {12/88}

{क} कार्य पूरा हो गया था और अप्रैल 1988 में सौंप
दिया गया था लेकिन 661002 लाख रु0 की पूर्ण लागत
के प्रति दिसम्बर 1987 तक केवल 393000 लाख
रुपए प्राप्त हुए थे ।

{ख} 220 लाख रुपए की अन्य राशि दिसम्बर 1988
में रा.वि.प.प्रा. को दिए गए 1200 लाख रुपए के
ऋण के प्रति समायोजित की गई है ।

7.2.2 उपरोक्त से यह देखने में आयेगा कि प्राधिकरण की निधियाँ मुख्यतया अन्य विभागों की बाबत किए गए कार्यों में प्रयोग की गई थीं जबकि निक्षेप कार्य की अनुमानित लागत की समस्त राशि कार्य आरम्भ करने से पहले अग्रिम में प्राप्त की जानी आवश्यक है। उपरोक्त कार्यों के सम्बन्ध में विलम्बित/बकाया शेष भुगतान पर ब्याज की हानि 751.54 लाख ₹0 परिकलित की गई है जैसा कि अनुबन्ध - VII में ब्यौरे दिए गए हैं। मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि ये कार्य मंत्रालय की जानकारी के साथ किये गए थे और अग्रिम में धन के भुगतान के लिए आग्रह नहीं किया गया था।

7.3 इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उद्यान अकादमी फुरसतगंज में कार्यों के निष्पादन में अनियमितताएं

7.3.1 इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उद्यान अकादमी फुरसतगंज में वर्षा (पानी) नालियों के निर्माण और क्षेत्र के पुनःनिर्धारण के लिए निविदाएं प्राधिकरण के मुख्यालय पर 2 अप्रैल 1986 को खोली गई थीं। निविदा में खोदी गई मिट्टी के परिवहन को शामिल नहीं किया गया था। ठेकेदार, जिसको कार्य सौंपा गया था, ने बातचीत के दौरान बताया और पुष्टि की (अप्रैल 1986) कि वे यान्त्रिक उपकरणों द्वारा खोदी गई मिट्टी के परिवहन के लिए 2 कि.मी. की दूरी तक अथवा उसके भाग तक 35 ₹0 प्रति घनमीटर की दर प्रभारित करेंगे। पार्टी के प्रस्ताव को स्वीकार किया गया था और फर्म के पुष्टिकरण पत्र को फर्म द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलनात्मकता और यथार्थता सुनिश्चित किए बिना करार के भाग के रूप में मान लिया गया था।

7.3.2 चूंकि मद करार में शामिल नहीं थी इसलिए मुख्यालय का अनुमोदन लिए बिना परियोजना निदेशक द्वारा इसे 14.31 लाख ₹0 की लागत पर एक अतिरिक्त मद के रूप में निष्पादित कराया गया था जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है:-

मद का विवरण	अन्तिम बिल के अनुसार मात्रा	दर	राशि
भरने, खाली करने और फैलाने सहित पूरे 2 कि.मी. की दूरी तक यान्त्रिक वाहन द्वारा मिट्टी का परिवहन	40889.130 घ.मी	35 ₹0 प्रति घन मीटर	14.31 लाख रूपए

7:3:3 जब चरण-I का मुख्य कार्य पूरा हो गया था तब बाद में प्रबन्धन के ध्यान में आया कि 1987 में ठेकेदार की दरें असाधारण उच्च थीं। मैडिंग के बकाया कार्य और चरण-II में आरम्भ किए गए समतलीकरण तथा खोदी गई मिट्टी के परिवहन कार्य के लिए नई निविदाएं आमन्त्रित की गईं और इसे 3 कि०मी० की दूरी के लिए 20:05 रु० प्रति घ०मी० की दर पर अन्य फर्म को सौंपा गया था।

इस प्रकार आरम्भ में ही तुलनात्मक/प्रचालित दरों को सुनिश्चित किए बिना एक पक्षीय रूप से उच्च दरों को स्वीकार करने के कारण बाद की तारीख की निविदा में उद्घृत और स्वीकार की गई दरों की तुलना में प्राधिकरण को 6:11 लाख रु० $\{40889:130 \text{ घ०मी} \times 14:95 \text{ रूपए}\}$ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

7:4 ई०गॉ रा उ अ में मिट्टी के कार्य में अधिक भुगतान और परिहार्य व्यय

7:4:1 हैंगर, पेवमेंट, एप्रोन, टैक्सी-ट्रेक, रोड़ तथा धावन-पथ पर ओवरले के निर्माण का कार्य। मार्च 1986 को एक ठेकेदार को सौंपा गया था। ठेकेदार ने 25278:753 घ०मी० मिट्टी खोदी और उसके लिए उसे अतिरिक्त मद संख्या 1 के रूप में भुगतान किया गया था। लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि:

i आवासीय ब्लॉक से खोदी गई 3520 घ०मी० मात्रा परिचालन क्षेत्र में ठेकेदार द्वारा प्रयोग की गई और 5575 घ०मी० की अतिरिक्त मात्रा परिचालन क्षेत्र से आवासीय ब्लॉक को हस्तान्तरित दर्शायी गयी थी। इस प्रकार स्थानीय रूप से मिट्टी का निपटान करने के स्थान पर आवासीय ब्लॉक से परिचालन क्षेत्र को और फिर परिचालन क्षेत्र से आवासीय ब्लॉक को मिट्टी के परिवहन के लिए भुगतान किए गए थे परिणामस्वरूप 76736 रु० अर्थात् 2 $\{3520 \text{ घ०मी०} \times 10:9\}$ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

ii परिचालन क्षेत्र से आवासीय क्षेत्र अतिरिक्त मद संख्या 8 को 5575 घ०मी० मिट्टी के परिवहन और स्तरण के लिए ठेकेदार को 10:91 रु० प्रति घ०मी० की दर पर भुगतान किया गया था लेकिन परिचालन क्षेत्र में प्रयुक्त 3520 घ०मी० मिट्टी के लिए 41 रु० प्रति घ०मी० की दर पर भुगतान किया गया था यद्यपि इसके लिए अतिरिक्त मद संख्या 8 की अपेक्षाओं से अधिक कुछ भी अपेक्षित नहीं था। इस प्रकार उच्च दरों के परिणामस्वरूप ठेकेदार को 105916 रु० का अतिरिक्त भुगतान हुआ $\{41-10.91\} \times 3520 \text{ घ०मी०}$ ।

॥iii॥ इसके अतिरिक्त ठेकेदार को 9020.070 घ.मी. मिट्टी की आपूर्ति के लिए 43 रू० प्रति घ.मी. ॥करार मद संख्या 22॥ की दर पर भुगतान किया गया था । किन्तु यह देखा गया था कि ठेकेदार ने 25278.753 घ.मी. मिट्टी खोदी थी और उसे उसके लिए अतिरिक्त मद संख्या । के अनुसार परियोजना में भुगतान किया गया था जबकि उसने केवल 15275 घ.मी. मिट्टी का उपयोग किया । उसके द्वारा खोदी गई शेष 10003 घ.मी. मिट्टी के निपटान का कोई लेखा नहीं है । ऐसा लगता है कि उसने इस मिट्टी का उपयोग मद संख्या 22 के प्रति किया और इसका परिवहन करके प्राधिकरण को फिर उसकी आपूर्ति की । यद्यपि यहाँ भी वह 10.91 रू० प्रति घ.मी. की दर पर केवल परिवहन प्रभारों का हकदार था परन्तु उसे 43 रू० प्रति घ.मी. की दर पर भुगतान किया गया था जिसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को 2.89 लाख रू० का अधिक भुगतान हुआ ।

मंत्रालय ने बताया ॥जनवरी 1992॥ कि ठेकेदार से 2.13 लाख रू० की वसूली करली गई है । तथापि ठेकेदार मध्यस्थम् में गया और निर्णय ठेकेदार के हक में दिया गया प्राधिकरण ने उच्च न्यायालय में मामला दायर किया है ।

8. वाणिज्यिक कार्यकलाप

8.1 प्राधिकरण की आय के मुख्य स्रोत निम्न हैं :

विमानों के उतरने, पार्क करने, ठहरने के प्रभार, विमान पत्तनों पर स्थान के लिए लाइसेंस फीस तथा कार्गो सम्भलाई कार्यकलाप ।

8.2 निम्न तालिका पिछले पांच वर्षों के दौरान वाहन व्यवस्था और अर्जित राजस्व दर्शाती है ।

		यातायात व्यवस्था				
		1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	1990-91
विमान संचलन (संख्या)						
(i) अन्तर्राष्ट्रीय		53922	59587	61127	60872	58986
(ii) घरेलू		93058	100405	94594	98251	78679
यात्री (संख्या)						
(i) अन्तर्राष्ट्रीय		7553417	8100567	8198539	8258687	7986445
(ii) घरेलू		10565952	11405012	11454838	1705834	9737017
डाक सहित कार्गो (टनों में)						
		374481	411823	432522	442950	403888
(क) यातायात अर्जित राजस्व (लाख रु में)						
(i) उतरने की फीस		8584.52	10609.97	11554.34	12110.13	11508.61
(ii) पार्क करने और ठहरने की फीस		306.80	361.08	433.78	567.62	599.41
जोड़ (क)		8891.32	10971.05	11988.12	12677.75	12108.02

{ख} गैर यातायात**{i} यात्री सेवा फीस तथा**

जनता प्रवेश फीस 719.20 1020.23 1328.06 1195.07 931.45

{ii} कार्गो फीस

3277.60 3626.35 4375.38 4459.61 4838.53

**{iii} व्यापारिक रियायत,
किराया और सेवाएं**

1138.17 1422.80 1673.59 1971.32 3107.63

{iv} परियोजनाओं से आय

99.49 -- -- -- --

**{v} अन्य आय और
समायोजन**

622.85 1169.54 1682.50 2479.03 2103.24

जोड़ {ख}

5857.31 7238.92 9059.53 10105.03 10980.85

जोड़ {क} एवं {ख}

14748.63 18209.97 21047.65 22782.78 23088.87

8.3

उतरने, पार्क करने और ठहरने के प्रभार

उतरने और पार्क करने के प्रभार नीचे दिए गए ब्यौरों के अनुसार पिछले

18 वर्षों में 14 बार संशोधित किए गए हैं :-

संशोधन की तारीख**उतरने के प्रभारों में प्रतिशत वृद्धि**

	अन्तर्राष्ट्रीय	घरेलू
1.8.1972	25	10
1.2.1977	45	100
1.4.1978	35	35
1.4.1979	20	20
1.4.1980	15	15
1.4.1981	23	23
1.4.1982	25	25
1.4.1983	11	11
1.4.1984	08	08
1.4.1985	13	13

1.4.1986	13	13
1.4.1987	9.75	9.75
1.4.1988	8.375	8.375
1.10.1989	5	5

8.4 यह देखा गया था कि इण्डियन एयर लाइन्स और वायुदूत के लिए एक विभेदक टैरिफ था जिसमें उनसे निम्न दरें प्रभारित की जा रही थीं। मंत्रालय (मार्च 1992) को यह स्पष्ट करने के लिए विशेष रूप से कहा गया था कि क्या यह आर्थिक सहायता नहीं होगी जो घरेलू वाहकों को भी दी जा रही थी। यह भी पूछा गया था कि क्या प्राधिकरण को इसकी प्रतिपूर्ति होगी। उत्तर में मंत्रालय सहमत था कि यह आर्थिक सहायता का एक रूप था। तथापि इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि घरेलू वाहन महंगे मार्गों पर प्रचालन करने के रूप में सामाजिक - आर्थिक भार वहन कर रहे हैं क्योंकि कुछ क्षेत्रों में निम्न टैरिफ दर प्रभारित कर रहे हैं इसलिए इन वाहनों के हित में कुछ सकारात्मक पक्षपात करना होगा।

8.5 विमान पत्तनों पर विमानों की ग्राउण्ड हैंडलिंग

जनवरी 1972 से पूर्व ग्राउण्ड हैंडलिंग सेवाएं राष्ट्रीय वाहकों द्वारा उनके अपनी उड़ानों के लिए और अन्य अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए कुछ प्राइवेट पार्टियों द्वारा मुहैया कराई जा रही थीं। प्राधिकरण ने 1974 में अपने स्वयं के ग्राउण्ड हैंडलिंग विनियम बनाने का निश्चय किया। इन विनियमों के अनुसार ग्राउण्ड हैंडलिंग सेवाएं प्राथमिक रूप से एयर इण्डिया, इण्डियन एयर लाइन्स तथा प्राधिकरण द्वारा मुहैया कराई जानी थीं। उन मामलों को छोड़कर जहाँ प्राधिकरण की विशेष अनुमति से प्राइवेट पार्टियों लगी थीं, ग्राउण्ड हैंडलिंग का कार्य उनके द्वारा बन्द किया जाना था। सरकार ने 8 वर्षों (31.3.1982) की अवधि के बाद इन विनियमों का अनुमोदन और अधिसूचित किया। 1982 में जारी नये विनियमों के अन्तर्गत ^{ग्राउण्ड} हैंडलिंग कार्य के सम्बन्ध में जो वे विनियमों के जारी होने की तारीख को कर रही थीं, ग्राउण्ड हैंडलिंग कार्य मुहैया करने वाली प्राइवेट पार्टियों को वैध ठहराया गया था। अन्य प्राइवेट पार्टियों के प्रवेश पर प्रतिबन्ध के कारण नये विनियमों से विद्यमान प्राइवेट ठेकेदारों/पार्टियों को एकाधिकार बनाने में सहायता मिली।

8.5.1 इसको ध्यान में रखकर कि नए विनियमों से केवल प्राइवेट पार्टियों को लाभ पहुँचा है प्राधिकरण ने नवीन विनियम तैयार किए जिनका सरकार द्वारा अनुमोदन किया गया था और जून 1984 में अधिसूचित किए गए थे। इन विनियमों के अन्तर्गत मौजूदा प्राइवेट प्रचालकों को प्राधिकरण की अनुमति से तथा ऐसी शर्तों और निबन्धनों जैसी कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जायं पर ऐसे ग्राउण्ड हैण्डलिंग कार्य करने की अनुमति दी गई थी जैसे कि वे 18 जनवरी 1972 से पूर्व कर रहे थे। इन विनियमों को बम्बई उच्च न्यायालय में एक प्राइवेट प्रचालक द्वारा चुनौती दी गई थी। अन्तिम निर्णय होने तक न्यायालय ने अपने अन्तरिम आदेश में प्राइवेट प्रचालक को उन सभी सेवाओं को मुहैया कराने की अनुमति दे दी जो 1984 के विनियमों के जारी होने से पूर्व उसके द्वारा मुहैया कराई जा रही थीं।

8.5.2 प्राइवेट प्रचालक ने न्यायालय से बाहर बातचीत द्वारा सौहार्दपूर्ण समझौते के लिए प्राधिकरण से कहा। प्राधिकरण और प्राइवेट प्रचालक ने एक समझौता किया और मंत्रालय से स्वीकृति चाही। इस बीच प्राइवेट प्रचालक ने सभी मामलों को वापस ले लिया (अक्टूबर 1987)। तथापि सरकार ने प्राधिकरण और प्राइवेट प्रचालक के बीच हुए समझौते का अनुमोदन नहीं किया क्योंकि इसमें 1984 के विनियमों का संशोधन अन्तर्ग्त था। इसलिए पार्टी दोबारा न्यायालय में चली गई और यथा पूर्व स्थिति रखने के लिए स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया।

8.5.3 प्राधिकरण ग्राउण्ड हैण्डलिंग कार्य के लिए सकल आय के 2 प्रतिशत की दर पर लाइसेंस फीस प्रभारित करती रही है। सितम्बर 1984 में लाइसेंस फीस की दरें बोर्ड की अनुमति से 2 प्रतिशत से 10 प्रतिशत संशोधित की गई थीं जो फरवरी 1985 से लागू होनी थीं।

8.5.4 जबकि इं. गां. अ. विमान पत्तन पर आय की 10 प्रतिशत की बढ़ी हुई दर पर प्राइवेट प्रचालकों ने लाइसेंस फीस का भुगतान किया किन्तु बम्बई विमान पत्तन पर वे 2 प्रतिशत की दर पर लाइसेंस फीस का भुगतान कर रहे हैं। यहाँ तक कि फरवरी 1985-मार्च 1991 की अवधि के दौरान माँग 10 प्रतिशत की बढ़ी हुई दर के स्थान पर कुल केवल 2 प्रतिशत की दर पर की गई थी। अगस्त 1991 में दिए गए इस अवधि से सम्बन्धित बकाया 8 प्रतिशत के 151 लाख रु. की राशि के प्रोफार्मा. बिल पार्टी ने यह तर्क देते हुए वापस कर दिये थे कि वे 2 प्रतिशत की दर पर प्राधिकरण से नियमित बिल प्राप्त कर रहे थे और उन सभी बिलों का उनके द्वारा भुगतान कर दिया गया है। यह राशि अभी वसूल की जानी है (मार्च 1992)।

8.5.5 प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 1988) कि इण्डियन एयरलाइन्स और एयर इण्डिया बढ़ी दर पर लाइसेंस फीस का भुगतान नहीं कर रहे हैं और जब तक राष्ट्रीय वाहक बढ़ी हुई दर पर भुगतान नहीं करते तब तक वे बढ़ी दर पर भुगतान करने के लिए प्राइवेट पार्टियों पर जोर नहीं दे सकते। प्राधिकरण द्वारा बताई गई स्थिति विश्वासोत्पादक प्रतीत नहीं होती। उनको बढ़ी हुई दरों पर लाइसेंस फीस अदा करने के लिए दोनों राष्ट्रीय वाहकों तथा प्राइवेट पार्टियों के साथ मामला उठाना चाहिए।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) चूंकि एयर इण्डिया ने तदर्थ आधार पर लाइसेंस फीस का भुगतान कर दिया था और इण्डियन एयरलाइन्स ने आरम्भ में कुछ राशि का भुगतान किया था इसलिए मामला इण्डियन एयरलाइन्स के साथ उठाया जायेगा। तथापि प्राइवेट प्रचालक से बढ़ी हुई दरों पर लाइसेंस फीस की वसूली के बारे में कोई उल्लेख उत्तर में नहीं है।

8.6 कार्गो सम्भलाई

निम्नलिखित तालिका पिछले पाँच वर्षों के लिए कार्गो सम्भलाई कार्यक्रमों से अर्जित राजस्व और कुल कार्गो राजस्व से विलम्ब प्रभारों की प्रतिशतता दर्शाती है।

विमानपत्तन	राजस्व					कुल विलम्ब प्रभार					कुल ^{फागो} राजस्व के प्रति विलम्ब प्रभारों की प्रतिशतता				
	1986-87	87-88	88-89	89-90	90-91	86-87	87-88	88-89	89-90	90-91	86-87	87-88	88-89	89-90	90-91
बम्बई	1128.67	1138.16	1363.09	1477.85	1890.23	830.98	773.63	1282.00	900.82	1004.30	74	68	94	61	53
कलकत्ता	335.39	315.21	311.89	332.92	308.67	320.35	300.43	278.13	302.27	273.67	95	95	89	91	89
मद्रास	458.89	405.83	486.94	552.17	580.56	422.92	362.67	427.94	481.84	503.50	92	89	88	87	87
दिल्ली	1354.65	1767.15	2213.47	2096.68	2059.07	926.61	1319.07	1739.00	1507.33	1388.57	68	75	79	72	67
	3277.60	3626.35	4375.39	4459.62	4838.53	2500.86	2755.80	3727.07	3192.26	3170.04	76.3	76	85	72	66

टिप्पणी :- सम्भलाई प्रभारों और विलम्ब प्रभारों की दरें अनुबन्ध V II में दी गई हैं ।

8.6.1 तालिका से यह देखने में आयेगा कि सभी विमान पत्तनों पर विलम्ब प्रभार कुल कार्गो राजस्व की महत्वपूर्ण प्रतिशतता दर्शाते हैं । मंत्रालय के साथ लेखापरीक्षा बोर्ड की बैठक में (मार्च 1992) मंत्रालय से पूछा गया था कि क्या यह एक संकेत था कि विलम्ब प्रभारों की वर्तमान संरचना उनके भाण्डागार प्रयोजन हेतु प्राधिकरण की जगह का उपयोग करने के लिए आयातकों/ निर्यातकों को प्रोत्साहित कर सकेगी । मंत्रालय ने सहमति दी कि यह सम्भव था और ऐसा किया जा रहा था लेकिन यह भी बताया कि विलम्ब प्रभारों में कोई वृद्धि करने से व्यापार तथा कारबार परिमण्डलों से तत्काल शिकायतें प्राप्त होंगी । वस्तुतः प्राधिकरण द्वारा लगाये जा रहे वर्तमान विलम्ब प्रभारों के प्रति भी शिकायतें थीं । मंत्रालय को यह सुझाव दिया गया था कि यह निश्चित करने के उद्देश्य से कि क्या प्राधिकरण द्वारा प्रभारित की जा रही दरें सामान्यतया प्रचलित बाजार दरों के अनुरूप थीं बाजार में और विमान पत्तन के पड़ोस में भाण्डागारण की दरों का स्वतन्त्र अध्ययन किया जा सकता था । एक बार ऐसा स्वतंत्र अध्ययन हो जाने के बाद प्राधिकरण यथोचित टैरिफ संरचना पर सम्मति देने के लिए बेहतर स्थिति में होगा । मंत्रालय ने सहमति प्रकट की कि अध्ययन लाभदायक होगा और वे ऐसा अध्ययन की सम्भावनाओं का पता लगाएँ ।

8.7 बम्बई में कार्गो कार्य का अदायित्व लेने के सम्बन्ध में अतिरिक्त व्यय :

8.7.1 वर्तमान में प्राधिकरण बम्बई विमान पत्तन को छोड़कर सभी विमान पत्तनों पर कार्गो सम्भलाई कार्यकलाप कर रहा है । बम्बई में 1977 से एयर इण्डिया प्राधिकरण के कार्गो सम्भलाई एजेन्ट के रूप में कार्य कर रही है । एयर इण्डिया से कार्गो सम्भलाई कार्य लेने के प्रश्न पर तत्परता से विचार किया जा रहा था और सरकार द्वारा यह निर्णय किया गया था कि प्राधिकरण इसे 1 अप्रैल 1989 से ले सकता है । कार्य सम्भालने के लिए प्राधिकरण ने 168.12 लाख रु. (भारी मशीनों की खरीद- 106.02 लाख रु. और सम्बन्धित परियोजना व्यय- 62.10 लाख रु.) खर्च किए। विभिन्न श्रेणियों में 82 व्यक्तियों की नियुक्ति तथा 9 अधिकारियों की पदोन्नति की । तथापि एयर इण्डिया से 1 अप्रैल 1989 से कार्गो कार्यकलापों को लेने का कार्य 2 वर्षों के लिए मंत्रालय द्वारा आस्थगित कर दिया गया था क्योंकि एयर इण्डिया में औद्योगिक असन्तोष की सम्भावना थी । प्राधिकरण की क्षतिपूर्ति के उद्देश्य से एयर इण्डिया पूर्व में अदा कर रहे कुल कार्गो राजस्व के 50 प्रतिशत के प्रति प्राधिकरण को कार्गो राजस्व का 90 प्रतिशत अदा करने के लिए सहमत हो गया । तथापि वर्ष 1989-90 के दौरान 7 करोड़ रु. (लगभग) के दिए गए बिलों के प्रति प्राधिकरण द्वारा केवल 2 करोड़ रु. की लेखागत अदायगी प्राप्त हुई है ।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि एयर इण्डिया ने प्राधिकरण को कार्गो राजस्व के 90 प्रतिशत भुगतान के निर्णय पर असन्तोष हुआ था और प्राधिकरण ने अप्रैल 1989 से आगे की अवधि के लिए राजस्व बटवारे फार्मुला को संशोधित करने का निश्चय किया। कार्गो सम्भलाई कार्य प्राधिकरण को हस्तान्तरित नहीं किया गया है।

8.7.2 यह भी उल्लेखनीय है कि जब अन्तिम क्षणों में 1 अप्रैल 1987 से उत्तरदायित्व लेने की प्रक्रिया टाल दी गई थी उपकरणों आदि की खरीद पर 150 लाख रु. का व्यय किया जा चुका था। कार्गो सम्भलाई का उत्तरदायित्व लेने के लिए प्राधिकरण को अनुमत करने के निर्णय के मन्सूख होने के कारण प्राधिकरण 318 लाख रु. के निष्फल व्यय के अलावा अतिरिक्त श्रमबल का भार उठा रहा है।

8.7.3 प्रबन्धन ने बताया (जून 1989) कि स्टाफ के 54 सदस्यों का बम्बई में अन्य विभागों में उपयोग किया जा रहा है तथा 20 उपस्कर प्रचालक / आटो मैकेनिक को कार्यभार ग्रहण नहीं करने दिया गया था। प्रबन्धन ने यह भी बताया कि सम्भलाई उपस्करों की अधिप्राप्ति कार्गो परिसर में वृद्धि और सुधार करने के लिए एक अनिवार्य सतत प्रक्रिया है कि इन उपस्करों का प्रभावी रूप से उपयोग किया जा रहा है।

8.8 दुकान/खोखाओं आदि का आवंटन: राजस्व की हानि

वर्तमान प्रबन्ध के अधीन विभिन्न विमानपत्तनों पर दुकानों/खोखाओं/स्टालों/विज्ञापन स्थानों आदि के आवंटन के लिए निविदाएं आमन्त्रित की जाती हैं और वाणिज्यिक विभाग के महाप्रबन्धक की सिफारिशों सहित तुलनात्मक विवरणियाँ अनुमोदन के लिए मुख्यालय को भेजी जाती हैं। सम्बन्धित विमानपत्तनों से स्पष्टीकरण/सूचना प्राप्त करने के बाद मुख्यालय, विमानपत्तनों, जो सम्बन्धित पार्टी को आवंटन पत्र जारी करते हैं, को अपना अनुमोदन सूचित करता है। तथापि यह देखा गया है कि दुकानों/खोखाओं आदि के आवंटन के अनेक मामलों में विलम्ब हुआ है जिसके परिणामस्वरूप प्राधिकरण को राजस्व की हानि हुई।

8.8.1 लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच से पता चला कि दिल्ली और बम्बई विमान पत्तनों पर दुकानों/चाली स्थलों के काफी समय के लिए खाली पड़े रहने के कारण प्राधिकरण को 37.74 लाख रु. की ^{राजस्व} हानि हुई। ब्यौरे अनुबन्ध IX में दिए गए हैं।

प्रबन्धन ने बताया कि (i) आरक्षित लाइसेंस फीस के रूप में प्रति दुकान प्रति माह 20,000 रु. के निम्नतम संग्रहण के अपने निर्णय (ii) वृहत हित में सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को दुकान आवंटित करने का इरादा (iii) एक ही पार्टी को अधिक दुकानों का आवंटन करने से बचने के कारण समय समय पर दुकानें खाली पड़ी रहीं। प्रबन्धन द्वारा बताए गए कारण विश्वासोत्पादक नहीं हैं क्योंकि यह देखा गया था कि अनेकों मामलों में प्रस्तावित लाइसेंस फीस 20,000 रु. से अधिक थी और एक विशेष वर्ग को बम्बई विमान पत्तन पर 12 दुकानें आवंटित की गई थीं।

8.9 दोबारा निविदा आमन्त्रित करने के कारण राजस्व की हानि

यह पाया गया था कि ठेका सामान्यतया निविदाओं के प्रथम आमन्त्रण पर नहीं दिए गए हैं जिसे निविदा आमन्त्रित करने का उद्देश्य ही विफल हुआ। कुछ मामले अनुबन्ध X में दिए गए हैं। बम्बई विमान पत्तन पर रेस्टोरेंट और स्नेक बार्स का ठेका देने के लिए टर्मीनल II में रेस्टोरेंट तथा स्नैकबार चलाने के लिए नवम्बर/दिसम्बर 1985 में खुली निविदाएं आमन्त्रित की गई थीं। मै. कम्पीटेंट होटल प्रा.लि.ने 289.79 लाख रु. की उच्चतम लाइसेंस फीस का प्रस्ताव किया लेकिन ठेका देने का प्रस्ताव इस आधार पर रद्द कर दिया गया था कि कम्पनी ने 1983 में अपना नाम "कुमारिया केटरर्स" से बदल कर "कम्पीटेंट होटल प्रा.लि." कर दिया था और 5 वर्ष के अपेक्षित अनुभव और 50 लाख रु. की अपेक्षित कुल बिक्री का अभाव था। फरवरी 1986 में निविदाएं दोबारा आमन्त्रित की गई थीं। निविदाओं से द्वितीय आमन्त्रण के जबाब में उसी पार्टी ने उसी अस्तित्व और स्वामित्व के साथ कुमारिया प्रेसीडेन्सी/कम्पीटेंट होटल प्रा.लि. के नाम और स्टाइल से निविदा दी। 21 फरवरी 1986 से 10 वर्षों की अवधि के लिए ठेका 242.08 लाख रु. पर मै. कुमारिया प्रेसीडेन्सी होटल को दिया गया था। इस प्रकार प्राधिकरण को 47.71 लाख रु. (289.79 लाख रु. से 242.08 लाख रु. घटाकर) के राजस्व की हानि हुई।

8.10 विज्ञापन स्थलों से राजस्व की हानि

जब और जैसे कोई स्थल खाली होता प्राधिकरण खुली निविदाएं आमन्त्रित कर विज्ञापन स्थलों/स्थलों के समूह के लिए ठेका दे रही थी। जून 1986 में निम्नतम

गारंटीकृत राशि और सकल कुल बिक्री की प्रतिशतता के साथ संयुक्त योजना आधार पर निविदाएं आमन्त्रित करने का निश्चय किया गया था। 3 वर्षीय ठेका के लिए निविदाएं आमन्त्रित की गई थीं (सितम्बर 1986) जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान था कि निविदादाता एक अथवा ^{दो} विमान पत्तनों के लिए प्रस्ताव दे सकेंगे और यह आवश्यक नहीं था सभी विमान पत्तनों के लिए प्रस्ताव भेजे जाएं। 10 वैध निविदाएं थीं - चार पार्टियों ने सभी विमान पत्तनों के लिए प्रस्ताव दिया था, एक ने तीन विमान पत्तनों, एक ने दो विमान पत्तनों और शेष चार ने एक-एक विमान पत्तन के लिए प्रस्ताव दिया था। प्रत्येक विमान पत्तन के लिए उद्धरित उच्चतम निम्नतम गारंटीकृत राशि के आधार पर चार विमान पत्तनों की राशि जोड़ 489.60 लाख रु. बनता है जैसा कि नीचे दिया गया है :-

विमान पत्तन का नाम	उच्चतम निविदादाता का नाम	तीन वर्षों के लिए निम्नतम गारंटीकृत राशि (लाख रु. में)	सकल कुल बिक्री की प्रतिशतता
1. बम्बई विमान पत्तन	क	252.84	25
2. दिल्ली विमान पत्तन	ख	148.32	55
3. कलकत्ता विमान पत्तन	ग	63.12	61
4. मद्रास विमान पत्तन	क	25.32	25

सभी विमानपत्तनों का जोड़ 489.60

तथापि प्राधिकरण ने काफी सोच विचार के बाद, जिसमें लगभग एक वर्ष लगा, सभी पार्टियों के साथ बातचीत करने के बाद चार पार्टियों, जिन्होंने चार विमान पत्तनों को उद्धरित किया था, में से दो को ठेका देने का निर्णय लिया। ठेका नीचे दशयि अनुसार इन दो पार्टियों के बीच विभाजित किया गया था :

बम्बई	210 लाख रु.	{घ}
दिल्ली	154 लाख रु.	{क}
कलकत्ता	35 लाख रु.	{क}
मद्रास	26 लाख रु.	{क}

425 लाख रु.

उपरोक्त से यह देखने में आयेगा कि निम्नतम गारंटीकृत राशि के आधार पर प्राधिकरण ने आरम्भिक प्रस्ताव में ही प्रत्येक विमान पत्तन पर निम्नतम गारंटीकृत राशि के उच्चतम बोलीदाता को ठेका न देने के उनके निर्णय से 64.60 लाख रू. गंवा दिये ।

मंत्रालय ने बताया {जनवरी 1992} ठेका निम्नतम गारंटीकृत राशि के आधार पर नहीं दिया गया था बल्कि उनके द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण के आधार पर चयन किया गया था । तथापि लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया था कि "क" की प्रस्तुति, जिसे तीन विमान पत्तनों का अधिकार दिया गया था, को समिति, जिसमें अन्य के साथ अध्यक्ष तथा सदस्य {वि. एवं स.} भी शामिल थे, द्वारा उपयुक्त नहीं माना गया ।

9: ध्यान देने योग्य अन्य बातें

9:1 सरदार पटेल भवन में परिवर्धन/परिवर्तन/उसके नवीकरण पर अनधिकृत व्यय ।

9:1:1 ईंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण ने नागर विमानन विभाग के कार्यालय में सरदार पटेल भवन में परिवर्धन/परिवर्तन/उसके नवीकरण पर 3,62,736 रूपए खर्च किए हैं जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

कार्य का स्वरूप	व्यय
1: सरदार पटेल भवन, नई दिल्ली में मंत्रालय के कार्यालय में परिवर्धन/परिवर्तन-सिविल निर्माण कार्य	2,20,369 रु०
2: सरदार पटेल भवन, नई दिल्ली में मंत्रालय के कार्यालय में परिवर्धन/परिवर्तन-इलेक्ट्रिकल कार्य जिसमें 37,000 रूपए की लागत वाले दो वातानुकूलकों का प्रावधान है ।	1,42,367 रु०

3,62,736 रु०

9:1:2 व्यय की संस्वीकृति अध्यक्ष द्वारा दी गई और इसे वर्ष 1986-87 के लिए 30 गां0 अ0 विमान पत्तन के मरम्मत और अनुरक्षण बजट में डाला गया । चूंकि परिवर्धन/परिवर्तन/नवीकरण उस भवन में किये गये थे जो भवन प्राधिकरण से सम्बन्धित नहीं थे इसलिए इस प्रकार अधिप्राप्त/सृजित परिसम्पत्ति उनकी सम्पत्ति नहीं हो सकती ।

9:2 अव्यावहारिक समय अनुसूची बनाने के कारण अपरिहार्य व्यय

9:2:1 कलकत्ता में गैर यंत्रीय धावन पथ की पटरियों के निर्माण के कार्य का दो भागों में विभाजित किया गया था अर्थात् आधार निर्माण कार्य और बिटूमिन निर्माण कार्य । आधार निर्माण कार्य 23:29 लाख रूपए की लागत पर एक ठेकेदार को इस शर्त पर दिया गया {मार्च 1979}

कि निर्माण कार्य 12 अप्रैल, 1979 को शुरू होना था और 11 नवम्बर, 1979 तक पूरा होना था । बिटूमिन निर्माण कार्य 9२83 लाख रूपए की लागत पर एक ठेकेदार को इस शर्त पर दिया गया (मार्च 1979) कि निर्माण कार्य 12 जुलाई, 1979 को शुरू होना था और 11 जुलाई 1980 को पूरा होना था । यद्यपि निर्माण कार्य साथ-साथ शुरू करना संभव नहीं था इसकी उपेक्षा की गई और अव्यावहारिक समय अनुसूची बनाई गई । पहला ठेकेदार निर्माण कार्य को 31 मई, 1980 तक पूरा कर सकता था । अगस्त, 1980 में दूसरे ठेकेदार ने बताया कि आधार कार्य के पूरा न होने के कारण और उसके बाद मानसून शुरू होने के कारण निर्माण कार्य मई 1980 तक शुरू नहीं किया जा सका । नवम्बर, 1980 में उसने 5२90 लाख रूपए का प्रतिपूर्ति दावा इस आधार पर किया कि उसे संयंत्र तथा उपस्कर लगाने, स्थल पर सामग्री का संग्रहण करने और स्थल की अनुपलब्धता की वजह से हुए उपरिव्यय के कारण हानि हुई थी ।

9२2२ तत्पश्चात् प्राधिकरण ने जनवरी 1982 में दूसरे ठेकेदार के साथ किए गए ठेके को निरस्त करने की कोशिश की और वह संग्रहण अग्रिम के बदले दी गई बैंक गारंटी की नकदी चाहता था । बैंक गारंटी देने के प्रति ठेकेदार को न्यायालय का एक आदेश प्राप्त हुआ ।

विवाद मध्यस्थ के पास भेजा गया जिसने प्रतिपूर्ति (अप्रैल 1985) के रूप में ठेकेदार को देने के लिए 73,500 रूपए अनुमत किए ।

इसी बीच मई 1980 में पूरा हुआ आधार निर्माण कार्य काफी खराब हो गया क्योंकि बिटूमिन ओवरले में देरी हो गई थी । अन्त में, 25२42 लाख रूपए (आधार निर्माण कार्य के लिए 3२89 लाख रूपए और बिटूमिन निर्माण कार्य के लिए 21२53 लाख रूपए) की लागत पर आधार निर्माण कार्य और बिटूमिन निर्माण कार्य दूसरे ठेकेदार से (मई 1985 में) पुनः करवाया गया इस प्रकार इस कार्य पर 16२33 लाख रूपए (25२42 लाख रूपए - 9२83 लाख रू० = 15२59 लाख रूपए + 0२74 लाख रू०) का परिहार्य व्यय हुआ क्योंकि निर्माण कार्य सौंपते समय अव्यावहारिक समय अनुसूची बनाई गई थी ।

9.33 प्रबन्धन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 1987) में स्वीकार किया कि 3.89 लाख रूपए निर्माण कार्य की अतिरिक्त मदों के निष्पादन और सामग्री (मुख्यतः बिटूमिन) तथा श्रम प्रभारों की लागत में वृद्धि होने के कारण 16.33 लाख रूपए का अतिरिक्त व्यय हुआ। प्रबन्धन ने आगे बताया (अक्टूबर 1989) कि आधार रद्दा और बिटूमनी कंक्रीट डालने का निर्माण कार्य साथ-साथ होने चाहिए और इसलिए यह अव्यावहारिक समय अनुसूची नहीं थी। जबकि निर्माण कार्य उसी दिन शुरू होना था तो भी बिटूमनी निर्माण कार्य के पूरा होने की नियत तारीख आधार रद्दा डालने के कार्य के पूरा होने के आठ महीने बाद थी। तथापि, प्राधिकरण को होने वाली हानि अधः आधार निर्माण कार्य के खराब होने के कारण हुई क्योंकि ठेकेदार ने निर्माण कार्य समय अनुसूची के अनुसार पूरा नहीं किया था। प्रबन्धन का यह तर्क कि निर्माण कार्य साथ-साथ होने चाहिये थे ठीक नहीं है क्योंकि बिटूमिन निर्माण कार्य तब तक नहीं किया जा सकता जब तक कि कार्य योग्य क्षेत्र के अपर अधः आधार निर्माण कार्य की तैयारी पूरी न हो जाये।

10. जनशक्ति

10.1 वित्त मंत्रालय की स्टाफ निरीक्षण यूनिट (स्टाःनिःयूः) ने नवम्बर, 1981 से जुलाई, 1982 तक विभिन्न चरणों में प्राधिकरण मुख्यालय तथा चार विमान पत्तनों पर स्टाँफ आवश्यकताओं का अध्ययन किया। संस्वीकृत स्टाँफ, वास्तविक स्टाँफ और अध्ययन के समय स्टाःनिःयूः द्वारा अनुशंसित स्टाँफ संख्या की स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:-

यूनिट का नाम	स्टाःनिःयूः द्वारा किये जाने वाले अध्ययन का महीना	संस्वीकृत संख्या	वास्तविक संख्या	स्टाःनिःयूः द्वारा अनुशंसित स्टाँफ की संख्या	स्टाःनिःयूः अनुशंसाओं की तुलना में संस्वीकृत स्टाँफ की संख्या
भाः अंतःविःपः प्राधिः	नवम्बर 1981	380	327	346	34
दिल्ली विमान पत्तन	नवम्बर 1981	1150	1070	972	178
कलकत्ता विमान पत्तन	मार्च 1982	964	893	899	65
बम्बई विमान पत्तन	जून 1982	1330	1186	1245	85
मद्रास विमान पत्तन	जुलाई 1982	689	610	656	33
		4513	4086	4118	395

10:1:1 उपरोक्त तालिका से यह पता चलता है कि स्टाःनिःयूः द्वारा अनुशासित स्टाँफ की अपेक्षा संस्वीकृत स्टाँफ अधिक था । स्टाःनिःयूः ने अपनी रिपोर्ट में निष्कर्ष निकाला कि (क) कार्मिक और प्रशासन में विशेष कर अधिकारी ग्रेड में विभिन्न कार्यकर्ताओं पर पड़ने वाले कार्य भार का वास्तविक निर्धारण किए बिना ही पद सृजित किए गए हैं । स्टाःनिःयूः द्वारा यह भी अनुभव किया गया कि प्रशासनिक मितव्ययिता पर सरकार द्वारा दिये गये जोर को ध्यान में रखकर और निर्विघ्न और प्रभावी कार्य के लिए वर्तमान संरचना का पुनर्गठन आवश्यक है। (ख) यह कि जनशक्ति आवश्यकताओं के निर्धारण के लिए मानकों के बड़े पैमाने पर लागू किए जाने के आधार पर इंजीनियरी विभाग में उपलब्ध समग्र स्टाँफ अधिक था । स्टाःनिःयूः द्वारा कनिष्ठ अभियंतों की संख्या 16 की बजाय 10 निर्धारित की गई (सितम्बर 1986 में) ।

10:1:2 प्राधिकरण ने मुख्यालय को छोड़कर सभी विमान पत्तनों के सम्बन्ध में स्टाःनिःयूः की रिपोर्ट को स्वीकार किया और विमान पत्तनों (जुलाई 1983) को स्टाःनिःयूः की रिपोर्ट को कार्यान्वित करने के लिए कहा ।

10:1:3 स्टाःनिःयूः ने यह भी देखा कि जनशक्ति योजना विभाग ने जनशक्ति विश्लेषणों का अध्ययन नहीं किया और इसका कार्य प्राधिकरण में पदों के सृजन की अतिरिक्त मांगों पर सलाह देने तक ही सीमित था । मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि प्रबन्धन ने सभी कार्यक्षेत्रों में कर्मचारी रखने के लिए उचित प्रतिमानों का विकास करने का फैसला किया था ।

10:1:4 31 मार्च, 1991 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के दौरान प्राधिकरण की वास्तविक स्टाँफ संख्या निम्नानुसार थी:-

वर्ष के अन्त में	मुख्यालय	दिल्ली विमान-पत्तन	बम्बई विमान-पत्तन	कलकत्ता विमान-पत्तन	मद्रास विमान-पत्तन	परियोजना	जोड़
1986-87	478	1703	1426	942	865	332	5746
1987-88	480	1822	1463	957	884	275	5881
1988-89	484	1788	1517	945	909	253	5896
1989-90	515	1812	1566	962	948	267	6070
1990-91	512	1830	1541	962	930	230	6005

अनुबन्ध XI में दिए गए ब्याँसों से यह पता चलता है कि बम्बई विमान पत्तन पर यात्री तथा कारगो यातायात दिल्ली विमान पत्तन की अपेक्षा डेढ़ गुणा था। वर्ष 1986-87; 1987-88; 1988-89; 1989-90 और 1990-91 के दौरान बम्बई में जनशक्ति की अपेक्षा दिल्ली में वास्तविक जनशक्ति क्रमशः 19:42 प्रतिशत; 24:53 प्रतिशत; 17:86 प्रतिशत; 15:71 प्रतिशत और 18:11 प्रतिशत अधिक थी। मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि इन्दिरा गाँधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन पर कारगो, घरेलू उड़ान के टर्मिनल को साफ करने जैसे आवश्यक कार्यकलाप विभाग द्वारा किए जाते हैं। प्राधिकरण ने कार्य अध्ययन के आधार पर जनशक्ति के नियोजन के लिए कोई प्रतिमान निर्धारित नहीं किए हैं।

10:1:5 31 मार्च, 1991 को समाप्त होने वाले पिछले पाँच वर्षों के दौरान कुल स्टॉफ लागत; कुल राजस्व की प्रतिशतता के रूप में स्टॉफ लागत; सामाजिक उपरि खर्च; चिकित्सा प्रतिपूर्ति और स्टाफ के लिए वर्दी की स्थिति नीचे दी गई है:-

	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	1990-91
(i) कुल स्टॉफ लागत (लाख रूपए में)	1638:60	2103:86	2386:48	2976:71	3068:43
(ii) सामाजिक उपरिखर्च (लाख रूपए में) **	72:48	111:40	119:64	157:99	214:19
(iii) चिकित्सा खर्च (लाख रु० में)	98:80	115:14	136:47	175:66	209:29
(iv) स्टॉफ के लिए वर्दी (लाख रु० में)	58:60	169:67	48:71	115:10	121:61
(v) कुल राजस्व (लाख रु० में)	14748:63	18209:97	21047:65	22782:78	23088:87
(vi) कर्मचारियों की कुल संख्या	5746	5881	5896	6070	6005
(vii) कुल राजस्व की तुलना में स्टॉफ लागत की प्रतिशतता	11:11	11:55	11:34	13:06	13:29

*** इसम स्टाफ क्वार्टरों, पारवहन *सब्सिडी*, सामाजिक और सांस्कृतिक कार्यकलापों के सम्बन्ध में *सब्सिडी* और कैंटीन *सब्सिडी* सहित टाऊनशिप पर होने वाला खर्च शामिल है ।

10.1.6 वर्ष 1987-88 में ₹465.26 लाख रूपए व्यय में पर्याप्त वृद्धि इस तथ्य के कारण रही कि नवम्बर 1987 से अधिकारियों तथा कार्यपालकों समेत सभी कर्मचारियों को वर्दियों दी गई । इसका परिणाम यह रहा कि 1987-88 में वर्दियों पर व्यय 58.68 लाख रूपए से बढ़कर 169.67 लाख रूपए हो गया । उससे पहले वर्दियों केवल प्रचालन विभाग के स्टाफ तथा ग्रुप-‘घ’ कर्मचारियों को ही दी जाती थीं । मंत्रालय ने यह भी बताया कि वर्ष 1987-88 के दौरान स्टाफ लागत में वृद्धि मजदूरी में हुए संशोधन के बकायाओं का भुगतान करने के कारण भी हुई ।

10.2 समयोपरि

10.2.1 प्राधिकरण समयोपरि भुगतान के रूप में काफी व्यय करता रहा है जो वर्षानुवर्ष बढ़ रहा है । 31 मार्च, 1991 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के दौरान विभिन्न विमान पत्तनों पर स्टाफ को अदा किये गये समयोपरि भुगतान को नीचे दर्शाया गया है:-

वर्ष	(लाख रु. में)						
	बम्बई विमान- पत्तन	कलकत्ता विमान- पत्तन	दिल्ली विमान- पत्तन	मद्रास विमान- पत्तन	मुख्यालय	अन्य	जिड़
1986-87	27.40	30.87	34.82	24.75	2.15	0.61	120.60
1987-88	39.41	37.66	38.65	24.25	1.53	1.57	143.07
1988-89	49.29	53.72	49.94	51.26	0.80	0.84	205.85
1989-90	92.56	53.02	59.56	54.30	0.64	1.47	261.55
1990-91	64.37	61.25	70.19	55.69	0.51	2.94	254.95

10.2.2 1987-88 में किए गए भुगतान की तुलना में 1988-89 के दौरान समयोपरि भुगतान में बम्बई में 25 प्रतिशत, कलकत्ता में 43 प्रतिशत, दिल्ली में 29 प्रतिशत और मद्रास में 111 प्रतिशत वृद्धि हुई । प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 1988) कि समयोपरि भत्ते का भुगतान मूलतः इस बात पर आधारित है कि समय-समय पर प्रत्येक विमान पत्तन पर *प्रचलन* आवश्यकता कितनी है और विभिन्न कारणों से कितने लोग छुट्टी पर हैं अथवा अनुपस्थित रहते हैं ।

10:2:3 मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि विमान पत्तन निदेशकों को समयोपरि ^{आवश्यकतसे} भर्त्ता कम करने की सलाह दी जाती थी ।

10:3 नियुक्तियाँ

नियुक्तियों के लिए निर्धारित की गई नीतियों की समीक्षा में यह पाया गया कि निर्धारित नीतियों का सख्ती से अनुपालन नहीं किया गया था । निम्नलिखित विसंगतियाँ देखी गई :

i) जैसा कि अनुबन्ध XII में दर्शाया गया है कि कुछ मामलों में पदों का सृजन किए बिना और रिक्तियों को विज्ञापित किए बिना ही भर्ती की गई थी । इन मामलों में भर्ती के लिए निर्धारित सामान्य कार्यविधि का पालन नहीं किया गया था ।

ii) एक नमूना जांच से यह भी पता चला कि कुछ अभ्यर्थियों की ^{उच्च स्तरों पर} भर्ती की गई थी जबकि आवश्यक योग्यता और/या अनुभव उनके पास नहीं था (अनुबन्ध - XIII) ।

10:4 पदोन्नतियाँ :

10:4:1 प्राधिकरण की भर्ती और पदोन्नति नियमावली के नियम 3(k) में यह व्यवस्था है कि ग्रुप 'क' पदों पर सहायक निदेशक के स्तर तक पदोन्नति के लिए तीन वर्ष का और उपनिदेशक या उच्च स्तर में पदोन्नति के लिए पांच वर्ष का अनुभव आवश्यक है । तथापि यह देखा गया कि ग्रुप 'क' अधिकारियों की ^{पदोन्नति} उक्त नियम का उल्लंघन करके की जा रही थी ।

10:4:2 प्रबन्धन ने बताया (नवम्बर 1988) कि 1982 से पहले उपनिदेशक तथा उच्च स्तर के पदों सहित ग्रुप 'क' पदों पर पदोन्नति के लिए अपेक्षित अनुभव 3 वर्ष था । फरवरी 1982 में इसमें परिवर्तन करके 5 वर्ष कर दिया गया और पुनः 1984 में इसे आशोधित करके सहायक निदेशक स्तर तक के पदों के लिए 3 वर्ष और उपनिदेशक और उच्च स्तर के पदों के लिए 5 वर्ष कर दिया गया । उपरोक्त से यह मालूम होता है कि प्रबन्धन ने इस मामले में सहवर्ती नीति का अनुसरण नहीं किया ।

10:4:3 मंत्रालय ने बताया (जनवरी 1992) कि 1990 से ऐसी कोई भर्ती/पदोन्नति नहीं की जा रही जो भर्ती और पदोन्नति नियमों से असंगत हो । प्रबन्धन ने इन नियमों को अधिसूचित कराने का भी फैसला किया है ।

11० वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम

11०1 वित्तीय स्थिति

निम्नलिखित तालिका 31 मार्च, 1991 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के लिए प्राधिकरण की वित्तीय स्थिति को दर्शाती है।

(लाख रुपए में)

	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	1990-91
देयताएं :					
(क) पूंजी	6112२25	6112२25	6112२25	6112२25	6112२25
(ख) आरक्षित निधि और अधिशेष	14248२78	18723२94	24644२22	30738२62	33698२42
ग) उधार :					
भारत सरकार से कर्ज	3719२93	3364२55	3037२07	2712२52	2388२30
विदेशी बैंक से कर्ज	2336२78	2519२42	--	--	--
घ) चालू देयताएं और प्राक्धान	17159२52	19603२30	25564२86	32719२73	30764२71
जोड़	43577२26	50323२49	5९35०२५०	72283२12	72963२68
परिसम्पत्तियां :					
सकल ब्लाक	31996२87	33326२87	35880२62	39167२80	41850२93
घटाएं मूल्यहास	11859२89	14666२62	16460२82	19801२94	23091२45
ड) निवल स्थायी परिसम्पत्तियां	20136२98	18660२25	19419२80	19365२86	18759२48
च) चालू पूंजीगत निर्माण कार्य	635२82	1652२68	2584२22	3523२08	4891२91

छ) निवेश	261:78	5011:78	6011:78	6011:78	6011:78
ज) चालू परिसम्पत्तियां कर्ज और उधार	22542:68	24998:75	31342:60	43382:40	43300:51

जोड़	43577:26	50323:46	59358:40	72283:12	72963:68
झ) नियोजित पूंजी	25520:14	24055:70	25197:54	30028:53	31295:29
भ) निवल मूल्य	20361:03	24836:18	30756:47	36850:87	39810:67
ट) ऋण इक्विटी	0:18:1	0:14:1	0:10:1	0:07:1	0:06:1

उपरोक्त तालिका से यह पता चलता है कि कर्ज के समय पर प्रतिसंदाय और आरक्षित निधि तथा अधिशेष के बढ़ने के कारण ऋण इक्विटी अनुपात में निरन्तर कमी हो रही है ।

11:2 कार्यकारी परिणाम

11:2:1 31 मार्च, 1991 को समाप्त होने वाले पिछले पांच वर्षों के कार्यकारी परिणाम नीचे दिए गए हैं:

(लाख रु में)

	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90	1990-91
देयताएं :					
I) राजस्व					
क) यातायात	8891:32	10971:05	11988:12	12677:75	12108:02
ख) गैर यातायात	5857:31	7238:92	9059:53	10105:03	10980:85
जोड़	14748:63	18209:97	21047:65	22782:78	23088:87

II. खर्च
(कर रहित)

i) यातायात	4907.94	4759.59	5067.35	6451.64	7012.92
ii) गैर-यातायात	4260.20	5175.23	5872.98	5536.71	6171.25
जोड़	9168.14	9934.82	10940.33	11988.35	13184.17

III. लाभ

i) कर पूर्व	5580.49	8275.15	10107.32	10794.43	9904.70
ii) (कर पश्चात् (निवल लाभ)	3330.49	4475.15	5907.32	6094.43	5404.70

IV) प्रतिशतता

i) कुल राजस्व की तुलना में कर पूर्व लाभ	37.84	45.44	48.02	47.38	42.90
ii) नियोजित पूंजी की तुलना में कर पूर्व लाभ	21.87	34.40	40.11	35.95	31.65
iii) निवल मूल्य की तुलना में कर के बाद लाभ	16.36	18.02	19.21	16.54	13.57

वर्ष 1986-87 से सरकार से कोई बजटित सहायता प्राप्त नहीं हो रही है । प्राधिकरण 1986-87 से आंतरिक संसाधनों से ही अपना सारा पूंजीगत व्यय पूरा कर सका ।

12: आंतरिक लेखापरीक्षा

12:1:1 प्राधिकरण (मुख्यालय) में आंतरिक लेखापरीक्षा कक्ष 1976 में बनाया गया था। मुख्यालय में आंतरिक लेखापरीक्षा कक्ष और चार विमान पत्तनों की स्टाफ की वास्तविक संख्या की तुलना में स्टाफ की मौजूदा संस्वीकृत संख्या नीचे दी गई है:-

	मुख्यालय		दिल्ली		बम्बई		विमानपत्तन		कलकत्ता		मद्रास	
	संस्वीकृत	वास्तविक	संस्वीकृत	वास्तविक	संस्वीकृत	वास्तविक	संस्वीकृत	वास्तविक	संस्वीकृत	वास्तविक	संस्वीकृत	वास्तविक
उप महाप्रबन्धक/ लेखा प्रबन्धक	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
लेखा प्रबन्धक	-	-	1/2	-	1	1	-	-	-	-	-	-
सहायक लेखा प्रबन्धक	4	2	-	-	1	-	1	-	1	-	1	1
सहायक ग्रेड-I	1	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1
सहायक ग्रेड-II	1	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	-
सहायक ग्रेड-III	1	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1
	8	2	1/2*	-	5	4	4	-	4	-	4	3

* स्टाफ निरीक्षण यूनिट की सिफारिशों के अनुसार लेखा प्रबन्धक को लेखापरीक्षा कार्य भी करने होते हैं।

12:1:2 जबकि इस आकार के संगठन के लिए आंतरिक लेखापरीक्षा विंग की संस्वीकृत संख्या अपर्याप्त है अतः प्राधिकरण इतने से स्टाफ से संगठन को चलाने में असमर्थ रहा। इस समय आंतरिक लेखापरीक्षा विंग/कक्ष की गतिविधियां वार्षिक लेखाओं की लेखापरीक्षा और

सरकारी लेखापरीक्षा रिपोर्टों के अनुसार कार्यवाही करने तक सीमित हैं । खरीद, व्यय प्रस्तावों की पूर्व लेखापरीक्षा, भंडारों का प्रत्यक्ष सत्यापन आदि जैसे महत्वपूर्ण पहलू आंतरिक लेखापरीक्षा में शामिल नहीं किए गए थे । यह बता दिया जाए कि यह सदस्य (वि. और ले.) के अधीन सीधे ही कार्य कर रहा है । प्रबन्धन ने बताया कि आंतरिक लेखापरीक्षा विंग को अलग करने और इसे उपयुक्त रूप से प्रबन्धन के उच्च स्तर में लाने के संबंध में कार्रवाई की जा रही थी । इसकी सूचना (वि. और ले.) द्वारा अध्यक्ष को भी दी जाए ।

12.1.3 ऐसी कोई आन्तरिक नियमपुस्तिका नहीं है जो आन्तरिक लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र तथा कार्यक्रम की रूपरेखा प्रस्तुत करे । प्राधिकरण ने सूचित किया कि आन्तरिक लेखापरीक्षा नियमपुस्तिका तैयार की जा रही है ।

शिवसुब्रह्मण्यन

नई दिल्ली

दिनांक :

16 NOV 1992

(एन. शिवसुब्रह्मण्यन)

उप नियंत्रक - महालेखापरीक्षक

एवं

अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

सि. जि. सोमैया

नई दिल्ली

दिनांक :

16 NOV 1992

(सि. जि. सोमैया)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

निदेशक; प्रचालन
इंडियन एयरलाइन्स; मुख्यालय
नई दिल्ली ।

सरकारी लेखापरीक्षा अधिकारी
इंडियन एयरलाइन्स; मुख्यालय,
नई दिल्ली ।

संख्या: एच ओ पी/21-7001/5166 दिनांक 13/15 जनवरी, 1992

विषय:- कैंट 11 आई एल एस - पायलटों को प्रशिक्षण ।

दिनांक 7 जनवरी, 1992 की आपकी टिप्पणी संख्या सी सी/आई ए/वि0/91/
634 के संदर्भ में ।

इस समय आई एल एस कैंट 11 न तो दिल्ली और न ही बम्बई में उपलब्ध
है ।

हमारे पायलटों को प्रशिक्षण देने की आवश्यकता केवल तभी होगी जबकि आई
एल एस कैंट 11 सिस्टम चालू किया जाए । चूंकि आई एल एस कैंट-11 सिस्टम के लिए
प्रशिक्षण हर छमाही में वास्तविक उड़ान परिस्थितियों के साथ-साथ साइमुलेटर पर दिया जाता
है, हमारे ए-300 पायलटों को अब तक कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया । तथापि, ताउलाउस
में प्रशिक्षण के लिए भेजे गए हमारे ए-320 पायलटों को केवल साइमुलेटर पर आई एल एस
कैंट - 11 का प्रशिक्षण दिया गया है ।

हम श्री एच.एस. खोला, उप महानिदेशक, नागर विमानन की अध्यक्षता में 28
नवम्बर, 1990 को हुई बैठक के कार्यवृत्त का सुसंगत अंश प्रस्तुत करना चाहेंगे:-

"सिद्धान्ततः अध्यक्ष इंडियन एयरलाइन्स के 4 अनुदेशकों को पेरिस में प्रशिक्षण
दिलवाने के लिए सहमत हो गए हैं परन्तु पेरिस में अनुदेशकों को प्रतिनियुक्ति पर भेजने से
सम्बन्धित समय अनुसूची मुख्य धावन पथ 10/28" पर रिकारपोर्टिंग कार्य के फलस्वरूप

इ०गां०अ० विमान पत्तन पर आई एल एस कैट०॥ की अनुपलब्धता के अनुकूल बनाने के लिए इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा तैयार की जाए ।

दिल्ली में धावन पथ 10/28 पर रिकारपेटींग कार्य अभी जारी है ।

हस्ता/-
कृते, निदेशक, प्रचालन

सी सी: डी टी, सी टी ई, आई ए, हैदराबाद

प्रति सूचना और आवश्यक कार्रवाई हेतु नि०ले०प०का/इ०गां०अ०वि०प० को अग्रेषित की गई है ।

एयर इंडिया
प्रचालन प्रशिक्षण प्रभाग

संदर्भ संख्या: 705/9256 टीडी/रफ/जीआई एन एस/ 2/3 मार्च 1992

श्री ए० कृष्णा राव
प्रधान निदेशक, वाणिज्यिक लेखापरीक्षा
एवं पदेन सदस्य लेखापरीक्षा बोर्ड-11;
भारतीय लेखा तथा लेखापरीक्षा विभाग,
11 - एको हाउस, सर पी०एम० रोड,
बम्बई - 400 001

महोदय,

दिनांक 25 फरवरी, 1992 के आपके अर्धशासकीय पत्र संख्या 234 के संदर्भ में कैट-11 लो विजिबिलिटी इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग प्रोसिजर के अन्तर्गत कार्रवाई करने के लिए कतिपय अनिवार्य आवश्यकताएं हैं। कैट-11 एप्रोच लाइटिंग सिस्टम इनमें से एक है। चूंकि कैट-11 एप्रोच में 100' (ए जी एल) की डिसेप्शन हाईट और 400 मीटर से कम आर वी आर की आवश्यकता होती है इसलिए यह अत्यावश्यक है कि लैंडिंग थ्रेसहोल्ड से पहले टेरेन किसी बाधा से रहित हो। बम्बई के मामले में, धावन पथ 27 पर अन्तिम अभिगम पर बड़ी बाधाओं को दूर करने के कारण यह संभव नहीं है कि मिनिमा को 100' (ए जी एल) तक कम कर दिया जाए। परिणामतः, यह व्यवहार्य नहीं है कि बम्बई में आई एल एस कैटेगरी का ग्रेड बढ़ाकर कैट-11 कर दिया जाए यद्यपि एन ए ए के अनुसार एप्रोच लाइटिंग सिस्टम कैट-11 सर्टिफिकेशन का है जो कि आई०एल०एस स्वयं भी कैट-11 (हाई मिनिमा के कारण) के लिए प्रमाणित नहीं होता। सही अर्थ में, यह कैट-11 एप्रोच नहीं माना जा सकता। एप्रोच लाइटिंग सिस्टम हमारे पायलटों द्वारा लो विजिबिलिटी कंडीशनस के दौरान प्रयोग किया जाता है जैसा कि मानसून के मामले में है और एप्रोच लाइटिंग सिस्टम का अनुपालन करने के लिए किसी विशेष प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं है।

जहाँ तक दिल्ली में कैट-11 प्रचालनों का सम्बन्ध है, हम यह कहना चाहेंगे कि महानिदेशक, नागर विमानन के कार्यालय में कई बैठकें बुलाई गईं जिनमें दिल्ली में कैट-11 प्रचालनों को चालू करने के लिए सभी पहलुओं पर विचार किया गया। 28 नवम्बर, 1991 को महानिदेशक, नागर विमानन के कार्यालय में हुई बैठक में भा. उ. वि. प्र. ने बताया कि अगस्त/सितम्बर 1992 तक इ. गाँ. अ. विमान पत्तन दिल्ली में वे कैट-11 और प्रेसिजन एप्रोच लाइट्स मुहैया कराएंगे। कैट-11 प्रचालन उसके बाद ही कार्यान्वित किया जा सकता है। इस सम्बन्ध में आगे यह बता दिया जाए कि रजिस्ट्री की स्थिति अर्थात् महानिदेशक, नागर विमानन कैट-11 प्रचालन के लिए प्रचालकों और कर्मीदल को प्राधिकृत करने की आवश्यकता महसूस करता है। हमने पाठ्यक्रम पहले ही प्रस्तुत कर दिया है और प्रशिक्षण के लिए अपने परीक्षकों की बाबत अनुमोदन मांगा। अनुमोदन अभी प्राप्त होना है।

जहाँ तक कैट-11 प्रचालनों के लिए एयर इंडिया में पायलटों के प्रशिक्षण, जिसमें ग्राउंड ट्रेनिंग, साइमुलेटर ट्रेनिंग और फ्लाइट चैक्स शामिल हैं, का सम्बन्ध है, हम आगे कार्रवाई नहीं कर सके क्योंकि लाइन पायलटों ने इस प्रशिक्षण को प्राप्त न कराने वाले इंडियन पायलट्स' गिल्ड के डायरेक्टिव को ध्यान में रखते हुए इस प्रशिक्षण को लेने से मना कर दिया। ग्राउंड ट्रेनिंग को पूरा करने के बाद ही, पायलटों को आवश्यक साइमुलेटर प्रशिक्षण और फ्लाइट चैक्स के लिए भेजा जाएगा। परन्तु उन्हें कैट-11 परिस्थितियों की कार्रवाई करने के लिए डी जी सी ए से उनका अनुमोदन प्राप्त करने से पहले भेजा जाएगा।

धन्यवाद,

भवदीय,
एयर इंडिया

हस्ता/-

॥ जे. आर. त्रिलोकेकर ॥
उपनिदेशक, प्रचालन ॥ प्र० ॥

अनुबंध - III

¶ पैरा 4.5 देखें ¶

प्रत्येक विमान पत्तन पर धावन पथ का ब्यौरा

धावन पथ	धावन पथ संख्या	लम्बाई	भूतला	क्षमता
इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन, दिल्ली				
1:	10/28	12500 × 150 फुट {3810 × 46 मी0}	ऐसफाल्ट कंक्रीट	55/एफ/बी/डब्ल्यू/टी
2:	09/27	9230 × 150 फुट {2813 × 46 मी0}	सीमेंट कंक्रीट के साथ ऐसफाल्ट	45/एफ एफ/बी/डब्ल्यू/टी
मद्रास विमान पत्तन				
1:	07/25	10050 × 148.3 फुट {3063 × 45.5 मी0}	सघन ऐसफाल्टमय कंक्रीट के साथ सीमेंट कंक्रीट	56/एफ/सी/डब्ल्यू/टी
2:	12/30	6671 × 148.3 फुट (2034 × 45.5 मी.)	सघन ऐसफाल्टमय कंक्रीट	17/आर/सी/डब्ल्यू/टी
बम्बई विमान पत्तन				
1:	09/27	11445 × 150 फुट {3488.2 × 46 मी0}	ऐसफाल्ट कंक्रीट	65/एफ/सी/डब्ल्यू/टी
2:	14/32	8957 × 150 फुट {2730 × 46 मी0}	ऐसफाल्ट कंक्रीट	45/एफ/सी/डब्ल्यू/टी

कलकत्ता विमान पत्तन

1:	01 आर/19 एल	11900 × 150 फुट {3627 × 46 मी0}	पहले बिटुमिन फिर कंक्रीट	60/एफ/सी/डब्ल्यू/टी
2:	01 एल/19 आर	7700 × 150 फुट {2346.8 × 46 मी0}	बिटुमिन	36/आर/सी/डब्ल्यू/टी

अनुबंध - IV
 पैरा 5.1.6 (ii) देखें
 स्थल को सौंपने में विलम्ब

क्रम संख्या	एजेंसी का नाम	कार्य का नाम	निविदित/ ठेकागत राशि	पूर्ण होने की तारीख नियत तारीख	नियत वास्तविक तारीख	विलम्ब की अवधि	प्रदत्त की कुल राशि	निविदित लागत की तुलना में अतिरिक्त व्यय (लाख ₹0 में)	
1:	2:	3:	4:	5:	6:	7:	8:	9:	
1:	मैसर्स अमृत लाल	डी ए पी में एन आई टी सी में आपातकाल में अग्निशमन उपस्कर द्वारा प्रयोग के लिए सबकों का निर्माण	21:45	29:9:85	31:3:86	91 दिन	29:5	8:05	
92	2:	मैसर्स हार्बल	एन आई टी सी दिल्ली विमान पत्तन (फेस-1) की मार्फ्त एस एच चालू सबक के तटबंधों पर पत्थर बिछाना और मलक जल अपवाह के किनारों से मिट्टी को खोदकर हटाना ।	15:34	30:6:85	31:10:85	123 दिन	15:11	-
3:	मैसर्स सूरज भानू गोयल	सी एच-617 से सी एच-4000 तक चालू सबक पर अर्धसिवन आस - फालटिक मुहैया कराना और बिछाना	18:13	7:12:85	25:3:86	108 दिन	22:86	4:73	

4:	मैसर्ज बी.एस. कंसट्रक्शन कं०	कारगो से वायुमार्ग क्षेत्र तक चालू सड़क पर तथा आपाती सड़कों पर निर्माण कार्य पूरा होने पर अर्ध सघन ऐस्फाल्ट मुहैया कराना और बिछाना ।	13:31	6:12:85	21:4:86	136 दिन	11:59	-
5:	मैसर्ज मेटल प्रेसिंग्स	स्टील पार्टिशन और रोलिंग शटर्स	29:19	26:11:85	4:6:86	-	23:60	-
6:	मैसर्ज मारवाहा कंसट्रक्शन कं० 2485 छट्टा शाहजी चावड़ी बाजार, दिल्ली	एन आई पी टी बी की मार्फ्त एस एच, मलजल व्यवस्था और जल निकासी प्रणाली ।	10:18	15:9:84	18:2:86	-	6:79	-
7:	मैसर्ज मॉशेद इन्टरप्राइजेज-508 नारीमन पाइन्ट एम्बेड 400021	एन आई पी टी बी की मार्फ्त/एस एच, अग्नि संरक्षण प्रणाली	34:00	24:2:85	30:4:86	188 दिन	-	-
8:	मैसर्ज एम एल. शर्मा एंड कं०; एम-48; मुख्य बाजार, ग्रेटर कैलाश-11; नई दिल्ली	एन आई पी टी एस का निर्माण कार्य । एस एच: आन्तरिक जल आपूर्ति और स्वच्छता अधिष्ठापन पूरक निर्माण कार्य ।	46:55	1:5:85	30:4:86	-	55:60	9:05

9.	मैसर्ज डिकोम इन्टरप्राइसेज प्रा० लि० 5-2, 175/1, राष्ट्रपति रोड, सिकन्दराबाद (आ०प्र०)	एन आई पी टी बी का निर्माण । एस एल: रबड़ फ्लोरिंग का विनिर्माण, आपूर्ति और बिछाए जाने के लिए निर्माण कार्य ठेका ।	36:90	22:8:85	30:4:86	-	36:20	-
10:	मैसर्ज आंध्रा पोलिमर्ज प्रा० लि० 6:3:1089 ए/3/7/एवेन्ज साउजी गुडा, हैदराबाद, (आ०प्र०)	एन आई पी टी बी का निर्माण । एस एच: रबड़ खचित फ्लोरिंग के विनिर्माण आपूर्ति और बिछाने के लिए निर्माण कार्य ठेका	36:90	24:8:85	30:5:86	11 दिन	-	-
11:	मैसर्ज लॉयड इन्सोलेशनस प्रा० लि०	दिल्ली विमान पत्तन पर एन आई पी टी बी का निर्माण । एस एच: मेन बिल्डिंग लक्सोलन एक्सटीजूर फाल्स सीलिंग	13:65	27:10:85	31:3:86	150 दिन	15:58	1:93
12:	मैसर्ज मारवाहा कंसट्रक्शन कं० 2485, छट्टा शाहजी चावड़ी बाजार, दिल्ली	दिल्ली विमान पत्तन पर एन आई पी टी बी का निर्माण । एस एच: संयंत्र कक्ष के ऊपर कार्यालय तल	24:61	30:6:85	31:3:86	357 दिन	31:39	6:78

13.	मैसर्ज बी.एस. कंसट्रक्शन कं०	प्रस्तावित कार्गो काम्पलेक्स {शेष कार्य} के लिए कार्गो पार्क - ट्रक डॉक {फेस-1} का निर्माण	17.72	3 महीने	16.10.84	16.10.84	15.66	-
14.	मैसर्ज एन बी सी सी	एन आई टी सी पर समानान्तर टैक्सी-ट्रैक, टैक्सी लिंक्स और कार्गो एप्रन का निर्माण	829.39	14.8.83	30.1.86	167 दिन	991.25	161.86
15.	मैसर्ज सहगल कंसट्रक्शन कम्पनी	डी ए पी पर एन आई टी सी का निर्माण । एस एच: एयरसाइड रैम्प इक्विपमेंट एरिया के लिए पटरी ।	22.49	25.12.83	10.10.84	303 दिन	29.92	7.43
16.	मैसर्ज मनोहर लाल गुप्ता	एन आई टी सी पर समानान्तर टैक्सीट्रैक टैक्सी-लिंक्स और कार्गो एप्रन की मार्फत । एस एच: समतलन, गढ़ाई और पार्श्व नाली	35.84	30.9.85	10.3.86	160 दिन	34.17	-
17.	मैसर्ज पायनियर इंजी.	हैवी कार्गो शोड की मार्फत: {फेस-1} एन आई टी सी एस एच: मेन बिल्डिंग {केवल संरचना}	48.49	15.3.86	15.11.86	73 दिन	4.8.91	0.42

18:	मैसर्ज अमरसिंह एंड सन्स	हेवी कार्गो की मार्फत । एस एच: आन्तरिक फिनिशिंग्स और फ्लोरिंग्स ।	20:61	18:8:86	22:10:86	64 दिन	17:99	-
19:	मैसर्ज अमर कंसल्टेशन कं०	बाध्य जल आपूर्ति मलकाल निकासी व्यवस्था अपवहन सहित एयरसाइड और सिटीसाइड पर उपमार्ग और पटरी क्षेत्र ।	15:98	20:6:86	10:8:86	51 दिन	18:13	2:15
20:	मैसर्ज गोदरेज एंड बायस मैनुफैक्चरिंग कं० प्रा० लि०	एन आई टी सी की मार्फत एस एच: मंकी फार्म इम्पोर्ट कार्गो वेयरहाउस के लिए रेकिंग सिस्टम ।	16:54	22:5:86	11:12:86	199 दिन	16:38	-
21:	मैसर्ज ओरिएन्टल स्ट्रक्चरल इंजी० प्रा० लि०	एन आई टी सी की विभिन्न सब्को पर एसफाल्टमय कंक्रीट कारपेटिंग मुहैया कराना ।	22:87	1 महीना	18:4:86	159 दिन	22:69	-
22:	मैसर्ज सीता जुनेजा एंड एसोसिएट्स	डी ए पी पर एन आई पी टी बी की मार्फत । एस एच: आन्तरिक सज्जा डिजाइन; और वी आई पी/ समारोह लाउन्ज का प्रस्तुतीकरण ।	20:33	19:4:86	31:7:86	103 दिन	-	-

32	श्री मधुर कृष्ण	एन आई टी सी में बी पी सी एल सर्विस स्टेशन और बिजवासन अधिष्ठापन से जुड़ने वाली अभिगम सड़क की मार्फत ।	25:07	7:1:86	10:4:86	93 दिन	28:69	3:62
24	मैसर्जे मेटल प्रेसिंग्स	डी ए पी पर एन आई टी सी की मार्फत । एस एच: डी ए पी पर एन आई टी सी (फेस-1) में पी डी जी और फिविसिंग आपरेशनल चेन लिंक फेसिंग ।	20:98	17:9:85	5:4:86	198 दिन	26:51	5:53

अनुबन्ध- V

पैरा 5:1:6 (ii) देखें

उन मामलों का विवरण जहाँ कार्यनिष्पादन की जांच किए बिना उसी ठेकेदार को एक से अधिक कार्य सौंपे गए

क्र.सं.	एजेंसी का नाम	कार्य का नाम	ठेके का मूल्य (लाख रू० में.)	सौंपने की तारीख	पूरा होने की तारीख नियत तारीख	वास्तविक तारीख	विलम्ब की अवधि	कुल राशि	निविदत्त लागत की तुलना में अति-रिक्त व्यय (लाख रू० में.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	मैसर्स खन्ना कंसल्टेशन कं०	(i) एन आई टी सी पुयालन फेज I में चारदीवारी का निर्माण	29:35	19:4:84	28:12:84	30:9:86	638 दिन	31:94	2:09
		(ii) एन आई पी टी बी के सामने कार खड़ा करने के क्षेत्र में सबक खंडजा का निर्माण	26:73	31:12:84	6 महीने	24:4:86	286 दिन	17:46	-
			56:08						
2.	मैसर्स सहगल कंसल्टेशन	(i) बाह रैंप उपस्कर क्षेत्र के लिए खंडजा	22:49	16:4:83	25:12:83	10:10:84	303 दिन	29:92	7:43
		(ii) एन आई टी सी डी ए पी पैरा-11 में वृष्टि जल नाली का निर्माण	39:67	22:8:84	31:5:85	5:2:86	250 दिन	57:27	17:60
			62:16						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
30	मैसर्ज अमृत लाल	i) वायुमार्ग अनुरक्षण क्षेत्र से कार्गो एअर तक चालू सड़क का निर्माण	26.29	4.12.81	18.09.82	27.4.84	415 दिन	42.74	16.45
		ii) एन आई टी सी में आपातकाल में अग्निशमन उपस्कर के प्रयोग के लिए सड़क का निर्माण	21.46	19.11.84	29.09.85	31.3.86	91 दिन	29.50	8.04
			----- 47.75 -----						
30	40 मैसर्ज मारवाहा कंसट्रक्शन कं०	i) कार्गो बिल्डिंग में फ्लोरिंग कार्य	11.21	14.3.85	14.6.85	18.2.86	249 दिन	6.64	-
		ii) एन आई पी टी बी का निर्माण एस एच: मलक जल व्यवस्था और जल निकासी प्रणाली	10.18	6.12.83	15.9.84	18.2.86	520 दिन	6.78	-
		iii) एस एच: संयंत्र कक्ष के ऊपर कार्यालय तल	24.61	1.9.84	30.6.85	31.3.86	357 दिन	31.39	6.78
			----- 46.00 -----						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5०	इंका बिल्डर्स	i) एस एच: संयंत्र कक्ष { भवन और विद्युत निर्माण कार्य }	68०79	15०3०83	29०6०84	28०2०86	504 दिन	83०00	14०21
		ii) सर्विस सड़क से अनुरक्षण क्षेत्र के साथ मुख्य अभिगम सड़क से जुड़ने वाली सड़क का निर्माण	19०08	3०12०84	6 महीने	कार्य हॉट दिया गया	20०24	1०16	
		iii) अभिगम सड़क फलाईओवर का निर्माण	36०62	22०3०85	5 महीने {22०8०85}	14०4०86	235 दिन	34०00	-

			124०49						

6०	एम०एल० गुप्ता	i) मुख्य भवन पर एयरसाइड पर रैंप क्षेत्र के लिए खडंजा ।	27०26	16०8०84	26०8०85	15०3०86	200 दिन	34०77	7०51
		ii) आर पी ए से संयोज्य रैंप इविवपमेंट एरिया मुहैया कराना ।	23०21	22०4०84	31०12०85	1०5०86	120 दिन	28०80	5०59
							{अतिरिक्त कार्य}		
		iii) एस्टेब्लिशमेंट आई पी टी सी से अनुरक्षण टर्मिनल भवन तक सड़क का निर्माण ।	29०35	26०10०83	9 महीने	3०5०84	शून्य	42०29	12०94
							{अतिरिक्त कार्य}		

			79०82						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7:	राजीव कंसट्रक्शन कं०	i) न्यू इन्ट.एक्स का निर्माण। एस एच: अन्तर्राष्ट्रीय यात्री टर्मिनल एप्रन और वायु मार्ग, अनुरक्षण क्षेत्र को लाभ पहुँचाने वाली चालू सड़क का निर्माण	27:71	30:11:81	15:9:82	31:3:84	431 दिन	40:64	12:93
		ii) एस एच: एन आई टी सी में वृष्टि जल नाली	35:55	22:6:83	6:4:84	31:7:85	420 दिन	45:43	9:88
		iii) आर सी सी भूमिगत जल टंकी और पंपहाउस का निर्माण	20:04	19:4:84	19:8:84	15:5:85	269 दिन	24:29	4:25

			83:30						

8:	मैसर्ज भारत कंसट्रक्शन कं०	i) इन्टरनेशनल पार्किंग एप्रन आर पी ए और टैक्सी	363:69	23:3:82	22:3:82	23:4:86	3 वर्ष से अधिक	420:43	56:74
		ii) एस एच: टैक्सी लिंक्स और सक्रियात्मक क्षेत्र के बीच भूमि का विकास	10:75	8:885	17:11:85	22:11:85	35 दिन	14:59	3:84
		iii) एस एच: व्हीक्युलर लेनस; मुख्य अभिगम सड़क के साथ सक्रियात्मक सड़क को मिलाने वाली सड़क पर एस डी ए सी कवर बी एम मुहैया कराना	14:16	29:10:85	15:11:85	30:4:86	134 दिन	10:27	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

i) एस एच: प्रस्तावित कार्गो काम्पलैक्स से नए टर्मिनल काम्पलैक्स तक अभिगम सड़क का निर्माण

32.61 21.4.81 9 महीने 25.7.83 550 दिन 35.31 2.70

v) प्रस्तावित कार्गो काम्पलैक्स के लिए सर्विस रोड पी टी-1 और अभिगम सड़क का निर्माण

25.62 21.4.81 9 महीने 25.7.83 550 दिन 17.72 -

446.83

102

9. मेटल प्रेसिंग i) कार्गो काम्पलैक्स के नजदीक अतिरिक्त स्टोरेज शोड का निर्माण

28.48 28.8.86 27.11.86 26.4.87 150 दिन 46.29 17.81

ii) ब्लास्ट फेंस की विरचना और निर्माण ।

35.70 22.3.85 31.10.85 18.11.85 60 दिन 35.25 -

iii) एस एच: एन आई टी सी में प्रचालन चैन लिंक प्रेसिंग लगाना

20.98 8.3.85 17.9.85 5.4.86 198 दिन 26.50 5.52

iv) स्टील पार्टिशन और रोलिंग शटर्स

26.19 17.8.85 26.11.85 4.6.86 190 दिन 23.61 -

111.35

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	बी.एस. कंसट्रक्शन	कारगो से वायुमार्ग क्षेत्र तक चालू सड़क और आपाती सड़क के पूरा होने पर अर्धसूचन ऐस्फाल्ट मुहैया कराना और बिछाना ।	13.32	-	6.12.85	21.4.86	136 दिन	-	-
		ii) ट्रंक सिस्टम (बी/डब्ल्यू) का निर्माण	20.56	23.9.83	2.4.84	20.6.86	2 वर्ष एवं 2 महीने	-	-
		iii) प्रस्तावित कार्गो काम्पलेक्स (बी/डब्ल्यू) के लिए कार-पार्क-ट्रक डॉक (फेस-1) का निर्माण	17.72	13.9.83	5 महीने	16.10.84	245 दिन	15.66	-
		iv) एस एच: कार्गो काम्पलेक्स से पहले अपवर्तक एन एच - 8 से सर्विस रोड के जंक्शन तक अभिगम सड़क पर बिटुमिन मैकडेम मुहैया कराना ।	14.23	2.3.85	2 महीने	10.5.85	-	-	-
		v) एस एच: एन आई टी सी में बिजवासन से तेल प्रतिष्ठापन पर एन एच-8 से बी पी सी एल प्रतिष्ठापन तक सर्विस रोड पर अर्धसूचन ऐस्फाल्टमेय कंक्रीट कारपेटिंग मुहैया कराना ।	14.47	24.10.85	2 महीने	12.9.86	262 दिन	14.54	0.07

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

vi) एन आई टी सी की
 ऐसफाल्टमय कंक्रीट कारपेटिंग
 गुड्स मुहैया कराना

 102.54

 219.45

अनुबंध - VI

(पैरा 5.4.2 देखें)

लागत में मदवार वृद्धि दर्शाने वाले विवरण

क्रम संख्या	व्यौरे	मूल अनुमान (लाख रूपए में)	संशोधित अनुमान	मूल की तुलना में संशोधित प्रतिशतता में वृद्धि	वृद्धि के कारण
1	2	3	4	5	6
1२	सेवाओं सहित टर्मिनल बिल्डिंग	374	700	87	कार्य क्षेत्र में वृद्धि तथा लागतवृद्धि के कारण
2२	एप्रन और टैक्सी लिंक्स	112	214	91	- वही -
3२	शोल्डर्स	11	13	22	लागत वृद्धि के कारण
4२	कार पार्क; चालू सड़कें; अभिगम सड़के	51	58	14	- वही -
5२	रेम्प इक्विपमेंट एरिया	-	11	-	इस कार्य को मूल कार्य क्षेत्र में शामिल नहीं किया था।
6२	अनुषंभी निर्माण कार्य	27	46	71	विस्तृत योजना बनाने पर कार्य क्षेत्र में संशोधन और लागत वृद्धि के

1	2	3	4	5	6
70	अधिसंख्य कार्य	4	18	29	- वही -
	सिविल निर्माण कार्य	579	1060	83	
	इलैक्ट्रिकल निर्माण कार्य	405	689	70	
	जोड़	984	1749	78	

अनुबन्ध - VII

{पैरा 7.2.2 देखें}

अन्य विभागों की ओर से निष्पादित निर्माण कार्य में प्राधिकरण की निधियों के अवरूद्ध होने और ब्याज की हानि को दर्शाने वाले विवरण

क्रम संख्या	कार्य का नाम	अनुमानित लागत {लाख रू० में}	प्राप्त की गई जमा		प्राप्त्य शेष राशि {लाख रू० में}	18 प्रतिशत पर ब्याज की हानि {लाख रू० में}
			दिनांक	राशि {लाख रू० में}		
1.	डी जी सीए/एन ए ए {कार्य नवम्बर 1984 में शुरू किया गया} की ओर से लखनऊ विमान पत्तन का विस्तार	21.45	अप्रैल 1986	19	2.45	7.66
2.	एन ए ए {कार्य फरवरी 1985 में शुरू किया गया} की ओर से वाराणसी विमान पत्तन का विस्तार	39.88	अप्रैल 1985	25	0.01	3.88
3.	इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी, फुरसतगंज, 1250.41 राय बरेली, यू.पी. {इगुरा} {कार्य दिसम्बर 1985 से शुरू किया गया} का निर्माण	1250.41	5 मई 1986	87	140.41	383.20
			27 जुलाई 86	163		
			सितम्बर 86	100		
			8 फरवरी 87	300		
			मई 1987	150		
			अगस्त 87	100		
			8 जनवरी 87	10		
			9 मार्च 89	100		
			फरवरी 1991	125		

4. अगाटी (कार्य मार्च 1987 में शुरू हुआ)

667.26

31 मार्च 87 200

54.26

356.80

9 नवम्बर 87 54

15 दिसम्बर 139

1987

28 दिसम्बर 220

1988

जोड़

751.54

अनुबंध - VIII

{पैरा 826 देखें}

अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर कारगो सम्हलाई और विलम्ब शुल्क की दरें .

आयात सम्हलाई प्रभार	दिल्ली विमान पत्तन	बम्बई विमान पत्तन	कलकत्ता विमान पत्तन	मद्रास विमान पत्तन
1	2	3	4	5
खराब होने वाला कारगो	0230 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 30 रूपए हो ।	0212 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 13 रूपए हो ।	0212 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 13 रूपए हो ।	0212 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 13 रूपए हो ।
109 खराब न होने वाला सामान्य कारगो	0220 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 25 रूपए हो ।	0216 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 19 रूपए हो ।	0216 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 19 रूपए हो ।	0216 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 19 रूपए हो ।
मूल्यवान और कोष कक्ष मर्दें	0260 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 75 रूपए हो ।	सामान्य दर का दुगुना ।	सामान्य दर का दुगुना ।	सामान्य दर का दुगुना ।
एयरलाइन्स एल डी हैंडलिंग से	0215 रूपए प्रति कि०ग्राम बशर्ते कि कम से कम 24 रूपए प्रति आई जी एम हो ।	एयरलाइन्स द्वारा संचालित	एयरलाइन्स द्वारा संचालित	एयरलाइन्स द्वारा संचालित

विलम्ब शुल्क

पहला सप्ताह	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
दूसरा सप्ताह				
क 10 कि०ग्राम तक	25 रूपए	20 रूपए	20 रूपए	20 रूपए
ख 10कि०ग्राम से 20 कि०ग्राम	38 रूपए	30 रूपए	30 रूपए	30 रूपए
ग 20 कि०ग्राम से 100 कि०ग्राम	75 रूपए	60 रूपए	60 रूपए	60 रूपए
घ 100 कि०ग्राम से ऊपर	113 रूपए	90 रूपए	90 रूपए	90 रूपए

तीसरा सप्ताह

सभी विमान पत्तनों पर उपरोक्त दरों का दोगुना

चौथे सप्ताह के बाद

तीसरे सप्ताह की दरों का दुगुना ।

टिप्पणी:-

- 1) दो सप्ताह के बाद निकासी किए गए पैकेजों पर पहले सप्ताह के लिए भी विलम्ब शुल्क उसी प्रकार प्रभार्य होंगे जैसे कि दूसरे सप्ताह के लिए होता है । बशर्ते कि साथ न ले जाया गया वह सामान न हो जिसकी आवास स्थानांतरण के अन्तर्गत निकासी की गई हो जहाँ खाली घंटा 14 दिन है ।
- 2) शीत संग्राहक, कोष कक्ष, जीवित पशुओं, जोखिम वाले माल और रेडियो एक्टिव कार्गो के लिए दरें दिल्ली विमान पत्तन पर तीन गुणा तथा अन्य विमान पत्तनों पर दोगुना होंगी ।

निर्यात्

सम्हलाई प्रभार

शिपिंग एजेंट से

0.30 रूपए प्रति कि०ग्राम
बशर्ते कि कम से कम
25 रूपए हो ।

खराब होने वाले कारगो के सम्बन्ध
में 0.12रूपए प्रति किलोग्राम जोकि कम
से कम 13 रूपए होगा और खराब
न होने वाले कारगो के लिए 0.16
रूपए प्रति किलोग्राम जोकि कम
से कम 19 रूपए होगा ।

100 किलोग्राम तक 19 रूपए;
100-250 कि०ग्राम तक 25
रूपए; 251 से 500 कि०ग्राम
तक 31 रूपए; 501 से 1000
कि०ग्राम तक 38 रूपए; 1001
से 1500 कि०ग्राम तक 50 रूपए
1501 से 2000 कि०ग्राम तक
63 रूपए; 2001 और अधिक के
लिए 75 रूपए ।

वैसा ही जैसा कि
कलकत्ता हवाईपत्तन पर
लागू होता है बजाय इसके
कि 2001 कि०ग्राम और
अधिक के लिए प्रत्येक
अतिरिक्त 1000 कि०ग्राम
या इसके भाग के लिए दर
63 + 25 रूपए है ।

एयरलाइन्स से

350 रूपए प्रति यू एल डी;
125 रूपए प्रति एल डी-1/
एल डी-3 और पी 9 तथा
पी एल एल कंटेनर्स और अधिकांश
के लिए 0.01 रूपए प्रति किलोग्राम

111

विलम्ब शुल्क

एयरलाइन्स से

{क} पहले 6 दिन मुफ्त

{क} सीमाशुल्क निकासी से पहले एक
दिन बाद प्रतिदिन प्रति परेषण
15 रूपए ।

6 दिन के खाली षट के बाद
प्रत्येक 10 कि०ग्राम प्रतिदिन
के लिए 4 रूपए की दर पर
6 दिन तक मुफ्त ।

प्रविष्टि के 24 षट के
बाद 1000 किलोग्राम तक
10 रूपए और प्रत्येक
अतिरिक्त 500 किलोग्राम
या इसके भाग के लिए
5 रूपए प्रतिदिन ।

ख॥ 7 से 8 दिन 100 रूपए प्रति
यू एल डी प्रतिदिन

ग॥ 9 वें, 10 वें और 11 वें दिन
200 रूपए प्रति यू एल डी
प्रतिदिन ।

घ॥ 12 वें दिन के बाद 300 रूपए
प्रति यू एल डी प्रतिदिन

ड॥ छठे दिन के बाद बल्क
कार्गो के लिए 0.25 रूपए
प्रति कि०ग्रा० प्रतिदिन जोकि कम
से कम प्रति पदेषण 25 रूपए होगा ।

ख॥ सीमाशुल्क निकासी के 48 घंटे
बाद प्रत्येक 24 घंटे या उसके किसी
भाग के लिए एयरलाइन्स से 10 कि०ग्रा०
के एक भाग के लिए 4 रूपए
प्रति पदेषण ।

-- --

-- --

-- --

अनुबन्ध 1x

{पैरा 8.1 देखें}

खाली पड़ी दुकानों/होर्डिंग स्थलों के कारण राजस्व की हानि

दुकान /स्थान का नाम	निविदा खोलने की तारीख	मुख्यालय को मामला भेजने की तारीख	देने की तारीख	खाली पड़े रहने की अवधि	खाली पड़े रहने के कारण	राजस्व की हानि {लाख रू0 में}
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}
बम्बई हवाई पत्तन पर दुकान नं.7 और टर्मिनल-II पर ट्राजिट लाउंज	शून्य	-	-	12/80 से 4/82 तक- 16 महीने	मुख्यालय का निर्णय इस संबंध में अपेक्षित है कि किस प्रयोजन से इसका उपयोग किया जाए	7
- वही -	4/82	6.5.82	-	5/82 से 30.11.83 तक- 19 महीने	मैसर्स ज्योति सी रॉक होटल, बम्बई क्रो आवंटन न किया जाना जिसने 20,015 रूपए प्रति माह देने का प्रस्ताव रखा जिसका इस्तेमाल कि भारत लेदर कारपोरेशन, जिसने आवंटन स्वीकार नहीं किया, को आवंटित की गई ।	{20,000 × 35}
बम्बई विमान पत्तन पर टर्मिनल-II पर ट्राजिट लाउंज में दुकान नं. 8				12/80 से 4/82 तक 16 महीने	ट्रेवल्स रिक्विजिट स्टाल के रूप में उपयोग के संबंध में गलत निर्णय	9

- वही -	4/82	6.5.82	-	5/82 से 30.11.83 तक- 19 महीने	मैसर्स ताज हैंडीक्राफ्ट्स को {20,000 × 45} को 20,000 रुपए प्रति माह की दर पर आवंटन न किया जाना।	
- वही -	--	--	--	30.11.83 से 9/84 तक- 10 महीने	निविदाएं न रखीं।	
इ.गां.अं.विमानपत्तन के कार. पार्क क्षेत्र में तीन होर्डिंग स्थल	6/86	29.7.86	29.8.86	6/86 से 7/87 तक- 12 महीने	जबकि 3 वर्ष के आवंटन के लिए निविदा आमंत्रित की गई तथापि ^{आवंटन} इस आधार पर केवल 6 महीने के लिये किया गया कि समेकित निविदा सभी विज्ञापित स्थलों के लिए मंगवाई जाएंगी।	31,000 रु. प्रतिमाह ×12 के हिसाब से 3.70
बम्बई विमान पत्तन के टर्मिनल-II के ट्रांजिट लाऊज में दुकान नं0 8	-	3.9.84	-	22.8.84 से 26.2.86 तक- 18 महीने	यद्यपि पहले उसी पार्टी को एक से अधिक दुकानें आवंटित की गई थीं, तथापि उच्चतम बोलीदाता को दुकान इस आधार पर नहीं आवंटित की गई कि पार्टी के पास एक से अधिक दुकानें हैं। दुकान मैसर्स हरियाणा स्टेट स्माल इंडस्ट्रीज एण्ड एक्सपोर्ट कारपोरेशन लिमिटेड को दी गई जिसने काफी समय तक	5.60 {18 महीने के लिए 10 प्रतिशत प्रति वर्ष किरारा की बढ़ि के साथ 30300 रु. प्रति माह

व्यवहार करने के बाद उसे
लेने से इन्कार कर दिया था

दिल्ली विमान पत्तन के ट्राजिट लाऊज में बाउटीक दुकान	13.3.81	-	16.1.81	30.10.83 से 30.4.86 तक- 30 महीने	दुकान ^{भारतीय} विकास निगम को आवंटित नहीं की गई थी जिसने 10% प्रतिवर्ष किराए की वृद्धि के साथ प्रतिमाह 21,600 रु० देने का प्रस्ताव रखा था बजाय इसके कि इसका आवंटन 21,600 रुपए प्रतिमाह की परक्रामित लाइसेंस फीस पर एक प्राइवेट पार्टी को किया गया जिसने 19,680 रुपए प्रतिमाह की दर को अधिक मानकर दुकान को पहले ही छोड़ दिया था और भुगतानों में चूक तथा उसके तस्करी के मामले में शामिल होने के कारण ठेका 30.10.83 को समाप्त कर दिया गया था ।	1/81 से 4/86 तक 10% प्रति वर्ष किराए की वृद्धि के साथ 21,600 रु० प्रतिमाह के हिसाब से 9 रु० १-१ 1/81 से 4/86 तक प्रतिवर्ष किराए की वृद्धि के साथ 21,650 रु० प्रतिमाह
-----------------------------------------------------------	---------	---	---------	----------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

दो हॉर्डिंग स्थल	20.10.82	8.11.82	3.2.83	लगभग 3 महीने	मुख्यालय में निर्णय लेने में विलम्ब	0.40
दिल्ली विमान पत्तन पर चमड़े की दुकान	1.5.84	-	12/13.6.84	9 महीने, जिसके दौरान दुकान आवंटित नहीं की गई (मई 1984 से जनवरी 1985) तक ।	किस प्रयोजनशुद्ध दुकान का उपयोग किया जाए, के संबंध में मुख्यालय के निर्णय के अभाव में पहली मांग में दुकान का आवंटन न किया जाना ।	1.29
सी सी आई सी को दिल्ली विमान पत्तन पर आवंटित की गई हैंडीक्राफ्ट्स की दुकान	सितम्बर 85	-	1.5.86	17 महीने (मई 86 से अक्टूबर 1987)	अनिच्छुक पार्टी को दुकान का आवंटन	1.75
					जोड़	37.74

अनुबंध - ४

{पैरा 8.9 देखें}

प्रथम मांग निविदा में न दिए गए राजस्व ठेकों के ब्यौरे

क्रम संख्या	दिए गए ठेके के ब्यौरे	उच्चतम निविदाकार		अभ्युक्तियों	
		प्रथम मांग	दूसरी मांग		
1.	बम्बई में रेस्तरां और स्नैक बार	मैसर्स कम्पिटेंट होटल प्राइवेट लिमिटेड	मैसर्स कुमारिया प्रेसीडेंसी/ कम्पिटेंट होटल {प्रा10} लिमिटेड	प्रथम मांग में उच्चतर ऑफर के अस्वीकरण के बाद दूसरी मांग में कम दर पर उसी पार्टी को ^{ठेका} देकर इस दलील पर दिया गया कि कुमारिया केटरर से कम्पिटेंट होटल प्राइवेट लिमिटेड का नाम बदलने के बाद उनका अनुभव कम ही था।	
		पहले पांच वर्ष	पहले पांच वर्ष		
		वातानुकूलित	गैर वातानुकूलित	वातानुकूलित	गैर वातानुकूलित
		270 रूपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह	230 रूपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह	211 रूपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह	160 रूपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह
		अगले पांच वर्ष	अगले पांच वर्ष		
		375 रूपए प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह	335 रूपए प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह	350 रूपए प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह	250 रूपए प्रति वर्गमीटर प्रतिमाह

2. टी-1 बम्बई में 3 रेस्तराँ, एक केफेटेरिया और 7 स्नैक बार
- मैसर्ज कुमारिया प्रेसीडेंसी 1.90 लाख रूपए प्रतिमाह
- मैसर्ज ओबराय होटल 1.25 लाख रूपए (पहले पांच वर्षों), 1.87 लाख रूपए (बाद के पांच वर्षों)
- मैसर्ज कुमारिया प्रेसीडेंसी को ठेका इस दलील पर नहीं दिया गया कि टर्मिनल-II में उनके पास पहले ही ठेका था। मैसर्ज ओबराय ने निविदा में भाग नहीं लिया। उन्होंने अध्यक्ष के साथ बातचीत की।
3. दिल्ली विमानपत्तन पर चमड़े की वस्तुओं की दुकानें
- मैसर्ज उर्वशी लेदर वर्कस (प्रा.) लिमिटेड 1.93 लाख रूपए प्रतिवर्ष जिसने ऑफर स्वीकार नहीं किया। दूसरा उच्चतम निविदाकार मैसर्ज एयरो लेदर (प्रा.) लिमिटेड 1.52 लाख रूपए प्रतिवर्ष
- बातचीत के बाद 1.4 लाख रूपए प्रतिवर्ष की घटी हुई दर पर दिया गया।
- दूसरे उच्चतम निविदाकार मैसर्ज एयरो लेदर (प्रा.) लिमिटेड की दृष्टि दरों पर विचार नहीं किया गया। काफी समय तक दुकान को खाली रखने के बाद दुकान को निविदाएं आमंत्रित किए बिना परक्रामित घटी हुई दर पर उसी पार्टी को आबंटित कर दी गई।
4. विज्ञापित ठेका
- बम्बई और मद्रास विमानपत्तन के लिए मैसर्ज टी डी I, दिल्ली विमानपत्तन के लिए मैसर्ज अशोक शर्मा एंड एसोसिएट्स, कलकत्ता विमानपत्तन के लिए, मैसर्ज सेलवेल।
- पार्टियों से संशोधित ऑफर लिए गए और ठेका दो पार्टियों अर्थात् टी डी I और एम एस एरेन को दे दिया गया
- ठेका प्रथम मांग में उच्चतम निविदाकारों को नहीं दिया गया। यह संशोधित ऑफर लेने और दो पार्टियों के साथ बातचीत करने के बाद दिया गया जिसमें 64.60 लाख रूपए की हानि हुई।

अनुबन्ध -XI

{पैरा 10.1.4 देखें }

जनशक्ति अर्थात् यात्री और कार्गो ट्रेफिक

	यात्री ट्रेफिक {नग. }	कार्गो ट्रेफिक {टनों में}	कुल राजस्व लाख रु. में}	प्रति कर्मचारी राजस्व {लाख रु. में}	कर्मचारियों की कुल संख्या {नग.}	प्रति कर्मचारी संभाला गया यात्री यातायात {नग.}	प्रति कर्मचारी संभाला गया कार्गो यातायात {टनों में}
<u>1986-87</u>							
बम्बई विमानपत्तन	85,61,529	1,69,160	7,009	4.92	1,426	6,004	118.63
कलकत्ता विमानपत्तन	22,28,862	32,894	1,186	1.26	942	2,366	34.92
दिल्ली विमान पत्तन	55,72,235	1,06,535	4,900	2.88	1,703	3,272	62.56
मद्रास विमान पत्तन	17,56,743	34,989	1,146	1.32	865	2,031	40.45
<u>1987-88</u>							
बम्बई विमान पत्तन	91,45,599	1,81,281	8,159.01	5.58	1,463	6,251	123.91
कलकत्ता विमान पत्तन	23,85,753	35,176	1,496.52	1.56	957	2,493	36.76
दिल्ली विमान पत्तन	60,61,551	1,25,292	6,317.28	3.47	1,822	3,327	68.77
मद्रास विमान पत्तन	19,12,676	40,618	1,317.92	1.49	884	2,164	45.95
<u>1988-89</u>							
बम्बई विमान पत्तन	89,33,236	1,97,484	9,173	6.05	1,517	5,889	130.18
कलकत्ता विमान पत्तन	25,49,024	36,939	1,657	1.75	945	2,697	39.08
दिल्ली विमान पत्तन	62,27,950	1,29,970	7,419	4.15	1,788	3,483	72.69
मद्रास विमान पत्तन	19,43,167	40,058	1,525	1.68	909	2,138	44.07

1989-90

बम्बई विमान पत्तन	89,10,820	2,04,963	9,854	6.29	1,566	5,690	130.88
कलकत्ता विमान पत्तन	25,65,236	36,062	1,746	1.81	962	2,667	37.49
दिल्ली विमान पत्तन	64,79,369	1,32,830	7,780	4.29	1,812	3,576	73.31
मद्रास विमान पत्तन	20,09,096	41,140	1,715	1.81	948	2,119	43.40

1990-91

बम्बई विमान पत्तन	81,02,112	1,80,053	10,242.23	6.65	1,541	5,258	116.84
कलकत्ता विमान पत्तन	22,26,750	32,983	1,640.39	1.71	962	2,315	34.29
दिल्ली विमान पत्तन	56,19,990	1,24,775	7,922.72	4.35	1,820	3,088	68.56
मद्रास विमान पत्तन	17,74,604	39,089	1,808.10	1.94	930	1,908	42.03

अनुबन्ध-XII

{परा 10.3(i) देखें}

उन दृष्टान्तों को दर्शाने वाला विवरण, जहाँ अभ्यर्थियों का चयन ^{पदों का सृजन किए बिना} विज्ञापन दिए बिना किया गया है।

क्र.सं	पद का नाम	साक्षात्कार की तारीख	अभ्यर्थी का नाम	अभ्युक्तियाँ
1.	निदेशक {जी एफ एस}	21.11.1986	गुप कैप्टन डी.के.धीमान	पद के लिए सम्यक प्रचार किए बिना की गई नियुक्ति।
2.	सहायक विमान पत्तन अधिकारी {बी आई पी लाऊज}	2.01.1987	मिस रेनु मलिक	पद का सृजन किए बिना और सम्यक प्रचार किए बिना की गई नियुक्ति।
3.	कनिष्ठ प्रबन्धक { बी आई पी लाऊज}	22.12.1987	मिस पूनम लूथरा	- वही -
4.	सम्पादक	18.09.1987 से नियुक्त	श्रीमती सुमिता पॉल	- वही -

अनुबन्ध - XIII

{पैरा 10.3 (ii) देखें}

उन दृष्टांतों को दर्शाने वाले विवरण, जहाँ पर्याप्त शैक्षिक योग्यता/अनुभव के बिना ही अभ्यर्थियों का चयन किया गया है।

क्र.सं.	पद का नाम	साक्षात्कार की तारीख	अभ्यर्थी का नाम	शैक्षिक योग्यता/अनुभव		अभ्युक्तियाँ
				अपेक्षित	वास्तविक	
1.	कार्गो प्रमुख/ निदेशक कार्गो	14.6.86	श्री शरद मयंकर	स्नातक	इंटर आर्ट्स	शैक्षिक योग्यता में कमी
2.	कार्मिक प्रमुख	5.11.86	श्री के.पी.एस श्रीवास्तव	उच्च स्तर पर 15 वर्ष का अनुभव	उच्च स्तर पर 11.1/2 वर्ष का अनुभव प्राप्त है	3.1/2 वर्ष का अनुभव कम है।

शुद्धि- पत्र

पृष्ठ सं.	पंक्ति सं.	अशुद्ध	शुद्ध
5	14	1 अक्तूबर	19 अक्तूबर
5	अन्तिम	सितम्बर 1990	दिसम्बर 1990
9	12	प्रचालनात्मक	प्रचालनात्मक कैपेविलिटी
17	15	उपयोग में आने वाले	उपयोग में न आने वाले
33	7 (नीचे से)	सिविल कार्य के ठेकों में से	सिविल कार्य के 64 ठेकों में से
43	9(नीचे से)	20.29 लाख रू.	5.6.7 20.29 लाख रू.
43	7 और 8 (नीचे से)	को जोड़ने वाले उपगमन मार्ग	जोड़ने वाले उपगमन मार्ग के निर्माण"
49	12 (नीचे से)	₹719.81 लाख रू.	719 लाख रू.
50	11	5201.62 लाख	5201.62 लाख रूपए
51	पहली	8,9375 लाख रू.	8,937.5लाख रू.
53	11	बहिर्गमन डालर	25 मिलियन अमेरिकी डालर का बहिर्गमन
73	नीचे से आखिरी	(वि. एवं स.)	वि. एवं ले.)
81	पहली तालिका के कालम 2 का जोड़	50323.49	50323.46
84	12	- 1	-
98	2	5.1.6 (ii)	5.1.6 (iii)
111	अन्तिम	ख	ख (7 से 8 दिन 100 रू. प्रति यू एल डी प्रतिदिन
113	2	8.1	8.8.1
119	नीचे से 6	1822	822

The first part of the document
 describes the general principles
 of the system and the
 various methods of
 application. It is
 divided into several
 chapters, each dealing
 with a different aspect
 of the subject. The
 second part of the
 document contains
 a detailed account of
 the experiments
 conducted and the
 results obtained. It
 is divided into
 sections, each
 describing a
 different experiment
 and the results
 obtained. The
 third part of the
 document contains
 a summary of the
 results and a
 discussion of the
 conclusions drawn
 from them. It
 is divided into
 sections, each
 dealing with a
 different aspect
 of the subject.

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875