



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

का

प्रतिवेदन

संघ सरकार

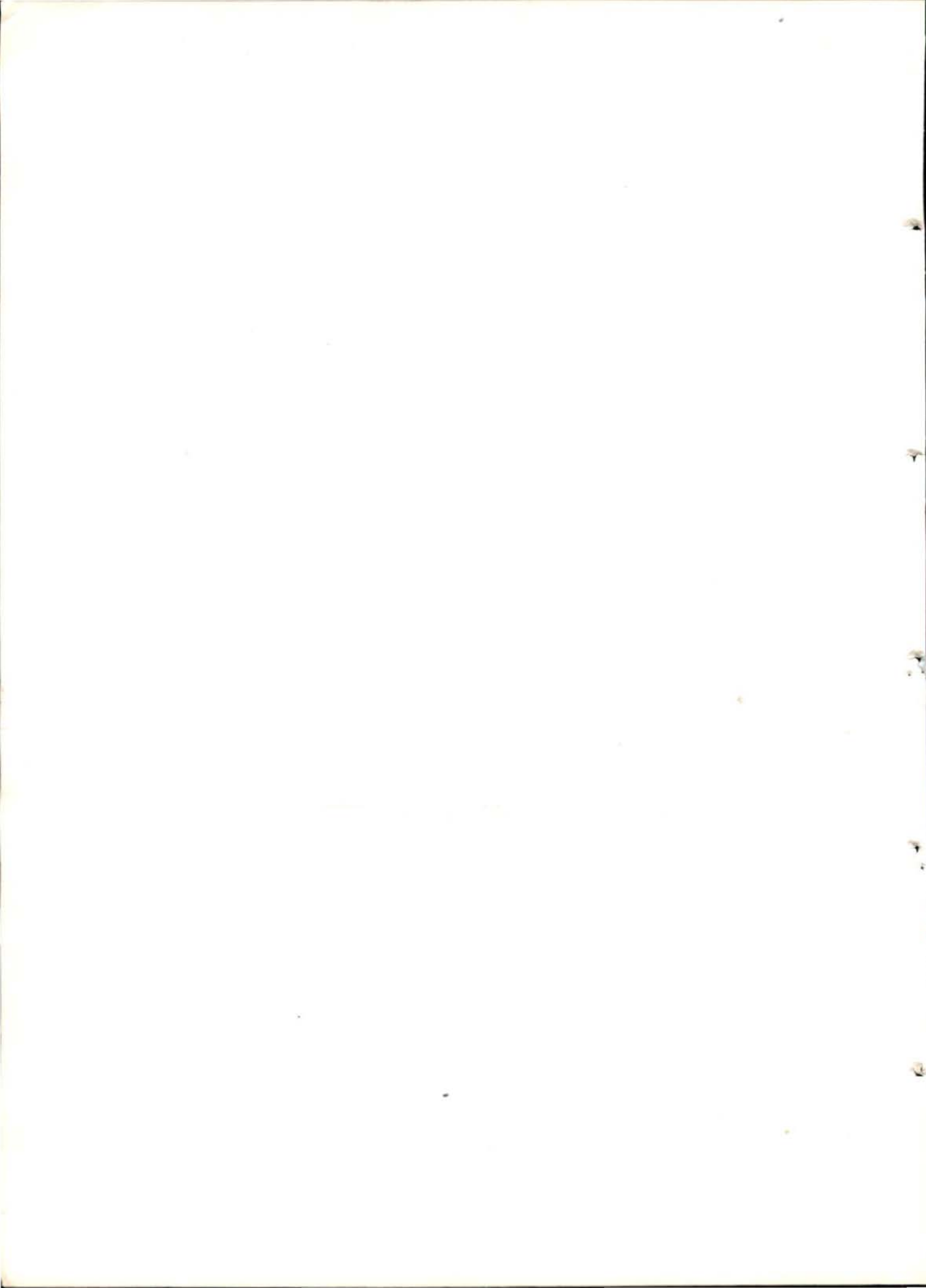
1995 की संख्या 18 (वाणिज्यिक)

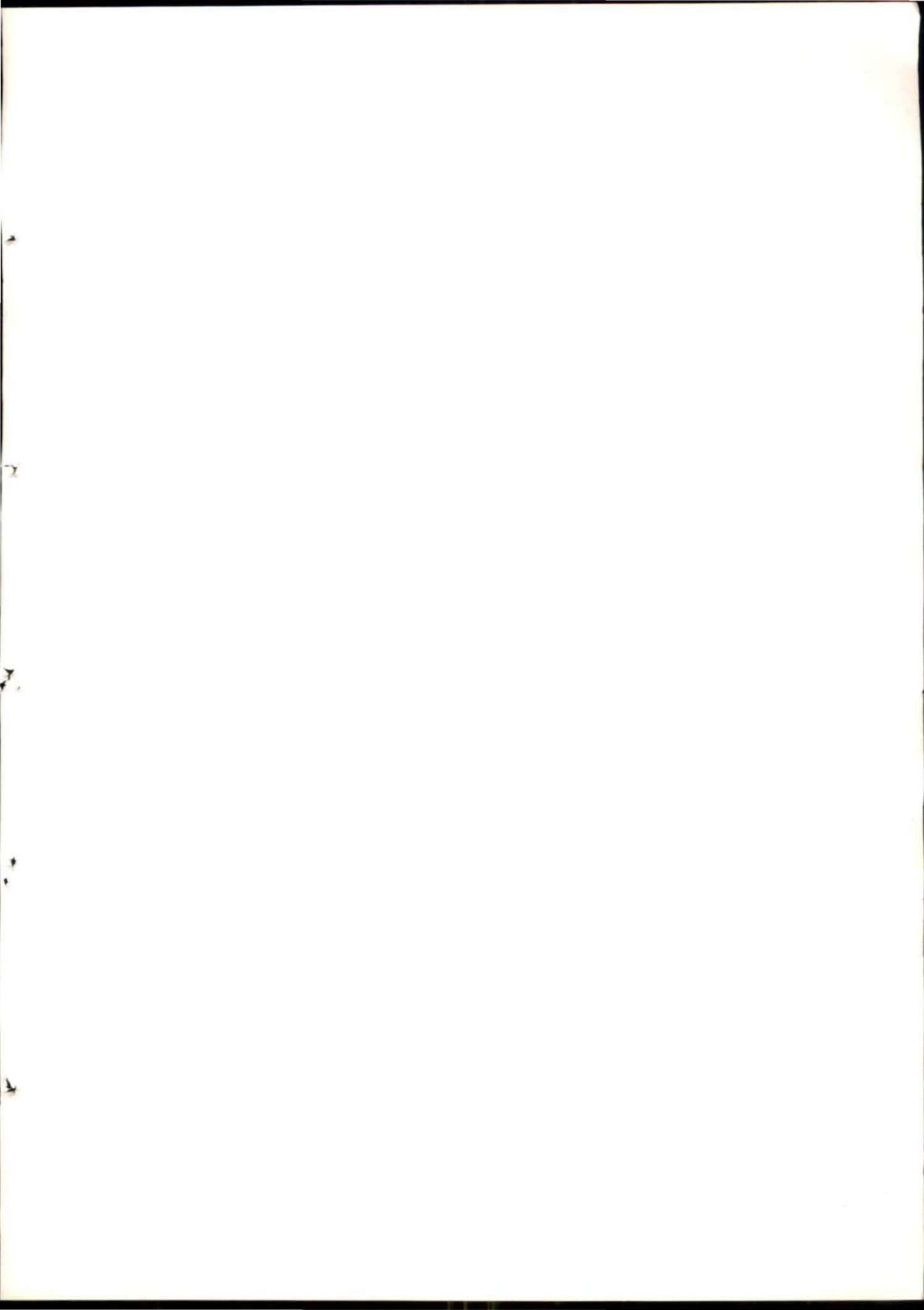
CAG

351.7232R

NSI

होटल कार्पोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड





Central Govt Publications
App. No DC. 9.40/2(2)
Date 28/4/96

CAG
351-7232 R
N5;1



भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

का

प्रतिवेदन

संघ सरकार

1995 की संख्या 18 (वाणिज्यिक)

होटल कार्पोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड

विषय सूची

क्रम	अध्याय	पृष्ठ
	प्राक्कथन	iii
	विहंगावलोकन	iv
1.	प्रस्तावना	1
2.	पूजा संरचना	2
3.	पूजागत परियोजनाएं	3
4.	संयुक्त जोखिम	9
5.	होटलों का निष्पादन	10
6.	फ्लाइट केटरिंग यूनिटों का निष्पादन	15
7.	वित्तीय निष्पादन	20
8.	जनशक्ति	24

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

10

प्राक्कथन

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन संघ सरकार 1995 की संख्या 1 (वाणिज्यिक) के प्राक्कथन की ओर ध्यान दिलाया, जाता है जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा कम्पनियों/निगमों के निष्पादन की समीक्षाएं पृथक प्रतिवेदनों में प्रस्तुत की जाती हैं।

इस प्रतिवेदन में होटल कॉर्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड के कार्यचालन की समीक्षा शामिल है।

किंवा कोणत्याही प्रकारचा प्रतिकार किंवा प्रतिकारकता असल्याने किंवा
किंवा कोणत्याही प्रकारचा प्रतिकार किंवा प्रतिकारकता असल्याने किंवा
किंवा कोणत्याही प्रकारचा प्रतिकार किंवा प्रतिकारकता असल्याने किंवा

किंवा कोणत्याही प्रकारचा प्रतिकार किंवा प्रतिकारकता असल्याने किंवा

विहंगावलोकन

I. एयर इण्डिया ने पूर्ण स्वामित्व वाली एक सहायक कम्पनी, यथा होटल कार्पोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड (एच सी आई), जिसका पंजीकृत कार्यालय बम्बई में है, को प्रोन्नत किया (जुलाई 1971)। कम्पनी का मुख्य उद्देश्य होटल, मोटल, फ्लाइट किचन आदि तथा सम्बन्धित क्रियाकलापों का कारबार करना था जो एयर इण्डिया के अन्तर्राष्ट्रीय वाहक रूपी कारबार को बढ़ाने अथवा सहायता करने की ओर अभिमुख होगा।

(पैरा 1.1)

II. लोक उपक्रम समिति (लो उ स) ने कार्यों के परस्पर व्यापन से बचने के लिए एच सी आई की भा प वि नि में विलय की सिफारिश की। मंत्रालय ने लो उ स को बताया कि विलय के प्रस्ताव को वर्तमान में छोड़ दिया गया है। लो उ स ने सिफारिशों को कार्यान्वित न करने को गंभीरता से लिया और अपनी 61 वीं रिपोर्ट (1989-90) और तीसरी रिपोर्ट (1990-91) में फिर दोहराया कि इसका भा प वि नि के साथ विलय होना चाहिए।

(पैरा 1.2)

III. 31 मार्च 1995 को कम्पनी की प्रदत्त पूंजी 40.60 करोड़ रु. थी। विभिन्न वित्तीय संस्थाओं और एयर इण्डिया से 31 मार्च 1995 को उधार 89.43 करोड़ रु. थे। कम्पनी 31 मार्च 1995 को 48.62 करोड़ रु. के ऋणों की किशतों का भुगतान न कर सकी जिसके परिणामस्वरूप उस तारीख को 9.90 करोड़ रु. की शास्तिक ब्याज और 2.24 करोड़ रु. की परिसमाप्त हानि हुई।

(पैरा 2.1 तथा 2.2)

IV. कम्पनी ने पूरा करने के लिए छः नई परियोजनाएं आरम्भ कीं जिनमें सात महीने से लेकर सात वर्षों तक का विलम्ब हुआ। 52.76 करोड़ रु. की परियोजनाएं 88.19 करोड़ रु. की कुल लागत पर अन्ततः पूरी हुई थीं जिनपर 67.15 प्रतिशत अधिक लागत लगी।

(पैरा 3.1)

V. कम्पनी ने एक यूनिट (सेन्तूर होटल जुहू बीच) के फ्लोर स्पेस इन्डेक्स और ड्राइंग के अन्तिम अनुमोदन में विलम्ब के कारण 78.21 लाख रु. का परिहार्य व्यय किया।

(पैरा 3.2.1(क))

VI. चूंकि सेन्तूर लेक व्यू होटल का निर्माण निश्चित अवधि के अन्तर्गत पूरा नहीं हो सका इसलिए वास्तुकार को 17.49 लाख रु. का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा।

(पैरा 3.2.2(क))

VII. चूँकि दिसम्बर 1983 में आयातित 72 लाख रु. के धुलाई उपकरण का सेन्तूर लेक व्यू होटल, श्रीनगर में फलदायक उपयोग नहीं हो सका इसलिए इस पर किया गया व्यय निष्फल सिद्ध हुआ।

(पैरा 3.2.2(ख))

VIII. चूँकि उपभुक्त वास्तविक बिजली की अपेक्षा ठेकागत मांग काफी अधिक थी इसलिए सेन्तूर होटल दिल्ली हवाई अड्डा ने 1989-90 तक 53.96 लाख रु. का परिहार्य व्यय किया।

(पैरा 3.2.3(ख))

IX. शेफेयर फ्लाइट केटरिंग बम्बई (सी एफ सी बी) के लिए 1986 में शीतागारों की अधिक खरीद के परिणामस्वरूप 28.10 लाख रु. की निधियां अवरुद्ध हो गईं।

(पैरा 3.2.5)

X. 31 मार्च 1995 को कम्पनी का निवल निवेश 96.68 लाख रु. था जिसमें से 96 लाख रु. का निवेश एक सहायक कम्पनी इन्डो होक होटल लिमिटेड में किया गया था।

(पैरा 4.1)

XI. लंदन और सिडनी में यूनिटों सहित भारतीय चाय बोर्ड के साथ एक संयुक्त उद्यम प्रचालन (इण्डिया टी एण्ड रेस्टोरेट लिमिटेड) के परिणामस्वरूप 31 मार्च 1995 को 854.60 लाख रु. की हानि हुई। लगातार हानियों के कारण 1990 में यूनिटें बन्द कर दी गई थीं। इस कम्पनी में निवेश के मूल्य में हास के कारण हुई हानि के लिए कम्पनी ने निवेश के मूल्य को शून्य पर लाकर 1990-91 के दौरान 24.50 लाख रु. का प्रावधान किया।

(पैरा 4.2)

XII. जबकि सेन्तूर होटल बम्बई हवाई अड्डा प्रतिवर्ष लाभ कमा रहा है वहां सेन्तूर लेक व्यू होटल श्रीनगर लगातार हानि उठा रहा है। सेन्तूर होटल जुहु बीच और सेन्तूर होटल दिल्ली हवाई अड्डा, जो 1993-94 तक हानि उठा रहे थे, ने 1994-95 में सीमान्त लाभ कमाया है।

(पैरा 5.2)

XIII. यद्यपि एयर इण्डिया एच सी आई का प्रवर्तक है परन्तु एयर इण्डिया द्वारा प्रस्तावित सेन्तूर होटल के रुम टैरिफ की दरें अन्य ग्राहकों से वसूली की औसत दर से काफी कम थीं। यह केवल अक्टूबर 1994 में हुआ था कि एयर इण्डिया ने होटल सेन्तूर की रुम टैरिफ दरें पर्याप्त रूप से संशोधित की थीं।

(पैरा 5.4)

XIV. बम्बई तथा दिल्ली की दो फ्लाइट केटरिंग यूनिटें वर्षानुवर्ष हानि उठा रही हैं। अकेले इन दो यूनिटों पर 31 मार्च 1995 तक संचित हानि 42.39 करोड़ रु. थी। ये यूनिटें प्रचालन लागत भी प्राप्त नहीं कर रही

है। इन यूनिटों में लगातार हानियों के मुख्य कारण भोजन की कम खपत और स्टाफ तथा ब्याज की उच्च लागत थे। एयर इण्डिया ने अपनी पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी की फ्लाइट किचन से अपनी फ्लाइटों में आपूर्त किए जाने वाले भोजन की समय आवश्यकता को पूरा नहीं किया।

(पैरा 6.3 एवं 6.4)

XV. कम्पनी की निवल सम्पत्ति 1990-91 में (-) 8.12 करोड़ रु. से कम होकर मार्च 1995 के अन्त में (-) 39.29 करोड़ रु. हो गई थी और 40.60 करोड़ रु. की प्रदत्त पूंजी 31 मार्च 1995 को 79.04 करोड़ रु. की संचित हानियों से पूर्णतया क्षरित हो गई है।

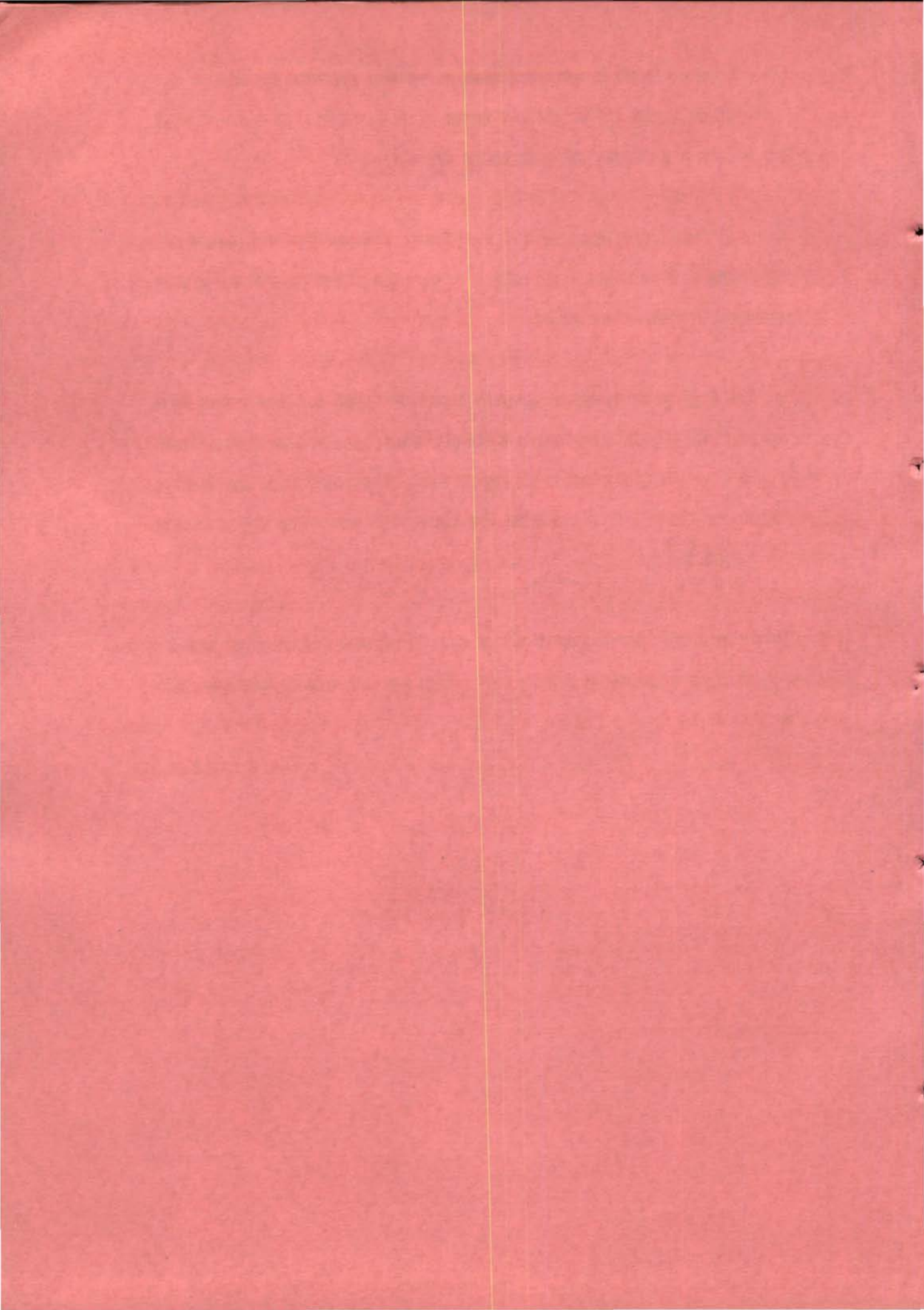
(पैरा 7.1)

XVI. 31 मार्च 1995 को समाप्त पांच वर्ष की अवधि में इसकी तीन यूनिटों यथा सेन्तूर लेक ब्यू होटल श्रीनगर (2585.01 लाख रु.) और शेफेयर फ्लाइट केटरिंग यूनिट बम्बई (1303.07 लाख रु.) तथा दिल्ली (1771.77 लाख रु.) द्वारा उठाई गई हानियां इस अवधि में कम्पनी की कुल हानियों (3041.01 लाख रु.) की अपेक्षा अधिक थीं। कम्पनी के कुल राजस्व का साठ प्रतिशत स्टाफ लागत, ब्याज और अन्य वित्तीय प्रभारों तथा मूल्यहास के लिए था।

(पैरा 7.2)

XVII. होटलों तथा फ्लाइट किचनों में कम्पनी की श्रमबल लागत राजस्व का 29.40 प्रतिशत बनती है। बम्बई तथा दिल्ली की दो फ्लाइट किचनों के मामले में प्रतिकर्मचारी उठाए गए भोजन की संख्या अनुमानों की तुलना में काफी कम थी।

(पैरा 8.1 एवं 8.2)



अध्याय 1

प्रस्तावना

1.1 एयर इण्डिया ने एक पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनी यथा होटल कार्पोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड (एच सी आई) गठित की (8 जुलाई 1971) जिसका पंजीकृत कार्यालय बम्बई में है। कम्पनी का मुख्य उद्देश्य होटल, मोटल, फ्लाइट किचन आदि तथा सम्बन्धित क्रियाकलापों का कारबार करना था जो एयर इण्डिया के अन्तर्राष्ट्रीय वाहक रूपी कारबार को बढ़ाने अथवा सहायता करने की ओर अभिमुख होगा।

1.2 दो निजी क्षेत्र कम्पनियों के कार्यों के परस्पर व्यापन से बचने के उद्देश्य से लोक उपक्रम समिति (लो उ स) ने अपनी 48 वीं रिपोर्ट (1981-82-सातवीं लोक सभा) में निजी क्षेत्र में अनावश्यक प्रतियोगिता के परिहार के लिए भारतीय पर्यटन विकास निगम लिमिटेड (भा प वि नि) और एच सी आई के विलय की सिफारिश की थी। मंत्रालय ने लो उ स को सूचित किया (जनवरी 1990) कि वर्तमान में विलय का प्रश्न छोड़ दिया गया था। लो उ स ने सिफारिशों को कार्यान्वित न करने को गम्भीरता से लिया और अपनी 61वीं रिपोर्ट (1989-90- आठवीं लोक सभा) तथा तीसरी रिपोर्ट (1990-91 - दसवीं लोक सभा) में फिर दोहराया कि इसका भा प वि नि के साथ विलय किया जाना चाहिए। नागर विमानन मंत्रालय ने एच सी आई के भा प वि नि के साथ विलय के लिए मंत्रालय के विचार हेतु रूपात्मकता और शर्तों तथा निबन्धनों पर सिफारिशें तैयार करने के लिए मार्च 1993 में एक समिति का गठन किया। समिति द्वारा मंत्रालय को फरवरी 1994 में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी। तथापि समिति में एयर इण्डिया द्वारा नामित सदस्य ने अपना विरोध नोट अलग से दिया है।

अध्याय 2

पूंजी संरचना

2.1 31 मार्च 1995 को कम्पनी की प्राधिकृत पूंजी 41 करोड़ रु. थी जिसमें प्रत्येक 100 रु. के 41 लाख इक्विटी शेयर थे जिसके प्रति एयर इण्डिया द्वारा पूर्णतया अंशदत्त प्रदत्त पूंजी 31 मार्च 1995 को 40.60 करोड़ रु. थी।

उधार

2.2 कम्पनी ने अपनी विकास योजनाओं के वित्त पोषण तथा कार्यचालन पूंजी के लिए भारतीय रुपया और यूरो डालर दोनों में वित्तीय संस्थाओं से ऋण प्राप्त किए। 31 मार्च 1995 को बकाया ऋणों की यूनिट बार स्थिति निम्न प्रकार थी:-

	(लाख रु. में)							
	सेन्तूर होटल दिल्ली एयरपोर्ट (सी एच डी ए)	सेन्तूर लेक व्यू ध्रीनगर (सी एल वी एच)	सेन्तूर होटल बम्बई एयरपोर्ट (सी एच बी ए)	सेन्तूर होटल जुहू बीच (सी एच जे बी)	शेफेयर फ्लाइट केटरिंग बम्बई (सी एफ सी बी)	शेफेयर फ्लाइट केटरिंग दिल्ली (सी एफ सी डी)	मुख्यालय	जोड़
मूलधन	1371.62	1211.62	28.50	1820.66	352.58	280.07	0.74	5065.79
वापसी	789.52	136.47	-	390.00	256.0	26.00	-	1597.99
शेष	582.10	1075.15	28.50	1430.66	96.58	254.07	0.74	3467.80
उपचित एवं								
देय ब्याज	738.56	1348.86	-	943.69	113.96	255.56	189.68	3590.31
कुल शेष	1320.66	2424.01	28.50	2374.35	210.54	509.63	190.42	7058.11

इसके अतिरिक्त कम्पनी ने समय-समय पर एयर इण्डिया से भी धन उधार लिया और 31 मार्च 1995 के अन्त में संचित बकाया राशि 1885.07 लाख रु. थी।

यद्यपि सभी परियोजनाएं 1986 में पूरी हो गई थीं और कार्य आरंभ कर दिया गया था परन्तु यूनिटों ने 1989-90 तथा 1994-95, जबकि 175.05 लाख रु. और 2246.37 लाख रु. के क्रमशः ऋण का कुछ भाग तथा उस पर उपचित ब्याज का भुगतान किया गया था, को छोड़कर ऋणों की किसी किश्त के पुनः भुगतान के लिए पर्याप्त राजस्व उत्पन्न नहीं किया। कम्पनी 31 मार्च 1995 को देय 48.62 करोड़ रु. के कुल ऋणों की किश्तों का पुनर्भुगतान न कर सकी। समय से ऋणों का पुनर्भुगतान न कर पाने से 31 मार्च 1995 तक शास्तिक ब्याज और अनिर्णीत हानियों के लिए क्रमशः 989.58 लाख रु. और 224.39 लाख रु. और जुड़ गए।

अध्याय 3

पूँजीगत परियोजनाएं

3.1 अपने कारबार को बढ़ाने और नए हवाई अड्डा परिसरों की आवश्यकताओं, जो बम्बई तथा नई दिल्ली से प्राप्त होने के लिए प्रत्याशित थीं, को भी पूरा करने के उद्देश्य से कम्पनी ने 1975 से 1986 तक की अवधि के दौरान निम्नलिखित होटल परियोजनाओं को पूरा किया:

क्रम	परियोजना	पूरा करने की अनुसूचित तारीख	पूरा होने की वास्तविक तारीख	पूरा होने में विलम्ब (माह में)	कारण	अनुमानित पूँजी लागत	वास्तविक लागत	(करोड़ रु. में)	
								लागत में वृद्धि	अनुमान में वृद्धि की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	सेन्तूर होटल बम्बई एयरपोर्ट (सी एच बी ए)	मई 1975	मई 1975 (आंशिक) जनवरी 1976 में चालू	7	यद्यपि जनवरी 1976 में चालू हुआ परन्तु होटल मई 1975 में आंशिक रूप से पूरा हो गया था इसलिए समय की अधिकता नगण्य है	8.5	8.5	-	-
2.	सेन्तूर होटल जुहू बीच (सी एच जे बी)	मई 1980 में 120 कमरे/ नवम्बर 1980 में पूर्ण चालू	अक्तूबर 1986 में 200 कमरे चालू दिसम्बर 1987 तक बाकी कमरे चालू	77 85	सरकार, सावि- धिक निगमों से अनुमोदन में विलंब। ठेकेदार द्वारा योजना का संशोधन और कार्य को रोकना।	12.82	29.75	16.93	132.05
3.	सेन्तूर होटल दिल्ली एयरपोर्ट (सी एच डी ए)	अगस्त 1982	नवम्बर 1982 (200 कमरे) मार्च 1983 (14 कमरे) जून 1983 (28 कमरे)	10	दिल्ली नगर निगम द्वारा योजना के अनुमोदन में विलम्ब और कम्पाउंडिंग फीस को छोड़ने में विलंब।	14.95	20.25	5.30	35.45
4.	सेन्तूर लेक व्यू होटल श्रीनगर (सी एन वी एच)	अप्रैल 1981 (273 कमरे)	53 कमरे 5 दिसम्बर, 1983 को चालू किए गए मई 1984 में पूरा चालू	31 37	वास्तुकारों द्वारा और सरकार से अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	10.99	20.43	9.44	85.90
5.	शेफेयर फ्लाइंग केटरिंग बम्बई (सी एफ सी बी)	मई 1980	1 जून 1986	73	सरकार, सावि- धिक निगमों से अनुमोदन में विलंब और उपस्टेशन आदि के स्थानांतरण में विलम्ब।	3.00	5.13	2.13	71.00
6.	शेफेयर फ्लाइंग केटरिंग दिल्ली (सी एफ सी डी)	मई 1980	25 जून 1983	37	सरकार से अनुमोदन में विलम्ब	2.50 52.76	4.13 88.19	1.63 35.43	65.20 67.15

इन परियोजनाओं के पूरा होने में 7 से 85 महीनों के बीच अधिक समय लगा था। सेन्तूर होटल, बम्बई एयरपोर्ट के मामले को छोड़कर अन्य सभी परियोजनाओं की वास्तविक लागत अनुमानित लागत से अधिक थी और सेन्तूर होटल जुहु बीच, बम्बई के मामले में अनुमानित लागत के 232.05% तक बढ़ गई थी।

लागत के विस्तृत कारण नीचे दिए जा रहे हैं:

परियोजनाएं/कारण	(करोड़ रु. में)					
	सी एच जे बी	सी एच डी ए	सी एल बी एच	सी एफ सी बी	सी एफ सी डी	जोड़
1. मूल्य वृद्धि	10.25	1.66	4.56	0.70	0.81	17.98
2. कार्यक्षेत्र में परिवर्तन	3.58	2.23	4.20	0.62	0.23	10.86
3. चूकें	0.16	0.50	0.07	0.61	0.59	1.93
4. अब अनुमानन	0.69	-	0.61	0.15	-	1.45
5. अन्य	2.25	1.13	-	0.05	-	3.43
बचत (-)	-	(0.22)	-	-	-	(0.22)
(ब्यौरा उपलब्ध नहीं है)						
जोड़	16.93	5.30	9.44	2.13	1.63	35.43

जबकि अधिक समय लगने से होने वाली मूल्य वृद्धि के कारण परियोजनाओं की लागत में पर्याप्त वृद्धि हुई थी, कार्यक्षेत्र में परिवर्तनों के कारण लागत में भी काफी वृद्धि हुई थी। इससे उचित आयोजना के अभाव का पता चला।

3.2 इन परियोजनाओं के निष्पादन में लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए कुछ मुद्दे नीचे दिए जा रहे हैं:

3.2.1 सेन्तूर होटल जुहु बीच (सी एच जे बी)

(क) होटल में 355 कमरों का कम्पनी का मूल प्रस्ताव उस समय उपलब्ध 1.5 के फ्लोर स्पेस इंडेक्स (फ्लो स्पे इ) पर आधारित था। तदनुसार परामर्शदाताओं द्वारा आरेखण और योजनाएं बनाई गई थीं। परन्तु स्थानीय प्राधिकरण बम्बई मेट्रोपालिटन रीजनल डिवलपमेंट अथारिटी (ब मै री डि अ) ने फ्लोर स्पेस इंडेक्स को 1.0 तक सीमित कर दिया था तथा ग्रेटर बम्बई के नगर निगम ने 1.0 के फ्लोर स्पेस इंडेक्स पर आधारित निर्माण के लिए तदनुसार अनुमति प्रदान की थी। 1.5 के फ्लोर स्पेस इंडेक्स के लिए मई 1980 में राज्य सरकार द्वारा अनुमोदन प्रदान किए जाने के बाद भी ब मै री डि अ द्वारा निकासी में जून 1982 तक का विलम्ब हुआ था। इसी बीच 7.08 करोड़ रु. के लिए फर्म "क" को सिविल निर्माणकार्यों (29 दिसम्बर 1980) के लिए ठेका दिया था जिसे 14 जनवरी 1983 तक पूरा किया जाना था। फ्लोर स्पेस इंडेक्स के बारे में अनिश्चितता के कारण अन्य ठेको को सौंपा जाना आस्थगित किया गया था और समय-समय पर वर्तमान ठेकेदार को समय बढ़ाने की अनुमति दी गई थी। 1.5 के फ्लोर स्पेस इंडेक्स के लिए जून 1982 में ब मै री डि अ द्वारा अनुमोदन प्रदान किए जाने के बाद भी सम्बन्धित आरेखणों, अभिकल्पों आदि के संशोधन के कारण परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ था।

समस्त अवसंरचनात्मक कार्य को पूरा करने के बाद फर्म "क" ने पर्याप्त संसाधनों के अभाव के

कारण और कार्य करने में अपनी असमर्थता जाहिर की थी और फ्लोर स्पेस इंडेक्स के अनुमोदन में विलम्ब, भवन के अभिकल्प में परिवर्तन, आरेखणों आदि को जारी करने में विलम्ब, जिसके कारण कार्य की अवधि बढ़ गई थी, के कारण दरों में वृद्धि के कारण 3.47 करोड़ रु. (दिसम्बर 1984) का दावा किया था। कम्पनी ने ठेकेदार के साथ बातचीत की और 78.21 लाख रु. अदा किए थे।

(ख) कम्पनी ने सी एच जे बी में निर्माण कार्य के लिए 20.86 लाख रु. की लागत पर 3448.67 टन इस्पात की अधिप्राप्ति की थी (1981-82)। मूल रूप से निर्माण कार्य के दौरान इस्पात को कार्य स्थल पर रखा गया था परन्तु बाद में इसे भंडारण के स्थान की कमी के आधारों पर फर्म "क" को स्थानांतरित कर दिया गया था।

ठेके की शर्तों के अनुसार प्रचलन में 5 प्रतिशत रद्दगी अनुमत करने के बाद इस्पात की खपत 2756.79 टन बनती थी और 691.88 टन की बची हुई प्रमात्रा को ठेकेदार द्वारा वापिस किया जाना था। ठेकेदार ने 533.62 टन की शेष प्रमात्रा, जिसे वापिस नहीं किया गया था, को छोड़ते हुए मात्र 158.26 टन प्रमात्रा वापिस की थी। ठेकेदार ने अपने लेखा विवरण में इस्पात का शून्य शेष दर्शाया था। ठेके की शर्तों के अनुसार ठेकेदार द्वारा वापिस नहीं किए गए इस्पात के मूल्य के लिए 55.63 लाख रु. की राशि ठेकेदार से वसूल की जानी थी। तथापि पार्टी ने दावे में विवाद खड़ा किया और मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिए भेज दिया गया था। मध्यस्थ निर्णय प्रतीक्षित था (अगस्त 1995)।

परामर्शदाताओं की नियुक्ति

(ग) फर्म "ख" को सी एच जे बी के लिए 18 लाख रु. एक मुश्त फीस पर 1979 में परामर्शदाताओं/वास्तुकारों के रूप में नियुक्त किया गया था। अभिकल्पों और आरेखणों में संशोधन, जिसके कारण अतिरिक्त कार्यभार बढ़ा, के कारण परामर्शदाताओं ने 11.25 लाख रु. की अतिरिक्त फीस की मांग की थी। यद्यपि निदेशकों की एक समिति जिसने दावे की संवीक्षा की थी, ने 1.5 लाख रु. से 6.00 लाख रु. तक निपटान का सुझाव दिया था, फिर भी कम्पनी ने 11.25 लाख रु. का अतिरिक्त दावा स्वीकार कर लिया था। चूंकि फर्म फीस कम करने में इच्छुक नहीं थी और उस अवस्था पर परामर्शदाताओं को बदलने के कारण परियोजना में और विलम्ब हुआ। इसके परिणामस्वरूप 18 लाख रु. से 29.25 लाख रु. तक परामर्श फीस में वृद्धि हुई थी। फीस में इस वृद्धि के बावजूद परामर्शदाता फर्म "ग" और "घ", वातानुकूलन और विद्युत कार्यों के लिए ठेकेदारों को उचित समय पर अपेक्षित आरेखण सुपुर्द करने में विफल रहे थे जिसके कारण उन्होंने ठेका अवधि के बाद कार्यों के निष्पादन के लिए लागत वृद्धि के प्रति क्रमशः 1.2 करोड़ रु. और 22 लाख रु.

की अधिक राशि का दावा किया था। दोनों दलों के दावे अप्रैल 1986 में मध्यस्थ निर्णय के लिए भेजे गए थे। जबकि फर्म "ग" के मामले का अप्रैल 1992 में 55 लाख रु. का भुगतान करने के बाद एच सी आई द्वारा निपटान कर दिया गया था, वहीं फर्म "घ" के मामले का फर्म के पक्ष में निर्णय दिया गया था और 21.01 लाख रु. का अवार्ड तथा ब्याज दिया गया था। कम्पनी ने अवार्ड के प्रति बम्बई उच्च न्यायालय में एक याचिका दायर की थी जिसकी अभी सुनवाई की जानी है (अगस्त 1995)।

23.98 लाख रु. तक भुगतान प्राप्त करने के बाद फर्म "ख" ने अपना काम धीमा कर दिया था। अतः उनका ठेका समाप्त कर दिया गया था (अक्टूबर 1987)। उनके स्थान पर शेष कार्य पूरा करने के लिए 4 लाख रु. की सहमत दर पर 14 अक्टूबर 1987 को एक अन्य फर्म की नियुक्ति की गयी थी। प्रबन्धन ने फर्म "ख" को भुगतान योग्य 5.27 लाख रु. की शेष राशि से 4 लाख रु. की फीस का समायोजन किया था।

3.2.2 सेन्तूर लेक ब्यू होटल श्रीनगर (सी एल बी एच)

(क) फर्म "घ" को कम्पनी द्वारा 40 लाख रु. की फीस पर सेन्तूर लेक ब्यू होटल (सी एल बी एच) प्रोजेक्ट के लिए वास्तुकारों के रूप में नियुक्त किया गया था (अगस्त 1979)। ठेके में अप्रैल 1981 तक कार्य को पूरा करने का अनुबन्ध था। चूंकि निर्माण कार्य अप्रैल 1981 के बाद समाप्त हुआ था इसलिए वास्तुकारों ने सहमति प्रदान किए गए 40 लाख रु. के प्रति 67.02 लाख रु. का दावा किया था। वास्तुकारों के दावे में वृद्धि मुख्यतया अतिरिक्त कार्यों और करार अवधि के बाद कार्य के निष्पादन के कारण हुई थी। 67.02 लाख रु. के कुल दावे के प्रति कम्पनी ने 36.59 लाख रु. अदा किए थे। वास्तुकारों ने 30.43 लाख रु. की वसूली के लिए मध्यस्थ निर्णय की मांग की और अंत में कम्पनी ने प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत की ब्याज दर के साथ 17.49 लाख रु. पर दावे का निपटारा किया था।

निष्क्रिय उपकरण

(ख) कम्पनी ने सी एल बी एच में उपयोग के लिए 72 लाख रु. की लागत पर दिसम्बर 1983 में लौड़ी उपकरण का आयात किया था क्योंकि शहर में ऐसे आकार की कोई लौड़ी नहीं थी जो विदेशी अतिथियों तथा विदेशी उच्चाधिकारियों और राज्याध्यक्षों के अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलनों की आवश्यकता पूरी कर सके। कम अधिभोग, कम वोल्टेज पर बिजली की आपूर्ति और प्रशिक्षित स्टाफ के अभाव के कारण उपकरण का मई 1985 से सीमित स्तर पर उपयोग किया गया था। जबकि एक और लौड़ी उपकरण का पूरी सीमा तक उपयोग नहीं किया जा सका था वहीं दूसरी ओर अप्रैल 1984 और नवम्बर 1986 के बीच लौड़ी सेवाएं श्रीनगर स्थित एक प्राइवेट फर्म को सौंप दी गई थीं जिसमें 3.68 लाख रु. का व्यय अन्तरग्रस्त था। 1984-85 से

1987-88 तक की अवधि के दौरान लौड़ी सेवाओं से होटल द्वारा अर्जित राजस्व मात्र 6.25 लाख रु. था। प्रतिवर्ष 18% की दर पर निवेश पर इन चार वर्षों के लिए अकेले ब्याज प्रभार ही 52 लाख रु. बनते थे। इसलिए 72 लाख रु. की लागत पर उपकरण की खरीद अविवेकपूर्ण थी। लौड़ी उपकरण की ड्राईक्लीन करने वाली मशीन को जुलाई 1991 में सी एच जे बी, बम्बई को स्थानान्तरित कर दिया गया था।

प्रबन्धन ने बताया (अगस्त 1995) कि इस मशीन को आंशिक रूप से सी एच जे बी, बम्बई में प्रतिष्ठापित किया गया था परन्तु इसका प्रचालन शुरू नहीं किया जा सका क्योंकि मशीन के कुछ भागों को उनके नियंत्रण से परे कारणों के कारण बम्बई नहीं ले जाया जा सका।

3.2.3 सेन्तूर होटल, दिल्ली एयरपोर्ट (सी एच डी ए)

दिल्ली नगर निगम को परिहार्य भुगतान:

(क) सेन्तूर होटल, दिल्ली एयरपोर्ट का निर्माण कार्य अगस्त 1982 तक पूरा किया जाना था। कम्पनी दिल्ली नगर निगम (दि न नि) द्वारा भवन योजनाओं का अनुमोदन प्राप्त किए बिना ही भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण से सम्बन्धित भूमि पर होटल के निर्माण कार्य के साथ आगे बढ़ गयी थी। दि न नि ने उनका पूर्व अनुमोदन प्राप्त न करने के लिए 31.20 लाख रु. की शास्ति लगाई थी। तथापि गहन विचार विमर्श के बाद और पर्यटन एवं नागर विमानन मंत्रालय के कहने पर दि न नि ने 31.20 लाख रु. की शास्ति को कम करके 3.12 लाख रु. की अल्प शास्ति कर दिया गया था। प्रबन्धन ने प्रतिवादस्वरूप 3.12 लाख रु. अदा किए थे। यदि दि न नि का अनुमोदन उचित समय पर ले लिया गया होता तो 3.12 लाख रु. के भुगतान से बचा जा सकता था।

विद्युत पर अतिरिक्त खर्च

(ख) सी एच डी ए में 4491.46 कि वा के कुल सम्बन्धित भार के निर्धारण (अगस्त 1982) पर आधारित, कम्पनी ने दिल्ली विद्युत आपूर्ति उपक्रम (दि वि आ उ) से 4161 कि वा विद्युत ऊर्जा की आपूर्ति के लिए ठेका किया था जो सितम्बर 1982 से प्रभावी था। ठेकागत भार मूल योजनागत आवश्यकताओं पर आधारित था जिसमें लौड़ी भार तथा डिस्कोथिक के लिए आवश्यकताएं शामिल थीं। तथापि चूंकि लौड़ी और डिस्कोथिक का निर्माण नहीं किया गया था इसलिए पावर का वास्तविक आहरण ठेकागत मांग से कम था। पिछले वर्ष के दौरान दर्ज की गयी अधिकतम मांग पर आधारित कम्पनी ने ठेकागत मांग को घटाकर 2100 कि वा तक करने के लिए दिल्ली विद्युत आपूर्ति उपक्रम (दि वि आ उ) से अनुरोध किया (फरवरी 1984)।

परन्तु चूँकि किए गए करार के अनुसार ठेकागत मांग को पांच वर्षों (1987 तक) के लिए पूरा किया जाना था इसलिए कमी की मांग को दि वि आ उ द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था। 1987 के बाद भी कम्पनी ने दि वि आ उ को ठेकागत मांग में कमी करने का अनुरोध नहीं किया था। परिणामी रूप से निम्नतम बिल भुगतान जो ठेकागत मांग का 60 प्रतिशत था और प्रतिमाह दर्ज की गई खपत से अधिक था, कम्पनी द्वारा किया गया था जिसके परिणामस्वरूप 1982-83 से 1989-90 तक 53.96 लाख रु. का परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबन्धन ने बताया (सितम्बर 1993) कि चूँकि 1986-87 और 1987-88 के दो वर्ष ऐसे थे जब सी एच डी ए में नकद लाभ को बढ़ावा दिया गया था इसलिए ऐसा महसूस किया गया था कि और सुविधाएं दी जाएंगी जिसके लिए ठेकागत मांग की आवश्यकता होगी। प्रबन्धन ने आगे बताया कि अप्रैल 1990 से दि वि आ उ द्वारा टैरिफ नियमों में परिवर्तन किए जाने के कारण वचनबद्धता के भार और उर्जा की वास्तविक खपत के आधार पर बिल बनाए जा रहे थे इस प्रकार पूर्व आधार पर कोई प्रतिक्रिया नहीं हो रही थी। तथापि तथ्य यह है कि मूल रूप में मांग के गलत अनुमान और बाद में इसे कम करने के लिए त्वरित कार्रवाई करने में विफलता के कारण 53.96 लाख रु. का परिहार्य व्यय हुआ था।

3.2.5 शेफेयर फ्लाइट केटरिंग (सी एफ सी), बम्बई

शीत संग्रहागार की अधिक अधिप्राप्ति

कम्पनी ने 35.91 लाख रु. की कुल लागत पर 23 शीत संग्रहागारों की अधिप्राप्ति की थी (सितम्बर 1986) तथा उन्हें शेफेयर फ्लाइट केटरिंग, बम्बई में प्रतिष्ठापित किया था। यूनिटों को गारंटी अवधि के दौरान उनकी जांच करने के लिए पहले वर्ष के दौरान प्रभावी ढंग से प्रचालन में नहीं रखा गया था। केवल पांच शीत संग्रहागार उपयोग में थे, दो को भा प वि नि को किराए पर दे दिया गया था, तीन को सहायक के रूप में रख दिया गया था और बाकी निष्क्रिय पड़े थे (अगस्त 1995)। शेष 13 शीत संग्रहागार यूनिटों, जो प्रचालन में नहीं लगाए गए हैं, में निवेश (28.10 लाख रु.) अनावश्यक रहा था परिणामतः निधियों का अवरोधन हुआ था।

प्रबन्धन ने बताया (सितम्बर 1993) कि इस फ्लाइट किचन की प्रतिष्ठापित क्षमता प्रतिवर्ष लगभग 36,50,000 मील्स प्रतिवर्ष थी। चूँकि परियोजना कार्यान्वयन के समय पर 100 प्रतिशत क्षमता उपयोग की परिकल्पना की गई थी इसलिए 23 शीत संग्रहागारों की आवश्यकता थी। तथापि बाजार में प्रतिस्पर्धा के बढ़ने के कारण क्षमता का इष्टतम उपयोग नहीं किया जा सका था और 1990-91 से 1994-95 की अवधि के दौरान यह मात्र 33% और 46% के बीच था। परिणामी रूप से मात्र पांच शीत संग्रहागारों का उपयोग किया जा सका था।

अध्याय 4

संयुक्त जोखिम

4.1 31 मार्च 1995 को कम्पनी का निवल निवेश 96.68 लाख रु. जिसमें से 96 लाख रु. को एक संयुक्त जोखिम कम्पनी इंडो होक होटल्स लिमिटेड में निवेश कर दिया गया था।

4.2 इंडिया टी एंड रेस्टारेंट्स लिमिटेड

इंडिया टी एंड रेस्टारेंट्स लिमिटेड (इ टी एंड रे लि), बम्बई को चालू प्रतिष्ठानों के रूप में चाय बोर्ड द्वारा प्रचालित लंदन और सिडनी स्थित चाय केन्द्रों को अधिकार में लेने के लिए जून 1981 में निगमित किया गया था। 50 लाख रु. की प्रदत्त पूंजी का चाय बोर्ड तथा होटल कार्पोरेशन आफ इंडिया द्वारा क्रमशः 51:49 के अनुपात में योगदान किया गया था। इ टी एंड रे लि की 31 मार्च 1995 को संचित हानि 854.60 लाख रु. थी। निरन्तर हानियों को ध्यान में रखते हुए सरकार ने प्रमोटर्स की अनुशंसा पर आधारित दोनों यूनिटों को बन्द करने का निर्णय लिया। तदनुसार लंदन स्थित रेस्टारेंट को 4 अप्रैल 1990 को और सिडनी यूनिट को 13 सितम्बर 1990 को बन्द कर दिया गया था। परन्तु इ टी एंड रे लि का अभी भी परिसमापन किया जाना है। हो का आ इ ने इ टी एंड रे लि में निवेश के मूल्य में कमी के कारण हानि के प्रति 1990-91 के अपने लेखाओं में 24.50 लाख रु. का प्रावधान किया था। इस प्रकार निवेश का मूल्य शून्य हो गया था।

4.3 इंडो होक होटल्स लिमिटेड

इंडो होक होटल्स लिमिटेड (इ हो हो लि) को होक क्लब लिमिटेड, जापान द्वारा ईक्विटी सहभागिता के साथ 1982 में बनाया गया था। इ हो हो लि की प्रदत्त पूंजी 31 मार्च 1995 को 172 लाख रु. थी जिसमें होटल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड (96 लाख रु.) और होक क्लब लिमिटेड, जापान (76 लाख रु.) द्वारा योगदान दिया गया था। संयुक्त जोखिम कम्पनी ने राजगीर, बिहार में 26 कमरों वाला एक छोटा होटल स्थापित किया है। होटल के प्रचालन मौसमी होते हैं और होटल द्वारा प्राप्त औसत अधिभोग 1991-92 में 31 प्रतिशत के प्रति 1994-95 में 15 प्रतिशत था। 31 मार्च 1993 को 32.64 लाख रु. की संचित हानि को 1993-94 के दौरान (35.87 रु. लाभ) पूरी तरह समाप्त कर दिया गया था और 31 मार्च 1995 को कम्पनी को 13.01 लाख रु. का संचित लाभ हुआ था।

अध्याय 5

होटलों का निष्पादन

5.1 वर्तमान में कम्पनी निम्नलिखित चार होटलों का प्रचालन कर रही है:

- i) सेन्तूर होटल बम्बई एयरपोर्ट (सी एच बी ए)
- ii) सेन्तूर होटल जुहू बीच (सी एच जे बी)
- iii) सेन्तूर होटल दिल्ली एयरपोर्ट (सी एच डी ए)
- iv) सेन्तूर लेक व्यू होटल, श्रीनगर (सी एन वी एच)

5.2 प्रचालन परिणाम:

31 मार्च 1995 को समाप्त हुए पांच वर्षों के लिए सी एच बी ए, सी एच जे बी, सी एच डी ए और सी एल वी एच के प्रचालन परिणाम नीचे दिए गए हैं:

	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
	(लाख रु. में)				
क. सी एच बी ए					
कुल राजस्व	1298.00	1285.26	1459.03	1771.05	2906.04
कुल व्यय	1158.00	1061.98	1217.52	1341.83	1752.55
परिचालन बेशी	140.00	223.28	241.51	429.22	1153.49
कर्जों पर ब्याज	3.00	9.54	11.44	7.89	5.62
मूल्यहास	18.00	20.74	22.25	21.27	29.21
निवल लाभ	119.00	193.00	207.82	400.06	1118.66
पूर्वावधि समायोजन	(-)31.00	5.88	5.52	35.79	7.09
समायोजन के बाद	88.00	198.88	213.34	435.85	1125.75
निवल लाभ					
अधिभोग अनुपात	84	73	93	102	97
(प्रतिशतता)					

ख. सी एच जे बी

कुल राजस्व	1163.00	1225.56	1441.00	1857.99	2803.01
कुल व्यय	953.00	956.43	1130.28	1254.62	1511.49
परिचालन बेशी	210.00	269.13	310.72	603.37	1291.52
ब्याज	292.00	363.53	426.17	464.06	501.79
मूल्यहास	143.00	147.28	150.02	148.86	159.49
निवल लाभ/हानि	(-) 225.00	(-) 241.68	(-) 265.47	(-) 9.55	630.24
पूर्वावधि समायोजन	(-) 11.00	(-) 29.66	(-) 22.91	30.99	(-) 32.66
समायोजन के बाद	(-) 236.00	(-) 271.34	(-) 288.38	21.44	597.58
निवल लाभ/हानि					
अधिभोग अनुपात	63	59	67	84	75
(प्रतिशतता)					

ग. सी एच डी ए

कुल राजस्व	751.00	828.31	1048.62	1203.99	1504.75
कुल व्यय	677.00	713.92	888.30	912.46	1015.85
परिचालन बेशी	74.00	114.39	160.32	219.53	488.90
ब्याज	199.00	216.09	226.61	201.90	269.31
मूल्यहास	77.00	77.78	78.80	80.28	81.82
निवल लाभ/हानि	(-) 202.00	(-) 179.48	(-) 145.09	9.35	137.77
पूर्वावधि समायोजन	(-) 38.00	(-) 37.27	(-) 1.55	(-) 12.18	0.40
समायोजन के बाद	(-) 240.00	(-) 216.75	(-) 146.64	(-) 2.83	138.17
निवल लाभ/हानि					
अधिभोग अनुपात	63	65	72	68	58
(प्रतिशतता)					

घ. सी एल वी एच

कुल राजस्व	78.00	141.06	125.61	131.36	133.80
कुल व्यय	165.00	180.42	201.64	235.66	230.11
परिचालन लाभ/हानि	(-) 87.00	(-) 39.36	(-) 76.03	(-) 104.30	(-) 96.31
ब्याज	244.00	318.05	369.03	362.63	366.31
मूल्यहास	104.00	103.91	104.23	98.11	53.01
निवल लाभ/हानि	(-) 435.00	(-) 461.32	(-) 549.29	(-) 565.04	(-) 515.63
पूर्वावधि समायोजन	(-) 45.00	17.43	(-) 16.80	21.02	(-) 35.38
समायोजन के बाद	(-) 480.00	(-) 443.89	(-) 566.09	(-) 544.02	(-) 551.01
निवल लाभ/हानि					
अधिभोग अनुपात	30	65	58	47	44
(प्रतिशतता)					

सी एच डी ए में हानियाँ और कम अधिभोग अनुपात कर्मचारियों के बीच औद्योगिक असंतोष, यूरो डालर कर्जों पर ब्याज के भार, अन्य होटलों से प्रतिस्पर्धा आदि के कारण रहा था जबकि सी एल वी एच में यह कश्मीर घाटी में मौजूदा स्थिति के कारण रहा था। 31 मार्च 1995 को सी एल वी एच की संचित हानि 44.80 करोड़ रु. थी। कश्मीर घाटी में चालू स्थिति के कारण कम पर्यटक यातायात रहता है और होटल को मुख्यतया विभिन्न सरकारी विभागों, बैंकों, सीमा सुरक्षा बल आदि के कर्मचारियों द्वारा काफी कम टैरिफ पर लिया जाता है। होटल द्वारा अर्जित राजस्व कम होता है और यह न केवल कुल प्रचालन व्यय को पूरा करने के लिए कम रहता है बल्कि इससे स्टाफ की भी लागत पूरी नहीं होती। इसके अतिरिक्त होटल परियोजना के लिए लिए गए कर्जें बकाया पड़े हैं जिनपर भारी ब्याज लगता है। नागर विमानन मंत्रालय ने उस समय तक वित्तीय संस्था/बैंकों द्वारा ब्याज शास्तिक ब्याज और निर्णीत हर्जानों को माफ करने के लिए वित्त मंत्रालय से अनुशंसा की थी (अगस्त 1994) जब तक कि होटल लाभ अर्जन की स्थिति में न पहुँच जाए। तथापि अन्तिम निर्णय प्रतीक्षित है (अगस्त 1995)।

5.3 होटल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड के सृजन का मुख्य उद्देश्य अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तनों पर एयर इंडिया की आवश्यकताओं को पूरा करना था। एयर इंडिया द्वारा सेन्तूर होटलों को दिए गए कारबार के अध्ययन से निम्नलिखित का पता चलता है:

1990-91 1991-92 1992-93 1993-94 1994-95

निम्नलिखित द्वारा किया

गया कुल व्यय

एयर इंडिया

- बम्बई में 883 824 991 747.83 उ. न.

- नई दिल्ली में 755 860 1144 1277.79 उ. न.

हो का आ इ को कारबार

- बम्बई में 522 729 861 536.00 713

- नई दिल्ली में 255 464 656 850.00 800

एयर इंडिया के कुल

कारबार के प्रति

हो का आ इ के कारबार

की प्रतिशतता

- बम्बई में 59.1 88.5 86.9 71.7 उ. न.

- नई दिल्ली में 33.8 54.0 57.3 66.5 उ. न.

यद्यपि हो का आ इ पूर्ण रूप से एयर इंडिया के स्वामित्व में था, हो का आ इ के होटलों को एयर इंडिया द्वारा दिया गया कारबार दिल्ली में 34 प्रतिशत से 66 प्रतिशत तक और बम्बई में 59 प्रतिशत से 88 प्रतिशत तक था।

5.4 पिछले कई वर्षों में एयर इंडिया द्वारा दिए जाने वाले रुम टैरिफ की दरें अन्य सेगमेंट्स की तुलना में काफी कम रही हैं। हो का आ इ ने एयर इंडिया से एयर इंडिया के यात्रियों, कर्मियों और कर्मचारियों के लिए 1 अक्टूबर 1992 से सभी होटलों के लिए समान रूप से रुम टैरिफ को संशोधित करने का अनुरोध किया था जो इस प्रकार है:

सी एच बी ए , सी एच डी ए	1.10.91 से 30.9.92
और सी एच जे बी	तक लागू दरें
(रुपए)	
सिंगल रुम	900
डबल रुम	1200
	सी एच जे बी - 577.50 रु.
	सी एच डी ए - पैक्स के लिए 550 रु.
	कर्मीदल और कर्मचारियों के लिए
	580 रु.

उपरोक्त अनुरोध 1 अक्टूबर 1992 से प्रभावी रुम टैरिफ के संशोधन को ध्यान में रखते हुए किया गया था जो इस प्रकार है:

	सी एच बी ए	सी एच जे बी	सी एच डी ए
सिंगल रुम	1520	1720	1090

एयर इंडिया ने अंत में केवल जून 1993 में 770 रु. की दर अनुमोदित की थी जो सी एच जे बी के लिए सामान्य टैरिफ का मात्र 45% थी। पिछले कई वर्षों में (1989-90 से 1993-94 तक 540 रु., 550 रु., 555 रु., 577 रु., 770 रु.) एयर इंडिया द्वारा प्रस्तावित दर वृद्धि टैरिफ वृद्धि और अन्य खण्डों से औसत वसूली दर की तुलना में कम थी। ऐसा केवल अक्टूबर 1994 में हुआ था जबकि एयर इंडिया ने 1400 रु. तक पर्याप्त रूप से दरों में वृद्धि की थी परन्तु उस समय तक सामान्य टैरिफ भी बढ़कर 3300 रु. हो गया था।

इस प्रकार एयर इंडिया द्वारा कम्पनी को दिया गया कारबार ही केवल कम नहीं था परन्तु इसने भी इस कारबार के लिए सामान्य टैरिफ की तुलना में कम दरें अदा की थीं।

5.5 सेन्तूर होटल बम्बई एयरपोर्ट तथा जुहू बीच बम्बई में बम विस्फोट

12 मार्च 1993 को बम विस्फोटों, जो उस दिन बम्बई में हुए थे, के क्रम में दो बम विस्फोट हुए थे- उनमें से एक सी एच जे बी में तथा दूसरा सी एच बी ए पर हुआ। विस्फोट के परिणामस्वरूप सी एच जे बी में 13 कमरे और सी एच बी ए में 8 कमरे बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो गए थे। सी एच बी ए के दो कमरों को छोटी-मोटी क्षति हुई थी। पुनर्वास/पुनर्स्थापन से सम्बन्धित कार्य को पूरा कर लिया गया है।

कम्पनी ने पुनर्वास/पुनर्स्थापन कार्यों पर 144.34 लाख रु. खर्च किए थे जिसमें से इसने 108.26 लाख रु. का बीमा दावा प्राप्त किया था (अगस्त 1995)।

अध्याय 6

फ्लाइट केटरिंग यूनिटों का निष्पादन

6.1 दो फ्लाइट केटरिंग यूनिटें, शेफेयर फ्लाइट केटरिंग (सी एफ सी), बम्बई और शेफेयर फ्लाइट केटरिंग, दिल्ली कम्पनी द्वारा क्रमशः 1969 और 1970 से प्रचालित किए जा रहे थे और इन्हें बम्बई और दिल्ली से प्रचालित एयर इंडिया की उड़ानों के लिए खाने और पेयों की आपूर्ति तथा संभलाई सम्बन्धी आवश्यकता पूरी करनी थी। इन यूनिटों की परिसम्पत्तियां, जो पहले एयर इंडिया के स्वामित्व में थीं, एयर इंडिया द्वारा अप्रैल 1973 से कम्पनी को औपचारिक रूप से सौंप दी गयी थीं। इसके बाद इन यूनिटों ने एयर इंडिया के अलावा इंडियन एयरलाइन्स तथा एयर फ्रांस, लुफ्थांसा, सिंगापुर एयरलाइन्स, एरोफ्लोट आदि जैसी कुछ अन्तर्राष्ट्रीय एयरलाइनों की आवश्यकता पूरी करनी शुरू कर दी थी।

6.2 कम्पनी ने नयी अवस्थिति में इन दो यूनिटों की क्षमताओं के विस्तार के लिए जनवरी 1978 में एक परियोजना रिपोर्ट तैयार की थी जिसमें 1989-90 वर्ष तक सी एफ सी, बम्बई के मामले में प्रतिदिन 35179 खाना और सी एफ सी, दिल्ली के मामले में प्रतिदिन 22866 खाना की व्यवस्था करने का अनुमान लगाया गया था। अनुमानित पूंजीगत परिव्यय बम्बई के लिए 3 करोड़ रु. और दिल्ली के लिए 2.50 करोड़ रु. था जिसमें से 50 प्रतिशत को एयर इंडिया से इक्विटी और 50 प्रतिशत को दीर्घावधि ऋणों से पूरा किया जाना था। परियोजना रिपोर्ट में अप्रैल 1980 तक सुविधाओं को पूरा करने, प्रतिवर्ष 15 प्रतिशत की बिक्री वृद्धि और 30 प्रतिशत से अधिक के प्रतिफल की आंतरिक दर की परिकल्पना की गई थी।

बढ़ायी गई सुविधाएं 5.13 करोड़ रु. की लागत पर 1986 में बम्बई और 4.13 करोड़ रु. की लागत पर 1983 में दिल्ली में शुरू की गई थीं।

6.3 इन दोनों यूनिटों के कार्य की समीक्षा से पता चला कि उन्हें वर्षानुवर्ष भारी हानियां हो रही थीं जैसा नीचे दर्शाया गया है:

(लाख रु. में)

	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
सी एफ सी, बम्बई					
राजस्व	415.00	495.54	522.47	567.12	610.14
व्यय	491.00	563.14	654.81	684.78	740.71
परिचालन लाभ/हानि	(-) 94.00	(-) 67.59	(-) 132.34	(-) 117.66	(-) 130.67
ब्याज	68.00	85.22	106.03	166.84	115.39
मूल्यहास	36.00	36.12	36.07	36.15	36.04
निवल लाभ/हानि	(-) 180.00	(-) 189.93	(-) 274.44	(-) 320.65	(-) 282.00
पूर्वावधि समायोजन	(-) 33.00	(-) 3.41	(-) 3.34	(-) 1.06	(-) 16.84
समायोजन के बाद	(-) 213.00	(-) 192.34	(-) 277.98	(-) 321.71	(-) 298.04
निवल लाभ/हानि					
सी एफ सी, दिल्ली					
राजस्व	475.64	464.04	566.96	581.48	243.75
व्यय	629.95	652.63	759.79	732.81	502.64
परिचालन लाभ/हानि	(-) 154.21	(-) 188.59	(-) 192.33	(-) 151.33	(-) 338.89
ब्याज	72.79	102.42	119.32	174.81	199.83
मूल्यहास	21.01	20.93	16.73	15.00	15.08
निवल लाभ/हानि	(-) 248.01	(-) 311.94	(-) 328.38	(-) 341.14	(-) 553.80
पूर्वावधि समायोजन	(-) 27.06	11.90	22.07	5.49	(-) 0.90
समायोजन के बाद					
निवल लाभ/हानि	(-) 275.07	(-) 300.04	(-) 306.31	(-) 335.65	(-) 554.70

विस्तार (पहले वर्ष से ही लाभ के साथ) के बाद दस वर्ष की अवधि में सी एफ सी, बम्बई के लिए 29.56 करोड़ रु. और सी एफ सी, दिल्ली के लिए 16.79 करोड़ रु. को अनुमानित संचित पूर्व कर लाभ के प्रति मार्च 1995 के अंत तक संचित हानि सी एफ सी, बम्बई और सी एफ सी, दिल्ली के लिए क्रमशः 16.77 करोड़ रु. और 25.62 करोड़ रु. थी। यूनिटों को अपने विस्तार (सी एफ सी, बम्बई के मामले में 1988-89

के दौरान को छोड़कर) से लेकर परिचालन लागतों (अर्थात् मूल्यबास और ब्याज से पहले लागतें) की भी वसूली नहीं हो रही है।

6.4 यूनिटों की निरन्तर हानियों के लिए मुख्य कारण ये थे (i) भोजन की कम खपत और परिणामी रूप से क्षमता का कम उपयोग; और (ii) स्टाफ और ब्याज की अधिक लागतें। विस्तृत विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

(i) प्रतिष्ठापित क्षमता में कमी

जबकि विस्तार में निवेश द्वारा सृजन की जाने वाली परिकल्पित क्षमता प्रतिदिन 35179 खाना और प्रतिदिन 22866 खाना था वहीं वास्तविक प्रतिष्ठापित क्षमता बम्बई और दिल्ली के लिए क्रमशः प्रतिदिन 10,000 खाना और प्रतिदिन 7500 खाना थी हालांकि वास्तविक निवेश अनुमानित निवेश से काफी अधिक था। पूंजीगत लागतों और अन्य निश्चित/ अर्द्ध निश्चित लागतों में किसी तदनुरूपी कमी के बिना अनुमानों की तुलना में प्रतिष्ठापित क्षमता में कमी के परिणामस्वरूप अनुमानित लाभप्रदता घट गयी थी।

(ii) सृजित क्षमता का कम उपयोग

कम क्षमता सृजन के बावजूद कम्पनी बम्बई में सृजित क्षमता के मात्र तकरीबन 40 प्रतिशत और दिल्ली में मात्र तकरीबन 35 प्रतिशत का उपयोग कर सकी थी जिससे आगामी लाभप्रदता पर प्रभाव पड़ा था।

खाने की खपत में 15 प्रतिशत की अनुमानित दर पर वृद्धि नहीं हुई। बम्बई के मामले में 1994-95 में खाने में खपत दसवें वर्ष तक 128.40 लाख खाना के अनुमान के प्रति मात्र 12 लाख था और दिल्ली के मामले में खाने में खपत दसवें वर्ष तक 83.46 लाख खाना के अनुमान के प्रति 1994-95 में 5.71 लाख था। वास्तव में, बम्बई के मामले में खाने की खपत में धीरे-धीरे कमी आई थी।

(iii) ग्राहकों की हानि

मुख्य ग्राहक एयर इंडिया, जिसपर खर्च डालकर विस्तार किया गया था, ने सी एफ सी, बम्बई और दिल्ली से अपने सुधार में कमी की है। बम्बई से एयर इंडिया की फ्लाइटों की जून 1981 तक अनन्य रूप से सी एफ सी, बम्बई द्वारा आवश्यकता पूरी की जाती थी जिसके बाद 1993-94 में एयर इंडिया के कुल सुधारों के 65 प्रतिशत तक धीरे-धीरे कमी हुई थी। एयर इंडिया द्वारा खाने के प्रत्याशित खपत के प्रति वास्तविक सुधार में 1990-91 में 35.45% से 1994-95 में मात्र 21.72% तक कमी आई थी। इसी प्रकार सी एफ सी,

दिल्ली को 1989 तक निरपवाद रूप से एयर इंडिया की आवश्यकता पूरी करनी थी, जिसके बाद एयर इंडिया ने कारबार को फैलाने का निर्णय किया था और सी एफ सी, दिल्ली 1993-94 में एयर इंडिया के खाना सुधार के लगभग 45 प्रतिशत के लिए उत्तरदायी था। सी एफ सी, दिल्ली से कुल खाना सुधार के एयर इंडिया के हिस्से में भी 1990-91 में 54% से 1994-95 में 30% तक कमी आई थी। एयर इंडिया ने सी एफ सी से अपने सुधारों में इस आधार पर कमी कर दी है कि दिया गया खाना घटिया स्तर का था और अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार नहीं था। इसके अतिरिक्त हो का आ इ एयर इंडिया को प्रतिस्पर्धा दरें प्रस्तावित नहीं कर सका था।

(iv) अधिक स्टाफ लागतें

परियोजना रिपोर्ट में कुल लागतों के 20% के रूप में स्टाफ लागतों की परिकल्पना की गयी थी जो औद्योगिक मानकों के अनुसार था। तथापि वास्तविक स्टाफ लागतें पिछले कई वर्षों के दौरान कुल लागतों के 40 से 50 प्रतिशत के बीच थी। ऐसा मुख्यतया इसलिए हुआ क्योंकि स्टाफ की संख्या (और परिणामी रूप से स्टाफ की लागत) को सृजित बहुत कम क्षमता के अनुरूप समानुपातिक रूप से कम नहीं किया गया था। इसके बावजूद समयोपरि और नैमित्तिक कामगारों को लगाने के लिए भुगतानों में 1989-90 में 59.40 लाख रु. से 1993-94 में 104.80 लाख रु. तक बढ़ोतरी हुई थी।

(v) अधिक ऋण सेवा (हाई डेट सर्विसिंग)

निरन्तर हानियों के कारण ऋण पूंजी में वृद्धि होने और ऋणों की वापस अदायगी में चूक के कारण ऋणों पर ब्याज के भार में काफी वृद्धि हुई थी। जबकि दोनों यूनिटों के विस्तार के लिए परियोजना रिपोर्टों में ब्याज लागतों में धीरे-धीरे कमी की परिकल्पना की गयी थी, जो बम्बई के मामले में 1988-89 में 18.29 लाख रु. से 1989-90 में 1.41 लाख रु. तक हुई और दिल्ली के मामले में उसी अवधि के दौरान 15.23 लाख रु. से 1.71 लाख रु. तक रही वहीं 1994-95 में वास्तविक ब्याज लागतें सी एफ सी, बम्बई के लिए 115.39 लाख रु. और सी एफ सी, दिल्ली के लिए 199.83 लाख रु. थीं।

6.5 उपरोक्त से यह स्पष्ट होता है कि निम्नलिखित कार्यकरने की आवश्यकता है:

- (i) सुविधाओं और प्रचालनों के पुनर्स्थापन के लिए एक पुनर्वास योजना तैयार करना;
- (ii) विक्रयोन्मुख परिवर्तन और ग्राहक को बदलना
- (iii) कोटि सुधार ; और

(iv) अतिरिक्त लागतों में कमी करना ताकि कम से कम प्रचालन लागतों की पूरी वसूली की जा सके।

6.6 प्रबन्धन ने स्वीकार किया (सितम्बर 1995) कि फ्लाइट किचन क्षमता के अनुसार कार्य नहीं कर रहा था तथा हानियां होने का वह मुख्य कारण था। प्रबन्धन ने आगे बताया कि फ्लाइट किचन को स्थापित करने का उद्देश्य एयर इंडिया फ्लाइटों की समस्त आवश्यकता पूरी करना था परन्तु बाजार में प्रतिस्पर्धा के आविर्भाव, जिसमें उत्तरोत्तर वृद्धि हुई, के कारण एयर इंडिया ने अस्थायी निविदाएं मांगी और उन अन्य प्रबन्धकों, जिन्होंने निम्नतम दरें उद्धृत की थीं, को ठेके दिए। वही निम्नतम दरें शेफेयर को दी गईं जो कि किफायती नहीं थीं।

प्रबन्धन ने आगे बताया कि हानियों के परिणामस्वरूप निधियों का अभाव रहा जिसके कारण शेफेयर सुविधाओं का उचित रखरखाव, अनुरक्षण और उनका उन्नयन नहीं किया जा सका। प्रबन्धन ने सूचित किया (सितम्बर 1995) कि दोनों फ्लाइट किचन के लिए एक व्यापक पुनर्वास योजना तैयार की जाएगी।

अध्याय 7
वित्तीय निष्पादन

7.1 पिछले पांच वर्षों के दौरान कम्पनी की वित्तीय स्थिति इस प्रकार थी:

		(लाख रु. में)				
		1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
देयताएं						
क)	प्रदत्त पूंजी	4060.00	4060.00	4060.00	4060.00	4060.00
ख)	आरक्षितियां और बेशी					
i)	मुक्त आरक्षितियां और बेशी	-	-	-	-	-
ii)	प्रतिबद्ध आरक्षितियां	39.41	33.57	14.18	14.18	19.19
ग)	निम्नलिखित से उधार					
i)	भारत सरकार					
ii)	अन्य					
	दीर्घावधि ऋण	6789.07	7863.10	4806.48	4773.80	3467.80
	अल्पावधि ऋण	-	-	1735.15	1634.28	1782.69
	सार्वजनिक जमा	-	-	-	-	-
	उपचित और बंद ब्याज			2421.00	3557.12	3590.31
घ)	चालू देयताएं और प्रावधान					
i)	विविध लेनदार	448.76	499.01	618.03	633.95	738.13
ii)	अन्य देयताएं और प्रावधान	1862.69	2162.71	2306.09	2661.94	2707.93
	जोड़	13199.93	14618.39	15960.93	17335.27	16366.05
परिसम्पत्तियां						
ड.)	सकल ब्लाक	9207.01	9578.39	9622.31	9608.26	9683.92
च)	घटाएं: संचयी मूल्यहास	2900.04	3279.13	3690.09	4062.40	4432.37
छ)	निवल ब्लाक	6306.97	6299.26	5932.22	5545.86	5251.55
ज)	चालू पूंजी	100.38	61.99	61.79	61.89	54.23
झ)	निवेश	97.42	97.42	97.38	97.13	96.68

अ)	चालू परिसम्पत्तियां, ऋण एवं अग्रिम					
i)	माल सूची	268.18	288.41	315.65	329.28	387.69
ii)	विविध देनदार	625.95	484.45	535.66	956.13	957.66
iii)	नकदी और बैंक शेष	105.92	243.07	295.80	723.12	226.25
iv)	ऋण एवं अग्रिम	822.97	883.58	1046.88	1173.33	1402.54
ट)	बट्टे खाते न डाला गया विविध व्यय	9.38	16.19	67.92	97.15	85.68
ठ)	संचयी हानियां	4862.76	6244.02	7607.63	8351.38	7903.77
	जोड़	13199.93	14618.39	15960.93	17335.27	16366.05
ड)	कार्यचालन पूंजी (अ-घ)	(488.43)	(762.21)	(730.13)	(114.03)	(471.92)
द)	नियोजित पूंजी (ड+अ-घ)	5818.54	5537.05	5202.09	5431.83	4779.63
ण)	निवल मूल्य	(812.14)	(2200.21)	(3615.55)	(4388.53)	(3929.45)
	(क+ख (i))-(ट+ठ)					

कम्पनी के निवल मूल्य में कई वर्षों में कम्पनी द्वारा उठायी गई हानियों के कारण 1990-91 में (-) 812.14 लाख रु. से मार्च 1995 के अन्त तक (-) 3929.45 लाख रु. तक कमी आई है। 4060 लाख रु. की प्रदत्त पूंजी 31 मार्च 1995 को 7903.77 लाख रु. की संचयी हानियों द्वारा पूर्णरूप से अवक्षरित हो गई है।

7.2. कार्यचालन परिणाम और लागत विश्लेषण

कम्पनी के कार्यचालन परिणाम और पिछले पांच वर्षों के लिए लागतों के विभिन्न घटकों का विश्लेषण नीचे दिया गया है:

(लाख रु.में)

	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
कुल राजस्व	4248.87	4589.45	5336.19	6316.45	8418.68
कुल व्यय	5413.69	5767.83	6679.18	7135.58	7901.39
लाभ/हानि(-)	(-) 1164.82	(-) 1178.38	(-) 1342.99	(-) 819.13	517.29
लागतों का ब्यौरा:					
i) खाद्य एवं पेय लागत	725.75	809.76	882.13	902.96	882.52
ii) स्टाफ लागत	1483.55	1661.65	2065.93	2161.41	2413.56
iii) ब्याज अन्य वित्तीय	1278.70	1503.13	1668.56	1779.62	1834.79
प्रभार और मूल्यहास					
iv) अन्य लागतें	1925.69	1793.29	2062.56	2291.59	2770.52
जोड़	5413.69	5767.83	6679.18	7135.58	7901.39
v) कुल लागत के प्रति	13.41	14.04	13.21	12.65	11.17
एफ बी लागत की					
प्रतिशतता					
vi) कुल लागतों के	27.40	28.81	30.93	30.29	30.55
प्रति स्टाफ लागत					
की प्रतिशतता					
vii) कुल लागतों के प्रति	23.62	26.06	24.98	24.94	23.22
ब्याज, अन्य वित्तीय					
प्रभारों और मूल्यहास					
की प्रतिशतता					
viii) कुल लागतों के प्रति	35.57	31.09	30.88	32.12	35.06
अन्य लागतों की					
प्रतिशतता					

1994-95 के दौरान कम्पनी की स्थिति में परिवर्तन आया और इसने 517.29 लाख रु. का लाभ अर्जित किया। यह मुख्यतया पिछले वर्ष में 33 प्रतिशत की राजस्व वृद्धि के कारण हुआ। यह वृद्धि औसत

कमरा वसूली दर में सुधार और तीन यूनिटों अर्थात् सेन्तूर होटल, बम्बई एयरपोर्ट, सेन्तूर होटल जुहू बीच, बम्बई और सेन्तूर होटल, दिल्ली एयरपोर्ट में अधिक अधिभोग के कारण रही थी। इसकी अन्य यूनिटों अर्थात् सेन्तूर लेक व्यू होटल, श्रीनगर और बम्बई तथा दिल्ली की दो फ्लाइट किचन में निरन्तर हानियां होती रही थीं।

उपरोक्त से यह पता चलता है कि कुल राजस्व के 60 प्रतिशत (65.01%, 68.95%, 69.98%, 62.39%) से अधिक का स्टाफ लागत, ब्याज और अन्य वित्तीय प्रभारों और समीक्षाधीन प्रथम चार वर्षों के दौरान मूल्यहास के लिए उपयोग किया गया था। तथापि 1994-95 के दौरान राजस्व में पर्याप्त वृद्धि के परिणामस्वरूप कुल राजस्व के प्रति ऐसी लागतों की प्रतिशतता में 50.46% तक कमी आई थीं। पुनः स्टाफ लागत, ब्याज और वित्तीय प्रभार और मूल्यहास समीक्षाधीन सभी पांच वर्षों के दौरान कुल व्यय का 50 प्रतिशत बनते थे।

अध्याय 8

जनशक्ति

8.1 कम्पनी की कुल जनशक्ति 31 मार्च 1995 के अंत तक 3879 थी जिसमें 640 अधिकारी और 3239 कर्मचारी थे। 1994-95 वर्ष के दौरान कुल वेतन बिल 2413.56 लाख रु. था जो होटलों और फ्लाइट किचन (दुकानों और कार्यालयों की लाइसेंस फीस तथा पेट्रोल और सहायक उत्पादों की बिक्री सहित) से प्राप्त राजस्व का 29.40 प्रतिशत बनता था।

8.2 परियोजना रिपोर्ट में किए गए अनुमानों की तुलना में दो फ्लाइट किचन के मामले में प्रति कर्मचारी खाने की खपत इस प्रकार थी:

	सी एफ सी, बम्बई		सी एफ सी, दिल्ली	
	1989-90 के लिए परियोजना रिपोर्ट के अनुसार	1994-95 के लिए वास्तविक आंकड़े	1989-90 के लिए परियोजना रिपोर्ट के अनुसार	1994-95 के लिए वास्तविक आंकड़े
खपत किए गए खानों की संख्या (लाख में)	128.40	12.00	83.46	5.71
कर्मचारियों की संख्या	780	420	620	548
प्रति कर्मचारी खपत किए गए खानों की संख्या	16462	2857	13461	1042

परियोजना रिपोर्ट में 1989-90 के लिए प्रति कर्मचारी निर्दिष्ट उत्पादन के आधार पर सी एफ सी, बम्बई और सी एफ सी, दिल्ली के लिए वास्तविक उत्पादन से मात्र क्रमशः 73 और 43 की जनशक्ति के नियोजन का औचित्य प्रमाणित हुआ और फलस्वरूप क्रमशः 475% और 1174% तक अतिरिक्त जनशक्ति रही थी।

(रमेश चन्द्र)

(रमेश चन्द्र)

नई दिल्ली

27 DEC 1995

दिनांक :

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

एवं अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित

सि. जि. सोमैया

(सि. जि. सोमैया)

नई दिल्ली

दिनांक :

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

02 JAN 1996

