लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०११ - २०१२ च्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालामधील गृह (बंदरे) विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१) यावरील

चौतिसावा अहवाल



(हा अहवाल विधानसभा / विधानपरिषद सभागृहास
दिनांक मार्च २०१८ रोजी सादर करण्यात आला.)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई/नागपूर.
फेब्रुवारी/मार्च २०१८

एचबी ३१२२-१

लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०११ - २०१२ चा सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालामधील गृह (बंदरे) विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१) यावरील

चौतिसावा अहवाल

लोकलेखा समिती
२०१७-२०१८

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(५) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(७) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

(१०) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(११) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(१२) श्री. सुरेश ऊर्फ बाळुभाऊ धानोरकर, वि.स.स.

(१३) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

(१४) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

(१५) श्री. सत्यजीत पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(१६) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१७) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(१८) श्री. दिलीप वळसे-पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(२०) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(२१) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(२२) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

(*२३) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.

(२३अ) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(२४) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

(२५) श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

निमंत्रित :

(२६) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

सदरहू समिती दिनांक २४ ऑगस्ट २०१७ रोजी विधानसभा व दिनांक ६ सप्टेंबर २०१७ रोजी विधानपरिषद सदस्यांच्या नामनिर्देशनाद्वारे गठीत करण्यात आली.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव.

(२) श्री. यु. के. चव्हाण, सचिव (EM).

(३) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव.

(४) श्री. अ. चा. कोल्हे, उप सचिव तथा नि.अ.

(५) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

(६) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी.

(७) श्री. रवींद्र मेस्त्री, कक्ष अधिकारी.

* श्री. हेमंत टकले, वि.प.स. यांनी आपल्या समिती सदस्य पदाचा राजीनामा दिल्याने रिक्त झालेल्या जागेवर श्री. विक्रम काळे, वि.प.स. यांची मा. सभापती, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांनी दिनांक १९ डिसेंबर २०१७ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.

लोकलेखा समिती
२०१५-२०१६

समिती प्रमुख :

(१) **श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.**

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(४) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(५) श्री. हरिभाऊ जावळे, वि.स.स.

(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(७) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) डॉ.अनिल बोंडे, वि.स.स.

(१०) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(११) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(१२) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

(१३) श्री. सत्यजीत पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(१४) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(१५) श्री. सुरेश गोरे, वि.स.स.

(१६) श्री. कालिदास कोळंबकर, वि.स.स.

(१७) श्री. वसंतराव चव्हाण, वि.स.स.

(१८) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(२०) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.

(२१) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

(*२२) श्री. सुनिल तटकरे, वि.प.स.

(२३) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

(**२४) श्री. माणिकराव ठाकरे, वि.प.स.

(२४)(अ) श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

(२५) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

सदरहू समिती दिनांक १ मे २०१५ रोजी विधानसभा व दिनांक २१ मे २०१५ रोजी विधानपरिषद सदस्यांच्या नामनिर्देशनाद्वारे गठीत करण्यात आली.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव.

(२) श्री. यु. के. चव्हाण, सचिव (EM).

(३) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव.

(४) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

(५) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी.

(६) श्री. रवींद्र मेस्त्री, कक्ष अधिकारी.

* श्री. सुनिल तटकरे, वि.प.स. यांनी दिनांक २८ सप्टेंबर २०१६ रोजी समिती सदस्यत्वाचा राजीनामा दिलेला असल्यामुळे सदर जागा रिक्त आहे.

** श्री. माणिकराव ठाकरे , वि.प.स. यांची दिनांक ५ ऑगस्ट २०१६ रोजी उप सभापती , विधानपरिषद पदी निवड झाल्यामुळे रिक्त झालेल्या जागेवर श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स. यांची मा.सभापती, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांनी दिनांक ३१ ऑगस्ट २०१६ रोजी समिती सदस्य म्हूणन नामनियुक्ती केली.

प्रस्तावना

मी, लोकलेखा समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अहवाल सादर करण्याचा अधिकार दिल्यावरून भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०११ - २०१२ च्या **सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालामधील गृह (बंदरे) विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१)** यावर विचार करून लोकलेखा समितीचा चौतिसावा अहवाल सादर करीत आहे.

समितीने दिनांक १५ मे, ५ व २८ जून, १३, १८, १९, २५ व २६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग व इतर विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष विधानभवन, मुंबई येथे घेण्यात आली.

प्रधान महालेखाकार, लेखापरीक्षा-एक महाराष्ट्र, मुंबई तसेच महालेखाकार, लेखापरीक्षा-दोन महाराष्ट्र नागपूर हे समितीच्या निमंत्रणावरुन बैठकींना उपस्थित होते. त्यांनी समितीला केलेल्या बहुमोल मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांची अत्यंत आभारी आहे.

तसेच प्रधान सचिव, वित्त विभाग (लेखा व कोषागारे) यांनी समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला दिलेल्या सहकार्याबद्दल आणि संबंधित विभागाच्या सचिवांनी समितीसमोर साक्ष देऊन समितीला सहकार्य केले त्याबद्दल समिती त्यांचे देखील आभारी आहे.

समितीच्या बैठकीच्या कामकाजाचे कार्यवृत्त स्वतंत्ररित्या ठेवण्यात आले असून तो अहवालाचा भाग आहे. बैठकीच्या कामकाजाच्या अनुषंगाने विभागाकडून प्राप्त झालेली आश्वासित माहिती व परिपत्रके परिशिष्ट " अ " मध्ये देण्यात आलेली आहेत. समितीच्या झालेल्या बैठकांचे संक्षिप्त कार्यवृत्त परिशिष्ट " ब " मध्ये देण्यात आलेले आहे.

समितीने दिनांक ६ व ८ मार्च, २०१८ रोजीच्या बैठकीत प्रारुप अहवाल विचारात घेतला व त्यातील शिफारशीवर सुधारणा सुचवून प्रारुप अहवालाला मान्यता दिली.

विधान भवन,
मुंबई/नागपूर,
दिनांक ८ मार्च २०१८.

गोपालदास अग्रवाल,
समिती प्रमुख,
लोकलेखा समिती.

अनुक्रमणिका

अ. क्र.	विभाग व तपशील	पृष्ठ क्रमांक
(१)	(२)	(३)
	प्रस्तावना	
(१)	गृह (बंदरे) विभाग महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे कामकाज (परिच्छेद क्र. २.१)	१

सन २०११-१२ सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवाल

गृह (बंदरे व परिवहन) विभाग

१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्रमांक २.१ " महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे कामकाज " यासंदर्भात महालेखाकारांनी खालील अभिप्राय व्यक्त केले आहेत.

१.१ परिच्छेद क्र. २.१.१ प्रस्तावना -

महाराष्ट्राचा कोकण किनारा म्हणून प्रसिद्ध असलेल्या मुंबई उपनगर, रायगड, रत्नागिरी, सिंधुदूर्ग आणि ठाणे या पाच सागरतटीय जिल्ह्यांना समाविष्ट करणाऱ्या उत्तरेला डहाणू ते दक्षिणेला किरणपाणी पर्यंत पसरलेल्या ४८ लघु बंदरांच्या सिमेसह ७२० कि.मी. चा समुद्रकिनारा महाराष्ट्र राज्याला लाभला आहे. ४८ लघु बंदरांपैकी ११ बंदरे मालाची वाहतूक करतात, सहा बंदरे मोठ्या प्रमाणावर प्रवाशांच्या वाहतुकीसाठी आहे. २४ बंदरांच्या सीमेअंतर्गत मासेमारी चालते तर सात बंदरे वाळू साठवणूकीकरिता वापरली जातात. या व्यतिरिक्त देशांतर्गत जलवाहतुकीच्या संभाव्य विकासाची मोठी संधी उपलब्ध करून देणाऱ्या ३५ नौकानयन योग्य नद्या व खाड्या आहेत. समुद्र किनाऱ्यावर उद्योगांची वाढती संख्या लक्षात घेता राज्यातील बंदरांचा विकास होणे अतिशय महत्वाचे असून त्यामुळे रस्तावाहतुकवरील ताण कमी होऊन स्वस्त प्रवासाचा पर्याय उपलब्ध होईल. भारतातील प्रमुख बंदरांचा विकास प्रमुख बंदरांच्या विश्वस्त मंडळाकडून करून घ्यायची जबाबदारी केंद्रशासनावर असून लघु बंदरांचा विकास संबंधित राज्यांच्या मेरीटाईम बोर्डमार्फत होतो. सप्टेंबर, १९९६ पर्यंत बंदराच्या विकासाचे कामकाज महाराष्ट्र शासनाच्या बंदर विभागाकडून मुख्य बंदर अधिकारी यांच्या अधिपत्याखाली होत होते.

लघु बंदरांच्या विकासात आणि प्रशासनात अधिक लवचिकता आणण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (MMB) ची स्थापना स्वायत्त संस्था म्हणून पुढील उद्दिष्टांसाठी केली (ऑक्टोबर १९९६).

- आर्थिक कार्यक्रमांना गती देण्यासाठी बंदरांचा विकास करून मालवाहतुकीला प्रोत्साहन देणे.
- बंदरांचे प्रशासन आणि देखभाल, वाहतूक नियंत्रण व वेळोवेळी वाहतूक दर सुचीत सुधारणा करण्यासाठी व जहाजांना परवाने देण्यासाठी मेरीटाईम कायदा व नियमांची अंमलबजावणी करणे.
- राज्यांतर्गत जलाशयांत माल आणि प्रवासी वाहतुकीला चालना देण्यासाठी राज्यांतर्गत जलवाहतुकीचा विकास करणे आणि
- समुद्र किनाऱ्याचे हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण आणि इतर संबंधित संशोधन करून आणि अत्याधुनिक सर्वेक्षण साधने, आरमार, नौकानयन सहाय्यक साधने प्राप्त करून बंदरांची कार्यक्षमता वाढविणे.

वर्ष २००७-०८ दरम्यान MMB ने ११.६० दशलक्ष मे.टन मालाची हाताळणी केली होती जी वर्ष २०११-१२ मध्ये हळूहळू वाढत जाऊन १९.९० दशलक्ष मे.टन झाली.

१.२ परिच्छेद क्र. २.१.२ संस्थात्मक रचना -

प्रधान सचिव (वाहतूक आणि बंदरे) गृह विभाग हे शासन स्तरावर MMB चे प्रशासकीय प्रमुख आहेत. मंडळाच्या सभासदांमध्ये अध्यक्ष म्हणून मंत्री (बंदरे) उपाध्यक्ष म्हणून राज्यमंत्री (बंदरे), सदस्य सचिव म्हणून मुख्य कार्यकारी अधिकारी, MMB CEO, तीन विभागांचे सचिव म्हणजे परिवहन व बंदरे, उद्योग आणि वित्त आणि नौदलाचे प्रतिनिधी सदस्य म्हणून, याबरोबरच शासनाने नियुक्त केलेले सहा इतर अशासकीय सदस्य यांचा समावेश असतो. MMB चे दैनंदिन प्रशासकीय नियंत्रण व कामकाजाचे व्यवस्थापन मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांचेकडून केली जाते, त्यांना मुंबई स्थित मुख्य बंदर अधिकारी, हायड्रोग्राफर आणि मरीन अभियंता (ME) यांचे सहाय्य लाभते. मुंबई उपनगर, ठाणे, रायगड, रत्नागिरी आणि सिंधुदूर्ग जिल्ह्यांमध्ये पाच विभागीय बंदर कार्यालये असून मुख्य बंदर अधिकाऱ्यांच्या नियंत्रणाखाली विभागीय बंदर अधिकारी या कार्यालयांचे प्रमुख असतात.

१.३ परिच्छेद क्र. २.१.३ लेखापरीक्षणाची व्याप्ती आणि कार्यपद्धती—

२००७-०८ ते २०११-१२ या कालावधीचे संपादणूक लेखापरिक्षण फेब्रुवारी २०१२ ते ऑगस्ट २०१२ या कालावधीत करण्यात आले. याकरिता MMB, हायड्रोग्राफर, मरीन इंजिनियर आणि सर्व पाच विभागीय बंदर कार्यालयांच्या अभिलेख्यांची चाचणी तपासणी करण्यात आली होती. वीस बंदरांची (प्रत्येक विभागीय कार्यालयाच्या अधिपत्याखालील चार बंदरे) निवड पुन:स्थापना तंत्र न वापरता सर्वसाधारण स्वैर नमुना तंत्राद्वारे करण्यात आली. महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या कार्यालयातील अभिलेख्यांच्या छाननीद्वारे निवडक बंदरांच्या व जेटींच्या विकास आणि कामकाजाशी संबंधित पर्यावरणविषयक बाबींचीदेखील तपासणी करण्यात आली. प्रधान सचिव (वाहतूक आणि बंदरे), गृहखाते यांच्याबरोबर लेखापरीक्षणाची उद्दिष्टये आणि संपादणूक लेखापरीक्षणाकरीता अंगिकृत निकषसंबंधी २४ एप्रिल २०१२ रोजी झालेल्या प्रवेश परिषदेत चर्चा करण्यात आली. पाच डिसेंबर, २०१२ रोजी प्रधान सचिव, (वाहतूक व बंदरे), गृह खाते यांच्याबरोबर निर्गम परिषद घेण्यात आली.

१.४ परिच्छेद क्र. २.१.४ लेखापरीक्षणाची उद्दिष्टये-

खालील बाबींची तपासणी करणे ही संपादणूक लेखापरीक्षणाची उद्दिष्टये होती.

- राज्याच्या समुद्र किनाऱ्यावरील सुप्त साधनसंपत्ती उपयोगात आणण्यासाठी काही दिर्घ मुदतीची उद्दिष्टे ठरवली आहेत का आणि ही उद्दिष्टये साध्य करण्यासाठीच्या उपाययोजनेची गुणकारीता तपासणे.
- बंदराचा विकास, बहुउद्देशिय जेटी/कॅप्टिव्ह (बंदिस्त) जेटी, जहाजतळ आणि अंतर्देशिय जलवाहतूक यांसारख्या पायाभूत सुविधांच्या प्रकल्पांचे कार्यान्वयन मार्गदर्शक तत्वानुसार झाले होते.
- हायड्रोग्राफी, गाळ उपसणे, जहाजांची नोंदणी आणि सर्वेक्षण अशा MMB ने देण्याच्या सेवा पुरेशा होत्या आणि MMB अंमलबजावणी करीत असलेल्या विविध अधिनियमांत अधोरेखित केल्याप्रमाणे होत्या.
- वेगवेगळ्या शुल्कांद्ववारे जमा केलेला महसूल विहित दरानुसार होता.
- MMB कडे उपलब्ध असलेल्या निधीचा प्रभाविपणे वापर केला होता.
- केंद्र शासन/महाराष्ट्र शासनाने निर्गमित केलेल्या पर्यावरणविषयक प्रमुख बाबी विचारात घेतल्या होत्या आणि
- प्रकल्पांवर देखरेख करणारी योग्य यंत्रणा प्रमाणकानुसार होती.

१.५ परिच्छेद क्र. २.१.५ लेखापरीक्षणाचे निकष -

लेखापरीक्षणासाठी स्वीकारण्यात आलेले निकष खालील दस्तावेजावरून निश्चित केले होते :—

- वेळोवेळी सुधारित केलेले महाराष्ट्र शासनाचे वर्ष १९९६ चे बंदर धोरण.
- वेळोवेळी महाराष्ट्र शासनाने निर्गमित केलेले संबंधित आदेश.
- महाराष्ट्र शासनाने मालाच्या चढ उताराकरिता तसेच वाहतुककरिता निर्गमित केलेले दरपत्रक आणि
- भारतीय बंदरे अधिनियम, १९०८, एमएमबी अधिनियम, १९९६, अंतर्देशिय जल जहाज अधिनियम, १८८५, १९५८ चा मर्चन्ट शिपिंग ॲक्ट आणि १९८१ चा महाराष्ट्र मरीन फिशिंग रेग्युलेशन ॲक्ट.

१.६ परिच्छेद क्र. २.१.६.१ बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीच्या योजना तयार केल्या नाहीत :-

विविध बंदरांमधील अपुऱ्या सोयी सुविधांचा विचार करून महाराष्ट्र शासनाच्या गृह खात्याने सार्वजनिक खाजगी सहभागाव्दारे (PPP) बंदरांचा विकास करण्याचा धोरणात्मक निर्णय घेतला (मार्च-१९९६). ऑक्टोबर-१९९६ मध्ये अनेकविध वापरासाठी बंदरे, कॅप्टीव्ह जेट्टी आणि बहुउद्देशिय जेट्टी यांच्या विकासाचे त्रिसूत्री धोरण अंगिकारुन बंदरांच्या विकासासाठी MMB ची स्थापना केली. परंतु बंदरांनी स्वयंपूर्ण होऊन भविष्यात साध्य करावयाच्या उद्दिष्टांची निश्चिती व उद्दिष्टपूर्तीसाठी आखण्याचे धोरण ठरविणे आणि राज्यातील बंदरांच्या विकासासाठीच्या धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी कृती आराखडा तयार करणे यासाठी MMB ने कोणतीही सर्वंकष योजना दूरदृष्टीने आखलेली नसल्याचे लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले. महाराष्ट्र शासनाच्या उद्योग विभागानेसुद्धा राज्यांमध्ये उद्योग प्रस्थापित करण्यासाठी अनुकूल वातावरण निर्माण करण्यासाठी आंतरराष्ट्रीय दर्जानुसार जेट्टी आणि बंदरांचा विकास करण्याकरिता सर्वोत्कृष्ट योजना MMB ने करावी, असे ठरविले (ऑक्टोबर-२००७). जून-२००८ मध्ये MMB ने सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्यासाठी प्राथमिक कामाला सुरुवात केली. वारा/लाटा यांची स्थिती, भूपृष्ठाखालची जमीन, भौगोलिक स्थिती, मालकी, संपर्कस्थिती या सर्वांचा अभ्यास करून अंतिम निर्णय घेणे अपेक्षित होते. परंतु, सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्याचे काम पूर्ण करण्यात आले नाही.

MMB ने नमूद केले की, (डिसेंबर-२०१२) सर्वंकष अभ्यासावर आधारित (१९९६) बंदर विकासासाठी ७ स्थळांची निवड करण्यात आली होती आणि २००० मध्ये RITES व्दारा पुढील अभ्यास करण्यात आला होता. पुढे असेही नमूद करण्यात आले की, भौगोलिक प्रदेशात फारसे बदल न झाल्याने दरवर्षी केलेल्या अभ्यासातून नवीन निष्कर्ष निघाले नसते. परिणामी, सर्वोत्कृष्ट योजना नव्याने तयार करण्याचे काम हाती घेण्यात आले नाही आणि या बाबी प्रत्येक प्रकरणनिहाय हाताळल्या गेल्या.

हे उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते कारण, सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्याचे काम उद्योग विभागाच्या शिफारशीनुसार वर्ष २००८ मध्ये MMB ने सुरू केले होते आणि त्यासाठी मे. डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा.लि. या कंपनीला नियुक्त करून बंदर विकासाच्या MMB च्या हद्दीत प्रकल्पांसाठी जागा निश्चित करून आणि संभाव्य PPP प्रकल्पांना अग्रक्रम देण्याची जबाबदारी सोपविली होती. परंतु, खाली चर्चा केल्याप्रमाणे यात अपयश आले.

ज्ञापन :

१.७ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मे. कन्सल्टिंग इंजिनिअरिंग सर्व्हिसेस इंडिया प्रा. लि. यांनी सन १९९६ मध्ये आणि मे. राईटस् यांनी सन २००० मध्ये महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीच्या केलेल्या अभ्यासांती, बंदर विकासासाठी ७ ठिकाणे निश्चित करण्यात आली होती. त्याचाच परिणाम म्हणून रायगड जिल्हात दिघी व रेवस-आवरे, रत्नागिरी जिल्ह्यात धामणखोल-जयगड व लावगण-जयगड (आंग्रे) आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात विजयदुर्ग व रेडी ह्या सहा बंदरांच्या विकासासाठी खाजगी विकासकांशी सवलत करारनामे स्वाक्षांकित करण्यात आलेले आहेत. ह्या सहा बंदर प्रकल्पांपैकी, तीन प्रकल्प कार्यान्वित झाले आहेत. उर्वरित प्रकल्प सुद्धा येत्या काही कालावधीत मार्गी लागणार आहेत.

असे निदर्शनास आणून देण्यात येते की, हे प्रकल्प संपूर्ण किनारपट्टीवर (उत्तर ते दक्षिण असा विचार करता) विखुरलेले आहेत आणि ह्या प्रकल्पांच्या ठिकाणांदरम्यान किनारपट्टीवर विविध बंदर हद्दींत माल हाताळणीसाठी कॅप्टीव्ह व बहुउद्देशिय जेट्टीसुद्धा कार्यान्वित आहेत. ह्या जेट्टयांच्या माध्यमातून लक्षणीय प्रमाणात माल हाताळण्यात येत आहे.

वर म्हटल्याप्रमाणे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने खाजगी विकासकांशी बंदर विकासासाठी ५० वर्षांचे सवलत करारनामे स्वाक्षांकित केलेले आहेत. कालांतराने ह्या बंदर प्रकल्पांमधील धक्क्यांची संख्या हळूहळू वाढविण्यात येईल व त्याद्वारे राज्याची भविष्यातील माल हाताळणीची गरज भागविता येईल.

किनारपट्टीच्या भौगोलिक क्षेत्राची मर्यादा लक्षात घेता, एकमेकांपासून जवळ-जवळ अंतरावर बंदर/जेट्टी निर्माण करणे हे आर्थिकदृष्ट्या किफायतशीर ठरणारे नाही. किंबहुना, कोणीही बंदर व्यावसायिक एखाद्या ठिकाणाहून मालहाताळणीची किमान हमी असल्याशिवाय बंदर/जेट्टी प्रकल्पात गुंतवणूक करण्याची जोखीम पत्करणार नाही.

बंदर विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्याबाबत प्रस्तुतच्या लेखापरीक्षण अहवालात देण्यात आलेला भर योग्य असल्याचे या कार्यालयाचे मत आहे. तथापि, येथे पुन्हा नमूद करण्यात येते की, सद्य:स्थितीत महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर होत असलेला बंदरांचा विकास हा यापूर्वी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने तयार केलेल्या सर्वोत्कृष्ट योजनांचे फलित आहे. रत्नागिरी जिल्ह्याच्या दक्षिणेपासून ते सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील तेरेखोल पर्यंतच्या समुद्रकिनारपट्टीवरील नवीन बंदर विकासासाठी सुयोग्य ठिकाणे निश्चित करण्यासाठी व त्याचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्याची सल्लागाराची नियुक्ती करण्याचे प्रस्तावित आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत :—

रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात नवीन बंदर विकासाच्या संधी शोधण्यासाठी सल्लागाराची नियुक्ती करण्यात आली आहे का ?

जेएसडब्ल्यू जयगड आणि अर्नेस्ट ग्रुप हे अनुक्रमे रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात पीपीपी तत्त्वावर दोन बंदरे विकसित करीत असतांनादेखील रत्नागिरीच्या दक्षिणेस सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील तेरेखोलपर्यंतच्या समुद्रकिनारपट्टीवर आणखी नवीन बंदरे विकसित करण्यासाठी क्षमता आहे, हे कसे ठरविण्यात आले ? याबाबत लोकलेखा समितीला सादर करावयाच्या उत्तरात समावेश करण्यात यावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

होय.

रत्नागिरी व सिंधुदूर्ग जिल्ह्यातील बंदराच्या विकासाकरिता मेसर्स होवे इंजिनिअर्स प्रा.लि. या सल्लागार संस्थेची नियुक्ती करण्यांत आली असून त्यांनी रत्नागिरी ते तेरेखोल (जि. सिंधदुर्ग) या किनारपट्टीची सखोल पाहणी/ अभ्यास करून बंदर विकासाकरिता (१) भंडारवाडी, ता.जिल्हा रत्नागिरी व (२) पडवणे, ता. देवगड जि. सिंधुदुर्ग ही दोन ठिकाणे सुचविली असून, सदर ठिकाणी तांत्रिक अन्वेषणे/अभ्यास करणे तसेच तांत्रिक व सुसाध्यता अहवाल तयार करण्याची कार्यवाही चालू आहे. वरील दोन ठिकाणे सुचवितांना सल्लागारांनी उपलब्ध वॉटरफ्रन्ट, बॅक-अप क्षेत्र, पाण्याची खोली, नजीकच्या राष्ट्रीय महामार्ग व राज्य महामार्गापासूनचे अंतर, रेल्वेमार्गापासूनचे अंतर, पर्यावरणविषयक बाबी, पुनर्वसनविषयक बाबी हे निकष विचारात घेतले आहेत.

मे. होवे इंजिनिअर्स या सल्लागार संस्थेने ट्रॅफिक स्टडी करून त्या आधारे बंदर विकासासाठी भंडारवाडी आणि पडवणे ही दोन ठिकाणे सुचविलेली आहेत. अस्तित्वातील बंदर विकास प्रकल्पांपासून सुचविलेली ठिकाणे किती अंतरावर आहेत, नवीन ठिकाणी बंदरांकरिता किती माल उपलब्ध होऊ शकेल, मालाची उगमस्थाने व गंतव्यस्थाने कोणती असतील इत्यादी निकषांच्या आधारे अभ्यास करण्यात आला आहे. सदर निकषांची प्रत सोबत जोडली आहे. **(विवरण पत्र क्र.१).**

१.८ परिच्छेद क्र. २.१.६.२ सार्वजनिक खाजगी सहभागातून कार्यान्वित करावयाच्या संभाव्य प्रकल्पांची निवड करून प्राधान्यक्रम न ठरविणे :-

MMB ने बंदराच्या विकासाच्या कामात सुसूत्रता आणण्यासाठी गुंतवणूक वाढवून घेण्यासाठी आणि संपूर्ण किनारपट्टीवरील प्रकल्प विकास सल्ला सेवा देण्यासाठी सल्लागार म्हणून मे. डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडीया प्रा.लि. या कंपनीची नियुक्ती केली होती (ऑगस्ट-२०१०). या सल्लागार कंपनीने MMB च्या हद्दीतील बंदरांच्या विकासासाठी प्रकल्पांच्या जागांची निवड करून राज्यातील संभाव्य PPP प्रकल्पांचा प्राधान्यक्रम ठरविणे अपेक्षित होते. MMB ने निवड केलेल्या प्रकल्पांच्या आधारे खाजगी विकासकांच्या निवडीसाठी तपशीलवार तांत्रिक-वाणिज्यिक अभ्यास करून त्यांचा आणखी विकास करणे अपेक्षित होते. सल्लागार नियुक्त करून काम सुरू करण्याचे आदेश एका वर्षाच्या कालावधीकरिता (२ वर्षांपर्यंत मुदतवाढ शक्य) रु. १६ लाख त्रैमासिक मोबदला शुल्क देऊन देण्यात आले (ऑगस्ट-२०१०). परंतु, सल्लागाराबरोबर कोणताही औपचारिक करार करण्यात आला नव्हता.

सल्लागाराने ठाणे आणि रायगड जिल्ह्यातील मध्यम ते उच्च विकासक्षमता असणाऱ्या २१ प्रकल्पांची यादी MMB ला सादर केली (डिसेंबर-२०१०). परंतु, MMB ने डिसेंबर २०११ पर्यंत या अहवालावर निर्णय न घेता कंपनीबरोबरचा करार रद्द केला (जानेवारी-२०१२). ऑगस्ट-२०१० ते जानेवारी-२०११ या दोन त्रैमासिक कालावधीकरिता जानेवारी-२०१२ मध्ये मोबदला शुल्क म्हणून रु. ३५.२९ लाख (सेवाकरासहित) देण्यात आले. अशा त-हेने PPP च्या माध्यमातून विकासासाठी बंदरांचा निवड करणे, बंदरांचा प्राधान्यक्रम ठरवून बंदरविकास कार्यक्रमांत सुसूत्रता आणण्याचा उद्देश साध्य झाला नाही. याखेरीज सल्लागारांना देण्यात आलेल्या रु. ३५.२९ लाख शुल्कावर झालेला खर्च वाया गेला.

MMB ने नमूद केले की, PPP प्रकल्पात रुपांतरित करण्यासारखी कोणतीही माहिती सल्लागाराने दिली नाही. परिणामी, करार रद्द करण्यात आला होता.

ज्ञापन :

१.९ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे:–

मे. डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा.लि. यांची ऑगस्ट, २०१० मध्ये सल्लागार म्हणून नियुक्ती करण्यात आली होती. सदरची नियुक्ती प्रथम एक वर्षासाठी किंवा त्यानंतर तीन वर्षांच्या कालावधीकरिता वाढविता येईल अशी होती. ह्या कालावधीत मे. डिलॉईट यांना प्रत्येक तिमाहीच्या अखेरीस रु. १६ लक्ष इतकी रिटेनरशिप फी देय होती.

सल्लागार संस्थेने सादर केलेला प्राथमिक अहवाल हा विशेष उत्तेजनात्मक (encouraging) नव्हता. कारण, त्यातून कोणतीही नवीन माहिती समोर आलेली नव्हती. त्यामुळे, सदर सल्लागार संस्थेस रिटेनरशीप फी पोटी रक्कम अदा करावी लागू नये या उद्देशाने त्यांची नियुक्ती संपुष्टात आणण्याचा निर्णय घेण्यात आला. परंतु, जरी मे. डिलॉईट यांची नियुक्ती जानेवारी, २०१२ मध्ये संपुष्टात आणली असली तरी त्यांनी दिलेल्या कार्यादेशाप्रमाणे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास त्यांना ऑगस्ट, २०१० ते ऑक्टोबर, २०१० आणि नोव्हेंबर, २०१० ते जानेवारी, २०११ या दोन तिमाहींसाठी रिटेनरशिप फी अदा करणे भाग होते.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

मे. डिलॉईट यांनी सादर केलेला प्राथमिक अहवाल विशेष उत्तेजनात्मक नसल्यामुळे त्यांची नियुक्ती संपुष्टात आणण्याचा निर्णय घेण्यात आला, ही बाब खरी आहे. तथापि, अहवाल तयार करण्यापूर्वी त्यांनी गोळा केलेला डाटा (उदा. भौगोलिक स्थान, उपलब्ध खोली, उपलब्ध पायाभूत सुविधा, नजीकची रस्ते व रेल्वे जोडणी, आजूबाजूच्या परिसरातील उद्योगधंदे, मालाची अपेक्षित उपलब्धता इ.) हा किनारपट्टीच्या विविध भागात त्यांनी प्रत्यक्ष भेट देऊन गोळा केलेला आहे. भविष्यात या भागांत एखादा प्रकल्प निर्माण करण्याचा निर्णय घेतल्यास उपलब्ध असलेला डाटा त्यासाठी निश्चितच उपयोगी पडू शकतो.

सदर संस्थेने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सादर केलेला डाटा/ अहवाल उपलब्ध असून ते नव्याने नियुक्त करण्यात येणाऱ्या सल्लागारास माहितीकरिता देता येतील ज्याचा उपयोग बंदर सुविधांची ठिकाणे निश्चित करण्यासाठी होऊ शकेल. त्यामुळे, सल्लागाराच्या फी पोटी झालेला रु. ३५.२९ लक्ष चा खर्च निष्फळ झाला असे म्हणता येणार नाही.

मे. डिलॉईट यांचेशी काम करण्याबाबत करारनामा का स्वाक्षांकित करण्यात आला नाही, ते उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावे.

मे. डिलॉईट यांची निवड कोणत्या आधारावर करण्यात आले ते सुद्धा लोकलेखा समितीला सादर करावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावे.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहेत :–

१. M/s. Deloitte या संस्थेस प्रथम एक वर्षाकरिता दिनांक ३ ऑगस्ट, २०१० अन्वये कार्यादेश देण्यात आले होते. त्यानंतर त्यांचेशी स्वाक्षांकित करावयाच्या करारनाम्याचे प्रारुप अंतिम करण्याची कार्यवाही प्रगतीत होती. दरम्यान, M/s. Deloitte या संस्थेने फेब्रुवारी, २०११ पर्यतच फक्त सहा महिनेच केले. त्यामुळे, करारनामा करण्याची कार्यवाही पूर्ण करता आली नाही. **सल्लागारांच्या Scope of Services ची प्रत सोबत जोडली आहे (विवरण पत्र क्र.२).**

सल्लागाराची निवड करण्यासाठी पाच वृत्तपत्रात जाहिरात प्रसिद्ध करून निविदा मागविण्यात आल्या होत्या. या जाहिरातीनुसार एकूण चार सल्लागार संस्थांकडून निविदा प्राप्त झाल्या. या सल्लागाराच्या निविदांचे तांत्रिक व आर्थिक मूल्यमापन त्रयस्थ संस्थेमार्फत करून घेण्यात आले. निविदा प्रपत्रातील अटीनुसार, तांत्रिक मूल्यमापनाअंती पात्र ठरलेल्या सल्लागाराच्या निवडीसाठी त्याच्या आर्थिक देकारात त्याने नमूद केलेली रिटेनरशिप फी हा निकष होता. निविदांच्या तांत्रिक मूल्यमापनांती मे. डिलॉईट यांना सर्वाधिक (९२.३८%) गुण प्राप्त झाले. तसेच, आर्थिक देकारांच्या मूल्यमापनामध्ये मे. डिलॉईट यांनी नमूद केलेली रिटेनरशिप फी रु. १६ लाख ही इतर निविदाधारकांनी नमूद केलेल्या देकारांपेक्षा कमी होती. त्यामुळे, निविदा प्रपत्रातील अटीनुसार मे. डिलॉईट हे यशस्वी निविदाकार ठरले आणि म्हणूनच त्यांची सल्लागार म्हणून निवड करण्यात आली.

१.१० परिच्छेद क्र. २.१.६.३—आंतरर्देशिय जलवाहतूकीसाठी वास्तववादी योजनेचा अभाव.

किनारपट्टीजवळ राहणाऱ्या लोकांना आंतर्देशीय जल वाहतुकीची सुविधा उपलब्ध करण्यासाठी MMB ने नवीन जेटी बांधणे आणि सध्याच्या जेटीची दुरुस्ती करण्यासंबंधिच्या रु. ५१.४३ कोटी अंदाजित खर्चाच्या ८७ कामांच्या मंजुरीसाठी विभागास प्रस्ताव सादर केला (जून, २००९) या प्रस्तावाला राज्य मंत्रिमंडळाने मंजुरी दिल्यावर विभागाने वर्ष २००९-२०१२ दरम्यान कोकण विकास पॅकेज अंतर्गत रु. ५० कोटी देण्याचा निर्णय विभागाने घेतला (जुलै, २००९) ही कामे २०११-१२ पर्यंत पूर्ण हाणे अपेक्षित होते. परंतु सर्वेक्षणानंतर आवश्यकता नसल्याच्या कारणावरुन एका वर्षामध्ये MMB ने ८७ प्रकल्पांपैकी ३३ प्रकल्प रद्द केले व त्या ऐवजी ५५ नवीन कामांचा (अंदाजित खर्च रु. १३.४७ कोटी) समावेश

करण्यात आला. या नविन कामांची निवड करण्याची कारणे दप्तरी नव्हती. त्या प्रमाणे महाराष्ट्र शासनाकडे रु. ५० कोटी अंदाजित खर्चाच्या १०९ कामांच्या मंजुरीची MMB ने नव्याने प्रस्ताव सादर केला (जुलै, २०१०) १०९ कामांपैकी ऑक्टोबर, २०१२ पर्यंत फक्त ९१ कामे पूर्ण झाली होती.

MMB ने नमूद केले की, ८७ कामांसाठीचा मूळ प्रस्ताव त्या वेळी सहज उपलब्ध असलेल्या माहितीवर आधारित असल्याने त्यात सुधारणा करावी लागली. कारण काही कामे आगोदरच पूर्ण झालेली होती. इतर विभागाने हाती घेतली होती. MMB च्या या खुलाशावरुन MMB ने राज्यातील आंतर्देशीय जल वाहतुकीच्या विकासाठी प्रारंभी तयार केलेली कोणतीही योजना वास्तववादी नव्हती असे निदर्शनास आले.

ज्ञापन :

१.११ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

किनारपट्टीजवळ राहणाऱ्या लोकांना आंतर्देशीय जल वाहतुकीची सुविधा उपलब्ध करण्यासाठी सुरुवातीला MMB ने राज्य शासनास सादर केलेला प्रस्ताव हा संपूर्ण अभ्यासाअंतीच सादर केला होता; ज्या मध्ये एकूण ८७ ठिकाणी प्रवासी जेटींचे बांधकाम/दुरुस्ती अशा रु. ५१.४३ कोटी खर्चाच्या कामांचा समावेश करण्यात आला होता.

सदर प्रस्तावास राज्य शासनाकडून सन २००९-१० मध्ये मंजुरी देण्यात आली. परंतु, सन २००९-१० व सन २०१०-११ साठी आवश्यक निधी त्या वर्षात उपलब्ध न झाल्याने त्या आर्थिक वर्षातील मंजूर प्रस्तावातील सर्व कामे हाती घेता येणे शक्य झाले नाही. तथापि, मंजूर प्रस्तावातील अतिमहत्वाची तथा निकडीची अशी ३३ कामे जिल्हा नियोजन विकास समितीमार्फत पत्तन अभियंता यांनी पूर्ण केली व काही कामे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या कार्यक्रमांतर्गत करण्यात आली.

दरम्यानच्या कालावधीमध्ये लोकप्रतिनीधी व स्थानिकांकडून करण्यात आलेल्या मागणीच्या अनुषंगाने जुन्या प्रस्तावातील ३३ कामे वगळून नवीन ५५ कामांचा समावेश करून एकूण १०९ कामांचा सुधारित प्रस्ताव तयार करून त्यास राज्य शासनाची मंजुरी घेण्यात आली.

वरील कामांसाठी मंजूर निधी रु. ५१ कोटी पैकी केवळ रु. ३४ कोटी इतकाच निधी प्राप्त झाला. त्यास अधीन राहून सद्यः स्थितीत एकूण ९८ कामे पूर्ण झालेली असून उर्वरित कामे प्रगतीपथावर आहेत.

त्यामुळे MMB ने प्रारंभी तयार केलेला प्रस्ताव व नवीन प्रस्ताव हा देखील वास्तववादीच होता.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत :—

कामांच्या पूर्ततेबाबतची व झालेला एकूण खर्च याबाबतची सद्यः स्थिती लोकलेखा समितीला ह्यावयाच्या उत्तरामध्ये समाविष्ट करण्यांत यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

किनारपट्टीजवळ राहणाऱ्या लोकांना आंतर्देशीय जल वाहतुकीची सुविधा उपलब्ध करण्यासाठी सुरुवातीला MMB ने राज्य शासनास सन २००९-१० मध्ये सादर केलेला प्रस्ताव हा संपूर्ण अभ्यासाअंतीच सादर केला होता; ज्या मध्ये एकूण ८७ ठिकाणी प्रवासी जेटींचे बांधकाम/दुरुस्ती अशा रु. ५१.४३ कोटी खर्चाच्या कामांचा समावेश करण्यात आला होता.

सदर प्रस्तावास राज्य शासनाकडून सन २००९-१० मध्ये मंजुरी देण्यात आली. परंतु, सन २००९-१० व सन २०१०-११ साठी आवश्यक निधी त्या वर्षात उपलब्ध न झाल्याने त्या आर्थिक वर्षातील मंजूर प्रस्तावातील कामे हाती घेता येणे शक्य झाले नाही. तथापि, मंजूर प्रस्तावातील अतिमहत्वाची तथा निकडीची अशी ३३ कामे त्या त्या सोबत संलग्न ३३ जिल्हानिहाय यादी नियोजन विकास समितीमार्फत पत्तन अभियंता यांनी पूर्ण केली व काही कामे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या कार्यक्रमांतर्गत करण्यात आली.

दरम्यानच्या कालावधीमध्ये लोकप्रतिनीधी व स्थानिकांकडून करण्यात आलेल्या मागणीच्या अनुषंगाने जुन्या प्रस्तावातील ३३ कामे वगळून नवीन ५५ कामांचा समावेश करून (८७-३३+५५) एकूण १०९ कामांचा रुपये ५० कोटी किमतीचा सुधारित प्रस्ताव तयार करून त्यास राज्य शासनाची मंजुरी घेण्यात आली.

वरील कामांसाठी सन २०१६ अखेर मंजूर निधी रु. ५१ कोटी पैकी केवळ रु. ३४ कोटी इतकाच निधी प्राप्त झाला व तो पूर्णपणे खर्च करण्यात आला आहे व त्यास अधीन राहून सद्यः स्थितीत एकूण १०० कामे पूर्ण झालेली असून उर्वरित कामे काही कारणांमुळे रद्द करण्यात आली आहेत.

त्यामुळे MMB ने प्रारंभी तयार केलेला प्रस्ताव व नवीन प्रस्ताव हा वास्तववादीच होता. कृपया अनुपालन मान्य करून परिच्छेद संपुष्टात आणणेस विनंती आहे.

१.१२ परिच्छेद क्र. २.१.६.४ बंदर विकास अभ्यास अहवाल सादर न करणे.

तत्कालीन मंत्री (वाहतूक व बंदरे), तत्कालीन राज्यमंत्री (बंदरे), तत्कालीन सचिव (वाहतूक व बंदरे) आणि तत्कालीन मुख्य कार्यकारी अधिकारी, MMB यांच्या शिष्टमंडळाने २४ जून २०१० ते ८ जुलै २०१० या कालावधीत युरोपियन देशांना बंदरे आणि त्यांची कार्यप्रणाली याबद्दल माहिती गोळा करणे, संस्थात्मक संरचना आणि जबाबदारी यांचा अभ्यास, बंदरांचा बांधणी व वापर यासंबंधीचे तंत्रज्ञान, बंदरांसंबंधीची भविष्यकालीन योजना व त्याचबरोबर देशातील व देशाबाहेरील बंदरांचा विस्तार इत्यादींची माहिती करून घेणे यासाठी भेट दिली होती. अभ्यास दौरा पूर्ण झाल्यावर प्रतिनिधी मंडळाने ऑगस्ट, २०१२ पर्यंत अभ्यास अहवाल सादर केला नाही. MMB ने या अभ्यास दौऱ्यासाठी रु. २९.२९ लाख खर्च केले. परंतु, त्यासंदर्भातील विमानाची तिकीटे, हॉटेलच्या पावत्या इ. आधारभूत कागदपत्रांची नोंद अभिलेख्यात आढळली नाही.

MMB ने नमूद केले की, यासंदर्भात तत्कालीन CEO, MMB आणि तत्कालीन सचिव (बंदरे) महाराष्ट्र शासन यांना अभ्यास अहवाल आणि विमान तिकीटे, हॉटेल पावत्या इ. सारखी कागदपत्रे देण्याची विनंती केली होती. आता हा अहवाल सादर करण्यात आला तरी अहवाल कालापव्ययाने तो संदर्भहीन ठरेल म्हणून त्यासाठी केलेला रु. २९.२९ लाखांचा खर्च निष्फळ ठरला.

ज्ञापन :

१.१३ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

परदेश दौऱ्याकरिता विमान आरक्षण, व्हिसा, आयुर्विमा, वाहतूक आणि हॉटेल व्यवस्था याकरिता अतिशय मर्यादित कालावधी उपलब्ध असल्यामुळे हे काम अनुभवी अशा एजन्सीला देण्यात आले होते. ह्या संस्थेने वेळोवेळी केलेल्या देयकांच्या मागणीची तपासणी करून एकूण रु. २९.२९ लक्ष इतकी रक्कम अदा करण्यात आली होती. देयकांच्या छायाप्रती माहितीकरिता सोबत जोडल्या आहेत.

अस्तित्त्वातील बंदरविकास धोरण सुधारित करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती. सदरहू धोरणामध्ये जागतिक स्पर्धात्मकता आणि सुसंगती आणण्याच्या उद्देशाने युरोपीय देशांतील बंदरांचा दौरा आयोजित करण्यात आला होता. ह्या देशांमध्ये बंदर विकासासाठी अवलंबिलेली धोरणे आणि बंदरांकरिता रस्ते व रेल्वे जोडणी या पायाभूत सुविधांचे कार्यचालन कशा प्रकारे करण्यात आदी बाबींची माहिती जाणून घेण्याच्या दृष्टीकोनातून या दौऱ्याचे आयोजन करण्यात आले होते.

या दौऱ्याच्या माध्यमातून गोळा करण्यात आलेल्या माहितीच्या आधारे शासनाच्या बंदर विकास धोरणाचा कायापालट करण्यात आला आणि नवीन बंदर विकास धोरण-२०१० ला मंत्रिमंडळाने जून, २०१० मध्ये मंजुरी दिली. त्यानंतर ऑगस्ट, २०१० मध्ये त्याबाबतचा शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आला. अशा प्रकारे, वरील परदेश दौऱ्यामुळे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आणि शासनास बंदर विकास धोरण सुधारित करण्याकडे लक्ष केंद्रीत करण्यास मदत झाली व त्याद्वारे बंदरे क्षेत्रात गुंतवणूक करण्यास उद्योजकांना आकर्षित करेल असे धोरण तयार करणे शक्य झाले. त्यामुळे, या दौऱ्यावर झालेला रु. २९.२९ लाखांचा खर्च निष्फळ झाला असे म्हणता येणार नाही.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत :—

देयके आढळून आली नाहीत. कृपया जोडण्यात यावीत.

बंदर विकास धोरणातील अशा विशिष्ट बाबी ज्या आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील धोरणांवर आधारभूत आहेत त्या लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट कराव्यात.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले :—

देयके यापूर्वी सादर करण्यांत आली होती. आता पुन्हा त्याच्या प्रती जोडल्या आहेत (**विवरण पत्र क्र.३**).

बंदर प्रकल्पांना उद्योगाचा दर्जा देणे व तदनुषंगाने बंदराच्या कामादरम्यान उत्खनन केलेल्या खनिजावरील स्वामीत्वधन शुल्क, बिनशेती आकार, वीजशुल्क, मुद्रांक शुल्क यामधून सूट या सवलती लागू करणे तसेच, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला बंदर विकासासाठी विशेष नियोजन प्राधिकरण म्हणून घोषित करणे तसेच बंदर विकासकांवर सामाजिक सामुदायिक जबाबदाऱ्या (Corporate Social Responsibilities) सोपविणे या तरतुदी शासन गृह विभाग निर्णय दि. २० ऑगस्ट, २०१० अन्वये जारी करण्यात आलेल्या बंदर विकास धोरणामध्ये समाविष्ट करण्यात आल्या.

ह्या बंदर विकास धोरणातील तरतुदींच्या अंमलबजावणीच्या दृष्टीकोनातून अभ्यास करण्यासाठी परदेश दौऱ्याचे आयोजन करण्यात आले होते व ह्या दौऱ्याच्या आयोजनासाठी शासनाची मान्यता घेण्यात आली होती.

१.१४ परिच्छेद क्र. २.१.७ निधीचे व्यवस्थापन.

२००७ ते २०१२ या कालावधीसाठी MMB ला महाराष्ट्र शासनाकडून हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, बंदरांमध्ये प्रवाशांसाठी सोयीसुविधा करणे, गाळ उपसणे, नौकानयनासाठी सहाय्यभूत साधने खरेदी करणे वगैरे या उद्दिष्टांसाठी अंतर्देशीय जल वाहतूक, कोकण विकास पॅकेज या अर्थशीर्षाखाली अंदाजपत्रकीय अनुदान प्राप्त झाले. MMB अधिनियमांतर्गत बंदरधक्क्याचे शुल्क, प्रवासी परवाना शुल्क, जमिनीचे भाडे, हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण शुल्क इत्यादिसारखे निरनिराळे शुल्क, याशिवाय, निरनिराळया विकासकांना भाडेतत्वावर दिलेल्या किनारपट्टीलगतच्या जमिनीचे भाडे आणि अतिरिक्त निधीच्या गुंतवणुकीवर मिळणारे व्याज यांचा समावेश MMB च्या महसुलात होता.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.१ विनावापर निधीत वाढ :

तक्ता १ मध्ये आरंभीची शिल्लक, भारत सरकार तसेच महाराष्ट्र शासनाकडून मिळालेले भांडवली अनुदान आणि २००७-१२ या कालावधीतील खर्च व अखेरची शिल्लक याचा तपशिल दिलेला आहे.

वर्ष	२००७-०८	२००८-०९	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२
आरंभिची शिल्लक	४५.२१	५४.७५	५३.५४	९२.९४	१२२.७१
जमा	१६.२६	५.२१	४२.२९	३७.१६	११७.०९
एकूण	६१.४७	५९.९६	९५.८३	१३०.१०	२३८.८०
खर्च	६.७२	६.४२	२.८९	७.३९	३९.२०
अखेरची शिल्लक	५४.७५	५३.५४	९२.९४	१२२.७१	१९९.६०

वरील तक्त्यावरुन असे दिसून येते की, एप्रिल, २००७ मधील शासकीय निधीची आरंभीची शिललक रु. ४५.२१ कोटी वरुन मार्च, २०१२ अखेरीस रु. १९९.६० कोटी इतकी वाढल्याचे निदर्शनास आले. वर्ष २००१-१२ दरम्यानची महसुलात झालेली वाढ ही प्रामुख्याने धूपप्रतिबंधक सागरी कामांमुळे मिळालेल्या निधीमुळे झाली असून वर्ष २०११-१२ दरम्यानच्या खर्चामध्ये झालेली वाढ प्रामुख्याने कोकण पॅकेज आणि कायमस्वरुपी किनारपट्टी संरक्षण आणि व्यवस्थापन प्रकल्पामुळे झाली आहे. उपयोजन न झालेल्या निधीत प्रचंड वाढ होण्याची कारणे पुढीलप्रमाणे होती :–

- महाराष्ट्र शासनाने मंजुरी दिलेल्या कोकण विकास पॅकेजच्या अंतर्गत MMB ला प्रवासी वाहतुकीसाठी सोयीसुविधा पुरविणे, ड्रेजरची खरेही करणे, कोकण किनाऱ्यावर मासेमारीसाठी जेटी बांधणे यासाठी रु. ६१.२५ कोटी मिळाले होते (२००९-१२). यापैकी MMB ने फक्त रु. २५.२१ कोटी (४१.१६ टक्के) खर्च केले आणि रु. ३६.०४ कोटी अखर्चित ठेवले.
- कायमस्वरुपी किनारपट्टी संरक्षण आणि व्यवस्थापन प्रकल्पांतर्गत MMB ला वर्ष २०११-१२ दरम्यान किनापट्टीवर धूप प्रतिबंधक कामे करण्यासाठी रु. ११.७६ कोटी मिळाले होते. परंतु कृत्रिम प्रस्तराच्या आरेखनामध्ये बदल झाल्यामुळे MMB ने फक्त रु. ४.४० कोटी खर्च केले आणि रु. ७.३६ कोटी अखर्चित राहिले.
- केंद्र शासनाने २००७-०८ पर्यंत पूर्ण करावयाच्या केंद्रीय पुरस्कृत योजनेअंतर्गत मान्यता दिलेल्या आंतर्देशीय जलवाहतुकीच्या विकासासाठी MMB ला रु. २९.८३ कोटी देखील मिळाले (वर्ष २००७-०८ पर्यंत) होते. फेब्रुवारी, २०१३ पर्यंत MMB ने फक्त ५.२६ कोटी (१७.६३ टक्के) खर्च केले असून त्याची कारणे परिच्छेद २.१.९.२ मध्ये चर्चिली आहेत.

  MMB ने नमूद केले की, सप्टेंबर, २०१२ पर्यंत रु. १९९.६० कोटीपैकी रु. ४७.९५ कोटी खर्च करण्यात आले असून बहुतांश निधी मार्च, २०१३ अखेरपर्यंत वापरण्यात येणार आहे. परंतु शासकीय निधीचा कमी/न्यून वापर करण्याची कारणे देण्यात आली नव्हती.

ज्ञापन :

१.१५ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

कोकण पॅकेज अंतर्गत नवीन जहाजे खरेदी योजने अंतर्गत नवीन ड्रेजर खरेदी करण्यासाठी मंजूर रु. ६० कोटी पैकी रु. १६.२० कोटी निधी प्राप्त झाला. प्राप्त निधीतून कटर सक्शन ड्रेजर खरेदी रु. ८.४८ कोटी व स्वयंचलित हॉपर बॉर्ज खरेदीसाठी रु. ७.७२ कोटी खर्च झालेला असून एकूण रु. १६.२० कोटी इतका संपूर्ण निधी खर्च करण्यात आला आहे.

कायमस्वरुपी किनारपट्टीमध्ये संरक्षण आणि व्यवस्थापन प्रकल्पांतर्गत राज्य शासनाकडून सन २०११-१२ या आर्थिक वर्षात ११.७६ कोटी इतका निधी प्राप्त झाला. समुद्र धूपप्रतिबंधक बांधकामे ही राज्यस्तरीय योजनेंतर्गत सन २०११-१२ या आर्थिक वर्षापासून राज्यस्तरीय योजना म्हणून परिवर्तीत होऊन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अखत्यारीत आणण्यात आली.

CWPRS नुसार मिऱ्या बे येथील कृत्रिम प्रस्तराच्या आरेखनामध्ये बदल झाल्यामुळे फक्त रु. ४.४० कोटी इतका निधी किनारपट्टीवरील धूप प्रतिबंधक कामे करण्यासाठी खर्च करण्यात आला व उर्वरित निधी रु. ७.७६ कोटी त्यापुढील वित्तिय वर्षांतील कामांवर खर्च करण्यात आला आहे.

कोकण पॅकेज अंतर्गत सागरी पॅकेज अंतर्गत सागरी चार जिल्ह्यासाठी एकूण १०९ जेट्टी बांधणे व दुरुस्ती करणे या कामांसाठी सन २००९-१० ते २०११-१२ या तीन वर्षासाठी एकूण रु. ५० कोटी इतका निधी प्राप्त करून देण्यात येणार होता. त्यापैकी सन २०१०-१० व सन २०११-१२ या आर्थिक वर्षात प्रत्येकी रु. १७.०० कोटी असा एकूण रु. ३४.०० कोटी इतका निधी प्राप्त झाला. प्राप्त झालेल्या निधीच्या अनुषंगाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत रायगड, ठाणे, रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग या चार जिल्ह्यात एकूण १०९ कामे हाती घेण्यात आली. त्यापैकी १०१ कामे पूर्ण झाली असून ६ कामे प्रगतीपथावर आहेत. तसेच २ कामे ही जागेच्या अडचणीमुळे रद्द करण्यात आली आहे.

तथापि, पूर्ण झालेल्या कामांवर आतापर्यंत रु. ३०.०० कोटी इतका खर्च करण्यात आला आहे. तसेच उर्वरित ६ कामे अंतिम टप्प्यात असून ३१ मार्च २०१६ अखेरपर्यंत शिल्लक निधी खर्च होणार आहे.

लेखाशिर्ष क्र. ३०५६ (अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प) अंतर्गत खालील कामे हाती घेण्यात आली आहे.

१. मांडवा, ता. अलिबाग येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

२. करंजा, ता. उरण येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

३. जंजिरा, ता मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

४. राजपुरी, ता मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

५. आगरदांडा, ता मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

६. दिघी, ता श्रीवर्धन येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

ही कामे प्रगतीपथावर असून अदयापपर्यंत एकूण रु. २९.८४ कोटी प्राप्त निधीतून ह्या कामांवर रु. २८.६७ कोटी इतका खर्च करण्यात आला असून उर्वरीत रु. १.१७ कोटी रक्कम ही ३१ मार्च २०१६ पर्यंत खर्च होणार आहे.

- **विलंबाची कारणे.**

सन २०११ पर्यंत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अभियांत्रिकी विभागाकडे पुरेसे तांत्रिक अधिकारी व कर्मचारी वर्ग प्राप्त नव्हता. तसेच एप्रिल २०११ पासून धुप प्रतिबंधक उपाययोजना ही जिल्हास्तरीय योजना राज्यस्तरीय योजना म्हणून दि. २६ ऑक्टोबर २०१० च्या गृहविभागाच्या शासननिर्णयान्वये परिवर्तीत करण्यात आली व राज्यातील किनारा संरक्षणाची कामे ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या प्रशासकीय अखत्यारीत आली. त्यामुळे कामांचा ओघ वाढला.

उपरोक्त शासन निर्णयान्वये सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या किनारी अभियंता यांचेकडून तांत्रिक अधिकारी व कर्मचारी हे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे वर्ग होणे आवश्यक होते. परंतु वारंवार विचारणा करूनही सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून आवश्यक तांत्रिक अधिकारी व कर्मचारी प्राप्त झाले नाही. त्यामुळे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने शासननिर्णयानुसार नविन अधिकारी व कर्मचारी यांची नियुक्ती केली. यामुळे सन २०११-१२ व २०१२-१३ च्या कालावधीतील कामे प्रलंबीत राहून निधी खर्च होऊ शकला नाही. सद्यस्थितीतील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आवश्यक तितका तांत्रिक अधिकारी व कर्मचारी वर्ग प्राप्त असून मागील व वर्तमानातील सर्व कामे मार्गी लागली असून त्यापैकी बरीच कामे पूर्ण होऊन निधी खर्च झाला आहे व काही कामे अंतिम टप्प्यात तर काही कामे प्रगतीपथावर आहेत. सदर कामे फेब्रुवारी २०१६ अखेर पूर्ण करण्याचे नियोजित आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

सन २०१२-१३ ते २०१५-१६ या वर्षामध्ये प्राप्त झालेला निधी आणि त्याचा करण्यात आलेला विनियोग यांची माहिती लोक लेखा समितीला सादर करावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय नमूद केले आहे.

वर्ष	२०१२-१३	२०१३-१४	२०१४-१५	२०१५-१६
आरंभीची शिल्लक	१९९.६०	१९३.४१	१९६.६६	२०९.०३
जमा	१७२.४३	८४.६५	१२२.५३	९२.८७
एकूण	३७२.०२	२७८.०६	३१९.१९	३०१.९०
खर्च	१७८.६१	८१.४०	११०.१६	१४०.०१
अखेरची शिल्लक	१९३.४१	१९६.६६	२०९.०३	१६१.८९

१.१६ परिच्छेद क्र. २.१.७.२ कामकाजातून महसूल :-

MMB च्या कार्यक्रमांर्तगत जमामध्ये बंदर धक्का शुल्क, प्रवासी शुल्क बंदर देय रक्कम, भूखंडाचे भाडे बंदर वाटाड्याचे शुल्क जल आरेखन सर्वेक्षण शुल्क अशा महाराष्ट्र शासनाच्यावतीने जमा केलेल्या शुल्कांचा समावेश असतो. वर्ष २००७-१२ दरम्यानच्या वर्षनिहाय कार्यक्रमांतर्गत जमा तक्ता २ मध्ये दर्शविली आहे.

तक्ता २ वर्ष २००७-१२ दरम्यान कामकाजातून मिळालेला महसूल.

(रु. कोटीत)

वर्ष	२००७-०८	२००८-०९	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२
कार्यकमांतर्गत महसूल	३५.५७	३२.३३	२९.६८	३७.५५	५३.४

कायक्रमांतर्गत महसुलाचा उपयोग वेतन व भत्ते, कार्यालयीन आकस्मिकता MMB च्या मालकीच्या मालमत्तेची देखभाल व दुरूस्ती इत्यादीवरील खर्च भागविण्यासाठी करण्यात येतो. प्रामुख्याने बंदर धक्का शुल्काचे दर वाढल्यामुळे वर्ष २००७-०८ मधील रु. ३५.३७ कोटींचा महसूल वर्ष २०११-१२ मध्ये रु. ५३.४७ कोटीपर्यंत वाढला.

वर्ष २००७ ते २०१२ या कालावधितील MMB च्या कार्याच्या आढावा घेतल्यावर MMB कडे वर्ष २००७-०८ मध्ये असलेल्या अतिरिक्त निधी मध्ये रु.२८.३४ कोटीपासून वर्ष २०११-१२ पर्यत रु.४४.२७ कोटी पर्यंत वाढ झाल्याचे दिसून आले. मिळालेल्या उत्पनाच्या तुलनेत या अतिरिक्त निधीच्या वाढीची टक्केवारी वर्ष २००७-०८ मधील ५७.१२ टक्यांपासून वर्ष २०११-१२ मध्ये ५.८९ टक्के असे थोडेसेच कमी झाले, पूर्वीच्या SAR मध्ये निदर्शनास आणून देऊनही वर्ष २००७ ते २०११ या कालावधितील MMB च्या लेख्यांवरील स्वतंत्र लेखापरीक्षण अहवालात समाविश्ट असलेल्या ज्या अभिप्रायांवर महत्त्वाच्या सुधारणात्मक कार्यवाही करण्यात आली नाही. ते खाली दर्शविण्यात आले आहेत.

इमारत, जेटी, धूप प्रतिबंधक समुद्री बांधकामे, दीपगृहे आणि नौकानयनाला सहाय्यक सामुग्री अशा स्थावर मालमत्तेचे मूल्य प्रत्येकी एक असे नाममात्र होते. मालमत्तेचे खरे आणि योग्य मूल्य लेख्यांमध्ये दर्शविण्यासाठी तिच्या संपादनाच्या किमतीचा उल्लेख नव्हता किंवा तिचे मूल्यनिर्धारणही केले नव्हते.

संबंधित अधिनियमाच्या कलम २० (अ) अन्वये राज्यातील MMB च्या मालकीच्या ७२० कि.मी. लांबीच्या किनारपट्टी लगतच्या जमिनीचे मूल्य निश्चित करून मालमत्तेच्या लेख्यात दर्शविले नव्हते.

वर्ष २००७-११ दरम्यान MMB ने मालमत्तेचे नोंदपुस्तक तयार केले नव्हते तसेच मालमत्तेची प्रत्यक्ष पडताळणी केली नव्हती.

ज्ञापन :

१.१७ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

भूतपूर्व बंदर विभागाच्या (आता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड) ताब्यातील मालमत्तांची नोंदवही ठेवण्याबाबत तसेच बोर्डाच्या अधिनस्त येणाऱ्या सर्व स्थावर व जंगम मालमत्तेचे वेळोवेळी मूल्यनिर्धारण करून मालमत्ता नोंदपुस्तक अद्ययावत ठेवण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अधिनस्त येणारे सर्व विभागप्रमुख व क्षेत्रीय कार्यालय (प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा/बांद्रा/अलिबाग/वेंगुर्ला/रत्नागिरी) यांना निर्देश देण्यात आले आहेत. तसेच सद्यःस्थितीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामध्ये उप जिल्हाधिकारी या पदावर कार्यरत असलेले श्री. गो. र. ठोंबरे यांचेकडे जमिनविषयक कामकाज व बोर्डाच्या मालमत्तेचे अभिलेख अद्ययावत करणे इ. काम सुपूर्द करण्यात आलेली आहेत. तरी यापुढे सदर बाबत प्राथम्याने कार्यवाही करण्यात येत असून मालमत्तेचे मूल्यनिर्धारण व नोंदवही अद्ययावत ठेवण्यात येत आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

हाती घेण्यात आलेल्या कामाची सद्यस्थिती लोकलेखा समिती समोर सादर करणेबाबत.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने निर्गमित केलेल्या जमीन धोरणाबाबतची सद्यः स्थिती व त्यास शासनाकडून मिळालेली मान्यता याबाबत लोकलेखा समितीस सादर करावयाच्या उत्तरात नमूद करणेबाबत.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय नमूद केले आहे.

शासन मान्यतेअंती शासन गृह विभाग निर्णय क्र. धोरण २०१६/सी.आर २६५/भाग-१ दिनांक ०४.०२.२०१६ अन्वये जाहीर करण्यात आलेल्या बंदर विकास धोरण -२०१६ मध्ये सागरी प्रकल्पांसाठी शासकीय जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप याबाबत धोरण ठरविण्यात आले आहे.

१.१८ परिच्छेद क्र. २.१.८ विविध प्रकल्प/ कार्यक्रमांची अंमलबजावणी

विभागाने बंदरांचा विकास, अंतर्देशिय जलवाहतूक, जहाजबांधणी इत्यादींसाठी अनेक प्रकल्प हाती घेतले होते. त्यांच्या लेखापरिक्षणाची निष्पत्ती खालील मुद्दयांत चर्चिला आहे.

बंदरांचा विकास

राज्य शासनाच्या बंदर धोरणात (मार्च-१९९६) ही वस्तु:स्थिती मान्य केली होती की, सिंधुदुर्ग, रत्नागिरी, रायगड आणि ठाणे जिल्ह्यांतील ७ बंदरे खुल्या निविदा मागवून PPP पद्धतीने जास्त विकासक्षमत होती. परिशिष्ट २.१.१ मध्ये दाखविल्याप्रमाणे नोव्हेंबर २००० आणि एप्रिल २००२ मध्ये बंदरविषयक धोरणात बदल करण्यात आला. **(विवरण पत्र क्र.४)** निविदा सूचनेला अत्यल्प प्रतिसाद मिळाल्यामुळे (१९९६) नोव्हेंबर २००० च्या बंदरविषयक धोरणामध्ये परस्पर सामंजस्य करारपद्धतीचे (MoU) व अधिक सवलती देण्याचे समर्थन करण्यात आले आणि दिघी व रेवस बंदरांच्या विकासासाठी मार्च २००२ मध्ये दोन MoUs वर स्वाक्षऱ्या करण्यात आल्या. राज्य शासनाने पुन्हा एकदा निविदा न मागविता चार बंदरांचा जयगड बंदर (लावगण), जयगड बंदर (धामणखोल उपसागर), रेडी बंदर आणि विजयदुर्ग बंदर विकास MoU मार्गाने करण्याला मंजुरी दिली (वर्ष २००६, २००७ व २००८). लेखापरिक्षणात असेही निदर्शनास आले की, तीन बंदरांसाठी एकाहून अधिक प्रस्ताव आले होते ज्यायोगे निविदा मागविणे समर्थनीय ठरले असते. वित्त विभागानेही बंदरांच्या विकासासाठी निविदा मागविण्याचे समर्पकपणे शिफारस केली होती (ऑगस्ट २००४, जानेवारी २००७ आणि ऑक्टोबर २००७). MoU पद्धतीने केलेल्या दिघी व रेवस या आधीच्या दोन बंदरांच्या प्रकल्पामध्ये झालेला उशीर लक्षात घेऊन तत्कालीन अर्थमंत्री यांनी सुयोग्य/उचित विकासकाची निवड करण्यासाठी खुल्या निविदा मागविण्याच्या आवश्यकतेवर भर दिला होता (जानेवारी २००७). रेडी बंदरामध्ये २००३ पासून कार्यरत असलेल्या मे. गोगटे मिनरल्स यांनी तत्कालीन अर्थमंत्री यांना रेडी बंदर दुसऱ्या विकासकाला निविदेशिवाय हस्तांतरित करण्यात येत असल्याची माहिती आपल्यास देण्यात आली नसल्याचे सांगितले होते, असे लेखापरिक्षणात निदर्शनास आले. अर्थमंत्र्यांनी MoU करार करण्यापूर्वी निवडलेल्या विकासकाने देऊ केलेल्या प्रस्तावाचे मे. गोगटे मिनरल्स यांना बरोबरी करण्याची परवानगी देण्याची सूचना प्रधान सचिव (बंदरे) यांना केली होती (फेब्रुवारी २००८). परंतु, मंत्रिमंडळाने विकासकाची निवड करण्याचे निश्चित केले (मे २००७) असल्यामुळे विभागाने वरील सूचनेकडे दुर्लक्ष केले.

MMB ने नमूद केले की, गुंतवणूक, आवश्यक पायाभूत सुविधा किंवा महसुली ओघ यासंबंधी स्पष्ट नसल्याने स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रिया सुरू करण्याच्या दृष्टीने या जागा अयोग्य होत्या आणि अशा जागांमध्ये गुंतवणूक करून या मोठ्या प्रकल्पांचा धोका पत्करणाऱ्या उद्योजकांना आकर्षित करणे हे MMB पुढे एक आव्हानच होते.

आर्थिक व्यवस्थेतील घसरणीमुळे वर्ष १९९६-२००१ दरम्यान मागविण्यात आलेल्या आधीच्या निविदांना पुरेसा प्रतिसाद न मिळाला म्हणून MMB ने दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते. परंतु, वर्ष २००१-०२ नंतरची सर्वसाधारण आर्थिक परिस्थिती पूर्णपणे भक्कम होती आणि वाहतूक व लॉजिस्टिक क्षेत्रासह अर्थव्यवस्थेच्या जवळजवळ सर्व क्षेत्रांपर्यंत त्यांचा फायदा पोहोचून वर्ष २०००-०२ दरम्यान अत्यंत वाईट परिस्थितीशी झगडणाऱ्या मुंबई पोर्ट ट्रस्टने नक्कीच सकारात्मक प्रगती दाखविली होती. अशा परिस्थितीत वर्ष २००६-०८ दरम्यान "उचला आणि निवडा" पद्धतीने (MoU मार्गाने) चार बंदरांच्या (रत्नागिरी जिल्ह्यातील दोन बंदरे आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील दोन बंदरे) विकासाला मान्यता देणे टाळता आले असते आणि परदर्शकतासाठी आणि स्पर्धा यांच्या सुनिश्चितीसाठी वर्ष १९९६ च्या बंदर धोरणातील खुल्या निविदा पद्धतीचा अवलंब करता आला असता.

संपादणूक लेखापरिक्षा अहवालात वापरलेल्या महत्त्वाच्या संज्ञांचा शब्दकोष परिशिष्ट २.१.२ मध्ये दिला आहे. **(विवरण पत्र क्र.५)**

MoU मार्गाने MMB ने हाती घेतलेल्या बंदर विकासाच्या लेखा परिक्षणाचे इतर निष्कर्ष पुढील परिच्छेदांत चर्चिले आहेत.

ज्ञापन :

१.१९ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

बंदर विकासासाठी विकासकाची निवड सामंजस्य करार पद्धतीने (MoU) करण्याबाबतची तरतूद सन २००२ च्या बंदर विकास धोरणात होती. त्या आधारे धामणखोल-जयगड (जि. रत्नागिरी), लावगण-जयगड (जि. रत्नागिरी), विजयदुर्ग (जि. सिंधुदुर्ग) आणि रेडी (जि. सिंधुदुर्ग) ही बंदरे सामंजस्य करार पद्धतीने (MoU) विकासासाठी देण्यात आली. सदरची ठिकाणे ही पूर्णपणे हरीतक्षेत्र (Greenfield) आहेत. अशा प्रकल्पांसाठी शासन स्वत:हून कोणतीही जमीन संपादित करीत नाही. तेथे कोणतेही रस्ते वा रेल्वे जोडणी किंवा पायाभूत सुविधा नाहीत. ह्या बंदरांच्या पाठीमागील प्रदेश कोणताही औद्योगिक विकास नाही आणि बंदरातून हाताळता येईल अशा मालाच्या कायम उपलब्धतेची कोणतीही हमी नाही. ही ठिकाणी पूर्णपणे अविकसित आहेत. एखाद्या ठिकाणी बंदराचे बांधकाम करण्यासाठी तेथील जिओ-फिजीकल, जिओ-टेक्निकल आणि बॅथिमेट्रीक अभ्यास करणे

आवश्यक असते. कोणत्याही बंदराचे स्वरुप हे त्या बंदरातून हाताळावयाच्या प्रस्तावित मालावर अवलंबून असते कारण, कंटेनरची हाताळणी करणारे बंदर हे बल्क/ ब्रेक-बल्क कार्गोची हाताळणी करणाऱ्या बंदरापेक्षा भिन्न असते. त्यामधील गुंतवणूक ही सुद्धा हाताळण्यात येणाऱ्या जहाजाच्या आकारावर आधारित असते. म्हणून, गुंतवणूक, आवश्यक पायाभूत सुविधा किंवा महसुलाचा ओघ यापैकी कोणत्याही बाबतीत स्पष्टता नसल्यामुळे ही बंदरे स्पर्धात्मक निविदा मागविण्याच्या दृष्टीने सुयोग्य नसल्याचे ठरविण्यात आले. ह्या बंदरांची तुलना एखाद्या मोठ्या बंदरातील धक्क्याशी करता येणार नाही कारण, त्याठिकाणी कामाचे स्वरुप, गुंतवणूक आणि महसुलाचा ओघ याबाबत भाकीत करणे शक्य असते. वरील बंदर प्रकल्पांचा विकास हा एखादा खाजगी विकासक ज्याप्रमाणे औद्योगिक प्रकल्प विकसित करावयास घेतो त्यासारखाच आहे कारण तेथे संपूर्ण गुंतवणूक तसेच जोखीम ही संपूर्णपणे विकासकाची जबाबदारी असते.

धामणखोल-जयगड आणि लावगण-जयगड या दोन बंदरांच्या विकासकांची सामंजस्य करार पद्धतीने (MoU) निवड करताना लक्षात घेतलेला आणखी एक महत्त्वाचा मुद्दा असा की, ह्या दोन्ही विकासकांच्या मालकीची किनारपट्टीला लागून असलेली जमीन आहे. त्यामुळे, अन्य विकासकास बंदर विकासासाठी त्यांच्याकडून जमीन संपादित करणे कठीण झाले असते आणि पर्यायाने बंदर विकासास आणखी विलंब झाला असता.

बंदरांच्या माध्यमातून होणाऱ्या व्यापारासाठी पायाभूत सुविधा निर्माण करण्याकरिता महाराष्ट्राच्या बंदरे क्षेत्राला चालना देणे ही काळाची गरज होती. बंदरे क्षेत्रात गुंतवणूक करण्याची जोखीम पत्करण्यास इच्छुक असलेल्या गुंतवणूकदारांना आकृष्ट करणे हे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डासमोरील मोठे आव्हान होते. म्हणूनच, मंत्रिमंडळाने या बंदरांच्या विकासासाठी खाजगी उद्योजकांशी सवलत करारनामे स्वाक्षांकित करण्यासाठी मंजूरी देतांना वरील मुद्दे विचारात घेतले.

शासन गृह विभाग निर्णय दि. १५ मार्च १९९६ अन्वये खाजगीकरणातून बंदरांचा विकास करण्याबाबत ठरविण्यात आलेल्या धोरणानुसार, पहिल्या टप्प्यात विकसित करावयाच्या ७ बंदरांपैकी रेडी (जि. सिंधुदुर्ग) हे एक बंदर होते. रेडी बंदर विकासाकरिता सर्वप्रथम सन १९९६ व नंतर २००१ मध्ये निविदा मागविण्यात आल्या होत्या. तद्नंतर, मुंबईमध्ये डिसेंबर २००२ मध्ये भरलेल्या महाराष्ट्र इन्फ्रास्ट्रक्चर समिटमध्ये सुद्धा खाजगीकरणासाठी उपलब्ध करून देण्यात आलेल्या बंदरांमध्ये रेडी बंदराचा समावेश होता. या तिन्ही वेळेस रेडी बंदराच्या विकासासाठी पुढे येण्याची संधी मे. गोगटे यांना असतांना देखील त्यांनी त्यात रस दर्शविला नाही. तसेच, रेडी येथील अस्तित्त्वातील जेट्टींची दुरुस्ती व गाळउपसणी ही शासकीय खर्चाने करण्यात यावी, अशी मे. गोगटे मिनरल्स यांची मागणी होती. त्यांच्याशी झालेल्या चर्चेच्यावेळी, गाळ उपसणी किंवा ब्रेकवॉटर बांधकाम याकरिता मोठ्या प्रमाणात भांडवली खर्च करण्यासाठी त्यांनी असमर्थता दर्शविली होती.

बंदर विकासाचे कामामध्ये आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेमधील चढ-उतार आणि जागतिक अर्थव्यवस्थेची स्थिती ह्या बाबींना अतिशय महत्त्व असते. सन १९९६ मध्ये शासनाने खाजगीकरणातून बंदर विकासाचे धोरण जाहिर करून बंदर विकासासाठी प्रथम १९९६ मध्ये व नंतर २००१ मध्ये जागतिक निविदा मागविल्या होत्या. परंतु, जागतिक बाजारपेठेत बंदरे क्षेत्रातील मंदीच्या पार्श्वभूमीवर, बंदरे क्षेत्रात मोठ्या प्रमाणात गुंतवणूक करण्यासाठी गुंतवणूकदार इच्छुक नव्हते. शिवाय, बंदरांवर आधारित असे उद्योगधंदे उपलब्ध नसणे, मालाची हमी नसणे, पायाभूत सुविधांचा अभाव इ. बाबी सुद्धा कारणीभूत होत्या. त्यामुळे, निविदांना म्हणावा तसा अपेक्षित प्रतिसाद मिळाला नाही.

असे नम्रपणे सादर करण्यात येते की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने या विकासकांशी करारनामे केल्यानंतर बराच कालावधी लोटलेला आहे आणि ६ बंदरांपैकी ३ बंदरे कार्यान्वित झाली आहेत. मुंबई बंदर विश्वस्त आणि मिनिस्ट्री ऑफ शिपींग यांच्याकडे सन २००४ पासून सतत पाठपुरावा करून देखील अद्यापपावेतो रेवस बंदरासाठी मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या हद्दीतून नौवहन मार्गाकरिता परवानगी प्राप्त झालेली नाही व त्यामुळे हा प्रकल्प रखडलेला आहे. रेडी आणि विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पांच्या बाबतीत बोलावयाचे झाल्यास केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वने मंत्रालयाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांतील प्रकल्प पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी विचारात न घेण्याबाबत माहे ऑगस्ट-२०१० मध्ये जारी केलेल्या मोराटोरीयममुळे हे प्रकल्प बराच काळ रखडलेले आहेत. त्यामुळे, हे प्रकल्प मार्गी लावण्याच्या दृष्टीने प्रयत्न करणे अतिशय महत्त्वाचे आहे.

१.२० परिच्छेद क्र.२.१.८.१ MoU मार्गाने प्रकल्पांचा विकास :-

MoU मार्गाने बंदरांचा विकास करण्यासाठी इच्छुक विकासक MMB ला तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल सादर करतो. MMB या अहवालाला मान्यता देण्यापूर्वी सल्लागारामार्फत अहवालाची पडताळणी करतो. MMB ने प्रस्तावाला मान्यता दिल्यावर तो प्रस्ताव मंत्रीमंडळाकडे मान्यतेसाठी पाठवला जातो. मंत्रीमंडळाच्या मंजुरीनंतर MMB विकासकाबरोबर सवलत करारनामा करते. BOOST (बांधा, मालकी, वापरा, हिस्सा आणि हस्तांतरण) तत्त्वानुसार बंदरांच्या विकासात अंतर्भूत असलेले विविध टप्पे परिशिष्ट २.१.३ मध्ये दर्शविले आहेत. **(विवरण पत्र क्र.६)**

MoU पद्धतीद्वारे देण्यात आलेल्या सवलतींची ठळक वैशिष्ट्ये खालीलप्रमाणे आहेत:

- बंदर विकास प्रकल्पासाठी निर्माण करण्यात आलेल्या विशेष उद्देश माध्यम (SPV) मध्ये बंदरांचे काम सुरू झाल्यापासून १० वर्षांपर्यंत समभागांमध्ये ११ टक्के पर्यंत गुंतवणूक करून प्रकल्पामध्ये सहभागी होण्याचा पर्याय MMB ला देऊन सवलत कालावधी ५० वर्षांसाठी असेल.

- इतर चालकांच्या मालवाहतुकीसाठी/ माल उतरविण्यासाठी जहाजांना बंदर वापर आकाराचे दर प्रमाण (भाडे) ठरविण्याचा अधिकार SPV ला असेल. त्या बदल्यात व्यापारविषयक कामकाजाला सुरुवात झाल्यापासून पहिल्या १५ वर्षांसाठी या मालवाहतुकीतून जमा होणाऱ्या महसूलामध्ये वार्षिक २० टक्के वाढीच्या अधीन राहून रुपये ३ प्रति टन आणि रुपये ३६ प्रति भरलेला TEU (वीस फुटांइतके युनिट) कंटेनर कार्गोप्रमाणे MMB ला महसूल हिस्सा द्यावयाचा होता. संपूर्ण कालावधी संपेपर्यंत पुढील सुधारणा तत्कालीक परिस्थिती विचारात घेऊन अनुज्ञप्ति-दात्याकडून/ शासनाकडून अनुज्ञप्ति-धारकाशी सल्लामसलत करून ठरविणे आवश्यक होते.
- प्रचलित बाजारभावाप्रमाणे विकासकाला शासकीय जमीन हस्तांतरित करण्यात येईल.

  खाली चर्चा केलेल्या व PPP अंतर्गत हाती घेतलेल्या सहा प्रकल्पांत प्रतिवर्षी १००.२३ दशलक्ष टन मालाच्या (MTPA) वाहतुकीच्या क्षमतेसह रुपये ११५९९.३७ कोटी खर्च अंतर्भूत होते. लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की, विकासकाला अनेक सवलती देणाऱ्या MoU मार्गाचा अवलंब करूनही १०.८ MTPA मालवाहतुकीची क्षमता असणारे फक्त दोनच प्रकल्प डिसेंबर, २०१२ रोजी कार्यरत होते. डिसेंबर, २०१२ पर्यंत पूर्ण न झालेल्या दोन प्रकल्पांबाबत (रेवस-आवरे बंदर आणि दिघी बंदर) पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालापव्यय झाल होता. उर्वरित चार प्रकल्पांना (लावगण, धामणखोल उपसागर, रेडी आणि विजयदुर्ग) वर्ष २००८ आणि २००९ मध्ये मान्यता मिळाली होती तर दोन प्रकल्प (लावगण आणि धामणखोल उपसागर) ऑगस्ट, २००९ आणि एप्रिल, २०१२ मध्ये सुरू झाले (टप्पा-१). मार्च २०१३ व फेब्रुवारी २०१४ मध्ये प्रकल्प कार्यान्वित (Commission) होण्याची अपेक्षा असणाऱ्या इतर दोन प्रकल्पांच्या (विजयदुर्ग व रेडी) बांधकामाचे काम डिसेंबर २०१२ पर्यंत सुरुच झाले नव्हते. अशा प्रकारे MMB च्या उद्दीष्टांमध्ये प्रमाणे मालवाहतूकीला प्रोत्साहन देण्यासाठी बंदरांचा विकास करण्याचा हेतू साध्य झाला नाही. परिशिष्ट २.१.४ मध्ये सहा बंदरांच्या विकासाचा तपशील दर्शविला आहे. **(विवरण पत्र क्र.७)**

पुढील परिच्छेदांमध्ये चर्चा केल्याप्रमाणे बंदरांच्या विकासात जमिनीचे मूल्यांकन करण्यातील अनियमितता, सवलतीच्या दराने बंदरांच्या भाड्याचे अनियमित प्रदान, समभाग गुंतवणूकीचा साचा हे देखील लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले.

ज्ञापन :

१.२१ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

रेवस-आवरे, विजयदुर्ग आणि रेडी ही बंदरे अद्याप कार्यान्वित न होण्याची कारणे खालीलप्रमाणे आहेत:

रेवस-आवरे बंदर:

रेवस-आवरे बंदराच्या विकास प्रकल्पात, अस्तित्त्वातील ओएनजीसी गॅस पाईपलाईनच्या दक्षिण बाजूस ड्रेजिंगव्दारे पहिल्या टप्प्यात २७ कि.मी. आणि जो अंतिम टप्प्यात ३२ कि.मी. होईल असा नौवहन मार्ग निर्माण करण्याचे प्रस्तावित आहे. ह्या नौवहन मार्गापैकी सुमारे १७ कि.मी. लांबी मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या बंदर हद्दीत येत असून, सदरचा भाग तेथील कमी खोलीमुळे मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या वापरात नाही. मुंबई बंदर विश्वस्त हे त्या ठिकाणी ड्रेजिंग सारखी कोणतीही सुविधा पुरविणार नसून सुद्धा ह्या नौवहन मार्गाच्या वापरासाठी परवानगी देण्यासाठी (Right of Way) शुल्क वसूल करू इच्छित आहेत. संपूर्ण नौवहन मार्गातील ड्रेजिंग आणि देखभाल (Maintenance) मे. रेवस पोर्टस् लि. हे स्वखर्चाने करणार असल्याने मुंबई पोर्ट ट्रस्ट यांची शुल्काची मागणी असमर्थनीय आहे.

येथे आवर्जून नमूद करण्यात येते की, गुजरात राज्यातील कांडला बंदर हे त्यांच्या हद्दीतून कच्छच्या सामुद्रधुनीमध्ये असलेल्या लहान बंदरांकडे आवागमन करणाऱ्या जहाजांना नि:शुल्क प्रवेश देतात, कारण त्यांना ते कोणतीही सुविधा पुरवित नाहीत. पश्चिम बंगालमध्ये, कोलकता या मोठ्या बंदराच्या हद्दीत कपात करून त्यामधून कुलपी या लहान बंदरांच्या हद्दी निर्माण करण्यात आल्या.

रेवस पोर्ट प्राधिकरणाने बंदर प्रकल्पासाठी आवश्यक असलेले सर्व अभ्यास पूर्ण केले आहेत. तसेच, मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्याकडून नौवहन मार्गाची परवानगी वगळता, पर्यावरणविषयक दाखल्यासह इतर सर्व दाखले प्राप्त केले आहेत.

मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्याकडून आवश्यक परवानगी प्राप्त करण्यासाठी सदरचा विषय सन २००४ पासून मुंबई बंदर विश्वस्त, मिनिस्ट्री ऑफ शिपींग आणि मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्री यांच्याकडे वेळावेळी मांडण्यात आलेला आहे.

रेडी आणि विजयदुर्ग या बंदरांकरिता पर्यावरणविषयक दाखला:

पश्चिम घाटातील जैवविविधतेचे संरक्षण आणि संवर्धन तसेच ह्यासंदर्भात परिणामकारक उपाययोजना सुचविण्याकरिता केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वने मंत्रालयाने पर्यावरणतज्ज्ञ श्री. माधव गाडगीळ यांच्या अध्यक्षतेखाली Western Ghats Ecology Expert Panel (WGEEP) या पॅनलची स्थापना केली होती. ह्या पॅनलचा अहवाल स्वीकारला जाईपर्यंत, केंद्र शासनाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील प्रकल्प

पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी विचारात न घेण्याबाबत दिनांक १६ ऑगस्ट २०१० रोजी मोराटोरियम जारी केला आणि त्यानंतर त्यास वेळोवेळी मुदतवाढ दिली. ह्या मोराटोरियम मुळे रेडी व विजयदुर्ग ह्या बंदर प्रकल्पांकरिता पर्यावरणविषयक दाखला मिळण्याकरिता विलंब झाला. त्यानंतर, केंद्र शासनाने माधव गाडगीळ समितीच्या अहवालाचा अभ्यास करण्यासाठी कस्तुरीरंगन समितीची नियुक्ती केली व त्यांनी अहवाल पर्यावरण व वने मंत्रालयास सादर केला.

केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने दिनांक १७ ऑक्टोबर २०१३ रोजीच्या आदेशान्वये सदरचा मोराटोरियम अंशतः उठविला. यामुळे सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील देवगड तालुक्यात सदरचा मोराटोरियम पुढील आदेश येईपर्यंत अजूनही लागू असल्यामुळे पर्यावरण व वने मंत्रालयाने विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाकरिता पर्यावरण आघात मूल्यांकन अहवाल तयार करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या Terms of Reference अद्याप जारी केलेल्या नाहीत. बंदरांचे राष्ट्रीय महत्त्व लक्षात घेता सदरच्या मोराटोरियममधून विजयदुर्ग बंदरास सूट देण्यासंदर्भात केंद्र शासनाकडे वेळावेळी विषय मांडण्यात आला होता. तथापि, अजूनही ही बाब केंद्राच्या विचाराधीन आहे.

उपरोक्त मोराटोरियममुळे रेडी बंदराकरिता पर्यावरणविषयक दाखल्याचा प्रस्ताव केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाकडे विचाराधीन होता. आता त्यांनी प्रथम मौजे कनयाळ व रेडी येथील वन संज्ञेखाली असलेले ३३.७८ हे. आर. इतके शासकीय क्षेत्र प्रथम कंपनीकडे हस्तांतरित करावे. त्यानंतरच बंदर प्रकल्पाला पर्यावरण दाखला देण्याबाबत विचार करण्यात येईल, असे कळविले आहे. वनसंज्ञेखालील उपरोक्त क्षेत्र वनसंज्ञेतून वगळण्याबाबत कार्यवाही प्रगतीत आहे.

वरील विवेचनावरुन दिसून येईल की, रेवस-आवरे, विजयदुर्ग आणि रेडी हे बंदर प्रकल्प मार्गी लावण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड व शासनाकडून सर्वतोपरी प्रयत्न करण्यात आले आहेत. तथापि, ह्या प्रकल्पांना विलंब होण्यामागील कारणे ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या नियंत्रणाबाहेरची होती आणि त्यामुळे, बंदर विकासाचा हेतु सफल झाला नाही, असे म्हणता येणार नाही.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

मोठ्या प्रमाणात शुल्काची मागणी करण्यासंदर्भात मुंबई बंदर विश्वस्त यांचेकडून प्राप्त झालेला पत्रव्यवहार आणि त्यावर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून देण्यात आलेला प्रतिसाद सुद्धा लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावा.

विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाला मोराटोरियममधून वगळण्याबाबत केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाकडे करण्यात आलेला अद्ययावत पत्रव्यवहार व त्याबाबत त्यांच्याकडून प्राप्त झालेला प्रतिसाद यांचा लोकलेखा समितीला द्यावयाचा उत्तरात समावेश करण्यात यावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय नमूद केले आहे.

मुंबई बंदर विश्वस्त यांचेकडून अद्यापपर्यंत औपचारिकरित्या शुल्काची रक्कम कळविण्यात आलेली नाही.

यासंदर्भात शासन/ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून मुंबई बंदर विश्वस्त यांचेकडे खालीलप्रमाणे पत्रव्यवहार करण्यात आला आहेः-

(१) मा. मुख्यमंत्री महोदयांनी मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्री महोदयांना लिहिलेले पत्र दि. १५.१०.२०१६

(२) ममेबोर्डाने मुंबई बंदर विश्वस्त यांना लिहिलेले दि. ३०.६.२०१६ रोजीचे पत्र (शासनाच्या धोरणाप्रमाणे मूल्यांकन करण्याबाबत)

(३) ममेबोर्डाने मुंबई बंदर विश्वस्त यांना लिहिलेले दि. १२.८.२०१६ रोजीचे पत्र (मुंबई बंदर विश्वस्त यांनी रेवस बंदर प्रकल्पात इक्विटी घेणेबाबत)

(४) तत्कालीन अपर मुख्य सचिव (बंदरे) यांनी मुंबई बंदर विश्वस्त यांना लिहिलेल दिनांक १८ ऑगस्ट २०१६ रोजीचे पत्र (शुल्क कळविण्याची विनंती)

आता, मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्री महोदयांकडे दिनांक २२ मार्च २०१७ रोजी बैठक संपन्न झाली आहे.

सदर बैठकीत, मुंबई बंदर विश्वस्त आणि रेवस पोर्ट लि. यांनी एकत्रितरित्या चर्चा करून समाधानकारक तोडगा काढण्याचे निर्देश मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्री यांनी दिले आहेत.

केंद्र शासनाचे दिनांक १७ ऑक्टोबर २०१३ चे मेमोरेंडमनुसार रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील प्रकल्पांना पर्यावरणविषयक दाखल्यांच्या प्रस्तावांवरील Moratorium उठविण्यात आला आहे.

विजयदुर्ग बंदर विकास प्रकल्पासाठी पर्यावरण दाखल्यासंदर्भात केंद्र शासनाने दिनांक २८ एप्रिल २०१५ नुसार बंदर विकासक कंपनीला Terms of Reference (ToR) देण्यात आले आहेत.

१.२२ परिच्छेद क्र. २.१.८.२ दिघी बंदर आणि रेवस (आवरे) बंदर

दिघी आणि रेवस बंदरांच्या विकासाचे काम अनुक्रमे मे. बालाजी लिजींग ॲण्ड इंडस्ट्रीज कंपनी लि. (BLICL) आणि मे. अम्मा लाईन्स कंपनी लि. (ALCL) यांना देण्यात आले होते. BLICL व ALCL या कंपन्यांबरोबर झालेल्या सवलत करारानुसार (मार्च-२००२) दोन्ही

प्रकल्पांच्या पहिल्या टप्प्याचे काम मार्च, २००७ पर्यंत पूर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे अपेक्षित होते. मार्च, २०१२ पर्यंत रेवस बंदराचे बांधकाम सुरू झाले नव्हते तर दिघी बंदरात पाच पैकी फक्त दोनच बर्थचे काम पूर्ण झाले होते.

दिघी बंदर

विकास कार्यक्रम सुरू करण्यासाठी आवश्यक असलेली वित्तीय पूर्तता (Financial Closure) करण्यासाठी विकासकाने केलेला विलंब आणि माझगांव डॉक लि. (MDL) ची जमीन हस्तांतरित करण्याच्या बाबतीत ठराव करण्यात झालेला विलंब या प्रमुख कारणांमुळे प्रकल्पाच्या विकासाला विलंब झाला. लेखापरिक्षणात पुढीलप्रमाणे निरिक्षणे आढळली:

- सवलत करारनाम्याच्या कलम ३.५.२ अन्वये दिघी पोर्ट लि. (DPL) या BLICL ने निर्माण केलेल्या SPV या अनुज्ञप्ती-धारकाने हस्तांतरणाच्या वेळी प्रचलित असलेल्या बाजारमूल्याप्रमाणे शासकीय जमिनीची किंमत अदा करणे आवश्यक होते. दिघी बंदरालगतची १२८ एकर क्षेत्रफळाची जागा MDL कडे जहाजबांधणी दुरुस्तीच्या कामासाठी हस्तांतरित करण्यात आली होती (१९८२). परंतु, प्रत्यक्षात जमिनीचा वापर सुरू नसल्याने ती दिघी बंदराच्या विकासासाठी महाराष्ट्र शासनाला परत करण्याची विनंती महाराष्ट्राच्या तत्कालीन मुख्यमंत्री महोदयांनी केंद्र शासनाच्या सरंक्षण मंत्रालयाला केली होती (जुलै, २००४). तथापि, तत्कालीन संरक्षण मंत्री महोदयांनी ही जागा MDL ला संरक्षणविषयक गरजांसाठी लागणार असल्याने महाराष्ट्र शासनाने आपल्या प्रस्तावाचा फेरविचार करण्याची विनंती केली (सप्टेंबर, २००४). असे असूनही, MDL ला भाडेपट्ट्याने देण्यात आलेली ११४ हेक्टर जमीन संरक्षण मंत्रालयाच्या परवानगीने DPL ला मुख्य सचिवांनी घेतलेल्या बैठकीत घेतलेल्या निर्णयानुसार जिल्हाधिकाऱ्यांच्या शिफारशीनुसार शीघ्र सिद्धगणकाच्या दरानुसार (२००६) रु. ३.४४ कोटी किंमतीला हस्तांतरित करण्यात आली (मार्च, २००७). मात्र, MDL ने नेमलेल्या शासन मान्यताप्राप्त मूल्यनिर्धारकाने दिघी गावातील जमिनीची बाजारमूल्य रुपये ६.९२ कोटी इतके निर्धारित केले होते. अशा रितीने, बाजारमूल्याऐवजी शिघ्र सिद्धगणकदर आकारल्याने विकासकाला रुपये ३.४८ कोटीचा अवाजवी फायदा झाला.

  MMB ने नमूद केले की, या विषयात राज्य शासन अधिकारी असल्याने जिल्हाधिकाऱ्यांनी केलेल्या मूल्यनिर्धारणाचा स्वीकार करण्यात आला.

  MMB ने दिलेले उत्तर स्वीकारर्ह नव्हते. कारण, शासन मान्यताप्राप्त मूल्यनिर्धारकाने निर्धारित केल्यानुसार भूखंडाचे बाजारमूल्य उपलब्ध होते आणि वर उल्लेख केल्याप्रमाणे CA च्या कलमानुसार ते स्वीकारणे आवश्यक होते.

- MDL जमिनीच्या हस्तांतरणाखेरीज दिघी, नानावली आणि मणेरी येथील ७७.३३ हेक्टर शासकीय जमीन हस्तांतरित करण्यासाठी MMB ने DPL बरोबर ५० वर्षांचा भाडेकरार केला (जानेवारी, २०१०). तथापि, MMB ने या जमिनीचे मूल्य निर्धारण करण्यासाठी जमिनीचे २०१० मधील बाजारमूल्याऐवजी जिल्हाधिकाऱ्यांनी MMB ला जागा हस्तांतरित करण्यास परवानगी देणाऱ्या आदेशाच्या (२००८) आधारे, २००८ च्या शिघ्र सिद्धगणकाच्या आधारे दर विचारात घेतले. यामुळे वर्ष २०१० मधील शिघ्र सिद्धगणकाच्या दराचा विचार करता DPL ला रुपये ३.२८ कोटींचा अवाजवी लाभ झाला. MMB ने नमूद केलेली शीघ्र जमिनीचे मूल्यांकन जरी वर्ष २००८ मधील शिघ्र सिद्धगणकाच्या दरावर आधारित असले तरी महाराष्ट्र शासनाची मान्यता घेण्याची प्रक्रिया, शासकीय सूचनांचे अनुपालन या गोष्टी वेळखाऊ होत्या आणि त्यामुळे, भाडेपट्टी करार जानेवारी, २०१० मध्ये करण्यात आला.

  सवलत कराराप्रमाणे जमिनीचे हस्तांतरण करताना प्रचलित असलेल्या बाजारभावाप्रमाणे तिची किंमत ठरविणे आवश्यक असल्याने खुलासा स्वीकारण्याजोगा नाही. निर्गमन परिषदेत, जमिनीचे हस्तांतरण करताना ठरविलेल्या दराबाबत मान्यता घेण्याच्या प्रक्रियेमध्ये सुसूत्रता आणणे आवश्यक असल्याचे प्रधान सचिवांनी मान्य केले (डिसेंबर, २०१२).

- सवलत करारातील अटींप्रमाणे बंदरांचे व्यावसायिक कामकाज सुरू झाल्यानंतरच विकासकाने MMB ला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क देणे अपेक्षित होते. परंतु, मे, २००५ मध्ये व्यावसायिक कामकाज सुरू झालेले नसतांनाही BLICL कंपनीने MMB कडून अस्तित्त्वात असलेल्या जेट्टींचा ताबा घेऊन मालवाहतूक सुरू केल्यावर मालधक्का शुल्कात BLICL ला MMB ने सवलती देणे सुरू केले. परिणामी, मे, २००५ ते मे, २०१२ या कालावधीत रुपये १.८४ कोटी कमी मालधक्का शुल्क आकारण्यात आले. भारताचे नियंत्रक आणि महालेखापरिक्षक यांच्या ३१ मार्च २००६ रोजी संपलेल्या वर्षाच्या अहवालात करारातील अटींचे उल्लंघन करीत BLICL ला मालधक्का शुल्कात सवलत देण्यावर टिप्पणी करण्यात आली होती. लोकलेखा समितीने (PAC) मालधक्का शुल्कात सवलत दिल्यामुळे झालेल्या महसूल हानीची वसुली करण्याची शिफारस केली (एप्रिल, २०१२).

  MMB ने नमूद केले की, प्रधान सचिव (बंदरे) यांनी फेब्रुवारी २००४ मध्ये घेतलेल्या बैठीकीत बंदराच्या काही भागाचे कामकाज ध्यानात घेऊन सवलतीच्या दराने मालवाहतूकीचे शुल्क देऊन मालवाहतूकीचे कामकाज आले असते म्हणून DPL ने (BLICL चे

SPV) जेट्टी पूर्णपणे विकत घेण्याच्या पर्यायावर विचारविमर्श केला. तसेच पुढे असेही नमूद केले की, जेट्टी फारच जुनी असल्यामुळे आणि दुरुस्ती व देखभालीविना विनावापर पडून असल्यामुळे जेट्टीचा ताबा घेण्याकरिता DPL ला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क आकारण्याला मान्यता देण्यात आली. पुढे असेही सांगण्यात आले की, ऑक्टोबर, २०१० मध्ये हा खुलासा PAC ने त्यांच्या विचारविमर्शात मान्य केला.

MMB ने दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते. कारण, CA नुसार बंदराच्या व्यावसायिक कामकाजाला सुरुवात झालेल्या दिनांकापासूनच विकासकाला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क उपलब्ध होते. लेखापरीक्षण अहवालात निर्देशित केल्याप्रमाणे वसुली न करण्यापुरत्याच PAC च्या विशिष्ट शिफारशी होत्या. तसेच जेव्हा विकासक कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधून आणि त्याची देखभाल करतो तेव्हा MMB सवलतीच्या दराऐवजी पूर्ण दरानुसार मालधक्का शुल्क वसूल करते. जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर ॲण्ड लॉजिस्टिक्स लि. ने धामणखोल उपसागरात विकसित केलेल्या हरीतक्षेत्र बंदरात SPV ने स्वतःच्या कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिता आणलेल्या कोळशावर मालधक्का शुल्क पूर्ण दराने आकारले गेले होते (संदर्भः परिच्छेद २.१.८.४). या वस्तुःस्थितीवरुन असे सिद्ध होते की, हरीतक्षेत्र बंदरांच्या SPV कडून आकारण्यात येणाऱ्या दर एक समान धोरणाचा अवलंब MMB ने केला नव्हता.

रेवस (आवरे) बंदर

रेवस बंदराच्या विकासावर, प्रमुख मुख्य प्रवर्तक निश्चित करणे, रस्त्यांचा मालकी हक्क, प्रस्तावित नौकानयन मार्गातून जाणाऱ्या गॅस पाईपलाईन मार्गाची पुनआर्खणी, बंदरांना जोडणारे रस्ते अशा दीर्घकाळ तोडगा न निघालेल्या महत्त्वाच्या समस्या यापुढे परिणाम झाला. तसेच, महत्त्वाच्या अडचणी अद्याप सुटलेल्या नसताना MMB ने ८३९.१० हेक्टर भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन रुपये ८८,००० प्रति हेक्टर या दराने ५० वर्षांकरिता SPV ला (रेवस बंदर मर्यादित) दिली (जून, २०१०). या संबंधीची निरिक्षणे पुढे चर्चिली आहेत.

- मार्च, २००२ मध्ये झालेल्या सवलत कराराच्या ११.२.१ नुसार ALCL शी सवलत करार झाल्याच्या दिनांकास न झाल्यास CA वर स्वाक्षऱ्या झाल्यापासून सहा महिन्यांत म्हणजे सप्टेंबर, २००२ पर्यंत समभाग गुंतवणूकीचा साचा निश्चित करावयाचा होता. समभाग साचा गुंतवणूकीचा निश्चित न झाल्यास करारनामा रद्द करण्याची तरतूद CA मध्ये होती. याखेरीज बंदरांचा प्रत्यक्ष वापर सुरू केल्यानंतर सात वर्षांच्या कालावधीत SPV मध्ये प्रमुख विकासकाने कमीत कमी २६% गुंतवणूकीचे प्रमाण राखले नाही. यासंबंधात MMB ने उशिराने CA रद्द करण्याबाबत कारणे दाखवा नोटीस पाठविल्यानंतर ALCL ने जुलै, २००६ मध्ये समभाग गुंतवणूकीचा प्रस्ताव पाठविला. गुंतवणूक साच्यात रिलायन्स ग्रुप कंपनीचा ६७.६४ टक्के, ALCL (प्रमुख प्रवर्तक) चा २१.३६ टक्के आणि उर्वरित वाटा MMB चा, ज्यास उच्चाधिकार समितीने सवलत करारातील प्रमुख प्रवर्तकाने कमीत कमी २६ टक्के समभागगुंतवणूक ठेवायाच्या (ऑगस्ट, २००६) अटींचा भंग करून मान्यता दिली. गुंतवणूकीचा साचा ठरविण्यात झालेल्या विलंबामुळे प्रमुख/ मुख्य प्रवर्तकांच्या अनिश्चिततेमुळे वित्तीय पूर्ततेला विलंब झाला आणि परिणामी प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याचे काम पाच वर्षांहून अधिक काळ उशिराने सुरू झाले.
- MMB ने नमूद केले की, प्रकल्प अंमलबजावणीतील दिरंगाई पाहून ALCL ला कारणे दाखवा नोटीस देण्यात आली होती. उत्तरादाखल ALCL ने प्रकल्पात मोठी समभाग गुंतवणूक करणाऱ्या एका नवीन संस्थेसह नवीन समभाग गुंतवणूक साचा सादर केला जो कायदेशीर पडताळणीनंतर मान्य करण्यात आला. परंतु, या खुलाशात विहित केलेल्या २६ टक्क्यांऐवजी ALCL ने २१.३६ टक्के समभाग गुंतवणूक ठेवल्याप्रकरणी कोणतेही भाष्य करण्यात आले नव्हते.
- रेवस बंदराच्या १७ कि.मी. लांबीच्या प्रवेशाचा मार्ग मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या केंद्र सरकारी संस्थेच्या जलमार्गातून जात होता. भारत सरकारच्या नौकानयन मंत्रालयाने सप्टेंबर, २००१ मध्ये मोफत प्रवेशाचा हक्क मिळविण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने केलेली (जून, २०११) विनंती फेटाळली आणि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट आणि रेवस पोर्ट प्राधिकारी यांनी परस्पर करार करून ही समस्या सोडविण्याची सूचना केली. परंतु प्रवेशाचे हक्काचे समर्थन करणारा प्रस्ताव मुंबई पोर्ट ट्रस्टकडे ऑक्टोबर, २०१२ मध्ये MMB ने सादर केला.
- GAIL आणि IPCL या कंपन्यांच्या पाण्याखालील गॅस पाईपलाईन, रेवस बंदराच्या प्रस्तावित नौकानयन मार्गातून जात होत्या. GAIL आणि IPCL या दोन्ही कंपन्यांनी पाईप लाईनमार्ग बदलण्याचा खर्च उचलण्याची तयारी दाखवूनही या प्रश्नावर तोडगा न काढल्याने प्रवेशाच्या हक्काचा प्रश्न प्रलंबित राहीला. पाईपलाईनसाठी गाळ उपसण्याचे काम मार्च, २०१४ पर्यंत सुरू करण्यात येणार असल्याचे SPV ने कळविले असल्याचे MMB ने सांगितले.
- रेवस बंदराच्या विकासासाठी तपशीलवार प्रकल्प अहवालात (DPR) प्रस्तावित केलेला जोडरस्ता जो जहाजबांधणी कारखान्याच्या जागेमधून जात होता, त्याचे काम त्याच विकासकाला (ALCL) देण्यात आले. परंतु, हा रस्ता पुनर्जुळणीनंतर MMB ने फेब्रुवारी, २०१० मध्ये मंजूर केलेल्या टाटा कंपनीच्या प्रस्तावित कोळसा (कोल) जेट्टीच्या बांधकामाच्या आड येत असल्याचे दिसून आले.

प्रकल्पाच्या कामाची प्रगती पाहून रस्ते जोडणी संबंधीचा अंतिम निर्णय नंतर घेण्यात येणार असल्याचे MMB ने सांगितले.

- MMB ने ८३९.१० हेक्टर भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन SPV ला हस्तांतरित सूचनानुसार (२००९) केली (जून २०१०). लेखापरीक्षणात लक्षात आले की, गृह विभागाच्या MMB ला जमीन हस्तांतरित करण्याचे परवानगी देताना निर्गमित केलेल्या सूचनांच्या आधारे जमिनीची किंमत प्रत्यक्ष हस्तांतरणाच्या वेळी म्हणजेच २०१० च्या सिद्धगणकानुसार (रु. ८८,००० प्रति हेक्टर) च्या ऐवजी वर्ष २००८ च्या शिघ्र सिद्धगणकाच्या दराने (रु. ३.८६ लाख प्रति हेक्टर) ठरविण्यात आली. त्यामुळे या व्यवहारात SPV ला रु. २५ कोटींचा अवाजवी लाभ झाला.

  MMB ने नमूद केले की वर्ष २००९ मधील शीघ्र सिद्धगणक दरावर आधारित, जमिनीचे मूल्य ठरविण्यात आले आणि जून २०१० मध्ये ITL जमीन हस्तांतरणाचा करार बोर्ड आणि महाराष्ट्र शासन यांच्या मंजुरीनंतर करण्यात आला.

  परंतु, CA नुसार, जमिनीच्या प्रत्यक्ष हस्तांतरणाच्या वेळी जमिनीचे मूल्यांकन करणे आवश्यक असल्याने MMB चा खुलासा स्वीकारार्ह नाही. निर्गमन परिषदेत प्रधान सचिवांनी मान्य केले की जमीन हस्तांतरणासाठी दर मान्य करण्याच्या प्रक्रियेत सुसूत्रता आणण्याची आवश्यकता होती.

ज्ञापन :

१.२३ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

दिघी बंदरः

माझगांव डॉक लि. यांची जमीनः केंद्र शासनाचा उपक्रम असलेल्या मे.माझगांव डॉक लि. (एमडीएल) यांनी ऑफ-शोअर प्लॅटफॉर्म तयार करण्याचे युनिट निर्माण करण्यासाठी मौजे दिघी (जि. रायगड) येथे जागा निश्चित करून ती संपादित करण्यासाठी सन १९८२ मध्ये सिकॉम या महाराष्ट्र शासनाच्या कंपनीकडे प्रस्ताव दिला होता. सिकॉमच्या विनंतीस अनुसरुन, शासनाने विविध खाजगी जमीन मालकांकडून सुमारे ४६.३९ हेक्टर (सुमारे ११४ एकर) इतके क्षेत्र संपादित करून ते सिकॉमकडे हस्तांतरित केले आणि ते एमडीएल यांना भाडेपट्टा कराराने हस्तांतरित करण्यास सिकॉम यांना अनुमती दिली. त्यानुसार, सिकॉम यांनी सदरच्या क्षेत्राचा ताबा मे. एमडीएल यांचेकडे दिला. परंतु, त्यासाठी सिकॉम आणि एमडीएल यांच्यामध्ये कोणताही औपचारिक करारनामा स्वाक्षांकित करण्यात आला नव्हता.

एमडीएल यांना ज्या प्रकल्पासाठी जागा देण्यात आली होती तो प्रकल्प ते राबवू न शकल्याने सदरची जागा त्यांच्याकडून परत घेण्याची कार्यवाही सिकॉम आणि महाराष्ट्र शासन यांनी सुरू केली. एमडीएल यांनी सदरच्या जमिनीच्या विकासासाठी त्यांनी केलेल्या खर्चाची प्रतिपूर्ती मिळण्याच्या अटीवर ती जमीन सिकॉम यांना परत करण्याची तयारी दर्शविली.

दि. ४.१.२००७ रोजी तत्कालीन प्रधान सचिव (बंदरे) यांच्या अध्यक्षतेखाली संपन्न झालेल्या बैठकीत एमडीए यांना द्यावयाच्या जमिनीच्या किंमतीच्या भरपाईच्या रकमेबाबत चर्चा करण्यात आली. सदर बैठकीत जिल्हाधिकारी, रायगड केलेल्या जमिनीच्या रु. ३,४४,४८,५०० इतक्या मूल्यांकनास मान्यता देण्यात आली. त्याचबरोबर, एमडीएल यांनी मौजे दिघी येथील सदर जमिनीवर निर्माण केलेल्या मत्तेच्या मूल्यांकनापोटी मे. थिटे व्हॅल्युअर्स ॲण्ड इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांनी निश्चित केलेल्या रु. ३,००,००० इतक्या रकमेसही मान्यता देण्यात आली.

एमडीएल यांनी सिकॉम यांना उद्देशून लिहिलेल्या व प्रधान सचिव (बंदरे) यांना पृष्ठांकित केलेल्या दि. १३.०२.२००७ रोजीच्या पत्रान्वये असे कळविले की, दि. ४.१.२००७ रोजीच्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या वरील निर्णयाच्या अनुषंगाने भरपाईच्या विषयावर एमडीएल च्या संचालक मंडळाच्या दि. २.२.२००७ रोजी झालेल्या बैठकीत चर्चा करण्यात आली आणि सदर प्रकरणाच्या सर्व पैलूंवर केलेल्या विचारांती तसेच महाराष्ट्र शासनाशी असलेल्या चांगले संबंध लक्षात घेता, भरपाईची रु. ३,४७,४८,५०० ही रक्कम स्वीकारण्यास मान्यता देण्यात आली. तसेच, सदर पत्रान्वये एमडीएल यांनी सिकॉम यांना भरपाईची रक्कम देण्याची विनंती केली.

वरील निर्णयानुसार, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत एमडीएल यांना अदा करण्याकरिता दि. १४.२.२००७ रोजी रु. ३,४४,४८,००० आणि दि. ३.३.२००७ रोजी रु. ३,००,००० इतकी रक्कम सिकॉम यांच्याकडे जमा करण्यात आली.

वरील बाबी विचारात घेता असे दिसून येईल की, एमडीएल यांच्या जमिनीकरिता भरपाईची रक्कम सिकॉम आणि एमडीएल यांनी स्वीकारले होते. दुसरे असे की, विषयांकित जमीन ही सरकारी जमीन नव्हती, तर ती शासनाने एमडीएल यांना हस्तांतरित करण्यासाठी सिकॉमच्या विनंतीवरुन खाजगी जमीनमालकांकडून संपादित केली होती. हया जमिनीकरिता एमडीएल यांना सिकॉमच्या माध्यमातून योग्य ती पुरेशी भरपाई देण्यात आलेली आहे. म्हणूनच, सवलत करारनाम्यातील कलम क्र. ३.५.२ या जमिनीच्या प्रकरणी लागू होत नाही आणि त्यामुळे, मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनीला रुपये ३.४८ कोटी रकमेचा अवाजवी फायदा देण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

शासकीय जमीन : मौजे दिघी, मणेरी आणि नानावली येथील एकूण ७७.३३ हे. सरकारी जमिनीचे सन २०१० चे बाजारमूल्य जिल्हाधिकारी, रायगड यांच्याकडून प्राप्त करून घेण्यात येईल. त्यानंतर, मूल्यांकनामधील फरकाची रक्कम भरण्याबाबत मे. दिघी पोर्ट लि. यांना कळविण्यात येईल. प्रस्तुत प्रकरणातील प्रगतीत माहिती लेखापरीक्षण पथकास यथावकाश सादर करण्यात येईल.

सवलतीच्या दराने व्हार्फेज शुल्काची आकारणी : दिघी बंदर विकास प्रकल्पासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आणि मे. दिघी पोर्ट लि. यांच्यामध्ये स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या सवलत करारनाम्यातील कलम क्र. २२.१.१ अन्वये, बंदराच्या कार्यचालनाची तारीख ही, सिमाशुल्क विभागाकडून चढ आणि उताराचे ठिकाण घोषित करण्याबाबतची अधिसूचना निर्गमित करणे किंवा नियोजित बांधकाम कालावधी संपुष्टात येणे यापैकी जे अगोदर घडेल, ती तारीख समजण्यात यावी, अशी तरतूद आहे. सिमाशुल्क विभागाकडील दि. ०९.०२.२००४ रोजीच्या अधिसूचनेनुसार दिघी बंदर हे मालहाताळणीचे बंदर (Customs Port) म्हणून घोषित करण्यात आले आहे. दिघी बंदर येथे पूर्वीपासून अस्तित्त्वात असलेल्या जेट्टीवरुन करण्यात आलेली मालहाताळणी ही व्यावसायिक मालहाताळणी असून ती सवलत करारनाम्यातील उपरोक्त कलमांतर्गत आवश्यक असलेल्या सिमाशुल्क विभागाच्या अधिसूचनेप्रमाणे करण्यात आली होती आणि म्हणूनच, बंदरातून व्यावसायिक मालहाताळणीस प्रारंभ झाल्याचे समजण्यात येऊन प्रति मे. टन रु. ३ हा सवलतीचा दर लागू करण्यात आला. धामणखोल-जयगड बंदराच्या बाबतीत बोलावयाचे झाल्यास, त्याठिकाणी प्रथम कोळशावर आधारित वीजप्रकल्पाला लागणारा कोळसा हाताळण्यासाठी कॅप्टीव्ह जेट्टी निर्माण करण्यासाठी मान्यता देण्यात आली आणि कालांतराने हया ठिकाणी बंदर विकासास असलेला वाव व क्षमता लक्षात घेऊन बारमाही बहुउद्देशिय बंदर प्रकल्पास मान्यता देण्यात आली. त्यामुळे, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला प्राप्त होणारा महसूल संरक्षित करण्यासाठी धामणखोल-जयगड या बंदरात हाताळावयाच्या ४ दशलक्ष टन कोळशाकरिता कॅप्टीव्ह जेट्टीच्या दराने चढणावळ-उतरणावळ शुल्क आकारण्याबाबतच्या अटीचा समावेश सलवत करारनाम्यात करण्यात आलेला होता. दिघी बंदरामध्ये अशा प्रकारचा कोणताही कॅप्टीव्ह प्रकल्प नव्हता आणि म्हणून, धामणखोल-जयगड आणि दिघी या बंदरांची एकमेकांशी तुलना करता येणार नाही.

रेवस-आवरे बंदर :

गुंतवणुकीचा साचा (Share Holding Pattern)**:** मे. अम्मा लाईन्स लि. यांनी दि. १७.०३.२००२ रोजीच्या सवलत करारनाम्यातील कलम क्र. ११.२.१ अन्वये, रेवस-आवरे बंदराच्या विकासासाठी खालील गुंतवणूकीचा साचा प्रस्तावित केला होता.

अ. क्र.	घटकाचे नाव	एसपीव्ही च्या समभागा मधील हिस्सा
१.	महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड	११% पर्यंत
२.	मे. रिलायन्स ग्रुप कंपनी	६७.६४%
३.	मे. अम्मा लाईन्स लि.	२१.३६%

उच्चाधिकार समितीच्या दि. ४.८.२००६ रोजी संपन्न झालेल्या बैठकीत, मे. अम्मा लाईन्स लि. यांनी सादर केलेल्या गुंतवणुकीच्या साच्याबाबत कायदेविषयक मत (legal opinion) घेण्याचे आणि त्यासाठी सचिव (विधी व न्याय) यांच्या मान्यतेने कायदेविषयक एजन्सीची (legal firm) नियुक्ती करण्याचे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास निर्देश देण्यात आले. त्यानुसार, सचिव (विधी व न्याय) यांनी मान्यता दिलेल्या मे. अमरचंद ॲण्ड मंगलदास या कायदेविषयक एजन्सीकडून सल्ला मागविण्यात आला. त्यामध्ये खालील विशिष्ट प्रश्नावर सल्ला मागितला होता.

" प्रस्तावित गुंतवणूक व्यवस्था ही, ज्यामध्ये प्रस्तावित सवलतधारक हा प्रमुख प्रवर्तक आहे आणि परंतु तो आघाडीचा प्रवर्तक नाही, सवलतर करारनाम्यातील तरतूदीप्रमाणे आहे अगर कसे ? "

मे. अमरचंद मंगलदास या संस्थेने दिलेल्या कायदेविषयक मतामध्ये असे नमूद होते की, सवलत करारनाम्याप्रमाणे एसपीव्ही मधील कोणता समभागधारक हा आघाडीचा प्रवर्तक अथवा प्रमुख प्रवर्तक म्हणून घोषित करण्यात यावा, हे सवलत करारनाम्यानुसार आवश्यक नाही. सवलत करारनाम्यातील अशा प्रकारची तरतूद नसल्याने, लायसन्सीला महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या मंजूरीसाठी गुंतवणूकीचा साचा कळविण्याचे स्वातंत्र्य आहे.

मे. अमरचंद मंगलदास यांचे वरील कायदेविषयक मत मा. मुख्य सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली संपन्न झालेल्या उच्चाधिकार समितीच्या दि. १४.८.२००६ रोजीच्या बैठकीत ठेवण्यात आले. सदरच्या बैठकीत, सवलत करारनामा स्वाक्षांकित झाल्यापासून सहा महिन्यांत लायसन्सी गुंतवणूकीचा साचा सादर करण्यास असमर्थ ठरल्याने सदरचा सवलत करारनामा हा संपुष्टात आला अगर कसे असा मुद्दा उपस्थित करण्यात आला होता. त्यास उत्तर देताना सचवि (विधी व न्याय) यांनी स्पष्टीकरण दिले की, लायसन्सीला शून्य दिनांक/आर्थिक आकृतिबंध प्राप्त करण्यासाठी वेळावेळी मुदतवाढ देण्यात आलेली असल्यामुळे सवलत करारनामा अद्यापही वैध आहे आणि केवळ गुंतवणूकीचा साचा सादर केला नाही या कारणास्तव या घडीला तो रद्द करता येणार नाही.

सविस्तर चर्चेअंती, उच्चाधिकार समितीने अम्मा लाईन्स लि. यांनी प्रस्तावित केलेल्या गुंतवणूकीच्या साच्यास मान्यता दिली.

मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या बंदर हद्दीतून नौवहन मार्गास परवानगी देण्याबाबत (Right of Way through MbPT waters):

मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या बंदर हद्दीतून नौवहन मार्गास परवानगी देण्याबाबतचा विषय मुंबई बंदर विश्वस्त आणि रेवस पोर्ट लि. प्राधिकरण यांनी परस्पर सामंजस्याने सोडविण्याबाबत केंद्र शासनाचे निर्देश असल्याबाबत सप्टेंबर-२०११ मध्ये पत्र प्राप्त झाल्यानंतर, सदरचा विषय तत्कालीन मा. मुख्यमंत्री यांच्या अध्यक्षतेखाली दि. २४.११.२०११ रोजी झालेल्या बैठकीत विचारार्थ ठेवण्यात आला होता. त्या बैठकीत, रेवस पोर्ट प्राधिकरणास प्रस्तुत विषयाबाबत मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्याशी चर्चा करावी, असे निर्देश देण्यात आले. त्यानंतर, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सुद्धा मे. रेवस पोर्टस् लि. यांना त्याबाबत दि. १९.१.२०१२ च्या पत्रान्वये कळविले होते. त्यावर, मा. मुख्यमंत्री यांच्याकडील दि. २४.११.२०११ रोजीच्या बैठकीतील निर्देशांप्रमाणे, मे. रेवस पोर्ट लि. यांनी मुंबई बंदर विश्वस्त, केंद्रीय नौकानयन मंत्री आणि केंद्रीय नौकानयन सचिव यांची भेट घेऊन सदर प्रकरणी लवकरात लवकर तोडगा काढण्याबाबत विनंती केली असल्याचे दि. ४.६.२०१२ च्या पत्रान्वये या कार्यालयास कळविले. याबाबत तत्कालीन मा. मुख्य सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली बैठक आयोजित करण्याबाबत वेळोवेळी प्रयत्न करण्यात आले. परंतु, दुर्दैवाने बैठक संपन्न होऊ शकली नाही. अंतिमतः, दि. १२.९.२०१२ रोजी झालेल्या बैठकीत, मे. रेवस पोर्टस् लि. यांनी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड/ महाराष्ट्र शासन यांच्याकडे त्यांचा प्रस्ताव सादर करावा आणि यथावकाश, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने त्याचा सखोल अभ्यास करून योग्य त्या शिफारशींसह मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्याकडे पाठवावा, असे निर्देश देण्यात आले. त्यानुसार, मे. रेवस पोर्ट लि. यांनी दि. १३.९.२०१२ रोजी सादर केलेल्या प्रस्तावाचा अभ्यास करून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत दि. ३.१०.२०१२ रोजी मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्याकडे पाठविण्यात आला.

रेवस-आवरे बंदराकरिता रस्ते जोडणी:

रेवस-आवरे बंदर प्रकल्पाकरिता प्रस्तावित असलेल्या रस्त्याच्या सरेखेच्या (Alignment) आड येत असलेला अम्मा लाईन्स लि. यांचा शिपयार्ड प्रकल्प त्यांनी मागे घतलेला आहे. त्यामुळे आता सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी सल्ला-मसलत करून याबाबत अंतिम निर्णय घेण्यात येईल.

भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील ८३९.१ हेक्टर जमिनीचे मूल्यांकनाबाबत-

भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील ८३९.१ हेक्टर जमिनीचे सन २०१० चे बाजारमूल्य जिल्हाधिकारी, रायगड यांच्याकडून प्राप्त करून घेण्यात येईल. त्यानंतर, मूल्यांकनामधील फरकाची रक्कम भरण्याबाबत मे. रेवस पोर्टस् लि. यांना कळविण्यात येईल. यासंदर्भातील प्रगती लेखापरिक्षण पथकास यथावकाश कळविण्यात येईल.

मौजे दिघी, मणेरी व नानवली येथील एकूण ७७.३३ हेक्टर जागेचे सन २०१० चे बाजारमूल्य प्राप्त करण्यामध्ये झालेल्या विलंबाचे कारण लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

उत्तर योग्य नाही.

कलम १८ सह कलम २२- चढणावळ-उतरणावळ शुल्क अन्वये दिसून येते की, रुपये ३ प्रति टन हा सवलतीचा दर व्यावसासिक मालहाताळणी सुरू झाल्यावरच लागू होणार होता.

दि. ९.२.२००४ रोजीच्या कस्टम्स नोटीफिकेशनची प्रत लोकलेखा समितीच्या अवलोकनार्थ सोबत जोडण्यात यावी.

एसपीव्ही कंपनीमधील शेअर होल्डींगची सद्यःस्थिती उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावी.

मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या बंदर हद्दीतून द्यावयाच्या राईट ऑफ वे बाबतच्या परवानगीसंदर्भात सद्यःस्थिती लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावी.

अम्मा लाईन्स लि. यांनी शिपयार्ड प्रकल्पातून माघार घेण्याला महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दिलेल्या मंजूरीची प्रत जोडण्यात यावी.

सन २०१० च्या शिघ्रसिद्धगणक तक्त्यनुसार दर लागू न केल्याबाबत तसेच लेखापरीक्षण पथकाने निदर्शनास आणून दिल्याप्रमाणे वसूली केल्याबाबत कारणे लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावीत.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

७७.३३ हेक्टर शासकीय जमिनीचे सन २०१० च्या बाजारमूल्य दरतक्त्याप्रमाणे मूल्यांकन परिगणित करण्यात आले आहे. त्यानुसार, सन २०१० व सन २००८ च्या मूल्यांकनामधील फरकाची रक्कम रु. २,००,९९,५५० भरणा करण्याबाबत मे. दिघी पोर्ट लि. यांना या कार्यालयाच्या दिनांक १२.४.२०१७ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले आहे.

मे. दिघी पोर्ट लि.यांनी केलेल्या मागणीप्रमाणे, दिघी बंदर येथील महा. मेरी. बोर्डाची अस्तित्त्वातील जेट्टी कंपनीला हस्तांतरित करण्यात आली. दि. ९.२.२००४ च्या कस्टम्स नोटीफिकेशनच्या अनुषंगाने, मे. दिघी पोर्ट लि. यांना सप्टेंबर २००४ पासून सवलत करारनाम्याप्रमाणे रु. ३ प्रति टन हा सवलतीचा दर लागू करण्यात आला. सदर दरामध्ये प्रत्येक वर्षी २० टक्के वाढ झालेली आहे.

दि. ९.२.२००४ च्या कस्टम्स नोटीफिकेशनची प्रत सोबत जोडली आहे. **(विवरण पत्र क्र.८)**

SPV कंपनी मे. दिघी पोर्ट लि. च्या शेअर होल्डींग चा तपशील सोबत जोडला आहे. **(विवरण पत्र क्र.९)**

मुंबई विश्वस्त यांच्या बदर हद्दीतून द्यावयाच्या राईट ऑफ वे बाबत कृपया मुद्दा क्र. २.१.८.१ मध्ये सद्यःस्थिती नमूद केली आहे. अम्मा लाईन यांनी शिपयार्ड प्रकल्पातून माघार घेण्याला महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दिलेल्या मंजूरीची प्रत सोबत जोडली आहे. **(विवरण पत्र क्र. १०)**

भरती-ओहोटीच्या क्षेत्रातील ८३९.१ हेक्टर जमिनीचे सन २०१० च्या बाजारमूल्य दरतक्त्याप्रमाणे मूल्यांकन परिगणित करण्यात आले आहे. त्यानुसार, सन २०१० व सन २००९ च्या मूल्यांकनामधील फरकाची रक्कम रु. १,१७,४७,४००/- भरणा करण्याबाबत मे. रेवस पोर्ट लि. यांना या कार्यालयाच्या दिनांक १२.०४.२०१७ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले आहे.

१.२४ परिच्छेद क्र. २.१.८.३ रेडी बंदर आणि विजयदुर्ग बंदर :-

विजयदुर्ग आणि रेडी बंदरांच्या विकासाचे काम अनुक्रमे मे. हिंदुस्थान इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्टस् अँड इंजिनिअरींग प्रा.लि. (HIPEPL) आणि मे. अर्नेस्ट शिपींग अँड शिप बिल्डर्स प्रा.लि. (ESSBPL) यांना देण्यात आले. SPV बरोबर केलेल्या सवलत करारानुसार (मे. विजयदुर्ग पोर्ट लि. (VPL)- मार्च २००८ आणि मे. रेडी पोर्टस् लि. (RPL)-फेब्रुवारी २००९), दोन्ही प्रकल्पांच्या पहिल्या टप्प्याचे काम अनुक्रमे मार्च २०१३ आणि फेब्रुवारी २०१४ पर्यंत पूर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे आवश्यक होते. रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील प्रस्तावित प्रकल्पांमुळे होणाऱ्या जीव भौमिक पर्यावरणाचा ऱ्हास होण्याच्या कारणावरुन केंद्रीय पर्यावरण आणि वन मंत्रालयाने अशा प्रकल्पांच्या कामांवर तात्पुरती बंदी घातली असल्याने दोन्ही प्रकल्प स्थगित ठेवले होते. लेखापरिक्षणादरम्याने पुढील अनियमितता आढळून आल्या :

रेडी बंदर

RPL ने नवीन बांधकाम करण्यापूर्वीच मोठ्या प्रमाणावरील मालवाहतूकीच्या निर्यातीसाठभ् MMB कडून जुनी जेट्टी घेऊन (एप्रिल २००९) प्रथम दिवसापासून तिचा वापर करण्यास सुरुवात केली. त्यासाठी MMB ने RPL कंपनीला मालधक्क्याच्या शुल्कात लगेचच सवलत देण्यास सुरुवात केली. त्यामुळे मे २००९ ते एप्रिल २०१२ या कालावधीत रु. ८.७६ कोटीची कमी आकारणी झाली. शिवाय राजकोषाचा रु. ९०.२ लाख रकमेचा सेवा कर बुडाला.

MMB ने नमूद केले की, दिघी बंदराबाबत बोर्डाने यापूर्वी जो निर्णय घेतला होता त्याच धर्तीवर RPL ला भाडयात सवलत देण्यात आले.

कराराप्रमाणे RPL ला बंदराचा प्रत्यक्ष व्यापारी उपयोग करण्यास सुरुवात केल्यानंतर भाडयात सवलत देणे अपेक्षित असल्याने MMB चा खुलासा स्वीकारार्ह नाही.

- बंदराच्या कामकाजाला सुरुवात करण्यापूर्वी विकासक/चालकाने राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची (या प्रकरणांत MPCB)) ची काम सुरू करण्यास मान्यता मिळविणे आवश्यक असते आणि जल अधिनियम, १९७४ च्या कलम २५; हवा अधिनियम, १९८१ च्या कलम २१ आणि धोकादायक कचरा नियम, २००८ मधील अटींची पूर्तता करणे आवश्यक आहे. RPL ने मे २००९ ते एप्रिल २०१२ या कालावधीत MMB कडून घेतलेल्या जुन्या जेट्टीचा वापर करून ३४.८७ लाख मेट्रीक टन (MT) मालाची वाहतूक केली. परंतु, त्यासाठी या कंपनीने MPCB ची परवानगी घेतली नव्हती व MPCB ने ही त्यावर कोणतीही कारवाई केली नव्हती. या कामकाजावरील गंभीर मुद्दयांकडे लोकांनी पर्यावरणविषयक जनतेच्या तक्रारींदरम्यान जिल्हाधिकाऱ्यांचे लक्ष वेधले होते (सप्टेंबर २०११). लेखापरीक्षकांनी MMB च्या अधिकाऱ्यांबरोबर बंदराची संयुक्त पाहणी केली असता कच्च्या लोखंडाचा साठा उघड्या जागेत केल्याने हवेत मिसळणाऱ्या धूलीकणांचा दुष्परिणाम टाळण्यासाठी प्रतिबंधात्मक उपाययोजना करण्याची सुनिश्चिती न केल्याचे आढळून आले.

MMB ने नमूद केले की, मालाचा साठा, वाहतूक आणि मालाची हाताळणी करताना अस्तित्त्वातील सुविधांनुसार आवश्यक काळजी घेण्याच्या सूचना RPL ला देण्यात येतील.

विजयदुर्ग बंदर

HIPEPL कंपनी मोबाईलच्या माध्यमातून दळणवळण क्षेत्रात कार्यरत असून (वर्ष २००४-०५ पर्यंत BPL मोबाईलचे कामकाज) वर्ष २००५-०६ मध्ये तिने HIPEPL कंपनी स्थापन करून बंदर क्षेत्रात प्रवेश केला असल्याचे लेखापरीक्षणात आढळले. त्यामुळे या कंपनीला बंदर क्षेत्राचा अनुभव नव्हता हे स्पष्ट होते.

CA करारात विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे HIPEPL ने करार केल्यापासून सहा महिन्यांच्या मुदतीत समभाग गुंतवणुकीचा साचा सादर केला नाही. MMB ने CA रद्द करण्याची नोटीस पाठविल्यानंतर (जुलै २००९) SPV ने (VPL) ग्रीमॅच इन्फ्राप्रोजेक्ट लिमिटेडचा ६७.६४ टक्के, समभाग हिस्सा व हिंदुस्थान ट्रान्सपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर व्हेंच्युअर्स प्रा.लि. (HIPEPL ची उप कंपनी) चा २१.३६ टक्के समभाग हिस्सा यासह समभाग गुंतवणूक साचा सादर केला (ऑगस्ट, २००९). ऑगस्ट, २०१० मध्ये समभाग गुंतवणूक साचा सुधारित करून ग्रीमॅच इंन्फ्राप्रोजेक्ट प्रा.लि. ऐवजी प्रिव्हिलेज हायटेक इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. चा ६३ टक्के समभाग घेण्यास MMB ने सप्टेंबर, २०१० मध्ये मंजुरी दिली. VPL ने समभाग गुंतवणूक साचा वेळेत सादर केलेला नसतानाही MMB ने त्यावर कारवाई करण्यास विलंब केल्यामुळे, प्रमुख प्रवर्तकाला वारंवार महत्त्वपूर्ण प्रवर्तकांना बदलण्याची संधी मिळाली.

VPL ने समभाग गुंतवणूक साचा वेळेवर निश्चित करण्याची खात्री पटण्यासाठी कोणतीही कार्यवाही न करण्याबाबत MMB ने कोणतेही ठराविक उत्तर सादर केले नाही.

ज्ञापन :

१.२५ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

रेडी बंदर :

सवलतीच्या दराने चढणावळ-उतरणावळ शुल्क लागू करण्याबाबत :

रेडी बंदर येथील अस्तित्वातील सुविधा व शासकीय मत्ता विकासकास हस्तांतरित करण्याबाबत शासन गृह विभाग निर्णय दि. १८.१०.२००८ अन्वये महाराष्ट्र शासनाने मंजुरी दिली होती. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने अस्तित्वातील सुविधा व शासकीय मत्ता यांचे

रु. ४,५८,४७,०००/- इतक्या मूल्यांकनास शासनाची मान्यता प्राप्त केली आणि त्यानंतर मे. रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडून ती रक्कम वसूल करून घेतल्यानंतर सदरच्या सुविधा व शासकीय मत्ता त्यांना हस्तांतरित केल्या. त्यानंतर, रेडी बंदरावरून लोहखनिज निर्यात करण्याचे काम मे. रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडून हाताळण्यात येत आहे.

रेडी पोर्ट लि. यांनी सवलत करारनाम्याप्रमाणे बंदराचे बांधकाम न करता त्यांचेकडे हस्तांतरित अस्तित्वातील जेट्टींचा वापर करून केलेल्या मालहाताळणीपोटी बहुउद्देशिय जेट्टीकरिता लागू असलेल्या शुल्क दराप्रमाणे मे २००९ ते फेब्रुवारी २०१५ या कालावधीतील व्हार्फेज शुल्क तसेच बंदर कर मिळून रक्कम रु. २२.५४ कोटी भरणा करण्याबाबत कंपनीला दि. २१.४.२०१५ रोजी नोटीस जारी करण्यात आली. या नोटीशीविरुद्ध कंपनीने मा.उच्च न्यायालयात दावा दाखल केला असून, सदर बाब तूर्तास न्यायप्रविष्ट आहे.

पर्यावरणविषयक मुद्दे :

रेडी बंदरातून सन १९८३ पासून लोह खनिज निर्यात करण्यात येत आहे. कालांतराने जागतिक बाजारपेठेत आलेल्या मंदीमुळे ही मालहाताळणी सन १९९६ पासून बंद झाली. त्यानंतर, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सन २००३-०४ मध्ये ही मालहाताळणी पुन्हा सुरू केली व ती आजतागायत सुरू आहे. येथे लक्षात घेण्यात यावे की, पूर्वी सुरू असलेले मालहाताळणीचे कामच आता मे. रेडी पोर्ट लि. यांच्यामार्फत करण्यात येत आहे. त्यामुळे, महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ यांच्याकडून Consent to Establish प्राप्त करण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

लेखापरीक्षण पथकाने रेडी बंदराच्या प्रत्यक्ष पाहणीअंती नोंदविलेल्या निरीक्षणाबाबत सादर करण्यात येते की, मालाची साठवणूक/वाहतूक करताना कोणत्याही प्रकारचे प्रदूषण होऊ नये यासाठी आवश्यक ती खबरदारी/उपाययोजना करण्याबाबत आणि तसा अहवाल १५ दिवसांत सादर करण्याबाबत मे. रेडी पोर्ट लि. यांना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दि. २६.११.२०१२ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले होते. त्यावर, मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी दि. २८.११.२०१२ च्या पत्रान्वये असे कळविले की, जेव्हा बंदरातून मालहाताळणी होत नसते त्यावेळी बंदरात साठविण्यात आलेले सर्व लोहखनिज ताडपत्रीने व्यवस्थित झाकण्यात येत असते. तसेच, खाणींपासून बंदरांपर्यंत लोहखनिजाचे वाहतूक करणाऱ्या ट्रक्सना सदरचे लोहखनिजाची धूळ उडू नये याकरिता ताडपत्रीने व्यवस्थित झाकून घेण्याबाबत सूचना देण्यात आलेल्या आहेत. जहाजामध्ये माल भरताना धूळ उडू नये याकरिता water sprinklers चा वापर करण्यात येतो. याशिवाय, धूळ उडून हवेत प्रदूषण होण्यास प्रतिबंध होण्यासाठी आवश्यक असलेल्या सर्व उपाययोजना करण्यात येत आहेत.

विजयदुर्ग बंदर :

मे. हिंदुस्थान इन्फ्रास्ट्रक्चर यांनी भारतामध्ये दूरसंचार क्षेत्रात पहिली खाजगी गुंतवणूक आणलेली असल्यामुळे त्यांचेकडे पायाभूत क्षेत्रात गुंतवणूक करण्याचा अनुभव होता आणि त्यांना बंदरे, कंटेनर रेल्वे, दळणवळण या पायाभूत क्षेत्रांत गुंतवणूक करावयाची होती. त्यांनी तत्कालीन मा. मुख्यमंत्री महोदयांना लिहिलेल्या दि. १८.७.२००६ आणि ममेबोर्डाला लिहिलेल्या दि. १८.५.२००६ च्या पत्रात नमूद केले होते की, त्यांनी NOL ह्या शिपिंग क्षेत्रातील आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील कंपनीशी कंटेनर रेल्वे कार्यचालनासाठी ४०० कोटींचा JV केलेला आहे. तसेच, सागरी बांधकामे, बंदराचे व्यवस्थापन आणि कार्यचालन इत्यादिकरिता त्यांनी इटली, दुबई आणि युरोपातील नामांकित कंपन्यांशी बोलणी सुरू आहेत. विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचे काम मिळाल्यानंतर, हिंदुस्थान इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीने ह्या क्षेत्रातील तज्ज्ञ कंपन्यांच्या सेवा उपलब्ध करून घेण्याची तयारी दर्शविली होती.

आणखी महत्त्वाचे म्हणजे हिंदुस्थान इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनी ही महाराष्ट्राव्यतिरिक्त अन्य किनारी राज्यांतही गुंतवणूक करण्यास इच्छुक होती. त्यामुळे, राज्यातील बंदर क्षेत्रात गुंतवणुकीची तत्कालीन निकड लक्षात घेता कंपनीच्या प्रस्तावास तातडीने प्रतिसाद देणे गरजेचे होते अन्यथा ही गुंतवणूक अन्य राज्यांत जाण्याची शक्यता होती.

या सर्व बाबी विचारात घेऊन, विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पासाठी त्यांची विकासक म्हणून निवड करण्याचा प्रस्ताव विचारात घेण्यात आला.

विजयदुर्ग बंदराचा विकास करण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने मे. विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि. ("विजयदुर्ग पोर्टस्") यांच्याशी दि. २८.३.२००८ रोजी सवलत करारनामा स्वाक्षांकित केला. त्यानंतर, सवलत करारनाम्यातील तरतुदींचे अनुपालन करण्याबाबत त्यांना बोर्डाची पत्र दि. ०१.०४.२००८, ३०.७.२००८, १८.१०.२००८, २१.०१.२००९, १३.०३.२००९ आणि दि. २०.४.२००९ अन्वये वळोवेळी कळविण्यात आल्याचे दिसून येईल. विजयदुर्ग पोर्टस यांनी सविस्तर प्रकल्प अहवाल सादर करण्यासाठी जून-२०१० पर्यंत मुदतवाढ देण्यात यावी, अशी विनंती त्यांच्या दि. १२.५.२००९ च्या पत्रान्वये मेरीटाईम बोर्डाकडे केली होती. सदर बाब दि. १८.६.२००९ रोजी संपन्न झालेल्या बोर्डाच्या ५१ व्या बैठकीत विचारार्थ ठेवण्यात आली असता, बोर्डाने त्यांना सवलत करारनामा रद्द करण्याबाबतची नोटीस देण्याचा निर्णय घेतला. त्यानुसार, दि. २७.८.२००९ रोजी त्यांना नोटीस देण्यात आली.

सदरहू नोटीशीला उत्तर म्हणून विजयदुर्ग पोर्टस् यांनी ग्रीमॅक इन्फ्राप्रोजेक्टस् प्रा.लि. (६७.६४%), हिंदुस्थान ट्रान्सपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर धिव्हेंचर प्रा.लि. (२१.३६%) आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (११% पर्यंत) असा गुंतवणूक साचा मंजुरीसाठी प्रस्ताव सादर केला. ह्या प्रस्तावाची विधीविषयक आणि वित्तीय दृष्टीकोनातून तपासणी करून, तो उच्चाधिकार समितीच्या दि. २९.८.२००९ रोजीच्या बैठकीत ठेवण्यात आला. त्यास समितीने मान्यता दिली आणि बोर्डाकडून मंजुरी घ्यावी असे निर्देश दिले. त्या प्रस्तावाबाबत दि. २४.२.२०१० रोजी संपन्न झालेल्या बोर्डाच्या बैठकीत, ग्रीमॅक इन्फ्राप्रोजेक्टस् प्रा.लि. यांच्याबाबत अधिक तपशील घेण्यात यावा, असे निर्देश देण्यात आले. बोर्डाचा निर्णय विजयदुर्ग पोर्टस् कंपनीला कळविण्यात आला असता, त्यांनी ग्रीमॅक इन्फ्राप्रोजेक्टस् प्रा.लि. हे वित्तीय आणि प्रकल्पाशी संबंधित आवश्यक बाबींची पूर्तता करण्यात अयशस्वी ठरल्यामुळे त्यांच्याऐवजी मे. प्रिव्हीलेज हायटेक इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. या नवीन महत्त्वाच्या गुंतवणूकदाराचा (Strategic Partner) समावेश असलेला गुंतवणुकीचा साचा मंजुरीसाठी सादर केला. त्यासंदर्भात, वर नमूद केलेली कार्यपद्धती पार पाडल्यानंतर सदरहू गुंतवणुकीच्या साच्यास दि. ९.९.२०१० राजी पार पडलेल्या बोर्डाच्या बैठकीत मान्यता देण्यात आली.

वरील वस्तुःस्थिती विचारात घेता असे दिसून येईल की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने गुंतवणुकीच्या साच्यासह सवलत करारनाम्यातील इतर तरतुदींची पूर्तता करण्याबाबत विजयदुर्ग पोर्टस् यांच्याकडे वारंवार पाठपुरावा केला होता.

वरील वस्तुःस्थिती विचारात घेता असे दिसून येईल की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने गुंतवणूकीच्या साच्यासह सवलत करारनाम्यातील इतर तरतुदींची पूर्तता करण्याबाबत विजयदुर्ग पोर्टस् यांच्याकडे वारंवार पाठपुरावा केला होता.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत :—

कलम २१.१.१ चे स्वतंत्रपणे वाचन करता येणार नाही. सदर कलम २१.१.१ चे चढणावळ आणि उतरणावळ शुल्कासंदर्भातील कलम १७.१ आणि १७.३ सह वाचणे आवश्यक आहे.

कलम १७.१ असे वाचण्यात यावे—

टप्पा-१ च्या बांधकाम कालावधीत, टप्पा-१ च्या कान्ट्रॅक्टेड ॲसेटस् चे बहुतांशी बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर, सदर सुविधा मालाची चढ-उतार करण्यासाठी बंदर म्हणून घोषित करण्यासाठी तयार असल्याचे लायसन्सीने लायसन्सरला कळवावे.

कलम १७.२ असे वाचण्यात यावे—

अशा प्रकारचा पत्रव्यवहार प्राप्त झाल्यानंतर, लायसन्सीने केलेले सुविधांचे बांधकाम हे सवलत करारनाम्याप्रमाणे आणि लागू असलेल्या कायद्यांप्रमाणेच केले आहे, हे पाहण्याचा अधिकार लायसन्सरला राहील.

कलम १७.२असे वाचण्यात यावे—

लायसन्सीने केलेले सुविधांचे बांधकाम हे सवलत करारनामा आणि लागू असलेल्या कायद्यांप्रमाणे केले असल्याबाबत जर लायसन्सरची खात्री पटली तर लायसन्सर बांधकामाचे पर्यवेक्षण पूर्ण झाल्याच्या दिनांकापासून ४ आठवड्यात मालाच्या चढ-उतारासाठी बंदर घोषित करण्याबाबत सीमाशुल्क विभागाकडे अर्ज सादर करील.

याचा अर्थ असा की, सवलतीच्या दराने व्हार्फेज शुल्क लागू करण्याची बाब ही कॉन्ट्रॅक्टेड ॲसेटचे बहुतांशी काम पूर्ण होण्याशी निगडित आहे आणि म्हणूनच, केवळ सवलत करारनामा स्वाक्षांकित करण्याच्या दिनांकाला कस्टम्स नोटीफिकेशन अस्तित्वात असल्याने तो हक्क म्हणून सवलतीच्या दराने शुल्क लागू करण्याची मागणी करता येणार नाही. सदरची वसुली करण्यासाठी शासनाने तत्परतेने आवश्यक पावले उचलावीत.

सदरच्या उपाययोजना ह्या सदर प्रकल्पासाठी निश्चित करण्यात आलेल्या पर्यावरण व्यवस्थापन आराखड्यास अनुसरून आहेत, हे कृपया पक्के करण्यात यावे.

एसपीव्ही कंपनीच्या शेअर होल्डींग पॅटर्नची सद्य:स्थिती आणि सविस्तर प्रकल्प अहवालानुसार काम सुरू झाले असेल तर त्याची सद्य:स्थिती लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दिनांक २१.४.२०१५ रोजीच्या पत्रान्वये, सन २००९ ते २०१५ या कालावधीच्या व्हार्फेज शुल्कातील फरकाची (म्हणजेच बहुउद्देशिय जेट्टीकरिता लागू व्हार्फेज दर आणि सवलतीचा दर यांतील फरक) रक्कम रु. २२.५४ कोटी भरणा करण्याबाबत मे. रेडी पोर्ट लि. यांना नोटीस देण्यात आली होती. सदर नोटीसीविरुद्ध मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी मा. उच्च न्यायालय, मुंबई येथे याचिका दाखल केली आहे. सदर याचिकेवर पुढील सुनावणीसाठी मा. उच्च न्यायालयाने लवादाची नियुक्ती केली आहे. लवादाने निश्चित केलेल्या वेळापत्रकाप्रमाणे प्रकरणाची कार्यवाही प्रगतीत आहे.

मे. रेडी पोर्ट लि. यांना प्रकल्पाचा शून्य दिनांक (Zero Date) प्राप्त करण्यासाठी देण्यात आलेली मुदत दि. ३१.८.२०१६ रोजी संपुष्टात येत असल्याने सदरची मुदत संपल्यानंतर बंदराचा ताबा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे घेण्यात यावा, असे निर्देश शासन गृह विभाग पत्र दि. ३०.८.२०१६ अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास देण्यात आले होते. बंदराचा ताबा घेण्याच्या निर्णयाविरुद्ध मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी मा. उच्च न्यायालय, मुंबई येथे शासन व ममेबोर्डाविरुद्ध याचिका क्र. २१३४/२०१६ दाखल केली होती. सदर याचिकेवर मा. उच्च न्यायालयाने दि. १४.१२.२०१६ रोजी आदेश पारित करून याचिका निकालात काढली. मा. उच्च न्यायालयाचे सदर आदेशाविरुद्ध मे. रेडी पोर्ट लि. यांना मा. सर्वोच्च न्यायालयात याचिका दाखल केली असून त्यावर कार्यवाही सुरू आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दि. २७.१२.२०१६ रोजी रेडी बंदरातील जेट्टींचा ताबा घेतला असून, सद्य:स्थितीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत मालहाताळणी करण्यात येत आहे.

वरील बाबींच्या अनुषंगाने, प्रकल्पाच्या Detailed Project Report नुसार अद्याप बंदराच्या कामाला सुरुवात झालेली नाही.

१.२६ परिच्छेद क्र. २.१.८.४ जयगड (लावगण व धामणखोल उपसागर) बंदर :

मुंबईच्या दक्षिणेला ९० सागरी मैल अंतरावर रत्नागिरी जिल्ह्यातील जयगड खाडीत जयगड (लावगण) बंदर वसलेले आहे. चौगुले स्टीमशिप लि. कंपनीने जयगड बंदराच्या (हरितक्षेत्र बंदर) संपूर्ण विकासासाठी जयगड खाडीमध्ये जयगड (लावगण) येथे एक जेटी व एक जहाजबांधणीतळ आणि धामणखोल उपसागरात दोन जेटींचे बांधकाम अंतर्भूत असलेला प्रस्ताव सादर केला (फेब्रुवारी २००३). हा प्रस्ताव मे २००६ मध्ये राज्य मंत्री मंडळाने मंजूर केला. विभागानेदेखील JSWIL इन्फ्रास्ट्रक्चर आणि लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (JSWIL) यांच्या त्यांच्याच १२०० मेगावॅटच्या १५ औष्णिक वीज केंद्रांसाठी पुढे २४०० मेगावॅटपर्यंत विस्तारणाऱ्या याच जयगड बंदराच्या हद्दीत संपूर्ण धामणखोल उपसागर व्यापणाऱ्या कॅप्टिव्ह बंदर सुविधेच्या बांधकामाकरिता प्रस्ताव मान्य केला (जानेवारी २००७). त्याच वेळी JSWIL ने धामणखोल उपसागरात हरित क्षेत्र बंदर विकसित करण्यात रस दाखवित जानेवारी २००७ मध्ये सुधारित प्रस्ताव सादर केला. परंतु हा प्रकल्प CSL च्या प्रकल्पाला अडथळा ठरणार असल्याने प्रधान सचिव (बंदर) यांनी दोन्ही विकासकांची बैठक घेतली (नोव्हेंबर २००६). अंतिमत: CSL ने या प्रकल्पात सुधारणा करून शिपलिफ्ट (shiplift) यंत्रणा असलेला जहाज बांधणी कारखाना व जयगड (लावगण) येथे एक जेटी बांधण्याचे ठरविले आणि पूर्वी प्रस्तावित केलेल्या धामणखोल उपसागरातील दोन जेटी बांधण्याचे रद्द केले. JSWIL च्या धामणखोल उपसागरात पहिल्या टप्प्यात बॅक-अप सुविधा असलेल्या दोन जेटी व दुसऱ्या टप्प्यात पाच जेटी यांच्या बांधकामाचा समावेश असलेल्या हरित क्षेत्रा बंदरांच्या जानेवारी २००७ च्या सुधारित प्रस्तावाला MMB ने देखील मंजुरी दिली (ऑक्टोबर २००७). अखेर MMB ने जयगड बंदराच्या त्याच सीमांतर्गत MoU मार्गाने हरित क्षेत्रा बंदराच्या विकासासाठी मार्च २००८ मध्ये जयगड (लावगण) येथे CSL बरोबर आणि जून २००८ मध्ये धामणखोल उपसागरात JSWIL बरोबर अशा दोन विकासकांबरोबर करारनामा केला.

JSWIL ने पहिल्या टप्प्याचे काम पूर्ण केल्यावर (जुलै २००९), MMB ने बांधकाम झालेल्या भागाकरिता लँडींग आणि शिपिंग जाहीरनामा मिळविण्यासाठी सीमाशुल्क अधिकाऱ्यांशी संपर्क साधला. MMB ने धामणखोल उपसागराच्या सीमांबाबत स्वतंत्र जाहिरनामा मागण्यांच्या समर्थनाची विचारणा सीमाशुल्क अधिकाऱ्यांनी केली असता MMB ने स्पष्ट केले (जुलै २००९) की, जयगड बंदराच्या सीमांतर्गत धामणखोल उपसागर हा " बंदर सुविधा " म्हणून आहे.

लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, बंदर कामकाजाचे नियमन करणाऱ्या कोणत्याही अधिनियमात किंवा राज्य शासन धोरणात " बंदर सुविधा " या संज्ञेची व्याख्या दिलेली नाही. अशा प्रकारे, JSWIL च्या कॅप्टीव्ह बंदराच्या मूळ प्रस्तावाला धामणखोल उपसागर " बंदर सुविधा " म्हणून समजून हरितक्षेत्र बंदर मध्ये परिवर्तित करण्याच्या महाराष्ट्र शासनाच्या निर्णयाचा फायदा JSWIL ला झाला, कारण कॉप्टिव्ह बंदरापेक्षा हरित क्षेत्र बंदराचे बंदर शुल्क फारच कमी होते.

MMB ने नमूद केले की, CSL चा दृष्टिकोन पुराणमतवादी/मवाळ होता तर JSWIL बंदराच्या सुरक्षिततेसाठी समुद्रात भिंत आणि पायाभूत सुविधा बांधण्यासाठी मोठ्या प्रमाणावर गुंतवणूक करण्यास तयार होते म्हणून बंदराचा संभाव्य पूर्ण उपयोग करून घेण्यासाठी आणि झालेला प्रचंड खर्च विभागण्यासाठी विविध मालाच्या वाहतुकीसाठी अतिरिक्त संख्येने बर्थ सामावण्याचा निर्णय घेण्यात आला होता.

दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते कारण पुढील परिच्छेदांत उल्लेख केल्याप्रमाणे कमी बंदर शुल्कामुळे JSWIL चा फायदा होणार होता. उत्तरातून असेही दिसून येते की, MoU मार्गाने संपूर्ण जयगड बंदराचा विकास करण्याच्या CSL च्या प्रस्तावाला आधी दिलेली मान्यता योग्य नव्हती कारण मोठ्या प्रमाणावर गुंतवणूक करण्यास CSL तयार नव्हते.

CA कराराप्रमाणे बंदराचा वापर सुरू केल्यापासून पहिल्या वर्षी बंदर विकासकाने (JSWIL) MMB ला रु. ३ प्रतिटन किंवा रु. ३६ प्रति भरलेला TEU याप्रमाणे सवलतीच्या दराने बंदर शुल्क देणे आवश्यक होते. त्यानंतर ते खालील तरतुदींच्या अधीन राहून दरवर्षी मागील वर्षांच्या दराच्या २० टक्के याप्रमाणे पुढील १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी वाढविण्यात येणार होते :

- JSWIL ऊर्जा (रत्नागिरी) मर्या. च्या वीज प्रकल्पात वापरासाठी अनुज्ञप्तिधारकाने आणलेल्या पहिल्या वार्षिक चार दशलक्ष टन (MTPA) कोळशावर रु. १५ प्रति मे.ट. किंवा कॅप्टीव्ह जेटीसाठी वेळोवेळी ठरविण्यात आलेल्या दराने भाडे आकारणी करावी.
- चार MTPA च्या पुढील मालावर DPR प्रमाणे दुसऱ्या टप्प्याच्या सुविधांवर केलेल्या रु. ५० कोटींच्या खर्चावर सवलतीचा दर लागू करावा.

कॅप्टीव्ह वापरासाठी चार MTPA ची कोळशाची मर्यादा कोणत्या आधारावर निश्चित केली त्याचे स्पष्टीकरण अभिलेख्यांत नोंदविले नव्हते. विकासकाने सादर केलेल्या (जानेवारी २००७) DPR नुसार JSWIL कंपनीच्या ऊर्जा प्रकल्पासाठी ४.८ MTPA कोळशाची आवश्यकता निर्धारित केल्याचे लेखापरीक्षणात निदर्शनास आहे. अशा रितीने, करारामध्ये हे प्रमाण कमी निश्चित केल्यामुळे विकासकाला अवाजवी फायदा झाला. JSWIL कंपनीच्या कोळशावर आधारित प्रकल्पाच्या चौथ्या वर्षी १,२०० मे.वॅ. वरून २,४०० मे.वॅ. (वीज निर्मिती) पर्यंत विस्तार नियोजित केला होता. त्यामुळे कॅप्टिव्ह वापरासाठी कोळशाच्या आयातीत ४.८ MTPA पासून ९.६ MTPA पर्यंत वाढ होणे अपेक्षित होते. त्यामुळे या कॅप्टिव्ह कोळशाच्या आयातीत होणाऱ्या वाढीचा विचार न करता मर्यादा ठरविल्याने कामकाजाच्या चौथ्या वर्षी (क्षमतेचा विस्तार केल्यानंतर) विकासकाला रु. ७.०२ कोटीचा अवाजवी फायदा झाला असता.

मालाच्या प्रमाणात बंदरातून अधिकाअधिक मालाची वाहतूक होण्यासाठी विकासकाला प्रोत्साहन देऊन MMB च्या महसुलात वाढ करण्याच्या दृष्टीने बंदर विकासकाला कठोर निकष लावणे उचित ठरले नसते असे MMB ने नमूद केले.

हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही कारण कॅप्टिव्ह औष्णिक ऊर्जा प्रकल्पासाठी आवश्यक असणाऱ्या मालापेक्षा जास्त मालावरच सवलतीचे बंदरधक्का शुल्क लागू होणार होते.

जयगड बंदरातील पर्यावरणविषयक समस्या :

लेखापरीक्षणात असे आढळून आले की, जयगड बंदर सीमांतर्गत धामणखोल उपसागरात आणि लावगण येथे विकसित करावयाची बंदरे पर्यावरणविषयक समस्यांनी ग्रासली होती, ज्या खाली चर्चा केल्याप्रमाणे MPCB कडून दुर्लक्षित राहिल्या :

- जयगड येथील कॅप्टिव्ह औष्णिक ऊर्जा प्रकल्पासाठी अभिहस्तांतरित पट्टयाद्वारे बंदरात कोळशाची आयात व वाहतूक करण्यासाठी MoEF ने पर्यावरणविषयक दाखला JSWIL ला देऊ केला (मे, २००७). MPCB तील अभिलेख्यांची पडताळणी केली असता असे निदर्शनास आसले की, रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग येथे बंदी असल्यामुळे जानेवारी, २०१२ मध्ये प्रकल्प विस्ताराचा प्रस्ताव फेटाळण्यात आला. असे असूनही JSWIL तिऱ्हाइताच्या (third party) कोळशाची वाहतूक करीत होते आणि ट्रकद्वारे

कोळशाव्यतिरिक्त कच्चे लोखंड, चुना, मळी इत्यादी वाहतूक करीत होते. MPCB ने निर्गमित केलेल्या नोटिसा आणि एप्रिल/मे २०१२ मध्ये MPCB ने केलेल्या संयुक्त निरीक्षणातून असेही आढळून आले की, JSWIL ने पर्यावरणविषयक दाखल्याशिवाय बंदरक्षेत्रात मळी साठविण्यासाठी पाच टाक्या बांधल्या होत्या. हे लेखापरीक्षणात लक्षात आणून दिले असता (ऑक्टोबर २०१२) MPCB ने नमूद केले की, JSWIL चे बंदर बंद करण्याच्या सूचना देण्यात आलेल्या होत्या (ऑक्टोबर २०१२).

- CSL ने काही विशिष्ट व सर्वसाधारण अटींची पूर्तता करण्याच्या अधीन MoEF ने मालवाहतूक सुविधा प्रकल्पाला पर्यावरणविषयक दाखला (ऑक्टोबर २०१०) आणि जहाज बांधणीतळ दुरुस्ती प्रकल्पात समुद्रतटीय नियमन क्षेत्र (CRZ) दाखला (एप्रिल २००९) प्रदान केला. लेखापरीक्षणात CSI ने खालील विशेष बाबींचे उल्लंघन केल्याचे निदर्शनास आले :—

- गाळ उपसल्याचे प्रमाण व उपसलेल्या गाळाची विल्हेवाट लावण्याचे ठिकाण यासंबंधी विकासकाने संपूर्ण तपशील सादर केला नाही ;
- विकासकाने समुद्रात भराव टाकण्यासाठी जलचर जीवनावर दुष्परिणाम करणारे सुरुंग लावले आणि पुरेशा सौम्यकारक उपाययोजना न पुरविता हवा प्रदूषणात भर घालणारे उत्खनन व उत्खननातून मिळालेल्या मालाची वाहतूक केली ;
- MPCB ची मान्यता आणि CRZ दाखला मिळविल्याखेरीज विकासकाने दोन दगड फोडण्याचे आणि बांधकाम साहित्याचे मिश्रक प्रकल्प सुरू केले; आणि
- कामगार वसाहतीत राहणाऱ्या जवळपास ३०० कामागारांमुळे निर्माण होणाऱ्या सांडपाण्याची विल्हेवाट लावण्यासाठी मलनिःसारण प्रक्रिया प्रकल्पाची तरतूद विकासकाने केली नव्हती.

परंतु, निर्णायक कार्यवाही करण्यात MPCB अपयशी ठरले आणि पर्यावरणविषयक अटींची पूर्तता केल्याशिवाय मालवाहतुकीकरिता प्रकल्पाचे काम पूर्ण करण्यासाठी CSL ला परवानगी दिली.

ज्ञापन :

१.२७ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मे. जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. ("जेएसडब्ल्यू") यांचा सुरुवातीचा प्रस्ताव हा, जयगड येथे उभारण्यात येत असलेल्या कोळशावर आधारित १२०० मे. वॅ. क्षमतेच्या वीज निर्मिती प्रकल्पासाठी लागणारा कोळसा समुद्रमार्गे आणण्यासाठी कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधण्याचा होता. कॅप्टीव्ह जेट्टीच्या प्रस्तावाचे प्रचलित बंदर विकास धोरणांतर्गत हरितक्षेत्र बारमाही बंदरात रुपांतर करण्याचा शासनाने घेतलेला निर्णय हा धामणखोल उपसागर, जयगड येथे खूप खोली असलेल्या बारमाही बंदर निर्मितीसाठी असलेला पुष्कळ वाव आणि त्यातून प्राप्त होणाऱ्या महसूलाव्दारे शासनाच्या तिजोरीत पडणारी भर या बाबी विचारात घेऊनच घेतला होता. त्यामध्ये जेएसडब्ल्यू यांना फायदा करून देण्याचा कोणताही उद्देश नव्हता. बंदर क्षेत्रात गुंतवणूक करण्यासाठी विकासकास आकृष्ट करण्यासाठी बंदर विकास धोरणांतर्गत सवलतीचा व्हार्फेज दर लागू करण्यात आलेला आहे. वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी आवश्यक असलेल्या कोळशाकरिता कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिताचे व्हार्फेज शुल्क लागू करण्यासंदर्भात सादर करण्यात येते की, बोर्डाचा महसूल संरक्षित करण्याच्या हेतूने सुरुवातीच्या ४ दशलक्ष टन कोळशाकरिता कॅप्टीव्ह जेट्टीप्रमाणे व्हार्फेज शुल्क आकारण्यात यावे, अशी तरतूद सवलत करारनाम्यात करण्यात आली आहे. बंदरातून हाताळल्या जाणाऱ्या इतर मालाकरिता प्रचलित बंदर विकास धोरणाप्रमाणे, सवलतीच्या दराने व्हार्फेज शुल्क लागू करण्यात आले आहे.

जयगड बंदर विकसित करण्याच्या चौगुले कंपनीच्या प्रस्तावांतर्गत राज्य मंत्रिमंडळाने दोन टप्प्यांकरिताच मंजुरी दिलेली होती. त्यांचा विकास आराखडा हा प्रामुख्याने लावगण-जयगड परिसरातील विकासकामांवर केंद्रीत होता जेथे चौगुले समूहाची किनाऱ्याला लागूनच जमीन होती आणि त्याचा बंदराचा विकास जलदगतीने होण्यास मदत झाली असती. त्याचवेळेस सन २००६ च्या सुमारास मे. जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. कंपनीने धामणखोल-जयगड परिसरात असलेल्या त्यांच्या वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी लागणारा कोळसा हाताळण्यासाठी धामणखोल-जयगड येथे कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधण्यासाठी परवानगी मिळावी, असा प्रस्ताव सादर केला. त्यास बोर्डाने मंजुरी दिली.

सवलत करारनाम्यातील कलम ३९ प्रमाणे, जेएसडब्ल्यू एनर्जी (रत्नागिरी) लि. यांच्या वीजनिर्मिती प्रकल्पात वापरासाठी आणण्यात येणाऱ्या सुरुवातीच्या ४ दशलक्ष टन कोळशावर प्रति टन रु. १५/- किंवा कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिता त्या-त्या वेळेस प्रचलित असलेल्या दराप्रमाणे शुल्क आकारण्यात यावे, अशी तरतूद आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा महसूल संरक्षित करण्याच्या दृष्टीने वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी येणाऱ्या सुमारे ४ दशलक्ष टन कोळशासाठी सवलत करारनाम्यात विशेष तरतूद करण्यात आलेली आहे.

सवलत करारनाम्यातील कलम ३९ प्रमाणे, जेएसडब्ल्यू एनर्जी (रत्नागिरी) लि. यांच्या वीजनिर्मिती प्रकल्पात वापरासाठी आणण्यात येणाऱ्या सुरुवातीच्या ४ दशलक्ष टन कोळशावर प्रति टन रु. १५/- किंवा कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिता त्या-त्या वेळेस प्रचलित असलेल्या दराप्रमाणे शुल्क आकारण्यात यावे, अशी तरतूद आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा महसूल संरक्षित करण्याच्या दृष्टीन वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी येणाऱ्या सुमारे ४ दशलश टन कोळशासाठी सवलत करारनाम्यात विशेष तरतूद करण्यात आलेली आहे.

सवलत करारनाम्यातील कलम ३९ प्रमाणे, जेएसडब्ल्यू एनर्जी कंपनीच्या वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी आणण्यात येणाऱ्या ४ दशलक्ष टन कोळशावर रुपये १५/- प्रति टन किंवा कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिता वेळोवेळी लागू असलेले दर आकारण्यात येतील.

प्रकल्प अहवालानुसार, वीजनिर्मिती प्रकल्पाच्या १२०० मे. वॅ. वरून २४०० मे. वॅ. पर्यंत विस्तार करण्यासाठी कोळशाची आवश्यकता ४.८ दशलक्ष टनावरून ९.६ दशलक्ष टनापर्यंत वाढवायची होती.

१२०० मे. वॅ. वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी जेएसडब्ल्यू यांनी हाताळलेल्या कोळशाचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे.

२००९-१० : ७१,२८० मे. टन

२०१०-११ : ८,७३,९०६ मे. टन

२०११-१२ : ३८,८८,९२३ मे. टन

२०१२-१३ : ४३,०५,१५६ मे. टन

२०१३-१४ : १२,५२,९१७ मे. टन

यावरून दिसून येईल की, धामणखोल-जयगड येथे १२०० मे. वॅ. क्षमतेच्या वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी हाताळलेल्या कोळशाचे परिमाण हे ४ दशलक्ष टन या मर्यादेपेक्षा एकदाही जास्त झालेले नाही. असे समजते की, १२०० मे. वॅ. क्षमतेच्या ह्या वीजनिर्मिती प्रकल्पातून निर्माण होणारी वीज खरेदी करण्याबाबत शासनाने अद्याप निर्णय घेतलेला नाही. या कारणास्तव, अस्तित्त्वातील वीजनिर्मिती प्रकल्पाचा पुढे विस्तार करण्याचा जेएसडब्ल्यू ग्रुपचा विचार नाही.

ह्याबाबत महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ यांच्याकडून अनुपालन अहवाल घेण्यात यावा.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१. १२०० मे. वॅ. वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी सन २०१४-१५ आणि २०१५-१६ मध्ये हाताळण्यात आलेल्या कोळशाचा तपशील लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावा.

कोणत्याही कारणास्तव जेएसडब्ल्यू यांनी हाताळलेल्या कोळशाच्या प्रमाणात मोठी घट झाल्यामुळे त्याचा परिणाम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या महसूलावर झाल्याबाबत शहानिशा करण्यात आली आहे का ?

३. आणखी ५ धक्क्यांच्या बांधकामाचा समावेश असलेल्या दुसऱ्या टप्प्याच्या बांधकामाची सद्यःस्थिती कृपया लोकलेखा समितीला सादर करावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावी.

४. स्वतःच्या वापरासाठी (Captive use) प्रतिवर्षी ४ दशलक्ष टन कोळशाची मर्यादा सवलत करारनाम्यात कोणत्या आधारे समाविष्ट करण्यात आली, याचा उत्तरात उल्लेख करावा.

महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, पर्यावरण विभाग यांच्याकडून उत्तर प्राप्त करून घ्यावे व ते लेखापरिक्षण पथकास उपलब्ध करून देण्यात यावे.

बंदर परिसरात मोलासिसची साठवण करण्यासाठी पाच टाक्यांचे बांधकाम करणेची बाब सविस्तर प्रकल्प अहवालाच्या दुसऱ्या टप्प्यात अंतर्भूत होती. सवलत करारनामा धारक हा प्रकल्पाच्या मंजूर टप्प्यानुसारच अंमलबजावणी करीत आहे याची खात्री करण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून संनियंत्रणाची काय व्यवस्था करण्यात आली आहे, याबाबत कृपया माहिती देण्यात यावी.

महालेखापरिसकांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपाच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सन २०१४-१५ मध्ये ३६४९९३९ मे.टन आणि २०१५-१६ मध्ये ३३५४८२४ मे.टन कोळसा हाताळण्यात आला होता.

बंदरात येणारा कोळसा हा औष्णिक वीजनिर्मिती केंद्रात होणाऱ्या त्याच्या वापरावर अवलंबून होता. ही बाब संपूर्णतः कंपनीच्या अखत्यारितील आहे.

बंदराच्या दुसऱ्या टप्प्यातील पांच धक्क्यांपैकी ३ धक्क्यांचे बांधकाम पूर्ण होऊन मालहाताळणी सुरू झालेली आहे. उर्वरित दोन धक्क्यांचे बांधकाम सध्या प्रगतीत आहे.

१२०० मे. वॅ. क्षमतेच्या वीजनिर्मिती केंद्राकरिता प्रतिवर्षी ४ दशलक्ष टन कोळशाची आवश्यकता असते याबाबत जेएसडब्ल्यू कंपनीकडून प्राप्त झालेल्या परिगणनेची प्रत सोबत जोडली आहे. **(विवरण पत्र क्र.११)**

महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या दि. १८ एप्रिल २०१७ रोजीच्या पत्रान्वये प्राप्त झालेला अहवाल सोबत जोडला आहे. (विवरण पत्र क्र.११)

बंदराच्या पहिल्या टप्प्याचे बांधकाम पूर्ण झाल्याचा अहवाल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सादर केला होता.

दुसऱ्या टप्प्याकरिता जेएसडब्ल्यू कंपनीने सादर केलेल्या सविस्तर प्रकल्प अहवालाची त्रयस्थ सल्लागारामार्फत छाननी करून घेण्यात आली व त्यानंतर बोर्डाच्या मान्यतेअंती बंदराच्या दुसऱ्या टप्प्यास परवानगी देण्यात आली.

१.२८ परिच्छेद क्र. २.१.८.५ MMB अधिनियमाचे पालन न करणे आणि भाडेपट्टी कराराची पूर्तता न करणे.

समुद्रालगतची जमीन, जेटी इत्यादींच्या वापरासाठी इच्छुक असणाऱ्या विविध कंपन्यांशी MMB ने करार केला. MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम 24(b) नुसार समुद्र किनाऱ्यालगतची जमीन, जेटी, समुद्रमार्ग आणि संबंधीत पायाभूत सुविधा पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालावधीकरिता भाड्याने देताना महाराष्ट्र शासनाची पूर्व संमंती घेणे आवश्यक आहे. MMB ने केलेल्या करारांची छाननी केली असता खालील गोष्टी आढळून आल्या :—

- MMB ने केळशी येथील धनावते जेटीच्या (जिल्हा रत्नागिरी) बॉक्साईटच्या निर्यातीसाठी सतत वापर करण्यासाठी जानेवारी २००४ पासून मे. आशापुरा मिनरल्स् लि. (AML) शी १५ महिन्यांच्या अल्पवधीचे अनेक करार करून महाराष्ट्र शासनाची पूर्व मान्यता घेण्याचे टाळले.

  MMB ने नमूद केले की, कमी मुदतीच्या करारांमुळे MMB जेटीवर कोणाची मक्तेदारी स्थापित न होण्याची सुनिश्चिती होते. तसेच, मालाच्या प्रमाणाबाबत आणि महसुलाबाबत MMB च्या अपेक्षा सध्याच्या चालकाने पूर्ण केल्या नाहीत तर इतर चालकांना नियुक्त करण्याची संधी कमी मुदतीच्या करारामुळे मिळते.

  तरीही, दीर्घ कालावधीकरिता जेटीसंबंधीत कामकाज करण्यासाठी AML ला मंजुरी देताना MMB ने महाराष्ट्र शासनाची पूर्व संमती न घेतल्यामुळे MMB अधिनियम, १९९६ च्या तरतुदींचे उल्लंघन झाले, ही वस्तुस्थिती होती.

  तसेच, कोणत्याही पर्यावरणविषयक दाखल्याखेरीज AML ला बॉक्साईटच्या वाहतुकीसाठी MMB ने मंजुरी दिली. लेखापरीक्षणात असेही दिसून आले की, पर्यावरणविषयक दाखल्याखेरीज आणि जल आरेखन सर्वेक्षण माहितीद्वारे सांडलेल्या मालाचे परिमाण आणि उपसावयाच्या सांडलेल्या मालाचे परिमाण निर्धारीत केल्याशिवाय MMB ने AML ला समुद्रात वेळोवेळी सांडलेले बॉक्साईट काढण्यासाठी नौकानयन मार्गात गाळ उपसण्यास परवानगी दिली. अशाप्रकारे, गाळ उपसण्याच्या कामाला मंजुरी देण्यापूर्वी आवश्यक दाखले मिळविण्याबाबत आग्रही न राहिल्याने MMB ने बंदर संरक्षक म्हणून त्यांची भूमिका पार पाडली नाही.

  MMB ने नमूद केले की, गाळ उपसण्यासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त करण्यासाठी AML ने पर्यावरण विभागास विनंती केली होती. परंतु, सतत पाठपुरावा करूनही AML ने पर्यावरण विभागास विनंती केली होती. परंतु, सतत पाठपुरावा करूनही AML ला ते मिळाले नव्हते.

  हे उत्तर समर्थनीय नव्हते, कारण जेटीमधून मालवाहतुकीसाठी आवश्यक असणाऱ्या पर्यावरणविषयक दाखल्यांखेरीज जेटीमधून मालवाहतुकीच्या कामकाजाला सुरुवात करू द्यावयास नको होती.

- MMB ने स्वर्णदुर्ग शिपिंग व मरीन सर्व्हिसेस प्रायव्हेट लिमिटेड (SSMS) यांच्याशी रत्नागिरी जिल्ह्यातील दापोली व धोपावे दरम्यान फेरी सेवा चालवण्यास पाच वर्षांसाठी करार केला (एप्रिल २००४). असे निरीक्षणास आले की, MMB ने SSMS ला वेळोवेळी (अल्पमुदतीच्या करारांद्वारे) अंतरिम मुदतवाढी दिल्या व अखेरची मुदतवाढ ऑक्टेबर २०१४ पर्यंत दिली होती. अशा रितीने, अल्पमुदतीच्या करारांद्वारे मुदतवाढी देऊन MMB ने महाराष्ट्र शासनाची संमती घेण्याचे टाळले.

MMB ने नमूद केले की, सामान्य जनतेची गैरसोय टाळण्यासाठी SSMS ला अंतरिम परवानगी देण्यात आली होती.

ज्ञापन :

१.२९ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ च्या कलम २४ (ख) प्रमाणे, वॉटरफ्रन्ट, लहान धक्का, जलपथ आणि त्याच्या पायाभूत तत्सम सुविधा भाडेपट्ट्याने देण्यासंदर्भात ५ वर्षांपर्यंतचे करार करण्याचे अधिकार बोर्डास आहेत. या धारणेच्या आधारे अल्पावधीचे करार करण्यात आलेले होते. त्यामध्ये, शासनाची पूर्वमान्यता घेण्याचे टाळण्याचा अजिबात उद्देश नव्हता.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या केळशी (ता. दापोली, जि. रत्नागिरी) येथील जेट्टीचा बॉक्साईटच्या निर्यातीसाठी वापर करण्यासंदर्भात मे. आशापुरा माईनकेम लि. यांच्याशी दीर्घकालीन करारनामा साक्षांकित करण्यास पूर्वमान्यता घेण्याकरिता या कार्यालयाचे पत्र क्र. एमएमबी/नियोजन/आशापुरा माईनकेम लि./केळशी/३६०, दि. १७ ऑक्टोबर २०१३ अन्वये प्रस्ताव शासनाकडे सादर करण्यात आला आहे. सोबत प्रत संलग्न आहे.

त्यावर शासन पत्र दि. १९ मार्च २०१५ अन्वये महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या ६९ व्या बैठकीत सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६ कलम २४ अंतर्गत मंडळाने खाजगी विकासकाबरोबर ३० वर्षाचे कराराने साक्षांकित करण्यासाठी सुधारित कार्यपद्धतीस विहीत करण्याच्या प्रस्तावास मान्यता देण्यात आली असल्यामुळे शासनाकडे पाठविलेल्या प्रस्तावावर व अन्य अशाच प्रकरणावर मंडळाने सुधारित कार्यपद्धतीस शासन मान्यता देऊन कारवाई करावी असे कळविले आहे. तसेच शासन पत्र दि. १५ जून २०१५ अन्वये बोर्डाने ६९ व्या बोर्ड बैठकीत निश्चीत केलेल्या सुधारित कार्यपद्धतीस शासन मान्यता देण्यात आलेली आहे.

आशापुरा माईनकेम लि. कंपनीने सदर जेट्टीवरून बॉक्साईट हाताळण्यासाठी महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ यांच्याकडून Consent to Operate प्राप्त केले होते.

लेखापरिक्षण पथकाने नोंदविलेल्या निरिक्षणांची नोंद घेण्यात आली असून त्याबाबत आवश्यक कार्यवाही करण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

मे. आशापुरा माईनकेम लि. यांचा भाडेपट्टा कालावधी ५ वर्षांपेक्षा जास्त असतांना शासनाची मान्यता का घेण्यात आली नाही, हे लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सादर केलेल्या प्रस्ताव/ मताबाबत शासनाकडून काय प्रतिसाद प्राप्त झाला त्याचा समावेश लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात करण्यात यावा.

महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाने आशापुरा माईनकेम लि. यांना दिलेल्या कॉन्सेंट टू ऑपरेट ची प्रत लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरासोबत जोडण्यात यावी.

एसएसएमएस यांच्याशी पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालावधीसाठी करारनामा करण्यासाठी शासनाची मान्यता न घेण्याची कारणे लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सन २०१६ च्या बंदर विकास धोरणाअगोदर, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या मालकीच्या जेट्टी खाजगी उद्योजकास मालहाताळणीसाठी देण्याबाबतचे कोणतेही धोरण अस्तित्त्वात नसल्यामुळे मे. आशापुरा माईनकेम लि. यांना केळशी येथील ममेबोर्डाच्या जेट्टीवरुन मालहाताळणीसाठी एक-एक वर्षाच्या कालावधीसाठी परवानगी देण्यात येत होती. कपंनीशी दीर्घकालीन करारनामा साक्षांकित न केल्यामुळे शासनाची पूर्वमान्यता घेण्यात आली नाही. आता, आशापुरा माईनकेम कंपनीशी दीर्घकालीन करारनामा साक्षांकित करण्याबाबत बोर्डाच्या आगामी बैठकीत प्रस्ताव ठेवण्याचे प्रस्तावित आहे.

दिनांक १६ मार्च २०१५ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ६९ व्या बैठकीत, विषय क्रमांक ४ अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ च्या कलम २४ अंतर्गत ३० वर्षांचे दीर्घकालीन करारनामे साक्षांकित करण्याचे अधिकार मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्रदान करण्याचे अधिकार प्रदान करण्यास मान्यता देण्यात आली होती. त्यास अनुसरून, शासन गृह विभाग पत्र क्र. संकीर्ण-०५१५/प्र.क्र.१३९/बंदरे-१, दि. १५जून २०१५ अन्वये शासनाची मान्यता देण्यात आली आहे.

महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या दि. ७ ऑगस्ट २००९ रोजीच्या Consent to Operate ची छायाप्रत सोबत जोडली आहे. **(विवरण पत्र क्र.१२)**

सुवर्णदुर्ग शिपिंग व मरीन सर्व्हिसेस प्रायव्हेट लिमिटेड (SSMS) यांना दाभोळ खाडीमध्ये (जि. रत्नागिरी) मौजे दाभोळ (ता. दापोली) व मौजे धोपावे (ता. गुहागर) या जलमार्गावर प्रवासी वाहतूक चालविण्यासाठी परवानगी देण्यात आली होती. कोकण किनारपट्टीवर जलप्रवासी वाहतूक करणाऱ्या जलयानांचा इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट १९१७ मधील तरतूदीनुसार दरवर्षी सर्व्हे करून sea worthiness प्रमाणपत्र प्राप्त करणे बंधनकारक आहे. ते प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यानंतर प्रत्येक जलयानाला मागणीप्रमाणे संबंधित जलमार्गावर एक वर्षाच्या कालावधीकरिता प्रवासी परवाना देण्यात येतात. त्यामुळे, सुवर्णदुर्ग शिपींग यांना प्रत्येक वर्षी परवानगी देण्यात आली आहे आणि प्रवासी वाहतूक चालविण्यासाठी एक वर्षाची परवानगी देण्याकरिता शासनाची मान्यता घेण्याची आवश्यकता नाही.

१.३० परिच्छेद क्र. २.१.८.६ जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पातील अनियमितता

जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरिता विकासक अशा प्रकल्पांमध्ये त्याचे स्वारस्य दाखविण्याकरीता MMB ला आवेदनपत्र देतो आणि तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल (TEF अहवाल) किंवा व्यावसायिक योजना सादर करतो. TEF अहवाल तपासल्यानंतर, भाडेपट्टी करारावर स्वाक्षरी केलेल्या दिवसापासून पुढील २४ महिन्यांच्या कालावधीत विकासकाने पर्यावरणविषयक दाखला मिळविण्याच्या अटीवर इरादापत्र (LOI) विकासकाला देण्यात येते. त्यानंतर MMB विकासकाशी पाच वर्षांचा भाडेपट्टी करारनामा करते आणि ३० वर्षांपर्यंत भाडेपट्टी मुदत वाढविण्याकरिता

महाराष्ट्र शासनाला प्रस्ताव सादर करते जर विहित कालावधीत पर्यावरणविषयक दाखला मिळाला नाही तर, भाडेपट्टी कराराच्या कलम ३ नुसार MMB कर कोणतेही दायित्व न लादता, करारनामा रद्द झाला असे समजले जाते.

लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, जहाज बांधणी प्रकल्पाकरिता समुद्रकिनाऱ्यालगतची जमीन विकासकाला भाडेपट्टीने देण्याकरिता महाराष्ट्र शासनाने कोणतेही धोरण आखले नव्हते. वर्ष २००९-११ दरम्यान, निविदा न मागविता, जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरिता MMB ने आठ विकासकांसोबत भाडेपट्टी करार केला. या विकासकांबरोबर जहाजबांधणीबाबतचा त्यांचा पूर्वानुभव पडताळून न पाहता भाडेपट्टी करार केले गेले. पर्यावरणविषयक दाखला मिळविल्यानंतरच बांधकाम हाती घेतल्याची खात्री करून घेण्यात MMB देखीलला अपयश आले. याविषयीचा तपशील परिशिष्ट २.१.५. मध्ये दर्शविला आहे. **(विवरण पत्र क्र.१३)**

लेखापरीक्षा आक्षेपास उत्तर देताना MPCB ने नमूद केले (डिसेंबर, २०१२) की, या आठ विकासकांपैकी फक्त एकाच विकासकाला पर्यावरणविषयक दाखला MoEF ने दिलेला होता आणि दुसऱ्या एका विकासकाने याकरिता अर्ज केला नव्हता. परंतु, MPCB ने उर्वरित सहा विकासकांबाबत काहीही माहिती सादर केली नाही.

MMB ने मान्य केले की, जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्प उभारण्यासाठी विनिर्दिष्ट धोरण अद्याप तयार करावयाचे होते आणि कसूरदरांविरोधात योग्य कार्यवाही करण्याचे MMB ने मान्य केले.

ज्ञापन :

१.३१ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

जहाजबांधणी प्रकल्प नियमित करण्यासंदर्भात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत कार्यवाही करण्यात येत आहे. अशाच एका उद्योजकाच्या जहाजबांधणी प्रकल्प नियमित करण्याच्या अनुषंगाने त्याच्याशी ३० वर्षांचा करारनामा स्वाक्षांकित करण्यासाठी शासनाची पूर्वमान्यता घेण्यासाठी प्रस्ताव सादर करण्यात आला आहे. अशाच स्वरुपाच्या अन्य दोन प्रकल्पांना दि. १ जुलै २०१४ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ६७ व्या बैठकीत मान्यता देण्यात आली आहे.

ह्यानंतर, दि. ८ जानेवारी २०१४ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ६५ व्या बैठकीत, शिपयार्ड प्रकल्पाच्या प्रस्तावांवर कॅप्टीव्ह जेट्टीबाबतच्या धोरणाप्रमाणे कार्यवाही करण्यात यावी, असा ठराव पारित करण्यात आलेला आहे.

महालेखापाल यांचे अहवालात नमूद केलेल्या ८ विकासकांपैकी, मे. हॉटेल बियानो रिसोर्ट वगळता इतर ७ विकासक हे जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती, बंदरे, शिपींग या क्षेत्राशी संबंधित असून त्यांचेकडे या क्षेत्राचा पूर्वानुभव आहे. परंतु, एखाद्या विकासकाकडे जहाजबांधणी/दुरुस्तीचा प्रत्यक्ष अनुभव नसला तरी तो या क्षेत्रातील तज्ज्ञ संस्था/व्यक्ती यांच्या सल्ल्याने प्रकल्पाची उभारणी करु शकतो. करारनाम्यातील विविध टप्प्यांच्या अंमलबजावणीचे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत संनियंत्रण करण्यात येते. पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त करुनच बांधकाम करणे विकासकांवर बंधनकारक असून त्यांनी तसा दाखला महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास सादर केल्यानंतरच बांधकाम सुरु करता येते. तसे न झाल्याचे निदर्शनास आल्यास संबंधितांस नोटीस बजावण्यात येते. ह्यासंदर्भात, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे क्षेत्रिय बंदर अधिकाऱ्यांमार्फत देखरेख करण्यात येते.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत नवीन व्यापक बंदर विकास धोरण (Comprehensive Port Policy) तयार करण्यात येत असून त्यामध्ये जहाजबांधणी व जहाजदुरुस्ती यांचा समावेश करण्यात आलेला आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले.

अहवालाचे परिशिष्ट २.१.५ **(विवरण पत्र क्र.१३)** कृपया पहावे. जहाज बांधणी व दुरुस्तीसाठी करण्यात आलेल्या करारनाम्यात अशी तरतूद आहे की, जर विहीत कालावधीत पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त केला नाही तर कलम ३ प्रमाणे करारनामा रद्द करण्यात येईल.

२. आठ प्रकरणांच्या बाबतीत प्रत्येक करारनाम्यात नमूद केल्याप्रमाणे का कार्यवाही करण्यात आली नाही त्याची कारणे अंतर्भूत करावीत.

जहाजबांधणी आणि जहाजदुरुस्ती यावरील प्रकरणाचा समावेश असलेल्या सर्वसमावेशक बंदर धोरणाच्या मंजुरीबाबतची सद्य:स्थिती लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समाविष्ट करण्यात यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले :—

शिपयार्ड प्रकल्पनिहाय अहवाल पुढीलप्रमाणे आहे :—

(१) हॉटेल बियानो रिसोर्ट.— यांच्याबरोबर स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनामा दि.२४ ऑगस्ट २०१६ रोजी संपुष्टात आलेला आहे.

(२) जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर.— यांच्याबरोबर स्वाक्षांकित करण्यात आलेला करारनामा रद्द करण्यात आला आहे.

(३) पांडुरंग टिंबलो-

दाभोळ खाडीमध्ये मौजे साखरी त्रिशुल (ता. गुहागर, जि. रत्नागिरी) येथे शिपयार्ड प्रकल्प उभारण्यासाठी कंपनीशी दि. ८ एप्रिल २०११ रोजी पाच वर्षांचा करारनामा करण्यात आला होता.

पश्चिम घाट जैवविविधतेचे संवर्धनाच्या दृष्टीने माधव गाडगीळ समितीने सादर केलेल्या अहवालाच्या अनुषंगाने, केंद्र शासनाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील प्रकल्पांना पर्यावरणीय दाखला देण्याचे प्रस्ताव विचारात न घेण्याबाबत मोरोटोरियम ऑगस्ट, २०१० मध्ये जारी केला होता. सदर मोराटोरियम डिसेंबर, २०१३ मध्ये उठविण्यात आला. त्यामुळे, मे. पांडुरंग टिम्बलो यांचा पर्यावरण दाखल्याचा प्रस्ताव प्रतिक्षाधीन होता. आता, सदर प्रस्तावावर कार्यवाही सुरु आहे.

(४) प्रिन्स मरीन ट्रान्सपोर्ट.— यांचा करार रद्द करण्यात आला आहे.

(५) मेक मरीन इंजिनिअर्स.— यांचा करार रद्द करण्यात आला आहे.

(६) भारती शिपयार्ड.— प्रकल्पासाठी पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त करून कंपनीने शिपयार्ड प्रकल्पाचे काम केले आहे. सद्यःस्थितीत, कंपनीच्या अंतर्गत आर्थिक पेचामुळे काम थांबले आहे. त्यामुळे शिपयार्डचे काम बंद करण्याचा प्रश्न येत नाही.

(७) मालदार ड्रेजर्स ॲण्ड सॅल्वेजेस प्रा.लि.— यांच्या प्रकल्पाला महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ यांनी दि. २.११.२०१२ अन्वये Consent to Establish दिले होते.महाराष्ट्र कोस्टल झोन मॅनेजमेंट ऑथोरिटी (MCZMA) यांच्या दि. ११३ व्या बैठकीत, मालदार ड्रेजर्स यांच्या शिपयार्ड प्रकल्पाला सीआरझेड दाखला देण्यात मान्यता देण्यात आली आहे. तसेच, कंपनीला मंजूर केलेल्या वॉटरब्न्टवरील अतिक्रमण हटवून जागा कंपनीच्या ताब्यात देण्यात आली आहे. आता कंपनीने प्रकल्पाचे बांधकाम सुरु केले आहे.

८) मे. दास ऑफशोअर इंजिनिअरिंग प्रा. लि.- यांचा करारनामा संपुष्टात आला आहे. प्रकल्पाविरोधात राष्ट्रीय हरीत लवाद (पश्चिम), पुणे यांचे न्यायालयात दाखल झालेल्या याचिकेच्या निकालांती सद्यःस्थितीत प्रकल्पाचे काम थांबलेले आहे.

शासन गृह विभाग निर्णय दि. ४ फेब्रुवारी २०१६ अन्वये, बंदर विकास धोरण-२०१६ निर्गमित करण्यात आले आहे. त्यामध्ये, शिपयार्डबाबत धोरणात्मक तरतुदी नमूद करण्यात आल्या आहेत.

१.३२ परिच्छेद क्र. २.१.८.७ अनधिकृतपणे जहाज बांधणी करण्याऱ्यांवर कारवाई न करणे :—

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ३५(१) अन्वये कोणतीही व्यक्ती MMB च्या परवानगीशिवाय बंदराच्या हद्दीत बंदरधक्का, गोदी मालधक्का इत्यादींचे बांधकाम करु शकत नाही. तसेच कलम ३५(२) अन्वये जर एखाद्या व्यक्तीने परवानगीशिवाय बंदर धक्का, गोदी, मालधक्का इत्यादींचे बांधकाम केल्यास, MMB नोटीस पाठवून त्या व्यक्तीस ते बांधकाम पाडण्यास सांगू शकते, तसे न झाल्यास त्या व्यक्तीच्या खर्चाने MMB ते बांधकाम पाडू शकते. २० बंदर हद्दींच्या अभिलेख्यांची पडताळणी केली असता असे दिसून आले की, पाच बंदरांच्या हद्दीत ३६ बोट बिल्डर्स परिशिष्ट २.१.६ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे MMB कडून आवश्यक परवानगी न घेता कार्यरत होते (विवरण पत्र क्र.१४) (मार्च, २०१२). मागील दोन वर्षात (२०१०-१२) या अनधिकृत बोट बिल्डर्सनी ७८ जहाजांची (बार्जेस, पॉन्टूनस, ग्रॅब ड्रेजर्स इत्यादी) बांधणी केली होती. लेखापरीक्षेणास प्रस्तुत केलेल्या अभिलेख्यांतून असे दिसून आले की, एप्रिल, २००७ पासून, वसई बंदराच्या हद्दीत बिल्डर्स अनधिकृतपणे कार्यरत होते. लेखापरीक्षणात असेही आढळून आले की, RPO, मोरा (कल्याण, भिवंडी आणि ठाणे बंदर हद्दीसहित) हे या जहाज बांधणीकारांविरुद्ध कार्यवाही करण्याऐवजी त्यांच्याकडून अनधिकृतपणे बोट लॉंचिग शुल्क वसूल करीत होते. समुद्रकिनाऱ्या लगतच्या जमिनीचा वापर करण्यासाठी भाडेपट्टी करार करून या गोष्टीचे नियमन करण्यासाठी प्रयत्न न केल्यामुळे या जहाज बांधणीकारांकडून भाडेपट्टी वसूल करण्याची संधी MMB ने गमावली. लेखापरीक्षणात असे लक्षात आले की, जहाज बांधणतळ बांधण्यासाठी एका जहाज बांधणीकाराला भाड्याने देण्यात आलेल्या ७३,६०० चौ. मी. क्षेत्र (भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन) आणि ८७,७०० चौ. मी. क्षेत्रा (पाण्याखालील जमीन) लक्षात घेता एका जहाज बांधणीकारांकडून भाड्यापोटी MMB ला रु. २० लाख अंदाजित वार्षिक महसूल मिळू शकला असता.

निर्गमन परिषेदत CPO ने नमूद केले की, अनधिकृत जहाज बांधणीकारांवर योग्य कारवाई करण्यात येईल.

ज्ञापन :

१.३३ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

मुख्य बंदर अधिकारी यांच्या वतीने प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी अनधिकृतरित्या जहाजबांधणी करणाऱ्या १७ उद्योजकांना त्यांचे काम बंद करण्याच्या नोटीसा जारी केल्या होत्या. १७ पैकी ६ उद्योजकांनी तरीदेखील काम बंद न केल्यामुळे बंदर अधिकारी, मोरा यांनी त्यांचे शिपयार्ड सील केले. ह्याचा परिणाम म्हणून काही उद्योजकांनी शिपयार्ड प्रकल्पांसाठी परवानगी मिळण्याकरिता मुख्यालयाकडे प्रस्ताव सादर केले आहेत. त्यावर पुढील कार्यवाही सुरु आहे.

असे दिसून आले आहे की, लेखापरिक्षण अहवालात नोंदविण्यात आलेले अभिप्राय हे दाभोळ खाडीमध्ये शिपयार्ड प्रकल्प निर्माण करण्यासंदर्भात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने मे. पांडुरंग टिम्बलो या कंपनीशी एप्रिल, २०११ मध्ये स्वाक्षांकित केलेल्या भाडेपट्टा करारनाम्यावर आधारित आहेत. यासंदर्भात असे सादर करण्यात येते की, वसई, कल्याण, भिवंडी, बेलापूर आणि ठाणे या ठिकाणी नौवहन मार्गात असलेली कमी खोली तसेच बांधण्यात आलेले पूल यामुळे त्याठिकाणी बांधण्यात येणारी जहाजे ही लहान आकाराची आहेत. या लहान आकाराच्या जहाजबांधणीसाठी आवश्यक असलेल्या भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील क्षेत्राची तुलना ही मे. पांडुरंग टिम्बलो यांच्या प्रकल्पासाठी आवश्यक असलेल्या अशा क्षेत्राशी करता येणार नाही कारण तेथे नौवहन मार्गाची खोली खूप जास्त आहे तसेच त्यांच्या प्रकल्पात बांधावयाची जहाजे सुद्धा आकाराने मोठी आहेत. असे असले तरी, उपरोक्त नमूद ठिकाणी चालणारे जहाजबांधणीचे उद्योग नियमित करण्यासाठीची प्रक्रिया प्रगतीत आहे.

जहाजबांधणी/जहाजदुरुस्तीसाठी कंपन्यांकडून अनधिकृतपणे होत असलेला वॉटरफ्रन्टचा वापर नियमानुकूल करण्याच्या दृष्टीने ह्या कंपन्यांना ममेबोर्डाचे मुख्यालयाकडे रितसर परवानगीसाठी विहीत प्रकल्प अहवालासह प्रस्ताव सादर करण्याबाबत मार्गदर्शन करण्यात आले होते. त्यास प्रतिसाद म्हणून या कार्यालयाकडे प्राप्त झालेल्या काही कंपन्याचे प्रस्तावास बोर्डाने मान्यता दिलेली आहे.

आता, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत तयार करण्यात येत असलेल्या व्यापक बंदर विकास धोरणात (Comprehensive Port Policy) मध्ये जहाजबांधणी व जहाजबांधणी प्रकल्पांसंदर्भात करावयाच्या कार्यवाहीकरिता धोरणात्मक तरतुदी करण्यात येत आहेत.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहे.

अहवालसोबतचे परिशिष्ट २.१.६ कृपया पहावे (**विवरण पत्र क्र.१४**)आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बंदर हद्दीत अनधिकृतपणे कार्यरत असलेल्या प्रत्येक शिपयार्ड प्रकल्पावर काय कारवाई करण्यात आली त्याबाबत अभिप्राय नमूद करण्यात यावेत.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे. :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी वसई, उल्वा-बेलापूर, ठाणे, कल्याण व भिवंडी बंदरांमध्ये अनधिकृत बोट बांधणीच्या ठिकाणी प्रत्यक्ष भेटी देऊन बोट बांधणी बंद करण्याची कारवाई केलेली आहे. त्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दि. १६ नोव्हेंबर २०१३ च्या पत्रान्वये शासनास अहवाल सादर करण्यात आला आहे.

१.३४ परिच्छेद क्र. २.९.१ अंतर्देशीय जलवाहतूक प्रकल्पांची अमलबजावणी :—

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील जिल्ह्यांत अंतर्देशीय जल वाहतुकीचा वापर करणारे अंदाजित १.५ कोटी प्रवासी (२००८-०९) असून अंतर्देशीय जलवाहतूक (IWT) प्रकल्प हा महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीच्या विभागातील स्वस्त, पर्यावरणपूरक आणि सर्वांच्या पसंतीचा असा वाहतुकीचा मार्ग आहे.

जेट्टी बांधणे, नौकानयन सुविधा पुरविणे, प्रवेश मार्ग बांधणे, प्रवासी सोयीसुविधा पुरविणे इत्यादी गोष्टींद्वारे IWT च्या विकासांसाठी आणि दर्जा वाढविण्यासाठी वर्ष २००३-०४ आणि २००५-०६ दरम्यान टप्प्या टप्प्याने एकूण रु. २९.८३ कोटी खर्चाच्या आठ केंद्रपुरस्कृत IWT प्रकल्पांना केंद्र सरकारच्या शिपिंग मंत्रालयाने मंजुरी दिली. प्रत्येक IWT प्रकल्पाचा खर्च ९०:१० या प्रमाणात केंद्र सरकार आणि महाराष्ट्र शासन यांच्यात विभागला जाणार होता. मार्च, २००८ मधे केंद्र सरकार आणि महाराष्ट्र शासनाकडून MMB ला रु. २९.८३ कोटीचे संपूर्ण अनुदान मिळाले.

१.३५ परिच्छेद क्र. २.१.९.१ IWT प्रकल्पांकरिता सल्लागारांशी सदोष करारनामा :

MMB ने नमूद केले की जून, २०१२ मध्ये सल्लागाराला इरादा पत्र (LOI) देण्यात आले होते. पूर्वी सादर केलेल्या दराच्या संदर्भाने सल्लागाराने चालू दरात ०.२० टक्के कपात करून LOI मध्ये घालून दिलेल्या केलेल्या अटी आणि शर्ती सल्लागाराने मान्य केल्या होत्या.

MMB ने मर्यादित निविदा (फक्त पाच) मागवून एकाची सल्लागार म्हणून नियुक्ती केली आणि आठ IWT प्रकल्पांच्या सर्वांगीण अंमलबजावणीसाठी मार्च, २००४ ते जून, २००६ दरम्यान रु. १ कोटी किंमतीस आठ करारनामे केले. सल्लामसलत करारानुसार सल्लागाराने कामाची व्याप्ती ठरविणे, कामाची देखरेख करणे आणि प्रकल्प कार्यान्वित करणे या गोष्टी करणे आवश्यक होते.

लेखापरिक्षणात खालील त्रुटी आढळून आल्या :—

- प्रत्यक्ष काम सुरु होण्यापूर्वीच सल्लागाराला आठपैकी सात IWT प्रकल्पांतर्गत ६५ टक्के रक्कम आगावू दिल्यामुळे या सल्लामसलत कराराने बोर्डाचे आर्थिक हित राखले नाही.
- जुलै, २००७ पर्यंत आठ IWT प्रकल्पांकरिता सल्लागाराला रु. ९५.११ लाख सल्लामसलत शुल्क म्हणून देण्यात आले होते. या आठ प्रकल्पांपैकी पाच प्रकल्पांकरिता रु. ५१.०० लाख देण्यात आले होते. ज्यांपैकी, चार प्रकल्पांचे काम सुरुच करण्यात आले नव्हते तर राजपुरी येथील एका प्रकल्पाचे काम सुरुवातीच्या टप्प्यातच रद्द करण्यात आले.

- कोणतेही कारण न देता सल्लागाराने सहा प्रकल्पांतून (मांडवा व विष्णूपुरी वगळून) अंग काढून घेतले (सप्टेंबर, २००७). परंतु काम पूर्ण करण्यात सल्लागार अपयशी ठरल्यास दंड आकारण्याबाबत कलम करारनाम्यात नसल्यामुळे सल्लागारावर दंड आकारला गेला नाही.
- चार वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी उलटल्यानंतर अपूर्ण राहिलेल्या पाच IWT प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीकरिता सल्लागाराच्या नियुक्तीकरिता MMB ने नवीन निविदा मागविल्या (जानेवारी, २०१२). दोन निविदा मिळालेल्या असतानाही CEO, MMB यांनी अपुऱ्या प्रतिसादामुळे निविदा रद्द करण्याचे ठरविले (जानेवारी, २०१२) आणि पूर्वी प्रदान केलेली रक्कम समायोजित करणे सोपे जाईल या कारणास्तव ज्या पूर्वीच्या सल्लागाराने (कशेक इंजिनिअर्स प्रा.लि., पूणे) निविदा प्रक्रियेत या प्रसंगी भाग घेतला नव्हता त्याच सल्लागाराला पुन्हा नियुक्त केले (मे, २०१२).

ज्ञापन :

१.३६ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

MMB आणि सल्लागार यांचेदरम्यान झालेल्या करारनाम्यात देयकाची रक्कम अदा करावयाच्या टप्प्यांनुसारच संबंधित सल्लागारास देयकाची रक्कम अदा करण्यात आलेली आहे. देयकाची रक्कम अदा करण्यापूर्वी सल्लागाराकडून जंजिरा, राजपूरी, करंजा, दिघी व आगरदांडा या कामांच्या अनुषंगाने करारनाम्यानुसार आवश्यक Submissions या कार्यालयाकडे करण्यात आलेले होते.

आठ IWT प्रकल्पांपैकी मांडवा येथील कामासाठी वेगळ्या सल्लागाराची नेमणूक करण्यात आली होती. विष्णूपुरी येथील काम पूर्ण झालेले आहे. इसापूर येथील काम MMB स्वतः करणार आहे.

सल्लागार म्हणून नियुक्त मे. कॅशेक इंजिनियर्स यांनी त्यांचेकडील दि. ७ फेब्रुवारी २०१२ रोजीच्या पत्रान्वये पूर्वीच्या (मूळ) दरानुसारच काम करण्यास तयार असल्याचे कळविले.

उपरोक्त कामाची मूळ अंदाजपत्रके सन २००३-०४ च्या दरसूचीवर आधारीत रु. १२.८२ कोटी इतक्या रक्कमेची होती. तत्कालीन परिस्थितीत वाढलेले मटेरीयलचे दर व मजुरीचे दर यांचा विचार करता कामांची एकूण अंदाजित रक्कम रु. ३०.०० कोटी पर्यंत वाढण्याची शक्यता होती. शिवाय मे. कॅशेक इंजिनियर्स यांच्याकडे पूर्वी केलेल्या सर्व्हे व काही कामांचे आरेखन तयार असल्यामुळे त्यांचेकडून लवकरात लवकर अंदाजपत्रके तयार करून घेणे शक्य होणार होते.

मे. कॅशेक इंजिनियर्स हे पूर्वीच्या दरापेक्षा ०.२० टक्के कमी दराने काम करण्यास तयार असल्याने त्यांची फेरनियुक्ती करण्यात आली.

सद्यस्थितीत आगरदांडा, राजपुरी, दिघी व जंजिरा येथील कामे प्रगतीपथावर असून हि सर्व कामे साधारणपणे ३१ मार्च २०१५ पर्यंत पूर्ण होणे अपेक्षित आहे. तसेच करंजा येथील कामाची निविदा प्रक्रीया प्रगतीपथावर असून करंजा येथील काम डिसेंबर, २०१५ पर्यंत पूर्ण होणे अपेक्षित आहे. इसापूर येथील कामासंदर्भात दि. १६ ऑगस्ट २०१४ रोजी यवतमाळ येथे मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांचे अध्यक्षतेखाली बैठक आयोजित करण्यात आली होती. सदर बैठकीत सहा मुख्य जेटी व तत्सम सुविधांचे अंदाजपत्रक तयार करून निविदा प्रक्रीया करण्यास मान्यता देण्यात आली आहे. यास अनुसरुन पुढील आवश्यक कार्यवाही लवकरच पूर्ण करण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत. :—

१.प्रचलीत निविदा पद्धती न अनुसरता मे. कॅशेक यांना थेट काम देण्याची कारणे उत्तरात समाविष्ट करावी.

२.मे. कॅशेक यांना अदा केलेल्या देयकांची अद्ययावत माहीती उत्तरात सादर करावी.

३.महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड/शासनाने मे.कॅशेक यांना प्रचलीत निविदा पद्धती न अनुसरता थेट निविदा देण्याच्या कृतीस घेतलेल्या मान्यतेबाबतची माहीती उत्तरात समाविष्ट करावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे. :—

१. मे. कॅशेक यांना IWT प्रकल्पासाठी सन २००६ मध्ये सल्लागार म्हणून नेमण्यात आले होते तथापि त्यांनी काही कारणास्तव सन २००७ मध्ये या प्रकल्पातून माघार घेतली. दरम्यान IWT चे प्रकल्प सन २००४-०५ व २००५-०६ मध्ये मंजूर असलेल्या या प्रकल्पांचे काम सुरु न झाल्याने या कामांसाठी प्राप्त निधी सन २००८ पर्यंत अखर्चित विनावापवर पडून राहील्याबाबत CAG Audit Report No.9 सन २०१०-११ मध्ये परिच्छेद घेण्यात आला त्यामुळे या कामासाठी तांत्रिक सल्लागार नेमण्यासाठी सन नोव्हेंबर २०११ मध्ये पुन्हा निविदा सूचना जारी करण्यात आली तथापि सदर निविदा सूचनांना फक्त २ निविदाकारांचा प्रतिसाद मिळाला सबब पूरेशी स्पर्धा न झाल्याकारणाने पुन्हा फेरनिविदा करणे/पूर्वी अशा प्रकारच्या कामासाठी निश्चित केलेल्या ठेकेदारांकडून सदर काम पूर्ण करणे असे पर्याय होते

त्यामुळे कालापव्यय टाळण्यासाठी व उपलब्ध अखर्चित निधी लवकर खर्च करण्याच्यादृष्टीने विचारणा करून मे. कॅशेक यांना सदर काम देण्यात आले. असे करताना या कामासाठी त्यांना यापूर्वी ज्या टक्केवारी दराने काम देण्यात आले होते त्याच अटी व शर्तीनुसार प्रचलीत अद्ययावत किंमतीवर (Current Cost of Project) देण्यात आले. तद्नंतर सदर देकार वाटाघाटीने मे. कॅशेक यांना ०.२०% कमी दराने काम करण्यास आदेशीत करण्यात आले.

सदर कामी मे. कॅशेक यांनी यापूर्वी त्यांना सन २००६ मध्ये काम देण्यात आलेले असताना केलेले सर्व्हेक्षण व प्राथमिक माहिती त्यांचेकडे उपलब्ध असल्याने कालापव्यय टाळण्यासाठी मे. कॅशेक यांना तांत्रिक सल्लागार नेमण्यात आले.

२. मे. कॅशेक यांनी सन २००६ मध्ये सल्लागार नेमल्यानंतर त्यांना अदा करण्यात आलेल्या रकमा त्यांना नव्याने सल्लागार म्हणून नेमल्यानंतर त्यांना अदा केलेल्या रकमांमधून वसूल करण्यात आल्या आहेत.

मे. कॅशेक यांना अदा केलेल्या देयकांचा तपशील सोबतच्या प्रपत्रात सादर करण्यात येत आहे.

(रुपये कोटीत)

अ. क्र.	प्रकल्पाचे नांव	प्रकल्पाची किंमत			एकूण प्रकल्प किंमत	सल्लागार फी प्रकल्प किंमतीवर टक्केवारी	एकूण देय फी रक्कम	२००६ च्या कामात अदा फी रक्कम	२०१२ नंतर या कामासाठी प्रत्यक्ष अदा रक्कम	शेरा
		किनाऱ्यावरची कामे	समुद्रातील कामे	वद्युत कामे						
१	दिघी	९.४२	५.६४	०.३८	१५.४४	४.६६	०.७२	०.११४	०.५६	सल्लागार फी पोटी अदा रू. १.९० कोटी रक्कम ही २००६ साली अदा रक्कम वसुली नंतरची रक्कम आहे.
२	राजपूरी	९.४४	७.९७	०.५२	१७.९३	४.३	०.७७	०.१३७	०.५९	
३	आगरदांडा	६.९१	५.६	०.६	१३.११	४.१५	०.५४	०.०७३	०.४३	
४	करंजा	९.१३	९.९८	०.३८	१९.४९	४.१५	०.८१	०.१५	०.२९	
५	जंजिरा	०	४.८५	०	४.८५	५.६८	०.२८	०.०९	०.०३	
	एकूण रक्कम	३४.९	३४.०४	१.८८	७०.८२	-	३.१२	०.५६४	१.९	

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना IWT प्रकल्पातील कामांना प्रशासकीय मान्यता प्रदान करणे, सल्लागार व कामांसाठी सर्व निविदा निश्चित करणे याकरिता बोर्ड मिटींग दिनांक ०४ जून २०१२ अन्वये प्राधिकृत करण्यात आले आहे.

एकंदर अखर्चित निधी खर्च करणे व कालापव्यय टाळणेकरिता मे. कॅशेक यांना काम दिलेले असल्याने अनुपालन मान्य करून सदर परिच्छेद संपुष्टात आणणेस विनंती आहे.

१.३७ परिच्छेद क्र. २.१.९.२ IWT प्रकल्पांची अंमलबजावणी : -

सल्लागाराने सादर केलेल्या सदोष योजनांमुळे आणि संकल्प चित्रांमुळे आठ IWT प्रकल्पांपैकी तीन प्रकल्पांचे काम MMB ने हाती घेतले नव्हते आणि इसापूर प्रकल्पाचे काम सुरुच केले नव्हते. उर्वरित चार प्रकल्पांपैकी विष्णुपुरी आणि मांडवा हे दोन प्रकल्प MMB ने कार्यान्वित केले असल्याचे सांगण्यात आले आणि डिसेंबर, २०१२ अखेरीस दिघी आणि राजपुरी प्रकल्पांचे काम अपूर्णच होते.

परंतु लेखापरिक्षणात असे निदर्शनास आले की, एकूण प्रकल्प किंमत रु. ४.११ कोटी असणाऱ्या मांडवा प्रकल्पाच्या बाबतीत, गाळ उपसणे, १५० मी.ची सुरक्षा भिंत बांधणे, अग्निशमन यंत्रणा पुरविणे, इ. रु. ३.३६ कोटीची कामे अद्यापि हाती घेतली नव्हती. परिशिष्ट २.१.७ मध्ये आठ IWT प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीची सद्यः स्थिती दर्शविली आहे. **(विवरण पत्र क्र. १५)**

तसेच आठ प्रकल्पांबाबतचे उपयोगिता प्रमाणपत्र लेखापरिक्षणास सादर केले नव्हते. केंद्र शासन/महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या रु. २९.८३ कोटींपैकी या प्रकल्पांवर खर्च केलेल्या रु. ५.२६ कोटींचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनाला सादर केले नसल्याबाबत MMB ने पुष्टी दिली (फेब्रुवारी २०१३).

ज्ञापन :

१.३८ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

केंद्र शासनाकडून मांडवा प्रकल्पांतर्गत विविध बाबींसाठी रु. ४.११ कोटी इतका निधी मंजुर करण्यात आलेला होता. तथापि, मांडवा येथून होणाऱ्या प्रवासी वाहतुकीचे प्रमाण तसेच या मार्गावरून होणारी महत्त्वाच्या व अतिमहत्त्वाच्या व्यक्तींची ये-जा विचारात घेऊन MMB ने या ठिकाणी उच्च प्रतीच्या सोयी-सुविधांयुक्त प्रवासी टर्मिनल इमारतीचे बांधकाम हाती घेऊन पूर्ण केले.

मांडवा येथे ब्रेकवॉटर बांधणेच्या अनुषंगाने CWPRS, पुणे यांचेकडून आवश्यक मॉडेल स्टडी करून घेण्यात आला. त्यांचेकडून सदर कामासाठी तयार करण्यात आलेल्या अंदाजपत्रकानुसार रु. ४२.०० कोटी इतक्या रकमेची आवश्यकता होती. परंतु केंद्र शासनाकडून ब्रेकवॉटर करीता केवळ रु. १.५० कोटी मंजूर करण्यात आलेले होते. त्यामुळे उर्वरित निधीकरिता राज्य शासनाकडे प्रस्ताव सादर करण्यात आलेला असून अजूनपर्यंत प्रलंबित आहे.

ड्रेजिंगच्या अनुषंगाने नमूद करण्यात येत आहे की, MMB ने स्वनिधीतून तसेच जिल्हा नियोजन समितीकडील निधीतून मांडवा येथे कमीत कमी ओहोटीच्या वेळी देखील प्रवासी नौका जेटीला लागू शकतील इतक्या खोलीपर्यंत नवीन प्रवासी जेटी बांधली आहे.

केंद्र शासनाकडून मंजूर करण्यात आलेल्या निधीअंतर्गत प्रवासी जेटीचा समावेश करण्यात आलेला नव्हता. मांडवा येथील अस्तित्वातील जुनी जेटीची अवस्था दुरुस्ती न करता येणे इतपत खराब झालेली होती. त्यामुळे उपरोक्त नमूद केल्याप्रमाणे MMB ने स्वनिधीतून तसेच जिल्हा नियोजन समितीकडील निधीतून रु. ४.११ कोटी निधी खर्चून मांडवा येथे समुद्रात अधिक खोलीपर्यंत नवीन प्रवासी जेटी बांधली आहे. सदर अनुषंगाने रु. ६.९९ कोटी इतका निधी मांडवा येथे प्रवासी जेटी बांधणे या कामाकरिता वर्ग करण्याबाबत या कार्यालयाकडील पत्र जा.क्र. MMB/CEO/ ENG/IWT/IWAI/2014/41, दि. ०३ जानेवारी २०१४ रोजी केंद्र शासनास विनंती केली आहे.

मांडवा येथे नवीन प्रवासी टर्मिनल इमारत व नवीन जेटीचे बांधकाम पूर्ण करून मार्च-२०१२ पासून प्रवाशांसाठी खुली करण्यात आली आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

अहवालाचे परिशिष्ट क्र. २.१.७ चे अवलोकन करावे व IWT योजेनंतर्गत कामांची सद्यः स्थिती व त्यावरील अद्ययावत खर्च सादर करावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(रुपये कोटीमध्ये)

कामाचे नाव		IWT प्राप्त निधी		कामावर झालेला खर्च				एकुण	शेरा
	प्र. मा.	केंद्र शासन	राज्य शासन	केंद्र शासन	राज्य शासन	कोकण पॅकेज		खर्च	
दिघी									
On shore	५५०.००	०.००	०.००	०.००	३६५.३१	१३८.७८	५९.७७	५६३.८६	Work
Off shore	९६०.००	८३.८३	४१५.५६	८३.८३	१८०.३४	६५०.९३	२७.४६	९४२.५६	completed
राजपुरी									
On shore	९४९.६३	०.००	०.००	२०६.९१	६६३.७७	०.००	७६.७९	९४७.४७	Work
Off shore	८४९.७०	१७१.००	२९८.४५	२१४.१६	२९८.४५	२३३.३४	५२.२५	७९८.२०	completed
आगरदांडा									
On shore	६७५.००	०.००	०.००	०.००	५८४.६६	०.००	१०६.५६	६९१.२२	Work
Off shore	५८०.००	६७.०७	२६८.२८	६७.०७	४२७.३३	५१.९०	१३.६१	५५९.९१	completed
करंजा									
On shore	९४०.७१	१७४.७३	३०६.८१	१२९.११	१८३.६८	०.००	२३.६६	३३६.४५	work is
Off shore	९९८.५३	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	००.००	held up due to local issue

(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)	(७)	(८)	(९)	(१०)
जंजिरा	४९९.००	५१.९६	७२.६४	१३.९६	०.००	०.००	०.००	१३.९६	३८.०० refunded to GOI
मांडवा	४१०.९५	२०४.४५	२०६.५०	०.००	०.००	०.००	०.००	०.००	Work completed
इसापूर	३९०.००	७८.००	३१२.००	२.१८	०.००	०.००	०.००	२.१८	७५.८२ refunded to GOI
विष्णुपुरी	६०६.००	२०६.७७	६५.४४	२०६.७७	६५.४४	१००.००	१५३.९८	५२६.१९	Work completed
						DPC - N			
Total	८४०९.५२	१०३७.८१	१९४५.६८	९२३.९९	२७६८.९८	११७४.९५	५१४.०८	५३८२.००	

परिच्छेद क्र. २.१.१० मंडळाने पुरविलेल्या सोयीसुविधांची पर्याप्तता:-

गाळ उपसणे, जहाजांचे सर्वेक्षण करणे, परीक्षा घेऊन (प्रमुख सर्वेक्षक तथा मरीन अभियंत्याद्वारे) जहाज प्रमुखांना/ इंजिन चालकांना प्रमाणपत्रे प्रदान करणे आणि पाच RPOs द्वारा जहाजांची नोंदणी करणे अशा विविध नियंत्रणाच्या कामात MMB व्यग्र असते. तसेच जल आरेखन (हायड्रोग्राफिक) सर्वेक्षणावर आधारित वाळू उपशासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्रे देखील (NOC) MMB प्रदान करते.

परिच्छेद क्र. २.१.१०.१ गाळ उपसणाऱ्या यंत्रणेचा कमी वापर :-

लघु बंदरांच्या दरम्यान जहाजांचे नौकानयन सुरळीत चालण्यासाठी एक ड्रेजर, एक हॉपर बार्ज आणि एक मोटार लाँच समाविष्ट असणाऱ्या गाळ उपसण्याच्या यंत्रेणेद्वारा मरीन अभियंता प्रवासी व मासेमारी जेटींगच्या जवळ नौकानयन मार्गातील गाळ उपसण्याचे काम हाती घेतो.

लेखापरिक्षणात असे आढळून आले आहे की, नौकानयन मार्गातील गाळ उपसण्यासाठी ने कोणतीही वार्षिक योजना आखली नाही.

नौकानयन मार्गाची निगा राखण्यासाठी गाळ उपसण्याचे प्रमाण फारच कमी होत जाऊन वर्ष २००७-०८ मधील १.५५ लक्ष घनमीटर वरून वर्ष २०१०-११ मध्ये ते ४८,१०० घनमीटर पर्यंत घसरले तर पुढे वर्ष २०११-१२ मध्ये (जानेवारी, २०१२ पर्यंत) २३,१०० घनमीटरपर्यंत घसरले. लेखापरिक्षणात असेही दिसून आले की, ड्रेअर मास्तर आणि ड्रेअर इंजिनिअरसाठी प्रत्येकी दोन पदांची मंजुरी असतानाही या दोनही प्रवर्गांकरिता प्रत्येकी एकच पद भरले होते. वर्ष २००६ पासून क्रेन चालकाचे पद रिक्तच होते आणि डिसेंबर, २०११ पर्यंत ते काम खलाशाकडून करून घेतले जात होते. विविध प्रवाशांकडून / मासेमारी संस्थांकडून गाळ उपसण्याकरिता सातत्याने मागणी होत असतानाही कर्मचाऱ्यांच्या कमतरतेमुळे नौकानयन मार्गातील गाळ उपसला गेला नाही. परिणामी, जहाजांच्या मार्गक्रमणेत समस्या उद्‌भवल्या.

MMB ने नमूद केले आहे की, रिक्त पदांवर भरती करण्याची प्रक्रिया हाती घेण्यात येईल.

ज्ञापन :

१.४१ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

ड्रेजिंग युनीट मध्ये ग्रॅब ड्रेजर, लाँच व हॉपर बार्ज यांचा समावेश आहे. सदर युनीट हे ५० वर्षे जुने आहे. सदर युनीट नौकानयन मार्गातील गाळ उपसणीकरिता वापरले जाते.

तथापि, सद्य:स्थितीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे २ कटर सक्शन ड्रेजर, ४ स्वयंचलित हॉपर बार्जेस व २ भाडे तत्त्वावर घेतलेले ग्रॅब ड्रेजर्स आहेत. तसेच २ नग नवीन ग्रॅब ड्रेजर्स २ - ४ महिन्यात खरेदी करण्याची प्रक्रिया महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत सरू आहे.

उपरोक्त ड्रेजर्सद्वारे बोरीवली (मुंबई), तारकर्ली (मालवण) येथे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत गाळ उपसणीचे काम सुरू करण्यात आले आहे. गाळ उपसणीचे परिमाण खालील कारणांमुळे कमी झालेले आहे.

पावसाळी हंगामात ड्रेजींग युनीट कार्यरत नसते. उदा. जुन ते ऑगस्ट. वार्षिक देखभाल व दुरुस्ती ही उघाडीच्या हंगामात केली जाते जसे पाण्याचे खालील भागाची दुरुस्ती, लोखंडी पत्रा बदलणे, रंगरंगोटी, यंत्रसामग्रीची दुरुस्ती इ. अंदाजपत्रके तयार करण्यास लागणारा कालावधी, निविदा प्रक्रियेचा विलंब, मनुष्यबळाची कमतरता (युनियनची दखलअंदाजी), दारुखाना येथे जागा मिळणेकरिता लागणारा कालावधी, समुद्राचे भरती- ओहोटी, म.मे.बोर्डाचे स्वत:चे शिपयार्ड नसणे.

(क) मार्च, २०१२ मध्ये एक खलाशी व एक वंगणगार यांना यारी चालकपदी पदोन्नती देण्यात आलेली आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) २०१२-१३ ते सन २०१५-१६ या पर्यंत नौकानयन मार्गातील काढण्यात आलेल्या गाळाचे परीमाण द्यावे.

(२) ड्रेजर मास्टर आणि ड्रेजर इंजिनियर यापदाच्या नियुक्तीबाबत सद्य:स्थिती द्यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१. नौकानयन मार्गातील खालीलप्रमाणे शासनाने यंत्र सामग्रीमार्फत वर्षनिहाय गाळ काढण्यात आला आहे.

२०१२-१३- ४३७१५ घ.मि.

२०१३-१४-

वर्सोवा-	२३,७४६ घ.मि.
मिरकरवाडा -	६,२२५ घ.मि.
तारकर्ली -	५०,५७५ घ.मि.
एकूण -	८०,५४६ घ.मि.

२०१४-२०१५

वर्सोवा -	३९,६०० घ.मि.
मिरकरवाडा -	११,७६० घ.मि.
तारकर्ली -	११,९६३ घ.मि.
एकूण-	६३,३२३ घ.मि.

२०१५-१६

घारापुरी -	२५,४३० घ.मी.
सातपाटी -	५,५६४ घ.मी.
तारकर्ली -	३४,४३४ घ.मी.
एकूण -	६५,४२८ घ.मी.

२०१६-१७

तारकर्ली -	३९,१५० घ.मी.
गोराई जेट्टी -	२८,१०० घ.मी.
बोरीवली जेट्टी -	२३,७५० घ.मी.
सातपाटी -	९००० घ.मी.
एकूण -	१,००,००० घ.मी.

२. ड्रेजर मास्टर आणि ड्रेजर इंजिनियर ही रिक्त पदे भरण्यात आली आहेत.

१.४२ परिच्छेद क्र.२.१.१०.२ गाळ उपसण्याच्या खर्चाची वसुली न होणे :-

गोराई खाडीत जेट्टी असणाऱ्या एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेडने (EIL) मार्वे एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई- एस्सेल वर्ल्ड, मुंबई या दरम्यान असलेल्या नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यासाठी MMB ला विनंती केली होती. (ऑगस्ट, २००६) प्रधान सचिव, बंदरे यांना MMB ने रु. ४ कोटीच्या अंदाजित खर्चासह १.८० लाख घनमीटर गाळ काढण्याचा प्रस्ताव सादर केला (जानेवारी, २००८) जानेवारी, २००९ मध्ये प्रधान सचिव, बंदरे यांनी वित्त विभागाला प्रस्ताव सादर केला. त्या प्रस्तावावर, वित्त विभागाने गाळ उपसण्याचा खर्च काही प्रमाणात EIL कडून वसूल करावा आणि उर्वरित खर्च प्रवासी भाडे वाढवून वसूल करण्याची शिफारस केली.

MMB ने रु. १.०१ कोटी खर्च करून EIL च्या मालकीच्या जेट्टीजवळील नौकानयन ४५६२५ मार्गातून घनमीटर गाळ उपसला (जानेवारी, आणि मार्च, २००९). परंतु वित्त विभागाने शिफारस केल्याप्रमाणे गाळ उपसण्याबाबत MMB ने EIL कडून काहीही खर्च वसूल केला नाही.

या प्रकरणाबाबत MMB ने काहीही ठराविक उत्तर सादर केले नाही.

ज्ञापन :

१.४३ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

कॅपिटल ड्रेजिंग अंतर्गत मार्वे ते एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई ते एस्सेल वर्ल्ड या नौकानयन मार्गातील १,८०,००० घ.मी. इतका गाळ उपसण्याकरिता व ४.०० कोटी खर्चाचे पधान सचिव (बंदरे) यांच्याद्वारे प्रस्तावित कामास वित्तीय विभागाने मान्यता दिलेली होती. (जानेवारी, २००९)

सदर गाळ उपसणीचा लाभ उपरोक्त कंपनीस होणार असल्यामुळे सदर कंपनीकडून काही प्रमाणात झालेला खर्च वसूल करून उर्वरीत खर्च प्रवासी भाड्यात वाढ करून वसूल करण्याचे ठरविले होते.

तथापि दि.०८.०२.२००९ रोजी गोराई येथील पॅगोडाचे उद्घाटनाकरिता मा.राष्ट्रपती श्रीमती प्रतिभा पाटील या भेट देणार होत्या.

उपरोक्त अति महत्त्वाचे व्यक्तींच्या भेटीमुळे मा.मुख्य कार्यकारी अधिकारी, मुख्य बंदर अधिकारी व सागरी अभियंता यांनी सदर काम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे गाळ उपसणी यंत्रणेद्वारे, मेन्टनन्स ड्रेजिंगद्वारे करण्याचे ठरविले व ४५.६२५ घ.मी. गाळ उपसण्यात आला.

कृपया नोंद घ्यावी की, कॅपिटल ड्रेजिंग अंतर्गत गाळ उपसणी कंत्राटदार नेमुण केली जाते व मेन्टनन्स ड्रेजिंग अंतर्गत गाळ उपसणी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे यंत्रणा व मनुष्यबळ वापरुन केली जाते.

सदर भागामध्ये इतर प्रवासी वाहतुक ही बऱ्याच प्रमाणात होत असते त्यामुळे मेटेनन्स ड्रेजिंग आवश्यक होतेच.

शासकीय सेवा म्हणून काम करण्यात आल्यामुळे कंपनीकडून सदर गाळ उपसणीचा खर्च वसुल करण्यात आलेला नाही.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१. अति महत्वाच्या व्यक्तीचे भेटी दरम्यान एसलवर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर लि.च्या जेट्टी जवळ नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यात आल्यामुळे त्याचा फायदा सदर कंपनीला झालेला आहे. त्यामुळे जरी गाळ उपसणी कॅपीटल वा मेन्टेनंस स्वरुपाची असली तरी त्याचा खर्च इआयएलकडून वसूल करावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१. मार्वे ते एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई ते एस्सेल वर्ल्ड या नौकानयन मार्गामध्ये १,८०,००० घ.मी.इतका गाळ होता व तो उपसण्याकरिता ४.०० कोटी खर्च अपेक्षित होता. परंतू मा.राष्ट्रपती महोदया श्रीमती प्रतिभा पाटील या पॅगोडाचे उद्घाटनला येणार होत्या व पॅगोडा हे जन सामान्यासाठी उघडावयाचे होते त्यामुळे ही अत्यंत तातडीची बाब असल्यामुळे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची यंत्र सामुग्री व कर्मचारी वापरून पूर्ण गाळ न काढता फक्त ४५६२५ घ.मि.इतकाच गाळ काढण्यात आला. त्यामुळे सदरची गाळ उपसणी हि एस्सलवर्डसाठी न करता उद्घाटन सोहळा व अति महत्वाच्या व्यक्तीच्या कारणास्तव गाळ उपसा करण्यात आलेला आहे.

मे. एस्सलवर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर यांना सदर गाळ उपसणी केल्याबद्दल त्यांचेकडून ४५,६५० घ.मि.गाळ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत काढण्यात आल्यामुळे रु.१,००,३५,००० एवढी रक्कम तात्काळ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणा करावी असे कळविण्यात आले आहे.

१.४४ परिच्छेद क्र. २.१.१०.३ हॉपर बर्जेस खरेदीवरील टाळता येण्याजोगा खर्च :-

चार हॉपर बर्जेस खरेदी करण्यासाठी निविदा सूचना निर्गमित केली होती. (ऑगस्ट, २००९) प्राप्त झालेल्या दोन निविदा नोव्हेंबर, २००९ मध्ये उघडण्यात आल्या. मूल्याच्या बोलीचे मूल्यमापन केल्यानंतर विजय मरीन सर्व्हिसेस (VMS) ची रु. ११.३६ कोटीची बोली सर्वात कमी असल्याचे आढळून आले.

प्रस्तावाच्या तांत्रिक आणि वित्तीय सुयोग्यतेबाबत MMB ने ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड चे मत विचारले (मार्च, २०१०). परंतु DCIL ने त्यांचे मत देण्यास नकार दिला (एप्रिल, २०१०) दरम्यानच्या काळात, मे, २०१० मध्ये प्रस्तावाची विधीग्राह्यता संपली. MMB ने पुन्हा एकदा चार बार्जेसच्या खरेदीकरिता नवीन निविदा मागविल्या (नोव्हेबर, २०११) आणि VMS ची रु.२०.२१ कोटीपर्यंत कमी केली आणि एप्रिल, २०१२ मध्ये MMB ने दुसऱ्या वेळेस कोणतेही तांत्रिक आणि वित्तविषयक मत घेतले नाही. तरीही विधीग्राह्य कालावधीत निविदेबाबत अंतिम निर्णय न घेतल्यामुळे रु.८.८५ कोटीच्या जास्त खर्चाचा बोजा MMB वर पडला जो टाळता येण्याजोगा होता. MMB ने नमूद केले की, विलंब आणि त्यानंर मत देण्यास DCIL ने दिलेला नकार यामुळे पुन्हा निविदा मागविणे भाग पडले.

उत्तर पटण्याजोगे नव्हते कारण लेखापरिक्षणात असे आढळून आले की DCIL चा नकार एप्रिल, २०१० मध्ये मिळाला होता. त्यामुळे विधीग्राह्य कालावधीत मूळ किंमतीवर करार करण्यासाठी MMB कडे पुरेसा अवधी होता.

ज्ञापन :

१.४५ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे,—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे ५१ व्या बैठकीत (जून, २००९) ४ नग स्वयंचलित हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यात मान्यता प्राप्त झाली. त्यानुसार निविदा प्रकिया राबविण्यात आली.मे. विजय मरीन सर्व्हिसेस, गोवा यांची निविदा ४ नग स्वयंचलित हॉपर बार्जेसकरिता रु.११.३६ कोटी नुसार न्युनतम होती.

एम.एम.बी. चे ५४ व्या बैठकीत सदर बाब मान्यतेस्तव सादर केली असता ड्रेजींग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडियाद्वारे तांत्रिक सल्ला घेण्याबाबत सूचना प्राप्त झाल्या. त्यानुसार म.मे.बोर्डातर्फे डी.सी.आय. द्वारे असमर्थता दर्शविण्यात येऊन दि.२३.०४.२०१० रोजीचे पत्राद्वारे इंडियन रजिस्ट्रार ऑफ शिपींग [आयआरएस/आयएमयु, नॅशनल शिप डिझाईन रिसर्च युनिट (एनएसडीआरसी)] यांचेद्वारे तांत्रिक सल्ला घेण्याबाबत कळविण्यात आले.

दरम्यान मे, २०१० मध्ये वाणिज्यिक निविदेची ६ महिन्यांची वैधता संपूष्टात आली. मे. विजय मरीन सर्व्हिसेस यांनी पकल्पाची किंमत रु. २०.१२ कोटी अधिक दर इतकी वाढविण्याच्या अटीसह वाणिज्यिक निविदेची मुदत २ महिने वाढविली. सदर बाब म.मे.बोर्डाचे ५५ व्या बैठकीत निदर्शनास आणण्यात आली. म.मे.बोर्डाने निविदा प्रकिया रद्द करण्याबाबत सुचना दिल्या.

म. मे. बोर्डाचे ५८ व्या बैठकीत चार नग स्वयंचलित हॉपर बार्जेस खरेदीकरिता पुर्ननिविदा मागविण्याकरिता मान्यता प्राप्त झाली. त्याचवेळी वारंवार म.मे.बोर्डाचे मान्यतेस लागणारा विलंब टाळण्यासाठी तांत्रिक मान्यता, प्रशासकीय मान्यता, निविदा प्रकिया, अंतिम निविदा धारक ठरविणे, खरेदी आदेश निर्गमित करणे, कंत्राटी पद्धतीने मनुष्यबळ नेमणे इ.बाबींकरिता मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, म.मे.बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात आले.

त्यानुसार, नोव्हेंबर, २०११ मध्ये ४ नग स्वयंचलित हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी निविदा प्रकिया राबविण्यात आली. चारही स्वयंचलित हॉपर बार्जेस न्युनतम दराचे निविदाधारक मे. विजय मरीन सर्व्हिसेस, गोवा यांनी इंडियन रजिस्ट्रार ऑफ शिपींग यांचे आवश्यकतेनुसार मान्यता प्राप्त डिझाईन, ड्रॉईंग इंजिन इ. बाबीनुसार बांधणी केले आणि समाधानकारक चाचणी केली. आय.आर.एस.द्वारे निर्गमित केलेले Certificate of class पमाणपत्र डिसेंबर, २०१३ मध्ये म.मे.बोर्डास प्राप्त झाले.

वरील निपटाऱ्याचे अधिन परिच्छेद वगळण्यास विनंती आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१) सदर कामाची निविदा प्रक्रिया राबवण्यात येत होती त्यावेळी तांत्रिक बीडचे मुल्याकन करण्यासाठी समिती आर्थिक बीड उघडण्यापूर्वी का स्थापन करण्यात आली नाही. त्याबाबत माहिती दयावी.

२) रु.८.८५ कोटी पेक्षा जास्त खर्चाची चार हॉपर बार्ज खरेदी बाबत निविदा प्रक्रियेबाबतची जबाबदारी कोणाची आहे.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१) सन २००९ मध्ये सदर हॉपर बार्जच्या खरेदी बाबतच्या निविदा काढताना तांत्रिक मान्यता सागरी अभियंता व चिफ सर्व्हेअर यांनी दिली होती व सदर निविदा प्रक्रियेमध्ये तांत्रिक निविदा व दर निविदा उघडण्यासाठी सागरी अभियंता व चिफ सर्व्हेअर, मुख्य बंदर अधिकारी, जल आलेखक आणि वित्तीय नियंत्रक-नि मुख्य लेखाधिकारी यांचा समावेश होता. कामाची किंमत रु.१० कोटींपेक्षा जास्त असल्यामुळे सदर बाबत बोर्डाला अवगत करणे आवश्यक होते.

२) सन २००९ मध्ये दोन स्वयंचलीत हॉपर बार्ज खरेदी करण्यासाठी दिनांक २०/०८/२००९ रोजी ९.७२ कोटी एवढ्या किमतीला तांत्रिक मंजुरी देण्यात आलेली होती. त्यानुषंगाने सदर कामाला ९.८० कोटी एवढ्या किंमतीला प्रशासकीय मान्यता प्राप्त झालेली होती.

निविदा धारकाने दोन हॉपर बार्ज करीता ११.३६ कोटी एवढी किंमत निविदेमध्ये नमूद केली होती.

सदर किमतीची मुदत मे, २०१० मध्ये संपल्यानंतर त्यांने ती मुदत २ महिने वाढवून कामाची किंमत २ हॉपर बार्ज करीता रु.२०.१२ कोटी एवढी जास्त नमुद केली. नंतर ही प्रक्रिया ५५ व्या बोर्ड मिटींगमध्ये रद्द करण्यात आली आणि ४ हॉपर बार्ज खरेदीकरिता फेर निविदा मागविण्यात याव्यात असे निर्देश ५८ व्या बोर्ड मिटींगमध्ये देण्यात आले.

४ हॉपर बार्ज खरेदी करताना नोव्हेंबर, २०११ मध्ये मे.विजय मरीन सर्व्हीस यांजकडून २०.२३ कोटी एवढे दर प्राप्त झाले व या किंमतीमध्ये ४ हॉपर बार्ज खरेदी करण्यात आले. सन २००९ च्या खरेदीमध्ये फक्त २ हॉपर बार्जची किंमत रु.११.३६ कोटी आहे. त्यामुळे ४ हॉपर बार्ज खरेदी मध्ये रु.८.८५ कोटी इतका अतिरिक्त खर्च झालेला नाही.

१.४६ परिच्छेद क्र. २.१.१०.४ जहाजांना देण्यात आलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्रातील त्रुटी :-

अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ (Inland vessel Act) च्या कलम ३ नुसार, मुख्य सर्वेक्षक तथा मरीन अभियंत्याच्या दरवर्षी नूतनीकरण केलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्राशिवाय यंत्राने वल्हवले जाणारे अंतर्देशिय जहाज प्रवासावर निघू शकत नाही किंवा इतर कामांसाठी त्याचा वापर करता येत नाही. तसेच, याच अधिनियमाच्या कलम ११ नुसार प्रत्येक वर्षी सर्वेक्षण प्रमाणपत्र देणे आवश्यक असून सर्वेक्षणाच्या मुदतवाढीबद्दल कोणतीही तरतूद नाही. सर्वेक्षणात यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजांचा सांगाडा, बॉयलर्स, इंजिने आणि इतर यंत्रे यांसह जहाजाचा प्रत्येक भाग आणि आग प्रतिबंधक साधने, जीवरक्षक साधने तसेच त्रयस्थाकडून बसणाऱ्या धोक्यासंबंधात विमा इत्यादींसारख्या जहाजावरील सर्व साधने व वस्तुंची तपासणी केली जाते.

खाली दर्शविल्याप्रमाणे अनेक आवश्यक अनिवार्य अटींचे अनेकदा उल्लेघन झाल्याचे आढळल्याने MMB मध्ये सर्वेक्षणाकरीता प्रभावी यंत्रणा अस्तित्वात नसल्याचे निदर्शनास आले.

* डिसेंबर २०११ पर्यंत, अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम १९ ड नुसार अनिवार्य असतानाही नोंदणीकरीता अर्ज करण्यापूर्वी यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या अंतर्देशीय जहाजांच्या एकाही मालकाने सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत केले असल्याची खात्री करून घेण्यासंबंधी डिसेंबर, २०११ मध्येच मरीन अभियंत्याने RPOS ना सूचना दिल्या.

* तक्ता ३ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे जहाजांच्या सर्वेक्षण संख्येत लक्षणीय घट झाली होती.

वर्ष	**२००७-०८**	**२००८-०९**	**२००९-१०**	**२०१०-११**	**२०११-१२**
नोंदणीकृत जहाजे (संख्या)	८९४	१०७५	१२४२	१४०६	१५७०
सर्वेक्षण केलेली जहाजे (संख्या)	५१२	६६२	६९१	८१९	४६४ (फेब्रुवारी २०१२ पर्यत)
झालेल्या घटींची टक्केवारी	४३	३८	४४	४२	७०

MMB ने नमूद केले की, सर्वेक्षण कालावधीत दिलेली मुदतवाढ ही फक्त सौम्य पोलादी जहाजांच्याच (mild steel vessels) बाबतीत असल्यामुळे सर्वेक्षणात घट झाली तर, लाकडी व पद्धतीच्या अंतर्देशीय जहाजांच्या बाबतीत अनिवार्य वार्षिक तपासणी करण्यात आली होती.

हा खुलासा स्वीकारण्याजोगा नव्हता कारण अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम ११ नुसार प्रत्येक वर्षी सर्वेक्षण प्रमाणपत्र निर्गमित करणे अनिवार्य आहे आणि जहाजांच्या बाबतीत पोलादी किंवा लाकडी असा फरक नसावा.

* सर्वेक्षण प्रमाणपत्रांच्या नूतनीकरणाकडे लक्ष ठेवण्यासाठी नोंदणीकृत जहाजांची जहाज-निहाय नोंद ठेवण्यात आली नव्हती.

MMB ने नमूद केले की, योग्य नोंद ठेवणे सहजसाध्य होण्यासाठी सध्याची सॉफ्टवेअर प्रणाली अद्ययावत करण्यात येत आहे.

* अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ नुसार राज्य शासनाने आग प्रतिबंधक उपायांसाठी साधने, जीवरक्षक साधने इत्यादींची आवश्यकता विहित करणारे नियम तयार करणे आवश्यक होते. परंतु राज्य शासनाने याबाबतचे कोणतेही नियम विहित केले नव्हते. सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्र देण्यात आलेल्या प्रवासी बोटींपैकी उदाहरणादाखल १० प्रकरणांची छाननी केली असता असे निदर्शनास आले की, सात प्रकरणात जहाजाच्या एकूण प्रवासी क्षमतेच्या १०० टक्क्यांऐवजी फक्त पाच टक्क्यांपर्यंतच लाईफ जॅकेटची तरतुदच करण्यात आली होती. तीन प्रकरणांत, लाईफ जॅकेटची तरतूदच करण्यात आली नव्हती. लाईफ-जॅकेट उपलब्ध आहेत याची खात्री न करताच ME ने या जहाजांना वार्षिक सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्रे प्रदान केली होती.

याबाबत MMB ने नमूद केले की, सर्व प्रवासी बोटींमध्ये आणि तरंगती उपकरणांव्यतिरिक्त १०० टक्के लाईफ जॅकेटची तरतूद करण्यासाठी एप्रिल २०११ मध्ये परिपत्रक नियमित करण्यात आले आहे.

* MMB ने दिलेल्या सूचनांनुसार (मे, २००३) अंतर्देशीय जहाजांवर वापरली जाणारी अग्निशामक साधनांची तपासणी महासंचालक (DG) शिपींग, भारत सरकार यांच्या कार्यालयात नोंदणी केलेल्या अग्निशामन सेवा कार्यशाळेत करणे आवश्यक होते. मार्च, २०१२ अखेरीस जहाज मालक वापरत असलेल्या साधनांची तपासणी करण्यासाठी दोन संस्थांना नियुक्त केले होते. त्यांपैकी मे, २०११ मध्ये नेमलेल्या एका संस्थेची म्हणजे मरीन मार्केटिंग सर्विसेस (MMS) या संस्थेची अग्निशमन सेवा कार्यशाळा अशी नोंदणी DG, शिपिंग यांच्याकडे केलेली नव्हती. अशारितीने MMS ने दिलेल्या तपासणी प्रमाणपत्रांच्या आधारे ME ने दिलेली ३६ सर्वेक्षण प्रमाणत्रे वैध ठरत नव्हती.

MMB ने नमूद केले की, ती नियामक संस्था असून MMS च्या कार्यशाळेत उपलब्ध असलेल्या सोयी त्यांना समाधानकार वाटल्यामुळे, DG शपिंगची मान्यता असलेली कार्यासन अनिवार्य नव्हती.

दिलेले उत्तर स्विकारार्ह नव्हते कारण अतदेशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम ५२ नुसार यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या अंतर्देशीय जहाजांचे अपघातांपासून संरक्षण करण्यासाठी नियम तयार करण्याचे अधिकार फक्त राज्य शासनालाच आहेत.

* चार प्रकरणांत अधिनियमांचे उल्लंघन करीत ME ने अग्निशमन प्रमाणपत्रे प्राप्त न करताच सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्रे प्रदान केली होती.

ज्ञापन :

१.४७ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

इनलॅन्ड व्हेसल ऍक्ट १९१७ च्या अधिन राहून २००७ च्या फेरफारा अन्वये जलयानांचे सर्व्हे प्रमाणपत्र दिले जाते.

इनलॅन्ड व्हेसल ऍक्ट १९१७ अंतर्गत प्रवासी जलयान करणारी जलयाने ही एफआरपी/लाकडी/ स्टील/ ऍल्युमिनियम यांची बनलेली असतात आणि अशा जलयानांचा सर्व्हे केला जातो.

१. स्टीलने तयार केलेल्या जलयांनाचा सुक्यावर (Dry Dock) डागडुजी करून सुस्थितीत ठेवून जलयानांचा सर्व्हे पत्येकी दोन वर्षात केला जातो. आणि पुन्हा एक वर्षानंतर डायडॉकसही करण्याची गरज नाही जोपर्यंत ते जलयान जुने आणि सुस्थितीत नसेल तर यात जलयानांचे आर्युमान आणि जलयांनाची डागडुजी करण्याजोगी वस्तुस्थिती तसेच जीवरक्षक साधने व आगप्रतिकारक साधने इंजिन सुस्थितीत खात्री वजा अहवाल व पत्यक्ष पहाणी व सर्व्हेअर यांचा सर्व्हे अहवाल सादर केल्यानंतर ज्या जलयानाचा पहिली मुदतवाढ सहा महिन्याकरिता देण्यात येते आणि अशाच प्रकारे दुसरी मुदतवाढ सहा महिन्यासाठी दिली जाते.

तसेच आयआरएस क्लास जलयानांचे इनलॅण्ड व्हेसल ॲक्ट १९१७ अंतर्गत २.५ वर्षामध्ये आणि एकदा ड्रायडॉक (+, - ३ महिने) एकूण ५ वर्षाची आयआरएस क्लास प्रमाण पत्राची वैधमध्ये करण्यात येते. त्यानंतर पहिला वार्षिक सर्व्हे (+, - ३ महिने) दुसरा वार्षिक सर्व्हे (+, - ३ महिने) त्यानंतर ड्रायडॉकींग करिता सर्व्हे केला जातो. त्यानंतर चौथा वार्षिक सर्व्हे (+, - ३ महिने) आणि त्यानंतर अंतिम सर्व्हे केला जातो.

२. सद्यस्थितीत कोणत्याही जलयानाचे नोंदणी प्रमाणपत्र देण्यापूर्वी जलयानाचे सर्व्हेक्षण करण्यात येते. आणि जहाजाचे समाधानकारक सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यानंतरच जलयानाची नोंदणी करण्यात येते.

सद्यस्थितीत जी जलयाने सर्व्हेक्षण करून त्यांना सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्र दिली जातात. त्यांची नवीन सॉटवेअर नोंद केली जाते आणि त्यांची नांव व नोंदणी क्रमांक सदर कार्यलयातील नोंदविताच त्या जलयानाचा तपशील परत मिळवू शकतो किंवा शोधू शकतो. सदर प्रणाली अद्ययावत करण्यात येत आहे.

सर्व प्रवाशी जलयांनावर १०० टक्के लाईफ जॅकेट उपलब्ध करून ठेवण्याबाबत जलयान चालक व सचिव स्तरावर बैठका झाल्या आहेत. अंतिमत एकूण प्रवासी क्षमतेच्या ३३ टक्के लाईफ जॅकेट प्रतिवर्षी आणि पुढील ३ वर्षात फेब्रुवारी, २००६ पर्यंत पूर्ण होण्याची खात्री करणे याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने मान्यता दिली. सद्यस्थितीत सर्व्हेक्षण प्रमाणपत्रे वरिल बाबींची पूर्तता झाल्याची खातरजमा केल्यानंतर देण्यात येतात. इनलॅन्ड व्हेसल ऍक्ट १९१७ अंतर्गत नोंदणीकृत जलयानांवर साधारणत सहज हातातून नेण्यासारखी आगरक्षक उपकरणे वापरली जातात. काही जलयानांवर कार्बन डाय ऑक्साइड वायु मुक्त करणारी यंत्रणा किंवा आग विझविणारी स्वयंचलित यंत्रणा असते.

आगरोधक उपकरणे २/३ वर्षांनी हायड्रोलिक प्रेशर चाचणीकरिता तपासली जातात. प्रतिवर्षी नवीन रसायने भरली जातात व चांगल्या स्थितीत ठेवली जातात.

वरिल बाबी पूर्वी जलयान मालक किंवा कर्मचारी करीत असत. तथापि सर्वेक्षणाचेवेळी बऱ्याच प्रसंगी सदर उपकरणे व्यवस्थित कार्यरत नसल्याचे दिसून आले आणि जलयानावर आग लागल्यास सदर बाब धोकादायक होती.

जलयानांची अग्निरोधक सुरक्षा सुरळीत करणेचे दृष्टीने जलयानांचे मालक/ चालक यांनी अग्निरोधक उपकरणे डी.जी.शिपींग / आयआरएस किंवा आयएसीएस यांचे मान्यताप्राप्त कार्यशाळांकडून नियमित सेवा (सर्विसिंग) करून घेणेबाबत सूचना देण्यात आल्या.

सन २०१२ पासून, सर्व जलयान चालक त्यांची अग्निरोधक उपकरणे नियमितपणे मे.दिप्ती फायर सर्व्हिसेस, मे.इन टाईम फायर सर्व्हिसेस, मे.भारती इंजिनियर्स, मे.मरीन मार्केटींग सर्व्हिसेस, मे.कार्गो गियर सर्व्हिसेस, मे.मरीन इंजिनियरींग कन्सल्टन्सी सर्व्हिसेस इत्यादी जे डी.जी.शिपींग किंवा आयआरएस किंवा आयएसीएस मान्यताप्राप्त आहेत यांचेकडून नियमित सेवा (सर्व्हिसींग) करून घेत आहेत. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे मरीन सर्व्हेअर हेही त्यांचे कार्यशाळा पाहणीकरिता व दस्तावेज तपासणीकरिता भेट देतात.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) मुदतवाढ देण्यासाठी तरतूद नाही प्रत्येक वर्षी सर्व्हे प्रमाणपत्र देणे आवश्यक आहे.

(२) व (३) सन २०१२-१३ ते २०१५-१६ पर्यंत वर्षातील नोंदणी झालेल्या जलयांनाने किती सर्व्हे करण्यात आले.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले :—

(१) आयव्ही ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत कलम ११ नुसार प्रत्येक वर्षी सर्व्हे करणे आहे. परंतु नंतर सहा सहा महिन्यांनी बोटीच्या पाण्याखालील भाग न पाहता इंजिन जीवरक्षक साधने व अग्नी रोधक साधने व एकंदरीत जहाज सुस्थितीत आहे की नाही याची माहिती करून एकत्रित दोन वर्षानी ड्राय डॉक केला जातो. तरी आयव्ही ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत कलम ११ नुसार यापुढे सहा महिन्याची मुदत वाढ न देता पूर्ण वर्षासाठी सर्व्हे प्रमाणपत्र देण्यात येईल.

(२) व (३) इनलॅन्ड वेसल ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत वेंगुर्ला येथे ११८ बोटी, रत्नागिरी येथे ४३४, राजपूरी येथे १२५, मोरा येथे ५६१ बोटी व १९ यॉट, बांद्रा येथे १२४९ बोटी अशा एकूण २१०६ बोटींचा नोंद झालेली आहे.

अ.क्र.	कालावधी	सर्व्हे केलेल्या जलयानाची संख्या	नोंदणी केलेली जलयाने
१	२०१२-१३	५७७	१२०
२	२०१३-१४	५८८	११५
३	२०१४-१५	७२६	३९
४	२०१५-१६	८०७	१४९

१.४८ परिच्छेद क्र. २.१.१०.५ शासकीय सर्वेक्षकामार्फत जहाजांचे सर्वेक्षण न करणे

अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम ४ नुसार यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजाचे वार्षिक सर्वेक्षण राज्य शासनाने शासकीय राजपत्रात अधिसूचित करून नियुक्त केलेल्या लोकसेवकांमार्फत करणे आवश्यक होते. लेखापरिक्षणात असे आढळले की, MMB ने जहाजाचे सर्वेक्षण, कंत्राट तत्वावर, मरीन क्षेत्राचा अनुभव असणाऱ्या तात्पुरते नामिकाप्रविष्ट (सप्टेंबर, २००७). अशा तीन खाजगी व्यक्तींकडून करून घेतले होते. सुरुवातीला कंत्राटाचा कालावधी एक वर्षाचा होता. जो जानेवारी, २०१२ पर्यंत नवीन नामिकाप्रविष्टासाठी पुन्हा आवेदनपत्र न मागविता वेळोवेळी वाढविला गेला.

MMB ने नमूद केले की, वर्ष २००९ मध्ये मरीन सर्वेक्षकाच्या पदासाठी जाहिरात देऊन त्याकरीता मुलाखती घेतल्या गेल्या होत्या. तरी कमी पगारामुळे पात्र उमेदवारांनी रुजू होण्याबाबत नापसंती दर्शविली होती.

उत्तर स्विकारार्ह नव्हते कारण अधिनियमाचे उल्लंघन करीता खाजगी व्यक्तीकडून सर्वेक्षण केले जात होते.

ज्ञापन :

१.४९ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

सन २००७ ते २०१४ पर्यंत जहाजांचे सर्वेक्षण महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड पॅनलवरील कार्यरत असलेले ३ मरीन सर्व्हेअर यांच्यामार्फत करण्यात येत होते.

तद्नंतर सागरी अभियंता व चिफ सर्व्हेअर कार्यालयाच्या आस्थापनेवरील सर्व्हेअर संवर्गातील ४ पदांपैकी २ पदे जून, २०१४ व १ पद माहे डिसेंबर, २०१४ मध्ये अशी ३ पदे नामनिर्देशनाने भरण्यात आलेली आहेत. त्यामुळे २००७ पासून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड पॅनलवर कार्यरत असलेल्या २ मरीन सर्व्हेअर यांच्या सेवा संपुष्टात आणलेल्या असून सध्या जहाजांचे वार्षिक सर्व्हेचे कामकाज नामनिर्देशाने सेवेत घेतलेल्या अधिकाऱ्यांकडून करण्यात येत आहे.

सद्य:स्थितीत अनुसूचित जमाती प्रवर्गातील उमेदवार उपलब्ध न झाल्याने १ पद अद्याप रिक्त आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) सन २००७ ते २०१४ पर्यंत खाजगी सर्व्हेअर मार्फत केलेला सर्व्हे कायदेशीररित्या आय.व्ही ॲक्ट विरोधात का करण्यात येत होता.

(२) सर्व्हेअरची रिक्त जागा नामनिर्देशनाने भरली आहे याबाबत स्पष्ट खुलासा करावा. तसेच, सदर जागा शासनाने मान्य करून त्या जागा लोकसेवक या व्याख्येअंतर्गत आयव्ही ॲक्टनुसार आहेत का त्याचा खुलासा करावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे. —

(१) सन २०१० मध्ये १ नवीन मरीन सर्व्हेअर हे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामध्ये रुजू झाल. परंतु त्यांनी तद्नंतर राजीनामा दिला होता. तत्पूर्वी वरील कारणामुळे तीन कंत्राटी सर्व्हेअर कडून काम केले जात होते.

(२) आय व्ही ॲक्ट भाग- 11 -४ नुसार

"The State Govt. may by Notification in the *Official Gazette* that (2) Every surveyor shall for the purpose of any survey made by him, be deemed to be a Public Servant within the Meaning of Indian Penal Code".

या अनुषंगाने सर्व्हेअर हे सेक्शन २१ इंडियन पिनल कोड नुसार पब्लिक सर्व्हन्ट आहेत. सद्य:स्थितीत ३ नवीन सर्व्हेअर हे कायमस्वरुपी शासन मान्यतेनुसार रुजू आहेत. सागरी अभियंता व तीन सव्हेअर यांची आय. व्ही. ॲक्ट, १९१७ नुसार राजपत्रित अधिकारी म्हणून घोषीत करावे याबाबत शासनास प्रस्ताव पाठविण्यात आला आहे.

१.५० परिच्छेद क्र. २.१.१०.६ क्षेत्रीय बंदर अधिकाऱ्यांमार्फत जहाजांची नोंदणी :-

अंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम १९ ब (१) अंतर्गत महाराष्ट्र शासनाने अंतर्देशिय जलाशयात प्रवास करणाऱ्या यंत्राव्दारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजांसाठी RPO ची नोंदणी प्राधिकारी म्हणून नियुक्ती केली होती (जून, २००१), मार्च, २०१२ पर्यंत पाच RPO नी अधिनियमांतर्गत १५७० अंतर्देशिय जहाजांची नोंदणी केली होती. लेखापरिक्षणात पुढील बाबी आढळून आल्या,—

- अधिनियमाच्या कलम १९ R च्या तरतुदीनुसार राज्य शासनाने, जहाजांच्या नोंदणीकरिता, जहाजातील बदलांकरिता आकारल्या जाणाऱ्या शुल्काबाबतचे नियम अधिसूचित केले नव्हते.
- सप्टेंबर, २००४ मध्ये DG शिपींग यांनी निर्गमित केलेल्या नियमावलीनुसार सर्वेक्षकाने समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री दिल्यानंतर अंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरण्यात येणाऱ्या यांत्रिक जहाजांची नोंदणी होणे आवश्यक होते. जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरणाऱ्या बिगरयांत्रिक जहाजांना फक्त ओळख क्रमांक (ID) देणे आवश्यक होते. लेखापरिक्षणात असे आढळून आले की, वेगवेगळ्या जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरल्या जाणाऱ्या १६७ यांत्रिक जहाजांना (RPO मोरा मध्ये १२७ जहाजे आणि RPO राजपुरी मध्ये ४०) अधिनियमांतर्गत नोंदणी न करता आणि समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री करून घेतल्याशिवाय केवळ ओळखपत्रच देण्यात आले होते. तसेच, जलक्रिडांकरिता वापरात असणाऱ्या ३९ स्पीड बोटींची नोंदणी जरी RPO, राजपुरी यांनी केली होती तरी त्यांचे सर्वेक्षण ME ने केले नव्हते.

MMB ने नमूद केले की, RPOs नी समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री दिल्यनंतरच जलक्रिडांकरिता वापरल्या जाणाऱ्या सर्व जहाजांना ID देण्यात आले होते.

दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते कारण सर्वेक्षकाकडून समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री मिळाल्यानंतरच अंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत सर्व यांत्रिक जहाजांची नोंदणी होणे आवश्यक होते.

ज्ञापन :

१.५१ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे,—

भारतीय अंतर्देशिय जलमार्ग प्राधिकरण (Inland Waterways Authority of India) यांनी इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ च्या तरतुदीप्रमाणे अंतर्देशिय जलयानांकरिता आदर्श नियम (Model Rules) तयार केले आहेत. सदर नियमांमध्ये महाराष्ट्र राज्याकरिता आवश्यकतेप्रमाणे सुधारणा करून हे आदर्श नियम स्वीकारण्याची कार्यवाही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत प्रगतीत आहे.

अंतर्देशिय जलधीमध्ये चालणाऱ्या सर्व यांत्रिक नौकांना इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत नोंदणी क्रमांक देण्याचा निर्णय घेण्यात आला आहे. त्या अनुषंगाने, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या प्रादेशिक बंदर अधिकाऱ्यांना आवश्यक कार्यवाही करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या आहेत. तसेच, ज्या यांत्रिक नौकांना ओळख क्रमांक देण्यात आला आहे अशा सर्व नौकांना दि. १ सप्टेंबर २०१५ पर्यंत इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत नोंदणी क्रमांकात रुपांतरित करण्याच्या सूचनाही देण्यात आल्या आहेत.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

सर्व यांत्रिक जलयानांना देण्यात आलेले आय. डी. नबंर पैकी आतापर्यत किती जणांनी नोंदणीमध्ये बदल केला आहे याबाबत माहे मार्च, २०१६ अखेरीची माहिती लोकलेखा समितीला कळवावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रादेशिक बंदर अधिकारी यांचेकडून एकूण २७१९ जलयांनाना आय. डी. नबंर देण्यांत आले होते. त्यापैकी १७७ जलयानांची नोंदणी आय. व्ही. ॲक्ट अंतर्गत करण्यांत आली असून, २५४२ जलयांनाची नोंदणी आय. व्ही. ॲक्ट अंतर्गत न केल्यामुळे त्यांची नोंदणी रद्द करण्यात आली आहे.

१.५२ परिच्छेद क्र. २.१.१०.७ ME ने कार्यक्षमता प्रमाणपत्र प्रदान करणे :-

अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम २१(१) नुसार राज्य शासनाने अधिसूचित केलेला अधिकारी उमेदवाराबाबत परीक्षकाने विहित अर्हता असल्याचे प्रथम श्रेणी मास्तर, द्वितीय श्रेणी मास्तर किंवा सारंग किंवा अभियंता, प्रथम श्रेणी इंजिन चालक किंवा द्वितीय श्रेणी इंजिन चालक जे असेल त्या पदावर यांत्रिक जहाजावर काम करण्यासाठी कार्यक्षमता प्रमाणपत्र देऊ शकतो.

अशी प्रमाणपत्रे प्राप्त करण्याची इच्छा असणाऱ्या उमेदवारांची पात्रता तपासण्यासाठी विभागाने ME, CPO आणि RPOS चा परीक्षक म्हणून अधिसूचित केले होते (जून, २००१) कार्यक्षमता प्रमाणपत्रे देण्यासाठी वर्ष २००७-०८ आणि २००९-१० दरम्याने ME ने आठ परीक्षा घेतल्या परंतु अशी प्रमाणपत्रे देण्यात खाली चर्चा केल्याप्रमाणे विसंगती होती आणि अधिनियमाचे उल्लंघन होते.

वर्ष २००७ ते २०१० दरम्याने झालेल्या परीक्षांमध्ये द्वितीय श्रेणी मास्तर, प्रथम श्रेणी मास्तर आणि प्रथम श्रेणी इंजिन चालक या पदांसाठी अनुक्रमे ५९६, १७४ आणि ११३ उमेदवार उत्तीर्ण झाल्याचे जाहीर केले होते. परंतु उमेदवारांनी देण्यात आलेल्या पात्रता प्रमाणपत्रांची नोंदवही अनुक्रमे ६०६, १७५ आणि ११४ उमेदवारांना पात्रता प्रमाणपत्र दिल्याचे दर्शवित होती. अशा प्रकारे परीक्षेत उत्तीर्ण झाल्याचे जाहीर नसतानाही १२ उमेदवारांना पात्रता प्रमाणपत्रे देण्यात आली होती. तसेच, परीक्षेला हजर असणाऱ्या उमेदवारांच्या यादीशी (सप्टेंबर, २००८) केली असता असे आढळून आले की, द्वितीय श्रेणी मास्तर पदासाठी पाच उमेदवार आणि प्रथम श्रेणी मास्तर पदासाठी एक उमेदवार हे उत्तीर्ण म्हणून जाहीर करण्यात आले होते. परंतु सप्टेंबर, २००८ मध्ये झालेल्या परीक्षेस हजर असणाऱ्या उमेदवारांच्या यादीत त्यांची नावे दिसून आली नाहीत. अशाप्रकारे, परीक्षा घेण्याकरीता आणि कार्यक्षमता प्रमाणपत्रे प्रदान करण्याकरीता निर्दोष यंत्रणा कार्यरत नसल्याचे दिसून आले.

MMB ने वस्तुस्थिती स्विकारली आणि भविष्यात अशा अनियमितता टाळल्या जातील असे नमूद केले.

परीक्षक म्हणून ME, CPO आणि RPOS ने अनुसूचित केलेले असतानाही CEO, MMB यांनी अधिनियमाचे/जून, २००१ च्या अधिसूचनेचे उल्लंघन करीत बोर्ड ऑफ एक्झॅमिनेशनस् फॉर सीफेअरर्स ट्रस्ट (BEST) या खाजगी विश्वत मंडळाला परीक्षा घेण्याची जबाबदारी सोपविली (मे २०१२)

निर्गमन परिषदेत, यांनी नमूद केले की, महाराष्ट्र शासनाला अधिसूचित करण्याबाबतचा प्रस्ताव पाठविलेला होता.

ज्ञापन :

१.५३ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

इनलॅन्ड व्हेसल ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत इंजिन व डेक साईडच्या उमेदवाराच्या परीक्षा सन २००७ ते २००९ या कालावधीत घेण्यात आल्या.

इनलॅन्ड व्हेसल ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत घेण्यात येणाऱ्या परिक्षेत १२ उमेदवार उत्तीर्ण झाले. इतर उमेदवार एम.बी.पी.टी. यांचे दि. ०७.१२.२००९ च्या पत्रान्वये अनुकमे फर्स्टक्लास मास्टर १, फर्स्टक्लास इंजिन ड्रायव्हर १, सेकंड क्लास मास्टर १, व सेकंडक्लास इंजिन ड्रायव्हार ४ तसेच सारंग १ अशा प्रकारे वर्गवारीनुसार तत्सम परिक्षा उत्तीर्ण झाले.

सद्य: स्थितीत इनलॅन्ड वेसल ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत बॉम्बे सिफर्स ट्रस्ट यांचेमार्फत घेण्यात येणाऱ्या परीक्षेस महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे पुढील निर्णय होईपर्यंत स्थगिती देण्यात आलेली आहे. भारत सरकार (IWAI) द्वारा लागू करण्यात आलेली आदर्श आय व्ही नियमावली ही आय व्ही टॅक्ट अंतर्गत परिक्षार्थी करीताची अर्हता अभ्यास क्रम, पात्रता इत्यादी बाबीशी निगडीत असून ती बोर्डामार्फत मान्यता प्राप्त आहे. व लवकरच शासनातर्फे अमलात आण्यात येणार आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) बेस्ट मार्फत घेतलेली परीक्षा कोणत्या वर्षी रद्द केली ?

(२) जर परिक्षा स्थगित केली असेल तर प्रमाणपत्र देण्याकरिता दुसऱ्या कोणत्या संथेमार्फत परीक्षा घेतली होती का ?

(३) राज्य शासनामार्फत केलेले मॉडेल आयवी नियम संबंधी सविस्तर माहिती देणे.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१ व २ सदरची परीक्षा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आणि Board of Examination for Seafer Trust (BEST) यांचे दरम्यान मे, २०१२ ते मे, २०१५ पर्यंत सामंजस्य करार झालेला असल्यामुळे रद्द झाली नव्हती आणि इतर दुसऱ्या कोणत्याही संस्थेमार्फत परिक्षा घेण्यात आलेली नाही.

३. भारत सरकार (आय डब्ल्यु ए आय) द्वारा लागू करणेत आलेली आय. व्ही. नियामावली ही आय. व्ही. ॲक्ट अंतर्गत परिक्षार्थी करीताची अर्हता, अभ्यासक्रम, पात्रता इत्यादी बाबींशी निगडीत असून ती दिनांक २८/०२/२०१४ रोजी ६६ व्या बोर्ड बैठकीमध्ये अधिसूचना जारी करावे असे सुचित केले आहे त्यानुषंगाने दिनांक ०३/०९/२०१४ रोजी ड्रक्ट गॅजेट नोटीफीकेशन करण्यात आले व लोकांचे माहिती व अभिप्रायासाठी वेबसाईटवर प्रसिद्ध करण्यात आले.

इंड्रस्टी कडून आलेल्या सुचनांमुळे सद्यः स्थितीत मॉडेल आय व्ही रुल्स संदर्भात आय आर एस यांचेकडे काही सुधारणांबाबत मॉडेल रुल्स पाठविण्यात आले असून, सुधारणा प्राप्त होताच सदर नियमावली या इनलॅन्ड वेसल ॲक्ट, १९१७ नुसार कार्यान्वित करण्यात येईल.

१.५४ परिच्छेद क्र. २.१.१०.८ हायड्रोग्राफिक/जल आलेखन विभागाचे कार्य :-

MMB चा हायड्राग्राफर/जलआलेखन, हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षण, भू-तांत्रिक सर्वेक्षण/भू-भौतिक सर्वेक्षण करतो आणि हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षणाच्या आधारे नौकानयन मार्गातील वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकाऱ्याला ना-हरकत प्रमाणपत्रे (NOC's) देतो. वाळू उत्खननासाठी (NOCs) प्रदान करण्यापूर्वी महाराष्ट्र शासनाने विहित केलेल्या अनिवार्य तरतुदींचे पालन करण्यात खालील त्रुटी निदर्शनास आल्या.

वाळू उत्खननासाठी ऑक्टोबर, २०१० मध्ये निर्गमित केलेल्या शासन निर्णयानुसार (GR), NOC निर्गमित करण्यापूर्वी State Level Environment Impact Assessment Committee (SLEIAC) राज्यस्तरीय पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा समितीकडून पर्यावरणविषयक दाखला मिळवणे अनिवार्य होते. तसेच पश्चिम घाट विभागात येणाऱ्या रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात मोठया प्रमाणावर प्रकल्प प्रस्तावित असल्यामुळे/कार्यान्वित असल्यामुळे जैवसृष्टीच्या -हासाबाबत चिंता वर्तवली जात असल्यामुळे, प्रभावी उपाययोजना सुचविण्यासाठी MOEF ने जैव-भौतिक तज्ञांचे पथक नेमले आणि त्यांच्याकडून उपाययोजना प्रलंबित असल्याने जानेवारी २०११ मध्ये या जिल्ह्यांमधील विकास कार्यक्रमांवर तात्पुरती बंदी घालून विकास कामांना प्रतिबंध केला.

या बंदीच्या अनुषंगाने SLEIAC ने या दोन जिल्ह्यात वाळू उत्खननाबाबत कोणताही प्रस्ताव मंजूर न करण्याचे ठरविले (१४ मार्च, २०११) तरीही, MMB ने बंदीकडे आणि SLEIAC च्या निर्णयाकडे दुर्लक्ष करीत सहा प्रकरणात ७.७७ लाख ब्रास (२१.९९ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, रत्नागिरी आणि आठ प्रकरणात १३.४९ लाख ब्रास (३८.१८ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, सिंधुदुर्ग यांना NOC's दिले. (१४ मार्च, २०११ नंतर)

याखेरीज MMB ने SLEIAC ने मान्यता न दिलेल्या ठिकाणाकडून २४.५२ लाख ब्रास (६८.२६ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, ठाणे यांना २३ NOC's प्रदान केल्या.

MMB ने नमूद केले की, उत्खननाची अंतिम परवानगी जिल्हाधिकाऱ्यांकडून दिली गेली होती आणि इतर सर्व परवानग्या आणि दाखले मिळवण्याची जबाबदारी MMB ची नसून जिल्हाधिकाऱ्यांची असते.

दिलेले उत्तर स्वीकारण्याजोगे नव्हते. कारण MMB ने बंदी आणि SLEIAC च्या निर्णयाकडे दुर्लक्ष करून अगोदरच NOC's देणे उचित नव्हते.

* पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा Environmental Impact Assessment (EIA) अभ्यास करण्यासाठी आणि मे २०११ पर्यंत ठाणे, रायगड, रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील खाडयांमधील वाळूच्या साठयांबाबतचा अहवाल सादर करण्याच्या सूचना प्रधान सचिव, महसूल व वनविभाग (R & FD) यांनी CEO, MMB ला दिल्या (मार्च २०११) डिसेंबर, २०१२ पर्यंत MMB ने कोणताही EIA अभ्यास हाती घेतला नाही. परिणामी, पर्यावरणाच्या हानीचा अंदाज न घेता या जिल्ह्यांमध्ये वाळू उत्खननाचे काम अखंड चालूच राहिले.

MMB ने नमूद केले की, (R & FD) ने या कामासाठी निधी पुरवला नाही आणि अतिरिक्त मुख्य सचिव (महसूल) यांच्या अध्यक्षतेखाली घेतलेल्या बैठकीत EIA अभ्यास जिल्हाधिकाऱ्यांमार्फत स्थानिक पातळीवर करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. परंतु, वस्तुस्थिती अशी होती की, EIA अभ्यास MMB ने ही केला नाही तसेच जिल्हधिकाऱ्यांकडूनही केला गेला नाही. तसेच, डिसेंबर, २०१२ मध्ये MPCB ने ही लेखापरीक्षणात मान्य केले की, EIA अभ्यासासाठी जिल्हाधिकारी किंवा MMB यापैकी कोणीही त्यांच्याशी संपर्क साधला नव्हता.

* ऑक्टोबर २०१० मध्ये R & FD ने निर्गमित केलेल्या GR च्या परिच्छेद ११ नुसार माणसांकरवी वाळू उपसा करणे शक्य नसेल तेथेच फक्त जनहितार्थ संक्शन पंपाचा वापर करून वाळू उपसा करण्यास परवानगी दिली जावी. या तरतुदींचे उल्लंघन करीत अगोदरच जी ठिकाणे माणसांकरवी वाळू उपसा करण्यासाठी राखून ठेवली होती अशा ठिकाणांहून १२६ संक्शन पंपाव्दारे वाळू उपशाकरिता जिल्हाधिकारी, ठाणे यांना MMB ने सहा NOC's प्रदान केल्या होत्या. (मार्च ते नोव्हेंबर २०११)

MMB ने नमूद केले की, जनहितार्थ संक्शन पंपाव्दारे वाळू उपशासाठी महसूल विभागाने परवानगी दिलेली होती आणि त्या अनुषंगाने NOC's प्रदान करण्यात आल्या होत्या.

दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते कारण माणसांकरवी वाळू उपसा करण्यासाठी राखीव ठेवलेल्या ठिकाणांहून संक्शन पंपाव्दारे वाळू उपसा करण्यासाठी परवानगी दिली होती आणि त्यामुळे जनहितार्थ ही संज्ञा तर्कशुद्ध वाटत नाही. तसेच, महसूल विभागाने जनहितार्थ दिलेली परवानगी MPCB कडून परवानगी मिळविण्याच्या अधीन सर्शत होती जी घेतली नव्हती.

ज्ञापन :

१.५५ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

शासन निर्णय दिनांक २५.१०.२०१० नुसार महाराष्ट्रातील नदी/खाडी मध्ये उत्खननास ना हरकत दाखला मिळणेबाबतची मागणी संबंधित जिल्हाधिकारी यांचेकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे केली जाते. केंद्र शासन MOEF निर्णय दिनांक ०६.०१.२०११ नुसार नदी/खाडी मधील नौकानयन मार्ग सुरळीत होण्यासाठी ना हरकत दाखला हे उपलब्ध जलआलेखन नकाशाव्दारे दिले जातात. शासन निर्णय २५.१०.२०१० मध्ये नमूद केल्यापमाणे जिल्हाधिकारी यांनी ना हरकत दाखला मिळण्यासाठी प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सादर करावेत. तसेच ना हरकत दाखला प्राप्त झाल्यानंतर शासन निर्णयामधील ४-ड व ई नुसार Environmental Impact Assessment Study व पर्यावरण विषयक सर्व परवानगी ही संबंधित जिल्हाधिकारी यांनी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून ना हरकत दाखला प्राप्त झाल्यानंतर ठेकेदारांना परवाना देण्याअगोदर पर्यावरणाचा पूर्ण अभ्यास (EIA) करणे अत्यंत महत्त्वाचे आहे असे नमूद केले आहे. तसेच महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून देण्यात येणाऱ्या ना हरकत दाखल्यामध्ये असे नमूद करण्यात येते की ठेका देणेपूर्वी EIA Study करणे आवश्यक आहे. EIA Study हा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून न करण्याचा निर्णय हा उच्चस्तरीय बैठकीत मा. अपर मुख्य सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली घेण्यात आला आहे.

शासन निर्णय दिनांक २५/१०/२०१० नुसार रेतीचे उत्खनन कोणत्या भागामध्ये कोणत्या यंत्रणाव्दारे करावे (ड्रेजर, संक्शन पंप, हातपाटी) हे सर्व ठरविण्याचे अधिकार जिल्हाधिकारी यांना देण्यात आले आहे. त्यामुळे ज्याप्रकारे जिल्हाधिकारी यांचेकडून ना हरकत दाखला ची मागणी होते त्याप्रमाणे ना हरकत दाखला देण्यात येतो. माणसांकरवी वाळू उपसाची पद्धत व ठिकाणे ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून बदलण्यात आलेली नाहीत.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

MoEF नोटीफिकेशन २०११ परिच्छेद ३ (iv) (c) नुसार नौकानयन मार्ग सुकर करणे अनुज्ञेय असून त्याकरीता EIA Study आवश्यक आहे. परंतु without EIA फक्त MoEF नोटीफिकेशन प्रमाणे नौकानयन मार्ग उत्खनन करून सुकर करणे हे अनुज्ञेय नाही.

२. कृपया स्पष्ट करण्यात यावे की, रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यामध्ये Moratorium लागू असताना व कोणत्याही विकासात्मक बाबींना मनाई असताना ना हरकत दाखले का देण्यात आले.

३. तसेच मुनष्यबळ / हातपाटीसाठी उत्खनन क्षेत्र राखीव असताना सहा सक्शन पंप का वापरु दिले / परवानगी दिली.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने जलसंपदा विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

केंद्र शासन MoEF निर्णय दिनांक १९.०२.१९९१ आणि दि. ०६.०१.२०११ मधील अनुक्रमे परिच्छेद २ (viii) व ३ (iv) नुसार नदी/खाडी मधील नौकानयन मार्ग सुरळीत होण्याच्या दृष्टीने जलआलेखक, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचेकडून ना हरकत दाखले दिले जातात. (विवरण पत्र क्र.१६)

महसूल व वन विभाग, महाराष्ट्र शासन यांचे निर्णय क्र. गौखनि/१००२०८/प्र.क्र. ३२/ख, दिनांक २५.१०.२०१० - वाळू/रेती निर्गती नवीन धोरण मधील परिच्छेद क्र. ४ मधील (ड) व (ई) नुसार उत्खननाकरिता लागणाऱ्या पर्यावरण विषयक परवानग्या घेण्याची सर्व कार्यवाही ही संबंधित जिल्हाधिकारी यांची होती. त्यामुळे पर्यावरण विषयक बाबींमध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची कोणतीही जबाबदारी नाही. **(विवरण पत्र क्र.१६)**

२. वरील नमूद शासन निर्णय - (वाळू/रेती निर्गती नवीन धोरण) मधील परिच्छेद क्र. A. (2) नुसार रेती गट निश्चित करावयाची जबाबदारी ही संबंधित जिल्हाधिकारी यांची होती. तद्नंतर, मेरीटाईम बोर्डाच्या जलआलेखन सर्व्हेक्षण अहवालानुसार जिल्हाधिकारी यांनी निश्चित केलेल्या रेतीगटांबाबत त्या रेती गटामध्ये उपलब्ध होणारा अंदाजित रेती साठा व उत्खनन किती खोलीपर्यंत करावे याबाबतच्या परिमाणांची माहिती जिल्हाधिकारी यांना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून देण्यात येत होती.

जिल्हाधिकारी यांचेकडून होत असलेल्या वाळू गट निश्चितीमध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा कोणताही सहभाग नव्हता. तसेच Moratorium बाबतचे कोणतेही आदेश या विभागास देण्यात आले नव्हते. आणि जिल्हाधिकारी यांनी Moratorium असलेल्या भागांमध्ये गट निश्चिती करून ना हरकत दाखल्याची मागणी केल्यामुळे Moratorium असलेल्या भागांमध्ये ना हरकत दाखले देण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास जबाबदार धरण्यात येऊ नये.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने जिल्हाधिकारी यांचे मागणीनुसार रेती/ वाळू उत्खननास दिलेले ना हरकत दाखले हे फक्त नौकानयन मार्ग वाहतुकीच्या दृष्टीने सुकर होणेकरिता दिलेले होते. सदर उत्खनन हे Maintenance Dredging या बाबीखाली येत असून कोणत्याही विकासात्मक बाबीकरिता येत नव्हते.

३. वरील नमूद शासन निर्णय - (वाळू/रेती निर्गती नवीन धोरण) मधील परिच्छेद ११ (क) नुसार रेतीचे उत्खनन कोणत्या भागामध्ये, कोणत्या यंत्रणेव्दारे करावे (ड्रेजर, सेक्शन पंप, हातपाटी) हे सर्व ठरविण्याचे अधिकार जिल्हाधिकारी यांना देण्यात आलेले होते. त्यामुळे याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची कोणतीही जबाबदारी नाही.

१.५६ परिच्छेद क्र. २.१.१०.९ हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण शुल्क निश्चिती आणि वसुलीतील त्रुटी-

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ४१ नुसार, अधिनियमात विनिर्दिष्ट केलेल्या सेवांबाबत कोणतेही शुल्क वसूल करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाची पूर्वसंमती आवश्यक होती. जिल्हाधिकाऱ्यांनी लिलाव केलेल्या वाळू साठयाबाबत हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षणाच्या प्रत्येक दिवसाकरिता रु. १६,००० चे सर्वेक्षण शुल्क महाराष्ट्र शासनाच्या महसूल विभागाने निश्चित केले होते. (डिसेंबर २००३) परवानगी दिलेल्या (लिलाव प्रक्रियेशिवाय) व्यक्ती किंवा संस्थेकरिता वाळू उपशासाठी NOC's प्रदान करण्यासाठी MMB ने प्रति १,००० ब्राससाठी रुपये ८,००० चे सर्व्हेक्षण शुल्क एकतर्फी ठरविले (२००४), जे पुढे कमी करून प्रति १,००० ब्राससाठी रुपये १,५०० करण्यात आले (सप्टेंबर, २००८).

MMB ने नमूद केले की, अधिनियमाचे कलम ४१ हे बोर्डाकडून पुरविण्यात येणाऱ्या सेवांच्या दरांशी संबंधित आहे आणि वाळू उपशासाठी NOC's प्रदान करणे हे बोर्डाकडून पुरविण्यात येणाऱ्या सेवांपैकी नव्हते.

हे उत्तर वस्तुस्थितीनुसार नव्हते कारण लेखापरिक्षणात असे दिसून आले होते की, MMB ने वाळू उपशाकरिता वेगवेगळया जिल्हाधिकाऱ्यांना NOC's प्रदान केल्या होत्या. ज्यावरुन स्पष्ट होते की, हे काम MMB अधिनियमाच्या कलम ३७ अंतर्गत उल्लेख होते.

हायड्रोग्राफिक शुल्काची न्यून आकारणी आणि कमी आकारणीच्या घटना खाली तपशीलवार दिल्या आहेत.

* सप्टेंबर, २००८ पासून सर्वेक्षण शुल्क रुपये ८,००० प्रति ब्रास वरुन कमी होऊन रुपये १,५०० प्रति ब्रास झाले होते. तरी हायड्रोग्राफरने दोन प्रकरणात ऑगस्ट २००८ मध्येच कमी दराने सर्वेक्षण शुल्क वसूल केले होते. परिणामी रुपये ३.६५ लाख (रुपये २९.५१ लाखाच्या १२.३६ टक्के) सेवा करासहित रुपये २९.५१ लाख कमी आकारले गेले होते.

* वाळू उपशासाठी NOC's प्रदान करण्याचे अधिकार RPOs ना नसतांनाही एप्रिल, २००७ ते मार्च, २००९ दरम्यान दोन RPOs ने २,३९२ NOC's प्रदान केली होती. तसेच २२.६७ लाख ब्रास वाळू उपशाकरिता NOC's प्रदान करण्याबाबतचे हायड्रोग्राफिक शुल्क वसूल न केल्यामुळे प्रचलित दरानुसार (सप्टेंबर, २००८ पर्यंत रुपये ८,००० प्रति ब्रास आणि त्यानंतर रुपये १,५०० प्रति ब्रास) रुपये १.७३ कोटी महसुलाची हानी व त्याबरोबर रुपये २१.४० लाखांच्या सेवा कराची (रुपये १.७३ कोटीवर १२.३६ टक्के दराने) हानी झाली.

निर्गमन परिषदेत CPO ना नमूद केले की, ही परिस्थिती आता सुधारण्यात आली आहे.

ज्ञापन :

१.५७ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

(i) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून देण्यात येणारे ना हरकत दाखले हे रेती उत्खननास नसून, नौकानयन जलमार्ग वाहतुकीस सुकर होणेसाठी देण्यात येतात. ना हरकत दाखले देतांना हातपाटीव्दारे उत्खननास प्रति १००० ब्रास करीता रु. ८,००० + सेवा कर याप्रमाणे सर्व्हेक्षण शुल्क आकारण्यात येत होते. देण्यात आलेले ना हरकत दाखला हे केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वन विभागाच्या Memorandum dated ८.११.२०११ नुसार किनाऱ्यालगतच्या लोकाकरिता पारंपारीक पद्धतीने कोणतेही यांत्रिकी साधन न वापरता उत्खननास परवानगी देण्यात येते होती.

(ii) मा. गणेश नाईक, पर्यावरण व राज्य उत्पादन शुल्क मंत्री यांनी दिनांक ३.४.२००८ रोजी वसई तालुक्यातील रेती उत्पादक सहकारी संस्था, चंदनसार, जि. ठाणे यांनी मु.का.अ. ममेबो यांना पत्र लिहून हातपाटीव्दारे उत्खननास आकारण्यात येणारे सर्व्हेक्षण शुल्क रुपये ८,००० हे कमी करावे कारण हातपाटीव्दारे उत्खनन करणारे लोक गरीब स्तरातील असून एवढे सर्व्हेक्षण शुल्क देणे त्यांना परवडणारे नसल्याची विनंती केली होती. सदर प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आगामी बैठकीमध्ये ठेवण्याचे ठरवून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची बैठक दिनांक ८/८/२००८ रोजी असल्याची नोटीस काढण्यात आली व त्याप्रमाणे अजेंडा तयार करण्यात आला होता.

(iii) पारंपारीक पद्धतीने उत्खनन करणारे गरीब लोक असल्यामुळे सर्व्हेक्षण शुल्क कमी करून प्रति १,००० ब्राससाठी रुपये १५०० + सेवा कर आकारुन दिनांक ८/८/२००८ पासून ना हरकत दाखले देण्यात आले होते. सदर प्रस्तावाला बोर्डाच्या ५० व्या बैठकीमध्ये मान्यता घेण्यात आली होती. परंतु बोर्ड मान्यतेमध्ये मागील सर्व्हेक्षण शुल्क कमी केल्याच्या टिप्पणी तारखेचा उल्लेख करण्यात आला नसल्याने दिनांक ११.०९.२००८ ची

बोर्ड मान्यता असल्याचे ग्राहय धरण्यात आले. परंतु किनाऱ्यावरील पारंपारीक पद्धतीने रेती व्यवसाय करणारे गरीब लोक असल्यामुळे मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी दिनांक ७/८/२००८ रोजी दिलेल्या टिप्पणी मान्यतेनुसार दिनांक ८/८/२००८ पासून सर्व्हेक्षण शुल्क प्रति १००० ब्रास रुपये १,५०० + सेवाकर प्रमाणे आकारण्यात आले होते.

(iv) तरी मा. महालेखापाल यांनी सदर बाब ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्थानिक पारंपारीकरित्या रेती व्यवसाय करणाऱ्या गरीब स्तरातील लोकांना मदत केल्याचे ग्राहय धरुन सहानुभूतीपूर्वक विचार करून अशाप्रकारे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे महसूल नुकसान न समजता सदर आक्षेप वगळण्याची विनंती आहे.

बंदर अधिकारी यांनी एप्रिल, २००७ ते मार्च, २००९ या दरम्यान NOC दिल्याची व त्यामुळे महसुलाची व सेवाकराची वसुली न झाल्याची बाब महालेखापाल यांनी सन २०१२ मध्ये केलेल्या लेखापरिक्षणा दरम्यान निदर्शनास आलेली आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ च्या कलम ४५(१) अन्वये, कमी वसुली केलेल्या शुल्काची मागणी ही सदरची वसुली देय झाल्याच्या दिनांकापासून तीन वर्षाच्या आत करणे आवश्यक आहे. प्रस्तुत प्रकरणी NOC दिल्यापासून तीन वर्षापेक्षा जास्त कालावधी उलटून गेलेला असल्यामुळे उपरोक्त अधिनियमातील कलमाच्या अनुषंगाने संबंधित रेती परवानाधारकांकडे शुल्काची मागणी आता करता येणार नाही.

सदरहू प्रकरणी वसुली waive-off करण्यासंदर्भात बोर्डाच्या आगामी बैठकीत विचारार्थ प्रस्ताव ठेवण्याचे प्रस्तावित आहे. बोर्डाचा निर्णय शासनास यथावकाश कळविण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

सर्व्हेक्षण फी कमी आकारण्यात आल्याबाबत जबाबदारी नक्की करून जी फी प्राप्त झाली नाही त्याची जबाबदारी संबंधित अधिकारी यांची आहे का ? त्यामुळे बोर्ड/राज्य यांचे नुकसान झाले आहे.

२. रुपये १.७३ कोटी महसुलाचे नुकसान झाल्याबाबत संबंधित अधिकारी यांची जबाबदारी निश्चित करावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

जल आलेखक, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई कार्यालयातर्फे करण्यात येणाऱ्या जलसर्व्हेक्षण नकाशा आधारे महाराष्ट्राच्या पश्चिम किनारपट्टीवर संबंधित जिल्हाधिकारी यांचेकडून नदी/खाडीमध्ये उत्खननाकरिता होणाऱ्या मागणीकरिता शासन निर्णय डिसेंबर, २००३ नुसार सर्वेक्षण शुल्क हे प्रतिदिन रुपये १६,०००/- एवढे आकारण्यात येते होते. प्रतिदिन रुपये १६,००० हे मुख्यत: लिलावाव्दारे होणाऱ्या उत्खननास आकारण्यात येते. हातपाटीव्दारे परवाना पद्धतीने देण्यात येणाऱ्या ना हरकत दाखल्यानुसार १००० ब्रास करीता रुपये ८००० अधिक सेवाकर एवढे सर्व्हेक्षण शुल्क आकारण्यात येत होते. अशाप्रकारे उत्खनन करणारे हे स्थानिक गरीब लोक असून त्यांचे सर्वस्वी रोजी रोटी या कामावर अवलंबून होती. मा. मंत्री, राज्य उत्पादन शुल्क, महाराष्ट्र शासन यांनी आयोजीत केलेल्या बैठकीमध्ये ज्या लोकांचा संसार हा सर्वस्वी याच धंदयावर अवलंबून आहे अशा स्थानिक गरीब लोकांना परवडेल असे सर्व्हेक्षण शुल्क आकारण्याचे ठरले त्यानुसार प्रति १००० ब्रास करीता रुपये ८००० वरुन रुपये १५०० अधिक सेवाकर आकारण्याचे निश्चित करण्यात आले. त्याअनुषंगाने टिप्पणी दिनांक ७/०८/२००८ रोजी दिलेल्या मान्यतेप्रमाणे बोर्डाच्या बैठकीमध्ये प्रस्ताव सादर करण्याच्या टिप्पणीस दिनांक २०.०८.२००८ रोजी मान्यता देण्यात आली होती.

मा. मु.का.अ. यांनी सर्व्हेक्षण शुल्क बाबत टिप्पणीस मान्यता देऊन तसा प्रस्ताव बोर्ड बैठकीमध्ये सादर करण्याची मान्यता दिनांक ०१.०८.२००८ रोजी दिल्यामुळे बोर्डाची बैठक दिनांक ११.०९.२००८ रोजीच्या बैठकीमध्ये मान्यता मिळेल या आधारे बोर्डाच्या मान्यतेअगोदर ना हरकत दाखले जिल्हाधिकारी यांना देण्यात आले हे दाखले मा. मंत्री महोदय यांचे आदेशास अनुसरुन ज्या लोकांचा संसार हा सर्वस्वी याच धंद्यावर अवलंबून आहे अशा स्थानिक गरीब लोकांचा विचार करून बोर्डाच्या बैठकीच्या दिनांकाअगोदर (दि. ११.९.२००८) तात्काळ अमलात आणले गेले. त्यामुळे सर्व्हेक्षण शुल्काची घट झाली असल्याचे ग्राहय धरु नये.

२. बंदर अधिकारी यांनी एप्रिल, २००७ ते मार्च, २००९ या दरम्यान NOC दिल्याची व त्यामुळे महसुलाची व सेवाकराची वसुली न झाल्याची बाब महालेखापाल यांनी सन २०१२ मध्ये केलेल्या लेखापरिक्षणा दरम्यान निदर्शनास आलेली आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ च्या कलम ४५(१) अन्वये, कमी वसुली केलेल्या शुल्काची मागणी ही सदरची वसुली देय झाल्याच्या दिनांकापासून तीन वर्षाच्या आत करणे आवश्यक आहे. प्रस्तुत प्रकरणी NOC दिल्यापासून तीन वर्षापेक्षा जास्त कालावधी उलटून गेलेला असल्यामुळे उपरोक्त अधिनियमातील कलमाच्या अनुषंगाने संबंधित रेती परवानाधारकांकडे शुल्काची मागणी आता करता येणार नाही. **(विवरण पत्र क्र.१७)**

सदरहू प्रकरणी वसुली निर्लेखित (write-off) करण्यासंदर्भात बोर्डाच्या आगामी बैठकीत विचारार्थ प्रस्ताव ठेवण्याचे प्रस्तावित आहे. बोर्डाचा निर्णय शासनास यथावकाश कळविण्यात येईल.

१.५८ परिच्छेद क्र. २.१.११ बंदरांवरील महसूल निर्मिती:-

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ३७ नुसार, राज्य शासनाने मंजूर केलेल्या नियमावलीनुसार बंदर आणि जहाजांदरम्यान मालाची व प्रवाशांची ने-आण करणे इत्यादी सारख्या सेवांकरीता MMB शुल्क आकारते लँडींग आणि शिपिंग शुल्क (बंदर शुल्क) भू-भाडे, भाडेपट्टी प्रवासी आकारणी, हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण शुल्क आणि बंदराची देय रक्कम हे बंदरातून मिळणाऱ्या महसुलाचे मुख्य स्त्रोत आहेत.

१.५९ परिच्छेद क्र.२.१.११.१ बंदर धक्का शुल्काची कमी आकारणी :-

खाली चर्चा केल्याप्रमाणे चुकीचे दर लागू केल्यामुळे रु. २.३७ कोटी रकमेचे बंदरधक्का शुल्क कमी आकारल्याचे लेखापरीक्षणात दिसून आले :

- महाराष्ट्र शासनाने निर्गमित केलेल्या अधिसूचनेनुसार (ऑगस्ट, २००१) काही विशिष्ट वस्तूंवरील बंदरधक्का शुल्क हे त्या मालाच्या प्रत्यक्ष वजनाऐवजी अनुमानित म्हणजेच T (Meas) वजनावर आकारले जावी. लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, १३ प्रकरणात बंदर निरीक्षक, ट्रॉम्बे यांनी बंदरधक्का शुल्क T (Meas) ऐवजी प्रत्यक्ष वजनानुसार आकारले होते, परिणामी, रु. १७.४७ लाखांची कमी आकारणी झाली.
- वर्ष २००७ ते २००९ दरम्यान रत्नागिरी जिल्ह्यातील MMB च्या मालकीच्या धनावते जेटीवर मे. आशापुरा माइनकेम लि. कडून २५.३१ लाख मे. ट. बॉक्साईटच्या वाहतुकीसाठी MMB च्या जेटींकरिता लागू होणाऱ्या रु. ३० प्रति मे.ट. ऐवजी बहुउद्देशिय जेटींकरिता लागू होणाऱ्या रु. २२.५० प्रति मे.ट. या दरान MMB ने बंदरधक्का शुल्क आकारले परिमाणी, रु. १.९० कोटीची कमी आकारणी झाली.
- वर्ष २००७ ते २००९ दरम्यान MMB च्या मालकीच्या उसगाव जेटीवर २.४३ लाख मे.ट. दगडांच्या वाहतुकीसाठी JSWIL कडून MMB च्या जेटीकरीता लागू होणाऱ्या रु. ४० प्रति मे.ट. दराऐवजी बहुद्देशिय जेटीकरिता लागू होणाऱ्या रु. ३० प्रति मे.टन या दराने बंदरधक्का शुल्क आकारले गेल्यामुळे रु. २४.३० लाखाची कमी आकारणी झाली.
- मार्च, २०१२ अखेरपर्यंत शहाबादमधील (RPO, मोराच्या अधिपत्याखालील धरमतर बंदर) बहुउद्देशिय जेटी वर PNP एन्टरप्रायझेस लि. ने केलेल्या माल वाहतुकीवर राज्य शासनाच्या अधिसूचनेत जुलै, २०११ विहित केल्याप्रमाणे रु. २८.१३ प्रति मे. ट. दराऐवजी रु. २८ प्रति मे.ट. या दराने बंदरधक्का शुल्क आकारल्यामुळे रु. ४.९१ लाख कमी आकारले गेले. तसेच मे, २०१२ अखेरपर्यंत रेवदंडा बंदरातसुद्धा रु. २८.१३ प्रति मे.ट. ऐवजी रु. २८ प्रति मे.ट. दराने बंदरधक्का शुल्काची परिगणना केल्यामुळे रु. ०.८८ लाख कमी आकारले.

रु. २.३७ कोटी बंदरधक्का शुल्काच्या कमी आकारणीतून MMB मधील दुबळे अंतर्गत नियंत्रण दिसून येते.

MMB ने वस्तुस्थिती स्वीकारली आणि संबंधित संस्थांकडे वसुलीचा मुद्दा उपस्थित केला असल्याचे नमूद केले.

ज्ञापन :

१.६० महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(i) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बंदर निरिक्षक, ट्रॉम्बे बंदर यांनी मे. गोदरेज ॲण्ड बॉईस मॅन्यु. कंपनीला कमी वसूली झालेली रक्कम रु. १७,४७,१४९ त्वरित भरणा करण्याबाबत नोटीस दिली होती. सदरहू नोटीशीला दि. ३.२.२०१३ रोजी दिलेल्या उत्तरात गोदरेजे कंपनीने असे नमूद केले की, शासन गृह विभाग अधिसूचना दि. ४.८.२००१ प्रमाणे, घन टन मापाने [T (Meas)] वर्गीकृत केलेल्या लाकूड व इमारती लाकूड, लोकर किंवा दर न लावलेल्या यादीत नसलेल्या वस्तूंच्या संदर्भात त्यांचे वजन मोजावयाचे झाल्यास त्या वस्तूच्या आकारमानानुसार (Space occupied) वजन मोजण्यात येते. कंपनीची उत्पादने या सदरात मोडत नाहीत. त्यामुळे, ह्या उत्पादनाच्या प्रत्यक्ष वजनावर आधारित चढणावळ-उतरणावळ शुल्क शासन अधिसूचना दि. ४.८.२००१ मध्ये नमूद दराप्रमाणे कंपनीने भरणा केलेले आहे. कंपनीने दिलेले स्पष्टीकरण लक्षात घेता कमी वसुलीचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

(ii) जानेवारी-२००४ ते मार्च-२०१२ या कालावधीचे रु. १,७०,४२,०१२/- इतक्या थकीत शुल्काची वसूली मे. आशापुरा माईनकेम लि. या कंपनीकडून करण्यात आलेली आहे.

(iii) बंदर अधिकारी, रत्नागिरी आणि मोरा यांना थकीत शुल्काची वसूली लवकरात लवकर करण्याबाबत सूचना देण्यात आल्या आहेत. वसूलीचा अद्ययावत तपशील लेखापरिक्षण पथकाला सादर करण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१. सदर अनुपालन समर्थनीय नसून मे.गोदरेज ॲण्ड बॉईस मॅन्यु. कंपनीने सादर केलेल्या पत्रावर ममेबो/ शासनाचे अभिप्राय लोकलेखासमितीस सादर करावे.

२. मेसर्स आशापुरा माईनकेम कंपनीद्वारा भरणा करणेत आलेल्या रक्कमेचा तपशील पडताळणीसाठी सादर करणेत यावा. कंपनीकडे थकीत असलेली रक्कम रु.१.९० कोटी पैकी १.७० कोटी भरणा केली असून रु.२० लाख कमी वसुली केल्याचे दिसते. ३ आणि ४. मेसर्स जेएसडब्ल्यू आणि मे.पीएनपी कंपनीकडे थकीत बंदर धक्का शुल्काचा भरणा करणेबाबत बजावणेत आलेली नोटीस लोकलेखासमितीस सादर करावेत.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१. मे.गोदरेज ॲण्ड बॉईस मॅन्यु. कंपनीने दि.०९.०२.२०१३ रोजी दिलेल्या स्पष्टीकरणात शासन गृह विभाग अधिसूचना दि. ४.८.२००१ प्रमाणे, घन टन मापाने [T (Meas)] वर्गीकृत केलेल्या लाकूड व इमारती लाकूड, लोकर किंवा दर न लावलेल्या यादीत नसलेल्या वस्तूंच्या संदर्भात त्यांचे वजन मोजावयाचे झाल्यास त्या वस्तूच्या आकारमानानुसार (Space occupied) वजन मोजण्यात येईल, असे नमूद केले आहे.

गोदरेज ॲण्ड बॉईस मॅन्यु कंपनीद्वारा स्टिल बॉयलर या मालाची वाहतूक करणेत येत असल्याने सदर मालाच्या आकारमानावर नाही तर प्रत्यक्ष वजनावर आधारित चढणावळ-उतरणावळ शुल्क शासन अधिसूचना दि.४.८.२००१ मध्ये नमूद दराप्रमाणे कंपनीने भरणा केलेली आहे. **(विवरण पत्र क्र.१८)**

त्यामुळे कंपनीने दिलेले स्पष्टीकरण लक्षात घेता कमी वसूलीचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

२. मेसर्स आशापुरा माईनकेम कंपनीद्वारा धनवटे जेट्टीवरुन वाहतूक करणेत आलेल्या बॉक्साईट मालहाताळणी फरकाची रक्कम रु.१.९० कोटी बंदर निरीक्षक केळशी यांचे कार्यालयात भरणा केलेल्या रक्कमेचा तपशील पुढीलप्रमाणे सादर करणेत येत आहे.

चढणावळ शुल्क दि.०१.०१.२००४ ते जुन २०१२ @ रु.७.५०	१,९७,७४,१४२
सर्व्हिस टॅक्स @ १२%	२३,७२,८९७
शैक्षणिक कर @ ३%	७१,१८७
एकूण रक्कम	२,२२,१८,२२६
सदरची रक्कम बंदर निरीक्षक यांचे पत्र क्र.१२६ दि.१४.०८.२०१४ मध्ये नमूद दि.०७.०६.२०१२ रोजीचे पत्रानुसार वसुल करणेत आली आहे.	५१,७६,२१४
उर्वरित रक्कम	१,७०,४२,०१२
सदरची रक्कम बंदर निरीक्षक यांचे पत्र क्र.४० दि.२३.०३.२०१५ नुसार नमूद केलेप्रमाणे माहे सप्टेंबर २०१४ पासून सहा मासिक हप्त्यात वसुल करणेत आली आहे.	१,७०,४२,०१२

वरील तपशील पाहता दिसून येते की, वसुलीची कार्यवाही पुर्ण झाली आहे. सोबत पत्रांच्या छायाप्रती आणि वसुली ची तपशीलवार माहिती संलग्नित करणेत येत आहे. **(विवरण पत्र क्र.१८)**

३. मेसर्स जेएसडब्ल्यु आय एल कंपनीद्वारा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या उसगांव जेट्टीवरुन २.४३ लाख मे.टन दगडांच्या वाहतुकीसाठी लागू होणाऱ्या प्रति मे.टन रु.४०/- दराऐवजी रु.३०/- या दराने बंदरधक्का शुल्क आकारले गेल्यामुळे रु. २४.३० लाख ची कमी आकारणी झालेबाबत मा.प्रधान महालेखाकार यांना Performance Audit मध्ये निदर्शनास आलेनंतर बंदर निरीक्षक दाभोळ यांचेमार्फत सदर कमी वसुल झालेली रक्कम त्वरीत भरणा करणेबाबत पत्र क्र.५१ दि.१०.०३.२०१५ अन्वये मे.जेएसडब्ल्यु इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. कंपनीस नोटीस बजावणेत आली होती. तथापि उसगांव येथील जेट्टीवरुन बार्जेसमध्ये दगड चढविता येणे शक्य नसल्याने संबंधित कंपनीने तात्पुरती चढणावळ सुविधा उपलब्ध करणेसाठी बांधकाम करणे आवश्यक असल्याची विनंती केल्याने या कार्यालयाचे पत्र क्र.१७१२ दि.२५.१०.२००७ अन्वये देणेत आलेल्या परवानगीच्या अनुषंगाने कंपनीने उसगांव येथे सदर प्रयोजनासाठी तात्पुरत्या धक्क्याचे बांधकाम करून त्यावरुनच बार्जेसमध्ये दगड चढविले असून उसगांव येथील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीचा वापर केला नसलेचे निदर्शनास आणून दिलेले आहे.

त्यामुळे वस्तुस्थिती विचारात घेता मे.जेएसडब्ल्यु लि.या कंपनीकडून चढणावळ शुल्काची प्रती टन रु.४०/- ऐवजी स्वनियंत्रित जेट्टी दर रु.३०/- प्रमाणे करणेत आलेली आकारणी योग्य असलेने चढणावळ शुल्काची रु.२४.३० लाख इतकी रक्कम कमी वसुली झालेचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

४. मेसर्स पीएनपी मेरीटाईम सर्व्हिसेस कंपनीमार्फत बंदर धक्का शुल्काची रक्कम रु.४.९१ लाख कमी भरणा केल्याबाबत प्राबंअ मोरा आणि बंदर निरीक्षक धरमतर यांचेमार्फत कार्यालयीन पत्र क्र.प्राबंअ/मोरा/वाहतुक/२३१ दि.०९.०३.२०१५ अन्वये सदर रक्कम भरणा करणेबाबत नोटीस बजावणेत आली आहे. (सत्वर संदर्भासाठी प्रत सादर)

१.६१ परिच्छेद क्र.२.१.११.२ किमान खात्रीशीर महसुलाची निर्धारण न करणे :-

रायगड जिल्ह्यातील सानेगांव येथे बहुउद्देशिय टर्मिनल उभारण्यासाठी MMB ने इंडो एनर्जी इन्टरनॅशनल लि. (विकासक) शी भाडेपट्टी करारनामा केला (मे २००८). करारानुसार, MMB ला किमान खात्रीशीर महसुलाची हमी देण्यासाठी विकासकाने प्रत्येक वर्षी मार्च महिन्यात पुढील वर्षी बांधील मालाच्या वाहतुकीबाबत MMB ला माहिती सादर करणे आवश्यक होते. अभिलेख्यांच्या तपासणीतून असे दिसून आले की, वर्ष २०१०-११ मध्ये रु. ५२.४१ लाख (१.९१ लाख मे.ट. कोळसा वाहतुकीसाठी) पर्यंत घसरला. MMB चे वित्तीय हित जपण्यासाठी MMB ने विकासकाने निश्चित मालवाहतुकीबाबत माहिती जाहिर केली आहे याची शहनिशा करून घेतली नाही तसेच करारात कोणतीही किमान मर्यादा विहित केली नाही.

MMB ने नमूद केले की यापुढे बांधील मालवाहतुकी बाबतची तरतूद अंमलात आणली जाईल.

ज्ञापन :

१.६२ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मे. इंडो एनर्जी यांनी सन २०१२-१३, २०१३-१४ आणि २०१४-१५ या कालावधीत हाताळणे अपेक्षित असलेला किमान खात्रीशीर माल व त्यांनी प्रत्यक्ष हाताळलेला माल याचा तपशील खालीलप्रमाणे देण्यात येत आहे:-

वर्ष	किमान खात्रीशीर माल (मेट्रीक टन)	प्रत्यक्ष हाताळलेला माल (मेट्रीक टन)
२०१२-१३	३,००,०००	७४०५४३.५५५
२०१३-१४	५,००,०००	५२२८८१.७७०
२०१४-१५	५,००,०००	४९०५०५.२१९ (जाने-२०१५ पर्यंत)

वरील तपशील पाहता दिसून येते की, मे. इंडो एनर्जी यांनी मागील तीन वर्षांत अपेक्षित असलेल्या किमान खात्रीशीर मालापेक्षा प्रत्यक्ष जास्त माल हाताळलेला आहे.

मे. इंडो एनर्जी हे दरवर्षी किमान खात्रीशीर माल जाहीर करतील याची खबरदारी घेण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१. अभिप्राय नाहीत.

२. मे-२००८ मध्ये स्वाक्षांकित करण्यात आलेला भाडेपट्टा करारनामा मार्च-२०१५ मध्ये देखील (पांच वर्षांपेक्षा जास्त) सुरू ठेवण्यात आला आहे. सदर करारनाम्यास शासनाची मान्यता घेण्यात आली आहे का याबाबत लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात समावेश करण्यात यावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मे. इंडो एनर्जी इंटरनॅशनल लि. यांच्याशी ३० वर्षांचा करारनामा करण्यास शासन गृह विभाग पत्र क्र. जेईटी १३००/प्र.क्र.३७७/ बंदरे-२, दि. २८.१.२००८ अन्वये मंजूरी देण्यात आली. त्यास अनुसरुन कंपनीशी दि. २०.५.२००८ रोजी ३० वर्षांचा करार करण्यात आला आहे. त्यामुळे तो मार्च २०१५ मध्ये संपुष्टात येण्याचा प्रश्नच उद्‌भवत नाही.

१.६३ परिच्छेद क्र. २.१.११.३ प्रवासी शुल्काची आकारणी :-

महाराष्ट्र शासनाच्या अधिसूचनेत (जानेवारी २०००) आरामादायी लाँचेसमध्ये विशेष आणि सर्वसाधारण वर्गातून प्रवास करण्यासाठी अनुक्रमे रु. ५ आणि रु. २ प्रति प्रवासी असे शुल्क विहित केले आहे. लेखापरीक्षणातील चाचणी तपासणीत खालील त्रुटी आढळून आल्या :

प्रवासी शुल्काची कमी आकारणी: दरवर्षी सप्टेंबर ते मे या कालावधीत मांडवा ते गेट वे ऑफ इंडिया दरम्यानच्या प्रवासाकरीता वातानुकुलित डेक (विशेष वर्ग) तसेच सर्वसाधारण डेक असणाऱ्या चार कॅटमरेन कार्यरत असतात. परंतु, प्रवासी वर्ग (सर्वसाधारण किंवा विशेष) विचारात न घेता MMB ने रु. २ प्रतिप्रवासी असा एकसमान दर लागू केला. विशेष वर्गाने प्रवास केलेल्या प्रवाशांची माहिती न मिळाल्याने लेखापरीक्षणादरम्यान कमी

आकारलेल्या शुल्काची परिगणना करता आली नाही.

MMB ने हा लेखापरीक्षण आक्षेप स्वीकारला.

सुधारीत प्रवासी शुल्काची अंमलबजावणी न करणेः-

MMB ने प्रवासी शुल्काचे सुधारीत दर प्रस्तुत केले होते (नोव्हेंबर २००८) जे महाराष्ट्र शासनाने उशीराने जून २०१० मध्ये संमत केले. अधिसूचना निर्गमित करताना तत्कालिन CEO, MMB यांच्या लक्षात आले (जुलै २०१०) की, मंजूर केलेले सुधारीत दर फारच कमी होते. परंतु CEO च्या निरीक्षणानुसार दर सुधारण्याची कार्यवाही MMB ने केली नाही तसेच जून २०१० मध्ये महाराष्ट्र शासनाने पूर्वीच मंजूर केलेल्या दरांविषयीची अधिसूचनाही MMB ने निर्गमित केली नाही. परिशिष्ट २.१.८ मध्ये सुधारित प्रवासी शुल्काबरोबरच जुने दर यांचा तपशील दर्शविला आहे. **(विवरण पत्र क्र.१९)** जून २०१० मधे महाराष्ट्र शासनाने मंजूर केलेले दर अधिसूचित करण्यात अपयश आल्यामुळे प्रवासी शुल्काच्या कमी आकारणीमुळे MMB ला सतत नुकसान सोसावे लागले.

MMB ने नमूद केले की, नोव्हेंबर २०१२ मध्ये सुधारीत प्रवासी शुल्काचे दर मंजुरीकरिता महाराष्ट्र शासनाला सादर करण्यात आलेले आहेत.

ज्ञापन :—

१.६४ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी कमी वसूल झालेली प्रवासी कराची रक्कम भरण्याबाबत मे. पीएनपी मेरीटाईम सर्व्हिसेस प्रा.लि., मे. गेटवे एलिफंटा टूर्स ॲण्ड ट्रॅव्हल्स आणि मे. मालदार कॅटामरान्स या प्रवासी वाहतूक करणाऱ्या कंपन्यांना नोटीसा जारी केल्या आहेत. वसूलीसंदर्भातील कार्यवाही प्रगती अहवाल लेखापरिक्षण पथकास यथावकाश सादर करण्यात येईल.

प्रवासी करात सुधारणा करण्यासंदर्भातील अधिसूचना जारी करण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे पत्र दि. ५.११.२०१२, ६.२.२०१३ आणि दि. १३.८.२०१३ अन्वये वेळोवेळी शासनास विनंती करण्यात आलेली आहे. त्याअनुषंगाने दि. १६.०९.२०१५ रोजी क्रमांक ममेबो/मुकाअ/वाहतूक-२/२०१५ अन्वये अधिसूचना निर्गमित करण्यात आली आहे. (सोबत अधिसूचनेची प्रत जोडण्यात आली आहे) **(विवरण पत्र क्र.१९-अ)**

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) सदर थकबाकीची अद्ययात्वत माहिती लोकलेखा समिती उपलब्ध करून द्यावी.

(२) पुढील शेरा नाही.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

एलिफंटा प्लेजर टूर्स ॲण्ड ट्रॅव्हल्स लि (अपोलो कॅटमरान) व मे. मालदार कॅटमरान्स यांचेकडून थकीत प्रवासी शुल्काची रक्कम जमा करण्यांत आली आहे. **(विवरण पत्र क्र. १९-अ)**

१.६५ परिच्छेद क्र. १.१२.१ संनियंत्रण

किनारपट्टीच्या सुरक्षेबाबत MMB ची भूमिका :

मार्च २०१० मध्ये मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राज्यस्तरीय किनारपट्टी सुरक्षा समन्वय समितीची पहिली बैठक झाली, ज्यात किनारपट्टी सुरक्षा मुद्दे, नोंदणी मुद्दे, मासेमारी व इतर जहाजांचे कार्य इ. यांवर चर्चा झाली आणि MMB ला सूचना देण्यात आल्या. त्यानुसार, किनारपट्टीलगतच्या सुरक्षा व्यवस्थेला सर्वोच्च प्राधान्य देण्यासाठी MMB ने अंतर्गत समितीची स्थापना केली (मार्च २०१०). मार्च २०१० ते ऑक्टोबर २०१० दरम्यान झालेल्या समितीच्या नंतरच्य बैठकांमध्ये विविध योजनांची आखणी होऊनसुद्धा खाली चर्चा केल्याप्रमाणे या योजनांची अंमलबाजावणी MMB ने केली नाहीः

- RPO, रत्नागिरी यांनी बेकायदेशीर जहाजांच्या बार्जेस वाहतुकीविरुद्ध ६६ FIRs दाखल केले आणि अनधिकृत व्यक्तींकडून जहाजांची हाताळणी करून घेतल्याबद्दल २११ बार्जेसना दंड आकारला. मासेमारी बोटींचा वापर प्रवासी वाहतूकीसाठी केल्याबद्दल मासेमारी बोटी चालकांना RPO, वेंगुर्ला यांनी ५० नोटिसा पाठविल्या, तरीही, कसूरदारांच्या विरोधात कार्यवाही करण्याचे अधिकार RPOs आणि बंदर निरीक्षकांना देण्यासंबंधी अधिनियमात बदल करण्याचा कोणताही प्रस्ताव MMB ने सादर केला नाही.
- वर उल्लेख केलेल्या बैठकांमध्ये बंदरात वाहतूक करणाऱ्यांकडून आपत्कालीन व्यवस्थापन योजना मागविण्याचे ठरविण्यात आले होते. १८ पैकी चार चालकांकडून आपत्कालीन व्यवस्थापन योजना MMB ला मिळालेल्या असूनही उर्वरित चालकांकडून अशा योजना मिळविण्यासाठी पाठपुरावा MMB ने केला नाही.

ज्ञापन :

१.६६ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत नियमांचे पालन करण्यात हलगर्जीपणा करणाऱ्या जलयानांविरुद्ध कारवाई करण्यासाठी सागरी पोलीसांना समर्थ करण्याकरिता अधिकार प्रदान करण्यासाठी इनलॅण्ड व्हेसल्स नियमांचा मसुदा तयार करण्यात येत आहे. हयासंदर्भातील प्रगतीचा तपशील लेखापरिक्षण पथकास कळविण्यात येईल.

बंदर विकासकांना त्यांच्या सुविधांकरिता आपत्कालीन योजना सादर करण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दि. १२.०९.२०१२ रोजीच्या पत्रान्वये कळविण्यात आले होते. सदर योजना लवकरात लवकर सादर करण्याबाबत त्यांना पुन्हा या कार्यालयाच्या दि. १२.०२.२०१५ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले आहे. हयासंदर्भातील प्रगतीचा तपशील लेखापरिक्षण पथकास कळविण्यात येईल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

१. इनलॅन्ड व्हेसल्स रुल्स च्या मसुदा ला शासनाने मान्यता दिली किंवा कसे बाबतची सद्यस्थिती कळवावी.

२. Disaster Management Plan बाबतची सद्यस्थिती कळविण्यात यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१. दिनांक २८.०२.२०१४ रोजी झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ६६ व्या बैठकीत इनलँड वॉटरवेज ॲथोरिटी ऑफ इंडिया यांनी तयार केलेले मॉडेल आय.व्ही. रुल्स काही सुधारणांसहीत आहे तसे स्वीकारण्यास मान्यता देण्यात आली.

त्यानुसार दि. ०३.०९.२०१४ रोजी महाराष्ट्र राज्याकरिता मॉडेल आय.व्ही रुल्स ची प्रारुप अधिसूचना प्रकाशीत करण्यात आली.

त्यानंतर, त्या क्षेत्रातील हितसंबधिंकडून सदर प्रारुप अधिसूचनेबाबत काही सूचना/अधिप्राय प्राप्त झाले. दरम्यान, भारत सरकार तर्फे आय. व्ही. ॲक्ट, १९१७ चे पुनःर्लेखन करण्यात येत असल्याचे समजले आहे. तरी, प्रस्तावित नविन आय.व्ही. ॲक्ट विचारात घेता त्याअनुषंगाने मॉडेल आय.व्ही. रुल्स बनविण्याकरिता इंडियन रजिस्ट्री ऑफ शिपींग यांना कळविण्यात आलेले आहे.

२. या कार्यालयाचे दिनांक २४.११.२०१६, २१.१२.२०१६ १५.०२.२०१७ आणि ०३.०४.२०१७ च्या पत्रान्वये १६ बंदर चालकांना त्यांच्या बंदराचे डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लान या कार्यालयास सादर करणेबाबत कळविण्यात आले होते.

खालील बंदर चालकांकडून सदर प्लान प्राप्त झालेला आहे.

१) मे. जेएसडब्लू जयगड लि.

२) मे. दिघी पोर्ट लि.

३) मे. रिलायन्स इंडस्ट्रीज लि.

४) मे. फिनोलेक्स इंडस्ट्रीज लि.

५) मे. जेएसडब्लू जयगड

६) मे. अंबुजा सिमेट लि.

खालील बंदर चालकाकडून अद्याप CMP प्राप्त झालेले नाहीत.

१) मे जेएसडढलू धरमतर पोर्ट

२) मे. आरजीपीपीएल

३) मे. आंग्रे पोर्ट प्र. लि.,

४) मे. पीएनपी पोर्ट

५) मे. इंडो एनर्जी पोर्ट

६) मे. आशापुरा माईनकेम लि.

७) मे. इन्फ्रास्ट्रक्चर लॉ. लि.

८) मे. अल्ट्राटेक सिमेंट

१.६७ परिच्छेद क्र. २.१.१२.२ किनारपट्टीच्या सुरक्षिततेसाठी स्पीड बोटींचा पुरेपूर वापर न करणे :—

राज्याच्या किनारपट्टीवर गस्त घालण्यासाठी १५ व्यक्तींना वाहून नेण्याची क्षमता असणाऱ्या आणि एकाच इंजिनासह २२५ HP क्षमतेच्या प्रत्येकी रु.१.०५ कोटी किंमत असलेल्या सहा स्पीड बोटी विकत घेण्यासाठी ने मंजुरी दिली (ऑक्टोबर २००७) तरीही, कडे रु. १४५.०२ कोटीचा निधी उपलब्ध असतानाही सहा व्यक्तींना वाहून नेण्याची क्षमता असणाऱ्या आणि १२५ च्या कमी क्षमतेचे इंजिन असलेल्या फक्त पाच स्पीड बोटी एकूण रु.६० लाख (रु.१२ लाख प्रत्येकी) खर्च करून विकत घेतल्या (फेब्रुवारी २००९) या पाच बोटी फक्त १.२ मीटर उंचीच्या ताटांमध्ये टिकाव धरण्यायोग्य होत्या.

लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, भर समुद्रात बंदरांचे कार्यक्षेत्र असणाऱ्या तन ना पाच पैकी तीन स्पीड बोटी देऊनही मर्यादित इंधन क्षमता नसल्यामुळे त्या तीन नी या बोटींचा क्वचितच वापर केला होता. याखेरीज, बांद्रा यांनी समुद्रातून बाण्यायोग्य असल्याबाबतचे प्रमाणपत्र नसल्यामुळे एका बोटीचा ताबा घेण्यास नाकारले. लाटांची उंची कमी असणाऱ्या खाडी भागात बंदर कार्यक्षेत्र असणारे मोरा हे पाचव्या स्पीड बोटीचा वापर करीत होते.

लेखापरीक्षणात असेही निदर्शनास आले की, जानेवारी २०११ पासून जास्त क्षमतेच्या स्पीडबोटींच्या (प्रत्येकी १२५ HP इंजिन क्षमता असणारे द्विइंजिन (twin engine) खरेदी संदर्भात ने प्रक्रिया सुरू केली होती. अंतिम आदेश अद्याप निर्गमित करावयाचे होतो (नोव्हेंबर २०१२.)

कमी क्षमतेच्या स्पीड बोटी खरेदी करण्याच्या च्या चुकीच्या निर्णयामुळे पाच पैकी चार बोटींचा कमी वापर/ न्यून वापर करण्यात आल्यामुळे रु.४८ लाख रकमेचा खर्च निष्फळ ठरला. तसेच ऑक्टोबर २०११ पर्यंत बोटींकरिता मनुष्यबळ पुरविल्याकरीता खाजगी संस्थेला देण्यात आलेला रु. ६३.९३ लाखाचा खर्च देखील निष्फळ ठरला. याखेरीज गस्त घालून किनारपट्टीच्या सुरक्षेची खात्री करून घेण्याचे उद्दीष्टही साध्य झाले नाही.

MMB ने लेखापरीक्षण आक्षेप स्विकारले आणि नमूद केले की, सहा नवीन स्पीड बोटींकरिता निविदा प्रक्रिया पूर्ण झालेली आहे. पुढे असेही नमूद करण्यात आले की या पुढील काळात प्रशिक्षणानतर चार मास्टर स्पीड बोटी जेणेकरून मनुष्यबळावरील खर्चही कमी होईल.

ज्ञापन :

१.६८ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे ४९ व्या बैठकीत ट्मवीन स्कु २२५ बीएचपी इंजिन क्षमतेची व १५ व्यक्ती वाहुन नेण्याची क्षमता असलेली अंदाजित किंमत रु.१.०५ कोटीची स्पीड बोट खरेदीस मान्यता प्राप्त झालेली आहे.

तसेच मुख्य लेखाशीर्ष ३०५१ बंदरे व दीपस्तंभ अंतर्गत सन २००८-२००९ मध्ये १३५ बीएचपी इंजिन क्षमता व ६ व्यक्ती वाहून नेण्याची क्षमता असलेली रु. १२.०० लाख किमतीच्या ५ स्पीड बोटी खरेदी करण्यात आलेल्या आहेत.

खरेदी करण्यात आलेल्या ५ स्पीड बोटींचा प्रादेशिक बंदर अधिकारी यांचे मार्फत कार्यक्षेत्रामधील बंदरे, खाड्या मधील कामाची पाहणी, निरीक्षण करण्याकरिता व सागर कवच कवायतींसाठी वेळोवेळी सदर स्पीड बोटींचा वापर करण्यांत आलेला आहे. त्यामुळे सदर स्पीड बोटीवर खरेदीकरिता आणि देखभालीसाठी झालेला खर्च पूर्णपणे निष्फळ ठरलेला नाही.

म.मे.बोर्डाच्या या सर्व स्पीड बोटीची देखभाल म.मे.बोर्डाच्या कर्मचाऱ्यांद्वारे केली जाते. त्यामुळे मॅनिंगच्या खर्चात कपात झाली असून मॅनिंग करिता अधिकचा खर्च होण्याचा प्रश्न उद्भवणार नाही.

१. सद्यस्थितीत ०६ स्पीड बोटींचे वेट लिजिंगकरिता निविदा मागविण्यात येणार आहेत.

२. तीन नवीन स्पीड बोटी ३००-३५० बीएचपी इंजिन क्षमतेच्या खरेदी करण्यात आलेल्या आहेत. १२४ तास रनींग तास झालेले आहेत आणि ३८० -४०० बीएचपी इंजिन क्षमतेची एक नवीन स्पीड बोट खरेदी केलेंली आहे. १७९ तास रनींग तास झालेले आहेत.

या निपटाऱ्याचे अधीन राहून सदर परिच्छेद वगळण्यात यावा.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

(१) सन २००९ मध्ये खरेदी केलेल्या स्पिड बोटी कार्यरत असल्याबाबतची माहिती किलोमीटर चालविण्यात आल्या.

(२) जास्त क्षमतेच्या स्पीट बोटी खेरदी केल्या असतील तर त्याचे झालेल्या किलोमिटर याबाबत माहिती द्यावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

स्पीड बोटीचे नाव	ठिकाण	खरेदी कधी केली	किंमत रुपये	वापरण्यास देण्यास आलेले प्रादेशिक बंदर	एकूण चालवण्यात अधिकारी आलेले किलोमिटर
स्पीड बोट एमएमबी -१	बेलापूर	२००९	१२,००,०००/-	बेलापूर	२८०
स्पीड बोट एमएमबी -२	बांद्रा	२००९	१२,००,०००/-	प्रदेशिक बंदर अधिकारी यांनी ताब्यात घेतलेली नाही.	–
स्पीड बोट एमएमबी -३	ठाणे	२००९	१२,००,०००/-	मोरा बंदरे समूह	४००
स्पीड बोट एमएमबी -४	रेवदंडा	२००९	१२,००,०००/-	राजपूरी बंदरे समूह	४८०
स्पीड बोट एमएमबी -५	रत्नागिरी	२००९	१२,००,०००/-	रत्नागिरी बंदरे समूह	१२०
स्पीड बोट एमएमबी -६	मालवण	२००९	१२,००,०००/-	वेंगुर्ला बंदरे समूह	१२०

२. डिसेंबर २०१४ मध्ये ३५० बीएचपी इंजिन क्षमतेची एक स्पिड बोड तसेच त्याच क्षमतेच्या दोन बोटी मार्च २०१५ मध्ये ताब्यात घेण्यात आलेल्या आहेत. त्याचा वापर खालीलप्रमाणे झाला आहे :–

स्पीड बोट अक्षत २७१० कि.मी.

स्पीड बोट संयम ६०० कि.मी.

स्पीड बोट मोक्ष २०० कि.मी.

३५० बीएचपीची दोन इंजिन असलेली १४ मिटरची एक स्पिड बोट मार्च २०१५ अखेर ताब्यात घेण्यात आलेली आहे त्याचा वापर १४३० कि.मी. झालेले आहे. सदर बोटी नियमित वापरात आहेत.

१.६९ परिच्छेद क्र. २.१.१२.३ मनुष्यबळ व्यवस्थापन -

उच्चाधिकार समितीच्या शिफारशींनुसार (जून २००६), विभागाने MMB च्या कर्मचारी संरचनेत सुधारणा करून ४५ नवीन पदे निर्माण करण्याचे ठरविले (ऑक्टोबर २००६), ४६० मंजूर पदांजागी मार्च २०१२ अखेरीस प्रत्यक्षात ३५३ कर्मचारी काम करीत होते. (Men in Position MIP) खालील तक्ता ४ मध्ये मुख्य पदे रिक्त असल्यामुळे होणारे विपरित परिणाम चर्चिले आहेत.

तक्ता ४ महत्त्वाची पदे रिक्त असल्याचे विपरित परिणाम

रिक्त ठेवलेले पद	MMB च्या कार्यावरील विपरीत परिणाम
सर्वेक्षक (गट अ पद)	अंतर्देशीय जल जहाजाच्या सर्वेक्षणाकरिता मरीन अभियंत्याला मदतनीस म्हणून उपरोक्त निर्णयानुसार सर्वेक्षकाचे एक पद निर्माण करण्यात आले. या पदाच्या निर्मितीपासून डिसेंबर २०१२ पर्यत हे पद रिक्त होते, परिणामी, अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ चे उल्लघंन करून जहाजाच्या सर्वेक्षणाचे वैद्यनिक काम खाजगी पथक नियुक्त करून बाह्यस्त्रोताद्वारे करण्यात आले.
कायदा अधिकारी	ऑक्टोबर २००६ च्या GR नुसार नव्याने निर्माण केलेले हे पद त्याच्या निर्मितीपासून डिसेंबर २०१२ पर्यंत रिक्त होते. परिणामी, कायदेशीर करारनामे तयार करण्याचे आणि कायदेशीर विवाद सोडविण्याचे काम बाह्यस्त्रोताद्वारे करून खाजगी व्यक्तींना देण्यात आले.
ड्रेजर मास्टर/ ड्रेजर अभियंता/ केन चालक	ड्रेजर मास्टर आणि ड्रेजर अभियंता या पदांसाठी पत्येकी दोन मंजूर जागा असतानाही, पत्येक वर्गवारीतील एकाच जागेवर नियुक्ती करण्यात आली होती. वर्ष २००६ पासून केन चालकाचे पद रिक्त होते आणि डिसेंबर २०११ पर्यत केन चालकाचे काम खलाशाकडून करून घेतले जात होते. कर्मचाऱ्यांच्या कमतरतेमुळे गाळ उपसण्याच कामाच्या देखभालीकडे दुर्लक्ष झाले.

याव्यतिरिक्त , जानेवारी २००५ ते मे २०१० आणि पुन्हा मार्च २०११ ते डिसेंबर २०१२ दरम्यान जल आरेखक (Hydrographer) मुख्य बंदर अधिकारी (CPO) या महत्त्वाच्या पदाचा अतिरिक्त कार्यभार सांभाळला होता. BOOST प्रकल्पांतील गुंतागुंतीच्या मुद्यांच्या दृष्टीने, CAS (दिघी आणि रेवस) मध्ये स्पष्ट केल्यापमाणे समर्पित प्रकल्प व्यवस्थापन पथक असणे आवश्यक होते. CA मध्ये उल्लेख केल्यानुसार पथक स्थापन करण्यात MMB ला अपयश आले आणि MMB च्या मुख्यालयातील नियोजन शाखेतल्या एका बंदर अधीक्षकांवर आणि दोन बंदर निरीक्षकांवर (Pls) कामाचा प्रचंड बोजा पडला.

४८ बंदरांतील कर्मचाऱ्यांच्या सद्यस्थितीवरून (डिसेंबर २०१२) असे दिसून आले की, ११ मोठ्या माल वाहतुकीच्या बंदरात बंदर अधीक्षक नियुक्त च करण्यात आला नव्हता आणि ही कामे PIs कडून करून घेतली जात होती; १५ बंदरांचा स्वतंत्र कारभार सहाय्यक बंदर निरीक्षकांना (APIs) देण्यात आला होता; नऊ बंदरांचे कामकाज PI/APIs हे अतिरिक्त कार्यभार म्हणून सांभाळत होते. उरलेल्या १३ बंदरांचे कामकाज PIs स्वंतत्र कारभार म्हणून पहात होते.

MMB ने नमूद केले की, कायदा अधिकारी आणि काही तांत्रिक पदे यासारखी काही विशिष्ट पदे रिक्त असून ती पदे जाहिरातीद्वारे व पदोन्नतीद्वारे भरण्यात येतील. पुढे असेही नमूद करण्यात आले की, CPO च्या पदावर लवकरच नियुक्ती करण्यात येईल. त्यांनी पुढे असेही म्हटले की मालवाहतूकीच्या बंदरावर बंदर अधीक्षकाची लवकरच नियुक्ती करण्यात येईल.

ज्ञापन :

महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

सर्व्हेअर-

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या सुधारित प्रशासकीय रचनेनुसार सर्व्हेअर गट अ या संवर्गात ०१ पद मंजूर होते. इनलॅण्ड व्हेसल ॲक्ट, १९१७ खाली नोंदणी होणाऱ्या जलयानांच्या सर्वे कामकाजात झालेली वाढ विचारात घेऊन सर्व्हेअर या संवर्गात आणखी ०३ पदे मंजूर करून घेण्यात आलेली आहेत. त्यामुळे सर्व्हेअर या संवर्गात एकूण ४ पदे मंजूर आहेत. सदरची पदे भरण्याकरिता दिनांक २९/१२/२००९ रोजी वर्तमान पत्रात जाहिरात प्रकाशित करून पात्र उमेदवारांकडून अर्ज मागविण्यात आलेले होते. पात्रता धारण करीत असलेल्या उमेदवारांना मुलाखतीला बोलावून २ उमेदवारांना नियुक्ती आदेश देण्यात आलेले होते. परंतु दोन्ही उमेदवार सर्व्हेअर पदावर हजर झाले नाहीत. तद्नंतर पुन्हा सर्व्हेअर या संवर्गातील ०४ रिक्त पदे भरण्याकरिता दिनांक १४.०७.२०१२ रोजी वर्तमान पत्रात जाहिरात प्रकाशित करून पात्रता धारण करीत असलेल्या उमेदवारांकडून अर्ज मागविण्यात आले होते. जाहिरातीला अनुसरुन प्राप्त झालेल्या पात्रता धारण करीत असलेल्या उमेदवारांची दिनांक १७.०६.२०१४ रोजी मुलाखत घेण्यात आली. त्यामधील ०२ उमेदवारांची सर्व्हेअर पदासाठी निवड करून त्यांना नियुक्ती आदेश देण्यात आलेले असून सदर उमेदवार सर्व्हेअर पदांवर हजर झालेले आहेत. त्यामुळे सद्यस्थितीत सर्व्हेअर या संवर्गातील ०४ पदांपैकी ०२ पदे भरण्यात आलेली असून उर्वरित ०२ रिक्त पदे अनु. जाती ०१ व अनु. जमाती ०१ अशी ०२ पदे सरळसेवा प्रवेशाने भरण्याबाबत दिनांक ०८.०८.२०१४ रोजी पुन्हा जाहिरात प्रकशित करून पात्रता धारण करीत असलेल्या उमेदवारांकडून अर्ज मागविण्यात आलेले होते. पात्रता धारक उमेदवारांची दि. २६.११.२०१४ रोजी मुलाखत घेण्यात येऊन अनु. जाती या प्रवर्गातील उमेदवाराची सर्व्हेअर या पदावर निवड करण्यात आलेली असून दि. ०४.१२.२०१४ रोजी ते सदर पदावर हजर झालेले आहेत. अनु. जमाती या प्रवर्गातील उमेदवार उपलब्ध न झाल्याने सदर १ पद रिक्त असून सद्यस्थितीत सर्व्हेअर या संवर्गात एकूण ३ पदे भरलेली आहेत.

विधी अधिकारी (कायदा अधिकारी)

या संवर्गातील ०१ पद सरळसेवा प्रवेशाने भरण्याकरिता दिनांक ०७.०३.२०१३ रोजी वर्तमान पत्रात जाहिरात प्रकाशित करण्यात येऊन पात्रता धारक उमेदवारांकडून अर्ज मागविण्यात आलेले होते. सदर जाहिरातीला अनुसरून छाननीअंती पात्र ठरलेल्या उमेदवारांनी दि. १९.०७.२०१४ रोजी मुलाखत घेण्यात आलेल्या पात्र उमेदवाराची सहाय्यक सचिव/विधी अधिकारी या पदावर निवड करण्यात आली. तसेच कार्यालयीन आदेश क्र. ममेबो/मुकाअ/आस्था-१/२३७, दि. २१.०७.२०१४ अनुसरून सदर उमेदवार सहाय्यक सचिव/विधी अधिकारी या पदावर दिनांक १९.०८.२०१४ रोजी हजर झालेले आहेत.

ड्रेजर मास्टर -

डेजर मास्टर संवर्गात ०२ पदे मंजूर असून सदर पदाचे सेवाप्रवेश नियम तयार करण्याचे कामकाज सुरू आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या स्थापनेपूर्वी मंजूर असलेल्या सेवाप्रवेश नियमातील तरतुदीनुसार यारी चालक पदावर कार्यरत असलेल्या कर्मचाऱ्यांमधून पात्रतेनुसार पदोनतीने पद भरण्याची तरतूद आहे. तसेच सदरचे पद नामनिर्देशनाने भरण्याची तरतूद देखील आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अधिपत्याखालील जलयानांच्या ताफयात नवीन डेजर खरेदी करण्याबाबत कार्यवाही सुरू होती.

जरी वरीलप्रमाणे परिस्थिती असली तरी गाळ उपसणी कामकाज सुरळीतपणे करण्यात येत होते.

यारी चालक - सदर संवर्गात ०२ पदे मंजूर असून सदर दोन्ही पदे सन २०१२ मध्ये पदोन्नतीव्दारे भरण्यात आलेली असून कर्मचारी कार्यरत आहेत.

मुख्य बंदर अधिकारी- मुख्य बंदर अधिकारी गट अ हे पद नामनिर्देशनाने भरण्याकरिता कार्यालयीन पत्र क.ममेबो/मुकाअ/आस्था १/३७९, दिनांक २०.११.२००७ अन्वये शासनाकडे मागणी पत्र पाठविण्यात आलेले होते. परंतु सदर प्रकरणी त्यावेळी पुढील कार्यवाही होऊ शकली नाही.

वरील बाब विचारात घेऊन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आस्थापनेवरील गट अ व गट ब मधील पदे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या स्तरावरून भरण्याबाबत बोर्ड मान्यता मिळण्याबाबतचा प्रस्ताव दिनांक २०.१०.२००७ रोजी संपन्न झालेल्या ४८ व्या बैठकीत सादर करून बोर्ड मान्यता घेण्यात आली. तद्नंतर दिनांक ०५.१२.२००९ रोजी वर्तमान पत्रात जाहीरात प्रकाशित करून मुख्य बंदर अधिकारी पदासाठी असलेली अर्हता धारण करणाऱ्या पात्रता धारक उमेदवारांकडून अर्ज मागविण्यात आले. जाहीरातीला अनुसरून प्राप्त झालेल्या अर्जांची छाननी करून अर्हता धारक उमेदवारांच्या मुलाखती घेण्यात येऊन मुख्य बंदर अधिकारी पदाकरीता पात्र उमेदवाराची निवड करण्यात आली व त्यांना नियुक्ती आदेश देण्यात आले. नियुक्ती आदेशाला अनुसरून सदर उमेदवार हे मुख्य बंदर अधिकारी पदावर हजर झाले. सदर उमेदवार हे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डात रुजू होण्यापूर्वी गुजरात मेरीटाईम बोर्डाचे कर्मचारी होते. परंतु ते महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या सेवेत रुजू होण्यापूर्वी त्यांचा राजीनामा गुजरात मेरीटाईम बोर्डाकडून मंजूर करण्यात आलेला नव्हता तसेच त्यांना कोणत्याही शासकीय यंत्रणेमध्ये रुजू होण्यास नाहरकत प्रमाणपत्र देण्यात आलेले नव्हते. त्यामुळे महाराष्ट्र नागरी सेवा (वर्तणूक) नियम, १९७९ च्या नियम १६ अन्वये ते एकाच वेळी दोन शासकीय आस्थापनेवर कार्यरत राहू शकत नसल्याने त्यांची मुख्य बंदर अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड पदावर करण्यात आलेली नियुक्ती दिनांक २८.०२.२०११ (म.नं.) पासून समाप्त करण्यात आली.

मुख्य बंदर अधिकारी हे पद पदोन्नतीने भरण्याकरिता दिनांक २९.०४.२०१४ रोजी पदोन्नती समितीची बैठक आयोजित करण्यात आली होती. परंतु बंदर अधिकारी या संवर्गातील अधिकारी मुख्य बंदर अधिकारी या पदाकरिता पात्र न ठरल्याने सदरचे पद पदोन्नतीने भरता आलेले नाही. आता सदरचे पद पदोन्नतीने भरण्याबाबत कार्यवाही सुरु आहे.

बंदर अधीक्षक या संवर्गातील पदे ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अधिपत्याखालील कार्यालयात प्रशासकीय कामकाज पहाण्यासाठी मंजूर आहेत.

माल वाहतुकीच्या बंदराव बंदर निरीक्षक व सहायक बंदर निरीक्षक या संवर्गातील पदे मंजूर असून सदर बंदरावर कर्मचारी कार्यरत आहेत.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

गुजरात मेरीटाईम बोर्डामध्ये सेवा देत असलेले व निवड करण्यांत आलेल्या उमेदवाराकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र का घेण्यात आले नाही.

तसेच मुख्य बंदर अधिकारी, पद भरण्याबाबत करण्यात आलेली सद्यः स्थिती.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाण नमूद केले आहे. :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून प्रकाशित करण्यात आलेल्या जाहिरातीला अनुसरून कप्तान वाय.पी.देऊळकर यांनी त्यांचे दि.२४.१२.२००९ रोजीच्या अर्जानवये मुख्य बंदर अधिकारी पदासाठी अर्ज सादर केलेला होता. सदर अर्जामध्ये त्यांनी असे नमूद केलेले होते की, मी गुजरात मेरीटाईम बोर्डामध्ये ट्रॅफिक मॅनेजर म्हणून काम करीत आहे जर मुख्य बंदर अधिकारी पदासाठी निवड झाल्यास मला गुजरात मेरीटाईम बोर्डाकडून कार्यमुक्त होण्यासाठी १ महिन्याची नोटीस देणे आवश्यक आहे.

कप्तान देऊळकर यांची मुख्य बंदर अधिकारी या पदासाठी निवड झाल्यानंतर त्यांना कार्यालयीन आदेश दि.५/४/२०१० अन्वये नियुक्ती आदेश देण्यात आलेले होते. कप्तान देऊळकर मुख्य बंदर अधिकारी या पदावर दिनांक २१.५.२०१० रोजी रुजू झाले होते. परंतु कप्तान देऊळकर यांनी मुख्य बंदर अधिकारी या पदावर हजर होताना गुजरात मेरीटाईम बोर्डाकडून कार्यमुक्त केल्याबाबतचे आदेश सादर न केल्याने कार्यालयीन पत्र दिनांक २१.५.२०१० अन्वये कॅ. देऊळकर यांना गुजरात मेरीटाईम बोर्डाकडुन कार्यमुक्त केल्याबाबतचे आदेश सादर करण्याबाबत कळविण्यात आले होते. त्यामुळे गुजरात मेरीटाईम बोर्डाकडून ना हरकत प्रमाणपत्र घेण्यात आलेले नव्हते.

सद्या मुख्य बंदर अधिकारी हे रिक्त पद भरण्यांत आले असून सदर पदावर कॅप्टन संजय शर्मा हे दिनांक ०१ जुलै २०१६ पासून कार्यरत आहेत.

१.७१ परिच्छेद क्र. २.१.१२.४ उच्चाधिकार समितीकडून दुर्लक्ष.

विविध बंदर व जलवाहतूक प्रकल्प मंजूर करून वेळावेळी सर्वेक्षण करणे, विविध करारनाम्यातील बदलांना संमती देणे, IWT आणि बंदर विकासाच्या कामांसाठी पदे निर्माण करणे व त्यांना मान्यता देणे यांसाठी मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली प्रधान सचिव (नियोजन), प्रधान सचिव (वित्त), प्रधान सचिव (नगर विकास), प्रधान सचिव (वाहतूक, राज्य उत्पादन शुल्क आणि बंदरे), प्रधान सचिव (महसूल), प्रधान सचिव (कायदा व न्यायसंस्था), सचिव (PWD), कार्यकारी संचालक (महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ), CEO, MMB आणि उप सचिव, गृह विभाग हे सदस्य असणारी उच्चाधिकार समिती (HPC) शासनाने स्थापित केली होती (एप्रिल २००२). धोरणांच्या तरतुदीमध्ये बदल करण्यासह प्रकल्प उभारणीबाबत अंतिम निर्णय घेण्याचे अधिकारही HPC ला देण्यात आले होते.

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की, HPC च्या बैठका नियमित होत असूनही प्रलंबित असलेल्या महत्त्वाच्या समस्यांबाबतच्या ठरावावर कोणत्याही HPC बैठकीत चर्चा झाली नाही. बंदरांच्या विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजनेच्या आवश्यकतेवर देखील HPC ने चर्चा केली नाही. MMB ला किंवा MMB लेखापरिक्षकांना SPV च्या मूळ लेखे मिळण्याबाबत विशिष्ट अशा कोणत्याही अटीची तरतूद CAs मध्ये करण्यात आली नव्हती.

ज्ञापन :

१.७२ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

सवलत करारनाम्याप्रमाणे बंदर विकास प्रकल्पांच्या अंमलबजावणी दरम्यान उद्‌भवणाऱ्या विविध बाबी/अडचणी बाबत उच्चाधिकार समितीच्या वेळोवेळी झालेल्या बैठकांमध्ये चर्चा करण्यात आलेली आहे. त्याचप्रमाणे, प्रकल्पांशी निगडीत विशिष्ट बाबी जसे की, रेवस आवरे बंदराच्या बाबतीत मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या हद्दीतून नौवहन मार्गास परवानगी इ. यावरसुद्धा सदर बैठकांमध्ये चर्चा करण्यात आलेली आहे. बंदर विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजना (Master Plan) तयार करणे हा उच्चाधिकार समितीच्या कामाचा भाग नव्हता.

१.७३ परिच्छेद क्र. २.१.१२.५ SPVs च्या कामकाजावर संनियंत्रण :-

CA नुसार स्थापित केलेल्या SPVs मार्फत सहा बंदर विकास प्रकल्पांची अंमलबजावणी केली जात होती. प्रकल्पाकरिता कर्ज काढण्यासाठी MMB ने भाडेपट्टीने SPVs ला देण्यात आलेल्या मालमत्तेचा वापर तारण म्हणून करण्याची तरतूद CA मध्ये होती. काढलेली कर्जे बंदर विकासाच्या कामांसाठीच वापरले होते याची खात्री करून घेण्यासाठी MMB ने SPVs चे लेखे मागविले नव्हते किंवा तारण मालमत्तेच्या बदल्यात काढलेल्या कर्जाच्या वापरासंबंधीचा तपशीलही मागविला नव्हता.

ज्ञापन :

१.७४ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

सद्यःस्थितीत, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला SPVs च्या कामाकाजाचे पर्यवेक्षण करणे, विशेषतः काढलेल्या कर्जाचा वापर बंदर विकासासंबंधीच्या कामासाठीच होत आहे अगर कसे, लेख्यांची तपासणी इत्यादी अवघड होत आहे. तथापि, आता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सल्लागारांचे पॅनल तयार केले असून त्यांच्या सेवांचा वापर SPVs च्या कामकाजावर पर्यवेक्षण करण्यासाठी करता येऊ शकेल.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत. :—

सल्लागारांच्या सेवांचा वापर करून घेण्यासंदर्भातील सद्यःस्थितीचा लोकलेखा समितीला द्यावयाच्या उत्तरात अंतर्भाव करण्यात यावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे. :—

SPV कंपनीची स्थापना कंपनी ॲक्टखाली झालेली असून त्यानुसार SPV कंपनीचे ऑडीट करण्यात येत असल्यामुळे परत ऑडीट करण्याची गरज नाही.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड SPV कंपन्यांचे लेखे आवश्यकतेनुसार मागवून घेते.

१.७५ परिच्छेद क्र. २.१.१२.६ बोर्डाची स्थापना -

MMB अधिनियमाच्या कलम ३(४) नुसार, सात शासकीय सभासद आणि मरीन विषयक मुद्यांचे तज्ञ असे सहा अशासकीय सभासद असणाऱ्या बोर्डाची स्थापना करणे आवश्यक होते. जानेवारी, २००५ मध्ये सर्व अशासकीय सभासदांची नियुक्ती महाराष्ट्र शासनाने केली होती, ज्यासंबंधी कारण अभिलेख्यांत उपलब्ध नव्हते. परिणामी, अशासकीय सभासदांशिवाय बोर्डाच्या पुढील सर्व बैठका घेण्यात आल्या. सात वर्षापेक्षा जास्त कालावधीत अशासकीय सभासदांची नियुक्ती न झाल्यामुळे त्यांच्या विविध क्षेत्रांतील अनुभवाच्या फायद्यांपासून MMB वंचित राहिले.

ज्ञापन :

१.७६ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ मधील तरतुदीनुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या समितीवर अशासकीय सदस्य नियुक्त करण्याचे अधिकार शासनाचे आहेत.

जरी शासनाकडून अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती झालेली नसली तरी शासन गृह विभाग, वित्त विभाग, उद्योग विभाग तसेच भारतीय नौसेनेकडील प्रतिनिधी असल्याने बोर्डाचे कामकाज सुरळीत पार पाडण्यात येत आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत. :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियमामध्ये सागरी क्षेत्रातील तज्ज्ञ अधिकाऱ्याची अशासकीय सदस्य म्हणून नेमणूक करण्याची तरतूद आहे. परंतु बोर्डाकडून अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती करण्यात आलेली नाही. याबाबत कारण नमूद करावे.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे. :–

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड ॲक्ट १९९६ मधील तरतुदीनुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डावर अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती करण्याबाबतची कार्यवाही ही शासन स्तरावरून करण्यात येते.

१.७७ परिच्छेद क्र. २.१.१२.७ प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामाचा निर्णय घेण्यात बोर्डाची संदिग्धता :

प्रशासकीय इमारत बांधण्यासाठी MMB ने मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाकडून (MMRDA) बांद्रा-कुर्ला संकुल, मुंबई येथे २,९८१.१८ चौ.मी. जमीन घेतली. रु. २७.४१ कोटींचा भाडेपट्टी अधिमूल्य प्रदान करण्यात आले (सप्टेंबर-डिसेंबर, २००५) आणि ऑगस्ट, २००६ मध्ये भाडेपट्टी करार करण्यात आला. परंतु सहा वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी उलटून गेल्यानंतरही घेतलेल्या जमिनीवर प्रशासकीय इमारत बांधण्यासंबंधी MMB ने ठोस निर्णय घेतला नाही.

निर्णय घेण्यात झालेल्या विलंबामुळे बॅलार्ड पिअर, मुंबई येथे प्रशासकीय कार्यालय भाड्याने वापरणे चालूच ठेवल्यामुळे दरमहा रु. २.३४ लाख या आवर्ती भाडे दायित्वाशिवाय अतिरिक्त भाडे अधिमूल्य म्हणून रु. ९.५९ कोटीच्या (रु. २७.४१ कोटीच्या ३५ टक्के) अतिरिक्त दायित्वाचाही बोजा पडला. तसेच वेळेवर निर्णय न घेतल्यामुळे प्रशासकीय इमारत बांधण्याच्या खर्चात प्रचंड वाढ होऊन जून, २००५ मधील अंदाजित रु. १० कोटी पासून जुलै, २००९ मध्ये तो रु. १०० कोटीपर्यंत वाढला.

निर्गमन परिषदेत CEO, MMB यांनी नमूद केले की, MMRDA ने या कामाकरीता वेगवेगळ्या मान्यता देण्याच्या कारणास्तव प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामास विलंब झाला आणि MMRDA चे अध्यक्ष म्हणून काम करणाऱ्या मुख्यमंत्र्यांकडे याविषयी MMB पाठपुरावा करीत होते.

ज्ञापन :

१.७८ महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे सध्याचे मुख्यालय मे. ओरीएण्टल इन्शुरन्स यांच्या मालकीचे इंडियन मर्कंनटाईल चेंबर्स, बेलार्ड ईस्टेट या इमारतीत भाडेतत्त्वावर आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दिवसेंदिवस वाढत असलेल्या कामाच्या व्यापामुळे सद्य:स्थितीत असलेल्या कार्यालयाची जागा अपुरी पडत असून त्यामुळे कामकाम हाताळतांना अडचणी येत आहेत. यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची स्वतंत्र प्रशासकीय इमारत असणे आवश्यक आहे. दिनांक २३/०६/२००५ रोजी संपन्न झालेल्या बोर्डाच्या ४३ व्या बैठकीतील निर्णयानुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डासाठी स्वतंत्र कार्यालयीन इमारत बांधण्याकरीता मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (MMRDA) यांचेकडून प्लॉट क्र.सी-४७, जी ब्लॉक येथे २९८१.१८ चौ.मी. क्षेत्रफळाचा प्लॉट रु.२७,४१,२५,००० एवढ्या रक्कमेस ८० वर्षांच्या भाडे कराराने घेण्यात आला.

दिनांक २५/०४/२००८ रोजी झालेल्या ४९ व्या बैठकीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डासाठी बांद्रा-कुर्ला कॉम्पलेक्स येथे इमारत बांधणे या कामासाठी हाफिज कॉन्ट्रक्टर यांची आर्किटेक्ट म्हणून निवड करण्यात आली. तसेच, सदर कामाचे आराखडे/अंदाजपत्रकास मान्यता देण्यासाठी व निविदा बोलावण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात आले. सद्यस्थितीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे उपलब्ध असलेल्या २९८१.१८ चौ.मी. जागेवर ६४५०.०० चौ.मी. (६९,४२९ चौ. फूट) एवढे बांधकाम करणे शक्य आहे.

- त्या अनुषंगाने सदर ठिकाणी बांधकाम करण्यासाठी वास्तूशिल्पकार (आर्किटेक्ट) म्हणून मे. हाफीज कॉन्ट्रक्टर यांचेकडून संकल्पचित्र तयार करण्यात येऊन त्यास मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्रधिकारण (MMRDA), (Traffic) [अग्निशमन (Fire)] यांचे नाहरकत दाखले प्राप्त करण्याची कार्यवाही प्रगतीपथावर आहे. तसेच विमान पत्तन प्राधिकरण (Airport Authority Of India), यांचा ५४ मीटर उंचीची इमारत बांधण्यास नाहरकत दाखला प्राप्त आहे.
- रु. ६३,५२,३३,५००/- इतक्या किमतीचे ढोबळ अंदाजपत्रक मे. हाफीज कॉन्ट्रक्टर यांचेकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास प्राप्त झाले असून सदर अंदाजपत्रकास प्रशासकीय मान्यता प्राप्त करणे आवश्यक आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास रुपये. १०.०० कोटी पर्यंतचे प्रशासकीय मान्यतेचे अधिकार शासन निर्णय क्रमांक पीडीई. ०६०६/ प्र.क्र.१२/बंदरे २, दिनांक १०.१०.२००६ अन्वये प्रदान केलेले आहेत. त्याचप्रमाणे बोर्डाने ४७ व्या बैठकीत मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना रुपये ५.०० कोटीपर्यंत, अध्यक्षांना रुपये ८.०० कोटीपर्यंत व ८.०० ते १०.०० कोटीपर्यंतची प्रशासकीय मान्यतेचे अधिकार बोर्डाकडे देण्यात आले आहेत. त्यापेक्षा जास्त किमतीच्या अंदाजपत्रकांना प्रशासकीय मान्यता प्राप्त करावयाची असेल तर सदर प्रस्ताव शासनाकडे प्रशासकीय मान्यतेसाठी पाठविणे आवश्यक आहे.

MMB च्या दिनांक ११/०९/२००८ रोजी झालेल्या ५० व्या बैठकीत (परिशिष्ट-१) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डासाठी बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स, मुंबई येथे दोन FSI ऐवजी चार FSI वापरून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास ६,४५० चौ.मी. क्षेत्र ठेवून मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांना ५४७४.७२ चौ.मी. एवढ्या क्षेत्राच्या बदल्यात संपूर्ण इमारतीसाठी येणारा खर्च मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांचेकडून आगावू जमा करून घेण्यास मान्यता मिळाली. तसेच मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांच्या दि. ०६.११.२००८ रोजी झालेल्या १२२ व्या बैठकीतसुद्धा असाच निर्णय झालेला आहे.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांच्या दि. १५/१०/२००८ रोजी झालेल्या १२३ व्या बैठकीत बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील संपुर्ण G Block करीता वाढीव Builtup Area (FSI) देण्याबाबतचा ठराव मंजूर करण्यात आला. वाढीव FSI करीताची रक्कम निवासी (Residential) वापराकरीताची स्टँप डयुटी रेडी रेकनर च्या १००% व वाणिज्य (Commercial) वापराकरीता रेडी रेकनर च्या १५०% ठरविण्यात आली आहे.

अतिरिक्त FSI (५४७४.७२ चौ.मी.) विकत घेण्यासाठीची रक्कम कशाप्रकारे भरावी याबाबत मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांना या कार्यालयाकडील दि. १५/१०/२००९ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले होते.

मा. मुख्यमंत्री महोदयांच्या अध्यक्षतेखाली दि. २१.११.२०११ रोजी संपन्न झालेल्या बैठकीत, मा. मंत्री (बंदरे) तथा अध्यक्ष, म. मे. बोर्ड आणि महानगर आयुक्त यांच्यामध्ये झालेल्या चर्चेच्या अनुषंगाने, प्रस्तावित इमारतीचे बांधकाम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांनी संयुक्तरित्या करण्यास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची तयारी असल्याबाबत व त्या अनुषंगाने मॉडीफिकेटरी लीज डीड स्वाक्षांकित करण्यासाठी दिनांक व वेळ देण्याबाबत मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दि.०४.०१.२०१२ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले होते.

दिनांक २२.०८.२०१२ रोजी मा. मंत्री, बंदरे तथा अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्याकडे झालेल्या बैठकीत सह आयुक्त, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांनी असे स्पष्ट केले की, सद्यः स्थितीत मुंबई महानगर विकास प्राधिकरणाच्या कार्यालयीन इमारतीचे काम पुर्ण झाले असल्यामुळे मुंबई महानगर विकास प्राधिकरणला जागेची आवश्यकता नाही.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांच्या दि. ०६/११/२००८ रोजी झालेल्या १२२ व्या बैठकीतील व महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ५० व्या बैठकीतील निर्णयाप्रमाणे संपूर्ण ४ FSI वापरून ११९२४.७२ चौ.मी. एवढे बांधकाम क्षेत्रापैकी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास ६४५० चौ.मी. क्षेत्र व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांना ५४७४.७२ चौ.मी. इतक्या क्षेत्राच्या बदल्यात संपूर्ण इमारतीच्या बांधकामासाठी येणारा खर्च मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण करण्यास तयार होते.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांचेकडील दि. १९ ऑगस्ट, २०१३ रोजीचे या कार्यालयास प्राप्त झाले आहे. सदर पत्रान्वये असे कळविण्यात आले आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील सी-४७ जी ब्लॉक येथील जागेच्या विकासाच्या अनुषंगाने अतिरिक्त बिल्टअप एरिया देण्याचा प्रस्ताव मान्य केला होता. परंतु तो दिनांक ३१/०३/२०१३ पर्यंतच वैध होता. सध्या सदरची योजना उपलब्ध नाही. ज्या वेळेस सदरची योजना लागू होईल, त्या वेळेस महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास सदरबाबत कळविण्यात येईल.

बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील सी-४७ जी ब्लॉक येथील जागेवरील इमारतीचे बांधकाम बांधा, वापरा व हस्तांतरीत करा (BOT) तत्त्वावर करण्यास मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण इच्छूक नाही, असे दिनांक १९ ऑगस्ट २०१३ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले आहे.

उपरोक्त मुळे ठोस निर्णय घेण्यास विलंब झाला.

दिनांक ०८/०१/२०१४ रोजी पार पडलेल्या MMB च्या पासष्ठाव्या बैठकीत असा ठराव करण्यात आलेला आहे की, बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील MMB च्या प्रस्तावित प्रशासकीय इमारतीचे बांधकाम बांधा, वापरा व हस्तांतरीत करा (BOT) या तत्त्वावर करण्याबाबत बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. जर दोन प्रयत्न करूनही BOT तत्वावर बांधकाम करण्याच्या प्रस्तावास अपेक्षित प्रतिसाद मिळाला नाही तर इमारतीचे बांधकाम MMB च्या स्वनिधीतून करण्यास मान्यता देण्यात आलेली आहे.

दि. १६/०३/२०१५ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत खालीलप्रमाणे निर्णय घेण्यात आला :–

१. बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या प्रशासकीय इमारतीचे बांधकाम उपलब्ध २ चटईक्षेत्र (२ एफएसआय) वापरून करण्यास मान्यता देण्यात येत आहे.

२. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या प्रशासकीय इमारतीचे बांधकाम सार्वजनिक क्षेत्रातील केंद्र/राज्य शासनाच्या एखाद्या उपक्रमासोबत संयुक्तरीत्या करण्याचा प्रस्ताव प्रथमतः तपासून पहावा. जर ह्या पर्यायास उचित प्रतिसाद प्राप्त झाला नाही तर इमारतीचे बांधकाम बांधा, वापरा व हस्तांतरीत करा तत्त्वावर करण्याचा पर्याय अवलंब करण्यात यावा. या प्रक्रीयेमध्ये पूर्णपणे पारदर्शकता अवलंबवावी.

३. उपरोक्त दोन्ही पर्यायांपैकी इमारतीच्या बांधकामासाठी जो पर्याय अवलंबविण्यात येईल, त्यानुसार पुढील आवश्यक कार्यवाही करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात आलेले आहे.

त्याअनुषंगाने, प्रस्तावित इमारतीत २ चटईक्षेत्र (६४५० चौ.मी.) वापरल्यास ६९,४२९ चौरस फूटांचे बांधकाम करता येणे शक्य आहे. त्यामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या कार्यालयाकरीता एकूण ३०,००० चौरस फूट क्षेत्रफळ आवश्यक आहे. उर्वरित ३९,४२९ चौरस फूट जागेमध्ये दि. १६/०३/२०१५ रोजी झालेल्या ६९ व्या बैठकीत झालेल्या निर्णयातील बाब क्र.२ प्रमाणे सदर जागेच्या विकासासाठी सार्वजनिक क्षेत्रातील केंद्र/ राज्य शासनाच्या एखाद्या उपक्रमासोबत संयुक्तरीत्या करण्याचा प्रस्ताव प्रथमतः तपासून पहावा अशी मान्यता प्राप्त आहे.

- वरील विषयास अनुसरून अध्यक्ष, भारतीय बीमा विनियामक व विकास प्राधिकरण, हैद्राबाद यांनी दिनांक ०७/०५/२०१५ रोजीच्या पत्रान्वये मेट्रोपोलीटन कमिशनर, एम. एम. आर. डी. ए., मुंबई यांचेकडे, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील जी-ब्लॉक, प्लॉट क्र.सी-४७ येथील जागेमध्ये भारतीय बीमा विनियामक व विकास प्राधिकरण (IRDAI) यांचे कार्यालयासाठी जागा उपल्बध करून देण्यासाठी विनंती केली आहे.
- वरील IRDAI यांच्या कार्यालयीन जागेच्या मागणीचा प्रस्ताव ६९ व्या बैठकीत मान्य केलेल्या मुद्दा क्र. २ ला अनुसरून असल्यामुळे सदर प्रस्तावास मा. मुख्यमंत्री तथा अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मान्यतेसाठी दिनांक १७/०७/२०१५ रोजी ठेवण्यात आला व त्यास मा. अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी सदर प्रस्तावास कार्योत्तर मंजुरी प्रदान केली आहे.
- वरील अनुषंगाने सद्यःस्थितीत बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील इमारतीच्या बांधकामासाठी येणाऱ्या अंदाजे रु. ६३.५२ कोटींचा खर्च महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्वनिधीतून करण्याचे प्रस्तावित असून तद्नंतर मा. अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिलेल्या मान्यतेनुसार भारतीय बीमा विनियामक व विकास प्राधिकरण (IRDAI) यांचे कार्यालयासाठी आवश्यक जागा मुंबई महानगर प्रादेशिक विकास प्राधिकरण (MMRDA) यांनी ठरविलेल्या दराप्रमाणे दिर्घकालीन भाडेतत्त्वावर देण्यात येईल व त्यातून प्राप्त झालेल्या रकमेतून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा इमारत बांधकामावर झालेला खर्च वसूल करण्यात येईल.

वरील अनुषंगाने, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सदर कामाच्या बांधकामासाठी सन २०१५-१६ या आर्थिक वर्षात स्वनिधीतून रु. ३०.०० कोटी इतकी तरतूद केली आहे. तरी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील जी-ब्लॉक मध्ये असलेल्या भूखंड क्र. सी-४७ मध्ये २ चटईक्षेत्र (६४५० चौ.मी.) इमारत बांधण्याच्या रु. ६३.५२ कोटी खर्चाच्या अंदाजपत्रकास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या स्वनिधीतून करण्यासाठी प्रशासकीय मान्यता प्रदान करण्यासाठीच्या प्रस्तावास मान्यतेसाठी सादर करण्यात आला आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत. :—

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने एप्रिल-२०१० पासून Lease Deed झाल्यापासून ४ वर्षात काम पूर्ण करण्याचा अपेक्षित कालावधी मार्च-२०१६ पर्यंत इमारतीच्या भाड्यापोटी करण्यात आलेल्या अद्ययावत खर्चाची माहीती सादर करावी.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय नमूद केले आहे. :-

—

एप्रिल-२०१० ते मार्च-२०१६ या कालावधीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातर्फे भाड्यापोटी रुपये ४२६.५६ लक्ष अदा करण्यांत आले आहेत. बांद्रा-कुर्ला संकुलात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकरीता प्रशासकीय इमारत बांधणेचे काम दिनांक १६.०३.२०१५ च्या ६९ व्या बोर्ड बैठकीत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या निधीतून करण्यांबाबत निर्णय झाला. या कामास महाराष्ट्र शासन गृहविभाग, बंदरे यांचे शासन क्र. बीकेसी. २१६/पी.क्र.२९/ बंदरे-१, दिनांक ०५.११.२०१६ अन्वये रुपये १३१.९१ कोटी रकमेस प्रशासकीय मान्यता प्राप्त झाली आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दिनांक ०५.०५.२०१६ रोजी झालेल्या ७१ व्या बैठकीत सदर इमारत ४ FSI प्रमाणे बांधणेकरीता MMRDA यांना Premium पोटी रक्कम अदा करण्यास मान्यता देण्यांत आली. त्यानुसार MMRDA कडे रुपये १३४.५३ कोटी मार्च-२०१७ मध्ये भरणा करण्यांत आले आहेत.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सदर इमारत बांधकामासाठी वास्तुविशारदाची नेमणूक यापूर्वीच केली असून त्यांनी या कामाचे सविस्तर अंदाजपत्रक तयार करण्याचे काम हाती घेतले आहे. सदर सविस्तर अंदाजपत्रक प्राप्त झाल्यानंतर त्यास तांत्रिक मंजुरी देऊन निविदा निश्चितीची कार्यवाही सुरु करण्यात येईल.

वरील अनुपालन कार्यवाही मान्य करून सदर परिच्छेद संपुष्टात आणावा ही विनंती.

१.७९ परिच्छेद क्र. २.१.१२.८ अंतर्गत लेखापरीक्षण कक्ष

एक सहायक लेखा अधिकारी आणि एक सहायक बंदर पर्यवेक्षक यांच्या मदतीने काम करणाऱ्या लेखा अधिकाऱ्याच्या नियंत्रणाखाली एक अंतर्गत लेखापरीक्षा कक्ष (IAW) MMB मध्ये आहे. IAW करिता मंजूर पदाची तरतूद नसल्यामुळे, परिपूर्ण IAW स्थापन करण्याचे MMB ने ठरविले (सप्टेंबर २०१०) आणि यासंबंधीचा प्रस्ताव मंजुरीकरिता महाराष्ट्र शासनाकडे पाठविला (सप्टेंबर, २०१०) जो मार्च, २०१२ पर्यंत प्रलंबित होता. वर्ष २००८-०९ पासून MMB च्या विविध विभागांचे अंतर्गत लेखापरीक्षण होणे बाकी आहे ज्याबाबत वर्ष २००८-११ करिता MMB च्या लेख्यांवरील स्वतंत्र लेखापरीक्षण अहवालात भाष्य केलेले आहे.

ज्ञापन :

१.८० महालेखापरीक्षकांच्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात गृह (बंदरे) विभागाकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, ममेबो यांनी दिलेल्या मान्यतेनुसार बोर्डाच्या अधिनस्त सर्व विभागीय कार्यालयांचे अंतर्गत लेखापरिक्षण करण्यासाठी लेखापरिक्षण पथकाची स्थापना करण्यात आलेली आहे. त्यानुसार लेखा परिक्षण पथकाने लेखा अधिकारी यांचे नियंत्रणाखाली मोरा बंदरे समूह व बांद्रा बंदरे समूहाचे सन २०११-१२ व २०१३-१४ या कालावधीचे अंतर्गत लेखा परिक्षण पूर्ण झाले असून राजपुरी बंदरे समूहाचे अंतर्गत लेखा परिक्षण हे जानेवारी, २०१६ अखेर पर्यंत पूर्ण होईल.

बोर्डाचे अधिनस्त येणाऱ्या उर्वरित कार्यालयाचे (रत्नागिरी/वेंगुर्ले बंदरे समूह, जलआलेखक व सागरी अभियंता) अंतर्गत लेखा परिक्षण करण्याची कार्यवाही सुरू आहे.

विभागाने दिलेल्या उपरोक्त खुलाशाच्या अनुषंगाने महालेखाकारांनी पुन्हा खालील आक्षेप नमूद केले आहेत.

माहे सप्टेबर, २०१० मध्ये अंतर्गत लेखा परिक्षण पथक नेमण्याबाबत शासनास पाठविलेल्या प्रस्तवाबाबतच्या सद्य: स्थितीचा अहवाल लोक लेखा समितीस सादर करावा.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या आक्षेपांच्या अनुषंगाने गृह (बंदरे) विभागाने खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सन २०११-१२ ते २०१३-१४ या कालावधीतील सर्व ५३ बंदरांचे अंतर्गत लेखा परिक्षण महराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे प्रतिनियुक्तीवर असलेले लेखाधिकारी व इतर कर्मचारी यांचेकडून पुर्ण करण्यात आलेले आहे. त्यापुढील सन २०१४-१५ ते २०१६-१७ या कालावधीचे अंतर्गत लेखा परिक्षण करण्याचे काम चालू आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास या कामासाठी आणखी एक लेखाधिकारी उपलब्ध करून देण्याबाबत विचार चालू आहे.

१.८१ परिच्छेद क्र. २.१.१३ निष्कर्ष -

MMB ने बंदरांच्या विकासाकरिता दीर्घ मुदतीच्या योजना आखल्या नव्हत्या, त्यामुळे, बंदर विकासाची कामे तात्कालिक स्वरुपात केली होती. सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत विकासासाठी प्रकल्पांची निवड आणि प्राधान्यक्रम ठरवून बंदर विकास कामांमध्ये MMB ने सुसूत्रता आणली नव्हती. MMB ने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता सर्व सहा बंदरांच्या विकासाची कामे देऊ केली. प्रतिवर्षी १००.२३ दशलक्ष टन मालाच्या वाहतुकीची अपेक्षा असणाऱ्या सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत हाती घेण्यात आलेल्या सहा बंदरांपैकी प्रतिवर्षी १०.८ दशलक्ष टन माल-वाहतुकीची क्षमता असणारी दोनच बंदरे डिसेंबर, २०१२ मध्ये कार्यरत होती. वर्ष २००३-०६ दरम्यान केंद्र पुरस्कृत योजनांतर्गत मान्यता मिळालेल्या आठ पैकी सात अंतर्देशीय जल वाहतूक प्रकल्प डिसेंबर, २०१२ अखेरीस अपूर्ण होते/सुरुदेखील करण्यात आले नव्हते. दोन जिल्ह्यात वाळू उपशावर बंदी घातलेली असतानाही वाळू उपशाकरिता ना-हरकत प्रमाणपत्रे देण्यात आली होती. अनियमित जहाज बांधणी कामाबद्दल MMB ने कोणतीही कारवाई केली नाही. मुख्य सर्वेक्षक-तथा-मरीन अभियंत्याने सर्वेक्षण प्रमाणपत्र दिल्याखेरीज MMB च्या क्षेत्रीय बंदर अधिकाऱ्यांनी जहाजांची नोंदणी केली. एकूण नोंदणीकृत जहाजांच्या प्रमाणात जहाजांच्या वार्षिक सर्वेक्षणाचे प्रमाण कमी होते. कार्यक्षमता प्रमाणपत्रांकरिता परीक्षा घेताना MMB ने अधिनियमाच्या तरतुदींचे अनुपालन केले नाही. विविध बंदर प्रकल्पांचा आढावा घेण्यासाठी शासनाकडून स्थापित केलेल्या उच्चाधिकार समितीने जमिनीचे मूल्यमापन, बंदराच्या व्यापारविषयक कामांना सुरुवात होण्यापूर्वी बंदरधक्का शुल्कात सवलत देऊ करणे, IWT अंतर्गत प्रकल्पांचा आढावा घेणे इत्यादी महत्त्वाच्या मुद्दयावर बैठकीत चर्चा केली नव्हती. MMB मधील महत्त्वाची पदे रिक्त होती आणि देखरेखीचा अभाव होता. MMB कडून पुरविल्या जाणाऱ्या विविध सेवांबाबत शुल्क किंमत यांची न्यून आकारणी व कमी आकारणी MMB चे अंतर्गत नियंत्रण कमकुवत असल्याचे दर्शवित होती. मार्च, २०१२ अखेरीस, मुख्यत: अखर्चित शासकीय अनुदानांमुळे मोठ्या प्रमाणावर निधी शिल्लक राहिला होता.

१.८२ २.१.१४ शिफारशी -

शासनाने :

- बंदरांच्या विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्यासाठी आणि विकासकांच्या निवडीतील पारदर्शकतेची खात्री करून घेण्यासाठी MMB ला सल्ला द्यावा ;
- सार्वजनिक खाजगी सहभागाअंतर्गत बंदर प्रकल्पांच्या विकासकांसोबत केलेल्या सवलत करारनाम्यातील अटींच्या योग्य अमंलबजावणीची सुनिश्चिती करून द्यावा ;
- ठरविलेल्या वेळापत्रकानुसार दीर्घ काळ प्रलंबित राहिलेले अंतर्देशीय जल प्रकल्प MMB पूर्ण करीत आहे याची सुनिश्चिती करावी ;
- वाळू उपशावर बंदी घालण्यात आलेल्या ठिकाणांहून वाळू उपशाकरिता ना-हरकत प्रमाणपत्र देण्यात आले नसल्याची सुनिश्चिती करावी ;
- कार्यक्षमता प्रमाणपत्रांकरिता परीक्षा घेताना MMB अधिनियमातील तरतुदींचे अनुपालन करीत असल्याची सुनिश्चिती करावी ;
- महत्त्वाच्या पदांवर तात्काळ नियुक्त्या केल्याची सुनिश्चिती करावी ; आणि
- योग्य कालावधीत शासकीय अनुदान वापरण्याबाबत MMB ला सल्ला द्यावा ;

ही बाब ऑक्टोबर, २०१२ मध्ये शासनास कळविली ; त्यांचे उत्तर जानेवारी, २०१३ अखेरीस अप्राप्त होते.

२ साक्ष :-

२.१ उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक १५ मे २०१७, ५ व २८ जून २०१७, १३, १८, १९, २५ व २६ सप्टेंबर २०१७ रोजी विभागीय सचिवांची तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

समितीने दिनांक १५ मे २०१७ रोजी गृह (बंदरे) विभागाच्या सचिवांनी तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली साक्षीच्या वेळी परिच्छेद क्रमांक २.१.६ " नियोजन" याअंतर्गत परिच्छेद क्रमांक २.१.६.१ " बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीच्या योजना तयार केल्या नाहीत" यामध्ये महालेखाकारांनी काही मुद्दे काढलेले असून दोन जिल्ह्यांच्या विकासाकरिता विभागाने सल्लागाराची नियुक्ती केलेली होती. याबाबत विभागाने सांगितलेले आहे की, मे. होवे प्रा. लि. या संस्थेची नेमणूक केलेली आहे. सदर संस्थेने भंडारवाडी आणि पडवणे ही दोन पोर्टस् सुचविलेली आहेत यासंबंधी सविस्तर माहिती समितीस द्यावी असे समितीने विदित केले असता, आपल्याकडे सद्यस्थितीत एकूण ४८ मायनर पोर्टस् असून त्यामध्ये सदर संस्थेने हे जे दोन अतिरिक्त पोर्टस् सुचविलेले आहेत त्याबाबत अभ्यास करण्यात येत असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सद्यस्थितीत ४८ साईट्स अजूनपर्यंत पूर्ण किंवा कार्यान्वित झालेल्या नाहीत. असे असताना उपरोक्त दोन नवीन साईट्स नेमण्याची काय आवश्यकता होती ? आपल्याकडे सध्या ४८ साईट आहे, जेट्टी आहेत. त्याठिकाणी खोलीकरण आहे, काही ठिकाणी चॅनल क्लिअर आहे, काही ठिकाणी मॅनग्रोव्हस नाहीत अशा भरपूर साईट्स आहे असे असताना सदर कंपनीला कशाकरिता नेमले आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, अभ्यास करण्याकरिता नेमले असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले. या अनुषंगाने समितीने अशी पृच्छा केली की, जर अभ्यास करण्याकरिता सदर कंपनीला नेमले असेल तर अशा प्रकारची मान्यता कोणी दिलेली आहे. त्याचबरोबर मेरीटाईम बोर्डाच्या कोणत्या विभागाने सदर प्रस्ताव मान्यतेसाठी दिला. सदर सर्व्हे करण्यासाठी कोणत्या विभागाने सुचविले आहे. समितीचा मुद्दा एवढाच आहे की, ज्या ठिकाणी बोट आहे, साईट्स आहेत, ज्याना एम.यु.व्ही केलेले आहे, ज्यांच्या ऑर्डर आहेत त्यांचे काहीच नाही आणि विभाग पुन्हा नवीन सर्व्हे करीत आहे सदर बाबीवर आतापर्यंत किती खर्च झालेला आहे. मुद्दा असा आहे की, एका बाजूला ४८ पोर्टचा आराखडा तयार आहे आणि आपण त्याला विकसित करू शकत नाही. त्यामध्ये आणखीन दोन कामेही सुरुच आहेत. त्यामध्ये एक जे.एस.डब्ल्यू. जयगड आणि हर्णेगड. ही कामे सरू असताना आणखीन दोन कामे सुरू करावयाचे, त्यामध्ये आणखीन पैसे घालायचे. या गोष्टींना कोणता आधार आणि कोणती कारणे होती हे समितीला सविस्तर सांगावे असे समितीने सूचित केले असता, सन २०१६ चे नवीन धोरण बंदर विभागाने काढलेले आहे. सदर धोरणामध्ये असे म्हटलेले आहे की, ज्या ठिकाणची बंदरे विविध कारणामुळे विकसित होत नाहीत म्हणून जेथे चांगले स्पॉट असतील तेथे त्यांची पाहणी करून, सर्व्हे करून नवीन बंदरांचा विकास करण्याचे विभागाचे धोरण होते. सदर धोरणाप्रमाणे सन २०१६ प्रमाणे सदर कंपनीला नेमण्यात आलेले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

सन १९९५ मध्ये मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना झालेली आहे. सन १९९६-९७ मध्ये बोर्डाची कार्यवाही झाली. सन १९९५ ला मेरीटाईम बोर्डाचा असा प्रस्ताव आला की, गुजरातच्या धर्तीवर शासनाने मेरीटाईम बोर्ड करण्याचा निर्णय घेतला. सदर कंपनीला कॉंट्रॅक्ट देण्याचा प्रस्ताव सर्व प्रथम कोणी केला आहे याबाबतची माहिती समितीला देण्यात यावी असे समितीने सूचित केले असता, इंडियन पोर्ट ॲक्टनुसार महाराष्ट्राच्या भौगोलिक क्षेत्राची विभागणी ४८ पोर्टमध्ये आहे. प्रत्यक्षात जेट्टीच्या आधारे १६ ठिकाणाहून माल वाहतूक होते. सन २००६ च्या पॉलिसीनंतर अशा प्रकारच्या दोन नवीन जागा शोधावयाच्या होत्या त्यामुळे सदर कंपनीची निवड झालेली असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला. **[मे. होवे इंजिनिअर्स (इंडिया) प्रा.लि. या सल्लागार कंपनीच्या नियुक्तीबाबत ची माहिती विवरण पत्र क्र. २० मध्ये समाविष्ट आहे.]**

सदर निवड केव्हा झाली ? सन २०१६ च्या अगोदर झाली कि त्यानंतर झाली याबाबत माहिती द्यावी. या ठिकाणी विभागाने अगोदर सर्व्हे केल्याची पुर्तता केलेली नसल्याने पुन्हा दुसरा प्रकल्प कार्यान्वीत करीत आहात त्यामुळे महालेखापालांनी काढलेला मुद्दा योग्य आहे असे समितीला वाटते. विभागाने नेमलेल्या सल्लागाराची नेमणूक सन २०१६ च्या पुर्वी केली की नंतर केली आणि त्यावर किती खर्च करण्यात आलेला आहे ? पी.एम.सी. म्हणून काम करा असा निर्णय विभागाने त्यांना कधी अलॉट केला आणि त्यांच्या कामावर किती खर्च झालेला आहे. एका बाजूला शासन ४८ पोर्ट विकसित करू शकत नाहीत आणि या कन्सल्टंटच्या प्रक्रियेमध्ये किती लोकांनी भाग घेतला होता. तसेच, सदर कंपनीला कोणत्या आधारे घेण्यात आले अशी विचारणा समितीने केली असता सदर कंपनीला दिनांक ६ जानेवारी २०१६ ला हे काम देण्यात आलेले होते. रुपये १ कोटी ६९ लक्ष कन्सल्टंसीच्या आधारावर हे काम देण्यात आलेले असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले. तसेच निविदेच्या नंतर सदर कंपनीला फायनल केले होते आणि दिनांक ६ जानेवारी २०१६ ला वर्कऑर्डर दिलेली असल्याचे सांगितले.

या विषयाबाबत महालेखापालांचा आक्षेप असा होता की, दिर्घमुदतीची योजना तयार केलेली नाही असे सन २०१२ चे ऑब्जर्व्हेशन आहे. या ऑब्जर्व्हेशनमध्ये असे सांगितलेले आहे की, दिर्घमुदतीचे नियोजन केलेले नसल्याचे समितीने सांगितले असता, महालेखापालांचा आक्षेप विभागाने मान्य केलेला नाही. त्यामध्ये उद्योग विभागाने सन २००७ मध्ये शासन निर्णय काढून सांगितले की, संपूर्ण कोस्टल लाईनचा अभ्यास करून पुन्हा माहे डिसेंबर, २०१२ मध्ये म्हणजेच तीन वेळेस असे सर्व्हे करूनसुद्धा जर महालेखापाल असे म्हणत असतील की, विभागाने याबाबत काही केले नाही, तर विभागास ते मान्य नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

२.२ यामध्ये तीन वेळेस सर्व्हे करून सुद्धा काही उपयोग झालेला नाही. हा सर्व्हे सुरू करताना दोन पोर्ट सुरू झाले, दोन मल्टीपर्पज जेट्टी सुरु झाल्या तसेच, दोन कॅप्टीव्ह जेट्टी सुरू झाल्या. सर्व्हे करावयाचा आणि त्या सर्व्हेचे पैसे वाया घालवायचे असा महालेखापालांचा आक्षेप असल्याचे समितीने नमूद केले तसेच महालेखापालांनीच सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्याचे काम झालेले नसल्याचे म्हटले आहे असे समितीने अवगत केले असता, सन १९९६, २००७, २०१२ मध्ये हे जे आयडेंटीफाई केलेले आहेत ते त्यामुळेच झालेले आहेत. त्याचबरोबर हे ४८ प्रकल्प कार्यान्वित झालेले नाहीत असे महालेखाकारांचे जे मत आहे ते बरोबर आहे. परंतु, त्याची वेगवेगळी कारणे आहेत. त्यामध्ये काही तांत्रिक, कमर्शियल अशा विविध प्रकारची त्यामध्ये कारणे असू शकतील असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सर्व्हे केले म्हणजे त्यांचे काम झाले असे सचिव महोदयांचे म्हणणे असेल तर, मेरीटाईम बोर्डाची आपण स्थापना केलेली होती ती त्याच कामासाठी केलेली होती आणि जर मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना करूनसुद्धा हे काम झालेले नाही तर हे होवे इंजिनियर किंवा जे कन्सल्टींग इंजिनियर आहेत त्यांना परत करावे लागले. विभागाने सर्व्हे केलेला आहे म्हणजे सर्व झाले का ? या वर्षामध्ये ज्या जेट्टी उभारण्यात आलेल्या आहेत त्यामध्ये लक्षणीय माल हाताळण्यात येत आहे. त्यामध्ये किती कंटेनर लोडींग आणि अनलोडींगचे झालेले आहेत ते समितीला सांगावे असे समितीने सूचित केले असता, २८ लाख मेट्रीक टन इतका माल लोडेड-अनलोडेड झालेला असून १६ ठिकाणी लोडींग अनलोडींगचे काम केले जाते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

म्हणजेच या १६ ठिकाणी २८ लाख मेट्रीक टन माल लोडींग अनलोडींग झालेला आहे. २८ लाख मेट्रीक टन हा आकडा कोणत्या वर्षीचा आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, हा मागील वर्षीचा आकडा आहे परंतु त्यामध्ये वाढ होत आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

त्या भागात इंडस्ट्री वाढली पाहिजे. तसेच तेथे मासेमारीचा व्यवसाय मोठ्या प्रमाणात आहे. त्यामुळे तेथे कोल्डस्टोरेज उभारण्यात येऊन माशांची निर्यात सुरू होणे आवश्यक होते व त्याकरिताच हा सर्व्हे करण्याची आवश्यकता होती. कोणकोणत्या ठिकाणचा सर्व्हे झाला याबाबत विभागाकडे काहीच माहिती उपलब्ध नाही. महालेखाकार यांनी काढलेले रिपोर्ट विभागाला मान्य नाही. त्याचे कारण हेच आहे की, केवळ दोन पोर्ट्स डेव्हलप झाले असून बाकीच्या पोर्ट्स बाबत आपल्याकडे सविस्तर माहिती असेल, असे विभागाच्या उत्तरातून दिसून येत नाही. १६ बंदरांपैकी केवळ २ बंदरे कार्यान्वित आहेत. सन १९९६, २००७, २०१२ आणि २०१६ या वर्षी सर्व्हे झाले होते. या चारही सर्व्हे मधील रिपोर्ट एकत्रित करून मेरिटाईम बोर्डाने कोणता निर्णय घेतला अशी पृच्छा समितीने केली असता, भंडारवाडी आणि पडवणे या २ नवीन साईट्स आहेत. पूर्वी ४८ लहान बंदरे नोटीफाय केलेली आहेत. त्या प्रत्येक बंदरामध्ये कन्सेशनर उभारण्याचा प्रयत्न केलेला आहे. विभागाला आतापर्यंत १६ ठिकाणी यश मिळालेले आहे. समितीचे म्हणणे योग्य आहे की, या १६ बंदरांमध्ये २, ३ बंदरे मोठी असून उर्वरित बंदरे लहान आहेत. त्यामध्ये काही कॅप्टीव जेट्टीज आहेत परंतु मागील ६ ते ७ वर्षापासून लोडींग अनलोडींगचा दरवर्षी १० ते १२ टक्याने चढता ग्राफ आहे हे समाधानकारक नसेलही, परंतु ही बाब खरी आहे. तसेच आता काही मोठी ठिकाणे तयार झाली आहेत, पुढील वर्षी कार्गो हॅन्डलींगमध्ये मोठ्या प्रमाणात सुधारणा होणार असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

त्या भागातील वाहतूक जेएनपीटी, मुंबईला सपोर्टिंग आहे की, तेथून थेट परदेशी होते. तसेच किती खाजगी विकासकांशी ५० वर्षांकरिता सवलत करारनामे केलेले आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता, काही ठिकाणाहून थेट परदेशात सपोर्टिंग आहे. बाहेरुन कोळसा येतो. आता मायनिंगमुळे लोह खनिज थोडा कमी झालेला आहे. तसे करारनामे १८ खाजगी विकासकांशी केले असून त्यातील २ प्रकरणे प्रलंबित असून १६ कार्यान्वित असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कार्यान्वित आहे म्हणजे करारनाम्याच्या आणि लोडिंग-अनलोडिंगच्या ज्या अपेक्षा होत्या, त्या अपेक्षा पूर्ण झाल्या काय किंवा विकासकांकडून ५० वर्षांकरिता बंदरे अडवून ठेवली जाणार आहेत या समितीच्या प्रश्नाला मॅक्झीमम कॅपेसिटीपर्यंत आपण पोहोचलेलो नसल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

खाजगी विकासकासंदर्भातील सविस्तर माहिती समितीला उपलब्ध करून द्यावी. समजा एका कंपनीसोबत सन २००३ मध्ये करारनामा केला असेल आणि त्याने सन २००८ पर्यंत एवढी वाहतूक करावी व एवढे इन्फ्रास्ट्रक्चर उभे करावे व त्याकरिता सपोर्टिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर सरकार किंवा मेरिटाईम बोर्ड उभे करेल, असे त्याला टारगेट देण्यात आले होते काय ? आपण कुठे कमी पडत आहोत, सदर विकासक कुठे कमी पडत आहे, याबाबतची बोर्डाने वेळोवेळी माहिती घेणे आवश्यक आहे. अन्यथा बोर्डाने विकासकांसोबत केलेला ५० वर्षाचा करार, they will enjoy its fruit for so years असे मत समितीने व्यक्त केले असता, रेड्डी यांचा करारनामा रद्द करण्यात आला असून विभागाने तेथील ताबा घेतलेला असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. मेरिटाईम बोर्डाने एका विकासकाकडील ताबा घेतला असल्याचेही समितीस अवगत केले.

१८ विकासकांपैकी एका विकासकाकडील ताबा घेण्यात आलेला आहे. उर्वरित १७ विकासकांचे काम ठरल्याप्रमाणे सुरू आहे काय अशी पृच्छा समितीने केली असता, सर्व विकासकांची पूर्ण क्षमतेने काम सुरू नाहीत त्याची अनेक कारणे आहेत काही ठिकाणी शासकीय कारणे आहेत, काही ठिकाणी पर्यावरणाचा विषय आहे, अशी वेगवेगळी कारणे असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

२.३ सन २०१६ मध्ये झालेल्या सर्वेनुसार भंडारवाडी आणि पडवणे येथील विकासाची काय परिस्थिती आहे अशी पृच्छा समितीने केली असता, आता केवळ टेक्निकल सर्वे झालेला असून सदरहू सर्वे माहे जून २०१६ मध्ये झालेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले

सर्व्हे होऊन ११ महिन्यांचा कालावधी पूर्ण झालेला आहे. आता यानंतर निविदा मागविण्यात येणार आहे की, फर्स्ट कम फर्स्ट असे केले जाणार आहे या समितीच्या प्रश्नाला सन २०१६ नंतर फर्स्ट कम फर्स्टची मूभा राहिलेली नाही त्याकरिता निविदा मागवाव्या लागणार असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच त्याचा टेक्निकल सर्वे झालेला असून त्यांच्याकडून २ वर्षे हायड्रोग्राफीकचे आकडे गोळा केले जातात. त्यानंतरच त्याची टेंडरिंग होणार आहे असेही समितीस अवगत केले.

मेरिटाईम बोर्डाने देखील सर्व हायड्रोग्राफीक सर्वे केलेला आहे. कोणत्या ठिकाणी किती ड्राफ्ट आहे, याबाबत आपल्याकडे पर इयरचा मॅप तयार आहे. आपल्याकडे हायड्रोग्राफर असून त्याचा रेकॉर्ड आहे असे समितीने मत व्यक्त केले असता पोर्ट डेव्हलप केला पाहिजे एकसाईट सिलेक्ट करून या ठिकाणी ड्राफ्ट आहे, येथे पाणी ठीक आहे, या ठिकाणी डेप्थ ठीक आहे हे पाहिले जाते. तसेच त्याच्या २ वर्षे सायकलमध्ये सर्व सिजनल ॲक्टीव्हीटीचे सर्वे केले जातात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली. तसेच आपण प्रत्येक स्पॉटचा डिटेल सर्वे केलेला नाही. भंडारवाडी व पडवणे येथील सर्वे करण्यात आलेला नसल्याचे समितीस अवगत केले.

४८ बंदरे आणि इतर पुरक असलेल्या बंदरांचा खाजगी यंत्रणेद्वारे आणि डिपार्टमेंटली २ वेळा सर्वे झालेला आहे. सर्वात हायऐस्टड्राफ्ट रत्नागिरी जिल्ह्यात जयगड येथे आहे. सर्वात मोठा व्यवसाय लॉजिस्टिकवरच अवलंबून आहे. लॉजिस्टिकच्या दृष्टीकोनातून किती स्पॉटचे सर्वे करण्यात आलेले आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, उपलब्ध असलेल्या माहितीनुसार त्या प्रक्रियेच्या बाबतीत होवे इंजिनिअरिंगचे सिलेक्शन झाले. त्याकरिता दिनांक १६ ऑक्टोबर २०१५ रोजी निविदा निघाल्या होत्या त्या निविदा प्रक्रियेमध्ये पीएमसी, व्हॅपकॉस, टुपीन आणि आय आर एस या इन्स्टिट्युटने भाग घेतला होता. या टेंडरमध्ये फायनान्सिअल बिड आणि टेक्निकलच्या आधारावर होवे इंजिनिअरिंगचे सिलेक्शन झाले असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

सिलेक्शन झालेली होवे ही कंपनी परदेशी आहे की, भारतीय आहे ? निविदा प्रक्रियेमध्ये कंपन्यांना पात्र ठरविण्याचे टेक्निकल क्वॉलिफिकेशन्स कोणी ठरविले होते अशी विचारणा समितीने केली असता सिलेक्शन झालेली होवे कंपनी भारतीय आहे. त्याबाबतचे टेक्निकल क्वॉलिफिकेशन मेरिटाईम बोर्डाने ठरविले असून मेरिटाईम बोर्डाकडे हायड्रोग्राफीकल, नॉटीकल, पोर्ट व इतर तांत्रिक अधिकारी असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

असे असेल तर ही सेवा टेक्निकल स्पेसिफिकेशन ठरविण्याची, हायर करण्याची काय आवश्यकता होती या समितीच्या प्रश्नाला बिडरला काय कॉलिफिकेशन असावे, टेक्निकल आणि फायनान्सिअल अशा दोन बाबी केल्या जातात व याकरिता एवढा अनुभव पाहिजे, त्यांची एवढी टर्न ओव्हर व्हायला पाहिजे, तसेच कामाचा अनुभव हे सर्व प्रत्येक टेंडर काढताना ठरविले जात असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

टेक्निकल एज्युकेशनसाठी असलेले निकष ठरविण्याबाबत मेरिटाईम बोर्डाच्या अधिकाऱ्यांना पूर्वीचा अनुभव असेल, १८ पैकी २ बंदरे सोडली तर १६ बंदरांमध्ये टेक्निकल एक्सपेरियन्सच्या आधारावर सर्व मटेरिॲलाईज झाले नाही. एका बंदरापासून दुसरे बंदर किती अंतरावर करायचे, तेथे कोणत्या प्रकारचे स्टीमर्स, बोटी किंवा कंटेनर्स लागू शकेल, याबाबत सर्व स्पेसिफिकेशन्स ठरवायला पाहिजे होते. परंतु या १६ बंदरामध्ये फार कॉन्ट्रॅडीक्टरी झाले आहे. बंदरांचे डिस्टन्स कमी झालेले आहेत, तसेच ज्या कॅपेसिटीचे कंटेनर्स लोड करण्याची व्यवस्था त्या बंदरांवर असायला पाहिजे होती, ती मेरिटाईम बोर्डाकडून केली गेली नाही असे समितीने विदित केले असता, आपल्याकडे कंटेनर्स कार्गोचे एकही पोर्टनाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

१६ बंदरांमध्ये कंटेनर्स करिता एकही बंदर उपलब्ध नाही, परंतु २० फूट कंटेनर्सचे बंदर असल्याचे समितीने नमूद केले असता ते प्युअर कार्गोचे आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मेरिटाईम बोर्डाने जेएनपीटीला सपोर्टेड पोर्ट कोणते केलेले आहे, त्याबाबत माहिती द्यावी. जसे चीनमध्ये पोर्ट आहेत, हाँगकाँगमध्ये आहेत. तेथून चीन येथील पूर्व भागातील सर्व वाहतूक होते. हाँगकाँग येथे मोठे पोर्ट असून तेथे इतर छोटे, छोटे पोर्ट्स करण्यात आलेली आहेत. त्याचप्रमाणे आपल्या मेरिटाईम बोर्डाकडूनही तसे अपेक्षित होते. जेएनपीटी येथे मोठ्या प्रमाणात ट्रॅफिकची समस्या निर्माण होते. तेथून कंटेनर्सला बाहेर निघायला चार, पाच दिवस लागतात. त्यादृष्टीने सपोर्टेड बंदरे तयार करण्याची आवश्यकता होती. जयगड येथे असे बंदर केले जाईल, असे अपेक्षित होते. जयगड येथील साईट सर्वात हायऐस्ट असून तेथे ३, ४ लाखापर्यंत व्हेसल आणते आणि ते मागावला सपोर्टिंग होऊन धरणतला येथे आणण्याचे प्रपोजल आहे.बोर्डाने त्या पद्धतीचे मार्केटिंग करायला पाहिजे होते. मेरिटाईम बोर्ड हे शासन नसून बोर्ड आहे. मार्केटिंग करायचे, डेव्हलप करायचे, क्लाईंटला भेटायचे, त्यांच्या अडचणी जाणून घ्यायच्या, परंतु मेरीटाईम बोर्डाकडून तसे केले जात नाही.एका वर्षामध्ये २ बंदरांवरुन किंवा १६ बंदरांपैकी चालू असलेल्या बंदरांमधून २८ लाख मेट्रीक टन वार्षिक लोडिंग-अनलोडिंग होत असल्याचे विभागाने सांगितले व तसे होत असेल. समिती प्रत्यक्ष बंदरावर पाहणीसाठी गेली नसली तरी, याचा अर्थ तेथे कंटेनर्स लागू शकत नाही, हे समिती मान्य करु शकत नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, जेएनपीटी हे एक्सक्ल्युझीव्ह कंटेनर पोर्ट नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

२.४ जेएनपीटी हे एक्सक्ल्युझीव्ह कंटेनर पोर्ट नाही, हे समितीला माहीत आहे. परंतु त्याला सपोर्टिंग हे करायला पाहिजे होते. रस्त्यांवरील ट्रॅफीक कमी करण्यासाठी वर रत्यांवरील लोडिंग-अनलोडिंगचे काम कमी करण्यासाठी वॉटर ट्रान्सपोर्टला प्रोत्साहन दिले जात आहे. रोड इन्फ्रास्ट्रक्चर अव्हेलेबल नाही आणि लॉजिस्टिकचा नॅचरल रिसोर्स आहे, परंतु त्याचा उपयोग करणे आवश्यक होते त्यात सफलता मिळाली असे दिसून येत नाही. तसेच खाजगी विकासकांसोबत झालेले एमओयु किंवा त्यांच्यासोबत ॲग्रीमेंट साईन करण्यात आले होते. १६ विकासकांपैकी किती प्रोजेक्ट असे होते की, जे शासनाच्या किंवा पर्यावरणाच्या किंवा मेरिटाईम बोर्डाच्या कारणामुळे पूर्ण होऊ शकले नाही आणि किती प्रकल्प असे होते की, ॲग्रीमेंट केलेल्या विकासकांनी त्यानुसार पूर्तता न केल्यामुळे पूर्ण झाले नाहीत, याबाबत समितीला सविस्तर माहिती देण्यात यावी याबाबत आपल्याकडे सारांश असेल तर थोडक्यात सांगण्यात यावा असे मत समितीनें व्यक्त केले असता, दिघी बंदरामध्ये इन्फ्रास्ट्रक्चरची अडचण असून पूर्वी असा करार झाला होता की, रस्ते कन्सेशनर ने बांधावे, परंतु त्याने रस्ते बांधले नाहीत.मुख्य अडचण रस्त्यांच्या कनेक्टिव्हिटीची आहे. मागील सहा महिन्यापूर्वी तेथील रस्ता दिघी ते नॅशनल हायवे पर्यंत वर्ग केलेला आहे आणि आता त्याचे काम सुरु करावे लागले आहे. दिघी बंदर येथे रेल्वे आणि रस्त्याची महत्त्वाची अडचण असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मेरीटाईम बोर्डाकडून किंवा संबंधित पार्टीकडून दिघी येथे जे इन्फ्रास्ट्रक्चर तयार केले जात आहे, त्यांचे ओव्हर-हेड वाढत आहे, असे असेल तर ते पोर्ट व्हायबल होईल काय ? ती आपली प्रॉपर्टी आहे. त्या पार्टीकडून हवे तेवढे लोन घेतले जात आहे. जेएनपीटी येथे एक कंटेनर १७ हजार रुपयांना उठत असेल व ती इनव्हेस्टमेंट त्यांनी आतापर्यंत केलेली आहे आणि तेच कंटेनर उचलण्यास दिघी बंदरावर जवळपास ३० ते ४० हजार रुपये लागणार आहे. याबाबीत पासण्याचे काम किंवा या बाबी पाहण्याचे काम मेरिटाईम बोर्ड करते की, नाही ? याबाबीचा विचार बोर्डाने केला पाहिजे. बोर्डाने वेगवेगळ्या कामांवर रक्कम खर्च करण्यासाठी जे प्लॅन दिलेले आहेत, त्यामध्ये किती खर्च होतो, याबाबत बोर्डाच्या अभियंता विभागाकडून तपासणी केली जाते काय ? याबाबत दिघीमध्ये मोठा प्रश्न निर्माण झालेला आहे. दिघी येथे ओव्हर बिडींग झालेले आहे आणि संबंधित पार्टीने एवढ्या मोठ्या प्रमाणात लोन घेतलेले आहे की, ते कधीच व्हायबल होणार नाही तेथे कोणीच येणार नाही. परंतु आपण करोडो रुपये खर्च करून रस्त्यांची कामे करीत आहोत असे समितीने विभागास अवगत केले तसेच Later, ultimately that property will be handed over to us.९ ४०, ५० वर्षाने हे पैसे आपल्याकडूनच वसूल केले जाणार आहे ते बीओटीच्याच धर्तीवर आहे. बँकेकडून कर्ज घेऊन ते नंतर आपल्याला ट्रान्सफर करणार आहे व तेवढा मोठा कालावधी त्यांच्याकडून घेतला जाईल. त्यामुळे त्याची ओव्हर कॉस्ट किती वाढेल अशी विचारणाही समितीने केली असता, मेरिटाईम बोर्डाला लीज कालावधीनंतर जमीन परत मिळणार आहे. लोन कंपनीने घेतले असल्यामुळे ते शासनाकडे वर्ग होणार नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

त्यामुळे बोर्डाची जागा फुकट जाणार आहे, ते डिस्प्युटमध्ये राहणार, नंतर कोर्टात जाणार आणि यामुळेच बोर्डाला त्यासंदर्भात काळजी घ्यावी लागणार आहे. करारनाम्यामधील अटी व शर्तीनुसार विकासकांकडून बोर्डाकडे ॲडव्हान्सक्लेम केला जाईल. विकासकांना इन्फ्रास्ट्रक्चर पुरविण्यास किंवा इतर व्यवस्था पुरविण्यास बोर्ड कमी पडले तर त्यांच्याकडून क्लेम केला जाईल असे समितीने विदित केले असता, लीजचा कालावधी पूर्ण झाल्यानंतर आपण त्यांना केवळ वॉटर फ्रंटला जागा दिलेली आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

५० टक्के रक्कम डेव्हलपर्सची आणि ५० टक्के रक्कम शासनाची. परंतु दिघी येथील विकासकाने ५० टक्के रक्कम भरलीच नाही.म्हसळा-गोरेगाव-दिघी असा तो रस्ता आहे. म्हसळा बाजार पेठेमध्ये रस्ता रुंद नाही. आता तर विकासक पैसेच भरु शकत नाही. मुद्दा असा आहे की, विकासक बोर्डाच्या लायसन्सवर मोठ्या रकमेचे लोन घेत आहे. सदरहू विकासकाकडून १ हजार रुपयाच्या वस्तुवर ५ हजार रुपयाचे लोन घेतले जात आहे. अशाप्रकारे लोन घेऊन निघून जाणार आहे, याबाबत बोर्डाचे काय नियोजन आहे, तसेच त्याच्यावर देखरेख ठेवण्याचे काम मेरिटाईम बोर्डाकडून केले जाते काय ? या समितीच्या प्रश्नाला त्यांचे कमर्शिअल आहे आपल्या कॉन्ट्रॅक्टमध्ये कमर्शिअल करण्याची त्यांना मुभा असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

जेट्टीचे किंवा कन्स्ट्रक्शनचे व्हॅल्युएशन अंदाजपत्रकात ठरलेले आहे. परंतु विकासक त्यामध्ये वाढ करीत आहे. ज्या जेट्टीचे काम ५०० कोटी रुपयामध्ये होणार होते, त्याजेट्टीकरिता २ हजार कोटी रुपये घेतले जात आहे. विकासकाला इंडियन कार्गो हाईंडलिंग करायचे नाही, त्याला केवळ बांधकाम करून पैसे काढायचे आहे. तेथे रेल्वे आणली जाते, तसेच आगर दांडा व दिघी अशा दोन ठिकाणी रस्ता करीत आहे. मेरीटाईम बोर्डाने याबाबत सखोल शहानिशा करावी. विकास काला दिघी येथील काम दिले होते, परंतु आगर दांडा येथील टेंडर काढले नसतानाही त्याने आगरदांडा येथील काम मध्येच घुसविलेले आहे. दिघी हे श्रीवर्धन तालुक्यात आहे, तर आगरदांडा मुरुड तालुक्यात आहे. टेंडर न काढता आगर दांड्याचे काम कसे देण्यात आले व दिघी येथील काम कसे देण्यात आले, याबाबतची समितीला माहिती मिळणे आवश्यक आहे. दिघी पोर्ट असताना आगरदांडा पोर्ट कसे काय देण्यात आले अशी विचारणा समितीने केली असता, सन२००९ मध्ये दिघी व आगरदांडा पोर्टसोबत देण्यात आले होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.५ सन २००३ मध्ये दिघीपोर्ट दिले होते.ज्यावेळी दिघी पोर्टट्रस्टला देण्यात आले, तेव्हा दुसऱ्या पोर्टकरिता निविदा काढण्यात आल्या होत्या काय अशी विचारणा समितीने केली असता दिघीपोर्टचा इकॉनॉमिकल फिजीबिलिटी स्टडी केला होता. त्यामध्ये दिघी व आगरदांडा या दोन्ही साईट होत्या सन २००७ मधील मास्टर प्लान असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

ज्यावेळी शासनाने निविदा काढल्या होत्या त्यावेळी दोन्ही पोर्टचा उल्लेख होता काय तसेच त्यांच्या अटी व शर्ती निश्चित केल्या होत्या का, दिघी पोर्टकरिता टेंडर काढून दुसऱ्या पोर्टचे नाव नंतर समाविष्ट केले आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता, दिघी पोर्टचे टेंडर काढले नव्हते केवळ नॉमिनेशन होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

राज्य शासनाचे सन १९९६ चे धोरण आहे. यात उल्लेख केला आहे की, दिघी व रेवस बंदराचा विकास करण्यासाठी निवड करण्याबाबत, महाराष्ट्र शासन दिघी पोर्ट देताना आगरदांडा पोर्टमध्येच घुसवले, हे खरेआहे. धोरणात्मक बाब म्हणून दिघी पोर्ट दिले त्यावेळी आगरदांडा पोर्टचा समावेश केला होता काय या समितीच्या प्रश्नाला विभागीय सचिवांनी नाही असे उत्तर दिले.

मग नंतर देत असताना शासनाने धोरण तयार केले काय की, आगरदांडा पोर्टदेखील त्यांना द्यावयाचे आहे त्यासाठी सर्व कार्यवाही पूर्ण झाली होती का अशी पृच्छा समितीने केली असता त्याचे देखील नॉमिनेशन केले होते, मात्र टेंडर झालेले नाही. यासंदर्भात सन २०१६ मध्ये धोरण तयार करण्यात आले होते दोन्ही पोर्ट नॉमिनेशनवर दिले असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले. यासाठी किती खर्च येणार, त्याकरिता टेंडर प्रोसेस काहीही करण्यात आली नाही असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणले असता, दिघी पोर्टने स्वतः टेक्नो इकॉनॉमिकल फिजीबिलीटी स्टडी करून शासनाला सादर केला असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मेरिटाईम बोर्डने केलेल्या सर्व्हेचा अभ्यास करून शासन निर्णय घेते. माझी कंपनी असल्यास मी एखाद्या कन्स्ल्टंटला नेमावयाचे व मीच शासनाकडे रिपोर्ट सबमिट करावयाचे व त्याला मान्यता द्यावयाची, ही सिस्टीम विभागाला मान्य आहे काय ? समिती या ठिकाणी सन २०१२ मधील महालेखाकारांच्या परिच्छेदावर चर्चा करीत आहे शासनाने सन २०१६ मध्ये नवीन धोरण आणून दुरुस्ती केली. मात्र सन२०१२ पूर्वी जे झालेले आहे, त्याचे विभाग समर्थन करणार आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता, शासन निर्णयाप्रमाणे ते झालेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

शासन निर्णयानुसार आपण दिघी पोर्टला दिले व त्यांच्याच सर्व्हेच्या आधारावर आगरदांडा पोर्टदेखील दिले. सन १९९५-९६ पूर्वी एकही अर्ज आपल्याकडे आला नाही. म्हणून एमओयुच्या धर्तीवर दिघी, रेवस पोर्ट देण्याचे ठरले. कॅप्टीव्हचा येथे प्रश्न नाही तो वेगळा विषय आहे. सन १९९६ ते १९९८ मध्ये लोकांकडून रिस्पॉन्स आला. त्यावेळी शासनाने नवीन धोरण आणले. त्यानंतर कोणी एखादी साईट सिलेक्ट केली तर रत्याप्रमाणे अर्ज करावा व अर्ज आल्यानंतर टेंडर काढले जाईल. सर्वात जास्त किंमत ज्याची असेल त्याला ते टेंडर दिले जाईल असे ठरले होते. साईट निवडल्यानंतर टेंडर भरले तर त्यांना टेंडर भरण्याचा खर्च ११ महिन्याच्या एमओयुद्वारे देण्यात आला. काही ठिकाणी मल्टीपर्पज जेट्टी आहे. ही ८ ते १० मोठी बंदरे आहेत. येथे व्हेसल डायरेक्टली लागू शकते. दिघी व आगरदांडा पोर्ट दिले, तर त्यासंदर्भातील कागदपत्रे समितीला सादर करावीत असे समितीने विभागास सांगितले असता विभागाकडून माहिती प्राप्त झाली असून **(विवरण पत्र क्र. २१)** मध्ये समाविष्ट केली आहे. तसेच सचिव सांगत आहेत की, सन २०१६ मध्ये नवीन धोरण आले. Expression of Interest should called for selection of port developer, instead of directly taking the route of Memorandum of Understanding. मात्र सन २०१० मध्येच नवीन नियम तयार करण्यात आलेला होता आपण लोकांकडून इंटरेस्ट मागितला पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, खरे तर पोर्ट नॉमिनेशनवर द्यावयास नको होते. सन १९९६ मध्ये ग्लोबल टेंडर झाले त्यानंतर सन २००१ मध्ये टेंडर बोलाविण्यात आले, मात्र त्यास प्रतिसाद मिळाला नाही. यामुळे एमओयु करण्यात आले. काही ठिकाणी नॉमिनेशन बेसिसवर देण्यात आले असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सुरुवातीला लोकांनी यामध्ये रस घेतला नाही. उत्तरामध्ये असे नमूद केले आहे की, त्यादृष्टीने डायरेक्टली एमओयु करण्यात आले सध्या मोठया प्रमाणात इन्व्हेस्टमेंट होत आहे. मालवाहतुकीवर आपले काही नियंत्रण आहे काय ? जेएनपीटीच्या तुलनेत ही स्पर्धा कशी थांबवणार आहे अशी विचारणा समितीने केली असता कमर्शियल पोर्टची एफिशियन्सी जास्त आहे. आपल्याला ओव्हर चार्ज करता येणार नाही. शेवटी बंदर यशस्वी करावयाचे असेल तर त्यांना स्पर्धा करावीच लागेल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दिघी पोर्ट संबंधीचे ॲग्रीमेंट आणि दुसरे पोर्ट देताना जी कॅबिनेट नोट तयार करण्यात आली असेल ती समितीला सादर करावी. तसेच बंदरे विभागाद्वारे शासनाला जवळजवळ १० हजार कोटी रुपयांचा महसूल मिळू शकतो. हा विभाग अतिशय महत्त्वाचा आहे. मात्र त्यादृष्टीने कोणतेही काम केले जात नाही. यासंदर्भात चर्चा झाली पाहिजे. बंदरांचा विकास करण्याच्या दृष्टीने १६ एमओयु झाले. त्यांचा किती पाठपुरावा केला, पर्यावरण विभागाकडे, बांधकाम विभागाकडे किती प्रकरणे गेली, त्यांचा काय पाठपुरावा केला, याची देखील माहिती सादर करावी असे समितीने विभागास सांगितले असता, हँडहोल्डींग करण्याचा बोर्डाचा रोल आहे. मागील आठवड्यात मेरिटाईम बोर्डची बैठक झाली. त्या बैठकीत १६ एमओयुचा स्टेटस रिपोर्ट आम्ही समोर ठेवला. यापुढे प्रत्येक बैठकीत या १६ एमओयुचा स्टेटस रिपोर्ट ठेवला जाईल. किती काम झाले, काय अडचण आहे यावर चर्चा केली जाईल. मा. मुख्यमंत्री महोदयांची सही झाल्यानंतर समितीसमोर मिनिट्स सादर करतो. सर्व १६ एमओयु संदर्भात विभागाकडे माहिती उपलब्ध असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

२.६ खाजगी विकासकांशी विभागाने १६ एमओयु केले अपेक्षित किती मेट्रीक टन माल लोडेड अनलोडेड होणार होता ? अपेक्षित क्षमतेपर्यंत ६ बंदरे पोहचली असून उर्वरित ११ बंदरांची तेवढी क्षमता नाही याबाबत माहिती द्यावी. सचिवांनी सांगितल्याप्रमाणे खाडी किंनाऱ्यावरील केवळ एन्ट्रन्सचा भाग त्यांना दिलेला आहे. समितीकडे अशी माहिती आहे की, काही जागा संपादित करून आपण दिलेली आहे. ज्यांनी बंदरांच्या विकासासाठी आपली जागा दिली त्यांना अपेक्षा होती की, आपल्याला नोकऱ्या मिळतील, येथे औद्योगिक विकास होईल त्यांची पुनर्वसनाची व अन्य प्रकरणे मेरिटाईम बोर्डाकडे प्रलंबित आहेत. त्याबाबत माहिती द्यावी असे समितीने विभागास अवगत केले असता, अशी कोणतीही प्रकरणे प्रलंबित नाहीत बंदर विकास धोरणानुसार, शासकीय जमीन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत देण्यात येते.खाजगी जमिनीचे संपादन संबंधित बंदर विकासक कंपनी जमीन मालकांशी खाजगीरित्या वाटाघाटी करून संपादित करते अशी माहिती विभागाने समितीस दिली.

सन २०१२ च्या महाराष्ट्र सागर किनाऱ्यावरील बंदर विकासाच्या धोरणासंदर्भात विभागीय प्रतिनिधींनी असे विदित केले की, गेल्या ५ वर्षात सन २०१२-१३ मधील कार्गो २४ मिलियन टन होता सन २०१३-१४ मध्ये २५ मिलियन टन होता तर सन २०१४-१५ मधील कार्गो २७.३० मिलियन टन होता. सन २०१५-१६ मध्ये २८.८५ मिलियन टन कार्गो होता. या कालावधीमध्ये ५ ते ७.५ टक्के वाढ झालेली आहे.

यामध्ये जयगड व फिनोलेक्स, रिलायन्स या पोर्टची आकडेवारी अधिक आहे. कॅप्टीव्ह व जनरल कार्गो वेगवेगळे आहेत. कॅप्टीव्हची मोनोपॉली आहे धरमतर पोर्ट कॅप्टीव्ह आहे जयगड जनरल पोर्ट असल्याचे समितीने विदित केले असता, शासनाने केलेल्या प्रयत्नामुळे सन २०१५-१६ च्या तुलनेत सन २०१६-१७ मध्ये कार्गो ३४.९० मिलियन द.ल.टन होता. ही वाढ २२ टक्के आहे. सन २००९ पर्यंत नॉमिनेशनच्या आधारावर पोर्ट देण्याचे शासकीय धोरण होते ते सन २०१० मध्ये रद्द करण्यात आले. सन २०१६ मध्ये हॅन्ड होल्डींगच्या आधारावर पर्यावरण क्लिअरन्सची जबाबदारी व कनेक्टीव्हीटी टूनिअरेस्ट नॅशनल व स्टेट वे शासनाने स्वत:कडे घेतली आहे. भारत माला प्रकल्पांतर्गत हायवेला जोडण्याचे काम केले जात आहे. शासनाच्या नवीन धोरणांतर्गत अनेक कामे हाती घेतली जात आहेत. १६ जेट्टींचा प्रश्न आहे त्याबाबत असे सांगू शकतो की, मुंबईला पॉवर सप्लाय करणारी रिलायन्स जेट्टी असून जेवढया उर्जेची गरज आहे तेवढी त्यांना कोळशाची आवश्यकता आहे. यामुळे उगीच वाढ करण्यासाठी आपण त्यांना बाध्य करु शकत नाही. सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील रेवस व विजयदुर्ग हे बंदर विकसित होऊ शकले नाही. बीपीटीसंदर्भात एक प्रश्न होता, तेथे रिलायन्सचे बंदर विकसित होऊ शकले नाही. रेडीपोर्ट जे विकसित होऊ शकले नाही त्याबाबत आपण कठोर कारवाई केली आहे. आरबी ट्रेटर व उच्च न्यायालयानंतर आता हे प्रकरण सर्वोच्च न्यायालयात गेले आहे. शासनाने पूर्णपणे प्रयत्न केलेला आहे. या कालावधीत कार्गो वाढत गेलेला आहे. बंदरांचा विकास करण्यासाठी लागणारा कालावधी मोठा आहे. फेज १, फेज २ व फेज ३ अशा प्रकारे कालावधी निश्चित केलेला आहे. पूर्ण विकास झाल्यानंतरचा जो कार्गो आहे ती माहिती नंतर सादर करण्यात येईल सध्या २० ते २२ टक्के वाढ झालेली असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली. या अनुषंगाने विभागाने माहिती सादर केली आहे ती **(विवरण पत्र क्र. २२)** मध्ये समाविष्ट केली आहे.

२२ टक्के वाढ होण्यामध्ये यांनी काही विशेष प्रयत्न केलेले नाहीत. ही वाढ होण्याची कारणे वेगळी आहेत. जेवढी वाढ अपेक्षित होती, तेवढी वाढ झालेली नाही. १ कोटी ३५ लाख टन क्षमता ७ वर्षात प्राप्त करावयाची होती. सन २००२-०३ पासून करार करण्यास सुरुवात झाली. यानंतर नियम बदलण्यात आले, करार बदलले सुविधा देण्यात आल्या. सन २००९ -१० मध्ये त्यांना ज्या सुविधा आवश्यक होत्या, त्या दिल्या गेल्या. मात्र पहिल्या ३ वर्षात जे लक्ष्य अपेक्षित होते ते १४ ते १५ वर्षाने प्राप्त झाले आहे. त्यांच्याकडे गेलेल्या प्रस्तावावर २-३ वर्षे उत्तरच दिलेले नाहीत, असे रेकॉर्ड आहेत. दोन दोन, अडीच अडीच वर्षे एखाद्या व्यक्तीने लाखो आणि करोडो रुपये गुंतवून त्यांना ज्या एन.ओ.सी. पाहिजे असतात त्यांचे क्लेरिफीकेशन्स मेरीटाईम बोर्डाने त्यांना दिलेली नाहीत. आपल्या बोर्डाला दिलेले उद्दिष्ट हे बोर्ड संपादित करु शकले नाहीत. परिणामी त्याचा संपूर्ण ताण मुंबईवर वाढत आहे. स्थानिक ठिकाणी रोजगार न मिळाल्यामुळे लोक इकडे येतात. सरकारने इतका निधी खर्च करून बोर्डाची स्वतंत्र रचना केल्यानंतर व त्यामध्ये वेगवेगळ्या अधिकाऱ्यांच्या नियुक्त्या केल्या नंतरही सुरळीत कामकाज होत नसेल तर त्याला कोणकोणते अधिकारी जबाबदार आहेत त्याची सुद्धा माहिती घेण्याची आवश्यकता आहे. त्यासंबंधीचे ही उद्दिष्टे संपादित न करण्याची जी कारणे असतील त्याबद्दल विभागाने ५-७ मुद्यांमध्ये निवेदन करावे. (यासंदर्भातील विभागाचे मुद्दे **(विवरण क्र. २३)** मध्ये समाविष्ट आहेत.) तसेच विभागाने जे कार्गो हॅन्डलींग सांगितले आहे त्यामध्ये कॅप्टीव्हची आणि जनरलची विगतवारी(माहिती **(विवरण क्र. २४)** मध्ये समाविष्ट आहे). किती आहे त्याची माहिती तसेच त्यामध्ये जयगड किंवा इतर बंदरांची किती आहे त्याचा तपशील द्यावा असे समितीने नमूद केले. विभागाचे उद्दिष्ट जे १ कोटींच्यावर होते ते ३५ लाख रुपये झाले असे सांगून आपण आपली पाठ थोपटत आहोत की, आम्ही २२ टक्के वाढविले आहे आपण मूळ उद्दिष्टापर्यंत न जाण्यास कोण जबाबदार आहे, याबद्दल विभागाचे म्हणणे काय आहे व त्यासंबंधी संबंधितांची जबाबदारी निश्चित करणार आहात काय अशी विचारणाही समितीने केली. ज्यांना बंदराचा विकास करण्यासाठी दिले असेल आणि ज्यांच्याकडून हलगर्जीपणा झाला असेल तर त्यांना टर्मिनेट करण्याची नोटीस द्यावी. विभागाच्या नियमामध्ये असलेल्या सुविधा जर त्यांनी मागितल्या असतील आणि आपण त्या देऊ शकलो नसेल तर आपल्या अधिकाऱ्यांना घरी बसविण्यात यावे काही तरी कार्यवाही केली पाहिजे समितीचा उद्देश असा आहे की, राज्यात हा बिझनेस वाढला पाहिजे असे समितीने विभागास विदित केले असता, विभागीय सचिवांनी असे नमूद केले की, समितीने विचारणा केल्यानुसार सांगू इच्छितो की, ते २८ पासून ३५ पर्यंत झालेले आहे यावर समितीने It is not appreciable असे मत व्यक्त केले. या अनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे अवगत केले की, समितीचे म्हणणे बरोबर

आहे. यापैकी फक्त ३० टक्के जयगडचे आहे. ३५ पैकी १२.५ मिलियन मेट्रिक टन जयगड बंदराचे आहे. त्या प्रमाणात ९.९ धरमतरचे आहे. त्यामुळे १२ आणि ९ मिळून २१ हे समितीचे म्हणणे बरोबर असून ३४ पैकी या दोन बंदराचे आहे. त्या खालचे पी.एन.पी. मेरीटाईम ४.४ असे आहेत. जर ४ बंदरांचा विचार केला तर जवळपास ७ बंदरांचे उत्पन्न ६५ टक्के आहेत इतर सर्व बंदरांचे उत्पन्न ३५ टक्के असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.७ यातील ४ प्रकल्पांना बाजूला ठेवले तर इतर १२ प्रकल्पांवर काहीच प्रगती केलेली दिसत नसल्याचे समितीने अवगत केले तसेच काही ठिकाणी तर २० हजार मेट्रिक टन सुद्धा नाही किंवा १० हजार मेट्रिक टनसुद्धा नसल्याचे सांगितले. मागच्या १० ते १५ वर्षात गुजरात राज्याने जे टार्गेट ठेवले होते त्यांचे ते उद्दिष्ट गाठण्याचे प्रमाण किती आहे आणि त्या तुलनेत आमचे राज्य कोठे आहे. गुजरात राज्याची मागच्या १५ वर्षात जी प्रगती झाली त्याला बंदरे हे प्रमुख कारण आहे, अशी वस्तुस्थिती आहे काय आणि तसे असेल तर आम्ही ती संपादन करण्यासाठी कमी का पडतो आणि त्याकरिता काय केले पाहिजे याची माहिती समितीला देण्याबाबत समितीने सांगितले असता, गुजरात राज्याची कार्गो हॅन्डलींग कॅपॅसिटी मागच्या ६ ते ७ वर्षातील फार लक्षणिय प्रमाणात झालेली आहे. त्याप्रमाणात आपल्या राज्याचा परफार्मन्स पाहिला तर थोड्या फार प्रमाणात जयगड बंदराची प्रगती झाली असल्यामुळे आपल्याला दाखविता येते. पण एकंदरीत पाहता आपला परफॉर्मन्स चांगला नाही याबाबतीत प्रयत्न केलेच पाहिजेत हे मान्य असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

आपण अशा कोणत्या बाबींवर भर दिला पाहिजे की ज्या बाबी गुजरात राज्याने केल्या व ते राज्य पुढे गेले आहे. गुजरात राज्याच्या मागच्या १५ वर्षातील प्रगतीच्या कारणांचा अभ्यास केला तर बंदरे हे प्रमुख कारण आहे. त्यामुळे आपण अशा कोणत्या बाबी केल्या पाहिजेत की, ज्याचा लोकलेखा समितीमार्फत शिफारशींच्या माध्यमातून नोंदविता येतील. बंदरांच्या विकासासाठी मेरीटाईम बंदराने कमिटमेंट करून ज्या ज्या कंपन्यांशी त्यांनी करारनामे केलेले आहेत त्यांना त्या सुविधा देऊ शकलो नाही म्हणून आम्ही गुजरातप्रमाणे प्रगती करु शकलो नाही. जर प्रगती करावयाची असेल तर त्या बाबी केल्या पाहिजेत असे विभागाने लोकलेखा समितीला सूचवावे त्यावर कोणत्या शिफारशी करायच्या आणि कोणत्या करायच्या नाहीत ते समिती ठरवेल असे समितीने विभागास अवगत केले असता, बोर्डाच्या बैठकीमध्ये माननीय मुख्यमंत्र्यांनी अशा सूचना दिल्या होत्या की, विभागाला देखील गुजरातच्या आराखड्याप्रमाणे नियोजन करावयाचे आहे. याबाबत बोर्डामध्ये चर्चा झाली व जर सन २०१६ ची आपली पॉलिसी पाहिली तर गुजरात राज्याने जे मार्ग अवलंबिले आहेत त्याचाच अवलंब करण्यासाठी आपण निघालो आहोत असे सन २०१६ च्या पॉलिसीवरुन दिसून येईल. आपली सन २०१६ ची पॉलिसी गुजरात राज्याचे अनुकरण करणारी पॉलिसी आहे. त्यामुळे अशी अपेक्षा आहे की, आपण थोड्या फार प्रमाणात ॲक्टीव्ह होऊ आधी आपण फक्त रेग्युलर होतो. आता समितीने सूचित केले की, आपल्याला प्रोॲक्टीव्ह संबंधित व्यवसायिकाचा धंदा चालावायासाठी जे करणे आवश्यक आहे त्यामध्ये आपण सहयोग दिलाच पाहिजे कारण फक्त नियंत्रण ठेऊन चालणार नाही याबद्दलची आपली मनोवृत्ती बदलली पाहिजे. आपण जर आपली सन २०१६ ची पॉलिसी पाहिली तर त्यातून हे दिसून येईल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

गुजरात राज्याची मागील ७ वर्षातील वाढ किती झाली, त्यांचे किती टन हॅन्डलींगचे टार्गेट होते, त्यांनी ते किती संपादित केले आहे आणि त्या तुलनेत आपण कोठे आहोत अशी विचारणा समितीने केली असता, आपल्यापेक्षा आता १० पट असून आपले ३५ मिलियन मेट्रिक टन आहे तर त्यांचे ३५० मिलियन मेट्रिक टन असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

आपण ३५ मिलियन मेट्रिक टन हॅन्डलींग करतो तर गुजरात राज्य ३५० मिलियन मेट्रिक टन हॅन्डलींग करते म्हणजे आमच्यापेक्षा १० पट जास्त आहे म्हणून हा विषय अत्यंत गंभीर असून यामध्ये सकारात्मक शिफारशी करण्याची गरज आहे यासंबंधी ते उद्दिष्ट गाठण्यासाठी लोकलेखा समितीने आणखी काही शिफारशी केल्या पाहिजेत असे वाटत असेल तर ते समितीच्या पुढील बैठकीत कळविण्यात यावे.(या संदर्भातील माहिती **विवरण क्र.२५** मध्ये समाविष्ट आहे.) गुजरातने ज्या बाबी केल्या त्यामुळे त्यांची स्थिती काय आहे आणि आपण त्या बाबी न केल्यामुळे काय स्थिती आहे हे एकदा लेखी स्वरुपात द्यावे. आता जे धोरण स्वीकारले आहे त्याची संक्षिप्त माहिती **(विवरण क्र. २६ मध्ये समाविष्ट आहे.)** दिली तर समितीला शिफारशींमध्ये त्या बाबींचा समावेश करता येईल असे समितीने विभागास विदित केले. तसेच या चर्चेच्या माध्यमातून आपल्याकडून जी माहिती मागविण्यात आलेली आहे ती सचिवांनी आणावी असे समितीने विभागास अवगत केले तसेच मेरीटाईम बोर्ड हे फक्त सागरी किनाऱ्यासाठी नाही तर नद्यांमध्ये एकही बंदर आपण उभारु शकलो नाही. कृष्णा नदीच्या माध्यमातून आपण टोकापर्यंत जाऊ शकतो. आपण रस्त्याने प्रवास करून गेलो तर आपल्याला ४ रुपये प्रती किलोमीटर्स खर्च येतो. रेल्वेने प्रवास करून गेलो तर १ रुपया ते १ रुपया २० पैसे इतका खर्च प्रति किलोमीटर्सला येतो. पण तोच प्रवास आपण बोटीने केला तर १५ ते २५पैसे खर्च येतो. मेरीटाईम बोर्डाच्या उद्दिष्टानुसार ते फक्त ४ सागरी किनाऱ्यालगतचे जिल्हे समजतात. तसे न करता, ज्याठिकाणी मोठी नदी असून ती जर बारमाही वाहत असेल तर त्यासाठी आपल्याकडून प्रयत्न होत नाहीत. तो प्रयत्न झाला पाहिजे अशी अपेक्षा असून त्याचे कोणते नियोजन करण्यात आले आहे त्याबाबतची माहिती देण्याबाबत सूचित केले असता विभागाकडून माहिती प्राप्त झाली असून **(विवरण पत्र क्र. २७)** मध्ये समाविष्ट आहे).

मुद्दा क्र.२.१.६.२ : " सार्वजनिक खासगीसह भागातून कार्यान्वित करावयाच्या संभाव्य प्रकल्पांची निवड करून प्राधान्यक्रम न ठरविणे."

२.८ उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात महालेखाकारांचे म्हणणे असे आहे की, मे. डिओलाईट टच तो हा मत्सु इंडिया प्रा. लि. या कंपनीला मेरीटाईम बोर्डाने माहे ऑगस्ट २०१० मध्ये सल्लागार म्हणून नियुक्त केले असताना त्यांच्या अहवालानुसार बोर्डाने कामाचा प्राधान्य क्रम का ठरविला नाही. तसेच यामध्ये मे. डिओलाईट टच तो हा मत्सु इंडिया प्रा. लि. कंपनीने बोर्डाला अहवाल दिला होता त्या कामी आपण त्यांना ३५ लाख रुपये कन्स्लटंशी चार्जेस दिले असल्याचे समितीने नमूद केले. तसेच त्या कंपनीने अहवाल दिल्यानंतर एमएमबीकडून निर्णय घेतला गेला नाही अशा प्रकारचा तो आक्षेप आहे. मेरीटाईम बोर्डाने त्यासंबंधी निर्णय का घेतला नाही आणि हे प्रकरण इतके दिवस प्रलंबित ठेवण्याची कारणे कोणती आहेत व ते कोणी प्रलंबित ठेवले याबाबत समितीने विचारणा केली. मेरीटाईम बोर्डाने त्या कंपनीबरोबर ॲग्रीमेंट सुद्धा केलेले नाही मात्र ३५ लाख रुपये कोणतेही काम न करता कंपनीला दिले आहेत. त्या कंपनीची निवड मेरीटाईम बोर्डाने कोणत्या आधारावर केली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, या कंपनीची निवड ही निविदेच्या माध्यमातूनच झाली होती, ही नियुक्ती एका वर्षाकरिता केली होती.अटी व शर्तीनुसार कार्यादेश देऊन काम सुरू होते. करारनामा व्हायच्या आधीच कामाचा जाणकारक असल्यामुळे काम देण्यात आले होते व त्यानंतर त्यांना टर्मिनेट करण्यात आले होते अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

करारनामा न करता मेरीटाईम बोर्डाचे अकाऊंट ऑफिसर निधी वितरीत कसे करु शकतात ॲग्रीमेंटशिवाय ३५ लाख रुपये कसे दिले अशी विचारणा समितीने केली तसेच त्यांनी जो अहवाल दिला आहे त्या अहवालानुसार आपण त्यावर कोणतीच कार्यवाही केलेली नाही. मग हे ३५ लाख रुपये संपूर्णपणे निष्फळ खर्च झाले आहेत की नाही याला जबाबदार कोण आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, समितीचे म्हणणे बरोबर आहे यांनी कार्यादेश दिला आहे पण त्यांच्यासोबत करारनामा करण्यात आला नाही. करारनामा करण्याची जबाबदारी एम.एम.बी.यांची होती असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

एम.एम.बी.चे जे अधिकारी असतील त्यांची नावे समितीला देण्यात यावीत आणि ज्या ज्या अधिकाऱ्यांनी करारनामा केला नाही आणि जे दोषी आहेत त्याची माहिती या समितीला कळविण्यात यावी त्यानंतर समिती कोणती शिफारस करायची त्याबद्दल निर्णय घेईल. असे समितीने विदित केले असता, यासंदर्भात मे. डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा.लि. या कंपनीबरोबर करारनामा करण्यासाठी जबाबदार असलेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अधिकाऱ्यांची नावे पुढील प्रमाणे विभागाकडून प्राप्त झाली आहेत १. श्री. अश्वनी कुमार, मुख्य कार्यकारी अधिकारी २.श्री.एस.बी.पाटील,मुख्य कार्यकारी अधिकारी ३. श्री. श्यामसुंदर शिंदे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी. समितीने पुढे अशी विचारणा केली की,त्यांनी जो अहवाल दिला आहे त्यावर कार्यवाही न करण्याचे कारण काय आहे ? कारण एका बाजूला आपण ३५ लाख रुपये देऊन अहवाल स्वीकारतो आणि कार्यवाही काहीच करीत नाही या अनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की,त्यांनी दिलेला अहवाल समाधानकारक नव्हता त्यामुळे त्यांनी त्यास काढून टाकण्याचा निर्णय घेतला व त्यास काढून टाकण्यात आले आहे. काढताना त्याने आक्षेप घेतला की, आम्ही एवढे दिवस काम केलेले आहे आणि रिपोर्ट दिलेला आहे. त्यामुळे तडजोड म्हणून ३५ लाख रुपये देण्यात आले आहेत तथापि हे खरे आहे की, यामध्ये प्रोसिजरल फॉल्ट आहे ॲग्रीमेंट नसताना आपण पेमेंट कसे करु शकतो.

जर तो अहवाल समाधानकारक नसेल तर त्यासाठी ३५ लाख रुपये निष्फळ खर्च झाले आहेत. मग या निष्फळ खर्चास जबाबदार कोण आहे. ॲग्रीमेंट नसल्यामुळे ज्या कॅफोंनी किंवा ज्या अधिकाऱ्यांनी पैसे रिलिज करण्याची ऑर्डर दिली ही एक बाब असून, त्यांनी अपुरा अहवाल दिला असताना आपण त्याला निधी कसा काय दिला ? कारण हा संपूर्ण दिलेला पैसा निष्फळ आहे मग या दोन बाबींना जबाबदार कोण आहे अशी पृच्छा समितीने केली असता तोच अधिकारी आहे की, ज्याने पेमेंट केले आहे. यामध्ये तांत्रिकदृष्ट्या दोन चुका आहेत एक म्हणजे ॲग्रीमेंट न करता पेमेंट केले आणि ॲग्रीमेंटशिवाय त्याला वर्क ऑर्डर दिली असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

महालेखाकारांकडून सदर परिच्छेद आल्यानंतरही आपल्या विभागाकडून कोणतीही कार्यवाही न करण्याचे कारण काय आहेत अशी विचारणा समितीने केली. तसेच The consultancy was given to identify ports with high potential for medium term and long term ते काम ६ महिन्यामध्ये पूर्ण करून आपल्याला त्यांनी अहवाल दिला होता. विभागाचे म्हणणे आहे की, त्यामध्ये स्पेसिफिकली कुठल्या पीपीपी प्रकल्पाच्या बेसिसवर डेव्हलप व्हावे असे म्हटले नव्हते म्हणून त्यावर काही कार्यवाही केली नाही. पेमेंट तर दिले आहे त्यामुळे विभागाने हे जस्टीफाय करावे असे मत महालेखाकारांनी नमूद केले.

त्यामध्ये असे करण्यात आले होते की, १ वर्षासाठी कन्स्लटंसी आणि ३ वर्षाची मुदत वाढ रिटेनरशीप बेसिसवर ते देण्यात आले होते. पेमेंट क्वॉटरली बेसिसच्या आधारावर १६ लाख रुपये देण्यात आले आहेत. पहिल्या क्वॉटरमध्ये जी माहिती दिली असेल त्यानुसार हे पेमेंट रिलीज झाले. पण दुसऱ्या क्वॉटरमध्ये असमाधानकारक अहवाल आल्यामुळे ते काम त्याच वेळी संपविण्यात आले. काम रिटेनरशीपच्या बेसिसवर होऊन गेले होते आणि काम असमाधानकारक असल्यामुळे ६ महिन्यात बंद करण्यात आले. तो प्रोजेक्ट ४ वर्षात रिटेनरशीप वर ट्रान्झॅक्शन ॲडव्हायझर म्हणून

व्हायला पाहिजे होता किंवा एका वर्षात जे काम करावयाचे होते ते ६ महिन्यात चर्टर्मिनेट करण्यात आल्यामुळे त्यावर निर्णय घेऊ शकेल इतकी माहिती एमएमबीजवळ नव्हती. परंतु जेवढी माहिती पार्श्वभूमी म्हणून तयार केली त्यावेळी तो निधी पहिल्या क्वॉटरमध्ये रिलीज झाला होता आणि दुसऱ्या क्वार्टरमध्ये लिगल डिस्पुट होऊ नये म्हणून दिला असल्याची माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, बंदरे यांनी दिली.

२.९ विभागाने असे कसे ॲग्रीमेंट केले आहे की, जी माहिती आपल्याला पूर्ण मिळणार नाही आणि जी अर्धवट माहिती मिळाली म्हणून त्या अर्धवट माहितीचे पैसे देऊन टाकले. कारण अर्धवट माहितीचा काही उपयोग नाही विभागाला त्या माहितीचा काही उपयोग झाला आहे काय ? ३५ लाख रुपये निष्फळ वाया गेले आहेत हे विभागाला मान्य आहे तर अशा प्रकारचे ॲग्रीमेंट, अंडरस्टॅन्डींग किंवा एमओयू मूळात चुकीचा होता हे ही मान्य करावेच लागेल. ज्या ज्या अधिकाऱ्यांनी अशा प्रकारचा निर्णय घेतला त्यासंबंधी महालेखाकारांचा परिच्छेद आल्यानंतर ही कार्यवाही न करणे हे सुद्धा कितपत योग्य आहे. ॲग्रीमेंट हा आपला आत्मा आहे ॲग्रीमेंटमध्ये आपण आपल्या अटी व शर्ती घालत असतो इतकेच नाही तर आपण त्यांना कार्यादेश देऊन टाकला. त्यामुळे आपण एमएमबीच्या भल्यासाठी काम करीत होते की त्या व्यक्तीच्या भल्यासाठी करीत होते याबाबत साशंकता असल्याचे समितीने विदित केले असता यामध्ये प्रोसिजरल लॅप्स आहेत पण दोन क्वॉटरमध्ये त्यांनी साईट व्हीजिट करून जिओग्राफीकली इन्फॉर्मेशन घेऊन डाटा कलेक्शनचे काम केलेले आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्या कंपनीचे काम जर योग्य होते तर त्यांना खंडीत का करण्यात आले आहे अशी विचारणा समितीने केली असता ३५ लाखाच्या संबंधी हे जस्टीफिकेशन आहे की, त्यांनी डाटा कलेक्शन करून दिला आहे आणि तो डाटा आपल्याला उपयोगात आणता येईल आणि लिगल डिस्पुट होऊ नये म्हणून त्यांनी ३५ लाखांचे जस्टीफिकेशन केले असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले. कार्यादेशावर आधारीत निधी दिला हे चुकीचे आहे त्यामध्ये प्रोसिजरल लॅप्स आहे हे कोणीही नाकारत नसल्याचेही विभागीय सचिवांनी सांगितले.

प्रोसिजरल लॅप्स आहे आणि ॲग्रीमेंटमध्ये अशी अट घालायची होती की, आम्हाला अमुक कालावधीत हे काम पूर्ण करून दिले तर निधी वितरीत करण्यात येईल. पुढील कामासाठी सेकंड इन्स्टॉलमेंट वितरीत करण्यात येईल पण यामध्ये ॲग्रीमेंटच नाही. The Agreement should be in the interest of MMB. त्याला ३५ लाख रुपये देऊन टाकले व त्याचे काम बंद करण्यात आले असे समितीने नमूद केले असता ॲग्रीमेंट नसल्यामुळे त्याला ब्लॅकलिस्ट करु शकत नव्हतो किंवा कोर्टात जाऊ शकत नव्हतो हा प्रमुख मुद्दा असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

Our observation is that he had submitted a Report for only two districts namely, Thane and Raigad. On Whatever he had submitted in the Report यावर विभाग निर्णय का घेऊ शकला नाही अशी विचारणा महालेखाकारांनी केली असता Whatever he had submitted, we did not find it useful असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२१ Projects had been identified, ठाणे आणि रायगड जिल्ह्यांसाठी आपण त्यांना कन्सल्टंट म्हणून नेमले होते त्यांनी तो रिपोर्ट दिला.पण आपल्याकडून १ वर्ष कोणताही निर्णय घेण्यात आला नाही महालेखाकारांचा आक्षेप असल्याचे विदित केले असता तो महालेखाकारांचा आक्षेप होऊ शकतो.पण त्यांनी दिलेला अहवाल समाधानकारक नव्हता. We could not have taken a decision and hence he was thrown out. Then how can we take a decision on the basis of that report असे मत विभागीय सचिवांनी व्यक्त केले.

विभागाने तो अहवाल बोर्डासमोर ठेऊन बोर्डाने तो नाकारला आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता सध्या त्यासंदर्भातील माहिती उपलब्ध नसल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

दिनांक २८ जून २०१७ रोजी झालेल्या बैठकीत समितीने परिच्छेद क्र. २.१.६.१ " बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीच्या योजना तयार केल्या नाहीत " या संदर्भात विभागाने विवरण पत्र क्र.१ नुसार सादर केलेल्या माहितीच्या अनुषंगाने विभागीय सचिवांसमवेत पुढील प्रमाणे चर्चा केली. जे दोन नवीन पोर्ट प्रस्तावित करण्यात आलेले आहेत त्यांचे पूर्ण डिटेल, त्यांची रॅकिंग, स्टडी ऑफ डेव्हलपमेंट पोर्ट इन महाराष्ट्र, टेक्नो-इकोनॉमिक फिजिबिलिटीचे सर्व रिपोर्ट आणि दिनांक २०.०६.२०१५ च्या माननीय मुख्यमंत्री यांच्या मागील मिटींगमध्ये दिलेल्या सूचनेच्या अनुषगांने पी.एम.सी. जी नियुक्ती करण्यात आलेली आहे या संदर्भातील सर्व कागदपत्रे समितीस सादर केलेले असल्याचे समितीने नमूद केले. सल्लागारांची नेमणूक करून मेरीटाईम बोर्डाने भंडारवाडी, ता.जिल्हा रत्नागिरी व पडवणे, ता. देवगड, जि. सिंधुदूर्ग अशा दोन साईटस् निवडलेल्या असून कोणत्यातरी इश्युवर त्यांना रँक खालचा मिळालेला आहे. वायंगणी, चव्हाटवाडी, गणेशगुळे हे पण त्यांच्या पाईपलाईनमध्ये आहेत त्यांची रॅन्कींग इक्वलच दिसत आहे याबद्दल विभागीय सचिवांनी समितीस सर्व माहिती द्यावी असे समितीने सांगितले असता, आधी २३ साईटस् यांनी आयडेन्टीफाय केल्या होत्या एकूण २३ पैकी ६ साईटस् शॉर्टलिस्टमध्ये घेतलेल्या आहेत. त्या ६ पैकी २ मध्ये पॅरामिटरनुसार त्याचे ड्राफ्ट किती आहे, डेप्थ किती आहे, त्याचे चॅनल किती आहे, हे सर्व पाहून भंडारवाडी व पडवणे, अशा दोन साईट्स सूचविलेल्या आहेत त्याला आपण शॉर्टलिस्ट केलेले आहे. त्याची टेक्नो-इकोनॉमिक फिजिबिलिटी स्टडी व बॅथिमेट्रीक स्टडी विभाग करीत असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.१० " Based on technical and environmental aspects, Chavhatwadi (Near Nate) and Ganeshgule can also be considered for Port development. " असे आपण सांगितले आहे. " Although, Vayangani is also a Potential site for development, Padvane is more suitable for development based on Exclusivity and Technical Criteria. " मेरीटाईम बोर्डाने ज्या ६ पोर्टची शॉटलिस्ट केलेली आहे त्यामध्ये विशेषतः त्यांच्या रिपोर्टमध्ये १ पोर्ट सोडून ५ पोर्टची शिफारस केलेली आहे. बाकी ३ पोर्ट शिल्लक आहेत, ते ३ पोर्ट आपण पुढील टप्प्यामध्ये घेणार आहात का अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सध्या आपणास २ पोर्ट घ्यावायचे आहेत. सध्या जे हिंटरलॅन्ड आहेत त्याच्या ट्रॅफिक नुसार दोन पोर्ट पुरेसे पडेतील असा अंदाज असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सदर डेव्हलपमेंटचा ऐक्सपेक्टेशन काय आहे ? कोणत्या मालाची तिकडे वाहतूक फेरी होण्याची शक्यता आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, ६४ टक्के ड्राय बल्क कार्गो, २ टक्के कन्टेनर कार्गो, १९ टक्के बेस पोटेंशीयल कार्गो ट्राफिक आणि १२ टक्के लिक्विड कार्गो अशा प्रकारे त्यांचे प्रोजेक्शन आहे. ड्राय बल्क कार्गोमध्ये जास्त आयर्न ओर व कोल हे आहे. कोल येणे व आयर्न ओर बाहेर जाणे याचे पोटेंशीयल आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

इकडे कोळशाच्या खाणी आहेत का अशी विचारणा समितीने केली असता, तिकडून कोल येईल व आयर्न ओर जाणार असून सध्यातरी तिकडे आयर्न रोलींगच्या मिल्स किंवा इन्डस्ट्रीज नसल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

मेरीटाईम बोर्डाच्या काय अपेक्षा आहेत या संदर्भात ज्यांनी तुम्हास कन्सल्टंट दिलेले आहे त्यांनी काय बेस धरलेला आहे. तिकडे एम. आय. डी.सी. व इंडस्ट्रीजची काय परिस्थिती आहे. त्या भागामध्ये किती कि.मी. मध्ये इंडस्ट्रीज चालते यासाठी आपण मोठ्याप्रमाणावर निधी खर्च करीत आहोत. आपण सर्व डेव्हलप करीत आहोत, ही चांगली गोष्ट आहे. लिक्विड कार्गो अमूक होणार आहे ड्राय कार्गो अमूक होणार आहे हे विभाग कोणत्या आधारावर ठरवित आहे अशी विचारणा समितीने केली असता त्याचा आधार हा आहे की, कोल्हापूर, कर्नाटकवरुन आयर्न ओरचे पोटेंशीयल आहे कोल आपल्या पॉवर प्लान्टला व स्टील इंडस्ट्रीला लागणार आहे. बॉक्साईटचा कोस्टल कार्गो चालतो हे सर्व यामध्ये धरले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

कोळशावर आधारित विद्युत केंद्र कोठे आहेत या समितीच्या प्रश्नाला कोल्हापूर, सिंधुदूर्ग व सोलापूर ला कोळशावर आधारित विद्युत केंद्र असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सोलापूर विद्युत केंद्राला कोळसा कोठून पुरविण्यात येत आहे ? सोलापूरला विजेचे जे उत्पादन करतो त्यासाठी कोळसा कोठून येतो तो कोळसा कोणत्या पोर्टवर उतरवित आहात अशी विचारणा समितीने केली असता, सदर कोळसा गुजरात आणि नागपूर कोलफिल्ड येथून रेल्वे ने व रस्त्याच्या मार्गाने येतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

केवळ कोळशासाठी पोर्ट बांधण्याची आवश्यकता नसून तेथे इंडस्ट्रीजची काय परिस्थिती आहे लिक्विड कार्गो किती असणार आहे ? आपणास पुढच्या इन्फास्ट्रक्चरचा विचार करावा लागेल त्या भागामध्ये आय.ओ.सी. किंवा बी.पी.सी.एल. या तेल कंपन्यांनी टाक्या बांधलेल्या आहेत. या संदर्भात आपण त्यांचेशी काही चर्चा केलेली आहे का ? यावर एवढ्या मोठ्या प्रमाणावर खर्च करीत आहोत. हे काम झाल्यानंतर त्यांनी जर हे आम्हास सोईस्कर नसून हा ट्रान्सपोर्टशन आम्हास महाग पडत आहे, असे म्हटल्यानंतर आपण काय करणार आहात ? त्यांच्याशी चर्चा करण्यासाठी आपणाकडे कोणती एजन्सी आहे का अशी विचारणा समितीने केली असता पेट्रोलीयम बेस्ड लिक्विड कार्गो असणार आहे. इन्फ्रास्ट्रक्चर हे पोर्ट आल्यानंतर सर्व डेव्हलप होईल. तसेच कन्सल्टंट यांनी तेथील पोटेंशीयल पाहूनच हे प्रोजेक्शन केलेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

या देशामध्ये कन्सल्टंटच्या आधारावर सक्सेस पेक्षा फेल झालेले जास्त प्रोजेक्ट आहेत. महाराष्ट्र राज्यामध्ये पण असेच असेल याचा अर्थ त्यांचे मार्गदर्शन घ्यावयाचे असे नाही. लिक्विड कार्गोची जी वाहतूक होणार आहे ती त्यांना जर परवडत नसेल तर बोर्ड काय करणार आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, फिजिबिलिटी रिपोर्टसाठी आम्ही कन्सल्टंटची नेमणूक करीत असून तेथील मार्केट स्थिती काय आहे, कुठला कार्गो आपल्याकडे डायव्हर्ट होईल या अभ्यासासाठी त्यांची नेमणूक करीत आहोत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली तसेच मेजर ट्रान्सपोर्टेशन आयर्न ओर आणि कोल होणार असल्याचेही अवगत केले तथापि आयर्न ओर आणि कोल किती टक्के आहे याबाबत माहिती उपलब्ध नसल्याचे समितीस सांगितले.

म्हणजे त्यांनी हे अंदाजित लिहिलेले आहे. असे जर होत असेल तर कन्सल्टंट काय कामाचे आहेत ? ट्रान्सपोर्टेशन कॅपॅसिटी समजा ३ किंवा ५ लाख मॅट्रीक टनची असेल, तर ५ लाख मॅट्रीक टनमध्ये २ लाख मॅट्रीक टनचे अमूक होणार आहे. १ लाख ५० हजार मॅट्रीक टनचे अमूक होणार आहे या विषयी माहिती पाहिजे असे समितीने मत व्यक्त केले असता, विशेष कार्य अधिकारी,बंदरे यांनी अशी माहिती दिली की हा फक्त टेक्नो-इकोनामिक फिजिबिलिटी स्टडी आहे. आपण हे बंदर पी.पी.पी. तत्त्वावर देणार आहोत. तो जो पी.पी.पी.चा कन्सशेनर असेल, प्रकल्प विकासक

असेल तो आपणास डिटेल प्रोजेक्ट रिपोर्ट सादर करेल. त्या डिटेल प्रोजेक्ट रिपोर्टमध्ये समितीने विचारलेल्या सर्व प्रश्नाची उत्तरे असतील. निश्चित कोणत्या भागातून किती कार्गो येईल त्यास कनेक्टिव्हीटीच्या सोई काय लागतील त्यास ओडी स्टडी म्हणतात. सध्या टी.ई.एफ.एस स्वरुपाचा अहवाल आलेला आहे तो अहवाल पाहिला तर त्यांनी जी रॅकींग दिलेली आहे ती कार्गोच्या बेसवर दिली नसून ती साईट सुटेबिलीटीच्या बेसीसवर दिलेली असून तेथे १५.५ मीटरचे डेप्थ दिलेली आहे.

२.११ मेरीटाईम बोर्ड जे दोन पोर्ट तयार करीत आहोत त्या ठिकाणी लोक येण्यास तयार आहेत का ? They will call Expression of Interest. सन २०१६ मध्ये हा रिपोर्ट आलेला आहे होवे कंपनीला आपण नियुक्ती केलेली आहे. याकामी आपण १ कोटी ६९ लाख रुपये खर्च केलेले आहेत म्हणजे मोठ्या प्रमाणावर खर्च करीत असल्याचे समितीने सांगितले तसेच मेरी टाईम बोर्डाकडून प्रथम चांगली साईट निवडली जाईल त्यानंतर एक्सप्रेशन ऑफ इंटरेस्ट ते कॉल करतील. त्यानंतर सन २०१६ च्या धोरणानुसार विकासक निश्चीत होईल असे समितीने नमूद केले. केंद्र शासन यामध्ये मोठ्या प्रमाणात स्वारस्य घेत आहे. आपण जे.एन.पी.टी.कडे पासिंगसाठी परवानगी मागीतलेली आहे. १० वर्ष झाली त्या प्रलंबित आहेत आजची परिस्थिती तशी नाही केंद्र शासनाने प्रत्येक राज्यामध्ये पोर्ट डेव्हलपमेंटसाठी स्वतःची एक वेगळी यंत्रणा उभी केलेली आहे. त्या यंत्रणेचे काही मार्गदर्शन घेतलेले आहे का ? त्यांच्याशी मेरीटाईम बोर्डाने काही निगोसिएशन किंवा या संदर्भात चर्चा केलेली आहे का ? गुजरातमध्ये तीन पोर्टचे सर्व्हे झाल्यानंतर त्या पोर्टची तपासणी करण्यासाठी केंद्र शासनाने एक टीम पाठविलेली होती, कर्नाटकमध्ये २ ठिकाणी तर तामिळनाडूला एका ठिकाणी त्यांची टीम गेलेली होती. केंद्र शासनाचे मार्गदर्शन घेण्यासाठी त्यांच्या संपर्कात आहात का अशी विचारणा समितीने केली असता, केंद्र सरकारने आता एक पोर्टलेट डेव्हलपमेंट सागरमला हा कार्यक्रम सुरु केलेला आहे. या संदर्भात त्यांच्याशी संवाद सुरु आहे येत्या ३ ते ५ जुलैच्या दरम्यान ती टीम महाराष्ट्रात येणार असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

दिघी आणि आगरदांडा पोर्टबद्दल विवरण पत्र क्रमांक २ नुसार समितीस माहिती सादर केलेली आहे. दीघी पोर्टचे ॲग्रीमेंट समितीस दिलेले आहे त्याचबरोबर बालाजी लिजींग ॲण्ड इंडस्ट्रीजचा टेक्नो-इकोनॉमिक ॲप्रायजल दिलेला आहे. But what about Agardanda ? ज्यावेळी आपण दिघी पोर्ट दिलेले आहे आगरदांडा पोर्ट देते वेळी ती पद्धत होती का ? दिघी पोर्ट कधी देण्यात आलेला आहे आणि आगरदांडा पोर्ट कधी देण्यात आलेला आहे अशी विचारणा समितीने केली असता दिघी पोर्टसाठी त्यांनी सन १९९९ मध्ये अर्ज केलेला होता. माहे जानेवारी २००० मध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डने यास मान्यता दिलेली आहे. माहे ऑक्टोबर २००० मध्ये यास कॅबिनेटनी मान्यता दिलेली आहे. या संदर्भातील सर्व कागदपत्र तपासलेली आहेत. आगरदांडा पोर्ट वेगळा कोठे नाही या संदर्भातील सर्वात जूना टी.एफ.एस. रिपोर्ट मिळालेला आहे. त्यामध्ये त्यांनी जे नकाशे सबमिट केलेले आहेत. यामध्ये स्कोप ऑफ वर्क मध्ये त्यांनी दोन नकाशे दिलेले आहे. यामध्ये अल्टरनेटीव्ह एक आणि अल्टरनेटीव्ह टू दिलेला आहे. डेव्हलपमेंटमध्ये त्यांनी दोन्ही बाजू दाखविलेल्या आहेत. राजापुरीच्या दक्षिणेस दिघी दाखविलेला आहे आणि उत्तरेस आगरदांडा आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मुरुड तालुक्यामध्ये आगरदांडा हे गाव आहे आणि श्रीवर्धन तालुक्यामध्ये दिघी हे गाव आहे. या दोन्हींमध्ये नॉटिकल माईल ४ किलोमिटरचे अंतर आहे. दिघी पोर्ट अजून सुरुच नाही दिघी पोर्ट डेव्हलपच होत नाही आगरदांडा ही वेगळीच साईट आहे हे दोन्ही साईट जॉइन कसे होऊ शकते अशी पृच्छा समितीने केली तसेच यांनी त्यावेळी जे प्रपोजल सादर केलेले आहे त्यावेळी सादर करण्यात आलेले दोन ऑप्शन होते त्यामध्ये एका ऑप्शनमध्ये आगरदांडा नव्हता आणि एका ऑप्शनमध्ये आगरदांडा आहे. That feasibility report was submitted in the year १९९९. सन २००० रोजीच्या कॅबिनेट निर्णयानंतर बंदरे विभागाने दिघीचे ॲग्रीमेंट केलेले आहे असे विभागाचे म्हणणे आहे. They are considering both the ports now असे समितीने अवगत केले. याअनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, माहे ऑगस्ट २००४ चा डी.पी. आर. आहे. त्यामध्ये पेज क्रमांक १४ वर असा उल्लेख केलेला आहे की, " On the north of Rajapuri creek another site is available which is also being proposed for development of port operation. This site on the northern bank is very near to Agardanda village. " येथे कोठेही आगरदांडाचे मेन्शन नाही. टी.एफ.एस.मध्ये नाही की, कॅबिनेटची नोट मिळालेली नाही पण त्यांचे प्रोसिडींग मिळालेले आहे त्या प्रोसिडींगमध्ये सगळीकडे दिघी पोर्ट लिमिटेड असा उल्लेख केलेला आहे.

दिघी पोर्ट लिमिटेड म्हणजे ते एसपीव्ही असेच आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी दिघी पोर्ट लिमिटेड म्हणजे ते एसपीव्ही असेच असल्याचे समितीस अवगत केले आणि म्हणून स्कोप ऑफ वर्क मध्ये इथे आपल्याला पहिला आगरदांडा आहे काय याबाबतचा पुरावा १९९९ चा मिळाला आहे. नंतरच्या सन २००४ च्या डीपीआर मध्ये स्पष्टपणे आगरदांड्याचा स्कोप टाकलेला असल्याचा खुलासाही विभागीय सचिवांनी केला.

दिघी पोर्टच्या नावाने हे आगरदांडा डीपीआरमध्ये आहे असे आता सचिव म्हणत आहेत आणि त्याचबरोबर दुसऱ्या पर्यायातही हे असेच आहे याबाबत समितीने विचारणा केली. तसेच कॅबिनेटने प्रोसिडींग केले आहे त्यात केवळ दीघी पोर्ट लिमिटेड हे एकच नाव असल्याचे समितीने नमूद केले. ४ ते ४.५ नॉटिकल मैल लांबवर असलेला आगरदांडा हा यामध्ये समाविष्ट केला असेल तर प्रोसिडींगमध्ये कुठेतरी उल्लेख असला पाहिजे

आणि याबाबत समितीस शंका आहे की केवळ दिघी पोर्ट लिमिटेडमध्ये आगरदांडा हा नंतर टाकण्यात आला. सन २००५ व सन २०१० मध्ये सुद्धा फर्स्ट कम फर्स्ट मध्येच आहे तर मग अगोदर दिला किंवा नंतर दिला तर शेवटी सन २०१६ पर्यंत हीच पॉलिसी आहे. आता जी नवीन पॉलिसी टेंडरींग केली आहे ती फर्स्ट कम फर्स्टच असल्याचे समितीने नमूद केले. आगरदांडा हे वेगळेच पोर्ट आहे कारण आगरदांडा हे मुरुडमध्ये आहे आणि ते श्रीवर्धनमध्ये ही आले आहे. यामध्ये ४ किमी नॉटिकल एवढे अंतर आहे त्यामुळेच तर वेगळे आहे आणि तालुकाही वेगळा आहे. पण आपल्याला पोर्टचा विकास करण्याच्या दृष्टीने जे एसपीव्ही बांधलेले आहे त्याच्या डीपीआर मध्ये दोन्हीही आहे असे समितीने मत व्यक्त केले असता त्या प्रकल्पाच्या स्कोप ऑफ वर्कमध्ये दोन्हीही असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

२.१२ ते स्कोप ऑफ वर्कमध्ये असेल किंवा बाकीचे सर्व करार केले गेले असतील व त्या संदर्भातील सर्व पत्रव्यवहार केले असतील तर त्या तपासणीमध्ये कुठेही तो आगरदांडा बरोबर आहे असे आढळून आलेले नाही. यात काहीही अडचण नाही पण दिघी पोर्टने जर हातभार लावला नसता तर आगरदांड्याचा विकास झाला असता की नाही ही देखील शंकेची बाब असल्याचे मत समितीने व्यक्त केले. आगरदांडा हे पोर्ट आणखी विकसीत झालेले नाही आणि ते करायचे ही नाही कारण त्याला फक्त बँकांकडून पैसे घ्यायचे आहेत तसेच यांनी सर्व फायनान्स एजन्सीकडून पण पैसे घेतलेले असल्याचे समितीने विभागास अवगत केले. तसेच दिघी पोर्टला किती रुपयाचे कर्ज आहे अशी विचारणा समितीने केली असता या ठिकाणचे कर्ज किती आहे माहित नाही पण विभागाने शेअर होल्डींग दिले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

एकूण जे ४८ पोर्ट आहेत त्यामध्ये आगरदांडा नाही. किरणपाणी पोर्टपासून सुरु होऊन पुढे उमरगावला तलासरीला थांबतो तिथपर्यंत जे ४८ पोर्ट केले आहेत त्या पोर्टमध्ये आगरदांड्याचा समावेश नाही. सन २००० च्या कॅबिनेट नोटमध्ये आपण कुणाला मान्यता दिलेली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता या ४८ पोर्टमध्ये राजापुरी क्रिक आहे दिघी बाय नेम नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दिघी हे पार्टच आहे दिघी आणि रेवस साठी सरकारने विशेष शासन निर्णय काढले आणि मॉडिफायदेखील केले आहेत. त्यामध्ये कुठेही दिघी आगरदांडा बोललेले नाही. सीईओ मेरिटाईम बोर्डला १३ मार्च, १९९९ रोजी श्री. विजय कलंत्री दिलेल्या पत्राचा एक परिच्छेद आहे त्यात आगरदांडा उल्लेख नसल्याचे समितीस कळेल. " We are interested in development of Dighi Port in Raigad District, Maharashtra and enclosed is the Techno-Economic appraisal of the proposed Port at Dighi prepared by us. " या ठिकाणी कुठेही आगरदांडा नाही. डीपीआर हे देखील आपणच तयार करतो पण त्यांनी दिघी मागितले होते असे समितीने नमूद केले. तो डीपीआर कोणी तयार केला आहे तो डीपीआर कधी तयार केला आहे अशी पृच्छा समितीने केली असता, तो डीपीआर सन २००४ मध्ये तयार केला आहे. ॲल्क्रो लिमिटेड कंपनीने त्यांना डीपीआर तयार करून दिला. सन २००४ ला प्रिलिमनरी डीपीआर होता तो फायनल २००७ चा आहे. टीइएफएस मध्ये आम्ही सांगितले की, एकमात्र आगरदांड्याचा संदर्भ कुठे मिळाला तर तो अलटरनेटीव्ह १ आणि २ चे प्लॅन त्यामध्ये आहेत. सर्व प्रथम सन १९९९ मध्ये देखील आगरदांड्याचा उल्लेख कुठे दिलेला नाही फक्त अलटरनेटीव्ह २ मध्ये शेड केलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

दिघी आणि आगरदांडा या दोन्ही पोर्टवर आपण त्यांना विकासाच्या कामासाठी लिझींग किंवा कर्जाऊ (Borrow) घेण्याची परवानगी दिली असेल तर त्यांनी एकूण किती रक्कम कर्जाऊ घेतली आहे. यामध्ये जमिनीच्या आवश्यकता दिलेल्या आहेत त्या त्यांनी त्या वेळेला मागितल्या आहेत व मंजूर पण झालेल्या आहेत तर किती मंजूर झाल्या आणि किती मागितल्या होत्या या समितीच्या प्रश्नाला कर्जाची आकडेवारी नाही. बिझनेस कन्सेशन ॲग्रीमेन्ट मध्ये असे काहीही प्रावधान नाही की, त्यांचे फायनान्सीयल बुक आपण एक्झामीन करु. त्यांनी दोन ठिकाणी जमीन मागितली आहे त्यापैकी एक माझगाव डॉकयार्ड लिमिटेडची होती. तो केंद्र सरकारच्या रक्षा मंत्रालयाचा उपक्रम आहे त्यापैकी काही ६६ एकर त्यांच्याकडून घेतली आणि बाकी शासनाने ॲक्वायर करून दिली असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच ही सर्व जमिन दीघी साईडला मागितली असल्याचेही सांगितले.

पोर्टच्या बाबतीत आपण अभ्यास केला तर असे निदर्शनास येईल की, पोर्ट दिलेले लोक त्याचा विकास करीत नाहीत. याला कारण असे आहे की, पोर्ट देण्यासाठी जे क्वालिफिकेशन पाहिजे ते ठेवत नाहीत. एकंदरीत पोर्ट देत असताना ज्याप्रमाणे आपण क्वालिफिकेशन त्याचा अनुभव या सर्व गोष्ट काउॅन्ट करतो तसे न करता आपण त्यांना देतो या पद्धतीमध्ये काही सुधारणा करणार आहात काय अशी पृच्छा समितीने केली. तसेच त्या जागेवर किती रकमेचा बोरो केलेला आणि त्याचा किती बोजा करून ठेवला आहे तसेच त्यांनी केलेले कमीटमेंट वेळेत पूर्ण होत नसेल तर याचा काहीतरी निर्णय करण्याबाबत समितीने सूचविले असता, शासन, मेरिटाईम बोर्ड आणि दिघी पोर्टचे जे संबंध आहेत ते सर्व या कन्सेशन ॲग्रीमेंट प्रमाणे आहेत. त्यामध्ये असे लिहिलेले आहे की, " make available all necessary resources including capital investment for construction of Port. " तो भार शासनावर येत नाही असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

ज्या क्षमतेमध्ये तो पोर्ट त्यांनी वर्कींग करायला पाहिजे होता तो वर्कींग झालेला नाही. मग त्या ॲग्रीमेंटमध्ये उल्लेख असेल की, किती वर्षात तो पोर्ट चालू करायचा आहे अशी विचारणा समितीने केली असता ॲग्रीमेंटमध्ये त्यांची जबाबदारी आहे की, झिरो डेट मधून त्यांनी कस्टम नोटीफिकेशन करायला पाहिजे. दिघी पोर्टचे कस्टम नोटीफिकेशन झालेले आहे म्हणून ते आयात निर्यात करु शकतात. आगरदांडा साईडला हे पोर्ट

तीन वेळेस बांधलेले आहे आणि तिथे टेस्टिंगचे काम सुद्धा चालू आहे. १४ ते १८ मिलियन टन त्याची वार्षिक क्षमता व्हायला पाहिजे आतापर्यंत १ मिलियन टन असून सन २०१६-१७ चे व्हार्फेज २ कोटी १२ लाख दिलेले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली. यावर समितीने असे विदित केले की, त्यांनी पूर्ण क्षमतेत वर्कींग केले असते तर ते कमीत कमी ३० कोटी रुपये मिळायला पाहिजे होते.

२.१३ समितीने दिनांक ५ जून, २०१७ रोजी पुन्हा गृह (बंदरे) विभागाचे सचिव व विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी, मुद्दा क्र. २.१.६.२ मध्ये विभागाने जी माहिती सादर केलेली आहे त्यामध्ये मेरी टाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीचे इतिवृत्त दिलेले आहे. **(विवरण पत्र क्र. २८)** त्याचबरोबर कॅप्टीव्ह जेट्टी आणि माल हाताळण्याची वर्गवारी आहे व त्याच बरोबर बारमाही वाहणाऱ्या जलवाहतुकीचे नियोजन याबाबतची माहिती त्यामध्ये आहे. तसेच, डिलाईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा. लि. या कंपनी बरोबर करारनामा न करणाऱ्या जबाबदार अधिकाऱ्यांची नावे देण्यात आलेली आहेत. त्यांच्यावर कारवाई करण्याबाबत विभागाची भूमिका समितीला सांगण्यात यावी असे समितीने सूचित केले असता, सदर कंपनीसोबत करारनामा केलेला नसताना त्यांच्याकडून काम करून घेण्यात आलेले आहे व त्यांना ३५ लाख रुपयांचे वेतन देण्यात आलेले आहेत. याबाबतची पार्श्वभूमी अशी आहे की, काम करण्यासाठी संबंधित एजन्सी नियुक्त करण्यासाठी सुरुवातीला एक कोटेशन बोलविण्यात आलेले होते. त्या कोटेशनमध्ये महाराष्ट्र शासनाच्या यादीवर सम्मिलीत ३ कन्सल्टंट एजन्सी होत्या त्यांना बोलविण्यात आले असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मुद्दा क्र. २.१.६.२ वर सध्या चर्चा सुरू असून मागील वेळी जी साक्ष घेण्यात आली होती त्यामध्ये विभागाने करारनाम्याशिवाय ३५ लक्ष रुपये मे. डिलाईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा. लि. या कंपनीला दिले. यामध्ये करारनामा न करता कार्यादेश देण्यात आलेले आहेत. तसेच, यासाठी जे जबाबदार होते त्यांची नावे समितीला दिलेली आहेत. त्याच बरोबर जो करारनामा रद्द केला तो करारनामा रद्द करीत असताना विभागाच्या अभिप्रायामध्ये असे सांगितले की, सदर कंपनीचे काम हे समाधानकारक नसल्यामुळे त्या कंपनीकडून काम करून घेणे बंद केले. कंपनीचे काम समाधानकारक झाले नसेल व जे टप्पे ठरवून दिलेत त्याप्रमाणे झालेले नसेल तर त्यांना वेतन देण्यात येणार नाही किंवा दिलेले वेतन परत घेण्यात येईल, अशा प्रकारची अट करारनाम्यामध्ये घालावयास हवी होती. विभागाने दिलेल्या अभिप्रायामध्ये कंपनीस ३५ लाख रुपये देऊन सुटका करून घेतलेली आहे, असे दिसून येते. याबाबत समितीने विभागीय सचिवांना स्पष्टीकरण करण्यास सांगितले असता, त्याबाबतची पार्श्वभूमी अशी आहे की, विभागाला या कामासाठी एक एजन्सी नेमावयाची होती. या प्रक्रियेमध्ये पेंटकल कॉर्पोरेशन इंडिया लिमिटेड हा सल्लागार नेमण्यात आला होता. मागच्या साक्षीच्या वेळेस समितीने सल्लागार कशा प्रकारे नेमण्यात येतात, अशी विचारणा केली होती त्यासंदर्भात शासनाने एक कोटेशन काढून सल्लागार मागविले होते. त्यावेळेस शासनामध्ये जे सल्लागार काम करीत होते त्यांच्याकडून कोटेशन मागविण्यात आले आणि त्यामध्ये क्रायसील, सिकॉम आणि पेंटकल अशा तीन मोठया कंपन्यांनी भाग दर्शविला होता. सदर तीन कंपन्यांपैकी पेंटकल कंपनीचे दर हे चांगले होते. त्यामुळे त्या कंपनीची नियुक्ती करण्यात आली होती. सदर कंपनीने डिलॉईट कंपनी सोबत करार ठरविण्यात आला. त्याकरिता सर्व कागदपत्रे तयार करून टेंडर काढण्यात आले. टेंडर काढल्यानंतर विभागाने डिलॉईट कंपनीची नियुक्ती करण्यात आली. डिलॉईट कंपनी ही जागतिक पातळीवर काम करणारी कंपनी आहे. सदर कंपनीसोबत करारनामा करण्यात आलेला नाही, हे खरे आहे. परंतु, त्या कंपनीस संपूर्ण कामाचा तपशील देण्यात आलेला होता, ज्याला प्रि कॉंट्रॅक्ट म्हणता येईल. कंपनीने त्याकरीता सहमती दर्शविली आणि विभागाने त्यांना कार्यादेश दिला. त्या प्रि कॉंट्रॅक्टच्या आधारे सदर कंपनीची एक वर्षासाठी नेमणूक करण्यात आली असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

याबाबत Subject to extension for further three years. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, Can be extended to further two years अशा प्रकारचा करार करण्यात आला असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने उत्तर दुरुस्त करावे. विभागाकडून जो लेखी अभिप्राय देण्यात आलेला आहे तो असा आहे की, " नियुक्ती प्रथम एक वर्षाच्या कालावधीसाठी किंवा त्यानंतर तीन वर्षांच्या कालावधीकरिता वाढविता येईल. One year + Extended to two years. Wrong Reply should not come on record असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभागाने याबाबत विधी अधिकाऱ्यांकडे विचारणा केली असता, ते म्हणाले की, इंडीयन कॉन्ट्रक्ट ॲक्ट, १८७२ (२) (a) मध्ये अशी तरतूद आहे की, " When a person to whom a proposal is made signifies the assent thereto then the proposal is said to be accepted. " असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

Should it be considered as an Agreement ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत, कॉन्ट्रक्ट ॲक्ट च्या नियमानुसार त्याच्याशी करार करणे शक्य आहे. " proposal when accepted becomes promise. " Section 2 (e) of the Contract Act defines that Every promise and every set of promises, forming the consideration for each other, is an agreement " असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.१४ विभागाने अशा प्रकारचे नियम करावेत की, करारनामा करण्याची आवश्यकता नाही. विभागाने कंपनीला विचारले आणि कंपनीने हो असे म्हटले, म्हणजेच करारनामा झाला का ? कंपनीने काम करण्यास तयार आहोत असे म्हटल्यावर विभागाने त्यांना वेतन देण्यास सुरुवात केली. विभागाला करारनामा करण्याची आवश्यकता वाटत नाही, असे दिसते असे मत समितीने व्यक्त केला असता, विभागाने त्यांना डिटेल ऑफर दिलेली आहे. विभागाला करारनामा करण्याची आवश्यकता नाही असे नाही. मागच्या वेळेससुद्धा विभागाने यापूर्वी सांगितलेले आहे की, करारनामा केला पाहिजे. याबाबत विभागाची चूक झालेली आहे हे लेखीसुद्धा देण्यात आलेले आहे. परंतु की, याबाबत समितीने जास्त कठोर निर्णय घेऊ नये. अशी विनंती करून डिलॉईट ही कंपनी जागतिक पातळीवर काम करते त्यामुळे सदर कंपनीस काम देण्यात आलेले आहे. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कोणत्याही कंपनीस काम देतेवेळेस कारारनामा करण्यात आला पाहिजे. तसेच यामध्ये वेतन सुद्धा काढण्यात आलेले आहे. करारनाम्याच्या आधारे शासनाचे कार्य चालू असते. त्याच बरोबर कंपनीचे काम समाधानकारक नसल्यामुळे विभागाने त्यांचे काम बंद केलेले आहे आणि दुसरीकडे असेही आहे की, कंपनीच्या अहवालाचा शासनाला उपयोग झालेला आहे. खर्च झालेल्या ३५ लाखांचे विभागाने अशा प्रकारे स्पष्टीकरण दिलेले आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, कंपनीने दिलेल्या माहितीचा शासनाला फार मोठ्या प्रमाणावर उपयोग झालेला आहे. एक वर्षाचा कालावधी संपल्यानंतर मेरी टाईम बोर्डाला असे वाटले की, विकासासाठी सदर कंपनी ही फायदेशीर नाही. त्यामुळे सदर कंपनीला जानेवारी, २०१७ पासून बंद करण्यात आले असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

ह्या सर्व गोष्टी विभागाला सहा महिन्यात कळाल्या का ? यासाठी एक वर्ष दिलेले नाही. सदर कंपनीला जानेवारी मध्ये काढून टाकण्यात आलेले आहे. सदर कालावधीमध्ये श्रीमती अश्विनी कुमार ह्या सी.ई.ओ. होत्या. मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री.पाटील आणि श्री.शामसुंदर शिंदे होते. करारनाम्याची जबाबदारी तीन अधिकाऱ्यांवर कशी करता येईल. श्री.अश्विनी कुमार यांच्या कार्यकाळात काम देण्यात आलेले आहे. Why are you giving three names ? अशी विचारणा समितीने केली असता, Because subsequent payments were made. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

दिनांक ३ ऑगस्ट २०१० व जानेवारी २०११ या दरम्यान सदर तीन अधिकारी होते का ? ऑगस्ट महिन्यामध्ये पावसाळ्यामुळे काम सुरू करता येत नाही. ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, कंपनीस कार्यादेश दिनांक ३ ऑगस्ट २०१० ला देण्यात आला आहे. त्यांनी साईटवर जाऊन काम केलेले नाही तर त्यांनी विभागाला नकाशे व माहिती दिलेली आहे. त्याकालावधीमध्ये सदर तीन अधिकारी कार्यरत होते. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

यामध्ये त्यांचे वेतन श्री. पाटील, शामसुंदर शिंदे व श्री. आश्विनी कुमार यांनी दिलेले आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, आश्विनी कुमार यांनी वेतन दिलेले आहे आणि बाकी दोघांनी करारनामा केलेला आहे. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या परिच्छेदामध्ये महालेखापालांचे दोन मुद्दे होते. एक म्हणजे करारनामा झालेला नाही. व दुसरे " What were the basis of selection of Delolite may also be included in the reply." विभागाने सांगितलेले आहे की, मूल्यांकन केलेले आहे. विभागाने कोटेशन मागविलेले आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्यामध्ये जगातील सर्वात मोठी कंपनी सहभागी होती. डिलॉईट, ऑन्स्टन यंग, आय.एल.एफ.एस. व फिडबॅक ॲडव्हेंच या चार कंपन्यांनी सहभाग नोंदविला होता. टेंडरच्या माध्यमातून डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा. लि. या कंपनीची नियुक्ती केली. कोटेशन हे सल्लागारांसाठी मागविलेले आहे. यामध्ये पेंटकलचे कोटेशन मागविण्यात आलेले आहे. याबाबतचे चार लाख ४० हजार सल्लागारितेचे प्रदान करण्यात आलेले आहे. सदर कंपनीने टेंडर तयार केले आणि उपरोक्त चार पैकी डिलॉईट कंपनीची नियुक्ती करण्यात आलेली आहे. असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

Procedure is followed for selection of this ? परंतु, करारनामा झालेला नाही ही वस्तुस्थिती आहे ही बाब समितीने क्षमापित करावी असे विभागाचे मत असल्याचे समितीने निदर्शनास आणले असता, सदर कंपनी ही चांगली असल्यामुळे आणि कंपनी कायदा नमूद केलेला आहे त्यामुळे, सदर बाब क्षमापित करण्यात यावी. अशी विनंती विभागीय सचिवांनी केली.

परिच्छेद क्र. २.१.६.३ - अंतर्देशीय जलवाहतुकीसाठी वास्तववादी योजनेचा अभाव :

२.१५ किनारपट्टीवर रहाणाऱ्या लोकांना जलसुविधा उपलब्ध करून देणे याबाबत सद्य:स्थिती काय आहे. पुढच्या परिच्छेदामध्ये सांगितलेले आहे की, काही कामे रद्द केली व काही कामे झालेली आहेत. यामध्ये एकूण १०९ कामांपैकी ६ कामे रद्द करण्यात आलेली आहेत. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, यामध्ये १०० कामे पूर्ण झालेली आहे. ६ कामे रद्द करण्यात आलेली आहेत, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

६ कामे रद्द करण्यात आलेली आहेत त्याची कारणे काय आहेत ? यापूर्वी सुद्धा काही कामे रद्द करण्यात आलेली होती. ही ६ कामे रद्द करण्यात आलेली आहेत ती नवीन कामांपैकी आहेत की जुन्या कामांपैकी आहेत ? तसेच ही कामे कोणती आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ह्यामध्ये प्रवासी जेट्टी आहेत असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

सदर कामे ही मागील ५४ कामांपैकी आहेत की जी नवीन ५५ कामे घेण्यात आलेली आहेत त्यापैकी आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यामध्ये ८७ कामे होती. त्यापैकी ३३ प्रकल्प रद्द करून ५४ कामे झालेली आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

३३ कामे डी.पी.डी.सी.च्या निधीमधुन झालेली आहेत, असे पुढील परिच्छेदामध्ये म्हटलेले आहे. ८७ कामांपैकी ५४ कामे झालेली आहेत आणि ५५ कामे नवीन घेण्यात आलेली आहेत. त्यानंतर जी ६ कामे रद्द करण्यात आलेली आहेत ती कोणती आहेत. सदर कामे ही ५५ पैकी आहेत की ५४ पैकी आहेत आणि ती रद्द करण्याची कारणे काय आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सदर कामे ही ५५ पैकी आहेत. जी मुळ कामे होती ती रद्द करण्यात आलेली आहे. ५४ × ५५ अशी १०९ कामे होती. सदर १०९ कामांपैकी १०० कामे पूर्ण करण्यात आलेली आहेत. उर्वरित जी ९ कामे आहेत त्यापैकी २ कामे ही पर्यटन निधीतुन पूर्ण झालेली आहेत व ७ कामे ही एम.एम.टी च्या निधीमधून ती पूर्ण झालेली आहेत. सन २०१५-१६ अखेर १०९ कामांपैकी १०० कामे पूर्ण करण्यात आलेली आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

यामध्ये जिल्हानिहाय कामे सांगावीत. यामध्ये एकूण किती खर्च झालेला आहे. अशी विचारणा समितीने केली असता, यामध्ये ३४ कोटी रुपये हे कोकण पॅकेजमधून लागलेले आहेत. एम.एम.टी. मधुन ५.१४ कोटी रुपये लागले आहेत. राज्य शासनाच्या निधीमधून ६.६३ कोटी रुपये लागलेले आहेत. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

या कामांसाठी ४६ कोटी रुपये खर्च केला काय ? काम पूर्ण करण्यासाठी विभागाने पुरातत्व विभागाकडे काही प्रयत्न केले काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, एकूण १०० कामांकरिता ४५.७७ कोटी रुपये खर्च झालेला आहे. २ कामे एमटीडीसी कडून पूर्ण केली, जंजीरा किल्ल्याचे काम पुरातत्व विभागाच्या मंजुरी अभावी होऊ शकले नाही. रत्नागिरी जिल्ह्यातील दाभोळ - भोपा येथील एक काम जागेच्या अडचणीअभावी पूर्ण होऊ शकले नाही. पर्यटन विभागाची एलिफंटा गुंफेच्या संदर्भात मुख्यमंत्री महोदयांच्या समवेत हॅलिकॉप्टर बाबत बैठक झाली होती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मुरुड, जंजिरा येथे शनिवार-रविवारी किमान १० ते १५ हजार प्रवासी येतात. तेथे बोटीतून महिलांना चढण्या-उतरण्यास त्रास होतो. कामे पूर्ण करण्याकरिता काही अडचण येत असल्यास विभागाने स्थानिक आमदारांना किंवा लोकप्रतिनिधींना विचारले पाहिजे. त्यांना परवानगी मिळवून देणे शक्य होते. अडचणीमुळे काम रद्द केले जाते, त्यावेळी स्थानिक आमदारांचे सहकार्य घेतले असते, पुढाकार घेतला असता तर हे काम रद्द करण्याची पाळी आली नसती. माननीय श्रीमती मिनाक्षी पाटील आमदार असताना ही जेट्टी बांधली होती असे मत समितीने व्यक्त केले असता, पूर्वी सदर कामासाठी परवानगी मिळाली होती. मात्र त्या नंतर नियमांमध्ये बदल झाला. स्वतः मुख्यमंत्री महोदयांनी बैठक घेतली होती. विभाग आता तोडगा काढणार आहे. फ्लोटींग जेट्टीची परवानगी द्यावी असा प्रस्ताव केला जाणार आहे अशी माहिती विचागीय सचिवांनी दिली.

फ्लोटींग जेट्टी करता येईल त्यामध्ये काहीच अडचण येणार नाही. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आता हा पर्याय दिलेला आहे. तेथे बांधकाम करता येणार नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मांडवा येथे जेट्टीच्या कामाबाबत लोकप्रतिनिधींनी पाठपुरावा करून प्रयत्न केला आहे. मांडव्याचे काम चांगले झाले आहे. तेथे बरेच पर्यटक येतात. बरीच वाहतूक असते. राजपुरी येथे पर्यटक येतात. मात्र तेथे एटीएम मशीन नाही. जेट्टीचा जो भाग विकसित केलेला आहे, तेथे ५०० ते १००० स्क्वे.फू. जागा उपलब्ध होणे आवश्यक आहे जेणेकरुन तेथे बँकेतर्फे एटीएम ठेवता येईल, बँक उघडता येईल. विभागाने तेथे ब्रेकवॉटर बांधले आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, १२ महिने येता येईल असे आताच सांगणे शक्य नाही मात्र १० महिने ही सेवा सुरु राहील. ब्रेकवॉटरचे काम चांगले झालेले आहे. आता जेट्टीचे काम सुरु आहे. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्र. २.१.६.४ - बंदरे विकास अभ्यास अहवाल सादर न करणे.

२.१६ या संदर्भात लेखी माहिती दिलेली आहे. परदेश दौरा केल्यानंतर त्या संदर्भात विभागाने अहवाल तयार केलेला नाही. सदर अभ्यास दौऱ्याकरिता मंत्री महोदय तसेच श्री.अश्विनीकुमार, श्री.संगीतराव हे अधिकारी गेले होते. त्यांनी अहवाल सादर करावयास हवा होता. मंत्री महोदयांसमवेत अधिकारी असल्यास त्यांनी अभ्यास दौऱ्यासंबंधी अहवाल तयार करणे आवश्यक आहे. विधिमंडळाचा दौरा असल्यास अधिकारी अहवाल तयार करतात असे मत समितीने व्यक्त केले असता, अहवाल तयार केल्यानंतर कॅगचे ऑडिट करण्यात आले. अहवाल सन २०१३ मध्ये सादर केलेला आहे. सन २०१० मध्ये दौरा झाला होता. अहवाल सन २०१३ मध्ये सादर करण्यात आलेला आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखापालांचा आक्षेप आल्यानंतर अहवाल तयार करण्यात आला आहे काय ? या संदर्भात धोरण निश्चित केले पाहिजे. अधिकाऱ्यांनी अभ्यास दौरा पूर्ण केल्यानंतर त्या बाबत अहवाल तयार केला पाहिजे. या संदर्भात काय तरतूद आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, महालेखापालांचा आक्षेप आल्यानंतर दौरा केला आहे असे नमूद करून दौऱ्याला गेल्यानंतर २ आठवडयांच्या आत अहवाल तयार केला पाहिजे, अशा स्टँडींग ऑर्डर्स आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

दौऱ्याबाबत अहवाल सादर न करणे या संदर्भात विभागाने जे लेखी उत्तर दिलेले आहे, तेदेखील आश्चर्यकारक आहे. ३ वर्षानंतर अहवाल सादर करण्यात आला. अहवाल न देण्याचे कारण असे नमूद करण्यात आले आहे की, बंदर प्रकल्पाला उद्योगाचा दर्जा देणे व त्या अनुषंगाने अनुभव आहे. परदेशाचा दौरा करून कोणते ज्ञान प्राप्त झाले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, जगातील काही चांगली बंदरे आहेत. रॉटरडॅम, हॅमबर्ग, व्हेनीस ही बंदरे ते अधिकारी पाहून आले असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

शासकीय अभ्यास दौऱ्याचे जे निष्कर्ष असतील ते समितीला, महालेखापालांना कळविले पाहिजेत. याकरिता अधिकाऱ्यांनी अहवाल तयार केला पाहिजे व तो सादर करून त्याला मंत्री महोदयांची मान्यता घेतली पाहिजे. अहवाल सादर न करणे ही संबंधित अधिकाऱ्यांची हलगर्जी आहे असे मत व्यक्त करून समितीने याबाबत नापसंती व्यक्त केली.

रॉटरडॅमला या बंदराच्या ठिकाणी काही बाजबेस्ड बंदरे आहेत. तेथे एका बाजबेस्ड बंदराचे आयुष्य २०० ते ४०० वर्षे असते. ४ ते ५ पिढया तेथेच राहतात. कोकणात ४-५ ठिकाणे सोडली तर इतरत्र बाजबेस्ड बंदरे आहेत. धरमतर, दिघी बंदरे ही देखील बाजबेस्ड बंदरे आहेत. भारतातील बंदरांचे आयुष्य २५ ते ३० वर्षे असते असे मत यासंदर्भात समितीने व्यक्त केले.

परिच्छेद क्र. २.१.७.१ - विनावापर निधीत वाढ

२.१७ विभागाने दिलेल्या तक्त्यामध्ये भारत सरकार तसेच महाराष्ट्र शासनाकडून प्राप्त झालेल्या अनुदानाच्या प्रमाणात खर्च दिसत नाही. सन २००७-०८ मध्ये खर्च ६.७२ कोटी रुपये, सन २००८-०९ मध्ये ६.४२ कोटी रुपये, सन २००९-१० मध्ये २.८९ कोटी रुपये, सन २०१०-११ मध्ये ७.३९ कोटी रुपये, सन २०११-१२ मध्ये ३९.२० कोटी रुपये खर्च झालेला आहे सन २०११-१२ पासून खर्च करण्यास सुरुवात झाली असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २०११-१२ मध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे २०० कोटी रुपये शिल्लक होते. खर्च का झाला नाही, असा महालेखापालांनी आक्षेप घेतलेला आहे. उजव्या बाजूकडील तक्त्यामध्ये खर्चात वाढ झाल्याचे दिसून येईल. सन २०११-१२ मध्ये निधी आला. सन २००९ मध्ये ओरस येथे कॅबिनेटची बैठक झाली. त्यावेळी कोकण विकास पॅकेज जाहीर झाले होते. या अंतर्गत ५० कोटी रुपये देण्यात येईल असे सांगण्यात आले होते. सन २००९-१० मध्ये ही रक्कम प्राप्त व्हावयास हवी होती. मात्र सुरुवातीच्या दोन वर्षात हा निधी प्राप्त झाला नाही. या नंतर सन २०११-१२ मध्ये अधिक निधी प्राप्त झाला. शासनाने बोट खरेदीकरिता सन २०११-१२ मध्ये २८ कोटी रुपये दिले. तसेच तेराव्या वित्त आयोगाकडून ५२ कोटी रुपये प्राप्त झाले आहेत. यामुळे निरनिराळया ठिकाणाहून एकाच वर्षी निधी प्राप्त झाला. सन २०१२-१३ मध्ये केंद्र व राज्य शासनाकडून १७२ कोटी रुपये प्राप्त झाले.असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

निधीबाबत माहिती देताना विभागीय सचिवांनी पुढे सांगितले की,महसुली जमेमधून देखील निधी प्राप्त झाला. तसेच केंद्र व राज्य शासनाकडून आलेला निधी तसेच वसुली हे सर्व मिळून १७२ कोटी रुपये झालेले आहेत. इनलँड वॉटर करिता २४ कोटी रुपये मिळाले. सन २०१२-१३ मध्ये तेराव्या वित्त आयोगाकडून ५१.२५ कोटी रुपये तसेच राज्य शासनाकडून ४० कोटी रुपये मिळाले. ग्रेझींगकरिता काही निधी प्राप्त झालेला आहे. वेगवेगळया योजनांमधून निधी प्राप्त झालेला आहे.

पुढील वर्षी ही रक्कम कमी झाली. या वर्षापासून खर्चाची मर्यादा वाढलेली आहे.असे समितीने निदर्शनास आणले असता,विभागाकडील निधी लॅप्स होत नाही. कामे सुरु झालेली आहेत त्यामुळे खर्चात वाढ झाली आहे. ही कामे साधारणपणे दीर्घ मुदतीची आहेत. मॉन्सूनचे ४- ५ महिने काम होत नाही. सुरुवातीला निधी कमी होता, त्यामुळे शिल्लक रक्कम कमी दिसत आहे. या नंतर नवीन प्रकल्प राबविण्यात आले. एक प्रकल्प साधारणपणे २-३ वर्षे चालतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने जो विनियोग केलेला आहे सन २०१२-१३ मध्ये १७८ कोटी रुपये, सन २०१३-१४ मध्ये ८१ कोटी रुपये, सन २०१४-१५ मध्ये ११० कोटी रुपये तसेच सन २०१५-१६ मध्ये जी रक्कम खर्च करण्यात आली आहे, या संदर्भात माहिती महालेखाकारांनी मागितली होती. त्या संदर्भातील ब्रिफ समरी विभागाने दिलेली नाही. ड्रेझर व बार्ज खरेदी देखील केलेले आहेत.ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, खरेदीबाबत हेडनिहाय माहिती देताना साहित्य खरेदीसाठी सन २०१२-१३ मध्ये २८ कोटी रुपये प्राप्त झाले. सन २०१३-१४ मध्ये ४ हॉपर बार्ज खरेदी केल्या. ४ स्पीड बोट व ३ सर्व्हे लाँच सन २०१५-१६ मध्ये खरेदी केल्या. सन २०१२-१३ मध्ये दोन कटर सक्शन ड्रेझर व फ्लोटींग पाईप अशी खरेदी करण्यात आली असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सन २०१२-१३ मध्ये खरेदी केलेला ड्रेझर सिंधुदुर्गमध्ये अजून तसाच पडून आहे. विभागाकडून कर्मचारीवर्गाला पगार देण्यात येतो. मात्र जेव्हा कधी मागणी केली जाते, तेव्हा खरेदी केलेली यंत्रसामुग्री बंदच असल्याचे कर्मचाऱ्यांकडून सांगितले जाते.नवीन खरेदी केलेला ड्रेझर तसाच पडून आहे. तारकर्लीला हा ड्रेझर ठेवलेला आहे. असा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता, २ कटर सक्शन ड्रेझर सन २०११-१२ मध्ये खरेदी करण्यात आले. त्यापैकी काही काळ एक वर्सोव्याला ठेवले होते व दुसरे रत्नागिरीला पाठविले होते. वर्सोवा येथील खोली ५ ते ६ मी. असल्यामुळे ते तारकर्लीला पाठविले. तारकर्लीला विभागाकडून अंदाजे असेसमेंट करण्यात आले आहे. त्यानुसार तेथे अंदाजे १ लाख १० हजार क्युबिक मीटर गाळ काढलेला आहे. बाजारभावानुसार २५० ते २७५ प्रति क्युबिक मीटर नुसार त्याची किंमत आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

२.१८ तारकर्लीकरिताच हा ड्रेझर खरेदी केला होता काय ? तो ड्रेजर विभागाने खरेदी केलेला आहे काय ? मग तो किती ठिकाणी गेला हे लॉग बुकमधील नोंदीवरून समजू शकेल. तो तारकर्ली मध्येच ठेवला आहे आणि ते ड्रेजर ठाणे मध्ये ठेवले आहे. तो एकाच ठिकाणी ठेवला आहे. सर्वात जास्त बंदर व मच्छिमार रायगडमध्ये आहेत. तेथे खाजगी केले तर बरे होईल. तुम्ही हे सर्व कर्मचारी एकाच ठिकाणी ठेवले आहेत. मग या कर्मचाऱ्यांसाठी विभागाने ड्रेजर घेतला आहे काय ? एका ड्रेजरची किंमत किती आहे ? त्याच्यावर स्टाफ किती लागतो व त्यांच्या पगारावर किती खर्च होतो ? अशी विचारणा समितीने केली असता, एका ड्रेजरची किंमत अंदाजे ४ कोटी रुपये आहे. एका ड्रेजरवर ६ स्टाफ लागतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

६ नियुक्त केलेल्या कर्मचाऱ्यांना कामाविना बसवून ठेवायचं, त्यांच्या कडून सर्व मेकॅनिकल काम करवून घ्यायचे. जर विभागाला गाळ काढण्याचे काम हे खाजगी कर्मचाऱ्यांकडून करून घ्यायचे असेल तर या सर्वांचा उपयोग काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २०१३-१४ मध्ये तारकर्लीला ५०,५७२ क्युबिक मीटर गाळ काढला. त्यानंतर सन २०१४-१५ मध्ये ११,९६३ क्युबिक मीटर, सन २०१५-१६ मध्ये ३४,४३४ क्युबिक मीटर, सन २०१६-१७ मध्ये ३७,३०० क्युबिक मीटर एवढा गाळ काढला अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

हायड्रोग्राफरला भेट दिली तर हि माहिती मिळेल काय ? विभागाचे काम गाळ काढणे आहे पण खोली (डेप्थ) किती झाली हे हायड्रोग्राफरने बघायचे आहे. त्यानंतर झालेला सर्व्हे विभागाच्या रेकॉर्डला कमी आहे. हायड्रोग्राफरचा जो सर्व्हे झाला त्यामध्ये आणि या रेकॉर्ड मध्ये तफावत आहे. दर दोन किंवा तीन वर्षांनी विभागाकडून जो हायड्रोग्राफरचा सर्व्हे करण्या येतो तो तिथेच पडून आहे. तो चालण्यासारखा नाही, चालुच शकत नाही तो पाठवून काही उपयोग नाही. हे विसंगत (कान्ट्रॅडिक्टरी) आहे. जर त्यांनी असे सांगितले असेल तर एका बाजूला ते कामाचा मोठा व्याप सांगतात दुसऱ्या बाजूला समितीला असे सांगतात की, त्यांनी दिलेली माहिती समितीने सत्य समजूनच घ्यावी. जेव्हा सन्माननीय सदस्य बैठकीत बोलतात ते We take it as true. तसे असेल तर तिथे ४ कोटीचे ड्रेजर किंवा मोठया प्रमाणावर खरेदी केल्या जाणाऱ्या मशिनस्, वाहने यांचा वापर झाला पाहिजे. १०० ते १५० कोटी रुपयांची सामुग्री विभागाकडून दरवर्षी खरेदी करण्यात येते असे मत समितीने व्यक्त केले असता, समितीचा मुद्दा लक्षात आला आहे. ड्रेजर हे एकाच ठिकाणी आहे. खरं म्हणजे ड्रेजरचे हेड क्वार्टर करणे उचित नाही ते फिरायला पाहिजे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

याबाबत स्थानिक लोकप्रतिनिधींनी संबधितांकडे १० ते १२ वेळा विचारणा केली, पण ते ड्रेजर त्या ठिकाणाहून हलू शकत नाही असे ते म्हणाले. किरण पाणी पोर्ट हे केवळ १०० मीटर ड्रेजींग केले नाही म्हणून ते बंद आहे. त्यामुळे शासनाचे लाखो रुपयाचे नुकसान झालेले आहे. म्हणजे १०० मीटर साठी किमान ३ ते ४ मिलीयन करणे शक्य आहे. अनेक वेळा बैठका झाल्या पण आता हे एक दिवसाचे काम आहे ते विभागाकडून पूर्ण करण्यात यावे. गोव्यातील एनजीओ तिथे जातात. ते बंदर पूर्णपणे तयार आहे फक्त १०० मीटर खोदायचे आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, गोवा शासनाने आक्षेप घेतल्यामुळे हे काम अपूर्ण राहिले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या पाहणीसाठी मा.मुख्यमंत्री स्वतःआले होते. दिल्लीला बैठक घेतली त्यात तत्कालिन सचिव देखील होते. पण तेव्हा जर हे काम केले असते तर आज किरण पाणी सुरु झाले असते. ते तांत्रिक कारण आहे की, रेडी येथील स्थानिकांनी अडवले, गोव्याचे लोक एनजीओ करतात आणि मग ते काम बंद करतात. महाराष्ट्र शासनाचे अधिकारी पण त्यामध्येच आहेत. विभागाचा रेकॉर्ड चुकीचा आहे, आज त्या ड्रेजरची स्थिती काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, हे काम सुरु आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने २० ते २५ कोटीची जी मशिनरी खरेदी केलेली आहे आणि ती एकाच ठिकाणी ठेवलेली आहेत. त्यात करोडो रुपये जात आहेत. रायगड येथे छोटी छोटी बंदरे आहेत त्यामुळे तेथील इंजिनियर्सला सांगण्यात आले की, मच्छिमारांसाठी थोडे काम करून दयावे. कारण जर कोणी व्यक्ती स्वतः करायला गेल्या तर सीआरझेडच्या अडचणी येतात नाहीतर ते करायला काहीच अडचण नाही. पण ते तांत्रिक आहे शासनाने केले तर वेगळा फरक होतो. आज विभागाने जो खर्च केला आहे यापेक्षा हे काम टेंडर काढून केले असते तर फायदा झाला असता. ही जी सन २०१५-१६ आकृती दिली आहे तर आता सन २०१६ -१७ ची पण आकृती समितीला देण्यात यावी. सन २०११-१२ पासून हा जो मोठया प्रमाणात विभागाने खर्च केलेला आहे त्याबाबतची आणि सन २०१२-२०१७ पर्यंतच्या खर्चाचा सविस्तर संक्षिप्त गोषवारा समितीला देण्यात यावा. यात खाजगी ड्रेजिंग पण करून घेतले आहे. कॉन्ट्रॅक्टर, मालदार हे सर्व लोक तिथे आहेत. मालदार हे कायमचेच आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, मागच्या २० वर्षात विभागाने जे ड्रेजिंग केले आहे त्यात २२ लाख घनमीटर कॉन्ट्रॅक्टरने केले आहे आणि १५.५ लाख महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ड्रेजिंग केले आहे. म्हणजे कॉन्ट्रॅक्टरचे जास्त आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ड्रेजिंग केले आहे तर मग कुठल्या कुठल्या जिल्ह्यात आणि कुठल्या जेटीला केले आहे. यात बील किंवा रेकॉर्डींग करताना हायड्रोग्राफर असतो का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, प्री-ड्रेजिंग आणि पोस्ट ड्रेजिंग सर्व्हे करण्यात येतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले.

जेव्हा खाजगी व्यक्तीने एवढा घनमीटर माल काढला तर जबाबदारी विभागावर येते. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभागाच्या साउँडींग प्रमाणे त्याचे कॅलक्युलेशन करण्यात येते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.१९ ते ड्रेजिंगचे काम विभागाने मोजले असेल आणि खाजगी व्यक्तींनी गाळ काढला आता तिथे पाहिले तर वर्षाला किती गाळ त्यात येतो, याचे पण सायन्स ठरलेले आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाकडे इनहाऊस हायड्रोग्राफर आहेत तर दोघांचेही स्टॅटिस्टक मॅच केले पाहिजे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महाराष्ट्र शासनाने मंजुरी दिलेल्या कोकण विकास पॅकेजच्या अंतर्गत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला प्रवासी वाहतूकीसाठी सोयीसुविधा पुरविणे, यासाठी विभागाला ६१ कोटी २५ लक्ष मिळाले आहेत. यापैकी सन २००९-१२ मध्ये फक्त २५ कोटी रुपये खर्च केले. तसेच धूप प्रतिबंधक कामे करण्यासाठी ११.७६ कोटी मिळाले होते त्यापैकी विभागाने फक्त ४.४० कोटी रुपये खर्च केले. ६१ कोटी रुपये मच्छिमारांच्या जेटी बांधण्यासाठी दिले. हे काम पहिल्यांदा मत्स्यव्यवसाय विभागाकडे नव्हते तर मरीनकडे होते. लोकप्रतिनिधीनी सभागृहात याबाबतचा मुद्दा मांडल्यामुळे नंतर हे काम मत्स्यव्यवसाय विभागाकडे दिले. हे काम खरे तर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे पाहिजे आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला हा निधी आला पाहिजे. हे ६१ कोटी मरीन कडुन काढुन पुन्हा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला आणले आणि पुन्हा नंतर ते काम करीत नाही म्हणून पुन्हा मत्स्यव्यवसाय विभागाकडे गेलेले आहे. मत्स्यव्यवसाय विभागाकडे तांत्रिक कर्मचारी वर्ग जास्त नाही म्हणून हे काम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडेच पाहिजे. तांत्रिकदृष्टया पाहिले तर काही जेटी ह्या मच्छिमारांच्या आहेत, काही प्रवासी आहेत, काही अन्य कारणासाठी असतील तर यासाठी विभागाने त्याप्रमाणे एक बैठक घेतली पाहिजे कारण हे काम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे आहे. बांधकाम करणे हे मत्स्यव्यवसाय विभागाचे काम नाही त्यांचे वेगळे काम आहे. मासे वाढविणे हे त्यांचे काम आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, वेगवेगळया खात्यातून जे डिव्हिजन ऑफ वर्क आहे ते रुल्स ऑफ बिझनेसमध्ये स्पष्टपणे आहे की, जे फिशरीज हर्बर आहेत ते फिशरीज डिपार्टमेंटचे आहेत. हे सर्व काम आजही मत्स्यव्यवसाय खात्याच्या अखत्यारित आहे. पाणी मुंबई पोर्ट ट्रस्ट देत आहे. पण हा जो डॉक आहे तो फिशरीज डिपार्टमेंटचा आहे. त्याचे आधुनिकीकरणाचे काम सुरु आहे ते संपूर्ण मत्स्यव्यवसाय खाते करीत आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

६१ चा मासेमारीचा एक भाग होता तसेच त्याला बाकीचे पण भाग आहेत जसे प्रवासी वाहतुकीसाठी ड्रेजर खरेदी यासाठी फक्त २५ कोटी रुपये खर्च झालेले आहेत. असे समितीने निदर्शनास आणले असता, त्या वर्षी खर्च नाही झाले हे मान्य आहे कारण बाकी सर्व कामे नंतर झाली आहेत व काही कामे आणखी सुद्धा सुरु आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

धुप प्रतिबंधक योजने बद्दल सन २०११-१२ मध्ये विभागाला निधी मिळाला, त्याबाबत समितीने विचारणा केली असता धुप प्रतिबंधक योजना पुर्वी तट रक्षक दलाकडे होती. २६ ऑक्टोबर २०१० च्या शासन निर्णयानुसार ती महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे वर्ग केली होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले. तो निधी १३ व्या वित्त आयोगाचा होता.

पण तोच निधी याच कामाच्या उद्देशानेच मिळाला आहे. तो विभागाने खर्च केव्हा केला ? यावर्षी फक्त ४.४० कोटी रुपये विभागाने खर्च केलेत. ११.७६ कोटी मिळाले त्यापैकी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने फक्त ४.४० कोटी खर्च केले आणि ७.३६ कोटी अखर्चित राहिले. खर्चाचे प्रमाण खूप कमी आहे. विभागाने सांगितले की, त्यांच्याकडे तांत्रिक अधिकारी नव्हते. नंतर सांगितले की, काम अंतिम टप्प्यावर आहे. मार्च २०१६ पर्यंत पूर्ण होईल. याची आता काय स्थिती आहे. फेब्रुवारी, २०१६ पर्यंत हे काम पूर्ण होईल असे सांगण्यात आले होते. आता सध्या जून, २०१७ सुरु आहे मग ते काम पूर्ण झाले आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, धुप प्रतिबंधक बंधाऱ्याची विभागाकडे जी कामे होती ती सर्व पूर्ण झालेली आहेत. २१.०५.२०१५ च्या शासन निर्णयानुसार ती योजना आता सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या कोस्टल इंजिनियरकडे वर्ग केली आहे. ज्याचे टेंडर झालेले नव्हते, ज्याची प्रोसिजर झालेली नव्हती, ज्यांचे कार्यादेश दिलेले नव्हते अशी सर्व कामे विभागाने त्यांच्याकडे वर्ग केली आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

या कामासाठी विभागाला जो ११ कोटी ७६ लाख एवढा निधी मिळाला त्यापैकी विभागाने जी काही कामे केली. २०१५ च्या शासन निर्णयानुसार अनुषंगाने त्याच्या पूर्वी किंवा आतापर्यंत यावर विभागाने किती खर्च केला ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २०११-१२ मध्ये जे २९ कोटी रुपयाचे काम मंजुर होते त्यापैकी सर्व काम पूर्ण करून २८ कोटी ३७ लाख रुपये खर्च केलेले आहेत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

धुप प्रतिबंधक योजनेला ११.७६ कोटी मिळाले होते. सन २०१५ नंतर विभागाने ते मेरिटाईमच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे वर्ग केले. मग विभागाने यामध्ये किती खर्च केले ? सन २०११-१२ मध्ये विभागाला कायमस्वरुपी किनारपट्टी संरक्षण आणि व्यवस्थापन प्रकल्पांतर्गत किनारपट्टीवर धुप प्रतिबंधक काम करण्यासाठी ११.७६ कोटी रुपये मिळाले असे समितीने निदर्शनास आणले असता, १३ व्या वित्त आयोगामध्ये सन २०११-१२ ला आम्हाला ५१.२५ कोटी रुपये प्राप्त झाले होते. सन २०११-१२ ला ५१.२५ कोटी रुपये ३६ कामांसाठी मिळाले, सन २०१२-१३ ला ५१.२५ कोटी रुपये २८ कामांसाठी मिळाले, सन २०१३-१४ ला काहीच मिळाले नाही. सन २०१४-१५ ला १३ कामांसाठी ५१.२५ कोटी रुपये असे एकूण १५३.७५ कोटी रुपये मिळाले. ते फक्त धुप प्रतिबंधक योजनेसाठी. प्रमाणाने विभागाचा खर्च १३५.७५ झालेला आहे. १८ कोटी रुपये विभागाने सार्वजनिक बांधकाम विभागाला हस्तांतरित केले आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

याच बरोबर शासनाने नमूद केल्यानुसार,

१. मांडवा, ता. अलिबाग येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

२. करंजा, ता. उरण येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

३. जंजिरा, ता. मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

४. राजपुरी, ता. मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

५. आगरदांडा, ता. मुरुड येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

६. दिघी, ता. श्रीवर्धन येथे अंतर्गत जल वाहतूक प्रकल्प विकसित करणे.

२.२० ही कामे प्रगतीपथावर असून ३१ मार्च, २०१६ पर्यंत पूर्ण होतील. याची सद्यःस्थिती काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यापैकी दिघी, राजपुरी, मांडवा, आगरदांडा येथील कामे पूर्ण झालेली आहेत. करंजा येथील काम सध्या चालुच आहे. जंजिरा येथील काम आर्किआलॉजी मुळे बंद आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

६ पैकी ४ कामे पूर्ण झाली आहेत. जे एक आर्किआलॉजी मुळे बंद आहे ते रद्द करणार काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, याच्या परवानगीसाठी विभागाने प्रस्ताव दाखल केला आहे. अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस दिली.

मरीना जेटी केल्यानंतर काहीच अडचण येणार नाही. जंजिरा येथील काम केव्हा पूर्ण होईल ? करंजा येथील कामही आणखी सुरुच आहे. सदर काम ३१ मार्च, २०१६ पर्यंत पूर्ण होणे अपेक्षित होते आणि आता साक्ष जून २०१७ मध्ये होत आहे तर मग हे काम कधी पूर्ण होणार ? अशी विचारणा समितीने केली असता, परवानगी मिळाल्यास जंजिऱ्याचे काम एक वर्षात पूर्ण होईल. तसेच करंजा येथील जे काम सुरु आहे ते काम २०१९ पर्यंत पुर्ण होईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

इतका विलंब होण्याचे कारण काय आहे. या पूर्वीच्या उत्तरामध्ये हे काम मार्च, २०१६ मध्ये पूर्ण होईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले होते आणि आता मार्च, २०१९ सांगण्यात येत आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, हे काम २०१९ ला पूर्ण होईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

इतका विलंब होण्याचे कारण काय ? लेखी उत्तरामध्ये नमूद केले आहे की, मार्च २०१६ पर्यंत कामे पूर्ण करण्यात येतील असे समितीने निदर्शनास आणले असता, २०१६ पर्यंत काम पूर्ण करण्याचे आश्वासन धूप प्रतिबंधक कामाबाबतचे होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

६ कामे मार्च, २०१६ पर्यंत पूर्ण होतील असे नमूद केले आहे. परंतु मुख्य अभियंत्यांनी उत्तर दिले की, ६ पैकी ४ कामे पूर्ण झाली असून जंजिरा येथील कामाबाबत अडचण निर्माण झाली आहे व एक काम मार्च, २०१९ ला पूर्ण होईल. ३ वर्षे विलंब का होत आहे याची कारणे समितीने विचारली असता, करंजा येथील कामाबाबत स्थानिक मच्छीमारांनी हरकत घेतली आहे. काम सुरु झालेले असून अर्धवट स्थितीत थांबविले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

मच्छीमारी करणारे करंजा येथील बंदर सर्वात मोठे आहे. तेथे ३००० ट्रॉलर्स असून उरण शहरापेक्षा करंजा हे मोठे गाव आहे. करंजा येथे काम सुरु करण्यापूर्वी विभागाचे स्थानिक लोकप्रतिनिधींना विश्वासात घेतले नाही. तेथील गावकऱ्यांना विश्वासात घेतले असते तर अडचण निर्माण झाली नसती. तेथे यांचे एक खाजगी बंदर होत आहे. तेथे बाहेरुन रस्ता निर्माण करताना अडचण येणार आहे. खाजगी बंदराच्या मालकाने त्यासाठी पैसे खर्च केलेले आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले.

लेखी उत्तरामध्ये मार्च, २०१६ पर्यंत कामे पूर्ण होतील असे नमूद केले आहे. आता विभागाकडून सांगण्यात येत आहे की, स्थानिक पातळीवर अडचण आहे. मग मार्च, २०१९ पर्यंत काम पूर्ण होईल हे समितीसमोर कोणत्या आधारे सांगण्यात येत आहे. काम पूर्ण करून घेण्याची शाश्वती मिळाली आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, स्थानिक मच्छीमारांबरोबर विभागीय प्रतिनिधींची चर्चा झाली आहे. तेथील सध्याचा ॲप्रोच रस्ता आहे तो रोरो सेवा सुरु झाल्यानंतर अपुरा पडणार आहे. हा रस्ता गावातून जाणारा आहे. आता जे मच्छीमार बंदर विकसित होत आहे त्याच्या एका बाजूने रस्ता काढला तर ४५०-५०० मीटर लांबीचा नवीन रस्ता तयार केला तर डायव्हर्शनसारखी बाहेरच्या बाहेर रहदारी निघू शकेल अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभागाकडून किंवा बोर्डाकडून मान्यता मिळाली आहे का ? मान्यता मिळाली नसेल तर समितीसमोर कसे उत्तर देण्यात येत आहे. How can you commit before this Committee that it will be completed by March 2019 ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मुख्य अडचण अशी आहे की, ज्या ठिकाणी जेट्टी बांधली त्याच्या दोन्ही बाजूला लोकांची घरे आहेत. ती घरे तोडता येणार नाहीत. जेट्टी सुरु झाली तर तेथे प्रचंड रहदारी वाढणार आहे. या संदर्भात चर्चा करून रस्त्याबाबत तोडगा काढता येईल. नवीन समांतर रस्ता करण्याबाबत निधी उपलब्ध आहे की नाही हे पहावे लागेल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

श्री.निखिल गांधी यांना रस्त्याचे काम करण्यास सांगण्यात यावे त्यांचे बंदर सुरु झाले तरी अडचण येणार आहे. त्यांनाच हे काम करण्यास सांगावे, विभागाचा निधी का खर्च करण्यात येत आहे ? असे मत समितीने व्यक्त केले असता, काही लोकांनी सुचविले की, विभागाच्या उपलब्ध निधीमधून काम करण्यात यावे परंतु विभागाला त्याचा फारसा लाभ होणार नाही. तेथे एक मोठे बंदर विकसित होत आहे. त्यामुळे तेथील आजूबाजूच्या पायाभूत सुविधा विकसित करण्याची जबाबदारी त्या विकासकाची आहे. समितीच्या सूचनेप्रमाणे विभागाकडून विकासकास कळविण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागीय प्रतिनिधींनी आश्वासन दिले की, २०१९ पर्यंत काम पूर्ण होईल. बंदर लवकरात लवकर जल वाहतुकीसाठी सुरु झाले पाहिजे असे समितीने सूचित केले असता २०१९ मध्ये काम पूर्ण होईल असे जरी विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले असले तरी ते आश्वासन दिले आहे असे समजू नये. विभागाने वस्तुस्थिती विशद केली आहे. स्थानिक लोकांनी विरोध केला होता. मग पायाभूत सुविधांचा विषय आला. आता नवीन विकासक आला आहे. चांगली साईट असल्यामुळे जल वाहतुकीच्या दृष्टीने मार्ग काढावा लागेल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

करंजा येथील कामाबाबत लवकरात लवकर मार्ग काढून जल वाहतुकीसाठी जेट्टी सुरु झाली पाहिजे. जंजिरा येथे मरिन जेट्टी करण्यासाठी प्रयत्न करावा. या दोन्ही विषयाबाबत त्वरेने निर्णय घेण्यात यावा, जेणेकरुन मार्च २०१८ पर्यंत दोन्ही जेट्टी सुरु होतील असे समितीने सुचित केले.

परिच्छेद क्रमांक- २.१.७.२ कामकाजातून महसूल :-

२.२१ यासंदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महालेखापालांचा मुख्य आक्षेप असा होता की, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाने स्वत:च्या स्थावर मालमत्तेची नोंद केली नाही. इंटर टायटल, जमीन याची मार्केट व्हॅल्यू निश्चित केली नाही. १९९६ मध्ये मेरिटाईम बोर्डाची स्थापना झाली. त्यावेळी शासनाने पूर्वी बांधकाम विभागाकडील असलेल्या मालमत्ता १ रुपया टोकन किंमतीवर ट्रान्सफर करण्याबाबतचा शासन निर्णय काढला. मालमत्ता आहे, परंतु त्यांनी त्या मालमत्तेची मूल्यांकन लिहिलेले नाही.

१ रुपयात मालमत्ता मिळाली म्हणून विभाग रेकॉर्ड ठेवणार नाही का ? एखाद्या व्यक्तीने भेट दिली तर त्याची किंमत कशी गृहित धरणार ? मूल्यांकन करणे आवश्यक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सर्व मालमत्तांचे मूल्यांकन निश्चित केले नाही असे नाही. मालमत्तेची नोंदवही आहे, त्यामध्ये १२७३ स्थावर मालमत्तांची नोंद आहे. यावर मालमत्तांची किंमत (फिक्सॲसेट कॉस्ट) ६१७ कोटी रुपये आहे. त्यात १४६ भूखंड आहेत, ५९१ इमारती आहेत, ३६७ जेट्टी यांच्या नोंदी आहेत. महाराष्ट्राची किनारपट्टी ७२० कि.मी. इतकी आहे. कोस्ट लॅण्ड, इनलॅण्ड आणि खोरे विचारात घेता २८०० कि.मी.ची समुद्र किनारा आहे. त्याचे मूल्यांकन करणे गरजेचे आहे का ? असा प्रश्न आहे. हा फार मोठा विषय आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

हे काम हायड्रोग्राफरने करावयाचे आहे. भरती रेषेपासून ५० मीटरपर्यंतची मालमत्ता विभागाकडे आहे, त्याची मोजणी केली तर कमीत कमी ५ लाख कोटी रुपयांची मालमत्ता होऊ शकते. एमएमआरडीए एरिया, सिडको क्षेत्रातील प्रॉपर्टी वेगळी आहे. हे काम हायड्रोग्राफरचे होते. परंतु २००२ पासून हायड्रोग्राफर ओ.एस.चे म्हणजे प्रशासकीय काम करीत आहे. श्री.रोहिला यांनी हे काम करावयास हवे होते. विभागाची जी मालमत्ता आहे त्याचे मूल्यांकन विभागाने करायचे आहे. ज्यांनी हे काम करावयाचे होते त्यांनी ते केले नाही म्हणून त्यांच्याविरुद्ध विभागाकडून कोणती कारवाई करण्यात येणार आहे ? हायड्रोग्राफी विभागात किती कर्मचारी वर्ग आहे ? विभागाची वांद्रे ते उपनगरातील सर्व मालमत्ता विभागाच्या ताब्यात असून मुंबईतील मालमत्ता मुंबई पोर्ट ट्रस्टच्या ताब्यात आहे. याची किंमत किती होईल ? काही ठिकाणी विभागाचे दिपस्तंभ आहेत. लोप्रतिनिधींनी सन्माननीय केंद्रीय मंत्री श्री.नितीन गडकरी यांच्याकडे पाठपुरावा केल्यानंतर आता खांदेरी-उंदेरी येथे पर्यटनस्थळ विकसित होत आहे. चार जिल्ह्यांचा हा प्रश्न आहे. विभागाने याबाबत संबंधित आमदारांसमवेत बैठकीचे आयोजन करावे. कार्यालयात बसून मालमत्तेची मोजदाद करणे शक्य आहे. हायड्रोग्राफरकडे नकाशा तयार आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, २८०० कि.मी. किनारपट्टी आहे. हे काम खूप मोठे आहे. काही ठराविक कामासाठी याचा वापर करणे शक्य आहे. त्याचा ताबा स्वत:हून घेणे शक्य नाही. जिल्हाधिकाऱ्यांकडून घेण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

ही मालमत्ता विभागाच्या ताब्यात दिलेली आहे. विभागाने फक्त जिल्हाधिकाऱ्यांना कळवायचे आहे. विभागाने त्यांचा अधिकार कळविलेला नाही. भरती रेषेपासून ५० मीटरपर्यंत विभागाची मालमत्ता आहे. याबाबत विचारायची गरज नाही. उलट जिल्हाधिकाऱ्यांना विभागाकडे विचाराणा करावी लागेल. विभागाने एकदा मालमत्तेची मोजदाद केली की जिल्हाधिकारी विभागाकडे एनओसी मागण्यासाठी येतील असे समितीने सुचित केले असता ७२० कि.मी.चा विचार केला तर एकूण ३२४०० चौ.मी.क्षेत्रफळ आहे. प्रत्यक्षात हायटाईड क्षेत्रापासून ५० मीटरपर्यंत जी काही कामे असतात ती सीआरझेडच्या मर्यादेत असल्यामुळे तेथे कोणतीही क्रिया व्हायची असेल तर विभागाकडेच एनओसीकरिता येतील, अन्यथा ते विभागाकडेच असेल. दुसरी गोष्ट प्रत्यक्षात बंदर विकासाच्या वेळी विभागाला याला ॲग्रीकल्चरचे आणि नॉन इरिगेटेड ॲग्रीकल्चर लॅण्डचे मूल्यांकन लावतो, ते मूल्यांकन आज रेडी रेकनरनुसार लावू शकत नाही. तिसरी गोष्ट संपूर्ण ७२० कि.मी.च्या मागच्या ५० यार्ड पर्यंतच्या क्षेत्रफळासाठी त्या त्या ठिकाणचे

रेडी रेकनर रेट कदाचित ५० हून अधिक असतील. दरवर्षी ५० हून अधिक वेगवेगळे रेडी रेकनर रेट घेऊन व्हॅल्यूएशन करण्यास प्रशासनिक वेळ किती लागेल याचा अंदाज घेतला महिने लागू शकतील अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

२.२२ सीआरझेडचा नकाशा तयार आहे. त्यासाठी राज्य शासनाने करोडो रुपये खर्च केले आहेत. पर्यावरण विभागाशी समन्वय साधून आठ दिवसात हे काम करून घेता येईल किंवा पर्यावरण विभागातील डॉ.पाटील यांच्याशी संपर्क साधावा. यासंदर्भात चारही जिल्ह्यातील संबंधित तहसीलदारांना सांगितले तरी ते मालमत्तेची किंमत काढून देतील. यामुळे एखादा प्रकल्प मंजूर करताना त्याच्या मंजुरीकरिता जो कालावधी लागतो तो संपुष्टात येणार आहे. पीएनपी कंपनीला १६ वर्षे होऊनही जागेचे वाटप झालेले नाही. विभागाची मालमत्ता रेकॉर्डवर आली तर त्याची किंमत वाढणार आहे. परंतु १६ वर्षात जागा मिळाली नाही हे मालमत्तेचे मूल्यांकन झाले तर ॲग्रीमेंट करून विभागाकडून एका दिवसात जागा देणे शक्य आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सर्व मालमत्तेचे मूल्यांकन केले पाहिजे यास विभागाचा विरोध नाही. परंतु दरवर्षी बाजार भावानुसार मालमत्तेचे निश्चित करायचे का असा प्रश्न निर्माण होईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाला जागेचे वाटप करावयाचे असेल तर विभागाकडे जागेची नोंद असली पाहिजे. विभागाच्या लेखी माहितीमध्ये स्पष्ट म्हटले आहे की, २०१६ मध्ये विभागाकडे सर्व कामे पूर्ण करण्यात येतील. परंतु तोंडी उत्तर वेगळे देण्यात आले. बंदरे विकास धोरणामध्ये शासकीय जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटपाबाबत धोरण ठरविण्यात आले आहे असे म्हटले आहे. मूल्यांकन करु नका असे धोरण आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मूल्यांकन कसे करावे हेही त्यात म्हटले आहे. बाजारभावाप्रमाणे द्यावे. लगतच्या जिराईत जमिनीचे मूल्यांकन करावे हे धोरण आहे.

विभागाने १९९६ च्या धोरणाचा अभ्यास करावा. विभागाच्या १९९६ च्या धोरणामध्ये बदल करण्यात येत आहेत. संपूर्ण विकसित केलेली मालमत्ता १ रुपयात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला शासन देत आहे. विभागाने गरजेनुसार त्यात बदल केले. विभागाने रिलायन्स कंपनीला रेवस येथे १ रुपयात बंदर उभारण्यासाठी जागा दिली. बंदर झालेच नाही. त्याबाबत वाद सुरू आहे. ती मालमत्ता विभागाच्या मालकीची आहे, विकासकाची नाही. मुंबई-गोवा किंवा मुंबई-पुणे एक्स्प्रेस मार्ग एमएसआरडीच्या मालकीचा आहे. विकासक म्हैसकर यांच्या मालकीचा नाही. याबाबत सविस्तर चर्चा करावी लागेल. याच्यामुळे सगळी विकासकामे थांबली आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, समितीला अभिप्रत आहे ते प्रत्यक्षात जमीन हस्तांतरण प्रक्रियेबाबत आहे. महालेखापालांचा परिच्छेद मूल्यांकन करण्याबाबतचा होता असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

एका विषयाच्या अनुषंगाने हा विषय उपस्थित झाला. त्या विषयापुरते विभागाचे उत्तर ठीक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले.

समितीने जी सूचना केली ती विभागाकडून मान्य करण्यात येईल आणि तशी कारवाई करण्यात येईल. महालेखाकारांच्या परिच्छेदाबाबत समितीने मान्य केले तर विभागाकडून दरवर्षी मूल्यांकन करावे लागेल. जेव्हा जेव्हा रेडी रेकनर रेट बदलतील तेव्हा तेव्हा मूल्यांकन करावे लागेल. ते खूप मोठे काम आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

त्यावर एकदा मूल्यांकन निश्चित करावे. पुढे आवश्यकता भासेल त्या दिवशी रेडी रेकनरचा आधार घ्यावा असे समितीने सूचित केले असता, ३२४६४ चौ.मी.किनारपट्टी आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाची व्यावहारिक अडचण आहे. शासन आणि पर्यावरण विभागातील डॉ.पाटील यांच्याकडे माहिती उपलब्ध आहे. तोच मॅप घ्यावा असे समितीने सूचित केले असता, हा मुद्दा फक्त ७२० कि.मी.चा नसून क्रिकचा वॉटर फ्रण्ट पकडला तर तो २२०० कि.मी. आहे. तो विचारात घेतल्यास १.२६ लाख चौ.कि.मी.एवढ्या क्षेत्रफळचे दरवर्षी मूल्यांकन करावे लागेल असे विभागीय प्रतिनिधींनी अगवत केले.

प्रत्येक वर्षी मूल्यांकन करण्याची आवश्यकता नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, एकदा जरी मूल्यांकन करावयाचे म्हटले तरी त्यासाठी काही कालावधी लागेल आणि खर्चही होईल. दुसरे म्हणजे, प्रत्यक्षात अपफ्रंट अमाऊंट त्या जमिनीच्या रेडी रेकनर नुसार ॲग्रीकल्चर जे नॉन ॲग्रीगेशन आहे ते घेतल्यानंतर विभागाकडून १ रुपया भुईकडे घेण्यात येते. तिसरी गोष्ट म्हणजे सीआरझेडमध्ये कोणतीही कमर्शियल ॲक्टिव्हिटी अलाऊड नाही. त्यामुळे कुलाबा सारखे होणार नाही. चौथी गोष्ट म्हणजे कोणतेही कार्य विभागाच्या एनओसीशिवाय होणे म्हणजे अतिक्रमण आहे. त्यामुळे त्या जमिनीवर कोणी अतिक्रमण करेल असे होणेही शक्य नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मूल्यांकनचा मुद्दा सोडला तरी त्याचे संपूर्ण रेकॉर्ड विभागाकडे असले पाहिजे. समुद्र किनाऱ्यावर आज जी बेकायदेशीर रेती काढली जाते तेथे विभागाचा बंदर अधिकारी आहे. विभागीय प्रतिनिधींनी १ लाख स्क्वेअर फुट म्हणत आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, प्रत्येक ठिकाणी बंदर अधिकारी नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

धरमतर, रेवदंडा, कुरळा येथे विभागाचा स्टॉक आहे. मग तो अधिकारी कोणती कारवाई करतो ? एकतर विभागाच्या एरियामध्ये बेकायदेशीर माल उतरविला जातो. तेथे कोणालाही माल उतरविण्याचा अधिकार नाही. मग गृह (बंदरे) विभाग सुद्धा यामध्ये सामिल आहे. कायद्यानुसार त्या ठिकाणी रेती उत्खनन करणे गुन्हा आहे. परंतु, त्या ठिकाणी राजरोसपणे रेती उत्खनन होते, विभागाच्या कार्यालयाच्या शेजारी रेती उत्खनन होते. मग विभागाच्या जागेत जो बेकायदेशीर माल उतरविला जातो त्यासाठी विभागाची संमती आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्यासाठी विभागाची संमती नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

याचसाठीच तर सर्व्हे होणे गरजेचे आहे. तेथे गृह (बंदरे) विभागाची मालकी आहे आणि तेथे बेकायदेशीर कब्जे केलेले आहेत. ठाणे येथील जमिनीवरील कब्जे मोकळे करण्याचा प्रयत्न करणाऱ्या ३ जिल्हाधिकाऱ्यांच्या बदल्या झालेल्या आहेत. तत्कालीन जिल्हाधिकारी श्रीमती जोशी यांनी ठाणे जिल्ह्यातील मुंब्रा येथील एरियातील कब्जे मोकळे करण्याचा प्रयत्न केला होता. परंतु, त्यांची बदली झालेली आहे, एवढी मोठी लॉबी आहे. हा नवीन किनारा तयार होणार आहे. जसे विकास कामे आणि शहरीकरणामध्ये वाढ होत आहे त्यामध्ये ही अडचण येईल. म्हणून हे करावे असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे. महालेखाकारांनी तेवढ्यासाठीच हे सांगितलेले आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता एमसीझेडएमए तर्फे ५० यार्ड पर्यंतची जमीन लॉंगीटयुड लॅटीटयुड नुसार ती प्लॉट आहे. विभागाला ते जीपीएसच्या आधारे केव्हाही आखता येते. दुसरे म्हणजे, ज्यावेळी अशा गोष्टी निदर्शनास आल्या त्यावेळी जिल्हाधिकाऱ्यांना पत्र लिहिलेले आहे. विभागाने मागील आठवड्यात बांद्रा येथील अतिक्रमण काढलेले आहे. ठाणे येथे श्री.कल्याणकर, जिल्हाधिकारी, श्री.शिंदे, एसपी आणि विभागाच्या कर्मचाऱ्यांना किती तरी एकरावर उभे असलेले बांधकाम काढून टाकलेले आहे. बेलापूर येथील जवळपास ३६ एकर जमीन अतिक्रमण मुक्त केलेली आहे. जिल्हाधिकाऱ्यांनी जिल्हा उत्खनन अधिकारी, तलाठी आणि गृह (बंदरे) विभागाचा कर्मचारी व बोटी घेऊन एक पथक तयार करावे, असे लेखी पत्र दिलेले आहे आणि त्यानुसार कार्यवाही सुरू आहे अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

२.२३ अशीच कार्यवाही मोरा हद्दीमध्ये सुद्धा करावी. विभागाच्या जागेमध्ये माल उतरविला जातो असे समितीने सूचित केले असता, अनधिकृत व्यक्तींना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड थांबवू शकत नाहीत. कारण, ते काम यांचे नाही. त्यासाठी कायदा आहे, त्यासाठी दुसरा सक्षम प्राधिकारी आहे. त्यामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला कोणताही अधिकार नाही. हे नोशनल आहे. ती सर्व मालमत्ता गृह (बंदरे) विभागाची नाही. ती मालमत्ता केवळ विभागाच्या ताब्यात आहे. विभाग जेथे बंदर विकसित करणार आहे ती मालमत्ता विभागाच्या ताब्यात आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

विभागीय प्रतिनिधींनी मघाशी सांगितले की, हाय-टाईड पासून ५० मिटर पर्यंतची मालमत्ता विभागाची आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, ती मालमत्ता विभागाची नाही. विभागाला ती विकसित करण्याचा आणि सवलत देण्याचा अधिकार आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मेरिटाईम बोर्डाकडे फक्त जेट्टी व बंदर असेल आणि ही संपूर्ण जागा बंदर विकास विभागाकडे असेल. परंतु, ती जागा मेरिटाईम बोर्डाकडे असण्याचे काही कारण नाही. गृह (बंदरे) विभागाचे ना हरकत प्रमाणपत्र लागते. आता नवीन कायदा झालेला आहे. या संदर्भात सभागृहात अर्ध्या तास चर्चा उपस्थित केली होती. त्यावेळी शासनाने असे उत्तर दिले होते की, हाय-टाईड पासून ५० मिटर पर्यंत ही मालमत्ता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्याच ताब्यात देण्यात येणार आहे. तसेच, ते देण्याचा आणि घेण्याचा अधिकार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला राहील असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आता पर्यंत अशा प्रकारचा शासन आदेश निर्गमित झालेला नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

शासन तसा आदेश काढेल. या संदर्भात महसूल विभागाबरोबर चर्चा करावी. महसूल विभाग त्याचा अधिकार सोडावयास तयार नाही. अगोदर तेथे श्री.श्रीवास्तव नावाचे अधिकारी कार्यरत होते. पाहिजे तर त्यांच्याकडे विचारणा करावी. महसूल विभागाला त्यांचा अधिकार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला द्यावयाचा नाही. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ताबा घेऊन हे सर्व कसे काय हाताळणार आहे ? कारण, महसूल विभागाकडे जिल्हाधिकारी आणि इतर यंत्रणा आहे, ते विवक्षित कारवाई करू शकतात. विभागाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला ताबा दिला तर ते प्रशासकीय आणि व्यावहारीक दृष्टिकोनातून योग्य होणार नाही. हे सर्व महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या नावे करणे म्हणजे त्याला अनाथ करण्यासारखे आहे. महसूल विभागाकडे जिल्हाधिकारी आणि इतर यंत्रणा आहे. परंतु, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे कोणती यंत्रणा आहे ? संपूर्ण महाराष्ट्रासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे केवळ २०० लोक आहेत आणि हे त्यांचे मूळ काम सुद्धा नाही असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी, बंदरे हे जिल्हाधिकारी, तहसीलदार यांच्यापेक्षा सिनियर आहेत. ते विभागाच्या अधिपत्याखाली आहेत. व्हिएतनाम येथे एक बंदर विकसित करण्यात येत आहे. सीआरझेडची पॉलिसी ही जागतिक पॉलिसी आहे. या कामासाठी जागतिक पातळीवरील नॉर्म्स वापरण्यात येताना महाराष्ट्राने गुजरात राज्याच्या पॅटर्ननुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना केलेली आहे. त्या पॅटर्ननुसार दर निश्चित करण्यात येतात. राज्य शासनाने १० वर्षापूर्वी वन विंडो पॉलिसी जाहीर केलेली आहे. त्या पॉलिसीचा अभ्यास केलेला आहे. मग हे वन विंडो पॉलिसीमध्ये बसते किंवा नाही. विभागाकडे यंत्रणा नाही ही त्यांची अडचण आहे. याबाबत समितीच्या माध्यामातून शासनाला शिफारस करणे शक्य आहे असे मत समितीने व्यक्त केले.

सभागृहात हा विषय उपस्थित केल्यानंतर शासन हे मेरिटाईम बोर्डाकडे देण्यास तयार आहोत असे मंत्री महोदयांनी उत्तर दिले होते. परंतु, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे यंत्रणा नसल्यामुळे हे त्यांच्याकडे देऊन काय उपयोग होणार आहे ? म्हणून अवैध उत्खननाच्या संदर्भात जिल्हाधिकाऱ्यांना जे अधिकार आहेत ते मेरिटाईम बोर्डाकडे हस्तांतरित करावयाचे असतील तर त्यासाठी वेगळी यंत्रणा सुद्धा द्यावी लागेल. त्यासाठी वेगळी यंत्रणा देता येईल. शासनाला तशी विनंती करता येईल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ते अधिकार जिल्हाधिकाऱ्यांकडे असले पाहिजेत. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे जे मूळ काम आहे ते त्यांनी करावे. त्यांनी बंदर विकसित करावे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. मेरीटाईम बोर्डाच्या जागेमध्ये माल उतरविला जातो. असे समितीने निदर्शनास आणले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, जिल्हाधिकारी ताबा देणार नाहीत. ते शासन निर्णय काढणार आहेत. जर बंदर विकसित करावयाचे असेल आणि इंटर टाईडल लॅन्डच्या ५० मीटर पर्यंत तो पोर्ट कन्सेशनरला देण्याचे अधिकार

विभागाला आहेत. विभागाला संपूर्ण ताबा मिळणार नाही. ज्या ठिकाणी बंदर विकसित होईल तेथे तो अधिकार विभागाला आहे आणि विभागाकडून ते करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्र. २.१.८.१ MoU मार्गाने प्रकल्पांचा विकास

२.२४ दिनांक २५ मे, २०१७ रोजी माननीय मुख्यमंत्री यांच्या अध्यक्षेतेखाली आयोजित करण्यात आलेल्या ७२ व्या बैठकीचे इतिवृत्त **(विवरण पत्र क्र. २८)** समितीकडे पाठविलेले असून विवरण पत्र २२ मध्ये जे ६ महत्त्वाचे प्रकल्प आहेत याबद्दल विभागाकडे माहिती मागितली होती. रेवस आवरे ते नौवहन मार्गाची परवानगी न मिळाल्याने प्रकल्पाचे काम बंद आहे. दिघी, आंग्रे आणि जयगड (धामणखोल) हे प्रकल्प कार्यान्वित आहेत. विजयदूर्ग आणि रेडी प्रकल्प हे केंद्रीय पर्यावरण मंत्रालयाच्या दाखल्याच्या अभावी त्याचे काम प्रगती पथावर गेलेले नाही. या ४ पोर्ट मध्ये जेएसडब्ल्यू जयगड आणि जेएसडब्ल्यू धरमतर यानंतर पीएनपीचाच नंबर आहे एकूण वाहतूक ३४.८३ दशलक्ष मॅट्रिक टन आहे. तसेच यापैकी एक केप्टीव आहे एक जनरल असल्याचे समितीने नमूद केले. रेवस हे अलिबाग आणि आवरे हे उरण तालुक्यात असून दिघी आगदांड्याचे आहे सुरूवातीपासून फक्त दिघीचाच उल्लेख दिसून येतो आगरदांडा कुठेही दिसत नाही या भागाची मूळ मागणी ही ज्या संदर्भातील होती सन २००७ सालच्या मंत्री परिषदेच्या बैठकीमध्ये सुद्धा केवळ दिघी पोर्ट लिमिटेड सांगण्यात आले आहे. सन २००४ साली हा डीपीआर त्यांनी खाजगी कंपनीकडून तयार करून घेतला आहे. तेव्हा आगरदांडा त्याच्या लक्षात आले आहे त्यामुळे आगरदांडा त्यामध्ये नंतर इनकार्पोरेट केला आहे. आगरदांडा हा ओरिजनली डिमांडमध्ये किंवा मंत्री परिषदेच्या मंजुरीत सुद्धा नव्हता. दिघी प्रथम केले आणि आगरदांडा त्यामध्ये नंतर टाकले. जर सन २००४ मध्ये वेगळा अप्लाय केला असता तर यात काही अडचण होती काय अशी विचारणा समितीने केली असता, डीपीआर मंजूर केल्यानंतर आगरदांडा हा आपोआप आला किंवा कसा आला पण तो समाविष्ट झाला असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सन २००७ मध्ये जर त्यांनी आगरदांडा वेगळा मागितला असता तर त्यात अडचण आली असती काय ? पोर्टचा विकास करताना त्यांनी म्हणायला पाहिजे की, त्यात आम्हाला आगरदांडा पाहिजे. गुजरात सारखा आपला ॲप्रोच नाही म्हणून ते आपल्याकडे येत नाहीत. नैसर्गिक स्कोप हा गुजरातला जसा आहे तसाच आपल्याला ही आहे. " Why Maharashtra lacked in port development in comparison to Gujarat तुम्ही पोर्टच्या किनाऱ्यावर जमीन द्यायची गरजच नाही कारण सर्व नद्या त्या समुद्राला जाऊन मिळतात जिथे तुम्ही बंदर बांधता. जे महाराष्ट्राला मिळाले आहे ते कुठल्याही राज्याला मिळाले नाही म्हणून त्याचा उपयोग करून घेतला पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले. गुजरातपेक्षा महाराष्ट्राला यामध्ये जास्त स्कोप आहे. गुजरातमध्ये १६०० कि.मी. चा समुद्र किनारा आहे, पण तेथील समुद्रास खोली नाही तेथील समुद्रात दोन किलोमीटर तुम्ही आतमध्ये चालत जाऊ शकता असेही समितीने नमूद केले. तसेच नवीन भूसंपादन कायद्याप्रमाणे खाजगी व्यक्तीला खाजगी बंदर विकसित करण्यासाठी भूसंपादन करण्याचे शासनाला अधिकार आहेत का याबाबत समितीने विचारणा केली असता, तसे अधिकार शासनाला नसून फक्त नॅशनल इम्पॉरटंटकरिता प्रकल्प असेल तर त्यामध्ये अधिकार असल्याची म्हणजे अर्थ असा आहे की, खाजगी बंदर उभे करावयाचे असल्यास त्यांना जमीन संपादन करण्यास अडचणी येतात असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

विभागाची भूमिका समितीला मान्य आहे. परंतु केंद्र सरकारने केलेल्या कायदयामध्ये तरतूदच नसेल तर लोकलेखा समिती राज्य शासनाला शिफारस करून काय करणार आहे असे समितीने नमूद केले असता, नॅशनल इम्पॉरटंसकरिता प्रकल्प असेल तर त्यासाठी तो मार्ग आपण वापरु शकतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

भूसंपादन करून खाजगी व्यक्तीकरिता पीपीपी मॉडेल तयार करीत आहात. त्याऐवजी खाजगी व्यक्तीच्या मालकीची तेथे जमीन असल्यास तो ती बंदराकरिता विकसित करण्यास तयार असेल तसेच इतर जमीन भूसंपादन करण्यास तयार असेल तर त्याबाबतच्या धोरणाचाही विचार करण्यात यावा असे समितीने विभागास सूचित केले. १८ वर्षामध्ये विकसित केलेल्या बंदरामध्ये सरकारकडून अजून जमीन हस्तांतरित झालेली नाही तो अधिकारच एमएमबी ला दिलेला आहे. एमएमबीला अधिकार दिला आहे की, जमीन ताब्यात घ्यावी व महसूल विभागाला कळविण्यात यावे, महसूल खाते अद्यापपर्यंत ताबा देत नाही त्याबाबतची कार्यवाही अद्यापपर्यंत होत नसल्याचे समितीने सांगितले असता, याबाबत जी.आर. निघालेला असून आधी इंटर टायटल लँड असेल, काही सरकारी जमीन असेल तर करता येईल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

जिथेपर्यंत भरतीचे पाणी येते तिथपर्यंतची मालकी ही एमएमबीची आहे. खाजगी वापरात ती जमीन असली तर त्याबाबतचा अधिकार एमएमबीचा आहे. एमएमबीला भरपूर अधिकार आहेत, परंतु ते अधिकार वापरत नाही एमएमबी ने महसूलकडून ती जमीन ताब्यात घ्यावी. ज्या बंदराकरिता जमीन विकसित करण्याकरिता दिलेली आहे त्या जमिनीचा तरी ताबा दयावा. एमएमबीने ताबा घ्यावा, विकासकास तो ताबा द्यावा जमीन रेग्युलर करण्याची कार्यवाही एमएमबी व शासन करेल अशा प्रकारचा तो शासन निर्णय असल्याचे समितीने अवगत केले असता, हे करावे लागणार असून, त्याकरिता शासन निर्णय झालेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

बंदरे विभागाने व महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाने बंदर विकास धोरण २०१६ तयार केलेले आहे. समितीने याचे निरीक्षण केले आहे यामध्ये कोणता परिच्छेद आहे की, त्यामध्ये क्वॉलीफाय करण्यासाठी निकष आहेत यामध्ये हे कोठे दिसत नसल्याचे समितीने सांगितले असता, तसे स्पेसीफीक धोरणामध्ये लिहिलेले नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

२.२५ पात्रता निश्चित करण्यासाठी आर्थिक क्षमता, पात्रता, अनुभव आपण सर्व तपासले पाहिजे. शासनाने केलेल्या नवीन धोरणामध्ये हे कोठेच दिसत नाही याबाबत विभागीय सचिवांनी काय म्हणणे आहे अशी विचारणा समितीने केली असता टेंडर डॉक्युमेंटमध्ये या सर्व बाबी येतील पॉलिसीमध्ये या बाबी येणार नाहीत. पॉलीसीमध्ये एवढे सविस्तरपणे लिहित नसल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

यामध्ये बऱ्याचदा असे होते की, व्यक्ती ते व्यक्ती असे टेंडर काढत असताना विवेकबुद्धीनुसार अटी घातल्या जातात. परंतु निश्चित धोरण असले तर या गोष्टी होत नाहीत. ज्यांना टेंडर घ्यावयाचे आहे, त्यांची आर्थिक क्षमता व अनुभव आपण पाहिला पाहिजे असे समितीने अवगत केले असता मोठया टेंडरमध्ये कोणत्याही एका पार्टीकडे सर्व पात्रता नसते. कोणाकडे तांत्रिक पात्रता, कोणास अनुभव, कोणाकडे आर्थिक क्षमता असते. कंसोर्टियम त्यासाठी केला जातो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

जॉईंट व्हेंचर करण्यासाठी समितीचे काही म्हणणे नाही. जॉईंट व्हेंचरमध्ये एक तांत्रिक पार्टनर, दुसरा आर्थिक सक्षम पार्टनर असे होऊ शकतात. एखादे १००० कोटीचे बंदर विकसित करावयाचे असेल कोणीही माणूस तेथे जाऊन बीड करेल. ज्याला क्षमता नाही, अनुभव नाही असे लोक यामध्ये येऊ शकतात. म्हणून समितीचे स्पेसिफीक म्हणणे होते की, कोणतेही मोठे टेंडर काढत असताना प्री-कॉलीफीकेशन बीड केले जाते, त्यामध्ये सर्व बाबी पाहिल्या जातात. अशा प्रकारचे धोरण हाती घेत नाही म्हणून अडचणी येतात तर असे धोरण विभाग तयार करणार आहे का अशी पृच्छा समितीने केली असता, समितीने सूचविलेल्या बाबींची घेऊन केलेल्या धोरणास अमेंडमेंड करण्याची काही मागणी आल्यास त्यामध्ये या बाबी घेण्यात येतील. पण प्री-क्वॉलीफिकेशन वगैरे इत्यादी काळजी आपण टेंडरींग स्टेजला घेत असतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

बारामाही वाहणाऱ्या नद्यांबाबतचा एक विषय आहे. नद्यांमध्ये खोलीकरण केले पाहिजे, सागरी उत्पन्नासारखे आपणास भरपूर उत्पन्न यातून मिळू शकते. आपण मागील बैठकीत लांबी, रुंदी, खोली याबाबतचा सर्व्हे सांगितला आहे. पुढील वर्षात अत्यंत छोटे जलमार्ग जलवाहतुकीस खुले करण्यासाठीचे प्रपोजल विभाग करणार आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता, महाराष्ट्रात असे १४ जलमार्ग घोषित करण्यात आलेले आहेत त्यापैकी राजपुरी-जयगड आणि कल्याण-ठाणे-मुंबई या तीन जलमार्गाच्या डीपीआरचे काम वॉपकॉस आहे. इनलँड वॉटर ॲथॉरीटीज ऑफ इंडियाकडे अंबा नदी, बाणकोट, शास्त्री व दाभोळ असे चार जलमार्ग असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

बाणकोट ते महाड असा तो जलमार्ग असून या जलमार्गावर किनारपट्टीवर २०० गावे असल्याचे समितीने नमूद केले असता, इनलँड वॉटर ॲथॉरीटीज ऑफ इंडिया याबाबत तांत्रिक व टेक्नो इकॉनॉमीक सर्व्हे करीत असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

नागपूर जिल्ह्यामध्ये सी-प्लेन चालविण्यासाठी विभागाने काही नियोजन केले होते याबाबत समितीने विचारणा केली असता, ऊर्जा मंत्री तथा पालकमंत्री नागपूर यांच्याकडून एनआयटीची नोडल एजन्सी सल्लागार म्हणून नेमणूक केली होती. नागपूर व आजूबाजूचे क्षेत्रामध्ये शेगाव, ताडोबा, पेंच, तोतलाडोह या भागाला पर्यटन व वन विभागाशी संलग्न करून सी-प्लेनचा प्रकल्प होऊ शकेल की नाही याची फिजीबीलीटी तपासून पाहण्यात यावी असे सांगितले आहे. जर फानांशिअली व्हायबल प्रोजेक्ट असेल तर सागरी मार्गाच्या अंतर्गत त्याचे इन्फ्रास्ट्रक्चर आपण पुरवू शकतो अशी ती योजना आहे. हा प्रकल्प कमर्शियली चालविण्यासाठी कोणी पुढे आल्यास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आवश्यक ती संरचना याकरिता तयार करणार असल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

रेवस बंदराबाबत दिनांक २२ मार्च रोजी मंत्री महोदयांसमवेत चर्चा झालेली आहे याबाबत पुढे कोणती कार्यवाही झाली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, रेवस बंदराबाबत माननीय परिवहन मंत्री यांच्याकडे बैठक झाली तेव्हा विभागाला असे आदेश देण्यात आले आहेत की, बीपीटी सांगत आहे की, कमर्शियल रेटवर पाण्याची आकारणी करण्यात यावी. विभागाचा स्टँड आहे की, ते नियमाला धरून नाही मंत्री महोदयांनी विभागाला आदेश दिले आहेत की, केंद्रीय कायदयातील हे नियम असून याबाबत ॲटर्नी जनरल यांचे लिगल ओपीनियन घेण्याबाबत सांगितले आहे. दिनांक १५ जूनच्या दरम्यान विधी व न्याय विभागाकडून तो प्रस्ताव ॲटर्नी जनरल यांचेकडे गेलेला असून त्यांचे अभिप्राय आल्यानंतर त्याप्रमाणे प्रकरण हाताळण्यात येईल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

कांडला बंदरामध्ये अशा प्रकारची सवलत दिलेली असल्याबाबत समितीने विचारणा केली असता, कांडला व कलकत्ता येथे असे सवलतीचे दर दिलेले आहेत. केवळ बीपीटीचा आग्रह आहे की, कमर्शियल किंवा इंडस्ट्रीयल असावे एका वर्षाकरिता मोठी रक्कम ते मागत आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

रेडी व विजयदुर्गबाबत काय सद्यःस्थिती आहे तसेच त्यांच्याकडून वसुलीबाबत प्रश्न आहे याबाबत समितीने विचारणा केली असता, रेडी बंदराचे प्रकरण उच्च व सर्वोच्च न्यायालयात असून मध्यंतरी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने तो ताबा घेतलेला असून सध्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड हे बंदर चालवित असून विभागाने २२ कोटी रुपये वसुलीची मागणी केली असता ते उच्च न्यायालयात गेलेले आहेत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

एका बाजूला विभागान ताबा घेतला आहे असे नमूद केले आहे आणि दुसऱ्या बाजूला विभाग वसुली करीत आहे याबाबत समितीने विचारणा केली असता, त्यांना झिरो डेट दिली होती की, हे बंदर उभे राहिले पाहिजे. ती तारीख संपल्यानंतर त्यांनी आपली एक जेटी घेतली. जेटीला कस्टम क्लिअरन्स करून त्यांनी व्हार्फेज कन्सेशन दरावर घेतले आहे. कन्सेशन दरावर त्यांनी व्हार्फेज घेतला परंतु त्यांनी पुढे काही बांधकाम केले नाही. याबाबत असा निर्णय झाला की, ज्या कामासाठी त्यांना कन्सेशनल रेट दिलेला आहे, ते काम केलेले नाही म्हणून आता कमर्शियल रेटवर देण्यात यावे. विभागाची मागणी २२ कोटी रुपयांची होती. त्यांनी २२ कोटी देण्याबाबत मागील ६-७ वर्षांपासून कन्सेशन घेतलेले आहे. त्याविरुद्ध ते उच्च न्यायालयात गेले उच्च न्यायालयाने त्यांच्या बाजूने निकाल दिला नाही. न्यायालयाने सांगितले की, तुम्ही आर्बीट्रेटरकडे जावे सध्या हा वाद आर्बीट्रेटरकडे आहे. नंतर ते सर्वोच्च न्यायालयात गेले तेथे हा दावा प्रलंबित आहे. सध्या ताबा विभागाकडे ठेवण्याबाबत सर्वोच्च न्यायालयाचे आदेश आहेत. दिनांक १७ मे रोजी झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत रेडी पोर्टचा अर्ज आला की, विभागाला तडजोड करावयाची आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत याबाबत समिती गठीत करण्यात आली. या समितीचे अध्यक्ष बंदरे विभागाचे प्रधान सचिव आहेत, विधी व न्याय खात्याचे सचिव, अर्थ विभागाचे सह सचिव आहेत. याबाबत चर्चा करून ते क्लिअर माईलस्टोन, शेडयुल देत असतील तर वाटाघाडी, निगोशीएशन करून या समितीने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला अभिप्राय द्यावयाचे आहेत. मेरीटाईम बोर्डाचे चेअरमन माननीय मुख्यमंत्री यांचेकडे सादर करतील. याबाबत विभागाने रेडी बंदरास एक पत्र जारी केलेले आहे याबाबत त्यांनी आता दिनांक ३० जूनपर्यंत वेळ मागितला आहे. त्यांनी माईलस्टोनकरिता एल अँड टी. कंपनीला कन्सलटंट नेमलेले आहे. त्यांचा रिपोर्ट आल्यावर बैठक आयोजित करण्यात येईल अशी सद्यःस्थिती असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले..

विजयदुर्ग बाबत अधिस्थगन(moratorium) त्यांनी घेतलेला आहे. दिनांक २८ एप्रिल २०१५ नुसार त्यांना टर्म ऑफ रेफरन्स दिलेला असल्याचे समितीने नमूद केले असता माहे ऑगस्ट २०१० ते आक्टोबर २०१३ पर्यंत तो मोराटोरीयम होता. तो उठल्यानंतर त्यांना विभागाने परवानगी दिलेली आहे. डीपीआर करण्यापूर्वी त्यांना दोन वर्षांचे हायड्रो ग्राफीक व क्लायमॅटीक रिपोर्ट करावे लागतात दोन वर्ष सलग त्यांना ते मिळाले नाही आता त्यांना ते मिळतील. मे महिन्यात झालेल्या एमएमबीच्या ७२ व्या बैठकीत त्यांनाही दोन वर्षांची मुदतवाढ दिलेली आहे या कालावधीत ते काम करून घेतील असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

पर्यावरणविषयक काय काम त्यांनी केले आहे या प्रश्नाला विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, पर्यावरणाबाबतचा क्लिअरन्स दिल्ली येथे प्रलंबित असून नागपूर येथून प्रस्ताव गेलेला आहे. अंतिम मान्यतेसाठी पर्यावरण मंत्रालयात तो सध्या आहे. रेडी बंदर येथे पोर्ट नसून जेटी आहे ती जेटी आपल्या ताब्यात घेऊन मालाची चढउतार चालू आहे. मात्र तेथे काही विकास कामे झालेली नाहीत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.२. दिघी बंदर :

२.२६ उपरोक्त परिच्छेदामध्ये दिघी व रेवस बंदराचा विषय आहे दिघीमध्ये जागेच्या किमतीबाबत असल्याचे समितीने नमूद केले असता महालेखाकारांनी यामध्ये दोन आक्षेप काढलेले असून माझगाव डॉक लिमिटेड (MDL) कडून जमीन घेताना ३ कोटी ४० लाख रुपयांना घेतली असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले असता, ही जमीन मार्केट रेटने न घेता रेडी रेकनरच्या रेटने घेतली आहे असा आक्षेप आहे. शासनाचा ज्या बाबीमध्ये जास्त फायदा आहे त्या दराने आपण जमीन घेतली पाहिजे कोणताही विषय विभागासमोर आल्यास त्यात शासनाचा फायदा कसा होईल हे पहावे असे त्यांचे म्हणणे असल्याचे समितीने नमूद केले.

या जमिनीचे मालक संरक्षण मंत्रालय, भारत सरकार असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले असता, या जमिनीचे मालक सिकॉम असून सिकॉमने त्यांचे पैसे दिले. सिकॉमसाठी विभागाने जागा खरेदी केली असल्याचे समितीने निदर्शनास आणून दिले असता माझगाव डॉक लि. करिता सिकॉमने १९८२-८३ च्या दरम्यान ही जमीन खरेदी केली. याकरिता एमडीएलचे पैसे लागले आहेत. सिकॉम हे फक्त ॲग्रीगेटर आहेत. त्यानंतर सन २००४ मध्ये ही बाब दिघी बंदरास हस्तांतरीत करण्याची वरच्या स्तरावर चर्चा झाली. याबाबत इतिवृत्त आहे. माझगाव डॉकला जमिनीची गरज नसल्यामुळे प्रायव्हेट पार्टी दिघी व केंद्र सरकारचे विभाग यामधील प्रायव्हेट निगोशिएशनचे जे दर झाले आहेत त्यात रेडी रेकनरचे हिशेबाने ते कबूल झाले असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस अवगत केले.

याअनुषंगाने समितीने असे विदित केले की, नंतर ते कबूल झाले असतील सुरुवातीस त्यांनी ६ कोटी ९२ लाख रुपयांचा क्लेम केला आहे. यावर मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड असे अवगत केले की, महालेखाकारांचा (CAG) हा विषय केंद्र सरकारच्या माझगांव डॉक लिमिटेडच्या (MDL) ऑडीट पॅरामध्ये यायला पाहिजे होता. महाराष्ट्र शासनाच्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या (MMB) ऑडीटमध्ये भारत सरकारने त्यांना स्वस्त जमीन का दिली याचे उत्तर आम्ही कधीच देऊ शकणार नाही.

विभागाने त्याबाबतचे समर्थन केले असून उत्तर दिलेले असल्याचे समितीने नमूद केले असता, दोन जमिनीचे यामध्ये तुकडे आहेत एक माझगांव डॉक लिमिटेड (MDL) कंपनीचा आहे. त्या व्यतिरिक्त काही जमिन भूसंपादीत करून जिल्हा अधिकारी, रायगड यांना दिलेली आहे. याच ऑडीट लेख्याच्या दुसऱ्या भागामध्ये असे आहे की, तिथे सन २००८ च्या दराप्रमाणे शासनाने जागा संपादित केलेली आहे आणि ताबा सन २०१० ला दिलेला आहे. त्यामध्ये सन २००८ चा मार्केट रेट न घेता सन २०१० चा मार्केट रेट घ्यावयास पाहिजे होता, ही बाब विभागाला मान्य आहे. म्हणून

विभागने उत्तरामध्ये दिलेले आहे की, दोन कोटी रुपयांचा जो फरक आहे त्याबाबतची मागणी करण्यात आलेली आहे आणि त्यांनी पेमेंट इक्वीटीच्या स्वरूपामध्ये करण्याचे मान्य केलेले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

त्यांना २ कोटी ९९ हजार ५५० रुपये भरण्यासाठी दिनांक १२ एप्रिल २०१७ रोजी पत्र दिलेले आहे. त्यामध्ये त्यांनी लेखी उत्तर दिलेले आहे काय व त्यामध्ये त्यांनी काय म्हटलेले आहे अशी समितीने पृच्छा केली असता, त्यांचे असे म्हणणे आहे की, आम्ही इक्वीटी स्वरूपामध्ये सदर रक्कम भरु असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला तसेच जेव्हा पोर्ट विकसित होते तेव्हा शासनाच्या धोरणानुसार १० वर्षांपर्यंत ११ टक्के इक्वीटी घेऊ शकतो असेही मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

इक्वीटी घेणे न घेणे बंधनकारक आहे काय या समितीच्या प्रश्नाला मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी असे विदित असे केले की नाही, जी मागणी केलेली होती ती त्यांना मान्य असून त्यांचे केवळ एवढेच म्हणणे आहे की, इक्वीटी घेण्यात यावी. आपण पत्र व्यवहार केलेला आहे त्यामध्ये असे म्हटलेले आहे की, आम्हाला इक्वीटीच्या बदल्यात रक्कम देण्यात यावी याबाबतचा त्यांनी स्विकार केलेला आहे. तसेच रेडी रेकनरप्रमाणे २ कोटी ९९ हजार रुपयांचा फरक आहे त्याबाबतची डिमांड रेज केलेली असून ती त्यांनी मान्य केलेली आहे. सन २०१० मध्ये जमीन सन २००८ च्या दराप्रमाणे दिलेली आहे. याबाबतचे समर्थन विभाग करु शकत नाही आता केवळ कोणत्या स्वरूपामध्ये पेमेंट होणार त्याबाबतचा वाद सुरु असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.२७ त्याबाबतची शासनाची भुमिका स्पष्ट केलेली आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने " आम्हाला पैसे नगदी पाहिजेत " अशी भूमिका स्पष्ट केलेली आहे याबाबत विभागाची काय भूमिका आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, जर शासनाला या ठिकाणी रेल कनेक्टीव्हीटीसाठी एस.पी.व्ही करावयाचा असेल तर, त्यासाठी असे प्रावधान आहे की, त्यासाठी एक एस.पी.व्ही करण्यात येईल आणि त्यामध्ये ११ टक्के इक्वीटी राज्य शासन घेऊ शकते. दिघी-रोहा रेल कनेक्शनसाठी एस.पी.व्ही. केले आणि त्यामध्ये इक्वीटी द्यावयाची असेल तर, शासनाकडून पैसे न घेता त्यासाठीसुद्धा इक्वीटी केले तर एक चांगला प्रयोग होऊ शकतो त्यामुळे सदर मॅटर फोरक्लोज करु नये असे विभागीय सचिवांनी विदित केले. तसेच ११ टक्क्याप्रमाणे रेल कनेक्टीव्हीटीसाठी केले पाहिजे. रेल्वे लाईन शंभर टक्के केवळ प्रमोटरच्या ताब्यात देणे विभागास योग्य वाटत नाही त्यामुळे तसे प्रोव्हिजन केलेले असल्याचेही सचिवांनी नमूद केले.

अगोदरचे जे इश्यु, डेव्हलपमेंट आणि विषय असतील त्यावर टॅकल न करता, जो मुळ मुद्दा आहे त्यावर ॲक्शन घेतली तर बरे होईल असे मत प्रधान महालेखाकारांनी व्यक्त केले.

सदर लेखा आक्षेप विभाग मान्य करत असून जी मागणी केलेली आहे ती त्यांनी मान्यसुद्धा केलेली आहे. यामध्ये पेमेंट कोणत्या स्वरुपामध्ये आहे, दोन कोटी रुपये इक्वीटीचे असेल तर तेवढा विभागाचा आर्थिक भार कमी होईल, असे विभागाचे मत असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सवलतीच्या दराने व्हार्फेज शुल्काच्या आकारणीचे विभागाने समर्थन केलेले आहे आणि मे. रेडी पोर्ट लि.च्या प्रकरणामध्ये त्यांच्याकडून रक्कम वसूल करण्यात येते. It's a matter of discretion now. इक्वीटीबाबत विभाग समर्थन करीत आहे, हे समिती समजू शकते. परंतु व्हार्फेज शुल्काबाबतसुद्धा अशीच पद्धत विभागाने वापरली आहे त्यांनीसुद्धा जास्त विकास केलेला नाहीत. You are taking discretionary power and you are partial ting between different ports असे समितीने नमूद केले असता, ही बाब विभाग मान्य करत आहे परंतु, दोन्ही ठिकाणची परिस्थिती थोडी वेगळी आहे. त्याबाबतची पार्श्वभूमी अशी आहे की, सुरुवातीला कस्टम नोटीफिकेशन मध्ये करण्याबाबतचे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ने सांगितले परंतु नंतर थोड्या दिवसांनी या कंपनीने थोडेफार काम केलेले आहे. आम्हाला तुम्ही तुमच्या जेट्टी रु.२.५२ कोटी रुपयात विकाव्यात, असे सन २००७ ला मे. दिघी पोर्ट लि.कंपनीने सांगितले. त्यानंतर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड जी जुनी मोडकळीस आलेली जेट्टी होती ती घेऊन त्या जेट्टीला डागडुजी करून त्यांनी काम सुरु केले. त्याच धर्तीवर त्यांनी रु. २.५२ कोटी रुपये देऊन जेट्टी सुरु केली, सन २००४ ला त्यांनी डी.पी.आर. सुरु केले. सन २००७ मध्ये अंतिम डी.पी.आर. केला. आता त्यांची नवीन मागणी अशी आहे की, आम्हाला सन २०१२ मध्ये नवीन जेट्टी सुरु झालेली आहे त्यामध्ये आम्हाला सवलत देण्यात यावी परंतु विभागाने ती नाकारलेली आहे. याबाबतची एकदा त्यांना सवलत देण्यात आलेली आहे यापुढे ती देण्यात येणार नाही, असे विभागाने त्यांना कळविले असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

For how many years that benefit is अशी पृच्छा समितीने केली असता सदर फायदा हा तीन रुपयापासून सुरु होतो आणि दर वर्षी वीस टक्क्याने पंधरा वर्षांपर्यंत वाढत असतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. यावर समितीने असे विदित केले की, सन २००७ पासून सुरु असून सन २०२२ पर्यंत राहिल. या समितीच्या म्हणण्यावर विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, आता त्यांचे ३२.०९७ प्रति टन पैसे व्हार्फेज आहे. परंतु त्यांचे म्हणणे असे आहे की, आमची नवीन जेट्टी सुरु झालेली आहे, आता पुन्हा तीन रुपये दराने ह्या जेट्टी वापरण्यास द्याव्यात परंतु विभागाने त्यांची ही मागणी फेटाळली असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

परंतु, मे.रेडी पोर्ट लि. कंपनी आणि मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनी यांना वेगवेगळा न्याय देण्याची कारणे काय आहेत या समितीच्या प्रश्नाला दोघांनाही एकच न्याय दिलेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मग मे. रेडी पोर्ट लि. कंपनीकडून रक्कम वसूल का करीत आहात अशी विचारणा समितीने केली असता, मे. रेडी पोर्ट लि. कंपनी यांनी थोडेसुद्धा काम केलेले नसल्याची विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.२८ जेव्हा वीस मिलियन टनचे उद्दीष्ट होते तेव्हा केवळ एक मिलियन टनचे काम केलेले आहे. मे. रेडी पोर्ट लि. कंपनीला सवलत दिलेली नाही आणि मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनीला सवलत दिलेली आहे त्यामध्ये डीस्क्रीशनरी पॉवर वापरलेले आहेत की, काही नियम बनविलेले आहेत की, जे वेगवेगळ्या परिस्थितीमध्ये वेगवेगळी सवलत दिली पाहिजे याबाबत समितीने विचारणा केली असता, मे. रेडी पोर्ट लि. कंपनी आणि मे.दिघी पोर्ट लि. कंपनी यांना सवलतीचे दर दिलेले आहेत. करारामधील कस्टम नोटीफिकेशनच्या दिनांकापासून सवलत मिळेल दोघांना समान न्याय देण्यात आलेला आहे. त्यानंतर सन २००४ ला अशी सवलत देण्यात आली. सन २००४ नंतर मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनी यांनी कामास सुरुवात केली असून रेडी पोर्ट यांनी काहीच काम केलेले नाही. याबाबतचा खटला न्यायालयामध्ये सुरु आहे. याबाबतचे शपथपत्र न्यायालयामध्ये दाखल करण्यात आलेले आहे. जेव्हा तेथील ग्रामस्थांनी रस्ता खराब झाल्यामुळे त्यांना अडविले तेव्हा पुन्हा पाच कोटी रुपयांच्या रस्त्याची कामे त्यांना करण्यास सांगितली. मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनी यांचे बांधकाम थोडेफार झालेले आहे आणि त्यामध्ये त्यांची साधनेसुद्धा आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

अशा प्रकारचा निर्णय घेत असताना आपण त्यामध्ये डिस्क्रीशनरी पॉवर वापरत आहात की, त्यासाठी काही नियम तयार करीत आहात अशी विचारणा समितीने केली असता, सवलतीचा जो करारनामा आहे त्यामध्ये या सर्व गोष्टी नमूद केलेल्या आहेत. सदर डॉक्युमेंट ही लीगल आहे त्याबाहेर जाऊन वेगळे निर्णय घेता येणार नाहीत. त्यामध्ये विशिष्ट दिनांकापर्यंत माईलस्टोन पूर्ण करण्याबाबत नमूद केलेले आहे. परंतु मे. रेडी पोर्ट लि. कंपनीने एकही माईलस्टोन पूर्ण केलेला नाही, त्यामुळे त्यांची वसुली करण्यात येत असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

किती माईलस्टोन पूर्ण झाल्यानंतर सवलत देण्यात येते या समितीच्या प्रश्नाला कस्टम नोटीफीकेशन झाल्याच्या दिनांकापासून सवलत देण्यात यावी असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. याअनुषंगाने समितीने अशी विचारणा केली की, यामध्ये सवलत करारनाम्यामध्ये कमर्शिअल ऑपरेशनच्या अगोदर देऊ नये, असे असताना क्लॉज १८.१ व क्लॉज १८.३ या दोन्ही विषयांबाबत विचार न करता सरळ क्लॉज २२.११ वर सवलत दिलेली आहे. महालेखापालांचा मूळ प्रश्न असा आहे की, सवलतीच्या कराराचे जे दोन भाग होते एक म्हणजे क्लॉज १८.१ प्रमाणे पूर्ण काम केले नाही. तसेच, " Licensor if satisfied that the licensee has constructed the facilities in accordance with the Agreement and applicable law, submit an application within four weeks of the date of completion of the inspection to the Custom Department for the declaration of the area as the Landing and Shipping place. " काहीही बांधकाम न करता कस्टम सर्टिफिकेट मिळाल्यानंतर सवलत देण्यात आलेली आहे.

यामध्ये शासन Licensor असेल तर यामध्ये शासनाने ह्या सवलती करारान्वये जे बांधकाम पूर्ण करावयाचे होते ते पूर्ण झालेले आहे असे प्रमाणपत्र दिले आहे काय अशी विचारणाही प्रधान महालेखाकारांनी केली असता, जेव्हा पोर्ट विकासाबाबत सन १९९९, २००३, २००४, २०१०, २०१६ या वर्षांमध्ये जे जे विकासाचे धोरण अंगीकारावयाचे होते, त्या त्या पद्धतीने विकास करण्यात आलेला आहे. तत्कालीन परिस्थितीचा विचार केला तर सन २००४ ला नॉमिनेशनवर हवे त्याला पोर्ट विकसित करण्यास मिळत होते. सन २००४ मध्ये जेव्हा मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनीला हे पोर्ट विकसित करण्यास मिळाले तेव्हा ते ग्रीन पोर्ट म्हणून मिळालेले होते. त्यावेळेस तिथे असलेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीच्या ऑक्शनचे कोणतेही धोरण अस्तीत्वात नव्हते. जेव्हा स्वतःचे पैसे गुंतविल्यानंतर विकास करण्यात येणार आहे जर बाजूच्या जेट्टीचे पैसे शासनाने भरून घेतले तर त्यामधील कालावधी कमी करता येऊ शकेल. असा विचार करून त्यावेळेस त्यांच्याकडून काम सुरु करण्यात आले. त्यानंतर त्यांचे माईलस्टोन पूर्ण करण्यात आले. प्रत्यक्षात जे बर्थ आहेत त्यांचे पोर्ट कमिशन सन २०१२ मध्ये करण्यात आलेले असून त्या अनुषंगाने त्यांचे माईलस्टोन पूर्ण झालेले आहेत. मे. दिघी पोर्ट लि. कंपनीबाबत जो तत्कालीन विचार करण्यात आला होता त्यानुसार शासनाकडे जे व्हार्फेज जमा झालेले होते त्या प्रकल्पाची किंमत २०१९ पर्यंत १८ कोटी २३ लाख ४२ हजार ४०८ रुपयांपर्यंत जात होती. परंतु, आता परिस्थिती अशी आहे की, सन २०१२-१३ पासून तीन रुपये दर लावले तर महाराष्ट्र शासनाला १३ कोटी, ९९ लाख रुपये तोटा होणार आहे. This is fact and figures for CAG असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

The CAG is not saying anything and only pointing out the relevant provisions of your Concession Agreement. जर विभागाचे सबमिशन असे असेल की, एखाद्या विकासकाने करारनाम्यामध्ये जे काही पोर्टच्या विकासासाठी ऑब्लीगेशन होते, ते पूर्ण झाले का ? Then, let it come on record that he has completed the development of the port and that is why we are giving him the benefit of the concessional rates This is the only point असे प्रधान महालेखाकारांनी नमूद केले असता, जर ही बाब स्विकृत केली तर १३ कोटी रुपयांचे नुकसान होईल. यामधील आकडेवारीनुसार सन २००४-०५ मध्ये एम.एम.बी. जेट्टीचे रेट वसूल केले असते तर त्यावेळेनुसार ते ३० रुपये राहिले असते असे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी अवगत केले.

आपण जी आकडेवारी सांगत आहात ती वस्तुनिष्ठ वाटते. परंतु, त्यांना जी सवलत देण्यात आलेली आहे ती कोणतेही बांधकाम न करता, विभागाचे कोणत्याही प्रकारे बांधकामाबाबतचे समाधान न होता, करारनाम्याच्या अटीनुसार कस्टमचे प्रमाणपत्र दिलेले आहे. त्यामध्ये क्लॉज १८.१ आणि १८.३ चा विचार विभागाने केलेला नाही. असे महालेखापालांचे म्हणणे आहे. त्यांना किती फायदा होतो आणि आजच्या दरापेक्षा कमी दराने मिळतील तर जास्त उलाढाल वाढू शकते ही एक त्यामधील बाजू आहे. तीन रुपयाप्रमाणे दिघी पोर्टबाबत सन २०१२-१३ पासून पुढील पंधरा वर्षाला मिळतील तर या पोर्टमध्ये जास्त उलाढाल होईल. यामध्ये आपला मूळ हेतू हा नियमांचे पालन झाले पाहिजे. त्यादृष्टीने त्यामध्ये संबधित कंपनीने पोर्ट विकसित केलेले नाही जर विभागाचा त्यावर अंकुश राहिला असता तर त्यांनी पोर्ट विकसीत केले असते असे मत समितीने व्यक्त केले असता दिघी पोर्ट विकसीत झालेला आहे त्यामध्ये केवळ कनेक्टीव्हीटीची अडचण उद्‌भवल्यामुळे कोस्टल कार्गो मिळण्यामध्ये अडचण निर्माण झाली होती. रेडी पोर्टबाबतची भूमिका अशी होती की, सन २००९ मध्ये दिघी प्रकल्पाचे नॉमिनेशनचे धोरण चालू होते. त्याच कालावधीमध्ये तोच न्याय रेडी पोर्टला लावण्यात आलेला आहे. परंतु सन २०१० मध्ये नॉमिनेशन पद्धत बंद करण्यात येऊन टेंडर काढण्यास सुरुवात केली. दरम्यानच्या कालावधीमध्ये दिघी पोर्टचे काम सुरु होऊन त्यांना पर्यावरण विभागाची मान्यता मिळेपर्यंत जो निधी मिळाला असता तो थांबला असता. रेडी पोर्टबाबत महालेखाकारांचा आक्षेप होता सदर विकास त्यांनी केलेला नसून नॉमिनेशन रुट बंद झाल्यामुळे विभागाने स्विकृत केले. त्याच आधारे विभागाने न्यायालयामध्ये याचिका दाखल केली आणि त्यामध्ये २२ कोटी, ५४ लाखांची मागणी महालेखाकारांच्या आक्षेपानुसार काढण्यात आलेली होती ती स्विकृत करण्यात आलेली असल्याची माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला. याच अनुषंगाने विभागीय सचिवांनीही महालेखाकारांचे म्हणणे योग्य असून त्यानंतर असा निर्णय असा झाला की, २२.२ प्रमाणे कम्प्लीशन झाले. कस्टम नोटिफाय केले आणि त्याला देऊन टाकले हे खरे आहे. विभागाने नाही म्हणून किंवा मान्य न करून काही चालणार नाही. क्लॉज १८, १९, २०, २१ सर्वांमध्ये स्पेसिफिक रिस्पॉन्सीबिलीटीज आहेत. ते तसे झाले नाही मान्य आहे. परंतु, त्याला त्या रुलमध्ये कसे बसविता येईल तर त्यांनी आम्हाला रु.२.५२ कोटी रुपये दिले की, आम्ही जेट्टी खरेदी करून घेतो. त्यांनी रु.२.५२ कोटी रुपये आम्हाला दिले, आमची जेट्टी खरेदी करून घेतली ती दुरुस्त केली, इक्वीपमेंट आणले आणि त्यांनी माल चढउतार सुरु केला. त्याला आपण क्लॉज २२.२ प्रमाणे समजून परवानगी दिली. आता ते मान्य करीत आहेत त्यांना आता हे मान्य आहे की, आम्हाला तेव्हापासून रेट नको आहेत. आता त्यांचा एक असा प्रस्ताव आहे की, तुम्ही आम्हाला जे कन्सेशन दिले, आम्ही फरक भरायला तयार आहोत, आतापासून द्या. परंतु, ते करायला गेलो की, actually he will be benefitted We cannot deny what has happened.

पोर्ट अस्तित्वात आहे, जेट्टी अस्तित्वात आहे, कार्गो घेऊन एक्सपोर्टर्स उभे आहेत. अशावेळी एक्झेक्युटिव्ह एजन्सीला असा स्टँड घेणे खूप जड जाते की, इथून काही आम्ही माल हाताळणी करणार नाही. त्यामुळे त्या मत्तेचे मूल्य वसूल करून त्याला माल हाताळणी करायला प्रारंभ करु दिला. There are these commercial considerations also and it is not only out of discretion. रेडी व दिघी बंदराची अशी वरवरची तुलना करणे योग्य होणार नाही या ओव्हर ऑल कॉन्टेक्स्टमध्ये एवढेच सांगावयाचे आहे असा खुलासा विशेष कार्य अधिकारी, बंदरे विभाग यांनी समितीस अवगत केले.

जेट्टी त्यांना हस्तांतर करण्यापूर्वी वापरात नव्हती काय अशी विचारणा समितीने केली असता, ती वापरात नव्हती मोडकळीस आलेली होती असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

रेवस-आवरे बंदर :-

२.२९ भरती ओहोटीच्या क्षेत्रातील ८३९.१ हेक्टर जमिनीचे सन २०१० च्या बाजारमूल्य दरतक्त्याप्रमाणे मूल्यांकन परिगणित करण्यात आले त्यानुसार सन २०१० व सन २००९ च्या मुल्यांकनामधील फरकाची रक्कम रुपये १,१७,४७,४००/- भरणा करण्याबाबत समितीने विचारणा केली असता विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, बंदरे विभागाने १,१७,४७,४००/- रुपयांची मागणी केलेली असून पैसे अजून भरण्यात आलेले नाहीत.

ते बंदर बंद आहे काय या समितीच्या प्रश्नाला तेथे काहीच झालेले नसून तेथे फक्त जमीन असल्याचे विभागाने सांगितले. आपण त्यांच्याकडून हे पैसे घेणार आहात असे आताच सांगितले आहे असे समितीने नमूद केले असता, आम्ही मागणी केलेली असून त्यांनी नाकारले नाही. असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्यांनी नाकारले नाही व हो देखील म्हटलेले नसल्याचे समितीने अवगत केले असता, त्यांना कळवून दोन महिने झाले असल्याचे अवगत करत हा परिच्छेद चर्चेला आल्यानंतर विभागाने त्यांना नोटिस दिली असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

'Right of way' चा इश्य्द्य रिसॉल्व्ह होण्याचे काही चान्सेस आहेत की नाही अशी विचारणा प्रधान महालेखाकार यांनी केली असता, ते एमबीपीटीचा स्टँड चेंज करण्यास तयार नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले तसेच ज्युरिसडिक्शन रेवस आवरे पर्यंत नसून त्यांचे जे पोर्ट एरिया नोटिफाईड आहेत त्यामधूनच चॅनेलमध्ये जावे लागेल. Technically, they will be crossing through their waters. असे

आहे की, ते पाणी आपण नोटिफाय केलेले आहे. स्टेट गर्व्हनमेंटचे पाणी आपण त्यांना दिले आहे आता ते केंद्र शासनाच्या मेजर पोर्ट्स ॲक्टचा हवाला देऊन सांगतात की, आमचा अधिकार आहे. याबाबत ॲटर्नी जनरल आपल्या बाजूने ओपिनियन देतील. कदाचित त्यानंतर हा प्रश्न मार्गी लागेल असा खुलासाही विभागीय सचिवांनी केला.

त्यांनी कलकत्तामध्ये तो एरिया डिमार्क करून घेतला असून विभागाने उत्तरात नमूद केले आहे की, " Limits of Calcutta Port were delimited to derive limits of the State port". असे प्रधान महालेखाकार यांनी निदर्शनास आणून दिले असता केंद्र शासनाच्या बैठकीत त्यावरही चर्चा झाली होती. इनोसंट पॅसेजच्या बाबतीत त्याच्या मधून जात असणे ही शब्दरचना आहे आपल्याकडे त्याच्यातून जाऊन तेथेच ॲबेटिंग लँड आहे. त्यामुळे त्यांचे असे म्हणणे आहे की, हे त्याला लागू होणार नाही हा वाद सुरुच असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.३ रेडी बंदर आणि विजयदुर्ग बंदर :-

२.३० उपरोक्त परिच्छेदामध्ये पर्यावरणविषयक मुद्दे आहेत. विभागाने रेडी पोर्ट ताब्यात घेतलेले आहे या विषयाबाबतची अधिक माहिती समितीस द्यावी असे विभागास अवगत केले असता मघाशी रेडी व विजयदुर्गच्या बाबतीत सांगितले की, पर्यावरणाची परमिशन अजून रेडी पोर्टला मिळालेली नाही. त्यामुळे आपण ती कारवाईही केलेली आहे की, ते सन २०१४ पर्यंत विकसित झालेले नाही. आता आपण २ वर्षांचे एक्सटेन्शन दिलेले असून त्यामुळे त्यांची जेट्टी आपण परत घेतली आहे. विजयदुर्गच्या बाबतीतही दोन सिजन डेटा त्यांना सबमिट करावयाचा होता. तरी आपण ७२ व्या बैठकीत दोन वर्ष दिलेली आहेत. मागे अशी चर्चा झाली की, आपल्या जेट्टींवरुन त्यांनी पुढच्या डेव्हलपमेंटच्या कोणत्याही स्टेजेस पूर्ण केल्या नाहीत की, ज्या दिघीने केल्या होत्या. त्यामुळे आपण ते देखील परत घेतलेले आहे व त्यावर आपण २२ कोटीपेक्षा अधिक रक्कमेची डिमांड आर्बिट्रेशनमध्ये टाकलेली आहे हे रेडी बंदराबाबत असून विजयदूर्ग अजून डेव्हलपच झालेले नाही कारण त्यांना झिरो डेट एक्सटेन्शनच्या पूर्वीच सन २०१० पासून माहे ऑक्टोबर, २०१३ पर्यंत जो मॉरोटोरियम होता तोपर्यंत त्यांची २ वर्ष लॅप्स झाली. सन २०१५ मध्ये टि.ओ.आर.ची त्यांना परमिशन पाहिजे होती. बोर्डामध्ये निर्णय घेण्यास थोडासा विलंब झाला परंतु, त्यांना आता बोर्डाने २ वर्षे मान्यता दिलेली आहे. त्यामुळे आता पर्यावरण मंत्रालय व वने यांना ते दोन सिजन डेटा सादर करतील मग त्यांना एन्व्हायरमेंट क्लिअरन्स मिळेल अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस दिली.

एन्व्हायरमेंट मिनिस्ट्रीने तो एम्बार्गो लिफ्ट केला होता त्याबाबत प्रधान महालेखाकारांनी विचारणा केली असता, तो ऑक्टोबर, २०१३ मध्येच झाला असून त्यानंतर त्याला टि.ओ.आर. मिळाला. एन्व्हायरमेंट इम्पॅक्ट असेसमेंटसाठी दोन सिजनमध्ये त्याचा काय परिणाम होऊ शकेल हे जनसुनावणीमध्ये सबमिट करण्यासाठी त्याला संधीच मिळाली नाही. कारण ज्यावेळेस त्याने सन २०१० मध्ये एन्ट्री केली त्याच वर्षापासून सन २०१३ पर्यंत मॉरिटोरियमच होते त्याला काहीच करता आले नसल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

एम्बार्गो उठल्यानंतर सन २०१५ मध्ये त्याला टर्म्स ऑफ रेफरन्स मिळाल्या. आता जे दोन वर्षांचे एक्सटेन्शन बाहत्तराव्या बैठकीत दिलेले आहे that will enable him to compile data for two consecutive seasons. त्यामुळे सन २०१३ ते सन २०१५ या कालावधीमध्ये जरी एम्बार्गो नसला तरी, त्याला त्याचा वापर करता आला नाही. कारण एन्व्हायरमेंट मिनिस्ट्रीच्या टर्म्स ऑफ रेफरन्स सन २०१५ मध्ये मिळाल्या असल्याचे विशेष कार्य अधिकारी, बंदरे विभाग यांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.४. जयगड (लावगण व धामणखोल उपसागर) बंदर :-

२.३१ उपरोक्त परिच्छेदाच्या अनुषंगाने अधिक माहिती द्यावी असे समितीने विभागास अवगत केले असता, यामध्ये दोन मुद्दे असून एक म्हणजे तुम्ही कॅप्टिव्हला ग्रीन फिल्ड दिले सुरुवात कॅप्टीव्हसाठी झाली कारण त्यांचा तेथे पॉवरप्लांट येत होता. त्यांनी अर्ज केला आणि आपण कॅप्टीव्ह मान्य केला. तेथील जिऑग्राफिकल सिच्युएशन पाहिली तर आज देशातील सर्वात डिप ड्राफ्ट पोर्ट जयगड आहे. तेथे कांडलापेक्षाही जास्त म्हणजे साडेअठरा मीटरचे ड्राफ्ट असून ते २० मीटरपर्यंत जाईल. देशात कोणतेही बंदर घेऊ शकत नाही एवढे मोठे जहाज ते घेऊ शकतात. हे निदर्शनास आल्यानंतर लोकांना असे सांगितले की, या साईटचे पोटॅन्शिअल खूप आहे आणि याला फक्त कॅप्टिव्हलाच ठेवला. आपल्या साईटचे जे पोटेन्शिल आहे त्याचा पूर्ण फायदा आपल्याला मिळणार नाही. महाराष्ट्रात त्या भागात पोर्टही नव्हते त्यामुळे असा निर्णय घेण्यात आला. हे सर्व निर्णय फाईलवर घेण्यात आले फार उहापोह करून शासनाने असा निर्णय घेतला की, याला आपण ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट म्हणून द्यावा व फक्त कॅप्टिव्ह कोलसाठी याला आपण रेस्ट्रिक्ट करु नये म्हणून तो निर्णय घेण्यात आला.

दुसरा मुद्दा असा आहे की, ४ मिलियन मेट्रिक टन कोळशाला आपण व्हार्फेज १५ वर कॅप केला. १५ वर का कॅप केला ? यामध्ये थोडासा गैरसमज झालेला दिसत आहे. ग्रीन फिल्डला आपण दिला त्यांना ३ रुपये होता. १५ हा आपण त्यांच्या विरोधात निर्णय घेतलेला आहे. जर आपण त्यांना ग्रीन फिल्ड म्हणून कोळसाही सोडला असता तर, कोळसा ३ रुपयांवरुन सुरु झाला असता आपण त्यांना ती सवलत दिली नाही. आम्ही सांगितले की, तुम्ही बांधायला परवानगी कॅप्टिव्ह म्हणून घेतली आता ग्रीन फिल्डमुळे आम्ही तुम्हाला तो फायदा, ती सवलत, ते कॅप्टिव्ह चार्जेस देणार नाही. अशाप्रकारे ४ मिलियन मेट्रिक टनला १५ रुपये म्हणजे ३ रुपयांऐवजी आपण सध्याही १५ रुपये वसूल करीत आहोत. तिसरा प्रश्न असा

आहे की, तुम्ही ४ लाखवर कॅप का केला ८ लाखवर केला पाहिजे होता. ते असे आहे की, त्यांचा ओरिजनल प्रोजेक्ट २४०० मेगावॉटचा आहे. १२००, १२०० अशा दोन फेजेस आहेत तेव्हा फेज १ ची तयारी होती. फायनान्शिअल क्लोजर फेज-१ चे होते. फेज-१ मध्ये ४ लाख टनच लागणार होता. फेज-२ मध्ये क्लॅरिटी नव्हती. फेज-१ फायनान्शिअली क्लोज झाले होते. So we kept at ४ lac tonne. ४ लाखावर १५ रुपये हिशोबाने घेतला आहे, ३ रुपयांच्या हिशोबाने घेतलेला नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

आता त्यांनी फेज-२ ला फिट केले काय या समितीच्या प्रश्नाला आता फिजिबिलिटी नसून १२०० मेगावॉटच राहणार. त्यांनी फेज-२ ॲबँडंड केले कारण आपल्याला माहीत आहे की, थर्मल पॉवर स्टँडर्ड आहे असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

बंदराच्या दुसऱ्या टप्प्याची काय सद्य:स्थिती आहे अशी विचारणा केली असता ३ वर्ष झाली असून फेज-२ चे काम सुरु असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

बंदर परिसरात मोलासिसची साठवण करण्यासाठी पाच टाक्यांचे बांधकाम करण्याची बाब सविस्तर अहवालाच्या दुसऱ्या टप्प्यात अंतर्भूत होती. आपण असे नमूद केले आहे की, सविस्तर प्रकल्प अहवालाची त्रयस्थ सल्लागारामार्फत छाननी करून घेण्यात आली व त्यानंतर बोर्डाच्या मान्यतेअंती बंदराच्या दुसऱ्या टप्प्यास परवानगी देण्यात आली. याबाबत सविस्तर सांगावे असे समितीने विभागास सांगितले असता, जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर अँड लॉजिस्टिक लिमिटेड या कंपनीला पर्यावरण अनुमती सन २००७ मध्ये मिळालेली आहे. त्यानंतर कन्सेंट टू ऑपरेटसुद्धा त्यांना सन २०१० मध्ये दिलेला होता. आमच्या दिनांक २३.४.२०१२ आणि दिनांक ३.५.२०१२ रोजी अशा दोन व्हिजीट झाल्या. त्यामध्ये आम्हाला नॉनकम्प्लायन्स आढळला आणि त्यामुळे त्यांना दिनांक १९.१०.२०१२ रोजी क्लोजर डायरेक्शन दिल्या गेल्या. त्याचे मुख्य कारण असे होते की, ते कोळशाचे हँडलिंग थर्ड पार्टीकडून करीत होते. त्याचे व्हायोलेशन झाल्यामुळे आम्ही त्यांना क्लोजर डायरेक्शन दिल्या. त्यानंतर प्रोजेक्ट प्रपोनंटने त्यांचा इ.सी. अमेंड करून घेतला बोर्डानेसुद्धा त्याला कन्सेंट टू ऑपरेट अमेंड करून दिली. सन २०१४ मध्ये त्यांना परत ऑपरेशन करण्याची परमिशन दिलेली असल्याची माहिती सह सचिव (तांत्रिक) महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांनी समितीस दिली..

२.३२ प्रदुषण नियंत्रण मंडळाने क्लोजरच्या दोन वर्षांनंतर परवानगी दिलेली आहे त्या दोन वर्षांच्या कालावधीत प्रकल्प बंद होता काय याबाबत माहिती देताना सह सचिव (तांत्रिक) महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांनी असे विदित केले की, तेव्हा त्यांना कोल हँडलिंगसाठी बंद केले होते ते थर्ड पार्टीकडून कोल हँडल करत होते, त्यांना क्लोजर करण्याच्या डायरेक्शन दिल्या होत्या की, ते हँडलिंग करायचे नाही. जेव्हा त्यांनी इ.सी. मध्ये अमेंडमेंट करून आणली आणि जेव्हा बोर्डाने त्यांना कन्सेंट टू ऑपरेटची परमिशन दिली तेव्हाच त्यांनी कोल हँडलिंग सुरु केलेले आहे.

विदाऊट कोल हँडलिंग २ वर्ष प्रकल्प कसा काय चालला अशी विचारणा समितीने केली असता, बाकीचे हँडलिंग करीत होते मोराटोरिटयमचाही एक विषय होता तेथे अशाप्रकारच्या ॲक्टिव्हीटीला बंदी होती. त्यांनी मॉरोटोरियम उठल्यानंतर सन २०१३ मध्ये इ.सी. अमेंड केला. त्यांना अगोदर केंद्र शासनाकडून पर्यावरण अनुमती मिळाली होती ती त्यांनी अमेंड करून घेतली आणि त्या सोबतच त्यांनी कन्सेंट टू एस्टॅब्लिश आणि कन्सेंट टू ऑपरेटसुद्धा मंडळाकडून घेतलेला आहे आणि नंतर त्यांनी त्या ॲक्टिव्हिटी सुरु केल्या असा खुलासा सह सचिव (तांत्रिक) महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांनी केला.

दुसऱ्या टप्प्याच्या बांधकामाची परिस्थिती काय आहे या समितीच्या प्रश्नाला तीन जेट्टी तीन बर्थ बांधले जात असून दुसऱ्या फेजचे काम आता सुरु असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

बंदर परिसरात मोलायसिसची साठवण करण्यासाठी पाच टाक्यांचे बांधकाम करण्याची बाब सविस्तर अहवालाच्या दुसऱ्या टप्प्यात अंतर्भूत होती. दुसऱ्या टप्प्याच्या बांधकामाची परवानगीही आपण दिलेली आहे त्याबाबतची समितीस माहिती देण्याबाबत सांगितले असता, टाक्या बांधून झाल्या असून टाक्यांच्या संदर्भातही त्यांनी कन्सेंट आणि एन्व्हायरमेंटल क्लिअरन्स देखील अमेंड केलेला असल्याचे सह सचिव (तांत्रिक) महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांनी समितीस अवगत केले.

समितीने दिनांक १३ सप्टेंबर,२०१७ रोजी पुन्हा विभागीय सचिव व विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.साक्षीच्या वेळी लोकलेखा समितीचे सन २०१७-१८ या वर्षासाठी पुनर्गठन झाल्यावर ही पहिली बैठक घेण्यात येत आहे. मागील २६ एप्रिल पासून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड या विषयावरील चार बैठका घेतल्या आहेत. ही पाचवी बैठक आहे. समितीमध्ये काही जुने सदस्य आहेत त्याचप्रमाणे काही नवीन सदस्यांची निवड समितीवर झाली आहे. त्यामुळे महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या कामकाजाबाबत थोडक्यात माहिती देण्याबाबत समितीने सांगितले असता,महाराष्ट्रात बंदरांचा कारभार पाहण्यासाठी एक विभाग आहे. महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड ही संस्था आहे, त्या बोर्डाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी,श्री.अतुल पाटणे आहेत. महाराष्ट्रातील बंदरे विकासासाठी ते काम करतात. कायद्याप्रमाणे दोन प्रकारची बंदरे आहेत, मेजर पोर्ट व नॉन मेजर पोर्ट. भारत सरकारचे १२ मेजर पोर्ट आहेत. महाराष्ट्रात जेएनपीटी व मुंबई पोर्ट ट्रस्ट हे दोन मेजर पोर्ट आहेत. हे दोन्ही पोर्ट केंद्र सरकारच्या अखत्यारित आहेत. त्या व्यतिरिक्त महाराष्ट्रात ४८ पोर्ट नोटिफाईड आहेत. इंडियन पोर्ट ॲक्ट, १९०८ नुसार ४८ पोर्ट नोटिफाय केले असून त्यापैकी १६ पोर्ट व जेट्टी सुरु आहेत. यामध्ये मागील वर्षात ३४ मिलियन मे.टन माल हाताळण्यात आला. राज्य शासनाच्या अखत्यारीत जयगड पोर्ट तयार करण्यात आले आहे.

जेएसडब्ल्यु व जिंदाल ग्रुप यांनी या पोर्टची उभारणी केली. जयगड येथे जो ड्राप्ट आहे तसा कोठेही नाही. मुंबई पोर्ट ट्रस्टचा ड्राप्ट ८ ते १० मीटर आहे, जयगड येथे १८ मीटरचा ड्राप्ट आहे. हे काम पूर्ण होईल तेव्हा तो ड्राप्ट २१ मीटरचा होणार आहे. भारतात मोठी कार्गोशिप आली आहे, त्यामध्ये ४ लाख मे.टन कोळसा आणला जातो. जयगड पोर्ट सोडला तर कोणत्याही पोर्टवर २ लाख मे.टन कॅपेसिटीपेक्षा जास्त मोठे जहाज येऊ शकत नाही. राज्यात जयगड येथे चांगला पोर्ट निर्माण झाला आहे. इतर १६ ठिकाणी पोर्ट सुरु आहेत. शेजारील गुजरात राज्याचा परफार्मन्स महाराष्ट्रापेक्षा तीन पट जास्त आहे. गुजरात राज्यातील पोर्टकडून १०० मिलियन मे.टन मालाची हाताळणी केली जाते. आपल्या राज्यात आणखी भरपूर वाव आहे. महाराष्ट्र व गुजरात मधील पोर्ट सेक्टरमध्ये इतकी तफावत असण्याचे कारण असे आहे की, जागतिक स्तरावर इंडियाची पोर्ट कॅपेसिटी कमी आहे. चीन येथे भारतापेक्षा ९ पट कॉर्गोपोर्ट मार्फत मालाची हाताळणी केली जाते. गुजरात येथे महाराष्ट्रापेक्षा तीन पटीने मालाची हाताळणी जास्त केली जाते. यामध्ये वाढ करण्यास आपल्या राज्याला वाव आहे. गुजरात येथे महाराष्ट्रापेक्षा काही नॅचरल ॲडव्हॉन्टेज आहेत. संपूर्ण नॉर्थ इंडियाचे हिप्टरलँड गुजरात पोर्टकडे आहे. तेथे जाण्यासाठी कम्युनिकेशन व चांगले रस्ते आहेत, अंतर कमी आहे. आपणाकडे सेडीमेंटेशनचा फार प्राब्लेम आहे. आपणाकडे पाऊस येतो, घाटावरुन फार जोरात पाणी खाली येते. त्यामुळे सॉईल ईरोजन होऊन सिल्टींगचे प्रमाण जास्त आहे. त्यामुळे पोर्टचे ड्राप्ट कमी होतात. हा प्रकार गुजरातमध्ये फार कमी आहे. दुसरा भाग असा आहे की, कॉन्टीनेंटल शेल्फचे गठन गुजरात येथे चांगले आहे. त्यामुळे पोर्टसाठी त्यांना जास्त साईड मिळतात. महाराष्ट्रतील बंदराची अशी परिस्थिती आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभागीय सचिवांनी एकूण ४८ पोर्ट असल्याचे सांगितले आहे त्यापैकी १६ सुरु असून इतर पोर्ट कोणत्या कारणामुळे बंद आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता, ४८ पोर्ट नोटिफाय केले आहेत, तेथे पोर्ट तयार होऊ शकतात. आज १६ पोर्ट कार्यरत आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मागच्या बैठकीत समितीने मुद्दा उपस्थित केला होता की, गुजरात पेक्षा महाराष्ट्रात ७०० किलोमीटर लांबीचा सागरी किनारा असताना महाराष्ट्राकडे मालाची हॅन्डलिंग खूप कमी आहे. महाराष्ट्र व गुजरातच्या तुलनेची टिपणी मागच्या बैठकीत दिली होती. त्यावर चर्चा होईल. त्याचप्रमाणे चर्चेच्या अनुषंगाने आणखी काही प्रश्न उपस्थित होतील असे समितीने सूचित केले.

परिच्छेद क्र.२.१.८.५ - MMB अधिनियमांचे पालन न करणे आणि भाडेपट्टी कराराची पूर्तता न करणे :-

२.३३ या परिच्छेदासंदर्भात माहिती देण्यास समितीने सांगितले असता,या परिच्छेदात असा मुद्दा आहे की, मे.आशापुरा माईनकेम लिमिटेड यांचा भाडेपट्टा कालावधी ५ वर्षापेक्षा जास्त असताना शासनाची मान्यता का घेण्यात आली नाही ? या प्रश्नांचे उत्तर असे आहे की, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड यांनी ही जेट्टी पूर्वी बांधलेली आहे. सर्व जेट्टीवर नेहमी माल हाताळण्यासाठी कोणी तयार नसतात. त्या ठिकाणी नेहमीच माल येत नसतो. त्या भागात इंडस्ट्री सुरु झाली आयात व निर्यात करायचे असेल तर जेट्टीवर माल येतो. तेव्हा ती जेट्टी प्रायव्हेट लोकांना कराराने देण्यात येते. एमएमबीच्या बजेटप्रमाणे व मालाप्रमाणे वार्षिक शुल्क व पोर्ट फी वसुल केली जाते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

प्रश्न असा आहे की, पाच वर्षाचा करार करण्यासाठी शासनाची मान्यता घ्यावी लागते. हा प्रकार टाळण्यासाठी १२ किंवा १५ महिन्यांचा करारनामा करून मान्यता दिली आहे ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणली असता,३० वर्षापर्यंत कराराने देण्याचा अधिकार सीईओ यांना आहे. हा निर्णय शासनाने आता घेतला आहे. हा करार झाला तेव्हा असा नियम नव्हता. जेट्टी लांब अंतरावर असेल तर एका वर्षापेक्षा जास्त कालावधीचा करार कोणी करीत नाही. या वर्षी आयात निर्यात सुरु आहे पुढील वर्षी सुरु राहील किंवा नाही याची त्यांना शाश्वती नसते. त्यामुळे जेट्टीची मागणी एक वर्षाची करण्यात येते. या प्रकरणात कोणत्याही व्यक्तीने जास्त कालावधीची मागणी केली नाही. दरवर्षी निविदा काढून जेट्टी देण्यात आली आहे. ती निविदा त्याच कंपनीने भरली म्हणून त्यांना सलग पाच वर्षे जेट्टी दिल्याचे दिसून येते. पाच वर्षे सलग झाल्यामुळे हे उल्लंघन दिसते. परंतु त्यांची एक वर्षापेक्षा जास्त कालावधीची मागणी नव्हती अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

सन २००४ पासून त्या कंपनीला किती वेळा मुदतवाढ देण्यात आली आहे. त्यांनी दरवर्षी मागणी केलेली आहे. Up to which date from January २००४ you have awarded per yearly contract to the M/s. Ashapura Minechem Ltd. ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मे.आशापुरा माईनकेम लिमिटेड बाबत ही एमएमबीची जेट्टी होती. दरवर्षी कॉर्गोचा बिझनेस मिळत होता त्यावेळी जो कोणी आला त्यांना ती देण्यात आली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

जानेवारी २००४ मध्ये त्यांना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने पहिल्यांदा परवानगी दिली. सन २००४ पासून किती वेळा त्यांना अशा परवानग्या देण्यात आल्या आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २०१३ पर्यंत त्यांना परवानगी दिलेली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सन २००४ ते २०१३ अशी एकूण ९ वर्षे परवानगी दिली आहे. पाच वर्षाचा करारनामा केलेला नाही. बॉक्साईटचे कंत्राट किती वर्षाचे होते त्यानुसार त्यांनी जेट्टी करारनाम्याने घ्यावयास पाहिजे होती. ५ वर्षापर्यंत जेट्टी घ्यावयाची असेल तर कंपनीला काही सुविधा जेट्टीच्या आतमध्ये कराव्या

लागतात. बाहेरच्या सुविधा शासनाकडून किंवा एमएमबीकडून केल्या जातात. हा खर्च त्यांना करायचा नसल्यामुळे प्रत्येक वर्षी करारनामा करण्याची सिस्टीम त्यांनी अवलंबिली आहे. आता करारनामा जास्त वर्षासाठी करण्यात आला आहे की, तसाचा एक ते सव्वा वर्षासाठी केलेला आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता,जास्त वर्षाचा करारनामा करण्यासाठी कोणीही पुढे येत नाही. यामध्ये दुसरी बाजू अशी आहे की, कोणाचीही मोनोपली होऊ नये. १५ वर्षासाठी जेट्टी दिली व त्या ठिकाणचा कॅपटीव्ह माल उचलायचा असेल तर तेथे त्याची मोनोपली होईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.३४ विभागाने दुसऱ्या कोणालाही स्कोप ठेवलेला नाही. माईनिंग कंपनी तेथे माईनिंगचे काम करीत असेल त्यांना बॉक्साईट बाहेर पाठवायचे असेल. त्या ठिकाणी दुसरी कोणतीही एक्स, वाय, झेड कंपनी पुढे आली तर आपण तिला स्कोप देणार नाही. संबंधित कंपनीचा करारनामा संपण्याअगोदर नुतनीकरणासाठी अर्ज केला जातो. त्यामुळे दुसऱ्या कंपनीला तेथे स्कोप राहत नाही. त्यांना काही बंधन घालायला पाहिजे होते. सन २००४ पासून २०१७ पर्यंत हे असेच सुरु आहे. याचाच अर्थ त्यांना पाच वर्षापेक्षा जास्त कालावधीसाठी जेट्टीची आवश्यकता होती असे समितीने *निदर्शनास आणले असता, मोनोपोली निर्माण होऊ नये म्हणून केले आहे. त्यांना एक्स्टेन्शन न देता नव्याने काम दिले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

यासंदर्भात ही एमएमबीची जेट्टी आहे. एका वर्षात १०० लोक पुढे आले तर सर्वांना संधी मिळणार आहे. जो पुढे येईल त्याला एमएमबीची जेट्टी वापरता येणार आहे. त्या वर्षात आशापुरा माईनकेम ही एकच कंपनी पुढे आली होती अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

इन्फ्रस्ट्रक्चर टाळण्याच्या दृष्टीने त्यांनी ही जेट्टी वापरण्याचा प्रयत्न केला आहे का ? आशापुरा माईनकेम कंपनी व्यतिरिक्त आणखी कोणी अर्ज केला होता का ? अशी विचारणा समितीने केली असता,या संबधात संपूर्ण माहिती घेतली असून अशी बाब नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

५ वर्षापेक्षा अधिक कालावधीसाठी जेट्टी वापरण्यास द्यावयाची असेल तर शासनाची पूर्वपरवानगी घ्यावी लागते. एक-एक वर्ष करून १३ वर्षे त्याच कंपनीला तुम्ही परवानगी दिली आहे. एकाच व्यक्तीला १३ वर्षे एक्स्टेन्शन देण्यात येत आहे. मग ५ वर्षाकरिता शासनाची अनुमती का घेतली नाही ? शासनाचे धोरण असेल तर एकाच पक्षाची निविदा का स्वीकारण्यात येते ? अशी विचारणा समितीने केली असता, इतरांची मागणी नाही. निविदा निघत नाही. शासनाची जेट्टी अस्तित्वात आहे. त्यांनी वापर करावा आणि भाडे शासनाला द्यावे. आशापुरा माईनकेम कंपनी पुढे आल्यामुळे त्यांना वापरण्यास अनुमती दिली. इतर कोणी जेट्टी हाताळण्यास तयार असतील तर त्यांनाही विभागाकडून अनुमती देण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

एकाच वर्षासाठी अनुमती दिल्यामुळे शासनाच्या महसुलाचे नुकसान होते की मेरिटाईम बोर्डाचे नुकसान होते ? ५ वर्षाच्या वर्षासाठी आणि १ वर्षासाठी रेट वेगवेगळा आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता,जेट्टी शासनाची असून मेन्टेनन्स देखील शासनाकडूनच केले जाते. प्रती मेट्रिक टन उलाढालीवर रेट आकारला जातो. वेळेनुसार रेट बदलत नाही, तो फिक्स आहे. २०१६ पूर्वी नॉमिनेशनवर देण्यात येत होते. आता नवीन धोरण स्वीकारले आहे. आशापुरा माईनकेम कंपनीचे विभागाने टेंडर केले आहे. त्यांना Right to First Refusal राहील. अधिक टेंडर आल्यास स्पर्धात्मक बोलीनुसार ज्यांचा अधिक देकार असेल त्याला अनुमती दिली जाईल. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

Will the tender be for a year or five years ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत, कमाल १५ वर्षापर्यंत परवानगी देता येईल. परंतु लोकांची मागणी कमी आहे. या सेक्टरमध्ये सर्व परवानगी घेतात. त्यात २-३ वर्षाचा कालावधी सहज निघून जातो. जागतिक स्तरावर पोर्टबद्दल ५० वर्षाचे लिज असते. आपण ३० वर्षापर्यंत लिज देतो. ३० वर्षापैकी सरासरी ८ मं १० वर्षाचा कालावधी निघून जातो. मध्यंतरी गाडगीळ समितीचा मोरोटोरियम होता, पाण्याचा मोराटोरियम होता. त्यात ४-५ वर्षे निघून जातात असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

परवानगी घेण्यास २-३ वर्षे का लागतात, अशा कोणत्या परवानग्या असतात ? अशी विचारणा समितीने केली असता,हायड्रोलॉजिकल स्टडीज, पर्यावरण विषयक क्लिअरन्स, सुप्रीम कोर्ट समितीची परवानगी, सोशल इम्पॅक्ट याचा अभ्यास करावा लागतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आशापुरा माईनकेम कंपनीने दरवर्षी किती मेट्रिक टन उलाढाल केली, त्या माध्यमातून विभागाला किती उत्पन्न मिळाले, मेरिटाईम बोर्डाने किती खर्च केला ही माहिती योग्यप्रकारे समितीला उपलब्ध झाली तर त्यामधून चित्र स्पष्ट होऊ शकते. असे मत समितीने व्यक्त केले असता,२०१५-१६ मध्ये ०.९ मिलियन मेट्रिक टन उलाढाल झाली आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

शासनाला ही जेट्टी उभारण्यासाठी किती खर्च आला आणि उत्पन्न किती मिळाले ? ०.९ मिलियन मेट्रिक टन उलाढालीतून आपल्याला किती उत्पन्न मिळाले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, खर्च निरंक आहे. वापरकर्त्यांच्या स्तरावर मेन्टेनन्स केले जाते. त्यांच्या मालाचे नुकसान

होते. मेन्टेनन्स बोर्ड किंवा शासन करीत नाही. जे जेट्टी वापरण्यासाठी घेतात त्यांना खर्च करावा लागतो. ५० रुपये प्रती मेट्रिक टनप्रमाणे ४.५० कोटी रुपये उत्पन्न मिळाले असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

दरवर्षाची हॅण्डलिंग फिगर समितीला देण्यात यावी तसेच बोर्डाने एक वर्षासाठी वापरण्यास अनुमती दिली असेल तर संबंधित कंपनी कितीही कालावधीसाठी वापर करु शकते का ? किती मिलियन मेट्रिक टन उलाढाल झाली याचे मेजरमेंट कोणाकडून केले जाते ? अशी विचारणा समितीने केली असता, आयात निर्यातीच्या संदर्भात कस्टम्स लेंडींग बिल्स असतात. कोणी किती माल लोड केला, कुठून केला याची कागदपत्रे उपलब्ध असतात. दरवर्षी सरासरी ८ ते ९ लाख टन उलाढाल केली आहे. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीला १३ वर्षाची संपूर्ण आकडेवारी समितीला उपलब्ध करून द्यावी असे समितीने सूचविले.

आशापुरा माईनकेम कंपनीकडून बॉक्साईटची हाताळणी केली जाते. बॉक्साईट हाताळण्यासाठी प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची परवानगी घ्यावी लागते. ती परवानगी घेतली आहे की नाही हे पाहण्याचे काम मेरिटाईम बोर्डाचे आहे.असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ते काम मेरीटाईम बोर्डाचे नसून महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाचे आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी दिली आहे. म्हणजे मेरीटाईम बोर्डाने पर्यावरणाच्या सर्व नियमांचे पालन केले आहे असा त्याचा अर्थ होतो. संबधितांनी ऑपरेट करा अशी ती परवानगी आहे. परंतु बॉक्साईट हाताळण्यासाठी वेगळी परवानगी आवश्यक आहे. कारण बॉक्साईट हाताळत असताना काही प्रमाणात ते समुद्राच्या पाण्यात पडते, ते डिसेल्टींग करण्यासाठी काही व्यवस्था असावी लागते. समुद्रात बॉक्साईट पडल्यामुळे समुद्रातील जीवजंतुवर त्याचा दुष्परिणाम होण्याची दाट शक्यता आहे. त्यामुळे याकरिता प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची परवानगी आवश्यक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभागाने त्यांना handling of bauxite minerals as per MMB agreement दिनांक ३१.८.२०२० पर्यंत परवानगी दिली आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. **(विवरणपत्र क्र.२९)**

महालेखापाल कार्यालयाने वारंवार पत्रव्यवहार करूनही मेरीटाईम बोर्डाने त्यांना परवानगी दिली नव्हती असे महालेखापालांनी सांगितले.

२.३५ ही परवानगी पूर्वलक्षी प्रभावाने दिली आहे का ? २००९ मध्ये परवानगी दिली की त्यापूर्वी दिली ? अशी विचारणा समितीने केली असता,ही परवानगी पूर्वलक्षी प्रभावाने दिली परवानगी अशी असते की, एक तर कमिशनिंग ऑफ युनिटची असते. जेव्हा युनिट स्थापन केले जाते आणि इन्स्ट्रूमेंट तेथे असल्यावर कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी दिली जाते. फर्स्ट फेज पण दिली आणि त्याला २०१३ मध्ये रिन्युअल दिली आहे अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

महालेखाकार यांचा आक्षेप असा आहे की, सतत पाठपुरावा करून एएमएलने पर्यावरण विभागास विनंती केली होती. परंतु सतत पाठपुरावा करूनही एएमएलला पर्यावरण विषयक परवानगी मिळाली नव्हती. प्रथम परवानगी केव्हा देण्यात आली ? अशी विचारणा समितीने केली असता, दिनांक २३.१०.२००३ रोजी देण्यात आली. " Cargo handling bauxite only as per order" २००३ ला त्याला बांधायला परवानगी दिली. आपण हॅण्डलिंग करु शकता याकरिता ज्या अटी आहेत, त्यानुसार ऑपरेट करण्यास पुढील परवानगी दिली असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

२००३ मध्ये बांधायला परवानगी दिली. २००९ मध्ये कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी दिली. २००४ पासून ऑपरेशन सुरु झाले.कन्सेन्टशिवाय ४ ते ५ वर्षे हॅण्डलिंग केले आहे.पर्यावरण विषयक परवानगी मिळाली आहे की नाही हे बघण्याचे काम प्रदूषण नियंत्रण मंडळाचे आहे, मेरिटाईम बोर्डाचे नाही असे कसे म्हणू शकता ? उद्या तेथे काय लोडिंग, अनलोडिंग होते हे बघण्याचे काम पोलिसांचे आहे असे म्हटले जाईल. मेरिटाईम बोर्डाचे देखील ते काम आहे. उद्या हॅण्डलिंग करताना हझार्डस मटेरियल लोडिंग अनलोडिंग करतील, शस्त्रास्त्रे लोडिंग अनलोडिंग करण्याची शक्यता आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, हे सर्व पोर्ट हॅण्डलरचे काम आहे. एमएमबी स्वतः पोर्ट चालवित नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मेरिटाईम बोर्डाने त्यांना हॅण्डलिंगसाठी परवानगी दिली, परंतु त्यांच्याकडे प्रदूषण नियंत्रण मंडळाकडील सर्व परवानग्या कन्सेन्ट टू ऑपरेट आहेत का हे बघण्याची जबाबदारी कोणाची आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ती जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डाची आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कन्सेन्ट टू ऑपरेटची आशापूरा माईनकेम या कंपनीकडे परवानगी नसताना २००४ ते २००९ पर्यंत त्या कंपनीने हॅण्डलिंग केले, त्या काळात परवानगी आहे की नाही हे बघण्याकडे मेरिटाईम बोर्डाने दुर्लक्ष केले आणि दरवर्षी त्या कंपनीला रिन्युअल केले आहे. एखाद्या वर्षी त्याला परवानगी दिली, त्याने केले नाही. पुढील वर्षी तरी कंपनीचे कंत्राटाचे रिन्युअल करीत असताना पर्यावरण विषयक प्रमाणपत्र आहे की नाही हे बघितले पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, यामध्ये मेरिटाईम बोर्डाच्या विचाराची दिशा समितीने पहावी. मेरिटाईम बोर्डाची ही जी जेट्टी आहे त्यावर दुसरे कोणतेही ट्रॅफिक नाही. एक इंडस्ट्री म्हणते की त्यांना तेथून एक्स्पोर्ट करायचा आहे. मेरीटाईम बोर्डाने आपला महसूल वाढविण्याच्या उद्देशाने ती परवानगी दिली आहे. महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाने साईड बाय साईड २००३ ला परवानगीची प्रक्रिया सुरु केली. कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी देण्याच्या प्रोसेसमध्ये ३ ते ४ वर्षे वाया गेली आहेत. तेवढया पुरते विदाऊट कन्सेन्ट टू ऑपरेट झालेले आहे. परंतु त्या मागची भूमिका महसूल वाढविण्याची आहे. त्यामध्ये पर्यावरण विषयक नियमांचा भंग करून मुद्दाम कोणत्या उद्योगाला परवानगी दिली असे कृपया समजू नये असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

आज ४.५ कोटी रुपयांच्या महसूल मिळाला. २००४ ते २००९ या काळात मिळालेला महसूल १ कोटी रुपये असावा. १ कोटी रुपयांच्या महसुलासाठी मेरीटाईम बोर्डाच्या मतानुसार, दुसरी पार्टी येत नाही. मग मेरीटाईम बोर्डाकडून कोणालाही ऑपरेट करायला देण्यात यावे, ओपन करावे. परंतु बॉक्साईटसारख्या मटेरियलकरिता पर्यावरण विभागाची परवानगी २००९ मध्ये त्यांना बाध्य का करण्यात येते ? अशी विचारणा समितीने केली असता,२००३ मध्ये बॉक्साईट हॅण्डलिंगसाठी एनओसी दिली आहे. २००९ मध्ये कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी दिली आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

They have given consent for construction and consent for operate. इतर जेट्टीबाबत कन्सेन्ट टू ऑपरेटकरिता प्रदूषण नियंत्रण मंडळाने परवानगी दिली नाही तर तुम्ही त्यांना वापरण्यासाठी अनुमती देणार का ? अशी विचारणा समितीने केली असता,अनुमती देण्यात येणार नाही.२०१६ च्या धोरणामध्ये विभागाने स्पष्टपणे नमूद केले आहे. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मग २००४ ते २००९ अनुमती कशी दिली. अगोदरच्या धोरणामध्ये प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या कन्सेन्टची आवश्यकता नव्हती का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, २००३ मध्ये बॉक्साईट हॅण्डलिंगसाठी परवानगी दिली आहे. कन्सेन्ट टू इस्टॅब्लिश दिली आहे, कन्सेन्ट टू ऑपरेट दिलेली नाही.असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

कन्सेन्ट टू इस्टॅब्लिश आणि कन्सेन्ट टू ऑपरेट यामध्ये फरक काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, जेव्हा प्रोजेक्ट प्रपोनन्ट मेरीटाईम बोर्डाकडे येतो तो प्रथम कन्सेन्ट टू इस्टॅब्लिशसाठी येतो. त्यासाठी मेरीटाईम बोर्डाकडून अटीनुसार कन्सेन्ट टू इस्टॅब्लिशसाठी परवानगी देण्यात येते. या या ठिकाणी आपल्याला परवानगी मिळत आहे. या ठिकाणी आपण एअर, वॉटर आणि हजार्डस हॅण्डलिंग पोल्यूशन कंट्रोल इन्स्ट्रूमेंट बसवावे. ते बसविल्यानंतर ते मंडळाकडे येतात व त्यांना कारखाना सुरु करण्यासाठी परवानगी द्यावी अशी मागणी करतात असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

त्यांनी मेरीटाईम बोर्डाकडे केव्हा परवानगी मागितली ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत सन २०११ मध्ये ते प्रदूषण मंडळाकडे आले असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.३६ कन्सेन्ट टू ऑपरेटकरिता उशिरा अनुमती मिळाली तरी चालेल, मेरीटाईम बोर्डाने महसूल वाढविण्यासाठी परवानगी दिली. या विभागाच्या मताबाबत उद्या ड्रग्ज, आरडीएक्स, मद्य, शस्त्रास्त्रे आयात होऊ लागली तरी मेरीटाईम बोर्ड परवानगी देणार का ? महसूल देणार असतील तर शस्त्रास्त्र कारवाया, देशविघातक कारवाया चालतील का ? अशी विचारणा समितीने केली.

यामध्ये अनियमितता झाली आहे. २००३ नंतर २०११ मध्ये कंपनीचा अर्ज आला. २००९ पासून कन्सेन्ट टू ऑपरेट परवानगी दिली आहे. महालेखाकार यांचा २००७-०८ ते २०११-१२ चा हा अहवाल आहे. महालेखाकार यांच्या निदर्शनास आल्यानंतर त्यांनी आक्षेपाची नोंद केली आहे. २००९ पर्यंतची काही हॅण्डलिंग झालेली आहे. २०११ पर्यंतचे रेकॉर्ड त्यांना मिळाले नाही म्हणून २००९ पासून त्याला इफेक्ट दिला आहे. या प्रकरणी बोर्डाकडून पर्यावरणाच्या दृष्टीने दुर्लक्ष झाले आहे. या संदर्भातील दुरुस्ती २०१६ च्या धोरणामध्ये केली आहे. हा आक्षेप त्या काळातील आहे. मेरिटाईम बोर्डाच्या दृष्टीने ही गंभीर चूक आहे. ज्यांनी चूक केली आहे त्याच्यावर आपण कारवाई केली पाहिजे आणि एका महिन्यात त्या संदर्भातील माहिती समितीला सादर करावी असे निदेश समितीने दिले असता, विभागीस सचिवांनी त्यास सहमती दर्शविली.

२४ बी आणि २४ सी च्या संदर्भात स्पष्टीकरण करण्यास सांगताना As per Section २४ (b) any lease agreement for more than ५ years shall be with the approval of the Government and as per Section २४ (c) any lease agreement for more than ३० years will be with the prior approval of the Government. विभागाच्या अभिप्रायासाठी त्यांनी रेफरन्स केला होता. ही बाब महालेखापालांनी निदर्शनास आणली असता, एमएमबी ॲक्टमध्ये त्याप्रमाणे तरतूद आहे. ५ वर्षापर्यंत त्यांना शासनाची पूर्वपरवानगी आवश्यक आहे. एमएमबीचे चेअरमन हे सन्माननीय मुख्यमंत्री आहेत. त्यांनी दिनांक १५.६.२०१५ च्या बोर्ड बैठकीमध्ये ३० वर्षापर्यंत शासनाच्या पूर्वपरवानगीची आवश्यकता नाही, असे अधिकार मंडळाला सुपूर्द केले आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

त्याच्या अगोदर नियमांचा भंग झाला आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्याच्या अगोदर सर्व नॉमिनेशनने होत होते. ओपन बिडिंग होत नव्हते. महालेखापालांचा जो लेखापरिक्षण आक्षेप आहे त्यामध्ये असे टेंडरिंगचे धोरण नव्हते. विभागाने सर्व ॲसेट नॉमिनेशवर दिले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

३० वर्षाचे ॲग्रीमेंटला शासनाची पूर्व परवानगी आवश्यक आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता,शासनाची पूर्व परवानगी आता लागणार नाही. कारण दिनांक १५.६.२०१५ च्या बैठकीतील निर्णयानुसार ३० वर्षापर्यंतचे अधिकार मंडळाला डेलिगेट केले आहेत. ३० वर्षापेक्षा अधिक कालावधी असेल तर शासन अनुमती देऊ शकते. तसे विभागाच्या उत्तरामध्ये नमूद केले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने फेरी सेवेच्या संदर्भात त्याच परिच्छेदात उत्तर दिले आहे. १-१ वर्षाचे काम केले आहे. त्या संदर्भात जस्टिफिकेशन दिले आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.६ जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पातील अनियमितता :-

विभागाकडून समितीला देण्यात आलेल्या पुस्तिकेच्या (**विवरणपत्र क्र. ३०**) पृष्ठ क्रमांक ६ वर परिच्छेद क्रमांक २.१.८.६ च्या संदर्भात, ८ विकासकांची सविस्तर माहिती दिली आहे. हे अतिशय गंभीर स्वरुपाचे आहे. सदर पुस्तिका वेगळी देण्यात आली आहे. जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पातील अनियमितता असे परिच्छेदाचे शीर्षक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, याचे उत्तर अगोदर दिले होते. महालेखाकारांनी सांगितले होते की, आजची परिस्थिती काय आहे, ते सांगावे. त्यामुळे आजची परिस्थिती सांगितली आहे. हॉटेल बियानो रिसॉर्टचा करार ऑगस्ट, २०१६ मध्ये संपलेला आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२.३७ करार सन २०१६ मध्ये संपुष्टात आणला आहे, असे नमूद आहे. करार संपुष्टात आणला, कारण नवीन नियमावली तयार झाली, असे झाले नसते तर ते नियमित राहिले असते. काम देताना काही चुका झालेल्या आहेत. हॉटेल बियानो रिसॉर्टला काम देताना, कोणत्याही पर्यावरणीय दाखल्याशिवाय जानेवारी, २००८ पासून जहाज बांधणी/जहाज दुरुस्ती, जल क्रीडा कार्यक्रम यांसाठी परवानगी देण्यात आली आणि मे, २००९ पर्यंत ती वाढविण्यात आली. सीईओ, एमएमबी यांना बंदर निरीक्षकांनी कळविले की, विकासक भूखंडात अनधिकृत भराव टाकण्याचे काम करीत होता. मात्र विभागाने कोणतीही कारवाई केली नाही. तसेच आयुक्त , मीरा-भाईंदर महानगरपालिका या विशेष नियोजन अधिकाऱ्यांनी देखील सीआरझेडबद्दलचा प्रस्ताव नगरविकास विभागाला पाठविला. मात्र शासनाने त्याला कोणतीही मान्यता दिली नाही. ही सर्व अनियमितता या विकासकाबद्दल लक्षात आली आहे, याबाबत समितीने विचारणा केली असता, विभागाने पूर्वी सर्व प्रकरणे नॉमिनेशनने दिली, तेव्हा साईट कशी द्यायची, या संदर्भात कोणतेही धोरण नव्हते. उद्योजक, विकासक पुढे आले आणि गुंतवणूक करणार असल्याचे सांगितले आणि त्यांनी साईट पाहिली. विभागाने पोलिसांचा दाखला, पर्यावरणाचा दाखला घेऊन त्यांना परवानगी दिली आहे. हे खरे आहे की, ते सर्व नॉमिनेशनवर आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

समिती नॉमिनेशनच्या संदर्भात बोलत नाही. नॉमिनेशनमध्ये का दिले, हा विषयच समितीसमोर नाही. कार्यपद्धतीनुसार काम केले पाहिजे होते. पर्यावरणाचा दाखला असला पाहिजे होता, विकासकाने भूखंडात अनधिकृतपणे भराव टाकण्याचे काम करू नये, असे काम केले पाहिजे होते. मात्र विकासकाने अनधिकृत काम केले आहे. तेथे मॅनग्रोव्हज कापले गेले आहेत, मातीचा मोठ्या प्रमाणात भराव केला आहे. तेथे मॅनग्रोव्हज नव्हते हे दाखविण्यासाठी, नारळाची मोठ्या प्रमाणात लागवड केली आहे, अशी ही परिस्थिती आहे. विभागाचे सचिव बैठकीसाठी उपस्थित आहेत. मेरिटाईम बोर्डाने परवानगी दिली आहे, हे विभागाकडून मान्य करण्यात येते आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी त्यास सहमती दर्शविली.

कोणी विकासक येत नाही म्हणून कोणालाही काम द्यायचे, असा काही नियम आहे का ? विभागाने त्यासाठी काही अटी व शर्ती ठरविल्या असतील, अमुक अटी व शर्ती यांवर जागेचा विकास करण्यासाठी एखाद्याला काम देणार, असे ठरले असेल. विभागाच्या तशा अटी व शर्ती ठरल्या होत्या की नव्हत्या ? अशी विचारणा समितीने केली असता, तेव्हा तसेच होते. तेव्हा नॉमिनेशनवर द्यायचे. जागेचा विकास करण्यासाठी देताना अटी व शर्ती ठरल्या होत्या. विकासाचे काम नियमांचे पालन करून केले पाहिजे, असे ठरले आहे.

विभागाने दिलेल्या माहितीमध्ये नमूद करण्यात आले आहे की, विकासकाच्या पूर्वानुभवाची शहानिशा न करता १६७८ चौ.मी. भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन आणि ७४७ चौ.मी. पाण्याखालील जमिनीसह समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या भूखंडाचा वापर पाच वर्षांसाठी करण्यासाठी विकासकाबरोबर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने करारनामा केला. हा करार ऑगस्ट, २०११ मध्ये केला आहे. मेरिटाईम बोर्डाला १६७८ चौ.मी. भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन आणि ७४७ चौ.मी. पाण्याखालील जमिनीसह समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या या जमिनी देण्याचा अधिकार होता का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी त्यास सहमती दर्शविली व तशाप्रकारे देण्याचा अधिकार आहे असे सांगितले.

तो अधिकार कशासाठी आहे आणि त्यांना जमीन कशासाठी दिली होती ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्यामध्ये टूरिझम, वॉटर स्पोर्ट या सर्व बाबींचा समावेश आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विकासकाने तेथे मॅनग्रोव्हज कापले आहेत, भराव केला आहे, त्याचे अहवाल विभागाकडे बंदर निरीक्षकाने पाठविले होते, हे खरे आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागाकडून परवानगी देण्यात येते, तशी परवानगी विभागाकडून देण्यात आली होती, त्यावेळी त्यामध्ये अटी व शर्ती होत्या. त्यामध्ये एक अट अशीही होती की, करारनामा झाल्यानंतर २४ महिन्यांच्या आत पर्यावरण खात्याची परवानगी घ्यावी असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विकासकाने पर्यावरण विभागाची परवानगी घेतली होती का ? पर्यावरण विभागाची परवानगी घेतली नसेल तर भराव टाकण्याच्या संदर्भात विकासकाविरुद्ध कारवाई केली का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विकासकाने पर्यावरण विभागाची परवानगी घेतली नव्हती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने दिलेल्या पुस्तिकेत नमूद केले आहे की, पर्यावरणीय दाखला मिळाल्यानंतरच जमिनीवर भराव टाकण्याबाबतचे कलम करारनाम्यात समाविष्ट नव्हते. असे समितीने निदर्शनास आणले असता, जमिनीवर भराव टाकण्याबाबतचे कलम करारनाम्यात समाविष्ट होते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

पर्यावरणीय दाखला मिळाल्यानंतरच भराव टाकावा, असे कलम करारनाम्यात नव्हते. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, करारनाम्यात स्पष्ट आहे की, एनओसी दिल्यानंतर २४ महिन्यांच्या आत पर्यावरण व अन्य सर्व परवानग्या घ्याव्यात. अशी करारनाम्यात अट होती असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

पर्यावरण खात्याची परवानगी न घेता हा सर्व भराव टाकण्याचा विकासकांना अधिकार होता का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विकासकाला असा अधिकार नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

ही सर्व निरीक्षणे महालेखाकारांची आहेत. समितीला सांगण्यात आले की, करारनामा संपुष्टात आला. मात्र मागच्या वेळी त्रुटी, अनियमितता झालेल्या आहेत, त्याला जबाबदार कोण आहे ? त्याची जबाबदारी कोणावर निश्चित करण्यात येणार आहे ? शासनाने या प्रकल्पाला मान्यता दिलेली नव्हती, असेही महालेखाकारांचे निरीक्षण आहे. शासनाने प्रकल्पाला मान्यता दिल्याचा कोणताही पुरावा उपलब्ध नव्हता. विभागाने सदर प्रकरण नगर विकास विभागाकडे पाठविले होते. परंतु नगरविकास विभागाकडे पाठविले म्हणजे मान्यता मिळाली, असे नाही. पुस्तिकेत ८ प्रकल्प आहेत आणि या आठही प्रकल्पांच्या संदर्भात विकासकांकडून उणिवा व अनियमितता झालेल्या आहेत, त्याचा पूर्ण गोषवारा महालेखाकारांनी त्यांच्या निरीक्षणासह सादर केला आहे. विभागाने समितीला प्रकल्पनिहाय अहवाल दिला आहे आणि त्यामध्ये आजची परिस्थिती सांगितली आहे. सन २०१६ ला करार संपला. समितीचा मुद्दा असा आहे की, महालेखाकारांनी सन २०१२ पर्यंतचा अहवाल तयार केला, त्यांच्या लक्षात ज्या काही अनियमितता लक्षात आल्या आहेत, त्याबद्दल चर्चा करण्यात येत आहे. विभागाचे नवीन धोरण, नियम आले, त्याबद्दल काहीही आक्षेप नाही. शासनाला त्याप्रमाणे काम करण्याचा अधिकार आहे. पण त्यावेळी जे नियम होते, त्या नियमांचे पालन त्यावेळी झाले पाहिजे होते, ते सर्व आठही ठिकाणी झालेले नाही. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, परिच्छेद क्रमांक २.१.८.६ मध्ये जे ८ प्रकल्प आहेत, त्या सर्वांशी करार झाले होते. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

२.३८ समितीचा कराराबद्दल काहीही मुद्दा नाही. परवानग्याच नसतील तर करार होऊच कसा शकतो ? करार झाला आहे, विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले आहे की, अमुक विभागांच्या परवानग्या अमुक इतक्या वेळेत घ्याव्यात. पण या सर्व प्रकल्पांमध्ये अनियमितता व बेकायदेशीर बाबी झालेल्या आहेत. सर्व ठिकाणी मॅनग्रोव्हजची तोड झाली आहे, भराव टाकण्यात आलेला आहे. हॉटेल बियानो रिसॉर्टच्या संदर्भात बंदर निरीक्षकांनी देखील सीईओंना कळविले आहे. मात्र तरी देखील संबंधितांनी राजरोसपणे सर्व बाबी केलेल्या आहेत. तत्संदर्भात कोण जबाबदार आहे ? सीईओंना सांगितल्यानंतरही सर्व प्रकल्पांच्या बाबींकडे दुर्लक्ष केले जाते. एमएमबीच्या सीईओंनी मनमानी केल्यासारखे दिसत आहे. एका ठिकाणी बंदर निरीक्षकांनी देखील कळविले आहे. त्यामुळे या संदर्भात जबाबदारी निश्चित करण्याची गरज आहे. मॅनग्रोव्हज कापणे इत्यादी गोष्टी सरसकट झालेल्या आहेत. अनधिकृत कामे झाली आहेत. त्यामुळे या संदर्भात जबाबदारी निश्चित करून कडक कारवाई केली पाहिजे. ही कामे काही थांबलेली नाहीत तर अजूनही सुरु आहेत.सदर ८ प्रकल्पांच्या संदर्भात काय केले पाहिजे, असे विभागाला वाटते ? ८ प्रकल्पांच्या संदर्भात चुका झालेल्या आहेत. सदर बाबतीत बोर्डाने संबंधितांवर कारवाई केली का ? आठही प्रकल्पांमध्ये अनियमितता झालेल्या आहेत, असे महालेखाकारांचे निरीक्षण आहे. निरीक्षणे आल्यानंतर बोर्डाने तत्संदर्भात काय केले ? ही निरीक्षणे काही आज दर्शविण्यात आलेली नाहीत, ही निरीक्षणे महालेखाकारांनी दर्शवून ५ वर्षे झाली आहेत. विभागाने या ५ वर्षांमध्ये काय कार्यवाही केली, विभागाची या संदर्भात कारवाई करण्याची जबाबदारी आहे की नाही ? विभागाने ५ वर्षे काहीच करायचे नाही आणि साक्ष देण्यासाठी येऊन पूर्वी असे होते, आज असे आहे, असे सांगायचे, असे चालणार आहे का ? ५ वर्षांची मुदत होती. विभागाने या संदर्भात काही निर्णय घ्यायला पाहिजे होते, ज्यांच्या चुका असतील त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे होती आणि नसेल तर तसे महालेखाकारांना कळविले पाहिजे होते. असे मत समितीने व्यक्त केले.

विभागाने दिलेल्या माहितीमध्ये असे नमूद केले आहे की, याला नियमित करण्याची कार्यवाही करण्यात येत आहे. नियमित करायचे म्हणजे नेमके काय करायचे ? विभागाने ज्या ८ विकासकांना काम दिलेले आहे, त्यांच्या प्रत्येक प्रकरणातील बाजू विचारात घेता प्रत्येक प्रकरणात खूप अनियमितता झाल्या आहेत. ५ वर्षे कोणती कार्यवाही केली, तत्संदर्भात स्पष्टीकरण मिळाले पाहिजे. महालेखाकारांनी केव्हा निरीक्षणे दर्शविली ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २०११-१२ ला हा मुद्दा आलेला आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आता सन २०१७ सुरु आहे, या संदर्भात विभागाने कोणती कार्यवाही केली ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ८ शिपयार्डच्या बाबतीत सांगण्यात आले आहे. त्यासंदर्भात नॉमिनेशनच्या आधारावर, त्यांच्या तांत्रिक गोष्टींच्या आधारावर, करार करून देण्यात आले होते. त्यामध्ये करार नाही असे नव्हते. स्टँडर्ड प्रोसेस होती. त्यांनी २४ महिन्यांच्या आत एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स आणायचे आहे, त्या आधारावर ५ वर्षे करावे आणि त्यानंतर ३० वर्षे होईल, असे होते, त्यावेळी नॉमिनेशनची पॉलिसी होती.नॉमिनेशनच्या आधारावर या सर्वांशी करार करण्यात आले होते अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

नॉमिनेशनला कोणताही आक्षेप नाही.जे उत्तर पाहिजे ते बाजूला ठेवून बाकीचेच सांगत आहेत. विभागाने त्या ८ प्रकल्पांना काम दिले, त्याबद्दल काहीही आक्षेप नाही. समितीचा आक्षेप पुढे जी अनियमितता झाली आहे त्या संदर्भात आहे. प्रदुषणासंदर्भातील पर्यावरण विभागाची सहमती जोपर्यंत येत नाही, तोपर्यंत त्यांनी भराव टाकायला नको होता. विभागाच्या करारात ती अटच नव्हती, महालेखाकारांचे तसे निरीक्षण आहे की, करारात पर्यावरणाची अटच नव्हती. दुसरा मुद्दा आयुक्तांचा आहे.असे मत समितीने व्यक्त केले असता,अट होती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखाकारांचे जी निरीक्षणे आहेत, त्यांवर विभागाचे प्रकरणनिहाय काय मत आहे, तेवढे सांगावे असे मत समितीने व्यक्त केले.

पहिला मुद्दा असा आहे की, या सर्व विकासक कंपन्यांना जहाज बांधणीचा अनुभव होता का ? दुसरे असे की, महालेखापालांनी असे नमूद केलेले नाही की, पर्यावरण विषयक परवानगी आणायची नाही, ही करारामध्ये अट नव्हती. १८ महिन्यांत एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स आणायचा होता. विभागाच्या करारात खंड होता की, जर संबंधितांनी पर्यावरण विषयक परवानगी आणली नाही तर तो करार रद्दबातल होईल. ऑडिटच्या वेळी निदर्शनास आले की, फक्त एका प्रकरणात महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाने पर्यावरण विषयक परवानगी दिली होती. ६ प्रकरणांत त्यांनी माहिती दिली नाही की, त्यांना पर्यावरण विषयक परवानगी दिली किंवा नाही. असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले असता, या सर्व उणिवांना अमान्य करू शकत नाही. या सर्व फॅक्टस् आहेत. हे सर्व विभागाच्या कागदपत्रांवरुनच समोर आले आहे. त्यामुळे याला नाकारण्याचे काही कारण नाही. हे सर्व नाकारू शकत नाही. या संदर्भात जे काही आहे ते समोर आहे. तेव्हा पद्धत होती, नियम होते, परिपत्रक होते, त्यामध्ये तसे होते, नॉमिनेशनने घ्यावे, असे होते. हे सर्व चूक आहे. मान्य आहे की, या चुका आहेत. विभागाने या चुका ऑडिटमध्ये निदर्शनास आल्यानंतर एक-एक करून सर्व रद्द केले आहे. ऑडिटमध्ये आल्यानंतरही त्याकडे लक्ष दिले नाही, असे नाही. या विकासकामधील काही पळून गेले तर काहींचा करार विभागाने रद्द केला आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महालेखाकारांनी त्यांच्या अनुभवाबद्दलचा मुद्दा उपस्थित केला आहे. तत्संदर्भात विचारणा केली असता, सातही जणांकडे अनुभव होता. स्वत:च्या कॅप्टिव्ह शिपयार्डप्रमाणे स्वत:च्या जहाजाच्या दुरुस्तीसाठी देण्यात आले होते. महालेखाकारांच्या परिच्छेदनिहाय माहिती देत आहे. महालेखाकारांची ३ निरीक्षणे होती, विनानिविदा दिले, असेही म्हटले आहे. असे विभागी प्रतिनिधींनी सांगितले असता तसे नाही.या परिच्छेदामध्ये निविदांचा विषय नाही. असे महालेखापालांनी सांगितले.

२.३९ त्यावर तसे आता झालेले नाही. दुसरे निरीक्षण असे आहे की, अनुभव न पाहता त्यांना काम देण्यात आले आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. हे पूर्ण चुकीचे आहे, असे नाही. परिच्छेद व त्यांची उत्तरे इव्हॉल्व्ह करीत आहेत. आपण सुरुवातीचा परिच्छेद पाहिला आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

याबाबत निविदाप्रक्रियेची अपेक्षा नसून कामात झालेल्या अनियमिततेबाबत आहे. विभागाने ते स्वीकारलेलेच आहे. अनियमितता केलेल्यांवर जबाबदारी निश्चित केली का, हे आज स्वीकारण्यात येत आहे आणि यापूर्वी स्वीकारले नाही असे आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, दुसऱ्या बैठकीत हा विषय आला होता. या विषयाशी निगडीत मुद्दा होता. परिच्छेद नाही. हा विषय आला होता. ७२० कि.मी.चा समुद्रकिनारा आहे, तो एमएमबीने जोपासला पाहिजे, कुठे काय चालले आहे, कुठे भरती आहे, कुठे आहोटी आहे, काय अनियमितता आहे हे तपासले पाहिजे.तेव्हाही समितीला सांगण्यात आले होते की, एमएमबी बोर्ड हे करू शकत नाही आणि ही यांच्याकडून अपेक्षाही नाही. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले

समितीला ७२० कि.मी. समुद्रकिनाऱ्याबाबत माहिती न देता या ८ प्रकल्पांच्या बाबतीत माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले असता, ७२० कि.मी. समुद्रकिनाऱ्यावरच ८ प्रकल्प आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने ७२० कि.मी. समुद्रकिनाऱ्याच्या संदर्भात ते मेंटेन करू शकत नाही, असे नमूद केले आहे. विभागाने ८ प्रकल्पांना परवानगी दिली, त्यांच्याशी करार केला, त्याबद्दल माहिती देण्यास समितीने सांगितले असता, या प्रकरणी अनियमितता झाली असल्याचे मान्य केले असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

त्याबद्दल विभागाने कोणती कारवाई केली ? ८ प्रकल्पांची निरीक्षणे आहेत, त्यांची मुद्देनिहाय उत्तरे द्यावीत. पहिला मुद्दा असा आहे की, कोणत्याही पर्यावरणीय दाखल्याशिवाय जानेवारी, २००८ पासून जहाज बांधणी व जहाज दुरुस्ती सुरू आहे, त्या संदर्भात काय करण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, तेव्हा विभागाची पद्धत होती, त्याप्रमाणे विभागाकडून सांगण्यात येत असे की, विकासकाने विभागाकडून ती साईट विकसित करण्याची एनओसी घ्यावी आणि त्यानंतर २४ महिन्यांच्या आत पर्यावरण खात्याचा दाखला घ्यावा. लेखापरिक्षण कालावधी आहे, त्या संदर्भात विसरता कामा नये की, २ वर्षे गाडगीळ समितीच्या अहवालावर मोरोटोरिएम लागला होता. विभागाने समुद्रकिनाऱ्याचे कोणतेही काम २ वर्षे केले नाही. महाराष्ट्रच नव्हे तर संपूर्ण कोकण ते मँगलोरपर्यंत काम केले नाही. २ वर्षे काम केले नाही, हे देखील याचे कारण आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

गाडगीळ समितीमुळे विभागाला एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स मिळाला नाही, या बाबीशी समिती सहमत आहे. पण विभागाला ते मिळत नाही म्हणून मॅनग्रोव्हज कापून टाकायचे का ? तेथे मॅनग्रोव्हज कापून टाकले आहे. तेथे भराव देखील टाकला आहे, मॅनग्रोव्हज कापले आहेत, नारळाची झाडे

लावली आहेत, बांधकाम केले आहे, शेड बांधले आहे. मॅनग्रोव्हज तोडल्याबद्दल दोषींवर गुन्हे दाखल झाले पाहिजेत. सीआरझेडच्या भागात विनापरवानगी काम करून घेतले आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, काम करून घेतले नाही. विभागाने विकासकाला साईट डेव्हलप करण्यासाठी परवानगी दिली असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने सबजेक्ट टू एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स परवानगी दिली. महालेखाकारांनी तेच सांगितले आहे की, संबंधितांनी एनव्हॉयरमेंट क्लिअरन्स येण्यापूर्वीच कामाला सुरुवात केली आहे. तत्संदर्भातील जबाबदारी विभागाकडून निश्चित करण्यात येत आहे. त्या संदर्भात विभागीय सचिवांना माहिती देण्यास समितीने सांगितले.

विभागीय प्रतिनिधींना या परिच्छेदाबाबत परिपूर्ण माहिती नसेल तर या आठ प्रकरणांबाबत पुढच्या बैठकीत स्पष्टीकरण द्यावे. या आठ केसेसमध्ये ॲग्रीमेंट केले, निविदा न काढता काम दिले त्याबाबत आक्षेप नाही. परंतु ज्यांना हे काम दिले त्यांना कामाचा अनुभव नव्हता असा महालेखाकारांचा आक्षेप आहे. ते विभागाने मान्य करून जॉईन्ट व्हेंचर केले, ते मान्य आहे. पण अन्य जी काही अनियमितता आहे त्याची मुद्देनिहाय माहिती पुढील साक्षीच्यावेळी द्यावी. विभागाकडून समाधानकारक उत्तरे मिळाली नाहीत म्हणून समिती हा परिच्छेद प्रलंबित ठेवत आहे असे समितीने सांगितले असता विभागाने महालेखाकारांना दिलेले उत्तर त्यांनी मान्य केले असून त्यांनी सद्य:स्थिती सादर करण्यास सांगितलेली आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२.४० महालेखाकारांनी उत्तर मान्य केले असले तरी **A. G. is not the final authority.** हा परिच्छेद समितीसमोर आला तेव्हा समितीकडून विचारण्यात आलेल्या प्रश्नांना विभागाकडून उत्तर येणे अपेक्षित आहे. विभागाने महालेखाकार कार्यालयाकडून व्हेटींग करून घेतल्यास सोईचे होईल. परंतु त्यानंतर देखील समितीमध्ये अनेक प्रश्न उपस्थित होऊ शकतात. या आठ प्रकरणांमध्ये समितीस मोठी चूक दिसत आहे. त्याबाबत विभागाकडून समर्थन करण्यात येत नाही. या संदर्भात विभागाने कोणती कार्यवाही केलेली आहे याची माहिती पुढील बैठकीत सादर करण्याबाबत समितीने सूचित केले.

त्यानुसार दिनांक २६ सप्टेंबर रोजीच्या बैठकीत विभागाने माहिती दिली. त्यावेळी प्रथम विभागाकडून सदर प्रकरणी सादर करण्यात आलेल्या भारताचे नियंत्रक व महालेखापाल यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य व सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्रमांक २.१.८.६ च्या संदर्भात समितीकडे उत्तरादाखल कागदपत्रे प्राप्त झालेली आहेत. त्यामध्ये या प्रकरणाबद्दल विभागाने आपापली भूमिका मांडलेली आहे. यामध्ये बियानो हॉटेल रिसॉर्ट, वसई हा फक्त बोटींग प्रकल्प आहे असे विभागाचे म्हणणे आहे आणि याबाबत जे काही आक्षेप महालेखापालांनी काढलेले आहेत त्याबाबतचा खुलासा विभागाने सादर केलेला आहे. याबाबतीत कुठेही नियमांची पायमल्ली झालेली आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, कुठेही नियमांची पायमल्ली झाली नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सदर प्रकरणी जो खुलासा सादर करण्यात आलेला आहे तो रेकॉर्डवर घेणे आवश्यक आहे असे मत व्यक्त करून JSW Infrastructure बद्दल समितीने विभागाचे मत विचारले असता, सन, २०१४ मध्ये काम झालेले नाही. सहा ठिकाणांपैकी फक्त दोन ठिकाणी काम चालू आहे. चार ठिकाणी असलेले काम अद्यापही पूर्ण झालेले नाही. सदर कामांचा करारनामा संपलेला आहे. त्या ठिकाणी बोटी बांधण्याचा प्रकल्प नियोजित होता. सद्य:स्थितीला फक्त दोन ठिकाणांवर काम चालू आहेत. त्या विकासकांची नावे पांडुरंग टिंबलो आणि मालदार ड्रेजर्स ॲण्ड सॅल्वेजेस प्रा. लि अशी आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

मे. बियानो हॉटेल रिसॉर्ट यांचा प्रकल्प रद्द झालेला आहे. ज्या प्रकल्पाची समितीच्या बैठकीत चर्चा होत आहे, तो मुंबईच्या कोणत्या बाजूला आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सदरील प्रकल्प मुंबईच्या उजव्या बाजूला आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

या प्रकल्पाची तपासणी " प्रादेशिक बंदरे अधिकारी मोरा बंदरे समूह यांनी दिनांक १८ मार्च २००८ रोजी प्रत्यक्ष स्थळ पाहणी केली असता बियानो हॉटेल रिसोर्टचे संचालक श्री. वाणे यांनी किना-याचे निखळलेले दगड फक्त व्यवस्थित रचून किनारी मजबूत करण्यास पुष्ठी दिल्याची बाब दिसून आली, त्यामुळे अनधिकृत भरावाचा, बेकायदेशीर खारफूटीची कत्तल करण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाही ", असा अहवाल सादर करण्यात आलेला आहे. या बाबीवर विभाग अद्यापही कायम आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभाग या बाबीवर अद्यापही कायम असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सदरील प्रकरण मा.न्यायालयापर्यंत गेले होते आणि याचिकाकर्त्याने गुगल मॅपद्वारे या जागेचे उपलब्ध असणारे सर्व प्रकारचे फोटो सादर केले होते. खारफूटीची कशी कत्तल केली, त्या ठिकाणी कसे भराव टाकण्यात आले, ते भराव कोठून आले, त्या ठिकाणी आता मोठ्या प्रमाणामध्ये नारळाची झाडे आहेत. त्या ठिकाणाहून जो रस्ता घोडबंदरपासून ठाण्याला, गायमुखला जातो त्या रस्त्याच्या कोप-यापर्यंत ज्या ठिकाणी आता काही लोकांनी अनाधिकृत दुकाने आणि स्ट्रक्चर्स उभे केलेत त्याच्या मागील बाजूपर्यंत खारफूटी आहे. या भागाच्या मधील भागाला खारफूटी नव्हती असा विभागाचा अहवाल आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मॅंग्रोव्हची तक्रार विभागाच्याच अधिनस्त पी.आय. यांनी केलेली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

संबंधित अधिकाऱ्यांनी चूकीची तक्रार केली आहे का ? ज्यांच्या अधिपत्याखाली आहे तोच माणूस तक्रार करतो याबाबत नेमका कोणावर विश्वास ठेवायचा ? सदर प्रकरणी परत चौकशी करण्याची आवश्यकता आहे. सदर ठिकाणी प्रथम जाऊन पाहणी केल्यानंतर कळेल की तेथे तीनही दिशेने खारफुटी झालेली आहे. एका बाजूस खाडीचे पाणी आहे. अधिकाऱ्यांच्या उत्तरावर संदिग्धता असेल तर लोकलेखा समिती सदरील ठिकाणाची पाहणी करेल. कनिष्ठ अधिकारी सांगतात की सदरील प्रकार घडलेला आहे आणि वरिष्ठ अधिकारी सांगतात की तसे काही घडलेले नाही. असे कसे म्हणता येईल ? अशी विचारणा समितीने केली असता, बोर्टींगसाठी दिलेल्या अनुमतीच्या अनुषंगाने करत असलेल्या आराखड्यानुसार पी.आय. ने दिलेली नोटीस, शिपयार्ड जोडण्यासाठी दिलेले आदेश आणि त्यानुसार केलेली चौकशी. पी.आय. पेक्षा आर.पी.ओ.यांचाच आदेश प्रशासनाने मान्य केल्याचे मानण्यात आला असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सदरील प्रकरणी दगड रचण्यात आले त्यास विरोध नसून हे दगड रचण्यापूर्वी त्या ठिकाणी खारफूटी होती ती कापली गेली आहे. सदरील बाबीसाठी समितीने महसूल विभागाचे रेकॉर्ड पाहणे गरजेचे आहे. सदरील जमिनीचा सातबारा ज्यांच्या नावाचा असेल त्यामध्ये त्या काळी काय परिस्थिती असेल ती नोंदविण्यात आलेली असेल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभागाकडे एक २८ मे २००८ चा अभिलेख उपलब्ध आहे. बंदर अधिकारी आणि उप बंदर संरक्षक मोरा बंदरे समूह यांचा औपचारिक अहवाल आहे. या अहवालात सदरील जागेवरून अनेक वाद दिसतात. बियानो हॉटेलच्या शेजारी कपाडीया बंधू आहेत त्यांच्याशी वाद होता. त्या वादातून कपाडीया बंधूने तक्रार केली. एका अहवालात असे लिहीलेले आहे की, " श्री मनोज कपाडीया यांनी खोट्या छायाचित्रांच्या आधारे भराव टाकत असल्याचा आरोप करीत आपल्या कार्यालयाकडे तक्रार अर्ज केला होता. " अशा प्रकारच्या दोन ते तीन तक्रारी आहेत असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

या संदर्भातील सदर रेकॉर्ड समिती उपलब्ध करील.समिती सदरील प्रकरणासंबंधी सांगत असेल तर त्यामध्ये काहीतरी तथ्य आहे. सदरहू अधिकारी येथे कन्व्हेन्स होत नसतील तर तेथे गेल्यावर त्यांचे अधिकारी म्हणतील तेच खरे ठरेल. विभागीय प्रतिनिधींनी त्यांचे रेकॉर्ड आणावे समिती याबाबत महसूल विभागाकडून रेकॉर्ड आणेल. विभागाने कापडीया ब्रदर्सबाबत माहिती दिली. त्यांच्याकडे ड्रेझर आणि रेती काढण्याचे बाज आहे. त्यांची बंदराजवळ जमीन असेल. यासंदर्भातील खरे किंवा खोटे काय आहे, यासंदर्भातील सर्व रेकॉर्ड असेल तर ते आणण्यात येतील आणि विभागानेही त्यांच्याकडील रेकॉर्ड आणावे असे समितीने सूचित केले असता, विभागाकडे असलेले सर्व रेकॉर्ड सादर केलेले आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.४१ विभागाने त्यांच्या वरिष्ठ अधिकाऱ्यांना तेथे पाठवून तत्काळ पहाणी करावी व त्यासंदर्भात समितीला अहवाल सादर करण्यात यावा.असे समितीने सूचित केले असता, एका बाजूला खाडी आहे. चर्तुसीमा नाही. त्रिसीमा पाहिल्यास तेथे कांदळवन आजही असल्याचे दिसून येईल. महाराष्ट्रात सीआरझेडची अंमलबजावणी २००६ ला सुरू झाली. देशात १९९१ मध्ये सीआरझेड कायदा लागू झाला. मध्यंतरीच्या काळामध्ये अशा प्रकारची बंदरे विकसित झाली व इतर जेट्टी विकसित झाल्या. त्या त्यातून वगळण्यात आलेल्या आहेत. म्हणजेच हा सरकारी दस्तऐवज आहे. विभागाने त्याचीही सर्व माहिती घ्यावी. येणे-जाण्या करण्याकरिता ज्या फेरी चालत होत्या, तेव्हा अशा प्रकारची बंदरे पाणतूस होत्याच. त्यामुळे त्याच्या आजुबाजूला जरी खारफुटी असली तरी देखील तो भाग त्यावेळी विकसित झाला असेल तर तो यातून वगळण्यात आलेला असेल. मे. पांडुरंग टिम्बॅलो इंडस्ट्रीजबद्दल माहिती देण्यात आली आहे. २०११ ते २०१३ पर्यंत पर्यावरण विषयक दाखला देता आलेला नाही. आता २०१७ हे वर्ष संपत आलेले आहे. त्याला अजूनपर्यंत पर्यावरण विषयक दाखला मिळालेला आहे किंवा कसे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्याला अजून पर्यावरण विषयक दाखला मिळालेला नाही. कोस्टल झोनचा प्लॅन MCZMA आणि राष्ट्रीय पर्यावरण मंत्रालय, दिल्ली येथे पाठविण्यात आलेला आहे. अजूनपर्यंत त्याला मान्यता मिळालेली नाही असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

बंदर विकासकाशी झालेल्या करारनाम्यामध्ये अशी कलमे का टाकण्यात आली नाही ? जोपर्यंत पर्यावरण विषयक सर्व परवानग्या मिळत नाही, तोपर्यंत भराव टाकण्यात येऊ नये. करारनाम्यामध्ये अशी अट टाकण्यात आली पाहिजे होती, असे महालेखाकारांचे मत आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता,करारनाम्यातील कलम ३ मध्ये असा उल्लेख आहे की, विकासकाने २४ महिन्यात पर्यावरण विषयक दाखला प्राप्त केला पाहिजे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२४ महिन्यांत दाखला प्राप्त करावा, असा त्यामध्ये उल्लेख आहे. परंतु करारनाम्यामध्ये पर्यावरण विषयक दाखला प्राप्त होईपर्यंत भराव करण्यात येऊ नये, असा उल्लेख केलेला नाही. यासंदर्भातील पेपर्स महालेखाकार यांना दाखविण्यात यावे. असे समितीने सूचित केले असता, ही परवानगी मिळाल्याशिवाय तो भराव करूच शकत नाही. तसेच करारनाम्यामध्ये तशी अट टाकण्यात आलेली आहे. यामध्ये कलम क्र. ३ मध्ये असे नमूद केले आहे की, " The company will have to obtain permissions of all concerned statutory authority and comply with their requirement prior commencement of dredging work असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

भारती शिपयार्डच्या विषयाबाबत शेवटच्या ओळीमध्ये कंपनीला सीआरझेड अधिसूचना दिनांक ०६.०१.२०११ अन्वये आवश्यक असल्यास योग्य ती परवानगी घेण्याचे बंधनकारक करण्यात आले होते. त्याबद्दल कोणती कार्यवाही करण्यात आली ? आपल्या देशातील व राज्यातील सर्व कायदे धाब्यावर बसवून लिक्विडेशन असेल तरी त्याला क्रिमिनल प्रोसीडींग करणे शक्य आहे. भारती शिपयार्ड पूर्ण सीआरझेड मध्येच आहे.सीआरझेडची परवानगी घेण्याचे विभागाकडून बंधनकारक करण्यात आले होते. सीआरझेडची परवानगी घेण्यात आलेली आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, दिनांक १६ सप्टेंबर २००८ रोजी पर्यावरण विषयक दाखला प्राप्त झालेला आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. या परवानगीमध्ये सीआरझेडची परवानगी समाविष्ट आहे, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

भारती शिपयार्डमध्ये जवळपास ५ हजार कामगार काम करीत होते. परंतु आज सर्व कामगार विस्थापित झालेले आहेत. कंपनीने एकच कारण दाखविले की, ती वाईंड अप करते किंवा लिक्विडेशनमध्ये जाते. तेथील अनेक कामगारांची देणी बाकी आहेत, अनेक कामगारांचा रोजगार गेल्यामुळे लिक्विडेशनमध्ये आहे, म्हणून सर्व कायदे बाजूला ठेवून कंपनीला माफ केले जाणार आहे काय ? तो यातील प्रश्न नाही. परंतु कामगारांच्या बाबतीत कायद्याच्या चौकटीत राहून योग्य ती कार्यवाही होणे आवश्यक आहे. एनरॉन प्रकल्पाचा विकास भारती शिपयार्डमुळे झाला आहे. त्यावेळी एनरॉन येऊ नये यासाठी चाललेली चळवळ २० ते २५ वर्षे होतो. तसे पाहिले तर कोकणामध्ये ५ हजार नोकऱ्या देणारे असे प्रकल्पच नाहीत. भारती शिपयार्डमध्ये जवळपास ५ हजार नोकऱ्या उपलब्ध झाल्या होत्या. त्यामुळे लिक्विडेशन हा शब्द न लावता ती कंपनी बंद का झाली याची कारणमिमांसा करणे अधिक बरे होईल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्यास विभागीय सचिवांनी सहमती दर्शविली.

समितीची मालदार वर चर्चा सुरु आहे. दास ऑफ शोअर इंजिनिअरिंग प्रा. लि. या कंपनीबद्दल या कंपनीला प्रकल्पापासून कोणतेही उत्पन्न न मिळता न्यायालयीन निर्णय व शासकीय नियम, करार यामुळे भरावे लागणारे सुमारे ३ कोटी रुपये याबद्दल निर्णय घेण्यात आलेला आहे काय ? वन विभागाची जमीन वगळून त्याला दुरुस्त करून दिले आहे. ३ कोटी रुपयासंदर्भात समितीने माहिती देण्यास सांगितले असता, पर्यावरण विषयक मंजुरी मिळाल्याशिवाय तशी जमीन आता संपादन केली जात नाही. परंतु त्या काळामध्ये लीज करारासोबतच जमीन हॅण्ड ओव्हर केली जात होती आणि त्या दिवसापासून भुईभाडे चालू होते. परंतु प्रत्यक्षात ८ पैकी केवळ १ भारती शिपयार्ड हे लिक्विडेशनमध्ये आहे. मालदारचे छोटेसे चालू आहे, कोणीच विकसित होऊ शकले नाही. या बाबीमध्ये देखील तसेच झालेले आहे. यात पर्यावरण विषयक मंजुरी मिळण्यास उशिर झालेला आहे, परंतु त्यावर आपले भूईभाडे ३ कोटी रुपये झालेले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.४२ विकासकाला कसे मारले जाते, त्याचे हे उदाहरण आहे. त्याला कन्सेंट टू ऑपरेट मिळाला नाही त्यामुळे ते काम करु शकत नाही. परंतु विभागाचा वॉर्फेज सुरु होता. त्याने एक किलो ग्रॅम माल आणला नसतानाही विभागाचे मीटर चालूच ठेवले आहे. त्यामुळे असे काही नियम विकासकाला जाचक ठरतात. या विकासकाकडील ही रक्कम माफ केली पाहिजे, त्याने मालाची चढउतार केली नसतानाही वॉर्फेज सुरु राहात असेल तर विकासक पुढे येणार नाही असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने यासंदर्भातील प्रस्ताव शासनाकडे पाठविलेला आहे. त्यावर विभागाने निर्णय घेतलेला नाही. या विषयावर समर्पक निर्णय घेण्यात यावा, अशी समितीने शिफारस केली.

केवळ पर्यावरण विषयक मंजुरी अडवून प्रकल्प होत नसेल. काही कंपनी कॅपेसिटीच्या बाहेर बीडमध्ये आले आणि त्यांनी घेऊन टाकले. परंतु आता असे करताना त्याची फायनान्सीअल फिजीबिलीटी, टेक्निकल फिजिबिलीटी, ॲडव्हायजरी बोर्ड व अनुभव या सर्व बाबी लक्षात घेऊन केले असेल तरच ते माफ करेल. नाहीतर असे व्हायचे की, तो विकासक कोर्टात जाईल व विभागाच्या विरोधात जागेसाठी दावा करेल असे मत समितीने व्यक्त करून या केसमध्ये न्यायप्रविष्ट मुद्दा कोणता आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, भराव असल्यामुळे एनजीटी आणि त्यांचा परस्पर विषय आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

एनजीटी मध्ये त्यांच्याच कंत्राटदाराने तक्रार केलेली आहे. कंपनी व संबंधित कंत्राटदाराचा बिजनेस प्रॉब्लेम आहे. त्या बाबीचा विभागाशी संबंध नाही, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कंपनीचे काम एनजीटीमुळे थांबलेले आहे. शासनामुळे त्यास अडचण निर्माण झालेली नाही. यासंदर्भातील भाडे पट्टयाबाबत माहिती देण्यास समितीने सांगितले असता, जेट्टीवरुन माल चढउतार होईल, त्यासाठी भाडेपट्टा होता असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

जो पर्यंत बंदराचा वापर केला जाणार नाही, तोपर्यंत याला भाडेपट्टी द्यावी लागणार नाही, असा नियम करायला पाहिजे. ज्या दिवशी पासून जागा ताब्यात देण्यात येते, त्या दिवशी पासून भाडेपट्टी आकारली जावी, असा नियम आहे काय ? नवीन धोरणामध्ये काय नियम आहे, त्याबाबतही माहिती देण्यास सांगितले असता,समितीने सांगितले की, दोन्ही बाजूस धरुन चालावे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीने एनजीटीबद्दल पूर्वी सांगितले नव्हते. त्यांना इतर विषय सांगितले होते. त्यांच्या कंत्राटदाराने त्यांचे काम थांबविले. विभागाने भाडेपट्टा कशाकरिता थांबवायचा ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यामध्ये दोन्ही बाजू धरून चालावे लागणार आहे. जोपर्यंत काम सुरू करणार नाही, तोपर्यंत भाडे आकारले जाणार नाही, असा एक नियम केला जाऊ शकतो. तो स्कॉर्टींगचा मुद्दा होईल. घेऊन टाकायचे म्हणजे वॉटर फ्रंट आपल्या

नावाने करायचे आणि तेथे थांबायचे. हे लायसन्स सारखे होईल. त्यामुळे समिती म्हणते त्याप्रमाणे दोन्हीही बाजूचा विचार करावा. त्याला ओपनली सूट द्यायची नाही असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

अन्यथा तो विकासक ती जागा अडवून ठेवेल आणि तुम्ही भूईभाडे घेणार नाही. त्याचा दुसरा असाही अर्थ होऊ शकतो की, इतर शासकीय प्रॉपर्टीसंदर्भात पाहिले त्याप्रमाणे परस्पर त्याची विल्हेवाट लावेल, विभागाकडे येण्याची गरज ठेवणार नाही. एखाद्या कॉर्पोरेशनने विभागाकडील एखादी किनारपट्टी विकसित करण्याकरिता घेतली आणि त्याचे स्वारस्य संपल्यानंतर एखाद्या नवीन कॉर्पोरेशनमध्ये चार नवीन पार्टनर घेऊन तो पुढे जाईल आणि तो स्वतः बाहेर पडेल व जागा त्याच्या कंपनीकडे राहील. त्यामुळे नवीन पॉलिसीमध्ये याही बाबी त्यामध्ये समाविष्ट कराव्या की, कोणालाही त्याला एकही पार्टनर आतमध्ये जसे सेबी ने आता सर्व कंपन्यांना लॉक केले आहे. विभागानेही तशा पद्धतीने केले तरच विभागाची मालमत्ता आणि सि-शोअर वाचतील. तसेच त्याला ब्रिदींग पिरियड दिले पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले.

त्यांच्या अंतर्गत वादामुळे अल्टीमेटली ऑपरेट होत नाही, तर विभागाला भाडेपट्टा मिळणारच नाही व ही चुकीची बाब होईल. एनजीटीने, त्यांच्या कंत्राटदाराने त्यांची तक्रार केली, परंतु, त्याला माफ करावे. हे देखील योग्य नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, हा पॅरा शिपयार्ड बद्दल आहे. जगामध्ये शिपयार्ड इंडस्ट्रीज सायकलीकल असते. एके काळी ग्रीस देशामध्येची शिपयार्ड संदर्भात मक्तेदारी होती. परंतु आज तेथे एकही शिपयार्ड बांधता येत नाही. सांगायचे म्हणजे ती बाब सायकलीकल आहे व हा व्यवसाय देखील सायकलीकल आहे. आपल्याकडे आलेल्या या ०७ केसेस २००८ नंतरच्या आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

०७ पैकी ०६ प्रकल्प वाईंडअप झालेले आहे. आता ०२ राहिले आहेत. विभाग त्यांच्याकडून भाडेपट्टी घेणार नसेल तर त्यांनी ब्लॉक करायला नको. नैसर्गिक परिस्थितीवर अवलंबून हे शिपयार्ड होते. निसर्ग शिपयार्डला उध्दवस्त देखील करतो. त्याकरिता जगातील उच्चत्तम व्यवस्था पाहण्याची आवश्यकता आहे. महाराष्ट्राला ७५० किलोमीटर लांबीचा समुद्र किनारा लाभलेला आहे. त्यामुळे महाराष्ट्रात मोठ्या प्रमाणात शिप ब्रेकिंग आणि शिप बिल्डींग या दोन्ही इंडस्ट्रीज उभ्या राहू शकतात. हा वेगळा विषय आहे त्यांना कॅनॉल करून पाण्याचे झरे दुसरीकडे वळवून त्या त्या ठिकाणी आर्टिफिशली पाणी आणून तेथे शिप ब्रेकिंग देखील करणे शक्य आहे. याचा विचार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने केला पाहिजे. विकासकाला केवळ जागा न देता त्यांना इन्फ्रास्ट्रक्चर तयार करून दिले पाहिजे. एका भारतीय शिपींगमध्ये ४ ते ५ हजार कामगार काम करू शकत असेल त्याप्रमाणे विभागाकडून कमीतकमी लाख ते दीड लाख कामगारांना रोजगार मिळवून देणे शक्य आहे. यामुळे महाराष्ट्रातील लाख दीड लाख कुटुंबियांचे कल्याण होईल. याचा विचार करण्याची आवश्यकता आहे. यासंदर्भातील पॉलिसी तयार झालेली आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २०१६ च्या पॉलिसीमध्ये शिपयार्ड आहे. जेट्टी, पोर्ट आणि शिपयॉर्ड यापैकी सर्वात जास्त फायनान्शियल कन्सेशन विभागाने शिपयार्डला दिलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२.४३ महाराष्ट्रात एक दारुखाना सोडला तर एकही शिपयार्ड तयार झालेले नाही. नवीन मुंबईमध्ये विभागाने प्रयत्न केला परंतु झाले नाही.राज्यात सर्व ठिकाणी खाड्या आहेत. कोकणात सगळीकडे खाड्या आहेत. त्या पॉलिसीमध्ये ती गोष्ट अंतर्भूत असावी, नसेल तर ती गोष्ट अंतर्भूत करावी असे मत समितीने व्यक्त केले असता, पॉलिसीमध्ये खाडी अंतर्भूत आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

पारस मध्ये ॲग्रीमेंटमध्ये तो क्लॉज होता की नव्हता. या सर्व केसेसमध्ये मुद्दा होता रेक्लमेशन ॲण्ड लॅण्डबद्दल. Before they have got the environmental clearances even your local officers have complained that these parties have started reclamation of the land. याबाबतच्या कराराचे अवलोकन केले असता, त्यात विकासकाने २४ महिन्याच्या आत सर्व प्रदुषणविषयक मंजूरी घेऊन यायचे आहेत. ३० महिन्याच्या आत ते बांधकाम झाले नाही तर हा भाडेपट्टा करार रद्द होणार आहे असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले असता, यामुळेच विभागाकडून ८ पैकी ६ प्रकल्प रद्द करण्यात आलेले आहेत, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

त्यामध्ये त्यांनी रेक्लमेशन केले आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, एका ज्युनिअर अधिकाऱ्याने तक्रार केली होती. त्याच्या आधारावर त्यांचे वरिष्ठ अधिकारी तेथे गेले होते. त्यांनी असा अहवाल दिला की, तेथे फक्त दगड रचून ठेवलेले आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.७ अनधिकृतपणे जहाज बांधणी करणाऱ्यांवर कारवाई न करणे :-

२.४४ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या अधिकारकक्षेतर्गत ३६ कंपन्यांनी जहाजबांधणीचे अनधिकृत काम केल्याबाबतचा हा मुद्दा आहे. त्याबाबत विभागीय सचिवांना माहिती देण्यास सांगितले असता, सन २०१६ पूर्वी जहाज बांधणीसाठी परवानगी देण्याबाबत कोणतेही स्पष्ट धोरण नव्हते, काही नियम नव्हते. महाराष्ट्रात मोठ्या प्रमाणात जहाज बांधणी होत नव्हती. त्याठिकाणी मोठी जहाज बांधण्यात आली नाहीत. लहान लहान बोटी बांधण्यात आल्या. ज्यांची समुद्राजवळ घरे होती आणि ज्यांच्या घरासमोर जागा होती ते लहान बोटी बांधत होते. आताही बांधत आहेत. या संदर्भात असलेल्या उणिवांबाबत आक्षेप घेण्यात आलेला आहे. त्या ठिकाणी लहान लहान बोटी बांधण्यात येत होत्या. खरे म्हणजे तशी परवानगी नव्हती आणि विभागाने ते उत्तरामध्ये मान्य केलेले आहे. विभागाकडे जहाज बांधण्यासंबंधी कोणतेही धोरण नव्हते. लोक लहान बोटी बांधत होते

आणि त्यासाठी शासनाची परवानगी घेत नव्हते. महालेखापालांकडून आक्षेप घेण्यात आल्यानंतर जहाज बांधणीबाबत धोरण तयार करण्यात आले. आता जहाज बांधणी करावयाची असेल तर त्यासाठी खुली निविदा काढली जाईल किंवा स्वीस चॅलेंज. ज्याची जमीन आहे त्यांनी तसे सांगावे आणि दुसऱ्यालाही त्याची मुभा राहील. दुसऱ्याने जास्त कॉम्पीटेटीव्ह रेट दिला तर त्याला तो रेट महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला द्यावा लागेल. परंतु अगोदर सांगितल्याप्रमाणे त्यावेळी विभागाकडे जहाज बांधणीसंबंधी कोणतेही धोरण नव्हते. या ३६ कंपन्या छोट्या आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभागाने त्या कंपन्यांकडून काही शुल्क आकारले होते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मघाशी आठ प्रकरणांबाबत चर्चा केली त्यामध्ये करार झाले होते. त्याचे उल्लंघन झाले किंवा कसे याची तपासणी विभागाकडून करण्यात येत आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आता अनधिकृत जहाज बांधणी संदर्भात चर्चा सुरू आहे. विभागाकडून ३६ कंपन्यांची नावे देण्यात आली आहेत. त्यांच्याकडून काही शुल्क आकारले होते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, जे छोटे-मोठे जहाज बांधण्यात येत होते त्यावर विभागाकडून लाँचिंग शुल्क आकारण्यात येत होते. शिपिंग संदर्भात धोरण नव्हते. पण तेथे जे तात्पुरते काम होत होते त्यातून रेव्हेन्यू कव्हर होत होता. लाँचिंग शुल्क निर्धारित केले होते आणि त्याची वसुली देखील होत होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

याबाबत अधिक माहिती देताना या ३६ कंपन्यांना शासनाने जमीन दिली असा विषय नाही. जहाज बांधणीचे काम खासगी जमिनीवर करण्यात येत होते आणि विभागाने त्यांच्याकडून लाँचिंग शुल्क वसूल केले आहे. आता विभागाने नवीन धोरण केले असून त्यानुसार शिपयार्डासाठी रीतसर अर्ज करावा लागेल. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

लहान लहान खाडीमध्ये देखील हे काम केले जात होते. बॅकवॉटरच्या साईटवर अशी कामे केली जात होती.जमीन खासगी मालकीची होती तर शासनाची परवानगी कशासाठी पाहिजे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ज्यांच्या खासगी जमिनीसमोर वॉटरफ्रन्ट आहे त्यांच्याकडून काही शुल्क घेऊन त्यांना छोटया-मोठ्या बोटी बांधण्याची परवानगी देण्यात येत होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

तेथे रेती उपासण्याचे बार्जेस बांधले जात होते. मासेमारीकरिता १५ नॉटीकल माईल्सपर्यंत जाणाऱ्या छोट्या बोटी बांधण्यात येत होत्या. त्याबाबत सध्या काय परिस्थिती आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभाग त्या कंपन्यांकडून महसूल वसूल करीत होता. परंतु करारानंतर या ३६ कंपन्यांची काम करण्याची मान्यता रद्द करण्यात आली आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

या कंपन्यांना काही दंड केला काय ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत त्यावेळी शिपयार्ड संबंधी धोरण नसल्यामुळे छोटे-मोठे जहाज फक्त वॉटरफ्रन्टमध्ये बांधायचे त्याचे शुल्क महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आकारत होते. म्हणजे बोट बांधणीचे निर्धारित शुल्क घेण्यात येत होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.४५ विभागाने महालेखाकारांकडून घेण्यात आलेला आक्षेप लक्षात घ्यावा. महालेखाकारांचे मत असे आहे की, आरपीओ हे जहाजबांधणीकारांविरुद्ध कारवाई करण्याऐवजी त्यांच्याकडून बोट लॉचिंग शुल्क वसूल करीत होते. समुद्र किनाऱ्या लगतच्या जमिनीचा वापर करण्यासाठी भाडेपट्टी करार करून या गोष्टींचे नियमन करण्यासाठी प्रयत्न न केल्यामुळे या जहाजबांधणीकारांकडून भाडेपट्टी वसूल करण्याची संधी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने गमावली आणि भाड्यापोटी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला एका जहाज बांधणीकाराकडून २० लाख रुपये मिळाले असते, असा अंदाज आहे आणि विभाग फक्त बोट लाँचिंगचे शुल्क आकारत होता. याबाबत समितीने विभागाचे मत विचारले असता, खाजगी जमीन असल्यामुळे भाडे घेता येणार नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सर्वांचींच खासगी जागा होती काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यामध्ये शासकीय जमीन नाही, फक्त वॉटरफ्रन्ट आहे. महालेखाकारांचे म्हणणे आहे की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने त्यांना लायसन दिले नाही आणि त्यांच्याकडून फक्त लाँचिंग शुल्क घेतले. यामध्ये लीज रेंट होत नाही. कारण ती शासकीय जमीन नाही. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने लेखी खुलाशात म्हटले आहे की, अनधिकृत जहाज बांधणीकारांविरुद्ध योग्य ती कारवाई करण्यात येईल याबाबत समितीने विचारणा केली असता, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी वसई, उल्वा-बेलापूर, ठाणे, कल्याण व भिवंडी बंदरांमध्ये अनधिकृत बोट बांधणीच्या ठिकाणी प्रत्यक्ष भेटी देऊन बोट बांधणी बंद करण्याची कारवाई केलेली आहे. आता जे शुल्क आहे ते वसूल करण्यात येत आहे. अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.७ मधील ३६ केसेस अनधिकृत आहेत असे समितीचे म्हणणे आहे आणि विभागाच्या मतानुसार त्या अधिकृत आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता,विभागाचे मत आहे की, ते स्वत:च्या जमिनीवर बोटी बांधण्याचे काम करीत आहेत. विभागास फक्त लाँचिंग शुल्क वसूल करण्याचे अधिकार आहेत आणि विभागाने ती रक्कम वसूल केलेली आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

बंदराच्या हद्दीमध्ये ही सर्व अनधिकृत कामे चालू होती असा आक्षेप आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, हा अधिकृत आणि अनधिकृत विषय नसून धोरणाचा अभाव होता. ते अनधिकृत काम करीत नव्हते कारण विभाग त्यांच्याकडून लॉंचिंग शुल्क आकारत होता असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

जहाजबांधणीकार जहाजबांधणीचे काम शासकीय जमिनीवर करीत नव्हते असे विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगणे कसे शक्य आहे ? असे असेल तर नंतर विभागाने त्यांची परवानगी रद्द का केली ? अशी विचारणा समितीने केली असता, जहाजबांधणीकार जहाजबांधणीचे काम शासकीय जमिनीवर करीत नव्हते. विभाग लॉंचिंग शुल्क आकारत असताना महालेखापालांचा लेखापरिच्छेद आल्यानंतर त्या गोष्टी बंद करण्यात आल्या व त्यानंतर कोणालाच परवानगी दिली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

आता या संदर्भात कोणते नवीन धोरण आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ज्याप्रमाणे ग्रिनफिल्ड पोर्टस् आहेत त्याप्रमाणे शिपयार्डसंबंधी धोरण आले आहे. ज्याला जहाज बांधणी करायची आहे तो एमएमबीकडे अर्ज करेल.जर जमीन ऑफर करायची असेल तर ती निविदेच्या माध्यमातून होईल. माझी समितीस नम्र विनंती आहे की, या ठिकाणी खासगी जमीन वॉटरफ्रन्टचा विषय होता आणि आता ३६ कंपन्यांची कामे रद्द झालेली आहेत. दुसरीकडे आयटीझेड लँड मुद्दा निघालेला आहे तेवढे भाडे मिळू शकले असते. त्या आठजणांनी अर्ज केले होते,त्याचा करार झाला होता. त्यामध्ये बियॉणचा मुद्दा तपासण्यात येईल. बाकी ७ प्रकरणांमध्ये ४ जणांनी करार पूर्ण न केल्यामुळे ते रद्द झाले आणि तीन प्रलंबित आहेत अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

२.४६ या ३६ जहाजबांधणीधारकांची खासगी मालकीची जमीन होती. या संदर्भात नवीन धोरण आणलेले आहे असे सांगण्यात आले, ते नवीन धोरण काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता,नवीन धोरण असे आहे की, नवीन शिपयार्ड उभे करायचे असेल तर त्यासाठी निविदा काढण्यात येईल. एखाद्याची स्वत:ची जमीन आहे, तो तेथे शिपयार्ड करणार असे त्याने सांगितले तरी विभागाकडून निविदा काढण्यात येणार आहे आणि जो कॉम्पीटेटीव्ह रेट असेल त्यास स्वीस चॅलेंजमध्ये देता येईल. दुसरे म्हणजे राज्यामध्ये शिपबिल्डींगसाठी खूप इटेन्सीव्ह दिलेल्या आहेत. जसे इलेक्ट्रीसिटी डयुटी माफ केलेली आहे. गौण खनिजावरील रॉयल्टी माफ केलेली आहे. एन.ए.आकार माफ केलेला आहे, अशाप्रकारचे नवीन धोरण केलेले आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

नवीन धोरणाची एक प्रत समितीच्या सर्व सन्माननीय सदस्यांना द्यावी असे समितीने सूचित केले त्यास विभागीय सचिवांनी सहमती दर्शविली.

याबाबत महालेखाकार कार्यालयाचे म्हणणे स्पष्ट करताना महालेखाकारांनी सांगितले की, नवीन पॉलिसी काय म्हणते तो वेगळा मुद्दा आहे. एमएमबी ॲक्टमध्ये अशी तरतूद आहे की, जर कोणाला पोर्टच्या लिमिटमध्ये बार्ज, शीप बांधायची असेल तर त्यांनी अगोदर एमएमबीची परवानगी घ्यावी. ३६ केसेसमध्ये अगोदर परवानगी घेतलेली नाही असे महालेखाकार कार्यालयाचे मत आहे. महालेखाकारांच्या लेखा परिच्छेदामध्ये निविदा वगैरे काही म्हटलेले नाही. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची परवानगी न घेता जहाजबांधणीकारांनी जहाज बांधले हा मुद्दा आहे असे मत महालेखाकारांनी व्यक्त केले असता, सेक्शन ३५ (१) मध्ये " within port limit" असे म्हटलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

This is the point. If you say it is not within the port limit. The objection will come to an end. असे मत महालेखाकारांनी व्यक्त केले असता, There are 48 notified ports. Some of it may be within the port limit. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

You have mentioned here that everybody is out of the port limit. As per Section ३५ they have to take permission from you within the port limit असे मत समितीने व्यक्त केले असता, पोर्ट लिमिट आणि जमिनीची मालकी हे दोन वेगवेगळे विषय आहेत. The Port limit is notified under the Act. ७२० कि.मी.चा समुद्र किनारा वेगवेगळ्या पोर्टमध्ये नोटीफाईड आहे. असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

म्हणूनच महालेखापालांचा आक्षेप आहे की, जहाजबांधणीकारांनी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे जहाज बांधणीसाठी परवानगी मागितली पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभाग त्यांच्याकडून लॉंचिंग शुल्क आकारत होता असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाचे म्हणणे आहे की, खासगी जागेवर जहाज बांधणीचे काम करण्यात येत होते. तर महालेखाकारांचे म्हणणे आहे की, नियमानुसार पोर्ट लिमिटमध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची परवानगी घेणे आवश्यक आहे. त्यांच्याकडून फक्त लॉंचिंग शुल्क आकारण्यात येत होते. पोर्ट लिमिटचे शुल्क आकारले असते तर प्रत्येक जहाजबांधणीकारांकडून भाडेपट्टयापोटी २० लाख रुपये मिळाले असते. परंतु पोर्ट लिमिट शुल्क न आकारल्यामुळे शासनाचे नुकसान झाले असे महालेखापालांचे म्हणणे आहे असे मत समितीने व्यक्त केले.

फीचा मुद्दा फक्त ठाणे, भिवंडी बद्दलचा आहे. या केसमध्ये फी घेतली किंवा नाही हे माहीत नाही. परंतु महालेखापाल कार्यालयाच्या मतानुसार ते काम अनधिकृत आहे असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले.

महालेखापालांच्या आक्षेपामध्ये नमूद केले आहे की, जहाज बांधणीतळ बांधण्यासाठी एका जहाज बांधणीकाराला भाड्याने देण्यात आलेल्या ७३,६०० चौ.मी.क्षेत्र (भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन) आणि ८७,७०० चौ.मी.क्षेत्र (पाण्याखालील जमीन) लक्षात घेता एका जहाज बांधणीकाराकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला भाड्यापोटी रु. २० लाख अंदाजित वार्षिक महसूल मिळू शकला असता. समितीचे असे मत आहे की, पाण्याखालील जमीन आणि भरती-ओहोटीच्या भागातील जमीन खाजगी कशी असू शकते ? ८७ , ००० चौ.मी.क्षेत्र पाण्याखालील आहे आणि तेथे कायम पाणी असते ती खाजगी जमीन कशी असू शकते ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागाचे देखील तेच मत आहे की, पाण्याखालची जमीन आणि भरती-ओहोटीच्या पाण्याबद्दल विभागाकडून लॉचिंग शुल्क आकारण्यात येत होते. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

समुद्र किनारा आणि खाजगी जमीन यामध्ये अंतर असते. शिपयार्ड बंदर बांधणाऱ्या लोकांना समुद्राच्या वरची शिपयार्ड असेल मग बॉम्बे पोर्टची जागा असेल किंवा डॉकयार्ड असेल तो विषय सोडून दिला तर सर्व जागा सरकारच्या अखत्यारितील आहेत. त्याठिकाणी बार्जेस बांधतात आणि बार्जेस बांधण्यासाठी मोठी जागा लागते. मग बार्जेस असतील, मोटार लाँच असेल, कॅटमरीन, पॉनटूनस यासाठी मोठी जागा लागते. भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील ७३,६०० चौ.मी.क्षेत्र आणि पाण्याखालील ८७,७०० चौ.मी.जागेमध्ये शासकीय जमीन नव्हती का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, जहाजबांधणी करण्याकरिता मशिनरी कर्मचारी वर्गाची आवश्यकता आहे आणि मशिनरीसाठी जमिनीची आवश्यकता आहे आणि ती जमीन खाजगी आहे. जहाजाच्या कामासाठी ड्रायडॉक आणि पाण्यामधील काम करण्यासाठी पाणी लागते. ते पाणी भरती-ओहोटी क्षेत्रामधील किंवा पाण्यामधील होते. महालेखापाल कार्यालयाचा विषय होता की, पाण्यावरचे लाँचिंग घेण्याऐवजी जमिनीचा आकारमान विचारात घेऊन भाडे वसूल करावयास पाहिजे होते. ती धोरणात्मक सूचना होती. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.४७ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या कलम ३५ (१) नुसार त्यांच्यावर कारवाई करणे बंधनकारक होते. विभागाने ती कारवाई केलेली आहे त्याची प्रत समितीकडे आहे. आता विभागाकडून समर्थन करण्यात येत आहे की, ते शासकीय जमिनीवर नव्हते. ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, जमीन खाजगी असू शकते. परंतु मेरीटाईम ॲक्टनुसार भरती आणि ओहोटीच्या पाण्यावर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा हक्क आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

We are unnecessarily complicating this issue. Was prior permission of the Maharashtra Meritime Board is required or not ? अशी विचारणा समितीने केली असता, No. Our contention is which we have already replied असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

You should reply the question raised by Accountant General असे समितीने सूचित केले ,I will read of Section ३५ (१) असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आपने नोटीस दी है, उसकी प्रत हमारे पास है. यदि यह आपके पोर्ट एरिया में नहीं है तो फिर आपने नोटीस क्यों दी ? अशी विचारणा समितीने केली असता, हाँ, हमने नोटीस दी है. लाँचिंग फीस के लिए दिया. जवाब लिखकर दिया है. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

In the notice under ३५ (१) you are saying that, " you are doing unauthorised.. " . The only question is, whether the permission of Board is required for this activity or not ? अशी विचारणा समितीने केली असता, No. It is not required. Section ३५ does not mention ship building. I will read out Section ३५ (१). It states that " No person shall make, erect or fix within the limit of port or port approaches any wharf, dock, quay, stage, jetty, pier, erection or mooring or undertakes any reclamation or foreshore within the said limit except with the previous permission in writing." Ship building is not mentioned in it. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

But Section 35(2) states that, " if any person makes, erects or fixes any wharf, dock, quay, stage, jetty, pier, erection or mooring or undertakes any reclamation of foreshore in contravention of sub-section (1), the Board may, by notice, require such person to remove it within such time as may be specified in the notice and if the person fails so to remove it," This is the reason you gave notices under Section 35 (1) and Section 35 (2). अशी विचारणा महालेखापालांनी केली असता, We gave असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

Why you have given such notices, when it is not applicable to you. या समितीच्या प्रश्नाबाबत It was given for launching fees असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

It is not for launching fees. Launching fees a different issue. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, जहाज बांधायचे असेल तर तो विकासक विभागाची परवानगी घेईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

Your notice served to the person who is using space at Ghodbunder road, Thane states that, " Your company is using the waterfront area for said shipbuilding business for which no necessary permissions have been granted by this office." असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले असता, व समितीने यह आपका नोटीस है अशी विचारणा केली असता, इन्होंने ऑब्जेक्शन लगाया, हमारे अधिकारियों ने नोटीस दिया असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखापाल कुछ भी बोलेंगे और विभागीय प्रतिनिधी कुछ भी कर देंगे ? It is not a reasonable reply असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सत्य तो यही है. It might not be reasonable but it is a truth असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

If Accountant General's objects something wrong, you should not accept. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, Once Accountant General's audit para comes to the department, it goes down the line upto the field officers असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

Whether you are saying that the notice is given wrongly ? अशी विचारणा समितीने केली असता, we are saying thanks for the audit para. We did find some places where launching fees were not paid. We have realised this because of this audit para and we were able to recover that money असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.४८ ज्याप्रमाणे शिप ब्रेकिंगसाठी परवानगीची आवश्यकता नव्हती आणि तरीसुद्धा नोटीस दिली गेलेली असेल तर ती चुकीची दिलेली आहे. कारण ती देण्याची आवश्यकता आहे. विभागाने दिलेली दुसरी नोटीस ही चुकीची दिलेली आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्या नोटीसची शब्दरचना जर बघितली तर " You are using the waterfront for ship building " असाच शब्द आहे. एजींचा जो परिच्छेद आहे त्याचा उल्लेख कुठेही नाही. महालेखापालांच्या या परिच्छेदामुळे शिपयार्डची पॉलीसी तर नव्हतीच. फक्त हे शुल्क आकारणे होत होते. हे जे २० लाख रुपये मिळाले आहेत तर त्यावेळीच असा निर्णय घेण्यात आला आहे की, हे सर्व बंद करण्यात यावे. परंतु ७० लाख ५२ हजार ८८४ रुपयांची सर्व पोर्टमध्ये लॉचिंग शुल्कामुळे वसूली झालेली आहे. जेव्हा परवानगी नसते तेव्हा विभागाकडून लॉचिंग शुल्क देण्यात येते. पण जे ८ प्रकल्पांच्या बाबतीत आहे ते शिपयार्ड नव्हते. येथे छोठ्या-मोठ्या गोष्टींसाठी खाजगी जमीनीच्या समोरचा वाटा पण जहाज उतरविण्यासाठी लागतो तेवढ्यासाठीच वापरण्यात आला होता. हे जर विभागाने महालेखापालांच्या आक्षेपानुसार वसूल केले असते तर २०-२० लाख रुपये कोणी देऊच शकले नसते असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

महालेखापालांच्या आक्षेपात जो उल्लेख केला आहे की, लेखापरिक्षणात असे लक्षात आले की, " जहाज बांधणतळ बांधण्यासाठी एका जहाज बांधणीकाराला भाड्याने देण्यात आलेल्या ७३,६०० चौ.मी.क्षेत्र (भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन) आणि ८७,७०० चौ.मी. क्षेत्र (पाण्याखालील जमीन) लक्षात घेता एका जहाज बांधणीकाराकडून भाड्यापोटी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला रु.२० लाख अंदाजित वार्षिक महसूल मिळू शकला असता " जहाज बांधणीकरीता काही जमीन भाडेपट्ट्यासाठी दिलेली आहे असे महालेखापालांना आढळले आहे. ७३,६०० आणि ८७,७०० चौमी जागा भाडेपट्ट्याने जहाज बांधणीकरीता कोणाला तरी दिली आहे. त्या ठिकाणी भाडेपट्टी नसून भाड्यापोटी असा शब्द आहे, असे समितीने निदर्शनास आणले असता, समितीने उल्लेख केलेला तो एक मोठा शिप टीमलो असून यासाठी ५ एकर जमीन घेतली होती. ती जमीन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची होती म्हणून त्याचा तो भाडेपट्टा आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

हे पहिल्या ८ प्रकल्पातील आहे की ३६ प्रकल्पांमधील आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ३६ प्रकल्पांमधील सर्व संपले आहेत आणि ८ प्रकल्पांमध्ये पुढे जाता आले असते. त्यातील करार नसल्यामुळे ४ रद्द झाले, ३ एनजीटी मध्ये प्रलंबित आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आता विभागाने कलम ३५ (१) आणि कलम ३५ (२) अंतर्गत ज्या नोटीस दिलेल्या आहेत. सदर नोटीस फक्त लॉचिंग फी वसूल करण्यासाठी दिल्या होत्या की महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या पोर्ट एरियामध्ये जे बांधकाम सुरू आहे त्यासाठी दिलेल्या आहेत. What is your reply on this point ? अशी विचारणा समितीने केली असता, लॉचिंगसाठी सुरवातीपासून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने अनुमती देऊन त्यासाठी शुल्क आकारणी होत होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून जहाज बांधणी करणाऱ्यांनी अनुमती घेतलेली नाही. सन २०१६ च्या नंतर पॉलिसी आलेलीच आहे. तर सन २०१६ च्या आगोदरची माहिती द्यावी. कारण समिती सन २०१२ च्या अहवालावर चर्चा करीत आहे त्यामुळे पुढील माहिती देऊ नये. सन २०१६ मध्ये विभागाने सर्व सुरळीत केले आहे ते मान्य आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ३९ ठिकाणी पोर्ट होते हे विभागाने मान्य केले आहे. जहाज

बांधणी करणाऱ्यांकडून विभागाने फीस वसूल केलेली आहे. त्याप्रमाणे त्यांनी मॅनेज केले आणि आता सन २०१६ प्रमाणे तसे करायचे आहे. याचे उत्तर पण विभागाने लेखी दिलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

समितीला फक्त लेखापरिक्षणात दिलेल्या परिच्छेदाचे उत्तर अपेक्षित आहे. सन २०१६ मध्ये पॉलिसी आल्यानंतर सर्व नियमानुकूल झाले किंवा होणार आहे हे मान्य आहे. परंतु समितीला महालेखापालांनी आक्षेप घेतलेल्या परिच्छेदाबद्दल माहिती देण्यात यावी असे समितीने सूचित केले असता, या परिच्छेदाबद्दल असे आहे की, लॉंचिंग फीस विभागाने वसूल केलेली आहे. त्याचे सर्व आकडे समितीसमोर सादर केलेले आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

लॉंचिंग फीस विभागाने वसूल केलेली आहे. ज्याठिकाणी जहाज बांधणी झालेली आहे, त्याठिकाणी विभागाने भाड्याचे पैसे वसूल केलेले नाहीत. हे विभागाला मान्य आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, शिपयार्डचे धोरण जेव्हा महाराष्ट्रात नव्हते तेव्हा ८ जहाज बांधणीकारांनी शिपयार्डचे करार केले. त्या करारात २४ महिन्याच्या आत पर्यावरण विभागाची अनुमती आणली तर पुढे काही होईल असे होते. त्यानुसार ज्यांनी पर्यावरण विभागाची अनुमती आणली नाही त्यापैकी ४ जहाज बांधणीकारांचे करार रद्द झाले, ३ जणांचे एनजीटी केले आणि १ मालदार फक्त चालू आहे. यामध्ये बियाणे मॅनग्रोव्हची काहीतरी बाब आहे. त्यासाठी त्यांनी पर्यावरण विभागाची अनुमती नसताना केले आहे काय ? हे तपासण्यात येईल. दुसरीकडे असे आहे की, ज्यांना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची जमीन घ्यायची नव्हती आणि खाजगी जमिनीसमोर पाणी असणे आवश्यक होते कारण छोट्या-मोठ्या नावा बांधण्याचे काम सुरू होते आणि त्यासाठी विभागाकडून वॉटर टँक घेण्यात येत होते. ७० लाख रुपये इतके लॉंचिंग शुल्कसुद्धा विभागाने घेतलेले होते. पण जेव्हा असा परिच्छेद आला की, धोरणात्मक मध्ये ८ जहाज बांधणीकार असे आहेत की, किरायापोटी २०-२० लाख रुपये मिळतात. दुसरीकडे ३६ जहाज बांधणीकार असे आहेत की, ज्यांच्याकडून फक्त लॉंचिंग फी घेण्यात येते. मग ती विसंगती टाळण्यासाठी या सर्व ३६ जहाज बांधणीकारांचे काम बंद करण्यात आले. ८ जहाज बांधणीकारांच्या बाबतीत सध्या भारतीय शिपयार्ड लिक्विडेशन फक्त १ मालदार सोडले तर महाराष्ट्रात शिपयार्ड नाही. त्यामुळे सन २०१६ च्या पॉलिसीमध्ये शिपयार्डसाठी नवीन धोरण आले आहे ज्यात विभाग निविदा काढून देऊ शकतो. हे दोन्ही जर एकत्र धरले तर हा परिच्छेद वगळला जाऊ शकतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

What is the opinion of Accountant General on their reply ? Are you satisfied ? अशी विचारणा समितीने महालेखापालांना केली असता, It is not saying that the permission was require from Maharashtra Meritime Board यामध्ये पॉलीसीचा प्रश्नच नाही कारण कायद्यामध्ये तरतूद आहे असे महालेखापालांनी सांगितले.

त्या दोन महिन्याच्या कार्यकाळामध्ये प्रत्येक ठिकाणी खारफुटी काढलेले आहेत. सदर बाब ही महालेखाकारांच्या अहवालामध्येदेखील नमूद केलेली आहे. तसेच स्थानिक रहिवाशांच्या तक्रारीदेखील संबंधीत पोलीस खात्याला आणि महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाकडेपण केलेल्या आहेत. खारफुटी काढल्याचे तर या तीन प्रकरणांमध्ये स्पष्ट दिसत आहे. या ८ प्रकल्पाच्या केसेसमध्ये पूर्ण अहवाल देण्यात यावा. कारण हा मुद्दा इथेच संपवू नये आणि दुसरा मुद्दा असा आहे की, जहाज बांधणीसाठी कलम ३५(१) व कलम ३५(२) अतंर्गत विभागाकडून त्यांनी परवानगी घेतली पाहिजे होती. विभागाने लॉंचिंगचे चार्जेस घेतलेले आहेत. विभागाचे मत असं आहे की, त्यांनी सर्व बांधकाम त्यांच्या जागेवर केले आहे. तर मग कलम ३५(१) व कलम ३५(२) अंतर्गत दिलेल्या नोटीसची गरजच नव्हती. कारण विभागाकडून लॉंचिंगचे चार्जेस घेण्यात येत होते असे मत समितीने व्यक्त केले.

परिच्छेद क्र. २.१.९.१. आंतरर्देशीय जल वाहतूक सल्लागारांशी सदोष करारनामा :-

२.४९ या परिच्छेदाबाबत माहिती देताना, IWT प्रकल्पाकरिता सल्लागाराची निवड करताना निविदेबाहेर मे.कॅशेक हे काम दिल्याबद्दलचा हा परिच्छेद होता. या बाबतीतील सर्व डिटेल त्यामध्ये दिले होते. सुरवातीला सन २००६ मध्ये जेव्हा IWT प्रकल्प सुरू झाला तेव्हा त्यात मे.कॅशेक इंजिनियर्स ही कंपनी सल्लागार म्हणून काम करीत होती. पुढे जेव्हा ते रद्द करण्यात आले आणि नविन निविदा काढण्यात आल्या. त्यात दुसरे कोणी सहभागी झाले नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सल्लागार कंपनीची निवड करताना २ निविदा आल्या पण विभागाला ३ निविदा पाहिजे होत्या म्हणून विभागाने ती निविदा प्रक्रिया रद्द केली. पण कोणी आले नाही असे सांगणे योग्य नाही. सन २००७ मध्ये जी कंपनी या प्रकल्पातून बाहेर गेली तिला पुन्हा सन २०११-१२ मध्ये नियुक्त करण्यात आले. आता प्रकल्पाची किंमत मोठ्या पटीने वाढली आहे आणि त्या प्रकल्पाचे ड्रॉईंग विभागाने पूर्वीच तयार केलेले आहे. म्हणजे अर्धवट काम पूर्ण झालेलेच आहे. आता फक्त त्याची अंमलबजावणी करावयाची आहे. प्रकल्पाची किंमत तीनपट झाली आणि त्या सल्लागार कंपनीला विभागाने निविदेशिवाय काम देऊन टाकले असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्यावेळेस हा निर्णय घेण्यात आला होता हे खरे आहे की, त्यांनी सुरवातीला काही काम केलेले होते. त्यात डिझाईन केले होते फक्त अंमलबजावणी बाकी होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

अंमलबजावणी करीत असताना प्रकल्पाची किंमत वाढली तेव्हा ती कंपनी पुन्हा काम करण्यास तयार झाली. म्हणून आता प्रकल्पाची किंमत वाढली आहे. पण त्या कंपनीने २००६ मध्येच काम केले असते तर कमी किंमतीमध्ये झाले असते. आता प्रकल्पाची किंमत वाढली आणि त्यातही कोकण पॅकेज किंवा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा निधी हे सर्व धरुन ते काम करून घेण्यात आले. हे काम विभागाने ७० कोटी रुपयामध्ये करून घेतले. मग सुरवातीला या कंपनीने तयार केलेला प्रकल्प किती रुपयाचा होता ? अशी विचारणा समितीने केली असता, हा प्रकल्प ७० कोटी ८२ लाख रुपयाचा होता असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

७० कोटी ८२ लाख ही अंतिम किंमत आहे. I am asking you initial cost of these ५ projects only and not of the total ८ projects असे समितीने निदर्शनास आणले असता ती किंमत २९.१२ कोटी रुपये होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

समिती ५ प्रकल्पाची किंमत विचारत आहे कारण नंतर ती ७० कोटी रुपये झाली. प्रकल्पासाठी विभागाने त्यांना ९५ लाख रुपये दिलेले आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सुरवातीला जेव्हा हा प्रकल्प दिला तेव्हा तो डिझाईन करण्यासाठी होता. तेव्हा हा सर्व अभ्यास करून याची कॉस्ट डीपीआर पर्यंत पोहोचली नव्हती. याच्या ५ ठिकाणी हायड्रॉलॉजिकल स्टडी, सॉईल स्टडी ह्या टेक्निकल स्टडीसाठी ९० लाख रुपये डीपीआर त्यानंतरच मिळतो. मुद्दा असा आहे की, त्याच कंपनीलाच प्रकल्पाचे काम परत का दिले ? असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीचा पहिला मुद्दा असा आहे की, प्रकल्पाची मूळ किंमत किती होती ? अशी विचारणा समितीने केली असता, प्रकल्पाची मूळ किंमत सांगता येत नाही कारण ते स्टडी करीत करीत डीपीआर पर्यंत पोहोचले नाहीत आणि ते काम बंद झाले. सन २०१२ नंतरचा ७० कोटीचा जो प्रकल्प आहे त्याची ही अंदाजित किंमत आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२.५० प्रकल्पाचे काम जेव्हा बंद झाले तोपर्यंत त्यांना किती निधी दिला किंवा सल्लागाराची फीस किती दिली होती ? यानंतर त्यांनी जे सल्ला देण्याचे काम केले होते त्याचे पेपर विभागाने ताब्यात घेतले होते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, प्रकल्पाचे काम बंद होईपर्यत त्या सल्लागार कंपनीला ९५ लाख रुपये दिले होते तसेच सल्लामसलती बाबतची कागदपत्रे विभागाने ताब्यात घेतली होती. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मग जेव्हा दुसरी निविदा मागविली तेव्हा दोन निविदाकार आले. तेव्हा त्या दोन निविदाकारांमध्ये विभागाला कुठलीही स्पर्धा वाटली नाही. विभागाने जर स्वत:कडे ते पेपर ठेवून घेतले होते तर त्यां दोन निविदाकारांमध्ये स्पर्धात्मक बोली चालू ठेवायला पाहिजे होती. पण विभागाने ती निविदाच रद्द केली आणि परत पूर्वीच्याच सल्लागार कंपनीला ते काम दिले असे मत समितीने व्यक्त केले असता, वस्तूस्थिती अशी आहे की, जर ते काम दुसऱ्या कोणाला दिले असते तर त्याने पुन्हा सर्व पेपर पुन्हा स्टडी केले असते. हे पूर्ण होऊ न शकल्याने अर्धवट आहे असे उत्तरामध्ये नमूद आहे. ती दुसरी कंपनी पूर्वीच्या स्टडीवर डिझाईन न करता पुन्हा परत स्टडी करेल. त्यामुळे परत वेळ आणि पैसे पण जातील. कंपनीला विभागाने आपण ०.२ टक्के कमी या ओरिजनल कन्सेसशनल रेटवर टेंडर दिलेले आहे. नीगोशिएट करून जेव्हा दुसऱ्यावेळी दिले त्यांचे दर वाढतील. डीपीआर झालेला नसल्यामुळे तेव्हा प्रकल्पाची किंमत निघालीच नव्हती असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सन २००४-०६ दरम्यान विभागाने त्यांना ८ प्रकल्पांचे प्रकल्प अहवाल तयार करण्यासाठी दिले. पण नंतर विभागाने ५ प्रकल्पच हातात घेतले आहेत. त्या ८ प्रकल्पांपैकी ५ प्रकल्पांवरच ७० कोटी रुपये आता खर्च झालेले आहेत. सन २००७ मध्ये त्या कंपनीने काम करण्यास नकार दिला आणि सन २०१२ मध्ये विभागाने त्याच कंपनीला परत काम दिले आहे. ६ वर्षामध्ये प्रकल्पाची किंमत वाढलेलीच आहे तर विभागाकडे केंद्र व राज्य शासनाचा निधी होता. आणखी काही निधी कोकण पॅकेज आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून टाकून विभागाकडून हा ७० कोटी रुपयाचा प्रकल्प पूर्ण केला आहे आणि त्यासाठी पण १ कोटी ९० लाख रुपये दिलेले आहेत. हा प्रकल्प एकदा पडून गेल्यानंतर कोणत्या पद्धतीने नवीन निविदा काढल्या, नंतर विनानिविदा या अटीवर त्या कंपनीला काम दिले की, विभागाकडे तीच काम करू शकते आणि तिच्या जुन्या कामाचा उपयोग होईल हे सर्व कोणत्या नियमात बसते ? कारण जर एखाद्याचे खाजगी काम असेल तर तो तसे करू शकतो असे मत समितीने व्यक्त केले.

समितीच्या निरिक्षणानुसार हा सर्व परिच्छेद प्रकल्प किंमतीवर नसून कन्सलटन्सी कॉन्ट्रॅक्टवर आहे. या ८ प्रकल्पांचे काम सुरु करण्यापूर्वीच विभागाने त्यांना ६५ टक्के अपफ्रंट पेमेंट केले आहे काय ? अशी विचारणा महालेखापालांनी केली असता, विभागीय सचिवांनी या प्रकल्पाबाबत अपफ्रट पेमेंट केल्याचे सांगून विभागाने या प्रकल्पांबाबत जेव्हा निविदा अटी दिल्या होत्या त्यामध्ये मोबीलायझेशन करणे आवश्यक होते. कारण मोठे काम करायचे होते त्यासाठी जो खर्च करायचा असतो तसेच त्यांनी निविदेमध्ये केले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

निविदा अटीमध्ये मोबिलायझेशन करून मिळणार असे नमूद होते. तर निविदा अटीमध्ये मोबिलायझेशन मनी देण्याची तरतूद होती किंवा नाही ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २००६ मध्ये जेव्हा कॅशेक कंपनीची नियुक्ती झाली. त्यामध्ये ८ प्रकल्पाच्या बाबतीत प्रत्येक कामासाठी ४.३ असे अलग-अलग दर दिलेले होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

Normally we consider १०% of project cost as mobilisation advance असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले असता,डिझाईन केल्याच्या स्टेजवाईज त्याचे पेमेंट झालेले आहे असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

We are not saying about starting of the project work but before starting of the consultancy work असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले.

कन्सलटन्सी वर्क चालू होण्याच्या आधी त्यांना ६५ टक्के अपफ्रंट पेमेंट केले का नाही ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सल्ला देण्यासाठी कंपनीला कन्सलटन्सी वर्क चालू होण्याच्या आधी प्रदान केलेले नसून हे स्टेजवाईज पेमेंट केलेले आहे. माईलस्टोन प्रमाणे पेमेंट करण्याची अट होती त्याप्रमाणे केलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

यामध्ये जेव्हा कन्सलटंन्सी अपॉइंट केली होती तर या निविदेतील करारानुसार ६५ टक्के पेमेंट हे डिझाईनच्या बाबतीत आणि ३५ टक्के पेमेंट हे जेव्हा सिव्हील वर्क चालू होईल त्याचे मॉनिटेरींग होईल त्या आधारावर होते. डिझाईनचे काम सुरू झालेले असल्यामुळे टप्प्यानुसार त्यांना ६५ टक्के देण्यात आले होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

We are saying before commencement of work they have paid ६५% upfront payment असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले.

विभागाच्या मतानुसार, डिझाईनिंगवर ६५ टक्के देण्याची अट होती त्यामुळे ते विभागाने दिले. कमेसमेंट ऑफ वर्कच्या अगोदर ६५ टक्के देण्याची अट होती पण कमेसमेंट ऑफ डिझाईनच्या आगोदर देण्याची नव्हती. पण डिझाईन मिळाल्यावर विभागाने दिले आहे. ६५ टक्के दिल्यानंतर आता १५ टक्के द्यायचे काय कारण की विभागाने २० टक्के कमी केले आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता,विभागाने २० टक्के कमी केलेले नसून ०.२ टक्के कमी केले आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

०.२ म्हणजे ४ पॉईन्ट आणि अधिक यामधून कमी केले काय ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत ०.२ म्हणजे ४ पॉईन्ट आणि अधिक यामधून कमी केल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.विभागाने जेव्हा नवीन टेंडर काढले आणि ज्या कंपनीला काम दिले त्यांचे दर एल-१ होते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता,दोनच टेंडर आल्यामुळे ते रद्द करण्यात आले असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२.५१ विभागाने पूर्वीच्याच कंपनीला बोलावून काम दिले. असे करताना त्याचे कारण सांगण्यात आले की, काही पेमेंट विभागाने त्यांना दिले होते. त्या कंपनीने त्याची डिझाईन केली होती. नवीन कंपनी आली असती तर त्याची नवीन डिझाईन केली असती आणि त्यामुळे पूर्वीच्याच कंपनीला काम द्यावे.मग टेंडर बोलाविण्यापूर्वी या बाबींचा विचार विभागाला आला नाही काय ? टेंडर बोलाविण्याअगोदर नवीन डिझाईन करता आली असती. या कंपनीने यापूर्वीच काम सोडून दिले आणि विभागाने त्याला ९५ लाख रुपये दिले आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, कंपनीने काम सोडून दिले नाही तर त्या कामाचे दोन भाग होते. ६५ टक्के काम त्यांनी डिझाईनचे केले आणि ३५ टक्के काम प्रोजेक्ट मॉनिटेरिंगचे होते. प्रोजेक्ट सुरू झाला नसल्यामुळे कंपनीला द्यावयाची रक्कम शिल्लक राहिली. डिझाईनचे काम पूर्ण केले होते. त्याची कागदपत्रे विभागाकडे होती आणि म्हणून एकदा स्पर्धात्मक निविदा मागविण्याचा प्रयत्न करण्यात आला. त्यामध्ये दोनच निविदा आल्या, नियमाप्रमाणे तीन येणे आवश्यक असल्यामुळे त्या उघडण्यात आल्या नाहीत. म्हणून नंतर सल्ला मसलत करून पूर्वीच्या कंपनीचे विभागाजवळ डिझाईन उपलब्ध आहे आणि त्यातून वेळ आणि पैसाही वाचेल याचा विचार करून निर्णय घेतल्याचे फाईलमध्ये नमूद आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

The stages of payments were like this, १०% at the time of award of the work, २५% on submission, acceptance of detail drawings, plans and views, १५% on submission, acceptance, estimates and tender documents. Our project didn't go to this stage. त्यामुळे मुख्य मुद्दा असा आहे की, सदर प्रकल्प पूर्ण न होण्यामध्ये एमएमबीचा रोल कोणता आहे. कारण यात कन्सल्टन्शीचा रोल असा होता की, They will prepare the scope of the work, preliminary studies, plans and draw the estimates, tendering and supervision of work. त्यामुळे समितीला माहिती हवी की, मूळात हा प्रकल्प विकसित करण्याचा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा निर्णय झाला होता किंवा नाही ? अशी विचारणा महालेखापालांनी केली असता, हा निर्णय महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचाच आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

You have decided to abandoned this project but they didn't reach the payment stages. There is no question about १०% which was paid at the time of award of the work. २५% on submission, acceptance of detail drawings त्याच्या पुढे आपले प्रकल्प गेलेच नाहीत असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले असता, निविदा प्रक्रियेपर्यंत प्रकल्पाचे काम आले होते आणि निविदा निघाली होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

Why did you abandoned the project ? अशी विचारणा महालेखापालांनी केली असता, There are various reasons. एका प्रकरणी पुरातत्त्व खात्याने परवानगी दिली नव्हती.एका प्रकरणी अप्रोच रस्त्याचा प्रश्न होता. याबद्दलची प्रत्येक प्रकरणातील कारणे नमूद केली आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

अशी जर अडचण होती तर मग टेंडर काढण्याची आवश्यकता काय होती ? पुरातत्त्व खात्याची अडचण, रस्त्याची अडचण या सर्व अडचणी आपल्याला पूर्वी माहिती नव्हत्या काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, हि माहिती ८ पैकी ३ प्रकल्पांच्या बाबतची आहे. ५ प्रकल्पांपैकी ३ प्रकल्पांची कामे तर पूर्ण झाली आहेत. कोणताही प्रकल्प करताना सर्व परवानग्या आधी घ्यायच्या किंवा प्रकल्पाचे डिझाईन आधी करायचे हे ठरवावे लागेल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभाग एखादा प्रकल्प करताना ड्यू डिझाईन करीत नाही काय ? त्याशिवाय विभागाने हि निविदा काढली आहे असे मत समितीने व्यक्त केली असता, ड्यू डिझाईन विभागाकडून करण्यात येते. अन्यथा प्रकल्प होणार नाही.या प्रकरणी सदर प्रकल्पाचे डिझाईन पूर्ण होऊन डीपीआर होऊन नंतर टेंडर काढले आहे. हे कन्सल्टन्सीचे टेंडर आहे. यामध्ये २ टेंडर आहेत.आताचा परिच्छेद हा कन्सल्टन्सीचा आहे. कन्सल्टन्सी तर करावीच लागते असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महालेखाकार यांनी पेमेन्ट टर्मच्या बाबतीत आता जे वाचले. आता विभागीय प्रतिनिधी या ठिकाणी सांगतात की, डिझाईनच्या वेळी ६५ टक्के पेमेन्ट केले आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, निविदेपर्यंतचा तो निधी आहे. डिझाईन होऊन डीपीआर होऊन टेंडर झाले आहे असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

विभागाने ६५ टक्के रक्कम डिझाईननंतर अदा केली असून २५ टक्के रक्कम डिटेल्ड ड्राईंगनंतर द्यायची आहे. कारण डिझाईनच्या आधी डिटेल्ड ड्राईंग बनत नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, डिझाईन झाले, डीपीआर सुद्धा झाला आणि त्याची निविदा सुद्धा काढण्यात आली होती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.५२ विभागाने जे ६५ टक्के पेमेंट दिले त्याचे पॅरामिटर १० टक्के, २५ टक्के आणि त्यानंतर ३० टक्के असे आहे. मग हे ३० टक्के कोणत्या आधारावर आहे. जर ३० टक्के रक्कम आपण पूर्ण डिझाईन मिळाल्यावर दिले असेल तर विभागीय प्रतिनिधी जे म्हणाले की, डिझाईन आपल्याकडे नव्हते, कॉस्ट निश्चित नव्हती, तेवढी कॉस्ट काढण्यात आली नव्हती हे कसे झाले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, एकूण ८ कामे प्रस्तावित करण्यात आली होती व त्यासंबंधी त्यावेळी जी निविदा निघाली होती त्यामध्ये ६५ कम्पोनन्ट डिझाईन आणि ३५ टक्के अंमलबजावणी आणि मॉनिटेरींग यांचे होते. ६५ टक्क्यांच्या बाबतीत महालेखाकार मॅडम म्हणाल्या ते बरोबर आहे. त्यामध्ये टप्पे ठेवण्यात आले होते. त्याबाबत मोबलाईझेशन सर्व्हे वगैरेचा समावेश होता आणि त्या टप्प्यानुसार ६५ टक्के पेमेन्ट रिलीज झाले आहे. जेव्हा निविदेचा सिव्हील वर्कचा प्रश्न आला होता त्यावेळी या कंपनीने बॅकआऊट केले होते. त्यामुळे जो कम्पोनन्ट उरला होता तो म्हणजे implementation on the basis of design करताना काढलेल्या निविदांमध्ये फक्त दोनच निविदाधारक आले.त्यामुळे ती निविदा पूर्ण होऊ शकली नाही. त्यासंबंधी महालेखापालांचा परिच्छेदसुद्धा आला आहे की, हे प्रकल्प होत नसल्यामुळे निधीचा अपव्यय होईल. त्यानंतर तत्काळ पावले उचलण्यात यावीत म्हणून कॅशेक कंपनीला या प्रकल्पाचे संपूर्ण नॉलेज आहे आणि त्यांनीच ते डिझाईन केले होते हे विचारात घेऊन त्यावेळचे असलेल्या रेटपेक्षा .०२ ने कमी रेटवर त्यांना सिव्हील कन्स्ट्रक्शनचे काम देण्यात आले. त्यापैकी वेगवेगळ्या कारणास्तव ३ कामे रद्द झाली होती अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

मग विभागाने या ३ कामांचे पीएमसी कन्सल्टन्ट म्हणून पेमेंट त्यांना दिले नाही काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागाने पीएमसी कन्सल्टन्ट म्हणून ८ कामांसाठी पैसे दिले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

विभागाने ८ कामांचे पैसे दिले त्यापैकी ३ कामे रद्द केली तर मग या ३ कामांचे पैसे निष्फळ गेले नाहीत काय ? तो वेगळा मुद्दा म्हणून नव्याने उपस्थित झाला आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता,३ कामे रद्द केल्यामुळे त्या कामांचा निष्फळ खर्च झाला आहे.विभागाकडून प्रकल्पाच्या डिझाईनसाठी ज्यावेळी कन्सल्टंट नेमण्यात येतात त्यानंतर तो त्या प्रकल्पाचे डिझाईन तयार करतो. मात्र प्रकल्पाचे डिझाईन शंभर टक्के यशस्वी होत नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

You are not replying to our question that, Why you abandoned this project ? ते रेकॉर्डवर नाही अशी विचारणा महालेखापालांनी केली असता, करंजामध्ये अप्रोच रोड मिळाला नसल्यामुळे तो अबान्डेट केला. मुरुड जंजिऱ्याच्या प्रकरणात पुरातत्त्व खात्याने परवानगी दिली नसल्यामुळे तो प्रकल्प करता आला नाही. दुसरा एक प्रकल्प रद्द अशासाठी केला की, तेथे गरज नव्हती असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मांडव्याच्या प्रकल्पाला का वगळण्यात आले आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मांडव्याचा प्रकल्प पूर्ण करण्यात आला आहे. त्याचप्रमाणे विष्णूपुरीचे काम पूर्ण केले आहे. म्हणजे ५ प्रकल्पांपैकी २ प्रकल्पांचे काम पूर्ण झाले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आता विभागाने ज्याप्रमाणे ६५ टक्के पेमेंट दिले आहे आणि उर्वरित ३५ टक्के पेमेंट देणे शिल्लक आहे तर हे ३५ टक्के पेमेंट पूर्वी ठरविलेल्या मूळ रकमेनुसारच देण्यात येईल किंवा कसे ? अशी विचारणा समितीने केली असता,३५ टक्के पेमेंट पूर्वी ठरविलेल्या मूळ रकमेनुसारच तेवढीच रक्कम देण्यात येईल. म्हणजे ५ कामांची प्रकल्प कामाची ०.२ टक्के तेवढीच देण्यात येईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मग त्या कामाची किंमत वाढली नसेल काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ती फक्त ५ कामांची रक्कम असेल. विभागाकडून फक्त ७० कोटींवरच ते देण्यात येणार आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.या संदर्भात ते ७० कोटीच फ्रोजन केले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

"Scope of work of the Project Management Consultancy" यामध्ये असे नमूद केले आहे की,. Preparation of detail drawings along with plans, views, they will include archeological designs, architectural designs, structural designs of jetty for passenger and cargo movement, terminal facilities, approach road etc., associated studies and investigation, preparation of estimate as per detail drawings, preparation of estimates as per prepared drawings, preparation of tender documents for awarding contracts, या प्रकल्पाची किंमत किती होती अशी विचारणा समितीने केली होती तेव्हा विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले होते की, प्रकल्पाची किंमत काढली नव्हती. आता विभागीय प्रतिनिधीकडून सांगण्यात येते की, त्याचे टेंडर काढण्यात आले होते. त्यावेळी प्रकल्पाची किंमत निश्चित न करता विभागाने टेंडर कसे काढले. प्रकल्पाची रक्कम निश्चित नसताना ६५ टक्के डिझाईनचे पेमेंट कोणत्या आधारावर काढण्यात आले आहे अशी विचारणा समितीने केली असता, समितीचे मत योग्य आहे. त्या प्रकल्पाची किंमत १२ कोटी नमूद आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

यामध्ये १२.८४ कोटी रुपये असल्याचे या कागदपत्रामधून दिसून येते. प्रकल्पाची किंमत किती निश्चित करण्यात आली होती याबाबत समिती सुरूवातीपासून विचारणा करित होती. त्यावेळी विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले की, अंदाजपत्रक तयार झालेले नाही. सर्व झाल्यानंतर याचे टेंडर काढण्यात आले आहे. त्यावर ७० कोटी रुपये खर्च झाले आहेत. ३ प्रकल्पांचा अभ्यास करण्यासाठी विभागाने त्यांना पेमेंट केले आहे.

२.५३ समितीला मान्य आहे की ते प्रकल्प रद्द झालेत. विभागाने प्रयत्न करूनही ते प्रकल्प व्हायबल नसल्यामुळे पूर्ण होऊ शकले नाहीत. पण या कन्सल्टन्टमुळे १२ कोटी रुपयांचा खर्च करण्यासाठी ६ ते ७ वर्षे थांबावे लागले आहे. प्रकल्पाची किंमत ७० कोटी रुपयांपर्यंत गेली आणि त्यानंतर विभागाने पुन्हा ते काम पूर्वीच्याच व्यक्तीला दिले आहे. या ठिकाणी महालेखाकार यांनी परिच्छेदामध्ये अशा हरकती घेतल्या आहेत की, सदर सल्लागाराने सादर केलेल्या सदोष योजनांमुळे आणि सदोष संकल्पचित्रांमुळे ८ प्रकल्पांपैकी ३ प्रकल्पांचे काम सुरू झाले. सदोष डिझाईनमुळे या प्रकल्पांची कामे रखडली आहेत. मात्र विभागीय प्रतिनिधी या ठिकाणी वेगळीच कारणे सांगत आहेत की, तेथे रस्ता नव्हता किंवा त्या प्रकल्पाची आवश्यकता नव्हती. महालेखापालांचे आक्षेप वेगळे आहेत की, कन्सल्टंटने फॉल्टी डिझाईन दिले असे त्यांचे म्हणणे आहे. हे आक्षेप गंभीर आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले.

They have abandoned ६ project without sighting any reason. महालेखापालांचा मुद्दा असा होता की, करारामध्ये दंडाबाबत कोणताही खंड नाही असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले.

हे अतिशय गंभीर आहे की, कन्सल्टन्टने चुकीचे डिझाईन दिले आहे आणि त्यामुळे ६ प्रकल्प रद्द झाले असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ३ प्रकल्प सुरू होऊ शकले नाहीत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मांडवा प्रकल्प वगळता ६ प्रकल्प आहेत. ३ प्रकल्प सुरू झाले तर ६ प्रकल्प रद्द झाले.म्हणजे ८ पैकी ३ प्रकल्प सुरू झाले तर ५ प्रकल्प रद्द झाले आहेत, because of consultant only असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ८ पैकी ३ प्रकल्प रद्द झाले आणि ५ प्रकल्प पूर्ण झाले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मात्र महालेखापालाचे त्यावेळचा आक्षेप असा होता की, कन्सल्टंटच्या चुकीच्या धोरणामुळे ८ पैकी ३ प्रकल्प सुरू झाले असे मत समितीने व्यक्त केले असता, नंतर इतर मिळून एकूण ५ प्रकल्प पूर्ण झाले आहेत. यामध्ये असे गृहीत होते की, पुरातत्त्व विभाग परवानगी देईल. मात्र त्या विभागाने परवानगी दिली नाही. त्यामुळे तो प्रकल्प करता आला नाही.

चुकीचे संकल्पचित्र याच्याशी पुरातत्त्व विभागाचा संबंध काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मुरूड जंजिरा किल्ल्याजवळ जे डिझाईन आहे त्या डिझाईनच्या आधारावर हे केले असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

पण विभागाने त्यासाठीच तर कन्सल्टन्ट नेमला होता. अन्यथा ते विभागाच्या इंजिनिअर्सकडून करून घेतले असते. त्या ठिकाणी कन्सल्टंट यासाठी नेमला होता की, त्या ठिकाणी पुरातत्त्व खात्यांतर्गत मुरुड जंजिरा किल्ला आहे आणि ही बाब विचारात घेऊन त्याने काम केले पाहिजे होते. त्यांना माहिती नव्हते का कि, त्या किल्ल्यापासून आपल्याला किती सॅग्रीकेशन अंतर ठेवावे लागेल ? असे असेल तर शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभाग आणि इतर विभागामध्ये इंजिनिअर्सची संख्या कमी आहे काय ? याठिकाणी कन्सल्टंटचा बचाव करण्यात येत आहे का ? एक तर तो कन्सल्टंट कोणतेही कारण न देता काम अर्धवट सोडून जातो. त्याने काम बंद केल्यानंतर विभागाकडून २ वर्षे इकडे तिकडे रेंगाळण्यात येते आणि त्यानंतर टेंडर काढण्यात येते. त्यामध्ये सुद्धा हा इंजिनिअर्स सामिल होत नाही. दुसरे २ नवीन टेंडर्स येतात. त्यामध्ये विभागाचे म्हणणे असे होते की,

यामध्ये स्पर्धा होत नाही. त्यामुळे पुन्हा पूर्वीच्याच कंपनीला विभागाकडून आणण्यात येते. आता विभागाकडून पुरातत्त्व खात्याचे कारण पुढे करण्यात येत आहे. विभागानेच त्या पुरातत्त्व खात्यासाठीच तर कन्सल्टंट आणला होता. विभाग वारंवार त्याला आणि विभागाच्या तत्कालीन अधिकाऱ्यांना वाचविण्याचे प्रयत्न करीत आहे. ही संपूर्ण प्रक्रिया चुकीची आहे. हे कन्सल्टंट प्रकल्पांची किंमत वाढवितात. यामध्ये १२ कोटींची किंमत ७० कोटी रुपयांपर्यंत गेली आहे. तरीही विभागाकडून त्याच कन्सल्टंटची पुन्हा नियुक्ती करण्यात येते. तरीही काम पूर्ण होत नाही.विभागाने ५ वर्षानंतर पूर्वीच्याच कन्सल्टंटला काम दिले ते कोणत्या आधारावर आहे. ती कंपनी टेंडरमध्ये सामीलही होत नाही. तरी सुद्धा विभागाकडून त्याला पुन्हा काम देण्यात येते हे काही बरोबर नाही. येथे काय " हम करे सो कायदा" याप्रमाणे चालले काय ? कन्सल्टंट मार्केटला कमी आहेत काय की, विभागाचे ऑफिस नासासारखे आहे. विभागाकडे संपूर्ण डिझाईन आणि इस्टीमेट आलेले होते. त्या अनुषंगाने विभागाने निविदाही काढली होती. त्या दृष्टीने पूर्वीच्याच कंपनीला ते काम देणे क्रमप्राप्त होते किंवा मंडळाच्या फायद्याचे होते हे समितीला पटलेले नाही. यामध्ये विभागाची कोणती अडचण होती. अशी विचारणा समितीने केली तसेच त्यावेळच्या अधिकाऱ्यांवर कार्यवाही केली पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले.

ज्या लोकांनी या कामांना टेंडर न काढता जुन्या कामाच्या आधारावर ०.२ दर कमी करून काम दिले. मात्र कामाची किंमत १२ कोटींवरुन ७० कोटी रुपयांपर्यंत वाढल्यामुळे संबंधित कंपनीचा फायदा वाढला. जी ४ टक्के रक्कम १२ कोटी रुपयांवर मिळणार होती ती आता ७० कोटी रुपयांवर मिळणार आहे. हे एकदम आक्षेपार्ह आहे.त्या दृष्टीने या संपूर्ण प्रकरणांमध्ये १२ कोटी पासून ७० कोटी म्हणजे प्रकल्पाची एकूण ५८ कोटी रुपये किंमत वाढलेली आहे. त्यामुळे या प्रकरणी निश्चितच जबाबदारी निश्चित करून एका महिन्याच्या आत संबंधित अधिकाऱ्यांवर कार्यवाही करावी असे समितीने सूचित केले.

निविदा मागविताना नियमाप्रमाणे ३ निविदाधारक येणे अपेक्षित असताना २ निविदाधारक पुढे आलेले असल्याने जे टेंडर रद्द करण्यात आले. त्यानंतर पूर्वीच्या एका व्यक्तीला काम देणे कायदेशीर आहे काय ? ते सीव्हीसीच्या निर्देशांच्या विरोधात आहे.सीव्हीसीच्या निर्देशामध्ये असे आहे की, ३ निविदाकार आले पाहिजेत. They have awarded the tender to the person who had not competed in their tender. Is it legal ? अशी विचारणा समितीने महालेखाकारांकडे केली असता, You mean for the single tender. No, its not legal असे महालेखापालांनी सांगितले.

सीव्हीसी नॉर्म्समध्ये निगोशिएशन अलाऊड नाही. समितीचे असे निरिक्षण आणि निर्देश आहेत की, ही संपूर्ण कार्यवाही नियमबाह्य करण्यात आली आहे. त्यामुळे यासंदर्भात संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून त्याबद्दल समितीला एका महिन्याच्या आत कळविण्यात यावे असे समितीने सूचित केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.९.२ IWT प्रकल्पांची अंमलबजावणी :-

२.५४ उपरोक्त परिच्छेदाबात माहिती विशद करण्यास समितीने सांगितले. तसेच मांडवा कामाच्या झालेल्या खर्चाबद्दची तपशिलवार माहिती विभागाने दिलेली नाही. कारंजा येथील कामाच्या संदर्भात कोणता स्थानिक वाद आहे व त्या कामासंदर्भात सद्यस्थिती काय आहे, ऑन शोअर आणि ऑफ शोअर हे काय आहे ? केंद्र शासन, राज्य शासन, कोकण पॅकेज याशिवाय आणखी काही रक्कम खर्च केली ते एमएमबी ने स्वत:च्या निधीतून केली आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता पाण्यावर ऑन शोअर आणि पाण्याच्या बाहेर म्हणजे ऑफ शोअर असा त्याचा अर्थ आहे. तसेच एमएमबी ने ते स्वत:च्या निधीतून केले असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

दिघी, राजापुरीचे तसेच आगरदंडाचे काम पूर्ण केले याबाबत समितीने विचारणा केली असता तेथे ॲप्रोच रस्त्यासाठी जागा मिळाली नाही कारण स्थानिक स्तरावर विरोध होता म्हणून पर्यायी रस्ता शोधून नंतर पोर्टचे काम सुरु करणार असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

३३६ लक्ष रुपये खर्च झालेले असून एकूण योजना रुपये ९४० आणि रुपये ९९८ ची होती याबाबत माहिती देताना विभागीय प्रतिनिधींनी असे विदित केले की, करंजा मध्ये जेट्टी आणि अप्रोच रस्त्याचे काम होते. जेट्टी रस्त्यासाठी स्थानिकांनी विरोध केला. एमएमबी ने वॉटर ट्रॉन्सपोर्टसाठी रस्ता करावयाचा होता. त्याचा असा इश्यू झाला होता की, मासेमारी लोकांची जी जेट्टी आहे, ती त्या बाजूने तुम्ही सरकवा येथल्या जेट्टीवरुन ॲप्रोच रस्ता जो अरुंद रस्ता आहे त्यासाठी जमीन देण्यामध्ये अडचण येत होती.

करंजा मध्ये मच्छिमार जेट्टी आहे त्याच्या बाजूला श्री. निखील गांधी यांना खाजगी पोर्ट देत आहात सर्व बाजूंनी रस्त्याची अडचण आहे. नियोजन करताना रस्त्याची जागा ताब्यात घेण्यापूर्वी आपण एवढे पैसे खर्च का केले ? आपण नियोजन करताना लोकप्रतिनिधींना विश्वासात घेतले का ? हे काम आता सुरु झाले नसून दहा वर्षापासून सुरु झालेले आहे. तेथे लोकप्रतिनिधी आहे की नाही ? तुम्ही तेथे तीन स्पॉट लागून दिलेले आहेत. कारंजा गावामध्ये रस्त्याअभावी रिक्षा सुद्धा जाऊ शकत नाही सहा फुटाचा रस्ता आहे. एवढा मोठा प्रोजेक्ट करताना त्याला बायपास रस्ता नाही त्यामुळे श्री. निखील गांधीचे पोर्टचे काम थांबलेले आहे. रस्त्याचे नियोजन केल्याशिवाय ही खर्च करण्याची सुरुवात कशी काय केली ? त्या गावातून पाच फुटाचा रस्ता जाऊ शकत नाही त्यामुळे सदरचा रस्ता बाहेरुन काढावा लागेल याबद्दल काही नियोजन केलेले आहे का अशी विचारणा समितीने केली असता स्थानिक पातळीवर पर्याय शोधून काढला असून आता ते काम सुरु करु असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

कोणतेही काम करण्यापूवी त्याचे नियोजन केले पाहिजे. रस्ता नसेल तर त्या कामासाठी केलेला खर्च हा निष्फळ ठरला आहे, असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे. हे समितीने का मान्य करु नये ? ही जबाबदारी निश्चित का करु नये अशी विचारणा समितीने केली तसेच रस्त्याचे कोणतेही नियोजन नसताना इतका खर्च करण्याचे कारण काय आहे ? रस्त्याच्या नियोजनाशिवाय हा सर्व खर्च गेल्या पाच, सात वर्षापासून आजपर्यंत निष्फळ ठरला आहे. या कामावर झालेला खर्च निष्फळ ठरला असल्यामुळे विभागाचे सचिव म्हणून आपण संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करणार आहात का अशी पृच्छा समितीने केली. जिल्हा नियोजन समिती कशासाठी आहे ? जिल्ह्यातील प्रत्येक कामाचे नियोजन जिल्हा नियोजन समितीमध्ये करावयाचे असते. याचे कारण असे आहे की, एकाच प्रकारच्या दोन कामांवर शासनाचा निधी खर्च होऊ नये, कोणत्या कामांना प्राधान्य द्यावे, कोणती कामे केली पाहिजेत, लोकांची काय मागणी आहे, याबाबत लोकप्रतिनिधींच्या उपस्थितीत चर्चा होत असते व त्यानंतर निर्णय केला जातो. जिल्हा नियोजन समितीमध्ये महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाने या कामांबाबतचा प्रस्ताव मांडला होता का ? विभागाने हा प्रकल्प १० वर्षापूर्वी सुरु केला आहे. त्या गावामध्ये सुमारे ४ हजार ट्रॉलर आहेत त्यामुळे या प्रकल्पासाठी हा स्पॉट निश्चित करीत असताना या ४ हजार ट्रॉलर्सचा आणि त्यामुळे होणाऱ्या रहदारीचा आणि अन्य सर्व गोष्टींचा अभ्यास करण्यात आला होता का ? कोकणातील ७२० किलो मीटरच्या समुद्र किनाऱ्यावर सर्वात जास्त ट्रॉलरची रहदारी असणारे हे गाव आहे. त्या ठिकाणी ४ हजार ट्रॉलर अधिकृत आहेत. अनधिकृतपणे चालणाऱ्या ट्रॉलरचा तर समिती उल्लेखच करणार नाही. त्या ठिकाणी ४ हजार बोटी आल्या तर आपण पहिले प्राधान्य कशासाठी देणार आहात ? मच्छिमारांना प्राधान्य दिले गेले पाहिजे या सर्व गोष्टींचा अभ्यास विभागाने केला आहे का आणि त्याचा समावेश प्रकल्प अहवालामध्ये आहे का अशीही विचारणा समितीने केली असता त्याच ठिकाणी एका मच्छिमार बंदराचे काम सुरु असून तोही चांगला स्पॉट असून त्याच्या लगत हा प्रकल्प साकारावा, असे प्रकल्प अहवालात असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२.५५ विभागाने जेट्टीच्या कामाचे नियोजन केले जेट्टीवर रिक्षाने सामानाची ने-आण होणार होती का ? त्या ठिकाणी मोठमोठे कंटेनर येणार आहेत, त्यांना पुरेसा होईल, असा रस्ता उपलब्ध असणे आवश्यक आहे, याचा विचारच आपल्या अधिकाऱ्यांनी केला नाही. अधिकाऱ्यांनी फिजिबिलिटी रिपोर्ट तयार केला होता का ? कारण त्या ठिकाणी कंटेनरची वाहतूक होणार आहे, लोडिंग, अनलोडिंग होणार आहे, हे लक्षात घेऊन जे नियोजित रस्ते दाखविले आहेत त्या रस्त्यावरुन वाहतूक होऊ शकली असती का, याचा खुलासा करावा असे समितीने नमूद केले असता हा कार्गो हॅण्डलिंग पोर्ट नसून ही जेट्टी असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

त्याच्याच बाजूला ५०० मीटरवर कार्गो हॅण्डलिंग जेट्टी असल्याचे समितीने अवगत केले. तसेच त्या ठिकाणी अगोदरच ४००० ट्रॉलर आहेत व त्यांचा विरोध होऊ शकेल, हे लक्षात घेऊन या जागेची निवड विभागाने कशाच्या आधारावर केली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता त्या ठिकाणी खाडी आहे आणि लांबच्या रस्त्याने जी लाईट व्हेहिकल ट्रॅफिक जाते आणि त्यामध्ये वेळ व अंतर वाढते ते कमी होईल या उद्देशाने रो-रो सर्व्हिस सुरु करण्याचा मानस होता अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

रो-रो सर्व्हिस सुरु करावयाची असेल तर ऑनशोअरवर जास्त खर्च होणे अपेक्षित आहे त्याऐवजी ऑफशोअरवर जास्त खर्च झालेला दिसत असल्याचे समितीने नमूद केले असता ऑफशोअरवर खर्च करणे ड्यु आहे. ऑफशोअर रस्ता होऊ शकला नाही त्यामुळे खर्च झालेला नाही असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

याचा अर्थ असा आहे की, ज्या अधिकाऱ्यांनी फिजिबिलिटी रिपोर्ट तयार केला त्यांनी तो योग्य प्रकारे केलेला नाही अशी पृच्छा समितीने केली असता रिपोर्टमध्ये रस्त्याचे प्रयोजन आहे. त्यांनी लाईट व्हेहिकल ट्रॅफिक लक्षात घेऊन, सद्य:स्थितीतील रस्त्याच्या रुंदीकरणाच्या कामाचा समावेश करून प्रकल्प तयार केला असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सध्याच्या रस्त्याची रुंदी किती आहे या समितीच्या प्रश्नाला साडेपाच मीटर रस्त्याची रुंदी आहे परंतु त्यावर एनक्रोचमेंट असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या प्रकल्पाचे योग्य नियोजन न करताच काम सुरु करण्यात आले. सन २०११-२०१२ मध्ये खर्च झाला असून सन २०१७ मध्ये देखील हा प्रकल्प पूर्ण झालेला नाही. आता यामधून मार्ग काढण्याचा प्रयत्न विभागाकडून सुरु आहे. ऑफशोअरवरील खर्च शुन्य आहे आणि ऑनशोअरवर ३ कोटी ३८ लक्ष रुपये खर्च केला आहे. हा नियोजनशुन्य कारभाराचा नमुना असून या प्रकरणी संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला सादर करावा, अशा समितीच्या सूचना असल्याचे समितीने विभागास अवगत केले तसेच एकाच भागात ५०० मीटर अंतरावर ३ प्रकल्प आहेत. शासनाचा प्रकल्प जनतेच्या आणि मच्छिमारांच्या हितासाठी करीत असताना त्या प्रकल्पाला रस्ता नाही. मग श्री. निखिल गांधी यांच्या प्रकल्पाला रस्ता कसा देणार आहात दोन्ही प्रकल्पांच्या रस्त्याचा प्रश्न विभाग कसा सोडविणार आहे अशी विचारणा समितीने केली असता सिडकोच्या प्लॅनमध्ये रस्ता आहे परंतु, रस्ता करणे ही संबंधित खाजगी प्रकल्प प्रवर्तकाची जबाबदारी असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच करंजा आणि श्री.निखिल गांधी यांचा पोर्टमधील अंतर २ किलो मीटर आहे आणि तो खाजगी प्रकल्प आहे. करंजा ते रेवस प्रवासी वाहतूक आजही सुरु आहे. आता ही वाहतूक सुविधा अपग्रेड करीत आहोत आणि रो-रो सर्व्हिसमध्ये परावर्तीत करीत आहोत जेणेकरुन व्हेहिकल घेऊन सुद्धा करंजा ते रेवस प्रवास करता येईल अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली. प्रवासी वाहतुकीसाठी

जेट्टी बांधलेली आहे का ? तसे असेल तर रो-रो प्रकल्पाचे पैसे का खर्च झाले नाहीत ? आता किती वर्षे झाली आहेत ऑफशोअरवर पैसे खर्च केलेले नाहीत. या प्रकल्पासाठी आपल्याला लोकांचा सहभाग आणि पाठिंबा मिळाला नाही म्हणजे आपले नियोजन चुकीचे होते. लोकांसाठी सुविधा निर्माण करीत असताना लोकांचाच विरोध होईल असे होणार नाही. विभागाचे नियोजन कोठेतरी चुकले आहे असे समितीने नमूद केले असता करंजा ते रेवस प्रवासी वाहतूक सुरु होती. रो-रो सर्व्हिस सुरु करता येईल आणि त्यामुळे जनतेला लाभ होईल, या उद्देशाने हा प्रकल्प हाती घेण्यात आला. त्यामुळे सध्या ज्या ठिकाणी प्रवासी वाहतूक सुरु आहे त्या ठिकाणी रो-रो सर्व्हिस सुरु करण्याचे ठरले.

रो-रोच्या दृष्टीकरणातून जेवढी रस्त्याची रुंदी पाहिजे होती, ती त्यावेळी गृहित धरण्यात आली. त्यावेळी आवश्यक तेवढी रस्त्याची रुंदी ठरविण्यात आली आणि हा प्रकल्प लोकांच्या सोयीचा असल्यामुळे लोकांचा विरोध होणार नाही, असे वाटले परंतु, लोकांचा विरोध झाल्यामुळे प्रकल्प थांबला आहे असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

अशी अपेक्षा ठेऊन प्रकल्प सुरु करता येतो का ? आतापर्यंत ३ कोटी रुपये खर्च झाले आहेत विभागाने केलेले नियोजन चुकले आहे, हे आपण मान्य करता का ? प्रकल्पाच्या कामावर व रस्त्याच्या कामावर एकाच वेळी खर्च करणे अपेक्षित होते. जेट्टीवर आपण साडेतीन कोटी रुपये खर्च केले परंतु, त्याचा काही उपयोग झाला नाही प्रवासी वाहतूक जुन्या जेट्टीवरुनच सुरु होती असे समितीने विदित केले असता रस्ता रुंदीकरणाच्या नियोजनाबाबत विभाग मान्य करतो. जेट्टीच्या कामावर खर्च झालेला आहे तो वाया जाणार नाही त्या ठिकाणी रो-रो सर्व्हिस सुरु होईल. फक्त मच्छिमार जेट्टीच्या बाजूने ५०० मीटरचा रस्ता करणार आहोत व ते कामही सुरु होईल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.५६ प्रकल्प अहवाल तयार करीत असताना ५०० मीटर रस्त्याचा समावेश त्यामध्ये नव्हता किंवा समावेश असेल तर त्याची पूर्तता करण्यात आली नाही, हे स्पष्ट आहे. सदोष प्रकल्प अहवाल तयार करण्यात आला असून चुकीचे नियोजन केले, याबाबत जे दोषी आहेत त्यांच्याविरुद्ध कारवाई करण्याची आवश्यकता आहे. हा प्रकल्प अहवाल तयार केल्यानंतर सन २०११ मध्ये कामाला सुरु करण्यात आली. परंतु, अद्याप काम पूर्ण झालेले नाही. चुकीच्या नियोजनामुळे हा प्रकल्प ५ ते ६ वर्षे रखडला आहे त्यामुळे या प्रकल्पाची, प्रकल्प सुरु करीत असताना किती किंमत होती व आज किती वाढली आहे आणि त्यास कोण जबाबदार आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता मुळामध्ये प्रवासी वाहतुकीचा विषय होता त्यावेळी या प्रकल्पाची मूळ किंमत ४ कोटी ८१ लक्ष होती. रो-रोची डिझाईन अंतर्भूत करून रस्ता रुंदीकरण करण्याच्या कामासाठी १९.४९ कोटी रुपयांचे रिव्हाईज एस्टिमेट झाले आहे त्याच कॉस्टमध्ये हे काम होईल अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

पूर्वी रो-रो सर्व्हिसचा समावेश नव्हता त्यामुळे यापूर्वी झालेले काम आणि आता पूर्ण करावयाचे काम याची एकत्रित कॉस्ट किती आहे या समितीच्या प्रश्नाला तेवढ्याच रकमेमध्ये हे काम होणार असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी विदित केले.

सन २०११ मध्ये कामाला सुरुवात झाली. आता सन २०१७ मध्ये आहोत डीएसआर बदलणार नाही का ? सन २०११-२०१२ मध्ये प्रकल्प किंमत ९ कोटी ४० लक्ष होती अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २०१४ मध्ये वर्क ऑर्डर दिलेली आहे व त्याअंतर्गत काम सुरु झाले होते त्याच कॉस्टमध्ये काम पूर्ण करून देण्याचे कंत्राटदाराने मान्य केले असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी सांगितले.

तसे असेल तर सन २०१४ मध्ये वाढीव किंमत देऊन निविदा मंजूर केलेली आहे किंवा एस्टिमेट फुगविलेले आहे, अशी शंका घेण्यास पुरेसा वाव असल्याचे समितीने नमूद केले असता सन २०१४ च्या डीएसआर प्रमाणे निविदा दिली असून वर्क ऑर्डर देण्यात आली आहे आणि ते काम सुरु आहे.तसेच समितीला लेखी उत्तर दिले आहे की, " Work is held up due to local problem." हे लेखी स्पष्टीकरण दीड महिन्यापूर्वीचे असल्याचेही विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

करंजा येथील सोसायटीचा टर्न ओव्हर ३०० कोटी एवढा हायस्ट आहे. ज्या ठिकाणी बंदर करीत आहात त्या रेवसमध्ये २५० कोटी रुपये आहे. जिल्हा नियोजन समिती कशासाठी आहे ? त्या समितीमध्ये हा प्रस्ताव यावयास हवा होता. हा प्रस्ताव जिल्हा नियोजन समितीमध्ये आला असता, भूसंपादनाची अडचण सांगितली असती तर सर्वपक्षीय लोकप्रतिनिधी एकत्र येऊन तो प्रश्न सोडविला असता. करंजामध्ये २०१४ पासून काम सुरु केले. नियोजन न करता काम केल्यामुळे कॉस्ट वाढणार आहे. त्या दृष्टीनेही जबाबदारी निश्चित करावी लागणार आहे. जबाबदारी निश्चित करून, कारवाई करून एक महिन्याच्या आत समितीला कळवावे असे समितीने विभागास अवगत केले तथापि माहिती अप्राप्त आहे.

जंजिरा येथील काम बंद असून पैसे परत केले आहेत त्याचे कारण काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता दिनांक १ जुलै, २००५ रोजी पुरातत्त्व विभागाने प्रथम ना हरकत प्रमाणपत्र दिले होते. त्या प्रमाणपत्राच्या अनुषंगाने कामाची निविदा काढून ते काम दिनांक २५ सप्टेंबर, २००८ रोजी एका ठेकेदाराला दिले होते. ज्या ठेकेदाराला हे काम दिले होते ते ठेकेदार सदरहू काम करु शकले नाही. त्यांनी या कामातून माघार घेतली त्यामुळे करारनाम्यानुसार ठेकेदाराची जी रक्कम जप्त करावयाची होती ती जप्त केली. पुरातत्त्व विभागाने दिलेल्या ना हरकत प्रमाणपत्राची पाच वर्षाची असलेली वैधता सन २००८ मध्ये संपलेली आहे. पहिल्या ठेकेदाराने काम न केल्यामुळे या कामाची पुन्हा निविदा काढण्यात आली व दिनांक ३ मार्च, २०१४ रोजी नवीन ठेकेदार श्री.डी.व्ही.पवार याना कार्यादेश दिला आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले. तसेच पुरातत्त्व विभागाच्या

माध्यमातून मिटकॉनने जो डीपीआर केला होता त्यानुसार संकल्पचित्राला अनुमती मिळाली होती. त्यानुसार सदरहू कामाची निविदा सन २००८ मध्ये काढली होती. ठेकेदाराने काम न केल्यामुळे त्यांच्यावर कारवाई करण्यात आली. तसेच या कामाव्यतिरिक्त त्यांची इतरही दोन कामे रद्द केली आहेत. सन २०१४ मध्ये पुन्हा निविदा काढण्यात आली. दरम्यानच्या काळात असे झाले की, अनुमती देण्याचे अधिकार राज्य सरकारच्या पुरातत्त्व विभागाकडून केंद्र सरकारच्या पुरातत्त्व विभागाकडे गेले. पूर्वी राज्य सरकारने दिलेली एनओसीची ५ वर्षापुरती वैध होती. त्यावेळी असे गृहीत धरण्यात आले की, अगोदर ज्याअर्थी एनओसी मिळाली त्याअर्थी आता सुद्धा केंद्र सरकारच्या पुरातत्त्व विभागाकडून परवानगी मिळेल. परंतु दुर्दैवाने केंद्र सरकारकडून एनओसी मिळू शकली नाही. या संदर्भात २०१४ पासून केंद्र सरकारकडे पत्र व्यवहार केला असून आतापर्यंत सहा पत्रे दिली आहेत. जंजिराच्या ठिकाणी चढ-उतार करताना प्रवाशांची मोठी अडचण होते गुडघ्याभर पाण्यात उतरुन त्यांना जावे लागते हे खरे आहे. केंद्र सरकारच्या पुरातत्त्व विभागाकडून एनओसी मिळाल्यास हे काम लवकरात लवकर सुरु होऊ शकते अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

जर केंद्र सरकारच्या एनओसी मुळे हे काम करण्यात अडचण होती तर विभागाने दिल्ली येथील निवासी आयुक्तांकडे या संदर्भात पाठपुरावा का केला नाही अशी विचारणा समितीने केली असता या कामाच्या संदर्भात माननीय मुख्यमंत्र्यांनी पर्यटन विभागाच्या ॲपेक्स कमिटीमध्ये पुरातत्त्व विभागाच्या अधिकाऱ्यांना सूचना दिल्या होत्या की, या कामाला लवकरात लवकर एनओसी द्यावी असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने आजच्या लोकलेखा समितीच्या बैठकीचा संदर्भ देऊन संबंधितांशी पत्र व्यवहार करावा की, जंजिराच्या ठिकाणी प्रवाशांच्या जीविताला धोका आहे, त्यामुळे हे काम लवकरात लवकर करण्याच्या अनुषंगाने कार्यवाही करावी असे मत समितीने व्यक्त केले. तसेच या सर्व प्रकल्पांच्या बाबतीत महालेखाकार यांचा मुख्य आक्षेप असा होता की, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाकडून केंद्र सरकारकडे उपयोगिता प्रमाणपत्र वेळेवर सादर करण्यात आलेले नाही. परंतु या आक्षेपाच्या बाबतीत मात्र विभागाकडून कसल्याही प्रकारचे लेखी स्पष्टीकरण आलेले नसल्याचे समितीने नमूद केले असता सद्यःस्थितीत कोणत्याही कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर करणे प्रलंबित नसल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सदर परिच्छेद माहे फेब्रुवारी, २०१३ चा आहे त्यावेळी मेरिटाईम बोर्डाने प्रकल्पावर खर्च केलेल्या कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनास सादर केलेले नव्हते असा आक्षेप महालेखाकारांचा असल्याचे समितीने नमूद केले असता सुरुवातीला दोन-तीन वर्षे काम पुढे गेले नाही. वास्तविक पाहता दरवर्षी उपयोगिता प्रमाणपत्र मिळणे अपेक्षित होते. सन २०१३ पर्यंत जो खर्च झाला होता त्या कामांचे उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर केलेले आहे. आजच्या घडीला १०० टक्के उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर करण्यात आलेले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

सन २०१३ पर्यंत जेवढा खर्च झाला होता तेवढ्या कामाचे सुद्धा उपयोगिता प्रमाणपत्र दिले नव्हते. वास्तविक पाहता उपयोगिता प्रमाणपत्र देणे बंधनकारक आहे. त्याशिवाय केंद्र सरकार पुढील टप्प्यातील निधी देणार नाही. स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये नमूद केले आहे की, " महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या रुपये २९.८३ कोटींपैकी या प्रकल्पांवर खर्च केलेल्या रुपये ५.२६ कोटींचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनाला सादर केले नसल्याबाबत एमएमबी ने पुष्टी दिली. " याचाच अर्थ प्रकल्पावर खर्च केलेल्या ५ कोटी २६ लाख रुपयांच्या कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र वेळेवर दिले नाही हाच महालेखाकार यांचा मुख्य आक्षेप आहे असे समितीने अवगत केले असता ज्यावेळी महालेखाकारांचे लेखा परीक्षण झाले होते त्यावेळी कामे पूर्ण झालेली नव्हती. त्यामुळे प्रलंबित कामांचे उपयोगिता प्रमाणपत्र दिले नव्हते. ८ कामांपैकी २ कामे जून-२०१२ मध्ये पूर्ण झाली होती त्यानंतर माहे मार्च व फेब्रुवारी, २०१६ मध्ये बाकी कामे पूर्ण झाली असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस अवगत केले.

२.५७ मुळात जी कामे झाली होती त्या कामांचे उपयोगिता प्रमाणपत्र का सादर केले नाही, उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र सरकारला सादर करणे हे नियमानुसार बंधनकारक असल्याचे समितीने नमूद केले असता ज्यावेळी ऑडिट झाले होते त्यावेळी ५ कोटी २६ लाख रुपयांच्या कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र दिले होते. परंतु उर्वरित कामे पूर्ण न झाल्याने त्या कामांचे उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर करता आले नसल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस विदित केले.

उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर करणे मेरिटाईम बोर्डाला बंधनकारक आहे. त्यामुळे आपण या बाबीचे समर्थन कसे करु शकता, उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र सरकारकडे सादर करणे ही कोणाची जबाबदारी होती या समितीच्या प्रश्नाला ही महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डची जबाबदारी होती यामध्ये लेखा विभागाला जबाबदार धरावे लागेल असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

या प्रकरणी विभागाने संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून त्याबाबत समितीला एक महिन्यात कळवावे असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी याबाबत सकारात्मक असल्याचे नमूद केले.

जंजिरा जेट्टी पुरातत्व विभागाच्या परिसरात असल्यामुळे त्या परिसराच्या बाहेर या जेट्टीचे तोंड करावे व बाहेर जे पाणी आहे तेथपर्यंत मेरिटाईम बोर्डाची मालकी आहे त्या जागवर जेट्टी करावी अशी लोकप्रतिनिधींनी मेरीटाईम बोर्डाकडे पत्राव्दारे मागणी केली आहे याबाबत माहिती देताना मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनीअसे विदित केले की, सद्यःस्थितीत मेरीटाईम बोर्डाला १०० मीटरच्या परिसरात काही करता येत नाही. या बाबतीत जी डिझाईन देण्यात आली आहे ती लोकप्रतिनधींना सुद्धा प्रस्तावित केली आहे. सुरुवातीला राज्य सरकारच्या पुरातत्त्व

विभागाने एनओसी दिली होती. परंतु आता हा विषय केंद्र सरकारच्या पुरातत्त्व विभागाकडे गेल्यामुळे केंद्र सरकारचा पुरातत्त्व विभाग एनओसी देत नाही याबाबत पाठपुरावा करीत आहोत हे काम पाण्याच्या आतमध्येच करीत आहोत. शेवटी तेथे करण्यात येणारे बांधकाम हे पुरातत्त्व विभागाच्या बांधकामाला जोडले जाणार आहे. लोक त्या ठिकाणी उतरतील आणि यालाच केंद्र सरकारचा पुरातत्त्व विभाग विरोध करीत आहे.

याअनुषंगाने समितीने विभागास असे अवगत केले की, एक्सेल-वर्ल्डची जेट्टी बघितली असेल ती जेट्टी फ्लोटींग स्वरूपाची आहे. जगात अशा अनेक फ्लोटींग जेट्टी ॲप्रोच रोडला आहेत. अशा कामांमध्ये पुरातत्त्व विभागाची अडचण येत नाही त्यामुळे या ठिकाणी सुद्धा एक्सेल-वर्ल्डसारखी फ्लोटींग जेट्टी १०० मीटरच्या मर्यादेत करू शकतो काय, हे पहावे. यावर विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, मुळात विभागाचा प्रस्ताव फ्लोटींग जेट्टीचा आहे परंतु अशी जेट्टी करीत असताना पुरातत्त्व विभागाच्या बांधकामाशी मुरींग करावे लागेल. हे करीत असताना चैन ठेवण्यासाठी केंद्र सरकारचा पुरातत्त्व विभाग परवानगी देत नाही. पुरातत्त्व विभाग त्या ठिकाणी फ्लोटींग जेट्टीसुद्धा लावू देत नाही मेरीटाईम बोर्ड तेथे हूक लावणार असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

जर विभागाची हे काम करण्याची इच्छाशक्ती असेल तर पुरातत्त्व विभागाच्या परवानगीचीसुद्धा आवश्यकता नाही किंवा हूक टाकण्याची सुद्धा गरज नाही. फ्लोटींग जेट्टीला लॉक लावण्यासाठी हूक पाहिजे. जेणेकरून ती हलता कामा नये. फ्लोटींग जेट्टीचे जे वजन आहे त्यापेक्षा अधिक वजन टाकून हे काम केले पाहिजे जेणेकरुन ती जेट्टी जागेवरून हलणार नाही. समितीने सूचविल्यानुसार काही मार्ग निघत असेल तर त्यानुसार योग्य ती कार्यवाही करण्यात यावी असे समितीने विभागास सूचित केले.

इसापूर प्रकल्पाची सद्यःस्थिती काय आहे, इसापूर प्रकल्पासाठी प्राप्त झालेला निधी परत का करण्यात आला अशी विचारणा समितीने केली असता पैनगंगा प्रकल्प हा महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाने नव्हे तर जलसंपदा विभागाने केला होता. पाटबंधारे विभागाने फोट्रेस कंपनीची टेक्नीकल कन्सल्टंन्सी म्हणून नेमणूक केली होती. परंतु त्या कंपनीने प्रकल्पाच्या १० टक्के कन्सल्टंन्सी फी मागितली होती. ही रक्कम जास्त असल्यामुळे जलसंपदा विभागाने ते काम रद्द करून प्राप्त झालेला निधी परत केला असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या कामाच्या अनुषंगाने मेरिटाईम बोर्डाने प्रोजेक्ट रिपोर्ट व इस्टीमेट तयार केल्यानंतर केंद्र सरकारकडून निधी आणला आणि नंतर तो निधी परत केला प्राप्त झालेला निधी खर्च न करता तो परत करणे योग्य आहे काय अशी पृच्छा समितीने केली असता या प्रकल्पावर एकूण खर्च २ लाख १८ हजार रुपये झाला होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परंतु हा केवळ कागदोपत्री झालेला खर्च असून या कामावर फिजीकली काहीच खर्च झालेला नाही. या प्रकल्पाचा अहवाल तयार करण्यासाठी, टेक्नीकल सँक्शनसाठी हा खर्च झाला आहे. समितीच्या माहितीनुसार त्या ठिकाणी एक रुपयाचे सुद्धा काम झालेले नाही. विभागाने सांगितले की, जलसंपदा विभागाला काम हस्तांतरित करण्यात आले. मुळात या प्रकल्पाचे नियोजन मेरिटाईम बोर्डाने केले व त्यानुसार केंद्र सरकारकडून निधी मिळविला परंतु तो निधी खर्च न करता परत केला. यामध्ये बोर्डाचे नियोजन शून्य होते असे समितीने विदित केले असता त्या कंपनीने डीपीआर वगैरे काहीच काम केले नसल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

समिती जाणून घेऊ इच्छिते की, या कामासाठी डीपीआर, व्हायबिलिटी किंवा फिजिबिलीटीशिवाय केंद्र सरकारकडून निधी कसा मिळाला अशी विचारणा समितीने केली असता केंद्र सरकारकडून निधी प्राप्त झाल्यानंतर सल्लागाराची नेमणूक केली होती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.५८ मेरिटाईम बोर्डाने हे काम स्वतः न करता जलसंपदा विभागाकडे हस्तांतरित का केले या प्रश्नाला ज्या डॅमवर काम करावयाचे होते तो जलसंपदा विभागाच्या मालकीचा होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.तसेच पुसद तालुक्यातील पैनगंगा नदीवर बांधण्यात आलेल्या धरणावर अंतर्गत वाहतूक करावयाची होती. MMB चे प्रशासनीक स्ट्रक्चर हे फक्त कोस्टल एरियामध्ये केंद्रित आहे. आता देखील IWAI चे काम MMB चे आहे. त्या काळात देखील त्याच पद्धतीचे काम होते. धरणाचे अध्ययन करण्यापासून सर्व कामे पाटबंधारे विभागाकडे हस्तांतरित झाली. सुरुवातीला फक्त रुपये २.१८ लाख इतका निधी देण्यात आला आहे त्यानंतर कसलाही खर्च हा सल्लागारावर करण्यात आलेला नसल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी सांगितले.

मुद्दा हा रुपये २.१८ लाखाचा नसून मुद्दा असा आहे की, एखाद्या योजनेसाठी केंद्र शासनाचा निधी प्राप्त झाल्यानंतर त्याची अंमलबजावणी का झाली नाही. आता विभाग जी कारणे सांगत आहे ती पटणारी नाही. यापूर्वी बंदरे विभागाची आणि पाटबंधारे विभागाची एकत्रित बैठक झालेली आहे काय ? या संबंधात अशी चर्चा झाली होती काय ? इसापूरचा विषय हा आपण आपल्या योजनेमध्ये समाविष्ट करता कामा नये होता. हे काम बेसिकली पाटबंधारे विभागाकडेच दिले पाहिजे होते. आपण निधी आला म्हणून नियोजन केले आहे पण खूप ठिकाणी नियोजन शून्यता आढळलेली आहे. तेव्हा यासंबंधात कुठे तरी जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे असे समितीने विभागास अवगत केले. तसेच विभागाकडे एकूण किती निधी आला होता ? या प्रकल्पाची मूळ किंमत व प्रकल्पाची एकूण किंमत किती होती अशी विचारणाही समितीने केली असता विभागास एकूण रूपये ३.९० कोटी इतका निधी आला होता. या प्रकल्पाची मूळ किंमत रूपये ३.९० कोटी इतकी होती व प्रकल्पाची एकूण किंमत रूपये ३.९० कोटी होती केंद्र सरकारकडून रुपये ७५ लाख ८२ हजार इतका निधी प्राप्त झाला होता त्यात राज्य व केंद्र शासनाचा देखील वाटा असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

या निधीपैकी विभागाने रुपये ७५ लाख इतकाच निधी परत केला आहे काय या समितीच्या प्रश्नाला त्यांनी रुपये ७८.०० लाख इतका निधी परत पाठविला असल्याचे समितीस अवगत केले.

दोन अधिकाऱ्यांनी वेगवेगळी आकडेवारी सांगितली आहे. एका अधिकाऱ्याने सांगितले की, रुपये ७५.०० लाख इतका निधी केंद्र सरकारकडून प्राप्त झाला. दुसऱ्या अधिकाऱ्याने सांगितले की, केंद्र शासनाकडून रूपये ७८.०० लाख इतका निधी प्राप्त झाला होता. लेखी उत्तरामध्ये रुपये ७८.०० लाख इतक्या रकमेचा उल्लेख आहे यावरून असे दिसून येते की, या दोघांमध्ये समन्वय नाही याबाबत माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, रूपये ७८.०० लाख इतका निधी केंद्र शासनाकडून प्राप्त झाला होता. त्यापैकी रूपये २.०० लाख खर्च झाल्यामुळे रुपये ७५.०० लाख इतका निधी केंद्र शासनाकडे परत पाठविण्यात आला आहे.

रूपये ३.९० कोटीच्या प्रकल्पासाठी केंद्र शासनाकडून किती निधी मिळाला हे आपणास विचारल्यानंतर एका अधिकाऱ्याने रूपये ७८.०० लाख व दुसऱ्या अधिकाऱ्याने रुपये ७५.०० लाख इतका निधी मिळाल्याचे सांगितले असल्याचे समितीने अवगत केले असता केंद्र शासनाकडून रुपये ७८.०० लाख इतका निधी मिळाला होता. त्यापैकी रुपये ७५.०० लाख इतका निधी केंद्र शासनाला परत करण्यात आला असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परि.क्र.२.१.१०.१. गाळ उपसणाऱ्या यंत्रणेचा कमी वापर :

२.५९ उपरोक्त परिच्छेदामध्ये गाळ उपसण्याऱ्या यंत्रणांचा कमी वापर असा मुख्य आक्षेप महालेखाकारांचा आहे. नौकानयन मार्गाची निगा राखण्यासाठी गाळ उपसण्याचे प्रमाण फार कमी होत गेले आहे. सन २००७-२००८ मध्ये १.५५ घन लक्ष मीटर एवढे गाळ उपसणे आवश्यक असताना सन २०१०-११ मध्ये हे प्रमाण ४८ हजार घन लक्ष मीटरवर आलेले आहे. २०११-१२ हे प्रमाण २३ हजार घन लक्ष मीटरवर आले असा आक्षेप महालेखाकारांचा आहे हे प्रमाण एवढे कमी होण्याची कारणे काय आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता सन २००७-२००८ ते २०११-२०१२ पर्यंत ड्रेजिंग कमी कमी होत गेले. त्याचे कारण असे होते की, आपल्याकडे जे हॉपर बार्ज होते ते ४० ते ५० वर्षाचे जुने होते. आपण जे बार्ज वापरले होते त्यापैकी १ बार्ज ड्रेजर हे नेव्हीगेशनसाठी नेव्हीगेट करण्यात आले होते. त्यामुळे बार्जची एकूण क्षमता फार कमी होती. त्यामुळे त्या पाच वर्षात कमी घन मीटर गाळ उपसण्यात आला आहे. त्याच वेळी नवीन ड्रेजर खरेदी करण्याची प्रक्रिया देखील सुरू होती. पण त्यात देखील तांत्रिक अडचणी आल्या. सन २००८ पासून प्रक्रिया सुरू झाली ती पूर्ण करता आली नाही. परिणामतः सन २०१२-१३ पर्यंत ड्रेजिंग कमी झाले. नवीन ड्रेजर आल्यानंतर गाळ काढण्याचे प्रमाण हे वाढत गेले आहे असे मुख्य कार्यकारी अधिकारी ,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी विदित केले.

नौका नयन मार्गातील गाळ उपसण्याचा हा विषय होता विभागाने काही कारणांमुळे गाळ उपसण्याचे काम केलेले नाही त्यामुळे दुर्घटना घडण्याची शक्यता होती. यात आपल्या विभागाचा निष्क्रियपणा जबाबदार आहे. आपल्याकडे मशिनरी नव्हती तर ती भाड्याने घेता येत होती. आपल्याकडे निधी देखील उपलब्ध होता. नौकानयन मार्गामध्ये गाळ होता त्यात नौका अडकून पडली असती व घटना घडली असती तर त्यास कोण जबाबदार राहिले असते त्यामुळेच महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविलेला असल्याचे समितीने विदीत केले असता महालेखाकार यांचा आक्षेप गाळ काढण्याच्या प्रमाणावर असून आम्ही प्रायव्हेट कॉन्ट्रॅक्टर देखील नेमला होता. मागच्या २० वर्षात २०.११ लाख घन मीटर गाळ प्रायव्हेट कॉन्ट्रॅक्टरमार्फत काढलेला आहे त्या शिवाय MMB ने स्वतः देखील गाळ काढलेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सन २००८ ते २०११ पर्यंतचा महालेखाकारांचा आक्षेप आहे. सन २००८ ते २०११ पर्यंत प्रायव्हेट ठेकेदाराने किती गाळ काढला आहे ते समितीस सांगावे असे समितीने सूचित केले असता त्यावेळी प्रायव्हेट ठेकेदारामार्फत गाळ काढलेला नव्हता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने अभिप्राय दिलेला आहे. त्यात त्यांनी नमूद केले आहे की, आमच्याकडे स्वतंत्र शिपयार्ड नाही. दारूखाना येथे जागा मिळण्याकरिता लागणारा कालावधी या सर्व कारणांमुळे कमी प्रमाणात गाळ उपसा झाला असे आपण नमूद केले आहे. विभागाने असेही नमूद केले आहे की, अंदाजपत्रके तयार करण्यास लागणारा कालावधी, निविदा प्रक्रियेत विलंब, मनुष्यबळाची कमतरता, दारूखाना येथे जागा मिळण्याकरिता लागणारा कालावधी, तसेच स्वत:चे शिपयार्ड नसणे. ही सर्व कारणे आपण लेखी उत्तरात नमूद केली आहेत. त्यासंबंधात आता आपण काही उपाययोजना केली आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता त्यानंतर नवीन ड्रेजर, बार्जेस खरेदी करण्यात आले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

यात आपण नवीन मशिनरी खरेदी केल्याचे कारण नमूद केलेले नाही. शिपयार्ड नाही, दारूखान्यासाठी जागा नाही अशा प्रकारची कारणे आपल्या लेखी अभिप्रायामध्ये नमूद करण्यात आली आहेत. आता आपण समितीने विचारल्यानंतर हे नवीन कारण सांगत आहात अशी विचारणा समितीने केली असता सुरुवातीच्या दोन परिच्छेदामध्ये तांत्रिक अडचण काय आहे हे नमूद केले असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी सांगितले.

तांत्रिक अडचणी बरोबर ही देखील एक अडचणच आहे सदर अडचण सध्या देखील आहे काय ? विभागाने मशीनरी खरेदी केली आहे हे समितीला पुढील परिच्छेदावरून समजले आहे. या शिवाय जी प्रॅक्टीकल अडचण आहे त्यावर MMB ने उपाययोजना केली आहे काय अशी

विचारणा समितीने केली असता MMB ने वार्षिक ड्रेझिंग प्लॅन तयार केलेला आहे त्याप्रमाणे ते ड्रेजिंगचे नियोजन करीत आहेत. आता आपण जवळ जवळ ९० हजार घन मीटर इतका गाळ काढण्यापर्यंत पोहोचलेलो आहोत असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

सन २००८ ते २०११ पर्यंतचा ए.जी.यांचा आक्षेप आहे. त्यावेळी विभागाकडे निधी उपलब्ध होता तेव्हा त्यांच्याकडे मशीनरी नव्हती त्यामुळे नौकानयनाचा जो मार्ग होता तेथील गाळ काढता आला नाही. त्यांना हा गाळ प्रायव्हेट ठेकेदारामार्फत काढून घेता आला असता ते काम देखील विभागाने केलेले नाही. त्यामुळे या सर्वांस कोण जबाबदार आहे एवढाच समितीचा स्पेसिफिक प्रश्न आहे. तसेच वर्सोवा व मिरकरवाड्याचा ही प्रश्न आहे. ९० हजार घन मीटर इतका गाळ काढण्यापर्यंत पोहोचलो आहोत असे विभागाचे म्हणणे आहे. एकेकाळी आपण १ लाख ५५ हजार पर्यंत पोहोचला होता गाळ हा प्रत्येक वर्षी जमा होतो. मिरकरवाडा येथे देखील मोठ्या प्रमाणावर गाळ आहे. हे कोकणातील सर्वात मोठे मासेमारीचे बंदर आहे. तेथील गाळ हा प्रत्येक वर्षी काढला गेला नाही तर अनेक अडचणी निर्माण होतात. अपघात देखील होतात. ए.जी.यांचा आक्षेप असा आहे की, आपण पुरेशा प्रमाणात मनुष्यबळाची भरती केलेली नाही आपण भरती करू अशा प्रकारचे आश्वासन दिले होते. अजून देखील आपण दीड लाख घन मीटर गाळ काढण्यापर्यंत पोहोचलेलो नाही. दरवर्षी येणारा गाळ कसा काढणार हे सर्वात महत्त्वाचे असल्याचे समितीने नमूद केले असता विभागाची जी जी बंदरे आहेत, नौकानयनाचा मार्ग आहे त्यासंबंधातील आराखडा आम्ही तयार केलेला आहे. मात्र, मिरकरवाडा, वर्सोवा ही बंदरे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्याकडे नसून ती मत्स्यव्यवसाय विभागाकडे आहेत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.६० क्षमतेपेक्षा कमी गाळ काढलेला आहे हे आम्हाला मान्य आहे. त्यासाठी देखील काही कारणे आहेत. जी काही साधनसामुग्री होती त्यात वाढ करण्यामध्ये काही तांत्रिक गोष्टी आल्यामुळे त्या खरेदी करण्यासाठी विलंब झालेला आहे. आम्ही सन २०१३ मध्ये मिरकरवाडा येथील ६२२५, सन २०१४-२०१५ मध्ये ११७६० घन मीटर गाळ काढण्यात आलेला आहे. मिरकरवाडा आणि वर्सोवा बंदर हे मत्स्यव्यवसाय विभागाच्या अखत्यारित येते. जी सातपाटी येथे अडचण झाली तीच अडचण वर्सोवा येथे झाली. हे काम मुळताच मत्स्यविभागाचे असल्यामुळे त्यांच्याकडून निधी आल्यानंतर ते काम MMB ने करणे अपेक्षित होते. परंतु, तातडी असल्यामुळे, मासेमारी करणाऱ्या लोकांच्या समस्या बघून आम्ही स्वतःच्या निधीतून हे काम केलेले असल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

येथे लिखित कारणे वेगळी दिलेली आहेत भाड्याने मशीनरी घेतलेली नाही. परंतु, भाड्याने मशीनरी घेतल्याचे देखील दिसत आहे. समितीने मशिनरी भाडयाने घेतली आहे काय अशी विचारणा केली होती त्यावेळी नाही असे उत्तर विभागाने दिले पण लेखी उत्तरामध्ये मशीनरी भाड्याने घेतली असल्याचा उल्लेख आलेला आहे. लिखित कारणे दिल्यानंतर तोंडी उत्तरामध्ये वेगळी कारणे देण्यात आलेली आहेत. उत्तरामध्ये अशा प्रकारचे व्हेरिएशन असता कामा नये. सन २००७-२००८ मध्ये १.५५ लक्ष घन मीटर एवढे गाळ उपसण्याचे प्रमाण असताना आता आपण ९० हजार घन मीटर गाळ उपसण्यापर्यंत देखील पोहोचत नाही. आता जग प्रगतीकडे चालले आहे तंत्रज्ञान वाढत चालले आहे. असे असताना आपले गाळ उपसण्याचे प्रमाण कमी कमी होत चालले आहे. वस्तुतः गाळ उपसण्याचे प्रमाण हे वाढले पाहिजे होते. गाळ उपसण्याचे प्रमाण हे कमीकमी होत जाणे योग्य नाही. येथे जी लिखित उत्तरे दिलेली असतात ती तपासून दिलेली असतात. या लिखित उत्तरापासून बाजूला जाणे व त्याची नोंद न घेणे हे काही योग्य नसल्याचे मत समितीने खेदाने व्यक्त केले.

ड्रेजिंग करण्याचे काम हे मेरी टाईम बोर्डाचे नसून त्यांनी आता मानसिकता बदलण्याची आवश्यकता आहे. ही व्यवस्था त्यांची नसल्यामुळे व ही बाब अंगावर आल्यामुळे ती त्यांनी करून घेतली. त्यासाठी त्यांनी ५० वर्षापूर्वीची मशीनरी जपून ठेवली होती. या संदर्भात समितीची स्पष्ट सूचना आहे की, आपण नीट पाहणी करावी यासाठी सक्शन युनिट पाहिजे, वॉटर जेट पाहिजेत. ज्यावेळी भरती येते त्यावेळी पाणी सक्शनमध्ये घ्यावे जेव्हा ओहोटी असते तेव्हा ते पाणी जेटींगने बाहेर फेकून द्यावे. अशाने गाळच जमा होणार नाही. हे काम आपले नसून गाळ हा काही एकदम कमी होत नाही. गाळ काढण्याचे काम आपण प्रायव्हेट ठेकेदाराला द्यावे. आपण मशीनरी भाड्याने घ्यायची, त्यावर एक खलाशी नेमायचा, एक वंगणगार नेमायचा, एस्टीमेट तयार करायचे, रंगरंगोटी करायची, देखभालीसाठी माणसे बोलवायची हे मेरी टाईम बोर्डाचे काम आहे काय ? याबाबत आपण निर्णय करावा. यासाठी जे काही सक्षम मशिन्स किंवा वाटर जेट लागणार असतील तर त्या घेण्यात याव्यात. त्या वाटर जेट सदर गाळ मशिन बाहेर काढू शकते. सदर ड्रेझर चालविण्याचे काम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे नाही. समितीच्या तर्फे अशी शिफारस करण्यात यावी की, सदर काम हे त्यांचे नसून विकासाची कामे मेरी टाईम बोर्डाची आहेत.

सदर ड्रेझर खरेदी केल्यानंतर त्याच्या लॉग बुकमध्ये कोणत्या कोणत्या मुद्यांवर त्यांनी काम केलेले आहे. याबाबत आक्षेप घेतला होता आणि विभागाने त्यावेळेस अशी माहिती दिली होती की, केवळ एका पॉईंटवर तारकर्ली येथे ७५ टक्के कालावधी गेलेला आहे आणि केवळ एक ड्रेझर वर्सोवा येथे बसविण्यात आलेले आहे. सदर बाब खरी आहे काय ? महालेखापालांनी ड्रेझर खरेरदीबाबत आक्षेप घेतलेले होते. यासाठी जो कालावधी लागलेला आहे तो समितीला सांगण्यात यावा असे समितीने सूचित केले असता यासाठी ८ महिन्यांचा कालावधी लागलेला आहे. असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.२ - गाळ उपसण्याच्या खर्चाची वसुली न होणे

२.६१ लेखी स्पष्टीकरणामध्ये विभागाने एस्सेल वर्ल्डला वसुलीसाठी नोटीस दिलेली आहे.असे म्हटले आहे तेव्हा सदर नोटीस केव्हा दिलेली आहे ? सुरुवातीला विभाग नोटीस देण्यासाठी अनुकूल नव्हते. परंतु महालेखापालांनी विभागाला कळविले की, नोटीस दिली पाहिजे त्यामुळे आता जी नोटीस दिलेली आहे ती केव्हा देण्यात आलेली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता सदर नोटीस ही दिनांक १२ एप्रिल, २०१७ रोजी देण्यात आलेली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

महालेखापालांनी सन २०१२ रोजी लेखापरीक्षण केलेले आहे यामध्ये व्हेटींग करण्याचा संबंध नाही. महालेखापालांनी आक्षेप सादर केला.त्यानंतर पुढील कारवाई करण्याची जबाबदारी विभागाची आहे. व्हेटींगमध्ये महालेखापाल आणि विभागाचा जो काही पत्रव्यवहार झाला त्यानंतर विभागाने पैसे वसूल करण्यासाठी सहमती दर्शविली का ? त्या ठिकाणी महामहिम राष्ट्रपती महोदया येणार असल्यामुळे त्यांनी गाळ काढला, ही गोष्ट ठीक आहे. जर अशा प्रकारे व्ही.आय.पी. आणि व्ही.व्ही.आय.पी. यांच्या नावाने शासन अशा प्रकारचा खर्च करणार असेल तर ही खरोखरच गंभीर बाब आहे. पाच वर्षे विभागाने त्यांना नोटीस का दिली नाही ? विभागाच्या अनुपालन अहवालामध्ये असे म्हटलेले आहे की, त्या ठिकाणी माननीय राष्ट्रपती महोदया उद्घाटनाला येणार होत्या आणि पॅगोडा हे जन सामान्यांसाठी उघडावयाचे होते. त्यामुळे ही अत्यंत तातडीची बाब असल्यामुळे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या यंत्र सामग्री व कर्मचारी वापरुन गाळ काढण्यात आलेला आहे. जर व्ही.आय.पी.येणार असल्यामुळे गाळ काढला असेल तर एक कोटी ३५ लाख रुपयांची नोटीस का दिली अशी विचारणा समितीने केली. तसेच सुरुवातीला विभागाची अशी भूमिका होती की, एस्सेल वर्ल्ड कडून पैसे घेण्यात येऊ नयेत त्यानंतर महालेखापालांसोबत व्हेटींग झाल्यानंतर विभागाने एस्सेल वर्ल्डला वसुलीसाठी नोटीस दिली आहे. या विषयावर व्हेटींग झाली नसती तर एस्सेल वर्ल्डकडून पैसे घेण्याची भूमिका विभागाची नव्हती. ही बाब विभागाला मान्य आहे काय अशी पृच्छा समितीने केली.

महालेखापालांनी अहवाल दिल्यानंतर व्हेटींग करून तातडीने तीन महिन्यामध्ये वसूली करून घेण्याची जबाबदारी विभागाची आहे. सन २०१२ मध्ये अहवाल सादर करण्यात आला होता. त्यानंतर सन २०१७ मध्ये आपण सांगत आहात की, आता व्हेटींग करण्यात आलेले आहे. त्यामुळे यासाठीची प्रोसिजर सांगण्यात यावी, की किती महिन्यामध्ये व्हेटींग करणे आवश्यक आहे ? ज्या वेळेस महालेखापालांनी लोकलेखा समितीकडे अहवाल सादर केला तेव्हा जी काही व्हेटींग करणे आवश्यक होते, ती त्यावेळेस करणे अभिप्रेत होते. त्यामूळे सन २०१७ पर्यंत विभागाने त्यांना नोटीस का दिली नाही ? हे समितीसमोर सांगितले पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागाने दिलेल्या उत्तराच्या अनूपालन अहवालामध्ये स्पष्टपणे सांगितलेले आहे की, शासकीय सेवा म्हणून काम करण्यात आलेले असल्यामुळे कंपनीकडून सदर गाळ उपसणीचा खर्च वसूल करण्यात आलेला नाही. रेकॉर्डनुसार सदर काम हे शासकीय म्हणूनच झालेले आहे. जेव्हा सदर काम पूर्ण झाले त्यावेळेस कंपनीकडून पैसे वसूल करण्याचा विभागाचा मानस नव्हता. ज्यावेळेस अशा प्रकारचे कोणी व्ही.आय.पी. किंवा माननीय राष्ट्रपती महोदय दौऱ्यावर येत असतात, त्यावेळेस आदेश प्राप्त झाल्याबरोबर कामे सुरु होतात. त्यामुळे असे काम करण्यात आलेले आहे, ही वस्तुस्थिती आहे. त्यामुळे अजूनही विभागाला महालेखापालांचे आक्षेप मान्य नाहीत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्या ठिकाणी विमानतळ आणि सैनिकांचे Heavy Bridge Training Center आहे. ज्यावेळेस त्या ठिकाणी HBTC चे प्रशिक्षण सुरु होते त्यावेळेस गाळ काढण्यासाठी राज्य शासनाने त्यांच्याकडून पैसे वसूल केलेले असल्याचे समितीने निदर्शनास आणून दिले. तसेच महालेखाकारांचे आक्षेप विभागाला मान्य नाहीत, असे सचिव कसे म्हणू शकतात अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाने अशा प्रकारचे लेखी पत्र देखील दिलेले असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

महालेखापालांनी आक्षेप काढल्यानंतर विभागाने लिहून दिले की, शासनाच्या वतीने काम करण्यात आलेले आहे. या कामासाठी पैसे घेण्याची आवश्यकता नाही. महालेखापालांनी पुन्हा व्हेटींग करून सांगितले की, सदर कामाचे पैसे विभागाने त्यांच्याकडून घेतले पाहिजे. त्यानंतर ज्या वेळेस विभाग पैसे वसूल करण्यास अनुकूल झाला त्यावेळेस विभागाने त्यांना नोटीस दिलेली असल्याचे समितीने नमूद केले असता सदर नोटीस ही महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दिलेली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

सदर नोटीस जी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दिलेली असली तरी आपण असे कसे म्हणू शकता, की सदर बाब विभागाला मान्य नाही. The Accountant General cannot order you. They can only put a question. If you agree to the observation of the A.G. then, you should give the Notice. If you do not agree then, you should argue. असे समितीने सांगितले असता विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की समितीने महालेखापालांचे म्हणणे मान्य केले की, सदर कंपनीकडून पैसे वसूल केले पाहिजे. याचा अर्थ असा नव्हे की, वसुली केलीच पाहिजे. त्यासाठीचा पुन:प्रस्ताव निर्लेखनासाठी शासन सादर करु शकते. सदर काम हे जन हिताचे, सुरक्षेचे किंवा तातडीचे असल्यामुळे ते निर्लेखित करता येऊ शकते.

ज्या वेळेस माननीय राष्ट्रपती महोदय त्या ठिकाणी भेट देणार होते, म्हणून गाळ काढण्याचा जो निर्णय झालेला आहे तो शासनस्तरावर झालेला आहे की महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या स्तरावर झालेला आहे ? त्याबाबतचे लेखी आदेश आहेत काय सदर गाळ उपसण्याची विनंती कोणी केली होती

अशी विचारणा समितीने केली असता सदर निर्णय हा शासन स्तरावर झालेला असून त्याबाबतचे लेखी आदेश आहेत. आणि गाळ उपसण्याची विनंती राजशिष्टाचार विभागाने केली असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

त्यामध्ये ई.आय.एल. चा सहभाग नव्हता काय ? एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रस्ट्रक्चरने मार्वे आणि गोराई येथील एस्सेल वर्ल्ड यांच्या दरम्यान आलेल्या नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यासाठी त्यांनी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला विनंती केलेली होती. जर त्यांनी गाळ काढण्यासाठी विनंती केलेली असेल तर त्यांच्याकडून पैसे का घेण्यात येऊ नयेत.जर समजा एखाद्या खाजगी कंपनीने त्या ठिकाणी व्ही.व्ही.आय.पी. येणार असल्यामुळे त्यांच्या विमानासाठी रन-वे करून देण्याची मागणी केली, तर शासन त्यांना रन-वे तयार करून देणार काय अशी विचारणा समितीने केली असता सदर काम शासनाच्या आदेशाप्रमाणे झालेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

जर समजा राज्य शासनाने त्यांना आमंत्रित केले असेल तर हरकत नाही, परंतु जर त्या ठिकाणी खाजगी कंपनी ही होस्ट असेल तर त्यांच्याकडून पैसे वसूल करून घ्यावयास पाहिजे. वित्त विभागाने सदर खर्च कंपनीकडून वसूल करण्याबाबत शिफारस केलेली होती. त्या ठिकाणी खाजगी कंपनी होस्ट होती त्यांनी विनंती केली होती की, व्ही.व्ही.आय.पी. येणार आहेत. त्यांच्या सुरक्षा अधिकाऱ्याने सांगितले की, त्या ठिकाणी ड्रेझींग करावे लागेल. त्यांनी विनंती केल्यानुसार सदर काम झालेले आहे. उद्या जर एखाद्या खेडेगावामध्ये जर व्ही.व्ही.आय.पी.येणार असतील आणि ते त्या ठिकाणी विमानाने लँडींग करणार असतील तर त्या ठिकाणी शासन त्यांच्यासाठी रन-वे तयार करून देईल काय ? विभागाने एस्सेल वर्ल्डला सन २०१७ साली नोटीस दिलेली आहे आणि त्यांनी एक कोटी २५ लाख रुपये भरावेत असे सूचविले.सदर वसुली किती कालावधीमध्ये वसूल होईल अशी विचारणा समितीने केली असता सदर कंपनीला दिलेल्या नोटीसला त्यांनी उत्तर दिले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

यामध्ये दोन मुद्दे असून पहिला मुद्दा असा आहे की, वसूली करण्याचा निर्णय वित्त विभागाने आपल्या विभागाला कळविलेला होता, असे महालेखापालांचे म्हणणे आहे. या पूर्ण परिच्छेदामध्ये असे म्हटलेले आहे की, वित्त विभागाने केलेल्या शिफारशींप्रमाणे गाळ उपसण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने एस्सेल वर्ल्डकडून काहीही खर्च वसूल केलेला नाही हा पाहिला मुद्दा आहे. वित्त विभागाने असे आपल्या विभागाला कळविलेले होते का ? आणि त्याबाबतची कागदपत्रे विभागाकडे आहेत काय अशी विचारणा समितीने केली असता वित्त विभागाने सांगितले असल्याचे विभागीय सचिवांनी नमूद केले.

२.६२ वित्त विभाग आणि महालेखापाल यांच्या सुचनेनुसार वसुलीसाठी विभागाने त्यांना नोटीस दिलेली आहे. परंतु आता साक्षीच्या वेळी आपण असे सांगत आहात की, पैसे वसूल करणे विभागाला योग्य वाटत नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता सदर काम ज्या वस्तुस्थितीमध्ये करण्यात आले ती वस्तुस्थिती समजून घेणे आवश्यक असल्याचे मत विभागीय सचिवांनी व्यक्त केले.

यामध्ये वस्तुस्थितीचा मुद्दा नसून महालेखापाल आणि वित्त विभागाने सांगितले होते की, संबंधीत कंपनीकडून पैसे वसूल करण्यात यावे. विभागाची समितीसमोर दिनांक २६ एप्रिल,२०१७ रोजी साक्ष आयोजित करण्यात आल्यामुळे व महालेखापाल आणि वित्त विभागा सोबत झालेल्या व्हेटींगनुसार बंदरे विभागाने एस्सेल वर्ल्ड ला दिनांक १२ एप्रिल २०१७ रोजी नोटीस दिली असे समितीने मत व्यक्त केले तसेच एखाद्या खाजगी कंपनीने केलेल्या विनंतीवरून जर असे काम होत असेल तर पुढे हा विषय पूर्वोदाहरण होणार असे समितीने अवगत केले.

यामध्ये मूळ मुद्दा असा आहे की, सदर कार्यक्रम हा खासगी होता महालेखापालांनी सांगितल्यानंतर विभागाची भूमिका बदलून त्यांना नोटीस दिलेली आहे. शासनाने विभागास सदर खर्च निर्लेखित करण्यास सांगितल्यानंतर विभागाने सदर खर्च निर्लेखित करावा महालेखापालांसोबत झालेल्या व्हेटींगनंतर विभागाने कारवाई केलेली आहे. त्यामुळे त्या कंपनीकडून वसूली करण्याची कारवाई विभागाने तातडीने करावी असे समितीने विभागास अवगत केले असता सदर कंपनीला दिलेल्या नोटीसला कंपनीने दिनांक २९ मे, २०१७ रोजी उत्तर दिलेले आहे. त्यांचे याबाबत असे म्हणणे आहे की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा कोणताही पत्र व्यवहार झालेला नाही राज्य शासनाने राष्ट्रपती महोदयांसाठी सदर काम परस्पर केलेले आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

माननीय राष्ट्रपती यांचा सन्मान करण्याबद्दल कोणत्याही सन्माननीय समिती सदस्यांचे दुमत नसून समितीचा विषय एवढाच आहे की, अति-महत्त्वाच्या व्यक्तींच्या भेटी दरम्यान एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रस्ट्रक्चर लिमिटेडच्या जेट्टी जवळ नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यात आल्यामुळे त्याचा फायदा सदर कंपनीला झालेला आहे. त्यामुळे जरी गाळ उपसणी कॅपीटल वा मेटेनेन्स स्वरूपाची असली तरी त्याचा खर्च एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रस्ट्रक्चर लिमिटेड यांच्याकडून वसूल करावा. असा महालेखापाल यांचा अभिप्राय आहे. हा अभिप्राय आपण स्विकारलेला आहे महालेखापाल यांच्या अभिप्रायानुसार शासनाने योग्य तो निर्णय घ्यावा असे मत समितीने व्यक्त केले.

या विषयांच्या संदर्भात समितीकडे काही वेगळी माहिती आहे. ती अशी की, अति महत्त्वाच्या व्यक्तींच्या भेटी दरम्यान एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रस्ट्रक्चर लिमिटेडच्या जेट्टी जवळ नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यात आलेल्या खर्चापैकी काही खर्च इआयएल यांच्याकडून व काही खर्च

तेथील प्रवाशांची भाडे वाढवून तो खर्च वसूल करावा अशी सूचना फायनान्स डिपार्टमेंटनी दिली होती. एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रस्ट्रक्चर लिमिटेड कंपनीने मार्वे ते एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई ते एस्सेल वर्ल्ड या नौकानयन मार्गावरील भाड्यात वाढ केली होती. त्यांनी तेथील किती प्रमाणात प्रवासीभाडे वाढविलेले आहेत, या संदर्भातील सर्व माहिती समितीस सादर करावी असेही समितीने विभागास अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.३ हॉपर बार्जेस खरेदीवरील टाळता येण्याजोगा खर्च :-

२.६३ उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीचे दोन प्रश्न आहेत ते असे की, किती हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी ११ कोटी ३६ लाख रुपये दिले होते ? आपणास ११ कोटी ३६ लाख रुपये चार हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी देण्यात आले होते. या संदर्भात आपले उत्तर असे आहे की, हा निधी दोन हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी देण्यात आला होता. ज्या वेळी निविदा काढण्यात आली होती त्यावेळी देखील चार हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी ११ कोटी ३६ लाख रुपये निधीची तरतूद करण्यात आली होती. आपण म्हणत आहात की, आम्ही ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये फक्त दोन हॉपर बार्जेस खरेदी करता येत होते. एकूण ४ हॉपर बार्जेसची खरेदी केली आहे. असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणले असता समितीने दिलेली माहिती विभागास मान्य असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

निविदेमध्ये चार हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी ११ कोटी ३६ लाख रुपयांची तरतूद केली होती. आपण २० कोटी रुपयांमध्ये चार हॉपर बार्जेस खरेदी केलेले आहेत.आपण चार हॉपर बार्जेसची खरेदी ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये का केली नाही ? मेरीटाईम बोर्डच्या अधिकाऱ्यांनी अशी माहिती दिली आहे की ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये फक्त दोन हॉपर बार्जेसची खरेदी करता येते. आम्ही आता एकूण चार हॉपर बार्जेसची खरेदी केली आहे. That is not a fact. Earlier, you were purchasing four and even today you purchased four. असे समितीने अवगत केले. तसेच हॉपर बार्जेसच्या खरेदी संदर्भात जी निविदा काढण्यात आली होती त्या निविदेची सर्व कागदपत्रे विभागाकडे आहेत का ? चार हॉपर बार्जेसची खरेदी ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये का केली नाही अशी विचारणा समितीने केली असता हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी डी.सी.आय.एल. परवानगी घेण्याची कारणे अशी होती की, इस्टीमेटेड कॉस्ट जवळपास १९ कोटी असताना एलटू कंपनीची किंमत २२ कोटी असताना अचानक ११ कोटी ३६ लाख रुपये एवढ्या कमी दरावर आले असल्यामुळे हे टेक्नीकली लोक आपल्याकडे असले तरी ती गोष्ट मान्यतेसाठी बोर्डाकडे गेल्यानंतर असा निर्णय घेण्यात आला की, २० कोटी रुपयांची वस्तू ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये घेण्यास कोणती अडचण आहे. या संदर्भातील फाईल डी.सी.आय.एल. कडे रेफर करा असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

यावर समितीने असे नमूद केले की विभागीय प्रतिनिधी सांगत आहेत ती माहिती उत्तरामध्ये नमूद केलेली नाही. उत्तरामध्ये विभागाने असे नमूद केले आहे की, ४ हॉपर बार्जेस खरेदी करताना माहे नोव्हेंबर २०११ मध्ये मे. विजय मरीन सर्व्हिस यांच्याकडून २०.२३ कोटी रुपये एवढे दर प्राप्त झाले व या किंमतीमध्ये ४ हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यात आले. सन २००९ च्या खरेदीमध्ये फक्त २ हॉपर बार्जेस किंमत रुपये ११.३६ कोटी होती. विभागाने वर उल्लेखिलेले उत्तर दिले आहे त्या उत्तराचा उल्लेख नस्तीमध्ये कोठेही आढळून येत नाही असे समितीने निदर्शनास आणून दिले असता उत्तरामध्ये असे नमूद केले आहे की, ५४ व्या एम.एम.बी.च्या बोर्ड बैठकीमध्ये मान्यतेस्तव सादर केली असताना डी.सी.आय.एल.कडून तांत्रिक सल्ला घेण्याच्या सूचना बोर्डाने दिलेल्या आहेत असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

डी.सी.आय.एल.कडे मान्यतेसाठी पाठवायचे म्हटले तर the reasons that you have explained now that reasons are not specified anywhere. या हॉपर बार्जेची किंमत २० कोटी रुपये आहे ते आम्ही ११.३६ कोटी रुपयांमध्ये देत आहोत अशा प्रकारचा उल्लेख नस्तीमध्ये करण्यात आलेला नसल्याचे समितीने नमूद केले असता या संदर्भातील माहिती सविस्तर दिलेली असल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

जर आपणास २० कोटी रुपयांची वस्तू ११.३६ कोटी रुपयांमध्ये मिळत असेल तर आपण ती वस्तू का खरेदी केली नाही ? टेक्नीकल बीड आपण उघडली असेल, टेक्नीकल बीड त्यांना ॲप्रुव्हल झाले असेल, टेक्नीकल बीडमध्ये ॲग्री आहे तर आपण ती वस्तू ११.३६ कोटी रुपयांमध्ये खरेदी करणे आवश्यक होती. फाईलवर काही तरी रिमार्क मारलेला असेल तो रिमार्क काय होता, या संदर्भातील माहिती समितीस द्यावी. प्रथम त्यांनी टेक्नीकल बीड ओपन केली असेल टेक्नीकल बीड ॲप्रुव्ह झाल्यांनतर आर्थिक बीड ओपन केली असेल. आपण टेक्नीकल बीड ओपन केली होती का ? अशी विचारणा समितीने कली असता टेक्नीकल बीड ओपन करून त्यानंतर आर्थिक बीड ओपन केली असल्याची माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केली.

आपण सांगत आहात ती माहिती अगदी बरोबर आहे. २० कोटी रुपयांची वस्तू ११ कोटी रुपयांना मिळत असल्याने आपणासही आश्चर्य वाटले असेल टेक्नीकल बीडमध्ये त्यांचे ॲनालेसिस केले आहे की नाही अशी विचारणा समितीने केली असता ५ कोटी रुपयांपेक्षा जास्त रक्कम असल्यामुळे ही माहिती बोर्डाकडे जाणे आवश्यक होती. ही माहिती बोर्डाकडे गेल्यानंतर यावर चर्चा अशी झाली की, १९ कोटी ऐवजी ११ कोटी ३६ लाख रुपये एवढ्या कमी किमतीमध्ये विकण्याचे कारण काय ? जरी ही टेक्नीकल बीड असली तरी सावधगिरीचा उपाय म्हणून ड्रेजिंग कार्पोरेशन

ऑफ इंडिया लिमिटेडचे ओपीनियन घ्यावयास सांगितल्यामुळे ते रेफर करण्यात आले. डी.सी.आय.एल.ने दिलेल्या पत्राच्या अनुषंगाने त्यांना हे काम करावयाचे नाही. त्यांना हे काम करता येणार नाही असे त्यांनी लिहून दिले आहे. या टेंडरचा कालावधी १८० दिवसांचा आहे बोर्डाच्या मान्यते आधीच या टेंडरचा कालावधी संपुष्टात येत होता. जेव्हा यांना सांगण्यात आले की हा कालावधी वाढवून द्या, तेव्हा त्यांनी पत्र दिले की, आम्ही हा कालावधी ७७ दिवसांकरिता वाढवून देत आहोत पण याची किंमत २० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त देण्यात यावी. त्यामुळे हे टेंडर रद्द करण्यात आले आहे. यानंतर या विषयाच्या संदर्भात बोर्डाची बैठक बोलविण्यात आली होती. या खरेदी संदर्भात पुन्हा निविदा काढण्यात यावी, असा निर्णय बोर्डाच्या बैठकीमध्ये घेतला गेला. त्यांच्या निर्णयानुसार पुन्हा निविदा काढल्या त्यामध्ये मे. विजय मरीन सर्व्हिस कंपनीची किंमत २० कोटी २३ लाख, एलटू कंपनीची २३ कोटी ९२ आणि डेंपो कंपनीची २६ कोटी ६८ लाख यामध्ये कोणताही विसंगती नव्हती त्याचे कारण असे आहे की, ही किंमत अंदाजित किमतीच्या नजीकचा असल्यामुळे डी.सी.आय.एल. कडे जाण्याचा जो अपवादात्मक जो निर्णय होता, तो नंतर घेण्यात आला नाही. या खरेदीचा निर्णय टेक्नीकल सेक्शनच्या आधारावर सागरी अभियंता व चिफ सर्व्हेअर, मुख्य बंदर अधिकारी, जल आलेखक आणि वित्तिय नियंत्रक आणि मुख्य लेखाधिकारी यांच्या बैठकीमध्ये घेण्यात आला होता अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

ज्यावेळी प्रथम आपण निविदा काढण्यात आली होती त्यावेळी ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये या मशिनरी खरेदी करण्याचा निर्णय झाला असता त्या मशिनरी खरेदी न करण्याचे कारण काय आहे. या संदर्भात ज्यावेळी बोर्डाची बैठक झाली, त्या बैठकीमध्ये खरेदी संदर्भात चर्चा करण्यात आली तर त्या चर्चेच्या अंती हॉपर बार्जेस खरेदी फाईलवर काही तरी रिमार्क दिला आहे की, नाही अशी विचारणा समितीने केली असता फायनान्सीयल गाईडलाइन्स आणि सी.व्ही.सी. गाईडलाइन्सनुसार आपण एखादे टेंडर काढले व त्या टेंडरमध्ये १० % पेक्षा जास्त प्लस आणि मायनस असेल तर ते टेंडर नीट तपासावे लागते. त्याचे कारण असे की, परफॉर्म्स व कॉन्ट्रॅक्टमध्ये अडचणी येऊ शकतात. त्यामुळे फायनान्सील लॉस होतो. बाजार भावाप्रमाणे हॉपर बार्जेसची अंदाजित किंमत १९ कोटी रुपये आहे. पण में. विजय मरीन सर्व्हिस यांनी ११ कोटी ३६ लाख अंदाजित किंमत सांगितली आहे. खरे पाहता ते ११ कोटी ३६ लाख रुपयांमध्ये हे मशिनरी सप्लाय करू शकत नव्हते. हे टेंडर मान्यतेसाठी बोर्डाच्या मिटींग गेले. या बोर्डाच्या मिटिंगमध्ये माननीय मंत्री, राज्य मंत्री व फायनान्स, प्लानिंग व इंडस्ट्रिज खात्याचे सचिव असतात. या मिटिंगमध्ये या संदर्भात चर्चा करण्यात आली त्या चर्चेच्या अंती हे टेंडर पुन्हा काढण्याचा निर्णय घेण्यात आला. में. विजय मरीन सर्व्हिस कंपनीची मुदत संपत असल्यामुळे त्यांना मुदत वाढवून देण्यास सांगितले असता त्यांनी आम्ही मुदत वाढवून देऊ पण या मशिनरीची किंमत २० कोटी १२ लाख रुपये देण्यात यावी, असे सांगण्यात आले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.६४ मे. विजय मरीन सर्व्हिस कंपनीचे मुदतवाढीनंतर ११ कोटी ३६ लाख रुपयांऐवजी २० कोटी १२ लाख रुपयांची मागणी करणारे पत्र आपणाकडे आहे का या समितीच्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, मे. विजय मरीन सर्व्हिस कंपनीने दिलेले पत्र वाचून दाखवित आहे. In the said letter they said that we agree to extend the validity. However, the revised price of our hopper is Rs. 20.12 crores.

मेरीटाईम बोर्डाचे टेक्नीकल ईव्हॅल्युएशन करण्याचे अधिकार कोणाकडे आहेत या समितीच्या प्रश्नाला मेरीटाईम बोर्डाचे टेक्नीकल ईव्हॅल्युएशन करण्याचे अधिकार टेक्नीकल समितीस असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मेरीटाईम बोर्डाकडे टेक्नीकल समिती असेल त्या समितीस टेक्नीकल नॉलेज असेल तर त्यांनी चूक केली असेल. तसेच प्रथम बीडवेळी टेक्नीकल कमिटीची नेमणूक करण्यात आली नव्हती. कारण महालेखाकार. यांच्या अभिप्रायमध्ये असे नमूद केले आहे की, सदर कामाची निविदा प्रक्रिया राबवण्यात येत होती त्यावेळी तांत्रिक बीडचे मूल्यांकन करण्यासाठी समिती आर्थिक बीड उघडण्यापूर्वी का स्थापन करण्यांत आली नाही. याबाबत माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले असता शेवटी त्यांनी टेक्नीकल बीडसाठी एक कमिटी स्थापन केली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

प्रथम वेळी नसून दुसऱ्या टेक्नीकल बीडसाठी कमिटी स्थापन केली असल्याचे समितीने नमूद करत अशा प्रकारच्या कामामुळे शासनास ८ कोटी रुपयांचे नुकसान सोसावे लागत असल्याचे सांगितले.

पहिल्या व दुसऱ्या निविदेमध्ये फरक काय आहे अशी विचारणा समितीने केली असता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डच्या ५४ व्या मिटिंगमध्ये असा निर्णय झालेला आहे की, हा विषय मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी वाचून दाखविला या विषयावर सविस्तर चर्चे अंती खालील प्रमाणे प्रस्ताव पारीत करण्यात आला. तो असा की, सर्वांनुमते ठराव करण्यात येतो की, हा प्रस्ताव तूर्तास स्थगित ठेवण्यात यावा आणि प्रस्तावित हॉपर बार्जेस खरेदी संदर्भात तांत्रिक बाबीबाबत ड्रेजींग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया यांच्याकडून अभिप्राय घेण्यात यावा. तांत्रिक मान्यतेचा जो प्रश्न आहे त्यावर एम.एम.बी यांच्याकडून कोणताही आक्षेप नव्हता, जेव्हा हा प्रस्ताव मान्यतेसाठी बोर्डच्या मिटिंगमध्ये गेला तेव्हा या विषयावरील चर्चा सन २००९ मध्ये करण्यात आलेली असल्याची माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी ,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

हॉपर बार्जची किंमत कमी वाटल्यावरुन आपण डी.सी.आय.एल. यांच्याकडे टेक्नीकल ईव्हॅल्युएशन करण्यासाठी प्रस्ताव पाठविलेला आहे असे विभागाने म्हटले आहे. तसेच तांत्रिक बीडचे मुल्यांकन करण्यासाठी समिती आर्थिक बीड उघडण्यापूर्वी का स्थापन करण्यात आली नाही. असे

महालेखाकारांनी म्हटले आहे. प्रथम टेंडर वेळी आपण बीड ओपन केली नाही दुसऱ्या टेंडर वेळी आपण बीड ओपन केली आहे असे समितीने विभागास अवगत केले असता डी.सी.आय.एल कडे प्रस्ताव पाठविण्याचा निर्णय बोर्डाने घेतलेला होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मुद्दा एवढाच आहे की, टेक्नीकल समिती का नेमली नाही व त्याचे काय कारण आहे अशी विचारणा समितीने पुन: केली असता खासकरुन त्या कामासाठी टेक्नीकल कमिटी त्यावेळी झाले असेल. परंतु रकाना चार मध्ये दिलेले आहे की, टेक्नीकल बीड ओपन केले आणि इ-व्हल्युऐशन केले, त्या कमिटीवर ज्यांच्या स्वाक्षऱ्या आहेत, त्या अनुषंगाने हायड्रो ग्राफर, चिफ सर्व्हेअर, सीपीओ, कॅफो आणि नॉटीकल ऑफीसर हे चारही अधिकारी टेक्नीकल बीडमध्ये होते. या विविध विभागांच्या चार अधिकाऱ्यांनीच तांत्रिक बीड ओपन करून आपले ओपिनीअन देऊन ही बाब फायनल केलेली आहे अशी माहिती मुख्य कार्यकरी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

ही किंमत फार कमी आहे, असे ओपिनीअन त्यांनी दिले होते काय या समितीच्या प्रश्नाला त्यांनी तांत्रिकच्या आधारावर स्पेसिफीकेशननुसार हो म्हटलेले असल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकरी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

हॉपर बार्जेस ब्रँडेड होते की, ॲसेंम्बल होते या प्रश्नाला त्यामध्ये काही ब्रँड नाही असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

२.६५ जर हॉपर बार्जेस ब्रँडेड असतील तर त्यांनी ज्या किंमतीमध्ये दिले असतील त्या किमतीमध्ये ते दिलेच नसते. हॉपर बार्जेस जर ब्रँडेड नसतील आणि ॲसेंम्बल असतील तर ब्रँडेडपेक्षा ॲसेंम्बल हॉपर बार्जेस ११.३६ कोटी रुपयांमध्ये दिले असते. दुसऱ्या निविदाकाराने २३ कोटी आणि २० कोटी रुपयांची निविदा भरलेली आहे, असे नंतर त्यांच्या लक्षात आल्यावर त्यांनी ती कॅन्सल केली. It is a manipulation. ते मित्स्युबिसी, इसायु, जेसीबी, इसुजी इत्यादी कंपन्यांचे नसतील आणि ॲसेंम्बल असेल तर सदरहू कंपनीला हॉपर बार्जेस कोणत्याही किमतीला द्यायला परवडतात असे समितीने नमूद केले. तसेच ज्या कंपनीने सहा महिन्यापूर्वी एका प्रॉडक्टची किंमत ११.३६ कोटी रुपये सांगितली आणि त्याच कंपनीने त्यामध्ये वाढ करून त्याची किंमत २० कोटी रुपये सांगितली. एवढा फरक का आला ? याबाबत सदरहू कंपनीला विचारणा करण्यात आली होती किंवा कसे, याबाबत माहिती देण्यात यावी असे समितीने विभागास सूचित केले असता सदरहू कंपनीने लेखी दिले होते की, आम्ही आता ही बाब २० कोटी रुपयांमध्ये करणार आहोत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ज्या कंपनीने सुमारे वर्षभरापूर्वी या प्रोडक्टची किंमत ११.३६ कोटी रुपये कोट केली होती, त्याच कंपनीने ती किंमत ९ कोटी रुपयांनी वाढविली, असे विभागाला वाटले नाही काय ? मोठ्या प्रमाणात किंमत वाढविण्याचे कारण काय होते, हे कंपनीला विचारण्यात आले होते काय यासमितीच्या प्रश्नाला यामध्ये एवढी वाढ का करण्यात आली, असे त्यांना विचारले असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

हॉपर बार्जेसच्या खरेदीकरिता ११.३६ कोटी रुपयांची निविदा आली होती त्यावेळी इतर निविदाकारांच्या किती रुपयांच्या निविदा आल्या होत्या यावर उत्तर देताना मुख्य कार्यकरी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी असे सांगितले की, दुसरी निविदा २२ कोटी ४० लाख रुपयांची आली होती दोनच निविदा आल्या होत्या.

दोन टेंडर आले असेल तर असे देता येते काय, तीन निविदाकारांशिवाय करता येत नाही. तीन टेंडरशिवाय टेंडर का फायनल करण्यात आले पहिली बाब अशी आहे की, तीनही क्वॉलिफाईड असणे आवश्यक आहे, परंतु आपण सुरुवातीलाच चुकीची ऑर्डर दिली. तसेच दुसरी बाब अशी की, आपल्या टेक्निकल अधिकाऱ्यांनी सदरहू टेक्निकल बीड ॲप्रुव्ह केली. फायनान्सीअल बीड ॲप्रुव्ह होऊन आल्यावर बोर्डाने ईव्हॅल्युएशन करावयास सांगितले व त्यात वेळ वाया गेला. त्यानंतर तो निघून गेला आणि विभागाला नाइलाजाने पुन्हा टेंडर काढावे लागले व त्यांच्याकडूनच २० कोटी रुपयांमध्ये बार्जेसची खरेदी करण्यात आली. यासंदर्भात समितीचे मत असे आहे की, किमतीचे इव्हॅल्युएशन करताना त्याची कमिटमेंट होती की, मी सदरहू बार्जेस ११.३६ कोटी रुपयांमध्ये देण्यास तयार आहे, असे असताना यामध्ये विभागाची चूक झाल्याचे दिसून येत आहे. शासनाला बार्जेसची खरेदी ८ कोटी रुपये जास्त देऊन करावी लागलेली आहे व त्यामुळे समिती यासंदर्भात नापसंती व्यक्त करीत आहे. यासंदर्भात विलंब करणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी, अशी समितीची सूचना असल्याचे समितीने अवगत केले असता हा बोर्डाचा सामुहिक निर्णय होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.तसेच समितीने आताच दिलेल्या सूचनेप्रमाणे कार्यवाही करण्यात येईल असे आश्वासित केले.

समितीने केलेल्या सूचनेप्रमाणे कार्यवाही करावी परंतु समितीचा स्पेसिफीक प्रश्न आहे की, बोर्डाचा निर्णय कोणत्या तारखेला झाला ? सहा महिन्यांच्या मुदतीपूर्वी बोर्डाचा निर्णय झाला किंवा कसे, याबाबत माहिती देण्यात यावी असे समितीने सांगितले असता मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी होय असे उत्तर समितीस दिले.

टेंडर किती दिवसाचे होते, टेंडरची व्हॅलिडीटी केव्हा पर्यंत होती आणि बोर्डाची बैठक केव्हा झाली, यासंदर्भात माहिती देण्यात यावी असे समितीने विदित केले असता दिनांक ३ मे २०१० पर्यंत टेंडरची व्हॅलिडीटी होती, तसेच बोर्डाची बैठक दिनांक २५ फेब्रुवारी २०१० रोजी झाली असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

याचाच अर्थ आपल्याकडे एका महिन्याची वेळ होती. म्हणजेच एका महिन्याच्या आत आपण टेक्निकली निर्णय घेऊ शकला नाहीत आणि त्यामुळे डीसीआयएलचे ओपिनीयन मागितले असल्याचे समितीने नमूद करताच विभागीय सचिवांनी अशी माहिती दिली की, दिनांक २३ नोव्हेंबर

२००९ रोजी निविदा ओपन झाल्या, परंतु निविदेमधील रक्कम १० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त असल्यामुळे बोर्डासमोर जाणे क्रमप्राप्त होते. बोर्डाची बैठक दिनांक २५ फेब्रुवारी २०१० रोजी झाली. त्यामुळे १८० दिवसांच्या टेंडर व्हॅलिडीटीसोबत ते थांबविण्यात आले. सदरच्या बोर्डाच्या बैठकीत यासंदर्भात चर्चा झाल्यानंतर डीसीआयएलला कळविण्यात यावे आणि त्यांचे ओपिनीयन घ्यावे, असे म्हटले. त्यानंतर तातडीने म्हणजेच दिनांक ८ मार्च २०१० रोजी डीसीआयएलला पत्र देण्यात आले आणि दिनांक ३ एप्रिल २०१० आणि दिनांक ६ एप्रिल २०१० रोजी लागोपाठ स्मरणपत्र देण्यात आले त्यानंतर दिनांक २३ एप्रिल २०१० रोजी डीसीआयएलने ओपिनीयन देण्यास असमर्थता दर्शविली.

आपण डीसीआयएलला व्हॅलिडीटी संपल्यावर रिमाईंडर पाठविलेले आहेत अशी पृच्छा समितीने केली असता माहे मे महिन्यापर्यंत व्हॅलिडीटी होती त्यांना दिनांक २५ फेब्रुवारी २०१० नंतर लागोपाट स्मरणपत्रे पाठविली असून दिनांक ८ मार्च २०१०, दिनांक ३ एप्रिल २०१० आणि दिनांक ६ एप्रिल २०१० रोजी स्मरणपत्रे देण्यात आली होती. त्यावर डीसीआयएलने दिनांक २३ एप्रिल २०१० रोजी असमर्थता दर्शविली. त्यानंतर दिनांक २३ एप्रिल २०१० रोजी टेंडरची व्हॅलिडीटी वाढविण्यासाठी जेणेकरुन पुढील बोर्डाची बैठक येईपर्यंत हे चालू असावे त्यासाठी त्यांना दिल्यानंतर त्यांनी सांगितले की, मी १९ जुलै २०१० पर्यंत ७७ दिवसांची व्हॅलिडीटी वाढवून देतो, परंतु माझी अमाऊंट २० कोटी १२ लाख रुपये होईल. त्यानंतर बोर्डाची बैठक दिनांक ९ सप्टेंबर २०१० रोजी झाली, परंतु तोपर्यंत कालावधी संपलेला होता. त्यामुळे बोर्डाच्या बैठकीमध्ये १८० दिवसांच्या नंतर व्हॅलिडीटी संपल्यामुळे ते रद्द केले आणि त्यानंतरच्या बोर्डाच्या बैठकीमध्ये सांगण्यात आले की, पुन्हा निविदा काढण्यात याव्या. त्यामुळे बोर्डाच्या सूचनेनुसार निविदा काढण्यात आल्या असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

पुन्हा काढण्यात आलेल्या निविदेमध्ये नवीन निविदाकार आले की, जुन्याच निविदाकारांच्या निविदा प्राप्त झाल्या या समितीच्या प्रश्नाला दोन निविदाकार जुनेच होते नवीन निविदा शॉप शिपयार्ड यांची होती असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

नवीन निविदाकाराची निविदा डिस्कॉलिफाय झाली काय या समितीच्या प्रश्नाला त्याची निविदा डिस्कॉलिफाईड झाली नसल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी सांगितले.

२.६६ सेकंड टेंडरमध्ये कोणाचे डिस्कॉलिफीकेशन झाले नव्हते काय अशी पृच्छा समितीने केली असता तीन निविदा प्राप्त झाल्या या तिन्ही निविदाकारांची रक्कम एल-१ यांची निविदा २० कोटी २३ लाख रुपयांची, एल-२ यांची निविदा २३ कोटी ९२ लाख रुपयांची आणि एल-३ यांची २६ कोटी ६८ लाख रुपयांची निविदा होती असे मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी विदित केले.

आपल्याला हे मान्य करावेच लागणार की, यासंदर्भातील निर्णय निश्चित वेळेत बोर्डाच्या स्तरावर झालेला नाही आणि बोर्डाने निर्णय घेतल्यावर आपण त्याची अंमलबजावणी करू शकला नाहीत आणि नंतर कालावधी संपला व तो आपल्या कमिटमेंटमधून बाहेर निघाला असे समितीने निदर्शनास आणले. तसेच त्याची इस्टीमेट कॉस्ट किती होती अशी विचारणा समितीने केली यावर त्याची इस्टीमेट कॉस्ट १९ कोटी ४४ लाख रुपये होती असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

यासंदर्भात संबंधित अधिकाऱ्यांवर एका महिन्याची जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व त्याबाबत समितीला अवगत करण्यात यावे असे समितीने विभागास सूचित केले असता समितीच्या सूचनेनुसार कार्यवाही करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी आश्वासित केले.

हॉपर बार्जेस ब्रँडेड न घेण्याची कारणे काय आहेत या समितीच्या प्रश्नाला असे स्पेसिफीकेशन आहे की, आयआरएसचे सर्टिफाय व्हायला पाहिजे, तसेच २५० क्युबीक मीटरची लेंथ इत्यादी स्पेसिफीकेशन असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.४ जहाजांना देण्यात आलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्रातील त्रुटी :

२.६७ या विषयाबाबत जहाजांना सहा-सहा महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात आलेली आहे. यामध्ये जहाजांना मुदतवाढ देण्याबाबत कोणतेही नियम नाहीत आणि प्रत्येक वर्षी जहाजांचा सर्व्हे करून प्रमाणपत्र देणे आवश्यक आहे, असा महालेखापालांचा आक्षेप आहे. त्याचबरोबर सुरक्षेबाबतसुद्धा पुढील परिच्छेदामध्ये चर्चा घेण्यात येणार आहे असे समितीने सूचित केले व जहाजांच्या सुरक्षेची पाहणी करण्यासाठी किती कर्मचारी आहेत ? यासाठी काही नियमावली तयार करण्यात आलेली आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, या परिच्छेदाच्या अनुषंगाने माहिती देताना, सहा- सहा महिन्याच्या ड्रायडॉकिंगमुळे मुदतवाढ देण्यात येत होती. त्यानंतर सर्व्हेक्षणाशिवाय नोंदणी करण्यात येत होती. तसेच, त्यावेळेस

ड्रेझर चे पद रिक्त होते आणि फायर सेफ्टीबाबत रजिस्ट्रेशन अनिवार्य होते.महामंडळाकडे मरिन सर्व्हेअर आणि मरिन इंजिनियरचे पद आहे. त्यांच्या आधारे दरवर्षी निरिक्षण करण्यात येते. त्यामध्ये पाण्यामध्ये आणि पाण्याच्या बाहेर अशा दोन प्रकारे निरिक्षण करण्यात येतात. यासाठीची नोंदणी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत करण्यात येते असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामध्ये जहाजांची तपासणी करण्यासाठी आस्थापना अनुसूची केव्हा तयार करण्यात आलेली होती ? त्यावेळेस महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे किती जहाजे नोंदणीकृत होती ? तसेच, सद्य:स्थितीमध्ये किती जहाजे आहेत आणि आस्थापना अनुसूचीवर किती पदे आहेत आणि सदर पदांपैकी किती पदे रिक्त आहेत, याची माहिती देण्याबाबत समितीने सूचित केले असता,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची एकूण ५१६ पदे मंजूर असून त्यापैकी, नियमित पदे २९४ आहेत आणि प्रतिनियुक्तीवरील एकूण १८ पदे आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सदर ५१६ पदे आस्थापना अनुसूचीवर कोणत्या वर्षी होती ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत सन २००६ च्या आकृतीबंधानुसार ही पदे मंजूर होती अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे किती व्हेसल्स नोंदणीकृत त्या कालावधीमध्ये होत्या ? अशी विचारणा समितीने केली असता,जवळपास ८५० व्हेसल्स नोंदणीकृत होत्या असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

याचा अर्थ ८५० व्हेसल्स तपासण्यासाठी ५१६ लोकांची यंत्रणा होती.महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे ५१६ पदे आहेत की तपासणी करण्यासाठी सदर पदे आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सदर पदे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आस्थापनेवरील पदे आहेत. सर्व्हेक्षणासाठी मरिन सर्व्हेअरची एकूण ४ पदे मंजूर आहेत. त्यापैकी तीन पदे नियमित आहेत आणि एक पद कंत्राटी पद्धतीने घेण्यात येत आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

जी चार पदे ही सुरक्षा यंत्रणा तपासण्यासाठी आहेत ती पदे कोणत्या वर्षी निर्माण केलेली आहेत ? त्यावेळेस महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे किती व्हेसल्स नोंदणीकृत होत्या ? अशी विचारणा समितीने केली असता,सदर पदे ही २००६ च्या आकृतीबंधानुसार तयार केलेली आहेत. सन २००७-०८ ची जी आकडेवारी आहे ती, ८९४ अशी आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

या चार पदांपैकी एक पद रिक्त आहे. सद्य:स्थितीमध्ये महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाकडे किती व्हेसल्स आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता, चार पदांपैकी तीन पदे सन २००८ मध्ये कंत्राटी पद्धतीने भरण्यात आलेली आहेत. एक पद रिक्त आहे. सदर पद हे सन २००६ पासून रिक्त आहे, अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

२.६८ जर ८०० जहाजांसाठी चार पदे आहेत आणि त्यापैकी तीन पदे भरलेली आहेत, आणि एक पद सन २००६ पासून रिक्त आहे, आज व्हेसल्सची संख्या २१०० च्या पुढे गेलेली आहे आणि तरी सुद्धा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड तीन कर्मचाऱ्यांवर सुरक्षिततेची जबाबदारी देऊन काम करत आहे. पदे वाढविण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने मागणी केलेली आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता,आता एका नवीन पदाची मागणी या बोर्ड मिटिंगमध्ये करण्यात येणार आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

यापूर्वी विभागाने नवीन पदवाढीची मागणी केली होती का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यापूर्वी विभागाने नवीन पद वाढीची मागणी केली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

या संदर्भात विभागाकडून मुदतवाढ देण्यात येत आहे की रेग्युलर सर्व्हे करण्यात येत आहे. या सर्व गोष्टींची अंमलबजावणी योग्य पद्धतीने होत आहे का ? कारण विभागाकडे या कामासाठी खूपच कमी कर्मचारी वर्ग आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, जहाजांचे सर्व्हेक्षण करण्यासाठी चार कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती केली आहे. या चार कर्मचाऱ्यांपैकी एका कर्मचाऱ्याची नियुक्ती कंत्राटीपद्धतीने केली आहे. या जागेची जाहिरात बऱ्याच वेळा काढण्यात आली असून या एका जागेसाठी पात्र अनुसूचित जमातीचे उमेदवार मिळत नाही, म्हणून एका जागेवर कंत्राटीपद्धतीने कर्मचाऱ्याची नियुक्ती केली आहे. जहाजांचे सर्व्हेक्षण दरवर्षी करण्यात येते. ८०० ते ९०० बोटींचे सर्व्हेक्षण चार कर्मचारी करतात. जवळपास एका कर्मचाऱ्यास दोनशे ते अडीचशे बोटींचे सर्व्हेक्षण करावे लागते. या सर्व बोटींचे सर्व्हेक्षण करण्यासाठी किमान तीन महिन्यांचा कालावधी लागू शकतो अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

बोटींची संख्या ९०० वरून २१०० पर्यंत पोहोचली आहे, ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, समितीचे मत योग्य आहे.प्रथम सर्व्हे करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांची संख्या तीन होती. बोटींची संख्या वाढल्यामुळे परत सन २००८ मध्ये तीन ऐवजी चार कर्मचाऱ्यांची मागणी केली होती. बोटींची संख्या मोठ्या प्रमाणावर वाढल्यामुळे चालू वर्षी परत एक पद प्रस्तावित करण्यात येत आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

बोटींचे सर्व्हेक्षण करणाऱ्या चार कर्मचाऱ्यांपैकी चारही कर्मचारी दररोज कामावर हजर राहत नाहीत. या चार कर्मचाऱ्यांपैकी किमान एक तरी कर्मचारी रजेवर जात असेल. तसेच त्यांनी ज्या बोटींचे सर्व्हेक्षण केले आहे, त्या बोटींचे नोटस् तयार करावी लागते. अशा प्रकारचे काम करण्यासाठी त्यांच्या हाताखाली दुसऱ्या कोणत्याही कर्मचारी वर्गांचा स्टाफ नसेल. नोटस् तयार करण्याचे काम याच कर्मचाऱ्यांना करावे लागत आहे. सद्य:स्थितीत बोटींची संख्या २१०० आहे. या बोटींचे सर्व्हेक्षण करण्यासाठी फक्त ३ कर्मचारी कार्यरत आहेत. जवळपास एका कर्मचाऱ्यास ७०० बोटींचे सर्व्हेक्षण करावे लागत आहे. सर्व्हेक्षण करण्याचा कालावधी तीन ते चार महिन्यांचा आहे. या तीन ते चार महिन्यांमध्ये ७०० बोटींचे सर्व्हेक्षण करीत असताना

एका बोटीसाठी त्यांना किती वेळ मिळेल, एवढ्या कमी वेळेमध्ये तो कर्मचारी त्या बोटींचे किती दर्जेदारपणे सर्व्हेक्षण करू शकेल का, त्या बोटींची सेक्युरिटी कशा प्रकारे पाहू शकतील ? अशी विचारणा समितीने केली असता, रजिस्ट्रेशन झालेल्या बोटींची संख्या व प्रत्यक्षात सर्व्हे करण्यासाठी येणाऱ्या बोटींच्या संख्येमध्ये मोठ्या प्रमाणावर तफावत आहे. एखाद्या व्यक्तीने बोट खरेदी केल्यानंतर त्या बोटीचे प्रथम रजिस्ट्रेशन केले जाते, त्यानंतर दरवर्षी त्या बोटीचा सर्व्हे करण्यात येतो. मागील चार वर्षांचा विचार करता सन २०१२-१३ मध्ये ५७७, सन २०१३-१४ मध्ये ५८८, सन २०१४-१५ मध्ये ८२६ व २०१५-१६ मध्ये ८०७ बोटींचे सर्व्हे करण्यात आलेला आहे अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

संबंधित बोटींना दरवर्षी फिटनेस सर्टिफिकेट घ्यावे लागते का ? बोटी खरेदी करून त्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन केल्यानंतर त्या बोटींचे सर्व्हे दर वर्षी केला जात नाही का, मेरी टाईम बोर्ड त्या बोटींना दरवर्षी फिटनेस सर्टिफिकेट देत नाहीत का ? ५०० ते ६०० च बोटी आपणाकडे फिटनेस सर्टिफिकेटसाठी येतात का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, या बोटींना दरवर्षी फिटनेस सर्टिफिकेट घ्यावे लागते. ज्या बोटीं चालवावयाच्या आहेत, त्यांच बोटी फिटनेस सर्टिफिकेटसाठी मेरीटाईम बोर्डाकडे येतात असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

एका बोटींची किंमत जवळपास एक कोटी रुपयांपर्यंत आहे. अशा बोटी खरेदी केल्यानंतर त्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन करून त्या बोटी चालवणार नाहीत, असे होऊ शकेल का ? बोटी खरेदी करून त्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन केल्यानंतर त्या बोटींचे सर्व्हे दर वर्षी केले जात नाही का, मेरी टाईम बोर्ड त्या बोटींना दरवर्षी फिटनेस सर्टिफिकेट देत नाहीत का, ५०० ते ६०० च बोटी डे फिटनेस सर्टिफिकेटसाठी येतात का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, अशा प्रकारच्या महागड्या बोटींचे फिटनेस सर्टिफिकेट दरवर्षी घेतले जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मेरीटाईम बोर्डाकडील रजिस्टर बोटींची संख्या २१०० आहे. तसेच दरवर्षी ८०० बोटींचे सर्व्हेक्षण केले जाते. तर जवळपास १३०० बोटींचे सर्व्हेक्षण केलेच जात नाही का ? अशी शंका समितीने व्यक्त केली असता, या प्रक्रियेमध्ये ज्याप्रमाणे मोटार कार विकत घेतल्यानंतर रजिस्ट्रेशन केले जाते. त्यानंतर ती कार सर्व्हेक्षणासाठी पुन:पुन्हा येत नाही. पण ती कार दरवर्षी चालूच असते. दरवर्षी काही बोटी खराब झाल्या किंवा तुटल्या तर अशा बोटींमुळे बोटींची संख्या कमी होत जाते असे विभागीय प्रतिनीधींनी अवगत केले.

अशा प्रकारच्या बोटींना दर वर्षी सर्व्हेक्षणाची गरज नाही का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सर्व्हेक्षण व रजिस्ट्रेशन यामधील फरक सांगत असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

ज्या व्यक्तींनी बोटींचे रजिस्ट्रेशन केले आहे, त्या व्यक्तींनी बोटी खरेदी केलेल्या आहेत का ? अशी विचारणा समितीने केली असता ज्या लोकांनी बोटींचे रजिस्ट्रेशन केले आहे, त्या लोकांनी बोटी खरेदी केलेल्या आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

२.६९ ज्या बोटी खरेदी केलेल्या आहेत त्या बोटींचे सरासरी आयुष्य १० वर्षापेक्षा जास्त असू शकते का ? ज्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन १० वर्षापूर्वी झालेले आहे, त्या बोटींचे सर्व्हे गेली सलग १० वर्ष करण्यात आला, अशी माहिती महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आहे का ? ज्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन झाले आहे त्यापैकी फक्त ७०० बोटी समुद्रात जातात आणि १३०० बोटी समुद्रात जातच नाहीत, असे आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, या बोटींचे आयुष्यमान १० वर्षापेक्षा जास्त असू शकते. गरज असेल त्या प्रमाणे संबंधित बोटींचे शुल्क भरून त्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन केल्यानंतर त्या बोटींना समुद्रात नेण्यास परवानगी दिली जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

सुरक्षेच्या संदर्भामध्ये भारत सरकारच्या ज्या व्यवस्था असतील किंवा इतर राज्यांच्या ऑडिटरमार्फत महाराष्ट्रातील सर्व बोटींचे ऑडीट करण्यात यावे. असे जर केले तर यातून विभागास सुरक्षासंदर्भात योग्य ती आकडेवारी मिळू शकेल. २१०० बोटीपैकी फक्त ७०० बोटी कार्यरत असतील असे कोण मानणार ? अशा प्रकारच्या बोटींची पेडींग लिस्ट विभागाकडे आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ज्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन केले आहे व त्या बोटी वार्षिक तपासणीसाठी आल्या नाहीत अशा बोटींची संख्या जवळपास ९०० आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने या ९०० बोटी ओनरला नोटिसा पाठविलेल्या आहेत. या नोटिसाद्वारा बोट मालक वार्षिक तपासणीसाठी का येऊ शकला नाहीत, अशी विचारणा केली आहे. तसेच, बार्जेसचा बिजनेस कमी झालेला आहे. काही बार्जेसचा वापर दरवर्षी होत नाही. ज्या वर्षी बार्जेसचा वापर होत नाही त्यावर्षी या बार्जेस वार्षिक तपासणीसाठी आणल्या जात नाहीत. गेल्या वर्षी २१०० बोटींपैकी ११०० बोटींची वार्षिक तपासणी करण्यात आली व ज्या बोटी तपासणीसाठी आल्या नाहीत, अशा ९०० बोटींना नोटिसा देण्यात आल्या आहेत. २१०० बोटींपैकी काही बोटी वार्षिक तपासणीसाठी विभागाकडे आल्यानंतर काही कारणास्तव त्या बोटींना अनफिटनेस सर्टिफिकेट देण्यात आले आहे, अशा बोटींची संख्या किती आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २००८ पासून खरेदी केलेल्या बोटींची संख्या २३०० आहे. यातील काही बोटी निकामी झाल्यामुळे ते सर्व्हेक्षणाचा खर्च करू इच्छित नाहीत, अशा ११०० बोटींना पर्सनली नोटिसा पाठविलेल्या आहेत. या संदर्भातील सर्व पुरावे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आहेत. " As we have no work, we will inform as and when require " यामधील चांगली गोष्ट अशी आहे की, एखादी बोट सलग तीन वर्षापेक्षा जास्त काळ वार्षिक तपासणीसाठी आली नाही तर त्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन डिम्ड कॅन्सल करता येतील का, यावर विचार करणे सुरू आहे. त्या शिवाय एखाद्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन आहे पण तीचे सर्व्हेक्षण नाही अशा सर्व बोटींचे सर्व्हेक्षण करण्याचे ठरविले आहे. सागर कवच अभियानाद्वारे आम्ही ३०० ते ४०० बोटींची तपासणी केली असता ज्या बोटींचे रजिस्ट्रेशन व सर्व्हेक्षण झालेले नाही अशी एकही बोट आढळून आलेली नाही. जी माहिती देत आहे, या संदर्भातील सर्व पुरावे माझ्याकडे आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

बोटींचे सर्व्हे करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांची संख्या वाढविण्याची आवश्यकता आहे. याचे कारण असे की, दिवसेंदिवस बोटींची संख्या वाढत आहे. त्या दृष्टिने विचार करावा. सर्व्हेअरचे अनुसूचित जमातीचे पद भरण्याचादेखील प्रयत्न करावा. जर विभागास अनुसूचित जमातीचे उमेदवार मिळत नसेल तर खुल्या प्रवर्गातून ही जागा भरावी. टेक्नीकल बाबीमध्ये अनुसूचित जमातीचे उमेदवार मिळत नसतील तर ही या कास्टची जागा जेथे आवश्यक असेल तेथे ट्रान्सफर करून तेथील ओपनची पोस्ट मागवून घ्यावी. असे समितीने सूचित केले असता, पुढील परिच्छेदच्या आधारे अशी माहिती आहे की, समितीने ज्याप्रमाणे सूचना केली आहे, त्याच प्रमाणे मागील काळामध्ये प्रयत्न करण्यात आला होता. कॉन्ट्रक्टबेसवर सर्व्हेअरची नियुक्ती करण्यात आली होती पण त्या कॉन्ट्रक्टबेसवर घेतलेले सर्व्हेअर हे ग्रॅझेटमध्ये नोटिफाय करण्यात आले नव्हते. ही चूक झाल्यामुळे ही पदे रद्द करून ती पदे नियमित करण्यात आली आहेत. एकूण बोटींची संख्या लक्षात घेता समितीच्या मतानुसार कॉन्ट्रक्टबेसवर नोटिफाय करून या जागेवरील नियुक्ती करता येणे शक्य आहे का ? या संदर्भात विचारविनिमय सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

२.७० या संदर्भात अद्ययावत तंत्रज्ञानानुसार काही बदल करता येत असतील ते बदल करावेत असे समितीने सूचित केले असता विभागीय प्रतिनिधींनी त्यास सहमती दर्शविली. महालेखापाल यांच्या अभिप्रायामध्ये असे नमूद आहे की, या संदर्भात सहा-सहा महिन्यांची मुदतवाढ देता येत नाही. या विषयी माहिती देण्याबाबत समितीने सूचित केले असता,ड्राय डॉकींग ही अडीच-अडीच वर्षानंतर करण्यात येते. रजिस्ट्रेशन केल्यानंतर दरवर्षी सर्व्हेक्षण करीत असताना त्यांना एक वर्षाची मुदत न देता त्यांना सहा महिन्यांची मुदत देण्यात येत होती, त्यानंतर त्यांनी ड्राय डॉक केले नाही तर पुन्हा त्यांना सहा महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात येत होती. एमएस क्लासच्या बोटींना ड्राय डॉक अडीच वर्षानी केले जात होती, पण खबरदारीचा उपाय म्हणून मेरी टाईम बोर्डाकडून ती ड्राय डॉक एक ते दीड वर्षांनी करण्यात येत होती. समितीने/महालेखापालांनी या गोष्टी निर्दशनास आणून दिल्यामुळे विभागाने ही पद्धत बंद केलेली आहे. आता यापुढे प्रत्येक वर्षी सर्व्हे करण्यात येत आहे अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

ड्राय डॉक करण्याची यंत्रणा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आहे का ? ज्या बोटी मेरी टाईम बोर्डाकडे ड्राय डॉकसाठी येतात त्या बोटीची विभागाकडून पाण्यामध्ये जाऊन तपासणी करण्यात येत आहे. बोटींचे ड्राय डॉककडे मेरीटाईम बोर्डाने जातीने लक्ष देण्याची आवश्यकता आहे. आतमध्ये चिखल गोळा होतो. तसेच त्यामध्ये शेवाळ गोळा झाल्यामुळे बोटींना प्राब्लेम येतो. मेरी टाईम बोर्डाकडे ड्राय डॉकची व्यवस्था नाही. सर्व बोटींचे ड्राय डॉक करण्यात यावे. मच्छिमारांच्या बोटींचे सर्व्हे करण्याचे काम बंद झालेले आहे.असे समितीने सूचित केले असता, हा तांत्रिक विषय आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. मच्छिमारांच्या बोटींचे सर्व्हे करण्याचे काम कृषि विभागाकडे आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले

मेरी टाईम बोर्डाकडून प्रत्येक बोटींचे ड्राय डॉक करण्यात येत आहे, अशी चूकीची माहिती समितीस देण्यात येत आहे. ही चूकीची माहिती नसून मेरी टाईम बोर्डाचे कर्मचारी पाण्यात बुडून ड्राय डॉक करीत आहेत. यांच्याकडे ड्राय डॉक करण्यासाठी अद्यावत यंत्रणा उपलब्ध नाही. ड्राय डॉक करतात म्हणजे नेमके काय करतात ? अशी विचारणा समितीने केली असता, ड्राय डॉकसाठी बोट बाहेर घेऊन पाण्याखालील तपासणी करावी लागते. समितीने निदर्शनास आणले आहे त्याप्रमाणे ड्राय डॉक करण्यासाठी योग्य त्या सोयी सुविधा उपलब्ध नाहीत. त्यामुळे मेरी टाईम बोर्डाकडून सर्व्हे नूतनीकरण दर सहा महिन्यांनी करण्यात येत होते. पाण्याखालील तपासणी करण्यासाठी सद्यःस्थितीत जागा उपलब्ध नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

महालेखापाल यांचे अभिप्राय मान्य आहेत. याचे कारण असे आहे की, इनलॅन्ड वेसल ॲक्टनुसार बोटींची तपासणी केले जाते. दर सहा महिन्यांनी तपासणी करण्याची तरतूद इनलॅन्ड वेसल ॲक्टमध्ये नाही. यामध्ये क्लॉज ११ होता की, " That certificate or survey will not be in force after expiration of one year from the date of issue. " या नियमानुसार एकदा तपासणी केल्यानंतर पुन्हा सहा महिन्यानंतर तपासणी करण्याची आवश्यकता नाही असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

बोटींचा सर्व्हे वर्षातून एक वेळा करण्यात येतो की, दोन वेळा ? अशी विचारणा समितीने केली असता, रेग्युलर सर्व्हे वर्षातून एक वेळा केला जातो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीने लाईफ जॅकेट सुरक्षासंदर्भात माहिती देण्यास सूचित केले असता, लाईफ जॅकेटची तरतूद आयव्ही ॲक्टमध्ये नाही. १०० टक्के लाईफ जॅकेट वापरण्याचा निर्णय घेण्यात आला त्यावेळी या निर्णयास जल यान चालकांनी विरोध दर्शविलेला होता. त्यांचे म्हणणे असे आहे की, दोन किंवा तीन बोटी आहेत. जी बोट आतमध्ये जात आहे, त्या बोटींचे लाईफ जॅकेट एकत्र करावे लागतात. तरी पण महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने सन २०१३-२०१४ मध्ये एकूण क्षमतेच्या ३३ टक्के, सन २०१४-२०१५ मध्ये ६६ टक्के,आणि सन २०१५-२०१६ मध्ये १०० टक्के लाईफ जॅकेट टप्प्याटप्प्याने अनिवार्य केलेले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

जहाजांच्या नोंदणी प्रमाणपत्रासंदर्भात अद्यावत नोंदणीची एक सिस्टम डेव्हलप करणार आहोत असे महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाकडून सांगण्यात आले होते, या सिस्टममध्ये किती सुधारणा घडवून आणली आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता,जहाजांच्या नोंदणी प्रमाणपत्राचे काम माय ॲप्लिकेशन ॲपद्वारा ऑनलाइन पद्धतीने सुरू आहे. या संदर्भातील दुसरा मुद्दा असा आहे की, रजिस्ट्रेशन सोबत सर्व्हेक्षण करण्याचे अनिवार्य केले आहे. हे काम सन २०१० मध्ये महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने सुरु केले होते हा मुद्दा सन २०१२ रोजीच्या लेखापरीक्षणामध्ये आलेला आहे. बोट जेव्हा विकत घेतली जाते, त्या वेळी रजिस्ट्रेशन व सर्व्हेक्षण त्यानंतर दरवर्षी टप्प्याटप्प्याने सर्व्हेक्षण करण्याचा निर्णय घेतलेला आहे अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

लाकडी बोटींचे आयुष्यमान किती आहे ? या संदर्भातील माहिती शोधण्याचा समितीने पण प्रयत्न केला आहे पण या संदर्भातील माहिती मिळालेली नाही, जवळपास लाकडी बोटी १०० वर्षे तरी चालवितात असे मत समितीने व्यक्त केले असता, लाकडी बोटींचे आयुष्यमान अमुक-अमुक आहे, अशा प्रकारचा उल्लेख कोठेही करण्यात आलेला नाही. लाकडी बोटींचे आयुष्यमान किती असावे या संदर्भात विभागस्तरावर चर्चा सुरु आहे.गेट-वे-ऑफ इंडियावरील अंतिम बोटीस सन १९९४ साली परवानगी दिलेली आहे. जवळपास ही बोट २१ वर्षापासून चालत आहे. या बोटीचे आयुष्यमान किती आहे, या बाबतची माहिती मिळविण्यासाठी खूप प्रयत्न केलेले आहेत, पण या बाबतची माहिती मिळालेली नाही असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.५ शासकीय सर्व्हेक्षकामार्फत जहाजांचे सर्व्हेक्षण न करणे :-

२.७१ या परिच्छेदाबाबत जहाजांचे सर्व्हेक्षण शासकीय ऐवजी खाजगी सर्व्हेअरमार्फत का केले आहे ? सर्व्हेअरची पदे केव्हा भरण्यात आली आहेत, असे विचारले असता विभागीय प्रतिनिधींनी असे उत्तर दिले होते की, ही पदे सन २००८ मध्ये भरण्यात आली आहेत. नस्तीमध्ये असे नमूद केले आहे की, सागरी अभियंता व चिफ सर्व्हेअर कार्यालयाच्या आस्थापनेवरील सर्व्हेअर संवर्गातील ४ पदांपैकी २ पदे जून २०१४ व १ पद माहे. डिसेंबर २०१४ मध्ये अशी ३ पदे नामनिर्देशनाने भरण्यात आलेली आहेत. समितीला माहिती देण्यात येत आहे की, ही पदे सन २००८ मध्ये भरण्यात आलेली आहेत ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, सन २००८ मध्ये ही पदे एमपॅनेलमेंट करून घेतली होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

एमपॅनेलमेंट केले म्हणजे ते लोक कामावर आले असे होत नाही. मेरी टाईम बोर्ड ज्या कर्मचाऱ्यांकडून काम करून घेत होते ते कर्मचारी कंत्राटदारांचे होते ते शासकीय सेवेतील कर्मचारी नव्हते का ? अशी विचारणा समितीने केली असता, एमपॅनलमेंटवरील कर्मचारी त्यावेळी सर्व्हेक्षणाची कामे करीत होते. त्यावेळी सर्व्हेक्षण करणारे कर्मचारी कंत्राटदारांचे नव्हते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

त्यावेळी सर्व्हे करणारे कर्मचारी हे कायदेशीर नियमित शासकीय कर्मचारी नव्हते. महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने या कर्मचाऱ्यांची निवड कॉन्ट्रक्ट बेसवर केली होती. या कर्मचाऱ्यांचे नोटिफाय करणे आवश्यक होते पण त्यांचे नोटिफाय करण्यात आलेले नव्हते. त्यानंतर त्यांचे नोटिफाय करण्यात आलेले आहे. या पदांवरील कर्मचारी सन २०१४ मध्ये कायदेशीररित्या शासकीय नोकरदार झालेले आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सन २००८ ते २०१४ पर्यंत हे कर्मचारी कॉन्ट्रक्ट बेसवर कामे करीत होते. सन २०१४ नंतर त्याच कर्मचाऱ्यांना महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने कायदेशीररित्या शासकीय नोकरीत सामावून घेतलेले आहे. सन २००८ ते २०१४ पर्यंत सर्व्हेक्षणाची जी कामे कंत्राटी कर्मचाऱ्यांकडून घेतलेली आहेत, अशा प्रकारची कामे कंत्राटी कर्मचाऱ्यांकडून करून घेणे नियमानुसार योग्य आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता,अशा प्रकारचे काम कंत्राटी कर्मचाऱ्यामार्फत करून घेणे हे नियमानुसार योग्य नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. सर्व्हेक्षणाचे काम कंत्राटी कर्मचाऱ्यांकडून करावायचे झाल्यास तसे नोटिफाय करणे आवश्यक होते असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

खाजगी व्यक्तींकडून सर्व्हेक्षणांची कामे का केली आहेत, या संदर्भात आक्षेप आहे. जर महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाची आज साक्ष लागली नसती तर या संदर्भातील कोणतीही माहिती मिळाली नसती. या परिच्छेदामध्ये महालेखापाल यांनी असा आक्षेप नोंदविला आहे की, सर्व्हेअरची रिक्त जागा नामनिर्देशनाने भरली आहे. याबाबत स्पष्ट खुलासा करावा. तसेच सदर जागा शासनाने मान्य करून त्या जागा लोकसेवक या व्याख्येअंतर्गत आय.व्ही. ॲक्टनुसार आहेत का ? याचा खुलासा करावा. यावर अनुपालन अहवालामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने असे स्पष्ट केले आहे की, सद्यःस्थितीत ३ नवीन सर्व्हेअर हे कायमस्वरूपी शासन मान्यतेनुसार रुजू आहेत. सागरी अभियंता व तीन सर्व्हेअर यांची आय.व्ही. ॲक्ट, १९१७ नुसार राजपत्रित अधिकारी म्हणून घोषीत करावे याबाबत शासनास प्रस्ताव पाठविण्यात आला आहे. जर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची साक्ष लागली नसती तर हा प्रस्ताव आताही पाठविण्यात आला नसता. असा आक्षेप समितीने घेतला असता,आय.व्ही. ॲक्टनुसार नोटिफिकेशन करणे आवश्यक होत पण महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाने नोटिफिकेशन केले नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

ही साक्ष लागली नसती तर आता पण हा प्रस्ताव विभागाने पाठविला नसता. अशा प्रकारच्या नियमबाह्य कामावर समितीचा आक्षेप आहे. समिती ज्या अहवालावर चर्चा करीत आहे, तो अहवाल सन २०११-१२ चा आहे. महालेखापाल यांच्या परिच्छेदावर विभाग पाच-पाच वर्षे विचार करीत नाहीत. साक्ष लागल्यानंतर विभागाने हा प्रस्ताव पाठविलेला आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता,या संदर्भातील नोटिफिकेशन काढलेले आहे. असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून यामध्ये कंत्राट आधारावर आऊट सोर्सिंग करण्यात येते व त्यानुसार मरीन सर्व्हेअरद्वारे सर्व्हे करण्यात आले. त्यात काही अडचण नव्हती. परंतु त्यात आय.व्ही. ॲक्ट अंतर्गत त्या कर्मचाऱ्यांचे नाव नोटिफाईड करायला पाहिजे, असा महालेखाकार यांचा आक्षेप होता असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

त्यामध्ये महालेखाकार यांचा मूळ आक्षेप असा होता की, त्यामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे स्वतःचे अधिकारी नव्हते. अधिकारी नॉमिनेटेड होते. तसेच महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या यादीमध्ये घेतले परंतु ते नोटीफाईड झाले नाही, ही नंतरची बाब आहे. महालेखापाल यांचा मूळ आक्षेप हा

आहे की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या पदस्थापनेवर जोपर्यंत त्यांची नियुक्ती होत नाही, तोपर्यंत बोर्ड त्यांच्याकडून काम करून घेऊच शकत नाही. इनलॅन्ड व्हेसल्स ॲक्ट नुसार सर्व्हेक्षण करणारे सर्व्हेअर हे शासनाचे राजपत्रित अधिकारी असावे किंवा राजपत्रामध्ये नोंद झालेले अधिकारी असावे, असे काही आहे काय ? सर्व्हीस रुल्समध्ये तसे आहे काय ? या ठिकाणी स्पष्ट लिहिलेले आहे की, " The State Government may by Notification in the Official Gazette that (२) Every surveyor...". विभागीय प्रतिनिधी म्हणतात तसे घडत नाही. समितीचे असे म्हणणे आहे की, सर्व्हेअर हे गव्हर्नमेंट अपॉंटेडच पाहिजे. ज्या अधिकाऱ्यांची बोर्डाच्या आस्थापनेवर नावे आली असतील किंवा त्यांचे नोटीफीकेशन झाले असेल ज्यांचे गव्हर्नमेंट जॉबकरिता राजपत्र निघाले असेल, तेच सर्व्हेअर सर्व्हे करू शकतात, असा इंडियन वेसल्स ॲक्टमध्ये उल्लेख आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता तशी बाब नाही, इनलॅन्ड व्हेसल्स ॲक्टमध्ये राज्य शासनाला हा अधिकार आहे की, मरीन इंजिनिअरला सर्व्हेअर म्हणून कोणाला अपॉईंट करता येईल आणि एकदा असे नोटीफीकेशन निघाले की, या ॲक्टच्या परपजसाठी त्या नोटीफाईड अधिकारी यांना सर्व्हेअरचे अधिकार राहतील. हे काम पार पाडत असताना त्यांचे स्टेट्स हे सरकारी अधिकाऱ्यांचे असेल. खाजगी सर्व्हेअर घेतले असले तरी त्यांचे सरकारी अधिकाऱ्यांचे स्टेटस सर्व्हेअर राहील. यासंदर्भात १९०७ मधील ॲक्ट आहे. खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

याबाबत महालेखापालांनी निदर्शनास आणले की, there is a provision that, " The State Government may, by notification in the Official Gazette, appoint so many persons to be surveyors at the said places as it thinks fit, for the purposes of this Act. Every surveyor shall, for the purposes of any survey made by him, be deemed to be a public servant....".

नोटिफीकेशन केले नसतानाही त्या कर्मच्याऱ्यांकडून आतापर्यंत सर्व्हे केला जात आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, याबाबत नोटिफीकेशन आहे. दिनांक १५ जून २००१ रोजी महाराष्ट्राच्या गॅजेटमध्ये एक नोटिफीकेशन करण्यात आले की, ज्यामध्ये एमएमबीचे " Appoints Marine Engineer Maharashtra Maritime Board as a Surveyor at the said places for the purposes of this Act. " २००१ पासून हे नोटिफीकेशन निघालेले आहे. त्यामध्ये केवळ चीफ मरीन इंजिनिअर्स यांना प्राधिकृत केले. परंतु खरी बाब अशी आहे की, ही बाब खाजगी कर्मचाऱ्यांकडून करून घेतली जात होती. It was deemed. यांचे इंटरप्रिटेशन होते की... हे तर नोटिफाय केले आणि Marine engineer can employ whatever resources possible असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

He cannot delegate his powers to anybody else. How can it be a matter of interpretation ? अशी विचारणा समितीने केली असता, It's a matter of interpretation. यावर मरीन इंजिनियर स्वाक्षरी तो करीत असतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.७२ नोटिफीकेशन झाले किंवा कसे हे सांगता येणार नाही. त्या काळी त्यांचे नोटिफीकेशन केले नाही व हे मान्य करतात की, नोटिफीकेशन केले नाही. आता केले असेल.२००१ साली केलेले नोटिफीकेशन हे केवळ चीफ इंजिनिअरचे आहे.२००१ मध्ये चीफ मरीन इंजिनीअर यांना ऑथोराईज केलेले आहे. परंतु , तुम्ही ती बाब कॉंट्रक्टयुअल सर्व्हेअर कडून करून घ्यावी आणि त्यावर चीफ मरीन इंजिनीअर यांनी तपासणी न करता स्वाक्षरी करावी, असा त्याचा अर्थ होत नाही. याचा अर्थ हा आहे की, व्हेसल ॲक्ट नुसार सर्व्हे करणाऱ्या लोकांचे नोटिफीकेशन करून घेतले पाहिजे. ही बाब महालेखाकार यांनी विभागाच्या लक्षात आणून दिल्यावर विभागाने तशी प्रोसेस सुरू केलेली आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, दिनांक १५ जून २००१ रोजी त्याचे नोटिफीकेशन निघालेले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महाराष्ट्र शासनाने नोटिफीकेशन काढलेले आहे. परंतु मरीन ॲक्टनुसार तसे अधिकार केंद्र शासनालाच आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, समितीचे म्हणणे योग्य आहे. पूर्वी सर्व्हे करण्याचा अधिकारी डीजी शिपिंग, भारत सरकार यांच्याकडे होता. हा अधिकार नंतर राज्य शासनाला मिळाला असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्डाच्या कार्यालयात हायड्रोग्राफर या पदावर असलेले श्री. रोहिला हे चीफ ऑफीसर होते. हायड्रोग्राफरला कोणताही अधिकार नाही. त्यांच्याइतकीच शैक्षणिक अर्हता असलेले अनेक अधिकारी होते. श्री. प्रसाद व इतर चार, पाच अधिकारी असताना त्यांना डावलून श्री. रोहिला यांना त्या पदावर ठेवले. श्री. रोहिला यांनी नेव्हीमधील माजी अधिकारी म्हणून पेंशन घेतले आणि पुन्हा एमएनडी च्या पेमेंटचा लाभ घेतला. तसेच त्यांनी बरेच प्रमोशन देखील घेतले. यासंदर्भात महालेखाकार यांनी श्री. रोहिला याच्याकडून रिकव्हरी करण्यात यावी, असा पॅरा काढलेला आहे. जवळजवळ दीड कोटी रुपयांची रिकव्हरी त्यांच्याकडून निघू शकते. याबाबत कार्यालयाचे काय म्हणणे आहे. ॲथॉरिटी नसताना जो अधिकारी नाही, म्हणजेच नेक्स्ट टू सीईओ श्री. रोहिला हेच होते. गेली दहा, पंधरा वर्षे तेच काम पाहात होते. त्यांचे मूळ पद हायड्रोग्राफर होते. या पदावरील व्यक्तीचे काम पाण्याची उंची व लेव्हल बघण्याचे आहे. परंतु ते तेथे मालकच झाले होते व त्यांच्याद्वारेच एमएमबी चालविली जात होती. हा अधिकारी नेव्हीमध्ये देखील होता. नेव्हीमध्ये सर्व्हीसला असताना नेव्हीचे पेमेंट मिळत होते. सेवानिवृत्त झाल्यावर नेव्हीचे पेंशन देखील घेतले आणि आपले पेमेंट देखील घेतले. तसेच त्यांनी स्वत:साठी स्केल देखील बदलून घेतले. अशा प्रकारे श्री. रोहिला यांची करोडो रुपयांची रिकव्हरी

निघू शकते. मी उपस्थित केलेला मुद्दा खरा आहे काय, याचे उत्तर अपेक्षित आहे. श्री. रोहिला यांच्यासंदर्भात उपस्थित केलेल्या बाबींची सखोल चौकशी करावी व झालेल्या चौकशीची समितीला तातडीने माहिती सादर करावी. असे समितीने सूचित केले.

अनुपालन अहवालामध्ये असे म्हटलेले आहे की, २०१० मध्ये या ०३ कंत्राटी सर्व्हेअरकडून काम केले जात होते, परंतु त्यांना २०१० साली कमी करण्यात आले किंवा कसे ? तसेच अनुपालनामध्ये असे दिलेले आहे की, सन २०१० मध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे ०१ नवीन मरीन सर्व्हेअर रुजू झाले, परंतु त्यांनी तद्नंतर राजीनामा दिला होता. तत्पूर्वी वरील कारणामुळे ०३ कंत्राटी सर्व्हेअरकडून काम केले जात होते, हे कंत्राटी सर्व्हेअर कधी कमी करण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मेरी टाईम बोर्डाकडे सर्व्हेअर नव्हते, त्यामुळे २००८ मध्ये जाहिरात काढली असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

०३ कंत्राटी कामगारांकडून काम करून घेतले जात होते. नंतर त्यासंदर्भात राज्य शासनाकडून मान्यता घेण्यात आली. त्यामुळे या ०३ कंत्राटी सर्व्हेअरांना कोणत्या तारखेला कमी करण्यात आले आणि नवीन सर्व्हेअर कोणत्या तारखेला नेमण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता,२०१४ मध्ये नवीन सर्व्हेअरांची नियुक्ती करण्यात आली व त्यानंतर ०३ कंत्राटी सर्व्हेअर यांना कमी करण्यात आले असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

याचाच अर्थ सन २००० पासून २०१४ पर्यंत ०३ कंत्राटी सर्व्हेअर होते. ही फार गंभीर बाब आहे की, आक्षेप आल्यानंतर देखील २०१० ते २०१४ या कालावधीत याच ०३ कंत्राटी सर्व्हेअरकडून काम करून घेतले जात होते. हे जास्त आक्षेपार्ह आहे. दुसरी बाब अशी की, २०१४ मध्ये या ०३ नवीन सर्व्हेअरची नियुक्ती केल्यानंतरही ०३ वर्षे झाले तरी ती बाब मान्यतेकरिता पाठविलेली नाही याची नोंद घेणे आवश्यक आहे. ही बाब देखील अतिशय आक्षेपार्ह आहे. महालेखाकार यांचा आक्षेप आल्यावरही पाच, पाच वर्षे विभागाकडून काहीच कार्यवाही केली गेलेली नाही. ही बाब योग्य नाही. विभागाकडे जेव्हा महालेखाकार यांची टीम आली होती, तेव्हा असेच उत्तर दिले की, विभागाकडून जाहिरात काढण्यात येत असते, परंतु सर्व्हेअरचे वेतन अतिशय कमी असल्यामुळे उमेदवार उपलब्ध होत नाही. वेतन रेक्टीफाय केले काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्यांना शासनाच्या स्केलमधील हायस्केल दिलेला आहे. हायली टेक्नीकल बाब असल्यामुळे उमेदवार मिळत नाही. ०३ वेळा जाहिरात देऊनही उमेदवार मिळत नाही. या क्वालीफिकेशनचे उमेदवार पाहाता त्यांचा पगार फार जास्त पाहिजे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने त्याबाबतचा विचार केला पाहिजे, जेणेकरुन उमेदवारांची कमतरता भासू नये असे समितीने सूचित केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.०६ : क्षेत्रीय बंदर अधिकाऱ्यांमार्फत जहाजांची नोंदणी :-

२.७३ या परिच्छेदाबाबत माहिती देताना यामध्ये असलेल्या सर्व बोटींना आयव्ही ॲक्ट अंतर्गत रजिस्ट्रेशन करीत असताना, वॉटर स्पोर्टच्या बोटींना केवळ ०१ आयडी नंबर दिला जात होता. महालेखापाल यांच्या परिच्छेदानंतर ती प्रथा बंद करण्यात येऊन त्यांना रेग्युलर आयव्ही रजिस्ट्रेशन नंबर देणे सुरु करण्यात आलेले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

विभागाने २,७१९ जलयानांना आयडी नंबर दिला व त्यापैकी केवळ १७७ जलयानांची नोंदणी झालेली आहे. परंतु विभागाने २,५४२ जलयानांची नोंदणी रद्द केलेली आहे. त्यांना आयडी नंबर दिलेला आहे. नोंदणी रद्द केली जाते की, आयडी नंबर रद्द केला जातो ? अशी विचारणा समितीने केली असता, मुंबईवर दहशतवादी हल्ला झाला त्यावेळी डी.जी. शिपींग यांनी बोटींना प्रमाणपत्र द्यायचे असा निर्णय होता, त्यानुसार बोटींना आयडी नंबर देण्यात आले होते. परंतु ज्यावेळी महालेखापाल यांनी आक्षेप काढला की, आयव्ही ॲक्ट अंतर्गत मेकॅनिकल बोटींना आयडी नंबर देता येणार नाही. त्यामुळे सदरहू आयडी नंबर त्याच वेळी रद्द करण्यात आले व सर्व बोट मालकांना आयडी नंबर रद्द केल्याचे कळविण्यात आले व तुम्ही आयव्हीमध्ये यावे अशी माहिती विभागाने प्राधिकृत केलेले मुख्य बंदर अधिकारी यांनी दिली.

हा नंबर देत असताना संबंधितांचे आधार कार्ड घेतले जाते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्यामध्ये केवळ आयडी होते. परंतु ते आयव्ही ॲक्ट प्रमाणे नव्हते. म्हणजेच आयव्ही ॲक्टप्रमाणे सर्व्हे आणि इतर सर्व बाबी होत्या, परंतु तेथे केवळ आरपीओ कडून सर्व्हे केला जात होता. परंतु आक्षेप आल्यानंतर त्याची अंमलबजावणी करण्यात आली. ज्यांच्याकडे आयडी नंबर होते, ते काढण्यात आले, and that boat will be treated like no registration असे मुख्य बंदर अधिकारी यांनी सांगितले.

विभाग संबंधितांच्या जीविताशी खेळतात, असेच म्हणावे लागेल. समुद्रामध्ये कोणालाही माफी नसते असे मत समितीने व्यक्त केले असता, दिलेले आयडी नंबर हे सुरक्षेच्या कारणास्तव देण्यात आले होते. भविष्यात काही दुर्घटना झाली तर घडलेल्या घटनेचा सुगावा लागावा, हा त्यामागील हेतू होता. शासनाच्या बोटींना रजिस्ट्रार अंडर महाराष्ट्रा. महाराष्ट्रातील बोटींना प्रॉपर आयडी नंबर देणे आवश्यक होते, परंतु देण्यात आलेला आयडी नंबर हा चुकीचा होता. सदरहू आयडी नंबर आरपीओ रजिस्ट्रार यांच्याकडून दिले जातात.

याचाच अर्थ वेंगुर्ला येथील बोटधारक हेड ऑफीसला कसा येऊ शकेल ? रीजनल पोर्ट ऑफीसरला आयडी नंबर देण्याचे अधिकार आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, रीजनल पोर्ट ऑफीसरला आयडी नंबर देण्याचे अधिकार आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

२,५४२ जलयानांची सद्यःस्थिती काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, २,५४२ जलयानांचे आयडी नंबर रद्द करण्यात आलेले आहेत. सध्या त्यांना ऑपरेट करण्यासाठी परवानगी नाही. It will be treated like no registration. असे मुख्य बंदर अधिकारी यांनी सांगितले.

हे कायद्यानुसार किंवा नियमानुसार सांगण्यात येत आहे. परंतु हे सर्व जलयान कार्यरत आहेत काय किंवा ते कार्यरत असल्याचे निदर्शनास आले आहे काय ? विभागाचे म्हणणे नियमाने बरोबर आहे. परंतु सर्व जलयान अजुनही कार्यरत आहेत काय किंवा त्यांची स्थिती काय आहे ? याचे कारण असे की, आयडी नंबर नसताना देखील अनेक ठिकाणी जलयान कार्यरत आहेत, त्यामुळे या जलयानांची सद्यःस्थिती काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, आता ते कार्यरत नाहीत. ते वॉटर स्पोर्टस् करणारे होते. अर्धा टनाची बोट देखील काढून टाकलेली आहे असे मुख्य बंदर अधिकारी यांनी विदित केले

हा मुद्दा लहान बोटीसंदर्भातील आहे. पॅसेंजर व्हेईकलचा हा मुद्दा नाही. हा मुद्दा रिक्रीएशनल बोटींचा आहे. यामध्ये कोणी वॉटर स्पोर्टस् वाले तर काही रिसॉर्ट वाले आहेत. यामध्ये सर्वच बोटी नाहीत, तर काही खेळाच्या देखील आहेत. महालेखापाल यांचा परिच्छेद निघाल्यामुळे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सर्व आयडी नंबर रद्द केलेले आहेत. आता बोर्ड म्हणत आहे की, विभागाने इनलॅन्ड व्हेसल ॲक्टचे रजिस्ट्रेशन करावे. रिक्रीएशनल आणि टुरीस्ट इंडस्ट्रीयलचा याला विरोध आहे. महालेखापाल यांच्या म्हणण्यानुसार ते केले असले तरी इंडियन व्हेसल ॲक्ट प्रमाणे जेवढी बोटीची किंमत नाही, तेवढा खर्च करावा लागणार आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.७ : ME ने कार्यक्षमता प्रमाणपत्र प्रदान करणे.

२.७४ या विषयासंदर्भात माहिती देण्याबाबत समितीने सूचित केले असता, यासंदर्भातील पूर्ण जुने रेकॉर्ड चेक केलेले आहे. २००७ पासून २०१० पर्यंतचे सर्व रेकॉर्ड चेक केले. महालेखापाल यांनी म्हटल्याप्रमाणे सेकंड क्लास मास्टरची ६०६ सर्टिफीकेट इश्यु झालेली आहेत. परंतु ॲक्च्युअली ५९६ उमेदवारांचे रिझर्ल्ट आहेत. म्हणजेच एका रँकमध्ये १० उमेदवारांचा फरक आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

जे उमेदवार परिक्षेमध्ये बसलेच नाही, त्या उमेदवारांना कशाच्या आधारावर पास करण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सर्टिफीकेट इश्यु केलेले रजिस्टर चेक केले. त्यामध्ये असे आढळून आले की, ६०६ उमेदवारांमध्ये ०३ उमेदवारांची नावे रिपीट झालेली आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

नावे रिपीट झाली म्हणजे उमेदवार कमी झाले. If one person name is appearing at two places then it will be reduced. How it can be increased ? यादीवर ०१ नाव ०२ वेळेस आले म्हणजेच एकूण संख्येमध्ये वाढ झाली. १४ चा घोळ आहे. त्यापैकी ०३ उमेदवारांची नावे रिपीट झालेली आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ०३ उमेदवारांची नावे रिपीट झालेली आहेत. तसेच दुसरी पद्धत अशी असते की, या परिक्षा २००६-२००७ पर्यंत मर्कंटाईल मरीन डिपार्टमेंट म्हणजेच डीजी शिपींगकडे होत्या. त्यांच्याकडे ज्या परीक्षा झाल्या होत्या, त्यांचे डायरेक्ट सर्टिफीकेट न देता अगोदर प्रोव्हीजनल सर्टिफीकेट देतात. प्रोव्हीजनल सर्टिफीकेटच्या नंतर १५ दिवसांनी किंवा ३० दिवसांनी फायनल सर्टिफीकेट देतात किंवा उमेदवाराने ॲप्रोच केले नाही तर ते तसेच पडून राहाते. या परीक्षा २००६-२००७ मध्ये आमच्याकडे आल्या. आमच्याकडे ०१ उमेदवार आला व त्यामुळे यामध्ये एका उमेदवाराचे नाव वाढले. याचे कारण असे की, त्याची परीक्षा न घेताच सर्टिफीकेट दिलेले आहे. त्याला डीजी शिपींगने टेंपररी प्रोव्हीजनल सर्टिफीकेट दिले होते. असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

परिक्षा न घेता सर्टिफीकेट कसे दिले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, डीजी शिपिंग यांनी एक्झाम कंडक्ट केलेली होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

या संदर्भात ती बाब भारत सरकारच्या डीजी शिपींगने केली. आता त्यानंतर टेंपररी कालावधीमध्ये हा फंक्शन विभागाकडे आला की, हे प्रोव्हीजनल असून आता परमनंट करून घ्यावे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

हा विषय समजून घेण्याचा प्रयत्न मी स्वत: केला. या परीक्षा सन २००६-०७ पर्यंत डी.जी.शिपिंगकडून घेण्यात आल्या. लेखी परीक्षा न घेता तोंडी परीक्षा घेण्यात आली. त्यानंतर प्रमाणपत्र देण्यात आले. दरम्यान एमएमबीकडे उमेदवार आल्यानंतर सीओसीने निकाल दिला. एक प्रकरणीच्या केसेसमध्ये तीन उमेदवारांच्या नावांची पुनरावृत्ती झाली होती. एमएमबीच्या आधारावर परीक्षा देण्याची प्रोव्हिजन असल्याने प्रमाणपत्र देण्यात आले. एक गोष्ट खरी आहे की, ७ उमेदवारांचे सन २००६-०७ ट्रान्झीट अवस्थेतील रेकॉर्ड सन २०१२ मध्ये मिळाले नाही. त्यासंदर्भात प्रयत्न केले. ज्यांना क्रू मेंबर्सची आवश्यकता असते त्यासर्वांना वैयक्तिक पत्र देऊन विचारणा करण्यात आली आहे की, " अमूक नावाची व्यक्ती तुमच्याकडे असेल तर आम्हाला ताबडतोब कळवावे. " सदरचे प्रकरण ११ वर्षे जुने प्रकरण आहे असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

हजारो उमेदवारांची यादी तयार करताना पडताळणी करण्यात येत नसेल तर सदरहू बाब अडचणीची आहे. All is not well in this Department. विभागाने एकही काम व्यवस्थित केले आहे, असे दिसून आले नाही. ज्या बाबी करता येऊ शकत होत्या त्याकडे दुर्लक्ष केले आहे. सदरहू लेखापरिच्छेद प्रकरणी समिती अहवाल सादर करताना आपल्या भावना व्यक्त करणार आहे. महालेखाकारांनी परिच्छेदामध्ये सन २००७ ते २०१० या कालावधीत परिक्षांमध्ये अनुक्रमे ५९६, १७४ व ११३ विद्यार्थी उत्तीर्ण झाल्याचे नमूद करण्यात आले आहे. विभागाने अनुपालन रकान्यामध्ये वर्गवारीनुसार प्रत्येक पदासाठी १ उमेदवार तत्सम परिक्षा उत्तीर्ण झाल्याचे नमूद करण्यात आले आहे. प्रत्यक्षात उत्तीर्ण विद्यार्थ्यांची संख्या ५९६ असताना ६०६ उमेदवारांना प्रमाणपत्र देण्यात आले, १७४ उत्तीर्ण ऐवजी १७५ व ११३ ऐवजी ११४ उमेदवारांना प्रमाणपत्र देण्यात आले असून एकूण १२ उमेदवार अतिरिक्त आहेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सदरहू संख्या १२ नसून १८ आहे. व्हेरिफिकेशननंतर सदरहू आकडेवारी १८ पर्यंत पोहोचली आहे. सर्व रेकॉर्ड तपासून त्याची कारणमिमांसा करण्यात आली आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

विभागाने उत्तरामध्ये १८ उमेदवार अतिरिक्त आहेत, असे म्हटले नाही हि बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, सर्व उमेदवारांचे रेकॉर्ड तपासून घेण्यात आले आहेत. १८ उमेदवारांपैकी ३ उमेदवारांचे नाव दुबार दिसून आले, ६ उमेदवार उत्तीर्ण असून त्यांच्या नावांची नोंद रेकॉर्डवर दिसून आली नाही, ७ उमेदवारांचे उत्तीर्ण प्रमाणपत्र उपलब्ध नाही. सर्व शिपिंग इंडस्ट्रीजना विचारणा करण्यात आली आहे की, सदरहू उमेदवारांचे रेकॉर्ड सापडत नसून त्या इंडस्ट्रीजकडे ते कार्यरत असतील तर विभागाला कळवावे. जेणे करून आम्हाला त्यांचे रेकॉर्ड तपासता येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

उमेदवारांचे रेकार्ड मिळून येत नसेल तर त्यांना कोणत्या आधारावर उत्तीर्ण प्रमाणपत्र देण्यात आले ? विभागाकडे सद्यःस्थितीत रेकॉर्ड उपलब्ध नाही काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागाकडे रेकॉर्ड आहे, रेकॉर्डचे रजिस्टर सोबत आणले आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

त्या उमेदवारांचा ठावठिकाणा नसल्यामुळे कंपनीला कळविण्यात आले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

उत्तीर्ण उमेदवारांपेक्षा अधिक उमेदवारांना प्रमाणपत्र देण्यात आले आहे त्यांचे रेकार्ड मिळून येत नसेल तर त्यांना कोणत्या आधारावर उत्तीर्ण प्रमाणपत्र देण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्यावेळी लेखी परीक्षा घेण्यात येत नव्हती. तोंडी परीक्षा घेण्यात येत होती. डी.जी.शिपिंगमार्फत उमेदवारंची परीक्षा घेण्यात आली होती त्यानंतर सदरहू प्रकरणाची कार्यवाही ट्रान्स्फर झाल्यामुळे आम्ही सीओसी दिली. सदरचे रेकॉर्ड डी.जी.शिपिंगकडील आहे. दोन प्रवर्गातील ३ उमेदवारांच्या नावांची पुनरावृत्ती झालेली आहे. डी.जी.शिपिंगकडील रेकॉर्ड मिळालेले आहे. उर्वरित बाबींचा शोध घेण्यात येत आहे. ४ बाबींमध्ये दोष आढळून आला नाही. १२ ऐवजी १८ उमेदवारांची नावे आढळून आलेली आहेत. सर्व फॉरमॅट शोधलेले आहेत. ॲप्लीकेशन फॉर्मवर " पास " नमूद करण्यात येते. लेखी परीक्षा नसल्यामुळे ॲप्लीकेशन फॉर्मवर " पास " झाल्याबाबतची नोंद करण्यात आली. सीओसी दुसऱ्या यंत्रणेकडून देण्यात आली असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

२.७५ सदरहू प्रक्रिया पार पाडताना तत्कालीन प्रमुख प्रशासकीय अधिकारी यांचेकडून चूक झाली, असे वाटते का ? त्यांच्याकडून चूक झाली असेल तर त्यांच्यावर नियमानुसार कारवाई करण्यात येईल काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, तत्कालीन प्रमुख प्रशासकीय अधिकारी यांचेकडून चूक झाली, ही बाब मान्य आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सदरहू प्रकरणी संबंधितावर जबाबदारी निश्चित करून समितीला अहवाल सादर करावा. समिती यावर अनुपालन अहवाला संदर्भातही साक्ष घेणार आहे. सदरहू बाब लक्षात घेऊन विभागाच्या प्रमुखांनी समितीला आश्वासन द्यावे असे सूचित करून सदरहू पदांसाठी तोंडी परीक्षा घेण्यात येत होती, टायपिंगची परीक्षा घेण्यात येत नव्हती, अशी विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी माहिती दिली आहे. सद्यःस्थितीतही अशाच प्रकारे परीक्षा घेण्यात येते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सद्यःस्थितीत अशाच प्रकारे परीक्षा घेण्यात येत नाही. आता लेखी परीक्षा घेण्यात येते त्यानंतर तोंडी परीक्षा घेण्यात येते असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

लेखी व तोंडी परीक्षा किती गुणांसाठी घेण्यात येते ? तोंडी परीक्षा कोणामार्फत घेण्यात येते ? या समितीच्या प्रश्नाबाबत तोंडी परीक्षा ५० मार्कांची व लेखी परीक्षा ५० मार्कांची घेण्यात येते. सदरहू परीक्षा बीईएसटी या संस्थेमार्फत घेण्यात येते. सदरहू परीक्षेच्या वेळी मेरीटाईम बोर्डाचे कॅप्टन व मरिन इंजिनिअर स्वतः हजर असतात. अगोदर लेखी परीक्षा घेण्यात येते, त्यानंतर तोंडी परीक्षा घेण्यात येते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

राज्य शासनाने प्रत्येक क्षेत्रातील तोंडी परीक्षा घेणे बंद केले आहे. अद्यापही या क्षेत्रात तोंडी परीक्षा घेतली पाहिजे, असे विभागाला कारी वाटते ? अशी विचारणा समितीने केली असता, सदरहू परीक्षा नोकरी देण्यासाठी नव्हे तर अर्हता प्रदान करण्यासाठी घेण्यात येते. सदरहू पात्रता धारण केल्यानंतर उमेदवार नोकरी मिळण्यासाठी अर्ज करतात. त्यामुळे सदरहू प्रकरणी तोंडी व प्रात्यक्षिक घेण्यात येते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने एम.ई., सी.पी.ओ. आणि आर.पी.ओ.एस. यांना परीक्षक म्हणून घोषित केले आहे. खाजगी संस्थेकडून परिक्षा घेण्याचे कारण काय ? मेरीटाईम बोर्डाकडे स्वतःचा स्टाफ असताना बेस्ट मार्फत परिक्षा का घेण्यात येते ? मेरीटाईम बोर्डाकडे नोटिफाईड अधिकारी असताना परीक्षक म्हणून बीईएसटी या संस्थेची आवश्यकता का भासते ? मेरीटाईम बोर्डाने एम.ई., सी.पी.ओ. आणि आर.पी.ओ. यांना परीक्षा घेण्यासाठी परीक्षक म्हणून घोषित केले आहे. They are notified examiners. Why are you taking examination from somebody else ? अशी विचारणा समितीने केली असता, बीईएसटी ही संस्था सदरहू क्षेत्रातील तज्ज्ञ संस्था आहे. They are more technically qualified. Board of Examination for Seafere Trust या संस्थेकडून शिपिंग इंडस्ट्रीचे कोर्सेस चालविण्यात येतात. परीक्षा चांगल्या पद्धतीने घेता याव्या याकरिता उक्त संस्थेस प्राधिकृत करण्यात आले आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.८ हायड्रोग्राफिक / जल आलेखन विभागाचे कार्य :—

२.७६ वाळू उपशाच्या संदर्भातील हा विषय खूप गंभीर आहे. हा लेखापरिच्छेद वाचल्यानंतर लक्षात येते की, विभागाकडून इतर प्रकरणी दुर्लक्ष करण्यात येते परंतु याप्रकरणी विभाग प्रो-ॲक्टीव्ह झाल्याचे दिसून येत आहे. या लेखापरिच्छेद प्रकरणी विभागाची बाजू ऐकून त्यानंतर संबंधित जिल्हाधिकारी व इतर संबंधित विभागाचे सचिव यांची साक्ष घेण्यात येईल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, दिनांक २५ ऑक्टोबर २०१० रोजीच्या शासन निर्णयनुसार सर्व प्रक्रिया पार पाडण्यात आली आहे. उक्त शासन निर्णयातील ई नुसार पर्यावरण विभागाकडून मान्यता घेण्याची संपूर्ण जबाबदारी जिल्हाधिकारी यांची आहे. शासन निर्णयामध्ये कोणत्या विभागाने ना-हरकत प्रमाणपत्र द्यावे, हे नमूद करण्यात आले आहे. नदीच्या संबंधी जीएसडीए व मायनिंग ऑफिसर, समुद्र किंवा खाडीच्या संबंधी एमएमबी यांच्याकडून ना-हरकत दाखला घेणे आवश्यक आहे. सदरहू ना-हरकत दाखला विहित कालावधीत दिला नाही तर डिम्ड अप्रुव्हलची तरतूद आहे. Environment Clearance is the responsibility of the Collector असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

Without NOC how can the Collector give permission ? If you refuse to give NOC, will the Collector give permission ? अशी विचारणा समितीने केली असता, यामध्ये दोन भाग आहेत. नौकानयनाच्या सहाय्याने वाळू उपसा करावयाचा असेल तर मेरी टाईमबोर्डाचा ना-हरकत दाखला घेणे आवश्यक आहे, हा पहिला भाग आहे. सदरहू ना-हरकत दाखला प्राप्त झाल्यानंतर वाळू उपशाच्या प्रक्रियेसाठी पर्यावरण विभागाने मंजुरी दिल्यानंतर जिल्हाधिकारी यांना कोणत्या भागात व कोणत्या यंत्राद्वारे ड्रेजींग करावयाची हे ठरविण्याचा अधिकार आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

ना-हरकत प्राप्त करणे हा बेसिक पार्ट आहे. त्यानंतर इतर परवानग्या देण्याची जबाबदारी जिल्हाधिकारी यांची आहे, हे मान्य आहे. परंतु बेसिक ना-हरकत कोणी द्यावयाची आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता, शासन निर्णयामध्ये जलआलेखन विभागाची जबाबदारी स्पष्ट दिली आहे. जलआलेखन ही संस्था सन १९६० पासून कार्यरत आहे. खोली प्रमाणे किती वाळू साठा असू शकतो, हे गृह(बंदरे) विभागाला कळवावयाचे असते त्यानंतरची सर्व जबाबदारी जिल्हाधिकारी यांची आहे. सन २०१२ ते २०१४ या कालावधीत काही गैरप्रकार झाल्यामुळे सन २०१५ पासून सदरहू जबाबदारी जलआलेखन विभागास देण्यात आली आहे. महालेखापालांनी लेखा आक्षेप काढला त्यावेळी सर्व जबाबदारी जिल्हाधिकारी यांची होती. त्यावेळी खोलीनुसार साठा किती आहे, एवढीच जबाबदारी जलआलेखन विभागाकडे होती. सदरहू बाब शासन निर्णयामध्ये स्पष्ट नमूद आहे. सन २०१० च्या शासन निर्णयानुसार नदी/खाडी उत्खननास ना-हरकत देणेसंबंधीची मागणी जिल्हाधिकारी यांचेकडून मेरीटाईम बोर्डाकडे करण्यात येत होती. या प्रक्रियेमध्ये सन २०१५ मध्ये बदल करण्यात आला अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने नाहरकत दाखला नाही दिला तरी जिल्हाधिकारी यांना सदरहू प्रकरणी परवानगी देण्याचा अधिकार आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सागरी क्षेत्राची सर्व जबाबदारी एमएमबीची असते व एमएमबीच्या परवानगीशिवाय हा विषय पुढे जाऊ शकत नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २०१५ मध्ये ना-हरकत दाखला देण्याची जबाबदारी जलआलेखन विभागाकडे देण्यात आली असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

एमएमबीने ना हरकत दिली नाही तरी जिल्हाधिकारी सु-मोटो परवानगी देण्याचा अधिकार जिल्हाधिकारी यांना आहे, असे सचिव महोदयांनी सांगितले आहे. परंतु सदरहू प्रकरणी एमएमबीने एनओसी दिलेली आहे ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, एनओसी दिली हे बरोबर असून एनओसी देण्याचे निकष शासन निर्णयामध्ये नमूद करण्यात आले आहेत. त्यानुसार एनओसी देण्यात येते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

खोलीनुसार किती उपसा करता येऊ शकतो, ही बाब सांगण्याची जबाबदारी जलआलेखन विभागाची आहे. त्यानुसार किती जिल्हाधिकारी यांनी पुढील कार्यवाही करावयाची असते असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

मिनिस्ट्री ऑफ इन्व्हायरमेंट ॲण्ड फॉरेस्टने गंभीरपणे सांगितले आहे की, सदरहू ठिकाणी विकासाची कोणतीही कामे करण्यात येऊ नये. त्यावेळी you should be more cautious. मेरीटाईम बोर्डच्या एनओसीवर पुढील प्रक्रिया अवलंबून आहे. मोराटोरियम असताना

एमएमबीने ना हरकत दाखला दिला. सदरहू एनओसी विनाकारण दिलेली नाही हे, समिती समजू शकते. रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग येथे पर्यावरण विभागाचे मोराटोरियम असताना एनओसी देण्याची आवश्यकता नव्हती असे मत समितीने व्यक्त केले व विचारणा केली की, वाळू उपसा करण्याची परवानगी मिळविण्याकरिता जिल्हाधिकारी यांचेकडे पत्रव्यवहार करण्यात येत होता काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, पत्रव्यवहार केला होता असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

नदी व खाडी भागामध्ये वाळूचे प्रमाण किती आहे, त्याभागामध्ये ये-जा करणाऱ्या बोटींची वाहतूक सुरळीत राहिली पाहिजे, त्यासाठी आवश्यक वाळू उपलब्ध असणे आवश्यक आहे. सदरहू प्रकरणी भरतीद्वारे त्या भागामध्ये आलेली अधिकची वाळू उपसण्याकरिता विभागाकडून एनओसी घेण्यात आली होती. विभागाचे म्हणणे असेल की, एनओसी दिल्यानंतर त्यांचा काहीही संबंध नसतो. पंरतु सदरहू ना-हरकत दाखला दिल्यानंतर वाळू उपसा पाहणी करण्यासाठी विभागाकडून प्रतिनियुक्तीवर अधिकारी पाठविण्यात येतो. वाळूची लेव्हल पाहण्याची जबाबदारी विभागाची आहे, जिल्हाधिकारी यांची नाही. जिल्हाधिकारी यांनी उत्खनन करण्याची परवानगी दिली, ही बाब खरी आहे. परंतु वाळूचा स्तर खाली गेल्यानंतर विभागाने त्याची माहिती जिल्हाधिकारी यांना दिली का ? यावर विभागाकडून उत्तर देण्यात येऊ शकते की, ती त्यांची जबाबदारी नव्हती, तसे समितीला सांगण्यात आले नाही. नौकानयनाचा मार्ग सुकर पद्धतीने चालला पाहिजे, याची जबाबदारी एमएमबीची आहे. त्यामुळे एमएमबीने केवळ एनओसी दिली, अशी सबब सांगून ते जबाबदारी टाळू शकत नाहीत. अधिक वाळू उत्खनन झाले असेल तर त्याची जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डने स्वीकारली पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, नौकानयन मार्गाचा नेहमी हायड्रोलॉजिकल सर्व्हे करून अहवाल केला जातो असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

या खाडीमधून रेती काढता येणार नाही, जेव्हा आम्ही सांगू तेव्हाच रेती काढता येईल असा अहवाल पाठवला होता काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, असा अहवाल पाठविला नव्हता, नाही. मात्र दरवर्षी सर्व्हे केला जातो व रेकॉर्ड टॅली केला जातो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

२.७७ जिल्हाधिकाऱ्यांनी एनओसी मागितली होती. वाळू उत्खनन करणे योग्य आहे की नाही, या बाबत आपण अभिप्राय देणे आवश्यक असते.चुकीच्या पद्धतीने एनओसी देण्यात आल्याचे समोर आलेले आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, वाळू उपशा संबंधी पर्यावरण विभागाच्या मान्यतेबाबत शासन निर्णयामध्ये स्पष्टपणे लिहिले आहे की, वाळू ५ हेक्टरपेक्षा कमी असल्यास एक महिना अगोदर पर्यावरणाच्या मान्यतेकरिता जिल्हाधिकारी यांनी सादर करावे. ही प्रक्रिया ४ वर्षे सुरू होती. त्या नंतर असे लक्षात आले की, नेव्हीगेशनला देखील अडचण होत आहे. पर्यावरण विभागाची वेगवेगळी मान्यता घेण्यास अडचण येत आहे. यामुळे सन २०१५ मध्ये एनजीटी यांनी वाळू उपशाची अनुमती व जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डकडे सोपवली असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

उत्खनन करणे योग्य आहे की नाही, हे विभागाने स्पष्ट करणे आवश्यक आहे. मूळ परिच्छेद सिंधुदुर्ग व रत्नागिरी येथील वाळू उपशा संबंधी आहे. येथील अनेक प्रकल्पांच्या संदर्भात उत्तर देताना असे सांगण्यात आले की, आम्हाला पुढे जाता आले नाही कारण गाडगीळ समितीचा रिपोर्ट प्रलंबित होता. मात्र असे असताना देखील इतर प्रकल्पांचे काम थांबवले जात असताना वाळू उपशासाठी परवानगी दिली जाते. विभागाने ही बाब जिल्हाधिकाऱ्यांच्या निदर्शनास आणून दिली होती काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, पोर्टकडून करार केला, एक प्रकारची एनओसी दिली. त्यांनी पर्यावरणाची एनओसी आणणे अपेक्षित होते.

सिंधुदुर्ग व रत्नागिरी येथे वाळू उपसा पूर्णपणे बॅन केलेले होते ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, नदीतील वाळू काढण्यात एमएमबीचा काही रोल नव्हता. तेथे मॅन्ग्रोव्ह, मत्स्य जीवन व इतर अनेक गोष्टी असल्यामुळे पर्यावरणाची मान्यता आवश्यक आहे. आपण केवळ वाळूबाबत निर्णय घेऊ शकतो. आम्ही केवळ वाळूबाबत एनओसी द्यावयाची आहे. इतर बाबी लक्षात घेऊन पर्यावरणाची अनुमती मिळणार होती. ती जबाबदारी जीआरनुसार जिल्हाधिकाऱ्यांकडे दिलेली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

जिल्हाधिकाऱ्यांनी प्रथम सर्व विभागाची एनओसी घेऊन नंतर अंतिम एनओसी इश्यू करावयाची आहे. ही जबाबदारी जिल्हाधिकाऱ्यांची आहे. यामुळे जिल्हाधिकाऱ्यांना बोलावले पाहिजे.असे मत समितीने व्यक्त केले असता, या संबंधी सविस्तर जीआर आहे. १०-१२ यंत्रणा जबाबदार आहेत, असे स्पष्ट केले असून जीआर नुसार कार्यवाही केलेली आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

संपूर्ण राज्यात पर्यावरण विभागाने या दोन जिल्ह्याकरिता कॉग्निझन्स घेतला. त्यांना माहीत आहे की, येथे काय सुरू आहे. अंतिम एनओसी जिल्हाधिकाऱ्यांनी देणे आवश्यक होते. त्याकरिता आवश्यक असणाऱ्या एनओसी संबंधित विभागांनी दिल्यानंतर जिल्हाधिकारी एनओसी देणार. मात्र संबंधित विभागांकडे जबाबदारी असताना त्यांनी एनओसी दिली नाही तर जिल्हाधिकारी एनओसी देऊ शकत नाही. त्यांना तरी देखील एनओसी द्यावयाची असेल तर ओव्हररुल करावे लागेल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, मेरीटाईमबाबत नोडल विभाग पर्यावरण विभाग आहे. त्यामुळे हे काम पर्यावरण विभागाचे आहे. पर्यावरणाची मान्यता मिळत नाही, तोपर्यंत जिल्हाधिकारी एनओसी देऊ शकत नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सन २०१४ मध्ये एनजीटीचा निर्णय झाला. त्या नुसार असे निदर्शनास आले की, सर्व जबाबदारी एमएमबीची आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

एनजीटीचे जे मत आहे तेच मत समितीचे देखील आहे एनजीटी म्हणजे कोर्ट आहे. विभागाने आपला अधिकार न वापरल्यामुळे असा निर्णय दिलेला आहे. ज्यांना एनओसी दिली नाही, लिलाव झाला नाही, पर्यावरणाची परवानगी नाही अशा भागात देखील आज रेती उत्खनन होत आहे. ते थांबवण्याची जबाबदारी विभागाची नाही काय ? मच्छीमारांसाठी परवानगी दिली, बाज दिले, बॉक्साईटकरिता परवानगी दिली. काही बार्जेस बेकायदेशीरपणे माल टाकत असतील तर त्यावर कारवाई करणार की नाही ? येथील पाणी विभागाच्या ताब्यात असून जिल्हाधिकाऱ्यांच्या ताब्यात नाही. त्याचे नियंत्रण विभागाकडून करण्यात येत आहे. रोहा ते रेवदंडा येथे कुंडलिका नदीमधील परिसराचा लिलाव झालेला नाही, तेथे करोडो रुपयांच्या रेतीचे उत्खनन होत आहे. तहसिलदारांवर देखील गोळीबार झालेला आहे, गुंडांच्या ताब्यात हे सर्व आहे. रेवदंडा, रोहा येथे पोर्ट ऑफिसर आहे. मात्र यावर काहीच कारवाई होत नाही. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महाराष्ट्र जमीन महसूल कायद्यानुसार गौण खनिजाचे उत्खननाची जबाबदारी महसूल विभागाकडे आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

जमिनीवरील गौण खनिजाची जबाबदारी महसूल विभागाकडे असते. पाण्यातील जबाबदारी विभागाकडे नसल्यास त्याकरिता कायद्यात बदल करावा लागेल. सध्या पर्यायी व्यवस्था निर्माण झालेली आहे. तलाठ्यापासून जिल्हाधिकाऱ्यांपर्यंत. करोडो रुपयांचा महसूल शासनाचा बुडत आहे. या संबंधी सचिव, महसूल व जिल्हाधिकारी यांना बोलावून या संबंधी चर्चा करण्यात येईल. सध्या कार्यरत असणाऱ्या चारही जिल्हाधिकाऱ्यांना बोलावण्यात येईल. महालेखापालांनी मुद्दा उपस्थित केलेला आहे. दोन जिल्ह्यांत कोणताही वाळू उपसा न करण्याचे ठरवले. तरीही एमएमबी यांनी त्यांच्या निर्णयाकडे दुर्लक्ष करीत ६ प्रकरणांत ७.७७ लाख रुपये उत्खननाची परवानगी दिली आहे ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता, बंदी घालण्याचे काम पर्यावरण विभागाचे आहे. जिल्हाधिकाऱ्यांनी विभागाकडे एनओसीची मागणी केली. शासन निर्णयानुसार विभागाने एनओसी दिली. सर्व विभागाची जबाबदारी घेऊ शकत नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले असता सदर परिच्छेद आपण प्रलंबित ठेवू. जिल्हाधिकारी व सचिव, महसूल यांच्यासोबत चर्चा करू असे समितीने सूचित केले.

परिच्छेद क्र.२.१. १०.९ हायड्रोग्राफीक सर्वेक्षण शुल्क निश्चिती आणि वसुलीतील त्रुटी :–

२.७८ या परिच्छेदाबाबत हातडुबीने वाळू उपसा करण्याकरिता सर्व्हेक्षण शुल्क ८ हजार रुपये होते. त्यावेळी लोकांची मागणी होती की हे शुल्क जास्त असून ते १५०० रुपये करण्यात यावे. त्यानुसार दिनांक ८ ऑगस्ट रोजी सीईओ यांनी निर्णय घेतला. तत्कालीन मंत्रीमहोदयांनी पत्र दिलेले होते. बोर्डाचा निर्णय दि. ११ सप्टेंबर रोजी झाला. १ महिना ३ दिवस या कालावधीमध्ये शासनाचे उत्पन्न बुडाले असा एर्जीचा मुद्दा आहे. हे सर्व कबूल करून हातडुबीने वाळूचा उपसा करणाऱ्यांच्या मागणीनुसार हा निर्णय घेण्यात आला. तो क्षमापित करण्यात यावा, अशी विनंती विभागीय प्रतिनिधींनी केली असता, बोर्डाचा निर्णय होण्यापुर्वीच्या रकमेची रिकव्हरी करावीच लागेल. खाडीमध्ये बुडी मारून वाळू उत्खनन करतात, त्यांच्याकडून काय वसूल करावयाचे ? खरे तर त्यांच्याकडून एक रुपया देखील वसूल करू नये. हाताने वाळू उपसा करणे हे अत्यंत कष्टाचे काम आहे असे मत समितीने व्यक्त केले.

हा बोर्डाच्या उत्पन्नचा भाग आहे असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले. प्रोसीजरल लॅप्स झालेले आहे ते सांगण्याचे काम महालेखापालांचे आहे. बोर्डाची मान्यता न घेता १ महिना ३ दिवस आधीच निर्णय घेतला. रक्कम कमी करण्यास विरोध नाही मात्र त्यास मान्यता वेळेत घेणे आवश्यक होते. प्रोसीजर पूर्ण पाळणे आवश्यक आहे. सदर परिच्छेद क्षमापित करण्यात येत आहे असे समितीने सूचित केले.

समितीने दिनांक २५ सप्टेंबर, २०१७ रोजी पुनः हायड्रोग्राफिक/जलआलेखन विभागाचे कार्य या परिच्छेदासंदर्भात महसूल विभागाच्या सचिवांची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी चर्चा करताना समितीने सन २००९-१० मध्ये वाळू उत्खननासाठी मेरीटाईम बोर्डाने ना-हरकत प्रमाणपत्र दिलेले आहे. बोर्डाचे म्हणणे असे होते की, नौकानयन मार्गावरील वाळू उत्खनन करण्यासाठी आम्ही आमच्या पद्धतीने ना-हरकत प्रमाणपत्र दिलेले आहे. बाकी सर्व State Level Environment Impact Assessment Committee यांची मान्यता त्याच बरोबर Minister of Environment and Forest चे सन २०११ चे Moratorium यांच्या अंतर्गत रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांमध्ये कोणत्याही प्रकारची कारवाई करण्यास बंदी होती आणि State Level Environment Impact Assessment Committee यांच्या निर्णयाकडे दुर्लक्ष करण्यात आले त्याबद्दल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे म्हणणे असे आहे की, माननीय जिल्हाधिकारी यांनी आम्हास ना-हरकत प्रमाणपत्र मागितल्यामुळे आम्ही आमच्या नौकानयन मार्गाच्या दृष्टिने ना-हरकत प्रमाणपत्र दिले. यापुढील सर्व कामाची जबाबदारी माननीय जिल्हाधिकारी यांची होती. या संदर्भात त्यावेळी व सद्याची परिस्थिती काय आहे, याबाबतची माहिती समितीस महसूल विभागाच्या सचिवांनी विशद करावी असे सांगितले.

हायड्रोग्राफिक/जलआलेखन विभागाचे कार्य या परिच्छेदावर चर्चा करण्यासाठी महसूल विभागाचे प्रधान सचिव यांना पाचारण करण्यात आले होते महसूल विभागाच्या प्रधान सचिवांनी माहिती देताना असे विदित केले की, पर्यावरण विभागाचे दिनांक २१ जुलै २०११ चे एक स्पष्टीकरणात्मक पत्र आहे. (**विवरण पत्र क्र. ३१**) त्यामध्ये असे स्पष्ट नमूद करण्यात आले आहे की, जर पाच हेक्टरपेक्षा कमी क्षेत्राचा वाळू लिलावाचा प्रस्ताव असेल तर तो प्रस्ताव पर्यावरण विभागाकडे पाठविण्याची आवश्यकता नाही. या स्पष्टीकरणाचा विचार करता त्यांनी त्यांच्या स्तरावर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्याकडून एनओसी मिळाल्यानंतर पर्यावरण विभागाकडे संदर्भ न करता तत्कालीन माननीय जिल्हाधिकारी यांनी या केसमध्ये परवानगी दिली आहे.

नस्तीमध्ये असा उल्लेख केलेला आहे की, State Level Environment Impact Assessment Committee च्या दिनांक १४ मार्च, २०११च्या प्रस्तावाच्या अनुषंगाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांमध्ये वाळू उत्खननासाठी पूर्णपणे बंदी होती. महसूल विभागाचे प्रधान सचिव सांगत आहेत की पाच हेक्टरपेक्षा कमी क्षेत्र असेल तर पर्यावरण विभागाची परवानगी घेण्याची आवश्यकता नाही. वाळू उत्खननाची बंदी असताना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे म्हणणे असे आहे की, अशा प्रकारचे काम पाहण्याची जबाबदारी माननीय जिल्हाधिकारी यांची आहे. वाळू उत्खननासंदर्भात समितीने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास विचारणा केली असता त्यांनी असे सांगितले की, त्यांनी आमच्याकडून फक्त एन.ओ.सी. मागितली होती. पर्यावरण विभागाची मान्यता घेण्याचे काम माननीय जिल्हाधिकारी यांचे होते. सन २०१५ नंतर आता या सर्व कामाची जबाबदारी एम.एम.बी. यांच्यावर सोपविलेली आहे. तत्कालीन महालेखाकार यांच्या परिच्छेदमध्ये असे नमूद केले आहे की, सदर प्रकरणामध्ये एम.एम.बी. यांची चूक आहे आणि एम.एम.बी. यांचे म्हणणे असे आहे की, सदर प्रकरणाची जबाबदारी माननीय जिल्हाधिकारी यांची आहे समितीला आपणास एवढेच विचारावयाचे आहे की, वरील माहितीनुसार सदर प्रकरणामध्ये नेमकी चूक कोणाची आहे या विषयी सविस्तर माहिती द्यावी असे समितीने विभागास सांगितले असता दिनांक २१ जुलै २०११ रोजी पर्यावरण विभागांनी असे स्पष्ट केले आहे की, वाळू लिलाव पाच हेक्टरपेक्षा कमी क्षेत्रांचा असेल तर पर्यावरण विभागाकडे संदर्भ करण्याची आवश्यकता नाही. सदर पत्राचा आधार घेऊन तत्कालीन माननीय जिल्हाधिकारी यांनी या प्रस्तावास परवानगी दिलेली आहे. सदर पत्र नागपूर, भंडारा, सिंधुदुर्ग, रत्नागिरी, गोदिंया या पाच जिल्ह्यांच्या जिल्हाधिकारी कार्यालयास लागू आहे. स्पेसिफिकली रत्नागिरी व सिंधुदूर्ग या दोन जिल्ह्यांना उद्देशून पत्र पाठविलेले असल्याचा खुलासा महसूल विभागाच्या सचिवांनी केला.

सदर सहा प्रकरणामध्ये रत्नागिरी जिल्ह्यात ७.७७ लाख ब्रास म्हणजेच २१.९९ घनमीटर वाळू उत्खननासाठी माननीय जिल्हाधिकारी यांनी एन.ओ.सी. दिली आहे. तसेच सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांसाठी १३.४९ लाख ब्रास म्हणजेच ३८.१८ घनमीटर वाळू उत्खननासाठी माननीय जिल्हाधिकारी यांनी एन.ओ.सी. दिली आहे.

२.७९ सदर कामाची जबाबदारी एम.एम.बी. यांची आहे. या संदर्भात रॉयल्टी घेण्याची जबाबदारी माननीय जिल्हाधिकारी यांची आहे. रॉयल्टीसाठी टेंडर काढले जाते, उत्खननासाठी टेंडर काढले जात नाही. सदर ठिकाणी उत्खनन करणे योग्य आहे किंवा नाही याची सर्व जबाबदारी एम.एम.बी. यांची आहे. सदर कामावर नियंत्रण ठेवण्यासाठी एम.एम.बी. यांच्याकडे टेक्नीकल कर्मचारी असल्याचे समितीने नमूद केले. तसेच प्रधान सचिव, महसूल यांनी ५ हेक्टरपेक्षा कमी क्षेत्र असलेल्या उत्खननासाठी पर्यावरण विभागाची परवानगी घेण्याची आवश्यकता नसल्याचे नमूद केले असल्याचे निदर्शनास आणले.

पाण्याखालील जमिनीवर अधिकार महसूल विभागाचा असला तरी सदर जमिनीवरील जबाबदारी एम.एम.बी. यांची आहे. वाळू उत्खननासाठी एम.एम.बी. यांनीसुद्धा एनओसी देणे आवश्यक आहे. वाळू उत्खनन करून भरती येते तिथपर्यंत वाळूची साठवणूक केली जाते सदर उत्खनन हे बेकायदेशीर होत आहे. जो बेकायदेशीर वाळू उपसा सुरु आहे, याकडे ना तलाठी यांचे लक्ष आहे ना कोणत्या अधिकाऱ्यांचे लक्ष आहे. यावर लक्ष ठेवण्याची सर्वस्वी जबाबदारी एम.एम.बी. यांची आहे. सदर कामाची जबाबदारी जिल्हाधिकारी यांची नसल्याचा उल्लेख सन्मा. समिती सदस्यांनी केला.

एम.एम.बी. यांनी असे स्पष्ट सांगितले आहे की, सदर कामाची जबाबदारी आमची नाही. सदर प्रकरणामध्ये फक्त आम्हांस एनओसी द्यावयाची होती. सन्माननीय समिती सदस्यांचे म्हणणे आहे की, सदर कामाची जबाबदारी ही एम.एम.बी. यांची आहे. सदर प्रकरणातील नेमकी जबाबदारी कोणाची आहे सदर प्रकरणाची जबाबदारी एम.एम.बी. यांची नसेल तर या सर्व नियमांचे पालन आपण केलेले आहे का ? समितीला एवढेच म्हणावयाचे आहे की, वाळू उत्खननाच्या कामामध्ये नियमांचे पालन झाले पाहिजे. दुसरा मुद्दा असा आहे की, मार्च २०११ मध्ये पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा याचा अभ्यास करण्याचे एम.एम.बी.ला आपण आदेश दिले होते. एम.एम.बी.ला निधी दिला नसल्यामुळे Impact Assessment झालेले नसल्याचे समितीने अवगत केले असता Impact Assessment अभ्यासासाठी माहे ऑक्टोबर २०१२ मध्ये निविदा प्रसिद्ध करून कन्सल्टेंस नेमले होते. रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांसाठी " Sadekar Environment Engineers Ltd " यांची नियुक्ती करण्यात आली होती असा खुलासा, प्रधान सचिव, महसूल विभाग यांनी केला तसेच ठाणे व रायगड जिल्ह्यांसाठी M/s. Fine Envirotech Ltd. यांची नियुक्ती करण्यात आली असल्याचे समितीस अवगत केले.

या चारही जिल्ह्यांचा अभ्यास करण्याचे काम पूर्ण झालेले आहे का या समितीच्या प्रश्नाला याबद्दलची स्पष्टता झाली असून महसूल विभागाने ते दिनांक २५ ऑक्टोबर २०१० रोजी केलेले आहे. त्याबद्दल आता टेंडरही काढलेले आहे. एन.ओ.सी. दिल्यानंतर प्रत्यक्षात पर्यावरण विभागाची मंजुरी घेण्याची जबाबदारी महसूल विभागाची असल्याची माहिती प्रधान सचिव, महसूल विभाग यांनी दिली.

चार जिल्ह्यांस वाळू उत्खनन करण्यासाठी पाच हेक्टरपर्यंतची सूट असल्याचे प्रधान सचिव, महसूल यांचे म्हणणे आहे. आपण दिलेली एनओसी फक्त पाच हेक्टरसाठीच होती का हे निश्चित माहिती आहे का अशी विचारणा समितीने केली असता सन २०११ मध्ये सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांमध्ये एकूण ३६ परवाने निर्गमित केले होते यातील सर्व परवाने पाच हेक्टर आतील होते असा खुलासा जिल्हाधिकारी, सिंधुदुर्ग यांनी केला.

रत्नागिरी जिल्ह्यांमध्ये आपण एकूण ६ परवाने निर्गमित केले असल्याचे समितीने नमूद केले असता रत्नागिरी जिल्ह्यामध्ये ६ पैकी २ प्रस्ताव State Level Environment Impact Assessment Committee यांच्याकडे सादर केले होते. पाच हेक्टर पन्नास हेक्टर असे दोन प्रस्ताव आहेत. त्यामुळे आम्ही State Level Environment Impact Assessment Committee कडे सादर केले होते या प्रस्तावास त्यांनी दिनांक २७ मे, २०११ रोजी मंजुरी दिली होती त्या प्रमाणे पुढील कार्यवाही करण्यात आली असल्याची माहिती जिल्हाधिकारी,रत्नागिरी यांनी दिली.

यावरून असे स्पष्ट होत आहे की, सदर कामाची जबाबदारी ही जिल्हाधिकारी यांचीच आहे. त्यावेळी जिल्हाधिकारी यांची जबाबदारी फक्त एन.ओ.सी. पुरतीच होती असे समितीने गृहीत धरावे का अशी विचारणा समितीने केली असता दिनांक २५ ऑक्टोबर २०१० रोजीचा शासन निर्णय असून तो शासन निर्णय समितीस सादर केलेला आहे. ज्यावेळी हे काम सुरु होते त्यावेळी २५ ऑक्टोबर २०१० रोजीचा शासन निर्णय लागू होता. या संदर्भातील सर्व रेकॉर्ड पाहिले तर सदर कार्यवाही शासन निर्णयानुसार झालेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

" नौकानयन मार्ग सुकर करण्यासाठी खाडी क्षेत्रातील वाळू, रेतीचे उत्खनन करणे आवश्यक असल्याने खाडीतील रेती गटातील वाळू उत्खननाबद्दल महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाकडून सर्व्हेक्षण करून संबंधित रेती गटात उपलब्ध होणारा अंदाजीत रेतीसाठी उत्खनन किती खोलीपर्यंत करावे, तसेच उत्खननासाठी यांत्रिक साधनांचा वापर करावा किंवा कसे याबाबत बोर्डाचे अभिप्राय घ्यावेत, त्यांच्या सुचनेनुसार उत्खनन करण्यात यावे" असा उल्लेख शासननिर्णयामध्ये असल्याचे प्रधान सचिव, महसूल विभाग यांनी समितीस अवगत केले.

पर्यावरण विभागाच्या रिक्वॉयरमेंटचे किंवा गाईड लाईनचे पालन करणे बंधनकारकच असल्याचे समितीने विदित केले. तसेच सन २०१० च्या शासन निर्णयाप्रमाणे यांची एनओसी घ्यायची आणि उर्वरित फॉरमॅलिटी त्यांनी करायची. त्यांनी पर्यावरणाचे नियम पाळायचे, त्यांना ०५ हेक्टरपर्यंत सूट आहे. पुढील एरिया असेल तर त्यांनी पर्यावरण विभागाकडून त्याप्रमाणे परवानगी मागितलेली आहे.त्या जमिनीवरील मालकी पूर्णपणे महसूल विभागाचीच आहे. आता केवळ पर्यावरण विभागाचे क्लिअरन्स घेण्याची जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डाकडे आलेली आहे. सन २०१० च्या जीआरप्रमाणे यांच्याकडून एनओसी घ्यायची होती व इतर प्रक्रिया यांनी करायची होती. समितीला हे कन्फर्म करायचे होते. यांनी नियमांचे पूर्णपणे पालन केलेले आहे की, केवळ यांच्या भरवशावरच वाळू उत्खननाची परवानगी दिलेली आहे ? एमएमबीने वॉर्फेजचा एक रुपयाही घेतलेला नाही या ठिकाणी महालेखापाल यांनी काय केले, ते कळत नाही. वॉर्फेजच्या नियमासंदर्भात समितीला माहिती देण्यात यावी असे समितीने विभागास विदित केले असता कोणत्याही मालाचा चढउतार होत असताना त्याला वॉर्फेज लावला जातो. वाळू, सोने किंवा इतर कोणत्याही वस्तुचा चढउतार होत असेल तर त्याला वॉर्फेज लागतो. वाळूचा चढउतार झाला असेल तर त्याला वॉर्फेज लागतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

आपण वॉर्फेज घेतलेला आहे काय ? तसेच नियमानुसार होणाऱ्या वाळू उपशावर वॉर्फेज वसूल केला जातो, असे विभागीय सचिव यांनी सांगितले आहे परंतु नियमबाह्यरित्या वाळू उपसा होत असेल तर त्यावर काय कार्यवाही केली जाते किंवा त्यांच्याकडून कशाप्रकारे वसुली केली जाते अशी विचारणा समितीने केली असता अवैधरित्या वाळू उपसा होत असेल व तसे निदर्शनास आले तर त्यावर कार्यवाही केली जाते. खटला दाखल केला जातो, जप्ती केली जाते, रॉयल्टी आकारली जाते संबंधितांवर नियमानुसार कारवाई केली जाते जिल्हाधिकारी यांची यंत्रणा काम पाहाते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

वॉर्फेज तुम्ही घेत असता आणि नियमबाह्यरित्या होणाऱ्या वाळू उपशावर कार्यवाही करण्याकरिता जिल्हाधिकारी यांची यंत्रणा असते अशी विचारणा समितीने केली असता वॉर्फेज लागू आहे परंतु तो यावर लागतो की, वाळू उत्खनन करून ती एखाद्या ठिकाणी घेऊन गेल्यास वॉर्फेज लागतो म्हणजेच वॉर्फ किंवा जेट्टी असेल तरच वॉर्फेज लागतो. बरेच ठिकाणी वाळू उत्खनन होते व ती वाळू तेथे टाकली जाते आणि ते घेऊन जातात तहसीलदार किंवा नायब तहसीलदार त्याचा लीलाव करीत असतात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.१ : बंदर धक्का शुल्काची कमी आकारणी.

२.८० उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, सदरहू परिच्छेदामध्ये वॉर्फेजचा मुद्दा आहे. जे.एम. बक्षी या कंपनीला कंत्राट देण्यात आले होते. महालेखाकार यांचा आक्षेप योग्य आहे की, त्यामध्ये तेवढे शॉर्ट फॉल होते. रुपये १७ लाख ४७ हजार १४९ रुपयांचा शॉर्ट होता महालेखाकार यांनी परिच्छेद काढल्यानंतर विभागाने ही रक्कम वसूल केलेली आहे.

पीएनपी मेरीटाईम सर्व्हिसेस कंपनीकडे रुपये ४.९१ लाख रुपये प्रलंबित होते त्यांनी त्या रकमेचा भरणा केला किंवा कसे अशी विचारणा समितीने केली असता, पीएनपी मेरीटाईम सर्व्हिसेस कंपनीने त्यांच्याकडे प्रलंबित असलेल्या ४.९१ लाख रुपयांचा भरणा केलेला नाही. त्यांनी उत्तरामध्ये असे दिले होते की, टायपोग्राफीकल एरर आहेत यासंदर्भात शासननिर्णय निघाला होता अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस दिली.

सदरहू जीआर ची प्रत समितीकडे असून मराठीमध्ये व इंग्रजीमध्ये वेगळा शासननिर्णय आहे त्यामुळे या दोन्ही शासननिर्णयामधील उल्लेखानुसार रु.२८ प्रती मेट्रीक टन समजावे की, रु. २८.१३ प्रती मेट्रीक टन समजावे याचे स्पष्टीकरण करण्यात यावे असे समितीने विदित केले असता या दोन्हीमध्ये जो कमी आकडा आहे, त्याला कन्फर्म करण्यात आले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यामधील कमी असलेला आकडा कन्फर्म केल्याचे विभागीय सचिव सांगत आहेत असे असेल तर त्यांच्याकडून पैसे कसे घेणार, इतरांकडून कसे पैसे घेतले नेमकी कोणती रक्कम आहे त्याबाबत माहिती द्यावी असे समितीने सांगितले असता, त्यात टायपोग्राफीमध्ये चूक झालेली आहे ती रक्कम रु.२८ अशी असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

रेवदंडा येथील ९६ हजार रुपये वसूल केलेले नाही याबाबत उत्तरामध्ये माहिती देण्यात आलेली नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता रेवदंडा येथील रक्कम रु.०.१३ प्रमाणे होती रेवदंडा येथील एकूण ९६ हजार ५४७ रुपये वसूल करण्यात आलेले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.२ : किमान खात्रीशीर महसुलाची निर्धारणा न करणे:-

२.८१ रायगड जिल्ह्यातील सानेगांव येथे बहुउद्देशिय टर्मिनल उभारण्यासाठी एमएमबीने इंडो एनर्जी इन्टरनॅशनल लि. सोबत ५२.४१ लाख रुपयांचा भाडेपट्टी करारनामा केला. या ठिकाणी २०१०-२०११ मध्ये खुपच कमी काम झालेले आहे. अंदाजीत १.९१ लाख मेट्रीक टन कोळसा वाहतुकीची अपेक्षा होती असे समितीने विदित केले असता बिजनेस प्रमाणे अपेक्षित काम झालेले नाही. ही जेट्टी मल्टीपरपज आहे. त्यांनी सन २००७-२००८ मध्ये ही परवानगी मागितली होती तेव्हा पॉवर सेक्टर आणि स्टील या दोन्हीमध्ये बूम होते. कोळसा हाताळणीसाठी त्यांचे प्रोजेक्शन होते परंतु सन २००८ मध्ये अमेरिकेचे फायनान्सीअल मार्केट क्रॅक झाल्यामुळे मार्केट घसरले व कोळशाची पाहिजे तेवढी मागणी आली नाही, त्यामुळे ते कमी झाले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.३ : प्रवासी शुल्काची आकारणी :-

२.८२ गेट वे ऑफ इंडिया ते मांडवा पर्यंतच्या प्रवासाकरिताचा हा विषय असून गेट वे ऑफ इंडिया येथे टॅक्स कोणाकडून गोळा केला जातो अशी विचारणा समितीने केली असता वॉटर फ्रंटचे चार्जेस ते घेतात व हा विषय प्रवाशांच्या संदर्भातील असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

ते पॅसेंजरचा टॅक्स देखील घेतात. एका वाहतुकीकरिता म्हणजेच गेट वे ऑफ इंडिया ते मांडवा दरम्यानच्या प्रवासाकरिता गेट वे ऑफ इंडिया येथे बीपीटी कडून टॅक्स घेतला जातो आणि मांडवा येथे एमएमबी कडून टॅक्स घेतला जातो म्हणजेच एकाच प्रवासाकरिता दोनदा टॅक्स आकारला जातो, ही वस्तुस्थिती असल्याचे समितीने अवगत केले असता, पॅसेंजर टॅक्सची प्रोव्हीजन एमएमबी ॲक्ट खाली आहे. त्यानुसार एका प्रवासावर एकदा टॅक्स लागतो हा टॅक्स महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड कलेक्ट करते व त्यातून मिळणारा निधी शासनाकडे जातो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली तसेच प्रत्येक पॅसेंजरकडून पॅसेंजर लेव्ही घेतो. गेट वे ऑफ इंडिया येथून चढताना व मांडवा येथून चढताना पॅसेंजर लेव्ही घेतली जाते. गेट वे ऑफ इंडिया येथून चढताना आणि मांडवा येथे उतरताना एका पॅसेंजर कडून दोनदा टॅक्स घेतला जात नाही पॅसेंजर बोटीमध्ये चढताना एकदाच टॅक्स घेतला जात असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

बोटीमध्ये चढताना व उतरताना दोन्ही ठिकाणी टॅक्स वसूल केला जातो परंतु विभागाने सांगितले आहे की, एकाच ठिकाणी टॅक्स वसूल केला जातो याबाबत स्पष्ट माहिती देण्यात यावी असे समितीने विदित केले. तसेच उच्चश्रेणीमधील पॅसेंजर टॅक्सचे पैसे दोन लोकांनी भरले आणि पीएनपीचे पैसे भरले नाही असा यामध्ये उल्लेख असल्याचे समितीने अवगत केले असता, मालदार यांनी ती रक्कम भरलेली आहे व यांच्या कंपनीने देखील ३ लाख ४० हजार रुपये भरलेले असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले तसेच एकाच प्रवासाकरिता प्रवासी कर एकाच वेळी लागतो उदा. गेट वे ऑफ इंडिया येथून मांडवा येथे जात असताना प्रत्येक मोठ्या बोटीकरिता बीपीटीचे म्हणणे आहे की, युजेस चार्जेस द्यावे कारण ही आमची जेट्टी आहे आणि मांडवा येथील जेट्टीचेही म्हणणे असते की, आम्हालाही चार्जेस देण्यात यावेत हे युजेस चार्जेस आहेत. सदरहू इन्फ्रस्ट्रक्चरचा खर्च कोणी केला हे पाहिजे जाते म्हणजेच ती जेट्टी असेल, पोर्ट असेल किंवा ब्रेक वॉटर असेल यांच्या मेंटेनन्स करिताचा खर्च, सुरक्षा इत्यादीचा खर्च भागवावा लागतो व त्यामुळे त्याचा वापर होत असेल तर त्याची फी द्यावी, असे त्यांचे म्हणणे असते तो टॅक्स नाही तर ती युजेस फी असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

It is not levied on the basis of passengers. फक्त बोटीवर तो घेतला जातो अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी होय असे उत्तर समितीस दिले.

प्रवासी दररोज प्रवास करतात तेथे आवश्यक असलेल्या सुविधा आपण देऊ शकत नाही त्याकरिता बीपीटी अडथळा आणते. त्या ठिकाणी आपला कॅप्टन तसेच पोर्ट ऑफीसर उपलब्ध नसतो. तेथे आज ३५० स्पीड बोटी असून येत्या तीन वर्षांमध्ये सुमारे ५ हजार स्पीड बोटी होणार आहेत. ०२ रुपये आणि ०५ रुपयांनी काही फरक पडत नाही, परंतु प्रिन्सीपली हे चुकीचे आहे. त्यामुळे आपण आपला चार्ज सोडावा आणि तसा प्रस्ताव द्यावा असे समितीने नमूद केले असता मुंबई विमान तळावर एखादे विमान लँण्डिंग करते किंवा टेक ऑफ करते त्याकरिता चार्जेस आकारण्यात येतात. त्याच विमानाने सिंगापूर येथे लँण्डिंग किंवा टेक ऑफ केले तर तेथेही चार्जेस आकारण्यात येतात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

सदरहू परिच्छेदामध्ये दोन मुद्दे आहेत. प्रवासी शुल्काची कमी आकारणी संबंधातील लेखापरीक्षण आक्षेप महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्वीकारला आहे दुसरा मुद्दा सुधारित प्रवासी शुल्काची अंमलबजावणी न करणे हा असल्याचे प्रधान महालेखाकारांनी विभागास अवगत केले असता मे.मालदार कॅटेमरान्स या कंपनीकडे ५ रुपये दरानुसार प्रवासी वाहतूक शुल्काची ५,७०,२४५ रुपये वसुली निघाली असून सदरहू वसुली करण्यात आली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

शासनाने सन २०१० मध्ये सुधारित प्रवासी शुल्क मंजूर केले. सन २०१० ते २०१५ या दरम्यानच्या कालावधीमध्ये सदरहू शुल्क आकारण्यात आले की नाही, हे मेरीटाईम बोर्डच्या स्पष्टीकरणातून समजून येत नाही. सन २०१० मधील शासनाच्या अधिसूचनेची अंमलबजावणी करण्यात आली आहे काय अशी विचारणा प्रधान महालेखाकारांनी केली असता सन २०१५ मध्ये नवीन शासन निर्णयाची अंमलबजावणी करण्यात आली आहे. सन २००१ च्या शासन निर्णयानुसार २ रुपये व ५ रुपये प्रवासी शुल्क आकारावयाचे होते. सन २०१५ मध्ये नवीन शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आला आहे त्यानुसार प्रवासी शुल्क आकारण्यात येत असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

सन २०१० ते २०१५ या कालावधीमध्ये उक्त शुल्क कोणत्या दराने आकारण्यात आले अशी विचारणा प्रधान महालेखाकारांनी केली असता सन २००१ च्या शासन निर्णयानुसार शुल्क आकारणी करण्यात आली असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

शासनाने सन २०१० मध्ये प्रवासी शुल्क आकारणी संबंधीच्या सुधारित दराची अधिसूचना निर्गमित केली होती असे प्रधान महालेखाकारांनी निदर्शनास आणले असता सदरहू प्रकरणी शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आला होता परंतु त्यानंतर निर्णय घेण्यात आला की, प्रवासी शुल्क वाढवू नये. त्यामुळे सन २००१ मधील शासन निर्णयात नमूद दरानुसार सन २०१५ पर्यंत शुल्क आकारणी करण्यात आली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

२.८३ सन २०१० मध्ये निर्गमित करण्यात आलेल्या शासन निर्णयाची अंमलबजावणी न करण्यासंबंधी विभागाने आदेश निर्गमित केले आहेत काय अशी पृच्छा समितीने केली. तसेच महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने शासनाकडून सन २०१० च्या शासन निर्णयाची अंमलबजावणी न करण्याबाबत अनुमती घेतली होती का अशीही विचारणा प्रधान महालेखाकारानी केली असता शासन निर्णय निर्गमित झाल्यानंतर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सांगितले की काही कारणांमुळे सदरहू दर वाढवता येणार नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

No sir, on the contrary the CEO said that these rates are very low. You never said that these rates are high . In fact, the MMB thought that the rates were low. शासनाने शासन निर्णय निर्गमित केल्यानंतर ५ वर्षे त्याची अंमलबजावणी केली नाही, असा लेखापरिच्छेदामधील आक्षेप असल्याची माहिती प्रधान महालेखाकारांनी दिली असता शासनाने अधिसूचना काढल्यानंतर त्यानुसार दर लागू झाला होता त्यासंबंधी शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आला नव्हता. शासनाकडून उक्त सुधारित दरांना त्यावेळी केवळ मान्यता देण्यात आली होती. त्यावेळी जलवाहतुकीला प्रोत्साहन द्यावयाचे असल्याने जलवाहतुकीसाठी सुधारित दर लागू करण्यात आले नाहीत असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्ड यांनी केला.

एमएमबीचा प्रस्ताव शासनाने मंजूर केला होता त्यानुसार अधिसूचना काढण्यात आली नाही व सन २०१५ पर्यंत सुधारित दर लागू करण्यात आले नाही, हा लेखाआक्षेप असल्याचे प्रधान महालेखाकारांनी पुनश्चः नमूद केले असता प्रधान महालेखाकारांनी सांगितलेली बाब मान्य असून सन २०१० पूर्वी एमएमबीने सन २००८-०९ मध्ये दर वाढवून देण्यासंबंधीचा प्रस्ताव शासनास पाठविला होता. त्यास शासनाने साधारणतः एक ते दीड वर्षानंतर त्यास मंजूरी दिली. सदरहू कालावधीमध्ये उक्त दर वाढविण्याची आवश्यकता नाही, असे मत परिवर्तन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड प्रशासनाचे झाले होते. त्यामुळे तो नोटिफाय केले नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

शासनाला प्रस्ताव पाठविल्यानंतर तो शासनाने मान्य केल्यानंतर एमएमबी प्रशासन अंमलबजावणी संबंधी आपल्या मनाप्रमाणे निर्णय घेणार का अशी पृच्छा समितीने केली असता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड प्रशासनाने सुधारित दर आकारणीसंबंधीचा प्रस्ताव पाठविल्यानंतर तो मंजूर होईपर्यंत एक ते दीड वर्षांचा कालावधी झाला असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड प्रशासनाने शासनास प्रस्ताव सादर केला, त्यास शासनाने मान्यता दिली. त्यानुसार अंमलबजावणी केली पाहिजे, असे महालेखाकार कार्यालयाचे म्हणणे आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड प्रशासनाने आपल्यास्तरावर निर्णय घेऊन त्याची अंमलबजावणी केली नाही. सदरहू प्रस्ताव सादर करताना त्यामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सांगितले होते की, आकारण्यात येणारे दर कमी आहेत. त्यामुळे सुधारित प्रस्तावास शासनाने मान्यता दिली. त्यानंतर कोणाच्या मान्यतेने उक्त सुधारित दर न आकारण्याचा निर्णय घेण्यात आला ? महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डकडून सुधारित दराबाबतचा प्रस्ताव पाठविण्यात आला असून त्यास शासनाने मंजूरी दिल्यानंतर त्याची त्यांनी अंमलबजावणी केली नसल्याचे समितीने निदर्शनास आणले असता सन २०१० मध्ये शासनाने सुधारित दरास मंजूरी दिली होती. परंतू त्यानंतर उक्त दर कमी असल्याने पुन्हा सुधारित दराबाबतचा प्रस्ताव शासनास सन माहे नोव्हेंबर, २०१२ मध्ये पाठविण्यात आला होता. त्यास मंजुरी मिळाल्यानंतर सन २०१५ मध्ये सुधारित दर लागू करण्यात आले. सन २०१० मध्ये मंजूर करण्यात आलेले दर सुधारित करण्यासंबंधीची प्रक्रिया सन २०१२ मध्ये सुरू करण्यात आली असल्याचा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी,महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी केला.

सन २०१० ते २०१५ या कालावधीमध्ये सन २०१० मध्ये संमती दिलेल्या दरानुसार आकारणी करण्यात आली नसल्याचे समितीने नमूद केले असता ज्याप्रमाणे सन २०१२ मध्ये सादर करण्यात आलेल्या प्रस्तावास सन २०१५ मध्ये मंजूरी मिळाली त्याप्रमाणे सन २००८ मध्ये सादर करण्यात आलेल्या प्रस्तावास सन २०१० मध्ये शासनाकडून मंजूरी देण्यात आली होती. सदरहू सुधारित दर कमी वाटल्यामुळे पुन्हा सुधारित प्रस्ताव सादर करण्यात आला असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी विदित केले.

सन २०१०-११ मध्ये सुधारित दर मंजूर करण्यात आले होते ते दर व सन २०१५ मध्ये लागू करण्यात आलेले दर यामध्ये कोणते दर अधिक आहेत या समितीच्या प्रश्नाला सन २०१५ नुसार वसूल करण्यात येणारा दर अधिक आहे. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने माहे नोव्हेंबर, २००८ मध्ये सुधारित दर मंजूर करण्याबाबतचा प्रस्ताव शासनास सादर करण्यात आला होता त्यास माहे जून, २०१० मध्ये मंजूरी देण्यात आली. सदरहू दरम्यानच्या कालावधीत उक्त दर कमी वाटल्यामुळे सुधारित दराचा फेर प्रस्ताव पाठविण्यात आला व त्यास सन २०१५ मध्ये मंजूरी मिळाली व त्याची अंमलबजावणी करण्यात आली असल्याचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस अवगत केले.

सन २०१० ते २०१५ या कालावधीत सन २००१ मधील शासन निर्णयानुसार प्रवासी शुल्काची वसुली करण्यात आली आहे, ही बाब मान्य आहे काय या समितीच्या प्रश्नाला विभागीय सचिवांनी होय असे सांगितले.

शासनाने सुधारित दरास मंजूरी दिलेली असताना त्याची अंमलबजावणी न करण्याकरिता सुधारित दराचा फेर प्रस्ताव शासनास मंजूरीसाठी पाठविण्यात आला. त्याच्या मंजूरी संबंधीच्या कार्यवाहीसाठी ३ वर्षांचा वेळ गेला, असे महालेखाकार यांचे म्हणणे असल्याचे समितीने विभागास अवगत केले असता सन २००१ च्या शासन निर्णयानुसार प्रवासी कर शुल्काची आकारणी प्रति प्रवासी २ ते ५ रुपये इतकी करण्यात येत होती. सदरहू वसूली सुधारित दरानुसार १० टक्के इतकी करण्यात येत असल्याने ४०० रुपये तिकिट असेल तर त्यावर ५० रुपये प्रवासी कर आकारण्यात येत आहे. प्रशासकीय मान्यता मिळविण्याबाबतचा विषय हा लेखा आक्षेप होऊ शकत नाही. सुधारित दराबाबतचा प्रस्ताव सन २०१२ मध्ये सादर केल्याचे कागदोपत्री नमूद असल्याची माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी समितीस सांगितले.

शासनाने मंजूरी दिलेल्या निर्णयाची अंमलबजावणी करावयास पाहिजे होती, अशी समितीची भूमिका असल्याचे समितीने विभागास अवगत केले.

परिच्छेद क्र. २.१.१२ सनियंत्रण

२.१.१२.१ किनारपट्टीच्या सुरक्षेबाबत एमएमबीची (MMB) भूमिकाः -

२.८४ उपरोक्त परिच्छेदा संदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन तयार करण्यात आला असून लेखा आक्षेपाची पूर्तता करण्यात आली आहे.

विभागाच्या स्पष्टीकरणामध्ये नमूद केले आहे की, ६ बंदर चालकांकडून डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन प्राप्त झाला आहे व ८ बंदर चालकांकडून अद्याप प्राप्त झाला नाही अशी विचारणा समितीने केली असता सद्यःस्थितीत सर्व बंदर चालकांकडून डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन प्राप्त झाला आहे. आणि एकूण बंदर चालकांची संख्या १६ असून किरणपाणी येथील बंदर सुरू झालेले नसल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

उक्त बंदर चालकांनी सन २०१०-११ या कालावधीत डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन प्राप्त झाला नव्हते ते आता सादर करण्यात आले. सदरहू प्रकरणीच्या दुर्लक्ष प्रकरणी आपणच उत्तरदायी राहणार लेखाआक्षेप काढल्यानंतर ६ ते ७ वर्षांनी त्याची पूर्तता करण्यात आली असल्याबाबत समितीने विचारणा केली असता आय.व्ही.ॲक्टमधील नियमांचे पालन त्यावेळी व आताही करण्यात येते. पोर्टच्या संबंधी आय.एस.पी.एस. अनिवार्य आहे. आग लागली किंवा इतर काही आपत्ती ओढवल्यास डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन असणे गरजेचे असल्याने ते बंदर चालकांकडून तयार करून घेण्यात आले आहेत अशी माहिती मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१२.२ : किनारपट्टीच्या सुरक्षिततेसाठी स्पीड बोटींचा पुरेपूर वापर न करणेः-

२.८५ २२५ एचपी क्षमतेच्या बोटींचा वापर झालेला नसताना लहान बोट खरेदी करण्याची आवश्यकता का भासली अशी पृच्छा समितीने केली असता बंदर अधिकारी, बांद्रा यांनी सांगितले की, ओपन सी मध्ये उक्त बोट वापरणे सुरक्षित वाटत नाही व त्यामुळे त्यांनी बोट घेणे नाकारले. त्यामुळे हा लेखापरिच्छेद आक्षेप आला आहे समुद्रातून प्रवास करण्यासाठी नाहीत पोर्ट हद्दीमध्ये स्पीड बोटीचा वापर करण्यात येतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

स्पीड बोट नंतरच्या काळामध्ये घेण्याचे कारण काय ? एक स्पीड बोट १.०५ कोटी रुपयांची याप्रमाणे ६ स्पीड बोट खरेदी करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. लहान स्पीड बोट वापर योग्य नाही, असे महालेखाकारांचे म्हणणे असल्याचे समितीने नमूद केले असता बंदर व खाडी भागामध्ये प्रवास करण्यासाठी स्पीट बोट घेतल्या. बोट वापरण्यास योग्य नाही, असे प्रादेशिक बंदर अधिकारी बांद्रा यांनी सांगितलेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणामध्ये स्पीड बोट चालवण्यात आलेले एकूण अंतर किलो मिटरमध्ये नमूद केले आहे, ती आकडेवारी विभागाने पहावी. सदरहू बोटीचा वापर केवळ खाडी क्षेत्रासाठी करण्यात येतो, इतर ठिकाणी त्यांचा वापर झाला नाही असे समितीने विदित केले असता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड च्या ४९ व्या बैठकीमध्ये निर्णय घेण्यात आला होता की, ५ बंदर अधिकाऱ्यांना गस्तीसाठी बोटी घ्यावयाच्या. तीन ते चार प्रवासी प्रवास करू शकतील अशा पद्धतीच्या ५ बोटी ५ प्रादेशिक बंदर अधिकारी यांना द्यावयाच्या होत्या अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

विभागाने ६ बोटी खरेदी केल्याचे समितीने निदर्शनास आणले असता एक बोट ५ बोटी खरेदी करण्यापूर्वी सन २००७ मध्ये खरेदी करण्यात आली आहे. बोट नं.२ चे चालविण्यात आलेल्या किलोमिटर अंतर नमूद असलेले सन मार्च, २०१० मधील लॉगशीट आता उपलब्ध असून त्यामधील नोंदीनुसार उक्त बोटींचा वापर झाला आहे. सदर लॉगशीट समितीला दाखवू शकतो. सद्यःस्थितीमध्ये उक्त बोटीमधील ३ बोटी कार्यरत आहेत व त्या प्रादेशिक बंदर अधिकारी यांच्या ताब्यात आहेत. उर्वरित ३ बोटींच्या देखभाल दुरुस्तीचे कामकाज सुरू असून त्याही कार्यरत करण्यात येणार आहेत. त्याकरिता निविदा काढण्यात आली असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

समितीने दिनांक २६ सप्टेंबर,२०१७ रोजी पुन्हा गृह (बंदरे) विभागाच्या विभागीय सचिव व विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी, परिच्छेद क्रमांक २.१.१२.३ :- मनुष्यबळ व्यवस्थापन यावर चर्चा करताना या परिच्छेदात मनुष्यबळासंबधीचा मुद्दा आहे. बाकीची सर्व पदे भरण्याचा विभागाने प्रयत्न केलेला आहे. या उरलेल्या दोन जागांबाबत विभागाकडून कोणते प्रयत्न करण्यात आले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, त्याच पदावर असलेल्यांनी अर्ज केला आणि त्यांची पद नियुक्तीपण झाली आहे. ते खुल्यावर्गामध्ये असल्यामुळे त्यांना रुजु करून घेतले आहे. त्यानंतर लक्षात आले की, त्यांनी मेरीटाईम बोर्डाकडून एनओसी घेतली नव्हती. नंतर त्यांना चार महिन्यांनी सेवामुक्त करण्यात आले आहे.

ते महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या सेवेमध्ये आहेत. त्यांचे ना-हरकत प्रमाणपत्र न घेता त्यांना विभागाने रुजु कसे करून घेतले ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागाने नियुक्ती पत्र दिले होते. त्यांच्याबाबत माहीत होते की, ते रुजु होणार आहेत. त्यांना नियुक्ती पत्र दिल्यानंतर त्यांनी सांगितले की, त्यांना एक महिन्याचा नोटीस कालावधी लागेल, त्या अनुषंगाने त्यांनी तेथे राजीनामा दिला. त्यांच्या काही लिटीगेशन्स असल्यामुळे त्यांना कार्यमुक्त केलेले नाही. दिनांक २१/५/२०१० रोजी ते विभागाकडे रुजु झाले. ते ज्या दिवशी रुजु झाले त्याच दिवशी विभागाने त्यांना ना-हरकत प्रमाणपत्र द्यावे म्हणून पत्र दिले. विभागाने त्यांना रुजु करून घेतले. त्यानंतर त्यांनी पत्रव्यवहार केला की, श्री.कपिल देऊळकर त्यांच्याकडे आहेत. त्यांनी श्री. देऊळकर यांना कार्यमुक्त केलेले नाही असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

परिच्छेद क्र. २.२.१२.५ :- SPVs च्या कामावर संनियंत्रण :-

२.८६ या परिच्छेदात एसटीडी बद्दल लेखापरिक्षकांचे काही आक्षेप आहेत. आर्थिक सल्लागाराचा वापर करण्याबद्दल विभागाने नमूद केले आहे की आवश्यकतेनुसार मागून घेण्यात येतात असे मत समितीने व्यक्त केले असता, कंपनी ॲक्टच्या माध्यमातून स्थापना होते. कंपनीची स्थापना केल्या नंतर सर्व बाबींचे कम्प्लायन्स करावे लागते. यामुळे आता सर्व बोर्ड बंद केलेले आहेत असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्र. २.१.१२.६ :- बोर्डाची स्थापना :-

महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या समितीवर अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती झाली काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती झाली नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती करणे हा त्यांचा विषय आहे. इतर सदस्य बोर्डावर आहेत. इतर अधिकारी बोर्डावर आहेत. शासकीय संस्थांची नियुक्ती करावयाची की नाही हा शासनाचा निर्णय आहे असे मत समितीने व्यक्त केले.

ॲक्टमध्ये असे नमूद केले आहे की, बोर्डाला टेक्निकल एक्सपर्टाइज मिळाली पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, बोर्डाचे काम सुरु असून माननीय मुख्यमंत्री या बोर्डाचे अध्यक्ष आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

अशासकीय संस्थांची नियुक्ती केली नाही तरी देखील बोर्ड सुरु आहे. यामुळे आता हा विषय संपला आहे. हा शासनाचा अधिकार आहे. या संबंधी समिती मंडळ घटीत करण्याची शिफारस करेल.

परिच्छेद क्र. २.१.१२.७ प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामाचा निर्णय घेण्यात बोर्डाची संदिग्धता:-

२.८७ या परिच्छेदाबाबत माहिती देताना हे प्रकरण गुंतागुंतीचे आहे. एका जमिनीच्या प्लॉटला शासनाने आयडेंटिफाय केलेले आहे. तेथे शासकीय इमारत तयार करण्याचे ठरविण्यात आले. महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड ही जुनी संस्था असून त्यांच्याकडे वास्तू नाही. हा निर्णय शासनाद्वारे घेण्यात आला. सदर निर्णय झाल्यानंतर जागा प्राप्त झाली मात्र त्यावेळी निधी उपलब्ध नव्हता. या नंतर एमएमआरडीए सोबत काम करण्याचे ठरविण्यात आले. मात्र एमएमआरडीएकरिता हा अत्यंत लहान प्रोजेक्ट होता. त्यामुळे त्यांनी सांगितले की, यामध्ये त्यांना रस नाही, हे काम विभागानेच करावे. त्या नंतर बीकेसीमधील जागेचा एक एफएसआय वाढवून दुप्पट करण्यात आला. अतिरिक्त जागा शासकीय कार्यालयांना विकावी किंवा भाड्याने द्यावी. शासकीय संस्थांना ही जागा दिली तर त्या मालमत्तेचा योग्य वापर होणार नाही. त्यामुळे मुख्यमंत्री महोदयांकडे विभागाने पुन्हा प्रस्ताव दिलेला आहे की, सदर अट काढून टाकावी, विभागाची अडचण करु नये, पूर्णपणे वाणिज्यिक वापरासाठी उपलब्ध करून द्यावी. ज्या शासकीय संस्थांना जागा हवी आहे, ते घेतील, मात्र ते बंधनकारक करु नये. यापूर्वी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाची इमारत होती. आता मुख्यमंत्री महोदयांनी सांगितले आहे की, की त्या जागेचा उपयोग वाणिज्यिक वापरासाठी केला पाहिजे, ही अट काढून टाकावी. त्या करिता प्रस्ताव तयार करण्यात आलेला आहे. पूर्वी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाचा विरोध होता. आता मुख्यमंत्री महोदयांनी असे सांगितले आहे की, विभागाने अशा प्रकारचा प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाला पाठवावा त्याबाबत मुख्यमंत्री महोदयांकडून सांगण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

मुख्यमंत्री महोदय बोर्डाचे अध्यक्ष आहेत. जी ब्लॉकमध्ये ही जागा असून ४ एफएसआय आहे.हा प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाने एमएमआरडीए यांच्याकडे पाठविला आहे काय ? त्यांनी काही हरकत घेतली होती काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी असा प्रस्ताव एमएमआरडीए यांच्याकडे पाठविला असल्याचे सांगून १३४ कोटी रुपयांचे अंदाजपत्रक असून तेवढा निधी पुरेसा आहे. ७०:३० चे प्रमाण आहे. जागेचा वाणिज्यिक (कमर्शियली) वापर केल्यास ते फायद्याचे ठरु शकते. त्या नुसार प्रस्ताव एमएमआरडीएला पाठवलेला आहे, त्यावर चर्चा झालेली आहे.एफएसआय १ होता त्यावेळी सवलत देण्यात आली होती. त्या नंतर एफएसआय ४ झाला. त्यामुळे वेळोवेळी प्लानमध्ये बदल करण्यात आला. तेथे प्रोटेक्शन वॉल आहे अशी माहिती विभागीयी सचिवांनी दिली.

ॲक्टनुसार सन २०१५ पासून मंडळ का घटीत करण्यात आले नाही या संबंधी शासनाने अभिप्राय द्यावेत असे मत महालेखापालांनी व्यक्त केले.

३.१ अभिप्राय व शिफारशी :-

महाराष्ट्राचा कोकण किनारा म्हणून प्रसिद्ध असलेल्या मुंबई उपनगर, रायगड, रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग आणि ठाणे या पाच सागरतटीय जिल्ह्यांना समाविष्ट करणाऱ्या उत्तरेला डहाणू ते दक्षिणेला किरणपाणी पर्यंत पसरलेल्या ४८ लघु बंदरांच्या सिमेसह ७२० कि.मी चा समुद्रकिनारा महाराष्ट्र राज्याला लाभला आहे. ४८ लघु बंदरांपैकी ११ बंदरे मालाची वाहतूक करतात, ६ बंदरे मोठ्या प्रमाणावर प्रवाशांच्या वाहतुकीसाठी आहे. २४ बंदरांच्या सीमेअंतर्गत मासेमारी चालते तर ७ बंदरे वाळू साठवणुकीकरिता वापरली जातात. या व्यतिरिक्त देशांतर्गत जलवाहतुकीच्या संभाव्य विकासाची मोठी संधी उपलब्ध करून देणाऱ्या ३५ नौकानयन योग्य नद्या व खाड्या आहेत. समुद्र किनाऱ्यावर उद्योगांची वाढती संख्या लक्षात घेता राज्यातील बंदरांचा विकास होणे अतिशय महत्त्वाचे असुन त्यामुळे रस्तावाहतुकीवरील ताण कमी होऊन स्वस्त प्रवासाचा पर्याय उपलब्ध होईल. भारतातील प्रमुख बंदरांचा विकास प्रमुख बंदरांच्या विश्वस्त मंडळाकडून करून घ्यायची जबाबदारी केंद्रशासनावर असून लघु बंदरांचा विकास संबंधित राज्यांच्या मेरीटाईम बोर्ड मार्फत होतो. सप्टेंबर, १९९६ पर्यन्त बंदरांच्या विकासाचे कामकाज महाराष्ट्र शासनाच्या बंदर विभागाकडून मुख्य बंदर अधिकारी यांच्या अधिपत्याखाली होत होते. परंतु लघु बंदरांच्या विकासात आणि प्रशासनात अधिक लवचिकता आणण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (MMB) ची स्थापना स्वायत्त संस्था म्हणून पुढील उद्दिष्टांसाठी केली.

उदा. आर्थिक कार्यक्रमांना गती देण्यासाठी बंदरांचा विकास करून मालवाहतुकीला प्रोत्साहन देणे, बंदरांचे प्रशासन आणि देखभाल, वाहतूक नियंत्रण व वेळोवेळी वाहतूक दरसूचीत सुधारणा करण्यासाठी व जहाजांना परवाने देण्यासाठी मेरीटाईम कायदा व नियमांची अंमलबजावणी करणे, राज्यांतर्गत जलाशयांत माल आणि प्रवासी वाहतुकीला चालना देण्यासाठी राज्यांतर्गत जलवाहतुकीचा विकास करणे आणि समुद्र किनाऱ्याचे हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण आणि इतर संबंधित संशोधन करून आणि अत्याधुनिक सर्वेक्षण साधने, आरमार, नौकानयन सहाय्यक साधने प्राप्त करून बंदरांची कार्यक्षमता वाढविणे अशा उद्दिष्टांसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना करण्यात आली होती.

त्याअनुषंगाने राज्याच्या समुद्र किनाऱ्यावरील सुप्त साधनसंपत्ती उपयोगात आणण्यासाठी काही दिर्घ मुदतीची उद्दिष्टे ठरवली आहेत का आणि ही उद्दिष्ट्ये साध्य करण्यासाठीच्या उपाययोजनेची गुणकारीता तपासणे, बंदराचा विकास, बहुउद्दशीय जेटी/कॅप्टिव्ह (बंदिस्त) जेटी, जहाजतळ आणि अंतदेशीय जलवाहतूक यांसारख्या पायाभुत सुविधांच्या प्रकल्पांचे कार्यान्वयन मार्गदर्शक तत्त्वानुसार झाले होते किंवा कसे, हायड्रोग्राफी, गाळ उपसणे, जहाजांची नोंदणी आणि सर्वेक्षण अशा MMB ने देण्याच्या सेवा पुरेशा होत्या आणि MMB अंमलबजावणी करीत असलेल्या विविध अधिनियमांत अधोरेखित केल्याप्रमाणे होत्या किंवा कसे, वेगवेगळ्या शुल्कांद्वारे जमा केलेला महसूल विहित दरानुसार होता किंवा कसे, MMB कडे उपलब्ध असलेल्या निधीचा प्रभाविपणे वापर केला होता किंवा कसे, केंद्र शासन/महाराष्ट्र शासनाने निर्गमित केलेल्या पर्यावरणविषयक प्रमुख बाबी विचारात घेतल्या होत्या आणि प्रकल्पांवर देखरेख करणारी योग्य यंत्रणा प्रमाणकानुसार होती किंवा कशी. या बाबींची तपासणी करणे ही संपादणूक लेखापरीक्षणाची उद्दिष्टे होती. परंतु बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीची योजना आखण्यात आली नव्हती, सहा बंदरांच्या विकासाचे काम स्पर्धात्मक निविदा न मागविता विकासकांना परस्पर देण्यात आले, केंद्र पुरस्कृत योजनांतर्गत हाती घेतलेल्या आठ अंतर्गत जलवाहतूक प्रकल्पांपैकी सात प्रकल्पांचे काम डिसेंबर, २०१२ पर्यंत अपूर्ण होते. रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांत वाळू उपश्यावर तात्पुरती बंदी असतानाही ना-हरकत प्रमाणपत्र देण्यात आले. चुकीचे दर आकारल्याने शासनाच्या महसूलात घट झाली. अशी महत्त्वाची व गंभीर निरीक्षणे महालेखाकारांनी त्यांचे आक्षेपात पुढील परिच्छेदान्वये नोंदविलेली.

३.२ परिच्छेद क्र. २.१.६.१ " बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीच्या योजना तयार केल्या नाहीत "

अभिप्राय

विविध बंदरांमधील अपुऱ्या सोयी सुविधांचा विचार करून महाराष्ट्र शासनाच्या गृह खात्याने सार्वजनिक खाजगी सहभागाद्वारे (PPP) बंदरांचा विकास करण्याचा धोरणात्मक निर्णय घेतला (मार्च-१९९६). अनेकविध वापरासाठी बंदरे, कॅप्टीव्ह जेट्टी आणि बहुउद्देशिय जेट्टी यांच्या विकासाचे त्रिसूत्री धोरण अंगिकारुन बंदरांच्या विकासासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डची (MMB) स्थापना केली. परंतु बंदरांनी स्वयंपूर्ण होऊन भविष्यात साध्य करावयाच्या उद्दीष्टांची निश्चिती व उद्दीष्टपूर्तीसाठी आखण्याचे धोरण ठरविणे आणि राज्यातील बंदरांच्या विकासासाठीच्या धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी कृती आराखडा तयार करणे यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने कोणतीही सर्वंकष योजना दूरदृष्टीने आखलेली नव्हती. महाराष्ट्र शासनाच्या उद्योग विभागाने सुध्दा राज्यांमध्ये उद्योग प्रस्थापित करण्यासाठी अनुकूल वातावरण निर्माण करण्यासाठी आंतरराष्ट्रीय दर्जानुसार जेट्टी आणि बंदरांचा विकास करण्याकरिता सर्वोत्कृष्ट योजना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने करावी असे ठरविले व त्याअनुषंगाने MMB ने सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्यासाठी प्राथमिक कामाला सुरुवात केली. ज्याअंतर्गत वारा/लाटा यांची स्थिती, भूपृष्ठाखालची जमीन, भौगोलिक स्थिती, मालकी, संपर्कस्थिती या सर्वांचा अभ्यास करून अंतिम निर्णय घेणे अपेक्षित होते. परंतु, सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्याचे काम पूर्ण करण्यात आले नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सद्यःस्थितीत एकूण ४८ लघु बंदरांचा आराखडा तयार असताना व तो अजूनपर्यंत पुर्ण विकसित अथवा कार्यान्वित झालेला नसताना रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील बंदरांच्या विकासाकरिता मे.होवे इंजिनीअर्स प्रा.लि. या सल्लागार संस्थेची नियुक्ती करताना या दोन

नवीन साईटसची आवश्यकता, आधार, कारणे, या कंपनीची नेमणूक करण्याचा प्रस्ताव, मान्यता या सर्व बाबींची तपासणी देखील करण्याची आवश्यकता आहे. याबाबत समितीने विचारणा केली असता सन २०१६ मध्ये बंदरे विकासाबाबत शासनाने नवीन धोरण स्वीकारले असून ज्या ठिकाणी विविध कारणांमुळे ही बंदरे विकसित होऊ शकत नाहीत त्याऐवजी जेथे चांगल्या साईट्स आहेत त्यांचा सर्व्हे करून बंदराचा विकास करण्याचे धोरण शासनाने स्विकारले व त्यामुळे या मे.होवे इंजिनिअर्स (इंडिया) प्रा.लि. कंपनीची नेमणूक करून रु.१ कोटी ६९ लक्ष एवढ्या कन्सल्टंसीच्या आधारावर हे काम दिनांक ६ जानेवारी, २०१६ रोजी देण्यात आलेले आहे. विभागाने याअगोदरच अशाप्रकारच्या साईटसचे सर्व्हे सन १९९६, २००७, २०१२ मध्ये करून या ४८ साईट्स निश्चित केल्या होत्या. भौगोलिक प्रदेशात फारसे काही बदल न झाल्याने दरवर्षी केलेल्या अभ्यासातून पुन्हा नवीन निष्कर्ष निघण्याची शक्यता नसताना MMB ने या सल्लागार कंपनीची नेमणूक केली. विभागाने याअगोदर सर्वेक्षण करून निवडलेल्या साईट्स देखील विभाग जर आता विकसित करु शकत नाही तर मग याअगोदर केलेल्या व आता विभाग करीत असलेल्या सर्वेक्षणाची आवश्यकता, विश्वासार्हता, वैधता, उपयोगिता निश्चितच प्रश्नांकीत होते. त्यामुळे MMB ने या प्रकरणी दिर्घ मुदतीचे नियोजन केलेले नसल्याचे महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप यामध्ये निश्चितच तथ्य आढळून येते. MMB ने चार वेळा सर्व्हे करून ज्या ४८ साईट्स निश्चित केल्या त्यातील १६ बंदरांची कामे सुरु होऊन त्यातील केवळ २ बंदरे कार्यान्वित होऊ शकली व या दोन बंदराची निश्चित केलेली क्षमता व सद्यःस्थितीत त्यावर होत असलेली मालाची चढउतार पाहता हे प्रमाण देखील समाधानकारक नाही असे समितीला दिसून आले. विभागाने एकूण १८ खाजगी विकासकांशी करारनामे केले असून यातील २ प्रकरणे प्रलंबित असून १६ कार्यान्वित झाल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले असता समितीने यावर आक्षेप घेत कार्यान्वित म्हणजे करारनाम्याच्या अटीनुसार कामे पुर्ण झालेली नसून निश्चित केलेल्या अपेक्षेने व क्षमतेने या बंदरांचा वापर होत नसतानाही ही बंदरे ५० वर्षांसाठी विकासकांकडे अडवून ठेवण्यात येत असल्याचे स्पष्टपणे दिसून येते. तसेच विकासकांची कामे समाधानकारक व पुर्ण क्षमतेने सुरु नसताना यासंदर्भात विकासकांवर काय कारवाई करण्यात आली अशी समितीने विचारणा केली असता रेडी येथील करारनामा रद्द केला असून विकासकाकडून त्या बंदराचा ताबा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने घेतल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. या प्रकरणी आरबीट्रेटर व उच्च न्यायालयानंतर आता हे प्रकरण सर्वोच्च न्यायालयात प्रलंबित आहे. या विकासकांची निवड ही निविदा प्रक्रिया राबवून पारदर्शकपणे न करता केवळ प्रथम येणाऱ्यास प्राधान्य याआधारे केवळ सामंजस्य करारावर करण्यात आली. ज्या उद्देशाने मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना करण्यात आली आहे व त्यामध्ये अनेक तांत्रिक व अनुभवी अधिकारी व कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती करण्यात आलेली असतानाही ही सर्वेक्षणाची कामे खाजगी सल्लागार कंपन्यांकडून केली जात असेल तर मेरीटाईम बोर्डाचे काम फक्त विकासक नेमणे एवढेच आहे काय ? व असे असतानाही निश्चित केलेल्या १८ बंदरांपैकी १६ ठिकाणी या नियोजनाची कोणतीही फलनिष्पत्ती दिसून आली नाही. समितीने यामागील कारणे शोधण्याचा प्रयत्न केला असता अनेक अन्य कारणांसह दोन बंदरांमधील कमी अंतर, बंदरांची क्षमता, मोठ्या क्षमतेचे कंटेनर्स चढउतार करण्याची कमी क्षमता इत्यादी बाबी यासाठी कारणीभूत असल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले. सद्यःस्थितीत या १६ पैकी मोठ्या कंटेनर्ससाठी एकही बंदर नाही.

काही बंदरांचे काम पर्यावरण व अन्य अडचणींमुळे प्रलंबित आहेत तर काही कामे विकासकांमुळे प्रलंबित आहे. ज्या ठिकाणी या साईटस निश्चित केलेल्या आहेत तेथे रस्त्याची कमतरता, रस्ते व रेल्वे बंदरांशी जोडलेली नसणे, रस्त्यांची दुरावस्था असणे, बाजारपेठ जवळ नसणे, वाहतुकीसाठी येणारा खर्च या सर्व बाबींमुळे संपर्काचा अभाव व वाहतुकीच्या अडचणी अशा सर्व बाबींमुळे ही बंदरे पुर्ण क्षमतेने वापरली जात नाहीत. या सर्व बाबींवर मेरीटाईम बोर्डाचे कोणतेही नियंत्रण दिसून येत नाही व दिघी येथील बंदरामध्ये नेमक्या याच बाबी घडल्या आहेत दिघी येथील काम विकासकाला देताना त्यात आगरदांडा येथील कामांचा देखील समावेश स्वतंत्र निविदा प्रक्रिया न राबविता करण्यात आला. हे दोन्ही पोर्ट नॉमीनेशनवर देण्यात आले असून दिघी पोर्टने स्वतः आर्थिक सुसज्यता पाहणी अहवाल तयार करून शासनाला प्रस्ताव सादर केला व त्यावर शासनाने मान्यता दिली ही प्रक्रियाच सकृतदर्शनी सदोष वाटते. दिघीच्या त्याच सर्वेक्षणाच्या आधारे आगरदांडा या पोर्टचा देखील समावेश करून विकासकाला या दोन्ही पोर्टचे काम देण्यात आले. ही कार्यपध्दतीच योग्य नसून आक्षेपार्ह आहे. वास्तविकतः बंदरे विभागाकडून शासनास मोठ्या प्रमाणात महसूल प्राप्त होऊ शकत असताना त्यादृष्टीने विभागाचे कोणतेही नियोजन समितीला दिसून आले नाही. ज्या १६ बंदरांबाबत सामंजस्य करार झाले ते पुर्ण करण्यासाठी मेरीटाईम बोर्डाने संबंधित विभागांकडे कोणताही पाठपुरावा केला नाही. मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत वस्तुस्थितीदर्शक अहवाल (Status Report) ठेवण्यापलिकडे MMB ने काहीही केले नाही. समितीला हे मान्य आहे की, बंदरांचा विकास करणे इतके सोपे नाही. यासाठी अनेक टप्पे व कालावधी लागतो व त्यासाठी अनेक परवानग्यांची देखील आवश्यकता असते. परंतु या बंदर विकासामध्ये तुलनेने जेवढी वाढ होणे अपेक्षित होते तेवढी होऊ शकली नाही व ठरविलेले लक्ष्य साध्य करायला ठरलेल्या कालावधीपेक्षा कित्येक पटीने जास्त कालावधी लागला ही देखील वस्तुस्थिती आहे. तसेच इतर राज्याच्या तुलनेत आपल्या राज्याच्या बंदरांची प्रगती होऊ शकली नाही व या बंदरांची जी क्षमता निश्चित करण्यात आली त्या क्षमतेने त्याचा वापर होऊ शकला नाही हे विभागाने समितीसमोर मान्यच केले. विकासकाला आवश्यक असणाऱ्या सुविधा, शासकीय परवानग्या मिळवून देण्यास मेरीटाईम बोर्डाने कोणतीही मदत केली नाही. याउपर २-३ वर्षे त्यांच्या पत्राचे उत्तर देखील दिले नाही. ठरलेले उद्दिष्ट साध्य न करण्यामागे विकासकासोबत मेरीटाईम बोर्ड देखील तेवढेच जबाबदार आहे. परंतु विहित वेळेत उद्दिष्टे न गाठण्याबाबत विकासकावर वा विभागाच्या संबंधित अधिकाऱ्यांवर कोणतीही जबाबदारी निश्चित करण्यात आली नाही.

शिफारस

३.३ विविध बंदरांतील अपु-या सोयी-सुविधांचा विचार करून या बंदरांचा विकास करण्याचा धोरणात्मक निर्णय शासनाने घेतला. अनेकविध वापरांसाठी कॅप्टीव्ह जेट्टी आणि बहुद्देशीय जेट्टी यांच्या विकासाचे त्रिसुत्री धोरण व ते साध्य करावयाच्या उद्दिष्टांची निश्चिती व उद्दिष्टपूर्ती करून बंदरांच्या विकासासाठीच्या धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी कृती आराखडा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने तयार करणे अपेक्षित व अभिप्रेत होते. परंतु बंदर विकासासाठी दीर्घ मुदतीच्या योजना तयार करण्यात विभाग अपयशी ठरला. त्यामुळे बंदर विकासाची कामे तात्कालिक स्वरुपात केली गेली. राज्यात व पर्यायाने देशात सागरी मार्गाने परदेशातील व्यापार वाढवायचा असेल तर त्यासाठी महत्त्वाचे व तुलनेने स्वस्त साधन व माध्यम म्हणजे ही बंदरे हाच आहे. सद्य:स्थितीत राज्यात जेएनपीटी शिवाय दुसरा पर्याय उपलब्ध नाही. जेएनपीटीवर मोठ्या प्रमाणात क्षमतेपेक्षा जास्त मालाची वाहतूक होत असून हे अतिव्यस्त बंदर आहे. परंतु जेएनपीटीला दुसरा समांतर पर्याय विभाग अजून तयार करु शकला नाही. सागरी किनारा लाभलेल्या राज्यांचा, देशांचा या बंदरांच्या व सागरी दळणवळणाच्या माध्यमातून होत असलेला विकास व प्रगती पाहता नियोजनाअभावी महाराष्ट्र यात तुलनात्मकदृष्ट्या मागे असल्याचे स्पष्टपणे दिसून येते. विभागाने वेळोवेळी वेगवेगळ्या सल्लागार कंपनीची नियुक्ती करून व सर्वेक्षण करून ४८ साईट्स बंदरांसाठी निश्चित केल्या व त्याचा आराखडा तयार असताना MMB त्याचा पुर्णपणे विकास करु शकली नाही. यातील केवळ १६ ठिकाणी कामे सुरु झाली व त्यातून केवळ दोन बंदरे कार्यान्वीत होऊ शकली व ती देखील निश्चित क्षमतेने आज कार्यरत नाहीत. याबाबत समिती असमाधान व्यक्त करीत आहे. असे असताना रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग या दोन ठिकाणी नवीन साईट्ससाठी मे.होवे इंजिनिअर्स प्रा.लि. या सल्लागार कंपनीची नियुक्ती करण्यात आली. भौगोलिक प्रदेशात फारसे बदल न झाल्याने दरवर्षी केलेल्या अभ्यासातून कोणतेही नवीन निष्कर्ष निघण्याची शक्यता नसताना इतक्या मोठ्या प्रमाणात निधी या सल्लागार कंपनीवर सर्वेक्षणासाठी खर्च करण्यात आला. यामुळे याअगोदर वेळोवेळी केलेल्या सर्वेक्षणाची उपयोगिता, विश्वसनियता व यासाठी झालेला खर्च या सर्वच बाबी आक्षेपित होतात. सल्लागार कंपन्यांवर इतक्या मोठ्या प्रमाणात खर्च करून त्याची फलनिष्पत्ती पाहता कोणतेही समाधानकारक परिणाम समितीला दिसून आले नाही. MMB ने केलेली कामे ही दिर्घकालीन स्वरुपाचे नियोजन न करता तात्कालिक स्वरुपात केली गेली. परिणामी मोठ्या प्रमाणात या सल्लागार कंपन्यांवर निधी देखील खर्च झाला. या सर्व प्रक्रियेबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करते. MMB ने भविष्यात बंदराच्या विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजना तयार करण्यासाठी आणि विकासकांच्या निवडीतील पारदर्शकतेची खात्री अधिक सक्षमरित्या करण्यासाठी आवश्यक ती उपाययोजना व नियोजन करावे अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सर्वेक्षण करून ज्या ४८ साईटसचा आराखडा तयार केला त्यांच्या पुर्णत्वासाठी कालबध्दरित्या नियोजन करून उद्दिष्टपुर्ती करण्यात यावी व त्यास पुर्णत्वास नेण्यासाठी अडचणी येत असल्यास अथवा यासंदर्भातील ना-हरकत प्रमाणपत्र अथवा अन्य परवानग्या शासनस्तरावर प्रलंबित असल्यास त्यासाठी योग्य ती मदत विकासकास करावी. केंद्र शासनाने देखील प्रत्येक राज्यात पोर्ट डेव्हलपमेंटसाठी एक वेगळी यंत्रणा उभी केली आहे. त्याचा देखील उपयोग व मार्गदर्शन घ्यावे. अनेक राज्यांमध्ये अशा पोर्टची तपासणी करण्यासाठी केंद्र शासन त्यांच्या प्रतिनिधींची टिम पाठवित असते. या यंत्रणेची मदत आपल्या राज्याने देखील घ्यावी व या प्रलंबित बंदरांची कामे पुर्ण करण्याचा प्रयत्न करावा. तसेच ज्या ठिकाणी विकासकांच्या निष्काळजीपणामुळे अथवा दुर्लक्षितपणामुळे या साईट्स पुर्ण होण्यास अडचणी येत असतील तर करारातील अटी व शर्तीनुसार त्या विकासकांवर कारवाई करण्यात यावी. याउपरही ती बंदरे विकसित होऊ शकत नसतील तर याबाबत शासनस्तरावर अंतिम, योग्य व व्यवहार्य निर्णय घेण्यात यावा व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५ राज्यात ज्या १६ बंदरांची कामे सुरु झाली असून ती अद्यापही पुर्ण क्षमतेने सुरु नाहीत. ती पुर्ण क्षमतेने सुरु होण्यासाठी आवश्यक ती उपाययोजना व सक्षम यंत्रणा तयार करावी. त्यासाठी आवश्यक असलेली मागणी व उपलब्ध होणारी बाजारपेठ, जोडरस्ते, रेल्वे व महामार्गाशी बंदरे जोडण्याची आवश्यकता, त्या बंदरांची भविष्यात होणारी मागणी, त्यावरुन होणा-या वाहतूकीचे नियोजन, व्यावसायिकांना त्यांचा होणारा लाभ, शासनाला त्यातून मिळणारा महसूल, सागरीमार्गे होणा-या व्यवसायात वाढ करून त्याच्या वाढीसाठी राज्यात पूरक वातावरण तयार करण्यासाठी योग्य ते नियोजन करण्यात यावे. सद्य:स्थितीत जेएनपीटी बंदर अतिशय व्यस्त व क्षमतेपेक्षा जास्त प्रमाणात वापरण्यात येत आहे. त्यासाठी समांतर पर्यायी व्यवस्था निर्माण करण्यात यावी. बंदरांमधून सुरक्षित व सुरळीत मालवाहतूक होण्याकरीता आवश्यक असलेले उत्तम रस्ते जोडणी व जलदगती रेल्वे मार्ग शासनाने उपलब्ध करून द्यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६ राज्यात बंदरांचा विकास करण्यासाठी विकासक अथवा सल्लागार कंपनी नेमण्याची तरतूद व प्रक्रियाच सदोष असल्याचे समितीचे मत आहे. विकासक स्वत:च साईटची निवड करून व बंदराचा अभ्यास करून त्याच्या विकासाचा प्रस्ताव शासनाकडे सादर

करणार व शासन कोणतीही स्पर्धात्मक प्रक्रिया न राबविता ज्या विकासक कंपनीची निवड करून त्यांचेशी केवळ सामंजस्य कराराच्या माध्यमातून हे बंदर विकासाचे काम त्या विकासकाला देणार ही प्रक्रियाच दोषपुर्ण आहे. त्याआधारे कोणतीही पारदर्शक प्रक्रिया न राबविता प्रथम येणाऱ्यास प्राधान्य या तत्त्वावर ही बंदरे विकसित करण्यासाठी ५० वर्षाच्या करारावर विकासकांना देण्यात आली व त्या विकासकांनी या बंदराची कामे अपुर्णावस्थेत ठेवून केवळ ही बंदरे अडवून ठेवलेली आहेत. अशापध्दतीने विकासक निवडीची प्रक्रिया ही देशाच्या व राज्याच्या सुरक्षिततेच्यादृष्टीने देखील अत्यंत धोकादायक आहे. बंदराचा विकास करण्यासाठी विकासक नेमताना पारदर्शक निविदा पध्दतीनेच ही निवड करण्यात यावी व याव्दारे विकासकाची निवड करताना विकासक कंपनीचा अनुभव, अर्हता, पात्रता, आर्थिक क्षमता, या क्षेत्रातील त्यांचा अनुभव याअगोदर केलेल्या कामांचा पुर्वोतिहास, प्रकल्प विहित मुदतीत पूर्ण करण्याची क्षमता या सर्व बाबींचा विचार करूनच विकासक नेमण्याची प्रक्रिया राबविण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७ परिच्छेद क्र. २.१.६.२ " सार्वजनिक खाजगी सहभागातून कार्यान्वित करावयाच्या संभाव्य प्रकल्पांची निवड करून प्राधान्यक्रम न ठरविणे "

अभिप्राय

MMB ने बंदराच्या विकासाच्या कामात सुसूत्रता आणण्यासाठी, गुंतवणूक वाढवून घेण्यासाठी आणि संपूर्ण किनारपट्टीवरील प्रकल्प विकास सल्ला सेवा देण्यासाठी सल्लागार म्हणून मे. डिलॉईट टॉचे तोहमत्सू इंडिया प्रा.लि. या कंपनीची नियुक्ती केली होती. या सल्लागार कंपनीने MMB च्या हद्दीतील बंदरांच्या विकासासाठी प्रकल्पांच्या जागांची निवड करून राज्यातील संभाव्य PPP प्रकल्पांचा प्राधान्यक्रम ठरविणे अपेक्षित होते. MMB ने निवड केलेल्या प्रकल्पांच्या आधारे खाजगी विकासकांच्या निवडीसाठी तपशीलवार तांत्रिक-वाणिज्यिक अभ्यास करून त्यांचा आणखी विकास करणे अपेक्षित होते. सल्लागार नियुक्त करून काम सरू करण्याचे आदेश एका वर्षाच्या कालावधीकरिता (२ वर्षांपर्यंत मुदतवाढ शक्य) रु. १६ लाख त्रैमासिक मोबदला शुल्क देऊन देण्यात आले. परंतु, सल्लागाराबरोबर कोणताही औपचारिक करार करण्यात आला नव्हता. सल्लागाराने डिसेंबर, २०१० मध्ये ठाणे आणि रायगड जिल्ह्यातील मध्यम ते उच्च विकासक्षमता असणाऱ्या २१ प्रकल्पांची यादी MMB ला सादर केली. परंतु, MMB ने डिसेंबर २०११ पर्यंत या अहवालावर निर्णय न घेता तसेच PPP प्रकल्पात रूपांतरीत करण्यासाठी कोणतीही माहिती सल्लागाराने दिली नाही या कारणास्तव कंपनीबरोबरचा करार जानेवारी २०१२ मध्ये रद्द केला व दोन त्रैमासिक कालावधीकरिता जानेवारी, २०१२ मध्ये मोबदला शुल्क म्हणून रु.३५.२९ लाख (सेवाकरासहित) सल्लागारास देण्यात आले. अशा त-हेने PPP च्या माध्यमातून विकासासाठी बंदरांची निवड करणे, बंदरांचा प्राधान्यक्रम ठरवून बंदरविकास कार्यक्रमांत सुसूत्रता आणण्याचा उद्देश साध्य झाला नाही. याखेरीज सल्लागारांना देण्यात आलेल्या रु. ३५.२९ लाख शुल्कावर झालेला खर्च वाया गेला.

महालेखापालांनी सदरहु परिच्छेदात नोंदविलेले आक्षेप हे अत्यंत गंभीर स्वरुपाचे असून विभागाच्या एकूणच कार्यप्रणालीवर प्रश्नचिन्ह उभे करणारे आहे. एकीकडे विभाग मे.डीओलाईट ही कंपनी जागतिक पातळीवरील कंपनी असून संपुर्ण निविदा प्रक्रिया राबविल्यानंतर गुणवत्तेवर या कंपनीची निवड करण्यात आल्याचे मान्य करते. परंतु त्या कंपनीचे काम समाधानकारक नसून त्यांनी सादर केलेला प्राथमिक अहवाल हा विशेष उत्तेजनात्मक नसून त्यातून कोणतीही नवीन माहिती समोर आलेली नसल्यामुळे नियुक्तीपासून केवळ सहा महिन्यातच या कंपनीची नियुक्ती MMB ने संपुष्टात आणली व सदरहु कंपनीस रु.३५.२९ लक्षचे प्रदान केले. यात अधिक गंभीर बाब म्हणजे त्या कंपनीसोबत विभागाने करारदेखील केलेला नव्हता. तरीही त्यांना कार्यादेश देण्यात आला व रु.३५.२९ लक्षचे प्रदान करण्यात आले. कराराशिवाय मेरीटाईम बोर्डाला असे रकमेचे प्रदान करता येते काय अशी विचारणा समितीने केली असता ही कार्यपद्धतीमधील त्रुटी व उणिवा असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर मान्य केले.

शिफारस

३.८ सल्लागार कंपनीसोबत करारनामा करण्याची जबाबदारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची होती. या कंपनीचे काम समाधानकारक नसून PPP प्रकल्पात रुपांतरीत करण्यासारखी कोणतीही माहिती सल्लागाराने दिली नाही व सादर केलेला प्राथमिक अहवाल हा विशेष उत्तेजनात्मक नव्हता या कारणास्तव कंपनीची नियुक्ती संपुष्टात आणली व करारावीना त्या कंपनीला रकमेचे प्रदान केले. सल्लागार कंपनीने अहवाल सादर केल्यानंतर त्यावर वर्षभर MMB ने कोणताही निर्णय न घेणे, परंतु हा खर्च निष्फळ ठरल्याचे महालेखाकारांनी घेतलेले आक्षेप विभागाने मान्य न करणे व या कंपनीने दिलेल्या माहितीचा उपयोग भविष्यात त्या ठिकाणी एखादा प्रकल्प आल्यास निश्चितच होणार असल्याचे कारण सांगून रकमेच्या प्रदानाचे केवीलवाणे समर्थन MMB ने करणे ही तर अधिकच आक्षेपार्ह बाब आहे. तसेच सदरहु आक्षेप महालेखाकारांनी सन २०११-१२ मध्ये नोंदवून देखील सन २०१७ मध्ये लोकलेखा समितीची साक्ष लागेपर्यंत विभाग अथवा MMB या प्रकणाची कोणतीही दखल घेत नाही अथवा संबंधितांवर कोणतीही कारवाई न करता या बाबींचे समर्थन करण्याचा प्रयत्न करीत आहे ही देखील गंभीर बाब असून याबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. करार नसल्यामुळे त्या कंपनीला ब्लॅकलिस्ट करता आले नाही अथवा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला कोर्टातही जाता आले

नाही. मेरीटाईम बोर्डाने स्वतःचे आर्थिक व कायदेशीर हित जपणे आवश्यक आहे. करार न करण्याचा असा कायदेशीर धोका पत्करण्याची बोर्डाला कोणतीही आवश्यकता नव्हती. याही उपर इंडीयन कॉन्ट्रॅक्ट ॲक्ट १८७२ (२) (१) मधील तरतूदीकडे विभागीय सचिवांनी लक्ष वेधून या तरतूदीनुसार करारातील अटी शर्तींची मान्यता गृहीत धरण्यात येते असे सांगून करार न केल्याचे समर्थन केले असता असे जर विभागाचे म्हणणे असेल व कराराची व त्यातील अटी शर्तींची मान्यता अशाप्रकारे गृहीत धरुन अशी प्रकरणे कायदेशीर पातळीवर टिकणारे असतील तर भविष्यात विभागाने कोणत्याही कंपनीसोबत करार करण्याची आवश्यकता नाही असे नियमच करावे असे समितीने सांगितले असता, करारनामा केला पाहिजे होता व ही कार्यपद्धतीमधील त्रुटी असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर मान्य केले. सदरहु संपुर्ण प्रकरण अतिशय गंभीर असून विभागाने यासंदर्भात जबाबदारी निश्चित करून संबंधितांवर कारवाई करावी. तसेच MMB ने भविष्यात सार्वजनिक खाजगी सहभागांतर्गत बंदर प्रकल्पाच्या विकासकासोबत केलेल्या सवलत करारनाम्यातील अटींच्या योग्य अंमलबजावणीची सुनिश्चिती करावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९ परिच्छेद क्र. २.१.६.३ " अंतर्देशीय जलवाहतुकीसाठी वास्तववादी योजनेचा अभाव "

अभिप्राय

किनारपट्टीजवळ राहणाऱ्या लोकांना अंतर्देशीय जल वाहतूकीची सुविधा उपलब्ध करण्यासाठी MMB ने नवीन जेटी बांधणे आणि सध्याच्या जेटीची दुरुस्ती करण्यासंबंधिच्या रु.५१.४३ कोटी अंदाजित खर्चाच्या ८७ कामांच्या मंजुरीसाठी विभागास प्रस्ताव सादर केला. या प्रस्तावाला राज्य मंत्रिमंडळाने मंजुरी दिल्यावर कोकण विकास पॅकेज अंतर्गत रु.५० कोटी देण्याचा निर्णय विभागाने घेतला व ही कामे २०११-१२ पर्यंत पूर्ण होणे अपेक्षित होते. परंतु सर्वेक्षणानंतर आवश्यकता नसल्याच्या कारणावरुन एका वर्षामध्ये MMB ने ८७ प्रकल्पांपैकी ३३ प्रकल्प रद्द केले व त्या ऐवजी ५५ नवीन कामांचा (अंदाजित खर्च रु. १३.४७ कोटी) समावेश करण्यात आला. ज्याची निवड व कारणे दप्तरी नव्हती. त्या प्रमाणे महाराष्ट्र शासनाकडे रु. ५० कोटी अंदाजित खर्चाच्या १०९ कामांच्या मंजुरीचा MMB ने नव्याने प्रस्ताव सादर केला (जुलै २०१०) १०९ कामांपैकी ऑक्टोबर, २०१२ पर्यंत फक्त ९१ कामे पूर्ण झाली होती. ८७ कामांसाठीच्या मूळ प्रस्तावात सुधारणा करावी लागली. कारण काही कामे अगोदरच पूर्ण झालेली होती वा इतर विभागाने हाती घेतली होती. याचाच अर्थ राज्यातील अंतर्देशीय जल वाहतूकीच्या विकासासाठी प्रारंभी तयार केलेली कोणतीही योजना वास्तववादी नव्हती.

आता या १०९ कामांपैकी १०० कामे पूर्ण करण्यात आलेली असून उर्वरित ९ कामांपैकी २ कामे ही पर्यटन निधीतून पुर्ण झाली असून ७ कामे ही MMB च्या निधीमधून पुर्ण झालेली असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. जंजीरा किल्ल्याचे काम पुरातत्व विभागाच्या मंजूरीअभावी व रत्नागिरी जिल्ह्यातील दाभोळ-भोपा येथील एक काम जागेच्या अडचणीअभावी पुर्ण होऊ शकले नाही असे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.१० महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदान्वये MMB अंतर्गत अंतर्देशीय जलवाहतुकीसाठी वास्तववादी योजनेचा अभाव दिसून येतो. मेरीटाईम बोर्डाने कामांचे, निधीचे व वेळेचे नियोजन केले व त्यात वेळोवेळी मोठ्या प्रमाणात बदलही केले. परिणामी अगोदर घेतलेल्या व नव्याने घेतलेल्या निर्णयाची विश्वासार्हता व उपयोगिता प्रश्नांकित झाली. परिणामी निर्णयांच्या अंमलबजावणीमध्ये सातत्याचा व वास्तववादी योजनेचा अभाव दिसून येतो. तसेच उद्दिष्ट निश्चिती व उद्दिष्टपुर्ती याचा कोणताही ताळमेळ MMB च्या कार्यपद्धतीमध्ये दिसून येत नाही. उद्दिष्टांची निश्चिती करायची परंतु त्याच्या पुर्तीसाठी आवश्यक असलेले प्रयत्न व नियोजन न करता ते मध्येच सोडून द्यायचे ही MMB ची कार्यपध्दती समर्थनीय नाही. परिणामी योजनांच्या अंमलबजावणीमध्ये सातत्याचा अभाव दिसून येतो. अतः विभागाने स्वतः निश्चित केलेल्या कामांच्या अंमलबजावणीचे योग्यरित्या नियोजन करावे व दिर्घ काळ प्रलंबित राहिलेले अंतर्देशीय जल प्रकल्प ठरविलेल्या वेळापत्रकानुसार नियोजनबध्द, कालबद्धरित्या व ठरविलेल्या खर्चात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने पुर्ण करावे. तसेच जंजीरा येथे पुरातत्व विभागामुळे कुठलेही बांधकाम करण्यास परवानगी मिळत नसल्यामुळे व त्याठिकाणी पर्यटकांच्या सुरक्षिततेसाठी जेट्टीची असलेली आवश्यकता लक्षात घेता, तिथे तरंगत्या जेट्टीच्या पर्यायाचा देखील विचार करून यासंदर्भात योग्य तो निर्णय घेऊन त्याची तातडीने अंमलबजावणी करावी व ही सर्व प्रलंबित कामे कालबध्द पध्दतीने पूर्ण करण्यात यावीत. रत्नागिरी जिल्ह्यात दाभोळ-भोपा येथील जागेअभावी बंद असलेल्या कामास तातडीने जागा उपलब्ध करून ते सुरु करण्यात यावे व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

३.११ परिच्छेद क्र. २.१.६.४ " बंदर विकास अभ्यास अहवाल सादर न करणे "

अभिप्राय

तत्कालीन मंत्री (वाहतूक व बंदरे), तत्कालीन राज्यमंत्री (बंदरे), तत्कालीन सचिव (वाहतूक व बंदरे) आणि तत्कालीन मुख्य कार्यकारी अधिकारी, MMB यांच्या शिष्टमंडळाने सन २०१० मध्ये युरोपियन देशांना बंदरे आणि त्यांची कार्यप्रणाली याबद्दल माहिती गोळा करणे, संस्थात्मक

संरचना आणि जबाबदारी यांचा अभ्यास, बंदरांची बांधणी व वापर यासंबंधीचे तंत्रज्ञान, बंदरांसंबंधीची भविष्यकालीन योजना व त्याचबरोबर देशातील व देशाबाहेरील बंदरांचा विस्तार इत्यादींची माहिती करून घेणे यासाठी भेट दिली होती. अभ्यास दौरा पूर्ण झाल्यावर प्रतिनिधी मंडळाने ऑगस्ट, २०१२ पर्यंत अभ्यास अहवाल सादर केला नाही. MMB ने या अभ्यास दौऱ्यासाठी रु.२९.२९ लाख खर्च केले. परंतु, त्यासंदर्भातील विमानाची तिकीटे, हॉटेलच्या पावत्या इ. आधारभूत कागदपत्रांची नोंद अभिलेख्यांत आढळली नाही. अतः हा अभ्यास अहवाल आणि विमान तिकीटे, हॉटेल पावत्या इ. सारखी कागदपत्रे देण्याची विनंती MMB ने संबंधितांना केली होती. आता हा अहवाल सादर करण्यात आला तरी अहवाल कालापव्ययाने तो संदर्भहीन ठरेल म्हणून त्यासाठी केलेला रु.२९.२९ लाखाचा खर्च निष्फळ ठरला असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत.

शिफारस :

३.१२ विभागाने बंदर विकास अभ्यास अहवाल सादर न करणे या आक्षेपासंदर्भात दिलेल्या लेखी उत्तरात अशाप्रकारच्या दौऱ्याची गरज व त्याची उपयोगिता विशद केली आहे. परंतु सदहु परिच्छेदाच्या माध्यमातून महालेखाकारांचे व समितीचे परदेश दौऱ्याबाबत कोणतेही आक्षेप नसून केलेल्या दौऱ्याचा अहवाल व खर्चाचा तपशील व त्याबाबतची कागदपत्रे विहित मुदतीत अधिकाऱ्यांनी सादर न करणे ही गंभीर व आक्षेपार्ह बाब आहे. दौरा झाल्यानंतर दोन आठवड्यात हा अहवाल सादर करणेबाबत शासनाच्या स्थायी सूचना असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी मान्यही केले. परंतु समितीची साक्ष लागेपर्यंत संबंधितांवर कोणतीही कारवाई केली नाही. महालेखापालांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर तब्बल ३ वर्षानंतर या दौऱ्याचा अहवाल सादर करण्यात आला. या संपुर्ण प्रकरणी अधिकाऱ्यांचा निष्काळजीपणा, बेजबाबदारपणा व हलगर्जीपणा कारणीभूत असल्याचे समितीचे स्पष्ट मत आहे. अशाप्रकारे खर्चाचा तपशील व आवश्यक पावत्या सादर न केल्यामुळे खर्चाचा नेमका विनियोग नियमानुसार झाला किंवा कसे हे तपासण्यासाठी पुरेसा वाव शिल्लक नव्हता व याबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. अतः या आक्षेपांची विभागाने गंभीर दखल घेवून सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व यासाठी मार्गदर्शक तत्वे विहित करून त्याची अंमलबजावणी करावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.१३ परिच्छेद क्र. २.१.७.१ " विनावापर निधीत वाढ ".

अभिप्राय :

महाराष्ट्र शासनाने मंजुरी दिलेल्या कोकण विकास पॅकेजच्या अंतर्गत MMB ला प्रवासी वाहतूकीसाठी सोयीसुविधा पुरविणे, ड्रेजरची खरेदी करणे, कोकण किनाऱ्यावर मासेमारीसाठी जेटी बांधणे यासाठी रु.६१.२५ कोटी मिळाले होते. त्यापैकी MMB ने फक्त रु.२५.२१ कोटी (४१.१६ टक्के) खर्च केले आणि रु.३६.०४ कोटी अखर्चित ठेवले. कायमस्वरुपी किनारपट्टी संरक्षण आणि व्यवस्थापन प्रकल्पांतर्गत MMB ला किनारपट्टीवर धूप प्रतिबंधक कामे करण्यासाठी रु.११.७६ कोटी मिळाले होते. परंतु कृत्रिम प्रस्तराच्या आरेखनामध्ये बदल झाल्यामुळे MMB ने फक्त रु.४.४० कोटी खर्च केले आणि रु.७.३६ कोटी अखर्चित राहिले. तसेच केंद्र शासनाने पूर्ण करावयाच्या केंद्रीय पुरस्कृत योजनेअंतर्गत मान्यता दिलेल्या आंतर्देशीय जलवाहतूकीच्या विकासासाठी MMB ला रु.२९.८३ कोटीदेखील मिळाले होते. परंतु MMB ने फक्त रु.५.२६ कोटी (१७.६३ टक्के) खर्च केले. अशाप्रकारे उपयोग न झालेल्या निधीत प्रचंड वाढ झाली व हा निधी विनावापर पडून राहिला.

सन २०११-१२ मध्ये मेरीटाईम बोर्डाकडे रु.२००/- कोटी शिल्लक होते. परंतु त्या प्रमाणात निधी खर्च झाला नाही. यामागील कारणांची समितीने विचारणा केली असता कोकण विकास पॅकेजअंतर्गत येणे असलेला निधी तीन वर्षानंतर प्राप्त झाला. त्याच वर्षी शासनाने बोट खरेदीकरिता निधी दिला. त्याचप्रमाणे तेराव्या वित्त आयोगाकडून तसेच केंद्र शासनाकडूनदेखील निधी प्राप्त झाला. अशाप्रकारे निरनिराळ्या शिर्षांतर्गत व योजनांतर्गत एकाच वर्षी निधी प्राप्त झाल्यामुळे प्राप्त निधीचा आकडा मोठा असल्याचे सकृतदर्शनी दिसून येते. परंतु ही स्थिती फक्त त्या वर्षापुरतीच असून पुढील वर्षी निधी कमी प्राप्त झालेला असून खर्चात मात्र वाढ झाल्याचे दिसून येते व त्यातून झालेल्या खरेदीचा तपशीलही समितीस देण्यात आला. यावर सन २०१२-१३ मध्ये खरेदी केलेला ड्रेझर सिंधुदुर्गमध्ये तसाच पडून असल्याचे समितीने निदर्शनास आणले. त्या ड्रेझरचा वापर नाही व त्यावरील कर्मचाऱ्यांच्या वेतनाचा खर्चही निष्फळ ठरतो. विभागाने घेतलेल्या यंत्रांचा व मशिनरीचा योग्य वापर होणे आवश्यक आहे. एकीकडे विभागाकडे असलेल्या कामांची व्याप्ती मोठी आहे व दुसरीकडे उपलब्ध साधनसामुग्रीच्या वापराचे कोणतेही नियोजन विभागाकडे नाही. मागील अनेक वर्षांमध्ये विभागाने केलेले उत्खनन हे कितीतरी कमी आहे. प्राप्त निधी पाहिजे त्या प्रमाणात त्या वर्षी खर्च झाला नाही ही बाब विभागाने मान्य केली. परंतु पुढील वर्षी ही कामे झालेली असून काही कामे अद्यापही सुरु आहे. धुपप्रतिबंधक योजना पहिले तटरक्षक दलाकडे होती. ती सन २०१० ला मेरीटाईम बोर्डाकडे आली. मच्छिमारांसाठी जेट्टी बांधणे ही बाब देखील पहिले मत्स्यव्यवसाय विभागाच्या अखत्यारीत होती जी नंतर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आली. त्यावेळी बोर्डाकडे तांत्रिक अधिकारीदेखील नव्हते. परंतु नंतर हा निधी खर्च झालेला असून कामे देखील झालेली आहेत व कामांसाठी निधी वेळोवेळी सार्वजनिक बांधकाम खात्याकडे देण्यात आलेला आहे. त्याचप्रमाणे मांडवा, करंजा, जंजीरा, राजपुरी, आगरदांडा येथे अंतर्गत जलवाहतूक प्रकल्प विकसीत करण्याच्या ६ कामांपैकी ४ कामे पुर्ण झालेली आहेत. करंजा येथील काम सुरु आहे व जंजीरा येथील काम पुरातत्व विभागामुळे बंद आहे व परवानगी मिळाल्यास हे काम एक वर्षात पुर्ण होईल. या सर्व कामांमध्ये व ती नियोजीत वेळेत पुर्ण होणेसाठी स्थानिक लोकप्रतिनिधींनाही विश्वासात घेणे आवश्यक

असून त्यामुळे कामांना गती मिळून अडचणी देखील दूर करता येणे शक्य आहे. तसेच करंजा येथे स्थानिक रहिवाशी व मच्छिमारांसमवेत रस्त्याबाबत काही अडचणी निर्माण झाल्या असून ज्याठिकाणी ही जेट्टी बांधण्यात येणार आहे त्याच्या दोन्ही बाजूंनी लोकांची घरे आहेत व जेट्टी झाली तर तेथे प्रचंड रहदारी वाढणार आहे. अशावेळी नवीन समांतर रस्ता करण्याची आवश्यकता असून तेथे एक मोठे बंदर विकसीत होत असून आजूबाजूच्या पायाभूत सुविधा विकसीत करण्याची जबाबदारी त्या विकासकाची असून ती त्यांचेवर सोपविण्यात यावी अशी सूचना समितीने केली असता त्याप्रमाणे कारवाई करण्यात येईल असे समितीला आश्वासित करण्यात आले.

शिफारस

३.१४ (१) वित्तीय नियमानुसार एखाद्या आर्थिक वर्षात प्राप्त झालेला निधी त्याच आर्थिक वर्षात खर्च करणे अपेक्षित असते. प्राप्त निधी पाहिजे त्या प्रमाणात त्या वर्षी खर्च झाला नाही ही बाब विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर मान्यच केली. परंतु पुढील वर्षी कामे झालेली असून ती अद्यापही सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. मात्र सदर निधी त्याच आर्थिक वर्षात खर्च होण्यासाठी कामांचे व निधीचे नियोजन करणे गरजेचे असते. हाती घ्यावयाच्या कामांपैकी काही कामे सुरु करण्यासाठी विविध अडचणी येऊ शकतात ही बाब ध्यानात घेऊन आवश्यक तेवढ्या जादा कामांची निविदा प्रक्रीया राबवून उपलब्ध निधीच्या मर्यादेत कार्यारंभ आदेश देणे आवश्यक असते. निधी उपलब्ध होईल तेवढ्याच निधीच्या कामांचे नियोजन केल्यास नियोजित कामांना काही अडचणी/अडथळे आल्यास सदर कामांवर निधी खर्च होऊ शकत नाही व निधी विनावापर पडून राहतो. ही वस्तुस्थिती लक्षात घेता सन २००७-०८ ते २०११-१२ या कालावधीत विभागाने उपलब्ध निधी पूर्णपणे खर्च होण्यासाठी कशा प्रकारे नियोजन केले होते ? किती कामे मंजूर केली ? किती कामांची निविदा प्रक्रिया सुरु केली व किती कामांना कार्यारंभ आदेश दिले याचा आढावा घ्यावा. तसेच MMB ला दिलेला निधी सदर ५ वर्षामध्ये किती प्रमाणात/टक्के खर्च झाला याची माहिती देऊन सदर निधी उपरोक्त कालावधीत किती प्रमाणात खर्च करण्यात आला याची आकडेवारी विभागाने समितीला उपलब्ध करून द्यावी. व सदर निधी विहीत वेळेत का खर्च करण्यात आला नाही याची कारणे देखील समितीला उपलब्ध करून द्यावी. व योग्य प्रकारे नियोजन न झाल्यामुळे निधी खर्च होऊ शकला नाही असे निष्कर्षाप्रत आल्यास वित्तीय शिस्तीचे पालन न करणाऱ्या संबंधित अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईबाबत समितीला ३ महिन्यात कळविण्यात यावे. तसेच मेरीटाईम बोर्डाला प्राप्त निधी योग्य व नियोजनबध्दरित्या खर्च करणेबाबतचे नियोजन बोर्डाने करावे व कोणत्याही परिस्थितीत निधी वापराविना पडून राहू नये याची काळजी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने घ्यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.१५ परिच्छेद क्र. २.१.७.२ " कामकाजातून महसूल "

अभिप्राय

MMB च्या कार्यक्रमांतर्गत महसूल जमांमध्ये बंदर धक्का शुल्क, प्रवासी शुल्क बंदर देय रक्कम, भूखंडाचे भाडे, बंदर वाटाडयाचे शुल्क, जल आरेखन सर्वेक्षण शुल्क अशा महाराष्ट्र शासनाच्या वतीने जमा केलेल्या शुल्कांचा समावेश असतो. कार्यक्रमांतर्गत महसुलाचा उपयोग वेतन व भत्ते, कार्यालयीन आकस्मिकता MMB च्या मालकिच्या मालमत्तेची देखभाल व दुरूस्ती इत्यादीवरील खर्च भागविण्यासाठी करण्यात येतो. प्रामुख्याने बंदर धक्का शुल्काचे दर वाढल्यामुळे वर्ष २००७-०८ मधील रू.३५.३७ कोटींचा महसूल वर्ष २०११-१२ मध्ये रू.५३.४७ कोटीपर्यंत वाढला. परंतु वर्ष २००७ ते २०११ या कालावधीतील MMB च्या लेख्यांवरील स्वतंत्र लेखापरीक्षण अहवालात समाविष्ट असलेल्या अभिप्रायांवर महत्वाच्या सुधारणात्मक कार्यवाही करण्यात आली नाही.

इमारत, जेट्टी, धूप प्रतिबंधक समुद्री बांधकामे, दीपगृहे आणि नौकानयनाला सहाय्यक सामुग्री अशा स्थावर मालमत्तेचे मुल्य प्रत्येकी एक असे नाममात्र होते. मालमत्तेचे खरे आणि योग्य मूल्य लेख्यांमध्ये दर्शविण्यासाठी तिच्या संपादनाच्या किंमतीचा उल्लेख नव्हता किंवा तिचे मूल्यनिर्धारणही केले नव्हते. संबंधित अधिनियमाच्या कलम २० (अ) अन्वये राज्यातील MMB च्या मालकीच्या ७२० कि.मी. लांबीच्या किनारपटटी लगतच्या जमिनीचे मूल्य निश्चित करून मालमत्तेच्या लेख्यात दर्शविले नव्हते. वर्ष २००७-११ दरम्यान MMB ने मालमत्तेचे नोंदपुस्तक तयार केले नव्हते तसेच मालमत्तेची प्रत्यक्ष पडताळणी केली नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने त्यांच्या स्थावर मालमत्तेची नोंद केली नाही वा त्याची बाजारभावानुसार किंमतही निश्चित केली नव्हती. मेरीटाईम बोर्डाला शासनाकडून प्राप्त रु.१/- एवढ्या नाममात्र दराने स्थावर मालमत्ता प्राप्त झाली. परंतु त्याचे त्यावेळीचे निश्चित बाजारभावानुसार मुल्यांकन नमूद नव्हते. ज्याची नोंद ठेवणे आवश्यक होते. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे जवळजवळ १२७३ स्थावर मालमत्ता आहे, त्यात १४६ भुखंड, ५९१ इमारती, ३६७ जेट्टी अशा एकूण रु.६१७/- कोटी रुपयांची मालमत्ता आहे. या सर्व मालमत्तांची नोंदवही ठेवण्याबाबत तसेच बोर्डाच्या अधिनस्त येणाऱ्या सर्व स्थावर व जंगम मालमत्तेचे वेळोवेळी मुल्यनिर्धारण करून नोंद पुस्तक अद्ययावत ठेवणेबाबत सर्व संबंधितांना निर्देशित करण्यात आल्याचे विभागाने त्यांचे लेखी उत्तरात नमूद केले. मुल्यांकन करण्यास विभागाचा विरोध नाही. परंतु खाडीचा वॉटर फ्रंट जवळजवळ २२०० कि.मी. असून राज्यातील ७२० कि.मी.च्या किनारपट्टीचा विचार केला तर एकूण १.२६ लक्ष चौ.कि.मी. क्षेत्रफळाचे दरवर्षी मुल्यांकन करावे लागणार असून या

कामाची व्याप्ती अत्यंत मोठी असून त्यास बराच कालावधी लागण्याची शक्यता आहे व प्रत्येक वेळेस रेडीरेकनरचा दरामध्ये बदल झाल्यास हे मुल्यांकन पुन्हा करून अद्ययावत ठेवणेही कठीण आहे असे विभागाने विदित केले असता शासनाकडे सीआरझेडचा नकाशा व इतर आवश्यक तपशिल तयार आहे त्यासाठी राज्याने कोट्यावधी रुपये अगोदरच खर्च केले आहे. पर्यावरण विभाग व स्थानिक महसूली यंत्रणेच्या मदतीने हे काम लवकर होऊ शकते असेही समितीने विदित केले व हे मुल्याकन केल्यास त्याचा उपयोग MMB लाच होणार असून त्याचा उपयोग विभागाला जमीन वाटप करताना निश्चितच होऊ शकतो. त्यामुळे एकदा हे संपुर्ण मुल्यांकन करण्यात यावे व त्यानंतर पुढे आवश्यकता असेल त्या दिवशीच्या रेडीरेकनरचा आधार घ्यावा. तसेच यामुळे विभागाच्या हद्दीत होणारे अतिक्रमण, अवैध वाळू उत्खनन व अन्य मालाची बेकायदेशीररित्या हाताळणी यावर देखील आळा बसणे शक्य होईल ही समितीची सूचना विभागाने मान्य केली व त्यअनुषंगाने कार्यवाही करण्याचे समितीला आश्वासित केले.

शिफारस

३.१६ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियमाच्या कलम २० (अ) अन्वये राज्यातील MMB च्या मालकीच्या ७२० कि.मी. लांबीच्या किनारपटटी लगतच्या जमिनीचे मूल्य निश्चित करून मालमत्तेच्या लेख्यात दर्शविणे आवश्यक आहे. अतः महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने एक विशेष पथक नेमून त्यांच्या सर्व स्थावर व जंगम मालमत्तेची मोजणी व त्यांचे रेडीरेकनरनुसार मुल्यांकन करून घ्यावे यासाठी आवश्यकता पडल्यास स्थानिक महसूली यंत्रणेची पूर्ण मदत घेण्यात यावी व त्याअनुषंगाने मुल्यांकन नोंदवही व मालमत्ता नोंदवही तयार करून अद्ययावत करण्यात यावी. तसेच MMB ने इमारत, जेट्टी, धूपप्रतिबंधक बंधारे, समुद्री बांधकामे, दीपगृहे आणि नौकानयनाला सहाय्यक सामुग्री अशा स्थावर मालमत्तेचे मूल्य प्रत्येकी रु.१/- असे नाममात्र दर्शविले आहे. MMB ला ही मालमत्ता शासनाकडून रु.१/- एवढ्या नाममात्र दराने प्राप्त झाली आहे. तरीही मालमत्तेचे सद्यःस्थितीतील योग्य मूल्य लेख्यांमध्ये दर्शविण्यासाठी तिच्या संपादनाच्या किंमतीचा उल्लेख मालमत्ता नोंदवहीमध्ये करावा तसेच मालमत्तेचे रेडीरेकनरप्रमाणे मूल्यनिर्धारण करून सदर किंमत लेख्यांमध्ये नमूद करावी. तसेच बंदर विकास धोरण २०१६ मध्ये सागरी प्रकल्पांसाठी शासकीय जमिनींचे मुल्यांकन आणि वाटप याबाबत धोरण ठरविण्यात आले आहे. सदर धोरणानुसार विभागाने आतापर्यंत काय कार्यवाही केली ? या सर्व बाबींची माहिती ३ महिन्यात समितीला देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.१७ परिच्छेद क्र. २.१.८ " विविध प्रकल्प/कार्यक्रमांची अंमलबजावणी "

बंदराचा विकास

अभिप्राय :

सन १९९६ मध्ये काढलेल्या निविदा सूचनेला अत्यल्प प्रतिसाद मिळाल्यामुळे शासनाने नोव्हेंबर, २००० मध्ये स्वीकारलेल्या बंदरविषयक धोरणामध्ये परस्पर सामंजस्य करारपध्दतीचे (MoU) व अधिक सवलती देण्याचे समर्थन करण्यात आले आणि दिघी व रेवस बंदरांच्या विकासासाठी मार्च, २००२ मध्ये दोन सामंजस्य करारावर स्वाक्षऱ्या करण्यात आल्या. त्यानंतर राज्य शासनाने पुन्हा एकदा सन २००६ ते २००८ दरम्यान निविदा न मागविता चार बंदरांचा जयगड बंदर (लावगण), जयगड बंदर (धामणखोल उपसागर), रेडी बंदर आणि विजयदुर्ग बंदर यांचा विकास सामंजस्य कराराने करण्याला मंजूरी दिली. तीन बंदरांसाठी एकाहून अधिक प्रस्ताव आले होते ज्यायोगे निविदा मागविणे समर्थनीय ठरले असते. वित्त विभागानेही बंदरांच्या विकासासाठी निविदा मागविण्याची समर्पकपणे शिफारस केली होती (ऑगस्ट २००४, जानेवारी २००७ आणि ऑक्टोबर २००७). त्यातच सामंजस्य करार पध्दतीने केलेल्या दिघी व रेवस या आधीच्या दोन बंदरांच्या प्रकल्पामध्ये झालेला उशीर लक्षात घेऊन तत्कालीन अर्थमंत्री यांनी सुयोग्य/उचित विकासकाची निवड करण्यासाठी खुल्या निविदा मागविण्याच्या आवश्यकतेवर भर दिला होता (जानेवारी २००७). रेडी बंदरामध्ये २००३ पासून कार्यरत असलेल्या मे.गोगटे मिनरल्स यांनी तत्कालीन अर्थमंत्री यांना रेडी बंदर दुसऱ्या विकासकाला निविदेशिवाय हस्तांतरित करण्यात येत असल्याची माहिती आपल्यास देण्यात आली नसल्याचे सांगितले होते, असे लेखापरिक्षणात निदर्शनास आले. अर्थमंत्र्यांनी सामंजस्य करार करण्यापूर्वी निवडलेल्या विकासकाने देऊ केलेल्या प्रस्तावाचे मे. गोगटे मिनरल्स यांना बरोबरी करण्याची परवानगी देण्याची सूचना प्रधान सचिव (बंदरे) यांना केली होती (फेब्रुवारी २००८). परंतु, मंत्रिमंडळाने विकासकाची निवड करण्याचे निश्चित केले (मे २००७) असल्यामुळे विभागाने वरील सूचनेकडे दुर्लक्ष केले असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविले असता यावर MMB ने नमूद केले की, गुंतवणूक, आवश्यक पायाभूत सुविधा किंवा महसूली ओघ यासंबंधी स्पष्टता नसल्याने स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रिया सुरु करण्याच्या दृष्टीने या जागा अयोग्य होत्या आणि अशा जागांमध्ये गुंतवणूक करून या मोठ्या प्रकल्पांचा धोका पत्करणाऱ्या उद्योजकांना आकर्षित करणे हे MMB पुढे एक आव्हानच होते. ही कारणमिमांसा नक्कीच समर्थनीय नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

शिफारस :

३.१८ बंदर विकासासाठी विकासकाची निवड सामंजस्य करार पध्दतीने (MoU) करण्याबाबतचे धोरण विभागाने सन २००२ ला स्विकारले व त्यान्वये धामणखोल-जयगड, लावगण-जयगड, विजयदुर्ग, रेडी ही बंदरे विकासासाठी देण्यात आली.

गुंतवणूक, आवश्यक पायाभूत सुविधा किंवा महसूलाचा ओघ यापैकी कोणत्याही बाबींची स्पष्टता नसल्यामुळे ही बंदरे स्पर्धात्मक निविदा मागविण्याच्यादृष्टीने सुयोग्य नसल्याचे विभागाने निश्चित केले. कारण बंदराच्या माध्यमातून होणाऱ्या व्यापारासाठी पायाभूत सुविधा निर्माण करण्यासाठी महाराष्ट्राच्या बंदरे क्षेत्राला चालना देणे ही काळाची गरज होती व बंदरे क्षेत्रात गुंतवणूक करण्याची जोखीम पत्करण्यास इच्छूक असलेल्या गुंतवणुकदारांना आकृष्ट करणे हे एमएमबी समोरील मोठे आव्हान होते. म्हणूनच मंत्रीमंडळाने या बंदरांच्या विकासासाठी खाजगी उद्योजकांशी सवलत करारनामे साक्षांकीत करण्यासाठी मंजूरी दिली. MMB ची ही भूमिका तर अधिकच गंभीर व आक्षेपार्ह असून खुल्या स्पर्धेचा, पारदर्शकतेचा या निवडपध्दतीमध्ये निश्चितच अभाव असल्याचे समितीचे मत आहे. याअगोदर सन १९९६ व २००१ मध्ये या बंदर विकासासाठी जागतिक निविदा मागविल्या होत्या. परंतु त्यांना अपेक्षित प्रतिसाद मिळाला नाही. त्यामुळे अशाप्रकारे सामंजस्य कराराचा निर्णय घेण्यात आला. वास्तविकतः पहिल्यांदा निविदेस प्रतिसाद मिळाला नाही म्हणून सरसकट सामंजस्य कराराची भूमिका स्विकारणे हे नक्कीच समर्थनीय नाही व ही कार्यपध्दती तफ्रबल सन २००८ पर्यंत सुरु ठेवण्यात आली. वेळोवेळी निविदा मागवून जर प्रतिसाद मिळाला नाही व नंतर सामंजस्य कराराचा निर्णय घेतला तर तो कदाचित समर्थनीयदेखील ठरला असता. परंतु निविदाच न मागविण ही बाब निश्चितच योग्य नाही. परंतु तत्कालिन परिस्थितीनुसार शासनाने स्वीकारलेल्या धोरणानुसार एमएमबीने विकासकांशी करारनामे केले तरीही ६ बंदरांपैकी फक्त ३ बंदरे कार्यान्वित होऊ शकली. परंतु रेवस, रेडी आणि विजयदुर्ग हे प्रकल्प अद्यापही वेगवेगळ्या कारणास्तव रखडलेले आहेत. त्यामुळे शासनाने त्यावेळी विभागाला अनेक सवलती देऊन विनास्पर्धा अवलंबिलेली सामंजस्य कराराची कार्यपध्दती व धोरणदेखील सद्यःस्थितीत यशस्वी ठरल्याचे दिसून येत नाही. अतः अशाप्रकारे " उचला व निवडा " पध्दतीने सामंजस्य कराराच्या माध्यमातून या बंदरांच्या विकासाला मान्यता देणे टाळता आले असते आणि पारदर्शकतेसाठी आणि स्पर्धा यांच्या सुनिश्चितीसाठी खुल्या निविदा पध्दतीचा अवलंब करणे अधिक योग्य व शासन हिताचे ठरले असते अशा निष्कर्षाप्रत समिती आली आहे. परंतु हे निर्णय घेऊन आता बराच कालावधी झालेला आहे व त्या माध्यमातून तत्कालिन परिस्थितीत घेतलेल्या निर्णयाच्या चांगल्या वाईट अशा दोन्ही बाजू आज स्पष्टपणे दिसून आल्या आहेत. ही बंदरे विकासकाने अडवून ठेवण्याव्यतिरिक्त कोणतीही विकासात्मक कार्यवाही केली नाही. आजही यातील काही बंदरे पुर्ण क्षमतेने कार्यान्वित नाही, काही पर्यावरणविषयक दाखल्यांसाठी प्रलंबित आहेत तर काही न्यायप्रविष्ठ आहेत. अतः ही बंदरे विकसित करण्यासाठी येणाऱ्या या अडचणी दूर करण्याचा शासनस्तरावरुन पुर्ण प्रयत्न करून, ही बंदरे कार्यान्वित करण्यात यावीत. यासाठी आवश्यक असणाऱ्या ना-हरकत प्रमाणपत्र तसेच अन्य परवानग्या मिळण्यासाठी आवश्यक तो पुढाकार घेऊन मदत करावी व ज्याठिकाणी विकासक कंपनीमुळे हे प्रकल्प अडचणीत आले आहेत तेथे नियमानुसार व करारातील अटी शर्तींच्या अधिन राहून आवश्यक ती कार्यवाही करण्यात यावी. तसेच सन २०१६ च्या धोरणानुसार आता स्पर्धात्मक निविदा पध्दतीचा अवलंब केल्यामुळे सामंजस्य कराराची पध्दत संपुष्टात आलेली आहे. तरीही विभागाने बंदर विकासाचे निर्णय घेतेवेळी व त्याअनुषंगाने विकासकाची निवड करतेवेळी सर्वांगाने विचार करून अन्य पात्रता अटींसह, विकासकाची आर्थिक, तांत्रिक क्षमता विचारात घेऊन व शासनाचे हित लक्षात घेऊनच गुणवत्तेवर व पारदर्शकरित्या हे निर्णय घ्यावेत व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.१९ परिच्छेद क्र. २.१.८.१ " MoU मार्गाने प्रकल्पांचा विकास "

अभिप्राय :

PPP अंतर्गत हाती घेतलेल्या सहा प्रकल्पांत प्रतिवर्षी १००.२३ दशलक्ष टन मालाच्या (MTPA) वाहतूकीच्या क्षमतेसह रु.११५९९.३७ कोटी खर्च अंतर्भूत होते. परंतु विकासकाला अनेक सवलती देणाऱ्या सामंजस्य कराराच्या मार्गाचा अवलंब करूनही १०.८ दशलक्ष टन मालवाहतूकीची क्षमता असणारे फक्त दोनच प्रकल्प डिसेंबर २०१२ रोजी कार्यरत होते. डिसेंबर २०१२ पर्यंत पूर्ण न झालेल्या दोन प्रकल्पांबाबत (रेवस-आवरे बंदर आणि दिघी बंदर) पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालापव्यय झाला होता. उर्वरित चार प्रकल्पांना (लावगण, धामणखोल उपसागर, रेडी आणि विजयदुर्ग) वर्ष २००८ आणि २००९ मध्ये मान्यता मिळाली होती तर दोन प्रकल्प (लावगण आणि धामणखोल उपसागर) ऑगस्ट २००९ आणि एप्रिल २०१२ मध्ये सुरु झाले (टप्पा-१). मार्च २०१३ व फेब्रुवारी २०१४ मध्ये प्रकल्प कार्यान्वित (Commission) होण्याची अपेक्षा असणाऱ्या इतर दोन प्रकल्पांच्या (विजयदुर्ग व रेडी) बांधकामाचे काम डिसेंबर २०१२ पर्यंत सुरुच झाले नव्हते. अशा प्रकारे MMB च्या उद्दीष्टांमध्ये नमूद केल्याप्रमाणे मालवाहतूकीला प्रोत्साहन देण्यासाठी बंदरांचा विकास करण्याचा हेतू साध्य झाला नाही.

शिफारस :

३.२० (१) सामंजस्य कराराच्या माध्यमातून बंदरांचा विकास करण्याच्या उद्देशाने PPP अंतर्गत हाती घेतलेल्या सहा प्रकल्पांपैकी केवळ दिघी, आंग्रे आणि जयगड (धामणखोल) हे प्रकल्प कार्यान्वित झाले असून रेवस आवरे येथे नौवहन मार्गाच्या वापराची परवानगी न मिळाल्यामुळे व या परवानगीसाठी BPT ने शुल्काची मागणी केल्यामुळे या बंदर विकासाचे काम प्रलंबित

आहे. रेडी आणि विजयदुर्ग या बंदरांकरिता पर्यावरण विषयक दाखला प्राप्त झालेला नसून पश्चिम घाटातील जैवविविधतेचे संरक्षण आणि संवर्धन तसेच ह्याकरिता परिणामकारक उपाययोजना सूचविण्यासाठी गाडगीळ समितीने दिलेला अहवाल स्विकारला जाईपर्यंत केंद्र शासनाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील विकासात्मक कामांवर तात्पुरती बंदी घातलेली असून कोणतेही प्रकल्प पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी विचारात न घेणेबाबत मोराटोरीयम जारी केल्यामुळे हे पर्यावरण विषयक दाखले प्राप्त होऊ शकले नाहीत. बंदरांचे राष्ट्रीय महत्व लक्षात घेता यास अपवादात्मक परिस्थितीत विशेष बाब म्हणून मान्यता मिळण्यासाठी पाठपुरावा सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. त्याचप्रमाणे दिघी बंदरामध्ये व त्याच्या मान्यतेमध्ये आगरदांडाचा समावेश नसताना त्याचा नंतर समावेश करण्यात आला. विभागाला जर आगरदांड्याचा विकास करायचा होता तर आगरदांडासाठी वेगळी व स्वतंत्र निविदा प्रक्रिया राबविण्यास कोणतीही हरकत नव्हती. परंतु त्याचा समावेश मागावून अशाप्रकारे दिघीच्या कामामध्ये समाविष्ट करण्याची आवश्यकता नव्हती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. तसेच PPP तत्त्वावर बंदराचा खाजगी विकासकामार्फत विकास करताना केंद्राच्या भूसंपादन कायद्यान्वये खाजगी व्यक्तीला बंदर विकसीत करण्यासाठी देताना भूसंपादनाचे अधिकार शासनाला नाही. अशा परिस्थितीत खाजगी व्यक्तीच्या मालकीची तेथे जमीन असल्यास व तो ती बंदराकरीता विकसित करण्यास तयार असल्यास तसेच इतर जमीनही भूसंपादन करण्यास तयार असल्यास त्याही पर्यायांचा विचार प्राधान्याने करण्यात यावा. तसेच आता जमीन ताफ्यात घेण्याचे अधिकार MMB ला प्राप्त आहेत व त्यांनी केवळ महसूल विभागाला याबाबत कळविणे अपेक्षित आहे. त्यामुळे ज्या बंदराकरिता जमिन विकसित करण्याकरिता दिलेली आहे त्या जमिनीचा तरी ताबा MMB ने घ्यावा व तो विकासकास द्यावा व यासंदर्भात काढण्यात आलेल्या शासन निर्णयाची प्रभावी अंमलबजावणी करण्यात यावी. तसेच हे प्रलंबित प्रकल्प तातडीने पुर्ण करण्यासाठी येणाऱ्या अडचणी दूर करण्याचा प्रयत्न करावा व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२१ बंदरे विकासासाठी विकासकाची पात्रता निश्चित करताना अन्य आवश्यक अटी शर्तींसह विकासकाची आर्थिक व तांत्रिक क्षमता, पात्रता, अनुभव हे देखील विकासकाची निश्चिती करताना तपासण्याची आवश्यकता असताना विभागाने सन २०१६ ला तयार केलेल्या बंदर विकास धोरणात याचा कुठेही समावेश दिसून येत नाही. यावर या सर्व बाबी निविदा अटी शर्तींमध्ये येतील असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. अतः विभागाने बंदरांचा विकास करण्यासंदर्भात मागविण्यात येणाऱ्या निविदेमध्ये पात्रतेच्या निकषामध्ये आर्थिक व तांत्रिक क्षमता, अनुभव, कामाचा पुर्वोतिहास व काम मुदतीत पुर्ण करण्याची क्षमता या सर्व बाबींचा धोरणात समावेश करण्याची आवश्यकता आहे. अन्यथा प्रत्येक निविदा प्रपत्रामध्ये या पात्रता निकषाचा समावेश करणे अथवा वगळणे हे तत्कालिन यंत्रणेच्या मनावर व निर्णय क्षमतेवर अवलंबून राहील. यासाठी आवश्यकता पडल्यास धोरणात बदल करण्यात यावा व यासंदर्भात घेतलेल्या निर्णयाची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२२ विभागाने त्यांची कामे सागरी बंदरांपर्यंतच मर्यादीत ठेवली आहेत. परंतु बारमाही वाहणाऱ्या नद्यांचा विकास केल्यास व त्याचे खोलीकरण केल्यास या नद्यांच्या माध्यमातून देखील सागरी उत्पन्नासारखे उत्पन्न शासनाला मिळणे शक्य असताना याकडे विभागाचे दुर्लक्ष होत आहे. महाराष्ट्रात छोटे जलमार्ग विकसित करून ते जलवाहतूकीस खुले करण्याबाबत समितीने विचारणा केली असता महाराष्ट्रात असे १४ जलमार्ग घोषित करण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. याबाबत योग्य व व्यवहार्य निर्णय घेऊन हे जलमार्ग विकसित करणेसंदर्भात त्यापुढील आवश्यक ती कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२३ परिच्छेद क्र. २.१.८.२ " दिघी बंदर आणि रेवस (आवरे) बंदर "

दिघी बंदर

अभिप्राय :

दिघी बंदरांच्या विकासाचे काम मे. बालाजी लिजींग ॲण्ड इंडस्ट्रीज कंपनी लि. (BLICL) यांना देण्यात आले होते. या कंपनीबरोबर झालेल्या सवलत करारानुसार (मार्च, २००२) या प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याचे काम मार्च, २००७ पर्यंत पूर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे अपेक्षित होते. मार्च, २०१२ पर्यंत दिघी बंदरात पाच पैकी फक्त दोनच बर्थचे काम पूर्ण झाले होते.

सवलत करारनाम्याच्या कलम ३.५.२ अन्वये दिघी पोर्ट लि. (DPL) या बालाजी लिजींग ॲन्ड इंडस्ट्रीज कंपनी लि. (BLICL) ने निर्माण केलेल्या SPV या अनुज्ञप्ती-धारकाने हस्तांतरणाच्या वेळी प्रचलित असलेल्या बाजारमूल्याप्रमाणे शासकीय जमिनीची किंमत अदा करणे आवश्यक होते. दिघी बंदरालगतची १२८ एकर क्षेत्रफळाची जागा माझगाव डॉक लिमिटेड (MDL) कडे जहाजबांधणी दुरुस्तीच्या कामासाठी हस्तांतरित करण्यात आली होती (१९८२). परंतु, प्रत्यक्षात जमिनीचा वापर सुरु नसल्याने ती दिघी बंदराच्या विकासासाठी महाराष्ट्र शासनाला परत करण्याची विनंती तत्कालीन मुख्यमंत्री महोदयांनी केंद्र शासनाच्या संरक्षण मंत्रालयाला केली असता तत्कालीन संरक्षण मंत्री महोदयांनी ही जागा माझगाव डॉकला

संरक्षणविषयक गरजांसाठी लागणार असल्याने महाराष्ट्र शासनाने आपल्या प्रस्तावाचा फेरविचार करण्याची विनंती केली. परंतु नंतर मात्र शासनस्तरावर झालेल्या बैठकीतील निर्णयानुसार MDL ला भाडेपट्टयाने देण्यात आलेली ११४ हेक्टर जमीन संरक्षण मंत्रालयाच्या परवानगीने DPL ला शीघ्र सिध्दगणकाच्या दरानुसार रु.३.४४ कोटी किंमतीला हस्तांतरित करण्यात आली. मात्र, MDL ने नेमलेल्या शासन मान्यताप्राप्त मूल्यनिर्धारकाने दिघी गावातील जमिनीचे बाजारमूल्य रु.६.९२ कोटी इतके निर्धारित केले होते. अशा रितीने, बाजारमूल्याऐवजी शीघ्रसिध्दगणक दर आकारल्याने विकासकाला रु.३.४८ कोटीचा अवाजवी फायदा झाला.

तसेच माझगाव डॉकच्या जमिनीच्या हस्तांतरणाखेरीज दिघी, नानावली आणि मणेरी येथील ७७.३३ हेक्टर शासकीय जमीन हस्तांतरित करण्यासाठी MMB ने दिघी पोर्ट लि. बरोबर ५० वर्षांचा भाडेकरार केला. तथापि, MMB ने या जमिनीचे मूल्य निर्धारण करण्यासाठी जमिनीचे सन २०१० मधील बाजारमूल्याऐवजी जिल्हाधिकाऱ्यांनी MMB ला जागा हस्तांतरित करण्यास परवानगी देणाऱ्या आदेशाच्या आधारे सन २००८ च्या शीघ्रसिध्दगणकाच्या आधारे दर विचारात घेतले. यामुळे DPL ला रु.३.२८ कोटींचा अवाजवी लाभ झाला. यावर MMB ने सांगितले की, सवलत कराराप्रमाणे जमिनीचे हस्तांतरण करताना प्रचलित असलेल्या बाजारभावाप्रमाणे तिची किंमत ठरविणे आवश्यक होते. जमिनीचे मूल्यांकन जरी वर्ष २००८ मधील शिघ्र सिध्दगणकाच्या दरावर आधारित असले तरी महाराष्ट्र शासनाची मान्यता घेण्याची प्रक्रिया, शासकीय सूचनांचे अनुपालन या गोष्टी वेळखाऊ होत्या आणि त्यामुळे, भाडेपट्टी करार जानेवारी २०१० मध्ये करण्यात आला. परंतु हे उत्तर नक्कीच समर्थनीय नव्हते.

तसेच सवलत करारातील अटींप्रमाणे बंदरांचे व्यावसायिक कामकाज सुरु झाल्यानंतरच विकासकाने MMB ला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क देणे अपेक्षित होते. परंतु, मे, २००५ मध्ये व्यावसायिक कामकाज सुरु झालेले नसतांनाही BLICL कंपनीने MMB कडून अस्तित्त्वात असलेल्या जुन्या जेट्टींचा ताबा घेऊन त्यात तात्पुरती दुरुस्ती करून मालवाहतूक सुरु केल्यावर मालधक्का शुल्कात BLICL ला MMB ने सवलती देणे सुरु केले. परिणामी, मे, २००५ ते मे, २०१२ या कालावधीत रु.१.८४ कोटी कमी मालधक्का शुल्क आकारण्यात आले. भारताचे नियंत्रक आणि महालेखापरिक्षक यांच्या ३१ मार्च, २००६ रोजी संपलेल्या वर्षाच्या अहवालात करारातील अटींचे उल्लंघन करीत BLICL ला मालधक्का शुल्कात सवलत देण्यावर टिप्पणी करण्यात आली होती. तत्कालिन लोकलेखा समितीने (PAC) मालधक्का शुल्कात सवलत दिल्यामुळे झालेल्या महसूल हानीची वसूली करण्याची शिफारस त्यावेळी केली (एप्रिल २०१२) होती.

या आक्षेपासंदर्भात MMB ने सांगितले की, प्रधान सचिव (बंदरे) यांनी फेब्रुवारी, २००४ मध्ये घेतलेल्या बैठकीत बंदराच्या काही भागाचे कामकाज ध्यानात घेऊन सवलतीच्या दराने मालवाहतूकीचे शुल्क देऊन मालवाहतूकीचे कामकाज करता आले असते म्हणून DPL ने (BLICL चे SPV) जेट्टी पूर्णपणे विकत घेण्याच्या पर्यायावर विचारविमर्श केला. तसेच ही जेट्टी फारच जुनी असल्यामुळे आणि दुरुस्ती व देखभालीविना विनावापर पडून असल्यामुळे जेट्टीचा ताबा घेण्याकरिता DPL ला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क आकारण्याला MMB ने मान्यता दिली.

परंतु MMB ने दिलेले उत्तर स्वीकारार्ह नव्हते. कारण, सवलत करारानुसार बंदराच्या व्यावसायिक कामकाजाला सुरुवात झालेल्या दिनांकापासूनच विकासकाला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क उपलब्ध होते. तसेच जेव्हा विकासक कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधून त्याची देखभाल करतो तेव्हा MMB सवलतीच्या दराऐवजी पूर्ण दरानुसार मालधक्का शुल्क वसूल करते. तसेच अशाच अन्य एका प्रकरणात जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर ॲण्ड लॉजिस्टिक्स लि. ने धामणखोल उपसागरात विकसित केलेल्या हरीतक्षेत्र बंदरात SPV ने स्वत:च्या कॅप्टीव्ह जेट्टीकरिता आणलेल्या कोळशावर मालधक्का शुल्क पूर्ण दराने आकारले गेले होते (संदर्भ: परिच्छेद २.१.८.४). या वस्तु:स्थितीवरुन असे सिध्द होते की, हरीतक्षेत्र बंदरांच्या SPV कडून आकारण्यात येणाऱ्या दर एक समान धोरणाचा अवलंब MMB ने केला नव्हता असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नोंदविलेले आहेत.

समितीने यावर चर्चा करतेवेळी माझगाव डॉक लिमिटेडकडून जमीन घेताना ती बाजारभावानुसार न घेता रेडीरेकनरच्या दराने घेतली. या आक्षेपाबाबत MMB ने स्वत:चे आर्थिक हित जपले पाहिजे होते अशी विचारणा समितीने केली असता ही जमीन राज्य शासनाच्या मालकीची नसून त्यावेळी सिकॉमच्या विनंतीवरुन ही जमीन शासनाने विविध खाजगी जमीन मालकांकडून संपादीत करून ती सिकॉमकडे हस्तांतरीत केली व सिकॉमने ती माझगाव डॉक लिमिटेड यांना भाडेपट्टयाने हस्तांतरीत केली. परंतु माझगाव डॉकला जमीनीची गरज नसल्यामुळे दिघी पोर्ट लिमिटेड व केंद्र सरकार यांच्यामध्ये झालेल्या वाटाघाटीमधून हा रेडीरेकनरचा दर मान्य झाला. ही जमीन केंद्र शासनाची असून त्यांनी रेडीरेकनरचा दर घेऊन जमीन देण्याचे मान्य केले त्यामुळे याचेशी राज्य शासनाचा संबंध नाही. वास्तविक महालेखाकारांचे हे आक्षेप केंद्र शासनाच्या माझगाव डॉक लिमिटेडच्या परिच्छेदात यायला पाहिजे होते. केंद्र शासनाने दिघी पोर्ट लिमिटेडला ही जमीन स्वस्त दराने का दिली याचा राज्य शासनाशी कोणताही संबंध नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी समितीसमोर केला. तसेच दिघी, नानावली, मणेरी येथील जो दुसरा भूखंड देण्यात आला होता त्यामध्ये सन २०१० चा रेडीरेकनरचा दर घेणे आवश्यक असताना सन २००८ चे रेडीरेकनरचे दर घेण्यात आले व हे आक्षेप विभागाने मान्य केले व फरकाच्या रकमेची रु.२ कोटी ९९ हजार ची मागणी DPL कडे करण्यात आली असून या कंपनीने इक्वीटीच्या स्वरुपामध्ये रक्कम देण्याचे मान्यही केले त्यामुळे ते वसुल करण्यात येईल असे समितीसमोर सांगण्यात आले. तसेच सवलतीच्या दराने व्हार्फेज शुल्काच्या आकारणीचे विभागाने समर्थन केले. तसेच दोन पोर्टमध्ये विभाग वेगवेगळा निर्णय घेत असून विभागाची निर्णयामध्ये एकसमानता असणे आवश्यक आहे. या महालेखापालांच्या आक्षेपावर विभागीय प्रतिनिधींनी याप्रकरणी परिस्थिती वेगळी असल्याचे व दोन्ही पोर्टला वेगवेगळे नव्हेतर एकच नियम लावल्याचे समितीसमोर सांगितले. रेडी पोर्ट लि. ने थोडेसुध्दा काम केलेले

नव्हते. परंतु दिघी पोर्ट लि. ने काम केले होते. करारामधील तरतूदीनुसार कस्टम नोटीफिकेशनच्या दिनांकापासून सवलत अनुज्ञेय ठरते व त्यानुसार ती देण्यात आली असे सांगण्यात आले असता यामध्ये सवलत करारनाम्यामध्ये व्यावसायीक वापराच्या अगोदर देऊ नये असे असतानाही सवलत देण्यात आली, अशी समितीने विचारणा केली असता त्यावेळी हा निर्णय घेतल्यामुळे आज विभागाचा फायदाच झालेला आहे असे समितीसमोर सांगण्यात आले. आता विकासक कंपनीच्या लक्षात आले की, त्यावेळीपासून ही सवलत घेणे कंपनीच्या आर्थिक हिताचे नव्हते. त्यावेळी जी सवलत दिली त्याची फरकाची रक्कम DPL भरायला तयार आहे व त्यांना आतापासून ही सवलत देण्यात यावी असा नविन प्रस्ताव आता DPL कडून प्राप्त झाला आहे. परंतु विभागाने त्यास अद्याप मान्यता दिलेली नाही. त्यावेळीच्या परिस्थितीत जो निर्णय घेण्यात आला तो तत्कालीन परिस्थितीत योग्य होता असेही विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदीत केले.

शिफारस :

३.२४ (१) राज्यात बंदरांचा विकास करण्यासाठी व या बंदराच्या माध्यमातून होणाऱ्या व्यापारासाठी पायाभूत सुविधा निर्माण करण्यासाठी व महाराष्ट्राच्या बंदरे क्षेत्राला चालना देण्यासाठी सामंजस्य कराराच्या माध्यमातून बंदरे विकसीत करण्याचा निर्णय राज्य शासनाने घेतला व त्यात दिघी बंदराचाही समावेश होता. त्यावेळी या सर्व बंदरांच्या विकासासाठी आवश्यक असणाऱ्या अनेक बाबींसंदर्भात राज्य शासनाने सामंजस्याची, समन्वयाची व मदतीची भूमिका स्विकारली. प्रस्तावित बंदरांची कामे विहित मुदतीत पुर्ण व्हावी हा त्यामागील उद्देश असू शकतो व राज्यांसाठी व्यापार व दळणवळणाच्या वाढीसाठी या सर्व बाबींसंदर्भात केंद्र शासन व राज्य शासनाने देखील यात त्यांची महत्वाची भूमिका बजावून समन्वयाने या प्रकल्पातील अडचणी सोडविण्याचा प्रयत्न केला. तत्कालिन परिस्थितीत शासन स्तरावरील ही कार्यवाही योग्य देखील असेल. याबाबत समितीचे दुमत नाही. परंतु असे करताना दिघी बंदराचा विकास करणाऱ्या विकासक कंपनीस प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष फायदा झाला हे देखील समिती नाकारु शकत नाही. केंद्र शासनाची माझगाव डॉकची जमीन दिघी पोर्ट लि.ला मिळवून देण्यासाठी केंद्र शासनाने व राज्य शासनाने अत्यंत महत्वाची समन्वयाची व सामंजस्याची भूमिका बजावली व राज्याच्या दृष्टीने या प्रकल्पाचे सार्वजनिक महत्व लक्षात घेऊनच या प्रकल्पासाठी केंद्र व राज्य शासनाने अधिक व्यावसायिक विचार न करता माझगाव डॉकची व राज्य शासनाची अन्य जमीन बाजारभावानुसार न देता रेडीरेकनरनुसार दिली, ज्याचा लाभ विकासकाला वेळोवेळी निश्चितच झालेला आहे. एवढे करूनही अपेक्षित वेळेत हा प्रकल्प पुर्ण होऊन त्याचा पुर्ण क्षमतेने वापर सुरु झाला असता तर या सर्व बाबी एकवेळ समर्थनीय ठरल्या असत्या परंतु तसे झाले नाही. विकास कार्यक्रम सुरु करण्यासाठी आवश्यक असलेली वित्तीय पूर्तता (Financial Closure) करण्यासाठी विकासकाने केलेला विलंब आणि माझगांव डॉक लि. (MDL) ची जमीन हस्तांतरित करण्याच्या बाबतीत ठराव करण्यात झालेला विलंब या प्रमुख कारणांमुळे प्रकल्पाच्या विकासाला विलंब झाला. अशा परिस्थितीत विकासकाला दिलेल्या अनेक सवलती व झालेला प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष लाभ निश्चितच समर्थनीय ठरत नाही. परंतु सद्य:स्थितीत या बंदराचे काम बरेच पुढे गेलेले असून ते तातडीने पुर्ण करून ते कार्यान्वित करण्याशिवाय दुसरा कोणताही पर्याय शिल्लक राहात नाही. महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप हे MMB च्या आर्थिक हिताचेच होते व यासाठी MMB ने वेळोवेळी आग्रही असलेच पाहिजे. परंतु आता ती जमीन देण्यात आलेली असून त्याबाबतचा सामंजस्य व सवलत करार करण्यात आलेला आहे. त्यामुळे आता सुधारीत दराने जमिनीचा दर निश्चित करणे प्रकल्पाच्या दृष्टीने व्यवहार्य ठरणार नाही. परंतु त्याचवेळी या बंदराचे काम तातडीने पुर्ण करण्याची जबाबदारी विकासक कंपनीची असून ती तातडीने पुर्ण करून पुर्ण क्षमतेने बंदराचा वापर करणेसाठी MMB ने पाठपुरावा करावा, सामंजस्य करारातील सर्व अटी शर्तींचे पालन करावे, त्याचे उल्लंघन विकासक कंपनी करीत असेल तर त्याबाबत देखील योग्य निर्णय वा प्रसंगी दंडात्मक कारवाई देखील करण्यात यावी. तसेच बंदराच्या विकासासाठी शासनस्तरावरुन काही दाखले, ना-हरकत प्रमाणपत्रे वा अन्य आवश्यक परवानग्या तातडीने मिळवून देण्यासाठी शासनाने शक्य ती सर्व मदत करावी व प्रकल्पाच्या कामावर योग्य ती देखरेख व नियंत्रण ठेवून तात्काळ काम पुर्ण करून घ्यावे व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२५ (२) शासनाने दिघी, नानावली, मणेरी येथील जमीन सन २०१० ला दिघी पोर्टला देताना सन २००८ चा रेडीरेकनरचा दर घेणे कदापि योग्य नव्हते व सन २०१० चे रेडीरेकनरचे दर घेणे आवश्यक होते व याबाबत महालेखाकारांनी घेतलेले आक्षेप विभागीय प्रतिनिधींनी मान्य केले व त्यानुसार मुल्यांकनाच्या फरकाच्या रु. २,००,९९,५५०/-रकमेची मागणी मे.दिघी पोर्ट लि. यांचेकडे करण्यात आली असून त्यास विकासक कंपनीने मान्यता देखील दिलेली असून इक्वीटीच्या स्वरुपात रक्कम भरण्याची तयारी कंपनीने दर्शविली आहे. त्यामुळे ही रक्कम वसूल करण्यात येईल असे समितीला आश्वासित करण्यात आले. त्याप्रमाणे ही रक्कम तात्काळ वसूल करण्यात यावी. विकासकास देय ठरणारी इक्वीटी ही लगेच देय असेल तर ह्या वसुलीच्या रकमेचे त्यातून समायोजन करावे अन्यथा ही रक्कम विकासक कंपनीकडून तात्काळ वसुल करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. वास्तविकत: महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर व समितीची साक्ष घेतल्यामुळे विभागाने ही रक्कम वसुल करण्याचा निर्णय

घेतला. तोपर्यंत या महसूलाची व त्याच्या वसुलीची दखलही इतकी वर्षे विभागाने घेतली नाही ही देखील गंभीर बाब आहे. अतः या प्रकरणी सदोष दर आकारणी, विलंबाने वसुली याबाबत संबंधित अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२६ (३) सवलत करारातील अटींप्रमाणे बंदराचे व्यावसायिक कामकाज सुरु झाल्यानंतरच विकासकाने MMB ला सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क देणे अपेक्षित होते. परंतु नवीन जेट्टीचा विकास विकासक कंपनीने न करता MMB कडून जुन्या जेट्टीचा ताबा घेऊन त्यावरुन मालवाहतूक सुरु केली व त्यामुळे विकासक कंपनीने मागणी केल्यानुसार MMB ने मालधक्का शुल्कात सवलती देणे सुरु केले. सवलत करारनाम्यातील कलम क्र.२२.११ अन्वये बंदराच्या कार्यचालनाची तारीख ही सिमाशुल्क विभागाकडून चढ आणि उताराचे ठिकाण घोषित करण्याबाबतची अधिसूचना निर्गमित करणे किंवा नियोजित बांधकाम कालावधी संपुष्टात येणे यापैकी जे अगोदर घडेल ती तारीख ग्राह्य धरण्याबाबतची तरतूद आहे. त्याअन्वये सिमाशुल्क विभागाकडील दि.९.२.२००४ रोजीच्या अधिसूचनेनुसार दिघी बंदर हे मालहाताळणीचे बंदर म्हणून घोषित करण्यात आले. त्यामुळे सवलत कराराच्या अटीनुसारच हा सवलतीचा दर लागू केल्याचे समितीस सांगण्यात आले. वास्तविकतः या बंदराचा पुर्णतः नव्हेतर अंशतः व्यावसायिक वापर सुरु झाला होता व दिघी बंदर पुर्णपणे विकसीतही झाले नव्हते. तांत्रिकदृष्ट्या MMB ने घेतलेला निर्णय तत्कालिन परिस्थितीत योग्य व सद्यःस्थितीत शासनाच्या हिताचाच जरी ठरला असला तरीही या निर्णयामुळे बंदराचे बांधकाम करण्यासाठीची तातडी व प्राधान्य मात्र निश्चितच कमी झाली. सवलतीच्या दराने मालधक्का शुल्क लागू करण्याची बाब ही करारातील मत्ता वाढविण्याशी व बहुतांशी काम पुर्ण होण्याशी निगडीत आहे. या तरतूदींचा उपयोग व उद्देश हा जास्तीत जास्त काम विकासकाकडून करून घेण्यासाठी दिलेली सवलत स्वरुपात आहे जी MMB ने केवळ विकासक कंपनीच्या फायद्यापुरती अंमलात आणली. MMB ला सवलत कराराच्या या तरतूदीच्या माध्यमातून बंदराचे काम तातडीने पुर्ण करून घेण्यासाठी विकासक कंपनीवर निश्चितच अंकुश ठेवता आला असता ही देखील वस्तुस्थिती आहे. सवलत करारातील या कलम क्र.२२.११ ची अंमलबजावणी MMB ने करून टाकल्यामुळे यातील कलम १८, १९, २० व २१ अन्वये विकासक कंपनीवर जी विशिष्ट जबाबदारी सोपविण्यात आली होती त्या तरतूदींची अंमलबजावणी करण्याबाबतही प्राधान्य शिल्लक राहिले नाही. आता मात्र विकासक कंपनीच्या हे लक्षात आले की त्यावेळी ही सवलत घेणे कंपनीच्या आर्थिक हिताचे नव्हते. त्यामुळे त्यांनी आता नवीन प्रस्ताव देऊन त्यावेळी दिलेल्या सवलतीच्या फरकाची रक्कम भरण्याची तयारी दर्शवून आतापासून ही सवलत नव्याने देणेबाबत विनंती केली आहे जी योग्य नाही व अद्यापही विभागाने त्यास मान्यता दिली नाही. अतः आता सवलत कराराच्या पुर्णतः अटी शर्तींच्या अधिन राहून बंदराचा तातडीने विकास, त्याचा पुर्ण क्षमतेने वापर व शासनाचे हित या बाबींचा प्राधान्याने विचार करूनच नियमानुसार हा निर्णय घेण्यात यावा व त्यांच्या नवीन प्रस्तावाचा विचार करणे योग्य ठरणार नाही व तो शासनाने मान्य करु नये व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२७ दिघी बंदराबाबत समितीसमोर विस्तृत चर्चा करतेवेळी आगरदांडा या पोर्टचे काम देखील त्याच विकासकास विनानिविदा देण्यात आले असे समितीच्या निदर्शनास आले. दिघी हे श्रीवर्धन तालुक्यामध्ये असून आगरदांडा हे मुरुड तालुक्यात असतानाही व या दोन्हीमध्ये नॉटीकल माईल ४ कि.मी.चे अंतर असताना दिघीच्या निविदेमध्ये आगरदांडाचे काम समाविष्ट करण्यामागे कोणतीही कारणमिमांसा समितीसमोर येऊ शकली नाही. समितीने या प्रस्तावाच्या मान्यतेसंदर्भातील सर्व कागदपत्रे विभागाकडून तपासणीसाठी घेऊन त्यावर समितीसमोर चर्चा केली असता त्या सर्व मान्यतांच्या कागदपत्रांमध्ये केवळ दिघीचा समावेश असून आगरदांडाचा समावेश नसल्याचे समितीला दिसून आले. आगरदांडाचे काम कोणत्याही विकासकास एकत्रितरित्या वा स्वतंत्ररित्या देण्यास समितीचा कोणताही विरोध नाही व यासाठी स्वतंत्र प्रस्ताव अथवा निविदा प्रक्रिया राबविल्यास कोणतीही अडचण नसताना ते काम अशाप्रकारे दिघीसोबत मान्यतेविना एकत्रित करणे ही बाब निश्चितच आक्षेपार्ह असून यात पारदर्शकतेचा अभाव दर्शविणारी असून शंका घेण्यास पुर्ण वाव निर्माण करणारी आहे. यासंदर्भात कोणतीही साशंकता राहू नये यासाठी या दिघीच्या कामात आगरदांडाच्या कामाचा झालेल्या समावेशाच्या प्रस्तावाची व प्रकरणाची विभागबाह्य वरिष्ठ सनदी अधिकाऱ्यामार्फत विस्तृत चौकशी करण्यात यावी व यासंदर्भात योग्य ती कारवाई करावी व केलेल्या कारवाईबाबत समितीस ३ महिन्यात माहिती देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.२८ रेवस (आवरे) बंदर :

अभिप्राय :

रेवस बंदराच्या विकासाचे काम मे.अम्मा लाईन्स कंपनी लि. (ALCL) यांना देण्यात आले होते. या कंपनीबरोबर झालेल्या सवलत करारानुसार या प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याचे काम मार्च, २००७ पर्यंत पुर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे अपेक्षित होते. परंतु मार्च, २०१२ पर्यंत रेवस बंदराचे काम

सुरु झाले नव्हते. रेवस बंदराच्या विकासावर, प्रमुख मुख्य प्रवर्तक निश्चित करणे, रस्त्यांचा मालकी हक्क, प्रस्तावित नौकानयन मार्गातून जाणाऱ्या गॅस पाईपलाईन मार्गाची पुनआर्खणी, बंदरांना जोडणारे रस्ते अशा दीर्घकाळ तोडगा न निघालेल्या महत्त्वाच्या समस्यांमुळे परिणाम झाला. उपरोक्त महत्त्वाच्या अडचणी अद्याप सुटलेल्या नसताना MMB ने ८३९.१० हेक्टर भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन रु. ८८, ०००/- प्रति हेक्टर या दराने ५० वर्षांकरिता SPV ला (रेवस बंदर मर्यादित) दिली (जू, २०१०)

रेवस बंदराबाबत मार्च, २००२ मध्ये झालेल्या सवलत कराराच्या ११.२.१ नुसार मे.अम्मा लाईन्स कंपनी लि. (ALCL) सोबत सवलत करार झाल्याच्या दिनांकास न झाल्यास सवलत करारावर स्वाक्षऱ्या झाल्यापासून सहा महिन्यांत म्हणजे सप्टेंबर, २००२ पर्यंत समभाग गुंतवणूकीचा साचा निश्चित करावयाचा होता. समभाग गुंतवणूकीचा साचा निश्चित न झाल्यास करारनामा रद्द करण्याची तरतूद सवलत करारामध्ये होती. याखेरीज बंदरांचा प्रत्यक्ष वापर सुरु केल्यानंतर सात वर्षांच्या कालावधीत SPV मध्ये प्रमुख विकासकाने कमीत कमी २६ टक्के गुंतवणूकीचे प्रमाण राखले नाही. यासंबंधात MMB ने उशिराने सवलत करार रद्द करण्याबाबत कारणे दाखवा नोटीस पाठविल्यानंतर ALCL ने जुलै, २००६ मध्ये समभाग गुंतवणूकीचा प्रस्ताव पाठविला. गुंतवणूक साच्यात रिलायन्स ग्रुप कंपनीचा ६७.६४ टक्के, ALCL (प्रमुख प्रवर्तक) चा २१.३६ टक्के आणि उर्वरित वाटा MMB चा, ज्यास उच्चाधिकार समितीने सवलत करारातील प्रमुख प्रवर्तकाने कमीत कमी २६ टक्के समभाग गुंतवणूक ठेवायच्या (ऑगस्ट, २००६) अटींचा भंग करून मान्यता दिली. गुंतवणूकीचा साचा ठरविण्यात झालेल्या विलंबामुळे प्रमुख/ मुख्य प्रवर्तकांच्या अनिश्चिततेमुळे वित्तीय पूर्ततेला विलंब झाला. परिणामी प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याचे काम पाच वर्षांहून अधिक काळ उशिराने सुरु झाले.

तसेच रेवस बंदराच्या १७ कि.मी. लांबीच्या प्रवेशाचा मार्ग मुंबई पोर्ट ट्रस्ट या केंद्र शासनाच्या संस्थेच्या जलमार्गातून जात होता. यासंदर्भात भारत सरकारच्या नौकानयन मंत्रालयाने सप्टेंबर, २००१ मध्ये मोफत प्रवेशाचा हक्क मिळविण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने केलेली विनंती सन २०११ मध्ये फेटाळली आणि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट आणि रेवस पोर्ट प्राधिकारी यांनी परस्पर करार करून ही समस्या सोडविण्याची सूचना केली.

तसेच GAIL आणि IPCL या कंपन्यांच्या पाण्याखालील गॅस पाईपलाईन, रेवस बंदराच्या प्रस्तावित नौकानयन मार्गातून जात होत्या. GAIL आणि IPCL या दोन्ही कंपन्यांनी पाईप लाईन मार्ग बदलण्याचा खर्च उचलण्याची तयारी दाखवूनही या प्रश्नावर तोडगा न काढल्याने प्रवेशाच्या हक्काचा प्रश्न प्रलंबित राहीला.

तसेच रेवस बंदराच्या विकासासाठी तपशीलवार प्रकल्प अहवालात (DPR) प्रस्तावित केलेला जोडरस्ता जो जहाजबांधणी कारखान्याच्या जागेमधून जात होता, त्याचे काम त्याच विकासकाला (ALCL) देण्यात आले. परंतु, हा रस्ता पुनर्जुळणीनंतर MMB ने फेब्रुवारी, २०१० मध्ये मंजूर केलेल्या टाटा कंपनीच्या प्रस्तावित कोळसा (कोल) जेट्टीच्या बांधकामाच्या आड येत असल्याचे दिसून आले.

तसेच MMB ने ८३९.१० हेक्टर भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन SPV ला हस्तांतरित सूचनानुसार केली. गृह विभागाच्या MMB ला जमीन हस्तांतरित करण्याची परवानगी देताना निर्गमित केलेल्या सूचनांच्या आधारे जमिनीची किंमत प्रत्यक्ष हस्तांतरणाच्या वेळी म्हणजेच २०१० च्या सिध्दगणकानुसार (रु.३.८६/- लाख प्रति हेक्टर) च्या ऐवजी वर्ष २००८ च्या शिघ्र सिध्दगणकाच्या दराने (रु. ८८,०००/- प्रति हेक्टर) ठरविण्यात आली. त्यामुळे या व्यवहारात SPV ला रु. २५ कोटींचा अवाजवी लाभ झाला. अशा अनेक बाबी या बंदराच्या संदर्भात प्रश्नांकीत व आक्षेपित करण्यात आल्या.

शिफारस :

३.२९ भरती ओहोटीच्या क्षेत्रातील ८३९.१० हेक्टर पाण्याखालील जमीनीचे सन २०१० च्या बाजारमुल्य दर तक्त्याप्रमाणे मुल्यांकन परिगणित करण्यात आले व त्यानुसार सन २००९-१० च्या मुल्यांकनामधील फरकाची रक्कम रु.१,१७,४७,४००/- भरणा करणेबाबत विभागाने विकासकाकडे मागणी केली आहे. परंतु अद्याप ही रक्कम भरण्यात आलेली नाही. MMB ने सदरहु आक्षेप समितीसमोर मान्य केले. वास्तविक हे मुल्यांकन अचूकरित्या करण्याची जबाबदारी ही संबंधित अधिकाऱ्यांची होती. परंतु त्यांनी ती पार पाडली नाही. त्यानंतर महालेखाकारांनी हे आक्षेप नोंदविल्यानंतर ही वसुली विभागाने लगेचच करणे अपेक्षित असताना या आक्षेपाची दखल देखील विभागाने घेतली नाही व आता समितीची साक्ष लागल्यानंतर ही वसुलीची नोटीस देण्यात आली ही बाब अतिशय गंभीर आहे. कंपनीने या रकमेच्या वसुलीसाठी अद्यापही मान्यता दिलेली नाही. अतः MMB ने ही वसुली तातडीने करावी व ही रक्कम विहित मुदतीत वसुल न झाल्यास करारातील अटी शर्तीच्या अधीन राहून आवश्यक ती कारवाई करण्यात यावी. तसेच ही आकारणी चुकीच्या पध्दतीने करणाऱ्या जबाबदार अधिकाऱ्यांवर तसेच इतकी वर्षे ही वसुली न करणाऱ्यांवर कारवाई करावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३० रेवस बंदराबाबत नौवहन मार्गाच्या परवानगीसाठी रु.९३,२३,४८,१४८/- (अंदाजे) इतके शुल्क आकारणी करणेबाबत मुंबई बंदर विश्वस्त यांची मागणी असून व्यावसायिक दराने पाण्याची आकारणी करणे हे नियमाला धरुन नाही असे विभागाचे म्हणणे आहे. यावर मा.मंत्री महोदयांनी यासंदर्भात महान्यायाधिवक्ता (Attorney General) यांचे कायदेशीर मत प्राप्त करून

घेणेबाबत निर्णय घेतला. त्याअनुषंगाने विधी व न्याय विभागाकडून तसा प्रस्ताव ॲटर्नी जनरलकडे दि.१५ जून, २०१७ रोजी पाठविण्यात आला असल्याचे व त्यांचा अभिप्राय प्राप्त झाल्यावर त्याप्रमाणे हे प्रकरण हाताळण्यात येईल असे समितीसमोर सांगण्यात आले. परंतु त्यांचे अभिप्राय अद्याप अप्राप्त आहेत. अतः यासंदर्भात तातडीने हे अभिप्राय प्राप्त करून घेऊन आवश्यकती कार्यवाही करून हे बंदर तातडीने व पुर्ण क्षमतेने सुरु करणेबाबतची कार्यवाही विभागाने करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३१ रेवस बंदराच्या तपशीलवार प्रकल्प अहवालात प्रस्तावित जोडरस्ता जो जहाजबांधणीच्या कारखान्याच्या जागेमधून जात होता त्याचे काम त्याच विकासकाला देण्यात आले. त्या रस्त्याचे काम आता मागे घेतल्याचे विभागाने लेखी उत्तरात नमूद केले आहे. तसेच सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी सल्ला मसलत करून याबाबत अंतिम निर्णय घेण्यात येईल असेही सांगण्यात आले. तथापि, या रस्त्यासाठी व त्यावरील नियोजीत पुलाकरिता प्रकल्पाच्या खर्चात मोठ्या प्रमाणात वाढ होणार असल्यामुळे तसेच पुलाचे आराखड्यात सुध्दा बदल करावा लागणार असल्यामुळे यासंदर्भातील निर्णय अद्याप झालेला नाही असेही समितीला सांगण्यात आले. अतः महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपाबाबत विभागाने योग्य तो तोडगा काढून निर्णय तातडीने घ्यावा. तसेच हा प्रकल्प तातडीने व पुर्ण क्षमतेने सुरु होण्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या बाबीसंदर्भात विकासकाला शक्यतोवर सर्व मदत शासनाने करावी तसेच कोणत्याही परिस्थितीत सामंजस्य व सवलत करारातील अटी व शर्तींचे उल्लंघन होणार नाही याचीही पुर्ण दक्षता घेण्यात यावी व उल्लंघन झाल्यास विकासक कंपनीवर दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३२ (४) बंदराचा प्रत्यक्ष वापर सुरु केल्यानंतर ७ वर्षाच्या कालावधीत SPV मध्ये प्रमुख विकासकाने कमीत कमी २६ टक्के गुंतवणूकीचे प्रमाण राखणे बंधनकारक व आवश्यक असताना विकासकाने ते प्रमाण राखले नाही. यासाठी सवलत करार रद्द करण्याबाबत कारणे दाखवा नोटीस पाठविल्यानंतर ALCL ने समभाग गुंतवणुकीचा प्रस्ताव पाठविला. ज्यात ALCL चे गुंतवणूकीचे प्रमाण २१.३६ टक्के होते. ज्यास उच्चाधिकार समितीने २६ टक्के समभाग गुंतवणूक ठेवायच्या अटीचा भंग करून मान्यता दिली. ही देखील बाब गंभीर आहे. सामंजस्य करारातील अटी शर्तींचे पालन करणे MMB वर बंधनकारक असताना प्रकल्पाच्या गुंतवणूकीचे प्रमाण कमी ठेवण्याची सवलत अटी शर्तींचे उल्लंघन करून विकासकास देण्याची गरज नव्हती व या उलट MMB ने विकासक कंपनीला हे २६ टक्केचे प्रमाण राखण्याचा आग्रह धरण्याची आवश्यकता होती. MMB ने अशा आर्थिक बाबींशी तडजोड करून विकासक कंपनीच्या बाजूने निर्णय घेणे अभिप्रेत नाही. अशाप्रकारे विकासक कंपनीस गुंतवणूकीच्या प्रमाणात सवलत देणे योग्य नसून समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे व MMB ने करारातील अटी व शर्तींचे पालन भविष्यात करावे अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३३ परिच्छेद क्र. २.१.८.३ " रेडी बंदर आणि विजयदुर्ग बंदर "

रेडी बंदर :

अभिप्राय :

रेडी बंदरांच्या विकासाचे काम मे. अर्नेस्ट शिपींग अँड शिप बिल्डर्स प्रा.लि. (ESSBPL) यांना देण्यात आले. SPV बरोबर केलेल्या सवलत करारानुसार मे. रेडी पोर्टस् लि. ने (RPL)-फेब्रुवारी, २००९) प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याचे काम फेब्रुवारी, २०१४ पर्यंत पूर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे आवश्यक होते. रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील प्रस्तावित प्रकल्पांमुळे होणाऱ्या जैवभौतिक पर्यावरणाचा ऱ्हास होण्याच्या कारणावरुन केंद्रीय पर्यावरण आणि वन मंत्रालयाने अशा प्रकल्पांच्या कामांवर तात्पुरती बंदी घातली असल्याने हा प्रकल्प स्थगित ठेवण्यात आला.

रेडी पोर्ट लि. ने नवीन बांधकाम करण्यापूर्वीच मोठ्या प्रमाणावरील मालवाहतूकीच्या निर्यातीसाठी MMB कडून जुनी जेट्टी घेऊन प्रथम दिवसापासून तिचा वापर करण्यास सुरुवात केली. त्यासाठी MMB ने RPL कंपनीला मालधक्क्याच्या शुल्कात लगेचच सवलत देण्यास सुरुवात केली. त्यामुळे मे २००९ ते एप्रिल २०१२ या कालावधीत रु. ८.७६ कोटीची कमी आकारणी झाली. शिवाय रु.९०.२ लाख रकमेचा सेवा कर बुडाला. यावर विभागाने दिघी बंदराबाबत बोर्डाने यापूर्वी जो निर्णय घेतला होता त्याच धर्तीवर RPL ला भाडयात सवलत देण्यात आले असे समितीसमोर सांगितले.

तसेच बंदराच्या कामकाजाला सुरुवात करण्यापूर्वी विकासक/चालकाने राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची काम सुरु करण्यास मान्यता मिळविणे आवश्यक असते आणि जल अधिनियम, १९७४ च्या कलम २५ तसेच हवा अधिनियम १९८१ च्या कलम २१ आणि धोकादायक कचरा नियम २००८ मधील अटींची पूर्तता करणे आवश्यक आहे. रेडी पोर्ट लि. ने MMB कडून घेतलेल्या जुन्या जेट्टीचा वापर करून ३४.८७ लाख मेट्रीक टन (MT) मालाची वाहतूक केली. परंतु, त्यासाठी या कंपनीने राज्य प्रदुषण नियंत्रण मंडळाची (MPCB) परवानगी घेतली नव्हती व MPCB ने ही त्यावर कोणतीही कारवाई केली नव्हती. या कामावरील गंभीर पर्यावरणविषयक मुद्दयांकडे स्थानिक लोकांनी जिल्हाधिकाऱ्यांचे लक्ष वेधले होते. लेखापरीक्षकांनी

MMB च्या अधिकाऱ्यांबरोबर बंदराची संयुक्त पाहणी केली असता कच्च्या लोखंडाचा साठा उघडया जागेत केल्याने हवेत मिसळणाऱ्या धूलीकणांचा दुष्परिणाम टाळण्यासाठी प्रतिबंधात्मक उपाययोजना करण्याची सुनिश्चिती न केल्याचे आढळून आले असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नोंदविलेले आहेत.

महालेखाकार यांनी नोंदविलेल्या आक्षेपानंतर रेडी पोर्ट लि. यांनी सवलत कराराप्रमाणे बंदराचे बांधकाम न करता त्यांचेकडे हस्तांतरीत अस्तित्वातील जेट्टींचा वापर करून केलेल्या मालहाताळणीपोटी बहुउद्देशीय जेट्टीकरीता लागू असलेल्या शुल्क दराप्रमाणे MMB ने सन २००९ ते २०१५ या कालावधीच्या व्हार्फेज शुल्कातील फरकाची रक्कम रु.२२.५४ कोटी भरणा करणेबाबत मे.रेडी पोर्ट यांना नोटीस देण्यात आली असता मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी याविरुध्द मा.उच्च न्यायालयात याचिका दाखल केली. यावरील सुनावणीसाठी मा.उच्च न्यायालयाने लवादाची नियुक्ती केली व तेथे हे प्रकरण सद्य:स्थितीत न्यायप्रविष्ठ आहे. तसेच रेडी बंदरातून सन १९८३ पासून लोह खनिज निर्यात करण्यात येत आहे व मंदीमुळे ही मालहाताळणी सन १९९६ पासून बंद झाली. ती नंतर MMB ने सन २००३-०४ मध्ये पुन्हा सुरु केली. त्यामुळे महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाकडून पुन्हा consent to estabilsh प्राप्त करून घेण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही. परंतु या बंदरातून मालाची साठवणूक व वाहतूक करताना कोणत्याही प्रकारचे प्रदुषण होऊ नये याबाबत खबरदारी घेऊन उपाययोजना करणेबाबत रेडी पोर्ट लि. यांना कळविण्यात आले होते असेही विभागाने त्यांचे लेखी उत्तरात नमूद केले. MMB ने सन २०१६ मध्ये रेडी बंदरातील जेट्टींचा ताबा घेतला असून तेथे सद्य:स्थितीत MMB कडून माल हाताळणी करण्यात येत आहे.

समितीने या बंदराच्या कामाच्या सद्य:स्थितीबाबत विभागास विचारणा केली असता समितीला असे कळविण्यात आले की, मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी दि.१५.४.२०१७ च्या पत्रान्वये न्यायालयाबाहेर समझोता (out of Court settlement) करण्यासंदर्भात केलेल्या विनंतीच्या अनुषंगाने दि.११.५.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयानुसार सदर प्रस्तावावर कार्यवाही करण्यासाठी शासन गृह विभाग निर्णय दि.२५.५.२०१७ अन्वये एक समिती स्थापन करण्यात आली आहे. ह्यासंदर्भात शासन गृह विभाग पत्र दि.३.१.२०१८ अन्वये कळविण्यात आले की, १) शासनाने उपरोक्त दि.२५.५.२०१७ रोजीच्या निर्णयानुसार स्थापन करण्यात आलेल्या समितीच्या शिफारशी स्विकारल्या आहेत, २) मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी मा.सर्वोच्च न्यायालयात दाखल केलेला दावा क्र.२४५४६/२०१६ मागे घेण्याच्या अधीन समझोता करण्यात येईल, ३) रेडी बंदर येथील जेट्टीवरुन हाताळण्यात येणाऱ्या मालाकरिता मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी बहुउद्देशीय जेट्टींना लागू असलेले चढणावळ/उतरणावळ शुल्क (व्हार्फेज शुल्क) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला भरणा करण्याच्या अटीस अधीन राहून दोन्ही जेट्टीचा ताबा परत कंपनीकडे देण्यात यावा, ४) दि.३०.१.२०१३ च्या अधिसूचनेप्रमाणे रेडी बंदराची बंदर हद्द पूर्ववत करण्यात यावी तथापि ती गोवा राज्याच्या हद्दीत जाणार नाही तसेच रेडी बंदराच्या हद्दीतून तेरेखोल खाडीतील इतर सागरी प्रकल्पांकरिता ये-जा करण्याऱ्या जहाजांना रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडून मुक्त प्रवेश देण्यात येईल या अटी लागू असतील, ५) रेडी पोर्ट लि. यांनी बंदर कराची रु.२.५१ कोटीची रक्कम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणा करावी. मात्र व्हार्फेज शुल्काबाबतचा दावा लवादासमोर लढविण्यात यावा, ६) मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी समझोत्याबाबतच्या सर्व अटी मान्य करण्याच्या अधीन राहून बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक प्राप्त करण्यासाठी २४ महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात यावी.

मे.रेडी पोर्ट लि. यांनी मा.सर्वोच्च न्यायालयात दाखल केलेला दावा क्र.२४५४६/२०१६ मागे घेतला आहे आणि बंदर कराची रु.२.५१ कोटीची रक्कम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणा केली आहे. तसेच समझोत्याच्या प्रस्तावाबाबत शासनाने नेमून दिलेल्या सर्व अटी मान्य केल्या आहेत. त्याअनुषंगाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दि.१६.२.२०१८ रोजीच्या पत्रान्वये रेडी बंदरातील दोन्ही जेट्टींचा ताबा परत मे.रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडे देण्यात आला आहे. **(विवरण पत्र क्र.३२)**

शिफारस :

३.३४ अद्यापही तसेच रेडीला पर्यावरणाची परवानगी मिळालेली नाही. या बंदराचे पहिल्या टप्प्याचे काम माहे फेब्रुवारी, २०१४ पर्यंत पुर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे आवश्यक होते. परंतु तोपर्यंत हे बंदर विकसित झालेले नव्हते व आता त्यांना २ वर्षाची मुदतवाढ दिली आहे व जेट्टी MMB ने परत घेतली होती. तसेच रु.२२.५४ कोटीचे व्हार्फेज शुल्कातील फरकाची रक्कम भरणे संदर्भातील बाब सद्य:स्थितीत न्यायप्रविष्ठ आहे. यासंदर्भात समितीने विभागाकडून अद्ययावत माहिती घेतली असता मे.रेडी पोर्ट लि.बाबत प्रलंबित प्रश्नांसंदर्भात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत झालेल्या निर्णयानुसार गठीत समितीने केलेल्या उपरोक्त अभिप्रायात नमूद शिफारशी स्विकारण्यात आल्या असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अतः या बंदरासंदर्भातील सर्व प्रलंबित बाबी तातडीने निकाली काढण्याचा शासनाने प्रयत्न करावा. त्यासाठी आवश्यक असणारी मदत शासनाने करावी. तसेच सामंजस्य करार व सवलत करारनामा यातील अटी व शर्तींचे कोणत्याही परिस्थितीत उल्लंघन होणार नाही याची पुर्ण खबरदारी व दक्षता घेण्यात यावी अन्यथा विकासक कंपनीवर दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी. तसेच बंदराचे राष्ट्रीय महत्व लक्षात घेता त्यास अपवादात्मक परिस्थितीत विशेष बाब म्हणून मान्यता मिळणेसाठी या भागात असलेली केंद्र शासनाची तात्पुरती स्थगिती उठविण्याचा प्रयत्न करण्यात यावा व हे बंदराचे काम पुर्ण करण्यात यावे. तसेच अटी शर्तींचे गंभीर उल्लंघन असल्यास या प्रकल्पाचा व त्याच्या

करारासंदर्भात योग्य तो निर्णय शासनाने करावा व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३५ रेडी संदर्भात व्हार्फेज शुल्काबाबतचा दावा लवादासमोर लढविण्यात यावा असा निर्णय उपरोक्त गठीत समितीमध्ये घेण्यात आला आहे. अतः यासंदर्भात मेरीटाईम बोर्डाने व रेडी बंदराच्या विकासकाने लवादाच्या निर्णयाच्या अधीन राहून व्हार्फेज शुल्काबाबत योग्य तो निर्णय घेऊन यासंदर्भात आवश्यक ती कार्यवाही करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

विजयदुर्ग बंदर

अभिप्राय

विजयदुर्ग बंदराच्या विकासाचे काम मे.हिंदुस्थान इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्टस् ॲण्ड इंजिनियरींग प्रा.लि. (HIPEPL) यांना देण्यात आले. या बंदराचे काम सन २०१३ पर्यंत पुर्ण करून प्रकल्प कार्यान्वित करणे अभिप्रेत असताना या परिसरात केंद्रीय पर्यावरण आणि वन मंत्रालयाने विकास कामांवर तात्पुरती बंदी घातल्याने या प्रकल्पाचे काम स्थगित ठेवण्यात आले. तसेच सवलत करारात विनिर्दीष्ट केल्याप्रमाणे HIPEPL ने करार केल्यापासून सहा महिन्यांच्या मुदतीत समभाग गुंतवणूकीचा साचा सादर केला नाही. MMB ने सवलत करार रद्द करण्याची नोटीस पाठविल्यानंतर ग्रीमॅच इन्फ्राप्रोजेक्ट लिमिटेडचा ६७.६४ टक्के, समभाग हिस्सा व हिंदुस्थान ट्रान्सपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर व्हेंचुअर्स प्रा.लि. (HIPEPL ची उपकंपनी) चा २१.३६ टक्के समभाग हिस्सा यासह समभाग गुंतवणूक साचा सादर केला व ऑगस्ट २०१० मध्ये समभाग गुंतवणूक साचा सुधारित करून ग्रीमॅच इंफ्राप्रोजेक्ट प्रा.लि. ऐवजी प्रिव्हिलेज हायटेक इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. चा ६३ टक्के समभाग घेण्यास MMB ने सप्टेंबर २०१० मध्ये मंजूरी दिली. VPL ने समभाग गुंतवणूक साचा वेळेत सादर केलेला नसतानाही MMB ने त्यावर कारवाई करण्यास विलंब केल्यामुळे, प्रमुख प्रवर्तकाला वारंवार महत्त्वपूर्ण प्रवर्तकांना बदलण्याची संधी मिळाली.

यासंदर्भात महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपाच्या अनुषंगाने गुंतवणूकीच्या साच्यास MMB ने मान्यता दिली आहे. तसेच HIPEPL ही कंपनी मोबाईलच्या माध्यमातून दळणवळण क्षेत्रात कार्यरत असून त्यास बंदर क्षेत्राचा कोणताही अनुभव नव्हता असेही आक्षेप नोंदविण्यात आले असता याबाबत विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचे काम मिळाल्यानंतर विकासक कंपनीने ह्या क्षेत्रातील कंपन्यांच्या सेवा उपलब्ध करून घेण्याची तयारी दर्शविली असे विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात नमूद करून घेतलेल्या निर्णयाचे समर्थन केले ही बाब योग्य नसून विकासक कंपनीची पात्रता ठरविताना त्याचेशी कोणतीही तडजोड करण्याची अथवा धोका पत्करण्याची MMB ला कोणतीही आवश्यकता नव्हती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. तसेच विजयदुर्ग बंदराबाबत अद्ययावत परिस्थितीबाबत समितीने माहिती घेतली असता समितीस विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पासाठी अद्याप पर्यावरणविषयक दाखला मिळालेला नसून बंदराचे बांधकाम अद्याप सुरु झालेले नाही. मे.विजयदुर्ग पोर्ट प्रा.लि. यांना पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी आवश्यक पर्यावरण आघात मूल्यांकन अभ्यासाकरिता (Environment Impact Assessment Studies) केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने दि.२८.४.२०१५ च्या पत्रान्वये Terms of Reference जारी केल्या आहेत.

दि.११.५.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेराटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक (Zero Date) प्राप्त करण्यासाठी कंपनीला दि.३०.४.२०१९ पर्यंत मुदतवाढ देण्यात आली आहे.

मा.केंद्रीय नौकानयन मंत्री महोदयांच्या उपस्थितीत मा.मुख्यमंत्री महोदयांच्या अध्यक्षतेखाली दि.२५.७.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या बैठकीत मुंबई बंदर विश्वस्त (MbPT), जवाहरलाल नेहरु बंदर विश्वस्त (JNPT), मार्मागोवा बंदर विश्वस्त (MoPT) आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (MMB) यांनी स्थापन करावयाच्या विशेष हेतू वाहन (Special Purpose Vehicle) कंपनीमार्फत विजयदुर्ग पासून नजीक गिर्ये येथे बंदर प्रकल्प विकसित करण्यात यावा असा निर्णय घेण्यात आला आहे. त्याअनुषंगाने मार्गागोवा बंदर विश्वस्त यांनी बंदर प्रकल्पाचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल (Techno-Economic Feasibility Report) तयार करण्याचे काम मे.टाटा कन्सल्टिंग इंजिनिअर्स या कपंनीला दिल आहे.

शासन गृह विभाग पत्र दि.१७.०२.२०१८ अन्वये उपरोल्लिखित दि.२५.७.२०१७ रोजीच्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयाच्या अनुषंगाने विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचे अस्तित्वातील करारनामाधारक मे.विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि. यांचा करार संपुष्टात आणण्याकरिता आवश्यक कार्यवाही करण्याचे निर्देश शासनाने या कार्यालयास दिले आहेत. त्यानुसार पुढील कार्यवाहीची रुपरेषा ठरविण्यात येत आहे असे कळविण्यात आले. **(विवरण पत्र क्र.३२)**

शिफारस

३.३६ विकासक कंपनीने विहित मुदतीत समभाग गुंतवणूकीचा साचा सादर करून व त्यातील समभाग हिश्श्याची विहित टक्केवारी राखणे बंधनकारक असताना तो वेळेत सादरही केला जात नाही तसेच त्यातील समभाग हिश्श्याची टक्केवारी देखील

राखली जात नाही. तसेच या प्रस्तावांवर कारवाई करण्यास MMB ने विलंब केल्यामुळे प्रमुख प्रवर्तकाला वारंवार महत्वपुर्ण प्रवर्तकांना बदलण्याची संधी मिळाली असे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहे. MMB ने करारातील अटी शर्तींचे पालन बंधनकारक असून अशा आर्थिक बाबींशी MMB ने कोणतीही तडजोड करु नये व त्याचा प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष लाभ विकासक कंपनीस होऊ नये याची दक्षता व खबरदारी घ्यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३७ विजयदुर्ग बंदराचे काम सन २०१३ पर्यंत पुर्ण होऊन प्रकल्प कार्यान्वित होणे अपेक्षित असताना बंदराचा अद्याप विकास होऊ शकला नाही. कारण या परिसरात केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने अशा प्रकल्पाच्या कामांवर तात्पुरती बंदी घातल्याने हा प्रकल्प अद्यापही प्रलंबित आहे. अतः या मोरोटोरीअममुळे प्रकल्पाला विलंब झालेला आहे. केंद्रीय पर्यावरण मंत्रालयाकडून विशेष बाब म्हणून अपवादात्मक परिस्थितीत या प्रकल्पापुरती ही स्थगिती उठवून यास परवानगी देणेबाबत प्रयत्न सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले होते. सदरहु प्रकल्पाबाबत समितीने विभागाकडून अद्ययावत माहिती मागितली असता उपरोक्त अभिप्रायात नमूद माहितीसह शासन गृह विभाग पत्र दि.१७.०२.२०१८ अन्वये उपरोल्लेखित दि.२५.७.२०१७ रोजीच्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयाच्या अनुषंगाने विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचे अस्तित्वातील करारनामाधारक मे.विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि. यांचा करार संपुष्टात आणण्याकरिता आवश्यक कार्यवाही करण्याचे निर्देश शासनाने दिले असून त्यानुसार पुढील कार्यवाहीची रुपरेषा ठरविण्यात येत असल्याचे समितीला कळविण्यात आले. अतः या प्रकल्पाबाबत शासनाने उपरोक्तपणे दिलेल्या माहितीच्या अनुषंगाने शासनस्तरावर योग्य तो निर्णय घ्यावा व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३८ परिच्छेद क्र. २.१.८.४ " जयगड (लावगण व धामणखोल उपसागर) बंदर / जयगड बंदरावरील पर्यावरण विषयक समस्या " अभिप्राय

रत्नागिरी जिल्ह्यातील जयगड खाडीत चौगुले स्टीमशिप लि. कंपनीने (CSL) जयगड बंदराच्या (हरितक्षेत्र बंदर) संपूर्ण विकासासाठी जयगड खाडीमध्ये जयगड (लावगण) येथे एक जेटी व एक जहाजबांधणीतळ आणि धामणखोल उपसागरात दोन जेटींचे बांधकाम अंतर्भूत असलेला प्रस्ताव सन २००३ मध्ये सादर केला. जो सन २००६ मध्ये राज्य मंत्रीमंडळाने मंजूर केला. विभागाने देखील जेएसडब्ल्यु इन्फ्रास्ट्रक्चर आणि लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (JSWIL) यांच्या त्यांच्याच १२०० मेगावॅटच्या औष्णिक वीज केंद्रासाठी पुढे २४०० मेगावॅट पर्यंत विस्तारणाऱ्या याच जयगड बंदराच्या हद्दीत संपूर्ण धामणखोल उपसागर व्यापणाऱ्या कॅप्टिव्ह बंदर सुविधेच्या बांधकामाकरिता प्रस्ताव मान्य केला (जानेवारी, २००७). त्याच वेळी JSWIL ने धामणखोल उपसागरात हरित क्षेत्र बंदर विकसित करण्यात रस दाखवित सुधारित प्रस्ताव सादर केला. परंतु हा प्रकल्प CSL च्या प्रकल्पाला अडथळा ठरणार असल्याने प्रधान सचिव (बंदर) यांनी दोन्ही विकासकांची बैठक घेवून अखेर MMB ने जयगड बंदराच्या त्याच सीमांतर्गत सामंजस्य कराराच्या मार्गाने हरित क्षेत्रात बंदराच्या विकासांसाठी मार्च, २००८ मध्ये जयगड (लावगण) येथे CSL बरोबर आणि जून २००८ मध्ये धामणखोल उपसागरात JSWIL बरोबर अशा दोन विकासकांबरोबर करारनामा केला.

JSWIL ने पहिल्या टप्प्याचे काम पूर्ण केल्यावर (जुलै, २००९), MMB ने बांधकाम झालेल्या भागाकरीता लँडींग आणि शिपिंग जाहीरनामा मिळविण्यासाठी सीमाशुल्क अधिकाऱ्यांशी संपर्क साधला असता MMB ने धामणखोल उपसागराच्या सीमांबाबत स्वतंत्र जाहीरनामा मागण्याच्या समर्थनाची विचारणा सीमाशुल्क अधिकाऱ्यांनी केली असता MMB ने स्पष्ट केले (जुलै, २००९) की, जयगड बंदराच्या सीमेंतर्गत धामणखोल उपसागर हा " बंदर सुविधा " म्हणून आहे असे सांगण्यात आले. परंतु बंदर कामकाजाचे नियमन करणाऱ्या कोणत्याही अधिनियमात किंवा राज्य शासन धोरणात " बंदर सुविधा " या संज्ञेची व्याख्या दिलेली नाही. अशा प्रकारे, JSWIL च्या कॅपटिव्ह बंदराच्या मूळ प्रस्तावाला धामणखोल उपसागर " बंदर सुविधा " म्हणून समजून हरितक्षेत्र बंदर मध्ये परिवर्तित करण्याच्या महाराष्ट्र शासनाच्या निर्णयाचा फायदा JSWIL ला झाला, कारण कॅप्टीव्ह बंदरापेक्षा हरित क्षेत्र बंदराचे बंदर शुल्क फारच कमी होते.

यावर CSL चा दृष्टिकोन पुराणमतवादी/मवाळ होता तर JSWIL बंदराच्या सुरक्षिततेसाठी समुद्रात भिंत आणि पायाभूत सुविधा बांधण्यासाठी मोठ्या प्रमाणावर गुंतवणूक करण्यास तयार होते म्हणून बंदराचा संभाव्य पूर्ण उपयोग करून घेण्यासाठी आणि झालेला प्रचंड खर्च विभागण्यासाठी विविध मालाच्या वाहतुकीसाठी अतिरिक्त संख्येने बर्थ सामावण्याचा निर्णय घेण्यात आला होता असे सांगितले. परंतु ही वस्तुस्थिती नसून कमी बंदर शुल्कामुळे JSWIL चा फायदा होणार होता. तसेच सामंजस्य करार मार्गाने संपूर्ण जयगड बंदराचा विकास करण्याच्या CSL च्या प्रस्तावाला आधी दिलेली मान्यता योग्य नव्हती कारण मोठ्या प्रमाणावर गुंतवणूक करण्यास CSL तयार नव्हते.

सवलत कराराप्रमाणे बंदराचा वापर सुरु केल्यापासून पहिल्या वर्षी बंदर विकासकाने (JSWIL) MMB ला रु. ३ प्रति टन किंवा रु. ३६ प्रति भरलेला TEU (२० फुटाइतके युनिट) याप्रमाणे सवलतीच्या दराने बंदर शुल्क देणे आवश्यक होते. त्यानंतर ते खालील तरतुदींच्या अधीन राहून दरवर्षी मागील वर्षांच्या दराच्या २० टक्के याप्रमाणे पुढील १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी वाढविण्यात येणार होते:

- JSWIL ऊर्जा (रत्नागिरी) मर्या. च्या वीज प्रकल्पात वापरासाठी अनुज्ञप्तिधारकाने आणलेल्या पहिल्या वार्षिक चार दशलक्ष टन (MTPA) कोळशावर रु. १५ प्रति मे.ट. किंवा कॅप्टीव्ह जेटीसाठी वेळोवेळी ठरविण्यात आलेल्या दराने भाडे आकारणी करावी.

- चार MTPA च्या पुढील मालावर DPR प्रमाणे दुसऱ्या टप्प्याच्या सुविधांवर केलेल्या रु. ५० कोटीच्या खर्चावर सवलतीचा दर लागू करावा.

कॅप्टीव्ह वापरासाठी चार MTPA ची कोळशाची मर्यादा कोणत्या आधारावर निश्चित केली त्याचे स्पष्टीकरण अभिलेख्यांत नोंदविले नव्हते. विकासकाने सादर केलेल्या (जानेवारी २००७) DPR नुसार JSWIL कंपनीच्या ऊर्जा प्रकल्पासाठी ४.८ MTPA कोळशाची आवश्यकता निर्धारित केल्याचे लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले. अशा रितीने, करारामध्ये हे प्रमाण कमी निश्चित केल्यामुळे विकासकाला अवाजवी फायदा झाला. JSWIL कंपनीच्या कोळशावर आधारीत प्रकल्पाच्या चौथ्या वर्षी १२०० मे.वॅ. वरुन २४०० मे.वॅ. (वीज निर्मिती) पर्यंत विस्तार नियोजित केला होता. त्यामुळे कॅप्टिव्ह वापरासाठी कोळशाच्या आयातीत ४.८ MTPA पासून ९.६ MTPA पर्यंत वाढ होणे अपेक्षित होते. त्यामुळे या कॅप्टिव्ह कोळशाच्या आयातीत होणाऱ्या वाढीचा विचार न करता मर्यादा ठरविल्याने कामकाजाच्या चौथ्या वर्षी (क्षमतेचा विस्तार केल्यानंतर) विकासकाला रु. ७.०२ कोटीचा अवाजवी फायदा झाला असता.

मालाच्या प्रमाणात बंदरातून अधिकाअधिक मालाची वाहतूक होण्यासाठी विकासकाला प्रोत्साहन देऊन MMB च्या महसुलात वाढ करण्याच्या दृष्टीने बंदर विकासकाला कठोर निकष लावणे उचित ठरले नसते असे MMB ने नमूद केले. हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही कारण कॅप्टिव्ह औष्णिक ऊर्जा प्रकल्पासाठी आवश्यक असणाऱ्या मालापेक्षा जास्त मालावरच सवलतीचे बंदरधक्का शुल्क लागू होणार होते जे योग्य नव्हते.

तसेच लेखापरीक्षणात असेही आढळून आले की, जयगड बंदर सीमांतर्गत धामणखोल उपसागरात आणि लावगण येथे विकसित करावयाची बंदरे पर्यावरणविषयक समस्यांनी ग्रासली होती, ज्या MPCB कडून दुर्लक्षित राहिल्या.

- जयगड येथील कॅप्टिव्ह औष्णिक ऊर्जा प्रकल्पासाठी अभिहस्तांतरीत पट्टयाद्वारे बंदरात कोळशाची आयात व वाहतुक करण्यासाठी MoEF ने पर्यावरणविषयक दाखला JSWIL ला देऊ केला (मे, २००७). MPCB तील अभिलेख्यांची पडताळणी केली असता रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग येथे बंदी असल्यामुळे जानेवारी, २०१२ मध्ये प्रकल्प विस्ताराचा प्रस्ताव फेटाळण्यात आला. असे असूनही JSWIL तिऱ्हाइताच्या (third party) कोळशाची वाहतूक करीत होते आणि ट्रकद्वारे कोळशाव्यतिरिक्त कच्चे लोखंड, चुना, मळी इत्यादी वाहतूक करीत होते. MPCB ने निर्गमित केलेल्या नोटिसा आणि एप्रिल/मे, २०१२ मध्ये MPCB ने केलेल्या संयुक्त निरीक्षणातून असेही आढळून आले की. JSWIL ने पर्यावरणविषयक दाखल्याशिवाय बंदरक्षेत्रात मळी साठविण्यासाठी पाच टाक्या बांधल्या होत्या.
- CSL ने काही विशिष्ठ व सर्वसाधारण अटींची पूर्तता करण्याच्या अधीन MoEF ने मालवाहतूक सुविधा प्रकल्पाला पर्यावरणविषयक दाखला (ऑक्टोबर २०१०) आणि जहाज बांधणीतळ दुरुस्ती प्रकल्पात समुद्रतटीय नियमन क्षेत्र (CRZ) दाखला प्रदान केला. परंतु CSL ने विशेष बाबींचे उल्लंघन केल्याचे निदर्शनास आले.
  - गाळ उपसल्याचे प्रमाण व उपसलेल्या गाळाची विल्हेवाट लावण्याचे ठिकाण यासंबंधी विकासकाने संपूर्ण तपशील सादर केला नाही ;
  - विकासकाने समुद्रात भराव टाकण्यासाठी जलचर जीवनावर दुष्परिणाम करणारे सुरुंग लावले आणि पुरेशा सौम्यकारक उपाययोजना न पुरविता हवा प्रदूषणात भर घालणारे उत्खनन व उत्खननातून मिळालेल्या मालाची वाहतूक केली;
  - MPCB ची मान्यता आणि CRZ दाखला मिळविल्याखेरीज विकासकाने दोन दगड फोडण्याचे आणि बांधकाम साहित्याचे मिश्रक प्रकल्प सुरु केले; आणि
  - कामगार वसाहतीत राहणाऱ्या जवळपास ३०० कामागारांमुळे निर्माण होणाऱ्या सांडपाण्याची विल्हेवाट लावण्यासाठी मलनि:सारण प्रक्रिया प्रकल्पाची तरतूद विकासकाने केली नव्हती.

परंतु यासंदर्भात निर्णायक कार्यवाही करण्यात MPCB अपयशी ठरले आणि पर्यावरणविषयक अटींची पूर्तता केल्याशिवाय मालवाहतुकीकरीता प्रकल्पाचे काम पूर्ण करण्यासाठी CSL ला परवानगी दिली असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले असून समितीने यावर चर्चा देखील केली.

शिफारस

३.३९ (१) चौगुले स्टिमशिप लि. (CSL) कंपनीने जयगड हरीतक्षेत्र बंदराच्या संपुर्ण विकासासाठी जयगड (लावगण) येथे एक जेट्टी व एक जहाजबांधणीतळ आणि जयगड (धामणखोल) येथे दोन जेट्टींचे बांधकाम करण्याच्या सादर केलेल्या प्रस्तावाला मे, २००६ मध्ये मंत्रीमंडळाने मान्यता दिली. त्याचवेळी बोर्डाने जेएसडब्ल्युआयएल या कंपनीस जयगड येथे उभारण्यात येत असलेल्या कोळशावर आधारीत औष्णीक प्रकल्पासाठी लागणारा कोळसा समुद्रमार्गे आणणेसाठी तेथे कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधण्याच्या प्रस्तावास देखील मान्यता दिली. त्यानंतर लगेच JSWIL ने कॅप्टीव्ह ऐवजी हरितक्षेत्र बंदर विकसित करण्याचा सुधारीत प्रस्ताव दिला. म्हणून

फक्त कॅप्टीव्ह कोलसाठी याला मर्यादीत न ठेवता त्याला हरीत क्षेत्र बारमाही बंदर म्हणून मान्यता देण्यात आली. परंतु या निर्णयामुळे CSL च्या प्रकल्पाला अडथळा येणार असल्यामुळे दोन्ही विकासकांची बैठक घेऊन दोन्ही विकासक कंपन्यांमध्ये कामांची विभागणी करण्यात आली. ही संपुर्ण कार्यपध्दती पाहता बंदर विकासासाठी अशाप्रकारे प्रस्ताव घेऊन येणाऱ्या कोणत्याही विकासक कंपनीचा प्रस्ताव शासनाने अथवा MMB ने स्विकारणे ही कार्यपध्दतीच अतिशय सदोष आहे. या दोन्ही विकासक कंपन्यांचे प्रस्ताव कोणतीही पात्रता, गुणवत्ता अथवा आर्थिक क्षमता न तपासता अशा पध्दतीने विकासकाकडून प्राप्त प्रस्ताव कोणत्याही निविदेविना व विनास्पर्धा मंजूर करणे ही बाब अत्यंत आक्षेपार्ह आहे. जयगडची भौगोलिक परिस्थिती पाहिलीतर देशातील सर्वात खोल समुद्र तेथेच आहे. देशात कोणतेही बंदर घेऊ शकत नाही एवढे मोठे जहाज ते घेऊ शकतात. त्या पोर्टची भविष्यात होणारी मागणी व त्यावरुन होणारी मालाची मोठी वाहतूक पाहता यासाठी योग्य विकासक कंपनी गुणवत्तेवर नेमणूक करण्याची अधिक खबरदारी व दक्षता MMB ने घेणे आवश्यक होते. परंतु ही निवड गुणवत्तेवर न करता तसेच प्रकल्प प्रदान करतेवेळी केवळ या दोन्ही विकासक कंपनीकडून प्राप्त होणाऱ्या अधिकच्या महसूलाचा विचार करूनच हे प्रस्ताव मान्य करण्यात आले. दोन विकासक कंपन्यांमध्ये कामाची विभागणी करण्यात आली व केवळ याच कारणास्तव कार्यपध्दतीतील अनेक बाबी महालेखाकारांनी आक्षेपित केल्या. या अशाप्रकारे केलेल्या विकासक कंपनींची नेमणूक व त्यानंतर त्यांचेमध्ये केलेली कामांची विभागणी यावर समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे व विभागाने भविष्यात अशा प्रकरणांमध्ये अधिक स्पर्धात्मक व पारदर्शक कार्यपध्दतीचा अवलंब करावा अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४० JSWIL कंपनीच्या २४०० मे.वॅ.च्या प्रकल्पातील केवळ टप्पा १ चा १२०० मे.वॅ. प्रकल्प फक्त पुर्ण झालेला असून टप्पा २ चा पुढे विस्तार करण्याचा आता या कंपनीचा विचार नाही. हे पाहता MMB ने विकासकास वेळोवेळी दिलेल्या सवलतीची फलनिष्पत्ती निश्चितच समाधानकारक नाही. त्यामुळेच JSWIL कंपनीने लॅडींग आणि शिपींग जाहिरनामा देतेवेळी विमा शुल्क अधिकाऱ्यांनी धामणखोल उपसागराच्या सिमांबाबत स्वतंत्र जाहिरनामा मागण्याच्या समर्थनाची विचारणा MMB ला करून ही कार्यपध्दतीच आक्षेपित केली. तसेच रु.८ लाखाऐवजी रु.४ लाखाचा कॅप का ठेवण्यात आला अशी समितीने विचारणा केली असता हा विजनिर्मिती प्रकल्प मुळ २४०० मेगावॅटचा असून तो दोन टप्प्यांमध्ये पुर्ण करायचा होता. त्यातील फेज-१ चे काम पुर्ण झाले होते. म्हणून यांचेकडून फक्त रु.४ लाख घेण्यात आले व फेज-२ चे काम अद्यापही अधांतरीच आहे. ही देखील बाब योग्य नाही व शासनाच्या महसूलाचे नुकसान करणारी आहे. कामांची विभागणी दोन टप्प्यामध्ये केल्यानंतर त्याची अंशतः कामे पुर्ण केल्यानंतर उर्वरीत काम सोडून द्यायचे व त्यावर विभागाचे कोणतेही नियंत्रण नाही. एवढेच नव्हेतर हे देखील समर्थनीय नाही. JSWIL कंपनीला पर्यावरण अनुमती सन २००७ मध्ये मिळाली व consent to operate सन २०१० मध्ये मिळाला. परंतु विभागाने सन २०१२ मध्ये दोनदा या प्रकल्पाला भेटी दिल्या असता रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग येथे बंदी असल्यामुळे जानेवारी, २०१२ मध्ये प्रकल्प विस्ताराचा प्रस्ताव फेटाळण्यात आलेला असतानाही ही कंपनी कोळशाचे हॅन्डलींग त्रयस्थ पक्षाकडून करीत असल्याचे दिसून आले. त्यामुळे अटी शर्तीची पुर्तता न झाल्याच्या कारणास्तव JSWIL या कंपनीस MMB ने closure च्या सूचना दिल्या. त्यानंतर बोर्डाने त्या कंपनीस consent to operate मध्ये केलेल्या सुधारणेस मान्यता दिली व परत काम करण्याची परवानगी २ वर्षानंतर दिली. JSWIL या कंपनीने पर्यावरण विषयक बाबीसंदर्भात अटी शर्तींचे उल्लंघन करून कोळशाची हाताळणी त्रयस्थ पक्षाकडून केली असल्याचे स्पष्टपणे दिसून आले असतानाही केवळ या कंपनीला क्लोजरची नोटीस देणे व त्यानंतर सदरहु कंपनीने consent to operate मध्ये प्रस्तावित केलेल्या सुधारणेस दुसरीकडे बोर्डाने मान्यताही देणे या बाबी अनाकलनिय असून निश्चितच समर्थनीय नाहीत. सामंजस्य करार व सवलत करारातील अटी शर्तींच्या उल्लंघनासाठी तसेच पर्यावरण विषयक उल्लंघनासाठी MMB व MPCB यांनी केवळ सुधारीत मान्यता देणेशिवाय कोणतीही दंडात्मक कार्यवाही विकासकावर केली नाही. उपरोक्त संपुर्ण घटनाक्रम पाहता एमएमबीने हे प्रकरण हाताळताना अनेक ठिकाणी विकासक कंपन्यांना झुकते माप दिले व वेळोवेळी त्यांना आवश्यक असलेल्या सर्व सवलती दिल्या. परंतु अटी शर्तींच्या उल्लंघनापोटी अशा कंपन्यांविरुध्द कोणतीही दंडात्मक कारवाई MMB ने केल्याचे समितीला दिसून येत नाही, ही बाब देखील गंभीर आहे. एमएमबीने काही विशिष्ट विकासकांकरिता अशी शिथिल व मवाळ भूमिका घेण्याची आवश्यकता नव्हती. तसेच कॅप्टीव्ह वापरासाठी ४ मे.ट. कोळशाची मर्यादा निश्चित करण्याच्या आधाराची देखील कोणतीही शहानिशा तसेच दिलेली आकडेवारी न तपासता एमएमबीने ती ग्राह्य धरली. परिणामी विकासकास निश्चितच अवाजवी लाभ झाल्याचे दिसून येते. तसेच CSL कंपनीने देखील त्यांच्या प्रकल्पात अनेक पर्यावरण विषयक बाबींचे उल्लंघन केले ज्याचा उल्लेख महालेखाकारांनी स्पष्टपणे त्यांच्या आक्षेपात नमूद केला आहे. परंतु या उल्लंघनासंदर्भात देखील निर्णायक कारवाई करण्यात MPCB अपयशी ठरले आणि पर्यावरण विषयक अटींची पुर्तता केल्याशिवाय माल वाहतूकीकरीता CSL ला परवानगी दिली. ही देखील गंभीर बाब आहे. हे सर्व आक्षेप अतिशय गंभीर असताना देखील एमएमबीने या दोन्ही विकासक कंपनीशी केलेल्या सामंजस्य व सवलत कराराच्या अटी व शर्तीच्या उल्लंघनासंदर्भात कोणतीही कारवाई या कंपन्यांवर केली नाही ही देखील गंभीर बाब असून समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. एमएमबीने बंदरांचा विकास करण्यासाठी सामंजस्य व समन्वयाची भूमिका

वेळोवेळी स्विकारली परंतु असे करताना कोणत्याही परिस्थितीत विकासक कंपनीला अवास्तव लाभ देण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. अतः जयगड (लावगण) व जयगड (धामणखोल) संदर्भात MMB ने CSL व JSWIL या दोन्ही विकासक कंपन्यांनी करारातील अटी शर्तींची पुर्तता केली किंवा कसे याची पुर्ण तपासणी करण्यात यावी व अटी शर्तीचे उल्लंघन असल्यास विकासक कंपनीवर नियमानुसार दंडात्मक कारवाई देखील करण्यात यावी व बंदराचा विकास करताना प्रकल्पाचे महत्व व त्याची उपयोगिता लक्षात घेता प्रकल्प तातडीने पुर्ण होण्याच्या दृष्टीने कोणतेही निर्णय घेताना या विकासक कंपन्यांना त्याचा अवाजवी लाभ मिळणार नाही तसेच केलेल्या उल्लंघनास सुधारीत मान्यता देऊन अटी शर्तींच्या अंमलबजावणीमध्ये पळवाट काढण्याची मुभा विकासक कंपनीला मिळणार नाही याची पुर्ण दक्षता एमएमबीने घ्यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४१ जयगड येथे सर्वात जास्त म्हणजे १८ मीटरचा ड्राफ्ट म्हणजे खोली असून काम पुर्ण झाल्यावर तो २१ मिटरचा होणार आहे. केवळ जयगड येथेच २ लाख मेट्रीक टन क्षमतेपेक्षा जास्त जहाज येऊ शकते. त्यामुळे हा पोर्ट अतिशय उपयुक्त व सागरी मार्गाने परदेशातून व्यवसाय करण्यास अत्यंत उपयुक्त आहे. तरी इतर देशांच्या व इतर राज्यांच्या तुलनेने महाराष्ट्रात या सागरी मार्गाचा पुर्ण क्षमतेने वापर होत नसल्याचे दिसून येते. या क्षमतेमध्ये वाढ करण्याचा राज्याला अधिक वाव आहे. त्यामुळे हे बंदर विकसित करून अधिक नियोजनबध्दरित्या काम करावे व यासाठी शासनस्तरावरुन विकासकांना आवश्यक असणाऱ्या सर्व परवानग्या व ना-हरकत प्रमाणपत्रे मिळविण्यास मदत करण्यात यावी. या बंदरासंदर्भातील सर्व कामे तातडीने कंपनीकडून करून घेऊन पुर्ण क्षमतेने या बंदराचा वापर करण्यात यावा. तसेच विकासकाकडून सामंजस्य करार व सवलत कराराच्या अटी शर्तींचा भंग वा उल्लंघन होणार नाही याची काळजी व दक्षता घेण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४२ परिच्छेद क्र. २.१.८.५ " MMB अधिनियमाचे पालन न करणे आणि भाडेपट्टी कराराची पूर्तता न करणे "

अभिप्राय

समुद्रालगतची जमीन, जेटी इत्यादींच्या वापरासाठी इच्छुक असणाऱ्या विविध कंपन्यांशी MMB ने करार केला. MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम २४ (बी) नुसार समुद्र किनाऱ्यालगतची जमीन, जेटी, समुद्रमार्ग आणि संबंधीत पायाभूत सुविधा पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालावधीकरीता भाड्याने देताना महाराष्ट्र शासनाची पूर्व संमती घेणे आवश्यक आहे. MMB ने केलेल्या करारांची छाननी केली असता असे आढळून आले की, MMB ने केळशी येथील धनावते जेटीच्या (जिल्हा रत्नागिरी) बॉक्साईटच्या निर्यातीसाठी सतत वापर करण्यासाठी जानेवारी २००४ पासून मे. आशापुरा मिनरल्स् लि. (AML) शी १५ महिन्याच्या अल्पवधीचे अनेक करार करून महाराष्ट्र शासनाची पूर्व मान्यता घेण्याचे टाळले. तरीही, दीर्घ कालावधीकरीता जेटीसंबंधीत कामकाज करण्यासाठी AML ला मंजूरी देताना MMB ने महाराष्ट्र शासनाची पूर्व संमती न घेतल्यामुळे MMB अधिनियम, १९९६ च्या तरतुदींचे उल्लंघन झाले, ही वस्तुस्थिती होती.

तसेच, कोणत्याही पर्यावरणविषयक दाखल्याखेरीज AML ला बॉक्साईटच्या वाहतुकीसाठी MMB ने मंजुरी दिली. पर्यावरणविषयक दाखल्याखेरीज आणि जल आरेखन सर्वेक्षण माहितीद्वारे सांडलेल्या मालाचे परिमाण आणि उपसावयाच्या मालाचे परिमाण निर्धारीत केल्याशिवाय MMB ने AML ला समुद्रात वेळोवेळी सांडलेले बॉक्साईट काढण्यासाठी नौकानयन मार्गात गाळ उपसण्यास परवानगी दिली. अशाप्रकारे, गाळ उपसण्याच्या कामाला मंजुरी देण्यापूर्वी आवश्यक दाखले मिळविण्याबाबत आग्रही न राहिल्याने MMB ने बंदर संरक्षक म्हणून त्यांची भूमिका पार पाडली नाही. कारण जेटीमधून मालवाहतुकीसाठी आवश्यक असणाऱ्या पर्यावरणविषयक दाखल्यांखेरीज जेटीमधून मालवाहतूकीच्या कामकाजाला सुरुवात करु द्यावयास नको होती.

MMB ने नमूद केले की, गाळ उपसण्यासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त करण्यासाठी AML ने पर्यावरण विभागास विनंती केली होती. परंतु, सतत पाठपुरावा करूनही AML ला ते प्रमाणपत्र मिळाले नव्हते. तसेच MMB ने स्वर्णदुर्ग शिपिंग व मरीन सर्व्हिसेस प्रायव्हेट लिमिटेड (SSMS) यांच्याशी रत्नागिरी जिल्ह्यातील दापोली व धोपावे दरम्यान फेरी सेवा चालवण्यास पाच वर्षांसाठी करार केला (एप्रिल २००४). परंतु MMB ने SSMS ला वेळोवेळी (अल्पमुदतीच्या करारांद्वारे) अंतरिम मुदतवाढी दिल्या व अखेरची मुदतवाढ ऑक्टोबर २०१४ पर्यंत दिली होती. अशा रितीने, अल्पमुदतीच्या करारांद्वारे मुदतवाढी देऊन MMB ने महाराष्ट्र शासनाची संमती घेण्याचे टाळले. सामान्य जनतेची गैरसोय टाळण्यासाठी SSMS ला अंतरिम परवानगी देण्यात आली होती. हे MMB चे उत्तर समर्थनीय नाही. MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम २४ (बी) नुसार पाच वर्षाचा करार करायचा असल्यास त्यास शासनाची मान्यता घ्यावी लागते. त्यामुळे १२ ते १५ महिन्यांचा करारनामा करून सन २००४ ते २०१३ अशी एकूण सलग ९ वर्षे मे.आशापूरा माईनकेन लि. कंपनीला जेट्टीचा भाडेपट्टा देण्यात आला. याबाबत समितीने विचारणा केली असता दरवर्षी आयात निर्यातीचे प्रमाण शाश्वत नसल्यामुळे एक वर्षापेक्षा जास्त कालावधीसाठी जेट्टीची मागणी होत नाही. तसेच कमी मुदतीच्या करारांमुळे MMB जेटीवर कोणाची मक्तेदारी स्थापित न होण्याची सुनिश्चिती होते. तसेच, मालाच्या प्रमाणाबाबत आणि महसुलाबाबत MMB च्या अपेक्षा सध्याच्या चालकाने पूर्ण केल्या नाहीत

तर इतर चालकांना नियुक्त करण्याची संधी कमी मुदतीच्या करारामुळे मिळते. तसेच सदरहु प्रकरणी मे.आशापूरा माईनकेन कंपनीला मुदतवाढ दिलेली नसून दरवर्षी निविदा काढून नविन भाडेपट्टा दिलेला आहे. ही निविदा याच कंपनीने भरल्यामुळे सलग ५ वर्षे त्यांना जेट्टी दिल्यामुळे व नियमांचे उल्लंघन झाल्याचे सकृतदर्शनी दिसून येत नाही असे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. ५ वर्षापर्यंत जेट्टी भाडेपट्टयाने घ्यावयाची असेल तर कंपनीला जेट्टीच्या आत काही सुविधा स्व:खर्चाने करणे आवश्यक आहे. बाहेरच्या सुविधा शासनाकडून किंवा एमएमबीकडून केल्या जातात. जेट्टीचा दुरुस्तीच्या अतिरिक्त खर्चाचा भार टाळण्यासाठी देखील प्रत्येक वर्षी कमी मुदतीच्या कालावधीची निविदा भरुन करारनामा करण्याच्या कार्यपध्दतीचा नियोजनबध्दरित्या अवलंब करण्यात येतो. सदरहू कंपनीला त्याठिकाणी बॉक्साईटचे कंत्राट देण्यात आलेले असून बॉक्साईटच्या कंत्राटाची मुदत सन २०२० पर्यंत आहे व त्या जेट्टीचा वापर या बॉक्साईटच्या कामासाठीच करण्यात येत असताना जेवढ्या कालावधीसाठी बॉक्साईटचे कंत्राट देण्यात आले आहे त्या संपुर्ण कालावधीकरिता या जेट्टीची आवश्यकता त्या कंपनीस लागणारच असताना केवळ जेट्टीच्या दुरुस्तीचा खर्च टाळण्यासाठी व शासनाच्या मान्यतेची असलेली अट टाळण्यासाठी अशाप्रकारे एक-एक वर्षाकरिता मुद्दाम निविदा भरुन भाडेपट्टा करार केल्याचे सकृतदर्शनी स्पष्ट होते. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने देखील असे करण्यापासून कंपनीला परावृत्त न करता व स्वत:चे हित न जपता वेळोवेळी कमी कालावधीसाठी हा भाडेपट्टा मान्य केला. भाडेपट्टयासाठी १ वर्ष किंवा ५ वर्षे यासाठी आकारण्यात येणारा दर यामध्ये काय फरक असल्याची समितीने विचारणा केली असता हा दर वेळेनुसार बदलत नसून प्रत्येक मेट्रीक टन उलाढालीवर हा दर आकारण्यात येतो व हे दर निश्चित असतात. असे असेल तर मग ५ वर्षाच्या करारासाठी शासनाच्या मान्यतेची अट घालण्यामागे शासनाची भूमिका काय ? अशी समितीने विचारणा केली असता, ५ वर्षाच्या करारामध्ये जेट्टीच्या अंतर्गत दुरुस्तीची जबाबदारी व खर्च हा कंत्राटदार कंपनीला करावा लागतो असे सांगण्यात आले. असे असताना एमएमबीने स्वत:चे हित जपणे निश्चितच अपेक्षित होते. जागतिक स्तरावर आता हा भाडेपट्टयाचा कालावधी ५० वर्षाचा असून महाराष्ट्रात देखील आता हा कालावधी ३० वर्षापर्यंत करण्यात आलेला असून त्याचे अधिकार मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना देण्यात आले आहेत. परंतु सदरहु आक्षेपाधीन प्रकरणाच्यावेळी ही मुभा विभागाला नव्हती त्यामुळे विभाग आता बदललेल्या नियमाच्याआधारे त्यावेळेस घेतलेल्या निर्णयाचे समर्थन करु शकत नाही असेही समितीने स्पष्ट केले. अशावेळेस या कंपनीकडून जेट्टीच्या माध्यमातून किती मेट्रीक टनची उलाढाल झाली व त्यांनी त्यासाठी किती रक्कम MMB ला भरली याची देखील आकडेवारीची तपासणी करण्याची आवश्यकता असल्याचे समितीने विदित केले.

तसेच मे.आशापूरा माईनकेन कंपनीकडून बॉक्साईटची हाताळणी करण्यासाठी प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची परवानगी घेणे आवश्यक आहे. ती परवानगी कंपनीला मिळालेली आहे की नाही ? हे पाहण्याचे काम मेरीटाईम बोर्डाचे नसून महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाचे आहे. MMB ने Consent to operate दिली म्हणजे पर्यावरणाच्या सर्व नियमांचे पालन केले असे होत नाही. तसेच अशा परवानगीशिवाय MMB ने consent to operate ची परवानगी देणेही योग्य नाही. यासाठी पर्यावरण विभागाचे प्रमाणपत्र बंधनकारकच आहे. त्यातही बॉक्साईट हाताळण्यासाठी पर्यावरण विभागाची विशेष परवानगी घेणे आवश्यक आहे. मे.आशापूरा कंपनीने वेळोवेळी पाठपुरावा करूनही पर्यावरण विषयक परवानगी कंपनीला मिळाली नव्हती. सन २००३ मध्ये कंपनीला बांधायला परवानगी देण्यात आली होती परंतु वापर करायला सन २००९ मध्ये परवानगी दिली. असे असतानाही सन २००४ पासून त्याठिकाणी बॉक्साईटचा वापर सुरु झाला. ४ ते ५ वर्षे हे काम संमतीशिवाय सुरु होते. अशा परिस्थितीत हे काम बघण्याची जबाबदारी प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची असून ती महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची नाही असे विभाग कसे काय म्हणू शकते ? या कालावधीमध्ये तेथे कोणताही धोकादायक माल अथवा शस्त्रास्त्रांची देखील चढ-उतार होण्याची पुर्ण शक्यता होती. सुरक्षिततेच्या दृष्टीने देखील ह्या बाबी अत्यंत धोकादायक असताना मेरीटाईम बोर्डाने त्या कंपनीला परवानगी दिली. सन २००४ ते २००९ या कालावधीत पर्यावरण विषयक परवानग्या नसताना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने बॉक्साईट हाताळण्याची परवानगी देण्याचे कोणतेही कारण नव्हते. एवढेच नव्हेतर एखाद्या वर्षी परवानगी दिली तर पुढील वर्षी तरी ही प्रमाणपत्रे बघणे आवश्यक होते. परंतु जवळजवळ ५ वर्षे त्याठिकाणी विनापरवानगी बॉक्साईट हाताळणी झालेली आहे. असे असताना यामध्ये पर्यावरण विषयक नियमांचा भंग करून मुद्दाम उद्योगाला परवानगी दिली असे न समजता केवळ महसूलात वाढ व्हावी या उद्देशानेच हा निर्णय घेण्यात आल्याचे विभागाने समितीसमोर सांगितले. ही तर अधिकच गंभीर बाब आहे. एमएमबीने महसूल वाढीसाठी असा धोका पत्करण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती व असे असेल तर अन्य जेट्टींबाबत देखील विभाग पर्यावरण विभागाची परवानगी नसताना Consent to operate ची परवानगी देणार काय ? अशी विचारणा समितीने केली. Consent to establish & consent to operate यामध्ये फार फरक असून एमएमबीने देखील या फरकाचे महत्व कायम राखले पाहिजे व त्याची नियमानुसार अंमलबजावणी केली पाहिजे. त्याठिकाणी काम सुरु करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या बाबी पुर्ण केल्यानंतर consent to operate साठी परवानगी घेता येते. ही सर्व कामे consent to establish & consent to operate यादरम्यानच्या कालावधीत कंपनीने करणे बंधनकारक असताना एमएमबीने बॉक्साईट हाताळण्याची परवानगी अगोदरच देऊन या महत्वाच्या अस्तित्वात असलेल्या तरतूदी व उपाययोजनांकडे दुर्लक्ष केले अथवा उल्लंघन केले असे म्हटले तर ते वावगे ठरणार नाही. या सर्व बाबी अतिशय गंभीर असल्याचे समितीचे मत आहे. अत: याप्रकरणी तपासणी करून यासंदर्भातील वस्तुस्थितीदर्शक माहिती समितीस देणेबाबत विभागीय प्रतिनिधींना निदेशित केले असता विभागाकडून प्राप्त माहितीमध्ये व त्याअनुषंगाने जोडण्यात आलेल्या दस्तावेजामध्ये मे.आशापुरा कंपनीस सन २००३ ला consent to establish व सन २००४ पासून सन २०२० पर्यंतच्या कालावधीसाठी वेळोवेळी बॉक्साईट हाताळण्यासाठी व

वाहतूकीसाठी पर्यावरण विभागाने परवानगी दिलेली असून consent to operate ची परवानगी सन २००९ ला दिली अशी माहिती समितीस देण्यात आली.

शिफारस

३.४३ केळशी येथील धनावते जेट्टीच्या (जि.रत्नागिरी) बॉक्साईटच्या निर्यातीचे कंत्राट मे.आशापूरा मिनरल्स लि. यांना देण्यात आले. परंतु त्यासाठी आवश्यक असलेल्या जेट्टीच्या वापराचा भाडेपट्टा हा संबंधित कंपनीला बॉक्साईट उत्खननाच्या संपुर्ण कराराच्या कालावधीसाठी न देता एक-एक वर्षाच्या कालावधीसाठी देऊन सलग ९ वर्षे या जेट्टीचा भाडेपट्टा करार एकाच कंपनीशी करण्यात येत आहे. ५ वर्षापेक्षा जास्त कालावधीसाठी हा भाडेकरार करावयाचा असल्यास त्यास शासनाच्या मान्यतेची आवश्यकता होती. तसेच त्यामुळे जेट्टीची अंतर्गत देखभाल दुरुस्तीची जबाबदारी व त्यासाठी येणारा खर्च हा त्या कंत्राटदार कंपनीनेच करणे बंधनकारक असताना हा करार एक-एक वर्षेच केल्यामुळे ती जबाबदारी विकासक कंपनीला सोईस्करित्या टाळता आली व त्या जेट्टीच्या देखभाल दुरुस्तीची जबाबदारी विभागावर आली. एमएमबीने स्वत:चे आर्थिक हित जपणे व अस्तित्वात असलेल्या तरतूदींचे काटेकोरपणे पालन करणे निश्चितच अभिप्रेत होते. एवढेच नव्हेतर मे.आशापूरा कंपनीला सन २००३ ला बांधकामाची परवानगी देण्यात आलेली असून त्याचा वापर करण्याची परवानगी सन २००९ मध्ये पर्यावरण विभागाने दिली असताना केवळ महसूल वाढविण्याच्या उद्देशाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने या कंपनीला सन २००४ पासून बॉक्साईटच्या वाहतूकीची व हाताळण्याची परवानगी देणे ही अतिशय गंभीर बाब असून कोणत्याही परिस्थितीत समर्थनीय नाही. समितीच्या नंतर हे देखील निदर्शनास आणण्यात आले की, सन २००४ ते २०२० पर्यंत महाराष्ट्र प्रदुषण मंडळाने बॉक्साईट हाताळणी व वाहतूकीची परवानगी कंपनीस दिली होती. परंतु consent to operate सन २००९ मध्ये दिले. तसेच पर्यावरणासंबंधीच्या परवानग्या कंपनीकडे आहेत किंवा नाही हे तपासण्याची जबाबदारी ही महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाची असून ती महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची नाही असे MMB ने सांगणे देखील अतिशय गंभीर व बेजबाबदारपणाचे आहे. प्रदूषण नियंत्रण मंडळाने consent to operate सन २००९ ला दिले असताना बॉक्साईट हाताळण्याची परवानगी सन २००४ मध्ये देणे या बाबीचे देखील कदापि समर्थन होवू शकत नाही. दोन्ही विभाग हे शासनाचेच असून या दोन्ही विभागामध्ये अशा अतिशय महत्वाच्या व संवेदनशील विषयांना हाताळण्यासाठी कोणतेही समन्वय न ठेवता अशी मवाळ भूमिका स्विकारणे व केवळ महसूल वाढीसाठी या बाबी केल्याचे समर्थन करणे हे अत्यंत धोकादायक व बेजबाबदारपणाचे द्योतक आहे. बंदरांचा विकास करणे, त्यामाध्यमातून सागरी मार्गाने दळणवळणाच्या सुविधा निर्माण करणे, परदेशात सागरी मार्गाने होणाऱ्या व्यापारात वृध्दी करणे व पर्यायाने राज्याचा व देशाचा विकास करणे व त्या माध्यमातून राज्याचा महसूल वाढविणे या उदात्त हेतूने हे बंदर विकासाचे धोरण स्विकारले. त्याबाबत समितीचे कोणतेही दुमत नाही. परंतु असे असताना यासाठी अस्तित्वात असलेल्या तरतूदींचे काटेकोर व तंतोतंत पालन करणे, सुरक्षितता सांभाळणे, या तरतूदींमधून कोणतीही पळवाट करण्यास व त्याचा अनुचित लाभ घेण्यास कंत्राटदार कंपनींना परावृत्त करणे व या सर्व माध्यमातून तरतूदींची प्रभावी अंमलबजावणी राज्याच्या व देशाच्या हितासाठी करण्याची जबाबदारी ही स्थानिक यंत्रणेचीच आहे. त्यामुळे या संपुर्ण प्रकरणी जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी. तसेच सवलत करारातील तरतूदींचे पालन झालेले नसल्यास अथवा कोणत्याही प्रकारचे उल्लंघन झालेले असल्यास विकासक कंपनीवर कारवाई करण्यात यावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४४ परिच्छेद क्र. २.१.८.६ " जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पातील अनियमितता "

अभिप्राय व शिफारस

जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरीता विकासक अशा प्रकल्पांमध्ये त्याचे स्वारस्य दाखविण्याकरीता MMB ला आवेदनपत्र देतो आणि तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल (TEF अहवाल) किंवा व्यावसायिक योजना सादर करतो. TEF अहवाल तपासल्यानंतर, भाडेपट्टी करारावर स्वाक्षरी केलेल्या दिवसापासून पुढील २४ महिन्यांच्या कालावधीत विकासकाने पर्यावरणविषयक दाखला मिळविण्याच्या अटीवर इरादापत्र (LOI) विकासकाला देण्यात येते. त्यानंतर MMB विकासकाशी पाच वर्षांचा भाडेपट्टी करारनांमा करते आणि ३० वर्षांपर्यंत भाडेपट्टी मुदत वाढविण्याकरीता महाराष्ट्र शासनाला प्रस्ताव सादर करते जर विहित कालावधीत पर्यावरणविषयक दाखला मिळाला नाही तर, भाडेपट्टी कराराच्या कलम ३ नुसार MMB वर कोणतेही दायित्व न लादता, करारनामा रद्द झाला असे समजले जाते.

जहाज बांधणी प्रकल्पाकरीता समुद्रकिनाऱ्यालगतची जमीन विकासकाला भाडेपट्टीने देण्याकरीता महाराष्ट्र शासनाने कोणतेही धोरण आखले नव्हते. वर्ष २००९-११ दरम्यान, निविदा न मागविता, जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरीता MMB ने आठ विकासकांसोबत भाडेपट्टी करार केला. या विकासकांबरोबर जहाजबांधणीबाबतचा त्यांचा पूर्वानुभव पडताळून न पाहता भाडेपट्टी करार केले गेले. पर्यावरणविषयक दाखला मिळविल्यानंतरच बांधकाम हाती घेतल्याची खात्री करून घेण्यात MMB ला देखील अपयश आले.

या आक्षेपासंदर्भात MPCB ने सांगितले की, या आठ विकासकांपैकी फक्त एकाच विकासकाला पर्यावरणविषयक दाखला MoEF ने दिलेला होता आणि दुसऱ्या एका विकासकाने याकरीता अर्ज केला नव्हता. परंतु, MPCB ने उर्वरित सहा विकासकांबाबत काहीही माहिती सादर केली नाही.

यावर जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्प उभारण्यासाठी विनिर्दिष्ट धोरण अद्याप तयार करावयाचे होते आणि कसूरदारांविरोधात योग्य कार्यवाही करण्याचे MMB ने मान्य केले.

सन २००९ ते २०११ दरम्यान कोणतीही निविदा न मागविता जहाज बांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरिता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने आठ विकासकांसोबत जहाज बांधणीबाबतचा पुर्नानुभव पडताळून न पाहता भाडेपट्टी करार केला. तसेच पर्यावरणविषयक दाखला मिळविल्यानंतरच बांधकाम हाती घेणे आवश्यक असताना परवानगी अगोदरच ते सुरु करण्यात आले. ज्यावर नियंत्रण ठेवण्यास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला अपयश आले. या आठही प्रकरणांवर समितीने विस्तृत चर्चा केली असता आता नविन नियमावली तयार झालेली असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. परंतु हे आक्षेप सन २०११-१२ या वर्षीसाठी महालेखाकारांनी नोंदविलेले असल्यामुळे आता विभागाने केलेल्या सुधारणा वा नियमावली ही महालेखाकारांनी त्यावेळी घेतलेल्या आक्षेपांना लागू नसून त्यावेळेस अस्तित्वात असलेल्या नियमांनुसारच या प्रकरणांची छाननी होणे आवश्यक असल्याचे समितीचे स्पष्ट मत आहे. एकूण ८ पैकी हॉटेल बियानो रिसॉर्ट यांच्यासोबतचा करार सन २०१६ मध्ये संपुष्टात आलेला आहे. तसेच जे.एस.डब्ल्यु.इन्फ्रास्ट्रक्चर, प्रिन्स मरीन ट्रान्सपोर्ट व मेक मरीन इंजिनिअर यांच्यासोबतचा करार रद्द करण्यात आलेला आहे. मे.दास ऑफशोअर इंजिनिअरींग प्रा.लि. यांचा करारनामा संपुष्टात आला आहे असून या प्रकल्पा विरोधात राष्ट्रीय हरीत लवाद (पश्चिम, पुणे), पुणे यांचे न्यायालयात दाखल झालेल्या याचिकेच्या निकालांती प्रकल्पाचे काम थांबलेले आहे. पांडूरंग टिबलो यांचेशी सन २०११ मध्ये ५ वर्षाचा करारनामा करण्यात आला होता. परंतु त्यानंतर त्या भागात विकासकामांना लागू असलेल्या तात्पुरत्या स्थगितीमुळे (मोराटोरीयम) कोणतेही पर्यावरणीय दाखला देण्याचे प्रस्ताव विचारात घेण्यात आले नाहीत. त्यामुळे आता सदर प्रस्तावावर कार्यवाही सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. भारती शिपयार्ड कंपनी सद्यःस्थितीत अंतर्गत आर्थिक पेचामुळे बंद आहे. मालदार ड्रेजर आणि सॉलव्हेजस प्रा.लि. कंपनीला सीआरझेडची परवानगी व त्या जागेवरील अतिक्रमण हटवून कंपनीच्या ताफ्यात जागा देण्यात आली असून तेथे प्रकल्पाचे बांधकाम सुरु आहे. ही सर्व प्रकरणे याअगोदर नॉमिनेशनवर देण्यात आलेली असल्यामुळे जमीन कशी द्यायची, कोणाला द्यायची यासंदर्भात कोणतेही धोरण अस्तित्वात नव्हते. परंतु आता सन २०१६ मध्ये यासंदर्भात नविन नियमावली तयार झाली आहे. त्यामुळे या बाबी आता घडण्याची शक्यता नाही. यावर या जागा कोणत्या पध्दतीने दिल्या पाहिजे याबाबत समितीचे काही म्हणणे नाही. परंतु ती देताना ज्या कार्यपध्दतीचा अवलंब करणे तसेच जे ना-हरकत प्रमाणपत्र व पर्यावरणाचे दाखले घेणे आवश्यक होते त्यामध्ये सवलत देण्याचे अथवा अन्यथा तडजोड करण्याचे कोणतेही कारण नव्हते. विकासकाने भूखंडामध्ये अनधिकृतपणे भराव टाकल्याचे व तेथील कांदळवन नष्ट केल्याची बाब देखील समितीच्या निदर्शनास आली. धोरण अस्तित्वात नसल्यामुळे तसेच या जागांसाठी कोणी विकासक येत नाही म्हणून विभागाने अनिर्बंध पध्दतीने निर्णय घेणे अपेक्षित नाही. कोणत्याही अटी शर्तींविना कोणालाही काम द्यायचे हे धोरणाअभावी विभागाला करण्याची नक्कीच मूभा नाही. विकासकाने तेथे कांदळवन नष्ट केले असून भराव टाकल्याचा अहवाल बंदर निरीक्षकाने पाठविला होता. तरीही MMB ने यासंदर्भात कोणतीही कारवाई केल्याचे दिसून आले नाही. यासंदर्भात निश्चित केलेल्या अटी शर्तीमध्ये करारनामा झाल्यानंतर २४ महिन्यांच्या आत पर्यावरण विभागाची परवानगी घ्यावी असे निश्चित झालेले असताना विकासकाने पर्यावरण विभागाची परवानगी न घेता त्याअगोदरच जमिनीवर भराव टाकण्याचे काम केले. या बाबी अत्यंत आक्षेपार्ह असून या करारातील अटी शर्तींचा सोईस्कर अर्थ काढून विभागाला अशाप्रकारे स्वतःचा बचाव करता येणार नाही. करारनाम्यानंतर २४ महिन्यामध्ये पर्यावरण विभागाची परवानगी घेणे अभिप्रेत होते याचा अर्थ त्या २४ महिन्यामध्ये विकासकाने त्याला हवी ती कामे करून घ्यावी असा त्यातून कदापि अर्थ निघत नाही. अशा परिस्थितीत पर्यावरणाच्या दाखल्याला कोणताही अर्थ शिल्लक राहणार नाही. तसेच विकासकाने कामे करून घेतल्यानंतर पर्यावरणाचा दाखला जर नाकारण्यात आला तर त्या केलेल्या कामांबाबत विभाग कोणता निर्णय घेणार हे सर्व प्रश्न अनुत्तरीत राहतात. विभागाने विकासकाची बाजू घेण्याऐवजी शासनाचे हित प्राधान्याने बघणे अभिप्रेत आहे. तसेच शासनाने या प्रकल्पाला मान्यता दिल्याचा कोणताही पुरावा उपलब्ध होवू शकला नाही. विभागाने केवळ हे प्रकरण नगरविकास विभागाकडे पाठविले म्हणजे मान्यता मिळाली असे गृहीत धरण्याचे कोणतेही कारण नव्हते.

हॉटेल बियानो रिसॉर्ट संदर्भात दि.१८ मार्च, २००८ रोजी स्थळ पाहणी केली असता किनाऱ्याचे निखळलेले दगड फक्त व्यवस्थित रचून किनारी मजबूत केल्याचे दिसून आले. परंतु अनधिकृत भराव वा बेकायदेशीर खारफुटीची कत्तल केल्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही असे समितीसमोर सांगितले असता हे प्रकरण न्यायालयापर्यंत गेले असून याचिकाकर्त्याने या जागेचे सर्व फोटोग्राफ सादर केलेले असताना तसेच विभागाच्या अधिनस्त असणाऱ्या अधिकाऱ्याने देखील या खारफुटीची तक्रार केलेली असताना विभाग अशी भूमिका कशी काय घेवू शकते ? अशी विचारणा समितीने केली असता त्यावेळेस विभागाकडे अहवाल प्राप्त झालेला असून बियानो रिसॉर्टच्या बाजूला लागून असलेल्या अन्य व्यक्तींनी त्यांच्या वैयक्तीक वादातून या तक्रारी केल्याचे व खोट्या छायाचित्रांच्याआधारे या सर्व बाबी केल्याचा अहवाल विभागाकडे आहे. यात विभागाने वरिष्ठ अधिकाऱ्यांना तेथे पाठवून तात्काळ या जागेची पाहणी करून यासंदर्भात समितीला अहवाल सादर करावा असे सूचित केले असता त्याअनुषंगाने सादर केलेल्या अहवालात महाराष्ट्रात सीआरझेड हा कायदा सन १९९१ मध्ये लागू झाला असून त्याची अंमलबजावणी सन २००६ पासून सुरु झाली. परंतु मध्यंतरीच्या काळामध्ये अशाप्रकारची बंदरे किंवा जेट्टया विकसित झाल्या त्या यातून वगळण्यात आल्या असे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस :

३.४५ सन २००९ ते २०११ दरम्यान कोणतीही निविदा न मागविता जहाजबांधणी आणि दुरुस्ती प्रकल्पांकरिता MMB ने आठ विकासकासोबत भाडेपट्टी करार केला. परंतु या सर्व आठही प्रकल्पांसंदर्भात विकासकाकडून कमतरता, त्रुटी, उणिवा व अनियमितता झालेली आहे. यातील हॉटेल बियानो रिसॉर्ट प्रकरणाची बाब अतिशय गंभीर असून यासंदर्भात जबाबदारी निश्चित करून कडक कारवाई करण्याची आवश्यकता आहे. महालेखाकारांनी या आठही प्रकरणामधील अनियमितता व त्रुटी सन २०११-१२ मध्ये निदर्शनास आणूनही विभागाने यासंदर्भात कोणतीही ठोस कारवाई केली नाही अथवा या प्रकरणाची दखलही घेतली नाही. केवळ समितीने साक्ष लावली म्हणून या प्रकरणाला विभागाने हात लावला ही देखील बाब अतिशय गंभीर आहे. एवढेच नव्हे तर विभागाच्या करारनाम्यात जर संबंधितांनी पर्यावरणविषयक परवानगी आणली नाही तर तो करार रद्दबातल होईल अशीही तरतूद होती. आठपैकी सहा प्रकरणांमध्ये पर्यावरणविषयक परवानगी मिळाली किंवा कसे याबाबतचे कोणतेही दस्ताऐवज उपलब्ध होवू शकले नाही. यावर विभागीय सचिवांनी या सर्व प्रकरणांमध्ये काही चूका झाल्याचे समितीसमोर मान्य केले व कसूरदारांविरोधात योग्य कार्यवाही करण्याचे MMB ने मान्य केले. महालेखापरिक्षणाच्या माध्यमातून या बाबी निदर्शनास आल्यानंतर एक-एक करून यातील काही करार विभागाने रद्द केले व काही प्रलंबित आहेत. या सर्व भागामध्ये गाडगीळ समितीमुळे पर्यावरणाचे दाखले मिळायला विलंब झाला असेही समितीच्या निदर्शनास आणण्यात आले असता, असे असले तरीही कांदळवन नष्ट करणे अथवा त्याठिकाणी भराव टाकणे निश्चितच समर्थनीय व अपेक्षित नाही. अतः या सर्व प्रकरणी जबाबदारी निश्चित करून संबंधितांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४६ विभागाने दिलेल्या आठही साईटवरती निश्चित केलेले प्रकल्प यशस्वीरित्या राबविण्यात आले नाहीत. काही ठिकाणी अंतर्गत वाद, काही ठिकाणी परवानग्या अशा एक ना अनेक कारणामुळे हे प्रकल्प पुर्ण होवू शकले नाहीत. मेरीटाईम बोर्डाने अशा प्रकल्पांसाठी विकासकाला जागा देताना केवळ भूईभाडे अथवा भाडेपट्टा वसूल करण्यापूरती स्वतःची भूमिका मर्यादित न ठेवता त्या प्रकल्पासाठी आवश्यक असणाऱ्या पायाभूत सुविधा तयार करण्यास अथवा अन्य परवानग्या मिळवून देण्यास मदत केली पाहिजे अन्यथा मेरीटाईम बोर्डाला या सर्व बाबींमधून बंदरे विकासाचे अंतिम उद्दिष्ट साध्य करता येणार नाही व नियमित अडचणी, त्रुटी, अनियमितता व उणिवा दुर करण्यामध्येच हा विभाग अडकून पडेल असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. सदरहु आठ प्रकरणांबाबत विभागाने अंतिम निष्कर्षाप्रत येवून त्यासंदर्भातील अहवाल महालेखाकारांकडून तपासून घेवून समितीस ३ महिन्यात सादर करावा अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४७ परिच्छेद क्र.२.१.८.७ " अनधिकृतपणे जहाज बांधणी करणाऱ्यांवर कारवाई न करणे "

अभिप्राय

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ३५(१) अन्वये कोणतीही व्यक्ती MMB च्या परवानगीशिवाय बंदराच्या हद्दीत बंदरधक्का, गोदी मालधक्का इत्यादींचे बांधकाम करु शकत नाही. तसेच कलम ३५(२) अन्वये जर एखाद्या व्यक्तीने परवानगीशिवाय बंदर धक्का, गोदी, मालधक्का इत्यादींचे बांधकाम केल्यास, MMB नोटीस पाठवून त्या व्यक्तीस ते बांधकाम पाडण्यास सांगू शकते, तसे न झाल्यास त्या व्यक्तीच्या खर्चाने MMB ते बांधकाम पाडू शकते. २० बंदर हद्दींच्या अभिलेख्यांच्या पडताळणीत पाच बंदरांच्या हद्दीत ३६ बोट बिल्डर्स MMB कडून आवश्यक परवानगी न घेता कार्यरत होते (मार्च २०१२). मागील दोन वर्षात या अनधिकृत बोट बिल्डर्सनी ७८ जहाजांची (बार्जेस, पॉन्टूनस, ग्रॅब ड्रेजर्स इत्यादी) बांधणी केली होती. तसेच एप्रिल २००७ पासून, वसई बंदराच्या हद्दीत बिल्डर्स अनधिकृतपणे कार्यरत होते. तसेच RPO, मोरा (कल्याण, भिवंडी आणि ठाणे बंदर हद्दीसहित) हे या जहाज बांधणीकारांविरुध्द कार्यवाही करण्याऐवजी त्यांच्याकडून अनधिकृतपणे बोट लॉंचिग शुल्क वसूल करीत होते. समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या जमिनीचा वापर करण्यासाठी भाडेपट्टी करार करून या गोष्टीचे नियमन करण्यासाठी प्रयत्न न केल्यामुळे या जहाज बांधणीकारांकडून भाडेपट्टी वसूल करण्याची संधी MMB ने गमावली. तसेच जहाज बांधणतळ बांधण्यासाठी एका जहाज बांधणीकाराला भाड्याने देण्यात आलेल्या ७३, ६०० चौ. मी. क्षेत्र (भरती-ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन) आणि ८७, ७०० चौ. मी. क्षेत्र (पाण्याखालील जमीन) लक्षात घेता एका जहाज बांधणीकारांकडून भाड्यापोटी MMB ला रु.२० लाख अंदाजित वार्षिक महसूल मिळू शकला असता असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे.

या आक्षेपाबाबत समितीने विचारणा केली असता सन २०१६ पूर्वी जहाज बांधणीसाठी परवानगी देण्याबाबत कोणतेही स्पष्ट धोरण किंवा नियम नव्हते. तसेच ही मोठी जहाज बांधणी नसून लहान लहान बोटी बांधण्यात आलेल्या आहेत. तसेच शासनाच्या किंवा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जागेवर ही बांधणी नसून ज्या खाजगी जमिन मालकांची जागा समुद्राजवळ होती त्यांच्या खाजगी जागेवर या लहान बोटी बांधण्यात येत होत्या. खाजगी जमिन मालकाची जागा असल्यामुळे त्यांना परवानगी देण्याचा अथवा भाडेपट्टा करार करण्याचा कोणताही प्रश्न उद्भवत नाही. तसेच ज्या वॉटर फ्रंटचा ते वापर करणार होते त्यासाठी त्यांचेकडून लॉंचींग शुल्क निर्धारीत करून त्याची वसुली होत असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले. आता

मात्र जहाज बांधणी करावयाची असेल तर त्यासाठी खुली निविदा काढली जाते किंवा स्विस चॅलेंज ही पध्दत अंगिकारण्यात येते. वास्तविकतः महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपानुसार जहाज बांधणीकारांविरुध्द कारवाई करण्याऐवजी त्यांचेकडून बोट लाँचींग शुल्क वसुल करण्यात येते. तसेच समुद्र किनाऱ्या लगतच्या जमिनीचा वापर करण्यासाठी भाडेपट्टी करार न करून या गोष्टींचे नियमन न करता जहाज बांधणीकारांकडून भाडेपट्टी वसूल करण्याची संधी MMB ने गमावली. यावर विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले की, ती जमिन खाजगी असल्यामुळे भाडे घेता येणार नाही. फक्त लाँचींग शुल्क घेतले. यासंदर्भात विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात मुख्य बंदर अधिकारी यांच्या वतीने प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी अनधिकृतरित्या जहाज बांधणी करणाऱ्या १७ उद्योजकांना त्यांचे काम बंद करण्याच्या नोटीसा जारी केल्या होत्या. १७ पैकी ६ उद्योजकांनी तरी देखील काम बंद न केल्यामुळे बंदर अधिकारी, मोरा यांनी त्यांचे शिपयार्ड सिल केले. ह्याचा परिणाम म्हणून काही उद्योजकांनी शिपयार्ड प्रकल्पांसाठी परवानगी मिळण्याकरिता मुख्यालयाकडे प्रस्ताव सादर केले आहेत व महालेखाकारांच्या आक्षेपानंतर या बाबी सुध्दा बंद करण्यात आल्या. तसेच याठिकाणी अधिकृत अथवा अनधिकृतचा विषय नसून धोरणाचा अभाव हाच विषय असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. असे जर विभागाचे म्हणणे असेल तर विभागाने त्यांची परवानगी रद्द का केली ? जहाज बांधणीचे काम शासकीय जमिनीवर नव्हते, विभाग लाँचींग शुल्क आकारत होते परंतु त्याचबरोबर महालेखाकारांचे आक्षेप आल्यानंतर या सर्व गोष्टी बंद करण्यात आल्याचे व त्यानंतर कोणालाही परवानगी दिलेली नसल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. तसेच या परिच्छेदासंदर्भात झालेल्या निर्गमन परिषदेत अनधिकृत जहाज बांधणीकारांवर योग्य कारवाई करण्यात येईल असेही मान्य करण्यात आले होते. सदरहू विषयावर विस्तृत चर्चा करतेवेळी महालेखाकारांनी समितीच्या निदर्शनास MMB ॲक्टमधील तरतूद निदर्शनास आणताना सेक्शन ३५ (१) कडे लक्ष वेधले. ज्यात कोणाला पोर्टच्या लिमिटमध्ये बार्ज, शिप बांधायचे असेल तर त्याअगोदर MMB ची परवानगी घेणे आवश्यक आहे अशी तरतूद आहे. यावर विभागीय सचिवांनी स्पष्ट केले की, या तरतूदीमध्ये पोर्टच्या लिमिटमध्ये म्हणजे पोर्टच्या जागेवर असे प्रकल्प असेल तर ही परवानगी घेणे अभिप्रेत व आवश्यक आहे. परंतु या प्रकरणांमध्ये जमिन मालकांनी त्यांच्या खाजगी जागेवर ही बांधणी केलेली असल्यामुळे त्यांनी MMB ची परवानगी घेणे बंधनकारक नव्हते. त्यामुळे पाण्यावरचे लाँचींग घेण्याऐवजी जमिनीचा आकारमान विचारात घेवून भाडे वसुल करावयास पाहिजे होते ही महालेखाकारांची सूचना धोरणात्मक स्वरुपाची असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. तसेच सेक्शन ३५ (२) अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अशा प्रकरणांमध्ये नोटीस देणे, निष्कासित करणेची कारवाई करु शकते. म्हणूनच विभागाने या कंपन्यांना सेक्शन ३५ (१) व (२) अन्वये नोटीस बजावलेल्या आहेत. जर एमएमबी याचे समर्थन करीत आहे तर नोटीस बजावण्याची व त्यांचे काम बंद करण्याची कारवाई एमएमबीने का केली ? अशी समितीने विचारणा केली असता महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपामुळेच हे बंद करण्यात आले आहे. परंतु लाँचींग शुल्क याच आक्षेपामुळे आकारण्यात आल्यामुळे रु.७०,५२,८८४/- इतकी वसुली देखील झालेली आहे. लेखापरिक्षणाच्या या आक्षेपामुळे ही वसुली झाल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर मान्य केले. विभागाच्या सदरहू भूमिकेला महालेखाकारांनी विरोध दर्शविला व केवळ लाँचींग शुल्काची केलेली वसुली ही कारवाई योग्य नसून यातून अधिकचा महसूल विभागाला मिळण्याची शक्यता होती.

शिफारस

३.४८ उपरोक्त घटनाक्रम पाहता जरी सन २०१६ मध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने बंदरे विकासासंदर्भात विस्तृत धोरण आणले व त्याची अंमलबजावणी आता सुरु देखील झालेली आहे. परंतु याचा अर्थ त्याअगोदर केलेल्या सर्व गोष्टी नियमानुकूल झाल्याचे मान्य करणे योग्य होणार नाही. धोरण अथवा नियमातील विशिष्ट तरतूदीअभावी विभागाला काहीही करण्याची मुभा प्राप्त होत नाही. समुद्रावर अथवा समुद्र किनाऱ्यावर होणाऱ्या प्रत्येक घडामोडी, कामकाज व विकासावर एमएमबीचे लक्ष व नियंत्रण असणे आवश्यक आहे. महालेखाकांरानी नोंदविलेल्या सर्व आक्षेपासंदर्भातील परिच्छेदान्वये अनेक प्रकरणी या सर्व बाबींवर एमएमबीने योग्य नियंत्रण ठेवले नाही असेच दिसून येते. महालेखाकारांचे सदरहु परिच्छेदातील आक्षेप व या प्रकरणी विभागाची भूमिका व यात MMB ने आतापर्यंत केलेली कार्यवाही अशा दोन्ही बाजू समोर ठेवून यावर विधी व न्याय विभागाचे अभिप्राय घेण्यात यावे व त्याअनुषंगाने नियमानुसार घेतलेल्या निर्णयाची महालेखाकारांसमवेत चर्चा करून तपासणी (vetting) करून यासंबंधीचा अहवाल विभागाने समितीस ३ महिन्यात सादर करावा अशी समितीची शिफारस आहे.

३.४९ परिच्छेद क्र. २.१.९.१ " आंतर्देशीय जलवाहतूक सल्लागारांशी सदोष करारनामा "

अभिप्राय

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील जिल्ह्यांत आंतर्देशीय जल वाहतुकीचा वापर करणारे अंदाजित १.५ कोटी प्रवासी (२००८-०९) असून आंतर्देशीय जलवाहतुक (IWT) प्रकल्प हा महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीच्या विभागातील स्वस्त, पर्यावरणपूरक आणि सर्वांच्या पसंतीचा असा वाहतुकीचा मार्ग आहे. जेट्टी बांधणे, नौकानयन सुविधा पुरविणे, प्रवेश मार्ग बांधणे, प्रवासी सोयीसुविधा पुरविणे इत्यादी गोष्टींव्दारे IWT च्या विकासांसाठी आणि दर्जा वाढविण्यासाठी वर्ष २००३-०४ आणि २००५-०६ दरम्यान टप्प्याटप्प्याने एकूण रु.२९.८३ कोटी खर्चाच्या आठ केंद्रपुरस्कृत IWT प्रकल्पांना केंद्र सरकारच्या शिपिंग मंत्रालयाने मंजुरी दिली. प्रत्येक IWT प्रकल्पाचा खर्च ९०:१० या प्रमाणात केंद्र सरकार आणि महाराष्ट्र शासन यांच्यात विभागला जाणार होता. मार्च २००८ मध्ये केंद्र सरकार आणि महाराष्ट्र शासनाकडून MMB ला रु.२९.८३ कोटीचे संपूर्ण अनुदान मिळाले.

MMB ने मर्यादीत निविदा (फक्त पाच) मागवून एकाची सल्लागार म्हणून नियुक्ती केली आणि आठ IWT प्रकल्पांच्या सर्वांगीण अंमलबजावणीसाठी मार्च २००४ ते जून २००६ दरम्यान रु.१ कोटी किंमतीस आठ करारनामे केले. सल्लामसलत करारानुसार सल्लागाराने कामाची व्याप्ती ठरविणे, कामाची देखरेख करणे आणि प्रकल्प कार्यान्वित करणे या गोष्टी करणे आवश्यक होते. परंतु प्रत्यक्ष काम सुरु होण्यापूर्वीच सल्लागाराला आठपैकी सात IWT प्रकल्पांतर्गत ६५ टक्के रक्कम आगाऊ दिली. तसेच जुलै २००७ पर्यंत आठ IWT प्रकल्पांकरीता सल्लागाराला रु.९५.११ लाख सल्लामसलत शुल्क म्हणून देण्यात आले होते. या आठ प्रकल्पांपैकी पाच प्रकल्पांकरीता रु.५१.०० लाख देण्यात आले होते. ज्यांपैकी, चार प्रकल्पांचे काम सुरुच करण्यात आले नव्हते तर राजपुरी येथील एका प्रकल्पाचे काम सुरुवातीच्या टप्प्यातच रद्द करण्यात आले. तसेच कोणतेही कारण न देता सल्लागाराने सहा प्रकल्पांतून (मांडवा व विष्णूपुरी वगळून) अंग काढून घेतले. परंतु काम पूर्ण करण्यात सल्लागार अपयशी ठरल्यास दंड आकारण्याबाबतचे कलम करारनाम्यात नसल्यामुळे सल्लागारावर दंड आकारला गेला नाही. तसेच चार वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी उलटल्यानंतर अपूर्ण राहिलेल्या पाच IWT प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीकरीता सल्लागाराच्या नियुक्तीकरीता MMB ने नविन निविदा मागविल्या (जानेवारी २०१२). दोन निविदा मिळालेल्या असतानाही CEO, MMB यांनी अपुऱ्या प्रतिसादामुळे निविदा रद्द करण्याचे ठरविले (जानेवारी २०१२) आणि पूर्वी प्रदान केलेली रक्कम समायोजित करणे सोपे जाईल या कारणास्तव ज्या पूर्वीच्या सल्लागाराने (कशेक इंजिनिअर्स प्रा.लि., पूणे) निविदा प्रक्रियेत या प्रसंगी भाग घेतला नव्हता त्याच सल्लागाराला पुन्हा नियुक्त केले (मे २०१२) असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे.

प्रत्यक्ष काम सुरु होण्यापूर्वीच ६५ टक्के रक्कम सल्लागाराला आगाऊ देण्याचे कारण काय ? अशी समितीने विचारणा केली असता हे एकूण ८ प्रकल्प असून हे प्रदान आगाऊ झालेले नसून त्या प्रत्येक प्रकल्पाच्या स्वतंत्र करारातील निश्चित केलेल्या त्या त्या टप्प्यावर झालेले आहे. यासंदर्भातील निविदा करारानुसार ६५ टक्के रक्कम संकल्पचित्राबाबत आणि ३५ टक्के रक्कम हे बांधकाम सुरु होईल त्यावेळी देणे अभिप्रेत होते. त्यानुसारच प्रकल्पाच्या डिझाईनींगनंतर ही ६५ टक्के रक्कम देण्यात आली असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. एवढे करूनही त्या कंपनीने काम पूर्ण न करता ते अर्धवट सोडले. परंतु त्याच्या ४ वर्षानंतर ८ पैकी अपूर्ण राहिलेल्या ५ प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीकरिता एमएमबीने वाढीव किंमतीची नविन निविदा मागविली असता त्यासाठी दोन निविदा प्राप्त झाल्या असतानाही अपूऱ्या प्रतिसादामुळे तसेच या प्रकल्पांचे बऱ्यापैकी काम अगोदरच्या सल्लागाराने केलेले असल्यामुळे व नविन सल्लागाराची नेमणूक केल्यास पुन्हा हे काम नव्याने सुरु करून त्यासाठी लागणारा वाढीव खर्च टाळण्याकरिता ती निविदा प्रक्रिया रद्द करून पुन्हा जुन्याच सल्लागाराला हे कंत्राट देण्यात आले. MMB ला हेच करायचे होते तर नविन निविदा का मागविली ? अशी विचारणा समितीने केली असता ज्या कंपनीने सन २००७ मध्ये हे काम अर्धवट सोडून काम करण्यास नकार दिला त्याच कंपनीला सन २०१२ मध्ये एमएमबीने बोलवून हे काम देणे कदापि समर्थनीय व योग्य नाही. अगोदर ही कामे पुर्ण न होण्याची कारणे काय अशी समितीने विचारणा केली असता एका ठिकाणी पुरातत्व खात्याने परवानगी दिली नव्हती व एका ठिकाणी अप्रोच रस्त्याचा प्रश्न होता. तसेच दुसरा प्रकल्प गरज नसल्यामुळे रद्द झाला. प्रकल्पासाठी जर अशा प्रकारच्या अडचणी होत्या तर विभागाने निविदा काढण्याची आवश्यकता नव्हती. या सर्व अडचणी विभागाला माहित असताना सल्लागाराची नेमणूक व निविदा प्रक्रिया राबविण्याची घाई विभागाने का केली ? यावर महालेखाकारांनी यातील काही प्रकल्प सदोष डिझाईनमुळे रखडले अथवा रद्द झाले असे समितीसमोर सांगितले. काम पुर्ण करण्यात सल्लागार कंपनी अपयशी ठरल्यास दंड आकारण्याबाबतचे कलम करारनाम्यात नसल्यामुळे सल्लागारावर कोणतीही दंडात्मक कारवाई करता आली नाही, ही देखील अतिशय गंभीर बाब आहे. करारातील अटी शर्ती या शासनाच्या हिताच्या असणेबाबतची दक्षता विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी घेण्याची जबाबदारी असताना त्या प्रकारची दक्षता घेण्यात आली नाही.

शिफारस

३.५० MMB ने एकूण आठ प्रकल्पांसाठी मे.कशेक या सल्लागार कंपनीची नियुक्ती केली व प्रकल्पाच्या डिझायनींगनंतर या कंपनीला ६५ टक्के रकमेचे प्रदान करण्यात आले. तथापि, काही कारणास्तव या कंपनीने या प्रकल्पातून माघार घेतली. त्यानंतर चार वर्षांनी या प्रकल्पांसाठी पुन्हा निविदा मागविण्यात आली. तथापि, २ निविदाकारांचा यासाठी प्रतिसाद मिळाला. सबब, पुरेशी स्पर्धा न झाल्याने पुन्हा फेरनिविदा करणे अथवा पुर्वी अशाप्रकारच्या कामांसाठी निश्चित केलेल्या ठेकेदाराकडून सदर काम पुर्ण करणे असे पर्याय होते. त्यामुळे कालापव्यय टाळण्यासाठी व उपलब्ध अखर्चित निधी लवकर खर्च करण्याच्यादृष्टीने मे.कशेक कंपनीला काम देण्यात आले असे समितीसमोर सांगण्यात आले. या संपुर्ण प्रकरणातील घटनाक्रम हा अत्यंत गंभीर व आक्षेपार्ह असून यामध्ये अवलंबिण्यात आलेली कार्यपध्दती व घेण्यात आलेले निर्णय हे नियमबाह्य व सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक तत्वांचे उल्लंघन करणारे आहेत. जी कंपनी हे काम पुर्ण करु शकली नव्हती. तसेच या निविदा प्रक्रियेत या कंपनीने भाग देखील घेतलेला नसताना त्याच कंपनीला हे काम MMB ने स्वतः बोलावून देण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती व MMB ला हेच करायचे होते तर दुसऱ्यांदा निविदा मागविण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती. निविदा प्रक्रियेसंदर्भातील कोणतीही मार्गदर्शक तत्वे न पाळता हे प्रकरण MMB ने अत्यंत अनियमितपणे हाताळले. या सर्व बाबी अत्यंत गंभीर स्वरुपाच्या असून कायदेशीररित्या न टिकणाऱ्या आहेत. एवढेच नव्हेतर अगोदर मे. कशेक कंपनीला काम देते वेळी काम पुर्ण करण्यात कंपनी अपयशी ठरल्यास दंड आकारण्याची तरतूद देखील करारनाम्यात न करणे. तसेच कामाचे टप्पे ठरविताना अनुज्ञेय करण्यात आलेल्या रकमेची टक्केवारी पाहता केवळ संकल्पचित्र तयार

केल्यानंतर ६५ टक्क्यांचे प्रदान अनुज्ञेय ठरविणे व शेवटच्या प्रदानाची टक्केवारी ही कमी ठेवल्यामुळे विकासक कंपनी काम पुर्ण करण्यास आग्रही राहण्याची कोणतीही शक्यता नव्हती. ज्यातून MMB चे हित साध्य होण्याची शक्यता कमीच होती. ही बाब तर अधिकच गंभीर असून मंडळाच्या हेतूबद्दल शंका निर्माण करणारी आहे. अतः यासंदर्भात सर्व संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून केलेल्या कारवाईबाबत १ महिन्याच्या आत कळविण्याबाबत समितीने निदेशीत केले असतानाही MMB ने या प्रकरणी जबाबदारी निश्चित करून अद्यापही संबंधितांवर कारवाई केलेली नाही. ही देखील बाब समितीचा अवमान करणारी ठरते. अतः या प्रकरणी दोषी असणाऱ्यांवर तात्काळ कारवाई करण्यात यावी. तसेच समितीने निदेशित केल्यानंतरही या प्रकरणी कारवाई न केलेबाबत देखील संबंधितांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५१ परिच्छेद क्र. २.१.९.२ " आंतर्देशीय जलवाहतूक प्रकल्पांची (IWT) अंमलबजावणी "

अभिप्राय

सल्लागाराने सादर केलेल्या सदोष योजनांमुळे आणि संकल्प चित्रांमुळे आठ आंतर्देशीय जलवाहतूक प्रकल्पांपैकी तीन प्रकल्पांचे काम MMB ने हाती घेतले नव्हते आणि इसापूर प्रकल्पाचे काम सुरुच केले नव्हते. उर्वरित चार प्रकल्पांपैकी विष्णुपुरी आणि मांडवा हे दोन प्रकल्प MMB ने कार्यान्वित केले आणि डिसेंबर २०१२ अखेरीस दिघी आणि राजपुरी प्रकल्पांचे काम अपूर्णच होते.

एकूण प्रकल्प किंमत रु.४.११ कोटी असणाऱ्या मांडवा प्रकल्पाच्या बाबतीत, गाळ उपसणे, १५० मी.ची सुरक्षा भिंत बांधणे, अग्निशमन यंत्रणा पुरविणे इ. रु.३.३६ कोटीची कामे अद्यापि हाती घेतली नव्हती.

केंद्र शासन/महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून आठ प्रकल्पांबाबतच्या प्राप्त झालेल्या रु.२९.८३ कोटींपैकी या प्रकल्पांवर खर्च केलेल्या रु.५.२६ कोटींचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनाला सादर केले नव्हते.

महालेखाकारांनी नोंदविलेले उपरोक्त आक्षेप पाहता मांडवा येथे झालेल्या खर्चाची माहिती तपशिलवार समितीसमोर सादर करण्यात आली. परंतु कारंजा येथे स्थानिक वादामुळे काम प्रलंबित असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. दिघी, राजापूरी तसेच आगरदांडा येथे स्थानिकांच्या विरोधामुळे अप्रोच रस्त्याला जागा उपलब्ध न झाल्याने हे काम प्रलंबित असून पर्यायी रस्ता शोधून नंतर हे काम करण्यात येणार असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. कारंजा येथे मच्छिमार जेट्टी असून त्याच्याच बाजूला मोठा पोर्ट खाजगी विकासकाकडून तयार होत असताना याठिकाणी पोहोचण्यासाठी चारही बाजूंनी रस्त्याची अडचण आहे. रस्त्याशिवाय या बंदरांचा वापर करणे अशक्य असल्याचे माहिती असतानाही रस्त्याबाबत कोणताही निर्णय न घेता इतक्या मोठ्या प्रमाणात निधी या बंदरावर खर्च करण्यात आला. परिणामी या पोर्टचे काम व त्याचा वापर दोन्ही अडचणीत आले आहे. या बंदरापर्यंत पोहोचण्याच्या रस्त्यावर मच्छिमार लोकांची वस्ती असून त्यातून ५ फुटाचा देखील रस्ता जावू शकत नाही. त्यामुळे आता या पोर्ट व जेट्टीचा वापर करायचा झाल्यास बाहेरुन बायपास देवून रस्ता काढण्याशिवाय कोणताही पर्याय शिल्लक राहिलेला नाही. केवळ रस्त्याच्या नियोजनाअभावी या ठिकाणी केलेला सर्व खर्च ५ ते ६ वर्षापासून निष्फळ व निरुपयोगी ठरला आहे. या गावामध्ये जवळजवळ ४००० अधिकृत ट्रॉलर्स आहेत. विभागाने हा प्रकल्प १० वर्षापूर्वी सुरु केला त्यामुळे याठिकाणी सध्या व भविष्यात होणाऱ्या रहदारीचा, वाहतूकीचा व अन्य सर्व आवश्यक गोष्टींचा अभ्यास व नियोजन करणे आवश्यक होते. परंतु ते न केल्यामुळे या अडचणी उद्‌भवलेल्या आहेत. याचाच अर्थ या जागेची निवड करताना जो सुसाध्यता अहवाल (Feasibility Report) तयार केला तोच सदोष असल्याचे दिसून येते. या प्रकल्पासाठी सन २०११-१२ मध्येच निधी खर्च झाला असून आजतागायत हा प्रकल्प पूर्ण झालेला नाही व आजही MMB यातून मार्ग काढण्याचा प्रयत्नच करीत आहे. या प्रकल्पासाठी लोकांचा सहभाग आणि पाठींबा मिळविण्यासाठी MMB ने केलेल्या प्रयत्नांचा देखील अभाव दिसून येतो. विभागाने रस्त्याच्या व प्रकल्पाच्या कामावर एकाच वेळी समांतररित्या नियोजन व खर्च करणे अपेक्षित होते. सदरहू ठिकाणी रस्ता रुंदीकरणाबाबतचे आक्षेप विभागाने मान्य केले व जेट्टीच्या कामावर झालेला खर्च वाया जाणारा नसून मच्छिमार जेट्टीच्या बाजूने ५०० मीटरचा रस्ता करण्यासाठी MMB चे प्रयत्न सुरु आहे असे समितीसमोर सांगण्यात आले. करंजा ते रेवस आजही प्रवासी वाहतूक सुरु आहे. ती अद्ययावत करून तेथे रो-रो सर्व्हीस सुरु केल्यास बोटीतून गाड्या सुध्दा घेवून प्रवास करता येईल असेही विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले. तसेच सदोष प्रकल्प अहवाल या सर्व बाबीस कारणीभूत आहे. या प्रकल्पाची मुळ किंमत रु.४ कोटी ८१ लक्ष होती. आता रोरोची सेवा अंतर्भूत केल्यानंतर रस्ता रुंदीकरण करण्याच्या कामासाठी येणारा रु.१९.४९ कोटीचा सुधारीत अंदाजित खर्च प्राप्त झालेला आहे. सदरहु रस्त्याचा व जागेचा विषय स्थानिक लोकप्रतिनिधींना व स्थानिक रहिवाशांना विश्वासात घेऊन समन्वयाने तसेच जिल्हा नियोजन समितीमार्फत देखील सोडविता आला असता. परंतु असे काही प्रयत्न देखील करण्यात आल्याचे समितीला दिसून आले नाही. अतः अशा नियोजन शून्य कामकाजाबाबत या प्रकरणी संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करून १ महिन्याच्या आत समितीला कळविण्याबाबत समितीने निदेशीत केले. तथापि, ती आश्वासित माहिती देखील समितीस अद्याप अप्राप्त आहे.

जंजीरा येथील काम बंद असून पुरातत्व विभागाने ना-हरकत प्रमाणपत्र दिलेले नसल्यामुळे प्रलंबित आहे. जुलै, २००५ मध्ये प्रथम पुरातत्व विभागाने ना-हरकत प्रमाणपत्र दिले होते. त्यानंतर नियुक्त केलेल्या कंत्राटदाराने हे काम विहित मुदतीत पुर्ण न करता या कामातून माघार घेतली.

त्यानंतर नविन कंत्राटदाराची नियुक्ती करून संकल्पचित्राला पुन्हा पुरातत्व विभागाची अनुमती घेण्यात आली. परंतु त्या कंत्राटदाराने देखील ते काम न केल्यामुळे सन २०१४ मध्ये पुन्हा निविदा काढण्यात आली. दरम्यानच्या कालावधीत पुरातत्व विभागाने दिलेल्या ना-हरकत प्रमाणपत्राच्या वैधतेची मुदत संपली. त्यानंतर अशी अनुमती देण्याचे अधिकार राज्य शासनाच्या पुरातत्व विभागाकडून केंद्र शासनाच्या पुरातत्व विभागाकडे गेले व केंद्र शासनाने ही परवानगी न दिल्यामुळे हे काम प्रलंबित असून ना-हरकत प्रमाणपत्रासाठी पाठपुरावा करीत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविकत: जंजीरा किल्ला पाहण्यासाठी तेथे मोठ्या प्रमाणात पर्यटक भेट देत असतात. परंतु तेथे उतरण्यासाठी जेट्टी नसल्यामुळे प्रवाशांच्या जिवीताला असलेला धोका पाहता त्याठिकाणी जेट्टी उभारण्यासंदर्भात लवकरात लवकर काम करणेबाबत लोकलेखा समितीच्या सदरहू बैठकीचा संदर्भ देवून संबंधितांबरोबर पत्रव्यवहार करावा असेही समितीने सूचित केले.

तसेच या ८ प्रकल्पांबाबत मेरीटाईम बोर्डाने प्रकल्पावर केलेल्या खर्चाच्या कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनास सादर केलेले नव्हते असाही आक्षेप घेण्यात आलेला आहे. वास्तविकत: निधीचे उपयोगिता प्रमाणपत्र देणे बंधनकारक असून त्याच्याअभावी पुढील टप्प्यातील निधी केंद्र शासन देत नाही. असे असताना विभागाने याची दखल न घेणे ही देखील गंभीर बाब आहे. उपयोगिता प्रमाणपत्र न देण्याची कारणे समितीने विचारली असता ज्यावेळी महालेखाकारांचे लेखापरिक्षण झाले होते त्यावेळी ही कामे पुर्ण झालेली नव्हती म्हणून प्रलंबित कामांचे उपयोगिता प्रमाणपत्र दिले नव्हते. ही कामे नंतर पुर्ण झाल्यामुळे उपयोगिता प्रमाणपत्र नंतर देण्यात आल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. उपयोगिता प्रमाणपत्र विहित मुदतीत सादर करण्याची जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डाची असूनही ते सादर न केल्याबाबत संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व यासंदर्भात समितीला १ महिन्याच्या आत कळविण्यात यावे असेही समितीने निदेशीत केले. परंतु सदरहू आश्वासित माहिती समितीस अद्याप अप्राप्त आहे.

त्याचप्रमाणे इसापूर प्रकल्प हा ज्या धरणावर होता तो जलसंपदा विभागाच्या मालकीचा असल्यामुळे व हे काम जलसंपदा विभागाकडून करण्यात येत असल्यामुळे MMB ने ते काम रद्द करून निधी परत केल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले.

शिफारस

३.५२ आंतर्देशीय जलवाहतूक प्रकल्पांच्या (IWT) अंमलबजावणी संदर्भात महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप हे अतिशय गंभीर स्वरुपाचे असून एमएमबीच्या अंतर्गत कामकाजामध्ये नियोजनाचा व नियंत्रणाचा अभाव दर्शविणाऱ्या आहेत. सदोष योजना व संकल्पचित्रांमुळे व अनियोजनबध्द कामांमुळे याअंतर्गत निश्चित केलेल्या आठही प्रकल्पांमध्ये कामे अपूर्ण राहून ती पुर्ण होवू शकली नाहीत. तसेच या प्रकल्पांमध्ये खर्च झालेल्या निधीचे उपयोगिता प्रमाणपत्र देखील विहित मुदतीत सादर करण्यात आले नव्हते. मेरीटाईम बोर्डाने प्रकल्प अहवाल व अंदाजित खर्च तयार केला व त्यासाठी केंद्र शासनाकडून निधी देखील प्राप्त झाला. परंतु कोणत्याही कारणास्तव तो निधी खर्च न होणे अथवा तो परत करणे अथवा त्या निधीचे उपयोगिता प्रमाणपत्र विहित मुदतीत सादर न करणे हे निश्चितच योग्य व समर्थनीय नाही. एखाद्या योजनेसाठी केंद्र शासनाचा निधी प्राप्त झाल्यानंतर विभागाच्या अंतर्गत कार्यपध्दतीमुळे तसेच नियोजनाच्या वा समन्वयाच्या अभावामुळे योजनांची अंमलबजावणी न होवू शकणे ही बाब व त्यासाठी देण्यात येणारी कारणे ही न पटणारी आहेत. या सर्व अडचणींमधून मार्ग काढण्याचा कोणताही प्रयत्न विभागाने केल्याचे दिसून येत नाही. याबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. या परिच्छेदान्वये आक्षेपित व समितीने चर्चा केलेल्या सर्व बाबी अतिशय गंभीर असून विभागाने यामध्ये दोषी असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्यात देण्यात यावी असे निदेश समितीने साक्षीदरम्यान दिलेले असतानाही यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती देखील समितीस विहित मुदतीत देण्यात आली नाही. ही देखील अतिशय गंभीर बाब असून समितीचा अवमान करणारी ठरते. अत: या परिच्छेदान्वये समितीने निदेशीत केल्याप्रमाणे संबंधितांवर कारवाई करण्यात यावी. तसेच समितीला आश्वासित करूनही विहित मुदतीत माहिती न देणाऱ्या संबंधित अधिकाऱ्यांवर देखील कारवाई करण्यात यावी. तसेच सदोष योजना, संकल्पचित्र व प्रकल्प अहवाल बनविणाऱ्या सल्लागार कंपनीवर करारातील अटी शर्तींच्या अधीन राहून योग्य ती कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५३ या परिच्छेदान्वये प्रलंबित प्रकल्पांमध्ये येणाऱ्या अडचणींसंदर्भात योग्य चर्चा व नियोजन करून तसेच स्थानिक रहिवाशांना व लोकप्रतिनिधींना विश्वासात घेवून तसेच आवश्यकता भासल्यास जिल्हा नियोजन समितीमार्फत यातून तातडीने मार्ग काढून हे प्रकल्प लवकरात लवकर पुर्ण करण्यात यावेत व पुर्ण क्षमतेने त्याचा वापर करण्यात यावा. तसेच जंजीरा येथे पुरातत्व विभागाची परवानगी मिळण्यास पुन्हा प्रयत्न करण्यात यावे व तरीही अडचणी असतील तर तेथे तरंगती जेट्टी बनविण्याच्या पर्यायाचा देखील विभागाने विचार करून यासंदर्भात तातडीने निर्णय घेण्यात यावा. या प्रकल्पांसाठी उपयोगात आणलेल्या निधीचे उपयोगिता प्रमाणपत्र विहित कालावधीत सादर करावे व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५४ परिच्छेद क्र. २.१.१० " मंडळाने पुरविलेल्या सोयी-सुविधांची पर्याप्तता "

परिच्छेद क्र. २.१.१०.१ " गाळ उपसणाऱ्या यंत्रणेचा कमी वापर "

अभिप्राय

गाळ उपसणे, जहाजांचे सर्वेक्षण करणे, परीक्षा घेऊन (प्रमुख सर्वेक्षक तथा मरीन अभियंत्याव्दारे) जहाज प्रमुखांना/ इंजिन चालकांना प्रमाणपत्रे प्रदान करणे आणि पाच RPOs व्दारा जहाजांची नोंदणी करणे अशा विविध नियंत्रणाच्या कामाची जबाबदारी MMB ची असते. तसेच जल आरेखन (हायड्रोग्राफिक) सर्वेक्षणावर आधारीत वाळू उपशासाठी नाहरकत प्रमाणपत्रे देखील (NOC) MMB प्रदान करते.

लघु बंदरांच्या दरम्यान जहाजांचे नौकानयन सुरळीत चालण्यासाठी एक ड्रेजर, एक हॉपर बार्ज आणि एक मोटार लाँच समाविष्ट असणाऱ्या गाळ उपसण्याच्या यंत्रणेद्वारा मरीन अभियंता (Marine Engineer) प्रवासी व मासेमारी जेटींच्या जवळ नौकानयन मार्गातील गाळ उपसण्याचे काम हाती घेतो. परंतु असे आढळून आले आहे की, नौकानयन मार्गातील गाळ उपसण्यासाठी MMB ने कोणतीही वार्षिक योजना आखली नाही. त्यामुळे नौकानयन मार्गाची निगा राखण्यासाठी गाळ उपसण्याचे प्रमाण सन २००७ ते २०१२ या कालावधीत फारच कमी होत गेले. तसेच ड्रेजर मास्तर आणि ड्रेजर इंजिनिअरसाठी प्रत्येकी दोन पदांची मंजूरी असतानाही या दोनही प्रवर्गांकरीता प्रत्येकी एकच पद भरले होते. वर्ष २००६ पासून क्रेन चालकाचे पद रिक्तच होते आणि डिसेंबर २०११ पर्यंत ते काम खलाशाकडून करून घेतले जात होते. विविध प्रवाशांकडून / मासेमारी संस्थांकडून गाळ उपसण्याकरीता सातत्याने मागणी होत असतानाही कर्मचाऱ्यांच्या कमतरतेमुळे नौकानयन मार्गातील गाळ उपसला गेला नाही. परिणामी, जहाजांच्या मार्गक्रमणेत समस्या उद्भवल्या.

नौकानयन मार्गाची निगा राखण्यासाठी गाळ उपसण्याचे प्रमाण अतिशय कमी असल्याचे आक्षेप सदरहु परीच्छेदात नोंदविण्यात आले आहेत. हे प्रमाण कमी कमी होण्याची कारणे काय ? याबाबत समितीने विचारणा केली असता एमएमबीकडे असलेले हॉपर बार्ज हे ४० ते ५० वर्षाचे जूने असून त्याची एकूण क्षमता कमी असल्यामुळे नविन ड्रेझर खरेदी करण्याची प्रक्रिया पुर्ण न होवू शकल्यामुळे हे गाळ उपसण्याचे प्रमाण उपरोक्त कालावधीत कमी झाल्याचे दिसून येते असे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले असता यावर समितीने नापसंती दर्शवित नौकानयन मार्गावरील गाळ नियमितरित्या उपसण्याचे काम अतिशय महत्वाचे असून ते न उपसल्यामुळे अथवा कमी उपसल्यामुळे कोणत्याही क्षणी तेथे बोट अथवा जहाज अडकून पडण्याची व मोठी दुर्घटना घडण्याची शक्यता असताना व या कामासाठी MMB कडे निधी देखील उपलब्ध असताना तसेच खाजगी कंत्राटदाराकडून देखील हे काम विभागाला करून घेता येणे शक्य असताना उपरोक्त कालावधीत ते प्राधान्याने केले गेले नाही व ही बाब गंभीर आहे.

शिफारस

३.५५ गाळ उपसणाऱ्या यंत्रणेचा कमी वापर या आक्षेपासंदर्भात विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात स्वतंत्र शिपयार्ड नसणे, दारुखाना येथे जागा मिळण्याकरिता लागणारा कालावधी, अंदाजपत्रके तयार करण्यास लागणारा कालावधी, निविदा प्रक्रियेत विलंब, मनुष्यबळाची कमतरता अशी अनेक कारणे सांगण्यात आली. या सर्व तांत्रिक अडचणी असून या सर्व बाबी MMB च्या अंतर्गत नियंत्रणातील असून MMB हे काम सक्षमरित्या पुर्ण करु शकली नाही. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने वार्षिक ड्रेजींग प्लॅन योग्यरित्या तयार करून त्याअनुषंगाने वार्षिक नियोजन न केल्यामुळे हे सर्व घडले. यावर क्षमतेपेक्षा कमी गाळ काढलेला आहे हे विभागाने समितीसमोर मान्यच केले. त्यासाठी कारणीभूत असणाऱ्या बाबी या पुर्णतः तांत्रिक स्वरुपाच्या असून निश्चितच विभागाच्या नियंत्रणा बाहेरील नव्हत्या. परिणामी या तांत्रिक अडचणींमुळे समुद्रातील गाळ काढण्याच्या प्राधान्याने करावयाच्या कामाकडे दुर्लक्ष झाले. या संपुर्ण कार्यपध्दतीवर समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. मुळात समुद्रातून गाळ अथवा रेती काढण्यास MMB ने ना-हरकत प्रमाणपत्र देणे व त्याअनुषंगाने महसूल विभागांतर्गत जिल्हाधिकाऱ्यांनी त्याची अंमलबजावणी करून रेती उपसा व रेतीचा लिलाव करणे या कार्यवाहीसंदर्भात महराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड व महसूल विभाग यामध्ये असणाऱ्या अधिकाराच्या विभागणीमुळे देखील अपघात टाळण्याच्या व प्रवाशांच्या सुरक्षिततेच्या दृष्टीने महत्वाच्या व प्राधान्याने करावयाच्या बाबी दुर्लक्षित राहतात. MMB फक्त गाळ उपसण्याबाबत ना-हरकत प्रमाणपत्र देते व समुद्रातील गाळ वा वाळू उपसणे व त्यानंतर त्याचा लिलाव करून रॉयल्टी वसूल करणे हा अतिशय संवेदनशील विषय असून यातून कायदा व सुव्यवस्थेची परिस्थिती देखील राज्यात वेळोवेळी निर्माण झाली आहे. या सर्व बाबी महसूल विभागाच्या माध्यमातून हाताळण्यात येत असताना महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे यावर कोणतेही नियंत्रण नसते. या सर्व बाबींचा विचार करता विभागाने अशा प्रवाशांच्या सुरक्षिततेच्या व राज्यातील कायदा व सुव्यवस्थेच्या विषयाबाबत शासनाने कामांची विभागणी व जबाबदारी अधिक स्पष्टपणे निश्चित करावी. हा विषय केवळ महसूल विभागावर सोपविल्यामुळे यावर MMB चे कोणतेही नियंत्रण राहात नाही ही बाब देखील योग्य नाही. तसेच भविष्यात समुद्रातून गाळ काढण्याच्या कामाचे वार्षिक नियोजन योग्यरित्या करून त्याची नियमित अंमलबजावणी करण्यात यावी. असे नियोजन करताना नौकानयन मार्गाची निगा राखण्यासाठी उपसावयाच्या गाळाचे प्रमाण निश्चित करणे, तसेच निश्चित केल्याप्रमाणे तेवढ्याच गाळाचा उपसा होतो किंवा कसे याची तपासणी करणे, अनधिकृतरित्या होणारा अधिकचा उपसा टाळणे व यातून कायदा सुव्यवस्थेची परिस्थिती उद्भवणार नाही याची काळजी घेणे

या सर्व बाबी अधिक जबाबदारीने पार पाडण्यात याव्यात तसेच त्यासाठी आवश्यक असणारे मनुष्यबळ व यंत्रसामुग्री देखील पुरविण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५६ परिच्छेद क्र. २.१.१०.२ " गाळ उपसण्याच्या खर्चाची वसुली न होणे "

अभिप्राय :

गोराई खाडीत जेटी असणाऱ्या एस्सेल वर्ल्ड इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेडने (EIL) मार्वे एस्सेलवर्ल्ड आणि गोराई-एस्सेल वर्ल्ड, मुंबई या दरम्यान असलेल्या नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्यासाठी MMB ला ऑगस्ट २००६ मध्ये विनंती केली होती. प्रधान सचिव, बंदरे यांना MMB ने रु. ४ कोटीच्या अंदाजित खर्चासह १.८० लाख घनमीटर गाळ काढण्याचा प्रस्ताव जानेवारी २००८ मध्ये सादर केला. जानेवारी २००९ मध्ये प्रधान सचिव, बंदरे यांनी यासंदर्भातील वित्त विभागाला प्रस्ताव सादर केला असता त्यावर वित्त विभागाने गाळ उपसण्याचा खर्च काही प्रमाणात EIL कडून वसूल करावा आणि उर्वरित खर्च प्रवासी भाडे वाढवून वसूल करण्याची शिफारस केली.

MMB ने रु. १.०१ कोटी खर्च करून EIL च्या मालकीच्या जेटीजवळील नौकानयन मार्गातून ४५६२५ घनमीटर गाळ उपसला (जानेवारी आणि मार्च २००९). परंतु वित्त विभागाने शिफारस केल्याप्रमाणे गाळ उपसण्याबाबत MMB ने EIL कडून काहीही खर्च वसूल केला नाही.

सदरहू आक्षेपाबाबत समितीने विभागाला विचारणा केली असता तत्कालिन महामहिम राष्ट्रपती महोदया गोराई येथील पॅगोडाच्या उद्घाटनाला येणार असल्यामुळे त्यांच्या सुरक्षिततेच्या दृष्टीने ही अत्यंत तातडीची व महत्त्वाची बाब असल्यामुळे एमएमबीची यंत्रसामग्री व कर्मचारी व निधी वापरून प्राधान्याने हा गाळ काढण्यात आला. मा.राष्ट्रपती महोदयांसाठी शासनाने हे काम शासकीय काम समजून केलेले असल्यामुळे या खर्चाची मागणी व त्या रकमेची वसुली एमएमबीने आतापर्यंत EIL कडून केली नाही. परंतु महालेखाकारांनी यासंदर्भात आक्षेप नोंदविल्या नंतर व वित्त विभागाने सांगितल्यानुसार एस्सेल वर्ल्डला खर्चाच्या वसुलीसाठी नोटीस देण्यात आल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. मा.राष्ट्रपती महोदया उद्घाटनाला येणार असल्यामुळे या खाडीतील गाळ काढण्यासाठी एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर लि.ने एमएमबीला विनंती केली. त्यांच्या विनंतीनुसार वित्त विभागाकडे या गाळ काढण्याच्या खर्चाचा प्रस्ताव मान्यतेसाठी सादर केला असता वित्त विभागाने देखील या प्रस्तावावर याचा खर्च काही प्रमाणात एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्टक्चर लि. कडून वसुल करावा व उर्वरित खर्च प्रवासी भाडे वाढवून वसुल करण्याची शिफारस केली होती. असे असतानाही विभागाने शासकीय खर्चाने काम केले परंतु त्याची वसुलीची नोटीस त्या कंपनीला दिली नाही अथवा वसुली देखील केली नाही. महालेखाकारांनी सदरहु आक्षेप नोंदवेपर्यंत अशा खर्चाची वसुली कंपनीकडून करून घेण्याची कोणतीही मानसिकता विभागाची नव्हती. मात्र महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपानंतर विभाग पैसे वसुल करण्यास अनुकूल झाला व त्यांनी नोटीस दिली. सदरहु पॅगोडोचे उद्घाटन दि.८.०२.२००९ रोजी करण्यात आलेले असून विभागाने आता सन २०१७ ला सदरहु कंपनीकडून रु.१ कोटी ३५ लाख वसुलीची नोटीस दिलेली आहे. मध्यंतरीच्या काळात वित्त विभागाने प्रस्तावावर अभिप्राय देवूनही ही वसुली एमएमबीने केली नाही ही अतिशय गंभीर बाब आहे. याउपर सदर कंपनीने दि.२९.०५.२०१७ रोजी सदरहु नोटीसला उत्तर दिलेले असून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा कोणताही पत्रव्यवहार या संदर्भात झालेला नसून राज्य शासनाने मा.राष्ट्रपती महोदयांसाठी सदर काम परस्पर केलेले असल्याचे MMB ला कळविले आहे.

शिफारसः

३.५७ गोराई येथील पॅगोडाच्या उद्घाटनासाठी तत्कालिन महामहिम राष्ट्रपती महोदया येणार असल्यामुळे एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीने एमएमबीला केलेल्या विनंतीनुसार एमएमबीने मार्वे-एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई-एस्सेल वर्ल्ड या खाडीतील गाळ स्वतःची यंत्रसामग्री, मनुष्यबळ व निधी वापरुन त्यावेळेस काढला. परंतु याचा कोणताही खर्च वित्त विभागाने अभिप्राय देवून देखील एस्सेल वर्ल्ड कंपनीकडून वसुल केला नाही अथवा साधी नोटीस देखील त्यांना दिली नाही. ही अतिशय गंभीर बाब आहे. वास्तविकतः सदरहु कार्यक्रम हा शासकीय कार्यक्रम नव्हता व त्याची जबाबदारी ही राज्य शासनाची नव्हती. परंतु तरीही देशाच्या मा.राष्ट्रपती महोदया या कार्यक्रमाच्या उद्घाटनासाठी येणार असल्यामुळे या अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या सुरक्षिततेची दक्षता व काळजी घेण्याची जबाबदारी ही निश्चितच शासकीय यंत्रणेची व अंतिमतः शासनाचीच असते यात समितीचे दुमत नाही व त्यासाठी जे काही करणे अभिप्रेत आहे ते देखील केलेच पाहिजे. अशा परिस्थितीत मा.राष्ट्रपती महोदयांसारख्या अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या सुरक्षिततेची बाब ही निश्चितच खाजगी कंपनीवर किंवा अन्य कोणत्याही व्यक्तीवर सोपवून चालणार नाही अथवा त्यासाठी येणारा खर्च व त्याची जबाबदारी कोणी घ्यावी यासंदर्भात चर्चा करण्यासाठी हा विषय त्यावेळी दुय्यम ठरतो व या बाबींची व जबाबदारीची निश्चिती करण्यास लागणारा अवधीदेखील शासनाकडे नसतो. त्याचप्रमाणे खाजगी कंपनी जर हा आर्थिक भार त्यावेळी उचलायला तयार नसेल अथवा त्यांचेशी अशाप्रकारचा कोणताही पत्रव्यवहार करण्यास शासनाकडे वेळ नसेल तर अशा परिस्थितीत शासनाने प्राधान्याने या बाबी हाताळणे व अतिमहत्वाच्या व्यक्तींच्या सुरक्षिततेची काळजी घेणे आवश्यक व अभिप्रेतच आहे. त्यामुळे विशिष्ट अपवादात्मक परिस्थिती पाहता त्यावेळी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्वतःची यंत्रसामग्री, मनुष्यबळ व निधी वापरुन व ही जबाबदारी नेमकी कोणाची आहे याच्या तपशिलात अधिक न जाता हा गाळ तात्काळ काढून घेण्याचे काम केले जे तत्कालिन परिस्थितीत आवश्यकच

होते. त्यामुळे यावर समितीचे कोणतेही आक्षेप नाहीत. परंतु मा. राष्ट्रपती महोदयांचा दौरा झाल्यावर मात्र यासाठी येणाऱ्या खर्चाची बाब एमएमबीने नियमाच्या चौकटीत व तरतूदीनुसार तपासून त्याची जबाबदारी निश्चित करणे आवश्यक होते. याकडे एमएमबीने पुर्णतः दुर्लक्ष केले अथवा हा निधी कोणी खर्च करणे आवश्यक होते याची देखील शहानिशा व सुनिश्चिती केली नाही. महालेखाकारांनी यासंदर्भात आक्षेप नोंदविल्यानंतर व समितीने यासंबंधीची बैठक लावल्यानंतर तब्बल ८ वर्षानंतर एमएमबीने एस्सेल वर्ल्ड कंपनीला रु.१ कोटी ३५ लाखाचा भरणा करण्यासंदर्भात नोटीस दिली. एस्सेल वर्ल्ड कंपनी ही मोठ्या प्रमाणात व्यावसायिक प्रयोजनासाठी त्या खाडीचा व नौकानयन मार्गाचा वापर करीत असते. मा.राष्ट्रपती महोदयांच्या सुरक्षिततेच्यादृष्टीने खाडीतून गाळ काढण्यात आला. परंतु त्याचा पुर्ण फायदा नंतर या कंपनीला व्यावसायिक प्रयोजनासाठी झालेला आहे. मा.राष्ट्रपती महोदयांच्या दौऱ्याचा विषय एकवेळ बाजूला ठेवून मुळ प्रश्न या ठिकाणी उद्‌भवतो की, खाडीतील गाळ काढण्याची आर्थिक जबाबदारी ही मुलतः कोणाची होती. ती जर एस्सेल वर्ल्ड कंपनीची असेल व त्यांनी ती वेळोवेळी पार पाडली नाही व त्यामुळे खाडीत गाळाचे प्रमाण वाढले तर याबाबत MMB ने वेळीच कार्यवाही करणे आवश्यक होते. मा.राष्ट्रपती महोदयांच्या सुरक्षिततेच्या कारणास्तव अपरिहार्यरित्या व अपवादात्मक परिस्थितीत ती जबाबदारी एमएमबीला पार पाडावी लागली व त्यांनी ती केली देखील तरीही याचा संपुर्ण खर्च कोणी करणे आवश्यक होते याची निश्चिती MMB ने नंतर करणे आवश्यक होते ज्याकडे MMB ने दुर्लक्ष केले. विहित तरतूदीनुसार हा गाळ काढण्याची व त्यासाठी लागणारा आर्थिक भार सोसण्याची जबाबदारी जर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची होती व त्यांनीच ती नंतर पार पाडली तर मात्र MMB ने त्यावेळी पैसे वसुल न करण्याचा घेतलेला निर्णय एकवेळ समर्थनीय ठरु शकतो. अतः एमएमबीचा एस्सेल वर्ल्ड कंपनीसोबत झालेल्या कराराच्या अधिन राहून व या गाळ उपसासंदर्भात शासनस्तरावर अस्तित्वात असलेल्या नियम व तरतूदींच्या अनुषंगाने जर हा गाळ काढण्यासाठी लागणाऱ्या खर्चाची जबाबदारी एस्सेल वर्ल्डची होती तर हा निधी शासनाने तातडीने एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीकडून वसुल करावा. यात आणखी महत्वाची बाब देखील विचारात घेणे आवश्यक आहे की, एस्सेल वर्ल्डने गोराई व मार्वे खाडीतील नौकानयन मार्गातील गाळ काढण्याची विनंती ऑगस्ट, २००६ ला केली होती असे महालेखाकारांनी त्यांचे आक्षेपात नमूद केले आहे व मा.राष्ट्रपती महोदयांची भेट ही फेब्रुवारी, २००९ मधील आहे. त्यामुळे एस्सेल वर्ल्डने सन २००६ ला केलेल्या मागणीच्यावेळी मा.राष्ट्रपती महोदयांच्या दौऱ्याची निश्चिती झालेली होती किंवा कसे याची विभागाने शहानिशा करावी. जर एस्सेल वर्ल्डची ही मागणी नियमित स्वरुपाची असेल व त्यानंतर मा.राष्ट्रपती महोदयांचा दौरा निश्चित झाला असेल तर या दौऱ्याचा आधार घेऊन एस्सेल वर्ल्डला त्यांची आर्थिक जबाबदारी अशाप्रकारे टाळता येणार नाही व ती वसुली करण्यात यावी. तसेच अशी वसुली न करणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५८ वित्त विभागाने प्रस्तावावर नमूद केल्याप्रमाणे या खर्चाचा काही भार एस्सेल वर्ल्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीकडून वसुल करावा व उर्वरित खर्च प्रवासी भाडे वाढवून वसुल करण्याची देखील शिफारस केली होती. त्याआधारे मार्वे ते एस्सेल वर्ल्ड आणि गोराई ते एस्सेल वर्ल्ड या नौकानयन मार्गावरील भाड्यामध्ये त्यानंतर वाढ झाली होती किंवा कसे याची तपासणी MMB ने करावी व ही वाढ नियमित स्वरुपाची होती किंवा या अभिप्रायाच्या आधारावर ही वाढ करण्यात आली व त्याचा प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष लाभ एस्सेल वर्ल्ड कंपनीला झाला किंवा कसे याची देखील तपासणी करण्यात यावी व ही सर्व माहिती समितीस सादर करावी असेही समितीने निदेशित केले होते. परंतु अद्यापही ही माहिती समितीला सादर करण्यात आली नाही. अतः सदरहु माहिती समितीस तातडीने देण्यात यावी व समितीला आश्वासित करूनही ही माहिती न देणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.५९ परिच्छेद क्र. २.१.१०.३ " हॉपर बार्जेस खरेदीवरील टाळता येण्याजोगा खर्च "

अभिप्राय :

चार हॉपर बार्जेस खरेदी करण्यासाठी MMB ने ऑगस्ट, २००९ मध्ये काढलेल्या निविदा सूचनेनुसार प्राप्त झालेल्या दोन निविदा नोव्हेंबर २००९ मध्ये उघडण्यात आल्या. मूल्याच्या बोलीचे मूल्यमापन केल्यानंतर विजय मरीन सर्व्हीसेस (VMS) ची रु.११.३६ कोटीची बोली सर्वात कमी असल्याचे आढळून आले. त्यानंतर प्रस्तावाच्या तांत्रिक आणि वित्तीय सुयोग्यतेबाबत MMB ने ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (DCIL) चे मत मार्च, २०१० मध्ये विचारले. परंतु DCIL ने त्यांचे मत देण्यास नकार दिला (एप्रिल, २०१०). दरम्यानच्या काळात, मे, २०१० मध्ये प्रस्तावाची विधीग्राहयता संपली. MMB ने पुन्हा एकदा चार बार्जेसच्या खरेदीकरीता नवीन निविदा मागविल्या (नोव्हेंबर, २०११) आणि पुन्हा त्याच विजय मरीन कंपनीची रु.२०.२३ कोटीची बोली पुन्हा सर्वात कमी असल्याचे आढळले व वाटाघाटीनंतर कंपनीने त्यांची बोली रु.२०.२१ कोटीपर्यंत कमी केली आणि एप्रिल, २०१२ मध्ये MMB ने दुसऱ्या वेळेस कोणाचेही तांत्रिक आणि वित्तविषयक मत घेतले नाही. तरीही विधीग्राहय कालावधीत निविदेबाबत अंतिम निर्णय न घेतल्यामुळे रु.८.८५ कोटीच्या जास्त खर्चाचा बोजा MMB वर पडला जो टाळता येण्याजोगा होता. MMB ने नमूद केले की, विलंब आणि

त्यानंतर मत देण्यास DCIL ने दिलेला नकार यामुळे पुन्हा निविदा मागविणे भाग पडले. परंतु वास्तविकत: DCIL चा नकार एप्रिल २०१० मध्ये मिळाला होता. त्यामुळे विधीग्राहय कालावधीत मूळ किंमतीवर करार करण्यासाठी MMB कडे पुरेसा अवधी होता.

महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नोंदविलेले सदरहु आक्षेप हे अतिशय गंभीर, व्यवहार्य व वस्तुस्थितीला धरुन आहेत. निविदेमध्ये नमूद ४ हॉपर बार्जेसच्या खरेदीसाठी मे.विजय मरीन सर्व्हीसेस, गोवा यांची रु.११.३६ कोटी एवढ्या किंमतीची न्युनतम निविदा प्राप्त झाली असता या चार बार्जेसची अंदाजित किंमत जवळजवळ रु.१९ कोटी असताना व एल-२ कंपनीने निविदेत सादर केलेली रक्कम ही रु.२२ कोटी असताना एल-१ ने ही किंमत रु.११.३६ कोटी एवढ्या कमी दराने प्रस्तावित केल्यामुळे शंका घेण्यास पुर्ण वाव असल्यामुळे MMB ने मान्यतेसाठी ही बाब महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत ठेवली असता त्यात यासंदर्भात ड्रेजिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडियाद्वारे या प्रकरणी तांत्रिक सल्ला घेण्याबाबत निर्णय घेण्यात आला. परंतु DCIL ने असा सल्ला देण्यास असमर्थता दर्शविली व इंडियन रजिस्ट्रार ऑफ शिपींग यांचेद्वारे तांत्रिक सल्ला घेण्याबाबत कळविले. दरम्यानच्या कालावधीत सदरहू वाणिज्यिक निविदेची ६ महिन्याची वैधता संपुष्टात येत असल्यामुळे सदरहु कंपनीस हा कालावधी वाढवून देण्याबाबत एमएमबीने पत्राद्वारे विनंती केली असता कंपनीने वाढीव मुदतीकरीता रु.२०.१२ कोटी इतका वाढीव दर देणेबाबत अट घातली. ज्यास बोर्डाने मान्यता दिली नाही व निविदा प्रक्रिया रद्द करण्याबाबत निर्णय घेतला. त्यानंतर पुन्हा निविदा प्रक्रिया राबविल्यानंतर प्राप्त झालेल्या निविदेमध्ये पुन्हा मे.विजय मरीन सर्व्हीसेस कंपनी यांची रु.२०.२३ कोटीची एल-१ तसेच अन्य कंपनीची रु.२३.९२ कोटी ही एल-२ व डेम्पो कंपनीची रु.२६.६८ कोटी ही एल-३ अशा निविदा प्राप्त झाल्या. मे.विजय मरीन सर्व्हीसेस कंपनीची सर्वात कमी किंमतीची निविदा असल्यामुळे ती प्रदान करण्यात आली.

शिफारस :

३.६० महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नोंदविलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून यात प्रथम निविदा कालावधीत झालेल्या निर्णयातील विलंबामुळे MMB ला कोट्यावधी रुपयांचा भुर्दंड सोसावा लागला. परंतु सर्व प्रक्रियेमध्ये प्रथम निविदेनंतर MMB ने ज्याप्रकारे हे प्रकरण हाताळले व यात लागलेला अमर्याद कालावधी व निर्णय घेण्यास लागलेला विलंब या सर्वच बाबी अत्यंत आक्षेपार्ह असून यासाठी MMB ला फार मोठी किंमत सोसावी लागली हे अत्यंत दुर्भाग्यपुर्ण व दोषपुर्ण आहे. ज्या कंपनीकडून पहिल्या निविदेच्या माध्यमातून ४ हॉपर बार्जेस रु.११.३६ कोटीमध्ये प्राप्त होणे शक्य असताना केवळ वेळेत निर्णय न घेतल्यामुळे व निविदेची वैधता संपुष्टात आल्यामुळे या प्रकरणी फेरनिविदा काढावी लागली. या दोन्ही निविदा प्रक्रिया स्वतंत्ररित्या राबविलेल्या असल्यामुळे त्यांची एकमेकांशी सांगड घालणे योग्य होणार नाही. पहिल्या निविदेमध्ये ४ हॉपर बार्जेसच्या अंदाजित रु.१९ कोटीच्या किंमतीपेक्षा फार कमी रकमेची म्हणजे रु.११.३६ कोटीची निविदा प्राप्त झाल्यामुळे MMB ने याबाबत शंका घेण्यास वाव होता. बार्जेसची अंदाजित किंमत रु.१९ कोटी असताना या कंपनीने प्रस्तावित केलेली किंमत अतिशय कमी होती यामागील निश्चित कारणमिमांसा काय ? व त्यामुळे बार्जेसचा दर्जा, गुणवत्ता, त्याची क्षमता यामध्ये कोठेही तडजोड न करण्याच्या हेतूने कदाचित अशाप्रकारे तांत्रिक सल्ला घेण्याबाबत निर्णय घेण्यात आला. MMB ने किमान ही काळजी घेणे यात काही गैर नाही. परंतु हा निर्णय विहित मुदतीत न घेतल्यामुळे एल-१ द्वारे प्रस्तावित रु.११.३६ कोटी एवढ्या कमी दराने बार्जेसची खरेदी विभागाला करता आली नाही. याहीउपर फेरनिविदेमध्ये तीच कंपनी एल-१ असल्यामुळे वाढीव दराने त्याच कंपनीला पुन्हा निविदा प्रदान करावी लागली. यावरुन ज्या दर्जाचे, क्षमतेचे व गुणवत्तेचे बार्जेस ही कंपनी रु.११.३६ कोटीला द्यायला तयार होती. तेच बार्जेस नंतर त्याच कंपनीकडून रु.२०.२३ कोटी इतक्या वाढीव किंमतीला घ्यावे लागले. त्यातही हे चारही बार्जेस मे.विजय मरीन सर्व्हीसेस, गोवा या कंपनीने इंडीया रजिस्ट्रार ऑफ शिपींग यांचे आवश्यकतेनुसार मान्यता प्राप्त डिझाईन, ड्रॉईंग इंजिन इ. बाबीनुसार बांधणी केली व समाधानकारक चाचणी केली असून आय.आर.एस.द्वारे निर्गमित केलेले certificate of class प्रमाणपत्र दिल्याचे MMB त्यांच्या लेखी उत्तरात मान्य करीत आहे. त्यामुळे या कंपनीने दिलेल्या बार्जेसचा दर्जा योग्य असल्याचे समर्थन MMB त्यांचे लेखी उत्तरात करते तर मग या सर्व बाबी वा तपासणी प्रथम निविदेच्यावेळी देखील MMB ला करणे शक्य होते. परिणामी निर्णयातील विलंबाचा वाढीव आर्थिक भार MMB ला सोसावा लागला व त्याचा प्रत्यक्ष फायदा निविदाधारक कंपनीला उचलता आला हे स्पष्टपणे दिसून येते. विहित मुदतीत निर्णय घेण्यात आला असता तर नक्कीच हे रु.८.८५ कोटीचा जास्त खर्चाचा बोजा विभागाला टाळता आला असता ही बाब अतिशय गंभीर व आक्षेपार्ह असून समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. अत: या प्रकरणी दोषी असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६१ परिच्छेद क्र. २.१.१०.४ " जहाजांना देण्यात आलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्रातील त्रुटी "

अभिप्राय :

आंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ (Inland vessel Act) च्या कलम ३ नुसार, मुख्य सर्वेक्षक तथा मरीन अभियंत्याच्या दरवर्षी नूतनीकरण केलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्राशिवाय यंत्राने वल्हवले जाणारे आंतर्देशिय जहाज प्रवासावर निघू शकत नाही किंवा इतर कामांसाठी त्याचा वापर

करता येत नाही. तसेच, याच अधिनियमाच्या कलम ११ नुसार प्रत्येक वर्षी सर्वेक्षण प्रमाणपत्र देणे आवश्यक असून सर्वेक्षणाच्या मुदतवाढीबद्दल कोणतीही तरतुद नाही. सर्वेक्षणात यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजांचा सांगाडा, बॉयलर्स, इंजिने आणि इतर यंत्रे यांसह जहाजाचा प्रत्येक भाग आणि आग प्रतिबंधक साधने, जीवरक्षक साधने तसेच त्रयस्थाकडून असणाऱ्या धोक्यासंबंधात विमा इत्यादींसारख्या जहाजावरील सर्व साधने व वस्तूंची तपासणी केली जाते. परंतु अधिनियमातील अनेक आवश्यक अनिवार्य अटींचे अनेकदा उल्लंघन झाल्याचे आढळल्याने MMB मध्ये सर्वेक्षणाकरीता प्रभावी यंत्रणा अस्तित्वात नसल्याचे निदर्शनास आले.

तसेच डिसेंबर २०११ पर्यंत, अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम १९ ड नुसार अनिवार्य असतानाही नोंदणीकरीता अर्ज करण्यापूर्वी यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या अंतर्देशीय जहाजांच्या एकाही मालकाने सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्राप्त केले नव्हते. सर्वेक्षण प्रमाणपत्रांच्या नूतनीकरणाकडे लक्ष ठेवण्यासाठी नोंदणीकृत जहाजांची जहाज-निहाय नोंद ठेवण्यात आली नव्हती. अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ नुसार राज्य शासनाने आग प्रतिबंधक उपायांसाठी साधने, जीवरक्षक साधने इत्यादींची आवश्यकता विहित करणारे नियम तयार करणे आवश्यक होते. परंतु राज्य शासनाने याबाबतचे कोणतेही नियम विहीत केले नव्हते. सर्वेक्षण प्रमाणपत्र देण्यात आलेल्या प्रवासी बोटींपैकी उदाहरणादाखल १० प्रकरणांची छाननी केली असता सात प्रकरणात जहाजाच्या एकूण प्रवासी क्षमतेच्या १०० टक्क्यांऐवजी फक्त पाच टक्क्यांपर्यंतच लाईफ जॅकेटची तरतुद करण्यात आली होती. तीन प्रकरणांत, लाईफ जॅकेटची तरतूदच करण्यात आली नव्हती. लाईफ-जॅकेट उपलब्ध आहेत याची खात्री न करताच ME ने या जहाजांना वार्षिक सर्वेक्षण प्रमाणपत्रे प्रदान केली होती. तसेच MMB ने दिलेल्या सूचनांनुसार (मे २००३) आंतर्देशीय जहाजांवर वापरली जाणारी अग्निशामक साधनांची तपासणी महासंचालक (DG) शिपींग, भारत सरकार यांच्या कार्यालयात नोंदणी केलेल्या अग्निशमन सेवा कार्यशाळेत करणे आवश्यक होते. मार्च २०१२ अखेरीस जहाज मालक वापरत असलेल्या साधनांची तपासणी करण्यासाठी दोन संस्थांना नियुक्त केले होते. त्यांपैकी मे २०११ मध्ये नेमलेल्या एका संस्थेची म्हणजे मरीन मार्केटिंग सर्विसेस (MMS) या संस्थेची अग्निशमन सेवा कार्यशाळा अशी नोंदणी DG, शिपिंग यांच्याकडे केलेली नव्हती. त्यामुळे अशारितीने MMS ने दिलेल्या तपासणी प्रमाणपत्रांच्या आधारे ME ने दिलेली ३६ सर्वेक्षण प्रमाणपत्रे वैध ठरत नव्हती. तसेच चार प्रकरणांत अधिनियमांचे उल्लंघन करीत ME ने अग्निशमन प्रमाणपत्रे प्राप्त न करताच सर्वेक्षण प्रमाणपत्रे प्रदान केली होती.

महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदामध्ये नोंदविलेले आक्षेप हे अत्यंत गंभीर स्वरुपाचे असून अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या अनेक विहित तरतूदींचा भंग व उल्लंघन करणारे आहेत. प्रत्येक वर्षी सर्वेक्षण प्रमाणपत्र देणे व त्यासाठी जहाजांचे नियमित सर्वेक्षण करणे आवश्यक असताना ते न करता यासाठी नियमबाह्यरित्या वेळोवेळी मुदतवाढ देण्यात आली. अधिनियमात यासर्व बाबींची स्पष्टपणे तरतूद करून त्या बाबी अनिवार्य करण्यामागील मूळ हेतू व उद्देश हा केवळ सुरक्षितता हाच असताना त्याच्याशी MMB ने तडजोड करणे अथवा अन्यथा निर्णय घेणे हे कोणत्याही परिस्थितीत अभिप्रेत व समर्थनीय नाही. या सर्व तरतूदींची प्रभावी अंमलबजावणी करण्याची पुर्णत: जबाबदारी मेरीटाईम बोर्डाचीच आहे. या आक्षेपित बाबींची समितीने तपासणी केली असता एमएमबीकडे प्रत्येक वर्षी जवळजवळ ८०० ते ९०० जहाजांच्या सर्वेक्षणासाठी केवळ चार मरीन इंजिनीअरची पदे असून त्यातील केवळ तीनच पदे भरण्यात आली असून एक पद सन २००६ पासून रिक्त असून या जागेसाठी अनुसूचित जमातीचा उमेदवार मिळत नसल्यामुळे हे पद रिक्त आहे. त्यामुळे त्या जागेवर आता कंत्राटी पध्दतीने कर्मचाऱ्याची नियुक्ती करण्यात आली आहे. अशाप्रकारचे सर्वेक्षण करण्यासाठी शास्त्रशुध्द पध्दत अवलंबिण्याची आवश्यकता असते. या जहाजांचे ड्रायडॉक करून सर्वेक्षण करणे आवश्यक असल्यामुळे दरवर्षी सप्टेंबर महिन्यानंतर म्हणजेच पावसाळ्यानंतर हे सर्वेक्षण करण्यात येते व ज्यांनी ड्रायडॉक केले नाही त्यांना MMB ने मुदतवाढ दिली जे अधिनियमातील तरतूदीनुसार योग्य व वैध नव्हते. एकूण ८०० ते ९०० बोटींच्या सर्वेक्षणाची जबाबदारी केवळ चार कर्मचारी पार पाडत असतील तर त्यास निश्चितच मोठा कालावधी लागणार व त्यामुळे इतक्या कमी पदांमध्ये हे काम विहित मुदतीत होणे शक्य नाही. त्यातच हे सर्वेक्षण दरवर्षी करणे बंधनकारक असताना अशा अपुऱ्या प्रशासकीय यंत्रणेमुळे हे काम नियमितरित्या तसेच गुणवत्तेवर देखील होणे शक्य नाही. एका मरीन इंजिनीअरकडे २०० ते २५० बोटींचे सर्वेक्षण करण्याची जबाबदारी आल्यावर प्रत्येक बोटीची तपासणी करण्यासाठी त्यांना किती वेळ मिळेल व एवढ्या कमी वेळामध्ये ते त्या बोटींचे किती दर्जेदारपणे सर्वेक्षण करु शकेल व बोटींची सुरक्षिततेची तपासणी करु शकेल ही बाब देखील शंकास्पद असून ते देखील तपासण्याची आवश्यकता आहे. त्यातच नोंदणी केलेल्या बोटींची संख्या व प्रत्यक्षात सर्व्हे करण्यासाठी येणाऱ्या बोटींची संख्या यामध्ये मोठ्या प्रमाणात तफावत आहे. याचा देखील ताळमेळ एमएमबीने लावण्याची आवश्यकता आहे. सन २००८ नंतर या बोटींची संख्या २३०० च्या वर गेली आहे व या सर्वांची सुरक्षिततेच्या दृष्टीने सर्वेक्षण करणे बंधनकारकच आहे. यासाठी सुरक्षेसंदर्भात केंद्र शासनाच्या ज्या व्यवस्था असतील किंवा इतर राज्यांच्या लेखापरिक्षकामार्फत आपल्या राज्यातील सर्व बोटींचे लेखापरिक्षण करून घेण्याच्या पर्यायांचा अवलंब करण्याची देखील नितांत आवश्यकता आहे व एकदा या सर्व आकड्यांचा ताळमेळ जुळविण्याची गरज आहे. महालेखापरिक्षकांनी याबाबत आक्षेप नोंदविल्यानंतर ज्या बोटींची नोंदणी झाली आहे परंतु त्या वार्षिक तपासणीसाठी आल्या नाहीत अशा ९०० बोट मालकांना एमएमबीकडून नोटीस देण्यात आल्या आहेत. तसेच महालेखापालांच्या आक्षेपानंतर ही मुदतवाढ देण्याची पध्दत आता बंद करण्यात आली असून आता प्रत्येक वर्षी ड्रायडॉक करण्यात येत आहे व त्यानंतर पुर्ण सर्वेक्षण करून प्रमाणपत्र देण्यात येत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अशा बोटी ड्रायडॉक करण्यासाठी एमएमबीकडे जागा व यंत्रणा दोन्हीही अपुऱ्या आहेत.

साक्षीदरम्यान या सर्व त्रुटी, उणिवा व महालेखाकारांचे आक्षेप विभागाने मान्य केले. बोटींचे ड्रायडॉककडे मेरीटाईम बोर्डाने जातीने लक्ष देण्याची आवश्यकता आहे. त्याचप्रमाणे बोटींवर लाईफ जॅकेटची तरतूदच करण्यात आली नव्हती. तरीही सर्वेक्षणाची प्रमाणपत्रे देण्यात आली. सुरक्षिततेच्या दृष्टीने या बाबी देखील गंभीर असून एमएमबीने या सर्व बाबींसाठी कोणतीही तडजोड करण्याची गरज नाही व कोणत्याही परिस्थितीत अधिनियमातील तरतूदींचे पालन MMB ने केलेच पाहिजे असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

शिफारस :

३.६२ महालेखाकारांनी सदरहु परिच्छेदात नमूद केलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून अंतर्देशीय जहाज अधिनियम १९१७ मधील अनेक तरतूदींचे उल्लंघन करणारी तर आहेच शिवाय सुरक्षेच्या दृष्टीने देखील अत्यंत धोकादायक आहे. जहाजांचे नियमित व दर्जेदार सर्वेक्षण न होणे, सर्वेक्षणास नियमबाह्यरित्या मुदतवाढ देणे, नोंदणीकृत जहाजांची जहाजनिहाय नोंदवही न ठेवणे, जहाजांवर लाईफ जॅकेटची व्यवस्था नसणे, अग्निशामक साधनांची तपासणी अधिकृत कार्यालयांकडून न करणे इत्यादी बाबी या निश्चितच गंभीर स्वरुपाच्या असून अधिनियमात या सर्व बाबींची तरतूद करून त्या बाबी अनिवार्य करण्यामागील मूळ हेतू व उद्देश हा केवळ सुरक्षितता हाच असताना MMB ने त्यांचेशी अशाप्रकारे तडजोड करणे अभिप्रेत व आवश्यक नव्हते. सदरहु आक्षेप विभागाने साक्षीदरम्यान मान्यही केले. परंतु कोणत्याही अधिकाऱ्यांवर याबाबतची जबाबदारी निश्चित केली नाही. ही देखील गंभीर बाब आहे. महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या गंभीर आक्षेपांची विभागाने ५ वर्षे साधी दखलही घेतली नाही व जबाबादारी देखील निश्चित केली नाही. केवळ आता साक्ष लागल्यानंतर विभाग हे आक्षेप मान्य करते ही बाब अत्यंत आक्षेपार्ह असून कदापि समर्थनीय नाही व समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करते. अतः यामध्ये दोषी अधिकाऱ्यांवर तात्काळ कारवाई करण्यात यावी व भविष्यात हे आक्षेप टाळावेत व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६३ जहाजांना देण्यात आलेल्या सर्वेक्षण प्रमाणपत्रातील त्रुटी हे महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून सुरक्षिततेच्या दृष्टीने अत्यंत महत्वाचे आहे. एमएमबीने अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या तरतूदींचे काटेकोर पालन करावे व कोणत्याही परिस्थितीत या तरतूदींचे उल्लंघन होऊ नये याची दक्षता घेऊन योग्य ती उपाययोजना करावी. प्रत्येक वर्षी व नियमानुसार विहित पध्दतीनेच बोटींचे सर्वेक्षण करून प्रमाणपत्र देण्यात यावे. या बोटींचे सर्वेक्षण करण्यासाठी आवश्यक असणारी ड्रायडॉकची व्यवस्था व जागा शासनाने MMB ला उपलब्ध करून द्यावी. अपुऱ्या कर्मचाऱ्यांमुळे सर्वेक्षणाचे काम नियमित व दर्जेदार होणे शक्य नाही. त्यामुळे सर्वेक्षण करण्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या पदांच्या संख्येत वाढ करण्यात यावी व ती रिक्त न ठेवता भरण्यात यावी. राखीव जागांसाठी सर्व प्रयत्न करूनही गुणवत्तेवर उमेदवार मिळत नसेल तर ती जागा अन्य प्रवर्गासाठी अथवा सर्वसाधारण संवर्गासाठी खुली करून भरता येईल किंवा कसे या शक्यतांची तपासणी करून नियमानुसार योग्य तो निर्णय तातडीने घेण्यात यावा व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६४ नोंदणीकृत बोटी व प्रत्यक्षात सर्वे करण्यासाठी येणाऱ्या बोटींच्या संख्येमध्ये मोठ्या प्रमाणात तफावत असून एमएमबीने विशेष अभियान राबवून या संख्येच्या तफावतींची छाननी करावी. यासाठी त्रयस्थ यंत्रणेमार्फत या बोटींचे लेखापरिक्षण करण्यात यावे. एखादी बोट सलग तीन वर्षापेक्षा जास्त काळ वार्षिक तपासणीसाठी आली नाही तर त्या बोटींची नोंदणी आपोआप रद्द होणेबाबतच्या पर्यायाचा देखील विचार करून योग्य तो निर्णय शासनस्तरावरुन घेण्यात यावा. सागर कवच योजनेची अंमलबजावणी प्रभावीपणे करण्यात यावी. सर्वेक्षण प्रमाणपत्रांच्या नुतनीकरणाकडे लक्ष ठेवण्यासाठी व जहाजांची जहाजनिहाय नोंद ठेवण्यासाठी अद्ययावत तंत्रज्ञानाचा पुरेपूर वापर करण्यात यावा. सद्यःस्थितीत जहाजांच्या नोंदणी प्रमाणपत्राचे काम माय ॲप्लीकेशन ॲपद्वारे ऑनलाईन पध्दतीने सुरु असून या नोंदणी प्रक्रियेसोबतच सर्वेक्षण देखील समांतररित्या केल्यास व त्यानंतर प्रत्येक वर्षी टप्प्याटप्प्याने करून अधिक नियोजनबध्द व कालबध्द पध्दतीने याची अंमलबजावणी करण्यात यावी. ही सर्वेक्षण प्रमाणपत्रे देण्याची बाब अत्यंत जबाबदारीची व महत्वपुर्ण असल्यामुळे यासाठी कंत्राटी पध्दतीवर अधिकारी व कर्मचारी यांची नियुक्ती न करता येथे नियमित शासकीय सेवेतील कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६५ आंतर्देशीय जहाज अधिनियम १९१७ नुसार राज्य शासनाने आग प्रतिबंधक उपायांसाठी साधने, जीवरक्षक साधने इत्यादींची आवश्यकता विहित करणारे नियम करणे आवश्यक होते. परंतु राज्य शासनाने याबाबतचे कोणतेही नियम विहीत केले नव्हते असे अभिप्राय महालेखाकारांनी त्यांचे आक्षेपात नोंदविले आहे. अतः हे नियम देखील शासनाने तात्काळ तयार करावे व याची अंमलबजावणी करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६६ परिच्छेद क्र. २.१.१०.५ " शासकीय सर्वेक्षकामार्फत जहाजांचे सर्वेक्षण न करणे "

अभिप्राय

आंतर्देशीय जहाज अधिनियम १९१७ च्या कलम ४ नुसार यंत्राद्वारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजाचे वार्षिक सर्वेक्षण राज्य शासनाने शासकीय राजपत्रात अधिसूचित करून नियुक्त केलेल्या लोकसेवकांमार्फत करणे आवश्यक होते. परंतु MMB ने जहाजाचे सर्वेक्षण खाजगी सर्वेक्षकामार्फत, कंत्राट तत्वावर, मरीन क्षेत्राचा अनुभव नसणाऱ्या तात्पुरते नामिकाप्रविष्ट (सप्टेंबर २००७). अशा तीन खाजगी व्यक्तींकडून करून घेतले होते. सुरुवातीला कंत्राटाचा कालावधी एक वर्षाचा होता. जो जानेवारी २०१२ पर्यंत नवीन नामिकाप्रविष्टासाठी पुन्हा आवेदनपत्र न मागविता वेळोवेळी वाढविला गेला.

वर्ष २००९ मध्ये मरीन सर्वेक्षकाच्या पदासाठी जाहिरात देऊन त्याकरीता मुलाखती घेतल्या गेल्या होत्या. तरी कमी पगारामुळे पात्र उमेदवारांनी रुजू होण्याबाबत नापसंती दर्शविली होती. हा विभागाचा बचाव सुरक्षिततेच्या दृष्टीने कदापि समर्थनीय नाही. कारण अधिनियमाचे उल्लंघन करत खाजगी व्यक्तीकडून सर्वेक्षण केले जात होते.

महालेखाकारांनी नोंदविलेले सदरहु आक्षेप हे अत्यंत गंभीर स्वरुपाचे असून सुरक्षिततेच्या दृष्टीने संपुर्ण कार्यपध्दतीवर व विश्वासार्हतेवर प्रश्नचिन्ह उभे करणारे आहे. जहाजांचे सर्वेक्षण हे अत्यंत जबाबदार व शासकीय सर्वेक्षकामार्फतच करणे आवश्यक आहे. परंतु हे सर्वेक्षण खाजगी सर्व्हेक्षकामार्फत, कंत्राटी तत्वावर, तात्पुरत्या नामिकाप्रविष्ट पध्दतीने करणे निश्चितच समर्थनीय नाही. यासाठी MMB कडे असणाऱ्या चार पदांपैकी ३ पदे आता नामनिर्देशनाने भरण्यात आली आहेत. ज्या कर्मचाऱ्यांची निवड केली ते आदेश राजपत्रात अधिसूचित करणे आवश्यक होते. परंतु तसे करण्यात आले नव्हते. ती पदे कंत्राटी पध्दतीने भरण्यात आली असून ते कायदेशीर नियमित शासकीय कर्मचारी नव्हते असे आक्षेप घेतल्यानंतर आता सन २०१४ मध्ये ते अधिसूचित केल्यामुळे ते आता कायदेशीररित्या शासकीय नोकरदार असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. मात्र सन २००८ ते २०१४ हे कर्मचारी कंत्राटी पध्दतीवरच काम करीत असल्याची वस्तुस्थिती असून व हे नियमानुसार अनुज्ञेय नसल्याचे विभागाने समितीसमोर मान्य केले. परंतु सद्य:स्थितीत ३ सर्व्हेअर, १ सागरी अभियंता यांची अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ नुसार राजपत्रित अधिकारी म्हणून घोषित करावे याबाबत शासनास प्रस्ताव पाठविण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. सन २०११-१२ या वर्षीसाठी महालेखाकारांनी हे आक्षेप नोंदविलेले असून आता समितीची साक्ष लागली म्हणून विभागाने ही सर्व कार्यवाही केली. इतकी वर्षे विभागाने या आक्षेपांची साधी दखलही घेतली नाही ही देखील गंभीर बाब आहे. वास्तविकत: अधिनियमातील तरतूदीनुसार सर्वेक्षण करणारे अधिकारी हे शासनाचे राजपत्रित अधिकारी असावे व त्यासंदर्भातील राजपत्र निर्गमित व्हावे ही अत्यंत महत्वाची तरतूद असून त्याची अंमलबजावणी करणे हे एमएमबीच्या हिताचेच असून बंधनकारक देखील आहे. यावरुनच या पदाची जबाबदारी अधिनियमात गांभीर्याने नमूद असून या पदावर नियुक्त झालेले अधिकारी हे राजपत्रात अधिसूचित असण्याची अट घातल्यासच या पदाचे गांभीर्य व जबाबदारी दिसून येते. यामुळे या अधिकाऱ्यांनी जबाबदारीने केलेल्या कामाची वैधता व विश्वासार्हता निश्चित करता येते. आतापर्यंत राजपत्रात अधिसूचित न करता अशाप्रकारे खाजगी नियुक्त अधिकाऱ्यांकडून सर्वेक्षण करण्यात येत होते व त्यांच्या अभिप्रायाच्या आधारे हे प्रमाणपत्र देण्यात येत होते. ती व्यक्ती अत्यंत जबाबदार, शासनाने प्राधिकृत केलेली व त्याआधारे राजपत्रात अधिसूचित केलेली असली पाहिजे ही तरतूद रास्तच आहे व त्याची अंमलबजावणी झालीच पाहिजे. अधिक गंभीर बाब म्हणजे महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर देखील कंत्राटी सर्व्हेअरकडूनच काम करून घेतले जात होते. एवढेच नव्हेतर सन २०१४ मध्ये या ३ नवीन सर्व्हेअरची नियुक्ती केल्यानंतरही ३ वर्षे झाले तरीही ही बाब मान्यतेसाठी शासनाकडे पाठविली नाही हे देखील अतिशय आक्षेपार्ह आहे व कदापि समर्थनीय नाही. या पदासाठी वेतन कमी असल्यामुळे व यात मोठ्या प्रमाणात तांत्रिक ज्ञानाची व अनुभवाची आवश्यकता असल्यामुळे वारंवार जाहिरात देऊनही यासाठी गुणवत्ता प्राप्त उमेदवार मिळत नाही असेही समितीसमोर सांगण्यात आले. परंतु काहीही असले तरीही त्या अटींचे पालन करणे हे MMB च्या हिताचेच असून बंधनकारकच आहे.

शिफारस

३.६७ आंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम ४ नुसार जहाजाचे वार्षिक सर्वेक्षण राज्य शासनाने शासकीय राजपत्रात अधिसूचित करून नियुक्त केलेल्या लोकसेवकांमार्फत करणे आवश्यक होते. परंतु हे सर्वेक्षण एमएमबीने कंत्राटी तत्वावर, खाजगी व्यक्तीकडून अथवा तात्पुरत्या नामिकाप्रविष्ट व्यक्तींकडून करून घेतले. या बाबी अत्यंत आक्षेपार्ह असून सुरक्षिततेच्या दृष्टीने देखील अतिशय धोकादायक आहेत. ज्या अधिकाऱ्यांच्या सर्वेक्षणाच्या व अभिप्रायाच्या आधारे हे प्रमाणपत्र देण्यात येते त्यांच्या नियुक्तीची वैधता व विश्वासार्हता कोणत्याही परिस्थितीत प्रश्नांकीत होता कामा नये. खाजगी अथवा कंत्राटी पध्दतीने नियुक्त व्यक्तीकडून एमएमबीचे हित व सुरक्षितता जपली जाईलच याची निश्चित शाश्वती नसते. अत: एमएमबीने या बाबी निश्चितच टाळाव्यात व आवश्यक ती उपाययोजना भविष्यात अवलंबावी व महत्वाच्या पदांवर तात्काळ नियुक्ती करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.६८ परिच्छेद क्र. २.१.१०.६ " क्षेत्रीय बंदर अधिकाऱ्यांमार्फत जहाजांची नोंदणी "

अभिप्राय

आंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ च्या कलम १९ ब (१) अंतर्गत महाराष्ट्र शासनाने अंतर्देशिय जलाशयात प्रवास करणाऱ्या यंत्राव्दारे वल्हविले जाणाऱ्या जहाजांसाठी RPO ची नोंदणी प्राधिकारी म्हणून नियुक्ती केली होती (जून, २००१). ज्यांनी मार्च, २०१२ पर्यंत १५७० अंतर्देशिय जहाजांची नोंदणी केली होती. परंतु अधिनियमाच्या कलम १९ R च्या तरतूदीनुसार राज्य शासनाने, जहाजांच्या नोंदणीकरिता, जहाजातील बदलांकरिता आकारल्या जाणाऱ्या शुल्काबाबतचे नियम अधिसूचित केले नव्हते.

सप्टेंबर, २००४ मध्ये महासंचालक, शिपींग यांनी निर्गमित केलेल्या नियमावलीनुसार सर्वेक्षकाने समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री दिल्यानंतर आंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरण्यात येणाऱ्या यांत्रिक जहाजांची नोंदणी होणे आवश्यक होते. जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरणाऱ्या बिगरयांत्रिक जहाजांना फक्त ओळख क्रमांक (ID) देणे आवश्यक होते. परंतु वेगवेगळया जलक्रिडा उद्योगांसाठी वापरल्या जाणाऱ्या १६७ यांत्रिक जहाजांना (RPO मोरा मध्ये १२७ जहाजे आणि RPO राजपुरी मध्ये ४०) अधिनियमांतर्गत नोंदणी न करता आणि समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री करून घेतल्याशिवाय केवळ ओळखपत्रच देण्यात आले होते. तसेच, जलक्रिडांकरिता वापरात असणाऱ्या ३९ स्पीड बोटींची नोंदणी जरी RPO, राजपुरी यांनी केली होती तरी त्यांचे सर्वेक्षण ME ने केले नव्हते. परंतु RPOs नी समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री दिल्यानंतरच जलक्रिडांकरिता वापरल्या जाणाऱ्या सर्व जहाजांना ID देण्यात आले होते. जे स्वीकारार्ह नव्हते कारण सर्वेक्षकाकडून समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतची खात्री मिळाल्यानंतरच अंतर्देशिय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत सर्व यांत्रिक जहाजांची नोंदणी होणे आवश्यक होते.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सर्व बोटींना अंतर्देशीय जहाज अधिनियमान्वये नोंदणी करणे आवश्यक असताना जलयानाच्या वा जलक्रीडांच्या बोटींना केवळ आय.डी.नंबर देण्यात येत होता. विभागाने जवळजवळ २७१९ जलयानांना आय.डी.नंबर दिला व त्यापैकी केवळ १७७ जलयानांची नोंदणी झालेली आहे. व २५४२ जलयानांची नोंदणी रद्द केलेली आहे. मुंबईवर दहशतवादी हल्ला झाला त्यावेळी डी.जी.शिपींग यांनी बोटींना प्रमाणपत्र देणेबाबतचा निर्णय झाला होता व त्यानुसारच बोटींना आय.डी.नंबर देण्यात आला होता. परंतु महालेखाकारांनी यासंदर्भात आक्षेप नोंदविल्यानंतर आय.व्ही.ॲक्ट अंतर्गत मॅकॅनिकल बोटींना आय.डी.नंबर देता येणार नसल्यामुळे ते रद्द करण्यात आले व त्यांनी आय.व्ही.ॲक्टनुसार नोंदणीसाठी यावे असे त्यांना सांगण्यात आले. हे आय.डी.नंबर सुरक्षिततेच्या कारणास्तव देण्यात आले असून भविष्यात काही दुर्घटना झाल्यास घडलेल्या घटनेचा सुगावा लागावा हा त्यामागील हेतू होता. परंतु आता त्यांना आय.व्ही.ॲक्ट अंतर्गतच ही कार्यवाही करणेबाबत कळविण्यात आले असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.६९ जलक्रीडा उद्योगांसाठी वापरण्यात येणाऱ्या यांत्रिक जहाजांची नोंदणी ही अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत होणे आवश्यक आहे व बिगर यांत्रिक जहाजांना फक्त ओळख क्रमांक देणे आवश्यक होते. परंतु तसे न करता सर्वच जहाजांना आय.डी. देण्यात आले होते. ही बाब निश्चितच गंभीर आहे. अधिनियमातील तरतूदींची अंमलबजावणी विभागाने केली नाही व महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर विभागाने २७१९ जलयानांपैकी केवळ १७७ जलयानांची नोंदणी केली व २५४२ जलयानांची नोंदणी रद्द करून त्यांना आय.व्ही.ॲक्ट अंतर्गत नोंदणी करण्यास सांगितल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अतः अधिनियमाच्या कलम १९ R च्या तरतूदीनुसार राज्य शासनाने जहाजांच्या नोंदणीकरिता जहाजातील बदलांकरिता आकारल्या जाणाऱ्या शुल्काबाबतचे नियम अधिसूचित केले नव्हते असे आक्षेप महालेखाकारांनी घेतलेले आहेत. त्याअनुषंगाने ते नियम अद्यापपर्यंत अधिसूचित केलेले नसल्यास तात्काळ करण्यात यावेत व अधिनियमातील तरतूदीनुसार या सर्व जहाजांची तपासणी करण्यात यावी. यांत्रिक जहाजांची नोंदणी अंतर्देशीय जहाज अधिनियम, १९१७ अंतर्गत अस्तित्वात असलेल्या नियमानुसार व निकषानुसार करण्यात यावी व केवळ बिगर यांत्रिक जहाजांना फक्त ओळखपत्र देण्यात यावे. तसेच या प्रकरणी दोषी असणाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७० परिच्छेद क्र. २.१.१०.७ " ME ने कार्यक्षमता प्रमाणपत्र प्रदान करणे "

अभिप्राय

आंतर्देशीय जहाज अधिनियम १९१७ च्या कलम २१(१) नुसार राज्य शासनाने अधिसूचित केलेला अधिकारी उमेदवाराबाबत परीक्षकाने विहित अर्हता असल्याचे कळविल्यानूसार प्रथम श्रेणी मास्तर, द्वितीय श्रेणी मास्तर किंवा सारंग किंवा अभियंता, प्रथम श्रेणी इंजिन चालक किंवा द्वितीय श्रेणी इंजिन चालक जे असेल त्या पदावर यांत्रिक जहाजावर काम करण्यासाठी कार्यक्षमता प्रमाणपत्र देऊ शकतो.

अशी प्रमाणपत्रे प्राप्त करण्याची इच्छा असणाऱ्या उमेदवारांची पात्रता तपासण्यासाठी विभागाने ME, CPO आणि RPOs ना परीक्षक म्हणून अधिसूचित केले होते (जून २००१) कार्यक्षमता प्रमाणपत्रे देण्यासाठी वर्ष २००७-०८ आणि २००९-१० दरम्याने ME ने आठ परीक्षा घेतल्या परंतु अशी प्रमाणपत्रे देण्यात विसंगती आणि अधिनियमाचे उल्लंघन होते.

वर्ष २००७ ते २०१० दरम्यान झालेल्या परीक्षांमध्ये द्वितीय श्रेणी मास्तर, प्रथम श्रेणी मास्तर आणि प्रथम श्रेणी इंजिन चालक या पदांसाठी अनुक्रमे ५९६, १७४ आणि ११३ उमेदवार उत्तीर्ण झाल्याचे जाहीर केले होते. परंतु उमेदवारांना देण्यात आलेल्या पात्रता प्रमाणपत्रांची नोंदवही अनुक्रमे ६०६, १७५ आणि ११४ उमेदवारांना पात्रता प्रमाणपत्र दिल्याचे दर्शवित होती. अशाप्रकारे परीक्षेत उत्तीर्ण झाल्याचे जाहीर नसतानाही १२ उमेदवारांना पात्रता प्रमाणपत्रे देण्यात आली होती. तसेच, परीक्षेला हजर असणाऱ्या उमेदवारांच्या यादीची तुलना उत्तीर्ण झालेल्या उमेदवारांच्या यादीशी केली असता द्वीतीय श्रेणी मास्तर पदासाठी पाच उमेदवार आणि प्रथम श्रेणी मास्तर पदासाठी एक उमेदवार हे उत्तीर्ण म्हणून जाहीर करण्यात आले होते. परंतु सप्टेंबर २००८ मध्ये झालेल्या परीक्षेस हजर असणाऱ्या उमेदवारांच्या यादीत त्यांची नावे दिसून आली नाहीत. अशाप्रकारे, परीक्षा घेण्याकरीता आणि कार्यक्षमता प्रमाणपत्रे प्रदान करण्याकरीता निर्दोष यंत्रणा कार्यरत नसल्याचे दिसून आले.

परीक्षक म्हणून ME, CPO आणि RPOs ने अनुसूचित केलेले असतानाही CEO, MMB यांनी अधिनियमाचे / जून २००१ च्या अधिसूचनेचे उल्लंघन करीत बोर्ड ऑफ एक्झॅमिनेशनस् फॉर सीफेअरर्स ट्रस्ट (BEST) या खाजगी विश्वस्त मंडळाला परीक्षा घेण्याची जबाबदारी सोपविली (मे २०१२).

सदरहू आक्षेपाबाबत समितीने विचारणा केली असता असे दिसून आले की, प्रत्यक्षात उत्तीर्ण विद्यार्थ्यांची संख्या ५९६ असताना ६०६ उमेदवारांना प्रमाणपत्र देण्यात येणे. १३४ उत्तीर्ण ऐवजी १७५ आणि ११३ उत्तीर्ण ऐवजी ११४ उमेदवारांना प्रमाणपत्र देण्यात आले असून एकूण १२ उमेदवार अतिरिक्त असल्याचे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविले असता सदरहु संख्या १२ नसून आता १८ पर्यंत गेल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. त्या १८ पैकी ३ उमेदवारांचे नाव दुबार असून ६ उमेदवार उत्तीर्ण असून त्यांच्या नावांची नोंद रेकॉर्डवर दिसून आली नाही. तसेच ७ उमेदवारांचे उत्तीर्ण प्रमाणपत्र उपलब्ध नाही असे समितीसमोर सांगण्यात आले. सन २००६-०७ पर्यंत या परीक्षा मर्कटाईल मरीन डिपार्टमेंट म्हणजेच डीजी शिपींगकडे होत्या व त्यांचेकडे ज्या परीक्षा होतात त्यांचे डायरेक्ट सर्टीफिकेट न देता अगोदर प्रोव्हीजनल सर्टीफिकेट देण्यात येते व त्यानंतर १५ ते ३० दिवसांनी अंतिम प्रमाणपत्र देण्यात येते. सन २००७ नंतर या परीक्षा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आल्या. डिजी शिपींग यांनी याबाबत तोंडी परीक्षा घेतलेली असल्यामुळे एमएमबीकडे यासंदर्भातील रेकॉर्ड उपलब्ध नाही. हे प्रकरण ११ वर्ष जुने असल्यामुळे यासंदर्भातील रेकॉर्ड तपासणी करण्यात येत असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर केला. त्या उमेदवारांचा कोणताही ठावठिकाणा सापडत नसून याबाबत तपासणी करण्यात येत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविकतः यासंदर्भातील कारवाई ही डिजी शिपींगकडून अथवा एमएमबीकडून अशा कोणाहीकडून झाली तरी उमेदवारांचा तपशील, त्यांचे रेकॉर्ड व आवश्यकती कागदपत्रे ही विभागाकडे उपलब्ध नसणे ही बाब निश्चितच गंभीर आहे. यासाठी तत्कालिन प्रमुख प्रशासकीय अधिकारी यांचेकडून चूक झालेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर मान्य केले असता समितीने या प्रकरणी संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून समितीला अहवाल सादर करण्याबाबत निदेशित केले. आता या परीक्षा पध्दतीमध्ये बदल करण्यात आलेला असून तोंडी व लेखी परीक्षा बी.ई.एस.टी. या संस्थेमार्फत घेण्यात येते. सदरहू परीक्षा नोकरी देण्यासाठी नव्हेतर अर्हता प्रदान करण्यासाठी घेण्यात येते. सदरहू पात्रता धारणा केल्यानंतर उमेदवार उपरोक्त पदांसाठी अर्ज करु शकतात असेही समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.७१ सदरहू बाब ही अतिशय गंभीर असून सदरहू आक्षेपात नमूद सर्व उमेदवारांच्या तपशिलाची विभागाने छाननी व तपासणी करावी व यासंदर्भातील रेकॉर्ड तपासून उमेदवारांच्या वैधतेची निश्चिती करावी. तसेच या सर्व प्रकरणी जबाबदार असणाऱ्या तत्कालिन प्रशासकीय प्रमुखांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करावी असे समितीला आश्वासित करूनही याबाबतची माहिती अद्याप समितीला देण्यात आली नाही. अतः या प्रकरणी कार्यक्षमता प्रमाणपत्र देण्यात आलेल्या सर्व प्रकरणांची छाननी करण्यात यावी. उत्तीर्ण झालेले उमेदवार व पात्रता प्रमाणपत्रे दिलेल्या उमेदवारांची व त्यांच्या कागदपत्रांची शहानिशा करून त्यामध्ये असलेली तफावत दूर करण्यात यावी. तसेच ही प्रमाणपत्रे देण्यात काही अनियमितता आढळून आल्यास उमेदवारांवर नियमानुसार कारवाई करण्यात यावी व या प्रकरणी जबाबदार अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी. तसेच समितीला माहिती देण्याचे आश्वासित करूनही अशी माहिती न देणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर देखील कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्यात सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७२ एमएमबीने कार्यक्षमता प्रमाणपत्रांकरिता परिक्षा घेताना एमएमबी मधील अधिनियमांतील तरतूदींचे अनुपालन करीत असल्याची सुनिश्चिती करावी व यासदंर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७३ परिच्छेद क्र. २.१.१०.८ " हायड्रोग्राफिक/जलआरेखन विभागाचे कार्य "

अभिप्राय

MMB चा हायड्रोग्राफर/जलआरेखक, हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षण, भू-तांत्रिक सर्वेक्षण/भू-भौतिक सर्वेक्षण करतो आणि हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षणाच्या आधारे नौकानयन मार्गातील वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकाऱ्याला ना-हरकत प्रमाणपत्रे (NOCs) देतो. वाळू उत्खननासाठी (NOCs) प्रदान करण्यापूर्वी महाराष्ट्र शासनाने विहित केलेल्या अनिवार्य तरतुदींचे पालन करण्यात त्रुटी दिसून आल्या.

वाळू उत्खननासाठी ऑक्टोबर २०१० मध्ये निर्गमित केलेल्या शासन निर्णयानुसार ना-हरकत प्रमाणपत्र निर्गमित करण्यापूर्वी राज्यस्तरीय पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा समितीकडून (SLEIAC) पर्यावरणविषयक दाखला मिळवणे अनिवार्य होते. तसेच पश्चिम घाट विभागात येणाऱ्या रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात मोठ्या प्रमाणावर प्रकल्प प्रस्तावित असल्यामुळे/कार्यान्वित असल्यामुळे जैवसृष्टीच्या -हासाबाबत चिंता वर्तवली जात असल्यामुळे, प्रभावी उपाययोजना सुचविण्यासाठी MOEF ने जैव-भौतिक तज्ञांचे पथक नेमले आणि त्यांच्याकडून उपाययोजना प्रलंबित असल्याने जानेवारी २०११ मध्ये या जिल्ह्यांमधील विकास कार्यक्रमांवर तात्पुरती बंदी घालून विकास कामांना प्रतिबंध केला. या बंदीच्या अनुषंगाने SLEIAC ने या दोन जिल्ह्यात वाळू उत्खननाबाबत कोणताही प्रस्ताव मंजूर न करण्याचे ठरविले. तरीही, MMB ने बंदीकडे आणि SLEIAC च्या निर्णयाकडे दुर्लक्ष करीत सहा प्रकरणात ७.७७ लाख ब्रास (२१.९९ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, रत्नागिरी आणि आठ प्रकरणात १३.४९ लाख ब्रास (३८.१८ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, सिंधुदुर्ग यांना दि.१४ मार्च, २०११ नंतर ना-हरकत प्रमाणपत्र दिले. याखेरीज MMB ने SLEIAC ने मान्यता न दिलेल्या ठिकाणाकडून २४.५२ लाख ब्रास (६८.२६ लाख घनमीटर) वाळू उत्खननासाठी जिल्हाधिकारी, ठाणे यांना २३ ना-हरकत परवानग्या प्रदान केल्या.

तसेच पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा Environmental Impact Assessment (EIA) अभ्यास करण्यासाठी आणि मे २०११ पर्यंत ठाणे, रायगड, रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील खाडयांमधील वाळूच्या साठ्यांबाबतचा अहवाल सादर करण्याच्या सूचना प्रधान सचिव, महसूल व वनविभाग यांनी मुख्य कार्यकारी अधिकारी, MMB ला दिल्या तरीही MMB ने कोणताही EIA अभ्यास हाती घेतला नाही. परिणामी, पर्यावरणाच्या हानीचा अंदाज न घेता या जिल्ह्यांमध्ये वाळू उत्खननाचे काम अखंड चालूच राहिले.

महसूल विभागाने या कामासाठी निधी पुरवला नाही आणि अतिरिक्त मुख्य सचिव (महसूल) यांच्या अध्यक्षतेखाली घेतलेल्या बैठकीत EIA अभ्यास जिल्हाधिकाऱ्यांमार्फत स्थानिक पातळीवर करण्याचा निर्णय घेण्यात आला असे MMB ने नमूद केले. परंतु, वस्तुस्थिती अशी होती की, EIA अभ्यास MMB ने ही केला नाही तसेच जिल्हधिकाऱ्यांकडूनही केला गेला नाही. तसेच माणसांकडून डुबी पध्दतीने वाळू उपसा करणे शक्य नसेल तेथेच फक्त जनहितार्थ संक्शन पंपाचा वापर करून वाळू उपसा करण्यास परवानगी दिली जावी या शासन निर्णयातील तरतुदींचे उल्लंघन करीत अगोदरच जी ठिकाणे माणसांकडून डुबी पध्दतीने वाळू उपसा करण्यासाठी राखून ठेवली होती अशा ठिकाणांहून १२६ संक्शन पंपाव्दारे वाळू उपशाकरिता जिल्हाधिकारी, ठाणे यांना MMB ने सहा ना-हरकत परवानग्या प्रदान केल्या होत्या. महसूल विभागाने जनहितार्थ दिलेली परवानगी MPCB कडून परवानगी मिळविण्याच्या अधीन सशर्त होती जी घेतली नव्हती.

महालेखाकारांनी नोंदविलेले सदरहु आक्षेप हे अत्यंत गंभीर स्वरुपाचे आहेत. यासंदर्भात समुद्रातील वाळूसंबंधी एमएमबीकडून ना-हरकत दाखला घेणे आवश्यक असून विहित कालावधीत दाखला न दिल्यास मानीव मान्यतेची (Deemed approval) तरतूद आहे. नौकानयनाच्या सहाय्याने वाळू उपसा करायचा असल्यास मेरीटाईम बोर्डाचा ना-हरकत दाखला घेणे आवश्यक असून त्यानंतर पर्यावरण विभागाने यासंदर्भात मंजूरी दिल्यास जिल्हाधिकाऱ्यांमार्फत ही कारवाई करण्यात येते. पहिले खोलीनुसार साठा किती व किती उपसा करता येवू शकतो ही बाब सांगण्याची जबाबदारी फक्त जलआरेखन विभागाकडे होती. सन २०१२ ते २०१४ या कालावधीत काही गैरप्रकार झाल्यामुळे सन २०१५ पासून ही जबाबदारी पुर्णत: जलआरेखन विभागास देण्यात आली. यातील अधिक गंभीर बाब म्हणजे गाडगीळ समितीच्या अहवालानुसार रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात मोराटोरीअम असताना एमएमबीने ना-हरकत दाखला देण्याची आवश्यकता नव्हती अशी समितीने विचारणा केली असता नदी व खाडीमध्ये वाळूचे प्रमाण वाढल्यास त्या भागामध्ये ये-जा करणाऱ्या बोटींची वाहतूक सुरळित राहिली पाहिजे यासाठी अधिकची वाळू उपसण्याकरिता विभागाकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र घेण्यात आले होते. परंतु ना-हरकत दाखला दिल्यानंतर वाळू उपसा पाहणी करण्यासाठी विभागाकडून प्रतिनियुक्तीवर अधिकारी पाठविण्यात येतो व वाळूची लेव्हल पाहण्याची जबाबदारी विभागाची असते असे समितीला सांगितले असता नौकानयनाचा मार्ग सुकर पध्दतीने चालला पाहिजे यासाठी केवळ ना-हरकत प्रमाणपत्र देवून विभाग आपली जबाबदारी टाळू शकत नाही. अनुमतीपेक्षा अधिक वाळू उत्खनन झालेले असेल तर त्याची जबाबदारी केवळ जिल्हाधिकाऱ्यांवर टाकून एमएमबी स्वत:ची जबाबदारी टाळू शकत नाहीत. जिल्हाधिकाऱ्यांनी ज्यावेळी रेती उत्खननाबाबत ना-हरकत परवानगी मागितली त्यावेळी एमएमबीने एनओसी देताना रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात मोराटोरीअम अस्तित्वात असून वाळू उपसावर निर्बंध असल्याचे एमएमबीने जिल्हाधिकाऱ्यांच्या निदर्शनास आणले नाही. तसेच यासाठी पर्यावरण विभागाची देखील परवानगी आवश्यक असताना ती घेण्यात आली नाही. महालेखाकारांनी या परिच्छेदात या सर्व ठिकाणी अतिरिक्त रेती उत्खनन झाल्याचे आक्षेप नोंदविलेले आहेत. सदरहू आक्षेपाबाबत अधिक सखोल छाननी करण्यासाठी समितीने महसूल विभागाच्या सचिवांची देखील समितीसमोर साक्ष घेतली.

सन २००९-१० मध्ये मेरीटाईम बोर्डाने वाळू उत्खननासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र दिले असून नौकानयन मार्ग सुकर करण्यासाठी या मार्गातील गाळ काढणे आवश्यक असल्यामुळे हे ना-हरकत प्रमाणपत्र देण्यात आले. ना-हरकत प्रमाणपत्र निर्गमित करण्यापूर्वी राज्यस्तरीय पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा समितीकडून पर्यावरण विषयक दाखला मिळविणे अनिवार्य होते तेही घेण्यात आले नव्हते. तसेच पश्चिम घाट विभागात विकास कामांवर तात्पुरती बंदी घालून विकास कामांना तात्पुरता प्रतिबंध घालण्यात आलेला असतानाही (मोरोटोरीयम) असे ना-हरकत प्रमाणपत्र का देण्यात आले अशी समितीने विचारणा केली असता जिल्हाधिकारी यांनी MMB ला ना-हरकत प्रमाणपत्र मागितल्यामुळे केवळ एमएमबीचा नौकानयन मार्ग सुकर होण्याच्यादृष्टीने ना-हरकत प्रमाणपत्र देण्यात आले व त्यापुढील इतर सर्व परवानग्या आणि दाखले मिळविण्याची जबाबदारी ही जिल्हाधिकाऱ्यांची असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. यासंदर्भात प्रधान सचिव, महसूल यांना समितीने विचारणा केली असता दि.२१.०७.२०११ रोजीच्या पर्यावरण विभागाच्या पत्रान्वये जर ५ हेक्टर पेक्षा कमी क्षेत्राचा वाळू लिलावाचा प्रस्ताव असेल तर तो प्रस्ताव पर्यावरण विभागाकडे पाठविण्याची आवश्यकता नाही व त्यामुळे एमएमबीकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यावर पर्यावरण विभागाकडे संदर्भ न करता तत्कालिन जिल्हाधिकारी यांनी यास परवानगी दिली असे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविक सिंधुदुर्ग व रत्नागिरी जिल्ह्यामध्ये वाळू उत्खननासाठी पुर्णपणे बंदी असताना वाळूचे उत्खननाची परवानगीच कशी दिली हा मुळ प्रश्न आहे. एकीकडे एमएमबी ही जबाबदारी स्वत:ची नसून ती जिल्हाधिकाऱ्यांची असल्याचे सांगत आहे व दुसरीकडे महसूल विभाग यासंदर्भात अस्तित्वात असलेल्या नियमांचे पालन न करता अशा उत्खननास परवानगी देत आहे. वाळू उत्खननाच्या कामांमध्ये नियमांचे पालन झाले पाहिजे हेच समितीचे अंतिम मत आहे.

मार्च, २०११ मध्ये पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा याचा अभ्यास करण्याचे आदेश एमएमबीला देण्यात आले होते. त्याबाबत समितीने विचारणा केली असता यासाठी ऑक्टोबर, २०१२ मध्ये निविदा प्रसिध्द करून सल्लागारांची नेमणूक केलेली असल्याचे समितीस सांगण्यात आले. त्याअनुषंगाने रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग, ठाणे व रायगड या चार जिल्ह्यांचा अभ्यास करण्याचे काम आता पुर्ण झालेले आहे काय? अशी विचारणा समितीने केली असता याबद्दलची निविदा काढण्यात आली आहे. यासंदर्भात पर्यावरण विभागाची मंजूरी घेवून महसूल विभागामार्फत हे काम बघण्यात येणार असल्याचे समितीला सांगण्यात आले. नौकानयन मार्ग सुकर करण्यासाठी खाडी क्षेत्रातील वाळू, रेतीचे उत्खनन करणे आवश्यक असल्याने खाडीतील रेती गटातील वाळू उत्खननाबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून सर्वेक्षण करून त्यांचे ना-हरकत प्रमाणपत्र घेतले. तसेच संबंधित रेती गटात उत्पन्न होणाऱ्या अंदाजित रेतीसाठी उत्खनन किती खोलीपर्यंत करावे तसेच उत्खननासाठी यांत्रिक साधनांचा वापर करावा किंवा कसे, याबाबत MMB चे अभिप्राय घ्यावेत व त्यांच्या सूचनेनुसार उत्खनन करण्यात यावे असा शासन निर्णयामध्ये उल्लेख असल्यामुळे महसूल विभागाने एमएमबीकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र घेतले. ५ हेक्टरपर्यंत सूट असल्यामुळे पर्यावरण विभागाची आवश्यकता नसल्याबाबत समितीसमोर सांगण्यात आले.

तसेच एमएमबीने वाळू उत्खननाची परवानगी दिली, परंतु वार्फेज संदर्भात कोणताही निधी घेतला नाही. कोणत्याही मालाची चढ-उतार होत असताना वार्फेज लावण्यात येतो. याबाबत समितीने विचारणा केली असता नियमानुसार वाळू उपसा होत असेल तर त्यावर वार्फेज घेण्यात येतो. परंतु अवैधरित्या वाळू उपसा असले तर त्यावर कारवाई, खटला, जप्ती, रॉयल्टी यासंदर्भात नियमानुसार संबंधितांवर कारवाई केली जाते व हे सर्व जिल्हाधिकारी व त्यांची यंत्रणा हाताळते. अशाप्रकारे वार्फेज आकारण्यात आला काय अशी समितीने विचारणा केली असता वाळू उत्खनन करून ती एखाद्या ठिकाणी घेवून गेल्यास वार्फेज लागतो. त्या वाळूचा तहसिलदार किंवा नायब तहसिलदार यांच्यामार्फत लिलाव करण्यात येतो असेही समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.७४ महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नमूद केलेले आक्षेप हे अतिशय गंभीर स्वरुपाचे असून राज्यात होणारा वाळू उपसा, त्याचा लिलाव, त्यासाठी आवश्यक दाखले, परवानग्या, अनधिकृत उपसा, रॉयल्टी या सर्व बाबी अत्यंत महत्वाच्या असून राज्यात अनेक ठिकाणी यामुळे कायदा व सुव्यवस्थेची गंभीर परिस्थिती निर्माण झाली असताना तसेच पर्यावरणाच्या दृष्टीनेदेखील हा अतिशय संवेदनशील विषय असताना अशाप्रकारे रेती उत्खनन होणे व याहीउपर बंदी असलेल्या जिल्हांमध्येही रेती उत्खनन होणे ही गंभीर बाब असून यासंदर्भात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने केवळ नौकानयन मार्ग सुकर होण्यासाठी रेती उत्खननासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र महसूल विभागाला दिल्याचे सांगून MMB अशाप्रकारे या गंभीर बाबीसंदर्भात आपली जबाबदारी टाळून तटस्थ राहू शकत नाही. ना-हरकत प्रमाणपत्रामध्ये बंदीची बाब नमूद करण्याची जबाबदारी देखील MMB ने पार पाडली नाही. शिवाय या बंदीची जिल्हाधिकाऱ्यांनी देखील स्वत:हून दखल घेतली नाही. या बाबी अतिशय गंभीर असून या परिच्छेदामध्ये नमूद गंभीर आक्षेपांची विभागबाह्य वरिष्ठ सनदी अधिकाऱ्यांमार्फत चौकशी करण्यात यावी व त्याअनुषंगाने झालेल्या उल्लंघनाचा चौकशी अहवाल त्यात दोषी असणाऱ्यांवर कारवाई करून समितीस महालेखापालांच्या मान्यतेने सादर करण्यात यावा व याबाबत केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७५ वाळू उपशावर बंदी घालण्यात आलेल्या अन्य ठिकाणांहून वाळू उपशाकरिता ना-हरकत प्रमाणपत्र देण्यात आले नसल्याची सुनिश्चिती करून आवश्यकती पुढील कारवाई करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७६ परिच्छेद क्र. २.१.१०.९ " हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण शुल्क निश्चिती आणि वसुलीतील त्रुटी "

अभिप्राय

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ४१ नुसार, अधिनियमात विनिर्दिष्ट केलेल्या सेवांबाबत कोणतेही शुल्क वसूल करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाची पूर्वसंमती आवश्यक होती. जिल्हाधिकाऱ्यांनी लिलाव केलेल्या वाळू साठ्याबाबत हायड्रोग्राफिक सर्व्हेक्षणाच्या प्रत्येक दिवसाकरीता रु.१६, ०००/- चे सर्वेक्षण शुल्क महाराष्ट्र शासनाच्या महसूल विभागाने निश्चित केले होते. परवानगी दिलेल्या (लिलाव प्रक्रियेशिवाय) व्यक्ती किंवा संस्थेकरीता वाळू उपशासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र प्रदान करण्यासाठी MMB ने प्रति १००० ब्राससाठी रुपये ८, ०००/- चे सर्व्हेक्षण शुल्क एकतर्फी ठरविले (२००४), जे पुढे कमी करून प्रति १००० ब्राससाठी रुपये १५००/- करण्यात आले (सप्टेंबर, २००८). तरीही हायड्रोग्राफरने दोन प्रकरणात ऑगस्ट, २००८ मध्येच कमी दराने सर्वेक्षण शुल्क वसूल केले होते. परिणामी रुपये ३.६५ लाख सेवा करासहित रुपये २९.५१ लाख कमी आकारले गेले होते. तसेच वाळू उपशासाठी ना-हरकत प्रमाणपत्र प्रदान करण्याचे अधिकार RPOs ना नसतांनाही एप्रिल, २००७ ते मार्च, २००९ दरम्यान दोन RPOs ने २३९२ ना-हरकत प्रमाणपत्र प्रदान केली होती. तसेच २२.६७ लक्ष ब्रास वाळू उपशाकरिता ना-हरकत प्रमाणपत्र प्रदान करण्याबाबतचे हायड्रोग्राफिक शुल्क वसूल न केल्यामुळे प्रचलित दरानुसार (सप्टेंबर, २००८ पर्यंत रुपये ८, ०००/- प्रति ब्रास आणि त्यानंतर रुपये १५००/- प्रति ब्रास) रुपये १.७३ कोटी महसुलाची हानी व त्याचबरोबर रुपये २१.४० लाखांच्या सेवा कराची (रुपये १.७३ कोटीवर १२.३६ टक्के दराने) हानी झाली.

शिफारस

३.७७ हातपाटीद्वारे वाळू उपसा करण्यासाठी प्रति १००० ब्रासकरिता रु.८०००/- अ सेवा कर याप्रमाणे सर्वेक्षण शुल्क आकारण्यात येत होते. परंतु काही लोकांनी हे सर्वेक्षण शुल्क जास्त असून ते रु.८०००/- ऐवजी रु.१५००/- करण्याबाबत विनंती केली असता तसा प्रस्ताव बोर्डाच्या बैठकीसमोर ठेवण्याची मान्यता दि.०१.०८.२००८ रोजी घेण्यात आली व या प्रस्तावास दि.११.०९.२००८ रोजीच्या बैठकीमध्ये मान्यता मिळेल हे अगोदरच गृहीत धरुन या मान्यतेअगोदरच ना-हरकत दाखले जिल्हाधिकारी यांना देण्यात आले व त्याची अंमलबजावणी बोर्डाच्या मान्यतेच्या दिनांकाच्या अगोदरच करण्यात आली.ही बाब निश्चितच गंभीर स्वरुपाची असून MMB च्या मनमानी कारभाराचे द्योतक आहे. सदरहु आक्षेप विभागाने मान्य देखील केले. अशाप्रकारे करांच्या माध्यमांतून MMB ला मिळणारा निधी हा त्यांच्या उत्पन्नाचा भाग असून यासाठी MMB ने सजग व सतर्क असले पाहिजे. परंतु यात कार्यपध्दतीतील त्रुटी, अनियमितता व उणिवा समितीला दिसून आल्या आहेत व महालेखाकारांनी त्या स्पष्टपणे नमूद करून सदरहू आक्षेप घेतलेला आहे. सर्वेक्षण शुल्क किती आकारावे अथवा ते वाढवावे किंवा कमी करावे हा सर्वस्वी बोर्डाचा अधिकार आहे. परंतु त्यासाठी विहित कार्यपध्दती डावलणे अथवा त्याचा अन्यथा अर्थ काढणे अथवा भविष्यातील मान्यता गृहीत धरणे नक्कीच अभिप्रेत नाही. भविष्यात बोर्डाची मिळणारी मान्यता गृहीत धरुन त्याची अगोदरच अंमलबजावणी करणे हे कोणत्याही परिस्थितीत समर्थनीय नाही. अतः यासंदर्भात जबाबदार असणाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७८ समुद्र किनाऱ्यालगत राहणाऱ्या लोकांकडून पारंपारिक पध्दतीने कोणतेही यांत्रिकी साधन न वापरता हातपाटीने म्हणजेच डुबी पध्दतीने हे वाळू उत्खननाचे काम करण्यात येते. हे उत्खनन करणारे स्थानिक गरीब लोक असून त्यांचा सर्वस्वी रोजगार या कामांवर अवलंबून असतो. अशा गरीब लोकांना परवडेल असे सर्वेक्षण शुल्क असले पाहिजे याबाबत समितीचे दुमत नाही. एवढेच नव्हेतर खाडीमध्ये डुबी पध्दतीने ही वाळू हाताने बाहेर काढणे हे अतिशय कठीण व धोकादायक काम असून सद्यःस्थितीत ड्रेजर अथवा अन्य यांत्रिकी पध्दतीने वाळू उपसा होत असताना या लोकांचा व्यवसाय हा संपत चाललेला आहे. अशाप्रकारे हातपाटीने वाळू उपसा करणारा फार कमी वर्ग आज अस्तित्वात आहे. सद्यःस्थितीत या लोकांची परिस्थिती व संख्या पाहता अशाप्रकारे व्यवसाय करणाऱ्या गरीब स्तरातील लोकांचा सहानुभूतीपूर्वक विचार करून अशाप्रकारे या निधीमुळे एमएमबीच्या महसूलाचे नुकसान न समजता अशाप्रकारे हातपाटीने वाळू उपसा करणाऱ्या व अतिशय हलाखीचे जीवन जगणाऱ्या व अतिशय कष्टाने स्वतःचा जीव धोक्यात घालून वाळू उपसा करणाऱ्या या विशेष वर्गासाठी सदरहु आक्षेपात नमूद रकमेची वसुली न करण्याचा समितीने सहानुभूतीने विचार करावा व सदर आक्षेप वगळण्याची विनंती विभागीय सचिवांनी समितीसमोर केली. अतः विभागीय सचिवांनी समितीला केलेल्या विनंतीच्या अनुषंगाने विहित तरतूदीच्या अधीन राहून अशी सवलत या लोकांना देता येणे शक्य आहे काय याची तपासणी करून यासंदर्भातील योग्य तो निर्णय शासनाने घ्यावा व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७९ परिच्छेद क्र. २.१.११ " बंदरावरील महसूल निर्मिती "

परिच्छेद क्र. २.१.११.१ " बंदर धक्का शुल्काची कमी आकारणी "

अभिप्राय

MMB अधिनियम, १९९६ च्या कलम ३७ नुसार, राज्य शासनाने मंजूर केलेल्या नियमावलीनुसार बंदर आणि जहाजांदरम्यान मालाची व प्रवाशांची ने-आण करणे इत्यादी सारख्या सेवांकरीता MMB शुल्क आकारते लँडींग आणि शिपिंग शुल्क (बंदर शुल्क) भू-भाडे, भाडेपट्टी प्रवासी आकारणी, हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण शुल्क आणि बंदराची देय रक्कम हे MMB ला बंदरातून मिळणाऱ्या महसुलाचे मुख्य स्त्रोत आहेत. परंतु चुकीचे दर लागू केल्यामुळे रु.२.३७ कोटी रकमेचे बंदरधक्का शुल्क कमी आकारल्याचे लेखापरीक्षणात दिसून आले. महाराष्ट्र शासनाने निर्गमित केलेल्या अधिसूचनेनुसार काही विशिष्ट वस्तूंवरील बंदरधक्का शुल्क हे त्या मालाच्या प्रत्यक्ष वजनाऐवजी अनुमानित म्हणजेच T (Meas) वजनावर आकारले जावे. परंतु १३ प्रकरणात बंदर निरीक्षक, ट्रॉम्बे यांनी बंदरधक्का शुल्क T (Meas) ऐवजी प्रत्यक्ष वजनानुसार आकारले होते, परिणामी, रु.१७.४७ लाखांची कमी आकारणी झाली. तसेच वर्ष २००७ ते २००९ दरम्यान रत्नागिरी जिल्ह्यातील MMB च्या मालकीच्या धनावते जेटीवर मे. आशापुरा माइनकेम लि. कडून २५.३१ लाख मे.ट. बॉक्साईटच्या वाहतुकीसाठी MMB च्या जेटींकरीता लागू होणाऱ्या रु.३० प्रति मे.ट. ऐवजी बहुउद्देशिय जेटींकरीता लागू होणाऱ्या रु. २२.५० प्रति मे.ट. या दराने MMB ने बंदरधक्का शुल्क आकारले. परिमाणी, रु. १.९० कोटी ची कमी आकारणी झाली.

वर्ष २००७ ते २००९ दरम्यान MMB च्या मालकीच्या उसगाव जेटीवर २.४३ लाख मे.ट. दगडांच्या वाहतुकीसाठी JSWIL कडून MMB च्या जेटीकरीता लागू होणाऱ्या रु.४० प्रति मे.ट. दराऐवजी बहुउद्देशिय जेटीकरिता लागू होणाऱ्या रु. ३० प्रति मे.टन या दराने बंदरधक्का शुल्क आकारले गेल्यामुळे रु. २४.३० लाख ची कमी आकारणी झाली. मार्च २०१२ अखेरपर्यंत शहाबादमधील (RPO, मोराच्या अधिपत्याखालील धरमतर बंदर) बहुउद्देशिय जेटी वर PNP एन्टरप्रायझेस लि. ने केलेल्या माल वाहतुकीवर राज्य शासनाच्या अधिसूचनेत विहित केल्याप्रमाणे रु. २८.१३ प्रति मे. ट. दराऐवजी रु. २८ प्रति मे.ट. या दराने बंदरधक्का शुल्क आकारल्यामुळे रु. ४.९१ लाख कमी आकारले गेले. तसेच मे २०१२ अखेरपर्यंत रेवदंडा बंदरातसुध्दा रु. २८.१३ प्रति मे.ट. ऐवजी रु. २८ प्रति मे.ट. दराने बंदरधक्का शुल्काची परिगणना केल्यामुळे रु. ०.८८ लाख कमी आकारले व अशाप्रकारे रु. २.३७ कोटी बंदरधक्का शुल्काच्या कमी आकारणीतून MMB मधील अंतर्गत नियंत्रण दुबळे व कमकुवत असल्याचे दिसून येते.

यासंदर्भातील महालेखाकारांनी घेतलेले आक्षेप विभागाने मान्य केले व त्याअनुषंगाने १३ प्रकरणांत बंदर निरीक्षक, ट्राम्बे यांनी बंदर धक्का शुल्क अनुमानित म्हणजे T(Meas) ऐवजी प्रत्यक्ष वजनानुसार आकारल्याबाबतची वस्तुस्थिती स्विकारुन संबंधित संस्थांकडे वसुलीचा मुद्दा उपस्थित केल्याचेही समितीसमोर मान्य केले. यासंदर्भात समितीने तपशीलवार माहिती विचारली असता जे.एम.बक्षी या कंपनीकडून रु.१७.४७ लाखाची कमी आकारणीसंदर्भात ही रक्कम वसुल केल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. तसेच मे.आशापूरा माईनकेन या कंपनीकडून रु.१, ७०, ४२, ०१२/- ही रक्कम वसूल करण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. मे.जे.एस.डब्ल्यु.आय.एल. संदर्भात विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात नमूद वस्तुस्थितीच्याआधारे निश्चित करण्यात आलेली आकारणी ही योग्य असल्याने कमी वसुली झाल्याचा प्रश्न उद्भवत नाही असे सांगण्यात आले. तसेच पी.एन.पी.इंटरप्रायझेज लि. तसेच रेवदंडा बंदरासंदर्भात महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपासंदर्भात अधिक तपासणी केली असता राज्य शासनाच्या अधिसूचनेत विहित केल्याप्रमाणे मराठी व इंग्रजी प्रतीमध्ये वेगवेगळे दर दिसून येत असून छपाईतील चूकीमुळे हे झालेले असल्यामुळे रु.२८.१३ प्रती मे.ट. दराऐवजी रु.२८/- चा दर ग्राह्य धरण्यात आला. त्यामुळे कमी आकारणी करण्याचा प्रश्न उद्भवत नाही. तसेच रेवदंडा बंदरातील रु.२८.१३ प्रमाणे रु.९६, ५४७/- वसुल केल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अशा छपाईतील चूकीमुळे जर हा दर रु.२८/- ग्राह्य धरण्यात आला तर रेवदंडा येथील वसुल केलेली रक्कम देखील वसुलपात्र ठरते किंवा कसे याची देखील तपासणी करण्याची आवश्यकता आहे असे समितीने सांगितले.

शिफारस

३.८० बंदर धक्का शुल्काची आकारणी व निश्चिती योग्यरित्या करण्याची जबाबदारी एमएमबीच्या अधिकाऱ्यांची असताना त्यांनी ही आकारणी सदोषरित्या केली. एमएमबीला बंदरांच्या माध्यमातून मिळणारे शुल्क हे त्यांच्या महसूलाचे मुख्य स्त्रोत असताना अशाप्रकारे सदोष आकारणी केल्यामुळे निश्चितच MMB चे नुकसान झालेले होते. महालेखाकारांनी या बाबी निदर्शनास आणल्यानंतर ही सगळी वसुली करण्यात आलेली आहे ज्यातून एमएमबीला कोट्यावधी रुपयांचा महसूल प्राप्त झालेला आहे. महालेखाकारांनी जर हे आक्षेप नोंदविले नसते तर या वसुलीची निश्चिती व त्याची वसुली विभागाने कधीही केली नसती परिणामी शासनाचे मोठे नुकसान झाले असते. अतः बंदर धक्का शुल्काची आकारणी करण्याची जबाबदारी ज्या संबंधित अधिकाऱ्यांची होती त्यांनी ती प्रभावीपणे पार पाडली नाही. अतः त्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी तसेच महालेखाकारांनी नमुन्यादाखल तपासणी केलेल्या काही विशिष्ट प्रकरणांमध्ये ही आकारणी कमी झाल्याचे आक्षेप नोंदविण्यात आले. परंतु अन्य प्रकरणांमध्ये देखील अशाप्रकारे कमी आकारणी झाल्याची पुर्ण शक्यता आहे. अतः त्याची देखील MMB ने तपासणी करावी व वसुली करावी व

भविष्यात ही आकारणी नियमानुसार व योग्यरित्या होत असल्याची निश्चिती करावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.८१ परिच्छेद क्र. २.१.११.२ " किमान खात्रीशीर महसूलाची निर्धारणा न करणे "

अभिप्राय

रायगड जिल्ह्यातील सानेगांव येथे बहुउद्देशिय टर्मिनल उभारण्यासाठी MMB ने इंडो एनर्जी इन्टरनॅशनल लि. (विकासक) शी भाडेपट्टी करारनामा केला. करारानुसार, MMB ला किमान खात्रीशीर महसुलाची हमी देण्यासाठी विकासकाने प्रत्येक वर्षी मार्च महिन्यात पुढील वर्षी बांधील मालाच्या वाहतुकीबाबत MMB ला माहिती सादर करणे आवश्यक होते. परंतु वर्ष २०१०-११ मधील रु.६३.३५ लक्ष (३.०४ लक्ष मे.ट. कोळसा वाहतूकीसाठी) महसूल कमी होऊन रु. ५२.४१ लाख (१.९१ लाख मे.ट. कोळसा वाहतुकीसाठी) पर्यंत घसरला. MMB चे वित्तीय हित जपण्यासाठी MMB ने विकासकाने निश्चित मालवाहतुकीबाबत माहिती जाहिर केली आहे. परंतु याची कोणतीही शहानिशा करून घेतली नाही तसेच करारात कोणतीही किमान मर्यादा विहित केली नाही. यासंदर्भात सन २०१०-११ मध्ये खुपच कमी वाहतूक दिसून येते. या तफावतीमधील कारणमिमांसा समितीने विचारली असता सन २००८ मध्ये अमेरिकेच्या आर्थिक बाजारपेठेमध्ये आर्थिक मंदी आल्यामुळे कोळशाची पाहिजे तेवढी मागणी आली नाही त्यामुळे ही तफावत दिसून येत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.८२ महालेखाकारांनी यासंदर्भात नोंदविलेले आक्षेप व साक्षीदरम्यान समितीसमोर आलेली वस्तुस्थिती लक्षात घेता विभागाने भविष्यात बांधील माल वाहतूकीबाबतची तरतूद अंमलात आणावी. तसेच या विकासक कंपन्या दरवर्षी किमान खात्रीशीर माल जाहिर करतील याची खबरदारी घेण्यात यावी व जाहीर केलेल्या मालाची MMB ने शाश्वत पध्दतीने शहानिशा करण्यासाठी आवश्यक ती यंत्रणा, उलट तपासणीची व्यवस्था व उपाययोजना करण्यात यावी व भविष्यात एमएमबीचे आर्थिक हित जपण्यासाठी अस्तित्वात तरतूदींची प्रभावी अंमलबजावणी करावी व यात कसलीही तडजोड MMB ने करु नये अशी समितीची शिफारस आहे.

३.८३ परिच्छेद क्र. २.१.११.३ " प्रवासी शुल्काची आकारणी "

प्रवासी शुल्काची कमी आकारणी / सुधारीत प्रवासी शुल्काची अंमलबजावणी न करणे

अभिप्राय

महाराष्ट्र शासनाच्या जानेवारी, २००० मधील अधिसूचनेत आरामदायी लाँचेसमध्ये विशेष आणि सर्वसाधारण वर्गातून प्रवास करण्यासाठी अनुक्रमे रु. ५ आणि रु. २ प्रति प्रवासी असे शुल्क विहित केले आहे. परंतु दरवर्षी सप्टेंबर ते मे या कालावधीत मांडवा ते गेट वे ऑफ इंडिया दरम्यानच्या प्रवासाकरीता वातानुकुलित डेक (विशेष वर्ग) तसेच सर्वसाधारण डेक असणाऱ्या चार कॅटमरान कार्यरत असतात. परंतु, प्रवासी वर्ग (सर्वसाधारण किंवा विशेष) विचारात न घेता MMB ने रु. २ प्रतिप्रवासी असा एकसमान दर लागू केला. विशेष वर्गाने प्रवास केलेल्या प्रवाशांची माहिती न मिळाल्याने लेखापरीक्षणादरम्यान कमी आकारलेल्या शुल्काची परिगणना करता आली नाही.

तसेच MMB ने प्रवासी शुल्काचे सुधारीत दर नोव्हेंबर, २००८ मध्ये प्रस्तुत केले होते. जे महाराष्ट्र शासनाने उशीराने जून २०१० मध्ये संमत केले. अधिसूचना निर्गमित करताना तत्कालिन मुख्य कार्यकारी अधिकारी, MMB यांच्या लक्षात आले की, मंजूर केलेले सुधारीत दर फारच कमी होते. परंतु CEO च्या निरीक्षणानुसार दर सुधारण्याची कार्यवाही MMB ने केली नाही तसेच जून २०१० मध्ये महाराष्ट्र शासनाने पूर्वीच मंजूर केलेल्या दरांविषयीची अधिसूचनाही MMB ने निर्गमित केली नाही. जून २०१० मध्ये महाराष्ट्र शासनाने मंजूर केलेले दर अधिसूचित करण्यात अपयश आल्यामुळे प्रवासी शुल्काच्या कमी आकारणीमुळे MMB ला सतत नुकसान सोसावे लागले असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

सदरहू आक्षेपाबाबत समितीने विचारणा केली असता उच्च श्रेणीने प्रवास केलेल्या प्रवाशांसंदर्भात एलिफन्टा प्लेजर टूर्स ॲण्ड ट्रॅव्हल्स् (अपोलो कॅटमरान) व मे.मालदार कॅटमरान यांचेकडून थकित प्रवासी शुल्काची रक्कम वसूल करण्यात आल्याचे आणि पीएनपीने पैसे भरलेले नसल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. तसेच या आक्षेपातील दुसऱ्या मुद्यासंदर्भात सुधारीत प्रवासी शुल्काची अंमलबजावणी न करणे यासंदर्भात समितीसमोर सांगण्यात आले की, एमएमबीने सन २००८-०९ मध्ये दर वाढवून देण्याबाबतचा प्रस्ताव शासनास पाठविला होता. त्यास शासनाने एक ते दीड वर्षानंतर म्हणजे सन २०१० मध्ये मंजूरी दिली. एमएमबीने सन २०१० मध्ये मान्य झालेल्या दराप्रमाणे वसुली का केली नाही ? अशी समितीने विचारणा केली असता या शुल्क वाढीस सन २०१० मध्ये मान्यता मिळाली होती परंतु त्यावेळी जलवाहतूकीला प्रोत्साहन द्यावयाचे असल्याने जलवाहतूकीसाठी सुधारीत दर लागू करण्यात आले नाहीत असा खुलासा मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी समितीसमोर केला व त्यामुळे त्याबाबतची अधिसूचना निर्गमित केली नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले. परंतु शासनस्तरावर झालेल्या निर्णयाची अंमलबजावणी अशाप्रकारे थांबविणे समर्थनीय नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

शिफारस :

३.८४ एमएमबीनेच सन २००८ मध्ये दरवाढ प्रस्तावित केली असताना व त्यास शासनाची मान्यता देखील सन २०१० मध्ये मिळाल्यानंतर त्याची अंमलबजावणी एमएमबीने थांबविली. याउपर सन २०१२ मध्ये उक्त दर कमी असल्याचे नमूद करून पुन्हा सुधारीत दराबाबतचा प्रस्ताव शासनाकडे पाठविला व त्यास सन २०१५ मध्ये मंजूरी मिळाल्यानंतर सुधारीत दर लागू करण्यात आले. अशाप्रकारे झालेल्या निर्णयाची अंमलबजावणी थांबविण्याचे अधिकार एमएमबीला आहेत काय ? व कोणाच्या मान्यतेने हा निर्णय घेण्यात आला तसेच दरवाढीला स्थगिती देण्याच्या प्रस्तावास शासनाची मान्यता घेतली आहे काय ? हा देखील प्रश्न उद्‌भवतो व MMB ने स्वत:चे आर्थिक हित जपणे आवश्यक व अभिप्रेत आहे. या सर्व प्रकारामुळे सन २०१० ते २०१५ या कालावधीत सन २००१ मधील शासन निर्णयानुसार प्रवासी शुल्काची वसुली केल्यामुळे ही वसुली कमी झाल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर मान्य केले. ही बाब अतिशय गंभीर असून यासंदर्भात एमएमबीने शासनाकडून वेळोवेळी प्राप्त झालेल्या मान्यतेनुसार सुधारीत दराची अंमलबजावणी करणे आवश्यक होते. अत: या सर्व प्रकरणी समिती तीव्र खेद व नापसंती व्यक्त करीत आहे. तसेच यामध्ये जबाबदार असणाऱ्या संबंधित अधिकाऱ्यांवर विभागाने कारवाई करावी. तसेच पीएनपीकडून सद्य:स्थितीत वसुली प्रलंबित असल्यास ती करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.८५ परिच्छेद क्र. २.१.१२ " संनियंत्रण "

परिच्छेद क्र. २.१.१२.१ " किनारपट्टीच्या सुरक्षेबाबत MMB ची भूमिका "

अभिप्राय

मार्च २०१० मध्ये मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राज्यस्तरीय किनारपट्टी सुरक्षा समन्वय समितीची पहिली बैठक झाली, ज्यात किनारपट्टी सुरक्षा मुद्दे, नोंदणी मुद्दे, मासेमारी व इतर जहाजांचे कार्य इत्यादी विषयांवर चर्चा झाली आणि MMB ला सूचना देण्यात आल्या. त्यानुसार, किनारपट्टीलगतच्या सुरक्षा व्यवस्थेला सर्वोच्च प्राधान्य देण्यासाठी MMB ने अंतर्गत समितीची स्थापना केली व या बैठकांमध्ये विविध योजनांची आखणी होऊनसुध्दा या योजनांची अंमलबजावणी MMB ने केली नाही. बंदरात वाहतूक करणाऱ्यांकडून आपत्कालिन व्यवस्थापन योजना मागविण्याचे ठरविण्यात आले होते. १८ पैकी केवळ चार चालकांकडून आपत्कालिन व्यवस्थापन योजना MMB ला मिळालेल्या असून उर्वरित चालकांकडून अशा योजना मिळविण्यासाठी MMB ने पाठपुरावा केला नाही.

RPO, रत्नागिरी यांनी बेकायदेशीर जहाजांच्या बार्जेस वाहतुकीविरुध्द ६६ FIRs दाखल केले आणि अनधिकृत व्यक्तींकडून जहाजांची हाताळणी करून घेतल्याबद्दल २११ बार्जेसना दंड आकारला. मासेमारी बोटींचा वापर प्रवासी वाहतूकीसाठी केल्याबद्दल मासेमारी बोटी चालकांना RPO, वेंगुर्ला यांनी ५० नोटिसा पाठविल्या, तरीही, कसूरदारांच्या विरोधात कार्यवाही करण्याचे अधिकार RPOs आणि बंदर निरीक्षकांना देण्यासंबंधी अधिनियमात बदल करण्याचा कोणताही प्रस्ताव MMB ने सादर केला नाही.

शिफारस :

३.८६ महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या सदरहू आक्षेपासंदर्भात सद्य:स्थितीत सर्व बंदर चालकांकडून डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन तयार झालेला असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या या आक्षेपामुळे एमएमबीने ही पुर्तता करून घेतलेली आहे. परंतु सन २०१०-११ या कालावधीत विभागाच्या दुर्लक्षामुळे ही योजना प्राप्त झाली नव्हती. सहा ते सात वर्षे बंदर चालक या तरतूदीची अंमलबजावणी करीत नाही व यावर एमएमबीचे कोणतेही नियंत्रण नाही ही बाब गंभीर असून नैसर्गिक आपत्ती ओढवल्यास अतिशय महत्वपूर्ण ठरणाऱ्या व सुरक्षिततेच्यादृष्टीने देखील महत्वाचा असणारा हा डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅन बंदर चालकांकडून करून न घेण्याबाबत जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी तसेच भविष्यात या डिझास्टर मॅनेजमेंट प्लॅननुसार प्रभावीपणे अंमलबजावणी होत असल्याची शहानिशा एमएमबीने वेळोवेळी करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.८७ बेकायदेशीर जहाज वाहतूक, अनधिकृत व्यक्तींकडून जहाज हाताळणी, मासेमारी बोटींचा वापर प्रवासी वाहतूकीसाठी करणे इत्यादी अनेक बेकायदेशीर कृत्यांसाठी RPO अथवा बंदर निरीक्षकाकडून FIR अथवा दंड आकारणी अथवा नोटीस देण्याची कारवाई करण्यात येते. परंतु या कसुरदारांच्या विरोधात कार्यवाही करण्याचे अधिकार RPO आणि बंदर निरीक्षकांना सद्य:स्थितीत नाहीत. त्यामुळे या कारवाईस निश्चितच विलंब होतो. अत: MMB ने कसुरदारांवर तातडीने कारवाई होणेसाठी तात्काळ आवश्यक ती उपाययोजना करावी व आवश्यकता असल्यास त्याअनुषंगाने अधिनियमात सुधारणा करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.८८ परिच्छेद क्र. २.१.१२.२ " किनारपट्टीच्या सुरक्षिततेसाठी स्पीड बोटींचा पुरेपूर वापर न करणे "

अभिप्राय

राज्याच्या किनारपट्टीवर गस्त घालण्यासाठी १५ व्यक्तींना वाहून नेण्याची क्षमता असणाऱ्या आणि एकाच इंजिनासह २२५ HP क्षमतेच्या प्रत्येकी रु.१.०५ कोटी किंमत असलेल्या सहा स्पीड बोटी विकत घेण्यासाठी MMB ने मंजुरी दिली. तरीही MMB कडे रु. १४५.०२ कोटीचा निधी उपलब्ध असतानाही सहा व्यक्तींना वाहून नेण्याची क्षमता असणाऱ्या आणि १३५ HP च्या कमी क्षमतेचे इंजिन असलेल्या फक्त पाच स्पीड बोटी एकूण रु.६० लाख (रु.१२ लाख प्रत्येकी) खर्च करून विकत घेतल्या ज्या फक्त १.२ मीटर उंचीच्या लाटांमध्ये टिकाव धरण्यायोग्य होत्या.

लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, भर समुद्रात बंदरांचे कार्यक्षेत्र असणाऱ्या तीन RPO's ना पाच पैकी तीन स्पीड बोटी देऊनही मर्यादित इंधन क्षमता असल्यामुळे आणि भर समुद्रात ३ ते ४ मीटर उंचीच्या लाटांमध्ये टिकून राहण्याची क्षमता नसल्यामुळे त्या तीन RPO's नी या बोटींचा क्वचितच वापर केला होता. याखेरीज, RPO बांद्रा यांनी समुद्रातून जाण्यायोग्य असल्याबाबतचे प्रमाणपत्र नसल्यामुळे एका बोटीचा ताबा घेण्यास नाकारले. लाटांची उंची कमी असणाऱ्या खाडी भागात बंदर कार्यक्षेत्र असणारे RPO, मोरा हे पाचव्या स्पीड बोटीचा वापर करीत होते.

तसेच जानेवारी २०११ पासून जास्त क्षमतेच्या स्पीडबोटींच्या (प्रत्येकी १२५ HP इंजिन क्षमता असणारे ट्वीइंजिन (twin engine) खरेदी संदर्भात MMB ने प्रक्रिया सुरु केली होती.

कमी क्षमतेच्या स्पीड बोटी खरेदी करण्याच्या MMB च्या चुकीच्या निर्णयामुळे पाच पैकी चार बोटींचा कमी वापर/ न्यून वापर करण्यात आल्यामुळे रु.४८ लाख रकमेचा खर्च निष्फळ ठरला. तसेच ऑक्टोबर २०११ पर्यंत बोटींकरीता मनुष्यबळ पुरविण्याकरीता खाजगी संस्थेला देण्यात आलेला रु.६३.९३ लाखाचा खर्च देखील निष्फळ ठरला. याखेरीज गस्त घालून किनारपट्टीच्या सुरक्षेची खात्री करून घेण्याचे उद्दीष्टही साध्य झाले नाही.

सहा नवीन स्पीड बोटींकरीता निविदा प्रक्रिया पूर्ण झालेली असल्याचे सांगितले. पुढे असेही नमूद करण्यात आले की, या पुढील काळात प्रशिक्षणानंतर चार " मास्टर्स " स्पीड बोटी चालवतील जेणेकरून मनुष्यबळावरील खर्चही कमी होईल असेही समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस

३.८९ महालेखाकारांनी नोंदविलेले हे आक्षेप अतिशय गंभीर असून ते MMB ने मान्यही केले व सदरहू आक्षेपासंदर्भात खुल्या समुद्रामध्ये उक्त बोट वापरणे सुरक्षित नसल्यामुळे RPO's नी बोट घेणे नाकारले. पोर्ट हद्दीमध्ये स्पिड बोटीचाच वापर करण्यात येतो. त्यामुळे या लहान स्पिड बोट घेण्यात आल्याचे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले. तरीही या घेतलेल्या बोटींचा वापर झालेला असून त्यासंदर्भातील डॉकशिट देखील उपलब्ध असल्याचे व या बोटी कार्यरत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अशी वस्तुस्थिती विभागाने साक्षीदरम्यान समितीसमोर सांगितली असता असे असेल तर मंजूरी घेताना आवश्यक क्षमतेच्या स्पिड बोटीसाठी मंजूरी घेण्यास काहीच हरकत नव्हती. मात्र अधिक क्षमतेच्या स्पिड बोटला मान्यता घ्यायची व नंतर कमी क्षमतेच्या स्पिड बोट खरेदी करायच्या या बाबी अंतर्गत नियंत्रण व नियोजनाचा अभाव दर्शविणाऱ्या असून कदापि समर्थनीय नाही. एमएमबीने त्यांना आवश्यक असणाऱ्या बाबींची निर्धारणा वस्तुस्थितीवर आधारीत करावी व त्याचा पुरेपुर वापर करावा व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व याप्रकरणी दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९० परिच्छेद क्र. २.१.१२.३ " मनुष्यबळ व्यवस्थापन "

अभिप्राय

उच्चाधिकार समितीच्या शिफारशींनुसार विभागाने MMB च्या कर्मचारी संरचनेत सुधारणा करून ४५ नवीन पदे निर्माण करण्याचे ठरविले ४६० मंजूर पदांच्या जागी मार्च २०१२ अखेरीस प्रत्यक्षात ३५३ कर्मचारी काम करीत होते.

जानेवारी, २००५ ते मे, २०१० आणि पुन्हा मार्च २०११ ते डिसेंबर २०१२ दरम्यान जल आरेखक (Hydrographer) मुख्य बंदर अधिकारी (CPO) या महत्त्वाच्या पदाचा अतिरिक्त कार्यभार सांभाळला होता. BOOST प्रकल्पांतील गुंतागुंतीच्या मुद्यांच्या दृष्टीने, सामंजस्य करारामध्ये (दिघी आणि रेवस) स्पष्ट केल्याप्रमाणे समर्पित प्रकल्प व्यवस्थापन पथक असणे आवश्यक होते. परंतु हे पथक स्थापन करण्यात MMB ला अपयश आले आणि परिणामी MMB च्या मुख्यालयातील नियोजन शाखेतल्या कार्यरत अधिकाऱ्यांवर कामाचा प्रचंड बोजा पडला.

४८ बंदरांतील ११ मोठ्या माल वाहतुकीच्या बंदरात बंदर अधीक्षक नियुक्तच करण्यात आला नव्हता आणि ही कामे बंदर निरीक्षकाकडूनच करून घेतली जात होती; १५ बंदरांचा स्वतंत्र कारभार सहाय्यक बंदर निरीक्षकांना देण्यात आला होता; ९ बंदरांचे कामकाज बंदर निरीक्षक/सहाय्यक बंदर निरीक्षक हे अतिरिक्त कार्यभार म्हणून सांभाळत होते. उरलेल्या १३ बंदरांचे कामकाज बंदर निरीक्षक स्वतंत्र कारभार म्हणून पहात होते.

सदरहू आक्षेपासंदर्भात विभागाने ही सर्व पदे भरण्याचा प्रयत्न केलेला असल्याचे समितीसमोर सांगितले. परंतु उरलेल्या दोन जागेबाबत कोणतेही प्रयत्न विभागाकडून करण्यात आले नाहीत. त्याच पदावर असलेल्यांनी अर्ज केला व त्यांची नियुक्ती पण झाली. परंतु त्यासाठी मेरीटाईम बोर्डाकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र घेतले नसल्यामुळे त्यांना ४ महिन्यांनी सेवामुक्त करण्यात आले असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले असता ना-हरकत प्रमाणपत्र न घेता त्यांना विभागाने कामावर रुजू कसे करून घेतले अशी समितीने विचारणा केली असता यासंदर्भात काही प्रकरणे न्यायालयात प्रलंबित असल्यामुळे त्यांना कार्यमुक्त केलेले नाही असेही विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले.

शिफारस

३.९१ एमएमबीच्या कामाची व्याप्ती व सुरक्षिततेच्या दृष्टीने या कामांचे महत्व लक्षात घेता पुरेसे मनुष्यबळ उपलब्ध नसल्यास तसेच उपलब्ध मनुष्यबळाचे योग्य नियोजन व व्यवस्थापन नसल्यास MMB ला ही कामे विहित वेळेत व गुणवत्तेनुसार दर्जेदारपणे पार पाडणे कदापि शक्य होणार नाही. तसेच अस्तित्वात यंत्रणेवर अतिरिक्त कार्यभार दिल्यामुळे देखील कार्यरत अधिकाऱ्यांवर कामाचा प्रचंड बोजा पडतो. ज्याचा थेट परिणाम कामांच्या गुणवत्तेवर दिसून येतो. अतः MMB ने महत्वाच्या पदांवर तात्काळ अधिकाऱ्यांची नियुक्ती करावी व मनुष्यबळ व्यवस्थापनाचे यथोचित नियोजन करावे व अधिकाऱ्यांवर अतिरिक्त कार्यभार सोपविताना त्यांच्याकडे अगोदर देण्यात आलेल्या कामांचा आढावा व भार लक्षात घेउन त्या कामांच्या दर्जावर कोणताही परिणाम होणार नाही याची शहानिशा करूनच अतिरिक्त कार्यभाराबाबतचा निर्णय घेण्यात यावा यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९२ परिच्छेद क्र. २.१.१२.४ " उच्चाधिकार समितीकडून दुर्लक्ष "

अभिप्राय व शिफारशी

विविध बंदर व जलवाहतूक प्रकल्प मंजूर करून वेळावेळी सर्वेक्षण करणे, विविध करारनाम्यातील बदलांना संमती देणे, IWT आणि बंदर विकासाच्या कामांसाठी पदे निर्माण करणे व त्यांना मान्यता देणे यांसाठी मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली प्रधान सचिव (नियोजन), प्रधान सचिव (वित्त), प्रधान सचिव (नगर विकास), प्रधान सचिव (वाहतूक, राज्य उत्पादन शुल्क आणि बंदरे), प्रधान सचिव (महसूल), प्रधान सचिव (कायदा व न्यायसंस्था), सचिव (PWD), कार्यकारी संचालक (महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ), CEO, MMB आणि उप सचिव, गृह विभाग हे सदस्य असणारी उच्चाधिकार समिती (HPC) शासनाने स्थापित केली होती (एप्रिल २००२). धोरणांच्या तरतूदीमध्ये बदल करण्यासह प्रकल्प उभारणीबाबत अंतिम निर्णय घेण्याचे अधिकारही उच्चाधिकार समितीला (HPC) देण्यात आले होते. परंतु उच्चाधिकार समितीच्या बैठका नियमित होत असूनही प्रलंबित असलेल्या महत्त्वाच्या समस्यांबाबतच्या ठरावावर कोणत्याही उच्चाधिकार समितीच्या बैठकीत चर्चा झाली नाही. बंदरांच्या विकासासाठी सर्वोत्कृष्ट योजनेच्या आवश्यकतेवर देखील उच्चाधिकार समितीने चर्चा केली नाही. MMB ला किंवा MMB लेखापरिक्षकांना SPV च्या मूळ लेखे मिळण्याबाबत विशिष्ट अशा कोणत्याही अटीची तरतूद सवलत करारामध्ये करण्यात आली नव्हती. अतः उच्चाधिकार समितीने MMB च्या कामकाजाबाबत वेळोवेळी आढावा घेऊन आवश्यक तो निर्णय विहित मुदतीत घ्यावा व MMB ने देखील महत्वाचे प्रस्ताव विहित मुदतीत उच्चाधिकार समितीपुढे सादर करावे व भविष्यात असे आक्षेप टाळावे अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९३ परिच्छेद क्र. २.१.१२.५ " SPVs च्या कामकाजावर संनियंत्रण "

अभिप्राय व शिफारशी

सवलत करारनाम्यानुसार स्थापित केलेल्या SPVs मार्फत सहा बंदर विकास प्रकल्पांची अंमलबजावणी केली जात होती. प्रकल्पाकरिता कर्ज काढण्यासाठी MMB ने भाडेपट्टीने SPVs ला देण्यात आलेल्या मालमत्तेचा वापर तारण म्हणून करण्याची तरतूद सवलत करारनाम्यामध्ये होती. काढलेली कर्जे बंदर विकासाच्या कामांसाठीच वापरली होते याची खात्री करून घेण्यासाठी MMB ने SPVs चे लेखे मागविले नव्हते किंवा तारण मालमत्तेच्या बदल्यात काढलेल्या कर्जाच्या वापरासंबंधीचा तपशीलही मागविला नव्हता.

या आक्षेपासंदर्भात अशाप्रकारे लेख्यांची तपासणी करणे MMB ला अवघड होत आहे. तसेच SPV कंपनीची स्थापना कंपनी ॲक्टखाली झालेली असून त्यानुसार SPV कंपनीचे ऑडीट करण्यात येत असल्यामुळे परत ऑडीट करण्याची गरज नाही. हे MMB चे म्हणणे समिती मान्य करु शकत नाही. अशा कार्यपध्दतीमुळे विकासक कंपनीच्या वित्तीय कामकाजावर MMB चे कोणतेही नियंत्रण राहणार नाही व निधीचा विनियोग कंपनी योग्यरित्या करीत आहे किंवा कसे याची कोणतीही शहानिशा MMB ला करता येणार नाही. MMB ने या विकासक कंपन्यांच्या आर्थिक व्यवहारांवर आवश्यक असलेले संनियंत्रण ठेवले नाही ही देखील

वस्तुस्थिती आहे. याबाबत समिती तीव नापसंती व्यक्त करीत आहे. परंतु आता MMB ने सल्लागारांचे पॅनल तयार केले असून त्यांच्या सेवांचा वापर SPV's च्या कामकाजावर पर्यवेक्षण करण्यासाठी करता येऊ शकेल असेही विभगीय प्रतिनिधींनी सांगितले. अतः याची अंमलबजावणी अधिक प्रभावीपणे करावी व कोणत्याही परिस्थितीत SPV करून मालमत्तेचा अथवा ती तारण ठेवून घेतलेल्या निधीचा कोणतयाही परिस्थितीत गैरवापर होणार नाही अथवा विहित प्रकल्पा व्यतिरिक्त अन्य ठिकाणी त्या निधीचा वापर होणार नाही याची पुर्ण दक्षता व खबरदारी MMB ने घ्यावी व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९४ परिच्छेद क्र. २.१.१२.६ " बोर्डाची स्थापना "

अभिप्राय

MMB अधिनियमाच्या कलम ३(४) नुसार, सात शासकीय सभासद आणि मरीन विषयक मुद्यांचे तज्ञ असे सहा अशासकीय सभासद असणाऱ्या बोर्डाची स्थापना करणे आवश्यक होते. जानेवारी २००५ मध्ये सर्व अशासकीय सभासदांची नियुक्ती महाराष्ट्र शासनाने रद्द केली होती, ज्यासंबंधीची कारणे अभिलेख्यांत उपलब्ध नव्हती. परिणामी, अशासकीय सभासदांशिवाय बोर्डाच्या पुढील सर्व बैठका घेण्यात आल्या. सात वर्षापेक्षा जास्त कालावधीत अशासकीय सभासदांची नियुक्ती न झाल्यामुळे त्यांच्या विविध क्षेत्रांतील अनुभवाच्या फायद्यांपासून MMB वंचित राहिले.

शिफारस

३.९५ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ मधील तरतुदीनुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या समितीवर अशासकीय सदस्य नियुक्त करण्याचे अधिकार शासनाचे आहेत. जरी शासनाकडून अशासकीय सदस्यांची नियुक्ती झालेली नसली तरीही यावर गृह विभाग, वित्त विभाग, उद्योग विभाग तसेच भारतीय नौसेनेकडील प्रतिनिधी असल्याने बोर्डाचे कामकाज सुरळीत पार पाडण्यात येत आहे असे विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात नमूद केले आहे, जे कदापि समर्थनीय नाही. जर बोर्डामध्ये अशासकीय सदस्यांची नेमणूक करण्याची तरतूद अस्तित्वात आहे तर त्याची अंमलबजावणी करणे शासनावर बंधनकारक आहे. अतः अधिनियमातील विहित तरतूदीनुसार नियमितरित्या व विनाविलंब बोर्डाची स्थापना करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.९६ परिच्छेद क्र. २.१.१२.७ " प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामाचा निर्णय घेण्यात बोर्डाची संदिग्धता "

अभिप्राय

प्रशासकीय इमारत बांधण्यासाठी MMB ने मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाकडून (MMRDA) बांद्रा-कुर्ला संकुल, मुंबई येथे २९८१.१८ चौ.मी. जमीन घेतली व रु.२७.४१ कोटीचा भाडेपट्टी अधिमूल्य प्रदान करण्यात आले व भाडेपट्टी करार करण्यात आला. परंतु सहा वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी उलटून गेल्यानंतरही घेतलेल्या जमिनीवर प्रशासकीय इमारत बांधण्यासंबंधी MMB ने ठोस निर्णय घेतला नाही.

निर्णय घेण्यास झालेल्या विलंबामुळे बॅलार्ड पिअर, मुंबई येथे प्रशासकीय कार्यालय भाड्याने वापरणे चालूच ठेवल्यामुळे दरमहा रु.२.३४ लाख या आवर्ती भाडे दायित्वाशिवाय प्रशासकीय इमारतीसाठी घेतलेल्या जागेचे अतिरिक्त भाडे अधिमूल्य म्हणून रु.९.५९ कोटीच्या (रु.२७.४१ कोटीच्या ३५ टक्के) अतिरिक्त दायित्वाचाही बोजा पडला. तसेच वेळेवर निर्णय न घेतल्यामुळे प्रशासकीय इमारत बांधण्याच्या खर्चात प्रचंड वाढ होऊन जून २००५ मधील अंदाजित रु.१० कोटी पासून जुलै २००९ मध्ये तो रु.१०० कोटीपर्यंत वाढला.

MMRDA ने या कामाकरीता वेगवेगळ्या मान्यता देण्याच्या कारणास्तव प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामास विलंब झाला आणि MMRDA चे अध्यक्ष म्हणून काम करणाऱ्या मुख्यमंत्र्यांकडे याविषयी MMB पाठपुरावा करीत होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितिले.

शिफारस

३.९७ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे काम हे अतिशय महत्वाचे असून त्यांच्याकडे असणाऱ्या कामाची व्याप्ती पाहता तसेच बंदरे विकासाच्या माध्यमातून त्यांच्याकडे प्राप्त होणारा महसूल पाहता या बोर्डासाठी स्वतःची स्वतंत्र इमारत असणे आवश्यक आहे. एमएमबीचे काम हे भाडेतत्वावरील इमारतीत करण्यात येत आहे व ती जागा देखील आता कमी पडत आहे. यासाठी एमएमबीला स्वतंत्र कार्यालयीन इमारत बांधण्याकरिता एमएमआरडीएकडून ८० वर्षाच्या भाडे कराराने बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स येथील भूखंड देण्यात आला होता. विभागीय प्रतिनिधींनी यावर समितीसमोर चर्चेवेळी या प्रकरणी शासन स्तरावरील सुरु असलेली कार्यवाही विशद केली व इमारतीच्या बांधकामासंदर्भातील कार्यवाही सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अतः सदरहु इमारतीच्या बांधकामाबाबतच्या मान्यता तातडीने देऊन इमारतीचे काम तातडीने करून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास स्वतंत्र इमारत देण्याबाबतची कार्यवाही शासनस्तरावरुन करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.१२.८ " अंतर्गत लेखापरीक्षण कक्ष "

३.९८ अभिप्राय व शिफारशी

एक सहाय्यक लेखा अधिकारी आणि एक सहाय्यक बंदर पर्यवेक्षक यांच्या मदतीने काम करणाऱ्या लेखा अधिकाऱ्याच्या नियंत्रणाखाली एक अंतर्गत लेखापरीक्षा कक्ष (IAW) MMB मध्ये आहे. IAW करीता मंजूर पदाची तरतूद नसल्यामुळे, परिपूर्ण IAW स्थापन करण्याचे MMB ने ठरविले (सप्टेंबर २०१०) आणि यासंबंधीचा प्रस्ताव मंजुरीकरीता महाराष्ट्र शासनाकडे पाठविला (सप्टेंबर २०१०) जो मार्च २०१२ पर्यंत प्रलंबित होता. वर्ष २००८-०९ पासून MMB च्या विविध विभागांचे अंतर्गत लेखापरीक्षण होणे बाकी आहे ज्याबाबत वर्ष २००८-११ करीता MMB च्या लेख्यांवरील स्वतंत्र लेखापरीक्षण अहवालात भाष्य केलेले आहे.

या बाबी देखील गंभीर आहेत. या सर्व परिच्छेदांमध्ये महालेखाकारांनी नोंदविलेले गंभीर आक्षेप पाहता MMB मध्ये अंतर्गत लेखापरिक्षण व नियंत्रणाचा अभाव असल्याचे द्योतक आहे. अंतर्गत लेखापरिक्षण योग्यरित्या झाले असते तर हे सर्व उल्लंघन वा अनियमितता वेळीच MMB च्या निदर्शनास आल्या असत्या. या सर्व बाबींवर समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. अतः MMB ने अंतर्गत लेखापरिक्षण सक्षमरित्या व नियमितरित्या करावे व त्यासाठी आवश्यक असणारा कर्मचारी वर्ग देखील तातडीने देण्यात यावा व यासंदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

सर्वसाधारण शिफारशी :

३.९९ समितीने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या संपुर्ण कामकाजाचा आढावा घेतला व महालेखाकारांनी यासंदर्भात नोंदविलेल्या आक्षेपांची छाननी करताना अनेक गंभीर बाबी समितीच्या निदर्शनास आल्या. विशेषतः MMB ने बंदरांच्या विकासाकरीता दीर्घ मुदतीच्या योजना आखल्या नव्हत्या, त्यामुळे बंदर विकासाची कामे तात्कालिक स्वरुपात केली होती. सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत विकासासाठी प्रकल्पांची निवड आणि प्राधान्यक्रम ठरवून बंदर विकास कामांमध्ये MMB ने सुसूत्रता आणली नव्हती. MMB ने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता सर्व सहा बंदरांच्या विकासाची कामे देऊ केली. प्रतिवर्षी १००.२३ दशलक्ष टन मालाच्या वाहतुकीची अपेक्षा असणाऱ्या सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत हाती घेण्यात आलेल्या सहा बंदरांपैकी प्रतिवर्षी १०.८ दशलक्ष टन माल-वाहतुकीची क्षमता असणारी दोनच बंदरे डिसेंबर २०१२ मध्ये कार्यरत होती. वर्ष २००३-०६ दरम्यान केंद्र पुरस्कृत योजनांतर्गत मान्यता मिळालेल्या आठ पैकी सात अंतर्देशीय जल वाहतूक प्रकल्प डिसेंबर २०१२ अखेरीस अपूर्ण होते/सुरुदेखील करण्यात आले नव्हते. दोन जिल्ह्यात वाळू उपशावर बंदी घातलेली असतानाही वाळू उपशाकरिता ना-हरकत प्रमाणपत्रे देण्यात आली होती. अनियमित जहाज बांधणी कामाबद्दल MMB ने कोणतीही कारवाई केली नाही. मुख्य सर्वेक्षक-तथा-मरीन अभियंत्याने सर्वेक्षण प्रमाणपत्र दिल्याखेरीज MMB च्या क्षेत्रीय बंदर अधिकाऱ्यांनी जहाजांची नोंदणी केली. एकूण नोंदणीकृत जहाजांच्या प्रमाणात जहाजांच्या वार्षिक सर्वेक्षणाचे प्रमाण कमी होते. कार्यक्षमता प्रमाणपत्रांकरीता परीक्षा घेताना MMB ने अधिनियमाच्या तरतुदींचे अनुपालन केले नाही. विविध बंदर प्रकल्पांचा आढावा घेण्यासाठी शासनाकडून स्थापित केलेल्या उच्चाधिकार समितीने जमिनीचे मूल्यमापन, बंदराच्या व्यापारविषयक कामांना सुरुवात होण्यापूर्वी बंदरधक्का शुल्कात सवलत देऊ करणे, IWT अंतर्गत प्रकल्पांचा आढावा घेणे इत्यादी महत्वाच्या मुद्दयांवर बैठकीत चर्चा केली नव्हती. MMB मधील महत्त्वाची पदे रिक्त होती आणि देखरेखीचा अभाव होता. MMB कडून पुरविल्या जाणाऱ्या विविध सेवांबाबत शुल्क किंमत यांची न्यून आकारणी व कमी आकारणी MMB चे अंतर्गत नियंत्रण कमकुवत असल्याचे दर्शवित होती. मार्च २०१२ अखेरीस, मुख्यतः अखर्चित शासकीय अनुदानांमुळे मोठ्या प्रमाणावर निधी शिल्लक राहिला होता. हे सर्व आक्षेप व बाबी अतिशय गंभीर स्वरुपाच्या असून MMB चे अंतर्गत कामकाज अतिशय असमाधानकारक व अनियोजनबध्द असल्याचे द्योतक आहे. MMB च्या या विस्कळीत कार्यपध्दतीचा प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष लाभ हा वेळोवेळी विकासकांना होत गेला व MMB स्वतःच्या हिताचे रक्षण करु शकले नाही. तसेच MMB ला प्राप्त होणाऱ्या अपेक्षित महसूलात देखील त्यामुळे घट झाली. एवढेच नव्हेतर या सर्व अनिर्बंध कामकाजामुळे अनेक प्रकल्प त्यांच्या नियोजीत वेळेत पुर्ण होऊ शकले नाहीत व त्यांचा पुर्ण क्षमतेने वापर देखील होऊ शकला नाही. समितीने या सर्व प्रकरणात अनेक महत्वपुर्ण शिफारशी देखील केलेल्या आहेत. परंतु तरीही MMB च्या एकंदरीत कार्यपध्दतीवर समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे व शासनाने याची गंभीर दखल घ्यावी अशी शिफारस करीत आहे.

३.१०० शासनाने बंदरांमधून सुरक्षित व सुरळीत मालवाहतूक होण्याकरिता आवश्यक असलेली उत्तम रस्ते जोडणी उपलब्ध करून द्यावी, महाराष्ट्रातील बंदरांना देशाच्या जास्तीत जास्त भागांशी जोडली जावीत याकरिता रेल्वेच्या जाळयांचा विस्तार करून रेल्वेमार्ग जलदगतीने निर्माण करावेत, बंदर प्रकल्पांकरिता खाजगी जमिनींचे भूसंपादनाची जबाबदारी शासनाने घ्यावी, बंदर प्रकल्पांकरिता संबंधित विकासकाला विविध विभागांकडून घ्यावे लागणारे दाखले मिळवून देण्यासाठी शासनाने पुढाकार घ्यावा, बंदर प्रकल्पांच्या प्रत्यक्ष अंमलबजावणी दरम्यान उद्भवणाऱ्या अडचणींवर मात करण्यासाठी सुध्दा विकासकाला शासनाने पुढाकार घेऊन सर्वतोपरी सहकार्य करावे, बंदर विकास आणि औद्योगिक विकास यांची परस्परांशी सांगड घालून बंदरावर आधारित उद्योगधंदे निर्माण करण्यासाठी MMB ने प्रयत्न करावेत ज्यास शासनाने सर्वतोपरी मदत करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिशिष्ट - अ

6.3 Summary of shortlisted sites

Following table shows the brief summary of shortlisted sites:

Table 17 Summary of shortlisted sites

	Wayangani	Ganeshgule	Bhandarwadi (Purnagadh)	Padvane	Vayangani	Chahvatwadi (Nate)
Waterfront (m) 10 m 20 m	400 m 0.8 5.7	1200 m 1.2 4.9	1000 m 2.1 6.7	1000 m 0.38 4.92	3000 m + 1.4 6.3	4000 + 0.28 5
Potential backup area (Ha)	327	175	82	860	204	168
Distance from NH	20.0	35.0	36.5	46.5	40.0	36
Distance from SH	2.60	4.20	0.30	6.25	4.20	7.5
Railway Connectivity Distance from Nearest Railway	20.2 Nivsar	21.3 Nivsar	34 Vilvade	40 Nandgaon	25.5 Sindhudurg	35 Vilvade
Potential Environment Impacts				Sand dunes + Turtle Breeding ground	Sand dunes are visible on waterfront + Turtle breeding ground	
Proximity to Major fisheries zone	Proximity to Pawas Bay	Nil	Proximity to Bhandarwadi FLC	Nil	Nil	Proximity to Nate/ Jaitapur
Rehabilitation & Resettlement issues	Low to Medium	Medium to High	Low	Low to Medium	Low to Medium	Low to Medium
Other issues	Rock on waterfront		MSH shifting may come in future		Last mile connectivity to site	Site already identified by ILOG

6.5 Final Ranking & Recommendations

Collective ranking has been prepared based on combination of weightage on Technical, Traffic Potential and Exclusivity aspects. Maximum allotted marks are 100. Out of that different weightages are applied to different scenario. Two scenarios have been considered as discussed follow:

Scenario I - (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%): In this scenario, Technical weightage is considered as 60%, Exclusivity as 20% and Traffic potential as 20%. This is base scenario. Results of this scenario is shown table below:

Table 19 Scenario I (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%)

Parameters	Ranapar (Wayangani)	Ganeshgule	Bhandarwadi (Purnagarh)	Chahvatwadi (Ambolgarh)	Padvane	Vayangani
Scenario I (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%)						
Technical	37.5	42.75	44.25	44.25	42	38.25
Exclusivity	20	15	15	10	20	20
Traffic Potential	15	13	14	15	17	20
Total	72.5	70.75	73.25	69.25	79	78.25
Ranking	4	5	3	6	1	2

As shown above, Padvane and Vayangani are getting highest marks out of 100 and their rakings are respectively 1 and 2 due to exclusivity and Traffic potential features. Bhandarwadi and Ganeshgule are getting lesser marks due to lower traffic potential and exclusivity aspects. Remaining sites Ranpar and Chahvatwadi are getting lesser marks due to

Scenario II - (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%): In this scenario, Technical weightage is 70%, Exclusivity as 10% and Traffic potential as 20%. This is base scenario. Results of this scenario is shown table below:

Table 20 Scenario II (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%)

Parameters	Ranapar (Wayangani)	Ganeshgule	Bhandarwadi (Purnagarh)	Chahvatwadi (Ambolgarh)	Padvane	Vayangani
Scenario II (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%)						
Technical	43.75	49.87	51.62	51.62	49	44.62
Exclusivity	10	7	7	5	10	10
Traffic Potential	15	13	14	15	17	20

Total	68.75	69.87	72.62	71.62	76	74.62
Ranking	6	5	3	4	1	2

Even in this scenario, Padvane and Vayangani are ranked No 1 and No 2 respectively on account of getting highest marks in exclusivity and Traffic potential. Only rank is changed between Ganeshgule and Wayangani Bhandarwadi and Ganeshgule are getting lesser marks due to lower traffic potential and exclusivity aspects.

Following table shows the ranking of shortlisted sites from various perspectives such as Technical, Exclusivity, Inland Cost to Key cargo centres, Distances from port to hinterland and combined rank etc.

Table 21 Ranking of shortlisted sites from various parameters

Parameter	Rank 1	Rank 2	Rank 3	Rank 4	Rank 5	Rank 6
Technical	Bhandarwadi & Chahvatwadi		Ganeshgule	Padvane	Vayangani	Wayangani (Ranpar)
Exclusivity Zone	Vayangani	Padvane	Bhandarwadi	Wayangani	Ganeshgule	Chahvatwadi
Immediate Cargo Potential	Vayangani	Padvane	Chahvatwadi	Bhandarwadi	Ganeshgule	Wayangani

- **Based on Combined Ranking, Bhandarwadi & Padvane are recommended Sites for Port Development**
- Based on technical and environment aspects, Chahvatwadi (Near Nate) and Ganeshgule can also be considered for Port development. Chahvatwadi would fall under the exclusivity of proposed captive port. Ganeshgule site was identified earlier for port development during earlier studies, however due to local issues project couldn't move forward. Therefore if local issues can be addressed properly then port can also be developed at Ganeshgule.
- Although, Vayangani is also a Potential site for development, Padvane is more suitable for development based on Exclusivity and Technical Criteria
- It is also requested that MMB to accompany PMC-Howe for site visit of shortlisted locations for better appreciation.

c. Appointment and supervision of technical consultants for conducting detailed techno-commercial feasibility studies for the identified PPP projects

d. Bid process management and marketing of the project/s for selection of the strategic partner for the project/s

With a view to perform above activities, MMB intends to engage a renowned agency who can undertake investment promotion, take up project development and assist in selection of private sector partner for development of port projects.

2.2 Scope of Services

The selected consultants will have to provide following services to be executed over a period of one year, extendable upto three years:

Part A: Knowledge Partner and Investment Promotion Advisory Services

Stage A.I: Investment Promotion & Content Creation

This stage will involve investor targeting and creating marketing contents, as prescribed below:

- Define appropriate strategies and prepare a roadmap for undertaking investment promotion activities for ports in Maharashtra
- Identify and target prospective investors for ports infrastructure and facilities
- Assist in undertaking investment promotion for MMB ports with the aim to attract investments
- Market investment opportunities in specific focus sectors such as captive jetties, ship building, ro-ro facilities, bunkering, etc.
- Preparation of Marketing collaterals and Investment Profiles
  - Investor briefs/ profiles of 48 MMB ports
  - Profiles of possible investment opportunities in ports/ maritime sector such as ship building, bunkering, etc.
  - Guidance book on 'Doing business with MMB'
  - MMB profile for Annual Administrative Report

- Suggest investment promotion and branding plan such as execution of business missions to international locations and road shows in domestic regions.
- Provide assistance in organizing national and international business missions

Stage A.II: Implementation Assistance for investment promotion activities

This Stage will involve providing assistance in organizing Investor Conference or participating in Port sector events as knowledge partner, which will require following services, but excluding event management services:

- Preparation of event specific collaterals and marketing presentations
- Provide assistance for the Conference planning
  - Designing the seminar, scheduling the topics, preparation of background paper, identification of speakers, etc.
  - Identifying and approaching partner organizations, agencies for the Conference
- Provide assistance in documenting the Conference/ Event and suggesting follow-up action plan
  - Documenting key features and happenings of the Conference/ Event
  - Recording and documentation of minutes of the meeting and action points of Business to Government (B2G) meetings
  - Collation of presentations, leaflets, booklets, reports circulated/ distributed during the Conference

Part B: Project Development Consultancy Services

Stage B.I: Identification and conceptualisation of Projects

The Consultant is expected to identify shelf of projects for development of ports within MMB territory, as per the Board's vision, objectives and key operation areas. The scope will involve the following:

- Potential traffic projections for MMB ports in next decade
- Stakeholder interactions for understanding present experiences and their future requirements

- Identifying infrastructure gaps in maritime infrastructure of Maharashtra to handle projected traffic
- Identification of suitable sites for development of port projects/ port related activities
- Preparing shelf of projects to be taken up for port sector development

This stage shall be completed within four months from the date of appointment of the Consultant.

Stage B.II: Preliminary feasibility and PPP amenability of the identified projects

Further to identification of projects, the Consultant would provide assistance in conceptualization of projects in consultation with MMB. This will involve the following:

- Project concept and rationale – identification of different components of projects
- Initial market study to understand the potential and attractiveness of the project
- Preliminary financial feasibility of the project
- Assessing the stakeholders of the project and their roles
- Case studies of similar projects and benchmarking to establish its suitability
- Timelines for the project
- Assessing PPP amenability of the projects and identify shelf of port projects/ port related activities to be taken up on PPP basis
- Assessing various possible PPP project structures

This stage shall be completed within six months from the date of appointment of the Consultant.

After prioritization of potential PPP projects, few projects will be selected by MMB for further project development, conducting detailed techno-commercial studies and bid process management for selection of private developer. The Stage B.III and Stage B.IV scope of work will be done for only such selected projects.

Stage B.III: Appointment and supervision of technical consultants for conducting detailed techno-economical feasibility studies for the identified PPP projects

The Consultant would assist MMB in defining required technical studies to be undertaken for generating investors' interest, optimizing potential risk allotment and obtaining optimum financial benefits to MMB. For such technical studies, the Consultant should assist MMB in appointing suitable consultants. This scope will involve:

- Defining technical study requirements
- Specifying scope of work/ terms of reference, selection criteria, proposal formats for the technical consultant
- Evaluation of proposals received and appointment of the technical consultants
- Supervision of the performance of technical consultant in terms of compliance with the timelines of the deliverable submission as indicated in the agreed contract and compliance of the output with respect to PPP implementation.

The professional fees payable to the Technical Consultant will be separately paid by MMB directly to the Technical Consultant.

The Consultant would be offered the option to bid for providing technical consultancy services as above, however the Consultant should maintain complete transparency in selection process and supervise the work of the Technical Consultant independently at arm's length basis.

Stage B.IV: Bid process management and marketing of the project/s for selection of the strategic partner for the project/s

Depending on single-stage or two-stage bidding process as decided by MMB, the Consultant will undertake all steps of B.IV.a and B.IV.b, combined or individually.

Step B.IV.a: Drafting of Bid Documents (RFQ and RFP)

The Consultant will undertake following activities:

- Project structuring
- Preparation of press release/ advertisement inviting interest from bidders

- Preparation of RFQ and RFP
- Finalisation of draft agreements

Step B.IV.b: Issuance and evaluation of RFQ documents

- Invitation to participate through advertisement
- Issue RFQ to interested developers
- Promotion of project concept to potential developers
- Evaluation of RFQ
- Shortlisting of bidders based on predetermined evaluation criteria developed along with MMB

Step B.IV.c: Issuance and evaluation of RFP documents

- Issue TOR/ RFP Document to the shortlisted bidders
- Prepare Project Information Brief (PIB) of the proposed project facilities
- Organise Pre-bid Conference for the shortlisted bidders
- Finalise the RFP and agreement based on the pre-bid meeting feedback
- Evaluation of the bid documents submitted by the shortlisted parties based on pre-defined selection criteria

Step B.IV.d: Selection of Preferred Developer

The Consultant would assist MMB in:

- Negotiations with the preferred/ shortlisted developer/ strategic partner
- Finalising and signing of the agreement

2.3 Timeline

The total time period of the assignment shall be initially for one year from the date of award of the contract & same may be extended upto three years as per mutual

(विवरण पत्र क्रमांक—३)

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
15 JUL 2010
Inward No...5613
Inward A.M.S. .....
Sr. A.O.....
C.E.O.....

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD.
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200148 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR SANGITRAO CHINTAMANI MR BHASKAR JADHAV MR ASHWANI KUMAR ----------	Fare 389580/- Tax 55329/- Gst 4831/- -------- RS 1349220/-
AIR TICKET INCLUDING TAXES COMPANION FREE TICKET. BOM – FRA ON 25/06/10 FRA-MADRID ON 25/06/2010 BCN- AMSTERDAM ON 27/06/2010 AMS – HAMBURG ON 01/07/2010 HAM-ROME ON 02/07/2010 VENICE- FRANKFURT ON 06/07/2010 FRANKFURT-BOMBAY ON 06/07/2010	
TOTAL	RS 13,49,220

For Aarohan Tours and Travel Pvt Ltd - pune

Aarohan Tours & Travels Pvt. Ltd. Pune

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD.
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200149 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR SANGITRAO CHINTAMANI MR BHASKAR JADHAV MR ASHWANI KUMAR	
VISA CHARGES 8000 X 4	RS 32,000/-
INSURANCE CHARGES MR SANGIT RAO CHINTAMANI MR BHASKAR JADHAV MR ASHWANI KUMAR	RS 1,094/- RS 1,052/ RS 1,094
TOTAL	RS 35,240/-

For Aarohan Tours and Travel Pvt Ltd - pune

Aarohan Tours & Travel Pvt. Ltd. PUNE

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD.
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200150 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR SANGITRAO CHINTAMANI MR BHASKAR JADHAV MR ASHWANI KUMAR	
HOTEL ACCOMODATION CHARGES WITH FULL BOARD BASIS 11 NIGHTS PACKAGE MADRID 25/06/2010 TO 26/06/2010 BARCELONA 26/06/2010 TO27/06/2010 AMSTERDAM 27/06/10 TO 01/07/2010 HAMBERG 01/07/2010 TO 02/07/2010 ROME 02/07/2010 TO 03/07/2010 VENICE 03/07/2010 TO 06/07/2010	RS 137500 X 3 RS 4,12,500/-
TOTAL	RS 4,12,500/-

For Aarohan Tours and Travel Pvt Ltd - pune

Aarohan Tours & Travel Pvt Ltd - pune

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD.
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200151 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR SANGITRAO CHINTAMANI MR BHASKAR JADHAV MR ASHWANI KUMAR	
INTERNAL TRANSPORTATION ALL TRANSFERS FOR 11 DAYS WITH GUIDE / COACH / PORTRAGE ASSISTANRS / TIPS EURO 500 @ RS 60 FOR 11 DAYS	RS 3,30,000/-
FIRST CLASS TRAIN TICKET MADRID – BARCELONA EURO 166 @ RS 60 FOR 3 DAYS	RS 9960 X 3 RS 29,880,-
T O T A L	RS 3,59,880/-

For Aarohan Tours and Travel Pvt Ltd - pune

Aarohan Tours & Travel Pvt. Ltd.

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200155 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR RADHAKRISHNA VIKHEPATIL MINISTER - PORTS	
HOTEL ACCOMODATION ON FULL BOARD BASIS IN SUITE ROOM PARIS 25/06/2010 TO 27/06/2010 AMSTERDAM 27/06/2010 TO 01/07/10 HAMBERG 01/07/2010 TO 02/07/2010 PARIS 02/07/2010 TO 03/07/2010	RS 1,44,000/-
T O T A L	RS 1,44,000/-

For Aarohan Tours and Travel Pvt Ltd - pune

Aarohan Tours & Travel Pvt. Ltd. PUNE

AAROHAN TOURS AND TRAVEL PVT. LTD.
Dr. Herekar park, C 4/5 Erandwana
Next to Kamala Nehru Park, Pune -04
Tel: 020-25676543/552

To MAHARASHTRA MARITIME BOARD MUMBAI	Invoice No -2200158 Dt : 08/07/2010
	Amount (RS)
MR RADHAKRISHNA VIKHEPATIL MINISTER - PORTS	
AIR TICKETS BOM-PARIS ON 25/06/2010 PARIS – AMSTERDAM ON 27/06/2010 AMS- HAMBURG ON 01/07/2010 HAM – PARIS ON 02/07/2010 PAR – BOM ON 03/07/2010 PARIS – BOMBAY SECTORS KEPT OPEN FOR UTILISATION FOR ONE YEAR	FARE 538230/- TAX 83466/- G.S.T. 6674/- RS 6,28,370/--
TOTAL	RS 6,28,370/-

For Aarohan Tours and Travel Pvt. Ltd - pune

Aarohan Tours & Travels Pvt. Ltd. PUNE

(विवरण पत्र क्रमांक—४)

परिशिष्ट 2.1.1

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.8; पृष्ठ 19)

वर्ष 1996, 2000 व 2002 मध्ये बंदर धोरणात झालेल्या वर्षनिहाय बदलांचे तुलनात्मक विवरणपत्र

अ. क्र.	विषय	बंदर धोरण 1996	बंदर धोरण 2000	बंदर धोरण 2002
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	बंदर विकासक निवडण्याची प्रक्रिया	पहिल्या टप्प्यात निविदा आमंत्रित करुन सात बंदरांचा विकास	MOU मार्गाने दिघी व रेवस (आवरे) बंदरांचा विकास	निविदा/MOU (MOU मार्गाने विकसित होणाऱ्या बंदरांसाठी धोरण लागू केले जाईल)
2	सवलत कालावधी	30 वर्षे (आवश्यक असल्यास 50 वर्षांपर्यंत वाढविण्यात येईल)	50 वर्षे (पाच वर्षांच्या बांधकाम कालावधीसह)	50 वर्षे (पाच वर्षांच्या बांधकाम कालावधीसह)
3	प्रकल्पाकरीता भूखंड शासकीय भूखंड	विकासकाला शासकीय भूखंड भाडेपट्टीने देणे लघु बंदरांच्या विकासासाठी आणखी भूखंडाची आवश्यकता असल्यास शासन तो भूखंड संपादित करुन कंपनीच्या स्वाधीन करु शकते.	MMB ला शासकीय भूखंड हस्तांतरीत केल्यानंतर MMB तो भूखंड भाडे तत्वाने विकासकाला देऊन शकते किंवा शासकीय मालमत्ता (equity) म्हणून सांभाळू शकते.	मान्यताप्राप्त DPR नुसार ठरविण्यात आलेला आवश्यक भूखंड 50 वर्षांच्या कालावधीकरीता प्रतिवर्षी ₹ एक या नाममात्र भाडे दराने विकासकाला उपलब्ध करुन देण्यात येईल. परंतु विकासकाला भूखंड सुपूर्त करण्यापूर्वी शासनाने ठरविलेली रक्कम विकासकाकडून वसूल करण्यात यावी.
	खाजगी भूखंड	वेगळे नमूद केलेले नाही	बंदराजवळ खाजगी जमीन असेल तर शासन ती संपादन करुन विकासकाकडून सेवाशुल्कासह मूल्य वसूल करेल.	मान्यताप्राप्त DPR नुसार ठरविलेला आवश्यक भूखंड विकासक खरेदी करु शकतो. विकासकाच्या विनंतीवर व अशा भूखंडाचे बाजार मूल्य आगाऊ प्रदान केल्यावर भूखंड संपादन अधिनियम अंतर्गत शासन तो भूखंड ताब्यात घेऊन विकासकाला सूपूर्त करु शकते.
	भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन	वेगळे नमूद केलेले नाही	वेगळे नमूद केलेले नाही	वेगळे नमूद केलेले नाही (सवलत करारनाम्याच्या 3.5.6 कलम नुसार भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमिनीचे दर महसूल व वन विभागाने ठरविलेले असतील आणि विकासकाला बाजार मूल्याने भूखंड उपलब्ध होईल.
4	SPV मधील equity रचना समाभान	SPV च्या 11 टक्क्यांपर्यंत शासनाच्या हिस्सा असेल आणि 89 टक्क्यांपर्यंत विकासकाचा हिस्सा असेल.	बदल नाही	शासकीय भूखंडाचे बाजार मूल्य 11 टक्क्यांपेक्षा जास्त असल्यास विकासक फरकाची रक्कम शासनाला रोखीने देईल.

परिशिष्ट 2.1.1 (समाप्त)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
5	रस्ते	बंदरांच्या कार्यक्षेत्रातील रस्त्यांचा संपूर्ण खर्च कंपनीने करावयाचा होता. जर बंदर हद्दीच्या पलीकडे बांधावयाच्या रस्त्यांचा वापर विकासकाच्या प्रयोजनासाठी करावयाचा असल्यास संपूर्ण किंमत विकासकाकडून वसूल करावयाची होती. परंतु जर रस्त्यांचा वापर विकासक तसेच सर्वसामान्य जनतेकडून होत असल्यास 50 टक्के खर्च विकासकाकडून वसूल करावयाचा होता. रस्त्यांच्या देखभाल व दुरुस्ती खर्चाबाबतही हीच प्रक्रिया अवलंबायची होती.	बंदरातील अंतर्गत रस्ते विकासकाने स्वखर्चाने बांधावयाचे होते. बंदरापर्यंतच्या प्रवेश मार्गाचा खर्च किंमत शासन व विकासक यांनी समान वाटून घ्यावयाचा होती. दुरुस्तीबाबतसुध्दा हीच प्रक्रिया अवलंबावयाची होती.	बंदराच्या अंतर्गत रस्त्यांचे बांधकाम, देखभाल आणि दुरुस्ती विकासकाने स्वखर्चाने करावयाची होती. राष्ट्रीय महामार्गापासून बंदरापर्यंतचा सहा पदरी प्रवेश मार्ग BOT तत्वावर कंपनीने पूर्ण करावयाचा होता. तसा प्रतिसाद मिळाला नाही तर केंद्रिय रस्ते निधीमधून निधीकरिता विनंती करुन ते रस्ते शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम खात्याने बांधावेत. विहित कालावधीत हे शक्य नसल्यास विकासकाने स्वखर्चाने हे प्रवेश मार्ग बांधावेत. 50 टक्क्यांपर्यंतचा शासनाचा हिस्सा (शासकीय भूखंडाचे उर्वरित बाजार मूल्य समायोजित केल्यानंतर) MMB ला विकासकाने दयावयाच्या भाडे अधिमूल्य समायोजित करण्यात यावे.
6	रेल्वे	तरतूद केलेली नाही	तरतूद केलेली नाही	तरतूद केलेली नाही टीप-22-09-2008 च्या ठरावात मंडळाने रेल्वेद्वारे बंदर जोडण्यासाठी रेल्वे विकास निगम मर्यादितने निर्माण केलेल्या विशेष उद्देश माध्यमात 11 टक्के भाग भांडवल देण्याचे मान्य केले आहे.
7	बंदरधक्क्याचे शुल्क (wharfage charges)	खाजगी बंदरांवर शासन ₹ 3 प्रति टन आकारु शकते. हे दर शासनाने ठरविल्याप्रमाणे दर वर्षी बदलतील. परंतु हे दर पूर्वी ठरविलेल्या दराच्या दुपटीपेक्षा जास्त असू नयेत.	बदल नाही	बंदराचे कामकाज सुरु झाल्यानंतर ₹ 3 प्रति टन किंवा प्रत्येक भरलेल्या कंटेनरसाठी ₹ 36 असा दर MMB ला विकासकाने प्रदान करावयाचा होता. हा दर प्रत्येक टनाला ₹ 3 असेल आणि त्यानंतर प्रत्येक वर्षी त्या दरात मागील वर्षाच्या दराच्या 20 टक्के वाढ होइल. कामकाज सुरु झाल्यानंतर पुढील 15 वर्षांपर्यंत हे दर लागू होतील. विकासकाकडून हे दर प्रदान करायला विलंब झाल्यास प्रत्येक महिन्याला दोन टक्के या दराने विलंबित प्रदानावर विकासकाकडून विलंब आकार वसूल केला जाईल.

परिशिष्ट 2.1.2

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.8; पृष्ठ 20)

कार्यसिद्धि लेखापरीक्षण अहवालात वापरलेल्या संज्ञांची सूची

सर्व हवामानीक बंदर	संपूर्ण वर्षभर कार्यरत राहू शकणारे बंदर
मान्यता	निरनिराळ्या शासकीय आणि इतर संस्थांकडून पर्यावरणाविषयक दाखल्यासह सर्व वैधानिक दाखले मिळविणे
कामाची सुरुवात	सीमा शुल्क विभागाने लँडिंग आणि शिपिंग जाहिरनामा निर्गमित करण्याचा दिनांक बंदराचे कामकाज सुरु झाले असे होण्यचा दिनांक समजण्यात येईल
सवलत करारनामा (CA)	BOOST तत्वावर बंदरांच्या विकासासाठी विकासकाबरोबर केलेला करारनामा
करारबध्द मालमत्ता	करार समाप्तिच्यावेळी अनुज्ञप्तिदात्याने ज्या मालमत्तेबाबत अनुज्ञप्तिधारकाला नुकसानभरपाई देण्याचे मान्य केले आहे अशी मालमत्ता
तपशीलवार अभियांत्रिकी संकल्पचित्र	शून्य तारखेनंतरच्या पुढील सहा महिन्यांच्या कालावधीत अनुज्ञप्तिदात्याने स्वखर्चाने मान्यताप्राप्त DPR सोबत जुळणारी अशी सर्व अभियांत्रिकी रेखाटने, योजना, संकल्पचित्रे, खुलासेवार वर्णने इत्यादी तयार करावीत
तपशीलवार प्रकल्प अहवाल	सवलत करारावर सह्या झाल्यानंतर 14 महिन्यांच्या कालावधीत अनुज्ञप्तिधारकाने अनुज्ञप्तिदात्याला तपशीलवार प्रकल्प अहवाल सादर करावा. ज्यात अंदाजित बंदर शुल्कासह पहिल्या पाच वर्षांत वाहतुक होणारा प्रकल्पित माल, वेगवेगळी साधने, निर्माण करावयाची मालमत्ता बांधकामाचे मूल्य, वित्त उभारणीवरील खर्च, जागेची आवश्यकता इत्यादींची माहिती असावी.
प्रभावी तारीख	सवलत करारनाम्यावर सही केल्याचा दिनांक
पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा	विकास प्रकल्पाचे संभाव्य फायदे पर्यावरणावर व जैवसृष्टी प्रणालीवर विपरीत परिणाम यांचा मागोवा घेण्यासाठी व मूल्यमापन करण्यासाठी निर्धारणा करणे
कोरडे हवामान बंदर (fair weather port)	पावसाळयात जेथे कामकाज होऊ शकले नाही असे बंदर
वित्तीय पूर्तता	प्रकल्पांच्या पहिल्या टप्प्याकरीता तत्काळ निधी जमा करण्याकरीता आवश्यक असणारे आश्वासन मिळण्याकरीता आणि वित्तीय दस्तावेजांतर्गत निधी प्राथमिक उपलब्धते पूर्वीच्या सर्व अटींची पूर्तता करणे/निधीकडे तात्काल मार्ग (access)
हरित क्षेत्र बंदर	हरित क्षेत्र बंदर म्हणजे नव्याने विकसित करावयाचे बंदर
लँडिग व शिपिंग जाहिरनामा	बांधकामाच्या पहिल्या टप्पयात, करारबध्द मालमत्तेच्या पहिल्या टप्प्यातील महत्वाच्या भागाचे काम पूर्ण झाल्यावर अनुज्ञप्तिधारक अनुज्ञप्तिदात्याला कळवू शकतो की, मालाच्या लँडिग व शिपिंग करीता बंदर तयार असल्याचे जाहीर करण्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या सोयीसुविधा तयार आहेत.
प्रमुख प्रवर्तक/ विकासक	CA वर सहया होताना जर विशेष उद्दिष्ट माध्यम अंतर्भूत केले असल्यास अनुज्ञप्तिधारक कंपनीचा 26 टक्क्यांहून अधिक ज्याच्याकडे आहे असा भागधारक किंवा अशी कंपनी जिने DPR मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे बंदर प्रकल्पाची योजना, आरेखन, बांधकाम, कामकाज आणि समभाव देखभाल यांची जबाबदारी घेण्याकरिता MMB शी करार केला
हेतू पत्र (LoI)	बंदरांच्या विकासासाठी आवश्यक असणारी सर्व मान्यता प्रमाणपत्रे मिळविण्यासाठी विकासकाला निर्गमित केलेले पत्र
अनुज्ञप्तिधारक	बंदराच्या विकासाचे काम हाती घेण्याच्या उद्देशाने कंपनी अधिनियम, 1956 अंतर्गत स्थापित केलेल्या कंपनीला अनुज्ञप्तिधारक म्हणतात
अनुज्ञप्तिदाता	महाराष्ट्र सागरी वाहतूक मंडळ अधिनियम, 1996 अंतर्गत स्थापित केलेल्या वैधानिक संस्थेला अनुज्ञप्तिदाता म्हणतात
सध्याचे निव्वळ मूल्य (NPV)	रोखीच्या अंतर्प्रवाहांची NPV व बाह्य प्रवाहाची NPV यांतील तफावत गुंतवणूक किंवा प्रकल्पाच्या नफ्याचे विश्लेषण करण्यासाठी भांडवली अर्थसंकल्प तयार करताना NPV चा वापर करतात
बंदर सीमा	भरतीच्या खुणेच्या 50 यार्डच्या आतील किनाऱ्याचा कोणताही भाग
ठरविलेला वेळापत्रकानुसार बांधकामाचा कालावधी	बांधकामचा ठरविलेल्या कालावधी म्हणजे प्रत्यक्ष तारखेपासून सुरु होणारा पुढील पाच वर्षांचा कालावधी किंवा तपशीलवार अभियांत्रिकी संकल्पचित्रात दर्शविलेला कालावधी यापैकी जो आधी येईल तो.
विशेष उद्दिष्ट माध्यम (SPV)	प्रामुख्याने बंदराच्या विकासासाठी स्थापित केलेली प्रकल्प कंपनी. सवलत करारनाम्यासाठी SPV ही अनुज्ञप्तिधारक असू शकतो
तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अभ्यास (TEFS)	संभाव्य विकासकाने सादर केलेला प्राथमिक अभ्यास अहवाल ज्यात विकसित करावयाचे बंदराचे क्षेत्र आणि करावयाची आवश्यक गुंतवणूक याची माहिती चित्रित केलेली असेल
शून्य तारीख	शून्य तारीख म्हणजे तो दिवस ज्यादिवशी आधी पूर्ण करावयाच्या सर्व अटींचे समाधान झाले असेल आणि नंतरच्या अटींच्या पूर्तता झाली असेल. भूपृष्ठ वाहतुक/पर्यावरण मंत्रालयाकडून पर्यावरणाविषयक दाखले मिळालेले आहेत. मान्यताप्राप्त DPR नुसार बांधकाम सुरु करण्यास आवश्यक महत्त्वाचे टप्पे पूर्ण झालेले आहेत. वित्तीय पूर्तता साध्य झाली आहे.

विवरणपत्र क्रमांक ५

परिशिष्ट 2.1.2

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.8; पृष्ठ 20)

कार्यसिद्धि लेखापरीक्षण अहवालात वापरलेल्या संज्ञांची सूची

सर्व हवामानीक बंदर	संपूर्ण वर्षभर कार्यरत राहू शकणारे बंदर
मान्यता	निरनिराळ्या शासकीय आणि इतर संस्थाकडून पर्यावरणाविषयक दाखल्यासह सर्व वैधानिक दाखले मिळविणे
कामाची सुरुवात	सीमा शुल्क विभागाने लँडिंग आणि शिपिंग जाहिरनामा निर्गमित करण्याचा दिनांक बंदराचे कामकाज सुरु झाले असे होण्याचा दिनांक समजण्यात येईल
सवलत करारनामा (CA)	BOOST तत्वावर बंदरांच्या विकासासाठी विकासकाबरोबर केलेला करारनामा
करारबध्द मालमत्ता	करार समाप्तिच्यावेळी अनुज्ञप्तिदात्याने ज्या मालमत्तेबाबत अनुज्ञप्तिधारकाला नुकसानभरपाई देण्याचे मान्य केले आहे अशी मालमत्ता
तपशीलवार अभियांत्रिकी संकल्पचित्र	शून्य तारखेनंतरच्या पुढील सहा महिन्यांच्या कालावधीत अनुज्ञप्तिदात्याने स्वखर्चाने मान्यताप्राप्त DPR सोबत जुळणारी अशी सर्व अभियांत्रिकी रेखाटने, योजना, संकल्पचित्रे, खुलासेवार वर्णने इत्यादी तयार करावीत
तपशीलवार प्रकल्प अहवाल	सवलत करारावर सह्या झाल्यानंतर 14 महिन्यांच्या कालावधीत अनुज्ञप्तिधारकाने अनुज्ञप्तिदात्याला तपशीलवार प्रकल्प अहवाल सादर करावा. ज्यात अंदाजित बंदर शुल्कासह पहिल्या पाच वर्षांत वाहतुक होणारा प्रकल्पित माल, वेगवेगळी साधने, निर्माण करावयाची मालमत्ता बांधकामाचे मूल्य, वित्त उभारणीवरील खर्च, जागेची आवश्यकता इत्यादींची माहिती असावी.
प्रभावी तारीख	सवलत करारनाम्यावर सही केल्याचा दिनांक
पर्यावरण प्रभाव निर्धारणा	विकास प्रकल्पाचे संभाव्य फायदे पर्यावरणावर व जैवसृष्टी प्रणालीवर विपरीत परिणाम यांचा मागोवा घेण्यासाठी व मूल्यमापन करण्यासाठी निर्धारणा करणे
कोरडे हवामान बंदर (fair weather port)	पावसाळ्यात जेथे कामकाज होऊ शकले नाही असे बंदर
वित्तीय पूर्तता	प्रकल्पांच्या पहिल्या टप्प्याकरीता तत्काळ निधी जमा करण्याकरीता आवश्यक असणारे आश्वासन मिळण्याकरीता आणि वित्तीय दस्तावेजांतर्गत निधी प्राथमिक उपलब्धते पूर्वीच्या सर्व अटींची पूर्तता करणे/निधीकडे तात्काल मार्ग (access)
हरित क्षेत्र बंदर	हरित क्षेत्र बंदर म्हणजे नव्याने विकसित करावयाचे बंदर
लँडिग व शिपिंग जाहिरनामा	बांधकामाच्या पहिल्या टप्पयात, करारबध्द मालमत्तेच्या पहिल्या टप्यातील महत्वाच्या भागाचे काम पूर्ण झाल्यावर अनुज्ञप्तिधारक अनुज्ञप्तिदात्याला कळवू शकतो की, मालाच्या लँडिग व शिपिंग करीता बंदर तयार असल्याचे जाहीर करण्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या सोयीसुविधा तयार आहेत.
प्रमुख प्रवर्तक/ विकासक	CA वर सहया होताना जर विशेष उद्दिष्ट माध्यम अंतर्भूत केले असल्यास अनुज्ञप्तिधारक कंपनीचा 26 टक्क्यांहून अधिक ज्याच्याकडे आहे असा भागधारक किंवा अशी कंपनी जिने DPR मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे बंदर प्रकल्पाची योजना, आरेखन, बांधकाम, कामकाज आणि समभाव देखभाल यांची जबाबदारी घेण्याकरिता MMB शी करार केला
हेतू पत्र (LoI)	बंदरांच्या विकासासाठी आवश्यक असणारी सर्व मान्यता प्रमाणपत्रे मिळविण्यासाठी विकासकाला निर्गमित केलेले पत्र
अनुज्ञप्तिधारक	बंदराच्या विकासाचे काम हाती घेण्याच्या उद्देशाने कंपनी अधिनियम, 1956 अंतर्गत स्थापित केलेल्या कंपनीला अनुज्ञप्तिधारक म्हणतात
अनुज्ञप्तिदाता	महाराष्ट्र सागरी वाहतूक मंडळ अधिनियम, 1996 अंतर्गत स्थापित केलेल्या वैधानिक संस्थेला अनुज्ञप्तिदाता म्हणतात
सध्याचे निव्वळ मूल्य (NPV)	रोखीच्या अंतर्प्रवाहांची NPV व बाह्य प्रवाहाची NPV यांतील तफावत गुंतवणूक किंवा प्रकल्पाच्या नफ्याचे विश्लेषण करण्यासाठी भांडवली अर्थसंकल्प तयार करताना NPV चा वापर करतात
बंदर सीमा	भरतीच्या खुणेच्या 50 यार्डच्या आतील किनाऱ्याचा कोणताही भाग
ठरविलेला वेळापत्रकानुसार बांधकामाचा कालावधी	बांधकामचा ठरविलेल्या कालावधी म्हणजे प्रत्यक्ष तारखेपासून सुरु होणारा पुढील पाच वर्षांचा कालावधी किंवा तपशीलवार अभियांत्रिकी संकल्पचित्रात दर्शविलेला कालावधी यापैकी जो आधी येईल तो.
विशेष उद्दिष्ट माध्यम (SPV)	प्रामुख्याने बंदराच्या विकासासाठी स्थापित केलेली प्रकल्प कंपनी. सवलत करारनाम्यासाठी SPV ही अनुज्ञप्तिधारक असू शकतो
तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अभ्यास (TEFS)	संभाव्य विकासकाने सादर केलेला प्राथमिक अभ्यास अहवाल ज्यात विकसित करावयाचे बंदराचे क्षेत्र आणि करावयाची आवश्यक गुंतवणूक याची माहिती चित्रित केलेली असेल
शून्य तारीख	शून्य तारीख म्हणजे तो दिवस ज्यादिवशी आधी पूर्ण करावयाच्या सर्व अटींचे समाधान झाले असेल आणि नंतरच्या अटींच्या पूर्तता झाली असेल. भूपृष्ठ वाहतुक/पर्यावरण मंत्रालयाकडून पर्यावरणाविषयक दाखले मिळालेले आहेत. मान्यताप्राप्त DPR नुसार बांधकाम सुरु करण्यास आवश्यक महत्त्वाचे टप्पे पूर्ण झालेले आहेत. वित्तीय पूर्तता साध्य झाली आहे.

विवरणपत्र क्रमांक ६

दिनांक 31 मार्च 2012 रोजी संपलेल्या वर्षाचा अहवाल क्र.3 (सा. सा. क्षे)

परिशिष्ट 2.1.3 *(संदर्भ : परिच्छेद 2.1.8.1; पृष्ठ 20)* **BOOST तत्वावर बंदरांच्या विकासात अंतर्भूत असणारे विविध टप्पे**	
1.	संभाव्य विकासकाकडून TEFS सादर करणे
2.	सल्लागारांकडून TEFS चे प्राथमिक मूल्यमापन/ची प्राथमिक गुणवत्ता तपासणे
3.	MMB कडून मान्यता
4.	शासनाकडून मान्यता
5.	वैधानिक दाखले (पर्यावरण विषयक दाखल्यासह इ.) मिळविण्याबरोबरच इतर अटी आणि शर्तींच्या पूर्ततेसाठी विकासकाला LoI देणे
6.	विकास हमी मिळविल्यानंतर भाडेपट्टी करार (सवलत करारनामा) करुन घेणे
7.	अ) SPV कंपनी (प्रकल्प कंपनी) स्थापित करणे जी सवलत करारनामा आणि बंदराच्या विकासासाठी अनुज्ञप्तिधारक असेल. विकासकाने (प्रमुख प्रवर्तक) सवलत करारनाम्यावर सही करणाऱ्या विकासाच्या टप्प्यात कमीत कमी CA मध्ये प्रस्तावित हिश्श्याइतका मुख्य प्रवर्तकाचा वैयक्तिक हिस्सा राखून ठेवावा. ब) कामकाजाला सुरुवात झाल्यादिवसापासून पुढील सात वर्षे पूर्ण होईपर्यंत प्रमुख प्रवर्तकाने SPV मध्ये कमीतकमी 26 टक्के हिस्सा राखून ठेवावा.
8.	प्रभावी तारखेनंतर चौदा महिन्यांत DPR सादर करणे
9.	प्रभावी तारखेनंतर 24 महिन्यांत शून्य तारीखेची पूर्तता करणे
10.	प्रसिध्द सल्लागाराकडून DPR चे मूल्यमापन करुन घेणे आणि मंडळाकडून मान्यता मिळविणे
11.	DPR ला मान्यता मिळाल्यानंतर सहा महिन्यांत करारबध्द मालमत्तेबाब अनुज्ञप्तिदात्याकडून मान्यता मिळविणे
12.	शून्य तारखेनंतर सहा महिन्यांत विकासकाने तपशीलवार अभियांत्रिकी संकल्पचित्र (DED) सादर करणे
13.	प्रसिध्द सल्लागाराकडून DED चे मूल्यमापन करुन घेणे आणि MMB ची मान्यता मिळविणे
14.	मान्यताप्राप्त DPR नुसार विकासकाने भूखंड (खाजगी/शासकीय/भरती आहोटीच्या पाण्याखालील) मिळविणे
15.	शून्य तारखेनंतर पुढील तीन वर्षांत विकासकाने बांधकाम सुरु करुन पूर्ण करणे
16.	CA आणि लागू होणाऱ्या कायद्यांनुसार अनुज्ञप्तिधारक सोयी-सुविधांचे बांधकाम करीत आहे याची शहानिशा अनुज्ञप्तिदात्याने करावी
17.	विकासकाने करारबध्द मालमत्तेच्या प्रमुख भागांचे बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर सीमाशुल्क विभागाकडून लँडिग व शिपींगचे प्रमाणपत्र मिळविणे
18.	कामकाजात सुरुवात होईल त्यात मालाच्या हाताळणीकरीता जिथे ग्रीनफिल्ड सवलत दर लागू होतील तिथे कामाला सुरुवात करणे

परिशिष्ट 2.1.4

(संदर्भ : परिच्छेद 2.1.8.1; पृष्ठ 21)

MoU मार्गाने विकसित करावयाच्या बंदरांची सद्यस्थिती

BOOST प्रकल्पाचे नांव	यादिवशी सवलत करारनाम्यावर सही झाला	विकासक	SPV चे नांव	DPR ची मान्यता आणि मूल्य	MTPA मधील प्रकल्पित माल	कामाच्या पूर्णत्वाचा आणि कामकाज सुरु करण्याचा प्रस्तावित कालावधी	ल्पाची सध्याची प्रगती/स्थिती
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
रेवस-आवरे बंदर	17 मार्च 2002	ॲमालाइन्स/ रिलायन्स ग्रुप	मे. रेवस पोर्टस् लि.	09 मे 2011 (तपशीलवार प्रकल्प अंमलबजावणी अहवाल) मूल्यः ₹ 5200 कोटी	50	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2007	बांधकाम सुरु झालेले नाही
दिघी बंदर	17 मार्च 2002	बालाजी ग्रुप	मे. दिघी पोर्ट लि.	17 ऑगस्ट 2004 मूल्यः ₹ 607.40 कोटी	13.7	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2007	पाच पैकी दोन बर्थचे बांधकाम झालेले असून एक सुरु/ वापर करण्यासाठी तयार आहे
धामणखोल-जयगड बंदर	24 जून 2008	जिंदाल ग्रुप	मे. जेएसडब्ल्यु जयगड पोर्ट लि.	टप्पा-I: 18 जून 2009 मूल्यः ₹ 649.20 कोटी टप्पा -II: 06 मार्च 2012 मूल्यः ₹ 3017 कोटी	5.8	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच जून 2013	टप्पा I चे कामकाज सुरु झालेले (ऑगस्ट 2009).
लावगण-जयगड बंदर (आंग्रे बंदर)	28 मार्च 2008	चौगुले ग्रुप	चौगुले पोर्ट ॲंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा.लि.	7 जानेवारी 2010 मूल्यः ₹ 742.77 कोटी	5	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2013	मालाची हाताळणी चालू झालेली आहे (एप्रिल 2012) जहात उचलण्याच्या यंत्रणेसह जहाजबांधणी तळाचे काम प्रगतीपथावर आहे/सुरु झालेले आहे
रेडी बंदर	25 फेब्रुवारी 2009	अर्नेस्ट यंग ग्रुप	मे. रेडी पोर्ट लि.	20 सप्टेंबर 2011; मूल्य : ₹ 4400 कोटी	13.68	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच फेब्रुवारी 2014	बांधकाम सुरु झालेले नाही
विजयदुर्ग बंदर	28 मार्च 2008	HPIPL ग्रुप	मे. विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि.	अद्याप मान्यता मिळायची आहे	12.05	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2013	DPR ची तपासणी चालू आहे

परिशिष्ट 2.1.4

(संदर्भ : परिच्छेद 2.1.8.1; पृष्ठ 21)

MoU मार्गाने विकसित करावयाच्या बंदराची सद्यस्थिती

BOOST प्रकल्पाचे नांव	यादिवशी सवलत करारनाम्यावर सही झाला	विकासक	SPV चे नांव	DPR ची मान्यता आणि मूल्य	MTPA मधील प्रकल्पित माल	कामाच्या पूर्णत्वाचा आणि कामकाज सुरु करण्याचा प्रस्तावित कालावधी	प्रकल्पाची सध्याची प्रगती स्थिती
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
रेवस-आवरे बंदर	17 मार्च 2002	ॲमालाइन्स/ रिलायन्स ग्रुप	मे. रेवस पोर्टस् लि.	09 मे 2011 (तपशीलवार प्रकल्प अंमलबजावणी अहवाल) मूल्यः ₹ 5200 कोटी	50	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2007	बांधकाम सुरु झालेले नाही
दिघी बंदर	17 मार्च 2002	बालाजी ग्रुप	मे. दिघी पोर्ट लि.	17 ऑगस्ट 2004 मूल्यः ₹ 607.40 कोटी	13.7	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2007	पाच पैकी दोन बर्थचे बांधकाम झालेले असून एक सुरु/ वापर करण्यासाठी तयार आहे
धामणखोल-जयगड बंदर	24 जून 2008	जिंदाल ग्रुप	मे. जेएसडब्ल्यु जयगड पोर्ट लि.	टप्पा-I: 18 जून 2009 मूल्यः ₹ 649.20 कोटी टप्पा -II: 06 मार्च 2012 मूल्यः ₹ 3017 कोटी	5.8	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच जून 2013	टप्पा I चे कामकाज सुरु झालेले (ऑगस्ट 2009).
लावगण-जयगड बंदर (आंग्रे बंदर)	28 मार्च 2008	चौगुले ग्रुप	चौगुले पोर्ट अँड इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा.लि.	7 जानेवारी 2010 मूल्यः ₹ 742.77 कोटी	5	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2013	मालाची हाताळणी चालू झालेली आहे (एप्रिल 2012) जहात उचलण्याच्या यंत्रणेसह जहाजबांधणी तळाचे काम प्रगतीपथावर आहे/सुरु झालेले आहे
रेडी बंदर	25 फेब्रुवारी 2009	अर्नेस्ट यंग ग्रुप	मे. रेडी पोर्ट लि.	20 सप्टेंबर 2011; मूल्य : ₹ 4400 कोटी	13.68	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच फेब्रुवारी 2014	बांधकाम सुरु झालेले नाही
विजयदुर्ग बंदर	28 मार्च 2008	HPIPL ग्रुप	मे. विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि.	अद्याप मान्यता मिळायची आहे	12.05	CA वर सही झालेल्या दिवसापासून पुढील पाच वर्षे म्हणजेच मार्च 2013	DPR ची तपासणी चालू आहे

(विवरणपत्र क्रमांक ८)

F.No. 574/02/2002-LC
Government of India
Ministry of Finance
Department of Revenue
***

Jeevan Deep Building, Parliament Street,
New Delhi, dated the 9th February, 2004.

To

Director,
Dighi Port Ltd.,
73- Bombay Samachar Marg,
(Apollo street), Fort,
Mumbai.- 400 023

Subject: Declaration of Dighi Port as Customs Port under Section 7 (a) of the Customs Act, 1962 – regarding –

Sir,

I am directed to refer to your letter No. Dighi/ 105/2002 dated 29.02.2002 on the above subject and to say that Dighi in the State of Maharashtra, has been notified as Customs Port under section 7 (a) of the Customs Act, 1962 vide Central Board of Excise & Customs Notification No. 15/2004-Customs (NT) dated 09.02.2004 (copy enclosed)

Yours faithfully,

(S.M. AKHTER)
Under Secretary (LC)
Telefax: 23360473

(विवरणपत्र क्रमांक ९)

DIGHI PORT LTD.
New Excelsior Building, 6th Floor,
A. K. Nayak Marg, Fort,
Mumbai 400 001, (India).
T : 91-22-2207 4824/25
F : 91-22-2207 2124/2201 9760
E : info@balaji.co.in
W : www.balaji.co.in
CIN : U35110MH2000PLC127953

Shareholding Pattern as on 31.3.2017

Sr. No.	Name of the shareholder	No. of shares held	% of shareholding
1	Balaji Infra Projects Limited	122,388,950	52.23
2	Infrastructure Leasing and Finance Company Limited	89,958,224	38.39
3	Mr. Arun K. Saha and Mr. Vaibhav Kapoor (Trustees of IL & FS Employees Welfare Limited)	3,540,776	1.51
4	Tara India Holdings A Ltd.	12,461,667	5.32
5	IL & FS Trust Co. Ltd. (Tara India Fund III Domestic Trust)	2,278,333	0.97
6	IL & FS Trust Co. Ltd. (Tara India Fund III Trust)	1,926,667	0.82
7	Mr. Uttam Bagri	400,000	0.17
8	Mrs. Mohini V. Kalantri	1,000,100	0.43
9	Mr. Vijay G. Kalantri	250,300	0.11
10	Mr. Vikas V.Kalantri	50,100	0.02
11	Mr. Vinay V. Kalantri	50,000	0.02
12	Mr. Vishal V. Kalantri	5,100	0.00
13	Mrs. Sangeeta V. Kalantri	100	0.00
	Total	234,310,317	100.00

For Dighi Port Limited

Rajshri Kolekar

Authorised Signatory

Date: 01.04.2017

Place: Mumbai

विवरणपत्र क्रमांक १०

GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, HOME DEPARTMENT (PORTS & TRANSPORT)

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 001. Tel.: 22612143 Fax : 22614331,
Website : www.mahammb.com Email: ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning/ALL/Shipyard/Dharamtar/ \\\8 Date : 9 MAY 2013

To
M/s. Amma Lines Pvt. Ltd.
20, 'Madhuli", 2nd Floor,
Dr. Annie Besant Road,
Worli, Mumbai – 400 018.

Sub : Proposal for construction of shipyard at Mankule in Dharamtar creek
Request for return of Bank Guarantee amounting to Rs. 1.44 crores submitted to MMB
Ref : 1) This office letter no. MMB/Planning/Amma Lines/890, dtd. 9.4.2013
2) Your letter no. ALPL/MMB/CEO/130506/01, dtd. 6.5.2013

Dear Sir,

Kindly refer to your letter dtd. 6.5.2013 regarding withdrawing from the project and requesting this office to return the Bank Guarantee amounting to Rs. 1.44 crores.

2. We note from your letter dtd. 6.5.2013 that due to local issues like non – conversion of Green Zone-2 to Industrial Zone by Govt. and Non- conversion of agriculture land to NA by collector, you are unable to proceed further with shipyard project and would like to withdraw from the project peacefully.

3. In view of your decision to withdraw from the project, we are hereby returning your Bank Guarantee.

(A) The details of the Bank Guarantee are as follows:

Name of Bank	: Dena Bank, Industrial Finance Branch, Fort
Bank Guarantee No.	: 098908IGPER0054
Date	: 30.4.2008
Amount of Bank Guarantee	: Rs. 1,44,00,000/-(Rs. One crore and forty four lakhs only)
Guarantee cover	: 30.4.2008 to 29.4.2013

4. It is hereby clarified that the allotment of waterfront to you under this office letters dtd. 10.1.2008 stands withdrawn henceforth and you will have no claim of whatsoever nature against the said allotment.

5. You are requested to depute your authorized representative with necessary authority letter to collect the aforesaid Bank Guarantee.

Yours faithfully,

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Copy to: 1) Regional Port Officer, More Group of Ports., MMB for information.
2) Port Inspector, Dharamtar Port, MMB for information.

AMMA LINES PRIVATE LIMITED

OUR REF: ALPL/MMB/CEO/130506/01 06 May 2013

To,
The Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board,
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai 400 038.

Dear Sir:

Sub: Mankule Shipyard-- Withdrawal from Shipyard project-- request for return of BG for Rs1.44crs

Ref: 1) Our letter No. ALPL/ MMB/CEO/130429/01 dt 29/04/2013
2) Our letter No. ALPL/MPI/130426 dt.26/04/2013
3) Your cancellation letter No. MMB/Planning/Amma Lines/890 dt.09/04/2013

1.0 It can be seen from our above mentioned letters, we have made sincere efforts to proceed with the project. However, due to local issues like non - conversion of Green Zone-2 to Industrial Zone by Govt. and non-conversion of agricultural land to NA by Collector, Dist. Raigad, we are unable to proceed with the shipyard project and would like to withdraw from the project peacefully.

In view of the above, we request you to kindly return our BG for Rs1.44crs as we are unable to proceed due to issues which are beyond our control.

ng you,

ith regards,
or Amma Lines Pvt. Ltd,

(Dr. Meka Papa Rao)
Managing Director

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 3912 Date 17 MAY 2013
Inward A.P.I. Port Supdt.
C.A. C.P.O.
C.E.O. Branch Plan. D

CC To: **Capt. J.B. Rohilla, Chief Port Officer, MMB**

TERED OFFICE : FLAT NO. G-3, EASHWARIPRIYA APTS., 95/2, ARYAGOWDA ROAD EXTN., WEST MAMBALAM, CHENNAI - 600 033.
RATE OFFICE : 304, SHIV SMRITI CHAMBERS, 49, DR. A. B. ROAD, WORLI, MUMBAI - 400 018. INDIA
TEL. : 022 - 4089 0000 FAX : 022 - 4089 0001 EMAIL : MAIL@MEKA.COM

(विवरण पत्र क्रमांक—११)

Objections	Answer
JSWIL	
JSWIL was accorded environmental clearance by MoEF (May 2007) for import and handling of the coal in the port by conveyor belt for captive thermal power plant at Jaigad. Scrutiny of records in MPCB revealed that its proposal for expansion of the project was rejected in January 2012 due to moratorium in Ratnagiri and Sindhudurg . Despite this, JSWIL was transporting third party coal by trucks and handling cargo other than coal like iron ores, lime, molasses etc. JSWIL also constructed five tanks for storage of molasses in the port area without any environmental clearance as noticed from the notices issued by MPCB and joint inspection conducted by MPCB in April/May 2012. On being pointed out in audit (October 2012) MPCB stated that closure directions had been issued (October 2012) to the port of JSWIL.	M/s. JSW Infrastructure and Logistic Limited has obtained EC from MOEF in the month of May 2007 .Further M/s. JSW Jaigad Port has obtained Consent to Establish from MPCB dtd. 5/3/2012 (copy enclosed). After issuance of consent MPCB has visited the industry time to time. After visit dtd. 23.4.2012 & 3.5.2012 it is noticed that industry has not obtained permission from MOEF & MPCB for the transportation of coal through trucks of third party. Also handling iron , lime & molasses. For storage of molasses industry has provided five nos. of storage tanks. Hence Board had issued Closure Directions to the said industry dtd. 19.10.2012 (copy enclosed). After issuance of Closure Directions industry has obtained permission for transportation of the material excluding coal from MOEF in Dec.2013 & Also obtained Consent to Establish from Board dtd. 31.8.2013 & Consent to Operate dtd. 12.5.2014 (copy enclosed).
CSL	
Developer did not submit the details of dredged material with location of disposal of the dredged material.	MOEF has mentioned in the Environmental Clearance that excavation quantity of dredging is 60 Lacs Cu.M. Also mentioned the place for disposal of excavated dredging. Accordingly Project Proponent has not submitted the details hence MPCB has issued letter to industry dtd. 27.4.2012. (copy enclosed).
Developer carried out blasting for piling in sea base affecting marine life as well as carried out excavation which caused huge air pollution coupled with handling of excavated materials without providing sufficient mitigating measures.	Industry has obtained permission from Jt. Chief Controller of Explosives , West circle, Mumbai for blasting. Also obtained permission from District Magistrate ,Ratnagiri. (copy enclosed).
Developer commissioned two stone crusher and ready mix plant without obtaining consent of MPCB and CRZ clearance; and	Regarding this contractors of Project Proponent has obtained Consent From Board for a stone crusher dtd.9.4.2012. Also for RMC

	plant & another stone crusher dtd. 16.4.2012. (copy enclosed).
Developer did not provide any sewage treatment plant to treat sewage generated from approximately 300 workers residing in labour colony.	Project Proponent has provided septic tank & soak pit for the treatment of domestic effluent generated from labour colony.

-sd-
(N.H.Shivangi)
Regional Officer, MPC Board, Kolhapur

Consent No: MPCB/ROM.1.09[illegible]

Consent to Establish under Section 25 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974 & under Section 21 of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 and Authorization / Renewal of Authorization under Rule 5 of the Hazardous Wastes (Management, Handling & Transboundry Movement) Rules 2008

(To be referred as Water Act, Air Act and HW (M&H) Rules respectively).

CONSENT is hereby granted to

M/S. Saibaba Stripmetal.
Sr. No. 87 H.S. No. 3 / 4, At- Sandeshwgaon.
Tal. & Dist. Ratnagiri.
Maharashtra

located in the area declared under the provisions of the Water Act, Air act and Authorization under the provisions of HW(M&H) Rules and amendments thereto subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions.

1. The Consent to Establish is granted for a period up to commissioning of the unit or five years whichever is earlier.

2. The Consent is valid for the manufacture of -

Sr.No.	Product Name	Maximum Quantity	U.O.M.
1	Stone Crusher	500	MT/D

3. CONDITIONS UNDER WATER ACT:

(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be Nil.

(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 0.70M³

(iii) Trade Effluent :.....

(iv) Trade Effluent Disposal: .....

(v) Sewage Effluent Treatment: The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards

(1)	Suspended Solids	Not to exceed	100	mg/l.
(2)	BOD 3 days 27o C.	Not to exceed	100	mg/l.

This consent is processed through CMS Application Software Copyright MPCB.

v. Sewage Effluent Disposal: [illegible]

vi. Non-Hazardous Solid Waste:

	Stone Dust	100	MT/D	By Sale

(viii)Other Conditions.

4. The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention & Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and amendment Rules, 2003 there under

The daily water consumption for the following categories is as under.

(i) Domestic purpose ...	1.00 CMD
(ii) Water gets Polluted & Pollutants are Biodegradable ..	0.00 CMD
(iii) Water gets Polluted. Pollutants are not Biodegradable & Toxic ...	0.00 CMD
(iv) Industrial Cooling, spraying in mine pits or boiler feed ...	1.00 CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the Cess as specified under Section 3 of the said Act

5. CONDITIONS UNDER AIR ACT :

(i) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emission and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

a. Control Equipment:

The particulate matter contribution value at a distance of 5 to 10 meters from unit shall be less than 600 microgram/Nm3. These units must also adopt the following pollution control measures.

1. Dust containment cum suppression system should be provided to the equipments
2. Construction of wind breaking wall.
3. Costruction of the metalled roads within the premises.
4. Regular cleaning & wetting of the ground within the premises.
5. Growing of the green belt along the periferi.
6. Water sprinkling arrangement shall be provided & operated continuously.

No stone crushing shall be activity will be allowed within 500 mtrs. From National Highway, 200 mtrs. From State Highway and 100 mtrs from other roads such as major district road, other district road or village roads. Also crusher shall be located

7. Conditions for D.G. Set:

b. Industry shall provide acoustic enclosure/acoustic treatment to the D.G. set and shall be designed for minimum 25 dB(A) insertion loss or for meeting the ambient noise standards, whichever is higher scale A, suitable exhaust muffler with insertion loss of 25 dB(A) shall also be provided. The measurement of insertion loss will be done at different points at 0.5 meters from acoustic enclosure/room and then average.

c. The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises in respect of noise to less than 55 dB(A) during day time and 45 dB(A) during the night time. Day time is reckoned between 6 a.m. to 10 p.m and night time is reckoned between 10 p.m to 6 a.m.

d. Industry should make efforts to bring down noise level due to DG set, outside industrial premises, within ambient noise requirements by proper sitting and control measures.

e. Installation of DG Set must be strictly in compliance with recommendations of DG Set manufacturer.

f. A proper routine and preventive maintenance procedure for DG set should be set and followed in consultation with the DG manufacturer which would help to prevent noise levels of DG set from deteriorating with use

g. D.G. Set shall be operated only in case of power failure

h. The applicant should not cause any nuisance in the surrounding area due to operation of D.G. Set.

8. **Standards for Stack Emissions:**

(i) **The applicant shall observe the following fuel pattern:-**

Sl. No.	Name of Fuel	Quantity	Unit
1	HSD	37	Ltrs/Hr

(ii) **The applicant shall erect the chimney(s) of the following specifications:-**

Sl. No.	Chimney Attached to	Height in Mtrs.
1	D.G. Set (250 KVA)	7.0 Mtrs above the roof level

(iii) The applicant shall provide ports in the chimneys and facilities such as ladder, platform etc. for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to and for use of the Board's Staff. The chimneys/vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers

...ch as Tel S.L. etc. and these shall be painted displayed to facilitate identification.

The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises so as to maintain ambient noise standards in respect of noise not more than 75 dB(A) during day time and dB(A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 10 p.m. and night time is reckoned between 10 p.m. and 6 a.m.

(vi) **Other Conditions:**

1) The industry should not cause any nuisance in surrounding area.
2) The industry should monitor stack emissions and ambient air quality regularly.

9. CONDITIONS UNDER HAZARDOUS WAST (MANAGEMENT HANDLING & TRANSBOUNDRY MOVEMEN RULES, 2008:

(i) The Industry shall handle hazardous wastes as specified below.

Sr. No.	Type of Waste Quantity	UOM	Disposal
The Industry shall not generate any type of Hazardous Waste.			

(ii) Treatment - NIL

1. The authorization is hereby granted to operate a facility for collecti storage, transport & disposal of hazardous waste.
2. The industry should comply with the Hazardous Waste (M&H) Ru 2008.

10. Industry shall comply with following additional conditions:

i. The applicant shall maintain good housekeeping and take adequate meas for control of pollution from all sources so as not to cause nuisance surrounding area inhabitants.

ii. The applicant shall bring minimum 33% of the available open land under g coverage/tree plantation.

iii. Solid waste – The non hazardous solid waste arising in the factory pren sweepings, etc. be disposed of scientifically so as not to cause any nuisa pollution. The applicant shall take necessary permissions from civic autho for disposal to dumping ground.

iv. The applicant shall provide for an alternate electric power source suffici operate all pollution control facilities installed by he applicant to ma compliance with the terms and conditions of the consent. In the absen applicant shall stop, reduce or otherwise, control production to abide by & conditions of this consent regarding pollution levels.

v. The applicant shall not change or alter quantity, quality, the rate of disc temperature or the mode of the effluent / emissions or hazardous wa control equipments provided for without previous written permission Board.

[illegible]

days before the date of the expiry of the consent.

ix. As inspection book shall be opened and made available to the Board's officers during their visit to the applicant.

x. The applicant shall install a separate electric meter showing the consumption of energy for operation of domestic and industrial effluent treatment plants and air pollution control system. A register showing consumption of chemicals used for treatment shall be maintained.

xi. Separate drainage system shall be provided for collection of trade and sewage effluents. Terminal manholes shall be provided at the end of collection system with arrangement for measuring the flow. No effluent shall be admitted in the pipes / sewers down stream of the terminal manholes. No effluent shall find its way other than in designed and provided collection System

xii. Neither storm water nor discharge from other premises shall be allowed to mix with the effluents from the factory.

11. The Capital investment of the industry is Rs. 111.63 Lac.

12. Industry shall not start the actual production before starting the actual production.

(P.M. Joshi)
Regional Officer, Kolhapur

To,
M/S. Saibaba Stripmetal
Sr. No. 37 H.S. No. 3/4, At- Sandelavgaon,
Tal. & Dist. Ratnagiri.
Maharashtra.

Copy submitted to :

1. The Member Secretary, MPC Board, Mumbai
2. The Chief Account Officer, M P C Board, Mumbai
3. The Sub Regional Officer, MPC Board Ratnagiri
4. Cess wing/Statistical wing/Air wing Hazardous Management Wing, M.P.C. Board, Mumbai.

Received Consent fee of –

Sr. No.	Amount (Rs.)	DD No.	Date	Drawn On
1	15000	37801	24 Feb. 2012	Bank Of India.

KOLHAPUR

MAHARASHTRA POLLUT)N CONTROL BOARD

Sub Regional Office Ratnagiri

Telifax : (02352) 220813

Revenue Dept. Co-op. Credit Soc. Bldg.,
2nd Floor, Collector Officer Compound,
Ratnagiri - 415 612.

No : MPCB/SROR/ 524/12 Date 27/04/12

To
M/s Jaigad port Infrastructure Pvt. Limited.
(Cargo Handling Project)
A/p- Sande Lavagan, Tal. Dist.- Ratnagiri

IMPORTANT AND URGENT

Sub :- Non-Compliance of Consent condition and Environmental Clearance.
Ref :- 1. Consent to Establish granted by the M. P. C. Board.
2. Environmental Clearance granted by MoE, New Delhi.
4. Complaint received from villagers dtd 11.01.2012 and 03.04.2012.
5. Latter form this office No. MPCB/SROR/224/12 and MPCB/SROR/ 375/12 dated 29.02.2012 & 22.03.2012 respectively.
6. Your reply submitted to this office vide letter No. JPIPL/Project /364/11-12
7. News appeared in local news papers regarding pollution due to your activity.
8. Complaint received from Jay sai Berojgar Sweyansewa Sanstha dated 2.04.2012.
9. This office F. O. Visit dated 26.04.2012

Sir,

With reference to above subject matter, it is mandatory to comply the conditions of Consent to Establish granted by the M. P. C. Board as well as Environmental Clearance granted by MoEF, Delhi during construction activity as well at the time of actual activity. In this connection your reply was received vide abbve referred No. 6 against non compliance letters issued by this office. In your reply you mentioned that various aspects for complying the MoEF conditions are planned in your project master plan which does not understand, as it is mandatory to you comply conditions mentioned in the consent to Establish during construction activity i.e. treatment for sewage, mitigation measures for dust emission with monitoring facility, details about dredging and its disposal, mitigation measures taken at the time of construction in sea... etc. as well as requirement for your project during actual activity . Also it is mandatory to you to submit the monitoring reports and progress reports to M. P. C. Board, but instead submitting the reports and documents you have submitted one page reply as per above reference letter No.6. In your reply you mentioned that you are going to submit the above information after commissioning which show negligence attitude towards compliance as you know that the consent to Establish was granted with conditions as well as Environmental clearance with certain conditions is for construction and main activity.

Also there are various complaint regularly receiving regarding dust and noise pollution as well as effect on sea life due to your dredging and blasting activity which is already communicated to you. In this connection this office F. O. visited to your unit, during visit following non-compliances were observed.

- Yet you have not taken any steps towards compliance of RMC plant which is operated within CRZ area.
- You have not provided adequate sprinkling system, due to which high dust were seen at the time of visit.
- Till you have not submitted any compliance regarding AAQM with the results.
- Till date you have taken any steps to provide STP as it was already communicated to you.
- Till date you have not submitted the qty of dredging with location of disposal in comparison with EMP submitted by you.
- You are also instructed to submit the details about blasting carried by you within your premises and in sea with due compliance as per EMP, as regular complaints are receiving to this ofiice..

In view of above you are hereby once again instructed to submit reply with all reports and compliance after carefully going through conditions of consent to Establish as well Environmental Clearance within seven days and explain, why? Your proposal shall not be recommended to higher authority for <u>further legal action</u>, as deem fit. Also submit the application for consent to operate at least before 60 days of the commissioning of the project. Also you are instructed not to start any activity without obtaining consent to operate from M. P. Board

Yours faithfully,

(N.S. Lohalkar)
o/c Sub-Regional Officer, Ratnagiri

<u>Copy submitted to:-</u>

The Regional Officer, MPC Board, Kolhapur- For information.

विवरणपत्र क्रमांक १२

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD

Tel : 2402 0781 / 2401 0437
Fax : 2402 4068
Visit us at :
Website : http://mpcb.mah.nic.in
E-mail : mpcb@vsnl.net

Kalpataru Point,
2nd , 3rd & 4th floor,
Opp. Cineplanet,
Near Sion Circle, Sion (E),
Mumbai - 400 022.

Red/SSI
Consent No. BO/RO(P&P)/O/EICNo.KP-1788-09/1451-08/CC-296 Date: 07/08/2009

Consent to Operate under Section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974 & under Section 21 of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 and Authorization / Renewal of Authorization under Rule 5 of the Hazardous Wastes (Management & Handling) Rules 1989 and Amendment Rules, 2003.[To be referred as Water Act, Air Act and HW (M&H) Rules respectively].

CONSENT is hereby granted to

M/s. Ashapura Mine Chem ltd,
S. No 47-G-1 & 15-21, 27-31, 34-35,
56-59, 69, 70, 74, Village Rowale,
Tal. Dapoli, Dist. Ratnagiri,

BANK GUARANTEE Pay BG of Rs. 1/- Lakhs within 15 days Further an Officer MPCB Office

located in the area declared under the provisions of the Water Act, Air Act and Authorization under the provisions of HW(M&H) Rules and amendments thereto subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions:

1. **The Consent to Operate is granted for a period upto–30/04/2014 or upto validity of mine lease period whichever is earlier.**

2. **The Consent is valid for the manufacture of -**

Sr. No.	Product	Maximum Quantity
1	Bauxite mining	0.06 MTPA to 0.25 MTPA

(Mine lease area 218.825 ha out of which mining will be carried out in 76.81)

NOTARY S.M.N. Naqvi Mumbai & Thane Dist Reg No 3054 GOVT. OF INDIA

3. **CONDITIONS UNDER WATER ACT:**

(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be **Nil.**

(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 2.4 M³.

(iii) **Trade Effluent:** N.A.

(iv) **Trade Effluent Disposal:** N.A.

(v) **Sewage Effluent Treatment:** The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards.

(1)	Suspended Solids	Not to exceed	100	mg/l.
(2)	BOD 3 days 27° C.	Not to exceed	100	mg/l.

(vi) **Sewage Effluent Disposal:** The treated domestic effluent shall be soaked in a soak pit, which shall be got cleaned periodically. Overflow, if any, shall be used on land for gardening / plantation only.

Non-Hazardous Solid Wastes:

Sr. No.	Type of waste	Quantity	Treatment	Disposal
---	---	---	------	---

(vii) **Other Conditions:** The industry shall monitor effluent quality regularly.

The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention & Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and Rules there under:

The daily water consumption for the following categories is as under:

(i) Domestic	...	3.0 CMD
(ii) Sprinkler/Spraying	...	110 CMD
(iii) Work shop	...	— CMD
(iv) Fire fighting	...	— CMD
(iv) Gardening	...	— CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the Cess as specified under Section 3 of the said Act.

5. **CONDITIONS UNDER AIR ACT:**

(I) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emission and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

A) **Control Equipment:**

1. Spray of water on all working area, dump area, stock piles. Bauxite ore shall be properly covered during transportation.
2. The applicant shall carry out tree plantation along road side, around dumps or compulsory afforestation as per proposal approved by Forest Dept. The tree plantation program shall be taken up well in advance of the actual mining activity, so that green belt of sufficient width and heath is developed between mining area/road and surrounding environment.
3. Black topped metalled roads shall be provided and well maintained to prevent dust formation.
4. Overloading of dumpers shall be avoided to prevent spillages.
5. Correct type and quantity of explosive shall be used to avoid excess dust formation and vibration in the surrounding area.
6. The slope of the over burden shall have slope but not more than 28 degree to the horizontal. The overburden shall be properly covered by vegetation for stabilization.

B) **Standards for Emissions of Air Pollutants:**

Standards for Ambient Air Pollutants:

(i)	Suspended Particulate Matter (SPM)	Not to exceed	500 ug/ Nm^3
(ii)	Respirable Particulate Matter (RSPM) (size less than 10 micrometer)	Not to exceed	300 ug/ Nm^3
(iii)	Sulphur Dioxide (SO2)	Not to exceed	120 ug/ Nm^3
(iv)	Oxides of Nitrogen (NOx)	Not to exceed	120 ug/ Nm^3

(II) The applicant shall provide minimum three ambient air quality monitoring stations within mining area which , RSPM, SO2, NOx, HC, CO etc. The Annual Arithmetic Mean of minimum 104 measurements in a year taken twice a week 24 hourly at uniform interval shall conform to the National Ambient Air Quality Standards prescribed under Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981 and Environment (Protection) Act, 1986. The records of results of continuous monitoring done shall be made available for inspection to the officers of the Board. The above station shall be installed within two months period from the date of issue of this consent & BG of Rs. 1/- Lakhs shall be submitted for compliance of the same

(III) The applicant shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources as follows:

Sr.No	Location	Permissible Norms in dB(a)	Desired minimum thickness of green belt
1)	Along road	65 (Commercial area)	20
2)	In colonies	55 (Residential area)	20
3)	Near open cast Mines	75 (Industrial area)	10(*40)
4)	Near CHPs	75	30
5)	Near shaft	75	20
6)	Near Mine exhaust fan	75	>50
(*The open cast n Institute Ltd. if the residential complexes are very close)			

(IV) The Industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises so as to maintain ambient air quality standard in respect of noise to less than 75 dB(A) during day time and 70 dB(A) during night time. Day time is reckoned in between 6 Mine needs to be surrounded by a green belt of sufficient width as per the guidelines of desiga.m. and 10 p.m. and night time is reckoned between 10 p.m. and 6 a.m.

(V) **Other Conditions:**
Whenever due to any accident or other unforeseen act or even, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forthwith Reported to Board, concerned Police Station, office of Directorate of Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipments, the production process connected to it shall be stopped.

6. **CONDITIONS UNDER HW (M&H) RULES, 1989 & AMENDMENT RULES:**
The industry shall not generate any Hazardous Waste.

7. **General conditions:**

(i) The applicant shall bring minimum 33% of the available open land under green coverage/ plantation. The applicant shall submit a yearly statement by 30th September every year on available open plot area, no. of trees surviving as on 31st March of the year and no. of trees planted by September end.

(ii) The applicant shall provide for an alternate electric power source sufficient to operate all pollution control facilities installed by he applicant and operate the same in case of power failure to maintain compliance with the terms and conditions of the consent. In the absence of same, the applicant shall stop, reduce or otherwise, control production to abide by terms & conditions of this consent regarding pollution levels.

(iii) The applicant shall make an application for renewal of the consent at least 60 days before the date of the expiry of the consent. The applicant shall not change or alter quantity, quality, the rate of discharge, temperature or the mode of the effluent/ emissions or hazardous wastes or control equipments provided for without previous written permission of the Board.

(iv) The firm shall submit MPCB, the Environmental Statement Report for the financial year ending 31st March in the prescribed Form-V as pre the provisions of rule 14 of the Environment (Protection) (Second Amendment) Rules, 1992 before 30th September every year.

The applicant shall install a separate meter showing the consumption of energy for operation of domestic and industrial effluent treatment plants and air pollution control system. A register showing consumption of chemicals used for treatment shall be maintained. The applicant shall also submit a comparative statement of designed power and chemical consumptions vis-a vis actual power and chemical consumption alongwith Environmental statement.

(vi) Separate drainage system shall be provided for collection of trade and sewage effluents. Terminal manholes shall be provided at the end of collection system with arrangement for measuring the flow. No effluent shall be admitted in the pipes/sewers down- stream of the terminal manholes. No effluent shall find its way other than in designed and provided collection system. Neither storm water nor discharge from other premises shall be allowed to mix with the effluents from the factory.

(vii) The applicant shall provide facility for collection of environmental samples and samples of trade and sewage effluents, air emissions and hazardous wastes to the Board staff at the terminal or designated points and shall pay to the Board for the services rendered in this behalf. An inspection book shall be opened and made available to the Board's officers during their visit to the applicant.

(viii) The industry shall ensure that fugitive emissions from the activity are controlled so as to maintain clean and safe environment in and around the factory premises.

(ix) The applicant shall maintain good house keeping and take adequate measures for control of pollution from all sources so as not to cause nuisance to surrounding area / inhabitants.

8. The project authorities shall identify critical road sections where the dust generated from Bauxite transportation is likely to affect human population and/or agriculture and take up works of making those roads pucca and clean, so as to reduce dust emissions.

9. The project authorities shall install well designed water sprinkling arrangements including fixed and mobile sprayers for dust suppression.

10. The project authorities shall give suitable training to field level mine personnel and truck drivers on environmental protection and pollution control.

11. The industry shall comply with the conditions of Environment Clearance granted by MoEF, GOI vide No J-11015/274/2007-IA.II(M), dated 31.08.2008 .

12. The capital investment of the industry is Rs. 2.5 Crores.

To,
M/s. Ashapura Mine Chem ltd,
S. No 47-G-1 & 15-21, 27-31, 34-35,
56-59, 69, 70, 74, Village Rowale,
Tal. Dapoli, Dist. Ratnagiri,

(V. B. Waghjale)
Regional Office (P&P)

Copy to: RO – Kolhapur/SRO – Chiplun
- They are directed to ensure the compliance of the consent conditions.
2) CAO/Cess Branch/Master file
Received Consent fee of -

Amount	D.D.No.	Date	Drawn on
Rs. 10000/-	120395	20.10.2007	Bank of India
Rs. 10000/-	482929	02.12.2008	Bank of India
Rs. 40000/-	131805	08.12.2008	Bank of India

NOTARY GOVT. OF INDIA S. M. N. Naqvi Mumbai & Thane Dist. Reg No. 3054

TESTED TRUE COP

S. M. N. Naqvi
NOTARY
Government of India
Mumbai & Thane Dist.

67(4)

विवरणपत्र क्रमांक १३

दिनांक 31 मार्च 2012 रोजी संपलेल्या वर्षाचा अहवाल क्र.3 (सा.सा.क्षे)

परिशिष्ट 2.1.5

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.8.6; पृष्ठ 31)

MMB ने मान्यता दिलेल्या जहाज बांधणी/दुरुस्ती प्रकल्पांचा तपशील

1. विकासकाचे नांवः मे. बायनो हॉटेल रिसॉर्ट, वसई

पूर्वीचा अनुभवः हॉटेल व्यवसाय

- कोणत्याही पर्यावरणीय दाखल्याशिवाय जानेवारी 2008 पासून जहाज बांधणी/जहाज दुरुस्ती, जल क्रिडा कार्यक्रमांसाठी परवानगी देण्यात आली आणि मे 2009 पर्यंत ती वाढविण्यात आली.
- CEO, MMB ला बंदर निरीक्षकाने कळविले (मार्च 2008) की विकासक भूखंडात अनधिकृत भराव टाकण्याचे काम करीत होता
- आयुक्त, मिरा-भाईंदर महानगरपालिका या विशेष नियोजन अधिकाऱ्याने 5850 चौ.मी. जागेवर (CRZ III व CRZ I अंतर्गत येणाऱ्या) जहाज दुरुस्ती तळ (यार्ड) बांधण्यासाठीचा विकासकाचा प्रस्ताव नगर विकास विभागाला मंजूरीसाठी पाठविला (फेब्रुवारी2011). प्रकल्पाला शासनाने मान्यता दिल्याचा कोणताही पुरावा उपलब्ध नव्हता. तथापि, विकासकाच्या पूर्वीनुभवाची शहानिशा न करता 1678 चौ.मी. भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमीन आणि 747 चौ.मी. पाण्याखालील जमिनीसह समुद्रकिना-यालगतच्या भूखंडाचा वापर पाच वर्षांसाठी करण्यासाठी विकासकाबरोबर MMB ने करारनामा केला (ऑगस्ट 2011). पर्यावरणीय दाखला मिळाल्यानंतरच जमिनीवर भराव टाकण्याबाबतचे कलम करारनाम्यान समाविष्ट नव्हते.

2. विकासकाचे नांव : उसगांव गावातील दाभोळ खाडीत JSW इंफ्रास्ट्रक्चर

पूर्वीचा अनुभव : उत्पादक (स्टिल, बंदर विकास)

- सप्टेंबर 2009 मध्ये 24 महिन्यांच्या कालावधीकरीता जहाज बांधीणीसाठी/जहाज दुरुस्तीसाठी आणि बंदिस्त (captive) जेटी करीता LOI निर्गमित केले होते.
- विकासकाने प्रकल्पाचा खर्च, अर्थसहाय्याचे मार्ग, पर्यावरणीय दाखल्यांची सद्यस्थिती इत्यादी बाबी दर्शविणारी व्यापार विषयक योजना सादर केली नव्हती. तरीही, फेब्रुवारी 2010 मध्ये पाच वर्षांसाठी MMB ने भाडेपट्टी करार केला.
- मोठे व्यावसायिक जवळच उपलब्ध असतानाही खुल्या निविदा मागविल्या नव्हत्या

3. विकासकाचे नांव : दाभोळ खाडीतील त्रिशुल साका येथील पाडूंरंग टिंबोला उद्योगपती

पूर्वीचा अनुभव : जहाज बांधणी आणि जहाज दुरुस्ती

- भरती ओहोटीच्या पाण्याखालील जमिनीचे हायड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, भू-तांत्रिक तपासणी आणि पर्यावरणीय अभ्यासासाठी नमुने घेण्यासाठी करीता MMB ने विकासकाला 25 मे 2010 पर्यंत परवानगी दिली (डिसेंबर 2009). परंतु असे सर्वेक्षण अभ्यास आणि तपास करण्यात आला होता किंवा कसे यासंबंधीची माहिती अभिलेख्यांत उपलब्ध नव्हती. MMB ने विकासकाला व्यावसायिक योजना सादर करण्याची सूचना केली होती (सप्टेंबर 2010).
- MMB ने पाच वर्षांसाठी समुद्रकिना-यालगतची जमीन भाडेपट्टीने देण्यासाठी LOI निर्गमित केले होते (नोव्हेंबर 2010). तसेच, समुद्रांत चार्ट डाटम खाली सात मीटर खोलीपर्यंत जाण्यासाठी 53,000 घनमीटरच्या गाळ उपसण्यासाठी MMB ने विकासकाला परवानगी दिली होती. परंतु, त्याकरीता पर्यावरण विषयक दाखले मिळविले होते याची माहिती अभिलेख्यांत उपलब्ध नव्हती. पर्यावरण विषयक दाखला मिळविल्याखेरीज MMB ने 73,600 चौ.मी. ची भरती-ओहोटीखालील जमीन आणि 85,700 चौ.मी.ची पाण्याखालील जमीन भाडयाने दिली होती आणि 30 वर्षापर्यंतच्या मुदतवाढीच्या तरतुदीसह पाच वर्षांसाठी MMB ने भाडेपट्टी करारनामा केला होता (एप्रिल 2011). पर्यावरणविषयक दाखला मिळाल्यानंतरच जमिनीवर भराव टाकण्या संबंधीचे कलम करारनाम्यात समाविष्ट नव्हते.

4. विकासाकाचे नांव : प्रिन्स मरिन ट्रान्सपोर्ट सर्विसेस प्रा.लि.

पूर्वीचा अनुभव : मरिन ट्रान्सपोर्ट/जलवाहतूक

- रायगड जिल्ह्यातील बाणकोट खाडीलगतच्या कोळे आणि आडिवरे गावांत जहाजतळ (शिपयार्ड) बांधण्यासाठी MMB ने विकासकाला LOI निर्गमित केले (एप्रिल 2011). एप्रिल 2011 मधे विकासकाबरोबर प्रारंभी जहाजतळ बांधण्यासाठी पाच वर्षांचा भाडेपट्टी करार कार्यान्वित करण्यात आला होता. भाडेपट्टी करार कार्यन्वित करण्यापूर्वी, याच क्षेत्रात खारफुटी झुडुपांचा नाश केल्याबद्दल आणि विकासकाला LOI निर्गमित करण्यापूर्वी समुद्रकिना-यालगतच्या जमिनीपर्यंत कच्चा प्रवेश मार्ग बांधण्याबद्दल विकासकाविरुद्ध दाखल केलेल्या तक्राराची (FIR) (डिसेंबर 2009) MMB ने दखल घेतली नव्हती. पर्यावरणाविषयक दाखला मिळविल्यानंतरच भूखंडाच्या भरावाचे काम करण्याबाबतचे कलम करारनाम्यात समाविष्ट नव्हते.

5. विकासकाचे नांव : मेक मरिन इंजिनिअर्स प्रा.लि.

पूर्वीचा अनुभव : जहाज बांधणी

- RPO बांद्रा यांनी कळविले (मे 2008) की, MMB कडून ना-हरकत प्रमाणपत्र (NOC) मिळविल्याशिवाय विकासकाने त्यांच्या स्वतःच्या जागेवर तीन मोठे तेल टँकर प्रकल्प कार्यान्वित केले होते. परंतु, विकासकाच्या विनंतीनुसार जहाज बांधणी तळ बांधण्यासाठी नोव्हेंबर 2008 मध्ये LOI निर्गमित करण्यात आले होते. 17,775 चौ.मी. ची भरती-ओहोटीखालील जमीन आणि 7,225 चौ.मी. पाण्याखालील जमिनीसह एप्रिल 2010 मध्ये पाच वर्षांसाठी भाडेपट्टी करारनाम्यावर सहया झाल्या. MMB ने जहाज बांधणी तळापासून नवीन बोटीची समुद्रातील चाचणी करण्यासाठी परवानगीदेखील दिली. पर्यावरणाविषयक दाखला आणि पर्यावरणाविषयक व्यवस्थापन अंदाज मिळविल्याखेरीज कामकाजाला सुरुवात करणे हे अवैध होते.

परिशिष्ट 2.1.5 (समाप्त)

6. विकासाचे नांव : भारती शिपयार्ड लिमिटेड

पूर्वीचा अनुभव : जहाजतळ (शिपयार्ड) बांधणे

- दाभोळ खाडी येथील जहाजतळाच्या विकासाकरीता मार्च 2007 मध्ये LOI दिले होते. एप्रिल 2007 मध्ये पाच वर्षांकरीता भाडेपट्टी करारावर सहया झाल्या. करारनाम्यात भराव टाकलेल्या भूखंडाचा उल्लेख होता, परंतु, भाडे रकमेबाबत उल्लेख केला नव्हता, आणि भरावासाठी आवश्यक असणारा पर्यावरणविषयक दाखलाही मिळविला नव्हता. जिल्हाधिकाऱ्यांनी कळविले की, भारती शिपयार्डला हवा असलेला सर्व्हे क्र 102 (हिस्सा) येथील शासकीय भूखंड हा समुद्रतटीय नियमन क्षेत्रात (CRZ) येतो आणि तिथे खारफुटी असून त्यासाठी पर्यावरणाविषयक दाखल्याची आवश्यकता आहे. बंदर निरीक्षक, दाभोळ यांनी विकासकाला भराव टाकण्याचे काम थांबविण्याच्या सूचना दिल्या (नोव्हेंबर 2007). तरीही, विकासकाने भराव टाकण्याचे काम चालूच ठेवले (जानेवारी 2008) आणि शिडाचे जहाज बनविण्याचे काम आणि गाळ उपसणाऱ्या छोटया नौकेचे काम सुरु ठेवले. MMB ने पर्यावरणविषयक दाखल्यांशिवाय जुलै 2008 आणि जानेवारी 2010 दरम्यान वेळोवेळी गाळ उपसण्यासाठी आणि उपसलेल्या गाळाची विल्हेवाट सुध्दा लावण्यासाठी परवानगी दिली.
- एका महिन्याच्या कालावधीत खारफुटीच्या पाच हेक्टर जागेवरील वनरोपणासह तपशीलवार खारफुटी व्यवस्थापन योजना सादर करण्याच्या अटींवर भारत सरकारने प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्याबाबत पर्यावरणविषयक दाखला दिला होता. MMB ने 62062.50 चौ.मी. च्या भरती-ओहोटीखालील जमिनीकरीता आणि 2906.25 चौ.मी. पाण्याखालील जमिनीसाठी 30 वर्षांकरीता करारनाम्यावर सहा केली. परंतु खारफुटी व्यवस्थापन योजना सादर केल्याबाबतचा उल्लेख किंवा पुरावा अभिलेख्यांत उपलब्ध नव्हता. पर्यावरणविषयक दाखला मिळविल्यानंतरच भराव टाकण्याचे काम करण्याबाबतचे कलम कराराम समाविष्ट नव्हते.

7. **विकासकाचे नांव : मालदार ड्रेजर्स अँड साल्वेजेस् प्रा. लि.**

पूर्वीचा अनुभव : जहाज दुरुस्ती

- नोव्हेंबर 2008 मध्ये जहाज तळ उभारण्यासाठी समुद्र किनाऱ्यालगतच्या 200 मी. जमिनीकरीता LOI प्रदान करण्यात आले होते. परंतु LOI प्रदान करण्यापूर्वी व्यापार विषयक योजना, TEFS अहवाल प्राप्त झाल्याचा कोणताही कागदपत्री पुरावा उपलब्ध नव्हता.
- LOI मध्ये विहित केलेल्या अटींची पूर्तता केल्याची खात्री करुन घेतल्याखेरीज मे 2009 मध्ये पाच वर्षांकरीता भाडेपट्टी करार करण्यात आला. भाडेपट्टी करार कार्यान्वित करण्यापूर्वी पर्यावरणविषयक दाखले मिळविले नव्हते.
- विकासकाने MMB च्या निदर्शनास आणून दिले की, उपरोक्त जागेवर अतिक्रमण झालेले होते आणि समुद्रकिनाऱ्यालगतचा फक्त 60 टक्के भूखंड ताब्यात देण्यात आला होता.

8. **विकासकाचे नांव : मे. दास ऑफशोअर इंजिनिअरिंग प्रा.लि.**

पूर्वीचा अनुभव : जहाजाच्या रचनेचे काम (सांगाडा तयार करणे)

- म्हसळा तालुक्यातील रोहिणी गावात जहाजतळ प्रकल्पाकरीता प्रस्ताव प्राप्त झाल्यावर, MMB ने विकासकाला व्यापारविषयक योजना सादर करण्याविषयी सूचना दिली.
- जुलै 2008 मध्ये, रचना (सांगाडा बांधणी) तळ उभारण्यासाठी MMB ने LoI निर्गमित केला होता. RPO, राजपुरी यांनी मोठया प्रमाणावर भराव टाकण्याबाबत आणि गावक-यांच्या निषेधाबाबत माहिती कळविली (जून 2009).
- परंतु, RPO, राजपुरी यांनी निदर्शनास आणलेल्या मुद्दयांकडे, MMB ने दुर्लक्ष केले आणि ऑगस्ट 2009 पासून पुढील पाच वर्षांकरीता भाडेपट्टी करार केला. जानेवारी 2010 मध्ये, विकासकाने MMB ला कळविले की, समुद्रकिनाऱ्यालगतचा भूखंड खारफुटीने व्यापलेला होता आणि एप्रिल 2010 व एप्रिल 2011 करीता देय असलेले ₹ 56 लाख रकमेचे भाडे प्रदान करण्याचे नाकारले. तरीही, MMB ने समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या भूखंडाचे विकासकाला पुनर्वाटप केले.

(विवरणपत्र क्रमांक १४)

दिनांक 31 मार्च 2012 रोजी संपलेल्या वर्षाचा अहवाल क्र.3 (सा.सा.क्षे)

परिशिष्ट 2.1.6

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.8.7; पृष्ठ 31)

MMB च्या अधिकारकक्षे अंतर्गत कार्यरत असणाऱ्या अनधिकृत जहाजबांधणी तळांची यादी

अ. क्र.	जहाज बांधीतळ चालकाचे नांव	जेथे कार्यरत आहे ते बंदर	मागील दोन वर्षांत बांधलेल्या जाहजांची संख्या
1.	भारती शिपयार्ड लिमिटेड	वसई बंदर	20 बार्जेस
2.	ॲक्वा वर्ल्ड	वसई बंदर	1 कॅटमरीन
3.	नेपच्युन मरीन प्रा.लि.	वसई बंदर	3 मोटर लाँचेस्
4.	ओरियन एजेन्सीज लि.	वसई बंदर	1 बर्ज
5.	ओ.के.मरिन सर्व्हिसेस्	वसई बंदर	1 बर्ज
6.	मिशिगन इंजि.प्रा.लि.	वसई बंदर	1 बर्ज
7.	विनायगा मरिन प्रा.लि.	वसई बंदर	2 बर्जेस
8.	ब्लू.फिन.मरिन	वसई बंदर	1 बर्ज
9.	एन.एन.शिप बिल्डर्स	वसई बंदर	2 बार्जेस
10.	ग्रेट ऑफशोअर प्रा.लि.	वसई बंदर	2 पॉनटूनस
11.	एनरिच श्रेया मरिन इन्फ्रास्ट्रक्चर	वसई बंदर	1 मोटर लाँच
12.	आर्केडिया शिपिंग लि.	वसई बंदर	1 बर्ज
13.	कल्याण मरीन इंजिनिअरिंग वर्कस्	कल्याण बंदर	4 बार्जेस
14.	कुणाल भोईर	कल्याण बंदर	1 बर्ज
15.	साजिद मुकादम	कल्याण बंदर	4 बार्जेस
16.	हॉरिझॉन ट्रेडिंग अँड मॅन्युफॅक्चरिंग	कल्याण बंदर	1 पॉनटून
17.	शब्बीर काझी	कल्याण बंदर	2 पॉनटूनस
18.	श्री तिरुपती बालाजी मरिन इंजि.	कल्याण बंदर	2 बर्जेस
19.	रागीणी खंडेलवाल	कल्याण बंदर	1 बर्ज
20.	श्रेया मरिन	कल्याण बंदर	2 बार्जेस
21.	शादब टंकी	कल्याण बंदर	1 ड्रेजर आणि 1 मोटर लाँच
22.	इंडियन मरिन इंजिनिआरिंग	कल्याण बंदर	2 बर्जेस आणि 1 पॉनटून
23.	सी रॉयल इंजिनिअरिंग	कल्याण बंदर	1 बर्ज
24.	फॅब्रीटेक मरिन इंजिनिअरिंग	कल्याण बंदर	3 बार्जेस
25.	शेमून इमामुदिन काझी	कल्याण बंदर	2 बार्जेस
26.	मिरल मरिन ट्रान्सपोर्ट कं.	कल्याण बंदर	1 बर्ज
27.	फहाद इक्बाल माजिद	कल्याण बंदर	1 बर्ज
28.	झहीद आय. कुंगले	कल्याण बंदर	1 बर्ज
29.	वाशिम एच. भाडेला	कल्याण बंदर	1 बर्ज
30.	फोर स्टार मरिन सर्विसेस	कल्याण बंदर	1 मोटर लाँच
31.	प्रशांत पाटिल	कल्याण बंदर	1 बर्ज
32.	गुरुदयाल सिंग धानोत्रा	ठाणे बंदर	4 ग्रॅब ड्रेजर्स
33.	एनरिच श्रेया मरिन प्रा.लि.	ठाणे बंदर	2 बार्जेस
34.	एस.के.मरिन प्रा.लि.	बेलापूर बंदर	माहिती उपलब्ध नाही
35.	परफेक्ट मरिन प्रा.लि.	बेलापूर बंदर	माहिती उपलब्ध नाही
36.	साईबाबा मरिन वर्कस्	भिवंडी बंदर	1 बर्ज आणि 1 मोटर लाँच

परिशिष्ट 2.1.7

(संदर्भ : परिच्छेद 2.1.9.2; पृष्ठ 33)

CSS अंतर्गत मंजूर केलेल्या IWT प्रकल्पाचा तपशील

अ. क्र.	प्रकल्पाचे नांव	भारत सरकारने मान्यता दिल्याची दिनांक	मंजूर किंमत (खर्च) (₹ कोटीत)	कामाची व्याप्ती	कामपूर्ण करण्याचा विहीत दिनांक	डिसेंबर 2012 अखेरीस प्रकल्पाची स्थिती
1.	विष्णुपुरी	19 मार्च 2004	₹ 2.72	जेटी, तिकीट घरे, प्रतिक्षागृहे, प्रवेशमार्ग पथ दिव्यांची बांधणा यांचे बांधकाम आणि दहा स्थळांवर सोय करणे	मार्च, 2005	डिसेंबर 2012 मध्ये MMB ने नमूद केल्याप्रमाणे जून 2012 मध्ये प्रकल्प कार्यान्वित झाला.
2.	राजपूरी	26 मार्च 2004	₹ 4.69	नवीन जेटी, प्रवेशमार्ग, प्रवासी थांबा/छपरी, आहारिका, तिकीटघरे, अग्निशमन व जीवरक्षक साधने अशा सोयी पुरविणे आणि नौकानयन मार्गातील गाळ उपसणे	मार्च, 2006	सुरुवातीच्या टप्प्यातच प्रकल्पाचे काम थांबविले आणि ऑगस्ट 2008 मध्ये कंत्राट रद्द करण्यात आले. अद्याप प्रकल्पाचे काम सुरु झालेले नाही
3.	मांडवा	29 मार्च 2004	₹ 4.11	प्रवासी थांबा/छपरी, आहारिका, तिकीटगृहे, प्रसाधनगृहे इत्यादीची सोय करणे, नौकानयन मार्गातील गाळ उपसणे, ब्रेक वॉटर व अग्निशमन यंत्रणा पुरविणे	मार्च, 2006	डिसेंबर 2012 मध्ये MMB ने नमूद केल्याप्रमाणे प्रकल्प कार्यान्वित झाला होता. फक्त टर्मिनस इमारतीचे काम सुरु केले होते आणि कार्यान्वित झाले होते. परंतु, गाळ उपसणे, 150 मी चे ब्रेक वॉटर, अग्निशमन यंत्रणा इत्यादी अशी महत्वाची कामे हाती घेतली नव्हती.
4.	कारंजा	29 मार्च 2004	₹ 4.82	नवीन जेटी, प्रवेश मार्ग बांधणे, प्रवासी थांबा, आहारिका, तिकीटघरे, अग्निशमन आणि जीवरक्षक साधने पुरविणे आणि नौकानयन मार्गातील गाळ उपसणे	मार्च, 2006	ही कामे हाती घेतली नाहीत
5.	जंजिरा	31 मार्च 2004	₹ 1.25	नवीन जेटी बांधणे, लिंक स्पॅनची तरतूद करणे, पाणी पुरवठा करणे, अग्निशमन आणि जीवरक्षक साधने पुरविणे	मार्च, 2006	ही कामे हाती घेतली नाहीत
6.	आगरदांडा	1 डिसेंबर 2004	₹ 3.34	नवीन जेटी, प्रवेश मार्ग बांधणे, लिंक स्पॅनची तरतूद करणे, पाणी पुरवठा करणे, अग्निशमन व जीवरक्षक साधने पुरविणे आणि नौकानयन मार्गातील गाळ प्रवासी थांबा,	मार्च, 2008	ही कामे हाती घेतली नाहीत
7.	इसापूर	10 जानेवारी 2005	₹ 3.90	जेटी, तिकीटघरे, प्रतिक्षागृहे, प्रवेश मार्ग बांधणे आणि 12 स्थेळांवर पथदिव्यांची सोय करणे	मार्च, 2008	ही कामे हाती घेतली नाहीत
8.	दिघी	31 मार्च 2005	₹ 4.99	नवीन जेटी, प्रवेश मार्ग बांधणे, प्रवासी थांबा आहारिका, तिकीटघरे, अग्निशमन व जीवरक्षक साधने पुरविणे आणि नौकानयन मार्गातील गाळ उपसणे	मार्च, 2007	₹ 94.70 लाख निविदा किंमतीस फक्त प्रवेश मार्गाचे काम हाती घेण्यात आले होते आणि ते ₹ 66.63 लाख खर्च करुन पूर्ण करण्यात आले (डिसेंबर 2012 मध्ये MMB ने नमूद केल्याप्रमाणे). बाकीची कामे अद्याप हाती घ्यावयाची आहेत.

(विवरणपत्र क्रमांक १६)

MINISTRY OF ENVIRONMENT & FOREST

(Department of Environment, Forests & Wildlife)

NOTIFICATION UNDER SECTION 3(1) AND SECTION 3(2)(v) OF THE ENVIRONMENT (PROTECTION) ACT, 1986 AND RULE 5(3)(d) OF ENVIRONMENT (PROTECTION) RULES, 1986, DECLARING COASTAL STRETCHES AS COASTAL REGULATION ZONE (CRZ) AND REGULATING ACTIVITIES IN THE CRZ.

New Delhi, the 19th February, 1991

S.O. 114(E).—Whereas a Notification under Section 3(1) and Section 3(2)(v) of the Environment (Protection) Act, 1986, inviting objections against the declaration of Coastal Stretches as Coastal Regulation Zone (CRZ) and imposing restrictions on industries, operations and processes in the CRZ was published vide S.O. No. 944 (E) dated 15th December, 1990.

And whereas all objections received have been duly considered by the Central Government;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by Clause (d) of sub-rule (3) of Rule 5 of the Environment (Protection) Rules, 1986, and all other powers vesting in its behalf, the Central Government hereby declares the coastal stretches of seas, bays, estuaries, creeks, rivers and backwaters which are influenced by tidal action (in the landward side) upto 500 metres from the High Tide Line (HTL) and the land between the Low Tide Line (LTL) and the HTL as Coastal Regulation Zone; and imposes with effect from the date of this Notification, the following restrictions on the setting up and expansion of industries, operations or processes etc. in the said Coastal Regulation Zone (CRZ). For purposes of this Notification, the High Tide Line (HTL) will be defined as the line upto which the highest high tide reaches at spring tides.

Note.—The distance from the High Tide Line (HTL) to which the proposed regulations will apply in the case of rivers, creeks and backwaters may be modified on a case by case basis for reasons to be recorded while preparing the Coastal Zone Management Plans (referred to below); however, this distance shall not be less than 100 metres or the width of the creek, river or backwater whichever is less.

2. Prohibited Activities :

The following activities are declared as prohibited within the Coastal Regulation Zone, namely :

(i) setting up of new industries and expansion of existing industries, except those directly related to water front or directly needing foreshore facilities;

(ii) manufacture or handling or storage or disposal of hazardous substances as specified in the Notifications of the Government of India in the Ministry of Environment & Forests No. S.O. 594(E) dated 28th July, 1989, S.O. 966(E) dated 27th November, 1989 and GSR 1037(E) dated 5th December, 1989;

(iii) Setting up and expansion of fish processing units including warehousing (excluding hatchery and natural fish drying in permitted areas);

(iv) setting up and expansion of units/mechanisms for disposal of wastes and effluents, except facilities required for discharging treated effluents into the water course with approval under the Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974; and except for storm water drains;

(v) discharge of untreated wastes and effluents from industries, cities or towns and other human settlements. Schemes shall be implemented by the concerned authorities for phasing out the existing practices, if any, within a reasonable time period not exceeding three years from the date of this notification;

(vi) dumping of city or town waste for the purposes of landfilling or otherwise; the existing practice, if any, shall be phased out within a reasonable time not exceeding three years from the date of this Notification;

(vii) dumping of ash or any wastes from thermal power stations;

(viii) land reclamation, bunding or disturbing the natural course of sea water with similar obstructions, except those required for control of coastal erosion and maintenance or cleasing of waterways, channels and ports and for prevention of sandbars and also except for tidal regulators, storm water drains and structures for prevention of salinity ingress and for sweet water recharge;

(ix) mining of sands, rocks and other substrata materials, except those rare minerals not available outside the CRZ areas;

(x) harvesting or drawal of ground water and construction of mechanisms therefor within 200 m of HTL; in the 200 m to 500 m zone it shall be permitted only when done manually through ordinary wells for drinking, horticulture, agriculture and fisheries;

(xi) construction activities in ecologically sensitive areas as specified in Annexure-I of this Notification;

(xii) any construction activity between the Low Tide Line and High Tide Line except facilities for carrying treated effluents and waste water discharges into the sea, facilities for carrying sea water for cooling purposes, oil, gas and similar pipelines and facilities essential for activities permitted under this Notification; and

(xiii) dressing or altering of sand dunes, hills, natural features including landscape changes

(To be published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 3, Sub-section (ii) of dated the 6th January, 2011)

COASTAL REGULATION ZONE NOTIFICATION
MINISTRY OF ENVIRONMENT AND FORESTS
(Department of Environment, Forests and Wildlife)

S.O.19(E).- WHEREAS a draft notification under sub-section (1) of section and clause (V) of sub-section (2) of section 3 of the Environment (Protection) Act, 1986 was issued inviting objections and suggestions for the declaration of coastal stretches as Coastal Regulation Zone and imposing restrictions on industries, operations and processes in the CRZ was published vide S.O.No.2291 (E), dated 15th September, 2010.;

AND WHEREAS, copies of the said Gazette were made available to the public on 15th September, 2010.;

AND WHEREAS, the suggestions and objections received from the public have been considered by the Central Government.;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by sub-section (1) and clause (v) of sub-section (2) of section 3 of the Environment (Protection) Act, 1986 (29 of 1986), the Central Government, with a view to ensure livelihood security to the fisher communities and other local communities, living in the coastal areas, to conserve and protect coastal stretches, its unique environment and its marine area and to promote development through sustainable manner based on scientific principles taking into account the dangers of natural hazards in the coastal areas, sea level rise due to global warming, does hereby, declare the coastal stretches of the country and the water area upto its territorial water limit, excluding the islands of Andaman and Nicobar and Lakshadweep and the marine areas surrounding these islands upto its territorial limit, as Coastal Regulation Zone (hereinafter referred to as the CRZ) and restricts the setting up and expansion of any industry, operations or processes and manufacture or handling or storage or disposal of hazardous substances as specified in the Hazardous Substances (Handling, Management and Transboundary Movement) Rules, 2009 in the aforesaid CRZ.; and

In exercise of powers also conferred by clause (d) and sub rule (3) of rule 5 of Environment (Protection) Act, 1986 and in supersession of the notification of the Government of India in the Ministry of Environment and Forests, number S.O.114(E), dated the 19th February, 1991 except as respects things done or omitted to be done before such supercession, the Central Government hereby declares the following areas as CRZ and imposes with effect from the date of the notification the following restrictions on the setting up and expansion of industries, operations or processes and the like in the CRZ,-

(i) the land area from High Tide Line (hereinafter referred to as the HTL) to 500mts on the landward side along the sea front.

(ii) CRZ shall apply to the land area between HTL to 100 mts or width of the creek whichever is less on the landward side along the tidal influenced water bodies that are connected to the sea and the distance upto which development along such tidal influenced water bodies is to be regulated shall be governed by the distance upto which the tidal effects are experienced which shall be determined based on salinity concentration of 5 parts per thousand (ppt) measured during the driest period of the year and distance upto which tidal effects are experienced shall be clearly identified and demarcated accordingly in the Coastal Zone Management Plans (hereinafter referred to as the CZMPs).

Explanation.- For the purposes of this sub-paragraph the expression tidal influenced water bodies means the water bodies influenced by tidal effects from sea, in the bays, estuaries, rivers, creeks, backwaters, lagoons, ponds connected to the sea or creeks and the like.

(iii) the land area falling between the hazard line and 500mts from HTL on the landward side, in case of seafront and between the hazard line and 100mts line in case of tidal influenced water body the word 'hazard line' denotes the line demarcated by Ministry of Environment and Forests (hereinafter referred to as the MoEF) through the Survey of India (hereinafter referred to as the SoI) taking into account tides, waves, sea level rise and shoreline changes.

(iv) land area between HTL and Low Tide Line (hereinafter referred to as the LTL) which will be termed as the intertidal zone.

(v) the water and the bed area between the LTL to the territorial water limit (12 Nm) in case of sea and the water and the bed area between LTL at the bank to the LTL on the opposite side of the bank, of tidal influenced water bodies.

2. For the purposes of this notification, the HTL means the line on the land upto which the highest water line reaches during the spring tide and shall be demarcated uniformly in all parts of the country by the demarcating authority(s) so authorized by the MoEF in accordance with the general guidelines issued at Annexure-I. HTL shall be demarcated within one year from the date of issue of this notification.

3. Prohibited activities within CRZ,- The following are declared as prohibited activities within the CRZ,-

(i) Setting up of new industries and expansion of existing industries except,-

(a) those directly related to waterfront or directly needing foreshore facilities;

Explanation: The expression "foreshore facilities" means those activities permissible under this notification and they require waterfront for their operations such as ports and harbours, jetties, quays, wharves, erosion control measures, breakwaters, pipelines, lighthouses, navigational safety facilities, coastal police stations and the like.;

(b) projects of Department of Atomic Energy;

(c) facilities for generating power by non-conventional energy sources and setting up of desalination plants in the areas not classified as CRZ-I(i) based on an impact assessment study including social impacts.;

(d) development of green field Airport already permitted only at Navi Mumbai;

(e) reconstruction, repair works of dwelling units of local communities including fishers in accordance with local town and country planning regulations.

(ii) manufacture or handling oil storage or disposal of hazardous substance as specified in the notification of Ministry of Environment and Forests, No. S.O.594 (E), dated the 28th July 1989, S.O.No.966(E), dated the 27th November, 1989 and GSR 1037 (E), dated the 5th

December ,1989 except,-

(a) transfer of hazardous substances from ships to ports, terminals and refineries and vice versa;

(b) facilities for receipt and storage of petroleum products and liquefied natural gas as specified in Annexure-II appended to this notification and facilities for regasification of Liquefied Natural Gas (hereinafter referred to as the LNG) in the areas not classified as CRZ- I(i) subject to implementation of safety regulations including guidelines issued by the Oil Industry Safety Directorate in the Ministry of Petroleum and Natural Gas and guidelines issued by MoEF and subject to further terms and conditions for implementation of ameliorative and restorative measures in relation to environment as may be stipulated by in MoEF.

Provided that facilities for receipt and storage of fertilizers and raw materials required for manufacture of fertilizers like ammonia, phosphoric acid, sulphur, sulphuric acid, nitric acid and the like, shall be permitted within the said zone in the areas not classified as CRZ-I(i).

(iii) Setting up and expansion of fish processing units including warehousing except hatchery and natural fish drying in permitted areas:

(iv) Land reclamation, bunding or disturbing the natural course of seawater except those,-

(a) required for setting up, construction or modernisation or expansion of foreshore facilities like ports, harbours, jetties, wharves, quays, slipways, bridges, sealink, road on stilts, and such as meant for defence and security purpose and for other facilities that are essential for activities permissible under the notification;

(b) measures for control of erosion, based on scientific including Environmental Impact Assessment (hereinafter referred to as the EIA) studies

(c) maintenance or clearing of waterways, channels and ports, based on EIA studies;

(d) measures to prevent sand bars, installation of tidal regulators, laying of storm water drains or for structures for prevention of salinity ingress and freshwater recharge based on carried out by any agency to be specified by MoEF.

(v) Setting up and expansion of units or mechanism for disposal of wastes and effluents except facilities required for,-

(a) discharging treated effluents into the water course with approval under the Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 (6 of 1974);

(b) storm water drains and ancillary structures for pumping;

(c) treatment of waste and effluents arising from hotels, beach resorts and human settlements located in CRZ areas other than CRZ-I and disposal of treated wastes and effluents;

(vi) Discharge of untreated waste and effluents from industries, cities or towns and other human settlements. The concerned authorities shall implement schemes for phasing out existing discharge of this nature, if any, within a time period not exceeding two years from the date of issue of this notification.

(vii) Dumping of city or town wastes including construction debris, industrial solid wastes, fly

विवरणपत्र क्रमांक १४

वाळू /रेती निर्गती नवीन धोरण

महाराष्ट्र शासन
महसूल व वन विभाग
शासन निर्णय क्रमांक :गौखनि १०/०२०८/प्र.क्र.३२/ख
मंत्रालय, मुंबई ४०० ०३२.
दिनांक : २५/१०/२०१०

पहा :- १) शासन ज्ञापन, महसूल व वन विभाग, क्रमांक गौखनि १०८६/५६६/ ३०२०/ख, दिनाक : २८ मार्च, १९८९
२) शासन परिपत्रक, महसूल व वन विभाग, क्रमांक : गौखनि १०९८/प्र.क्र.१४१/ख, दिनांक : ३ जुलै, १९९८
३) शासन परिपत्रक, महसूल व वन विभाग, क्रमांक :गौखनि १०/२००१/प्र.क्र.२३/ख, दिनांक : २७ फेब्रूवारी, २००१
४) शासन पत्र, महसूल व वन विभाग, क्रमांक : गौखनि १०/२००१/प्र.क्र.३०/भाग-१/ख, दिनांक : २४ फेब्रूवारी, २००३
५) शासन निर्णय, महसूल व वन विभाग,क्रमांक : गौखनि १०/२००३/प्र.क्र.५१/ख, दिनांक : ०५ सप्टेबंर,२००३

प्रस्तावना :-

राज्यातील वाळू /रेती या गौण खनिजाच्या निर्गतीबाबतच्या शासनाच्या प्रचलित कार्यपध्दतीत सुधारणा करणे आवश्यक असल्याचे दिसून आले होते. राज्यातील गौण खनिजांच्या निर्गतीबाबतच्या प्रचलित कार्यपध्दतीतील त्रुटी दूर करुन राज्य शासनाचा महसूल वाढविण्यासंबधी उपाय योजना सूचविण्यासाठी विभागीय आयुक्त, औरंगाबाद यांच्या अध्यक्षतेखाली गठीत केलेल्या समितीने तसेच मा.उच्च न्यायालयानेही आपल्या अहवालात वाळू/रेती या गौण खनिजांच्या निर्गतीबाबत काही महत्वाच्या सूचना केल्या आहेत. सर्व सुचनांचा विचार करुन शासनाने हे वाळू / रेती निर्गतीचे धोरण जाहिर करताना लोक सहभाग, पर्यावरणाचा ऱ्हास टाळणे, पारंपारीक व्यवसाय करणाऱ्यांच्या हिताचे रक्षण, लिलाव प्रक्रियेत पारदर्शकता व महसूलात वाढ या बाबी साध्य करता येतील हे हेतू समोर ठेवला आहे. या पार्श्वभूमीवर राज्यातील वाळू/रेती या गौण खनिजाच्या निर्गतीबाबत सविस्तर धोरण निश्चित करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती. त्या अनुषंगाने शासनाने आता पुढील प्रमाणे निर्णय घेतला आहे.

शासन निर्णय :-

वाळू / रेती निर्गतीचे नवीन धोरण

A. १) वाळू / रेतीच्या उत्खननाबद्दल कार्यपध्दती

(अ) ठाणे, रायगड, रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यातील डूबी / हातपाटी सारख्या पारंपारीक पध्दतीने वाळु काढण्यासाठी चिन्हांकित केलेले व परवान्यासाठी राखुन ठेवलेले गट वगळता, ड्रेझर्ससाठी

चिन्हांकित केलेले गट, तसेच राज्यातील नदीपात्र / खाडीपात्रातील वाळुची निर्गती जाहिर लिलावपध्दतीने करण्यात येईल.

(ब) हातपाटी / डूबीसाठी राखीव असलेले व परवान्यासाठी राखीव असलेल्या गटात पारंपारीक व्यवसाय करणाऱ्यांकडूनच लिलाव पध्दतीचा वापर करुन परवाना पध्दतीने वाळूची निर्गती करण्यात येईल.

(क) वाळू साठा अत्यंत कमी प्रमाणात (२५, ब्रास पर्यंत) असल्यास किंवा वैयक्तीक स्वरुपात स्वतःच्या घरासाठी (१० ब्रास पर्यंत) वाळूच्या उत्खननासाठी परवाना देण्यात येईल.

२) **रेती गटाची माहिती व लिलावापूर्वी करावयाची कार्यवाही**

(अ) जिल्हाधिकारी यांनी (संयुक्त रेती गट असल्यास विभागीय आयुक्त यांनी) लिलावासाठी ठेवावयाच्या / डुबी-हातपाटीद्वारे उत्खननासाठी द्यावयाच्या रेती / वाळु गटाची माहिती संबंधित तहसिलदाराकडून प्राप्त करुन घ्यावी.

(ब) जिल्हाधिकारी यांनी खाडी / नदीपात्रातील वाळु / रेती घाटाचे गट पाडुन, त्यांचे भौगोलिक स्थान, वाळु / रेतीचा अंदाजीत साठा, उपलब्ध पोच मार्ग निश्चित करावे.

(क) ठाणे, रायगड, रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्ह्यात डूबी / हातपाटी पध्दतीने वाळु / रेतीचे उत्खनन होत असल्याने संबंधित जिल्हाधिकारी / विभागीय आयुक्त (संयुक्त गटासाठी) यांनी असे गट "डूबी / हातपाटीसाठी राखीव" असे शासनाकडून चिन्हांकित (Marking) करुन घ्यावे.

(ड) तसेच या चार जिल्ह्यातील खाडी / नदीपात्रातील वाळु उत्खनन ड्रेझर्स इ. यात्रिक पध्दतीने करण्यात येते, अशा वाळुगटाचे जिल्हाधिकारी / विभागीय आयुक्त (संयुक्त गटासाठी) यांनी "यांत्रिक पध्दतीने उदा.ड्रेझर्स इत्यादीव्दारे उत्खननासाठी राखीव" असे शासनाकडून चिन्हांकित करुन घ्यावे.

३) **ग्रामसभेची शिफारस**

i) वाळू लिलावापूर्वी ग्रामसभेची शिफारस घेण्यात यावी. अशी शिफारस प्राप्त झाल्यानंतर लिलाव करण्यात यावा.

ii) ग्रामसभेची शिफारस १ महिन्याच्या कालावधीत प्राप्त न झाल्यास त्यांची सहमती आहे, असे गृहित धरुन लिलावाची पुढील कार्यवाही करण्यात यावी.

iii) ग्रामसभेने लिलाव करण्यास शिफारस नाकारल्यास त्याची सबळ कारणे ग्रामपंचायतीने द्यावीत. सदर कारणे सबळ आहेत अथवा नाहीत याबाबत उपविभागीय अधिकारी (महसूल) यांनी तपासणी करावी.

iv) उपविभागीय अधिकारी यांनी ग्रामसभा तसेच लोकांचे लिलाव न करण्याबाबत असलेले आक्षेप / हरकती / कारणे विचारात घेऊन लिलाव करावा किंवा करु नये याबाबत गुणवत्तेनुसार निर्णय घ्यावा. या सभेत उप विभागीय अधिकाऱ्यासमवेत भूजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणेच्या अधिकाऱ्यांचा देखील समावेश असावा. अशा सभांचे विडिओ चित्रीकरण देखील करावे.

v) ज्या ग्रामसभेने त्यांच्या हद्दीत रेती / वाळू उत्खननास शिफारस दिलेली नाही त्या ग्रामपंचायतीच्या हद्दीत अवैध उत्खनन आढळून आल्यास व त्यात ग्रामपंचायतीच्या पदाधिकाऱ्यांचा प्रत्यक्ष सहभाग

आढळल्यास उपविभागीय अधिकाऱ्यांकडून पडताळणी करून अथवा अप्रत्यक्ष सहभाग आढळल्यास एकस्तर वरिष्ठ अधिकाऱ्याकडून पडताळणी करून अशा पदाधिकाऱ्यांवर, प्रचलित कायद्यानुसार कारवाई करण्यात यावी. यासंदर्भात मुंबई ग्रामपंचायात अधिनियम १९५८ चे कलम १४ मध्ये ग्रामपंचायत सदस्यांच्या अनर्हतेची तरतूद करण्यात यावी.

vi) संबंधित वाळू गटाचा लिलाव करण्यात येत असल्याचे व खनिज विकास निधीमधील २/३ रक्कमेपैकी, काही हिस्सा, ग्रामपंचायती क्षेत्रातील पायाभुत सविधा म्हणजेच रस्ते, पाणीपुरवठा आरोग्य, इ. सुधारण्यासाठी देण्यात येणार असल्याचे ग्रामपंचायतीच्या निदर्शनास आणण्यात यावे व ग्रामसभेची शिफारस घेण्यात यावी.

४) **सर्वेक्षण :-**

(अ) शासन परिपत्रक महसूल व वन विभाग क्र.गौखनि १०/१०९८/प्र.क्र.१४१/ख, दि.३.७.१९९८ मध्ये विहीत केल्याप्रमाणे नदीपात्रात महाराष्ट्र भूजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणा, जिल्हा खनिकर्म अधिकारी, पर्यावरण विभागाचे अधिकारी व संबंधित तहसिलदार यांनी संयुक्तपणे सर्वेक्षण करुन वाळू उत्खननासाठी गट निश्चित करावेत. अशा प्रकारे प्रस्ताव भुजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणेला जिल्हाधिकारी यांनी एप्रिल / मे महिन्यात सादर करावेत.

(ब) संबंधित रेती गटात उपलब्ध होऊ शकणारा वाळू साठा, उत्खनन किती खोलीपर्यंत करावे, वाळू साठ्याचे परिक्षेत्र निश्चित करणे व पूरसदृश्य परिस्थिती निर्माण होऊ नये म्हणून पाण्याखालील वाळू साठ्याचे उत्खनन करणे आवश्यक आहे किंवा कसे याबाबत तसेच अशा क्षेत्रात / गटात उत्खनन करावयाचे झाल्यास उत्खननासाठी यांत्रिक साधनांचा वापर करावा किंवा कसे या बाबत भुजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणा याचे अभिप्राय घ्यावेत. वाळू/रेतीच्या उत्खननामुळे नदीपात्रालगतच्या विहीरीच्या पाण्याच्या पातळीत काही फरक होतो किंवा कसे तसेच पर्यावरण विषयक इतर बाबीही विचारात घ्याव्यात. अशा प्रकारचा प्रस्ताव जिल्हाधिकारी यांच्याकडून भूजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणा यांना प्राप्त झाल्यानंतर त्यावर त्यांनी एक महिन्याच्या आत निर्णय घेणे अनिवार्य आहे तसा निर्णय त्या कालावधीत प्राप्त न झाल्यास भुजल सर्वेक्षण व विकास यंत्रणेची मान्यता आहे, असे गृहीत धरुन पुढील कार्यवाही करावी. तसेच त्या कालावधीत निर्णय न घेतल्यास संबंधित अधिकारी / कर्मचारी यांच्याविरुध्द कारवाई करण्यात येईल.

(क) नौकानयन मार्ग सुकर करण्यासाठी खाडीक्षेत्रातील वाळू / रेतीचे उत्खनन करणे आवश्यक असल्याने खाडीतील रेती गटातील वाळू उत्खननाबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून सर्वेक्षण करुन संबंधित रेती गटात उपलब्ध होणारा अंदाजित रेती साठा, उत्खनन किती खोलीपर्यंत करावे तसेच उत्खननासाठी यांत्रिक साधनांचा वापर करावा किंवा कसे, याबाबत बोर्डाचे अभिप्राय घ्यावेत. त्यांच्या सुचनानुसार उत्खनन करण्यात यावे. अशा प्रकारचा प्रस्ताव जिल्हाधिकारी यांच्याकडून मेरीटाईम बोर्डास प्राप्त झाल्यानंतर त्यावर एक महिन्याच्या आत मेरीटाईम बोर्डाने निर्णय घेणे अनिवार्य आहे. तसा निर्णय त्या कालावधीत प्राप्त न झाल्यास बोर्डाची मान्यता आहे, असे गृहीत धरुन पुढील कार्यवाही करावी. तसेच त्या कालावधीत निर्णय न घेतल्यास संबंधित अधिकारी / कर्मचारी यांच्याविरुध्द कारवाई करण्यात येईल.

(ड) पर्यावरणाचा समतोल राखण्यासाठी वाळूचा परवाना देण्याअगोदर संबंधित ठिकाणाच्या पर्यावरणाचा पुर्ण अभ्यास (Environmental Assessment Study) करणे अत्यंत महत्वाचे आहे. पर्यावरणाच्या अभ्यासामध्ये खालील बाबींचा समावेश असावा.

(i) नदी पात्राच्या भूरचनेचा अभ्यास करुन प्रत्येक १०० मिटरला क्रॉस सेक्शन घेऊन वाळूचा थर याचा सखोल अभ्यास करणे.

(ii) माती व खडक यांचा सखोल अभ्यास करणे.

(iii) अशा प्रकारे अभ्यास केल्यानंतरच त्या पात्रातील किती वाळू काढावयाची याबद्दल निर्णय घेतले जावेत.

(iv) पर्यावरणाचे संतूलन राखण्यासाठी निकामी वाळूचे साचलेले ढीग परत नदीचे पात्रातील वाळू उपसल्यामुळे झालेले खड्डे बुजविण्यासाठी उपयोगात आणावे. याबद्दल संपुर्ण जबाबदारी लिलावधारक / परवानाधारक यांची राहील.

(v) वाळू उत्खनन करण्यासाठी नद्यांची नोंदणी (River Notification) करुन घेणे हे तितकेच आवश्यक आहे.

(vi) सध्या होत असलेल्या वाळू उत्खननाचा प्रश्न लक्षात घेता खडीचा कच किंवा दगडापासून वाळू बाबतच्या पर्यायाचा अभ्यास करण्यात येईल.

(इ) पर्यावरण विभागाची मान्यता :-

(i) अशा प्रकारे उत्खनन करावयाची निश्चिती, संबंधित विभागाचे अभिप्राय / नाहरकत प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यांनतर जिल्हाधिकारी यांनी (संयुक्त गटासाठी विभागीय आयुक्त) त्यांच्या नियंत्रणाखालील जिल्ह्यातील लिलाव करावयाच्या / परवाना द्यावयाच्या वाळू गटांची यादीसह प्रस्ताव केंद्रीय पर्यावरण विभागाने दि.१४.९.२००६ च्या अधिसुचनेनुसार दिलेल्या व राज्य पर्यावरण विभाग यांनी दि.२४.१०.२००८ च्या पत्रान्वये जिल्हाधिकारी यांना कळविलेल्या सुचनांनुसार जिल्ह्यातील लिलाव करावयाच्या / परवाना द्यावयाच्या वाळूगटांची यादी १) ५० हेक्टर व त्यापेक्षा जास्त वाळू / रेती गटांचा प्रस्ताव, केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या मान्यतेसाठी लिलावाच्या दिनांकाच्या ४ महिने अगोदर, २) ५ ते ५० हेक्टर वाळू / रेती गटांचा प्रस्ताव, राज्य शासनाच्या पर्यावरण विभागाने गठीत केलेल्या समीतीच्या मान्यतेसाठी लिलावाच्या दिनांकाच्या ३ महिने अगोदर, ३) ५ हेक्टर पेक्षा कमी वाळू / रेती गटांचा प्रस्ताव, पर्यावरण विभागाच्या मान्यतेसाठी लिलावाच्या १ महिना अगोदर, सादर करण्याबाबत जिल्हाधिकारी यांनी दक्षता घ्यावी.

(ii) अशा प्रस्तावावर, १) केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून ४ महिन्यात निर्णय अपेक्षित आहे. २) राज्य शासनाच्या पर्यावरण विभागाने गठीत केलेल्या समितीने ३ महिन्यात निर्णय घेणे अनिवार्य आहे, व ३) राज्य पर्यावरण विभागाने १ महिन्यात निर्णय घेणे अनिवार्य आहे. वरील (१) वगळता तसा निर्णय त्या कालावधीत प्राप्त न झाल्यास सदर विभागाची मान्यता आहे, असे गृहीत धरुन पुढील कार्यवाही करण्यात यावी. तसेच त्या कालावधीत निर्णय न घेतल्यास संबंधित अधिकारी / कर्मचारी यांच्याविरुध्द कारवाई करण्यात येईल.

५) अपसेट प्राईजची (हातची किंमत) निश्चिती :-

१) जिल्हाधिकारी यांनी भूजल सर्वेक्षण विकास यंत्रणा, जिल्हा खनिकर्म अधिकारी व तहसिलदार यांच्या संयुक्त गटाच्या सहाय्याने त्या त्या जिल्ह्यातील रेती / वाळू घाटातील वाळूची पत, वाळूचा साठा व वाळूचा त्या जिल्ह्यातील / त्या लगतच्या इतर जिल्ह्यातील आसपासच्या भागातील रेती / वाळूचे बाजारभाव इत्यादी विचारात घेऊन प्रत्येक रेती / वाळू गटांची अपसेट प्राईस (हातची किंमत) निश्चित करावी व त्यास विभागीय आयुक्त यांची मान्यता घेण्यात यावी. तसेच ज्या गटाचा मागील वर्षी लिलाव झाला आहे. अशा गटासाठी लिलावात आलेल्या किंमतीमध्ये १५ % वाढ करुन अपसेट प्राईज नक्की करावी. आयुक्त यांनी प्रत्येक जिल्ह्यातील लिलाव प्रक्रियेबाबतचे सविस्तर वेळापत्रक ठरवून द्यावे व या वेळापत्रकाप्रमाणे प्रत्यक्षात कार्यवाही होत आहे किंवा कसे, यावर नियंत्रण ठेवावे. तसेच जिल्हाधिकाऱ्यांनी निश्चित केलेल्या अपसेट प्राईजपैकी ठराविक अपसेट प्राईज नमुण्या दाखल आयुक्तांनी तपासाव्यात.

२) जेव्हा एखादी नदी/खाडी महसूल विभागातील एका पेक्षा जास्त जिल्ह्यातून वाहत असेल व त्या जिल्ह्यामधून जिल्हाधिकाऱ्यांकडून स्वतंत्रपणे लिलाव करण्यात येत असल्यास त्यात सर्वसाधारणत: लिलावाच्या किंमतीत फरक येऊ नये म्हणून अशा नदीच्या पात्रातील / खाडीच्या पात्रातील रेती / वाळू स्थळांचे लिलाव विभागीय आयुक्त, यांच्या मार्फत आयुक्तालयात केले जातील व याशिवाय दोन वेगवेगळया महसूली विभागातून एकच नदी वाहत असल्यास व त्या नदीच्या पात्रातील वाळू / रेती स्थळांचा दोन वेगवेगळ्या जिल्ह्यांनी लिलाव करावयाचा असल्यास व असे जिल्हे वेगवेगळया विभागीय आयुक्तांच्या क्षेत्रात येत असल्यास अशा दोन्ही जिल्हाधिकाऱ्यांनी आपापसात सल्लामसलत करुन एकच अपसेट प्राईस ठेवावी. कोणत्याही परिस्थितीत या दोन्ही जिल्हयातील रेती / वाळू स्थळांच्या लिलावाची अपसेट प्राईस वेगवेगळी राहणार नाही. परवाना देण्याबद्दल सुध्दा अशी कार्यवाही करण्यात यावी.

६) लिलावधारक / परवानाधारक यांच्यासाठी आवश्यक पात्रता :-

(अ) लिलावाच्या निविदा भरु इच्छिणा-या व्यक्तींना निविदा अर्जाचे शुल्क रु.२,०००/- रोखीने भरावे लागेल.

(ब) लिलावात भाग घेणा-या व्यक्तीला अनामत रक्कम म्हणून रुपये १०,०००/- (रुपये दहा हजार फक्त) किंवा अपसेट प्राईसच्या ३% यापैकी जी जास्त असेल ती रक्कम अनामत रक्कम म्हणून रोखीने भरावी लागेल.

(क) नियमित आयकर भरत असल्याचा पुरावा, पॅन क्रमांक व विक्रीकर विभागाचा TIN क्रमांक असलेल्या लिलावधारकांनांच लिलावात सहभागी होता येईल.

७) लिलावाची प्रक्रिया :-

(अ) राज्यातील वाळू / रेतीच्या निर्गतीबद्दल निश्चित केलेल्या सर्व वाळू स्थळांचा लिलाव जिल्ह्याच्या मुख्यालयी सर्व रेती / वाळू गटाचे स्वतंत्र लिलाव एकाच दिवशी आयोजित करण्यात यावेत. त्याबाबतची जाहिरात जिल्ह्यातील दोन प्रमुख वर्तमान पत्रात लिलावापूर्वी किमान १५ दिवस अगोदर प्रसिध्द करावी. तसेच त्यांच्या प्रती सर्व क्षेत्रिय महसूल अधिका-यांच्या कार्यालयात सूचना फलकावर लावण्यात याव्यात. रु.१०.०० लाखापेक्षा जास्त अपसेट प्राईस असलेल्या वाळूगटाची जाहिरात

शक्यतोवर त्या महसूल विभागात प्रसिध्द होणाऱ्या दोन प्रमुख वर्तमानपत्रात अथवा तसे शक्य नसल्यास राज्यस्तरावरुन प्रसिध्द होणाऱ्या दोन प्रमुख वर्तमानपत्रात प्रसिध्द करण्यात यावी. सदर जाहिरात शासनाच्या वेबसाईटवर सुध्दा प्रसिध्द करण्यात यावी. तसेच लिलावाच्या दिवशी सर्व वाळूगटांची लिलावाची कार्यवाही पूर्ण न झाल्यास लगतच्या पुढील कामाच्या दिवशी सकाळी कार्यालयीन वेळेत पुढे सुरु करावी. लिलाव प्रक्रियेसाठी खुल्यापध्दतीने लिलाव, मोहोरबंध निविदा मागविणे तसेच ई-टेंडरिंगचाही वापर करण्यात यावा.

(ब) संबंधित वाळू गटाचा लिलाव करण्यात येत असल्याचे व खनिज विकास निधीमधील २/३ रक्कमेपैकी, काही हिस्सा, ग्रामपंचायती क्षेत्रातील पायाभुत सविधा म्हणजेच रस्ते, पाणीपुरवठा आरोग्य, इ. सुधारण्यासाठी देण्यात येणार असल्याचे ग्रामपंचायतीच्या निदर्शनास आणण्यात यावे व ग्रामसभेची शिफारस घेण्यात यावी. व यासंदर्भात परिच्छेद क्र. A (३) प्रमाणे कार्यवाही करण्यात यावी.

(क) प्रस्तावीत लिलावासंदर्भात अन्य काही तक्रारी / आक्षेप / सूचना प्राप्त झाल्यास जिल्हाधिकारी यांनी त्याची तपासणी / चौकशी करावी व लिलाव न करण्यास सबळ कारणे असल्याची जिल्हाधिकारी यांची खात्री झाल्यास लिलावाची प्रक्रीया जिल्हाधिकारी यांनी स्थगित करावी.

(ड) (i) एखाद्या वाळू गटाच्या लिलावात त्या रेती / वाळू गटाच्या अपसेट प्राईज (हातची किंमती) पेक्षा कमी बोली प्राप्त झाल्यास त्याची सविस्तर कारणे नोंदवून त्या गटाचा दोनदा फेरलिलाव लावण्यात यावा.

(ii) दोनदा फेरलिलाव लावूनही, सदर गटासाठी बोली प्राप्त न झाल्यास त्यांची सर्व कारणे सविस्तरपणे नोंदवून योग्य कारणामिमांसा देवून त्या रेती / वाळू गटाची हातची किंमत जास्तीत जास्त २५ % ने कमीकरुन त्या रेती गटाचा फेरलिलाव करण्याची अनुमती देण्याचे अधिकार विभागीय आयुक्ताना राहतील. हि प्रक्रिया दोन महिन्याच्या कालावधीत पुर्ण होईल याची दक्षता घ्यावी.

(iii) वाळू गटाचा दोनदा फेरलिलाव किंवा २५ % अपसेट प्राईज कमी करुन ही फेरलिलाव न झाल्यास सक्षम प्राधिकारी म्हणून विभागीय आयुक्तांनी अशी कामे करण्यासाठी अर्हता प्राप्त करीत असलेल्या कंत्राटदारांना तसेच संबंधित जिल्ह्याच्या आजुबाजूस कार्यरत असलेला कंत्राटदारांना एका ठराविक, दिवशी, ठराविक वेळी व ठराविक ठिकाणी एकत्रित बोलावून देकार देण्यास किंवा त्यात सुधारणा करण्यास त्यांना परवानगी देता येईल. आणि अंतिम देकार जर हातच्या किंमतीच्या जवळपास राहीला किंवा अगदी हातच्या किंमतीपेक्षा २५ % कमी राहिला तरी तो स्विकारण्यात यावा.

(iv) तरीसुध्दा अशा गटाचा लिलाव न झाल्यास शासनाच्या महसूलाचे नुकसान होवू नये म्हणून अपवादात्मक परिस्थितीत शेवटचा उपाय म्हणून परवाना देण्याबद्दल विचार व्हावा. जर परवाना द्यायचाच असेल तर शक्यतोवर जाहिरातीत नमूद केलेल्या हातच्या किंमतीची तुलना करावी. जर ती हातच्या किंमतीपेक्षा कमी असेल व त्यातील तफावत हातच्या किंमतीपेक्षा फक्त २५ % पर्यंत कमी असेल किंवा २५ % पेक्षा अधिक असेल तर परवाना द्यावयाचा झाल्यास त्या प्रस्तावाची शिफारस जिल्हाधिकाऱ्यांनी राज्य शासनाकडे करावी. एका निश्चित केलेल्या दरास परवाना द्यावा किंवा कसे याबाबत राज्यशासनाने निर्णय घ्यावा. दर निश्चित करताना संबंधित क्षेत्रातील प्रचलित हातची किंमत बाजारभाव इत्यादी बाबी विचारात घेण्यात याव्यात.

Refund of excess charges.

44. No person shall be entitled to a refund of an excess charge made by the Board unless his claim to the refund has been preferred in writing by him or on his behalf to the Board within six months from the date of payment duly supported by all original relevant documents :

Provided that, the Board may, of its own motion, remit excess charges made in its bills at any time.

Notice of payment of charges sho or erro refu

45. (*1*) When the Board is satisfied that any charge leviable under this Chapter has been short levied or erroneously refunded, it may issue a notice to the person who is liable to pay such charge or to whom the refund has erroneously been made, requiring him to show cause why he should not pay the amount specified in the notice :

Provided that, no such notice shall be issued after the expiry of three years,—

(*a*) when the charge is short levied, from the date of the payment of the charge,

(*b*) where a charge has been erroneously refunded, from the date of the refund.

(*2*) The Board may, after considering the representation, if any, made by the person to whom notice has been issued under sub-section (*1*), determine the amount due from such person and thereupon such person shall pay the amount so determined.

Time for payment of rates on goods.

46. The rates in respect of goods to be landed shall be payable immediately on the landing of the goods and rates in respect of goods to be removed from the premises of the Board or to be shiped for export or to be transhipped shall be payable before the goods are removed, shipped or transhipped.

Board's lien for rates.

47. (*1*) For the ammount of all rates leviable by the Board under this Act, in respect of any goods and for the rent due to the Board for any building, plinths, stacking areas or other premises on or in which any goods may have been placed, the Board shall have a lien on such goods an may seize and detain the same until such rates and rent are fully paid.

(*2*) Such lien shall have priority over all other liens and claims, except for general average and for the ship-owner's lien upon the said goods for freight and other charges where such lien exists and has been preserved in the manner provided in sub-section (*1*) of section 48 and for money payable to the Central Government under any law for the time being in force, relating to customs other than by way of penalty or fine and to the Government under any law for the time being in force.

Ship-owner's lien for freight and other charges.

48. (*1*) If the master or owner of any vessel of his agent at or before the time of landing from such vessels any goods at any dock, wharf, quay, stage, jetty, berth, mooring or pier belonging to, or in occupation of, the Board, gives to the Board a notice in writing that such goods are to remain subject to a lien for freight or other charges payable to the ship-owner, to an amount to be mentioned in such notice, such goods shall continue to be liable to such lien to such amount.

(विवरणपत्र क्रमांक १८)

असा. क्र. २३०

रजिस्टर्ड नं. टीईसीएच/४७-३०३/एमबीआय/२००१



महाराष्ट्र शासन राजपत्र

असाधारण

प्राधिकृत प्रकाशन

शनिवार, ऑगस्ट ४, २००१ /श्रावण १३, शके १९२३

स्वतंत्र संकलन म्हणून फाईल करण्यासाठी या भागाला वेगळे पृष्ठ क्रमांक दिले आहेत.

भाग चार-ब

महाराष्ट्र शासनाने महाराष्ट्र अधिनियमांन्वये तयार केलेले (भाग एक, एक-अ आणि एक-ल यांमध्ये प्रसिद्ध केलेले नियम व आदेश यांव्यतिरिक्त) नियम व आदेश.

गृह विभाग

मंत्रालय, मुंबई ४०० ०३२, दिनांक ४ ऑगस्ट २००१

अधिसूचना

महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६.

क्रमांक आयपीए. १०९९/सीआर-६/पीआरटी-१.—महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६ (१९९७ चा महा. १५) चे कलम ३७ सह कलम १११ अन्वये प्रदान करण्यात आलेल्या शक्तींचा आणि याबाबत शासनास राजपत्रे करण्याच्या इतर सर्व शक्तींचा वापर करून महाराष्ट्र शासन, याद्वारे महाराष्ट्र सागरी मंडळ चढणावळ/उतरणावळ शुल्क, विनियम, २००१ मध्ये सुधारणा करण्यासाठी पुढील विनियम करीत आहे, ते असे :—

(१) या विनियमांना महाराष्ट्र सागरी मंडळ चढणावळ/उतरणावळ शुल्क (सुधारणा) विनियम २००१ असे म्हणावे.

अनुसूची—चालू

(१)	(२)	(३)		(४)	
	(v) अनुसूचितील पेट्रोलियमजन्य पदार्थांत खास करून अंतर्भूत न केलेली तसेच दर न लावलेली इतर सर्व द्रवरूप रसायने.	टन	४५	९०	६०
ब	अन्न आणि कृषिविषयक बाबी—				
	(१) खते—				
	(i) म्युरेट ऑफ पोटॅश ..	टन	४५	९०	६०
	(ii) इतर ..	टन	४५	९०	६०
	(२) अन्नधान्ये व कडधान्ये ..	टन	४५	९०	६०
	(३) सर्व प्रकारचे खजुरासह ताजी, सुखी (ड्राय) फळे	५० कि. ग्रॅम	१०	२१	१४
	(४) एरंडी, कापूस (सरकी), भुईमूग (डिकार्टीकेटेड किंवा इतर प्रकारे) याचेसह सर्व प्रकारची बियाणे.	टन	४५	९०	६०
	(५) मासे (गोठविलेले) (फ्रोजन) ..	टन	७०	१५०	८०
	(६) ग्रोसरी आणि ऑईल मेंट स्टोअर—				
	(i) सुपारी ..	५० कि.ग्रॅम	१०	२१	१४
	(ii) नारळ आणि खोबरे ..	टन	३०	६०	४०
	(iii) कांदे ..	टन	२३	४५	३०
	(iv) तेल, भाजीपाला व खाद्य वस्तू (मोठ्या प्रमाणात) (बल्क)	टन	४५	९०	६०
	(v) तेल, भाजीपाला व खाद्य वस्तू (मोठ्या प्रमाणात) (बंदिस्त) (पॅक्ड)	टन	२३	४५	३०
	(vi) साखर ..	टन	२३	४५	३०
	(vii) मोलासिस ..	टन	१०	३५	२०
	(viii) या प्रकारातील दर न लावलेल्या इतर सर्व बाबी	टन	१०	२१	१४
	(७) गॉर गम ..	टन	३०	६०	४०

अनुसूची—चालू

(१)	(२)	(३)		(४)	
	(७) बुटेन . . .	टन	५०	१५०	१००
	(८) व्ही. सी. एम. . .	टन	५०	१५०	१००
	(९) इथेलिन डायक्लोराईड . .	टन	५०	१५०	१००
	(१०) पेंरॉस्कोलीन. . .	टन	५०	१५०	१००
	(११) नाफता . .	टन	५०	१५०	१००
	(१२) प्रॉपलिन . .	टन	५०	१५०	१००
	(१३) पेट्रोल, एलडीओ, एस्केल . .	टन	५०	१५०	१००
	(१४) एच. एस. डी . .	टन	५०	१५०	१००
	(१५) कॉस्टीक एलक्वीई . .	टन	५०	१५०	१००
	(१६) केरोसिन . .	टन	५०	१५०	१००
	(१७) फरेनस ऑईल . .	टन	३०	९०	६०
	(१८) या प्रकारातील इतर दर न लावलेल्या बाबी—				
	(i) सर्व घन पेट्रोलियमजन्य उत्पादने . .	टन	७५	१५०	१००
	(ii) सर्व द्रव्ये पेट्रोलियमजन्य उत्पादने . .	टन	७५	१५०	१००
फ	इतर—				
	(१) प्राणी . .	प्रत्येकी	१५	३०	२०
	(२) पशु खाद्य—				
	(i) पेंड (ऑईल केक) आणि तेल काढून राहिलेला चोथा	टन	२३	४५	२०
	(ii) इतर सर्व . .	टन	१५	३०	२०
	(३) यांत्रिक जलयानांचा कचरा, सर्व प्रकारचे बलास्ट ऑफ ॲशेश. . .	टन	१५	३०	२०
	(४) हाडे, हाडांची पावडर, शिंगे आणि कातडी .	टन	३०	६०	४०
	(५) काथा (कॉयर) व तागाचे धागे यांचे दोरे आणि इतर उत्पादने.	टन	३०	६०	४०

625

अनुसूची—समाप्त

(१)	(२)	(३)	(४)		
(६) कापूस—					
(i) फ्युमिगेशनची आवश्यकता असलेला		गासडी	२३	४५	३०
(ii) इतर	. .	गासडी	१५	३०	२०
(७) वृत्तपत्रासाठीचा कागद	. .	टन	३०	६०	४०
(८) दगडाच्या पट्ट्या (चिप्स)	. .	टन	२३	४५	३०
(९) दगड (मार्बलचा, ग्रॅनाईट इत्यादी)		टन	४५	१३५	९०
(१०) टेक्सटाईल (कापड)—					
(i) कॉटनचे	. .	५० कि. ग्रॅम	८	१५	१०
(ii) लोकरीचे	. .	५० कि. ग्रॅम	८	१५	१०
(iii) इतर	. .	५० कि. ग्रॅम	८	१५	१०
(११) लाकूड व इमारती लाकडे (टिंबर)—					
(i) रीग (पॉपिन) प्लायवूड, इतर बोर्ड, ओंडके, ढोकळे, रीपा, रिलपर, फ्लॅक व स्कॉटिंग्ज		टन किंवा घन टन मापाने	३८	७५	१००
(ii) लाकडाचा लगदा/सिंथेटिक रेझिन	. .	टन	३०	६०	४०
(iii) बांबू, बांबुच्या पट्ट्या आणि जळाऊ लाकूड यांचेसह दर न लावलेल्या इतर वस्तु.		टन	३०	६०	४०
(१२) लोकर—					
(i) शेळ्या व मेंढ्यांचे केस आणि त्यांचेपासून निर्मित वस्तुंसह.		गासडी	३०	६०	४०
(ii) टाकावू	. .	टन किंवा घन टन मापाने	२३	४५	३०
(१३) या अनुसूचीत नोंद नसलेला इतर माल—					
(i) सर्व बल्क कार्गो		टन	६०	१२०	८०
(ii) (a) सर्व सॉलीड कार्गो (बल्क)		टन	६०	१२०	८०
(b) सर्व सॉलीड कार्गो पॅक्ड पिशव्या व बंडल.		टन	४५	९०	६०
(c) सर्व बल्क द्रवरूप कार्गो	. .	टन	६०	१२०	८०
(d) ड्रम पिंपात बंद असलेला द्रवरुप कार्गो.		टन	४५	९०	६०

HOME DEPARTMENT

Mantralaya. Mumbai 400 032. dated the 4th August 2001

NOTIFICATION

MAHARASHTRA MARITIME BOARD ACT, 1996.

No. IPA. 1096/C.R. 6/PRT-1. - In exercise of the powers conferred by section 37 read with section 111 of Maharashtra Maritime Board, Act. 1996 (Mah. XV of 1997), and of all other powers enabling it in this behalf, the Government of Maharashtra, hereby makes the following regulation to amend the Maharashtra Maritime Board Landing and Shipping Regulations, 2001 namely : -

(1) These regulations may be called the Maharashtra Maritime Board Landing and Shipping (Amendment) Regulations, 2001.

(2) In Maharashtra Maritime Board Landing and Shipping Regulations, 2001 in regulation 2 for the Schedule, the following Schedule shall be substituted namely :

Schedule

The Landing and Shipping Fees on goods landed or shipped at minor ports in the State of Maharashtra.

Serial No.	Classified commodities	Unit	Rate in Rupees		
			Captive Jetty	Maritime Board Jetty	
				With landing and shipping service	Without landing and shipping service
(1)	(2)	(3)		(4)	
A	**Chemicals—**				
	(1) Solid Chemicals—				
	(*i*) Chemicals salt other than vaccum and edible	T	23	45	30
	(*ii*) Chemical salt vaccum and edible or processed/iodized salt and gypsum	T	15	30	20
	(*iii*) Soda ash and caustic soda	T	30	60	40

Schedule—contd.

(1)	(2)	(3)	(4)		
	(*vi*) Sugar ...	T	23	45	30
	(*vii*) Molasses ...	T	10	35	20
	(*viii*) All other NOR under this category	T	10	21	14
	(7) Guar gum ...	T	30	60	40
C	**Dry cargo—**				
	(1) Building materials—				
	(*i*) Cement and Cinker ...	T	18	45	30
	(*ii*) All other including all types of bricks, tiles and stones	T	30	60	40
	(*iii*) Coal Ash/Fly Ash ...	T	10	25	15
D	**Iron, Steel, Machineries and other Minerals and Metals—**				
	(1) Iron, Steel and other Metals—				
	(*i*) Empty drums (barrels) ...	Each	8	15	10
	(*ii*) Scrap—				
	(a) Other Scrap Bundle ...	T	75	150	100
	(b) Other Scrap bulk ...	T	75	150	100
	(c) Mill Scale ...	T	15	30	20
	(*iii*) Hot bricketed iron ...	T	20	60	40
	(*iv*) Sponge iron/Direct Reduced Iron.	T	23	45	30
	(*v*) H.R. Coils ...	T	45	90	60
	(*vi*) Pig Iron ...	T	30	60	40
	(*vii*) Hot and cold roll iron slabs	T	45	90	60
	(*viii*) Pipes, Plates, Sheets etc. ...	T	50	100	70
	(*ix*) Cement coated pipe ...	T	50	100	70
	(*x*) Iron ore ...	T	15	45	30
	(*xi*) Iron ore pallates/Lumpy ore/Iron oxide fine/Iron Slag	T	15	45	30
	(*xii*) Iron ore Fine ...	T	15	45	30
	(*xiii*) Copper ore ...	T	25	75	50
	(*xiv*) Copper fine ...	T	30	90	60
	(*xv*) All other NOR under this category ...	T	75	150	100

Schedule—contd.

(1)	(2)		(3)		(4)	
(14)	HSD	...	T	50	150	100
(15)	Caustic Lve	...	T	50	150	100
(16)	Kerosene	...	T	50	150	100
(17)	Furnace Oil	...	T	30	90	60
(18)	NOR—					
	(*i*) All Solid Petroleum Derivatives.	...	T	75	150	100
	(*ii*) All liquid Petroleum Derivatives.		T	75	150	100
F	**Others—**					
(1)	Animal	...	Each	15	30	20
(2)	Animal Feed—					
	(*i*) Oil Cakes and deoiled Extraction.		T	23	45	20
	(*ii*) All Others		T	15	30	20
(3)	Ballast of all kinds ashes and rubbish of Mechanised Vessels.		T	15	30	20
(4)	Bones and Bon meals, Hides. Horns and Skins.		T	30	60	40
(5)	Coir and jute Yarn Ropes and other products.		T	30	60	40
(6)	Cotton—					
	(*i*) Requiring Fumigation	...	Bale	23	45	30
	(*ii*) Others	...	Bale	15	30	20
(7)	News Prints	...	T	30	60	40
(8)	Stone chips	...	T	23	45	30
(9)	Stones (Marbles-Granite, etc.)		T	45	135	90
(10)	Textiles—					
	(*i*) Cotton	...	50 kgs	8	15	10
	(*ii*) Woollen	...	50 kgs	8	15	10
	(*iii*) Others	...	50 kgs	8	15	10
(11)	Wood and Timber—					
	(*i*) Bobbin Plywood, and other board, logs, squares, slippers, planks and scantlings.		T or T (Meas)	38	75	50

Asst. Port Inspector,
Maharashtra Maritime Board,
Trombay Port, Trombay,
Mumbai-400 088.

Ref: Your letter BA/Mora/Traffic/2155 dtd 29.12.2017

Respected Sir,

With reference to your above letter, We do not accept your claim for short levy of wharfage charges amounting to Rs 17.47149 Lacs.

Please provide us with detailed calculation regarding the claim being made by you.

We have noticed from the attachment to your letter, your claim that the wharfage should be calculated on T (meas) instead of T.

However the Notification clearly says the applicability of T (meas) means "in respect to certain specified commodities like Wood and Timber, Wool or other unenumerated goods, N.O.R. the weight of which is to be acsetrained by measurement (space occupied)". As our items do not fall under this category, the applicable term for our items is the actual weight on which we have been paying duties.

We therefore request your good selves to review your audit remarks and withdraw the claim.

We further write to inform you that all further correspondence in this communication be addressed to Executive Vice President, Process Equipment Division, Plant 15 as the goods under reference are manufactured & despatched by them.

Thanking You,

Yours faithfully,
For Godrej & Boyce Mfg. Co. Ltd.,

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

Maneck Engineer,
Executive Vice President- Construction

c: (i) Regional port officer, Mora group of ports, Thane
(ii) Executive V.P., Process Equipment Dvn., Plant 15

बंदर निरीक्षक, केळशी
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
केळशी बंदर ता. दापोली
फोन – ०२३५८–२८७४५०
फॅक्स – २८७४५०

OFFICE OF THE PORT INSPECTOR KELSHI
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Kelshi Bundar Tal- Dapoli Dist- Ratnagiri
Phone – 02358-287450
Fax – 287450

जा.क्र.ममेबो/बंनि/केळशी/०४/२०१४/१२६ दिनांक:– १४/०८/२०१४

प्रति,

मा.व्यवस्थापक
मे. आशापुरा मांईनकेम लि.
दापोली जि. रत्नागिरी

विषय:- केळशी येथील महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या जेट्टीवरून आशापुरा माईनकेम लि. कंपनीद्वारा निर्यात करण्यात येत असलेल्या बॉक्साईटच्या हाताळणीपोटी विहित दरापेक्षा कमी दराने आकारलेले व्हार्फेज शुल्क तात्काळ जमा करणेबाबत.

संदर्भ:- मा. प्रादेशिक बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड, रत्नागिरी यांचे पत्र क्र. जा. क्र. ममेबो/बंअ/रत्ना/वाह/१३/९८३ दि.११/०८/२०१४

महोदय,

उपरोक्त विषयांकित संदर्भिय पत्रान्वये केळशी बंदर येथील महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या धनकटे जेट्टीवरून माहे जानेवारी २००४ ते जून २०१२ या कालावधीत आपल्या कंपनीद्वारा निर्यात करण्यात आलेल्या बॉक्साईटच्या हाताळणीपोटी दि.०४/०८/२००१ च्या अधिसुचनेप्रमाणे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची जेट्टीकरिता (चढउतारास सेवा उपलब्ध नसताना) प्रति टन रू. ३०/- याप्रमाणे व्हार्फेज शुल्क न आकारता रू. २२.५० प्रति टन या दराने व्हार्फेज शुल्क आकारल्यामुळे कमी शुल्क वसुली झाली असल्याबाबत मा. महालेखापाल मुंबई यांच्या लेखापरिक्षण पथकाने आक्षेप घेतला आहे. सदर कालावधीमध्ये निर्यात झलेल्या बॉक्साईटवर रूपये ७.५० प्रमाणे शिपींग फी च्या फरकाची रक्कम रूपये १,९७,७४,१४२/- अधिक सर्विस टॅक्स -१२.३६ प्रमाणे रक्कम रूपये २४,४४,०८४/- दोन्ही मिळून २,२२,१८,२२६/- एवढी रक्कम तात्काळ या कार्यालयात भरणा करणे आवश्यक आहे. पैकी या कार्यालयाकडील पत्र क्र.जा.क्र.MMB/PI/KLS/04/2012/51 दिनांक १७/०६/२०१२ अनुसार आपल्या कंपनीकडून ५१,७६,२१४/- इतकी फरकाची रक्कम या कार्यालयाकडे यापुर्वी भरण्यात आलेली आहे. तरी यासोबतच्या विवरपत्रात दर्शविल्याप्रमाणे रक्कम रूपये १,७०,४२,०१२/- एकढे शुल्क तात्काळ बंदर निरीक्षक केळशी यांच्या कार्यालयाकडे जमा करण्यात यावे.

तसेच भविष्यात सदरच्या रकमेवरील व्याजाचा प्रश्न निर्माण झाल्यास व्याजाची रक्कम भरणे आपल्या कंपनीवर बंधनकारक राहील याची नोंद घ्यावी.

सोबत वरीलप्रमाणे

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
आवक क्रमांक 7039 दिनांक 10 SEP 2014
आवक स.बं.नि.
व.प्र.अ.
मुकाअ शाखा

आपला विश्वासू

बंदर निरीक्षक केळशी
महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड

प्रत :- मा. मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड, मुंबई यांना माहितीसाठी व पुढील कारवाईसाठी सविनय सादर सदर बाबत या कार्यालयास योग्य मार्गदर्शन मिळावे हि विनंती.

:- मा. प्रादेशिक बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड, रत्नागिरी यांना माहितीसाठी व पुढील कारवाईसाठी सविनय सादर सदर बाबत या कार्यालयास योग्य मार्गदर्शन मिळावे हि विनंती.

Short Payment of Shipping fees @7.50 due to 01/01/2004 to June 2012

Shipping Fees (01/01/2004 to June 2012 @ Rs. 7.50)	19774142
Service Tax @ 12% shipping fees	2372897
Education cess @3% on Service Tax	71187
Total Due Amount	22218226
Recovered amount by port Inspector Kelshi	5176214
Total Due Recovery amount	17042012

REGIONAL PORT OFFICER
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
RATNAGIRI GROUP OF PORTS, RATNAGIRI

Kelshi Post, Ta
Tal Dapoli, Dist Ratnagiri
Phone/Fax 02358 287450

मंमबो /बंदर /केळशी/०८/२०१४-१५/४०

दिनांक :- २३/०३/२०१५.

प्रति,

प्रादेशिक बंदर अधिकारी
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
रत्नागिरी

विषय — केळशी येथील महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या जेटटीवरून मे. आशापुरा माईनकेम लि.कंपनीद्वारा निर्यात करण्यात येत असलेल्या बॉक्साईटच्या हाताळणीपोटी विहीत दरापेक्षा कमी दराने आकारलेले व्हार्फेज शुल्क तात्काळ जमा करणेबाबत. "पूर्तता अहवाल सादर करणेबाबत"

संदर्भ — १) आपले कार्यालयीन पत्र क्र.ममंबो/बंदर/रत्ना/वाह/९३/९८३ दिनांक -११/०८/२०१४
२) मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड मुंबई यांचे पत्र क्र.MMB/Planning/AML/2014/2986 Date-01/10/2014
३) मे. आशापुरा माईनकेम लि.मुंबई यांचे दिनांक ०२/०९/२०१४ चे पत्र.

महोदय,

उपरोक्त विषयांकित प्रकरणी संदर्भिय पत्र क्र.२ अनुसार केळशी बंदर येथील महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाच्या धनवटे जेट्टीवरून माहे जानेवारी २००४ ते जून २०१२ या कालावधीत मे. आशापुरा माईनकेम लि.कंपनीद्वारा निर्यात करण्यात आलेल्या बॉक्साइटच्या हाताळणीपोटी दि.२४/०८/२०१२ च्या शासन आदेशानुसार महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डाची जेट्टीकरीता (पदडतासस सेवा उपलब्ध नसताना) प्रति टन रू. १०/- याप्रमाणे व्हार्फेज शुल्क ला आकारता रू.२२.५०/-रूपये प्रति टन या दराने व्हार्फेज शुल्क आकारल्यामुळे कमी शुल्क वसुली झाली, असल्याबाबत मा. महालेखापाल मुंबई यांच्या लेखापरीक्षण पथकाने आक्षेप घेतलेला असल्याने सदर कालावधीतील निर्यात करण्यात आलेल्या बॉक्साइट हाताळणीच्या फरकाची रू.७५,५७,[illegible] प्रमाणेची रक्कम देय असल्याचे संदर्भिय पत्र क्र.१ अनुसारच्या सोबतच्या विवरणपत्रात दर्शविल्याप्रमाणे रक्कम रूपये १,७०,४२,०२०/- (दि.डी.एस.सोळसे) एवढे शुल्क तात्काळ या कार्यालयाकडे जमा करण्यात यावे, अशी कार्यवाही करण्यात आली होती.

संदर्भिय पत्र क्र.३ अनुसार मे.आशापुरा माईनकेम लि.मुंबई यांनी सदरची रक्कम येणे रक्कमेपैकी सहा[illegible] तशी मदत मुख्यालयाकडून संदर्भिय पत्र क्र.२ दिनांक ०१.०९.२०१४ अन्वये [illegible] आशापुरा माईनकेम लि.कंपनीने सदरची रक्कम सहा हप्त्यामध्ये या कार्यालयाकडे जमा करावी अशी सदरच्या पत्रात हप्त्यामध्ये जमा केलेल्या रकमेची वेगवेगळया व अंतिम अशा[illegible] सादर करण्यात आलेला आहे. तसेच सोबत संदर्भिय पत्र १ ते ३ मधील[illegible] करावे किंवा करार याबाबत या कार्यालयास त्वरीत मार्गदर्शन मिळावे, ही विनंती.

सोबत - वरीलप्रमाणे.

कामला विश्वास,
निरीक्षक कळशी

प्रत - मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड मुंबई यांना माहितीसाठी सादर.

मा. प्रादेशिक बंदर अधिकारी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड रत्नागिरी यांचे पत्र क्र. ममेबो/बंअ/एला/वाह/रा/१८३ दिनांक २१/०८/२०१४ आणि मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड मुंबई यांचे पत्र क्र.MMB/Planning/AML-2014/2986 Date- 01/10/2014 अनुसार मे. आशापुरा माईनकेम लि. मुंबई यांच्याकडून करण्याची येणे रक्कम दरसपत्रक रु.७०,४२,०१२/-(सत्तरी रूपये एक कोटी सत्तर लाख बेचाळीस हजार बारा रूपये मात्र) टि.डी.एस. व सर्व्हिस टॅक्स सहित एवढी कंपनीने सदर दरपत्रक या ऑफिसकडे जमा केलेल्या रक्कमेची तपशीलवार सविस्तर माहिती खालीलप्रमाणे.

अ. क्र.	पावती नं. व दिनांक	रॉयल्टी	सर्व्हिस टॅक्स	एज्युकेशन सेस	एकूण रक्कम (टी.डी.एस.व सर्व्हिस टॅक्स सहित) (C+D+E)	टि.डी.एस. रक्कम	एकूण रक्कमेतून टी.डी.एस. वजा करुन आर.टी.जी.एस. केलेली रक्कम (F-H)
A	B	C	D	E	F	G	H
1	90858 19/09/2014	2580990	309718	9292	2900000	51620	2848380
2	90859 20/10/2014	2580990	309718	9292	2900000	51620	2848380
3	90866 21/11/2014	2580990	309718	9292	2900000	51620	2848380
4	90884 20/12/2014	2580990	309718	9292	2900000	51620	2848380
5	90887 27/01/2015	2580990	309718	9292	2900000	51620	2848380
6	90890 23/02/2015	2262382	271486	8144	2542012	45248	2496764
एकूण		15167332	1820076	54604	17042012	303348	16738664

बंदर निरिक्षक काळणी

बंदर निरीक्षक, दाभोळ
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
यांचे कार्यालय,
ता. दापोली, जि. रत्नागिरी,
दुरध्वनी क्र. ०२३५८-२४८५२४
फॅक्स- २४८५२४.

OFFICE OF THE PORT INSPECTOR
DABHOL
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Tal- Dapoli, Dist. Ratnagiri,
Tel: - 02358- 248524
Fax: - 248524.

MOST URGENT: JSW

No. MMB/PI/DBL/~~RGPPL~~/2015/51

Date – 10/03/2015.

To,
The Director,
M/s. JSW Infrastructure & Logistics Ltd.,
Jindal Mansion,
5-A, Dr. Deshmukh Marg,
Mumbai- 400026.

Sub:- Demand Note for Short payment of Shipping fees.

Ref :- Loading permission of the Maharashtra Maritime Board, Mumbai No. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, Dated – 16th August, 2007.

Sir,

According to above reference Loading Permission, between period from 31st December, 2007 to 28th March, 2009 you are Loaded Stones for Qty. of 243359 M.T. from Maharashtra Maritime Board Jetty at Usgaon (Vashishthi Creek) to development of your Greenfield Port Facilities at Dhamankhol Bay.

Note that you are utilized MMB's Usgaon Jetty and Loaded Stones for the purpose incorporated in above paragraph. Therefore Condition No. 3 of the Loading Permission interpreting with "Home Department, Govt. of Maharashtra, Notification No. IPA. 1096/C.R. 6/PRT-1, 4th Aug, 2001, event 'C' (1) (ii) **you should have to pay Shipping fees @ Rs. 40/- per Ton** in respect of Loaded Stones for Qty. of 243359 M.T. But you are paid Shipping fees thereof @ Rs. 30/- Per M.T.

With the considerations of facts incorporated in above paragraphs you are paid Shipping fees for Rs. 7300785/- Only (243359 M.T. x *Rs. 30/-*) instead of Rs. 9734360/- Only (243359 M.T. x Rs. 40/-). So that Shipping fees Short payment issue arisen for Rs. 2433575/- Only (i.e. Rs. 9734360/- (-) Rs. 7300785/-). This issue is observed by the Principle Accountant General, Maharashtra – 1, Mumbai at the time of Performance Audit of the Maharashtra Maritime Board. Attached photo copy of the Marathi Letter thereof received from the Chief Port Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai No. एमएमबी/नियोजन-२/लेखा परिक्षण/२४६३, दि. १६ ऑगष्ट, २०१४. for your ready reference and further necessary action Please.

Now in respect of subject issue we are calculated the Short Payment difference of Shipping fees along with Service Tax as per **STATEMENT-I** enclosed herewith on account of due payment details. Abstracted due payment thereof for Rs. 2728588/- Only as per Last row and Column No. 15 of the **Statement.**

We are requesting that Pay the Short Payment difference of Shipping fees along with Service Tax for Rs. 2728588/- (Twenty seven Lac Twenty eight Thousand Five Hundred & Eighty eight Only) through RTGS to Our **Bank of India, Dabhol Branch: (A/c Holder Name - Port Inspector, Dabhol, Maharashtra Maritime Board): Saving Bank A/c No. 146010110005180: IFSC Code BKID0001460** on receipt of this letter and furnish the details thereof to this office immediately.

Further we are bringing to your notice that in case of subject Short payment of Shipping fees, if any payment of interest / Penalty arose in future, please not that you have to pay accordingly.

Encl: – 1. Marathi Letter from MMB, Mumbai dt. १६ ऑगष्ट, २०१४.
2. Photo Copy of the Govt. G.R.
3. Shipping Permissions from MMB, Mumbai.
4. Statement-I.

Port Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board

Copy Submitted to the Regional Port Officer, Ratnagiri for information please.

STATEMENT - I

Statement showing the short payment of Shipping Fees along with S. Tax due from M/s. JSW Jaigad Port Ltd. In respect of Stone Loaded from M.M.B. Jetty at Usgaon (Dabhol Port) to Construct their BreakWater at Dhamankhol Bay-Jaigad.(Stones Loading Operations carried-out by M/s. JSW Jaigarh Port Ltd. according to Loading permission of Maharashtra Maritime Board, Mumbai No. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, Dated – 16 August, 2007).

Sr. No.	Stone Loaded from MMB, Usgaon Jetty (Qty. in M.T.)	Reference of Shipping Fees paid Payment		Particulars of Paid Payment of Shipping Fees (Against Column No. 9 to 12)				Particulars of actual Due Amount of Shipping Fees				Short Payment of Shipping fees due from by M/s. JSW Jaigarh Port Ltd.			Remarks
		Paid as per Receipt No.	Date Of Payment	@ Per M.T.	Paid Shipping Fees (2 X 5)	Paid S. Tax @ 12.36%	Total Amount Paid (6+7)	@ Per M.T. Rs.	Due Payment of Shipping Fees (2 X 9)	Due S. Tax @ 12.36%	Total Payment Due (10+11)	Short Payment of Shipping Fees (10 – 6)	Short Payment of S. Tax (11 – 7)	Total Short Payment Due (13 + 14) or (12 – 8)	
				Rs.	Rs.	Rs.	Rs.		Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	2800	55084	31/12/07	30	84000/-	10382/-	94382/-	40	112000/-	13843/-	125843/-	28000/-	3461/-	31461/-	
2	3850	55091	15/01/08	30	115500/-	14276/-	129776/-	40	154000/-	19034/-	173034/-	38500/-	4758/-	43258/-	
3	3991	55097	30/01/08	30	119730/-	14799/-	134529/-	40	159640/-	19732/-	179372/-	39910/-	4933/-	44843/-	
4	3502	55098	08/02/08	30	105060/-	12985/-	118045/-	40	140080/-	17313/-	157393/-	35020/-	4328/-	39348/-	
5	10277	55106	26/02/08	30	308310/-	38108/-	346418/-	40	411080/-	50809/-	461889/-	102770/-	12701/-	115471/-	
6	21385	55116	14/03/08	30	641550/-	79296/-	720846/-	40	855400/-	105727/-	961127/-	213850/-	26431/-	240281/-	
8	4228	55123	28/03/08	30	126840/-	15679/-	142519/-	40	169120/-	20903/-	190023/-	42280/-	5224/-	47504/-	
9	3729	55128	10/04/08	30	111870/-	13827/-	125697/-	40	149160/-	18436/-	167596/-	37290/-	4609/-	41899/-	
10	3299	55138	23/04/08	30	98970/-	12232/-	111202/-	40	131960/-	16310/-	148270/-	32990/-	4078/-	37068/-	
11	4336	55230	06/11/08	30	130080/-	16084/-	146164/-	40	173440/-	21437/-	194877/-	43360/-	5353/-	48713/-	
12	2173	55297	18/11/08	30	65190/-	8060/-	73250/-	40	86920/-	10743/-	97663/-	21730/-	2683/-	24413/-	
13	24276	55328	10/12/08	30	728280/-	90016/-	818296/-	40	971040/-	120021/-	1091061/-	242760/-	30005/-	272765/-	
14	36891	55345	31/12/08	30	1106731/-	136793/-	1243524/-	40	1475640/-	182389/-	1658029/-	368909/-	45596/-	414505/-	
15	18414	55360	07/01/09	30	552420/-	68300/-	620720/-	40	736560/-	91039/-	827599/-	184140/-	22739/-	206879/-	
16	20060	55363	13/01/09	30	601800/-	74381/-	676181/-	40	802400/-	99177/-	901577/-	200600/-	24796/-	225396/-	
17	20165	55373	28/01/09	30	604964/-	74774/-	679738/-	40	806600/-	99696/-	906296/-	201636/-	24922/-	226558/-	
18	13633	55383	17/02/09	30	408990/-	50551/-	459541/-	40	545320/-	67402/-	612722/-	136330/-	16851/-	153181/-	
	197009	-	-	-	5910286/-	730543/-	6640828/-	-	7880360/-	974011/-	8854371/-	1970075/-	243468/-	2213543/-	Total

19	15103	55392	06/03/09	30	453090/-	56002/-	509092/-	40	604120/-	74669/-	678789/-	151030/-
20	25247	55416	25/03/09	30	757410/-	93623/-	851033/-	40	1009880/-	124327/-	1130207/-	252470/-
21	2246	55417	25/03/09	30	67380/-	*6946/-	74326/-	40	89840/-	9254/-	99094/-	22460/-
22	3754	55425	28/03/09	30	112620/-	11600/-	124220/-	40	150160/-	15466/-	165626/-	37540/-
	243359 M.T.	-	-	-	7300785/-	898714/-	8199499/-	-	9734360/-	1197727/-	10928087/-	2433575/-

Port Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board

(32)

OFFICE OF THE PORT INSPECTOR
DABHOL
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Tal- Dapoli, Dist Ratnagiri.
Tel. - 02358- 248521
Fax - 248524.

दिनांक - २५/०४/२०१५

प्रति,
मा. मुख्य बंदर अधिकारी,
रत्नागिरी.

विषय:- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे Performance Audit दरम्यान निदर्शनास आलेली कमी वसूलीची रक्कम तातडीने वसूल करण्याबाबत.

संदर्भ:- १. मा. मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांचे पत्र क्र. एमएमबी/नियोजन-२/लेखा परिक्षण/२४६३, दि. १६ ऑगष्ट, २०१४.

२. या कार्यालयाची इंग्रजी डिमांड नोट क्र. MMB/PI/DBL/JSW/2015/51. Dated – 10/03/2015.

३. मे. JSW Infrastructure Limited यांचे दि. १७ एप्रिल, २०१५ चे इग्रजी पत्र.

महोदय,

मे. JSW Infrastructure Limited यांनी त्यांचे जयगड येथिल Green Field Port Facilities करीता ब्रेक वॉटर बांधकाम प्रयोजनार्थ दाभोळ बंदर कार्यक्षेत्रातील उसगाव येथिल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मालकीच्या जेटीवरुन जयगड पोर्ट येथे वाहुन नेणेकरीता माहे डिसेंबर, २००७ ते मार्च, २००९ या कालावधीत २४३३७५ मेट्रीक टन दगड बार्जेसमध्ये चढविलेले होते. त्याबाबतच्या चढणावळ शुल्काची प्रती टन रु. ४०/- मात्र ऐवजी रु. ३०/- मात्र दराने वसूली करणेत आल्याने चढणावळ शुल्काची रु. २४.३० लक्ष इतकी कमी वसूली झालेबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे Performance Audit दरम्यान मा. प्रधान लेखाकार, महाराष्ट्र-१, मुंबई यांचेकडून निदर्शनास आणण्यात आले असलेने, उपरोक्त संदर्भ क्र. १ च्या मा. मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांचे पत्राप्रमाणे तसेच आपले कार्यालयातील दुरध्वनी आदेशाप्रमाणे, चढणावळ शुल्क कपातीची येणे रक्कम मे. JSW Infrastructure Limited यांचेकडून तातडीने वसूल करण्याबाबत आदेश मिळालेले होते. त्यास अनुसरुन या कार्यालयाकडून उपरोक्त संदर्भ क्र. २ च्या मागणी पत्राप्रमाणे मे. JSW Infrastructure Limited यांचेकडे रु. २४३३५७५/- (चोवीस लक्ष तेहतीस हजार पाचशे पंचाहत्तर) अधिक त्याकरीता सेवाकराची रक्कम रु. २९९०१३/- सह एकुण येणे रक्कम रु. २७२८५८८/- (सत्तावीस लक्ष अठ्ठावीस हजार पाचशे अठ्ठ्याऐंशी) मात्रची मागणी करुन तातडीने भरणाकरणेबाबत विनंती करणेत आली होती.

त्यानंतर मे. JSW Infrastructure Limited यांनी त्यांचे उपरोक्त संदर्भ क्र. ३ च्या पत्रानुसार कळविले आहे की. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांचे पत्र क्र. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, Dated – 16th August, 2007 नुसार दाभोळ बंदर कार्यक्षेत्रातील उसगाव येथिल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मालकीच्या जेटीवरुन बार्जेसमध्ये दगड चढविणेकरीता परवानगी मिळाली असली तरी. त्यांना उसगाव येथिल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मालकीची विषयांकीत जेटी सदर प्रयोजनासाठी योग्य नसलेने, मे. JSW Infrastructure Limited यांनी त्यांचेकरीता Emergency and Temporary Loading Facilities चे बांधकाम करणे आवश्यक असलेचे नमुदकरुन त्यांचे इंग्रजी पत्र क्र. MMB/JSWIL/088/2007, Dated – 19th October, 2007 नुसार त्यांचेकरीता Emergency and Temporary Loading Facilities चे बांधकाम करणेबाबत परवानगी मिळणेसाठी मा. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांना विनंती केली असलेचे आणि त्याप्रमाणे मा. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांचेकडून इंग्रजी पत्र क्र. MMB/Plan-1/JSW/2007/1712, Dated – 25th Oct, 2007 नुसार दाभोळ बंदर कार्यक्षेत्रातील उसगाव येथे मे. JSW Infrastructure Limited यांना त्यांचे स्वत:करीता Emergency and Temporary Loading Facilities चे बांधकाम करणेबाबत परवानगी मिळाली असलेचे कळविलेले आहे.

त्यानंतर त्यांचे Emergency and Temporary Loading Facilities चे बांधकाम पूर्ण झालेनंतर त्याबरुनच मे. JSW Infrastructure Limited यांनी त्यांचे जयगड येथिल Green Field Port Facilities करीता ब्रेक वॉटर बांधकाम प्रयोजनार्थ उसगाव येथे त्यांनी बांधलेल्या Emergency and Temporary Loading Facilities वरुन जयगड पोर्ट येथे वाहुन नेणेकरीता बार्जेसमध्ये दगड चढविले असलेचे कळवून दाभोळ बंदर कार्यक्षेत्रातील उसगाव येथिल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मालकीच्या जेटीचा त्यांनी वापर केला नसलेचे निदर्शनास आणून दिलेले आहे.

तसेच त्यांनी मा. बंदर अधिकारी आणि संरक्षक, रत्नागिरी बंदरे समुह यांना लिहीलेले आणि मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांना तसेच या कार्यालयाला पृष्ठांकीत केलेल्या त्यांच्या इंग्रजी पत्र क्र. JSWIL/RTN/ MMB/07-088/304, Dated – 31/12/2007 नुसार मे. JSW Infrastructure Limited यांनी त्यांचे जयगड येथिल Green Field Port Facilities करीता ब्रेक वॉटर बांधकाम प्रयोजनार्थ उसगाव येथे त्यांनी बांधलेल्या Captive Emergency and Temporary Loading Facilities वरुन जयगड पोर्ट येथे वाहुन नेणेकरीता बार्जेसमध्ये दगड चढविणेत येत असलेने त्यासाठीच्या चढणावळ शुल्काची महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे मालकीच्या जेटीच्या वापराकरीता प्रती टन रु. ४०/- ऐवजी Captive दर रु. ३०/- मात्र प्रमाणे आकारणी करणेबाबत विनंती केलेनुसार वस्तुस्थिती विचारात घेऊन मे. JSW Infrastructure Limited यांनी बांधलेल्या Captive Emergency and Temporary Loading Facilities वरुन जयगड पोर्ट येथे वाहुन नेणेकरीता बार्जेसमध्ये दगड चढविणेत येत असलेने तात्कालीन प्रचलित ("Home Department, Govt. of Maharashtra, Notification No. IPA. 1096/C.R. 6/PRT-1, 4th Aug, 2001, event 'C' (1) (ii)) तरतुदींप्रमाणे त्यासाठीच्या चढणावळ शुल्काची मे. JSW Infrastructure Limited यांचेकडून प्रती टन रु. ४०/- ऐवजी Captive दर रु. ३०/- मात्र प्रमाणे आकारणी करुन श्री आगाशे, (तात्कालीन बंदर निरीक्षक, दाभोळ) यांनी वसूली केली असलेचे निदर्शनास आणून दिले. एकंदर सर्व वस्तुस्तिथी विचारात घेता मे. JSW Infrastructure Limited यांचेकडून चढणावळ शुल्काची प्रती टन रु. ४०/- ऐवजी

Captive दर रु. ३०/- मात्र प्रमाणे आकारणी करुन करणेत आलेली वसूली योग्य असलेने चढणावळ शुल्काची रु. २४.३० लक्ष इतकी कमी वसूली झालेचा प्रश्न उद्‌भवत नाही. अशी या कार्यालयाची धारणा आहे. अधिक माहितीसाठी आणि तात्काळ संदर्भासाठी तसेच पुढील कार्यवाहीसाठी या सोबत तात्कालीन पत्रव्यवहाराच्या छायाप्रती सविनय सादर करत आहे.

सोबत:- वरीलप्रमाणे.

आपला विश्वासू,

बंदर निरीक्षक, दाभोळ
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

प्रत: मा. मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांचे माहितीसाठी आणि पुढील कार्यवाहीसाठी सविनय सादर.

Regd. Office : JSW Centre
Bandra Kurla Complex
Bandra (East), Mumbai 400 051
CIN L45207MH2006PLC161268
Phone +91 22 4286 1000
Fax +91 22 4286 3000
Website www.jsw.in

BY REGD AD / COURIER/U.C.P./Hand Delivery

April 17th, 2015

To,
The Port Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board
Address: Office of the Port
Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board
Tal-Dapoli, District Ratnagiri
Maharashtra.
Tel. /Fax. 02358-248524.

Sub- Demand Note for Short Payment of Shipping Fees

Ref: - 1. Demand Note- Your letter dated 10th March 2015 bearing no. MMB/PI/DBL/JSW/2015/51
2. Loading Permission of the Maharashtra Maritime Board, Mumbai No. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, dated 16th August, 2007.

Dear Sir,

We are in receipt of your aforementioned Demand Note dated 10th March 2015 addressed to JSW Infrastructure & Logistics Ltd, and in response thereto we find it expedient to write to you as under;

We refer to your aforementioned letter dated 16th August 2007 annexed to your said Demand Note, apparently granting JSW Jaigarh Port Limited ('JSWJPL') the permission to use the Maharashtra Maritime Board's (MMB) existing Usgaon Jetty located at Dabhol. However further to the same, we find it necessary to submit that the said MMB's existing Usgaon Jetty was never used by our entities. In this regard we would like to bring to your kind notice the letter dated 19th October 2007 bearing no. MMB/JSWIL/088/2007 addressed by erstwhile JSW Infrastructure & Logistics Ltd. (JSWILL) to the Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai informing your good office that they had several rounds of discussions with M/s. Bharti Shipyard Ltd. who were then using the said MMB Jetty, however M/s. Bharti Shipyard Ltd. eventually declined the use of the said MMB Jetty to JSWILL and JSWJPL. Your good office would also appreciate, and we believe is further aware of the fact that the said MMB Jetty then existing was not suitable for Cargo handling and loading stones.

JSWILL had therefore suggested an alternate course of action and permission was sought for the same from your good office with respect to construction of (I) EMERGENCY

LOADING SYSTEM: to construct a link bridge with moored floating crafts. Location details N-17 dg 35' 26.78" and E-73 dg 11' 48.86". (II) TEMPORARY LOADING FACILITY comprising of a rock approach bund of about 60m length and a loading platform of 30m * 10m. The location of this facility was N-17 dg 35' 26.57" and E-73 dg 11' 45.58".

In response thereto your good office by its letter dated 25th October 2007 bearing no. MMB/Planning-1/JSW/2007/1712 was pleased to grant JSWILL requisite permissions for construction of the aforementioned Emergency and Temporary Loading Facilities at Usgaon, Dabhol.

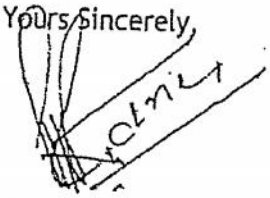
All the loading of the quarrying stones, was done from these Emergency and Temporary Loading Facilities and the MMB's said Usgaon Jetty was never used. It is also pertinent to note here that the stones loaded were used for Break Water construction at our Jaigad Port with respect to 'Development of our Green Field Port Facilities at Dhamankol Bay, Jaigad, Ratnagiri' JSW's captive jetty facility. The terms and conditions of all your letters have been adhered to.

May we further submit that all the Shipping Fees as applicable have been duly paid by our concerned entities, the receipts whereof have been duly acknowledged by your good office. As we have used our own facilities and have not used the MMB's Jetty we have paid Shipping Fees @ Rs.30/- per M.T. as per the Notification no. IPA. 1096/C.R. 6/PRT-1 dated 4th August 2001. We therefore believe that there has not been a short payment of the Shipping Fees and we humbly request you to withdraw the aforementioned Demand Note dated 10th March 2015. We would be glad to give you any further clarifications, should you be desirous of.

Your kind cooperation and support in this regard is highly solicited.

Thanking you,

Yours sincerely,



(Prasad Rane)

For JSW Infrastructure Limited

CC:
The Regional Port Officer
Maharashtra Maritime Board
Address: Office of the Regional Port Officer, Ratnagiri
Maharashtra Maritime Board
District: Ratnagiri, State: Maharashtra

Indian Mercantile Chambers
Ranjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 038
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

No MMB Plan-I JSW 2007/ 1283

Date - 16 AUG 2007

To,
The Director,
M/s JSW Jaigarh Port Ltd
Jindal Mansion,
5 - A, Dr G Deshmukh Marg,
Mumbai – 400 026

Sub: - Development of Greenfield Port facilities at Dhamankul Bay, Jaigad, Dist. Ratnagiri- Usage of MMB's Usgaon jetty in Vashishthi creek for loading of stones from nearby quarry for construction of breakwater

Ref - Your letter no JSWJPL/MMB/07/001, dtd. 6.8.2007

Sir,

Please refer to your letter dtd. 6.8.2007 on the subject mentioned above.

2. We note that you have acquired ballast stone quarry near Usgaon village in the vicinity of existing jetty and you intend to transport these stones by coastal means, which are to be used for construction of breakwater at Dhamnakul Bay, Jaigad. Therefore, you have requesed for our permission to use the MMB's existing Usgaon Jetty loacated at Dabhol Creek for loading of stones from nearby quarry.

3 Considering your request, the undersigned is pleased to grant you permission under section 32 of Maharashtra Maritime Board Act, 1996 to use MMB's existing Usgaon Jetty loacated at Dabhol Creek for loading of stones to transport them to Jaigad through coastal means for a period from 1st October, 2007 to 15th May, 2008, subject to following terms and conditions

-: TERMS AND CONDITONS: -

1. It may please be noted that MMB has signed a lease agreement with M/s Bharati Shipyard Ltd. for construction of shipyard at Usgaon in Dabhol, which involves usage of existing Usgaon jetty. Hence, loading operations should be carried out in sound manner and proper coordination with M/s Bharati Shipyard Ltd.
2. Copies of Custom Notification and other statutory clearances are to be submitted to this office prior commencement of loading operations.

बंदर निरिक्षक यांचे कार्यालय
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
दाभोळ बंदर
आवक क्र.- २२८

3 Wharfage will be charged as per the Government notification in force from time to time. The wharfage charges should be deposited with Port Inspector, Dabhol Port prior departure of vessel.

4 The port dues and other relevant charges as per Govt. of Maharashtra notification dated 22.10.2001 should be paid to Port Inspector, Dabhol Port prior departure of vessel

5. The loading operations should be carried out in such a way so as not to cause any hindrance for the movement of ships / crafts in the channel. You should be entirely responsible for any loss caused due to such contingencies

6. All the required procedures and formalities should be complied by you before deploying vessel/s for the operations

7. Due care should be taken to avoid damages to various bridges as well as other Government / private structures while passing under them. In case of any damages, the entire responsibility for reimbursement would be that of company

8. The company shall abide by all Marine and Port Regulations while carrying out the operations.

9. The vessels and crew thereon, involved in loading operations should hold proper certificates & their details should be submitted to Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports/ Port Inspector, Dabhol Port.

10. The date and time of shipment should be reported, well in advance, to Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports/ Port Inspector, Dabhol Port Jaigad Port

11. Any Central / State Government authority including any authority for Port related works must be allowed entry into area of operation with full co-operation from the company.

12. You should apply and obtain permissions of all the relevant statutory authorities and comply with their requirements and submit copies of all the licenses and permissions obtained by you, for our record

13. **This permission for cargo operations shall remain valid for a period from 1st October 2007 to 15th May 2008.**

14. The company shall pay Rs. 10,000/- (Rupees Ten Thousand only) through demand draft drawn in favour of Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai towards service charges

15. Any other term and condition that may be intimated by the undersigned or Regional Port Officer, Ratnagiri on his behalf should be strictly observed

16. In case of any controversy on the cargo operations, the decision of Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai shall be final and binding on the company.

17. The undersigned reserves the right to cancel this permission in case of breach of any of the above condition(s)

Yours faithfully,

O.C.signed by Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

- Copy to Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports for information and necessary action
- Copy to Port Inspector, Dabhol Port/ Jaigad Port for information and necessary action
- Copy of Managing Director, M/s Bharati Shipyard Ltd. for information with a request to coordinate during the loading operations.

JSW Infrastructure & Logistics Ltd.

Regd. Office : Jindal Mansion,
5 A, Dr. G. Deshmukh Marg,
Mumbai - 400 026.

Phone 022-2351 3000
Fax 022-2352 6400
Website www.jsw.in

Ref. : MMB/JSWIL/OSS/2007
Date - 19th October, 2007

To
Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board,
Indian Mercantile Chambers,
3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg,
Ballard Estate, Mumbai-400 038.

Kind Attn. : Shri Sudhir Shrivastava, IAS

Sub: Loading of stones for breakwater construction at Jaigarh from Usgaon.

Ref: Your letter No.MMB/Plan-1/JSW/2007-1283 dated 16th Aug 2007.

Dear Sir,

This has reference to your letter under reference. We are thankful for granting permission by MMB, to use the MMB Jetty at Usgaon for loading stones for the construction of Jetty at Jaigarh. As per your advice, the above operation was to be carried out in co-ordination with M/s Bharati Shipyard Ltd who is presently using the above jetty and the backup area.

We had several rounds of discussions with M/s Bharati Shipyard Ltd. to work out a plan for concurrent use of the jetty. However M/s Bharati Shipyard Ltd (BSL) declined the using of the existing MMB jetty for our above operations.

In this process of discussions with BSL we have lost considerable amount of time. The loading activity has become critical to our Breakwater construction. In view of the above we have contemplated following course of action for the loading of stones.

1.0 Emergency Loading System: This is basically thought out to commence the operations within about 3 weeks time. Though this is expensive, we have no alternative but to go in for this system to meet the schedule of project completion.

The above facility consists of moored floating crafts, a link bridge located near the boundary of area occupied by M/s BSL, new approach road etc. The location details of this facility are N -17° 35' 26.78" and E- 73° 11' 48.86"

2.0 Temporary Loading Facility: Since the facility as indicated above is for emergency which is fraught with operational difficulties, we are also planning simultaneously to create another facility adjacent to the Emergency facility to cater to the requirement of the project at Jaigarh.

This consists of a rock approach bund of about 60 m length and a loading platform of 30m x10m. The location of this facility is N -17° 35' 26.57" and E - 73° 11' 45.58"

The above two arrangements Viz i) Emergency loading arrangements and ii) Temporary loading jetty are shown in our enclosed Drawing No: JSW/MMB/DABHOL/01. Please also find attached details of the Link bridge Drawing No: JSW/MMB/DABHOL/02 for your reference.

In view of the aforementioned circumstances we request you to grant us permission in creating the emergency and temporary loading facilities on priority to load stones which are required for constructing the Break Water at the green field port being constructed in Dhamankul bay at Jaigadh.

Thanking You,

Yours faithfully,
For JSW Infrastructure & Logistics Ltd.

B. V. J. K. Sharma

BVJK SHARMA
Director

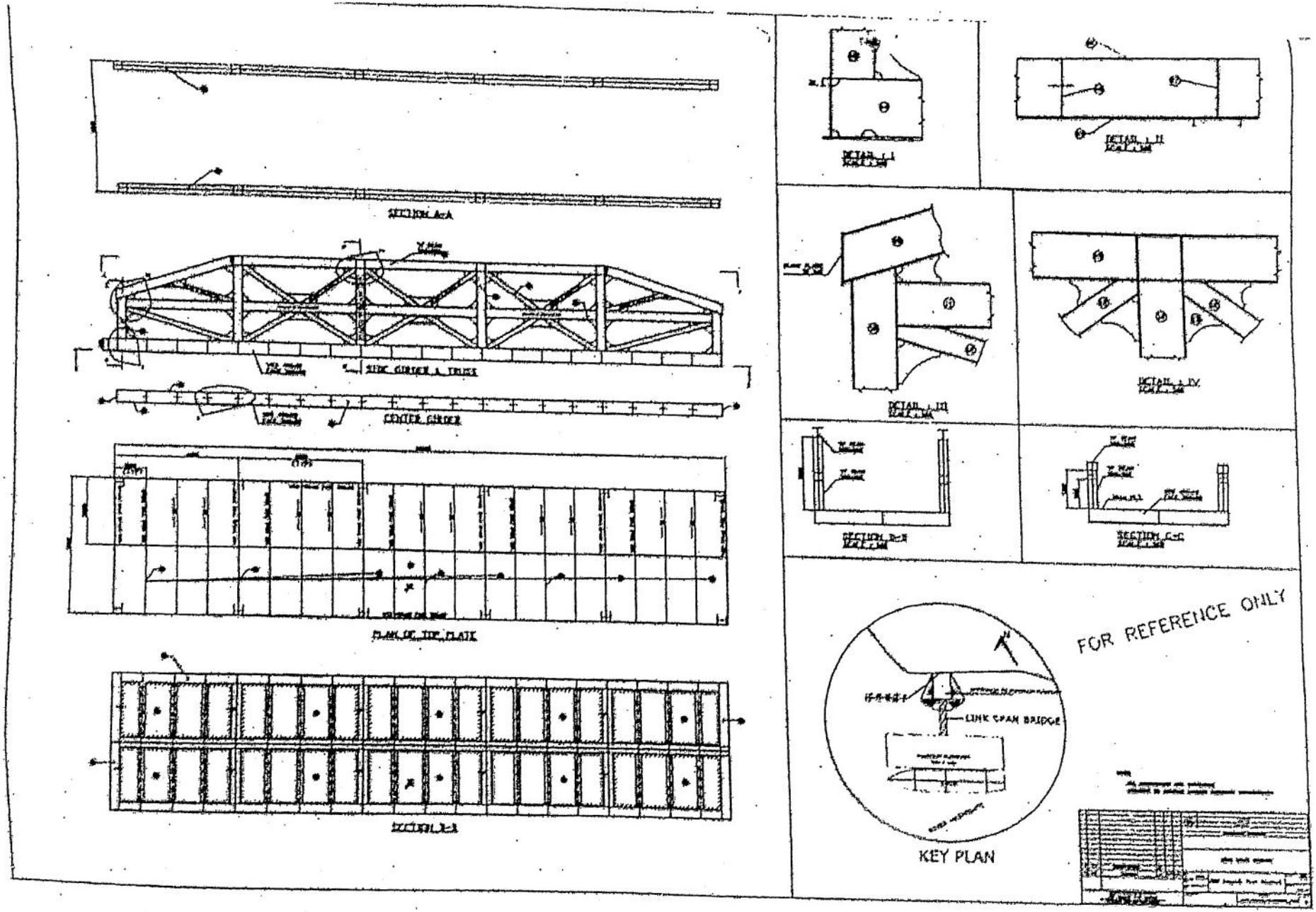
c.c. : Port Officer, MMB - Dhabol
Port Officer, MMB-Ratnagiri

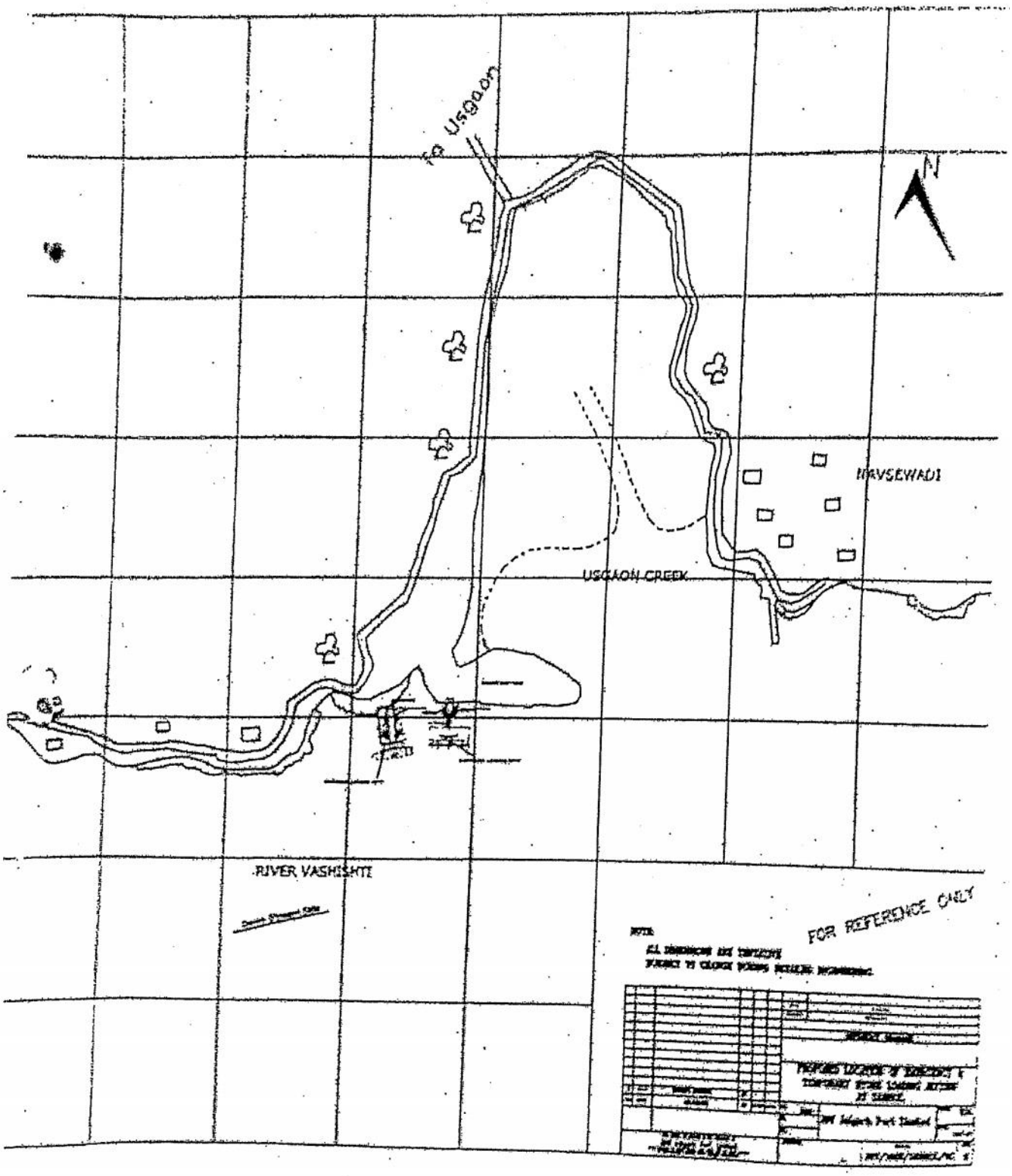
Encl.: As above

बंदर निरिक्षक यांचे कार्यालय
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
रत्नागिरी बंदर
आवक क्र.-२ ६ ७
दिनांक - ३०/१०/०७

24/10/07
Clerk to the
MAHARASHTRA MARITIME BOARD, MUMBAI

Part of O. P. Jindal Group


SECTION A-A
SIDE GIRDER & TRUSS
CENTER GIRDER
PLAN OF TOP PLATE
SECTION B-B
DETAIL I
DETAIL II
DETAIL III
DETAIL IV
SECTION D-D
SECTION C-C
LINK SPAN BRIDGE
KEY PLAN
FOR REFERENCE ONLY


To Usgaon
N
MAVSEWADI
USGAON CREEK
RIVER VASHISHTI
FOR REFERENCE ONLY

महाराष्ट्र सागरी मंडळ
(महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम)
इंडियन मर्केन्टाईल चेंबर्स, ३ रा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बॅलार्ड इस्टेट,
मुंबई ४०० ०३८
फोन : २२६१८१७५, २२६११७३४,
फॅक्स : २२६१४३३१

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A UNDERTAKING OF MAHARASHTRA GOVERNMENT)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai-400 038.
Tel. - 22618175, 22611734
Fax: - 22614331

No MMB/Planning-(JSW)/2007/ 7112

Date:- 25 OCT 2007

To:i) Mr. KV Subba Rao/MoEF
ii) NBC.

To,
The Director,
M/s JSW Infrastructure & Logistics Ltd,
Jindal Mansion,
5-A, Dr. G. Deshmukh Marg,
Mumbai - 400 026.

29/10/07

Sub: - Development of captive jetty facilities at Dhamankul Bay, Jaigad-Permission for creating emergency and temporary loading facilities for loading of stones at Ugaon (Dabhol creek) for breakwater construction at Jaigad.

Ref - Your letter no. MMB/JSWIL/008/2007, dtd. 10.10.2007

Sir,

Please refer to your letter dtd. 19.10.2007 on the subject mentioned above. The undersinged is pleased to grant you permission under section 35 of Maharashtra Maritime Board Act, 1996 for construction of emergency and temporary loading facilities at Ugaon in Dabhol creek at following locations, to facilitate loading of stones to be used for construction of breakwater at Dhamankul Bay-Jaigad, subject to following terms and conditions.

1. Emergency Loading System:- Lat. 17°35'28.78" N and Long. 73°11'48.86" E
2. Temporary Loading System:- Lat. 17°35'28.57" N and Long 73°11'45.58" E

TERMS AND CONDITIONS:

1. The construction of Emergency Loading System (ELS) and Temporary Loading System (TLS) should be carried out at the above-mentioned locations.
2. Necessary investigations/surveys should be carried out at own cost in consultation with the undersigned.
3. There should not be any obstruction in a navigational channel and flow pattern of water either during construction or operation of the facilities, which may have adverse effect on the navigation in the area by other users.

4. Necessary navigational aids, whereever required, should be provided in consultation with the undersigned under the supervision of Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports.
5. Necessary clearances/permissions for construction, especially from environment point of view, should be obtained from concered authorities, whereever applicable.
6. The company shall abide by all safety regulations as stipulated by IRS or by any internationally recognised classification society.
7. The company shall construct and maintain approach road, if required, leading to the proposed loading facilities at their own cost.
8. The undersigned reserves the right to inspect the construction work at any time and give suggestions/directives in view of the proper implementation of the work.
9. The company shall allow entry at all times to such State / Central Government officials concerned with port administration, Police, Customs or Coast Guards for enforcement of State / Central laws.
10. The company shall submit the schedule of construction activities to MMB within 15 days from the date of this permission. The company shall inform the date of starting and completion of construction of loading facilities to the undersigned as well as Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports / Port Inspector, Dabhol Port.
11. MMB reserves the right to regulate the use of loading facilities during emergency.
12. MMB also reserves the right to regulate the use of the loading facilities by allowing the same to be used by third party for cargo handling, as deemed fit.
13. The company shall make necessary security arrangements and ensure that ELS and TLS are not being used for anti-national and anti-legal activities.
14. The company shall clear the site on completion of the requirement of loading facilities at their cost and submit the report accordingly.
15. All terms and conditions stipulated in this office letter no. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, dtd. 16.8.2007 shall be strictly observed.
16. Any other condtion(s) as prescribed by MMB from time to time shall be strictly observed.
17. In case of breach of any of the above condition/s, the undersinged may initiate action for cancellation of NOC, as deemed fit and all structures etc. on the site will be forefeited to MMB or liable to be removed at the risk,

cost and efforts of the company and also, the company shall be liable for penal action by the undersinged whose decision shall be final and binding.

18. The company shall pay Rs. 10,000/- (Rupees Ten Thousand only) through demand draft drawn in favour of Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai towards service charges.

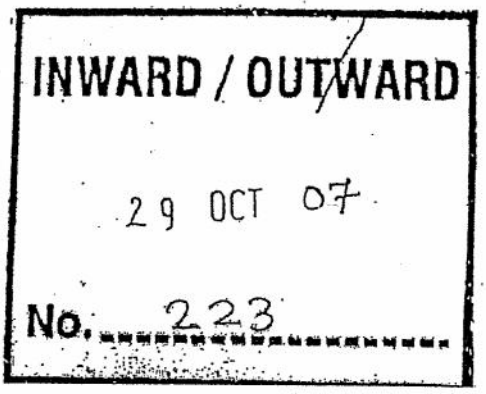
19. This permission is valid up to 31st May 2008 from the date of issue, which may be extended, as deemed fit.

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board

Copy to:

- Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports for information and necessary action.
- Port Inspector, Dabhol Port for information and necessary action.
- Port Inspector, Jaigad Port for information and necessary action.



JSW Jaigarh Port Limited

Project Office :
1st Floor, Ambassador Plaza
Malnaka, Ratnagiri - 415 612
Phone 02352 - 271 148 / 49
Fax 02352 - 271 623
Website www.jsw.in

JSWIL/RTN/MMB//07-08/ 301

31.12.2007

The Port Officer & Conservator
Ratnagiri Group of Ports
Mandvi
Ratnagiri.

Kind Attn: Capt. G.K. Tandon.

Sub: **Loading of Stones for Breakwater Construction at Jaigarh from Usgaon – Wharfage Regarding.**

Dear Sir,

This has reference to the above. As per approval received from MMB vide letter No. MMB/Planning-1/JSW/2007/1712 dated 25.10.2007, we have created emergency loading facility at Dabhol for loading the stones into the Barges for onward transportation to Dhamankul Bay for construction of Breakwater (photographs of emergency loading facility is attached herewith for your ready reference).

This emergency loading facility is purely for our captive purpose for the subject work.

The tariff for wharfage of stones indicated by MMB for captive jetty is Rs. 30/- per M.T. The tariff of wharfage for stones if MMB jetty is used has been indicated as Rs. 40/- per M.T.

Since we are using the captive facility as indicated above and not MMB Jetty, we propose to pay the wharfage / shipping fee @ Rs. 30/- per M.T.

We request you to kindly consider our above proposal of levying wharfage @ Rs. 30/- per M.T.

Thanking you,

Yours faithfully,
For JSW Jaigarh Port Ltd.

K.V. Subba Rao
Sr. V.P. & Unit Head.

Cc to: 1) The Chief Executive Officer, MMB, Mumbai
2) The Port Inspector, Ratnagiri
3) The Asst. Port Inspector, Dabhol.

Encl.: As above

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(AGENCY OF MAHARASHTRA MARITIME ACADEMY)
Indian Mercantile Chambers, 9th Floor
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 038
Tel - 22658125, 22611730
Fax - 22614131

No. MMB/Plan-1/JSW/2008/2171 Date - 1 JUL 2008

To,
The Director,
M/s JSW Jaigarh Port Ltd
Jindal Mansion,
5 - A, Dr. G. Deshmukh Marg,
Mumbai – 400 026

Sub: - Development of Greenfield Port facilities at Dhamankal Bay, Jaigad, Dist. Ratnagiri- Usage of MMB's Usgaon jetty in Vashishthi creek for loading of stones from nearby quarry for construction of breakwater.

Ref:- 1. This office letter no. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, Dtd.16.08.2007
2. Your letter no. MMB/JSWJL/111/2008, dtd. 14.03.2008 & letter no. MMB/JSWJL/021/2008, dtd.23.06.2008

Sir,

Please refer to this office letter dtd. 16.8.2007 and your letters dtd. 14.03.2008 & 23.06.2008 on the above mentioned subject.

2. Considering your request, undersigned is pleased to grant you extension up to 31st May 2009 w.e.f. 16th May, 2008 on the same terms & conditions stipulated in this office earlier letter no. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, Dtd.16.08.2007 to use the MMB's existing Usgaon Jetty located at Dabhol Creek for loading of stones from nearby quarry, which are to be used for construction of breakwater at Dhamankhol Bay, Jaigad. Any other terms & conditions imposed by Maharashtra Maritime Board from time to time shall have to be strictly followed.

3. **This permission for cargo operations shall remain valid for a period from 16th May 2008 to 31st May 2009.**

4. You are requested to pay Rs.10,000/- (Rs. Ten thousand only) towards NOC charges with Maharashtra Maritime Board by way of Demand Draft drawn in favour of "Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai."

बंदर निरिक्षक यांचे कार्यालय
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
दाभोळ बंदर
आवक क्र. ३८६
दिनांक २१/७/०८

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

- ☐ Copy to Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports for information and necessary action.
- ☑ Copy to Port Inspector, Dabhol Port / Jaigad Port for information and necessary action.
- ☐ Copy of Managing Director, M/s. Bharati Shipyard Ltd. for information with a request to coordinate during the loading operations.

MARITIME BOARD
Incorporated under Maharashtra Act XXIV of 1996
Indiabulls Finance Centre, 3rd Floor
Ram Bhau Kalnala Marg, Ballard Estate
Mumbai 400 038
Tel - 22656179 22611734
Fax - 22614131

No. MMB/Plan-I/JSW/2008/ 1 1 /6

Date - 8 JUL 2008

To
The Director
M/s JSW Jaigarh Port Ltd
Jindal Mansion,
5 A, Dr G Deshmukh Marg,
Mumbai – 400 026

Sub: – Development of Captive jetty facilities at Dhamankol Bay, Jaigad- Permission for creating emergency and temporary loading facilities for loading of stones at Usgaon (Dabhol creek) for breakwater construction at Jaigad. – Extension thereof

Ref- 1. This office letter no MMB/Plan-I/JSW/2007/1712, Dtd. 25.10.2007
2 Your letter no MMB/JSWIL/04/2008, dtd. 26.6.2008

Sir,

Please refer to this office letter dtd 25.10.2007 and your letter dtd. 26.6.2008 regarding above subject matter.

2 The undersigned is pleased to grant you extension up to **31st May 2009 w.e.f. 1st June 2008** to the permission granted vide this office letter no. MMB/Plan-I/JSW/2007/1712, Dtd 25.10.2007 for creating emergency and temporary loading facilities at Usgaon (Dabhol creek) for loading of stones for construction of breakwater at Dhamankul Bay, Jaigad. All other terms and conditions stipulated in this office letter dtd. 25.10.2007 shall remain valid and have to be strictly followed. Any other terms and conditions imposed by MMB from time to time will have to be strictly followed.

3. This extension shall remain valid for a period from 1st June 2008 to 31st May, 2009.

4. You are requested to pay Rs.10,000/- (Rs. Ten thousand . nly) towards NOC charges with Maharashtra Maritime Board by way of Demand Draft drawn in favour of "Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai"

बंदर निरिक्षक यांचे कार्यालय
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
दाभोळ बंदर
आवक क्र. ९८७
दिनांक २७/७/२००८

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

Copy to Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports for information and necessary action.
Copy to Port Inspector, Dabhol Port / Jaigad Port for information and necessary action

महाराष्ट्र सागरी मंडळ
[illegible]
[illegible]
[illegible]
फोन - [illegible]
फॅक्स - [illegible]

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A UNIT OF MAHARASHTRA PORT TRUST)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramabhai Kampli Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 038
Tel: - 22655775, 22611734
Fax: - 22610937

No. MMB/Planning/JSW/2007/ 866 Date:- 15 MAY 2009

To,
The Director,
M/s JSW Jaigarh Port Ltd.
Jindal Mansion,
5 - A, Dr. G. Deshmukh Marg,
Mumbai – 400 026.

**Sub:- Development of Dharamkhol Bay, Jaigad Port-
Extension of permission for usage of MMB's Uagaon
jetty in Vashishthi Creek**

Ref:- Your letter no. JSWIL/Dabhol/MMB/20052009, dtd. 20.3.2009

****

Sir,

Please refer to this office letters no. MMB/Plan-1/JSW/2008/22/1171, dtd. 7.7.2008 and no. MMB/Plan-1/JSW/2008/22/1175, dtd. 8.7.2008 and your above-mentioned letter dtd. 20.3.2009.

2. Considering the circumstances stated in your letter dtd. 20.3.2009, the undersigned is pleased to grant you extension up to 31st May 2010 w.e.f. 1.6.2009 on the same terms and conditions stipulated in this office letter no. MMB/Plan-1/JSW/2007/1283, dtd. 16.8.2007 to use MMB's Uagaon jetty in Dabhol creek for loading of stones from your temporary and emergency loading facilities for transportation of stones to Jaigad Port for construction of breakwater. Any other terms and conditions imposed on you by MMB from time to time will have to be strictly followed.

3. This permission for transportation of stones from Dabhol Port to Jaigad Port shall remain valid for a period from 1.6.2009 to 31.5.2010.

4. You are requested to pay a sum of Rs. 10,000/- (Rs. Ten thousand only) towards processing fees by demand draft drawn in favour of "Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai".

Yours faithfully,

(Capt. Ujjwal Jit)
Chief Executive Officer, M.M.B.

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Copy forwarded for information and necessary action to:
- Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports, Ratnagiri.
- Port Manager, Dabhol Port.
- Port Inspector, Jaigad Port.

बंदर निरीक्षक यांचे कार्यालय
जयगड बंदर, ता. [illegible]

JSW

JSW Infrastructure Limited

Regd. Office : JSW Centre,
Bandra Kurla Complex,
Bandra (East), Mumbai - 400 051
Tel: (91-22) 4286 1000
Fax: (91-22) 4286 3000
www.jsw.in

BY REGD A.D. /COURIER/U.C.P./Hand Delivery

April 17th, 2015

To,
The Port Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board
Address: Office of the Port
Inspector, Dabhol
Maharashtra Maritime Board
Tal-Dapoli, District Ratnagiri
Maharashtra.
Tel. /Fax. 02358-242524.

Sub: Demand Note for Short Payment of Shipping Fees

Ref: - 1. Demand Note- Your letter dated 10th March 2015 bearing no. MMB/PI/DBL/JSW/2015/151
2. Loading Permission of the Maharashtra Maritime Board, Mumbai No. MMB/Plan-1/JSW/1607/1283, dated 16th August, 2007.

Dear Sir,

We are in receipt of your aforementioned Demand Note dated 10th March 2015 addressed to JSW Infrastructure & Logistics Ltd, and in response thereto we find it expedient to write to you as under;

We refer to your aforementioned letter dated 16th August 2007 annexed to your said Demand Note, apparently granting JSW Jaigarh Port Limited ('JSWJPL') the permission to use the Maharashtra Maritime Board's (MMB) existing Lagoon Jetty located at Dabhol. However further to the same, we find it necessary to submit that the said MMB's existing Lagoon Jetty was never used by our entities. In this regard we would like to bring to your kind notice the letter dated 19th October 2007 bearing no. MMB/JSWIL/088/2007 addressed by erstwhile JSW Infrastructure & Logistics Ltd. (JSWILL) to the Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai informing your good office that they had several rounds of discussions with M/s. Bharti Shipyard Ltd. who were then using the said MMB Jetty, however M/s. Bharti Shipyard Ltd. eventually declined the use of the said MMB Jetty to JSWILL and JSWJPL. Your good office would also appreciate, and we believe is further aware of the fact that the said MMB Jetty then existing was not suitable for Cargo handling and loading stones.

JSWILL had therefore suggested an alternate course of action and permission was sought for the same from your good office with respect to construction of a EMERGENCY

LOADING SYSTEM: to construct a link bridge with moored floating crafts. Location details N-17 dg 35' 24.78" and E-73 dg 11' 45.86". (II) TEMPORARY LOADING FACILITY comprising of a rock approach bund of about 60m length and a loading platform of 35m * 10m. The location of this facility was N-17 dg 35' 26.57" and E-73 dg 11' 45.58".

In response thereto your good office by its letter dated 29th October 2007 bearing no. MMB/Planning-1/JSW/2007/1712 was pleased to grant JSWILL requisite permissions for construction of the aforementioned Emergency and Temporary Loading Facilities at Usgaon, Dabhol.

All the loading of the quarrying stones, was done from these Emergency and Temporary Loading Facilities and the MMB's said Usgaon Jetty was never used. It is also pertinent to note here that the stones loaded were used for Break Water construction at our Jaigad Port with respect to 'Development of our Green Field Port Facilities at Dharamtar Bay, Jaigad, Ratnagiri', JSW's captive jetty facility. The terms and conditions of all your letters have been adhered to.

May we further submit that all the Shipping Fees as applicable have been duly paid by our concerned entities, the receipts whereof have been duly acknowledged by your good office. As we have used our own facilities and have not used the MMB's Jetty we have paid Shipping Fees @ Rs.30/- per M.T. as per the Notification no. IPA. 1095/C.R. 6/PRT-1 dated 4th August 2001. We therefore believe that there has not been a short payment of the Shipping Fees and we humbly request you to withdraw the aforementioned Demand Note dated 10th March 2015. We would be glad to give you any further clarification, should you be desirous of.

Your kind cooperation and support in this regard is highly solicited.

Thanking you,

Yours Sincerely,

Prasad Rane

For JSW Infrastructure Limited

CC:-
The Regional Port Officer
Maharashtra Maritime Board
Address: Office of the Regional Port Officer, Ratnagiri
Maharashtra Maritime Board
District: Ratnagiri, State: Maharashtra

Ref: JNTN/MMB/Ltr/ 02/ 2011

The Port Officer & Conservator
Jaigarh Group of Ports
Jaigarh
Ratnagiri

Attn: Capt. G.K. Tandon

Sub: **Loading of Stones for Breakwater Construction at Jaigarh from Usgaon – Weighment Regarding.**

Dear Sir,

This has reference to the above. We have deployed I.V. class split barges / hopper barges for carrying the stones from Dabhol to Jaigarh. These I.V. class barges do not have load line certificate.

In view of the above, we are not in a position to carry out Draft Survey to determine the quantity of material loaded into the barges.

To overcome the above problem and also to arrive at more accurate weight of material loaded in the barges, we have installed a Weigh Bridge near the emergency loading facility from which we are loading the stones.

All the dumpers carrying the stones to the loading platform will be weighed, record is kept for the number of dumpers trips which have been used for loading each barge. Based on this we will be arriving at the weight of material loaded for each of the barges. We propose to take the above weight into the consideration for declaring the shipped quantities and pay the wharfage on the same quantity.

In view of the above, 100% weighment of material loaded being more accurate than any other measurement. We request you to kindly grant us permission to adopt the above procedure.

Thanking you,

Yours faithfully,
For JSW Jaigarh Port Ltd,

V. Subba Rao
r V.P. & Unit Head

Encl: 1) The Chief Executive Officer, MMB, Mumbai.
2) The Port Inspector, Ratnagiri.
3) The Asst. Port Inspector, Dabhol.

JSW

JSW

BAJU SHARMA

GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, HOME DEPARTMENT (PORTS & TRANSPORT)
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
OFFICE OF THE REGIONAL PORT OFFICER, MORA GROUP OF PORTS,
Chendani Koliwada, Mithbundar Road,
THANE (EAST) – 400 603.
Tel. 25328445 Fax: 25325632 , 25328939

जा.क्र.प्रबंध/मोरा/ वाहतूक शाखा/ 231 दिनांक:- 9.3.2015

प्रति,
संचालक,
मैसर्स पी.एन.पी.मेरीटाईम सर्व्हिसेस प्रा.लि.
शहाबाज, ता. अलिबाग, जि. रायगड.

विषय :- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे PERFORMANCE AUDIT दरम्यान निदर्शनास आलेली कमी वसूलीची रक्कम त्वरीत वसूल करणेबाबत.
संदर्भ :- १.जा.क्र.ममेबो/नियोजन-२/लेखा परिक्षण/२४६३, दि.१६.०८.२०१४.
२.एमएमबी/नियोजन-२/लेखा परिक्षण/७९४, दि.०५.०३.२०१५.

विषयांकित प्रकरणी मा.मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांच्या उपरोक्त संदर्भिय पत्रासोबत प्रधान महालेखाकार महाराष्ट्र-१,मुंबई यांनी PERFORMANCE AUDITबाबत SHORT LEVY OF WHARFAGE CHARGES Rs.4.91 कमी वसुली झाली असल्याबाबत कळविले आहे. (सोबत प्रत संलग्न आहे).

तरी कृपया महालेखापाल महाराष्ट्र-१ मुंबई यांनी घेतलेल्या लेखा परिक्षण आक्षेपातील रक्कम रुपये ४.९१ हीं रक्कम दिनांक १५.०३.२०१५ पर्यंत बंदर निरिक्षक धरमतर कार्यालयात भरणा करावी जेणेकरुन महालेखापाल, महाराष्ट्र राज्य-१ यांना आक्षेपाची पूर्तता करणे सुलभ होईल.

प्रादेशिक बंदर अधिकारी,
मोरा बंदर समूह, ठाणे.

मा.मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई यांना माहीतीसाठी सविनय सादर.
बंदर निरिक्षक धरमतर बंदर यांना कळविण्यात येते की, त्यांनी कंपनीकडे याबाबत पाठपुरावा करुन सदर रक्कम वसूल करण्याबाबत कार्यवाही करावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल या कार्यालयास सादर करावा.

108

विवरणपत्र क्रमांक १९

परिशिष्ट 2.1.8

(संदर्भ :परिच्छेद 2.1.11.3; पृष्ठ 42)

सुधारीत प्रवासी आकारणी साक्षेप प्रत्यक्ष आकारणी

अ. क्र.	प्रवासी जहाजाचा प्रकार	वर्ग	फेरी चालकाने प्रवाशांकडून आकारलेले तिकीट दर (रू मध्ये)	आकारणीचे जुने दर (रू मध्ये)	जून 2010 मध्ये महाराष्ट्र शासनाने मंजूर केलेले सुधारीत केलेले परंतु त्याबाबतेची अधिसूचना निर्गमित केली नाही असे सुधारित आकारणीय दर (रू मध्ये)
1	सर्वसाधारण जहाज	सर्वसाधारण	20 पेक्षा कमी	1	1
			20 ते 30	2	2
			30 पेक्षा जास्त	2	3
2	आरामदायी जहाज	विशेष	कोणताही दर	5	5
		सर्वसाधारण		2	5

(विवरणपत्र क्रमांक १९-अ)

RNI No. MAHBIL /2009/35527



महाराष्ट्र शासन राजपत्र

असाधारण भाग चार-क

वर्ष १, अंक ३९] मंगळवार, सप्टेंबर २२, २०१५/भाद्र ३१, शके १९३७ [पृष्ठे ३, किंमत : रुपये १.००

असाधारण क्रमांक ७०

प्राधिकृत प्रकाशन

महाराष्ट्र शासनाव्यतिरिक्त इतर वैधानिक प्राधिकाऱ्यांनी तयार केलेले

(भाग एक, एक-अ व एक-ल यांमध्ये प्रसिद्ध केलेले वैधानिक नियम व आदेश यांव्यतिरिक्त इतर)

वैधानिक नियम व आदेश ; यात भारत सरकार, उच्च न्यायालय, पोलीस आयुक्त, आयुक्त (राज्य उत्पादन शुल्क), जिल्हादंडाधिकारी व निवडणूक आयोग, निवडणूक न्यायाधिकरण, निवडणूक निर्णय अधिकारी व निवडणूक आयोगाखालील इतर प्राधिकारी यांनी तयार केलेले वैधानिक नियम व आदेश यांचा समावेश होतो.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

इंडीयन मर्कन्टाईल चेंबर्स, ३ रा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग, बॅलार्ड पियर,
मुंबई ४०० ००१, दिनांक १६ सप्टेंबर २०१५

अधिसूचना

महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६.

क्रमांक ममेबो/मुकाअ/वाहतूक-२/२०१५.—महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६ [१९९७ चा १५ कलम (३३) मधील भाग (१०८)] सह भाग ३७ अन्वये प्रदान करण्यात आलेल्या शक्तींना आणि याबाबत शासनास समर्थ करणाऱ्या इतर सर्व शक्तींचा वापर करून महाराष्ट्र शासन, याद्वारे महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) विनियम, २००० मध्ये सुधारणा करण्यासाठी विनियम करीत आहे, ते असे :—

१. या विनियमास महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) (सुधारणा) विनियम, २०१५, असे म्हणावे.

२. महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) (पहिली सुधारणा) विनियम, २००० मध्य अस्तित्वात असलेल्या दराचे सूचीमध्ये ऐवजी खालील अनुसूचीत विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे तिकीट दरावर प्रवासी कर राहतील जसे :—

अनु. क्र. (१)	तिकीटाचा दर (२)	प्रवासी कर - प्रति व्यक्ति (३)	शेरा (४)
१	रु. १.०० पेक्षा कमी तिकीट दराकरिता	०.००	शासनाकडून लागू
२	रु. १.०० ते रु. ५.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	०.५० पैसे	होणारा सर्व्हीस टॅक्स
३	रु. ६.०० ते रु. १०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. १.००	व इतर कर
४	रु. ११.०० ते रु. २०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. २.००	स्वतंत्रपणे लागू
५	रु. २१.०० ते रु. ३०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. ३.००	राहतील.
६	रु. ३१.०० ते रु. ४०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरीता	रु. ४.००	

(१)	(२)	(३)	(४)
७	रु. ४१.०० ते रु. ५०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. ५.००	
८	रु. ५१.०० ते रु. १००.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. १०.००	
९	रु. १०१.०० ते रु. १५०.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. १५.००	
१०	रु. १५१.०० ते रु. २००.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. २०.००	
११	रु. २०१.०० ते रु. ३००.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. ३०.००	
१२	रु. ३०१.०० ते रु. ४००.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. ४०.००	
१३	रु. ४०१.०० ते रु. ५००.०० पर्यन्त तिकीट दराकरिता	रु. ५०.००	
१४	रु. ५०० पेक्षा अधिक	तिकीट दराच्या १० टक्के	

टीप :— उपरोक्त तिकीट दरावरील प्रवासी कर मासिक किंवा सिजन तिकीट किंवा सवलतीचे तिकीट व परतीचे तिकीट धारकांकरिता लागू राहतील.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

Indian Mercantile Chember, 3 rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai – 400 001., dated the 16th September 2015

NOTIFICATION

MAHARASHTRA MARITIME BOARD ACT, 1996.

No.MMB/CEO/Traffic-2/2015.—In exercise of the powers conferred by [clause (33) of section (108) read with] section 37 of the Maharashtra Maritime Board Act, 1996 (Mah. XV of 1997) and of all other powers enabling it in this behalf, the Maharashtra Maritime Board hereby with the pervious sanction of the Government of Maharashtra makes the following regulations to amend the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) Regulations, 2000, namely :—

(1) These regulations may be called the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) (Amendment) Regulation, 2015.

(2) In Regulation 2 of the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) Regulations, 2000, for the existing Schedule, the following Schedule shall be substituted, namely :—

Sr. No.	Ticket Rate	Passenger Levy per Person	Remarks
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Ticket rate less than Rs.1.00	0.00	Service Tax and other statutory Taxes will be applicable from time to time as may be declared by the Government.
2	Ticket rate Rs. 1.00 and up to Rs. 5.00	0.50 Paise	
3	Ticket rate Rs. 6.00 and up to Rs. 10.00	Rs. 1.00	
4	Ticket rate Rs. 11.00 and up to Rs. 20.00	Rs. 2.00	
5	Ticket rate Rs. 21.00 and up to Rs. 30.00	Rs. 3.00	
6	Ticket rate Rs. 31.00 and up to Rs. 40.00	Rs. 4.00	
7	Ticket rate Rs. 41.00 and up to Rs. 50.00	Rs. 5.00	
8	Ticket rate Rs. 51.00 and up to Rs. 100.00	Rs. 10.00	
9	Ticket rate Rs. 101.00 and up to Rs. 150.00	Rs. 15.00	
10	Ticket rate Rs. 151.00 and up to Rs. 200.00	Rs. 20.00	
11	Ticket rate Rs. 201.00 and up to Rs. 300.00	Rs. 30.00	
12	Ticket rate Rs. 301.00 and up to Rs. 400.00	Rs. 40.00	
13	Ticket rate Rs. 401.00 and up to Rs. 500.00	Rs. 50.00	
14	Ticket rate above Rs. 500	10% on Ticket Rate	

Note :—The above rates will be applicable to holders of monthly or seasons tickets or concessional tickets and return tickets.

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

ON BEHALF OF GOVERNMENT PRINTING, STATIONERY AND PUBLICATION, PRINTED AND PUBLISHED BY SHRI PARSHURAM JAGANNATH GOSAVI, PRINTED AT GOVERNMENT CENTRAL PRESS, 21-A, NETAJI SUBHASH ROAD, CHARNI ROAD, MUMBAI 400 004 AND PUBLISHED AT DIRECTORATE OF GOVERNMENT PRINTING, STATIONERY AND PUBLICATION, 21-A, NETAJI SUBHASH ROAD, CHARNI ROAD, MUMBAI 400 004, EDITOR : SHRI PARSHURAM JAGANNATH GOSAVI.

RNI No. MAHBIL /2009/37831



महाराष्ट्र शासन राजपत्र

असाधारण भाग चार–ब

वर्ष ३, अंक २९(४)] गुरुवार, मार्च १६, २०१७/फाल्गुन २५, शके १९३८ [पृष्ठे २, किंमत : रुपये ९.००

असाधारण क्रमांक ६१

प्राधिकृत प्रकाशन

महाराष्ट्र शासनाने महाराष्ट्र अधिनियमांन्वये तयार केलेले
(भाग एक, एक-अ आणि एक-ल यांमध्ये प्रसिद्ध केलेले नियम व आदेश यांव्यतिरिक्त) नियम व आदेश.

गृह विभाग

मादाम कामा रोड, हुतात्मा राजगुरू चौक, मंत्रालय, मुंबई ४०० ०३२, दिनांक १५ मार्च २०१७

अधिसूचना

महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६.

क्रमांक एसएएन. ०१९८/प्र.क्र. १३/पीआरटी-१.—महाराष्ट्र सागरी मंडळ अधिनियम, १९९६ (१९९७ चा १५) कलम ३७ सह कलम १११ अन्वये प्रदान केलेल्या शक्तींचा व याबाबत शासनास समर्थ करणाऱ्या इतर सर्व शक्तींचा वापर करून महाराष्ट्र शासन याद्वारे, महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) विनियम, २००० यात आणखी सुधारणा करीत आहे :—

(१) या विनियमास महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) (सुधारणा) विनियम, २०१७ असे म्हणावे.

(२) महाराष्ट्र सागरी मंडळ (प्रवासी कर) विनियम, २००० मधील नियम २ ऐवजी पुढील नियम दाखल करण्यात येत आहे :–

" शुल्क आकारण्याचे अधिकार.——लहान बंदरांचे हद्दीत प्रवाशांवर प्रत्येक वेळी चढ किंवा उतार झाल्यानंतर अशा सर्व उतरण्याच्या जागांकरिता महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडून अनुसूचीत विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे प्रवासी कर आकारण्यात येईल. "

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

प्रकाश साबळे,
शासनाचे उप सचिव.

HOME DEPARTMENT

Madam Cama Marg, Hutatma Rajguru Chowk, Mantralaya,
Mumbai 400 032, dated the 15th March 2017.

NOTIFICATION

MAHARASHTRA MARITIME BOARD ACT, 1996.

No. SAN-0198/CR-13/PRT-1.—In exercise of the powers conferred by section 37 read with section 111 of the Maharashtra Maritime Board Act, 1996 (Mah. XV of 1997) and of all other powers enabling it in that behalf, the Government of Maharashtra hereby amends the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) Regulations, 2000 as follows, namely :—

(1) These regulations may be called the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) (Amendment) Regulations, 2017.

(2) In rule 2 of the Maharashtra Maritime Board (Passenger Levy) Regulations, 2000, the following shall be substituted, namely :—

" **2. Power to levy fees.**—There shall be levied and charged fees by the Board on any passengers either embarking or disembarking at any landing place of minor ports at the rate specified in the Schedule given below, namely : ".

By order and in the name of the Governor of Maharashtra,

PRAKASH SABALE,
Deputy Secretary to Government.

ON BEHALF OF GOVERNMENT PRINTING, STATIONERY AND PUBLICATION, PRINTED AND PUBLISHED BY SHRI PARSHURAM JAGANNATH GOSAVI, PRINTED AT GOVERNMENT CENTRAL PRESS, 21-A, NETAJI SUBHASH ROAD, CHARNI ROAD, MUMBAI 400 004 AND PUBLISHED AT DIRECTORATE OF GOVERNMENT PRINTING, STATIONERY AND PUBLICATION, 21-A, NETAJI SUBHASH ROAD, CHARNI ROAD, MUMBAI 400 004. EDITOR : SHRI PARSHURAM JAGANNATH GOSAVI.

विवरणपत्र क्रमांक १९अ

PORT INSPECTOR [Form No. PO-4

PORT OFFICER MAHARASHTRA MARITIME BOARD

MANDWA-PORT

No 0495617/16

(MISCELLANEOUS RECEIPT)

Particulars of Receipt	Rs.	Paise
Received from M/s Gateway Elephanta Pleasure Boats & Travels Ltd. on A/c of out standing Passenger Levy for the month of Sept-2012 to May-2015 by Ch.No. 000166 dt. 11/01/2016 & Ch.No. 000167 dt. 11/01/2016 as per Chief Port Officer, Mumbai letter No. MMB/MB/Misc/GATE/05-2015/46 dt. 16/12/2015.	1,25,634/- 3,63,169/-	
Total	4,88,803/-	

In words Four lac Eighty Four thousand Eight Hundred Three only

Date 15 JAN 2016

PORT RECEIVING Officer

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

MANDWA-PORT

(DCP/PO/135—8,10,00,000—12-2009)

MAHARASHTRA [illegible]
MANDWA-PORT
PORT OFFICE .....

(Form No. PC-1)

No 1203989/20

(MISCELLANEOUS RECEIPT)

Particulars of Receipt	Rs.	Paise
Received from M/S Gateway Elephanta pleasure Tours & Travels Ltd. on A/c of Passenger levy of Cat. Apollo. BDR/MJ/01289/for Sept. 2015 by Cheque No. 000165 dt. 16/10/2015	9883/-	
Total	9883/-	

In words Rs. Ninety eight Hundred Eighty three only

PORT INSPECTING Officer
MAHARASHTRA MARITIME BOARD
MANDWA-PORT

Date 30/10/2015

(G.C.P.) [illegible]

MANDWA-PORT

POST INSPECTOR
BARASAT
Form No. PO-4

POST OFFICE .....

No 0203994

25

(MISCELLANEOUS RECEIPT)

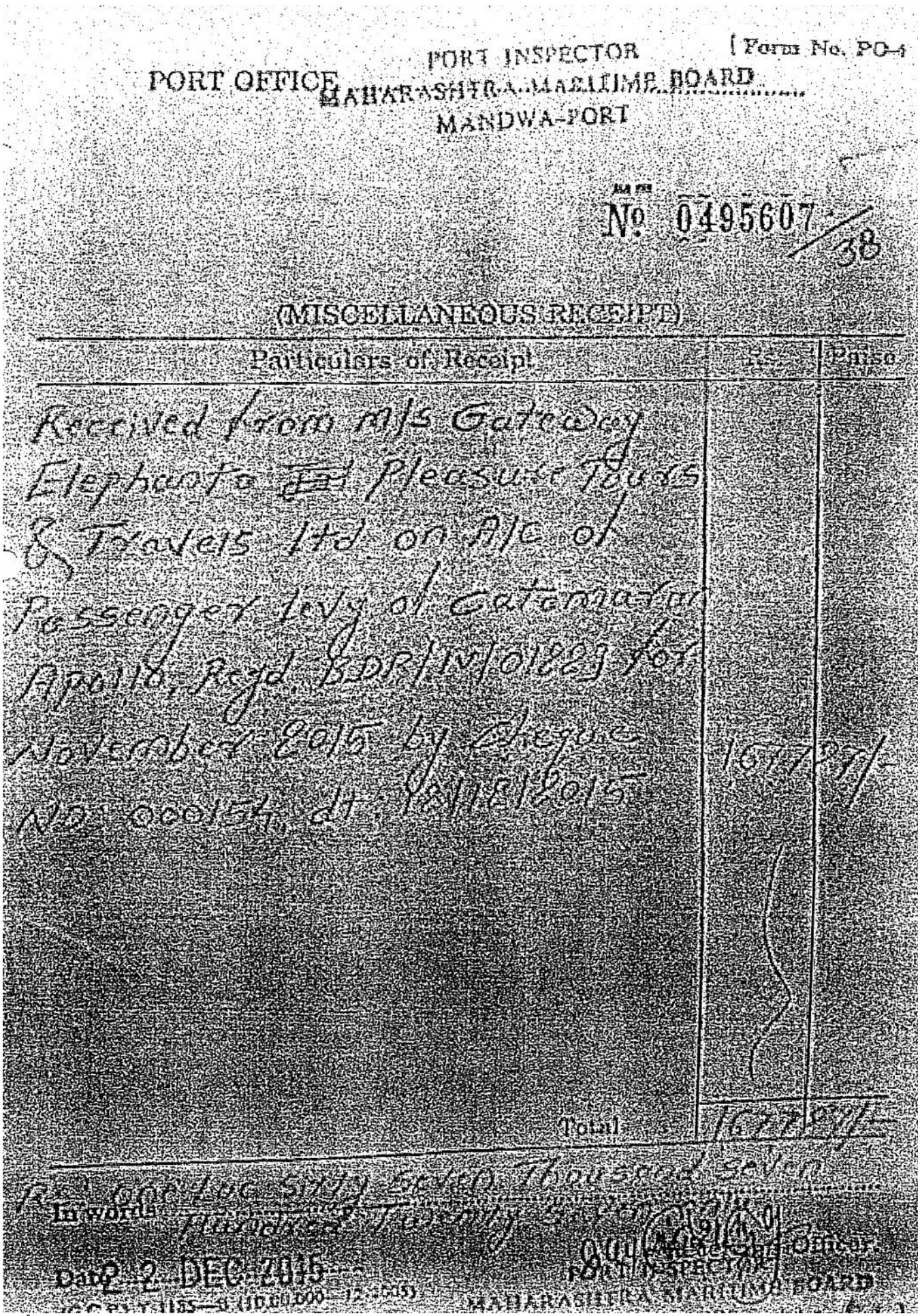
Particulars of Receipt	Rs.	Paise
Received from M/S Gautam Telephonic Telecom Towers Pvt. Ltd. on A/C of Processing Levy of Estimated Amount Rs. Reg. No. BDA/N/01829 Dtd. Oct. 2015 by Register Post Cash/Pay Order/Demand Draft/Postal Order	30	00
Total	30	00

In words Rupees Thirty Only

Date 15 DEC 2015

Signature of Receipt Officer

(POP) Y1186—0 (10.06.000—12-2005)



PORT INSPECTOR [Form No. PO-4

PORT OFFICE MAHARASHTRA MARITIME BOARD

MANDWA-PORT

No. 0495607/38

(MISCELLANEOUS RECEIPT)

Particulars of Receipt	Rs.	Paise
Received from M/s Gateway Elephanta Ltd Pleasure Tours & Travels Ltd on A/c of Passenger levy of Catamaran April 18, Regd. BDR/M/0182 for November 2015 by Cheque No. 000154, dt. 19/11/2015	16773/-	
Total	16773/-	

Rs. One Lac Sixty Seven Thousand Seven Hundred & Seventy Three Only

In words

Date 2 DEC 2015

PORT INSPECTOR

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

GATEWAY ELEPHANTA PLEASURE TOURS & TRAVELS LTD.

Catamarans Available for Elephanta Caves,
Mandwa - Alibaug, Harbour Cruising & Moon Light Cruising

Gateway Plaza Building, Office No. 06, Chhatrapati Shivaji Maharaj Marg,
Apollo Pier, Gateway of India, Mumbai - 400 001. Tel.: 022-22076473, Fax : 022-22810271

Date : 10th December 2015

To,
The Port Inspector,
Mandwa Port,
Mandwa, District Raigad.

Dear Sir,

Sub:- Passengers Levy (Gateway- Mandwa - Alibaug).

Ref:- Apollo Catamaran Regn. No. BDR-IV-01229

With reference to the subject mentioned above, please find enclosed herewith Cheque No.000154, Amounting Rs. 167727/- (Rupees :- One Lakh, Sixty Seven Thousand Seven Hundred And Twenty Seven Only) Dated 11th December 2015 drawn from HDFC Bank, Branch Colaba, in favors of "Port Inspector, Mandwa", as passengers levy for Apollo Catamaran Regn. No. BDR-IV-01229, for the Month of November 2015.

Main Deck	8396 passengers X Rs. 02.00	=	Rs.	16792.00
Main Deck	6959 passengers X Rs. 15.00	=	Rs.	104385.00
Upper Deck	2830 passengers X Rs. 02.00	=	Rs.	5660.00
Upper Deck	2394 passengers X Rs. 15.00	=	Rs.	35910.00
Upper Deck AC	0843 passengers X Rs. 05.00	=	Rs.	4215.00
Upper Deck AC	0051 passengers X Rs. 15.00	=	Rs.	765.00
TOTAL	Passengers		Rs.	167727.00

Kindly acknowledge the receipt at an early date.

Thanking You,

Yours Faithfully,

For, Gateway Elephanta Pleasure Tours & Travels Ltd.

Mr. Iqbal Y. Mukadam
(Managing Director)

Page 1 of 6

12 DEC 2015

(विवरणपत्र क्रमांक २०)

Para 2.1.6.1

Non preparation of long term plan for port development

Key issue: Inspite of engaging consultants (CES, RITES and Deloitte), no master plan was prepared.

Reports of CES and RITES had culminated into signing of 6 CA, namely Rewas, Dighi, Dhamankol-Jaigad, Lavan – Jaigad (Angre), Vijaydurg and Redi. Of these 6, three ports have become operational. Development of other 3 is delayed due to EC issues and RoW issue. In addition, M/s Howe has been appointed to identify 2 potential sites between Ratnagiri and Terekol.

Brief details on appointment of M/s Howe

During the CM's review meeting held on 20.8.2015, directions were given that suitable consultant may be appointed for identification of suitable sites for new ports.

(This was in the background that Redi port and Vijaydurg ports were not progressing)

Tenders were issued on 16.10.2015, basis which 4 parties (WAPCOS, PMC & Howe, STUP & i-maritime and IRS & BMT) had bid. Selection was basis Tech (80 %) and Financial (20%).

Howe was LI with 87.95 marks and bid amount of 1.69 Cr. L-2 was WAPCOS with 84 marks (Rs 1.01 Cr.). Howe was awarded the contract on 6.1.2016. Initial period was for 5 months.

TOR were: Identification of Port sites between Ratnagiri & Terecol (Sindhudurg), Traffic study, technical feasibility analysis, Financial feasibility analysis and Project structuring.

Present status is that 2 sites have been finalised and detailed feasibility studies focussed on these two sites, are to complete by Nov. 17.

CES Ltd. is the subsidiary of Jacobs Engr group Inc. Jacos is a US based company founded in 1997. CES has registered office in Gurgaon, Harayana and also in Mumbai.

Techno-Economic Feasibility Study for Development of ports in Maharashtra.

A. Site selection – Technical parameters

1. Methodology for site selection has been as follows:
   a) Site Screening.
   b) Site description of shortlisted sites.
   c) Environment Evaluation.
   d) Site ranking based on Cargo aspects.
   e) Technical Site Ranking.
   f) Recommendations of Shortlisting.
   g) Concluding remark requesting consent to proceed with soil and other investigations at shortlisted location.

2. In the beginning 23 sites from Ratnagiri to Terekhol, were considered, of which following 06 sites were shortlisted:-
   i. Wayangani (Ranpar)
   ii. Ganeshgule
   iii. Bhandarwadi (Purnagadh)
   iv. Chahvatwadi
   v. Padvane
   vi. Vayangani

3. Thereafter, these 06 sites were examined in detail against following technology parameters:
   i. Bathymetry: Proximity to contours of 10 m contour & 20 m contour & Availability of waterfront.
   ii. Dredging possibility and Availability of Rock on waterfront.
   iii. Land Availability (Ha)
   iv. Road accessibility.
   v. Railway accessibility.
   vi. Construction difficulty.

vii. Potential Environment Impacts.

viii. Proximity to Major fisheries Zone.

xi. Rehabilitation & Resettlement issues.

x. Future Expansion Potential.

Finally 02 sites namely, Bhandarwadi and Padvane were selected based on overall Ranking.

4. Parameters such as limit of exclusivity, availability of land for port development, inland transportation logistics for cargo generation, average distance of road and rail from port site, immediate cargo potential, availability of deep water close to shoreline, natural features of the shoreline, presence of fishing community, presence of established ports in and around these locations have been studied in detail.

5. Based on combined ranking, Bhandarwadi in Ratnagiri and Padvane in Sindudurg districts, have high degree of potential for port development. It is also concluded that Chahvatwadi (Near Nate) is equally a preferred technical location but presently falls under exclusivity of declared port.

B. Traffic Study for the proposed 02 ports.

1. The secondary research phase of traffic study module involved collection of the relevant data from published sources, such as, port statistics, development plans, industry research and internet search.

2. Focused primary Survey in the hinterland of the two identified ports, covering key cargo/industry centers like Ratnagiri, Reddy, Vengurla, Kolhapur, Satara, Mumbai, Goa- Vasco da Gama / Mormugao and Bengaluru.

3. The data collected from secondary research and primary survey is collated and analyzed as per the Scope of Work for the Traffic study module and as per the process of selection of sites for the two proposed Ports.

4. The entire hinterland is divided into three cargo belts viz.

   i. The Coastal South Maharashtra and Goa Cargo Belt.

   ii. The South Maharashtra Cargo Belt.

   iii. The Central Maharashtra and North Karnataka Cargo Belt. The entire hinterland traffic Origin - Destination is mapped across the gateway ports and these cargo belts.

5. About 64% of the Hinterland Base Potential Traffic is Dry Bulk Cargo, Traffic is Liquid Bulk. General Cargo Traffic is just about 2% and Containers traffic is about 19% of the Base Potential Cargo Traffic.

- Within the Dry Bulk Cargo Category, Coal imports and Iron Ore and Bauxite Exports are the main cargoes accounting for almost 54% of the Hinterland Cargo Potential at 2015-16 level.

- Within the Liquid Bulk Cargo category POL product imports and LPG imports constitute about 10% of the total Hinterland Base Potential.

- Break-bulk Cargo Potential is relatively small at about 2% at 2015-16 level.

- Containerized Cargo Potential is about 19% (2.07 Mn MT) of the total Hinterland Potential at 2015-16 level.

- It is important to note that the estimated Hinterland Base Cargo Potential of 10.96 Mn MT at 2015-16 level at is common for the two proposed ports.

6.5 Final Ranking & Recommendations

Collective ranking has been prepared based on combination of weightage on Technical, Traffic Potential and Exclusivity aspects. Maximum allotted marks are 100. Out of that different weightages are applied to different scenario. Two scenarios have been considered as discussed follow:

Scenario I - (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%): In this scenario, Technical weightage is considered as 60%, Exclusivity as 20% and Traffic potential as 20%. This is base scenario. Results of this scenario is shown table below:

Table 19 Scenario I (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%)

Parameters	Ranapar (Wayangani)	Ganeshgule	Bhandarwadi (Purnagarh)	Chahvatwadi (Ambolgarh)	Padvane	Vayangani
Scenario I (Technical 60%, Exclusivity 20%, Traffic 20%)						
Technical	37.5	42.75	44.25	44.25	42	38.25
Exclusivity	20	15	15	10	20	20
Traffic Potential	15	13	14	15	17	20
Total	72.5	70.75	73.25	69.25	79	78.25
Ranking	4	5	3	6	1	2

As shown above, Padvane and Vayangani are getting highest marks out of 100 and their rakings are respectively 1 and 2 due to exclusivity and Traffic potential features. Bhandarwadi and Ganeshgule are getting lesser marks due to lower traffic potential and exclusivity aspects. Remaining sites Ranpar and Chahvatwadi are getting lesser marks due to

Scenario II - (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%): In this scenario, Technical weightage is 70%, Exclusivity as 10% and Traffic potential as 20%. This is base scenario. Results of this scenario is shown table below:

Table 20 Scenario II (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%)

Parameters	Ranapar (Wayangani)	Ganeshgule	Bhandarwadi (Purnagarh)	Chahvatwadi (Ambolgarh)	Padvane	Vayangani
Scenario II (Technical 70%, Exclusivity 10%, Traffic 20%)						
Technical	43.75	49.87	51.62	51.62	49	44.62
Exclusivity	10	7	7	5	10	10
Traffic Potential	15	13	14	15	17	20

Total	68.75	69.87	72.62	71.62	76	74.62
Ranking	6	5	3	4	1	2

Even in this scenario, Padvane and Vayangani are ranked No 1 and No 2 respectively on account of getting highest marks in exclusivity and Traffic potential. Only rank is changed between Ganeshgule and Wayangani Bhandarwadi and Ganeshgule are getting lesser marks due to lower traffic potential and exclusivity aspects.

Following table shows the ranking of shortlisted sites from various perspectives such as Technical, Exclusivity, Inland Cost to Key cargo centres, Distances from port to hinterland and combined rank etc.

Table 21 Ranking of shortlisted sites from various parameters

Parameter	Rank 1	Rank 2	Rank 3	Rank 4	Rank 5	Rank 6
Technical	Bhandarwadi & Chahvatwadi		Ganeshgule	Padvane	Vayangani	Wayangani (Ranpar)
Exclusivity Zone	Vayangani	Padvane	Bhandarwadi	Wayangani	Ganeshgule	Chahvatwadi
Immediate Cargo Potential	Vayangani	Padvane	Chahvatwadi	Bhandarwadi	Ganeshgule	Wayangani

- **Based on Combined Ranking, Bhandarwadi & Padvane are recommended Sites for Port Development**
- Based on technical and environment aspects, Chahvatwadi (Near Nate) and Ganeshgule can also be considered for Port development. Chahvatwadi would fall under the exclusivity of proposed captive port. Ganeshgule site was identified earlier for port development during earlier studies, however due to local issues project couldn't move forward. Therefore if local issues can be addressed properly then port can also be developed at Ganeshgule.
- Although, Vayangani is also a Potential site for development, Padvane is more suitable for development based on Exclusivity and Technical Criteria
- It is also requested that MMB to accompany PMC-Howe for site visit of shortlisted locations for better appreciation.

7.0 Preliminary Port Layouts

Based on the traffic potential assessment for the ports in Ratnagiri and Sindudurg Districts, PMC has prepared preliminary port layouts for Bandarwadi, Ganeshgule and Padvane as shown in the Annexure. Attempt has been made to keep development cost for initial phase to be as low as possible so that the capex burden remains low. Key features of port layouts at these 3 sites are listed below:

Table 22 Salient Features of Preliminary Port Layouts

Parameter	Bhandarvadi	Ganeshgule	Padavne
Water depth	-15.50	-15.50	-15.50
Length of breakwater (m)			
North Breakwater	2160	1625	450
South Breakwater	3540	3040	2940
Number of berths (No's)	9	13	8
Backup area for port development (Ha.)	160	230	93.75
Distance from road (from MH) / Rail (km)	4.20/ 21.3	0.3/34	6.25/40

GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, HOME DEPARTMENT (PORTS & TRANSPORT)

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 001. Tel.: 22612143 Fax : 22614331,
Website : www.mahammb.com Email: ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning-4/New Port sites-Consultant/2015/ 83 Date:- 6 JAN 2016

To,
M/s PMC Projects (India) Pvt. Ltd.
AIIM, At Shantigram,
Near Vaishnodevi Circle,
S.G.Road,
Ahmedabad- 382 441
email: k.hari@pmcprojects.com; jaymin.shah@pmcprojects.com

LETTER OF AWARD

Sub: **APPOINTMENT OF CONSULTANT FOR**
Consultancy services for Techno-Economic Feasibility Study for development of Ports in Maharashtra

Ref: (1) Tender Notice published on 16.10.2015
(2) Pre-Bid Meeting held on 29.10.2015
(3) This office letter dtd. 5.11.2015 and corrigendum_3 dtd. 2.12.2015 regarding clarifications to the queries raised during the pre-bid meeting
(4) Meeting held on 23.12.2015 seeking clarifications from bidders
(5) Financial Bid opening on 05.01.2016

Sir,

This has reference to your bid received by us in accordance with our tender notice dtd. 16.10.2015.

2. The undersigned is pleased to inform that your bid proposal for appointment as a Consultant for providing Consultancy services for Techno-Economic Feasibility Study for development of Ports in Maharashtra is hereby accepted.

3. The **Scope of services** is, but not limited to, as follows:

3.1 Identification of Port Sties

1. Scan the coastline **between Ratnagiri city in District Ratnagiri and Terekhol in District Sindhudurg** and identify the sites which can potentially be developed as ports. 4-5 potential locations are to be identified.

2. Shortlist port sites for Technical and Financial Analysis. Study is to be conducted for 2 shortlisted locations. The consultant will be required to submit separate report (in Triplicate) for each site.

3.2 Traffic Study

1. Hinterland / catchment area analysis, including primary, secondary and tertiary areas covering neighboring states
    a. Identification of prospective cargo from the port hinterland
    b. Understanding of key cargo contributor industries including year wise details of capacity addition and cargo potential
    c. Analysis of possibility of development of PCPIR and its likely impact on port traffic. The scope of study in this regard will include assessing potential of a PCPIR in the region and likely investment plans through interactions with potential investors and industry players
2. Competition analysis, including
    a. Existing and proposed port facilities in the region, including new port developments, expansion, connectivity enhancements
    b. Tariff analysis, including tariff comparison for key cargo with competing ports (including total cost of transportation analysis)
    c. Distance chart between key contributor industries and the key competing ports
3. Connectivity and evacuation capacity taking into account bi-directional and uni-directional movement of cargo at the ports
4. Analysis of port connectivity to key hinterland demand centers
5. Assessment of traffic potential for the next 10, 20, 30 years

3.3 Technical Feasibility Analysis

1. Review of existing reports/data available with port authorities to have technical appreciation of the background.
2. Identify the facilities required for the proposed ports based on the traffic forecasting.
3. Study the hydrological and climatology information of the project area.
4. The site feasibility both from land and marine side can be assessed from available secondary sources of information and undertaking any necessary surveys. However, only preliminary surveys are expected at this stage.
5. Assessment of the dredging quantity, conduct siltation study and recommend dredging plan including cost estimate.

6. Geo–Technical investigations should be carried out for shortlisted two sites. The minimum number of boreholes to be taken has to be decided by the consultant so that it represents the correct profile of the selected site and helps in preparation of drawings of the proposed port facilities with foundation details.
7. Consultant is required to carry out Numerical Model Studies using appropriate software in the market.
8. Assessment of land availability and site suitability considering the initial developmental plans and provisions for future expansions. The site suitability should consider land required for both core as well as ancillary developments.
9. Any other studies as may be required to be carried out. It is clarified that Oceanographic and bathymetric surveys are necessary for this assignment. As regards to other surveys and investigations, the consultant is required to use available data and if required, supplement this data by carrying out necessary surveys to arrive at a final conclusion regarding suitability of the site.
10. Preparation of a conceptual port layout plan based on the facilities to be developed and site feasibility and suitability. The scope of work under the preparation of layout plans shall include:
    a. Channel availability, channel access and berth layout
    b. Onshore layout
    c. Utilities / pollution control
11. Preliminary design considering various aspects, including natural conditions, design process, design criteria and procedures, availability of materials, and construction methods
12. Technical feasibility of the project shall be assessed by taking into account natural resources, project site, project scale, proposed facilities and their design, technology to be used, availability of materials & labour, possible construction methods etc.
13. Assessment of the technical capacity of the port based on the feasibility analysis and planned design
14. Preparation of a construction and procurement program for all the projected facilities and equipment

3.4 Financial Feasibility Analysis

The consultant shall estimate the overall project cost and undertake a financial analysis to ascertain the viability of the project.

1. Develop and devise suitable tariff assumptions
2. Propose a suitable tariff structure.

3. Assessment of revenue potential based on estimated tariff structure and traffic potential.
4. On the basis of the planning and design, facility configuration, equipment requirements, and allied infrastructure requirements, the project costs or investment requirement shall be estimated.
5. Cost estimates shall include phase wise estimate of capital and O&M costs
    a. Capital cost shall include the following:
        i. Marine works
        ii. Quay structures
        iii. Onshore development
        iv. Equipment
        v. Connectivity
    b. Operational cost shall include management/labour, fuel, utilities/services, maintenance and other costs
6. Financing cost and suitable debt to equity ratio shall be assessed
7. Provide an assessment of the financial viability of the project by drawing out financial statements and evaluating the NPV, IRR, payback period etc. for determining its financial viability and bankability.

3.5 Project structuring

1. Suggest suitable project structure based on the financial assessment of the project in order to encourage and attract private participation.
2. Suggested PPP/ any other structure should provide the best possible returns as well as ensure the completion of the project
3. Explore the extent of grant or any other support required to make the project viable and attractive for private players

4. Period of Assignment and Payment schedule:

The total time period for the project shall be 5 (five) months from the date of commencement of study. The total fees payable for the above assignment shall be **Rs. 1,69,00,000/- (Rs. One crore sixty nine lakhs only)** as mentioned by you in your Financial proposal dated 27th November 2015. The schedule of payment is as under:

Output	Payment	Time span for Submission
Award of Mandate		M
Submission of Traffic Study Report	20% of the fees	M + 4 Weeks
Submission of Technical Study Report	20% of the fees	M+9 Weeks
Submission of Financial Feasibility and Project Structuring Report	20% of the fees	M+14 Weeks
Short listing of 02 sites with supporting documents	10% of the fees	M + 16 Weeks
Submission of Draft TEFR Report	20% of the fees	M+18 Weeks
Submission of Final TEFR Report	10% of the fees after Acceptance	2 weeks after receiving comments on Draft TEFR Report

It may please be noted that time taken by MMB for approval of the report will be excluded from duration of the project. The timelines may be extended for further period as per mutual agreement.

5. **Security Deposit:** You would be required to pay Security Deposit of 5% of the bid amount quoted, which works out to **Rs. 8,45,000/- (Rs. Eight lakhs forty five thousand only)** in the form of Bank Guarantee (BG) in favour of MMB within a period of 7 days from the date of issue of the Letter of Award. *(The format for BG is enclosed)*

6. **Miscellaneous:**

(a) Sub-contracting by bidder for carrying out various surveys by specialized agencies is allowed under intimation to MMB.

(b) The bathymetric data / charts will be made available to the consultant on payment of charges.

7. You should commence the assignment within a week from the date of issuance of Letter of Award by MMB. You should strictly adhere to the terms and conditions of the original Bid Document and as modified vide clarifications issued vide letters under reference at Sr.No. 3.

8. You will hand over soft copies of all the deliverables of the assignment. Such soft copies, reports and outputs will be the sole property of the MMB and you will treat all these information confidential and will not share with any third party except on specific written instructions by MMB.

...6...

9. You should provide professional, objective and impartial advice at all times and hold interests of the MMB and Government of Maharashtra paramount.

10. You are requested to convey your acceptance of this Letter of Award by signing a duplicate copy of the same as a token of acceptance and commence the assignment within a week from the date of this Letter of Award.

11. You are further requested to forward a draft Agreement to be entered into between MMB and M/s PMC Projects (India) Pvt. Ltd.

Thanking you,

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

CC: Hydrographer, MMB for information and necessary action.
CC: Regional Port Officer, Ratnagiri/ Vengurla for information and necessary action with the directives to assist the Team of Consultant during their field visits within your jurisdiction.

Format for Bank Guarantee towards Security Deposit

To,
The Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board,
Indian Mercantile Chambers, 3rd floor,
14, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 001.

In consideration of **"Maharashtra Maritime Board (MMB)"** (hereinafter referred to as the **Client**, which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof include its successors, administrators and assigns) having awarded to **M/s PMC Projects (India) Pvt. Ltd.** having its office at AIIM, At Shantigram, Near Vaishnodevi Circle, S.G.Road, Ahmedabad- 382 441 (hereinafter referred to as the **Consultant**, which expression shall unless repugnant to the context or meaning thereof include its successors, administrators, executors and assigns) a Letter of Award vide letter no. MMB/Planning-4/New Port sites-Consultant/2015/...., dated ..... for providing Consultancy services for Techno-Economic Feasibility Study for development of Ports in Maharashtra. As per the said Letter of Award, the Consultant is required to provide a Security Deposit of **Rs. 8,45,000/- (Rs. Eight lakhs forty five thousand only)** in the form of Bank Guarantee (BG) in favour of MMB.

We,.....having registered office at....., a body registered/ constituted under the .....(hereinafter referred to as the Bank), which expression shall, unless repugnant to the context or meaning thereof, include its successors, administrators, executors and assigns) do hereby guarantee and undertake to pay the Client immediately on demand any or all money payable by the Consultant to the extent of **Rs. 8,45,000/- (Rs. Eight lakhs forty five thousand only)** as aforesaid any time up to **31st March 2017** without any demur, reservation, contest, recourse or protest and/ or without any reference to the Consultant. Any such demand made by the Client on the Bank shall be conclusive and binding notwithstanding any difference between the Client and the Consultant or any dispute pending before any Court, Tribunal, Arbitrator or any other authority. We agree that the Guarantee herein contained shall be irrevocable and shall continue to be enforceable till the Client discharges this guarantee.

The Client shall have the fullest liberty without affecting in any way the liability of the Bank under this Guarantee, from time to time to vary or to extend the time for performance in respect of the aforesaid work by the Consultant. The Client shall have the fullest liberty without affecting this guarantee, to postpone from time to time the exercise of any powers vested in them or of any right which they might have against the Consultant and to exercise the same at any time in any manner, and either to enforce or to forbear to enforce any

...2...

covenants, contained or implied, in the Letter of Award, any other course or remedy or security available to the Client. The Bank shall not be relieved of its obligations under these presents by any exercise by the Client of its liberty with reference to the matters aforesaid or any of them or by reason of any other act or forbearance or other acts of omission or commission on the part of the Client or any other indulgence shown by the Client or by any other matter or thing whatsoever which under the law would, but for this provision, have the effect of relieving the Bank.

The Bank also agrees that the Client at its option shall be entitled to enforce this Guarantee against the Bank as a principal debtor, in the first instance without proceeding against the Consultant and notwithstanding any security or other guarantee that the Client may have in relation to the Consultant's liabilities.

Notwithstanding anything contained herein,

a) Our liability under this Bank Guarantee is limited to **Rs. 8,45,000/- (Rs. Eight lakhs forty five thousand only)** and it shall remain in force up to and including **31st March 2017** and shall be extended from time to time for such period as may be desired by M/s PMC Projects (India) Pvt. Ltd., on whose behalf this guarantee has been given.
b) This Bank Guarantee shall be valid up to **31st March 2017**.
c) We are liable to pay the guaranteed amount or any part thereof under this Bank Guarantee only and only if the Client serve upon us a written claim or demand on or before **31st March 2017** (date of expiry of Guarantee)

(Signature of the Authorized Official)

(Name and Designation with Bank Stamp)

NOTE:

i) The bank guarantee(s) contains the name, designation and code number of the officer(s) signing the guarantee(s).
ii) The address, telephone number and other details of the Head Office of the Bank as well as of issuing branch should be mentioned on the covering letter of issuing Branch.
iii) The bank guarantee for Rs. 10,000/- and above is signed by at least two officials *(or as per the norms prescribed by RBI in this regard)*.

(विवरणपत्र क्रमांक २१)

Balaji Leasing & Industries Co. Ltd.

73, Bombay Samachar Marg,
(Apollo Street), Fort, Bombay-400 023.
Phone : 2664724/2660243 • Cable : LACHTEX
Fax : (022) 2660992

True Copy

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Mail Inward No. 2813 Date 6 MAY 1999
Inward Clerk RLpl
HC
CEO
Branch planning
Branch Officer

13 March 1999
Ref.No:Balaji/145/99

Shri V.S. Dhumal
CEO, Maharashtra Maritime Board
Indian Mercantile Clubs
3rd Floor, R. Kamani Marg
Mumbai 400 001.

Pl. act
② call for info
in our
format.

Dear Sir,

Sub: Development of Dighi Port in Raigad District, Maharashtra

We understand that the Maharashtra Maritime Board is proposing to develop minor ports in Maharashtra.

We are interesting in development of Dighi Port in Raigad District, Maharashtra and enclosed the Techno-Economic Appraisal of the Proposed Port at Dighi prepared by us.

We are having the support of various leading Corporate Groups such as Reliance Industries Ltd., Gammon India Ltd., Essar Group, Ispat Group and others.

C.O.

We shall request you to give us the opportunity to develop the proposed port at Dighi and shall also be pleased to meet you on a day and time convenient to you for the same.

5/5

We look forward to an early and favourably response.

Pl. acknowledge receipt & send the requisite form along with the acknowledgement

With regards,

Yours sincerely,

Sd/-

VIJAY G. KALANTRI
Managing Director.

5/5

TECHNO-ECONOMIC APPRAISAL

FOR SETTING UP

OF THE PROPOSED MODERN

ALL-WEATHER PORT

AT DIGHI

IN RAIGAD DISTRICT

Prepared By

Balaji Leasing & Industries Co. Ltd.
73, Bombay Samachar Marg
Mumbai 400 023.

Techno-Economic appraisal of the Project
Report for setting up
a modern, all-weather port at Dighi in Raigad District.

Introduction:

Dighi is one of the finest sheltered all-weather port along the coastline of Maharashtra State. The Port is situated inside the Rajpuri creek which is prominently identified by Kansa fort ruins and the massive Island fort (Janjira) just south of Murud. The creek has steeply sloping hills on either side atmost half the way from the open sea. Due to its location Dighi which is on south side of the creek is well sheltered by the headlands at Nanwel point during the S-W monsoon. The Janjira Fort and Murud side shoreline are battered by the monsoon waves. The waves entering the creek die down by the time they reach Dighi Jetty which is our site for development of the port facilities. Except for a very short period when the wind and the waves are westerly the jetty at Dighi is free from major disturbances.

A major advantage at Dighi is the availability of an existing RCC Jetty built by Government of Maharashtra about 30 years ago which can serve the immediate need of a port thereby reducing capital investments. The jetty is also about 2 km from any habitation and the village of Dighi which has a population of about 3500, predominantly Muslims. The jetty at Dighi is about 40 nautical miles south of Mumbai – Distance by road from Mumbai is about 220 km. The two roads leading to Dighi from National Highway (NH17) (Mumbai – Goa road) take off at Mangaon and Lonare, the roads pass through Mhasla which is thickly populated. These roads to Dighi will need to be widened and improved (with a possible byepass at Mhasla) to meet the high density port generated traffic.

Konkan Railway passes to the east of NH17 the nearest station on Konkan Railway is Mangaon about 60 km from Dighi.

Port Facilities (existing)

Rajpuri creek has a steady regime and is free from siltation as observed from hydrographic charts of the past and the present.

Minimum water depth obtainable is 5 m below Chart Datum which is about 0.80 m below mean lower low water (MLLW), i.e. the bed levels are about 5.80 m below MLLW. The mean higher high water (MHHW) is about 3.50 m above CD, the tidal range is therefore about 2.7m, which is much lower than the range at Mumbai harbour (4.50m).The RCC Jetty at Dighi is a Tee shaped structure. The deck of the Jetty is 82.3m long x 12.2 m wide designed for 1RC class A loading. The approach from the shore is 121.2 m long x 7.5 m wide providing 2 lanes of traffic. The fenders, bollards and cope fenders are in a state of decay due to neglect. There is hardly any cargo landed at this jetty. The jetty for passenger launches is built by Government next to the Dighi village which is a very convenient location for the passengers, the landing is in the form of a stone pitched ramp. It is the desire of the Government to provide the villagers with a more modern landing jetty at the same location where two passenger vessels can berth at a time. this facility is to be developed by the Entrepreneur for Dighi Port.

The Techno Economic Feasibility Study carried out by the consultants to MMB (Voll. II) dt. June 1996 forms comprehensive background to the project.

A. Traffic Forecasts

The Traffic at Dighi will be as follows:

Port Traffic in Million Tones

	AD 2000	AD 2005	AD 2010
LPG	0.80 (1.80)	0.90 (2.50)	1.10 (3.50)
POL	1.10 (1.60)	1.50 (2.00)	2.00 (3.00)
Chemicals	0.60 (0.60)	0.80 (1.00)	1.10 (1.00)
	2.50 (4.0)	3.20 (5.50)	4.20 (7.5)

(Note: Figures in parenthesis are from MMB report Vol. II Table 3.2)

Tanker sizes and parcel sizes are assumed to be same as per MMB's report Vol II. Evacuation of traffic of this magnitude by road only will require considerable improvement to the existing infrastructure.

Size Particulars of Design Vessels

Commodity	Vessel Size (DWT)	LOA (m)	Beam (m)	Fully Laden Draft (m)	Net Unloading Rate (TPH)	Average Parcel Size (T)
POL Products	30,000 *	175.0	27.0	* 8.5	1,750	12,500
Chemicals	10,000	139.0	20.0	8.1	1,200	9,000
LPG	8,000	125.0	20.0	8.0	400	5,500

- Partly loaded vessels

1. Vessels for Carrying LPG

Considering the available water depth the design vessel size for carrying LPG is considered as 8,000 DWT and the average parcel size is about 5,500 T. The average discharge rate will be about 400 TPH.

2. POL Product Tankers

Nearly 68% of POL product vessel which called at Indian ports in the recent years are in the size range between 15,000 to 30,000 DWT. The draft requirement for a fully laden vessel of 30,000 DWT is 11m, requiring a minimum water depth of 12.5 m in the channel and near the berth. The available water depth in the dredged channel taking advantage of high tide is 8.9 m. Hence the design vessel size is considered as 30,000 DWT (partly loaded) or/and vessel with parcel size not exceeding 12,500 T.

The average discharge rate is about 2500 TPH. Considering the normal operation of two-third pumps under operation on the ship, the net unloading rate will be about 1750 TPH.

3. Chemical Tankers

The vessels of 10,000 DWT require a draft about 8.0m. to handle chemical tankers upto 10,000 DWT size whose average discharge rate is about 1650 TPH. Considering the normal operation of two-third pumps under operation on the ship, the net unloading rate will be 1200 TPH.

Additional Service Time Requirement

Apart from the actual time required for unloading of cargo by pumping considerable time for peripheral activities is spent after the ship arrives at the port. These activities are:

- Waiting for tide to move into the jetty
- Arrival of pilot on board
- Manoeuvring to jetty and mooring
- Port clearance, Custom clearance
- Loading arm connection
- Linking up pipelines and commencement of pumping
- Disconnection of arms
- Port and custom clearance
- Cast off

At Dighi where the vessels are proposed to be brought in at high tide, the average time of 8 hours/vessel to a maximum time of 16 hours may be necessary for carrying out these peripheral activities.

B. Port Facilities

It is proposed to construct one new jetty + upgrade existing Government Jetty under Phase I. The new berth will be off the end of MDL's area at the same location as proposed by MMB (Refer location 2 in Drg no. 9606/Dighi/02A forming part of Vol. II of the bid document) Considering the operational aspects of safety (LPG and Class A chemicals) the jetty will be about 500 m to NW of existing jetty.

Based on traffic forecasts development of port facilities shall be as follows:

Phase I Year 2000 — Strengthen the existing jetty for LPG vessels only. Build a new jetty to berth vessels upto 30000 DWT (partially loaded)at location 2 as shown in MMB's project report Drg 9606/DIGHI/024 for POL + Chemicals. The total number of jetties will thus be 2.

Phase II Year 2005	No new jetty is proposed but the new jetty built in phase I shall also be used for LPG i.e. the jetty (location 2) will be used by POL + Chemicals + LPG. The total number of jetties will still remain 2. Since the new Jetty built in Phase I can be utilises to handle the additional traffic. Further building a new jetty in Phase II would only increase the cost. In view of the traffic projections and in view to reduce the idle time of the existing jetties, there is no proposal to built a new jetty in Phase – II.
Phase III Year 2015	One additional Jetty for LPG will be constructed at location at 5 as shown in project report DIG 9606/DIGHI/024 and a second POL jetty at location 3. The total number of berths will then be 4.

For analysis of jetty requirement see Annexure 1 to this report.

By resorting to above approach the capital investment on offshore (i.e. in the creek) facilities will be substantially reduced.

C. Dredging

Dredging for creating additional depths in the bed of the creek as proposed by MMB's project report (Vol. II) is unavoidable and constitutes a major investment on Dighi Port construction.

The soil to be dredged shall be of soft Marine clay with Sp. gravity of 1.45 t/m3 and a V of 30 kpa.

The material will be dumped at sea below the –20.0 M contour at a max m average sailing distance of 25 km.

Existing water depth is taken to be 6.0 M and 5.0 M at the entrance.

a) **Dredged Depth in the Channel**

The depths in the approach channel and harbour basin normally should be slightly more. However considering the advantage of high tide twice a day about 3 hours each, the dredged depth in the approach channel and harbour basin should be limited to –7.3 m CD. It will be possible for ships to enter/leave the port during high tide and a pit dredged to –8.9 m CD could be provided in front of the jetties.

B) **Channel**

Length of the approach channel will be 8400 M and the dredge profile of the channel will have a bottom width of 190 Metre and side slopes of 1:10.

D. **Turning Circle**

The minimum recommended diameter of the turning circle (normally between 1.8 and 2 times the LOA of the largest vessel) works out to 350 m for 30,000 DWT POL carrier (LOA 175 m). The vessels calling at the port will be assisted with tugs in maneuvering in the approach channel, in the harbour basin and to and from the jetty.

Infrastructure

A) **Land**

Total requirement of land would be as under:

Land is required for

a) Port facilities (120 acres)

b) Housing, School, Social amenities etc. (80 acres)(land may be provided by Government of Maharashtra)

c) Road construction: Mangaon – Dighi, Dighi to Port site.

In view of the amendment empowering Ministry of Surface Transport to permit installations beyond 100 m distance, part of the land belonging to MDL can be utilised. Most of the states have already taken advantage of this amendment and maximum land within MDL's area could be planned to be utilised for storage/operational facilities, parking area, fuel bunk etc. as permissable in law. However some part of the hilly terrain may have to be utilised for tank farms etc. It is not advised to site the school building, hospital, living accommodation for officers/staff within proximity of the Port (example JNPT). Close to Dighi (about 20 km from Port) is a highly developed Taluka place "Srivardhan" where Government of Maharashtra may provide 80 acres of land to build above facilities. The land requirement for storage terminal is estimated at 110 acres. Under CRZ rules these storages have to be located 500m (measured horizontally) beyond the highest high water line. In view of this amendment it may be possible to have part of the storage terminals and operation buildings within the boundaries of MDL's area and leveling terracing of the hill sides on a large scale may not be necessitated.

B) **Road**

Improvement to the road leading to the Port site is essential. However it is not proposed to build a 4-lane road under Phase I. The most that would be required is a 2 lane road with shoulders/berms with macadam. This will reduce investment on road improvement. A 4 – lane road will be necessary in Phase III. This should be done by the Government of Maharashtra. However 50% cost of improvement has been taken in the estimate.

C) **Power**

1.1 KV, single circuit power line will be laid from Pabhre to Port site (30 km). In addition a captive D.G. plant at site is proposed to avoid vessel detention in case of power failure.

D) **Water Supply**

Dighi does not have any assured water supply. One of the sources proposed by MMB was borewell (s). If this method is not successful or yields brackish water, supply by tanker lorries may have to be resorted to. Irrigation Department have a scheme to dam Mhasla River thereby creating a body of fresh water. It would be in the interest of the project to re open this scheme and complete it concurrently with the port project. As a last resort a desalination plant may have be put up at a later date, but this involves substantial investments and the cost of water may prove more expensive as compared to water supplied by water tankers.

Description of Proposed Port Complex

The proposed Port Complex will consist of the following.

1. Off-shore:

a. Jetties for berthing ships carrying liquid cargo
b. Liquid cargo handling facilities such as Pipelines/pumps etc.
c. Fire Fighting System
d. Navigational/Marine backup facilities
e. Dredging

II. On-Shore:

a. Bunkering facilities
b. Utilities such as Power/Water
c. Construction of Four Lane road from Dighi Port to link NH 17
d. Construction of Living accomodation and other amenities for officers and staff.
e. Administration office (25000 sq/ft) Port users Building (10,000 sq.ft). parking Plaza for 250 trucks, cafeteria, STD/ISD/Local Telephone Booth, Toilets, Petrol Pumps etc.
f. School Building
g. Workshop/maintenance shed.

III. Storage Terminal

Land will be leased to individual users (or a group of similar users) to set up their own facilities at own cost, for construction of necessary Storage Terminals for the storage and distribution of imported liquid cargo such as LPG, POL and Chemicals. These facilities will be constructed and maintained by other agencies and Port will charge the lease rent for the land allotted to them. No where in the present day ports in India/elsewhere such common user facilities are provided by Port Owners. (examples : JNPT, MBPT Chemical Jetty at New Pir Pau, GPPL – Pipavav etc.). It is proposed that the users should accelerate their evacuation systems without additional storage facilities in the port complex.

Bathymetric Surveys:

As in case of (F) above it is proposed to contract this work for which a large number of private companies are equipped and can be relied upon: By inviting bids the cost could be minimised. These surveys are required to ascertain that the dredged depths are maintained for safety of navigation.

Hospital/School

We propose to set up a colony close to Srivardhan. In such an event there will be no need to build a new Hospital or School. Instead funds will be provided to upgrate/add to existing facilities in Srivardhan. Such action will create goodwill amongst local residents.

Operation/Administrative Staff

We aim at a compact structure and manpower to provide efficient and work oriented services. JNPT/GPPL have already set down a good example. The old ports are still reeling under the heavy burden of excessive manpower.

Use of computers in all operations, EDI etc will be introduced for effective management. Professional help will be taken from experienced & retired persons.

Customs

We should pursuade Government of India through Government Of Maharashtra to have a senior level customs official posted at Dighi/Srivardhan to avoid needless reference to Collector of Customs at Mumbai. Similarly customs should be requested to approve and authorise one of the labs in the primary hinterland to undertake sampling, testing of chemicals on their behalf.

Environment

Jointly with Mazgaon Dock Ltd., the assessment of environmental clearance will be done and environmental clearance will be obtained.

Financing/Funding Arrangements

Financing/Funding arrangements will be arranged

- from India
- from overseas
- sources such as World Bank/ADB.

This will much decide the profitability of the project since foreign loans are soft loans carrying low rates of interest whereas those locally raised could be at interest at 15%+..

The SPV to be set up would take maximum advantage of tax savings under the infrastructure loans category under which "Port" is one of the principal items qualifying for such tax benefits.

We will be free to raise capital from financial institutions and public for construction and management of the Port Complex.

b) It is our estimate that "Financial Closure" requires a minimum of 6 months from the time on LOA is issued by Government to the lead party.

c) In India Tariffs on high value commodities (such as chemicals) tend to be ad-valorem and on per T basis on most of other goods. For the present we have assumed Tariffs setup by GPPL as our basis.

Besides the port charges the port owners are eligible to levy ship related charges (which are in USD).

The GOI have setup a committee of experts to look into the Policy for Port Tariffs which might apply to the Minor Ports as well.

d) We propose to select most suitable Partners /experts to assist in

(i) Detailed designs

(ii) Construction and Project Management

(iii) Operations – lead members (with adequate previous experience)

(iv) Marketing – lead members (with adequate capabilities to deal with port users/shipping lines etc.

Since Government of Maharashtra has already confirmed and agreed to participate in equity upto 11% the other Financial Arrangements would be as follows:

Participating Company/Organisation.	**Percentage**
1. Balaji Leasing & their Group Associates	25%
2. Financial Institutions including soft loans from foreign sources such as World Bank/ADB etc.	55%
3. Public issue/Bonds	20%
4. Mazgaon Dock (By way of land which will be utilised for the project.)	
5. Government of Maharashtra – by way of value of Government land	

Estimate of costs

Proposed Port at Dighi

Phase I Year 2000 AD		Estimate of Cost Rs. Million
1.	Land Cost	
1.1	Required for Port purposes close to the Port 120 acres – 48 ha @ Rs.4.5 lakh/ha	21.60
1.2	Required for Port Colony (near Srivardhan) 80 acres = 32 ha @ Rs. 6.0 lakh/ha	19.20
1.3	For Road widening Mangaon – Dighi Road 50% of 60 km x 5m x Rs. 3.0 lakh/ha = Rs. 45 lakh	4.50
1.4	For new Road 6 km x 12 m @ Rs. 4.5 lakh/ha x ½	16.20
2.	Land – levelling and developing with pitching For Port storage area 48 ha @ Rs. 20 lakh/ha	96.00
3.	Dredging Approach channel etc. (as per MMB report) 5.6 million cum @ Rs. 125/cum	700.00
4	Strengthening existing jetty and providing a new testle for pipe lines	50.00
5.	New POL and chemical Jetty	150.00
6.	New Passenger Jetty at Dighi Village	20.00
7.	Construction of functional buildings for Port Complex	
	Adm Offices 1500 sqm Navigation Control 300 Traffic & Customs 2000 Security 150 Fire Station 250 Fuelling Station 200 Toilets, Crew restroom 200 Canteen, First – aid 200 ------ 4800 @ Rs. 6000/sqm	28.80
8.	Roads, in storage areas 7.5 m wide 12 km @ Rs. 60 lakh/km	72.00

9.	Drainage for storage areas open drains, pipe culverts etc. 24 km @ Rs. 1500/m	36.00
10.	Lighting of storage areas 48 ha	48.00
11.	Fire fighting lines 24 km @ Rs. 20 lakhs/km	48.00
12.	Fresh water lines 12 km @ Rs. 20 lakhs/km	24.00
13.	Workshop 3000 sqm with equipment	25.00
14.	Floating craft	430.00
15.	Navigation aids	20.00
16.	Communication System	40.00
17.	Power Supply	
17.1	1.1 KV single circuit supply from Pabhre to Dighi by O/H type 30 km@ Rs. 8 lakh/km	24.00
17.2	Substation and distribution at Dighi	10.00
17.3	DG Set 2.5 MW with power house etc.	15.00
18.	Water supply scheme Bore wells + pumps + O/H tank	10.00
19.	Road Construction	
19.1	Widening and strengthening Mangaon – Dighi Road 60 km @ Rs. 75 lakh/km 50% cost to be borne by Licensee = ½ x 60 x Rs. 75 lakh	225.00
19.2	New Road to Dighi Jetty 6 km @ Rs. 100 lakh/km x ½	30.00
20.	Fire fighting system, pamphouse and pumps for sea water	30.00
21.	Sewerage system (Septic tanks)	15.00

22.	Environmental control and protection Bilge tanks + Waste disposal system			25.00
23.	Residential colony for 250 house holds for Port + Customs + Security staff			
	50 quarters Sr level x 170 sqm	=	8500	
	50 quarters Mid level x 95 sqm	=	4750	
	100 quarters lower level x 60 sqm	=	6000	
	VIP Guest House	=	1500	
	Club House	=	800	
	Community Hall	=	500	
	Clinic/Dispensary	=	250	
	Shops	=	2000	
	Nursery	=	400	
			24700	123.50
		@ Rs. 5000 per sqm		
23.1	Security wall, play ground etc.			40.00
24.	Vehicles 4 Jeeps + 2 Mini Busses + 4 VIP cars			15.00
				2401.80
	Add: 5% Contingencies			120.09
	Add: 10% engineering service charges (all Items Except Item 1.)			234.03
				2755.92

say Rs. 275 crores

Actual cost may be lower

(a) depending on cost of land acquisition

(b) depending on cost of dredging when put up for Tender

(c) by reducing investment on floating craft

Phase II (Year 2005)

No additional facilities are proposed to be developed.

Phase III (Year 2010 onwards)

In this phase I LPG and 1 POL + Chemicals jetty will be constructed. Mangaon – Dighi Port road will be widened to 4 lane IRC standards.

		Rs. Million
1. Land acquisition for widening road		
Total road width required	30 m	
Less road width for 2 – lane	15 m	
Therefore additional strip required is	15 m	
Cost of land = 66 km x 15 m x Rs. 3.0 lakh/ha x 50%		
= Rs.	148.5 lakh	14.85
2. Construction of a new 2 – lane road + Cross drainage Works from Mangaon to Port		
66 km x Rs. 100 lakh/km x ½		330.00
3. Construction of a new LPG Jetty		100.00
4. Construction of a new POL + Chemical Jetty		160.00
		604.85
+ 5% Contingencies		30.24
+ 10% Engineering Charges		60.49
		695.58

Say Rs. 70 Crores.

Operation and maintenance Costs

A) **Maintenance Costs**

Taken at 2% of capital costs excluding items 1,2,3 in

1. Phase I
   i.e. 0.02 x 1544.3 million = Rs. 30.89 million

2. Phase III
   0.02 x 1900.3 million = Rs. 42.69 million
   1544.3 + 590.0

B) **Operation Costs**

Rs. Million

	Phase I	Phase III
Manpower Costs	48.00	72.00
Energy Costs	11.00	22.00
Fuel Charges	0.03	0.03
Water Charges	0.50	0.80
Total	59.53	94.83

C) **Grand Total Operation + Maintenance Costs**

	Million	Million
Rs.	90.42	Rs. 137.52

Tariff (Suggested)

1. LPG at Rs. 200/T
2. Chemicals at Rs. 150/T
3. POL at Rs. 50/T
   These rates to be revised upwards at 25% - 30% at the end of 3 yrs.

4 Berth hire charges @ 0.25 USD/GRT/day

5 Pilotage @ 0.30 USD/GRT

To be worked out in such a way that actual costs of pilotage are fully recovered + 100% for Ports Overheads and profits.

* Tariff charges have been assumed by comparing Tariffs set up by GPPL.

Income (based on projected traffic and tariff as above).

Wharfage	**Phase I**	**Phase II**	**Phase III**
		In Rs. Million	
LPG	160.0	180.00	220.00
POL	55.0	75.00	100.00
Chemicals	90.0	120.00	165.00
	305.0	375.00	485.00

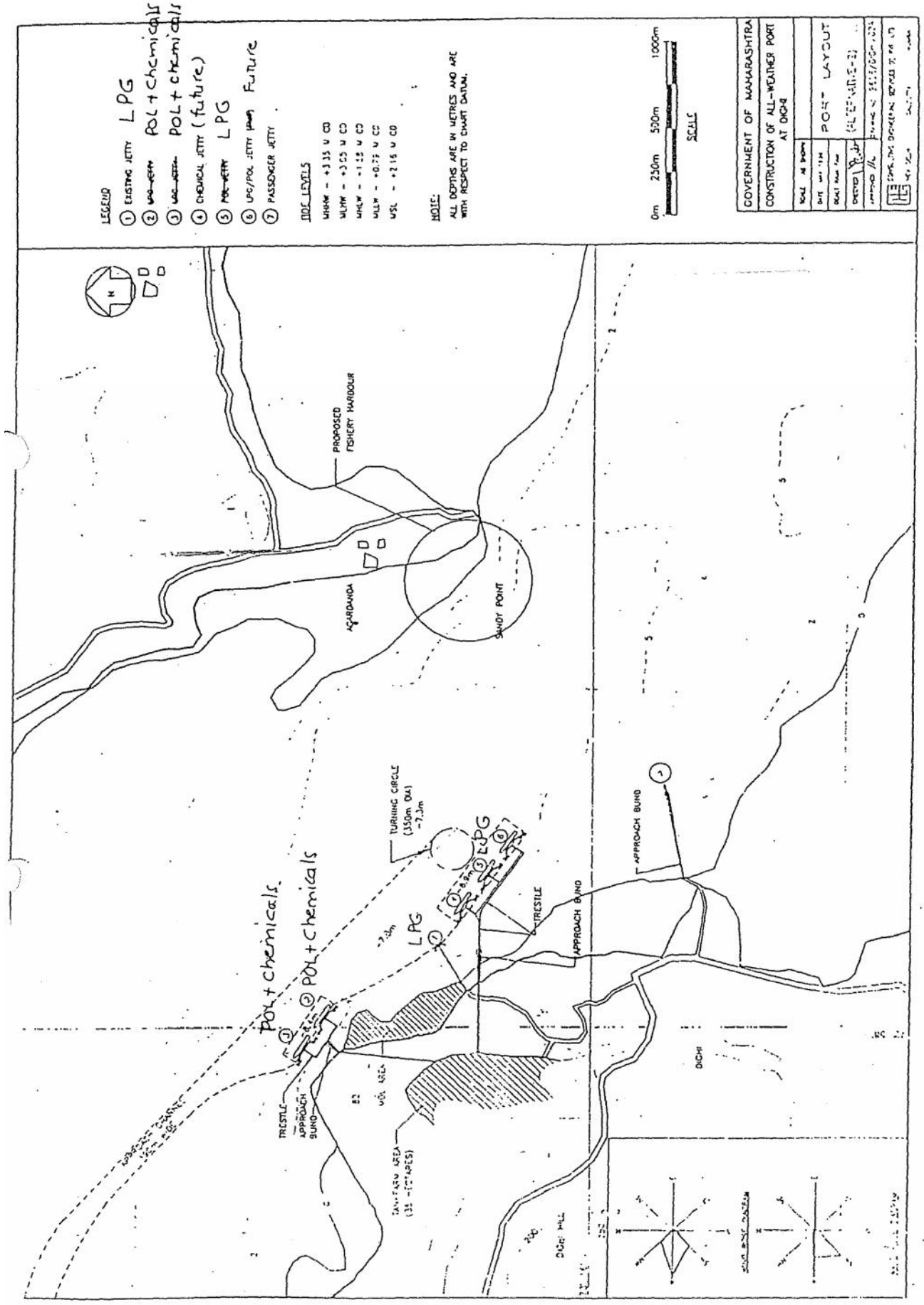
To this to be added are ship related charges (pilotage) approximately estimated pilotage (based on GPPL's tariff at USD 4000 per vessel, foreign)

Pilotage	60.0	75.00	100.00
Birth hire	45.0	60.00	80.00

Financing/Funding Arrangements

Since Government of Maharashtra has already confirmed, as agreed to participate in equity upto 11% the Financial Arrangement would be as follows:

Participating Company/ Organisation	Percentage
1. Balaji Leasing & their associates	26%
2. Government of Maharashtra	11%
3. Mazgaon Dock (As land is being provided)	Nil
4. Financial Institutions including soft Loans from Foreign sources such as World Bank/ADB etc.	63%
5. Public	



Recommended development

SUMMARY OF THE RESULTS OF ANALYSIS REQUIREMENT OF JETTIES.

Particulars	Unit	LPG			POL			CHE		
		2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000		010
Traffic	MTPA	0.8	0.9	1.1	1.1	1.5	2	0.6	0.8	1.1
Parcel Size	000 T	5.5	5.5	5.5	12.5	12.5	12.5	9	9	9
No. of Vessels/Year	Nos	144	164	200	88	120	160	67	89	122
Effective working hours per day	Hrs.	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Net Unloading Rate	TPH	400	400	400	1750	1750	1750	1200	1200	1200
Unloading Rate per day	TPD	8000	8000	8000	35000	35000	35000	24000	24000	24000
Service time for one ship	Days	0.69	0.69	0.69	0.36	0.36	0.36	0.37	0.37	0.37
Additional time for peripheral activities at Jetty	Days	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33
Total time per ship	Days	1.02	10.2	1.02	0.69	0.69	0.69	0.7	0.7	0.7
Berth days/year (Reqd)	Days	147	167	204	61	83	110	47	62	86
Days/Year	Days	365	365	365	365	365	365	365	365	365
No. of Jetties	No.	1	1.2	2	0.6	0.5	1	0.4	0.3	1
Total available berth days per year	Days	365	438	730	219	183	365	146	110	365
Berth occupancy - Manual	%	40	38	28	28	45.3	30	32	54	23.4

The allocation of berths is planned as follows:

Phase I

LPG — One berth (dedicated). This berth is the existing berth strengthened for LPG vessels. } Total 2 Berths

POL + Chemicals — One new berth at location no. 2 }

Phase II

LPG — One berth (dedicated) as above + partial use of berth for POL + Chemials constructed in Phase I } Total 2 Berths

POL + Chemicals — One berth also shared with LPG }

Phase III

LPG — One berth as in Phase I }Both; One new berth to be constructed }Dedicated } Total 4 Berths

POL + Chemicals — One berth constructed in Phase I; One new berth to be constructed }

(१)

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची तेरावी बैठक दिनांक ११.९.२००० रोजी सकाळी ११.०० वाजता मा. मंत्री (बंदरे) व अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे अध्यक्षतेखाली त्यांचे मंत्रालयातील दालनात घेण्यात आली. सदर बैठकीस खालील पदाधिकारी उपस्थित होते.

१.	मा. मंत्री (बंदरे), श्री. हुसेन दलवाई	अध्यक्ष
२.	मा. राज्यमंत्री (बंदरे), श्रीमती मिनाक्षी पाटील	उपाध्यक्ष
३.	सचिव, (उद्योग), श्री. वाय. एस. भावे.	सदस्य
४.	श्री. एन्. रामाराव,	सदस्य सचिव

खालील सदस्य इतर कामानिमित्त सभेस उपस्थित राहू शकले नाहीत.

१.	प्रधान सचिव, (परिवहन), गृह विभाग, श्री. सुरेश चंद्र,	सदस्य
२.	सचिव, (वित्त), श्री. जे. एस. सहानी	सदस्य
३.	भारतीय नौसेनेचे प्रतिनिधी, कॅप्टन पद्माकर सिंह	सदस्य

शासनाने सद्यःस्थितीत मेरीटाईम बोर्डावर अशासकीय सदस्य नेमलेले नाहीत.

(४)

विषय क्रमांक - ५ मे. बालाजी लिजिंग कंपनीने दिघी बंदर ''बांधा, वापरा, मालकी व हस्तांतरण'' हया तत्वावर विकसित करण्याकरीता सादर केलेल्या प्रस्तावाचे मुल्यांकनाचे काम क्रिसिल हया संस्थेला रुपये ३.०० लक्ष चे आकारणीवर देणे.

उपरोक्त विषयाचे अनुषंगाने चर्चेअंती खालील प्रमाणे निर्णय घेण्यात आला.

अ) मेसर्स बालाजी लिजिंग कंपनीचा दिघी बंदराचा '' बांधा, वापरा, मालकी व हस्तांतरण '' द्वारा विकास करावयाचे प्रस्तावास ''१) यापूर्वी साऊथ एशिया मरिन सर्व्हिसेस प्रा. लि. यांना दिनांक १०.२.९९ रोजी तसेच २) लार्सन अँड टुब्रो कंपनीस दिनांक १७.९.९९ रोजी दिघी जेट्टीचा व त्यालगतच्या इतर सुविधांचा वापर करण्याकरीता देण्यात आलेला ना हरकत दाखला रद्द करुन'' तत्वतः (in principle) मान्यता देण्यात यावी.

ब) प्रस्तावित केल्याप्रमाणे क्रिसील या संस्थेकडून बालाजी लिजींग कंपनीचे प्रस्तावाचे मूल्यमापन करुन घेण्यांत यावे.

क) तथापि, कंपनीचे प्रस्तावास तत्वतः मान्यता देताना क्रिसील ही संस्था मूल्यमापन केल्यानंतर ज्या आर्थिक अटी व शर्तींची शिफारस करील त्या मे. बालाजी लिजींग कंपनीस बंधनकारक राहतील असे दिघी बंदर विकासासाठी द्यावयाचे तत्वतः मान्यतापत्रात नमूद करण्यांत यावे.

विषय क्रमांक - ६ धरमतर व वर्सोवा खाडीतील गाळ उपसणी बाबत.

उपरोक्त बाबत निर्णय घेंण्यासाठी मेरीटाईम बोर्डाची दिनांक १५.१.२००० रोजी बैठक आयोजित करण्याचे ठरविण्यात आले.

विषय क्रमांक - ७ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे बंदर हद्दीत जहाजांचे सर्वे व पायलटींगचे काम करण्याची परवानगी मेरीटाईम बोर्डातील सर्व आवश्यक प्रमाणपत्र धारक अधिकारी तसेच नोंदणीकृत व्यक्ती अगर संस्था यांना देणे.

चर्चेअंती खालीलप्रमाणे मान्यता देण्यात आली.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Mail Inward No. ..... Date 31 OCT 2000
Inward Clerk .....
HC .....
CEO .....
Branch .....
Branch Officer .....

गृह विभाग/बंदरे

दिघी व रेवस या बंदराच्या विकासकाची निवड करण्याबाबत दिनांक १८.१०.२००० रोजी झालेल्या मंत्रीमंडळ बैठकीचे कार्यवृत्ताची प्रत या सोबत जोडली आहे.

received by me at 5.30 P.M. We may accept the Cabinet decisions in the Concerned Developer

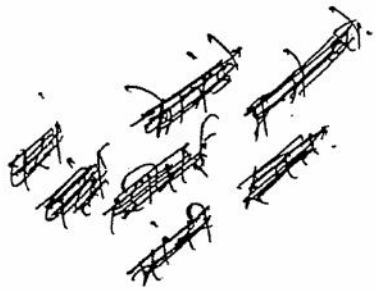
27.10.2000

CPO

26.10.2000

(सुभाष लाखे)
उप सचिव (रा.ऊ.शु./बंदरे), गृह विभाग.

श्री. एन.रामराव,
मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
महाराष्ट्र राज्य, मुंबई.



बुध वार, दिनांक १८/१०/२००० रोजी सह्याद्री अतिथिगृह येथे वाजता झालेल्या मंत्रिमंडळ बैठकीच्या कार्यवृत्तातील आपल्या विभागाशी संबंधित निर्णयाचा उतारा :-

---

गुप्त

सामान्य प्रशासन विभाग
मंत्रालय, मुंबई ४०० ०३२.
दिनांक : २५/१०/२०००

शासनाचे ~~अप्पर मुख्य~~ सचिव / प्रधान सचिव / ~~सचिव~~ (जयदेव) यांना शासकीय कामकाजासंबंधीच्या सूचनांमधील सूचना २७(३) अन्वये योग्य कार्यवाहीसाठी पाठविला आहे.

विभागाने सदर निर्णयाची **अंमलबजावणी १५ दिवसांत करावी** व तत्संबंधीची माहिती मंत्रिमंडळास देण्याकरिता विहित केलेल्या प्रपत्रात मुख्य सचिव कार्यालयास कळवावे. यामध्ये कोणतीही अडचण असल्यास प्रकरण शासनास त्वरित फेरसादर करावे.

मंत्रिमंडळाचे सचिव

प्रत (संपूर्ण कार्यवृत्ताच्या प्रतीसह) :-

१) प्रधान सचिव (नियोजन),
२) प्रधान सचिव (वित्त).

विषय क्रमांक १४ : दिघी व रेवस या बंदरांच्या विकासकांची निवड करणेबाबत.

या विषयावरील विभागाने सादर केलेल्या टिप्पणीवर मंत्रिमंडळाने चर्चा केली आणि बंदरविकासासंदर्भात शासनाने विहित केलेली मार्गदर्शक तत्वे आणि सुधारित मार्गदर्शक तत्वांच्या अधिन राहून ५० वर्षाचे मुदतीचा परस्पर सामंजस्य करार (M.O.U.) दिघी बंदर विकसित करण्यासाठी मे. बालाजी लिजिंग कंपनीबरोबर आणि रेवस (आवरेसह) बंदर विकसित करण्यासाठी मेसर्स अम्मा लाईन्स कंपनीबरोबर करण्यास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास अनुमती देण्यात यावी, असा निर्णय घेतला. तसेच या विकासकांना वेंगवेगळ्या परवानग्या मिळविण्यांची कार्यवाही सुरु करण्यासाठी सुरुवातीस इरादापत्र (लेटर ऑफ इंटेंट) देण्यात यावे, असाही निर्णय घेतला.

कार्यवाही प्रधान सचिव (परिवहन, उत्पादन शुल्क व बंदरे)

(विवरणपत्र क्रमांक २२)

बंदर विकास प्रकल्पांच्या प्रस्तावित मालहाताळणीचा टप्पानिहाय तपशील

अ.क्र.	बंदर प्रकल्प	टप्पानिहाय प्रस्तावित मालहाताळणी	शेरा
१.	रेवस-आवरे	Year 2015 - 49.19 MTPA Year 2020 - 97.80 MTPA Year 2025 - 150.34 MTPA Year 2030 - 222.38 MTPA Year 2035 - 309.40 MTPA Year 2041 - 430.88 MTPA	मुंबई पोर्ट ट्रस्ट यांच्याकडून नौवहन मार्गाची परवानगी न मिळाल्याने प्रकल्पाचे काम अद्याप सुरु झाले नाही.
२.	दिघी	2009-10: 8.2 MTPA 2015-16: 26 MTPA	प्रकल्प कार्यान्वित.
३.	आंग्रे (लावगण-जयगड)	2010-11: 0.95 MTPA 2015-16: 3.12 MTPA 2020-21: 5.87MTPA	प्रकल्प कार्यान्वित.
४.	जेएसडब्ल्यू जयगड (धामणखोल-जयगड)	Year 2020- 40 MTPA	प्रकल्प कार्यान्वित.
५.	विजयदुर्ग	Year 2015 : 12.05 MTPA Year 2020 : 37.58 MTPA Year 2025 : 76.93 MTPA	केंद्रीय पर्यावरण मंत्रालयाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयात सन २०१० ते २०१४ या कालावधीत लागू केलेल्या Moratorium मुळे पर्यावरण दाखला मिळालेला नाही.
६.	रेडी	2016-17: 13.68 MTPA 2020-21: 18.18 MTPA 2024-25: 22.23 MTPA 2030-31: 27.10 MTPA 2045-46: 33.38 MTPA	केंद्रीय पर्यावरण मंत्रालयाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयात सन २०१० ते २०१४ या कालावधीत लागू केलेल्या Moratorium मुळे पर्यावरण दाखला मिळालेला नाही.

MTPA- Million Tonnes per Annum

****

(विवरणपत्र क्रमांक २३)

Why Maharashtra lacked in Port Development in comparison to Gujarat

1. **No Competitive Bidding**: Before 2016 port policy, all the ports and jetties were awarded through MOU Route. This process deprived the state from getting competitive proposals from established players. This created hindrance in overall development of ports in the state inspite of having a long coastline with abundant resources.

2. **Last mile connectivity to ports:** Lack of planning and development of Road and Rail Connectivity with Ports created further issues in port development. Due to presence of hilly terrain and Western Ghats along the coastline, connectivity to the port becomes a challenge.

3. Due to heavy rainfall in Sahyadri mountains, huge amount of soil and silt go flow into the creeks/ sea, which eventually results into **heavy siltation** in the creeks and sea. This siltation poses big challenge to smooth navigation and results into capital investments for dredging.

4. **Availability of Land** is the major constraint for the development of ports in Maharashtra. Most of the land is inhabited and under cultivation. Hence, land acquisition is a big challenge.

5. **Rewas Port** is strategically located and is planned to develop into a hub port. Some portion of the navigation channel of the proposed Rewas Port is passing through Mumbai Port Trust and therefore, requires Right of Way permission from them. The permission from MbPT is still awaited inspite of continuous follow-up with the concerned authorities since 2004.

6. There was a moratorium imposed by the Ministry of Environment and Forests, Govt. of India from 2010 to 2014 for granting Environmental Clearance to projects in Ratnagiri and Sindhudurg district due to Western Ghat Ecogloy Expert Committee's Report (i.e.Gadgil Committee). This has resulted considerable delay in **Dhamankhol-Jaigad, Vijaydurg and Redi Ports.**

7. Gujarat has a strategic location in comparison to Maharashtra and hence, it can cater more cargo demand arising from the landlocked northern states of India due to its proximity.

8. There is an inherent need for integrated planning with effective co-ordination between industries and port development and how Maharashtra as state can shift from Port development to Port led development?

(विवरणपत्र क्रमांक २४)

कॅप्टीव्ह जेट्टी आणि जनरल माहितीबाबतची विगतवारी

Sr. No.	Operator	Port	Type of Cargo handled	Cargo handled in 2015-16 (MTPA)	Cargo handled in 2016-17 (MTPA)
	(A) GREENFIELD PORTS (Port Polices- 1996, 2000, 2002, 2010, 2016)				
1.	Dighi Port Ltd.	Rajpuri	Bauxite, HR Coil	0.78	1.0
2.	JSW Jaigarh Port Ltd.	Jaigad	Coal, Bauxite, Molasses	8.2	12.5
3.	Angre Port Pvt. Ltd.	Jaigad	Laterite	0.01	0.008
4	Redi Port Ltd.	Redi	Iron Ore	1.34	0.9
	TOTAL (A)			**10.33**	**14.41**
	(B) CAPTIVE JETTIES (Captive jetty polices- 1995, 2005, 2016)				
1.	Ambuja Cements	Ulwa-Belapur	Cement	1.60	1.5
2.	JSW Dharamtar Port	Dharamtar	Iron ore, coal	6.00	9.9
3.	JSW Salav Steel	Revdanda	Iron Ore	0.04	0.6
4.	Infrastructure Logiscits	Bankot	Bauxite	0.27	0.2
5.	Finolex Industries	Ratnagiri	EDC, Coal	0.43	0.5
6.	Ratnagiri Gas & Power	Dabhol	LNG	3.22	2.0
	TOTAL (B)			**11.56**	**14.7**
	(C) MULTIPURPOSE JETTIES (Multipurpose jetty polices- 2005, 2010, 2016)				
1.	PNP Maritime Services	Dharamtar	Coal, Sulpher	3.90	4.4
2.	Indo Energy	Revdanda	Coal	1.30	0.8
	TOTAL (C)			**5.2**	**5.2**
	(D) MMB JETTIES OPERATED BY PRIVATE OPERATORS (MMB jetty policy- 2016)				
1.	Reliance Infra	Dahanu	Coal	0.46	0.06
2.	Ashapura Minechem	Kelshi	Bauxite	0.90	0.08

Sr. No.	Operator	Port	Type of Cargo handled	Cargo handled in 2015-16 (MTPA)	Cargo handled in 2016-17 (MTPA)
3.	Ultra Tech Cement	Ratnagiri	Clinker	0.27	0.2
4.	Integrated Point Services	Vijaydurg	Molasses	0.05	0.03
5.	Misc (Project cargo etc.)	Ulwa-Belpaur, Bhiwandi		0.08	0.15
	TOTAL (D)			**1.76**	**0.52**
	GRAND TOTAL (A+B+C+D)			**28.85**	**34.83**

(विवरणपत्र क्रमांक २५)

महाराष्ट्रात बंदर विकासाला चालना देण्यासाठी लोकलेखा समितीकडे करावयाच्या शिफारशी

१) बंदरांमधून सुरक्षित व सुरळीत मालवाहतूक होण्याकरिता आवश्यक असलेली उत्तम रस्ते जोडणी उपलब्ध करुन देण्याची जबाबदारी शासनाने घ्यावी.

२) महाराष्ट्रातील बंदरांना देशाच्या जास्तीत जास्त भागांशी जोडली जावीत याकरिता कोकण रेल्वे आणि मध्य रेल्वे एकमेकांशी जोडणारे चिपळूण ते कराड आणि वैभवाडी ते कोल्हापूर हे रेल्वेमार्ग जलदगतीने निर्माण करावेत.

३) बंदर प्रकल्पांकरिता खाजगी जमिनींचे भूसंपादनाची जबाबदारी शासनाने घ्यावी.

४) बंदर प्रकल्पांकरिता संबंधित विकासकाला विविध विभागांकडून घ्यावे लागणारे दाखले मिळवून देण्यासाठी शासनाने पुढाकार घ्यावा.

५) बंदर प्रकल्पांच्या प्रत्यक्ष अंमलबजावणीदरम्यान उद्‌भवणा-या अडचणींवर मात करण्यासाठी सुध्दा विकासकाला शासनाने पुढाकार घेऊन सर्वतोपरि सहकार्य करावे.

६) बंदर विकास आणि औद्योगिक विकास यांची परस्परांशी सांगड घालून बंदरावर आधारित उद्योगधंदे निर्माण करण्यासाठी शासनाने प्रयत्न करावेत.

****

(विवरणपत्र क्रमांक २६)

गृह (बंदरे) विभाग
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

बंदर विकास धोरण-२०१६
** सारांश**

बंदर विकास धोरण- २०१६ चा सारांश

१. प्रस्तावना:

महाराष्ट्र राज्याला ७२० कि.मी. लांबीची किनारपट्टी लाभली असून त्यावर २ मोठी बंदरे आणि ४८ लहान बंदरे आहेत. मोठया बंदरांचा कारभार केंद्र शासनाच्या आहे, तर लहान बंदरांचे प्रशासन, नियंत्रण व व्यवस्थापन हे राज्य शासनाच्या प्रशासकीय नियंत्रणाखालील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून करण्यात येते. राज्याचा आर्थिक व आद्यौगिक विकास साधण्याकरिता बंदर क्षेत्राच्या (Maritime Sector) विकासाला अनन्यसाधारण महत्त्व असून, आयात-निर्यातीकरिता आधुनिक पायाभूत सुविधांसह बंदर प्रकल्प निर्माण करणे, देशांतर्गत जलमार्गांचा विकास करणे, बंदर प्रकल्पांना रस्ते व रेल्वे जोडणी पुरविणे, नौवहन व्यवसायाकरिता आवश्यक मालधक्का बांधणे, जहाज बांधणी व जहाजदुरुस्ती कारखाने असे प्रकल्प निर्माण करणे ही काळाची गरज आहे.

२. नवीन बंदर विकास धोरणाची आवश्यकता

- प्रकल्पासाठी परवानग्या प्राप्त करण्यासाठी शासनाच्या पुढाकाराची आवश्यकता (Hand-Holding)
- बंदरांसाठीच्या रस्ते व रेल्वे जोडणीकडे लक्ष देण्याची गरज; सद्य:स्थितीत बंदरांचा विकास connectivity अभावी रखडलेला असणे
- सक्षम विकासक निवडले न जाणे व त्याचा बंदर विकासावर झालेला परिणाम
- प्रकल्पाच्या Lifecycle साठी आवश्यक तरतूदींची निर्माण झालेली गरज
- शिपयार्ड, अंतर्गत जलवाहतूक, कोस्टल शिपींग या उपक्षेत्रांचा समावेश करणे आवश्यक
- राष्ट्रीय व आंतरराष्ट्रीय स्तरावर बंदरे क्षेत्रातील बदल

३. बंदर विकास धोरण-२०१५ ची मुख्य वैशिष्टये

खाजगी क्षेत्राच्या सहभागाने बंदरांचा विकास करण्याचे धोरण सन १९९६ मध्ये जाहीर करण्यात आले. हया धोरणाचा सन २०००, २००२ आणि २०१० मध्ये वेळावेळी आढावा घेऊन सुधारणा करण्यात आल्या. बंदर क्षेत्राच्या विकासाला चालना देण्यासाठी अतिरिक्त उपाययोजना आवश्यक असल्याची बाब प्रचलित धोरणाचा नव्याने आढावा घेतला असता समोर आली आहे. त्यानुसार, इतर किनारी राज्यांचे व आंतरराष्ट्रीय बंदर विषयक धोरणे यांचा अभ्यास आणि बंदरे क्षेत्रातील हितसंबंधींशी चर्चा करुन नवीन

बंदर विकास धोरण-२०१५ तयार करण्यात आले आहे. हया धोरणाची मुख्य वैशिष्टये पुढीलप्रमाणे आहेत:

- हरीतक्षेत्र बंदरे, जेट्टी या मुख्य क्षेत्रांसह शिपयार्ड, अंतर्गत जलवाहतूक, कोस्टल शिपींग, कोस्टल इकोनॉमिक झोन या विविध उपक्षेत्रांचा समावेश (Comprehensive coverage)
- रस्ते, रेल्वे, अंतर्गत जलवाहतूक याकरिता स्वतंत्र कंपनीची स्थापना
- विविध आर्थिक सवलती (Fiscal incentives)
- ममेबोर्डाव्दारे बंदर विकासासाठी विविध परवानग्या (Facilitation and Hand Holding)
- विकासक निवडतांना पुरेशी पारदर्शकता आणि स्पर्धात्मकता
- सागरी आणि औद्योगिक विकासाचा समन्वय
- Un-solicited प्रस्तावांसाठी तरतूद-Swiss Challenge

४. बंदर विकास धोरण-२०१५ ची वैधता

बंदर विकास धोरण-२०१५ जाहीर केल्याच्या दिनांकापासून पांच (५) वर्षांच्या कालावधीसाठी वैध असेल. त्यानंतर बंदर क्षेत्राच्या गरजांचा अभ्यास करुन सुधारणा केल्या जातील.

५. नवीन बंदर विकास धोरण-२०१५ मध्ये समाविष्ट क्षेत्रे

१. हरीतक्षेत्र बंदरे (Greenfield Ports)
२. जेट्टी
३. किनारी नौपरिवहन आणि अंतर्गत जलमार्ग (Coastal Shipping and Inland waterways)
४. जहाजबांधणी/जहाजदुरुस्ती (Shipyard)
५. किनारी आर्थिक परिक्षेत्र (Coastal Economic Zone)
६. सागरी प्रकल्पांना सुविधा (Facilitation for maritime projects)

५.१ हरीतक्षेत्र बंदरे (Greenfield Ports):

नवीन बंदर विकास धोरण-२०१५ मध्ये बंदर प्रकल्पाच्या प्रत्येक टप्प्यासाठी म्हणजे विकास-पूर्व टप्पा, विकास टप्पा, कार्यचालन टप्पा आणि प्रकल्पातून बाहेर पडणे याकरिता स्पष्ट तरतूदी करण्यात आल्या आहेत. हरीतक्षेत्र बंदर प्रकल्पांचे (१) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने निश्चित केलेले प्रकल्प (Solicited proposals) आणि विकासकाने प्रस्तावित केलेले प्रकल्प (Un-solicited proposals) असे दोन प्रकार समाविष्ट करण्यात आले आहेत.

५.१.१ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने निश्चित केलेले प्रकल्प (Solicited proposals)

- प्रकल्पाचे ठिकाण निश्चित करणे, प्रकल्पाचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल तयार करणे (Techno-Economic Feasibility Study) आणि पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी संदर्भ अटी (Terms of Reference) प्राप्त करणे ही जबाबदारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत पार पाडण्यात येईल.
- PPP तत्त्वावर राबविण्यात येणा-या प्रकल्पांसाठी विकासकांची निवड निविदा प्रक्रिया राबवून करण्यात येईल. विकासकाला प्रस्तावित प्रकल्पातून होणारी अंदाजित मालहाताळणी व सेवांकरिता शुल्क हया बाबी निविदेत नमूद कराव्या लागतील. बंदर प्रकल्पातून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला मिळणारे महसूली उत्पन्न हा विकासक निवडीसाठी सर्वसाधारण आर्थिक निकष राहील.

५.१.२ विकासकाने प्रस्तावित केलेले प्रकल्प (Un-solicited proposals)

- खाजगी विकासक विहीत नमुन्यात प्रस्ताव सादर करेल.
- प्रकल्पाची आवश्यकता; विकासाधीन प्रकल्पांवर परिणाम, ठिकाणाची सुसाध्यता इ. निकषांच्या आधारे ममेबोर्डाकडून सदर प्रस्तावाचे मूल्यमापन करण्यात येईल.
- मूल्यमापनांती, विक्रासकाकडून TEFR मागविण्यात येईल.
- विकासकाडून प्राप्त TEFR ची ममेबोर्डाकडून तपासणी करुन मान्यता देण्यात येईल आणि पर्यावरण दाखल्यासाठी ToR प्राप्त करण्यासाठी केंद्रशासनाकडे प्रस्ताव सादर करण्यात येईल.
- हयानंतर, प्रकल्प राबविण्यासाठी विकासकाची निवड Swiss Challenge व्दारे करण्यात येईल. (बंदर क्षेत्राच्या विकासाचा आढावा घेता Swiss Challenge आवश्यक)
- हरीतक्षेत्र बंदराच्या निर्मितीसाठी एखाद्या शासकीय संस्थेचा प्रस्ताव प्राप्त झाल्यास अशा संस्थेची विकासक म्हणून थेट नामनिर्देशनाने (Nomination) निवड करण्यात येईल.
- ममेबोर्डाच्या अस्तित्त्वातील जेट्टीला बंदरामध्ये विकसित करण्यासाठी प्रस्ताव प्राप्त झाल्यास त्याचे महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाव्दारे मूल्यमापन करण्यात येईल. मूल्यमापनांती असा प्रस्ताव स्वीकारण्याजोगा असेल तर स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रियेव्दारे विकासकाची निवड करण्यात येईल.

५.१.३ PPP तत्त्वावरील हरीतक्षेत्र बंदर प्रकल्पांसाठी सर्वसाधारण अटी व शर्ती

- यशस्वी विकासकास २ वर्षासाठी इरादापत्र (Letter of Intent) देण्यात येईल. हया २ वर्षांत विकासक DPR, EC व Financial Closure प्राप्त करेल.
- सवलतीचा कालावधी जास्तीत जास्त ३५ वर्षे राहील.
- बंदर प्रकल्पामध्ये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड समभाग (Equity) घेणार नाही. तथापि, ममेबोर्डाने समभाग घेण्याचा निर्णय घेतल्यास तो शासकीय जमीन व इंटरटायडल जमीन यांच्या किंमतीच्या बदल्यात घेण्यात येईल. ममेबोर्डाचा समभाग जास्तीत जास्त ४९% इतका राहील.
- बंदराच्या व्यवहार्यतेसाठी Port Exclusivity Zone ची तरतूद राहील. हयामध्ये, मंजूर करण्यात आलेल्या बंदर प्रकल्पासून ठराविक अंतरामध्ये ममेबोर्ड अन्य जेट्टी/बंदर प्रकल्पास परवानगी देणार नाही.

५.१.४ विकास टप्पा

बांधकामास प्रत्यक्ष सुरुवात आणि प्रकल्पाचे कार्यचालन यामधील टप्पा हा विकास टप्पा म्हणून समजण्यात येईल. हया टप्प्यात सवलत करारनाम्यातील तरतूदींचे विकासकाकडून पालन करण्यात येत आहे किंवा कसे यावर पर्यवेक्षण करण्यासाठी ममेबोर्डामार्फत स्वतंत्र अभियंत्याची (Independent Engineer) ची नियुक्ती करण्यात येईल.

कार्यचालन टप्पा आणि प्रकल्पातून बाहेर पडणे याबाबत सविस्तर तरतूदी सवलत करारनाम्यात करण्यात येतील.

५.१.५ बंदर जोडणीच्या (connectivity) पायाभूत सुविधा (रस्ते, रेल्वे व जलमार्ग)

सद्य:स्थितीत बंदरांचा विकास रस्ते व रेल्वे connectivity अभावी रखडला आहे. बंदर प्रकल्प यशस्वी होण्यासाठी तो राज्याच्या व पर्यायाने देशाच्या अंतर्भागाशी रस्ते, रेल्वे व जलमार्ग यांच्या उत्तम जाळयाने जोडला जाणे अत्यंत गरजेचे असते. ही बाब लक्षात घेऊन नवीन बंदर विकास धोरण-२०१५ मध्ये connectivity वर लक्ष केंद्रीत करण्यात आले आहे.

Maharashtra Port Connectivity Corporation

बंदर प्रकल्पांना connectivity पुरविण्यासाठी महाराष्ट्र पोर्ट कनेक्टिव्हीटी कॉर्पोरेशन या स्वतंत्र कंपनीची स्थापना करण्यात येणार आहे. हया कंपनीमध्ये, सागरमाला डेव्हलपमेंट कंपनी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आणि उद्योग विभाग यांचा सहभाग असेल. Connectivity चे वैयक्तिक प्रकल्प हे स्वतंत्र विशेष हेतू वाहन (SPV) कंपनीच्या माध्यमातून राबविण्यात येतील. या SPV मध्ये महाराष्ट्र पोर्ट

कनेक्टिव्हीटी कॉर्पोरेशन ही होल्डींग कंपनी राहणार असून इतर शासकीय संस्था/कंपन्या जसे की, कोकण रेल्वे, रेल विकास निगम लि., सार्वजनिक बांधकाम विभाग इ. आणि संबंधित विकासक हे सहभागी होतील.

बंदर हद्दीपासून नजीकच्या राज्य/राष्ट्रीय महामार्गापर्यंत रस्ते जोडणीची जबाबदारी संबंधित बंदर विकासकाची राहील.

६. जेट्टी

६.१ कॅप्टीव्ह जेट्टी:

- कोकण किनारपट्टीनजीक EXIM कार्गोवर आधारित अस्तित्वातील तसेच आवश्यक परवानग्या प्राप्त असलेले प्रस्तावित उद्योगांना कॅप्टीव्ह जेट्टी प्रकल्पासाठी प्राधान्य देण्यात येईल.
- उपरोल्लिखित उद्योगांकडून कॅप्टीव्ह जेट्टी निर्माण करण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे प्रस्ताव प्राप्त झाल्यास त्याचे मूल्यमापन करण्यात येईल. मूल्यमापनांती उद्योगास इरादापत्र देण्यात येईल. इरादापत्राच्या कालावधीत जेट्टी व तदनुषंगिक सुविधांचे बांधकाम करण्यात येईल. तद्नंतर विकासकाशी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यात येईल.
- कॅप्टीव्ह जेट्टी धारकास त्याने एका वर्षात हाताळलेल्या कॅप्टीव्ह मालाच्या २५% त्रयस्थ पक्षाचा माल (Third Party Cargo) हाताळण्याची परवानगी असेल व त्यासाठी त्याला कॅप्टीव्ह कार्गोच्या दीडपट दराने ममेबोर्डाला व्हार्फेज शुल्क भरावे लागेल.

६.२ बहुउद्देशिय जेट्टी (Multipurpose jetty)

- प्रस्तुत धोरणात बहुउद्देशिय जेट्टींना लहान जेट्टी किंवा टर्मिनल असे संबोधण्यात आले असून फक्त Non-EXIM Cargo व प्रवासी वाहतूकीसाठी परवानगी देण्या येईल.
- जेट्टीच्या निर्मितीसाठी विकासकाची निवड प्रक्रिया हरीतक्षेत्र बंदराप्रमाणेच राहील.
- अस्तित्वातील हरीतक्षेत्र बंदर प्रकल्पधारक त्यांचे बंदरांनजीक सॅटेलाईट जेट्टी म्हणून बहुउद्देशिय जेट्टी निर्माण करु शकतील. या जेट्टीसाठी त्यांची नामनिर्देशनाने विकासक म्हणून निवड करण्यात येईल.

६.३ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या मालकीच्या जेट्टी

- एखाद्या ठिकाणी PPP/ JV व्दारे हरीतक्षेत्रबंदर विकास शक्य नसल्यास त्या ठिकाणी ममेबोर्डाव्दारे जेट्टीची निर्मिती करण्यात येईल. अशा जेट्टीच्या कार्यचालनासाठी अस्तित्त्वातील/प्रस्तावित उद्योगांची निविदा प्रक्रियेव्दारे निवड करण्यात येईल.

७. शिपयार्ड

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर जहाजबांधणी /जहाजदुरुस्ती उद्योग प्रस्थापित करण्यासाठी प्रस्तुत बंदर विकास धोरण-२०१५ मध्ये तरतूदी करण्यात आल्या आहेत. त्यामध्ये खालील दोन मॉडेल्स विचारात घेण्यात आले आहेत:

७.१ शिपबिल्डींग पार्क:

- किनारपट्टीवर शिपबिल्डींग पार्क निर्माण करण्यासाठी ममेबोर्डामार्फत सुयोग्य जागेची निवड करण्यात येईल. त्याठिकाणी ममेबोर्डामार्फत भूसंपादन करण्यात येईल व जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व तत्संबंधित उद्योगांसाठी सामाईक पायाभूत सुविधांची निर्मिती करण्यात येईल.
- इच्छुक उद्योजकांना जाहीर लिलावाव्दारे प्लॉटचे वाटप करण्यात येईल. लिलावाकरिता आधारभूत किंमत ही जागेचे मूल्य आणि पायाभूत सुविधांच्या निर्मितीवरील खर्च यावर ठरविण्यात येईल.
- उद्योजकांना १० वर्षांच्या भाडेपट्टयाने प्लॉट देण्यात येतील व आवश्यकता भासल्यास हा कालावधी पुढे आणखी १० वर्षांनी वाढविण्यात येईल.

७.२ उद्योजकांकडून प्राप्त झालेले प्रस्ताव (Unsolicited proposals)

- इच्छुक विकासक महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे TEFR सादर करील.
- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून TEFR चे मूल्यमापन केल्यानंतर Swiss challenge व्दारे विकासकाची निवड करण्यात येईल.
- यशस्वी विकासकास २ वर्षासाठी इरादापत्र देण्यात येईल. इरादापत्राच्या कालावधीत विकासकाने DPR, Environmental clearance, Financial Closure पूर्ण केल्यानंतर १० वर्षांचा भाडेकरार करण्यात येईल.

७.३ मनुष्यबळ विकास:

जहाजबांधणी, जहाजदुरुस्ती व तत्संबंधित उद्योगांमध्ये मनुष्यबळ विकास करण्याच्या दृष्टीने केंद्र शासन तसेच खाजगी संस्थांच्या सहकार्याने औद्योगिक प्रशिक्षण केंद्र तसेच शिपबिल्डींगबाबतचे प्रशिक्षण देणा-या संस्था स्थापन करण्यात येतील.

८. किनारी नौपरिवहन आणि अंतर्गत जलमार्ग (Coastal Shipping and Inland Waterways)

महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील बंदरांमधून तसेच नौवहनास योग्य अशा खाडयांमधून पूर्वापारपासून प्रवासी व मालवाहतूक करण्यात येत आहे. हया किनारी आणि अंतर्गत जलवाहतूकीस प्रस्तुत धोरणाच्या माध्यमातून प्रोत्साहन देण्यासाठी आवश्यक तरतूदी करण्यात आल्या ओहत.

- Non-EXIM Cargo व प्रवासी वाहतूकीसाठी बहुउद्देशिय जेट्टींना परवानगी
- ममेबोर्डाकडून रो-रो सेवा, कॅटामरान, फेरी सेवा व होवरक्राप्ट यांच्यासाठी पायाभूत सुविधांची निर्मिती
- ममेबोर्डाकडून अंतर्गत जलवाहतूकीच्या मार्गाची निश्चिती व विकास
- अंतर्गत जलवाहतूकीच्या विकासासाठी खाजगी क्षेत्राचा सहभाग तसेच महाराष्ट्र पोर्ट कनेक्टिव्ही कंपनीच्या माध्यमातून प्रकल्प हाती घेऊन विकास
- कोस्टल शिपींगच्या जलयानांना बंकर इंधनावर व्हॅट मधून सूट
- कोस्टल शिपींगव्दारे हाताळल्या जाणा-या मालावर व्हार्फेज शुल्कामध्ये १५-२० टक्के सूट

९. किनारी आर्थिक परिक्षेत्र (Coastal Economic Zone)

बंदरे आणि त्यावर आधारित उद्योग यांचा एकमेकांशी असलेला सबंध अतिशय महत्त्वाचा असून, रॉटरडॅम, दुबई या आंतरराष्ट्रीय आणि काकीनाडा येथील PCPIR (आंध्रप्रदेश) आणि दहेज येथील पेट्रोकेमिकेल उद्योग या राष्ट्रीय स्तरावरील उदाहरणांत ही बाब ठळकरित्या दिसून येते. औद्योगिक विकास आणि बंदर विकास हया बाबी एकत्रितरित्या (Synchronisation) होणे हे कोणत्याही सरकारी सवलतीपेक्षा जास्त परिणामकारक असते. हे ध्यानात घेऊन महाराष्ट्रात औद्योगिक आस्थापनांचे नियोजन हे त्यांची बंदरांशी असलेली जोडणी लक्षात घेऊन करण्याचे बंदर विकास धोरणात पुढीलप्रमाणे प्रस्तावित करण्यात येत आहे-

- बंदरानजीक बंदरावर आधारित औद्योगिक क्षेत्राच्या विकासास प्रोत्साहन
- बंदरावर आधारित SEZ / FTWZ यांच्या विकासास उद्योग विभागासह प्रोत्साहन
- बंदरावर आधारित उद्योग/Industrial Clusters विकासासाठी-
    - ➢ किनारी क्षेत्राला (Coastal area) D+ क्षेत्राच्या सवलती लागू
    - ➢ किनारी क्षेत्रातील Mega व Ultra Mega Projects साठी वाढीव सवलती

१०. नवीन बंदर विकास धोरण-२०१५ अंतर्गत सागरी प्रकल्पांना मदत (Facilitation):

पूर्वीच्या बंदर विकास धोरणामध्ये प्रकल्पांसाठी लागणा-या सर्व परवानग्या प्राप्त करण्याची विकासकाची जबाबदारी होती. त्यामुळे, बंदर प्रकल्पांची म्हणावी तशी प्रगती न झाल्याचे दिसून आले. अशा परवानग्या प्राप्त करुन प्रकल्पांना गती देण्यासाठी शासन/ ममेबोर्डाने पुढाकार घेण्याची निकड प्रकर्षाने समोर आली असून त्यादृष्टीने बंदर विकास धोरण-२०१५ मध्ये आवश्यक तरतूदी करण्यात आल्या आहेत:-

- बंदर प्रकल्पाचे क्षेत्रासाठी ममेबोर्डास विशेष नियोजन प्राधिकरण (Special Planning Authority) म्हणून घोषित करण्यात येईल.
- बंदर व बंदरावर आधारित उद्योगांना समोर ठेवून Development Plan करणे
- विकासविषयक व बांधकामविषयक परवानग्या ममेबोर्डाच्या स्तरावर देण्यात येतील.
- ममेबोर्डाच्या स्तरावर बंदर प्रकल्पाचा TEFR तयार करण्यात येईल.
- ममेबोर्डाकडून हरीतक्षेत्र बंदर प्रकल्पांसाठी पर्यावरणविषयक परवानगीसाठी केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वने मंत्रालयाकडून Terms of Reference प्राप्त करण्यात येईल.

१०.१ जमीनविषयक बाबींकरिता मदत:

- ममेबोर्डाच्या स्तरावर जमीन व भूसंपादन विषयी सक्षम महसूल अधिकारी यांसह कक्षाची स्थापना करण्यात येईल.
- प्रकल्प क्षेत्रातील शासकीय जमिनीचे शासनाकडून ममेबोर्डाकडे तात्काळ व नाममात्र भाडेपट्टयाने हस्तांतरण करण्यात येईल.
- ममेबोर्डाच्या स्तरावर शासकीय जमिनीचे मूल्यांकन व विकासकास हस्तांतरण करण्यात येईल.
- ममेबोर्डाच्या स्तरावर भरती-ओहोटीच्या क्षेत्रातील व त्यापुढील पाण्याखालील जमिनीचे मूल्यांकन व हस्तांतरण करण्यात येईल.
- भरती-ओहोटीच्या क्षेत्रातील व त्यापुढील पाण्याखालील जमिनीचे मूल्यांकन हे लगतच्या जिरायत जमिनीच्या रेडी रेकनर प्रमाणे असेल.
- प्रकल्पासाठी आवश्यक खाजगी जमिनीच्या संपादनासाठी ममेबोर्डाच्या स्तरावरील भूसंपादन कक्षाकडून कार्यवाही करण्यात येईल.

११. बंदर क्षेत्रासाठी आर्थिक सवलती (Fiscal incentives)

- **हरीतक्षेत्र बंदरे:**
- गौणखनिज उत्खननावरील स्वामीत्वधनातून सूट
- बिनशेती आकारातून सूट
- इलेक्ट्रीसिटी डयूटी मधून सूट
- मुद्रांक शुल्कामधून सूट
- वीजदराची औद्योगिक दराप्रमाणे आकारणी (महाराष्ट्र वीज नियामक आयोगाच्या सल्ल्याने)
- व्हॅट शुल्कातून सूट
- बंदर करातून सूट

(२) शिपयार्ड:

- इलेक्ट्रीसिटी डयूटी मधून सूट
- मुद्रांक शुल्कामधून सूट
- वीजदराची औद्योगिक दराप्रमाणे आकारणी (महाराष्ट्र वीज नियामक आयोगाच्या सल्ल्याने)
- जहाजविक्रीवर व्हॅट शुल्कातून सूट

(३) Industrial Clusters

- उद्योग विभागकडील Package Scheme of Incentives-२०१३ या योजनेखालील D+ क्षेत्रास अनुज्ञेय सवलती किनारपट्टी क्षेत्रास लागू
- D+ क्षेत्रास अनुज्ञेय सवलतीव्यतिरिक्त Mega व Ultra Mega Projects साठी उद्योग विभाग वाढीव सवलती प्रस्तावित करेल.

****

(विवरणपत्र क्रमांक २७)

बारमाही वाहणा-या नद्यांकरिता नियोजनाबाबत माहिती

१. केंद्र शासनाने दि. २६.३.२०१६ रोजी The National Waterways Act, २०१६ अन्वये घोषित केलेल्या राष्ट्रीय जलमार्गांपैकी महाराष्ट्रात एकूण १४ राष्ट्रीय जलमार्ग असून, त्यापैकी सात जलमार्ग किनारपट्टी भागात तर उर्वरित सात जलमार्ग राज्याच्या अंतर्भागात आहेत. किनारपट्टी भागात असलेल्या जलमार्गात संपूर्ण वर्षभर उपलब्ध असलेली पाण्याची खोली, नौवहनास उपयुक्त असलेली लांबी, सद्य:स्थितीत असलेली जलवाहतूक इत्यादी बाबींच्या आधारे, सुरुवातीस किनारपट्टी भागात असलेल्या जलमार्गांचा अभ्यास हाती घेण्यात आला आहे.

२. किनारपट्टी भागात असलेल्या एकूण सात राष्ट्रीय जलमार्गापैकी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून नियुक्त करण्यात आलेल्या मे. वॅपकोस (WAPCOS) या सल्लागारामार्फत कल्याण-ठाणे-मुंबई (NW-५३), राजपुरी (NW-८३) आणि जयगड (NW-९१) तीन जलमार्गांमध्ये किनारी नौपरिवहनासाठी किती वाव आहे (Scope for Coastal Shipping) याचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यात आला आहे. मे. वॅपकोस (WAPCOS) यांच्या अहवालानुसार, कल्याण-ठाणे-मुंबई या जलमार्गांमध्ये किनारी नौपरिवहनास वाव असून, त्यांनी अहवालात केलेल्या शिफारशींवर पुढील कार्यवाहीच्या दृष्टीने रुपरेषा आखण्यात येत आहे. जयगड व राजपुरी या जलमार्गांमध्ये किनारी नौपरिवहनासाठी वाव उपलब्ध नाही, असा निष्कर्ष मे. वॅपकोस यांनी अहवालात नमूद केला आहे.

३. अम्बा नदी (धरमतर खाडी) (NW-१०), बाणकोट (NW-८९), शास्त्री (जयगड) (NW-९१) आणि दाभोळ (NW-२८) या चार राष्ट्रीय जलमार्गांकरिता भारतीय अंतर्देशिय जलमार्ग प्राधिकरण (Inland Waterways Authority of India) यांच्याकडून सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करण्यात येत आहे. कुंडलिका (रेवदंडा) (NW-८५) या जलमार्गाचा अभ्यास अद्याप हाती घ्यावयाचा आहे.

****

LIST OF NATIONAL WATERWAYS IN MAHARASHTRA

Sr. No.	Number of Waterway	Name of Waterway	District	Distance (Km)
Coastal Waterways				
1.	NW-10	Amba River	Raigad	45
2.	NW-28	Dabhol Creek/Vashisti River	Ratnagiri	45
3.	NW-53	Kalyan-Thane-Mumbai Waterway Vasai Creek Ulhas River	Thane & Mumbai	145
4.	NW-83	Rajpuri Creek	Raigad	31
5.	NW-85	Revdanda Creek- Kundalika River	Raigad	31
6.	NW-89	Bankot Creek / Savitri River	Raigad & Ratnagiri	46
7.	NW-91	Shastri River- Jaigad Creek	Ratnagiri	52

LIST OF NATIONAL WATERWAYS IN MAHARASHTRA

Sr. No.	Number of Waterway	Name of Waterway	District	Distance (Km)
		Hinterland Waterways		
8.	NW 4	River Godavari : Only the stretch coming in the state of Maharashtra(from its Western limit till Eastern limit of N 18° 49'03".0 , 77° 52' 32".0 E near Dharmabad in Maharashtra)	Nashik & Nanded	670
9.	NW-11	Arunavati-Arana River	Yawatmal	98
10.	NW-70	Manjara River	Osmanabad & Latur	242
11.	NW-72	Nag River	Nagpur	60
12.	NW-78	Penganga-Narda River	Yawatmal, Chandrapur & Washim	265
13.	NW-100	Tapi River	Nandurbar	436
14.	NW-109	Wainganga- Pranahita River	Gadchiroli	164

रजिस्ट्री सं० डी० एल०—(एन)04/0007/2003—16 REGISTERED NO. DL—(N)04/0007/2003—16

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 1
PART II—Section 1
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 18] नई दिल्ली, शनिवार, मार्च 26, 2016/चैत्र 6, 1938 (शक)
No. 18] NEW DELHI, SATURDAY, MARCH 26, 2016/CHAITRA 6, 1938 (SAKA)

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।
Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation.

MINISTRY OF LAW AND JUSTICE

(Legislative Department)

New Delhi, the 26th March, 2016/Chaitra 6, 1938 (Saka)

The following Act of Parliament received the assent of the President on the 25th March, 2016, and is hereby published for general information:—

THE NATIONAL WATERWAYS ACT, 2016

No. 17 OF 2016

[25th *March*, 2016.]

An Act to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purposes of shipping and navigation and for matters connected therewith or incidental thereto.

BE it enacted by Parliament in the Sixty-seventh Year of the Republic of India as follows:—

Short title and commencement.

1. *(1)* This Act may be called the National Waterways Act, 2016.

(2) It shall come into force on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.

Existing national waterways and declaration of certain inland waterways as national waterways.

2. *(1)* The existing national waterways specified at serial numbers 1 to 5 in the Schedule along with their limits given in column (3) thereof, which have been declared as such under the Acts referred to in sub-section (*1*) of section 5, shall, subject to the modifications made under this Act, continue to be national waterways for the purposes of shipping and navigation under this Act.

(2) The regulation and development of the waterways referred to in sub-section (*1*) which have been under the control of the Central Government shall continue, as if the said waterways are declared as national waterways under the provisions of this Act.

(3) The inland waterways specified at serial numbers 6 to 111 in the Schedule along with their limits given in column (3) thereof are hereby declared to be national waterways for the purposes of shipping and navigation.

Declaration as to expediency of control and development by Union of waterways specified in Schedule for certain purposes.

3. Save as provided in sub-sections (*1*) and (*2*) of section 2, it is hereby declared that it is expedient in the public interest that the Union should take under its control the regulation and development of the waterways specified in the Schedule for the purposes of shipping and navigation to the extent provided in the Inland Waterways Authority of India Act, 1985. 82 of 1985.

Amendment of section 2 of Act 82 of 1985.

4. In the Inland Waterways Authority of India Act, 1985, in section 2, for clause (*h*), the following clause shall be substituted, namely:—

'*(h)* "national waterway" means the inland waterway declared by section 2 of the National Waterways Act, 2016, to be a national waterway.

Explanation.— If Parliament declares by law any other waterway to be a national waterway, then, from the date on which such declaration takes effect, such other waterway—

(i) shall also be deemed to be a national waterway within the meaning of this clause; and

(ii) the provisions of this Act shall, with necessary modifications (including modification for construing any reference to the commencement of this Act as a reference to the date aforesaid), apply to such national waterway;'.

Repeal of certain enactments and saving.

5. *(1)* The following Acts, namely:—

(a) the National Waterway (Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga Bhagirathi-Hooghly River) Act, 1982: 49 of 1982.

(b) the National Waterway (Sadiya-Dhubri Stretch of Brahmaputra River) Act, 1988: 40 of 1988.

(c) the National Waterway (Kollam-Kottapuram Stretch of West Coast Canal and Champakara and Udyogmandal Canals) Act, 1992; 25 of 1992.

(d) the National Waterway (Talcher-Dhamra Stretch of Rivers, Geonkhali-Charbatia Stretch of East Coast Canal, Charbatia-Dhamra Stretch of Matai River and Mahanadi Delta Rivers) Act, 2008: and 23 of 2008.

(e) the National Waterway (Kakinada-Puducherry Stretch of Canals and the Kaluvelly Tank, Bhadrachalam-Rajahmundry Stretch of River Godavari and Wazirabad-Vijayawada Stretch of River Krishna) Act, 2008, 24 of 2008.

are hereby repealed.

(2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the Acts referred to in sub-section (*1*), in so far as they are in conformity with the provisions of this Act, shall be deemed to have been done or omitted to be done or taken or not taken under the provisions of this Act.

THE SCHEDULE

(See section 2)

Sl.No.	National Waterways	Limits of the National Waterways
(1)	(2)	(3)
1.	National Waterway 1	Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga—Bhagirathi-Hooghly Rivers with the following limits, namely:— From road bridge at Allahabad across the river Ganga, about 2 kilometres upstream of the confluence of the rivers Ganga and Yamuna at Triveni to the inland waterway limit on the tidal waters of the river Hooghly from a line drawn between No.1 Refuge house at the entrance to Baratola river commonly called channel creek, to a position 2.5 kilometres due south of Saugor lighthouse, and then connected to the right or south bank at the entrance to the Hijili or Russulpore river, through river Ganga, lock canal and feeder canal at Farakka, river Bhagirathi and river Hooghly.
2.	National Waterway 2	Sadiya-Dhubri Stretch of Brahmaputra River with the following limits, namely:— From a line drawn across the Brahmaputra river from the point on the north bank of the Kundil river at its confluence with the Brahmaputra river near Sadiya to the beginning of the river island Majuli and therefrom through all the channels of the Brahmaputra river on either side of the river island Majuli up to the end of the river island Majuli and then up to the international border down stream of Dhubri.
3.	National Waterway 3	Kollam-Kozhikode Stretch of West Coast Canal and Champakara and Udyogmandal Canals with the following limits, namely:— The northern limit of the West Coast Canal shall be Kozhikode at Lat 11°13'39"N, Lon 75°46'44"E and the southern limit shall be a line drawn across the Ashtamudi Kayal at a distance of 100 metres south of Kollam jetty. The Champakara Canal starting from the confluence with the West Coast Canal and ending at the railway bridge (railway siding for Cochin Oil Refinery) near Fertilisers and Chemicals Travancore Limited. boat basin. The Udyogmandal Canal starting from the confluence with West Coast Canal and ending at the Padalam road bridge (Eloor-Edayar).

(1)	(2)	(3)
4.	National Waterway 4	Kakinada-Puducherry Stretch of Canals and the Kaluvelly Tank, Nashik-Bhadrachalam-Rajahmundry Stretch of River Godavari and Bridge near village Galagali-Wazirabad-Vijayawada Stretch of River Krishna with the following limits, namely:— *Kakinada-Puducherry canal* (Canal system consisting of Kakinada canal, Elûru canal, Commamur canal and North Buckingham canal, portion of the Coovum river linking North and South Buckingham canals, South Buckingham canal and Kaluvelly tank) Northern limit: A line drawn across the Kakinada canal parallel to the Jagannadhapuram road bridge, Kakinada at a distance of 500 metres down stream at Lat 16° 56' 24" N. Lon 82° 14'20"E; Southern limit: Junction of East Coast Highway and Chinnakalawari-Kanakachettikulam road at Kanakachettikulam which is the end point of the artificial canal link to Kaluvelly tank at Lat 20° 0' 07" N, Lon 79° 52' 12" E. *River Godavari* Western limit: Road bridge on Mumbai-Agra Highway at Nashik across river Godavari at Lat 20°0' 07" N, Lon 73°48' 12" E; Eastern limit: Sir Arthur Cotton barrage across river Godavari at Dowlaiswaram, Rajahmundry at Lat 16° 56' 05" N, Lon 81° 45' 32" E. *River Krishna* Western limit: Bridge near village Galagali Lat 16° 25' 28" N. Lon 75° 26'19" E. Eastern limit: Prakasam barrage across river Krishna at Vijayawada at Lat 16° 30' 18" N. Lon 80° 36' 23" E.
5.	National Waterway 5	Talcher-Dhamra Stretch of Brahmani-Kharsua-Tantighai-Pandua Nala-Dudhei Nala-Kani Dhamra-river system, Geonkhali-Charbatia Stretch of East Coast Canal, Charbatia-Dhamra Stretch of Matai River and Mahanadi Delta Rivers with the following limits, namely:— *East Coast Canal and Matai river* (Consisting of old Hijli tidal canal, Orissa coast canal and Matai river) Northern limit: Confluence point of Hooghly river and Hijli tidal canal at Geonkhali at Lat 22° 12' 20" N. Lon 88° 03' 07" E; Southern limit: Confluence of Matai river and Dhamra river near Dhamra Fishing harbour at Lat 20° 47' 42" N. Lon 86° 53' 03" E. *Brahmani-Kharsua-Dhamra river system* (Consisting of Brahmani-Kharsua-Tantighai-Pandua Nala Dudhei Nala-Kani-Dhamra rivers)

(1)	(2)	(3)
		North-Western limit: Samal barrage across river Brahmani, Talcher at Lat 21° 04' 26" N, Lon 86° 08'05" E;
		South-Eastern limit: An imaginary line drawn across Dhamra river at East Point of Kalibhanj Dian Reserved Forest near Chandnipal at Lat 20° 46' 26" N, Lon 86° 57' 15" E.
		Mahanadi delta rivers (Consisting of Hansua river, Atharabanki Creek, Nuna nala, Gobri nala, Kharnasi river and Mahanadi river)
		(Alternate route-Hansua river enters into Bay of Bengal through northern point of False point bay, then enters river Kharnasi at southern end of False point bay, river Atharabanki, a northernly distributory of river Mahanadi)
		Northern limit: Confluence of Kharsua river with Brahmani river at Ramchandrapur at Lat 20° 36' 55"N, Lon 86° 45'05" E;
		Southern limit: An imaginary line in continuation to the Northern break water structure across the entrance channel at Paradip Port at Lat 20° 15' 38"N, Long 86° 40' 55" E.
6.	National Waterway 6	*Aai River:*
		Upstream of Bridge at Adalguri No.3 at Lat 26°33'32"N, Lon 90°34'01"E to confluence with Brahmaputra river at Lat 26°12'50"N, Lon 90°36'24"E (4.7km upstream of Naranarayan Setu at Jogighopa).
7.	National Waterway 7	*Ajoy (Ajay) River:*
		Bridge on Morgram-Panagarh State Highway No. 14 at Illambazar Lat 23°36'56"N, Lon 87°31'58"E to confluence of river Ajoy with river Bhagirathi at Lat 23°39'23"N, Lon 88° 07'57"E at Katwa.
8.	National Waterway 8	*Alappuzha-Changanassery Canal:*
		Boat Jetty, Alappuzha at Lat 9°30'03"N, Lon 76°20'37"E to Changanassery Jetty at Lat 9°26'42"N, Lon 76°31'42"E.
9.	National Waterway 9	*Alappuzha-Kottayam Athirampuzha Canal:*
		Boat Jetty, Alappuzha at Lat 9°30'03"N, Lon 76°20'37"E to Athirampuzha market Lat 9°40'04"N, Lon 76°31'54"E.
10.	National Waterway 10	*Amba River:*
		Arabian Sea, Dharamtaar creed near village Revas at Lat 18°50'15"N, Lon 72°56'31"E, to a Bridge near Nagothane ST Stand at Lat 18°32'20"N, Lon 73°08'0"E.
11.	National Waterway 11	*Arunawati Aran River System:*
		Bridge on State Highway No. 211 at Lat 20°13'33"N, Lon 77°33'23"E to confluence of Arunawati and Aran rivers near Ratanapur village at Lat 19°59'31"N, Lon 78°09'38"E to confluence of Aran and Penganga rivers near Chimata village at Lat 19°54'08"N, Lon 78°12'36"E.

(1)	(2)	(3)
12.	National Waterway 12	*Asi River:* Ganga river confluence at Assi Ghat, Varanasi at Lat 25°17'19"N, Lon 83° 0'25"E to near Newada, Varanasi at Lat 25°16'37"N, Lon 82° 58'18"E.
13.	National Waterway 13	*AVM Canal:* Poovar Beach at Lat 8°18'30"N, Lon 77°04'45"E to Erayumanthurai Bus Stop at Lat 8°14'54"N; Lon 77°09'34"E.
14.	National Waterway 14	*Baitarni River:* Dattapur village at Lat 20°51'45"N, Lon 86° 33'30"E to confluence with Dhamra river near Laxmiprasad Dia at Lat 20°45'13'N, Lon 86° 49'15"E.
15.	National Waterway 15	*Bakreswar Mayurakshi River System:* Bakreswar river from Nil Nirjan Dam at Lat 23°49'31"N, Lon 87°24'59"E to confluence of Bakreswar and Mayurakshi rivers near Talgram village at Lat 23° 51'58"N, Lon 88°02'21"E. Mayurakshi river from Talgram village to confluence with Dwarka river near Dakshin Hijal village at Lat 23° 58'22"N, Lon 88°09'21"E.
16.	National Waterway 16	*Barak River:* Lakhipur Ferry Ghat Lat 24°47'18"N, Lon 93°01'16"E to Tuker Gram Lat 24°52'34"N, Lon 92°29'21"E.
17.	National Waterway 17	*Beas River:* Talwara Barrage at Lat 31°57'22"N, Lon 75°53'37"E to confluence of Beas and Sutlej rivers near Harike at Lat 31°09'09"N, Lon 74°58'08"E.
18.	National Waterway 18	*Beki River:* Elenagamari Lat 26°38'37"N, Lon 90°59'02"E to Brahmaputra confluence at Lat 26°14'24"N, Lon 90°47' 21"E.
19.	National Waterway 19	*Betwa River:* Rirwa Buzurg Dariya at Lat 25°54'17"N, Lon 79°45'06"E to confluence of Betwa and Yamuna rivers near Merapur Daria village at Lat 25°55'11"N, Lon 80°13'08"E.
20.	National Waterway 20	*Bhavani River:* Bhavani Sagar Dam, Sathyamangalam at Lat 11°28'16"N, Lon 77°06'49"E to confluence of Bhavani and Kaveri rivers at Kaveri river bridge on Salem-Coimbatore Highway: "National Highway-47 Lat 11°25'54"N, Lon [illegible]"E.
21.	National Waterway 21	*Bheema River:* Barrage (approx 1 km from Hippargi village) at Lat 17°09'05"N, Lon 76°46'34"E to confluence of Bheema and Krishna rivers at Gundloor Lat 16°24'28"N, Lon 77°17'13"E.
22.	National Waterway 22	*Birupa Badi Genguti Brahmani River System:*

(1)	(2)	(3)
		Birupa Barrage at Choudwar at Lat 20°30'49"N, Lon 85°55'20"E to Confluence of Birupa and Brahmani rivers near Upperkai Pada village at Lat 20°37'36"N, Lon 86°24'19"E including alternative route from, Samaspur village Lat 20°35'41"N, Lon 86°06'32"E to near Kharagpur village Lat 20°38' 28"N, Lon 86°17'32"E. Bramani river from confluence of Birupa and Brhmani rivers near Upperkai Pada village at Lat 20°37'36"N, Lon 86°24'19"E to Bramani river at Katana Lat 20°39'26"N, Lon 86°44'53"E.
23.	National Waterway 23	*Budha Balanga River:* Barrage (approx 300m from Patalipura village) at Lat 21°38'13"N, Lon 86°50'53"E to confluence of Budha Balanga river with Bay of Bengal at Chandipur Fishing Port Lat 21°28'12"N, Lon 87°04'12"E.
24.	National Waterway 24	*Chambal River:* Chambal road bridge on National Highway-92 Lat 26°41'56"N, Lon 78°56'09"E to confluence of Chambal and Yamuna rivers at Charakpura village Lat 26°29'30"N, Lon 79°15'01"E.
25.	National Waterway 25	*Chapora River:* Bride at State Highway No. 124 (1Km from Maneri village) Lat 15°'42'47"N. Lon 73°57'23"E to Confluence of Chapora river with Arabian Sea at Morjim Lat 15°36'33"N, Lon 73°44'01"E.
26.	National Waterway 26	*Chenab River:* Chenab road bridge at Lat 33°05'07"N, Lon 74°48'06"E to Bridge near Bhardakalan at Lat 32°48'12"N, Lon 74°34'53"E.
27.	National Waterway 27	*Cumberjua River:* Confluence of Cumberjua and Zuvari rivers near Cortalim ferry terminal Lat 15°24'40"N, Lon 73°54'48"E to confluence of Cumberjua and Mandovi rivers near Sao Martias Vidhan Parishad Lat 15°31'26"N, Lon 73°55'34"E.
28.	National Waterway 28	*Dabhol Creek Vashishti River:* Arabian Sea at Dabhol Lat 17°34'51"N, Lon 73°09'18"E to bridge at Pedhe Lat 17°32"39"N, Lon 73°30'36"E.
29.	National Waterway 29	*Damodar River:* Krishak Setu. Bardhman on State Highway No. 8 at Lat 23°12'40"N, Lon 87°50'54"E to confluence with Hooghly river near Purbha Basudebpur at Lat 22°21'01"N, Lon 88°05'19"E.
30.	National Waterway 30	*Dehing River:* Rail Bridge at Merbil Majuli No. 1 Lat 27°19'25"N, Lon 95°18'45"E to confluence of Dehing and Brahmaputra rivers near village Lachan at Lat 27°15'10"N, Lon 94°40'01"E.
31.	National Waterway 31	*Dhansiri/Chathe River:* Bridge near Morongi T.E. village Lat 26°24'41"N, Lon 93°53'47"E to Numaligarh Lat 26°42'01"N, Lon 93°35'15"E.

(1)	(2)	(3)
32.	National Waterway 32	*Dikhu River:* Bridge at Nazira on State Highway No 1 Lat 26°55'18"N, Lon 94°44'27"E to confluence of Dikhu and Brahmaputra rivers at Lat 26°59'58"N, Lon 94°27'42"E.
33.	National Waterway 33	*Doyans River:* Bridge near Sialmari Lat 26°10'47"N, Lon 93°59'10"E to confluence of Doyans and Subansiri rivers at Lat 26°26'53"N, Lon 93°57'12"E.
34.	National Waterway 34	*DVC Canal:* Durgapur Barrage Lat 23°28'47"N, Lon 87°18'19"E to Confluence point of DVC canal with Hoogly river near Tribeni Lat 23°0'31"N, Lon 88°24'55"E.
35.	National Waterway 35	*Dwarakeswar River:* Bridge near Abantika Lat 23°06'55"N, Lon 87°18'47"E to confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22°40'17"N, Lon 87°46'43"E.
36.	National Waterway 36	*Dwarka River:* Bridge at Tarapith at Lat 24°06'58"N, Lon 87°47'51"E to confluence with Bhagirathi river near Maugram village at Lat 23°43'53"N, Lon 88°10'51"E.
37.	National Waterway 37	*Gandak River:* Bhaisaslotal Barrage near Triveni Ghat at Lat 27°26'22"N, Lon 83°54'24"E to Gandak and Ganga rivers confluence at Hajipur Lat 25 39°18'N, Lon 85°10'28"E.
38.	National Waterway 38	*Gangadhar River:* Pakriguri Bridge on National Highway-31C at Lat 26°27'30"N, Lon 89°51'25"E to Bangladesh Border at Binnachara Point III Lat 26°0'32"N, Lon 89°49'57"E.
39.	National Waterway 39	*Ganol River:* Bangladesh Border at Mankachar Lat 25°31'47"N, Lon 89°51'24"E to bridge near Dolbari at Lat 25°34'20"N, Lon 90°03'46"E.
40.	National Waterway 40	*Ghaghra River:* Faizabad at Lat 26°47'51"N, Lon 82°06'46"E to Ghaghra and Ganga river confluence at Manjhi Ghat Lat 25°44'13"N, Lon 84°42'03"E.
41.	National Waterway 41	*Ghataprabha River:* Barrage near Malali Lat 16°20'01"N, Lon 75°11'23"E to confluence with river Krishna at Chicksangam Lat 16°20'13"N, Lon 75°47'54"E.
42.	National Waterway 42	*Gomti River:* Bara Imambara, Lucknow Lat 26°52'21"N, Lon 80°54'58"E to confluence of Gomti with river Ganga Lat 25°30'31"N, Lon 83°10'17"E.
43.	National Waterway 43	*Gurupur River:* Confluence of Netravathi river at Lat 12°50'44"N, Lon 74°49'45"E to confluence of Mangalore Port Bridge at Lat 12°55'35"N, Lon 74°49'37"E.

(1)	(2)	(3)
44.	National Waterway 44	*Ichamati River:* Bridge on Border Main Road at Gobra near Bangladesh Border at Lat 22°53'50"N, Lon 88°53'49"E to near Bangladesh Border at Bansjhari Mallikpur Lat 22°39'07"N, Lon 88°55'35"E.
45.	National Waterway 45	*Indira Gandhi Canal:* Harike Barrage at Lat 31°08'33"N, Lon 74°56'57"E to near Mohangarh Lat 27°18'37"N, Lon 71°09'10"E.
46.	National Waterway 46	*Indus River:* Bridge on highway at Upshi village Lat 33°49'43"N, Lon 77°48'56"E to Bridge on Shey-Chuchol road near Shey village Lat 34°03'35"N, Lon 77°38'33"E.
47.	National Waterway 47	*Jalangi River:* Bridge on State Highway No. 14 near Plashipara at Lat 23°47'47"N, Lon 88°27'09"E to confluence of Jalangi with Hooghly/Bhagirathi rivers at Nabadwip Lat 23°24'39"N, Lon 88°22'48"E.
48.	National Waterway 48	*Jawai-Luni Rivers and Rann of Kutch:* Jawai river from Jalore at Lat 25°20'37"N, Lon 72°41'09"E to Luni river near Gandhav village to Rann of Kutchh at Lat 23°32'54"N, Lon 68°22'27"E.
49.	National Waterway 49	*Jhelum River:* Bridge on highway at Lat 33°49'26"N, Lon 75°03'50"E to Wuler lake, Srinagar at Lat 34°21'37"N, Lon 74°36'36"E.
50.	National Waterway 50	*Jinjiram River:* Confluence with Brahmaputra river at Tumni Lat 25°51'51"N, Lon 89°58'57"E to Fulerchar Point. III at Brahmaputra river Lat 25°44'15"N, Lon 89°52'53"E.
51.	National Waterway 51	*Kabini River:* Kabini Dam Lat 11°58'25"N, Lon 76°21'10"E to Beeramballi at Lat 11°56'10"N, Lon 76°14'18"E.
52.	National Waterway 52	*Kali River:* Kodasalli Dam Lat 14°55'08"N, Lon 74°32'07"E to confluence of Kali river with Arabian Sea near Sadashivgad bridge at Lat 14°50'31"N, Lon 74°07'21"E.
53.	National Waterway 53	*Kalyan-Thane-Mumbai Waterway, Vasai Creek and Ulhas River:* Arabian Sea at Navi Mumbai Lat 18°55'50"N, Lon 72°53'22"E *via* Ulhas river to bridge on State Highway No. 76 near Malegaon T. Waredi Lat 19°02'38"N, Lon 73°19'54"E; Bridge on Kalyan-Badlapur road near Kalyan railway yard at Kalyan Lat 19°14'06"N, Lon 73°08'49"E to Kalyan Lat 19°15'35"N, Lon 73°09'28"E; Vasai Creek from Lat 19°18'54"N to Lon 72°47'30"E to Kasheli at Lat 19°13'23"N, Lon 73°0'21"E.

(1)	(2)	(3)
54.	National Waterway 54	*Karamnasa River:* Bridge at Kakarait Lat 25°18'11"N, Lon 83°31'38"E to confluence of Karamnasa and Ganga rivers at Kutubpur Lat 25°31'06"N, Lon 83°52'47"E.
55.	National Waterway 55	*Kaveri Kollidam River:* Uratchikottai Barrage at Lat 11°29'03"N, Lon 77°42'14"E to confluence of river Kollidam with Bay of Bengal at Pazhaiyar Lat 11°21'38"N, Lon 79°49'53"E.
56.	National Waterway 56	*Kherkai River:* Dam near Gangia village at Lat 22°45'12"N, Lon 86°05'09"E to confluence with Subarnrekha river at Jamshedpur Lat 22°50'13"N, Lon 86°09'37"E.
57.	National Waterway 57	*Kopili River:* Bridge at Banthai Gaon Tinali Bus Stop at Lat 26°10'41"N, Lon 92°13'05"E to confluence with Brahmaputra river at Chandrapur No. 2 Lat 26°15'07"N, Lon 91°56'49"E.
58.	National Waterway 58	*Kosi River:* Kosi Barrage at Hanuman Nagar Lat 26°31'40"N, Lon 86°55'29"E to Confluence of Kosi with Ganga river at Kursela Lat 25°24'40"N, Lon 87°15'14"E.
59.	National Waterway 59	*Kottayam-Vaikom Canal:* Kottayam, near Kodimatha at Lat 9°34'39"N, Lon 76°31'08"E to Vechoor joining National Waterway No. 3 at Lat 9°40'0"N, Lon 76°24'11"E.
60.	National Waterway 60	*Kumari River:* Dam near Amruhasa village at Lat 23°06'37"N, Lon 86°15'51"E to Mukutmanipur Dam at Chiada Lat 22°57'18"N, Lon 86°44'43"E.
61.	National Waterway 61	*Kynshi River:* Bangladesh Border near Mawpyllum Lat 25°12'07"N, Lon 91°15'21"E to bridge on Nonghyllam-Maweit road at Lat 25°19'35"N, Lon 91°04'07"E.
62.	National Waterway 62	*Lohit River:* Parasuram Kund at 27°52'40"N, Lon 96°21'40"E to Saikhowa Ghat, Sadiya Lat 27°47'49"N, Lon 95°38'14"E.
63.	National Waterway 63	*Luni River:* Dam at Jaswantpura Lat 26°13'35"N, Lon 73°41'20"E to Barrage near Malipura Lat 24°57'04"N, Lon 71°38'02"E.
64.	National Waterway 64	*Mahanadi River:* Sambalpur Barrage at Lat 21°27'34"N, Lon 83°57'50"E to Paradip at Lat 20°19'38"N, Lon 86°40'17"E.
65.	National Waterway 65	*Mahananda River:* Bridge near Gosaipur at Lat 25°26'41"N, Lon 88°05'26"E to Bangladesh Border near Adampur at Lat 24°57'17"N, Lon 88°10'59"E.

(1)	(2)	(3)
66.	National Waterway 66	*Mahi River:* Kadana Dam Lat 23°18'22"N, Lon 73°49'37"E to confluence with Gulf of Khambhat near Kavi railway station Lat 22°10'35"N, Lon 72°30'36"E.
67.	National Waterway 67	*Malaprabha River:* Jakanuru at Lat 15°49'51"N, Lon 75°38'54"E to confluence with river Krishna at Kudalasangama Lat 16°12'30"N, Lon 76°04'16"E.
68.	National Waterway 68	*Mandovir River:* Bridge at Usgaon at Lat 15°26'42"N, Lon 74°03'12"E to confluence of Mandovi river with Arabian Sea at Reis Magos Lat 15°28'32"N, Lon 73°46'46"E.
69.	National Waterway 69	*Manimutharu River:* Manimutharu Dam Lat 8°39'14"N, Lon 77°24'47"E to confluence with Tramaraparani river near Aladiur Lat 8°41'03"N, Lon 77°26'07"E.
70.	[illegible]	*Manjara River:* Singur Dam at Lat 17°44'58"N, Lon 77°55'41"E to confluence with river Godavari at Kandakurthi at Lat 18°49'07"N, Lon 77°52'20"E.
71.	National Waterway 71	*Mapusa/Moide River:* Bridge on National Highway-17 at Mapusa Lat 15°35'21"N, Lon 73°49'17"E to confluence point of Mapusa and Mandovi rivers at Porvorim Lat 15°30'20"N, Lon 73°50'42"E.
72.	[illegible]	*Nag River:* Bridge near NIT Colony, Nagpur Lat 21°06'17"N, Lon 79°06'03"E to confluence with river Kanhan near Sawangi village at Lat 21°05'38"N, Lon 79°27'54"E.
73.	[illegible]	*Narmada River:* Pandhariya at Lat 21°57'10"N, Lon 74°08'27"E to confluence of Narmada with Arabian Sea at Gulf of Khambhat Lat 21°38'27"N, Lon 72°33'28"E.
74.	National Waterway 74	*Netravathi River:* Netravathi Dam, Dharmsthala Lat 12°57'55"N, Lon 75°22'10"E to confluence with Arabian sea at Bengre Lat 12°50'43"N, Lon 74°49'29"E.".
75.	National Waterway 75	*Palar River:* Rail bridge at Virudampattu, Vellore at Lat 12°56'14"N, Lon 79°07'30"E to confluence with Bay of Bengal at Sadurangapattinam Lat 12°27'52"N, Lon 80°09'13"E.
76.	National Waterway 76	*Panchagangavali (Panchagangoli) River:* Gangoli Port at Lat 13°38'01"N, Lon 74°40'08"E to Bridge at Badakere at Lat 13°44'50"N, Lon 74°39'15"E.
77.	National Waterway 77	*Pazhyar River:* Bridge near Veeranarayana Mangalam village at Lat 8°13'49"N, Lon 77°26'27"E to confluence with Arabian Sea at Manakudi at Lat 8°05'15"N, Lon 77°29'08"E.

(1)	(2)	(3)
78.	National Waterway 78	*Penganga Wardha River System:* Confluence of Aran and Penganga rivers near Chimata village at Lat 19°54'08"N, Lon 78°12'36"E to the confluence of Wardha and Pranahita rivers near Ravalli village at Lat 19°33'59"N, Lon 79°49'0"E.
79.	National Waterway 79	*Pennar River:* Penna Barrage, Pothireddypalem at Lat 14°28'08"N, Lon 79°59'09"E to confluence with Bay of Bengal near Kudithipalem at Lat 14°35'37"N, Lon 80°11'31"E.
80.	National Waterway 80	*Ponniyar River:* Sathanur Dam at Lat 12°11'0"N, Lon 78°51'01"E to Cuddalore at confluence of Bay of Bengal at Lat 11°46'22"N, Lon 79°47'42"E.
81.	National Waterway 81	*Punpun River:* Bridge on National Highway-83 near Pakri village Lat 25°29'50"N, Lon 85°06'19"E to confluence with river Ganga at Fatuha Lat 25°30'50"N, Lon 85°18'17"E.
82.	National Waterway 82	*Puthimari River:* Bridge on National Highway-31 near village Ghopla at Lat 26°22'01"N, Lon 91°39'11"E to confluence with Brahmaputra river near Bamunbori at Lat 26°15'28"N, Lon 91°20'35"E.".
83.	National Waterway 83	*Rajpuri Creek:* Arabian Sea at Rajpuri Lat 18°18'03"N, Lon 72°56'43"E to Mhasala at Lat 18°08'15"N, Lon 73°06'45"E.
84.	National Waterway 84	*Ravi River:* Dam at Gandhiar Lat 32°35'51"N, Lon 75°59'05"E to Ranjeet Sagar Dam at Basoli Lat 32°26'36"N, Lon 75°43'45"E.
85.	National Waterway 85	*Revadanda Creek Kundalika River System:* Arabian Sea at Revadanda Lat 18°32'20"N, Lon 72°55'33"E to bridge on Roha-Astami Road near Roha Nagar Lat 18°26'32"N, Lon 73°07'11"E.
86.	National Waterway 86	*Rupnarayan River:* Confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22°40'17"N, Lon 87°46'43"E to confluence with Hooghly river at Geonkhali Lat 22°12'42"N, Lon 88°03'14"E.
87.	National Waterway 87	*Sabarmati River:* Barrage near Sadoliya Lat 23°26'50"N, Lon 72°48'35"E to confluence with Gulf of Khambhat near Khambhat Lat 22°09'18"N, Lon 72°27'28"E.
88.	National Waterway 88	*Sal River:* Orlim Deusa Bridge Lat 15°13'11"N, Lon 73°57'30"E to confluence with Arabian Sea at Mobor Lat 15°08'32"N, Lon 73°57'0"E.

(1)	(2)	(3)
89.	National Waterway 89	*Savitri River (Bankot Creek):* Bridge near Sape at Lat 18°05'54"N, Lon 73°20'09"E to Arabian Sea at Bankot Lat 17°58'47"N, Lon 73°01'45"E.
90.	National Waterway 90	*Sharavati River:* Honnavar Port Sea Mouth at Lat 14°17'56"N, Lon 74°25'27" E to link at highway at Gersoppa Lat 14°14'15"N, Lon 74°39'06"E.
91.	National Waterway 91	*Shastri River Jaigad Creek:* Sangmeshwar at Lat 17°11'16"N, Lon 73°33'03"E to confluence with Arabian Sea at Jaigad Lat 17°19'12"N, Lon 73°12'39"E.
92.	National Waterway 92	*Silabati River:* Barrage near Shimulia village at Lat 22°34'53" N, Lon 87°38'31"E to confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22°40'17"N, Lon 87°46'43"E.
93.	National Waterway 93	*Simsang River:* Bangladesh Border at Lat 25°11'05"N, Lon 90°39'25"E to bridge on National Highway-62 near Nongalbibra Lat 25°27'20"N, Lon 90°42'22"E.
94.	National Waterway 94	*Sone River:* Sone Barrage near Dehri at Lat 24°50'14" N, Lon 84°08'03"E to confluence of Sone and Ganga rivers at Lat 25°42'15"N, Lon 84°52'02"E.
95.	National Waterway 95	*Subansiri River:* Gerukamukh Lat 27°27'03" N, Lon 94°15'16"E to Brahmaputra confluence at Lat 26°52'25"N, Lon 93°54'31"E.
96.	National Waterway 96	*Subarnrekha River:* Chandil Dam at Lat 22°58'29" N, Lon 86°01'14"E to confluence with Bay of Bengal at Lat 21°33'29"N, Lon 87°22'59"E.
97.	National Waterway 97	*Sunderbans Waterways:* (i) Namkhana at Lat 21°45'46" N, Lon 88°13'06"E to Athara Banki Khal Lat 21°56'57"N, Lon 89°05'32"E; (ii) *Bidya River:* Lot No. 124 at Lat 21°54'43" N, Lon 88°41'08"E to near Uttar Danga at Lat 22°11'48"N, Lon 88°51'55"E; (iii) *Chhota Kalagachi(Chhoto Kalergachi) River:* Near Rajani ferry ghat Lat 22°19'57" N, Lon 88°54'21"E to near Nazat at Lat 22°26'05"N, Lon 88°50'12"E; (iv) *Gomar River:* Near Ramkrishnapur Lat 22°11'53" N, Lon 88°44'42"E to near Gosaba Kheya ghat at Lat 22°10'05"N, Lon 88°47'37"E; (v) *Haribhanga River:* Bangladesh Border Lat 21°53'19" N, Lon 89°01'24"E to confluence with Jhila river at Lat 21°58'18"N, Lon 88°55'08"E;

(1)	(2)	(3)
		(vi) *Hogla(Holgal)-Pathankhali River:* Near Parandar Lat 22°12'22" N, Lon 88°40'43"E to near Sandeshkhai Ferry Ghat at Lat 22°21'12"N, Lon 88°52'48"E;
		(vii) *Kalindi (Kalandi) River:* Bangladesh Border at Hingalganj Lat 22°28'08" N, Lon 88°59'46"E to Bangladesh Border near Khosbash at Lat 22°24'41"N, Lon 88°58'21"E;
		(viii) *Katakhali River:* Bangladesh Border near Barunhat Lat 22°30'31" N, Lon 88°58'25"E to Lebukhali ferry at Lat 22°21'45"N, Lon 88°57'30"E;
		(ix) *Matla River:* Bay of Bengal at Lat 21°33'04" N, Lon 88°38'26"E to Canning ferry ghat at Lat 22°18'39"N, Lon 88°40'43"E;
		(x) *Muri Ganga (Baratala) River:* Bay of Bengal near Bisalakshmipur Lat 21°37'52" N, Lon 88°10'0"E to near Kakdwip at Lat 21°52'17"N, Lon 88°09'08"E;
		(xi) *Raimangal River:* Hemnagar at Lat 22°11'41" N, Lon 88°58'01"E to Rajnagar at Lat 22°33'57"N, Lon 88°56'17"E;
		(xii) *Sahibkhali (Sahebkhali) River:* Near Ramapur Lat 22°17'52" N, Lon 88°56'35"E to Bangladesh Border near Khosbash at Lat 22°24'41"N, Lon 88°58'21"E;
		(xiii) *Saptamukhi River:* Bay of Bengal at Henry Island Lat 21°34'57" N, Lon 88°19'08"E to near Chintamanipur at Lat 21°51'14"N, Lon 88°18'41"E;
		(xiv) *Thakuran River:* Bay of Bengal at Lat 21°33'32" N, Lon 88°27'45"E to Madhabpur at Lat 22°02'52"N, Lon 88°33'28"E;
98.	National Waterway 98	*Sutlej River:* Sunni Road Bridge at Lat 31°14'45" N, Lon 77°07'34"E to Harike Dam at Lat 31°08'33"N, Lon 74°56'57"E.
99.	National Waterway 99	*Tamaraparani River:* Sulochana Mudalir bridge, Tirunelveli Lat 8°43'43" N, Lon 77°42'54"E to confluence with Bay of Bengal near Punnaikayal at Lat 8°38'25"N, Lon 78°07'38"E.
100.	[redacted]	*Tapi River:* Hatnur Dam Near Mangalwadi Lat 21°04'22"N, Lon75°56'45"E to Gulf of Khambhat (Arabian Sea) at Lat 21°02'16"N, Lon 72°39'30"E.
101.	National Waterway 101	*Tizu and Zungki Rivers:* Longmatra at Lat 25°46'12"N, Lon 94°44'35"E to Avanghku at Myanmar border Lat 25°35'03"N, Lon 94°53'06"E and in Zungki river from bridge at Lat

(1)	(2)	(3)
102.	National Waterway 102	*Tlwang (Dhaleswari River):* Khamrang near National Highway-54 Lat 23°55'22"N, Lon 92°39'08"E to Bridge on National Highway-154 at Gharmura Lat 24°17'19"N, Lon 92°31'0"E.
103.	National Waterway 103	*Tons River:* Bridge on National Highway-27 near Chakghat at Lat 25°02'05"N, Lon 81°43'45"E to Ganga confluence at Sirsa Lat 25°16'32"N, Lon 82°05'0"E.
104.	National Waterway 104	*Tungabhadra River:* Bridge on State Highway No. 29 near Chikka Jantakal village at Lat 15°24'33"N, Lon 76°35'13"E to confluence with river Krishna near village Murva Konda at Lat 15°57'20"N, Lon 78°14'30"E.
105.	National Waterway 105	*Udayavara River:* Arabian Sea Mouth at Malpe Lat 13°20'57"N, Lon 74°41'28"E to Bridge near Manipura Lat 13°17'33"N, Lon 74°46'26"E.
106.	National Waterway 106	*Umngot (Dwaki) River:* Bangladesh Border near Larbamon Lat 25°11'07"N Lon 92°0'54"E to Nongryngkoh at Lat 25°19'05"N, Lon 92°02'20"E.
107.	National Waterway 107	*Vaigai River:* Barrage near Anai Patti at Lat 10°05'19"N, Lon 77°51'10"E to Viragnoor Dam at Lat 9°53'52"N, Lon 78°10'34"E.
108.	National Waterway 108	*Varuna River:* Road bridge near Kuru at Lat 25°23'15"N, Lon 82°44'07"E to Ganga confluence at Saray Mohana, Varanasi Lat 25°19'45"N, Lon 83°02'41"E.
109.	National Waterway 109	*Wainganga Pranahita River System:* Bridge near Chandapur village at Lat 20°0'30"N, Lon 79°47'08"E to confluence of river Godavari at Kaleshwaram Lat 18°49'33"N, Lon 79°54'33"E.
110.	National Waterway 110	*Yamuna River:* Jagatpur (6km upstream of Wazirabad Barrage) Delhi Lat 28°45'28"N, Lon 77°13'50"E to confluence of Yamuna and Ganga rivers at Sangam, Allahabad at Lat 25°25'24"N, Lon 81°53'20"E.
111.	National Waterway 111	*Zuari River:* Sanvordem bridge Lat 15°16'15"N, Lon 74°07'11"E to Marmugao Port Lat 15°25'55"N, Lon 73°48'13"E.

DR. REETA VASISHTA,
Additional Secy. to the Govt. of India.

PRINTED BY THE GENERAL MANAGER, GOVERNMENT OF INDIA PRESS, MINTO ROAD, NEW DELHI
AND PUBLISHED BY THE CONTROLLER OF PUBLICATIONS, DELHI—2016.

(विवरणपत्र क्रमांक २८)

महाराष्ट्र शासन

क्रमांक : बैठक०५१७/प्र.क्र. ९७ /बंदरे -१
गृह विभाग, मंत्रालय,
हुतात्मा राजगुरू चौक,
मादाम कामा रोड, मुंबई : ४०० ०३२.
Email : home_prt१@maharashtra.gov.in
दुरध्वनी क्र. २२०२५०५२
दिनांक : २५ मे, २०१७.

प्रति,

मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई.

विषय : मा.मुख्यमंत्री तथा अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्या अध्यक्षतेखाली आयोजित करण्यात आलेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीच्या इतिवृत्तास शासनाची मंजुरी देण्याबाबत.

मा.मुख्यमंत्री तथा अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्या अध्यक्षतेखाली दिनांक ११.५.२०१७ रोजी झालेल्या बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीच्या आपणाकडून प्राप्त इतिवृत्तात सुधारणा करुन सुधारीत इतिवृत्तास मा.मुख्यमंत्री तथा अध्यक्ष महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी मान्यता दिली आहे. सदर इतिवृत्ताची प्रत यासोबत पाठविण्यात येत असून इतिवृत्त आपल्या स्तरावरुन निर्गमित करण्यात यावे, ही विनंती.

सहपत्र : वरीलप्रमाणे

(शैला मिठबावकर)
कक्ष अधिकारी, गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन

दिनांक ११.०५.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बहात्तराव्या (७२) बैठकीचे इतिवृत्त

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची **बहात्तरावी (७२) बैठक दि. ११/०५/२०१७ रोजी सकाळी ११.०० वाजता** माननीय मुख्यमंत्री महोदय (बंदरे) तथा अध्यक्ष, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचे अध्यक्षतेखाली मा. मुख्यमंत्री कार्यालय समिती कक्ष, मंत्रालय, मुंबई येथे संपन्न झाली.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सर्व उपस्थितांचे स्वागत करुन, बैठकीच्या प्रारंभी मागील पांच वर्षात लहान बंदरातून झालेली मालहाताळणी, प्रवासी वाहतूक तसेच महसूल प्राप्ती याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या प्रगतीबाबत बैठकीस माहिती दिली. सन २०१५-१६ च्या तुलनेत सन २०१७-१८ मध्ये मालहाताळणीच्या प्रमाणात सुमारे २२% वाढ झाली असून, सन २०१५-१६ मध्ये प्राप्त झालेल्या रु. १४४.५३ कोटी महसूलात वाढ होऊन सन २०१६-१७ मध्ये रु. १५३.२७ कोटी इतका महसूल प्राप्त झाला आहे. मागील एक वर्षात महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत विकासास उत्तम वाव असलेल्या बोर्डाच्या ४९ जेट्टींचे ऑडीट करण्यात आले असून, त्याआधारे जेट्टींची दुरुस्ती, पुनर्बांधणी, प्रवाशांकरिता पायाभूत सुविधा जसे की, प्रवासी शेड, विद्युतव्यवस्था, पाणीपुरवठा, प्रसाधनगृह, बैठकव्यवस्था, अपंगांसाठी व्हीलचेअर, सुलभ नौकानयनासाठी ड्रेजिंग इ. करिता, एकूण रु. २३८ कोटींचा आराखडा तयार केला असल्याची माहिती दिली. याशिवाय, सुलभ व सुरक्षित नौवहनासाठी कॅपिटल व मेन्टेनन्स ड्रेजिंगकरिता सन २०१७-१८ ते २०२२-२३ असा पंचवार्षिक आराखडा तयार करण्यात येणार आहे. कामकाजामध्ये गतीमानता व अचूकता आणण्याकरिता आधुनिक तंत्रज्ञानाचा अवलंब करुन ऑनलाईन तिकीट, 'आपले सरकार' पोर्टलव्दारे ऑनलाईन सुविधा, सीएमआयएस-GIS पोर्टल, मोबाईल ॲप, जिओ-फेन्सिंग सिक्युरिटी सिस्टीम, ई-व्हॅलिडेशन, पेमेंट गेटवे (लवकरच अपेक्षित), कमांड कंट्रोल (लवकरच अपेक्षित) या सुविधा e-Initiatives अंतर्गत उपलब्ध करुन देण्यात आल्याचे अवगत केले. तसेच, सामाजिक विकास कार्यक्रमाखाली बोर्डामार्फत राबविण्यात येत असलेल्या ' निर्मल सागर तट अभियानाची तसेच बोर्डाच्या जेट्टी, कार्यालये, प्रवासी टर्मिनल येथे हरितऊर्जा वापराबाबत करण्यात येत असलेल्या कार्यवाहीची माहिती बोर्डास दिली.

त्यानंतर, मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी बैठकीच्या कार्यसूचीवरील विषयांबाबत सविस्तर सादरीकरण (Power point presentation) केले. त्याबाबत बैठकीत विषयवार चर्चा होऊन पुढीलप्रमाणे निर्णय घेण्यात आले.

विषय क्र. १	**दि. ०५.०५.२०१६ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७१ व्या बैठकीचे इतिवृत्त मंजूर करणे.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा- सदस्य सचिव यांनी दि. ०५.०५.२०१६ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७१ व्या बैठकीच्या इतिवृत्ताचे वाचन केले. सदर इतिवृत्तास यथास्थित मान्यता देण्यात आली.
विषय क्र. २	**दिनांक ०५.०५.२०१६ रोजी संपन्न झालेल्या बोर्डाच्या ७१ व्या बैठकीच्या इतिवृत्तावरील कार्यवाही अहवाल बोर्डाच्या माहितीसाठी.** मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी बोर्डाच्या ७१ व्या बैठकीच्या इतिवृत्तावरील कार्यवाहीचा अहवाल बोर्डाच्या माहितीस्तव सादर केला व त्याअनुषंगाने करण्यात येत असलेल्या कार्यवाहीची सद्य:स्थिती बैठकीस अवगत केली. त्याची सर्वानुमते नोंद घेण्यात आली. प्रधान सचिव (उद्योग) यांनी असे मत व्यक्त केले की, किनारपट्टी भागात औद्योगिक क्षेत्र, किनारी आर्थिक परिक्षेत्र (Coastal Economic Zone) व तत्संबंधित बाबी सुध्दा बंदरावर आधारित विकास म्हणून सागरमाला योजनेचा भाग असल्यामुळे मा. मुख्यमंत्री महोदयांच्या अध्यक्षतेखालील राज्य सागमाला समितीमध्ये त्याचा आढावा घेण्यात यावा. त्यावर, प्रधान सचिव (बंदरे) यांनी स्पष्ट केले की, सागरी विकासकामांसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड हे नोडल एजन्सी तर औद्योगिक क्षेत्र विकासाशी संबंधित बाबींकरिता उद्योग विभाग हे नोडल एजन्सी म्हणून राहतील.
विषय क्र. ३	**रेवस-आवरे प्रकल्पांच्या विकासकांचे शून्य दिनांक (Zero Date) प्राप्त करण्याकरिता मुदतवाढ मिळण्याबाबतचे प्रस्ताव** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. त्याबाबत सखोल विचारविनिमय करतांना पुढील मुद्दे विचारात घेण्यात आले. मे. रेवस पोर्ट लि. यांनी सवलत करारनामा स्वाक्षांकित केल्यापासून रेवस बंदर प्रकल्पासाठी पर्यावरणविषयक दाखल्यासह इतर आवश्यक दाखले प्राप्त करणे, खाजगी जमिनीचे संपादन याबाबत समाधानकारक प्रगती केलेली आहे. परंतु, मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या बंदर हद्दीतून जाणा-या रेवस-आवरे बंदराच्या नौवहनमार्गाकरिता परवानगीसंदर्भात

	त्यांच्याकडे वारंवार पाठपुरावा करुन अद्यापही सदरची परवानगी न मिळाल्यामुळे, बंदर विकास प्रकल्प रखडलेला आहे. सदरची बाब ही मे. रेवस पोर्ट लि. यांच्या नियंत्रणाबाहेर आहे. मा. मुख्यमंत्री महोदयांचे अपर मुख्य सचिव यांनी सूचित केले की, पर्यावरणविषयक दाखला न मिळणे किंवा अन्य वैध कारणामुळे किंवा Force Majeure या कारणास्तव एखाद्या बंदर प्रकल्पाला विलंब झाला असेल, तर बंदर विकासाला सहकार्य करण्यासाठी शून्य दिनांकाला (Zero Date) मुदतवाढ देण्यासंबंधी एक धोरण असणे आवश्यक आहे. एकाधिकारशाहीच्या माध्यमातून महसूल मिळविण्याऐवजी कार्यक्षमतेवर भर देणे गरजेचे असल्याचे मा. मुख्यमंत्री महोदयांनी निर्देशित केले. वरील मुद्दयांवर झालेल्या सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानमुते ठराव पारित करण्यात येतो की, १) मे. रेवस पोर्ट लि. यांना रेवस-आवरे बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक प्राप्त करण्यासाठी दि. ०१.१०.२०१६ पासून २४ महिने दि. ३०.०९.२०१८ पर्यंत मुदवाढ देण्यात येत आहे. २) तसेच, शासनाने रेवस बंदर विकसित करण्यासाठी मुंबई बंदर विश्वस्त यांनी २५%, जवाहरलाल नेहरु बंदर विश्वस्त यांनी २५% आणि राज्य शासन यांनी ५०% या प्रमाणात समभाग घेऊन स्वतंत्र कंपनी स्थापन करण्याबाबत प्रस्ताव तयार करण्यात यावा, असे निर्देश मा. अध्यक्षांनी दिले. ३) मुंबई बंदर विश्वस्त यांनी नौवहन मार्गातून द्यावयाच्या परवानगीकरिता रेवस पोर्ट यांच्याकडून आकारवयाच्या शुल्काबाबत कायदेशीर बाबी आणि समर्थन तपासून पहाव्यात.
विषय क्र. ४	**विजयदुर्ग या बंदर प्रकल्पांच्या विकासकांचा शून्य दिनांक (Zero Date) प्राप्त करण्याकरिता मुदतवाढ मिळण्याबाबतचा प्रस्ताव** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. त्याबाबत सखोल विचारविनिमय करतांना पुढील मुद्दे विचारात घेण्यात आले. मे. विजयदुर्ग पोर्ट प्रा. लि. यांनी विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पासाठी पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त करण्यासाठी दि. १७.३.२०११ रोजी केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाकडे

	प्रस्ताव सादर केला होता. परंतु, केंद्र शासनाने रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयातील प्रकल्प पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी विचारात न घेण्याबाबत ऑगस्ट-२०१० मध्ये जारी केलेला मोराटोरियम ऑक्टोबर-२०१३ पर्यंत अस्तित्त्वात होता. त्यामुळे, हया तीन वर्षांच्या कालावधीत विजयदुर्ग पोर्ट प्रा.लि. यांचा प्रस्ताव प्रतिक्षाधीन होता. ही बाब ही मे. विजयदुर्ग पोर्ट प्रा. लि. यांच्या नियंत्रणाबाहेर होती. विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पासाठी केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने दि. २८.०४.२०१५ रोजी पर्यावरण दाखल्यासाठी Terms of Reference जारी केल्या आहेत व त्यानुसार विजयदुर्ग पोर्ट प्रा.लि. यांना पर्यावरण आघात मूल्यांकन अभ्यास व सुधारित सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करावयाचा आहे. बंदर विकास धोरण-२०१६ मध्ये सागरी प्रकल्पांसाठी खाजगी विकासकांना शासन / महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने सहकार्य (Handholding) करावे, अशी तरतूद आहे. वरील मुद्दयांवर झालेल्या सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानमुते ठराव पारित करण्यात येतो की, मे. विजयदुर्ग पोर्ट प्रा. लि. यांना विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक प्राप्त करण्यासाठी दि. ३०.०६.२०१८ पर्यंत मुदतवाढ देण्याकरिता तत्वत: मान्यता देण्यात येत आहे. शून्य दिनांकास मुदतवाढ देण्यासंदर्भात अभ्यास करण्यासाठी प्रधान सचिव (परिवहन व बंदरे) यांच्या अध्यक्षतेखाली एक समिती स्थापन करण्यात येईल. हया समितीने सखोल अभ्यास करुन, विकासकाने सवलत करारनाम्यानुसार प्राप्त करावयाचे प्रकल्पाचे टप्पे, त्याकरिता ठरवून द्यावयाचा कालावधी हयाबाबत अहवाल तयार करावा व तो अहवाल बोर्डाच्या आगामी बैठकीत सादर करावा.
विषय क्र. ५	**रेडी बंदराचा विकास प्रकल्प- शासन/ महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाविरुध्द दाखल झालेल्या विविध न्यायालयीन प्रकरणांची सद्य:स्थिती तसेच रेडी बंदर ममेबोर्डाने ताब्यात घेतल्यानंतर करण्यात आलेल्या मालहाताळणीचा तपशील** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. त्याबाबत सखोल विचारविनिमय करतांना पुढील मुद्दे विचारात घेण्यात आले. मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी त्यांच्या दि. १५.४.२०१७ रोजीच्या पत्रान्वये खालील मुद्दयांच्या अनुषंगाने न्यायालयाबाहेर समझोता (out of court settlement) करण्याची विनंती केली आहे- १) शून्य दिनांकास मुदतवाढ देणे.

	२) रेडी बंदरातील जेट्टीचा ताबा पुन्हा रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडे देणे. ३) पुन्हा सन २०१३ च्या अधिसूचनेप्रमाणे बंदर हद्द कायम ठेवणे. ४) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडे व्हार्फेज शुल्काच्या थकबाकीची केलेली रु. २२.५४ कोटी ची मागणी मागे घेणे. वरील मुद्दयांवर झालेल्या सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानमुते ठराव पारित करण्यात येतो की, रेडी पोर्ट लि. ने दिलेल्या प्रस्तावाच्या अनुषंगाने वाटाघाटी करणेस्तव प्रधान सचिव (बंदरे) यांचे अध्यक्षतेखाली समिती गठीत करण्यात यावी. समितीने मे.रेडी पोर्ट लि. यांच्या दि.15.4.2017 रोजीच्या अर्जावर विचार विनिमय करावा. तसेच मे.रेडी पोर्ट लिं. यांचे प्रतिनिधी सोबत चर्चा करावी. समितीने आपला अहवाल मा.मुख्यमंत्री महोदयांना सादर करावा. मे.रेडी पोर्ट लि. यांचेसोबत चर्चेदरम्यान सहमती झाल्यास, रेडी पोर्ट लि. यांनी सर्वोच्च न्यायालयात दाखल केलेला खटला त्यांनी मागे घेणे आवश्यक असेल.
विषय क्र. ६	**वाढवण बंदराचा विकास प्रकल्प- सद्य:स्थितीदर्शक अहवाल बोर्डास अवगत करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. जवाहरलाल नेहरु बंदर विश्वस्त यांचे अध्यक्ष बैठकीस विशेष निमंत्रित म्हणून उपस्थित होते. त्यांनी वाढवण बंदर प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीबाबतची सद्य:स्थिती बोर्डास अवगत केली. त्याची बोर्डाने नोंद घेतली.
विषय क्र. ७	**ठाणे खाडीकिनारी वाशी पुलाजवळ मौजे तुर्भे (ता. कुर्ला, जि. मुंबई उपनगर) येथे बहुउद्देशिय जेट्टी निर्माण करण्याबाबतचा मे. योगायतन पोर्टस् प्रा.लि. यांचा प्रस्ताव-सुधारित सविस्तर प्रकल्प अहवालास (Revise DPR) मान्यता मिळणेबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, ठाणे खाडीकिनारी वाशी पुलाजवळ मौजे तुर्भे (ता. कुर्ला, जि. मुंबई उपनगर) येथे बहुउद्देशिय जेट्टी निर्माण करण्याच्या प्रकल्पांतर्गत,

	मे. योगायतन पोर्टस् प्रा.लि. यांना मंजूर केलेल्या अतिरिक्त वॉटरफ्रन्टच्या अनुषंगाने जेट्टी, शिपयार्ड व तदनुषंगिक सुविधा निर्मितीसाठी कंपनीने सादर केलेल्या सुधारित सविस्तर प्रकल्प अहवालाची सल्लागाराने छाननी करुन केलेल्या शिफारशीनुसार, सदर सविस्तर प्रकल्प अहवालास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. ८	**सागरी प्रशिक्षण देणा-या संस्थांना (Marine Training Institutes) प्रशिक्षणाकरिता आवश्यक सुविधा निर्माण करण्यासाठी तसेच मेक-इन-इंडिया अंतर्गत स्टार्ट-अप प्रोजेक्ट तसेच पुणे युनिर्व्हसिटी/आय.आय.टी., मुंबई यांना प्रशिक्षणासाठी वॉटरफ्रन्ट मंजूर करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव करण्यात येतो की, सागरी प्रशिक्षण देणा-या संस्थांना (Marine Training Institutes) प्रशिक्षणाकरीता आवश्यक सुविधा निर्माण करण्यासाठी तसेच मेक-इन-इंडीया अंतर्गत स्टार्ट-अप प्रोजेक्ट योजनेअंतर्गत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, मुंबई (I.I.T. Mumbai) / सावित्रीबाई फुले पुणे युनिर्व्हसिटी/ सेंट्रल मेकॅनिकल इंजिनिअरिंग रिसर्च इन्स्टिटयूट यांना प्रशिक्षण/ संशोधनासाठी आवश्यक तो वॉटरफ्रन्ट भाडे तत्वावर मंजूर करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. त्याचप्रमाणे अशा संशोधन, प्रशिक्षण, शैक्षणिक आणि स्टार्ट-अप प्रकल्पाबाबत आवश्यक आवश्यक कार्यवाही करण्यास मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.
विषय क्र. ९	**करंजा खाडीकिनारी मौजे चाणजे (ता. उरण, जि. रायगड) येथे करंजा टर्मिनल अॅण्ड लॉजिस्टिक्स लि. यांच्यामार्फत निर्माण करण्यात येत असलेला बहुउद्देशिय जेट्टीचा प्रकल्प- Permission to sub-lease land to potential port users for development of logistics park and port related facilities** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, करंजा खाडीमध्ये मौजे चाणजे (ता. उरण, जि. रायगड) येथे करंजा टर्मिनल अॅण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा. लि. यांच्यामार्फत निर्माण करण्यात येत असलेल्या बहुउद्देशिय जेट्टीच्या प्रकल्पांतर्गत, कंपनीने भराव करुन निर्माण

	केलेल्या बॅक-अप क्षेत्रापैकी काही क्षेत्र लॉजिस्टिक्स पार्कच्या व बंदरावर आधारित सुविधांच्या निर्मितीसाठी त्रयस्थ घटकांना पोटभाडेपट्टयाने देण्याकरिता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड आणि करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा. लि. यांच्यामध्ये स्वाक्षांकित दि. ३१.८.२००९ रोजीच्या करारनाम्यातील कलम क्र. V(b) शिथील करण्याबाबत करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा. लि. यांच्या प्रस्तावास खालील अटींच्या अधीन राहून मान्यता देण्यात येत आहे- १) मे. करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. यांची प्रकल्पातील समभाग गुंतवणूक किमान 51% कायम ठेवावी. २) मे. करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. यांचेकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास देय असलेली थकबाकीची रक्कम कंपनीने प्रथम पूर्ण भरणा करावी. ३) कासवलेपाडा येथील समुद्र धूप प्रतिबंधक भिंतीच्या बांधकामासंदर्भात पर्यावरण विभागाने दि. २.१.२०१७ च्या पत्रान्वये निर्देशित केल्याप्रमाणे कपंनीने सीआरझेड दाखला प्राप्त करावा. ४) लॉजिस्टिक्स पार्कच्या व बंदरावर आधारित सुविधांच्या निर्मितीसाठी त्रयस्थ घटकांकडून पोटभाडेपट्टयाने क्षेत्र मिळण्याबाबत करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. कंपनीकडे प्राप्त होणा-या प्रस्तावांचा तपशील प्रथम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सादर करावा व बोर्डाचे कार्यालयाने हया प्रस्तावांची सखोल तपासणी करुनच प्रस्तावाला मान्यता द्यावी. ५) बॅक-अप क्षेत्राची मालकी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडेच राहील. ६) सदरची परवानगी ही फक्त बॅक-अप क्षेत्रापुरतीच मर्यादित असेल. परंतु, मालहाताळणीसाठी जेट्टी व तत्संबंधित पायाभूत सुविधा, नौवहन सुविधा, ड्रेजिंग, मालहाताळणी उपकरणे आदी मूलभूत सुविधा पुरविण्याची जबाबदारी मे. करंजा टर्मिनल ॲण्ड लॉजिस्टिक्स लि. यांचीच राहील. ७) शासन गृह विभाग निर्णय क्र. जेईटी-१३०८/प्र.क्र.३५८/बंदरे-२, दि. २४.८.२००९ मधील अटींचे पालन करणे कंपनीवर बंधनकारक राहील.
विषय क्र. १०	**खाद्यतेल रिफायनरी करिता लागणारा कच्चा माल आयात करणे आणि रिफायनरीमधील उप-उत्पादने (By-products) निर्यात करणे याकरिता धरमतर खाडीत मौजे वाघवीरा (ता. अलिबाग, जिल्हा रायगड) येथे कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधणेकरिता ३०० मीटरचा वॉटरफ्रन्ट मिळण्याबाबत मेसर्स गजानन इंडस्ट्रिज लिमिटेड यांचा प्रस्ताव**

	मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, १) धरमतर खाडीमध्ये मौजे वाघवीरा (ता. अलिबाग, जिल्हा रायगड) येथे खाद्यतेल रिफायनरीशी संबंधित मालाची हाताळणी करण्याकरिता कॅप्टीव्ह जेट्टी बांधणेकरिता मे. गजानन इंडस्ट्रीज लि. यांना ३०० मीटर वॉटरफ्रन्ट भरती-ओहोटीच्या क्षेत्र/बॅक-अप क्षेत्रासह भाडेपट्टयाने उपलब्ध करुन देण्यास बंदर विकास धोरण-२०१६ च्या परिच्छेद क्र. ५.१ अन्वये बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. २) कंपनीला योग्य तो वॉटरफ्रन्ट ठरवून देण्याचे अधिकार मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्रदान करण्यात येत आहेत. कंपनीला प्रथम आवश्यक अटी/शर्ती नमूद करुन २४ महिन्यांकरिता इरादापत्र (Letter of Intent) देण्यात यावे. इरादापत्रात कंपनीला प्रकल्पासाठी आवश्यक तांत्रिक अभ्यास पूर्ण करणे, सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करणे, बँक गॅरेंटी देणे, एक-वेळ ना-परतावा रक्कम जमा करणे, पर्यावरणविषयक दाखल्यासह इतर आवश्यक दाखले प्राप्त करणे, आर्थिक आकृतिबंध (Financial Closure) प्राप्त करणे इ. बंधनकारक करण्यात यावे. ३) कंपनीने इरादापत्रा मधील सर्व अटी /शर्तींची समाधानकारकरित्या पूर्तता केल्यानंतर कंपनीशी करारनामा करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.
विषय क्र. ११	**मौजे केळशी (ता. दापोली, जि. रत्नागिरी) येथील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीवरुन मालहाताळणीसाठी मे. आशापुरा माईनकेम लि. यांना दीर्घ कालावधीसाठी परवानगी देण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, १) मौजे केळशी (ता. दापोली जि. रत्नागिरी) येथील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या धक्क्यावरुन मालहाताळणी करण्यासाठी परवानगी मिळण्याबाबत मेसर्स आशापुरा माईनकेम लिमिटेड यांनी दिलेल्या प्रस्तावावर, नवीन बंदर विकास धोरण-२०१६

	मधील परिच्छेद क्र. ५.३ अन्वये कार्यवाही करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. २) उक्त परिच्छेद क्र. ५.३ अन्वये स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रियेसाठी निविदेचे निकष ठरवितांना सदर जेट्टीवरुन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास अपेक्षित मालहाताळणी, त्याव्दारे मिळणारे महसूली उत्पन्न, जेट्टीच्या भविष्यकालीन विकासास असलेला वाव या बाबी विचारात घेण्यात याव्यात. ३) यशस्वी निविदाकाराशी करारनामा स्वाक्षांकित करतांना संबंधित कंपनीला उद्योग/ महसूल विभागामार्फत देण्यात आलेल्या खनिजपट्टयाच्या भाडेपट्टयाचा कालावधी विचारात घेण्यात यावा. ४) यशस्वी निविदाकाराशी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे. ५) मे. आशापुरा माईनकेम लि. हे अस्तित्त्वातील खनिजपट्टा धारक आणि बोर्डाच्या जेट्टीचा वापर करीत असल्याने त्यांच्या First Right of Refusal सह निविदा प्रक्रिया पूर्ण होईपर्यंत त्यांच्या मालहाताळणीस अडचण होऊ नये याकरिता त्यांच्या सध्याच्या परवानगीस आणखी सहा महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात येत आहे.
विषय क्र. १२	**मौजे डहाणू (ता. डहाणू, जि. पालघर) येथील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीवरुन मालहाताळणीसाठी मे. रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. यांना दीर्घ कालावधीसाठी परवानगी देण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, १) मौजे डहाणू (ता. डहाणू जि. पालघर) येथील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या धक्क्यावरुन मालहाताळणी करण्यासाठी परवानगी मिळण्याबाबत मे. रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. यांनी दिलेल्या प्रस्तावावर, नवीन बंदर विकास धोरण-२०१६ मधील परिच्छेद क्र. ५.३ अन्वये कार्यवाही करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. २) उक्त परिच्छेद क्र. ५.३ अन्वये स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रियेसाठी निविदेचे निकष

	ठरवितांना सदर जेट्टीवरुन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास अपेक्षित मालहाताळणी, त्याव्दारे मिळणारे महसूली उत्पन्न, जेट्टीच्या भविष्यकालीन विकासास असलेला वाव या बाबी विचारात घेण्यात याव्यात. ३) यशस्वी निविदाकाराशी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे. ४) मे. रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. हे बोर्डाच्या जेट्टीचा वापर करीत असल्याने त्यांच्या First Right of Refusal सह निविदा प्रक्रिया पूर्ण होईपर्यंत त्यांच्या मालहाताळणीस अडचण होऊ नये याकरिता त्यांच्या सध्याच्या परवानगीस आणखी सहा महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात येत आहे.
विषय क्र. १३	**जयगड खाडीमध्ये मौजे काताळे (ता. गुहागर, जि. रत्नागिरी) येथे शिपयार्ड प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी वॉटरफ्रन्ट मंजूर करण्याबाबत मे. काताळे शिपयार्ड प्रा. लि. यांचा प्रस्ताव.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, १) जयगड खाडीमध्ये मौजे काताळे (ता. गुहागर, जि. रत्नागिरी) येथे शिपयार्ड प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी ५०० मी. वॉटरफ्रन्ट मंजूर करण्याबाबत मे. काताळे शिपयार्ड प्रा. लि. यांनी सादर केलेला प्रस्ताव बंदर विकास धोरण-२०१६ मधील मुद्दा क्र. ७.२ अन्वये Unsolicited Proposal म्हणून स्वीकारण्यास व त्यामधील तरतूदीनुसार पुढील कार्यवाही करण्यास बोर्डाची मान्यता असावी. २) SWISS challenge प्रक्रिया पार पाडल्यानंतर यशस्वी निविदाकाराला विहीत अटी / शर्ती नमूद करुन इरादापत्र (Letter of Intent) देण्यात यावे. ३) विकासकाने इरादापत्रातील अटींची समाधानकारक पूर्तता केल्यानंतर त्याच्याशी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

विषय क्र. १४	**केंद्रशासनाच्या सागरमाला योजनेअंतर्गत तसेच राज्य शासनाच्या योजनअंत. कामांच्या अंदाजपत्रकांना प्रशासकिय मान्यता मिळणेबाबत.**

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला.

सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की,

१) सागरमाला योजनेतंर्गत बोरीवली, भाईंदर, खारवाडेश्वरी, मालवण येथील जेट्टी व खारवाडेश्वरी येथील जोडरस्त्याच्या कामाला चक्राकार पध्दतीने (Circular Resolution) शासनाकडून मंजूरी घेण्यात आलेली असून, सदरची अंदाजपत्रके शासन स्तरावर प्रशासकीय मान्यता प्रदान करण्यासाठी सादर करण्यात आली आहेत. तरी, हया कार्यवाहीस बोर्डाची कार्योत्तर मंजूरी देण्यात येत आहे.

२) केंद्रशासनाच्या सागरमाला योजनेअंतर्गत व राज्यशासनाच्या योजनअंतर्गत प्रस्तावित कामांना प्रशासकिय मान्यता देण्याकरीता मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

(अ) सागरमाला योजनेअंतर्गत केंद्रशासनास प्रस्तावित करावयाची कामे-

अ क्र	प्रस्तावित कामांची नावे	रक्कम (कोटी मध्ये)
१.	गोराई येथे टर्मिनल इमारत, पोच रस्ता व गाळ काढणे	रू. १०.००
२.	घोडबंदर येथे टर्मिनल इमारत, पोच रस्ता व गाळ काढणे	रू. ५.५०
३.	मार्ने येथे टर्मिनल इमारत, पोच रस्ता व गाळ काढणे	रू. ५.५०
४.	मनोरी येथे टर्मिनल इमारत, पोच रस्ता व गाळ काढणे	रू. ८.००
५.	शेतबंदर, ता. उरण, जि. रायगड येथे तरंगता तराफा बसविणे	रू. १०.००
६.	देवळी, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रू. १०.००
७.	कर्ली, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रू. १०.००
८.	देवबाग, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रू. १०.००
९.	मालवण, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे Dredging करणे	रू. ८.००
१०.	पाणजू बेट येथे प्रवासी जेट्टी बांधणे, ता. वसई, जि. पालघर	रू. ८.००
११.	जंजिरा किल्ला, ता. मुरुड येथे जेट्टी बांधणे	रु. ८.००
१२.	नारंगी, ता. वसई येथे रो-रो सेवेकरीता टर्मिनल इमारत बांधणे	रु. ९.१२
१३.	खारवाडेश्वरी, ता. पालघर येथे रो-रो सेवेकरीता टर्मिनल इमारत बांधणे	रु. ८.४८
१४.	रेवस, ता. अलिबाग, जि. रायगड येथे जेट्टी बांधणे	रु. १०.००

१५.	अर्नाळा किल्ला येथे प्रवासी जेट्टी बांधणे, ता. वसई, जि. पालघर	रु. १५.००
१६.	वेंगुर्ला, जि. सिंधुदुर्ग येथे प्रवासी जेट्टी व लाटरोधक भिंत बांधणे	रु. ३५.००
१७.	मांडवा, ता. अलिबाग, जि. रायगड येथे नौकानयन मार्गात ड्रेजिंग करणे	रु. ३५.००
१८.	रेडियो क्लब येथे जेट्टी बांधणे	रु. १२५.००
१९.	दाभोळ ता. दापोली येथे प्रवासी जेट्टी बांधणे	रु. १५.००
२०.	हर्णे येथे सुवर्णदुर्ग किल्ल्याकरीता प्रवासी जेट्टी बांधणे	रु. १३.००

(ब) राज्य शासनाच्या बंदरापर्यंत रोड/रेल्वे बांधणे, लेखाशिर्ष क्र. ३०५१ ०७६८ या योजनेंअंतर्गत प्रस्तावित कामे-

अ.क्र.	प्रस्तावित कामांची नावे	रक्कम (कोटी मध्ये)
१.	मिऱ्या जंक्शन ते भगवती बंदर, ता.जि. रत्नागिरी येथील रस्त्याचे मजबूतीकरण करणे	१०.००
२.	आगरदांडा, जि. रायगड येथे रो रो जेट्टी करीता जोडरस्ता तयार करणे	रु. ८.००
३.	मांडवा, ता. अलिबाग, जि. रायगड येथे रो रो जेट्टी करीता जोडरस्ता तयार करणे	रु. ५.५०
४.	नारंगी, ता. वसई, जि. पालघर येथे रो रो जेट्टी करीता जोडरस्ता तयार करणे	रु. १०.००
५.	खारवाडेश्वरी, ता. पालघर येथे रो रो जेट्टी करीता जोडरस्ता तयार करणे	रु. १५.००

३) केंद्रशासनास प्रस्तावित करावयाच्या कामांच्या यादीतील अ.क्र. १५ ते २० पर्यंतच्या कामांना शासनाकडून प्रशासकिय मान्यता घेण्याबाबतचा प्रस्ताव शासनास सादर करण्यास मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

विषय क्र.१५ **केंद्र शासनाच्या सागरमाला योजनेअंतर्गत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत हाती घेण्यात आलेल्या तसेच नियोजित प्रकल्पांची माहिती बोर्डास सादर करण्याबाबत.**

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला.

केंद्रशासनाच्या सागरमाला योजनेअंतर्गत मंजूर करण्यांत आलेल्या व प्रस्तावित करावयाच्या कामांच्या प्रस्तावांबाबतची सद्य:स्थिती बोर्डास अवगत करण्यात आली. त्याचा तपशील पुढीलप्रमाणे आहे-

अ) सागरमाला योजने अंतर्गत मंजूर कामे :-

अ.क्र	वर्ष	कामाचे नांव	अंदाजित किंमत (रु. कोटीत)	कामाची सद्यस्थिती
१	२०१५-१६	मांडवा येथे लाटरोधक भिंत बांधणे	७२.१४	काम प्रगतीत ८० % काम पूर्ण झाले आहे..
२	२०१६-१७	मांडवा येथे रो-रो सेवा चालू करणे (टप्पा क्र. २ मांडवा बंदर विकास)	६३.००	पाईल जेट्टीच्या कामाकरीता प्रि-कास्ट स्लॅब/बिम व पाईल जेट्टीकरीता गॅन्ट्री बनविण्याचे काम प्रगतिपथावर आहे.
३	२०१६-१७	गोराई येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	६.९०	सीआरझेड क्लिअरन्सचा प्रस्ताव MCZMA ला सादर. प्रस्तावास मान्यता प्रतिक्षेत
४	२०१६-१७	वसई येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	६.७४	सदर कामाला MCZMA कडून CRZ Clearance प्राप्त झालेला आहे व SEIAA च्या दिनांक ०७.०४.२०१७ च्या बैठकीत या विषयावर सादरीकरण करण्यात आले आहे, प्रस्तावास **मान्यता प्राप्त झाली आहे.**
५	२०१६-१७	भाईंदर येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	१४.१५	सदर कामाला MCZMA कडून CRZ Clearance प्राप्त झालेला आहे व SEIAA च्या दिनांक ०७.०४.२०१७ च्या बैठकीत या विषयावर सादरीकरण करण्यात आले आहे, प्रस्तावास **मान्यता प्राप्त झाली आहे.**
६	२०१६-१७	नारंगी (विरार) येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	६.७५	सदर कामाला MCZMA कडून CRZ Clearance प्राप्त करुन घेण्यासाठी प्रस्ताव सादर करण्यांत आलेला आहे व दि. ०५.०४.२०१७ रोजीच्या MCZMA च्या बैठकीत या विषयावर सादरीकरण करण्यात आले आहे, प्रस्तावास मान्यता प्राप्त व्हायची आहे.
७	२०१६-१७	खारवडेश्वरी (पालघर) येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	१२.९२	सदर कामाची CRZ प्रस्ताव MCZMA ला सादर केला आहे त्यावर काही शेरे उर्पास्थत करण्यांत आलेले

					आहेत. त्याची पूर्तता सादर करण्यांत आली असून दि. ०५.०४.२०१७ रोजीच्या MCZMA च्या बैठकीत करण्यांत आलेले आहे. सदर प्रस्तावास मान्यता प्राप्त व्हायची आहे.
	८	२०१६-१७	मनोरी येथे रो-रो जेट्टी बांधणे	६.५९	सदर कामाला MCZMA कडून CRZ Clearance प्राप्त झालेला आहे व SEIAA च्या दिनांक ०७.०४.२०१७ च्या बैठकीत या विषयावर सादरीकरण करण्यात आले आहे, प्रस्तावास मान्यता प्राप्त झाली आहे.
	९	२०१६-१७	घोडबंदर येथे जेट्टी बांधणे	७.५०	सदर कामाचा CRZ प्रस्ताव MCZMA ला सादर केला आहे त्यावर काही शेरे उपस्थित करण्यांत आलेले आहेत. त्याची पूर्तता करण्यांत आली असून त्याचे सादरीकरण दि. ०५.०४.२०१७ रोजीच्या MCZMA च्या बैठकीत सादर करण्यांत आलेले आहे. सदर प्रस्तावास मान्यता प्राप्त व्हायची आहे.
	१०	२०१६-१७	मालवण, सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	१०.२३	सदर कामाची CRZ प्रस्ताव MCZMA ला सादर केला आहे त्यावर काही शेरे उपस्थित करण्यांत आलेले आहेत. त्याची पूर्तता करण्यांत आली असून त्याचे सादरीकरण दि. ०५.०४.२०१७ रोजीच्या MCZMA च्या बैठकीत सादर करण्यांत आलेले आहे. सदर प्रस्तावास मान्यता प्राप्त व्हायची आहे.
			एकूण	२०६.९२	

ब) मुंबईच्या पश्चिम किनारपट्टीवरील प्रवासी जलवाहतूक प्रकल्प :-

(सागरमाला योजनेतंर्गत समावेश करण्यासाठी केंद्रशासनास दि. २४.०३.२०१७ च्या पत्रान्वये सादर कामे)

१. **नरीमन पॉईंट - २८३.३८ कोटी**

(जेट्टी, टर्मिनल इमारत, नौ-वहन मार्ग खोल करणे व लाट रोधक भिंत बांधणे.)

२. बोरीवली - १९०.२८ कोटी

(जेट्टी, टर्मिनल इमारत व नौ-वहन मार्ग खोल करणे)

तथापि, उपरोक्त प्रकल्पासंबंधी पुढील कार्यवाही प्रकल्पाची आर्थिक सुसाध्यता अभ्यासल्यानंतर बोर्डाच्या मान्यतेने करण्यात यावी.

क) <u>सागरमाला योजनेअंतर्गत प्रस्तावित करावयाची कामे</u> :-

अ. क्र.	प्रस्तावित कामांची नावे	रक्कम रुपये (कोटी मध्ये)	शेरा
१	बोरीवली येथे रो रो जेट्टी बांधणे	रु. १५.४७	सविस्तर प्रकल्प अहवाल केंद्रशासनास सादर
२	गोराई येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. १०.००	
३	भाईंदर येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. ४.८०	
४	वसई येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. ४.५०	
५	घोडबंदर येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. ५.५०	
६.	मनोरी येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. ८.००	
७.	नारंगी ता. वसई, येथे टर्मिनल इमारत बांधणे	रु. ९.१२	
८.	खारवाडेश्वरी, ता. पालघर येथे टर्मिनल इमारत बांधणे	रु. ८.४८	
९.	मार्वे येथे टर्मिनल इमारत, पोचरस्ता व गाळ काढणे.	रु. ५.५०	सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करण्याचे काम प्रगतीत.
१०.	शेतबंदर येथे तरंगता तराफा बसविणे.	रु. १०.००	
११	देवळी, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रु. १०.००	
१२	कर्ली, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रु. १०.००	
१३	देवबाग, ता. मालवण, जि. सिंधुदूर्ग येथे जेट्टी बांधणे	रु. १०.००	
१४	मालवण येथे ड्रेजिंग करणे	रु. ८.००	
१५	पाणजू बेट, ता. वसई, जि.ठाणे येथे प्रवासी जेट्टी बांधणे	रु. ८.००	
१६	अर्नाळा किल्ला येथे प्रवासी जेट्टी बांधणे	रु. १५.००	
१७	वेंगुर्ला, जि. सिंधदुर्ग येथे प्रवासी जेट्टी व लाटविरोधक भिंत बांधणे	रु. ३५.००	
१८	मांडवा, ता. अलिबाग, जि. रायगड येथे ड्रेजिंग करणे	रु. ३५.००	
१९.	रेडियो क्लब, मुंबई येथे जेट्टी बांधणे	रु. १२५.००	
२०.	रेवस, ता. अलिबाग, जि. रायगड येथे जेट्टी बांधणे	रु. १७.००	
२१.	दाभोळ, ता. दापोली, जि. रत्नागिरी येथे प्रवासी जेट्ट बांधणे	रु. १५.००	
२२.	हर्णे, ता. दापोली, येथे सुवर्णदुर्ग किल्ल्याकरीता जेट्टी बांधणे.	रु. १३.००	
२३.	जंजिरा किल्ला, ता. मुरुड येथे जेट्टी बांधणे	रु. ८.००	

विषय क्र. १६ — **मुंबईच्या पश्चिम किनारपट्टीवर नरिमन पॉईंट ते बोरीवली अशी प्रवासी जलवाहतूक सुरु करण्याच्या प्रकल्पास प्रशासकीय मान्यता प्रदान करण्याबाबत.**

	मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, मुंबईच्या पश्चिम किनारपट्टीवर नरिमन पॉईंट ते बोरीवली या जलमार्गावर प्रवासी वाहतूक सुरु करण्याबाबत महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळामार्फत तयार करवून घेण्यात आलेल्या सुसाध्यता अहवालांचा पुन:श्च अभ्यास करण्यात यावा. त्यानंतर आवश्यकता भासल्यास, पुन्हा नव्याने सल्लागाराची नेमणूक करुन अभ्यास करण्यात यावा. सदर प्रकल्पाची सुसाध्यता अभ्यासल्यानंतर यथावकाश योग्य त्या निर्णयार्थ प्रस्ताव पुन:श्च बोर्डासमोर ठेवण्यात यावा.
विषय क्र. १७	**ठाणे खाडीमध्ये ठाणे महानगरपालिकेमार्फत जलवाहतूक सुरु करण्याच्या प्रकल्पाचा सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. ठाणे खाडीमध्ये ठाणे महानगरपालिकेमार्फत जलवाहतूक सुरु करण्याच्या प्रकल्पाचा सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार करण्यासाठी ठाणे म. न. पा. तर्फे सल्लागाराची नेमणूक करण्यात आली असून, सदर DPR तयार झाल्यानंतर तो महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत IWAI , Navi Delhi यांचेकडे मंजूरीसाठी पाठवण्यात येईल व मान्यतेअंती सदरील कामे हाती घेण्यात येतील, ही बाब बोर्डास अवगत करुन देण्यात आली व त्याची बोडाने नोंद घेतली. जलवाहतूकीच्या प्रकल्पांचे संनियंत्रण व आढावा घेण्याबाबतचे अधिकार मा. राज्यमंत्री (बंदरे) तथा उपाध्यक्ष यांना देण्यात येत असल्याचे निर्देश मा. मुख्यंमंत्री तथा अध्यक्ष यांनी दिले.
विषय क्र. १८	**महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील खाडयांमध्ये किनारी नौपरिवहनाकरिता (Coastal Shipping) असलेला वाव याबाबत मे. वॅपकोस या संस्थेमार्फत तयार करण्यात आलेला अभ्यास अहवाल तसेच रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयात प्रत्येकी एक याप्रमाणे दोन नवीन बंदर प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी सुयोग्य ठिकाणाची निवड करण्यासाठी मे. होवे इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांनी तयार केलेला अभ्यास अहवाल याबाबत बोर्डास अवगत करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला.

	महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील खाडयांमध्ये किनारी नौपरिवहनाकरिता (Coastal Shipping) असलेला वाव याबाबत मे. वॅपकोस या संस्थेमार्फत तयार करण्यात आलेला अभ्यास अहवाल तसेच रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयात प्रत्येकी एक याप्रमाणे दोन नवीन बंदर प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी सुयोग्य ठिकाणाची निवड करण्यासाठी मे. होवे इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांनी तयार केलेला अभ्यास अहवाल याबाबत बोर्डास माहिती अवगत करुन देण्यात आली व त्याची बोर्डाने नोंद घेतली.
विषय क्र. १९	**अ) केंद्र शासनाची सागरमाला ही योजना राबविण्यासाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास सल्ला देण्यासाठी मे. केपीएमजी ॲडव्हायजरी सर्व्हिसेस प्रा.लि. यांची सल्लागार म्हणून नियुक्ती केल्याबाबत.** **ब) महाराष्ट्र राज्याकरिता वॉटर ट्रान्सपोर्ट कॉर्पोरेशन स्थापन करण्यासाठी सल्ला देण्यासाठी मे. क्रिसील रिस्क ॲण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर सोल्युशन्स लि. यांची सल्लागार म्हणून नियुक्ती केल्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्पर्धात्मक निविदा मागवून मे. केपीएमजी ॲडव्हायजरी सर्व्हिसेस प्रा.लि. व मे. क्रिसील रिस्क ॲण्ड इन्फ्रास्ट्रक्चर सोल्युशन्स लि. या संस्थांची सल्लागार म्हणून निवड केल्याबाबत बोर्डास अवगत करुन देण्यात आले व त्याची बोर्डाने नोंद घेतली.
विषय क्र. २०	**निर्मल सागर तट अभियान अंतर्गत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने तयार केलेला लघुपट (Film), दिनदर्शिका (Calender) आणि पुस्तिका (Booklet) यांचे उद्घाटन करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सामाजिक विकास कार्यक्रमांतर्गत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत राबविण्यात येत असलेल्या निर्मल सागर तट योजनेखाली करण्यात आलेल्या विविध कामांच्या अंमलबजावणीबाबत बोर्डास सविस्तर माहिती देण्यात आली. तद्नंतर, मा. अध्यक्ष महोदयांच्या हस्ते महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने तयार केलेला लघुपट (Film), दिनदर्शिका (Calender) आणि पुस्तिका (Booklet) यांचे उद्घाटन करण्यात आले.

विषय क्र. २१ **एडीबी अर्थसहाय्यित शाश्वत किनारा संरक्षण व व्यवस्थापन गुंतवणूक प्रकल्प या प्रकल्पांतर्गत ११ सागरी किना-यांवर बीच नरीशमेंट व मरीना प्रकल्प राबविण्याबाबत.**

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला.

"एशियन डेव्हलपमेंट बँक अर्थसहाय्यित शाश्वत किनारा संरक्षण व व्यवस्थापन गुंतवणूक प्रकल्प" या प्रकल्पांतर्गत बीच नरीशमेंट व मरीना प्रकल्प राबविण्यासाठी खालील ११ समुद्रकिना-यांची निवड केल्याबाबत बोर्डास माहिती देण्यात आली व बोर्डाने नोंद घेतली.

अ.क्र.	समुद्रकिना-याचे नांव	जिल्हा	प्रस्तावित कामाचे नियोजन	अंदाजित खर्च (रु. कोटीत)
१.	गणपतीपुळे	रत्नागिरी	किना-यालगत रीफ बांधणे व डयून संवर्धन	रु. ५०.७७
२.	जुहू (मरीना/ समुद्रकिनारा प्रकल्प)	मुंबई	किनारा संवर्धन, मरीनासाठी जागा	रु. ८.७८
३.	मालवण	सिंधुदुर्ग	पुनर्विकसित जेट्टी व संवर्धन	४.०३
४.	देवबाग	सिंधुदुर्ग	किना-यालगत रीफ बांधणे, किनारा संवर्धन व नदीचा किनारा संरक्षण	९०.०३
५.	तारकर्ली	सिंधुदुर्ग	किनारा व्यवस्थापन व डयून संवर्धन	२९.२५
६.	माहिम	मुंबई	किनारा संवर्धन व नदीप्रवाह व्यवस्थापन	२७६.५८
७.	मि-या रीफ (टप्पा क्र. २)	रत्नागिरी	मि-याबंदर येथे केलेल्या जिओ टयूब रिफच्या दुस-या स्तराचे काम पूर्ण करणे	१८.५२
८.	अक्सा	मुंबई	किनारा व्यवस्थापन/ सामाजिक उपक्रम (ISO १३००९ मानांकन)	७.१५
९.	काशिद	रायगड	किनारा व्यवस्थापन/ सामाजिक उपक्रम (ISO १३००९ मानांकन)	५.९२
१०.	मुरुड	रायगड	किनारा व्यवस्थापन/ सामाजिक उपक्रम (ISO १३००९ मानांकन)	४.५५
११.	मोचीमाड	सिंधुदुर्ग	किनारा व्यवस्थापन/ सामाजिक उपक्रम (ISO १३००९ मानांकन)	९८.८०
			एकूण खर्च रु.	५९४.३८

विषय क्र. २२

इनलॅण्ड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ (सुधारित २००७) नुसार बंदर हद्दीमध्ये प्रवासी वाहतूक करणा-या जलयानांमधून विनातिकीट प्रवासी वाहून नेणा-या तसेच क्षमतेपेक्षा जास्त प्रवासी वाहून नेणा-या जलयाना मालकांवर दंडनीय कारवाई करण्याबाबत.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला.

सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की,

१) लहान बंदरामध्ये प्रवासी वाहतूक करणा-या बोटींना इनलॅण्ड व्हेसल ॲक्ट, १९१७ नुसार क्षमतेपेक्षा अधिक प्रवासी वाहतूक करणा-या आणि विना तिकीट प्रवासी वाहून नेणे आणि विना स्टँम्पिग केलेले तिकीट प्रवाशांना वितरित करणा-या जलयान मालकावर ख्रालीलप्रमाणे दंडनीय कारवाई करण्यास मान्यता देण्यात येत आहे-

अ) क्षमतेपेक्षा अधिक प्रवासी वाहून नेणा-या जलयान मालकांकडून प्रथमत: प्रत्येक अतिरिक्त प्रवाशावर रु.५००/- इतकी दंडाची रक्कम वसूल करणे.

ब) विना तिकीट प्रवासी वाहून नेणा-या जलयान मालकांकडून प्रति प्रवासी रु. ५००/- इतकी दंडाची रक्कम वसूल करणे.

२) वरीलबाबत आवश्यक अधिसूचना निर्गमित करण्यासाठी शासनाकडे प्रस्ताव पाठविण्यास मान्यता देण्यात येत आहे.

विषय क्र. २३

इनलॅंड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत घेण्यात येणाऱ्या डेक व इंजिन श्रेणी पदाकरिता शैक्षणिक अर्हतेमध्ये वाढ करण्याबाबत.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला.

सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की,

१) इनलॅंड व्हेसल्स ॲक्ट, १९१७ अंतर्गत नोंदणीकृत जलयानांवर सारंग, मास्टर्स, इंजिन ड्रायव्हर व इंजिनिअर अशा विविध पदांकरिताशैक्षणिक अर्हतेमध्ये खालीलप्रमाणे वाढ करण्याबाबत मान्यता देण्यात येत आहे.

डेक श्रेणी			
पद	सारंग	सेकंड क्लास मास्टर	फर्स्ट क्लास मास्टर
इयत्ता (उत्तीर्ण)*	०८	०८	०८

	इंजिन श्रेणी पद: इयत्ता (उत्तीर्ण)* सेकंड क्लास इंजिन ड्रायव्हर: ०८ फर्स्ट क्लास इंजिन ड्रायव्हर: ०८ इंजिनिअर ऑफ इन्लँड व्हेसल्स: ०८ २) वरीलबाबत आवश्यक अधिसूचना निर्गमित करण्यासाठी शासनाकडे प्रस्ताव पाठविण्यास मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २४	**महाराष्ट्र सागरी मंडळाचा सन २०१५-१६ चा वार्षिक लेखा सादर करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचा सन २०१५-१६ चा जमा व खर्च लेखा आणि ताळेबंदास बोर्डाची मान्यता देण्यात आहे. सदरचा जमा-खर्च लेखा व ताळेबंद शासनाच्या मान्यतेसाठी सादर करण्यास मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २५	**महाराष्ट्र सागरी मंडळाचा सन २०१४-१५ चा स्वतंत्र लेखापरिक्षण अहवाल अनुपालनासह बोर्ड बैठकीत सादर करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे सन २०१४–२०१५ या वर्षाच्या लेख्यांवर प्रधान महालेखाकार कार्यालय, मुंबई यांचेकडून प्राप्त लेखा परिक्षणाचा अहवाल अनुपालनासह शासनास सादर करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २६	**महाराष्ट्र सागरी मंडळाचे सन २०१६-१७ चे प्रत्यक्ष जमा-खर्चाच्या रकमांस आणि सन २०१७-१८ च्या मूळ जमा-खर्चाच्या अंदाजपत्रकास मान्यता मिळण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर

	प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या सन २०१६-१७ च्या प्रत्यक्ष जमा झालेल्या रु.३५९९०.३५ लक्ष व प्रत्यक्ष खर्च झालेल्या रु.२५१३२.६५ लक्ष आणि सन २०१७-१८ या आर्थिक वर्षाच्या रु. २९०३३.९४ लक्ष जमेचे आणि रु.२८७०७.८१ लक्ष खर्चाचे अंदाजपत्रकास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २७	**भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य व सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. मुद्दा क्र. २.१.१०.९ बाबत- हायड्रोग्राफीक सर्व्हेक्षण शुल्क निश्चिती आणि वसूलीतील त्रुटी** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ च्या कलम ४५(१) अन्वये, कमी वसूली केलेल्या शुल्काची मागणी ही सदरची वसूली देय झाल्याच्या दिनांकापासून तीन वर्षांच्या आत करणे आवश्यक आहे. प्रस्तुत प्रकरणी बंदर अधिकारी यांनी एप्रिल-२००७ ते मार्च-२००९ या कालावधीत NOC दिल्यापासून तीन वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी उलटून गेलेला असल्यामुळे आता संबंधितांकडून सर्व्हेक्षण शुल्काची वसूली करणे शक्य नसल्याची बाब विचारात घेऊन, सदरची वसूली निर्लेखित (write off) करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २८	**महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आस्थापनेवर बंदर अधिकारी गट-अ, लेखा अधिकारी, गट-अ (सहाय्यक संचालक) आणि प्रशासकीय अधिकारी गट-ब या संवर्गात प्रत्येकी एक पद नव्याने निर्माण करण्यास मंजूरी मिळण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की,

	१) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आस्थापनेवर बंदर अधिकारी गट अ (वेतनश्रेणी रु.१५६००-३९१०० अधिक ग्रेड वेतन रु.७६००) या संवर्गात नव्याने एक पद निर्माण करण्यास तसेच सदर पद भरण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. २) लेखा अधिकारी, गट अ (वेतनश्रेणी रु.१५६००-३९१०० अधिक ग्रेड वेतन रु.५४००) (सहाय्यक संचालक) या संवर्गात प्रत्येकी एक पद निर्माण करण्यास तसेच सदर पद प्रतिनियुक्तीने भरण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. ३) प्रशासकीय अधिकारी गट ब (वेतनश्रेणी रु.९३००-३४८०० अधिक ग्रेड वेतन रु.४४००) या संवर्गात या संवर्गात नव्याने एक पद निर्माण करण्यास तसेच सदर पद भरण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. २९	**महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातील अधिकारी/ कर्मचा-यांना सन २०१५-१६ या वित्तीय वर्षाकरिता सानुग्रह अनुदान मंजूर करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातील गट- अ ते गट- ड या सवंर्गातील अधिकारी/ कर्मचा-यांना दरवर्षीप्रमाणे दिपावली उत्सवानिमित्त सन २०१५-१६ करिता देण्यात आलेल्या प्रत्येकी वार्षिक वित्तलब्धीच्या ८.३३% (आठ पुर्णांक तेहतीस शतांश टक्के) अथवा रु.१८,०००/- (रुपये अठरा हजार मात्र) इतके सानुग्रह अनुदानास बोर्डाची कार्योत्तर मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. ३०	**महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या आस्थापनेवर नायब तहसिलदार या पदाऐवजी तहसिलदार या संवर्गातील एक पद निर्माण करण्यास व सदर पद प्रतिनियुक्तीने घेण्यास मान्यता मिळण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की,

	[illegible] अंतर्गत बंदर प्रकल्पांना मदत (Facilitation) करण्याच्या दृष्टीने जमीनविषयक बाबी हाताळण्याकरिता भूसंपादन कक्ष स्थापन करण्याबाबतच्या तरतूदीच्या अनुषंगाने, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामध्ये भूसंपादन कक्ष (Land Acquisition Cell) निर्माण करण्यास तसेच सदर कक्षामध्ये उपजिल्हाधिकारी- १ पद, नायब तहसिलदार- १ पद, मंडळ अधिकारी-१ पद, बंदर निरिक्षक- २ पदे, शिपाई/चौकीदार- १ पद अशी एकूण ६ पदे निर्माण करण्यास व ती पदे भरण्यास बोर्ड मान्यता देण्यात आलेली आहे. तरी, वरील पदांपैकी नायब तहसिलदार - ०१ पद याऐवजी तहसिलदार - ०१ पद मंजूर करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. ३१	**गट-अ व गट-ब मधील काही संवर्गातील पदांच्या सेवाप्रवेश नियमात सुधारणा करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातील बंदर अधिकारी (गट अ), उपजल आलेखन सर्व्हेक्षक (गट अ) या पदाचे सेवाप्रवेश नियम व सहाय्यक जल आलेखन सर्व्हेक्षक (गट ब) या पदाचे सुधारीत सेवाप्रवेश नियमास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. तसेच, सदर सेवा प्रवेश नियम शासन मान्यतेकरिता सादर करण्यास मान्यता देण्यात येत आहे.
विषय क्र. ३२	**नागपूर सूधार न्यास (Nagpur Improvement Trust), महाराष्ट्र राज्य वीज निर्मिती कंपनी लि. (महाजनको) आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांच्या संयुक्त विद्यमाने नागपूर जिल्हयातील तलावांमध्ये सी - प्लेन सुविधा निर्माण करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, १. नागपूर सुधार प्रन्यास (NIT) मार्फत नेमण्यात आलेल्या तांत्रिक सल्लागारांकडून आवश्यक तो अहवाल प्राप्त झाल्यानंतर Sea Plane सेवा सुरु करण्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामार्फत EOI प्रसिध्द करण्यात येईल.

	२. सदर कामांना अर्थसहाय्य प्राप्त करण्यासाठी सदर प्रकल्प अहवाल (DPR) केंद्रशासनाच्या सागरमाला योजनेकअंतर्गत सादर करण्यात आला आहे. Sea Plane बाबत उपरोक्त बाबी बोर्डास अवगत करण्यात आल्या व त्याची बोर्डाने नोंद घेतली.
टेबल पेपर क्र. १	**दिघी बंदर प्रकल्पाशी संबंधित विविध मुद्दयांबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा सदस्य सचिव यांनी बैठकीस अवगत केले की, मे. दिघी पोर्ट लि. यांनी मा. मुख्यमंत्री महोदयांना लिहिलेल्या दि. २०.०३.२०१७ रोजीच्या पत्रात, दिघी बंदरांच्या कामकाजाशी संबंधित पुढील मुद्दे योग्य त्या निर्णयार्थ उपस्थित केले आहेत. १) Road repairs and expenses २) Wharfage charges ३) Port Dues हया मुद्दयांच्या अनुषंगाने बोर्डाच्या बैठकीत सविस्तर विचारविनिमय करण्यात आला व त्यानंतर पुढीलप्रमाणे ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव करण्यात येतो की, दिघी बंदर प्रकल्पाशी संबंधित उपरोक्त मुद्दयांपैकी रस्त्याची देखभाल दुरुस्तीपोटी देय रकमेचा विषय सार्वजनिक बांधकाम विभागाने तपासून त्यावर निर्णय घ्यावा. तसेच कस्टम नोटीफिकेशनच्या तारखेपासून सवलतीच्या दराने व्हॉर्फेज शुल्क आकारणीविषयी व बंदर शुल्कासंबंधी निर्णय वित्त विभागाच्या मान्यतेने घेण्यात यावा. बोर्डाच्या कार्यालयाने यासंबंधीचे सविस्तर प्रस्ताव शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभाग व वित्त विभागाकडे छाननीसाठी पाठवावे.
टेबल पेपर क्र. २	**शासकीय जमीन व भरती-ओहोटीच्या क्षेत्रातील जमीन (Inter-tidal Zone Land) बंदर विकास धोरण-२०१६ या धोरणांतर्गत मंजूर सागरी प्रकल्पांकरिता हस्तांतरित करणे तसेच शासकीय जमिनीतून राईट ऑफ वे उपलब्ध करुन देण्याबाबत महसूल व वन विभागाने दि. १८.३.२०१७ रोजी निर्गमित केलेल्या शासन निर्णयात करावयाच्या सुधारणांबाबत.** महसूल व वन विभागाने निर्गमित केलेल्या उपरोक्त शासन निर्णयाबाबत मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा सदस्य सचिव यांनी बैठकीस माहिती दिली व त्यामध्ये आवश्यक असलेल्या सुधारणांबाबत शासनाकडे प्रस्ताव सादर करण्यात आल्याचे सांगितले. त्यावर, बैठकीमध्ये चर्चा करुन पुढील ठराव पि ारत करण्यात आला.

	सर्वानुमते ठराव करण्यात येतो की, उपरोक्त शासन निर्णयाबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने पाठविलेल्या प्रस्तावाबाबत शासन (गृह) विभागाने अभ्यास करुन योग्य ती कार्यवाही करावी.
टेबल पेपर क्र.३	**बांद्रा-वरळी सागरी सेतूनजीक असलेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीला जहाज अँकर करुन त्याचा वापर तरंगते हॉटेल (Floatel) म्हणून करण्याचा मे. डब्ल्यू बी इंटरनॅशनल यांचा प्रकल्प- कंपनीशी पंधरा वर्षांचा लायसन्स करारनामा स्वाक्षांकित करण्याबाबत.** मुख्य कार्यकारी अधिकारी-तथा-सदस्य सचिव यांनी सदरचा प्रस्ताव वाचून दाखविला. सदर प्रस्तावावर सविस्तर चर्चेअंती खालील ठराव पारित करण्यात आला. सर्वानुमते ठराव पारित करण्यात येतो की, बांद्रा-वरळी सागरी सेतूनजीक असलेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या जेट्टीला जहाज अँकर करुन त्याचा वापर तरंगते हॉटेल (Floatel) म्हणून करण्याचा प्रकल्प मे. डब्ल्यू बी इंटरनॅशनल कन्सल्टंट यांनी कार्यान्वित केलेला असल्यामुळे आणि त्याकरिता मोठया प्रमाणात गुंतवणूक केलेली असल्यामुळे प्रकल्पाच्या आर्थिक व्यवहार्यतेच्या दृष्टीने तसेच महाराष्ट्र पर्यटन विकास महामंडळ व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांनी उपरोक्त प्रकल्पासाठी कंपनीबरोबर १२ वर्षांचा करारनामा स्वाक्षांकित केलेला असल्यामुळे, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने कंपनीशी पंधरा (१५) वर्षाच्या कालावधीसाठी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. २. तरंगत्या हॉटेलच्या प्रकल्पाव्यतिरिक्त, कंपनीला वापरावयास दिलेल्या जेट्टी व लगतच्या परिसरात इतर व्यावसायिक कार्यक्रम करावयाचे असल्यास, त्याव्दारे मिळणा-या महसूलामधून ११% हिस्सा महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास अदा करण्याच्या अटीवर, कंपनीला परवानगी देण्यास बोर्डाची मान्यता देण्यात येत आहे. ३. करारनामा स्वाक्षांकित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

****

(विवरणपत्र क्रमांक २९)

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग (बंदरे व परिवहन)
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ४०० ००१.
दूरध्वनी क्र. २२६१२१४३, फॅक्स क्र. २२६१४३३१
Website : www.mahammb.com Email : ceommb@gmail.com

जा.क्र. एमएमबी/नियोजन-१/लोकलेखा समिती बैठक/ 431 दिनांक: 16 SEP 2017

प्रति,
मा. प्रधान सचिव (परिवहन व बंदरे),
गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन,
मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२.

विषय: भारताचे नियंत्रक व महालेखापाल यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य व सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ बाबत-

---

दिनांक १३.०९. २०१७ रोजी लोकलेखा समितीसमोर झालेल्या मा. प्रधान सचिव (परिवहन व बंदरे) यांच्या साक्षीचे अनुषंगाने सादर करावयाची माहिती

महोदय,

विषयांकित अहवालाबाबत लोकलेखा समितीसमोर दि. १३.९.२०१७ रोजी झालेल्या साक्षीदरम्यान, परिच्छेद क्र. २.१.८.५- "MMB अधिनियमाचे पालन न करणे आणि भाडेपट्टा कराराची पूर्तता न करणे" बाबत झालेल्या चर्चेच्या वेळी, मे. आशापुरा माईनकेम लि. या कंपनीकडे पर्यावरणविषयक अनुमती नसतांना देखील त्यांनी केळशी येथील जेट्टीवरुन बॉक्साईटची हाताळणी केल्याबाबत चर्चा करण्यात आली. परंतु, त्यावेळी पर्यावरणविषयक परवानगीच्या प्रती उपलब्ध नसल्यामुळे तात्काळ देणे शक्य झाले नाही. त्यामुळे, ही माहिती प्राप्त करुन घेऊन लवकरच समितीला सादर करण्यात येईल, असे सांगण्यात आले.

२. हया अनुषंगाने, महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाने मे. आशापुरा माईनकेम लि. या कंपनीला केळशी येथील जेट्टीवरुन बॉक्साईटची हाताळणी करण्यासाठी दि. ३१.१.२००४ पासून दि. ३१.८.२०२० पर्यंतच्या कालावधीकरिता वेळोवेळी दिलेल्या Consent to Operate च्या छायाप्रती सोबत सादर करण्यात येत आहे. त्यावरुन दिसून येईल की, मे. आशापुरा माईनकेम लि. कंपनीने महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाकडून वेळोवेळी पर्यावरणविषयक अनुमती घेऊनच बॉक्साईटची हाताळणी केलेली आहे.

३. तरी, उपरोल्लिखित छायाप्रती कृपया शासनस्तरावरुन लोकलेखा समितीकडे सादर करण्याबाबत आवश्यक कार्यवाही होण्यास विनंती आहे जेणेकरुन सदर मुद्दयाचे निराकरण होऊ शकेल.

आपला विश्वासू,

(अतुल पाटणे)
मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

सोबत: वरीलप्रमाणे

प्रत: वित्तीय नियंत्रक-नि-मुख्य लेखाधिकारी, महा. मेरी. बोर्ड यांना माहितीकरिता.

Maharashtra Pollution Control Board

Regional Office - Kolhapur.

Tel No.: 652952
Fax : (0231) 652952

Udyog Bhavan
Near Collector Office
Assembly Road,
Kolhapur. 416 003

CATEGORY : Orange/SSI

Consent No.MPCB/RO/KOP/KON/RAT/E-257/46/147/04 Date : 31/07/04

Consent to Establish / Operate under Section 25/26 of The Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 under Section 21 of. The Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981 and Authorisation/ Renewal of Authorisation under Rule 5 of The Hazardous Wastes (Management and Handling) Rules, 1989.

(To be referred as Water Act, Air Act and HW (M & H) Rules respectively).

CONSENT is granted to M/s. Ashapura Mine Chem Ltd.,
Group Gram Panchayat, Javale, (Name)
Village Kelshi, (Full Address)
Tal. Mandangad, Dist. Ratnagiri.

located in the area declared under the provisions of The Water Act/Air Act and authorisation under the provisions of HW (M & H) Rules subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions :-

1. The Consent to Establish/Operate is granted for a period upto. 31.12.2005.
   (1) The validity of the authorisation granted under HW (M&H) Rules, 1989, however, will be valid for a period of 2 years from the date of issue after which the industry shall submit a fresh application for authorisation.

2. The Consent is valid for the manufacture of-

Sr. No.	Product	Maximum Quantity
1.	Cargo Handling Bauxite Only (Without any new construction work & Dredging Activities.)	--- As per order.

CONDITIONS UNDER WATER ACT :

(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall not exceed 0.34 lit

(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed

(iii) Trade Effluent :

Treatment :- The applicant shall provide comprehensive treatment system consisting of Primary/Secondary and/orTertiary treatment as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of the treated effluent to the following standards :-

(1) pH	Between	---	
(2) Suspended Solids	Not to exceed	---	mg/l.
(3) BOD 5 days 20 °C	Not to exceed	---	mg/l
(4) C. O. D.	Not to exceed	---	mg/l
(5) Oil & Grease	Not to exceed	---	mg/l.
(6) Total Dissolved Solids	Not to exceed	---	mg/l.
(7) Chlorides	Not to exceed	---	mg/l.
(8) Sulphates	Not to exceed		mg/l.

(iv) Trade Effluent Disposal :

Nil

(v) Sewage Effluent Treatment. - The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards :-

Suspended Solids	Not to exceed	200	mg/l.
B. O. D. 5 days 20 °C	Not to exceed	100	mg/l

(vi) Sewage Effluent Disposal :

The treated domestic effluent shall be discharged on land for gardening only.

(vii) Non-hazardous solid waste. :

Type of waste	Quantity	Treatment	Disposal
Nil			

(viii) Other Conditions :

---Nil--

4 The applicant shall comply with the provisions of The Water (Prevention and Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and Rules thereunder :
The industry falls in the category of the Cess Act and the Rules made thereunder
The daily water consumption for the following categories is as under :

(i)	Domestic	0.4	CMD
(ii)	Industrial Processing	—	CMD
(iii)	Industrial Cooling	—	CMD
(iv)	Agriculture/ Gardening	—	CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the cess as specified under Section 3 of the said Act.

5. CONDITIONS UNDER AIR ACT :

(i) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emissions and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards :-
Control Equipments :

N.A.

Standards for Emissions of Air Pollutants :

(i)	SPM	....	150 mg/Nm
(ii)	SO_2	....	Not to exceed —
(iii)		....	Not to exceed
(iv)		....	Not to exceed
(v)		....	Not to exceed
(vi)		....	Not to exceed
(vii)		....	Not to exceed

(ii) The applicant shall observe the followong fuel pattern :-

Sr. NO	Type of fuel	Quantity
	Nil.	

(iii) The applicant shall erect the chimney/(s) of the following specifications :-

Sr. NO.	Chimney attached to	Volume $Nm^3/hr.$	Height in Mtrs.
1.	Nil.		

(iv) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform, etc., for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's staff. The chimney/(s) vents attached to various sources of emission shall be desig nated by numbers such as S-1, S-2, etc., and these shall be painted/ displayed to facilitate identification.

(v) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises in respect of noise to less than 75 dB (A) during day time and 70 dB (A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 9 p.m. and night time is reckoned between 9 p. m. and 6 a. m.

(vi) Other Conditions : Regular cleaning and wetting of the ground within the premises of Bauxite Dock yard.

6. CONDITIONS UNDER HW (M.& H) RULES, 1989 :

(i) The applicant shall handle hazardous wastes as specified below :

Sr. No.	Category Waste	Type of Wastes	Quantity	Disposal

The industry shall not generate any hazardous waste.

(ii) The authorisation is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport and disposal of hazardous waste.

7. Whenever due to any accident or other unforseen act or event, such emmissions occure or is apprehended to occure in excess of standards laid down, such information shall be forthwith reported to this Board, concerned Police Station, Office of Directorate Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipement, the production process connected to it shall be stopped forth with or at the earliest.

8. The applicant shall comply with the Conditions as stipulated under Annexure-I & II enclosed.

9. The industry shall submit the final permission from Maharashtra Maritime Board, Mumbai before starting the operations.

(Dr. Y.B. SONTAKKE)
Regional Officer
M.P.C. Board, Kolhapur.

REGIONAL OFFICER M.P.C. BOARD KOLHAPUR

To,

~~The Applicant,~~

M/s. Ashapura Mine Chem Ltd.,
Group Gram Panchayat, Jawale,
Village Kelshi, Tal: Mandangad,
Dist: Ratnagiri.

Copy submitted to :

1) The Member Secretary, MPC Board, Mumbai.

2) The Chief Accounts Officer, MPC Board, Mumbai.

Consent fee of Rs. 1000/- + 1000/- Received vide D.D. No. 078635 078634

Dated 18.9.2003 drawn on Bank of India.

Copy to:

1) The Sub Regional Officer, MPC Board, Sangli / Ratnagiri.

2) Coss Wing / Statistical Wing / Air Wing / Hazardous Management Wing, MPC Board.

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD
REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR.

Tel. No. (0231) 2652952,
2660448 Fax No. (0231)
2652952.
ORANGE/ SSI.

Udyog Bhavan,
Near Collector
Office,
Kolhapur - 416 003.

Consent No. WP/RO/KOP/CHI/KON/E-26/ 150/88/06 Date:- 06/01/2006

Consent to operate under section 26 of The Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 under section 21 of The Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981 and Authorisation/Renewal of Authorisation under Rule 5 of the Hazardous Waste (Management and Handling) Rules, 2000.
(To be referred as Water Act, Air Act and HW (M & H) Rules respectively)

CONSENT is granted to –

M/S. Ashapura Minechem,
Group Grampanchayat Jawale,Dhuriwada,
Village; Kelshi, Tal: Malangad,
Dist: Ratnagiri.

located in the area declared under the provisions of The Water Act/Air Act and Authorisation under the provisions of HW (M & H) Rules subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions :-

1. The Consent to operate is granted for a period up to **31.12.2007.**

   (1) The validity of the authorization granted under HW (M & H) Rules, 1989 and amended Rules 2000, however, will be valid for a period of 5 years from the date of issue after which the industry shall submit a fresh application for authorization, if required.

2. The Consent is valid for the manufacture of-

Sr. No.	Product	Maximum Quality
1.	**Cargo Handling Bauxite Only**	**As per order.**
	(Without any new construction work)	

3. CONDITIONS UNDER WATER ACT:-

(i)The daily quantity of trade effluent from the factory shall be- Nil.

(ii)The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 0.34 M^3.

(iii) Trade Effluent :-

Treatment- The applicant shall provide comprehensive treatment system consisting of Primary/Secondary and/or Tertiary treatment as is warranted with reference to effluent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of the treated effluent to the following standards :-

(1)	pH	Between	--
(2)	Suspended Solids	Not to exceed	-- mg/l.
(3)	BOD 5 days 20°C	Not to exceed	-- mg/l.
(4)	C.O.D.	Not to exceed	-- mg/l.
(5)	Oil & Grease	Not to exceed	-- mg/l.
(6)	Chlorides	Not to exceed	-- mg/l.
(7)	Sulphates	Not to exceed	-- mg/l.
(8)	Total Dissolved Solids	Not to exceed	-- mg/l.

(iv)Trade Effluent Disposal :- Nil.

(v) Sewage Effluent Treatment – The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to effluent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality if treated effluent to the following standards :-

Suspended Solids	Not to exceed	200 mg/l.
B.O.D. 5 days 20°C	Not to exceed	100 mg/l.

(vi) Sewage Effluent Disposal :- The treated domestic effluent shall be discharged on land for gardening only.

(vii) Non-hazardous solid waste:-

Type of waste	Quantity	Treatment	Disposal
– Nil –			

(viii) Other conditions :- **Industry shall monitor effluent quality regularly.**

4. The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention and Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and Rules thereunder:

" The industry falls in the - category of the Cess Act and the Rules made thereunder.

The daily water consumption for the following categories is as under:

(i)	Domestic	. 0.4	CMD
(ii)	Industrial Processing	0.0	CMD
(iii)	Industrial Cooling, Boiler	.. 0.0	CMD
(iv)	Agriculture / Gardening	..	Nil

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the cess as specified under section 3 of the said Act.

5. CONDITIONS UNDER AIR ACT:

(i) The applicant shall install comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emissions and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

Control Equipments:

-- Nil --

Standards for Emissions of Air Pollutants:

(i)	SPM	..	Not to exceed 150 mg/Nm^3
(ii)	SO_2	..	Not to exceed

(ii) The applicant shall observe the following fuel pattern:-

Sr.No.	Type of fuel	Quantity

-- Nil --

(iii) The applicant shall erect the chimney/(s) of the following specifications:

Sr.No.	Chimney attached to	volume $Nm^3/hr.$	Height in mtrs

-- Nil --

(iv) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform etc. for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's staff. The chimney/(s) vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers such as S-1, S-2, etc. and these shall be painted/displayed to facilitate identification.

(v) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises in respect of noise to less than 55/75 dB (A) during day time and 45/70 dB (A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 9 p.m.and night time is reckoned between 9 p.m. and 6 a.m.

(vi) Other conditions:-

Industry shall not cause any type of nuisance in the surrounding area.

6. CONDITIONS UNDER HW (M & h) RULES, 1989 :-

(i) The applicant shall handle hazardous wastes as specified below :-

Sr. No.	Category of waste	Type of Wastes	Quantity	Disposal

The industry shall not generate any hazardous waste.

(ii) The authorization is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport and disposal of hazardous waste.

7. Whenever due to any accident or other unforeseen act or event, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forth with reported to this Board, concerned Police Station, Office of Directorate Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipment, the production process connected to it shall be stopped forth with or at the earliest.

8. The applicant shall comply with the Conditions as stipulated under Annexure-I & II enclosed.

(Y.B. SONTAKKE)
REGIONAL OFFICER

To,
The Applicant,

M/S. Ashapura Minechem,
Group Grampanchayat Jawale,Dhuriwada,
Village; Kelshi, Tal: Malangad,
Dist: Ratnagiri.

Copy submitted to:

1. The Member Secretary, MPC Board, Mumbai.
2. The Chief Accounts Officer, MPC Board, Mumbai.
   Consent fee of Rs.**1500/-** received vide D.D. No.**812142** dated **09.12.05** drawn on **SBI.**

Copy to:

1. The Sub Regional officer, MPC Board, **Sindhurg.**
2. Cess wing/Statistical wing/Air wing/ Hazardous Management Wing, M PC Board, Mumbai.

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD
REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR

Tel. No. (0231) 2652952,
2660448
Fax No. (0231) 2652952.

Udyog Bhavan,
Near Collectar Office,
Kolhapur - 416 003.

ORANGE/ SSI.

Consent No. WP/RO/SROR/E-25 of 1998/ 2824 7329 Date: 29/12/07

Consent to Operate under section 26 of The Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 under section 21 of The Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981 and Authorisation/Renewal of Authorisation under Rule 5 of the Hazardous Waste (Management and Handling) Rules, 1989amended in 2003 (To be referred as Water Act, Air Act and HW (M & H) Rules respectively)

CONSENT is granted to - M/s. Ashapura Minechem
Group Grampanchayat Jawale,Dhuriwada,
Village Kelshi, Tal : Madangad
District : Ratnagiri.

Located in the area declared under the provisions of The Water Act/Air Act and Authorisation under the provisions of HW (M & H) Rules subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions :-

1. The Consent to Operate is granted for a period up to. 31-12-2011.

s

5. The Consent is valid for the manufacture of-

Sr. No.	Product	Maximum Quality
1	Cargo Handling Bauxite Only (Without any new construction work)	As per order.

3. CONDITIONS UNDER WATER ACT :

(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be Nil M³.

(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 0.34 M³.

(v) Trade Effluent :

Treatment:- The applicant shall provide comprehensi Primary/Secondary and/or Tertiary treatment as is warranted with reference to effluent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of the treated effluent to the following standards :-

(1)	pH	Between	----
(2)	Suspended Solids	Not to exceed	----
(3)	BOD 5 days 20°C	Not to exceed	----
(4)	C.O.D.	Not to exceed	----
(5)	Oil & Grease	Not to exceed	----
(6)	Chlorides	Not to exceed	----
(7)	Sulphates	Not to exceed	-----

(iv) Trade Effluent Disposal :- Treated industrial effluent shall be discharged on land for gardening only

(v) Sewage Effluent Treatment – The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to effluent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality if treated effluent to the following standards :-

Suspended Solids	Not to exceed	200 mg/l.
B.O.D. 5 days 20°C	Not to exceed	100 mg/l.

(vi) Sewage Effluent Disposal :- The treated domestic effluent shall be discharged on land for gardening only.

(vi) Non-hazardous solid waste:-

Type of waste	Quantity	Treatment	Disposal
---	---	---	---

(viii) Other conditions :- Nil

4. The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention and Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and Rules there under.

"The industry falls in the 15 category of the Cess Act and the Rules made there under.

5. The daily water consumption for the following categories is as under:

(i) Domestic 0.4 CMD

(ii) Industrial Processing, Mixing --- CMD

(iii) Industrial Cooling, Sprinkling CMD

(iv) Agriculture / Gardening --- CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the cess as specified under section 3 of the said Act.

5. CONDITIONS UNDER AIR ACT:

(i) The applicant shall install comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emissions and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

Control Equipments:

Nil.

Standards for Emissions of Air Pollutants:

(i) SPM : Not to exceed 150 mg/Nm^3

(ii) SO_2 Not to exceed Kg/day.

(ii) The applicant shall observe the following fuel pattern:-

Sr.No.	Type of fuel	Quantity
---	---	---

(iii) The applicant shall erect the chimney/(s) of the following specifications:

Sr.No.	Chimney attached to	volume Nm^3/hr,	Height in mtrs
---	---	---	---

(iv) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform etc, for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's staff. The chimney/(s) vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers such as S-1, S-2, etc. and these shall be painted/displayed to facilitate identification.

(v) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises in respect of noise to less than 55/75 dB (A) during day time and 45/70 dB (A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 9 p.m.and night time is reckoned between 9 p.m. and 6 a.m.

(vi) Other conditions:-

1. The industry should not cause any nuisance in surrounding area.

CONDITIONS UNDER H/W (M & H) RULES, 1989

(1) The applicant shall handle hazardous wastes as specified below :-

Sr. No.	Category of waste	Type of Wastes	Quantity	Disposal

The industry shall not generate any hazardous waste.

i) The authorization is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport and disposal of hazardous waste.

7 Whenever due to any accident or other unforeseen act or event, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forth with reported to this Board, concerned Police Station, Office of Directorate Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipment, the production process connected to it shall be stopped forth with or at the earliest.

8 The applicant shall comply with the Conditions as stipulated under Annexure-I & II enclosed.

9 The gross block Capital investment is Rs. 48,72,041/-

(N.G.NIHUL)
REGIONAL OFFICER

To,s
The Applicant,
M/s. Ashapura Minechem
Group Grampanchayat Jawale, Dhuriwada,
Village Kelshi, Tal : Madangad
District : Ratnagiri.

Copy submitted to:
1. The Member Secretary, MPC Board, Mumbai.
2. The Chief Accounts Officer, MPC Board, Mumbai.
Consent fee of Rs.4500/- received vide D.D. No.121410 dated 23-11-07 drawn on Bank of India, Chiplun Branch

Copy to:
1. The Sub Regional officer, MPC Board, Ratnagiri
2. Cess wing/Statistical wing/Air wing/ Hazardous Management Wing, M PC Board.Mumbai

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD
REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR

Phone : 0231-2652952 /2660448
Fax : 0231-2652952
Email : rokolhapur@mpcb.gov.in
Visit At : http://mpcb.gov.in

Udyog Bhawan Near Collector Office,
Kolhapur - 416003

RED/S.S.I *Date:* 29/12/2011

*Consent No: MPCB/ROK/SROC/*9781[11]

Consent to operate under Section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974 & under Section 21 of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 and Authorization / Renewal of Authorization under Rule 5 of the Hazardous Wastes (Management, Handling & Transboundry Movement) Rules 2008
[To be referred as Water Act, Air Act and HW (M&H) Rules respectively].
CONSENT is hereby granted to

M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawate Jetty, Group Grampanchayat
Jawale,Ambavali , Sakhari, Village -Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri,
Maharashtra.

located in the area declared under the provisions of the Water Act, Air act and Authorization under the provisions of HW(M&H) Rules and amendments thereto subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions:

1. **The Consent to operate is granted for a period up to: 31.10.2013.**

2. **The Consent is valid for the manufacture of –**

Sr. No.	Product Name	Maximum Quantity	UOM
1	Cargo Handling Bauxite only	As per order	

(Without any new construction work)

3. **CONDITIONS UNDER WATER ACT:**
(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be nil.
(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed **0.28M³.**
(iii) **Trade Effluent : Nil.**
(iv) **Trade Effluent Disposal: --**

(v) **Sewage Effluent Treatment:** The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards.

(1)	Suspended Solids	Not to exceed	100	mg/l.
(2)	BOD 3 days 27o C.	Not to exceed	100	mg/l.

REGIONAL OFFICER M.P.C. BOARD

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

(vi) **Sewage Effluent Disposal:** The treated domestic effluent shall be soaked in a soak pit, which shall be got cleaned periodically. Overflow, if any, shall be used on land for gardening / plantation only.

(vii) **Non-Hazardous Solid Wastes:**

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Treatment	Disposal
	Nil				

(viii) **Other Conditions:** Industry should monitor effluent quality regularly.

4. The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention & Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and amendment Rules, 2003 there under

The daily water consumption for the following categories is as under:

(i) Domestic	...	0.5	CMD
(ii) Industrial Processing	...	5.0	CMD
(iii) Industrial Cooling/Sprinkling	...	--	CMD
(iv) Agriculture / Gardening	...	10.0	CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the Cess as specified under Section 3 of the said Act.

5. CONDITIONS UNDER AIR ACT :

(i) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emission and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

a. Control Equipment:

Adequate air pollution system should be provided to all sources of emissions.

Standards for emission of Air Pollutants;

1. SPM -- Not to exceed 100 mg/Nm^3
2. SO_2 -- Not to exceed -- Kg/D.

6. Standards for Stack Emissions:

(i) **The applicant shall observe the following fuel pattern:-**

Sr. No.	Type Of Fuel	Quantity	UOM
--			

(ii) **The applicant shall erect the chimney(s) of the following specifications:-**

Sr. No.	Chimney Attached To	Height in Mtrs.
--		

(iii) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform etc. for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's Staff. The chimney(s) vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers such as S-1, S-2, etc. and these shall be painted/ displayed to facilitate identification.

Maharashtra Pollution Control Board

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

(iv) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises so as to maintain ambient air quality standard in respect of noise to less than 75 dB(A) during day time and 70 dB(A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 10 p.m. and night time is reckoned between 10 p.m. and 6 a.m.

(vi) **Other Conditions:**

1) The industry should not cause any nuisance in surrounding area.
2) The industry should monitor ambient air quality regularly.

7. CONDITIONS UNDER HAZARDOUS WASTE (MANAGEMENT, HANDLING & TRANSBOUNDRY MOVEMENT) RULES, 2008:

(i) The Industry shall handle hazardous wastes as specified below:

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Disposal

Industry shall not generate any hazardous waste

(ii) Treatment: - NIL

1. The authorization is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport & disposal of hazardous waste.
2. The industry should comply with the Hazardous Waste (M&H) Rules, 2003.

a. Whenever due to any accident or other unforeseen act or even, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forthwith Reported to Board, concerned Police Station, office of Directorate of Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipments, the production process connected to it shall be stopped.

b. Industry shall obtain registration from CPCB as a re-refiner of Used oil having environmentally sound technology as per the provisions of Hazardous Waste (Management & Handling) Rules 1989 & Amendment Rules 2003 before commencement of production.

c. The unit has to display and maintain the data online outside the factory main gate in Marathi & English both on a 6'x4' display board in the manner and the report of the compliance along with photograph shall be submitted to this office & concerned Regional Office/ Sub Regional Office.

d. It shall be ensured that the Hazardous waste is handled, managed & disposed of strictly in accordance with the Hazardous Waste (Management & Handling) Rules, 1989 as amended on 2003 and shown & submitted to the Board as & when asked for.

8. Industry shall comply with following additional conditions:

i. The applicant shall maintain good housekeeping and take adequate measures for control of pollution from all sources so as not to cause nuisance to surrounding area / inhabitants.

ii. The applicant shall bring minimum 33% of the available open land under green coverage/ tree plantation.

iii. Solid waste – The non hazardous solid waste arising in the factory premises, sweepings, etc., be disposed of scientifically so as not to cause any nuisance / pollution. The applicant shall take necessary permissions from civic authorities for disposal to dumping ground.

iv. The applicant shall provide for an alternate electric power source sufficient to operate all pollution control facilities installed by he applicant to maintain compliance with the terms and conditions of the consent. In the absence, the

Maharashtra Pollution Control Board

29/12/2021

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

applicant shall stop, reduce or otherwise, control production to abide by terms & conditions of this consent regarding pollution levels.

v. The applicant shall not change or alter quantity, quality, the rate of discharge, temperature or the mode of the effluent / emissions or hazardous wastes or control equipments provided for without previous written permission of the Board.

vi. The applicant shall provide facility for collection of environmental samples and samples of trade and sewage effluents, air emissions and hazardous wastes to the Board staff at the terminal or designated points and shall pay to the Board for the services rendered in this behalf.

vii. The applicant shall make an application for renewal of the consent at least 60 days before the date of the expiry of the consent.

viii. The firm shall submit to this office, the 30th day of September every year, the Environmental Statement Report for the financial year ending 31st March in the prescribed Form-V as pre the provisions of rule 14 of the Environment (Protection) (Second Amendment) Rules, 1992.

ix. As inspection book shall be opened and made available to the Board's officers during their visit to the applicant.

x. The applicant shall install a separate electric meter showing the consumption of energy for operation of domestic and industrial effluent treatment plants and air pollution control system. A register showing consumption of chemicals used for treatment shall be maintained.

xi. Separate drainage system shall be provided for collection of trade and sewage effluents. Terminal manholes shall be provided at the end of collection system with arrangement for measuring the flow. No effluent shall be admitted in the pipes / sewers down- stream of the terminal manholes. No effluent shall find its way other than in designed and provided collection System.

xii. Neither storm water nor discharge from other premises shall be allowed to mix with the effluents from the factory.

10. The Capital investment of the industry is Rs. **59.0Lacs.**

Maharashtra Pollution Control Board

(P. M. Joshi)
Regional Officer, Kolhapur

29/11/2011

REGIONAL OFFICER M.P.C. BOARD KOLHAPUR

To,

M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawade Jetty, Group Grampanchayat
Jawale,Ambavali , Sakhari, Village -Sakhari,
Tal. Mandangad, Dist- Ratnagiri.

Copy submitted to:

1. The Member Secretary, M P C Board, Mumbai.
2. The Chief Accounts Officer, M P C Board, Mumbai.
3. Cess wing/ Statistical wing/Air wing/ Hazardous Management Wing, M.P.C Board. Mumbai

Received Consent fee of -

Sr. No.	Amount(Rs.)	DD. No.	Date	Drawn On
1	1500/-	645800	20.10.2011	Union Bank of India
2	1500/-	014307	09.11.2011	Bank of India

1. Copy to- The Sub Regional officer, M P C Board, Chiplun.

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

MAHARASHATRA POLLUTION CONTROL BOARD
REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR

Phone : 0231-2652952 /2660448
Fax : 0231-2652952
Email : rokolhapur@mpcb.gov.in
Visit At : http://mpcb.gov.in

Udyog Bhawan Near Collector Office,
Kolhapur - 416003

RED/S.S.I *Date: 29 / 10 /2013*

Consent No: MPCB/ROK/SROC/ 2316/13

Consent to operate under Section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974 & under Section 21 of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 and Authorization / Renewal of Authorization under Rule 5 of the Hazardous Wastes (Management, Handling & Transboundry Movement) Rules 2008
[To be referred as Water Act, Air Act and HW (M&H) Rules respectively].
CONSENT is hereby granted to

M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawate Jetty, Village -Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri,
Maharashtra.

located in the area declared under the provisions of the Water Act, Air act and Authorization under the provisions of HW(M&H) Rules and amendments thereto subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions:

1. **The Consent to operate is granted for a period up to: 21.12.2013 .**

2. **The Consent is valid for the manufacture of –**

Sr. No.	Product Name	Maximum Quantity
1	Cargo Handling Bauxite only (Without any new construction work.)	Handling of Bauxite Minerals as per MMB agreement.

3. **CONDITIONS UNDER WATER ACT:**

(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be nil.
(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 0.2 M^3.
(iii) **Trade Effluent: Nil.**
(iv) **Trade Effluent Disposal: –**
(v) **Sewage Effluent Treatment:** The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards.

(1)	Suspended Solids	Not to exceed	100	mg/l.
(2)	BOD 3 days 27o C.	Not to exceed	100	mg/l.

(vi) **Sewage Effluent Disposal:** The treated domestic effluent shall be soaked in a soak pit, which shall be got cleaned periodically. Overflow, if any, shall be used on land for gardening / plantation only.

(vii) **Non-Hazardous Solid Wastes:**

REGIONAL OFFICER KOLHAPUR MPCB

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Treatment	Disposal
	Nil				

(viii) **Other Conditions:** Industry should monitor effluent quality regularly.

4. **The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention & Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and amendment Rules, 2003 there under**

The daily water consumption for the following categories is as under:

(i) Domestic	...	0.5	CMD
(ii) Industrial Processing	...	5.0	CMD
(iii) Industrial Cooling/Sprinkling	...	--	CMD
(iv) Agriculture / Gardening	...	10.0	CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the Cess as specified under Section 3 of the said Act.

5. **CONDITIONS UNDER AIR ACT :**

(i) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emission and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

a. Control Equipment:

1. Industry should provide adequate water sprinkling arrangement and operate continuously.
2. Industry should provide wind breaking walls.
3. Industry should avoid spillage of cargo in navigational channel at jetty.

Standards for emission of Air Pollutants;

1.	SPM --	Not to exceed 100 mg/Nm^3
2.	SO_2 --	Not to exceed -- Kg/D.

6. **Standards for Stack Emissions:**

(i) **The applicant shall observe the following fuel pattern:-**

Sr. No.	Type Of Fuel	Quantity	UOM

(ii) **The applicant shall erect the chimney(s) of the following specifications:-**

Sr. No.	Chimney Attached To	Height in Mtrs.

(iii) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform etc. for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's Staff. The chimney(s) vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers such as S-1, S-2, etc. and these shall be painted/ displayed to facilitate identification.

(iv) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from [illegible] sources within the premises so as to maintain ambient air quality standards in respect of noise to less than 75 dB(A) during day time and 70

This Consent is processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

dB(A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 10 p.m. and night time is reckoned between 10 p.m. and 6 a.m.

(vi) **Other Conditions:**

1) The industry should not cause any nuisance in surrounding area.
2) The industry should monitor ambient air quality regularly.

7. CONDITIONS UNDER HAZARDOUS WASTE (MANAGEMENT, HANDLING & TRANSBOUNDRY MOVEMENT) RULES, 2008:

(i) The Industry shall handle hazardous wastes as specified below.

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Disposal

Industry shall not generate any hazardous waste

(ii) Treatment: - NIL

1. The authorization is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport & disposal of hazardous waste.
2. The industry should comply with the Hazardous Waste (M&H) Rules, 2008.

a. Whenever due to any accident or other unforeseen act or even, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forthwith Reported to Board, concerned Police Station, office of Directorate of Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipments, the production process connected to it shall be stopped.

b. Industry shall obtain registration from CPCB as a re-refiner of Used oil having environmentally sound technology as per the provisions of Hazardous Waste (Management & Handling) Rules 1989 & Amendment Rules 2008 before commencement of production.

c. The unit has to display and maintain the data online outside the factory main gate in Marathi & English both on a 6'x4' display board in the manner and the report of the compliance along with photograph shall be submitted to this office & concerned Regional Office/ Sub Regional Office.

d. It shall be ensured that the Hazardous waste is handled, managed & disposed of strictly in accordance with the Hazardous Waste (Management & Handling) Rules, 1989 as amended on 2008 and shown & submitted to the Board as & when asked for.

8. Industry shall comply with following additional conditions:

i. The applicant shall maintain good housekeeping and take adequate measures for control of pollution from all sources so as not to cause nuisance to surrounding area / inhabitants.

ii. The applicant shall bring minimum 33% of the available open land under green coverage/ tree plantation.

iii. Solid waste – The non hazardous solid waste arising in the factory premises, sweepings, etc., be disposed of scientifically so as not to cause any nuisance / pollution. The applicant shall take necessary permissions from civic authorities for disposal to dumping ground.

iv. The applicant shall provide for an alternate electric power source sufficient to operate all pollution control facilities installed by the applicant to maintain compliance with the terms and conditions of the consent. In the absence, the applicant shall stop, reduce or otherwise, control production to abide by terms & conditions of this consent regarding pollution levels.

v. The applicant shall not change or alter quantity, quality, the rate of discharge, temperature or the mode of the effluent / emissions or hazardous wastes or

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright to CPCB.

control equipments provided for without previous written permission of the Board.

vi. The applicant shall provide facility for collection of environmental samples and samples of trade and sewage effluents, air emissions and hazardous wastes to the Board staff at the terminal or designated points and shall pay to the Board for the services rendered in this behalf.

vii. The applicant shall make an application for renewal of the consent at least 60 days before the date of the expiry of the consent.

viii. The firm shall submit to this office, the 30th day of September every year, the Environmental Statement Report for the financial year ending 31st March in the prescribed Form-V as pre the provisions of rule 14 of the Environment (Protection) (Second Amendment) Rules, 1992.

ix. As inspection book shall be opened and made available to the Board's officers during their visit to the applicant.

x. The applicant shall install a separate electric meter showing the consumption of energy for operation of domestic and industrial effluent treatment plants and air pollution control system. A register showing consumption of chemicals used for treatment shall be maintained.

xi. Separate drainage system shall be provided for collection of trade and sewage effluents. Terminal manholes shall be provided at the end of collection system with arrangement for measuring the flow. No effluent shall be admitted in the pipes / sewers down- stream of the terminal manholes. No effluent shall find its way other than in designed and provided collection System.

xii. Neither storm water nor discharge from other premises shall be allowed to mix with the effluents from the factory.

9. This Board reserves the right to review, amend, suspend, revoke etc. this consent and the same shall be binding on the industry.

10. This consent should not be construed as exemption from obtaining necessary NOC/permission from any other Government agencies.

11. The Capital investment of the industry is Rs. 59.0 Lacs.

(S. S. Doke)
Regional Officer, Kolhapur

To,

M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Jawale,Ambavali , Sakhari, Village -Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri.

REGIONAL OFFICER M.P.C.B. KOLHAPUR

Copy submitted to:

1. The Member Secretary, M P C Board, Mumbai.
2. The Chief Accounts Officer, M P C Board, Mumbai.
3. Cess wing/ Statistical wing/Air wing/ Hazardous Management Wing, M P C Board. Mumbai

Received Consent fee of –

Sr. No.	Amount(Rs.)	DD. No.	Date	Drawn On
1	4500/-	651760	17.06.2013	Bank of Baroda

1. Copy to- The Sub Regional officer, M P C Board, Chiplun.

This Consent is Processed through IMIS Application Software. Copyright MPCB.

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD

REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR.

Tel. No. (0231) 2652952,
2660448
Fax No. (0231) 2652952.
Red / SSI.

Udyog Bhavan,
Near Collector
Office,
Kolhapur - 416 003.

Consent No. MPCB/RO/KOP/2357/13 Date:- 26/12/2013

Sub: Amendment to the consent of—
M/s. Ashapura Minecliem Ltd.,
Dhanawate Jetty,Village-Sakhari,
Tal- Mandangad,Dist-Ratnagiri.

Ref: 1) Your Application for Renewal of consent Dt-10/09/2013.
2) Boards Consent No.MPCB/RO/KOP/2316/13.
Dated- 29.10.2013 Valid up to 21.12.2013.
3) Industry's letter, Dated -26/12/2013.
4) Extention order by Maharashtra Maritime Board vide No. MMB/Planning/AML/3285 Dt- 24.12.2013

Consequent upon change in consent validity period of **M/s. Ashapura Minecliem Ltd.,Dhanawate Jetty,Village-Sakhari,Tal- Mandangad,Dist-Ratnagiri.** Due to the renewal agreement extention up to 25.05.2014 by Maharashtra Maritime Board Vaid ref.No. 4 and as communicated by the industry vide letter ref.3 above, the consent to operate granted under section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974, under section 21of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 & Hazardous Waste (M,H&T) Rules, 2008 vide ref. 2] is here by amended consent condition as under.

1. **The consent validity shall be read as 25/05/2014 -**

All the other conditions of the consents referred above 2] shall remain unchanged.

(Suryakant S. Doke)
Regional Officer, Kolhapur.

To,
M/s. Ashapura Minecliem Ltd.,
Dhanawate Jetty,Village-Sakhari,
Tal- Mandangad,Dist-Ratnagiri
Copy to :Sub-Regional Officer, MPC Board, Chiplun.

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD

REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR.

Tel. No. (0231) 2652952,
2660448
Fax No. (0231) 2652952.
RED/ SSI.

Udyog Bhavan,
Near Collector
Office,
Kolhapur - 416 003.

Consent No. MPCB/RO/KOP/SROC/ 529/14 Date:- 31/10/14

Sub: Amendment to the consent of—
M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawate Jetty, Village –Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri.

Ref. 1]Boards Consent No. MPCB/ROK/SROC/2316/13, Dated -29.10.2013.
2]Amendment in Consent vide No.MPCB/ROK/ SROC/ 2357/13,Dated -26.12.2013.
3]Extension order by Maharashtra Maritime Board vide o. MMB/Planning/AML/2987, Dated- 01.10.2014.
4]Industry's letter No. Nil, Dated -04.10.2014.

Consequent upon change in validity period of consent M/s. Ashapura Minechem Ltd. Dhanawate Jetty, Village –Sakhari, Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri. Due to the renewal agreement-extension up to 31st August 2015 by Maharashtra Maritime Board vide ref. No. (3) above and as communicated by the industry vide letter ref.(4) above, the original consent to operate granted under section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974, under section 21of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 & Hazardous Waste (M,H&T) Rules, 2008 vide ref. 1] is here by amended as under:
Consent condition No. 1 of consent to operate granted vide reference (1) above shall be read as.

1. The validity period of consent to operate is extended up to:- 31.08.2015.

All the other conditions of the consents referred above 1] shall remain unchanged.

(S. S. Doke)
Regional Officer, Kolhapur.

To,
M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawate Jetty, Village –Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri.

Copy to :
Sub-Regional Officer, MPC Board, Chiplun.

Regional Officer M.P.C.B.

MAHARASHTRA POLLUTION CONTROL BOARD
REGIONAL OFFICE, KOLHAPUR

Phone : 0231-2652952 /2660448
Fax : 0231-2652952
Email : rokolhapur@mpcb.gov.in
Visit At : http://mpcb.gov.in

Udyog Bhawan Near Collector Office,
Kolhapur - 416003

RED/S.S.I *Date:* 29/09/2015

Consent No: MPCB/ROK/SROC/582/12557/15

Consent to operate under Section 26 of the Water (Prevention & Control of Pollution) Act, 1974 & under Section 21 of the Air (Prevention & Control of Pollution) Act, 1981 and Authorization / Renewal of Authorization under Rule 5 of the Hazardous Wastes (Management, Handling & Transboundry Movement) Rules 2008
[To be referred as Water Act, Air Act and HW (M&H) Rules respectively].
CONSENT is hereby granted to

M/s. Ashapura Minechem Ltd.,
Dhanawate Jetty, Village -Sakhari,
Tal- Mandangad, Dist- Ratnagiri,
Maharashtra.

located in the area declared under the provisions of the Water Act, Air act and Authorization under the provisions of HW(M&H) Rules and amendments thereto subject to the provisions of the Act and the Rules and the Orders that may be made further and subject to the following terms and conditions:

1. **The Consent to operate is granted for a period up to:** validity of permission of Maharashtra Maritime Board or **31.08.2020** whichever is earlier.

2. **The Consent is valid for the manufacture of –**

Sr. No.	Product Name	Maximum Quantity
1	Cargo Handling Bauxite only (Without any new construction work).	Handling of Bauxite Minerals as per MMB agreement.

3. **CONDITIONS UNDER WATER ACT:**
(i) The daily quantity of trade effluent from the factory shall be nil.
(ii) The daily quantity of sewage effluent from the factory shall not exceed 0.2 M^3.
(iii) **Trade Effluent: Nil.**
(iv) **Trade Effluent Disposal: --**
(v) **Sewage Effluent Treatment:** The applicant shall provide comprehensive treatment system as is warranted with reference to influent quality and operate and maintain the same continuously so as to achieve the quality of treated effluent to the following standards.

(1)	Suspended Solids	Not to exceed	100	mg/l.
(2)	BOD 3 days 27o C.	Not to exceed	100	mg/l.

(vi) **Sewage Effluent Disposal:** The treated domestic effluent shall be soaked in a soak pit, which shall be got cleaned periodically. Overflow, if any, shall be used on land for gardening / plantation only.

This Consent is Processed through MIS Application Software. Copyright 2008.

(vii) Non-Hazardous Solid Wastes:

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Treatment	Disposal
	Nil				

(viii) Other Conditions: Industry shall monitor effluent quality regularly.

4. The applicant shall comply with the provisions of the Water (Prevention & Control of Pollution) Cess Act, 1977 (to be referred as Cess Act) and amendment Rules, 2003 there under

The daily water consumption for the following categories is as under:

(i) Domestic	...	0.5	CMD
(ii) Industrial Processing	...	5.0	CMD
(iii) Industrial Cooling/Sprinkling	...	--	CMD
(iv) Agriculture / Gardening	...	10.0	CMD

The applicant shall regularly submit to the Board the returns of water consumption in the prescribed form and pay the Cess as specified under Section 3 of the said Act.

5. **CONDITIONS UNDER AIR ACT :**

(i) The applicant shall install a comprehensive control system consisting of control equipments as is warranted with reference to generation of emission and operate and maintain the same continuously so as to achieve the level of pollutants to the following standards:

a. Control Equipment:

1. Industry shall provide adequate water sprinkling arrangement and operate continuously.
2. Industry shall provide wind breaking walls.
3. Industry shall avoid spillage of cargo in navigational channel at jetty.

Standards for emission of Air Pollutants;

1. SPM Not to exceed 100 mg/Nm³
2. SO₂ Not to exceed -- Kg/D.

6. **Standards for Stack Emissions:**

(i) **The applicant shall observe the following fuel pattern:-**

Sr. No.	Type Of Fuel	Quantity	UOM

(ii) **The applicant shall erect the chimney(s) of the following specifications:-**

Sr. No.	Chimney Attached To	Height in Mtrs.

(iii) The applicant shall provide ports in the chimney/(s) and facilities such as ladder, platform etc. for monitoring the air emissions and the same shall be open for inspection to/and for use of the Board's Staff. The chimney(s) vents attached to various sources of emission shall be designated by numbers such as S-1, S-2, etc. and these shall be painted/ displayed to facilitate identification.

(iv) The industry shall take adequate measures for control of noise levels from its own sources within the premises so as to maintain ambient air quality standard in respect of noise to less than 75 dB(A) during day time and 70

This Consent is Processed through MIS Application Software. Copyright MPCB.

dB(A) during night time. Day time is reckoned in between 6 a.m. and 10 p.m. and night time is reckoned between 10 p.m. and 6 a.m.

(vi) Other Conditions:

1) The industry shall not cause any nuisance in surrounding area.
2) The industry shall monitor ambient air quality regularly.

7. CONDITIONS UNDER HAZARDOUS WASTE (MANAGEMENT, HANDLING & TRANSBOUNDRY MOVEMENT) RULES, 2008:

(i) The Industry shall handle hazardous wastes as specified below,

Sr. No.	Type Of Waste	Quantity	UOM	Disposal

Industry shall not generate any hazardous waste

(ii) Treatment: - NIL

1. The authorization is hereby granted to operate a facility for collection, storage, transport & disposal of hazardous waste.
2. The industry should comply with the Hazardous Waste (M&H) Rules, 2008.

a. Whenever due to any accident or, other unforeseen act or even, such emissions occur or is apprehended to occur in excess of standards laid down, such information shall be forthwith Reported to Board, concerned Police Station, office of Directorate of Health Services, Department of Explosives, Inspectorate of Factories and Local Body. In case of failure of pollution control equipments, the production process connected to it shall be stopped.

b. Industry shall obtain registration from CPCB as a re-refiner of Used oil having environmentally sound technology as per the provisions of Hazardous Waste (Management & Handling) Rules 1989 & Amendment Rules 2008 before commencement of production.

c. The unit has to display and maintain the data online outside the factory main gate in Marathi & English both on a 6'x4' display board in the manner and the report of the compliance along with photograph shall be submitted to this office & concerned Regional Office/ Sub Regional Office.

d. It shall be ensured that the Hazardous waste is handled, managed & disposed of strictly in accordance with the Hazardous Waste (Management & Handling) Rules, 1989 as amended on 2008 and shown & submitted to the Board as & when asked for.

8. Industry shall comply with following additional conditions:

i. The applicant shall maintain good housekeeping and take adequate measures for control of pollution from all sources so as not to cause nuisance to surrounding area/ inhabitants.

ii. The applicant shall bring minimum 33% of the available open land under green coverage/ tree plantation.

iii. Solid waste – The non hazardous solid waste arising in the factory premises, sweepings, etc., be disposed of scientifically so as not to cause any nuisance / pollution. The applicant shall take necessary permissions from civic authorities for disposal to dumping ground.

iv. The applicant shall provide for an alternate electric power source sufficient to operate all pollution control facilities installed by the applicant to maintain compliance with the terms and conditions of the consent. In the absence, the applicant shall stop, reduce or otherwise, control production to abide by terms & conditions of this consent regarding pollution levels.

v. The applicant shall not change or alter quantity, quality, the rate of discharge, temperature or the mode of the effluent / emissions or hazardous wastes or

Consent is Processed through MPCB Application Software, Copyright MPCB

(विवरणपत्र क्रमांक ३०)

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग (बंदरे व परिवहन)
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ४०० ००१.
दूरध्वनी क्र. २२६१२१४३, फॅक्स क्र. २२६१४३३१
Website : www.mahammb.com Email : ceommb@gmail.com

जा.क्र. एमएमबी/नियोजन-१/लोकलेखा समिती बैठक/ 440 दिनांक: 21 SEP 2017

प्रति,
मा. प्रधान सचिव (परिवहन व बंदरे),
गृह विभाग, महाराष्ट्र शासन,
मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२.

विषय: भारताचे नियंत्रक व महालेखापाल यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य व सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ बाबत-

---

दिनांक १३.०९. २०१७ रोजी लोकलेखा समितीसमोर झालेल्या मा. प्रधान सचिव (परिवहन व बंदरे) यांच्या साक्षीचे अनुषंगाने सादर करावयाची माहिती

महोदय,

विषयांकित अहवालाबाबत लोकलेखा समितीसमोर दि. १३.९.२०१७ रोजी झालेल्या साक्षीदरम्यान, परिच्छेद क्र. २.१.८.६ च्या संदर्भात असलेल्या परिशिष्ट क्र. २.१.५ मध्ये नमूद करण्यात आलेल्या जहाजबांधणी/जहाजदुरुस्ती (शिपयार्ड) प्रकल्पांसंदर्भात उपस्थित मुद्दयांची माहिती लोकलेखा समितीला सादर करण्याबाबत विभागाला सूचित करण्यात आले होते. त्यानुसार, प्रकल्पनिहाय माहिती यासोबत सादर करण्यात येत आहे.

२. उपस्थित मुद्दयांच्या अनुपालनाचा सारांश पुढीलप्रमाणे देण्यात आहे-

१) संबंधित विकासक कंपनीकडून शिपयार्ड प्रकल्प निर्माण करण्यासाठी परवानगी मिळण्याकरिता प्रकल्पाच्या तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवालासह (Techno-Economic Feasibility Study) अर्ज महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे प्राप्त झाले होते.

२) सदर TEFS अहवालामध्ये विकासकाचा तपशील, प्रकल्पाची योजना, गुंतवणूक, तांत्रिक बाबी इत्यादीचा समावेश होता.

३) TEFS अहवालाच्या तपासणीअंती प्रकल्पास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीमध्ये मान्यता देण्यात आली व बोर्ड मान्यतेनुसार प्रथम अटी/शर्ती नमूद करुन विकासकाला इरादापत्र (Letter of Intent) देण्यात आले.

४) सदर इरादापत्रामध्ये, विकासकाने डेव्हलपमेंट गॅरेंटी साठी नमूद रकमेची बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्डाने त्याच्याशी प्रथम ५ वर्षांचा करारनामा करावा, अशी अट नमूद होती. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड अधिनियम, १९९६ मधील कलम २४ अन्वये ममेबोर्डाच्या स्तरावर ५ वर्षांचे करार करण्याचे अधिकार आहेत.

५) विकासकाबरोबर स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनाम्यामध्ये, विकासकाने कराराच्या दिनांकापासून २४ महिन्यांत पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक असल्याची अट नमूद करण्यात आली होती. सदर पर्यावरण दाखला प्राप्त केल्यानंतरच विकासकाने प्रत्यक्ष जागेवर काम करणे अपेक्षित होते.

३. तरी, उपरोल्लिखित माहिती कृपया शासनस्तरावरुन लोकलेखा समितीकडे सादर करण्याबाबत आवश्यक कार्यवाही होण्यास विनंती आहे जेणेकरुन सदर मुद्दयाचे निराकरण होऊ शकेल.

आपला विश्वासू,

(अतुल पाटणे)
मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

सोबत: वरीलप्रमाणे

प्रत: वित्तीय नियंत्रक-नि-मुख्य लेखाधिकारी, महा. मेरी. बोर्ड यांना माहितीकरिता.

परिशिष्ट २.१.५
(संदर्भ: परिच्छेद २.१.८.६, पृष्ठ क्र. ६९)

१. <u>विकासकाचे नांव:- मे. बियानो हॉटेल रिसॉर्ट, वसई</u>
प्रकल्प: वर्सोवा खाडीकिनारी घोडबंदर (जि. ठाणे)

- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाचे पत्र दि. २४.१.२००८ अन्वये, वसई बंदर हद्दीत वर्सोवा खाडीकिनारी सर्व्हे क्र. २८ मध्ये वॉटरफ्रन्टला पान्टून किंवा बार्ज लावून **वॉटर स्कूटर व मोटार बोटीच्या सहाय्याने बोटींग प्रकल्प** राबविण्यासाठी दि. २४.१.२००८ ते दि. ३०.४.२००८ या कालावधीसाठी प्रायोगिक तत्त्वावर परवानगी देण्यात आली होती. **जहाजबांधणी/ जहाजदुरुस्तीसाठी परवानगी नव्हती.**
- खाडीकिनारी कोणतेही बांधकाम करावयाचे नसल्याने पर्यावरणीय दाखला घेण्याचा प्रश्न उद्भवत नाही.
- बंदर निरिक्षक, वसई यांनी दि. १५.३.२००८ च्या पत्रान्वये मे. बियानो रिसॉर्ट यांनी खाडीकिनारी भराव केल्याची बाब निदर्शनास आणली. तसेच, सदर भराव काढून टाकण्याबाबत बंदर निरिक्षकांनी दि. १२.३.२००८ रोजीच विकासकाला नोटीस दिली होती.
- प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांनी दि. १८.३.२००८ रोजी प्रत्यक्ष स्थळपाहणी केली असता, मे. बियानो रिसोर्टचे संचालक श्री. वाणे यांनी किना-याचे निखळलेले दगड फक्त व्यवस्थित रचून किनारी मजबूतीकरणास पुष्ठी दिल्याची बाब दिसून आली. त्यामुळे, अनधिकृत भरावाचा, बेकायदेशीर खारफूटीची कत्तल करण्याचा प्रश्नच उद्भवला नाही, असा अहवाल दि. २८.५.२००८ रोजी सादर केला व विकासकाला मुदतवाढ देण्याची शिफारस केली.
- बंदर अधिका-याचे अहवालास अनुसुरुन मे. बियानो रिसॉर्ट यांना बोटींग प्रकल्पासाठी दि. ३०.४.२००९ पर्यंत मुदतवाढ देण्यात आली.
- मे. बियानो रिसॉर्ट यांना ५० व्या बोर्ड बैठकीतील मान्यतेस अनुसरुन, वर्सोवा खाडीकनारी बोट दुरुस्ती यार्ड, जलक्रिडा प्रकल्प उभारण्यासाठी दि. ११.११.२००८ च्या पत्रान्वये इरादापत्र (Letter of Intent) देण्यात आले होते. त्यामध्ये, प्रकल्पासाठी विविध प्राधिकरणांच्या परवानग्या घेण्याबाबत नमूद होते. त्यानुसार, प्रकल्प प्रवर्तकाने मीरा-भाईंदर महापालिकेकडे परवानगीसाठी अर्ज केला होता.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर २५.८.२०११ रोजी करार करण्यात आला.
- महा. मेरी. बोर्डाने मे. बियानो रिसॉर्ट यांच्याशी दि. २५.८.२०११ रोजी स्वाक्षांकित केलेल्या करारनाम्यात, कलम (३) अन्वये विकासकाने २४ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक होते. तसेच कलम (४) अन्वये विकासकाने प्रत्यक्ष जागेवर काम करण्यापूर्वी संबंधित प्राधिकरणांकडून आवश्यक दाखले प्राप्त करणे बंधनकारक होते.
- विकासकास अशा प्रकल्पाचा पूर्वानुभव नसला तरी सागरी क्षेत्रातील तज्ञ सल्लागारांच्या मदतीने सदर प्रकल्प राबविणे शक्य होते.
- सद्य:स्थितीत सदर करारनामा दि. २४.८.२०१६ रोजी संपुष्टात आला आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
(महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम)
इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स, 3रा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - 400 038
फोनः- 22658375, 22611734,
फॅक्सः- 22614331

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 038.
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

जा.क्र. एमएमबी/मुकाअ/नियोजन-२/बियानो हॉटेल/४१/1005

दिनांकः - 19 JUN 2008

प्रति,
मे. बियानो हॉटेल रिसॉर्ट
गाव-कामन, डोंगरीपाडा,
कामन जैन मंदिर जवळ,
वसई - भिवंडी बायपास,
ता. वसई, जि. ठाणे.

विषयः- वसई तालुक्यातील वर्सोवा खाडीकिनारी वॉटर स्कूटर व मोटार बोटीच्या सहाय्याने बोटींग प्रकल्प राबविण्यास प्रायोगिक तत्त्वावर दिलेल्या परवानगीस मुदतवाढ देण्याबाबत.

संदर्भः- १. या कार्यालयाचे पत्र क्र. एमएमबी/मुकाअ/नियोजन-२/बियानो हॉटेल/४१/१७५, दिनांकः - २४.०१.२००८.
२. आपला विनंती अर्ज दि.१७.०४.२००८.

****

महोदय,

वसई बंदर हद्दीतील वर्सोवा खाडीकिनारी सर्व्हे क्र. २८ मधील ४० मी. लांबीच्या वॉटरफ्रन्टमध्ये खाडीकिनारी पान्टुन किंवा बार्ज लावून वॉटर स्कूटर व मोटार बोटीच्या सहाय्याने बोटींग प्रकल्प प्रायोगिक तत्त्वावर राबविण्यास दि.३०.०४.२००८ पर्यंतच्या कालावधीकरिता या कार्यालयाचे पत्र दि.२४.०१.२००८ अन्वये परवानगी देण्यात आली होती. सदर परवानगीस पुढील एक वर्षाच्या कालावधीकरिता मुदतवाढ मिळावी अशी विनंती आपण संदर्भिय अनुक्रमांक-२ मध्ये नमूद पत्रान्वये केलेली आहे.

आपल्या विनंतीच्या अनुषंगाने, उक्त प्रकल्पासाठीची मुदत दि.०१.०५.२००८ ते दि.२५.५.२००९ पर्यंत (दि. २६ मे २००८ ते दि.३१.०८.२००८ पर्यंतचा अवधी वगळून) वाढविण्यात येत आहे. या कालावधी दरम्यान प्रकल्प राबविण्यासंदर्भात या कार्यालयाकडून दि.२४.०१.२००८ रोजीच्या पत्रान्वये नमूद करण्यात आलेल्या अटी/शर्तींचे पालन करणे आपणावर बंधनकारक राहील.

निम्नस्वाक्षरीकारांनी किंवा त्यांच्या वतीने त्यांच्या प्रतिनिधींनी वेळोवेळी दिलेल्या सूचना/आदेशांचे काटेकोरपणे पालन करणे आपणांवर बंधनकारक राहील.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई

9/6/08

प्रतः- प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांना माहिती व आवश्यक त्या कार्यवाहीसाठी.

प्रतः- बंदर निरिक्षक, वसई बंदर यांना माहितीसाठी.

248
06/6/08

बंदर अधिकारी यांचे कार्यालय
मोरा बंदरे समूह
महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड,
चेंदणी कोळीवाडा, मिठबंदर रोड,
ठाणे (पूर्व) - ४०० ६०३.

MARITIME BOARD 151
3782 RE'D MAY 200
निमोचन
दिनांक 28 MAY 2008

जा. क्र. बंअ / मोरा / सा /जलक्रिडा (वसई) / 468

प्रति,
मे. मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - ४०० ०३८.

विषय : **मे. बियानो हॉटेल रिसॉर्ट, वसई तालुक्यातील वर्सोवा खाडी किनारी वॉटर स्कूटर व मोटार बोटीच्या सहाय्याने बोटींग प्रकल्प राबविण्यास प्रायोगिक तत्त्वावर दिलेल्या परवानगीबाबत.**

संदर्भ : **आपल्या कार्यालयाचे पत्र क्र. एम्एम्बी / मुकाअ / नियो - २ बियानो हॉटेल / ४१ / ४३९ दि. २१.०२.२००८.**

महोदय,

या कार्यालयाचे आंग्ल भाषीय पत्र क्र. पीओ / एम् / जी / वसई / कापडिया / १५१ दि. १४.०२.२००८ ला अनुलक्षून अहवाल सादर करण्यात येतो की, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने श्री. मनोज जे. कापडिया आणि श्री. दिपक जे. कापडिया या बंधुद्वयाना सर्व्हे क्र. २९ लगतच्या खाडी किनारी प्रत्येकी ४० मीटर्स लांबीची जागा (वॉटर फ्रंट) मंजूर केला होता. प्रत्यक्षात कापडिया बंधूनी सर्व्हे क्र. २८ लगतचा खाडी किनारा स्वतःच्या वापरात असल्याचा दावा केला होता.

मेसर्स बियानो हॉटेल रिसॉर्टचे व्यवस्थापकीय संचालक श्री. अनिल वाणे यांनी जागेची मोजणी प्रत्यक्ष जागेवर करुन, सर्व्हे क्र. २८ मधील श्री. कापडिया बंधुद्वयांनी - अतिक्रमण केलेली जागा रिक्त करण्यास सांगितली. श्री. कापडिया बंधुनी हटण्यास नकार दिला असता, या कार्यालयाच्या मदतीने पोलीस बंदोबस्तात जागा रिकामी करण्यात आली. आपल्या कार्यालयाच्या आदेशांची अंमलबजावणी करणेसाठी पोलीस मदतीने अतिक्रमण केलेली जागा रिक्त करण्यात आली. त्या कृतीने अवमानित झालेल्या श्री. मनोज कापडिया यांनी खोट्या जागांच्या छायाचित्रांच्या आधारे भराव करीत असल्याचे आरोप करीत आपल्या कार्यालयाकडे तक्रार अर्ज दाखल केला. अर्जामधील सर्व आरोप धादांत खोटे आहेत. श्री. अनिल वाणे यांनी किनाऱ्याचे निखळलेले दगड फक्त व्यवस्थित रचून किनारा मजबूतीकरणास पृष्टी दिली असल्याची बाब माझ्या दि. १८.०३.२००८ रोजीच्या प्रत्यक्ष जागेला दिलेल्या भेटीत निदर्शनास आली आहे. त्यामुळे, अनधिकृत भरावाचा, बेकायदेशीर खारफूटीची कत्तल करण्याचा प्रश्नच उद्भवला नाही. तरी श्री. वाणे यांना मुदतवाढ देणे आवश्यक वाटते.

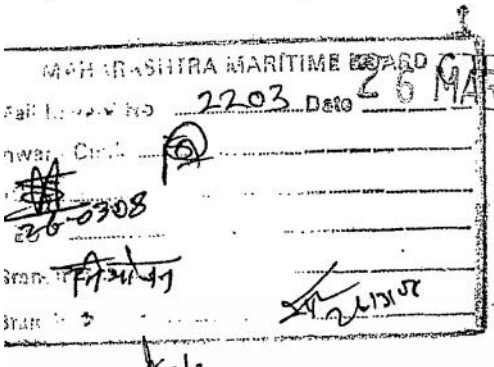
आपला विश्वासू,

(कॅप्टन जो. के. टेडम)
बंदर अधिकारी आणि उपबंदर संरक्षक,
मोरा बंदरे समूह, ठाणे.

प्रति 28/3/08

जा.क्र./बं.नि./वसई/बियानो रिसोर्ट/६८
बंदर निरीक्षक
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
वसई बंदर यांचे कार्यालय
दिनांक. १५/३/२००८

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
मुंबई ४०००३८



मा. प्रादेशिक बंदर अधिकारी मोरा बंदरे समुह ठाणे यांचे मार्फ
सविनय सादर)

विषय:- मे. बियानो हॉटेल रिसॉर्ट वसई तालुक्यातील वर्सोवा खाडी किनारी वॉटर स्कुटर व मोटार बोटीच्या सहाय्याने बोटींग प्रकल्प शासकिय प्रायोगिक तत्वावर दिलेल्या परवानगी बाबत.

संदर्भ:- आपले कार्यालयीन पत्र क्रमांक एम.एम.बी/मुकाद नियोजन-2/बियानो हॉटेल/४७८
दिनांक २८/२/२००८

महोदय

उपरोक्त संदर्भीय पत्रानुसार आपणास कळविण्यात येते की, मे. बियानो हॉटेल रिसोर्ट गाव-कामन डोंगरीपाडा, कामन जैन मंदिर जवळ वसई-भिवंडी बायपास ता. वसई जि. ठाणे यांनी वसई कक्षेतील घोडबंदर पुलाच्या दक्षिणेस वर्सोवा खाडी किनारी सर्वे नं. २८ मध्ये जमिनीकडे दगड मातीचा भराव टाकून १० ते १२ फुट विनापरवाना रस्ता व पॉंटची निर्मिती केली आहे. सदरहू दगड-मातीचा भराव काढून टाकण्याबाबत या कार्यालयाचे पत्र क्र. बंनि/वसई/बियानो रिसॉर्ट/६५ दिनांक १२/३/२००८ अन्वये कळविण्यात आलेले आहे. सदरहू पत्राची छायाप्रत आपल्या माहिती व पुढील कार्यवाहीसाठी सविनय सादर करित आहे.

आपला विश्वासू

बंदर निरीक्षक
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
वसई बंदर

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
(महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम)
इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स, 3रा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - 400 038
फोन:- 22658375, 22611734,
फॅक्स:- 22614331

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 038.
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

No. MMB/Planning/Hotel Beano Resort (41)/ 1943

Date: - 11 NOV 2008

To,
M/s. Hotel Beano Resort,
Village-Kaman, Dongaripada,
Near Kaman Jain Temple,
Vasai-Bhivandi Bay-pass,
Tal. Vasai, Dist. Thane.
(Fax: - 2202 6333)

Sub: - Setting up of Boat Repair Yard, Water Tourism, Water sport and Floating Resort project near Ghodbunder in Varsova creek, Tal. Vasai, Dist. Thane.

LETTER OF INTENT

Dear Sir,

Please refer to your letter (File No. Nil) dtd. 09.09.2008 forwarding therewith a proposal for setting up of Boat Repair Yard, Water Tourism, Water sports and floating resort project near Ghodbunder in Varsova creek, Tal. Vasai, Dist. Thane.

2. The above proposal was placed before the 50th Board meeting of the Maharashtra Maritime Board and the undersigned is pleased to inform you that the Board has approved the grant of lease of waterfront for a period of five years for setting up of Boat repair yard, Water tourism, Water sports and floating resort project near Ghodbunder in Varsova creek, Tal. Vasai, Dist. Thane. It has also been resolved to issue a Letter of Intent (LoI) initially with necessary terms and conditions.

3. Based on the above, the undersigned is pleased to issue this **Letter of Intent (LOI)** for grant of lease of waterfront near Ghodbunder in Varsova creek in approximate position **Lat. 19° 17'. 24 N** and **Long. 72° 54'. 40 E** for a period of five years, subject to following terms and conditions. The waterfront and back up land will be finally fixed based on the scrutiny of Detailed Project Report.

TERMS AND CONDITIONS

i. This letter of Intent shall remain valid for a period of **eighteen (18) months from the date of issue.**

ii. You will have to furnish a Development Guarantee in favour of Maharashtra Maritime Board in the form of a Bank Guarantee drawn on any scheduled bank for an amount of **Rs. 2,00,000/- (Rs. Two lakhs only)** in the format as prescribed by MMB, within a period of two months. of issue of this LoI, (copy of Bank Guarantee format enclosed).

iii. You should obtain an Environmental Clearance from the appropriate authority as well as permissions / NOCs from other concerned departments / authorities for the aforesaid project during the tenure of LoI.

iv. You will have to carry out surveys and studies for the project at your cost in consultation with MMB. MMB or Government of Maharashtra will not reimburse any costs with respect to these, under any circumstances.

v. You will have to pay one time non-refundable payment of **Rs. 10,00,000/- (Rs. Ten Lacs Only)** within a period of two months from date of issue of this LoI.

vi. You will be required to submit a Detailed Project Report (DPR) for the said project covering therein complete details of proposed facilities, plans & designs of the facilities, extent of waterfront required for the project etc.

4. It may please be noted that the proposed passenger jetty of MMB at Ghodbunder will be constructed as a common user facility and can not be made available to you exclusively for the above said project. Hence, you should consider constructing a separate jetty for your project while planning the facilities.

5. Maharashtra Maritime Board clarifies that this Letter of Intent (LoI) is only an Expression of Interest and not the final allotment. On receipt of a development guarantee as aforesaid, MMB will enter into a formal lease agreement for a period of 5 years for leasing out the waterfront for the aforesaid project. However, it may be noted that in the event Environmental Clearance is not obtained within 18 months or the construction is not started within 30 months from the date of signing of lease agreement, the lease agreement shall stand cancelled with no liabilities on the Maharashtra Maritime Board; provided that the Board may extend the date for obtaining Environmental Clearance and provided further that such extension will not exceed two (2) years.

6. Since your project is of commercial nature, you will be charged 2% of annual income generated through the said project or as per the displacement of the vessel, whichever is higher. You will have to make available your account books to MMB staff and its Chartered Accountant on as required basis.

7. MMB reserves right to finally fix the milestones to be incorporated in the Lease Agreement.

8. You are requested to sign the duplicate copy of this letter as a token of acceptance of this Letter of Intent.

Thanking you,

Yours faithfully,

Encl: - Bank Guarantee format

o/c

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

- Copy to Regional Ports Officer, Mora Group of Ports for information.
- Copy to Port Inspector, Vasai Port for information.

GUARANTEE BOND

1. Whereas M/s ..... (Hereinafter called ".....") have applied to Maharashtra Maritime Board (hereinafter called **"MMB"**) for grant of lease of waterfront Boat repair yard, Water Tourism and Water sport near Ghodbunder in Varsova creek, Tal. Vasai, Dist. Thane.

2. Whereas M/s .....proposal for grant of lease of waterfront for a period of five years has been approved in the 50th Board Meeting of MMB held on 11.09.2008 and it has been resolved to issue a Letter of Intent (LoI) initially.

3. Whereas in pursuance of the Board's decision, MMB vide its letter no. ....., dtd. ..... has issued a Letter of Intent (LOI) to M/s.....

4. Whereas M/s .....is required furnishing a Development Guarantee in favour of MMB in the form of a Bank Guarantee drawn on any schedule bank for an amount equal to **Rs...../- (In words Rs. ..... only).**

5. In accordance of the above, We, ...(hereinafter referred to as **"Bank"**) at the request of M/s....., are issuing this Development Guarantee of **Rs...../- (In words Rs. ..... only)** for due obligation of terms and conditions mentioned in the aforesaid LoI dtd. .....

6. We, the Bank, do hereby undertake to pay the amounts due and payable under this guarantee by reason M/s..... failing to develop Boat repair yard, Water Tourism and Water sport project near Ghodbunder in Varsova creek, Tal. Vasai, Dist. Thane as per the Project Report, within a period of 5 years from the date of signing of Letter of Intent (LOI) and / or failing to achieve financial close and environmental clearance within eighteen (18) months of the issuance of LOI. Any such demand made on the Bank by MMB shall be conclusive as regards the amount due and payable by the Bank under this guarantee. However, our liability under this guarantee shall be restricted to an amount not exceeding Rs...../-.

7. The payment so made by us under this guarantee bond shall be valid discharge of our liability for the payment there under and M/s .....shall have no claim against us for making such payment.

....Pg-2....

8. We, the Bank, further agree that the guarantee herein shall remain in full force and effect during the period that would be taken for the performance of the aforesaid LoI for a period of 5 years from the date of issuing this guarantee.

9. We, the Bank, further agree with MMB that MMB shall have the fullest liberty without our consent and without affecting in any manner our obligations hereunder to vary any of the terms and conditions of the aforesaid LoI or to extend time of performance by M/s..... from time to time or to postpone for any time or from time to time any of the powers exercisable by the MMB against M/s..... and to forbear or enforce any of the terms and conditions relating to the said LoI and we shall not be relieved from our liability by reason of any such variation, being granted to M/s ..... or for any forbearance, act or omission on the part of the MMB or any indulgence by the MMB to M/s..... or by any such matter or thing whatsoever which under the law relating to sureties would, but for this provision, have effect of so relieving us.

10. This guarantee will not be discharged due to the change in the constitution of the Bank or M/s .....

11. We, the Bank, lastly undertake not to revoke this guarantee during its currency except with the prior consent of the MMB in writing.

" Notwithstanding anything contained herein

i. Our liability under this Bank Guarantee shall not exceed **Rs...../- (Rs. ..... only).**

ii. This Guarantee shall be valid up to ..... and

iii. We are liable to pay the Guarantee amount or any part thereof under this Bank Guarantee only and only if MMB serves upon us a written claim or demand on or before .....".

****

दूरध्वनी · २८१९२८२८ / २८१९३०२८ / २८१८११८३ / २८१८१३५३ / २८१४५९८५
फॅक्स · २८१९७५३६

मिरा - भाईंदर महानगरपालिका

मुख्य कार्यालय भाईंदर

MIRA BHAYANDAR MUNICIPAL CORPORATION

स्व. इंदिरागांधी भवन, छत्रपती शिवाजी महाराज मार्ग, भाईंदर (प.), ता. जि. ठाणे - ४०१ १०१.

क्र. मनपा/नरि/उद्यो/१०-११

दिनांक : 9/4/2011

प्रति,
मा. प्रधान सचिव
नगर विकास विभाग
मंत्रालय, मुंबई ४०० ०३२

विषय - मिरा भाईंदर महानगरपालिका मौजे वरसावे, स.क्र. २८पै. व २९ च्या जागेवर परवानगी मिळणेबाबत.

संदर्भ - वास्तुविशारद मे. एस.बी. असो. यांचा दि.२३/१२/२०१० अन्वयेचा प्रस्ताव.

महोदय,

मिरा भाईंदर महानगरपालिका क्षेत्रातील मौजे वरसावे, स.क्र. २८पै. व २९ या जागेवर परवानगी मिळणेबाबत संदर्भिय पत्रान्वये प्रस्ताव सादर केलेला आहे.

मौजे वरसावे येथिल प्रस्तावित केलेल्या जागेचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे.

अ.क्र.	मौजे	स.क्र. / हि.क्र.	क्षेत्र (चौ.मी.)	जागेची मालकी	प्रस्तावित केलेल्या जागेचे एकूण क्षेत्र (चौ.मी.)
१	वरसावे	२८पै.	२१५००.००	नॅशनल हायवे	१४५०.००
२	वरसावे	२९	१०५२०.००	महाराष्ट्र शासन	४४००.००
		एकूण	३२०२०.०० चौ.मी.		५८५०.०० चौ.मी.

वरीलप्रमाणे दर्शविलेली जागा ही मिरा भाईंदर शहरासाठी मंजूर विकास योजनानुसार नाविकास क्षेत्रात सामाविष्ट आहे व विकास नियंत्रण नियमावलीनुसार चटईक्षेत्र निर्देशांक ०.२० आहे. प्रत सोबत सादर करण्यात येत आहे. तसेच सन १९९१ च्या विकास योजनेनुसार प्रस्तावित जागा नाविकास क्षेत्रात सामाविष्ट आहे. त्याची प्रत सोबत सादर करणेत येत आहे.

महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड (महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम) चे मुख्य बंदर अधिकारी, (महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड, मुंबई) यांनी पत्र क्र. एम.एम.बी./नियोजन/वियोनो हॉटेल/४१/१९४३, दि.११/११/२००९ अन्वये रिसोर्टच्या प्रकल्पाअंतर्गत, खाडीमध्ये नौका विहार, जलक्रिडा व जल पर्यटन भाडेतत्वावर व्यवसाय सुरु करणेसाठी संमतीपत्र (Letter of Intent) दिलेले आहे.

दूरध्वनी २८१९२८२८ / २८१९३०२८ / २८१८११८३ / २८१८१३५३ /२८१४५९८
फॅक्स : २८१९७५३.

मिरा - भाईंदर महानगरपालिका

मुख्य कार्यालय भाईंदर

MIRA BHAYANDAR MUNICIPAL CORPORATION

स्व. इंदिरागांधी भवन, छत्रपती शिवाजी महाराज मार्ग, भाईंदर (प.), ता. जि. ठाणे - ४०१ १०१.

जा. नं. मनपा/नर/३९३०/१०-११ दिनांक : 9/2/2099

सदर महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड यांच्या संमतीपत्रानुसार वास्तुविशारद यांनी संदर्भिय पत्रान्वये परवानगी मिळणेबाबत प्रस्ताव सादर केलेला असून प्रस्तावित जागा सि.आर.झेड. कायद्यानुसार भागशः CRZ-III, भागशः CRZ-I(i) व Mangroves Buffer Zone मध्ये येत आहे.

वास्तुविशारद यांनी प्रस्तावासोबत सादर केलेल्या नकाशानुसार व मे. राणे सर्व्हेअर यांनी सादर केलेल्या नकाशानुसार विकासकं एकूण जागेपैकी (३२०२०.०० चौ.मी.) जागेचा ५८५०.०० चौ.मी. साठीच्या जागेवर भागशः बोट रिपेअरिंग यार्डचे बांधकाम, टायलेटचे बांधकाम तसेच खाडीमध्ये नौकाविहार, जलक्रिडा व जलपर्यटनसाठी परवानगी मिळणेसाठी सदरचा प्रस्ताव मा. शासनाकडे सादर करण्यास विनंती केलेली आहे.

प्रस्तावित जागा नाविकास क्षेत्रात असल्यामुळे मिरा भाईंदर शहरासाठी मंजूर विकास नियंत्रण नियमावलीनुसार ०.२० चटईक्षेत्र अनुज्ञेय आहे. जागेचे अनुज्ञेय चटईक्षेत्र ११७०.०० चौ.मी. असून प्रस्तावित केलेले बांधकाम क्षेत्र ३४२.३७ चौ.मी. आहे. तथापि, प्रस्तावित जागा भागशः CRZ-III, भागशः CRZ-I(i) व Mangroves Buffer Zone ने बाधीत होत असल्याने मा. शासनाची परवानगीसाठी संदर्भिय पत्रान्वये मा. शासनाकडे प्रस्ताव सादर करण्यासाठी विनंती केलेली आहे.

तथापि, सदर जागेस सि.आर.झेड. चा दृष्टीकोनातून परवानगी मिळणेस विनंती आहे.

आपला विश्वासू

आयुक्त
मिरा भाईंदर महानगरपालिका

सोबत -

१) सि.आर.झेड. जागेचा तपशील तक्त्यामध्ये
२) मंजूर विकास योजनेनुसार भाग नकाशा
३) सि.आर.झेड. चा भाग नकाशा
४) वास्तुविशारदांनी सादर केलेला नकाशा
५) मे. राणे सर्व्हेअर यांचेकडील मोजणी नकाशा
६) मा. शासनाने दिलेला (Letter of Intent) ची प्रत
७) सर्व ७/१२ उतारे फेरफारची प्रत

HOTEL BEANO RESORT PRIVATE LTD.

Regd. Office: Ground Floor, Panchratna Building, Near Karan Building, Panch Marg, Offi. Yari Road,
Versova, Andheri (west), Mumbai – 400 061.

September 12, 2011

The Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board Mumbai
Indian Mercantile Chambers,
3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg,
Ballard Estate,
Mumbai – 400 001.

Sub.: Indenture of Lease dated 25th August, 2011 executed in favour of M/s. Hotel Beano Resort Private Limited.

Dear Sir,

With reference to the captioned Indenture of Lease Agreement executed between Maharashtra Maritime Board and M/s. Hotel Beano Resort Pvt. Ltd., we forward herewith a copy of letter No. MNPA/NR/3930/10-11 dated 01.02.2011 issued by Mira Bhayandar Municipal Corporation furnishing the details of the area covered under reference for your perusal and records.

Thanking you,

Yours faithfully,
For **Hotel Beano Resort Pvt. Ltd.**

Director

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 7574 Date 17 SEP 2011
Inward A.P.I. ..... Port Supt. .....
Sr. A.O. ..... C.P.O. 25/9
C.E.O. ..... Branch .....

INDENTURE OF LEASE
(05 YEARS)

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

AND

M/s. HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

{ DATE:- 25TH DAY OF AUGUST 2011 }

भारतीय गैर न्यायिक

एक सौ रुपये Rs. 100

रु. 100 ONE HUNDRED RUPEES

भारत INDIA

INDIA NON JUDICIAL

श्री. अशोक रघुनाथ कदम

एल.एस.व्ही. न. ९५ 20 AUG 2011 0925 ES 824744

महाराष्ट्र MAHARASHTRA १०-शहीद भगत सिंह रोड, आनंद भुवन, २/१५, फोर्ट, मुंबई-१

क्रमांक ..... दिनांक 20 AUG 2011

श्री./श्रीमती .....

यांचे न्यायिकेत्तर मुद्रांक पेपर विकला

दुरध्वनी - २२६२ ३९८७

परवाना धारक मुद्रांक विक्रेता

General Stamp Office, Mumbai
No. 95
12 AUG 2011
Proper Officer

SHRI. K. R. MADGE

MAHARASHTRA MARITIME BOARD, MUMBAI
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDER TAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor
14, Ramjibhai Kamani Marg,
Ballard Estate, Mumbai - 400 038

INDENTURE OF LEASE

THIS INDENTURE OF LEASE made at Mumbai, on this 25 day of AUGUST- 2011 by and BETWEEN MAHARASHTRA MARITIME BOARD a board constituted under the Maharashtra Maritime Board Act, 1996-Maharashtra Act No. XV of 1997, acting through its Chief Executive Officer being authorized to enter into the agreement as per section 24 of MMB Act, 1996, having its office at Indian Mercantile Chambers, 3rd floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate, Mumbai 400 001, hereinafter called "THE LESSORS" (which expression shall unless it be repugnant to the context or meaning thereof be deemed to mean and include its successors in office and permitted assigns of the ONE PART;

AND

M/s. HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD., a Company incorporated under the Companies Act, 1956 and having its registered office at Ground Floor, Panchratna Building, Near Karan Building, Panch Marg, off. Yari Road, Varsova, Andheri (West), Mumbai - 400 061 and represented through its Director, hereinafter referred to "THE LESSEES" (which expression shall unless it be repugnant to the context or meaning thereof be deemed to mean and include its successors and permitted assignees) of the OTHER PART:

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

WHEREAS:-

a) The Lessors are vested with powers of administration, control and management of non-major ports in the State of Maharashtra and to provide for matters connected therewith and incidental thereto

b) M/s. Hotel Beano Resort, originally a partnership firm registered under the provisions of Indian Partnership Act, 1932, having its Office at Village Kaman, Dongaripada, near Kaman Jain Temple, Vasai Bhiwandi Bypass, Taluka Vasai, District Thane, Maharashtra (hereinafter referred to as "the said firm") had applied to the Lessors and sought permission for setting up of a Boat Repair Yard, Water Tourism, Water sports and Floating Resort Project, Near Ghodbunder in Vasai creek vide its letter dated 09.09.2008.

c) The Lessors considered the request of the said firm and in its 50th Board Meeting held on 11.09.2008 approved the grant of lease of waterfront in Vasai Creek, Taluka: Vasai, District Thane, more particularly described in Schedule - 1 [hereinafter referred to as 'the said Property'] for a period of 5 years for setting up of the above project. In the said Board Meeting of the Lessors, it was further resolved to issue a Letter of Intent initially to the said Firm incorporating necessary terms and conditions and thereafter sign a formal Lease Agreement with the said firm on fulfillment of the terms and conditions setout in the Letter of Intent [LoI], No. MMB/Planning/Hotel Beano Resort (41)/1943, dated-11.04.2008.

d) The said Firm by a letter dated 12.11.2011 had requested the lessors to execute the final indenture of lease in favour of the lessee herein. The said request made by the said firm has been considered favorably by the Lessors and accordingly the present Lease Deed in favour of the lessees is being executed.

e) The Lessees in compliance of one of the terms and conditions of LoI have duly furnished a Development Guarantee amounting to Rs.2,00,000/- (Rupees Two Lacs Only) and paid one time non-refundable payment of Rs.10,00,000/- (Rupees Ten Lacs Only) the receipt whereof Lessors doth hereby admit and acknowledge.

f) After the issuance of the LoI, the Partnership Firm (in whose favour the LoI was originally issued) has been dissolved and the said Firm has now been incorporated into a Pvt. Ltd. Company i.e. the Lessees herein. Copy of certificate

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

of Incorporation issued by the Registrar of Companies is annexed hereto as "ANNEXURE "1".

g) The Lessees hereto have agreed that they shall be bound and liable to comply with all the terms and conditions set out in the LoI which had been originally issued by the Lessors to the Partnership Firm M/s Hotel Beano Resort.

h) The parties have agreed to enter into a Lease in respect of the said property for an initial period of 5 years in the manner and on the terms, conditions and covenants as contained hereunder and lease rent reserved herein.

NOW, THEREFORE, in consideration of the LESSEES HAVING FURNISHED TO THE LESSORS A DEVELOPMENT GUARANTEE AMOUNTING TO RS.2,00,000/- (RUPEES TWO LACS ONLY) AND HAVING PAID ONE TIME NON-REFUNDABLE PAYMENT OF RS.10,00,000/- (RUPEES TEN LACS ONLY) TO THE LESSORS ON OR BEFORE THE EXECUTION OF THESE PRESENTS AND THE promises and mutual covenants and conditions set forth herein, it is agreed by and between the parties hereto as follows:-

(1) That in consideration of the lease rent hereinafter reserved and the terms and conditions and covenants on the part of the Lessees herein contained, the Lessors doth hereby demise unto the Lessees the said property i.e. the said water front in Vasai Creek, Taluka-Vasai, District-Thane more particularly delineated in the plans attached hereto with right and liberty to the Lessees and all persons authorized by or having business with the Lessees to use the said property and to HAVE AND TO HOLD the said property UNTO the Lessees for a period of 5 years commencing from **AUGUST - 2011** AND PAYING TO THE Lessors, Lease rentals during the said project for setting up of Boat Repair Yard, Water Tourism, Water sports and floating resort.

(2) This Agreement shall be effective on execution of this Lease Agreement. The Lessees shall comply with the following conditions within 06 months from the date of execution of this Agreement :-

i) Submit a Detailed Project Report (DPR)

ii) Submit a Detailed Engineering Drawing (DED)

iii) Tentative construction schedule.

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

If the Lessees commit default in complying abovementioned time schedules, the Lessees will be considered to be in Breach of this Agreement.

(3) The Lessees shall obtain all Environmental Clearances and other clearances necessary for the said project within 24 months from the execution of this Agreement. In the event of Environmental Clearance being not obtained within 24 months or the construction is not started within 30 months from the date of signing of the Lease Agreement, the Lease Agreement shall stand cancelled with no liability on the Lessors. However, the Lessors shall not unreasonably deny the extension and may extend the date for obtaining Environmental Clearance, provided further that the extensions so sought shall not exceed 2 years.

(4) The Lessees shall prior to commencement of the construction work obtain due clearance/permission/approvals from concerned Ministries/Govt. Departments/ Authorities for setting up the said Project.

(5) The Lessees shall carry on with the said project on said property and on any additional private and /or other land that may be acquired by the Lessees and the construction shall be carried out in accordance with the plans approved by the Lessors, who will get it vetted through a Proof Consultant at the cost of the Lessees. The Lessees shall be solely responsible for finalizing in consultation with the MMB, the location, alignment and carrying out pre survey investigation connected with the above work.

(6) The Lessees shall conduct all the dredging, survey, investigation, as and when necessary at their own cost and in consultation with MMB.

(7) The Lessees shall not cause any obstruction in the navigational channel and/or flow pattern of water, either during construction or operation of the project, which would adversely affect navigation in the channel by the other users.

(8) The Lessees shall construct their own approach road, if required leading to their project at their own cost.

(9) The Lessees shall not transfer the said project and/or ancillary facilities thereto constructed on the said property to any other person by way of Sale/Lease, or any other manner without the consent of the Lessor. Provided however, the Lessees shall be entitled to mortgage the interest of the Lessees in the said

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

property and/or to otherwise create security/encumbrances and/or charge on the interest of the Lessees in the said property and the installations set up thereon. The mortgage/charge if so created by the Lessees shall be in favour of only recognized Financial Institution; provided however, the Lessees shall inform the Lessors of creation of such security as and when created by it in respect of said property and the installation set up thereon.

(10) The Lessees are at liberty at its own cost and on its own account to insure the installation(s) that may be put up by the Lessees on the said property.

(11) During the Lease term the Lessees shall pay to the Lessors, without any deduction regularly, every year the annual rent mentioned in **Schedule - 2** hereto on or before the **10th day of April** each year commencing from **AUGUST - 2011.** The Lessees will however, deduct TDS and /or any other amount towards Government levy/taxes as may be applicable and in force from time to time. Any delay in payment will attract an interest at the rate of eighteen per cent per annum (18% p.a.) from the date on which the Lease Rent is due for payment till the receipt of the payment by the Lessor.

(12) The Lessees shall also be liable to pay any increased lease rent, if and when the rent is increased by the State Government or by other statutory body or authority or by the Lessors with the authority of the State Government. The Lessees shall also be liable to pay any other taxes, cesses/rates, levies, dues, duties and other imposts either on account of development of land or on the structures that may be constructed and that may be imposed from time to time by the State Government or any other statutory body or authority.

(13) The Lessees shall take all necessary safety measures required for the project and obtain safety certificates from concerned authority, wherever the same are required.

(14) The said project shall be on "Build, Own, Operate and Transfer" (BOOT) basis and the period shall be initially for 5 years. On expiry of the Lease period, the marine facilities in the said project shall revert to MMB and no compensation whatsoever shall be payable to the Lessees for the same.

(15) The ownership of marine facilities of the Boat Repairing Yard, Floating Resort and all other structures and facilities in the said project to be constructed by the

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

Lessees shall vest in MMB / Government of Maharashtra, but during the Agreement period, the Lessees shall have exclusive use of the same, subject to however if the said facilities being required by the State Government due to exigencies of war in operations connected with National Security, the Lessees shall forthwith hand over control of the said facilities to MMB provided that upon cessation of circumstances requiring control, MMB shall restore possession of the said facilities to the Lessees.

(16) The Lessors shall, in order to decide the safety of the structure or for any other purpose, carry out inspection every six months. The Lessees shall carry out maintenance and repair to the structure at its own cost and if so directed by MMB during inspection. No major alteration shall be done without prior permission of MMB in writing.

(17) The Lessors/State Government reserve the right of inspection of the Boat Repairing Yard, Floating Resort and all other structures and facilities and free entry at all times to such State/Central Government officials connected with Port administration, Police, Customs or Coast Guard for enforcement of State/Central laws.

(18) The Lessees shall abide by and duly observe all the rules and regulations of the port framed under Indian Ports Act, 1908 and the various prevalent maritime legislations and rules.

(19) The rights to all mines and minerals below the land or the seabed over which Lease is granted shall vest in the State Government.

(20) The Lessees shall preserve mangroves in and around said property leased to the Lessees, if any.

(21) The Lessees shall be solely responsible for any loss or damage or injury caused to any person or property as a result of failure on the part of the Lessee to comply with any of provisions of this Deed of Lease.

(22) The Lessees shall be solely responsible for pollution, if any, caused to the water and /or air and the Lessees shall take all steps to ensure that they comply with the Maharashtra Pollution Control Act and Rules framed thereunder. The

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

Lessees shall also from time to time comply with the direction of the Lessors to prevent pollution.

(23) The Lessees shall not handle any hazardous waste/hazardous chemical defined under Hazardous Waste (Management & Handling) Rules 1989 and Manufacture, Storage and Import of Hazardous Chemicals under the said Rules 1989 unless No Objection Certificate from the Chief Controller of Explosive is obtained.

(24) The Lessees shall keep the Boat Repair Yard / Floating Resort jetty, buildings and structures on the demised land in good and tenantable repairs in the same way as the Lessors would be liable to do under the law as the owner of the demised land and the boat repair yard / Floating resort jetty, buildings and structures thereon.

(25) The Lessees shall not sell or dispose of any earth, gravel or sand from the demised land and not excavate the same except so far as may be necessary for the execution of construction work of Boat Repair yard/Floating resort jetty, any building or structures without the prior permission of the Lessors.

(26) The Lessees shall use or permit to be used the said land and the Boat Repair yard/Floating resort jetty, buildings and structures to be constructed thereon for purposes only as may be permitted by the authorities from time to time.

(27) The Lessees shall pay to the authorities concerned charges for electric supply, water supply and the other facilities that may from time to time be supplied/made available to the Lessees at the said property.

(28) It is agreed that the Lessees shall pay in respect of vessels which will be repaired at the Shipyard, monthly charges (to be calculated as per tonnage) calculated as per Government orders in force from time to time, to the Lessors. Additionally, the Lessees shall pay 2% of the gross annual income from the activities mentioned hereinabove or rent (port dues) as per displacement of the Floating Resort, whichever is higher. Any delay in payment of such charges will attract an interest at the rate of 18% per annum from the date on which it is due for payment till the receipt of the payment by the Lessors.

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

(29) The Lessees shall comply with all the terms and conditions of the letter of intent dated 11th November, 2008 issued by the Lessors and the terms and conditions mentioned in this Lease Agreement.

(30) This Agreement shall remain in force for an initial period of 5 years from the date of execution provided however that if the Lessees shall, before expiration of this Agreement may make an application in writing to the MMB for further extension of the terms of the Agreement, depending upon the requirement of the Lessees which extension shall be purely at the discretion of the Government/Lessors and on such terms and conditions as the Government/Lessors may decide at that time. In case of such extension, the marine facilities of the Boat Repairing Yard, Floating Resort and all other structures and facilities will not revert back to the State Government until the expiry of the extended period. Upon expiration of the term of Lease and the extended period, if granted, the Lessees shall within a period of 6 months handover possession of leasehold land to the Lessors.

(31) It is hereby agreed and declared that the present Lease Deed is executed on the express condition that if the rent or any part thereof or any other levies /charges payable in the manner hereinbefore mentioned by the Lessees to the Lessors are /shall be in arrears and remain unpaid as a consequence of any default on the part of the Lessees for a period of 6 months after becoming due (whether legally demanded or not) or if the Lessees or any person claiming under them fails to observe and/or perform any of the covenants and stipulations contained herein or if the Lessees raises an objection to the amount of the lease rent hereby fixed for any reason whatsoever then and in such an event it shall be lawful for the Lessors to terminate this Lease PROVIDED ALWAYS that the power of termination hereinbefore contained shall not be exercised unless and until the Lessors shall have given to the Lessees three calendar month's notice in writing addressed to the Lessees and served on the Lessees under Registered Post at its declared office in Mumbai, informing Lessors' intention to terminate the Lease and specifying the amount in arrears or the outstanding breach as the case may be and default shall be termed to have been complied in the event of the Lessees paying the amount in arrears and/or remedying the breach within aforesaid Notice period of one calendar month. If the amount in arrears specified in Notice is paid up or the breach is rectified, as the case may be, by the Lessees within such Notice period, the Notice shall stand withdrawn. All Notices contemplated by this Deed of Lease or under the law shall be in writing

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

addressed to the declared registered office of the Lessees. It shall be the responsibility of the Lessees to inform the Lessors in writing any change in declared registered office address.

(32) All and any notices required hereto pursuant to this Agreement shall be sent to the Lessees at the address mentioned hereinabove or to such other address as the Lessees shall inform in writing for that purpose to the Lessors by Registered Post.

(33) The Lessees shall abide by and duly observe all the Rules, regulations and notifications framed under MMB Act, 1996 as may be in force from time to time and/or any other law. Such rules, regulations and notifications may be general or specific.

(34) Any dispute/s concerning, relating to or arising out of the Agreement shall be referred to the arbitration of an arbitral tribunal consisting of three arbitrators, one each to be appointed by each party to the dispute and the two appointed arbitrators shall appoint the third arbitrator who shall act as the presiding arbitrator in accordance with the provisions of The Indian Arbitration and Conciliation Act, 1996. Such Arbitration is to be held in Mumbai. The Language of Arbitration shall be English. Each party shall bear and pay their own costs of Arbitration.

(35) The Agreement Documents shall be drawn in the English Language and all correspondence, drawings, designs, plans and documents and any written matter relating to the Agreement shall be in English only.

(36) The Agreement shall be governed by and constructed in accordance with the Laws of India.

(37) This Agreement supersedes all prior Agreements or understanding between the parties whether written or oral, to the extent specific provisions have been made under this Agreement.

(38) Any variation or amendments to this Deed of Lease may be done by way of exchange of letters between the parties hereto in writing, which correspondence shall form part and parcel of this Deed of Lease only if the same is accepted by the Lessors in writing and the same shall bind the parties in the same manner

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

and to the same extent as if contained herein. Before any amendments are brought into effect, approval shall be obtained by the Lessors from appropriate competent authorities.

(39) The parties hereto have agreed to render all the necessary cooperation and assistance to each other and to take appropriate action for giving effect to all the terms of this lease.

(40) **Force Majeure**

a. In case of any default or breach of either party (unless arising as a result of a force majeure event or impact due to change in law) of the terms of this agreement, the non-defaulting party shall issue notice to the defaulting party, specifying with reasonable detail the defaults committed by the defaulting party and shall require the defaulting party to cure/rectify the default within 180 days, if the defaulting party rectifies/cures the default within such period of 180 days, the said notice shall stand automatically withdrawn. However, if the defaulting party fails to rectify/cure the default within such period of 180 days, the matter shall be referred to the arbitration, as stated elsewhere in this agreement.

b. "Force Majeure" means any event or circumstance or combination of events or circumstances beyond the reasonable control of either Party, which event or circumstance (a) cannot by exercise of reasonable diligence be prevented or caused to be prevented, (b) cannot despite the adoption of reasonable precautions and reasonable alternative measures (where sufficient time to adopt such precautions or alternative measures before the occurrence of such event or circumstance is available) be prevented and (c) which materially and adversely affects such Party's performance of its duties or obligations or enjoyment of its rights under this Agreement, including Acts of God and nature, including epidemic; incidences including explosion, accident, blockade, sabotage, breakdown/failure of plant or equipment, structural collapse, chemical contamination, air crash, shipwreck, train wrecks; strikes, lock-outs and such other matters / similar labor difficulties; Governmental force majeure occurring inside India or directly involving India, including act of war, civil commotion or act of terrorism, radioactive contamination, enactment, amendment, suspension or repeal of any laws of India/State, change in law,

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

c. Neither Party shall be responsible or liable for any failure or delay in complying with or performing its duties and obligations under this Agreement to the extent such failure or delay is due to one or more events of Force Majeure.

d. In the event of a Force Majeure causing a failure or delay in the compliance with or performance of any obligation of the Parties under this Agreement, the period allowed for the compliance or performance by the Parties, as the case may be, of such obligation shall be extended by the period of existence of any such event of Force Majeure.

e. The Party claiming Force Majeure shall give Notice to the other Party with reasonable documentation, evidencing the occurrence of any event of Force Majeure as soon as reasonably practicable, but not later than thirty (30) Days after the date on which such Party knew or could reasonably have known of the commencement of the event of Force Majeure. The Party claiming Force Majeure shall give Notice to the other Party of (i) the cessation of the relevant event of Force Majeure, and (ii) the cessation of the effects of such event of Force Majeure on such Party as soon as practicable after becoming aware thereof.

f. The Party claiming Force Majeure shall use its reasonable efforts to mitigate the effects of any event of Force Majeure and the Parties shall cooperate in the development and implementation of the Project containing reasonable alternative measures to mitigate the effects of the event of force majeure.

41) **Impact due to Change in Law**

a. Change in Law shall mean the occurrence of any of the events after execution of this Agreement including the enactment of any new applicable law; the modification, repeal or re-enactment of any existing applicable law; the commencement of any applicable law which had not at the execution of this Agreement entered into effect and such applicable law ,change in the interpretation of application of any applicable law by judicial or other authority (including a court, tribunal or any other regulatory authority) having the authority to interpret or apply that applicable law or any interpretation of any applicable law by such authority which is contrary to the existing generally accepted interpretation thereof, the revocation or cancellation (other than for cause) of any permit, to the extent that such change in law has a material

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

adverse effect on the rights and obligations o the lessees under this agreement and that such event has not been caused due to the fault or negilgence of the lessees..

b. The Lessees shall, on the occurrence of a Change in Law, give notice of such Change in Law to the Lessors as soon as it may be reasonably practicable, with the details of the Change in Law and the effect thereof on the Lessees.

c. In the event that a Change in Law renders void or creates difficulties in exercise by the Lessees of any of its material rights or performance by the Lessees of any of its material rights and obligations, the Lessors agree that the Lessees shall be entitled to terminate this Agreement. However prior to termination, the Parties shall consult in good faith for a period of 180 days to mitigate the material adverse impact of the Change in Law. In the event, the Parties are unable to agree to changes to this Agreement to mitigate the impact of the Change in Law during the 180 day period, then either Party may refer the matter to the Arbitration as stated elsewhere in this Agreement.

(42) This Deed of Lease is executed in Duplicate and will be registered with appropriate authority and the original thereof will be handed over to the Lessees and the Duplicate to Lessors.

(43) The stamp duty for this Deed of Lease as applicable is to be paid by Lessees.

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

: SCHEDULE – I ABOVE REFERRED TO :

The property lying and being at Vasai Creek, Taluka-Vasai, District-Thane for Boat Repair Yard / jetty and reclaimed area (herein above referred to as "said Property")

ON THE NORTH WEST BY	:	19° 17' 15" 00 N	72° 54' 19.89" E
ON THE SOUTH WEST BY	:	19° 17' 13.59" N	72° 54' 19.78" E
ON THE SOUTH EAST BY	:	19° 17' 13.43" N	72° 54' 22.22" E
ON THE NORTH EAST BY	:	19° 17' 14.84" N	72° 54' 22.29" E

A plan showing the said property bounded red is annexed hereto and forms part hereof.

SCHEDULE – 2

CALCULATION OF ANNUAL RENT

Waterfront along with Inter Tidal Area / Under Water Area & Land Area is calculated as below:

(a)	Inter Tidal Area (between HTL & LTL @ Rs.0.40 per Sq. Mtrs. per week)	1678 Sq. Mtrs.	Rs.0.40 X 52 Weeks X 1678 Sq. Mtrs.	Rs. 3,884.40/-
(b)	Under Water Area (between LTL & sea limits @ Rs. 0.10 per Sq. Mtrs. per week)	747 Sq. Mtrs	Rs.0.10 X 52 Weeks X 747 Sq. Mtrs.	Rs.34,902.40/-
(c)	Land Area @ Rs.2.00 per Cu. Mtrs. per week as per Government GR dtd.23.10.2001	636 Sq. Mtrs.	Rs.2.00 X 52 Weeks X 636 Cu. Mtrs.	Rs. 66,144/-
		3061 Sq. Mtrs.	Total Annual Rent	Rs. 1,04,930.80/- i.e. Rs. 1,04,931/-

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

प्रारुप 1
पंजीकरण प्रमाण–पत्र

कॉर्पोरेट पहचान संख्या : U55101MH2010PTC203871 2010 - 2011

मैं एतद्द्वारा सत्यापित करता हूँ कि मैसर्स

HOTEL BEANO RESORT PRIVATE LIMITED

का पंजीकरण, कम्पनी अधिनियम 1956 (1956 का 1) के अंतर्गत आज किया जाता है और यह कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड है।

यह निगमन–पत्र आज दिनांक आठ जून दो हजार दस को मेरे हस्ताक्षर से मुंबई में जारी किया जाता है।

Form 1
Certificate of Incorporation

Corporate Identity Number : U55101MH2010PTC203871 2010 - 2011
I hereby certify that HOTEL BEANO RESORT PRIVATE LIMITED is this day incorporated under the Companies Act, 1956 (No. 1 of 1956) and that the company is private limited.

Given under my hand at Mumbai this Eighth day of June Two Thousand Ten .

(V ELANGOVAN)
उप कम्पनी रजिस्ट्रार / Deputy Registrar of Companies
महाराष्ट्र, मुंबई
Maharashtra, Mumbai

कम्पनी रजिस्ट्रार के कार्यालय में उपलब्ध मेत्राचार का पता :
Mailing Address as per record available in Registrar of Companies office:
HOTEL BEANO RESORT PRIVATE LIMITED
Ground Floor Panchratna Building,Near Karan Buildi, Panch Marg,Off Yari Road,Versova, Andheri(W),
Mumbai - 400061,
Maharashtra, INDIA

TRUE EXTRACT
Asstt. Registrar of Companies
Maharashtra, Mumbai

HOTEL BEANO RESORT PVT. LTD.

Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board, Mumbai

२. **विकासकाचे नांव:- जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर लि.**
प्रकल्प: दाभोळ खाडीकिनारी मौजे उसगांव (ता. दापोली, जि. रत्नागिरी)

- बोर्डाच्या ५३ व्या बैठकीत दिलेल्या मान्यतेस अनुसरुन, दाभोळ खाडीमध्ये उसगांव येथे शिपयार्ड व कॅप्टीव्ह जेट्टी प्रकल्पासाठी जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीला दि. २५.९.२००९ रोजी Letter of Intent देण्यात आले होते.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर २४.२.२०१० रोजी करार करण्यात आला.
- जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर यांनी ममेबोर्डाकडे सादर केलेल्या प्रकल्पाच्या Techno-Economic Feasibility Study Report मध्ये प्रकल्पाच्या विविध बाबींचा समावेश आहे. जेएसडब्ल्यू इन्फ्रास्ट्रक्चर कंपनीबरोबर शासनाच्या मान्यतेने जयगड बंदर विकसित करण्यासाठी ममेबोर्डाने करारनामा स्वाक्षांकित केला होता. त्यामुळे, सदर कंपनी शिपयार्ड व कॅप्टीव्ह जेट्टी प्रकल्प राबविण्यासाठी आर्थिक व तांत्रिकदृष्टया सक्षम होती.
- दि. २४.२.२०१० रोजी स्वाक्षांकित केलेल्या करारनाम्यात, कलम I(b) अन्वये विकासकाने २४ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक होते.
- शिपयार्ड व कॅप्टीव्ह जेट्टी प्रकल्पासाठी निविदा मागविण्याची धोरणात्मक तरतूद नव्हती. सदर प्रकल्प हा कॅप्टीव्ह असल्याने तसेच बॅक-अप जागा मे. जेएसडब्ल्यू यांची मालकीची असल्यामुळे अन्य विकासक येण्याची शक्यता नव्हती. त्यामुळे, खुल्या निविदा मागविण्यात आल्या नाहीत.
- सद्य:स्थितीत सदर करारनामा दि. २४.८.२०१६ रोजी संपुष्टात आला आहे.

३. **विकासकाचे नांव:- मे. पांडुरंग टिम्बलो इंडस्ट्रीज**

प्रकल्प: दाभोळ खाडीमध्ये साखरी त्रिशूळ (ता. गुहागर, जि. रत्नागिरी) येथे शिपयार्ड

- विकासकाने शिपयार्ड प्रकल्पासाठी परवानगी मिळण्याबाबत Techno-Economic Feasibility Study अहवालासह ममेबोर्डाकडे दि. ३०.१२.२००९ रोजी अर्ज केला होता.
- नंतर, विकासकाने सविस्तर प्रकल्प अहवाल (Detailed Project Report)/ सविस्तर अभियांत्रिकी आराखडे (Detailed Engineering Drawing) तयार करण्यासाठी आवश्यक असलेले सर्व्हे करण्यासाठी दि. १५.५.२०१० च्या पत्रान्वये ममेबोर्डाकडे अर्ज केला होता. त्यास अनुसरुन, ममेबोर्डाने दि. १९.५.२०१० च्या पत्रान्वये विविध सर्व्हे करण्यासाठी कंपनीला परवानगी दिली होती.
- विकासकाच्या शिपयार्ड प्रकल्पाला बोर्डाच्या ५४ व्या बैठकीत मान्यता देण्यात आली. त्यानुसार, ममेबोर्डाच्या दि. २९.११.२०१० च्या पत्रान्वये विकासकाला Letter of Intent देण्यात आले.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent च्या परिच्छेद-५ मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर दि. ८.४.२०११ रोजी करार करण्यात आला.
- दि. ८.४.२०११ रोजीच्या करारनाम्यातील कलम ३ अन्वये विकासकाने २४ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक होते. तसेच, करारनामा करतेवेळी जोपर्यंत विकासकास वॉटरफ्रन्ट व भरती-ओहोटीचे क्षेत्र निश्चित करुन देणे आवश्यक असते त्याच्या आधारे विकासकाला प्रकल्पाचे आराखडे तयार करुन त्यास पर्यावरण दाखला प्राप्त करणे शक्य होते.
- विकासकाने तरंगती गोदी (FDD) बसविणे व कार्यचालन यासाठी नौवहन मार्गात ड्रेजिंग करण्यासाठी अनुमती मागितली होती. त्याकरिता दि. ८.४.२०११ च्या पत्रान्वये परवानगी देण्यात आली होती. त्यामध्ये इतर सबंधित विभागांच्या परवानग्या घेणे विकासकास बंधनकारक होते.
- ऑगस्ट-२०१० ते ऑक्टोबर-२०१३ या कालावधीत रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग जिल्हयातील प्रकल्प पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी विचारात घेण्याबाबत केंद्रीय पर्यावरण व वन विभागाने जारी केलेला Moratorium अस्तित्त्वात होता. त्यामुळे, पर्यावरण दाखला प्राप्त करणे शक्य झाले नाही. आता, विकासकाने सदर प्रस्ताव सादर केला असून अद्याप दाखला प्रतिक्षाधीन आहे.

सत्यमेव जयते

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग (बंदरे व परिवहन)

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ४०० ००१.
दूरध्वनी क्र. २२६१२१४३, फॅक्स क्र. २२६१४३३१
Website : www.mahammb.com Email : ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning-1/PTI/895 Date: - 8 APR 2011

To
M/s. Panduronga Timblo Inustrias,
Subhash Timblo Bhavan,
Post Box No. 242, Margao-403601
Goa-India
(Fax No. 0832-2732587)

Sub:- Development of Shipyard at Sakhari Trishul in Dabhol creek- Permission for dredging for installation and operation of Floating Dry Dock (FDD)

Ref: - i) This office Letter of Intent No. MMB/Planning/Panduronga Timblo Industrias/2814, dated 29.11.2010
ii) Your letter no. MMB/SAKARI/02/10-11, dated 9.3.2011

Sir,

Kindly refer to above correspondence.

2. This office has issued a Letter of Intent (LoI) to you vide letter dated 29.11.2010 for setting up of a shipyard at Sakhari Trishul in Dabhol creek. We acknowledge the receipt of bank guarantee for a sum of Rs. 60 lakhs and a sum of Rs. 10 lakhs towards non-refundable one-time payment from you as required under the said LoI. Now, the Deed of Lease for a period of 5 years for grant of lease of appropriate waterfront for the above shipyard project is being finalized and will be signed shortly.

3. In the meanwhile, considering your request vide letter dated 09.03.2011, the undersigned is pleased to grant you permission under the provisions of Indian Ports Act, 1908 and Maharashtra Maritime Board Act, 1996 to carry out approx. 53,000 Cubic meters of dredging at Sakhari Trishul in Dabhol creek as shown on the drawing no. PTI/SHIPYARD/SAKHARI/DP/03 enclosed with your aforesaid letter, for installation and operation of Floating Dry Dock (FDD), subject to following terms and conditions:

TERMS AND CONDITIONS

1. The dredging shall be carried out at Sakhari Trishul in Dabhol creek to achieve depths of 7 mtrs. below the chart datum as shown on drawing no. PTI/SHIPYARD/SAKHARI/DP/03.

2. This permission shall remain valid up to 25th May 2011 from the date of issue or completion of dredging work, whichever is earlier.
3. The company will have to obtain permissions of all other concerned statutory authorities and comply with their requirements prior commencement of dredging works.
4. The dredged material should be dumped in a position having Latitude 17^0 33' 21" N and longitude 73^0 02' 50" E which is beyond 20 mtrs. depth contour.
5. The dredging operation would be monitored by the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board and Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports or through their representatives.
6. The company shall inform the dredged quantity and submit progress report every fortnight directly to the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board under intimation to the Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports. The company shall ensure that the reports are submitted regularly.
7. The company should strictly adhere to the CRZ Regulations/Rules made under the Environmental (Protection) Act, 1986 and as amended from time to time.
8. The dredging operations should be carried out under the guidance of the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board and Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports and to his satisfaction, failing which, dredging will be suspended without giving any prior notice.
9. During the course of dredging, the marine life should not be disturbed.
10. The company is to ensure that no obstructions in the navigational channel and flow pattern of the water is caused during and after the dredging operations.
11. Due care should be taken to avoid damages to any Government or private properties. In case of any damages, the entire responsibility for reimbursement will be that of the company.
12. The dredging operations should be carried out in such as way so as not to cause hindrance for the movement of ships/crafts in the harbour. The company will be entirely responsible for any loss occurred due to such contingencies.
13. All the vessels and machineries deployed for dredging operations should be shifted immediately after completion of dredging works. In no case, any vessel/ machinery should be left abandoned in the port / channel.
14. The company shall bear the entire cost of the dredging.
15. The company shall abide by all the safety regulations as stipulated by IRS or by any internationally recognized classification society. These may be checked by the

Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports or the representatives of State / Central Government.

16. The company shall ensure that the vessels and its crew engaged in the dredging operations hold valid survey and competency certificates issued by Competent Authorities and submit them to the Regional Port Officer, Ratnagiri and Port Inspector, Dabhol Port.
17. The company shall liaise with Regional Port Officer, Ratnagiri and Port Inspector, Dabhol Port and shall keep them informed about the details of dredging equipments, personnel, date of commencement etc. prior to commencing the operations.
18. If the dredging operations attract any public litigation, it should be handled by you only. This office is in no way responsible for the same.
19. The company shall abide by all other terms and conditions as prescribed by MMB or State/ Central Government from time to time.
20. In case of any controversy on the operations, the decision of the Chief Executive Officer, MMB shall be final and binding on the company.
21. The company will have to pay non-refundable processing fees of Rs. 10,000/- (Rs. Ten thousand only) through demand draft drawn in favour of **"Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai".**
22. In case of breach of any of the condition/s mentioned above, the undersigned reserves his rights to take appropriate action, as deemed fit.

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Copy forwarded with compliments to:

- Hydrographer, MMB for information.
- Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports for information.
- Port Inspector, Dabhol Port for information.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

(A GOVERNMENT OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)

Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 001. **Tel.:** 22658375 / 22611734 **Fax :** 22614331,
Website : www.mahammb.com **Email :** ceommb@bom3.vsnl.net.in, ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning/Panduronga Timblo Industrias (LoI)/ 2814 Date:- 29 NOV 2010

To
The Director,
M/s. Panduronga Timblo Industrias,
Subhash Timblo Bhavan,
Post Box No. 242,
MARGOA - 403 601.
Tel. -0832-6628000/2714461
Fax. -0832-2732587.

Sub: - Setting up of Shipyard in Dabhol Creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri.

LETTER OF INTENT

Ref: - Your letter no. MMB/Dabhol/2009-10/02, dtd.30.12.2009.

Dear Sir,

Please refer to your letter no. MMB/Dabhol/2009-10/02, dtd.30.12.2009 regarding proposal for setting up of Shipyard in Dabhol creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri.

2. It has already been informed to you that your proposal was approved in the 54th Board meeting of Maharashtra Maritime Board (MMB) vide this office letter dtd. 17.09.2010. The Board has approved the grant of lease of appropriate waterfront for a period of five years for setting up of Shipyard in Dabhol creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri. As per the directives of the Board, you were requested to submit your business plan for the next five years prior issuing Letter to Intent (LoI) to you, vide this office letter dtd. 17.09.2010.

3. We have received your business plan vide your letter no. MMB/Dabhol/2009-10/04, dtd.22.09.2010.

4. Based on the above, we are pleased to issue this **Letter of Intent (LOI)** for grant of lease of approximately 500 mtrs. of waterfront in Dabhol creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri for a period of five years, subject to following terms and conditions. The waterfront will be finally fixed based on the scrutiny of Detailed Project Report.

TERMS AND CONDITIONS

i. This letter of Intent shall remain valid for a period of **twenty four (24) months from the date of issue.**

ii. M/s. Panduronga Timblo Industrias shall furnish a Development Guarantee in favour of Maharashtra Maritime Board in the form of a Bank Guarantee drawn on any scheduled bank for an amount of **₹60,00,000/- (Rs. Sixty lakhs only)** in the format as prescribed by MMB, within a period of two months of issue of this LoI (copy of Bank Guarantee format enclosed).

iii. M/s. Panduronga Timblo Industrias should obtain an Environmental Clearance from the appropriate authority for the proposed shipyard during the tenure of this LoI.

iv. M/s. Panduronga Timblo Industrias should carry out the necessary surveys and studies for the project in consultation with MMB at the company's cost and efforts. MMB or Government of Maharashtra will not reimburse any costs with respect to these, under any circumstances. They should obtain all other necessary approval.

v. M/s. Panduronga Timblo Industrias should pay one time non-refundable payment of **₹ 10,00,000/- (Rs. Ten Lakhs Only)** within a period of two months from issue of this LoI.

vi. M/s. Panduronga Timblo Industrias are requested to give firm time line for various milestones for approval by MMB like:

   a. Submission of Detailed Project Report (DPR)
   b. Submission of application for Environmental Clearance
   c. Various Clearances
   d. Submission of Detailed Engineering Drawing (DED)
   e. Tentative Construction Schedule

vii. M/s. Panduronga Timblo Industrias would be required to submit a Detailed Project Report (DPR) and also the Detailed Engineering Designs (DED) for approval.

viii. The extent of waterfront required may be spelt out in the DPR.

5. Maharashtra Maritime Board clarifies that this Letter of Intent (LoI) is only an Expression of Interest and not the final allotment. On receipt of the development guarantee and one time non-refundable payments, as aforesaid, MMB will enter into a formal lease agreement for a period of 5 years for leasing out the aforesaid waterfront for the shipyard project and forward a proposal to the Government for obtaining Government approval to extend the lease up to 30 years.

6. MMB reserves its right to finally fix the milestones to be incorporated in the Lease Agreement.

7. M/s. Panduronga Timblo Industrias are requested to sign the duplicate copy of this letter as a token of acceptance of this Letter of Intent.

Thanking you,

Yours faithfully,

Encl: - Bank Guarantee format

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

- Copy to Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports for information.
- Copy to Port Inspector, Dabhol Port for information.

Anup Chaware

GUARANTEE BOND

1. Whereas M/s ..... (Hereinafter called "**.....**") have applied to Maharashtra Maritime Board (hereinafter called **"MMB"**) for grant of lease of waterfront in Dabhol creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri for setting up of Shipyard.

2. Whereas M/s .....proposal for grant of lease of waterfront for a period of five years has been approved in the 54th Board Meeting of MMB held on 25.02.2010 and it has been resolved to issue a Letter of Intent (LoI) initially.

3. Whereas in pursuance of the Board's decision, MMB vide its letter no. ....., dtd. ..... has issued a Letter of Intent (LOI) to M/s.....

4. Whereas M/s .....is required furnishing a Development Guarantee in favour of MMB in the form of a Bank Guarantee drawn on any schedule bank for an amount equal to **Rs...../- (In words Rs. ..... only).**

5. In accordance of the above, We, ...(hereinafter referred to as **"Bank"**) at the request of M/s....., are issuing this Development Guarantee of **Rs...../- (In words Rs. ..... only)** for due obligation of terms and conditions mentioned in the aforesaid LoI dtd. .....

6. We, the Bank, do hereby undertake to pay the amounts due and payable under this guarantee by reason M/s..... failing to develop Shipyard in Dabhol creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri as per the Techno-Economic Feasibility Study Report submitted, within a period of 5 years from the date of signing of Letter of Intent (LOI) and / or failing to achieve financial close and environmental clearance within twenty-four months of the issuance of LOI. Any such demand made on the Bank by MMB shall be conclusive as regards the amount due and payable by the Bank under this guarantee. However, our liability under this guarantee shall be restricted to an amount not exceeding Rs. ...../-.

7. The payment so made by us under this guarantee bond shall be valid discharge of our liability for the payment there under and M/s .....shall have no claim against us for making such payment.

8. We, the Bank, further agree that the guarantee herein shall remain in full force and effect during the period that would be taken for the performance of the aforesaid LoI for a period of 5 years from the date of issuing this guarantee.

9. We, the Bank, further agree with MMB that MMB shall have the fullest liberty without our consent and without affecting in any manner our obligations hereunder to vary any of the terms and conditions of the aforesaid LoI or to extend time of performance by M/s..... from time to time or to postpone for any time or from time to time any of the powers exercisable by the MMB against M/s..... and to forbear or enforce any of the terms and conditions relating to the said LoI and we shall not be relieved from our liability by reason of any such variation, being granted to M/s ..... or for any forbearance, act or omission on the part of the MMB or any indulgence by the MMB to M/s..... or by any such matter or thing whatsoever which under the law relating to sureties would, but for this provision, have effect of so relieving us.

10. This guarantee will not be discharged due to the change in the constitution of the Bank or M/s .....

11. We, the Bank, lastly undertake not to revoke this guarantee during its currency except with the prior consent of the MMB in writing.

" Notwithstanding anything contained herein

i. Our liability under this Bank Guarantee shall not exceed **Rs...../- (Rs. ..... only).**

ii. This Guarantee shall be valid up to ..... **December - 2015** and

iii. We are liable to pay the Guarantee amount or any part thereof under this Bank Guarantee only and only if MMB serves upon us a written claim or demand on or before ..... **December - 2015**".

****

MAHARASHTRA MARITIME BOARD

(A GOVERNMENT OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)

Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor, Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai - 400 001. **Tel.:** 22658375 / 22611734 **Fax :** 22614331,
Website : www.mahammb.com **Email :** ceommb@bom3.vsnl.net.in, ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning/Panduronga Timblo Industires / 2176 Date: 17 SEP 2010

To
The Director,
M/s. Panduronga Timblo Industires,
Subhash Timblo Bhavan,
Post Box No. 242,
MARGOA - 403 601.
Tel. -0832-6628000/2714461
Fax. -0832-2732587.

Sub: - Setting up of Shipyard in Dabhol Creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri - Request for submission of Business Plan.

Ref: - Your letter no. MMB/Dabhol/2009-10/02, dtd. 30.12.2009.

Dear Sir,

Please refer to your proposal for setting up of Shipyard in Dabhol Creek at village Sakhari-Trishul, Tal. Guhaghar, Dist. Ratnagiri submitted along with your letter dtd. 30.12.2009.

2. The undersigned is pleased to inform you that the Maharashtra Maritime Board (MMB) has approved your proposal in its 54th Board Meeting held on 25.02.2010 and has directed to get your business plan for the next five years, prior issuing Letter of Intent (LoI).

3. In this context, you are requested to submit your comprehensive business plan (both hard and soft format) for the next 5 years related to your above-mentioned project **latest by 15th October 2010**. The following points should be highlighted in your Business Plan.

i) Total investment for the project.

ii) Mode of financing.

iii) Land acquisition/permissions from various Government Departments

iv) Status of Environmental Clearance.

v) DPR preparation.

vi) Project plan, showing

a. Marketing Strategy.

b. Commercial Strategy.

c. Technical Development Strategy

d. Financial Strategy.

vii) Project implementation schedule.

viii) Augmentation of capacity.

ix) Yearly Revenue generation.

x) Project implementation schedule.

It will be appreciated if the timelines for above activities are shown on a separate bar chart for easy reference.

4. A time bound action in this regard will be highly appreciated.

Yours faithfully,

17/9

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

O/C

17/9

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
(महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम)
इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स, ३रा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - 400 001
फोन:- 22658375, 22611734,
फॅक्स:- 22614331

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 001.
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

No. MMB/Planning/Panduronga Timblo/ 1140

Date: 19 MAY 2010

To,
M/s. Panduronga Timblo Industrias,
Subhash Timblo Bhavan,
Post Box no. 242,
Margao – 403 601,
Goa.
(Fax: - 0832 - 2732587)

Sub: - Development of Shipyard near village Sakhari – Trishul in Dabhol creek, Dist. Ratnagiri - Permission for carrying out various surveys.

Ref: - Your letter no. MMB/Dabhol/2009-10/03, dtd. 15.05.2010.

Sir,

Please refer to your letter dtd. 15.05.2010 on the subject mentioned above.

2. The undersigned is pleased to grant you permission under the provisions of Indian Ports Act, 1908 for carrying out (a) Hydrographic survey in inter tidal zone and in water, (b) Geotechnical investigation in water and in the inter tidal area/on land, (c) Topographic survey on land connecting sounding survey and (d) Sampling for environmental studies & related surveys near Dabhol creek near village Trishul Sakhari, Tal. Guhagar, Dist. Ratnagiri for preparation of Detailed Project Report (DPR)/Detailed Engineering for the proposed shipyard project, subject to following terms and conditions.

TERMS AND CONDITIONS

1. **This permission shall remain valid up to 25.05.2010 from the date of issue or completion of survey works, whichever is earlier.**
2. You shall obtain permissions of all other concerned statutory authorities and comply with their requirements prior commencement of survey works.
3. The date of commencement of surveys along with details of vessels, crew and equipments deployed for survey works should be submitted to Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports and Port Inspector, Dabhol Port, prior starting the work. All the required procedures and formalities shall be complied by you before deploying any craft in the port for the said works.
4. You shall strictly observe the procedures and precautions stipulated by the Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports and Port Inspector, Dabhol Port while carrying out the above surveys.

5. The surveys should strictly be carried out in daylight and in calm weather conditions only.
6. Due care should be taken to avoid damages to any Government or Private properties. In case of any damages, the entire responsibility for reimbursement will be that of the company.
7. The survey works should be carried out in such a way so as not to cause hindrance for the movement of ships/crafts in the harbour. You will be entirely responsible for any loss occurred due to such contingencies.
8. This office will not be responsible for any damage / loss to your equipment while carrying out the said survey. All the machineries and equipments are required to be shifted immediately after the completion of survey works. In no case, any machinery/ craft should be left abandoned in the port/ channel.
9. If the proposed survey works attract any public litigation, it should be handled by you only. This office is in no way responsible for the same.
10. A copy of final report of surveys should be submitted to this office for record.
11. You may please note that this permission is issued for the sole purpose of carrying out various surveys and should not be construed as permission for any construction.
12. Any other condition intimated by MMB from time to time should be strictly observed.
13. The processing fees of **Rs. 10,000/-** (Rs. Ten thousand only) should be deposited with Maharashtra Maritime Board by way of Demand Draft / Pay Order drawn in favour of **"Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai"**.
14. In case of breach of any of the above condition/s, the undersigned has reserved the rights to take appropriate action as deemed fit.

Yours faithfully,

Received
Rumshan

Chief Ports Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

C. C.: -

- Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports for information with the directives to monitor the survey works.
- Port Inspector, Dabhol Port for information with the directives to monitor the survey works.

४. <u>विकासकाचे नांव:- मे. प्रिन्स मरीन ट्रान्सपोर्ट</u>

प्रकल्प: बाणकोट खाडीमध्ये कोळे व आडेवाडी (ता. श्रीवर्धन, जि. रायगड) येथे शिपयार्ड

- खारफुटी झुडपांचा नाश केल्याबद्दल विकासकाविरुध्द पोलीस विभागाने दाखल केलेल्या प्रकरणाच्या अनुषंगाने ममेबोर्डाच्या प्रादेशिक बंदर अधिकारी, राजपुरी बंदरे समूह यांच्यामार्फत प्रत्यक्ष स्थळपाहणी करण्यात आली होती. त्यांनी दि. २३.४.२०१० रोजी असा अहवाल दिला की, सदर जमीन ७/१२ सदरी विकासकाच्या नावे असून त्यावर कांदळवन असा उल्लेख नसून गवतपड अशी नोंद आहे. सदर जागेवर जाण्यासाठी कच्चा पोहोच रस्ता तयार करण्यात आला आहे. सदर जमीन खरेदी करण्यापूर्वीच खारफुटीची तोड करण्यात आली होती, असे विकासकाचे म्हणणे असल्याचे अहवालात नमूद होते.
- वरील तक्रारीच्या अनुषंगाने विभागीय आयुक्त, कोकण आणि जिल्हाधिकारी, रायगड यांचेकडूनही अहवाल मागविण्यात आला होता. त्यावर, जिल्हाधिकारी कार्यालयाने दि. २७.१२.२०१० च्या पत्रान्वये असा अहवाल दिला की, प्रिन्स मरीन कंपनीचे मालक श्री. अब्दुल कासम यांच्याविरुध्द मॅन्ग्रोव्ह तोडीसंदर्भात श्रीवर्धन पोलीस ठाण्यात दि. २२.१२.२००९ अन्वये गुन्हा दाखल आहे.
- मे. प्रिन्स मरीन यांच्या वतीने श्री. हाशिम अब्दुल रझाक, संचालक यांनी दि. १३.११.२०१० रोजी नोटोराईज्ड प्रतिज्ञापत्र दाखल केले की, खारफुटी तोडप्रकरणी श्री. अब्दुल कासम यांच्याविरुध्द दाखल असलेल्या प्रकरणात मा. न्यायालय किंवा पोलीस ठाणे यांच्याकडून जी कारवाई करण्यात येईल त्यास प्रिन्स मरीन कंपनी सर्वस्वी जबाबदार असेल. त्याबाबत महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डावर कोणतीही जबाबदारी राहणार नाही.
- वरील बाबींवरुन दिसून येईल की, महा. मेरी. बोर्डाने खारफुटी तोडप्रकरणी विकासकावर दाखल झालेल्या तक्रारीची दखल घेऊन योग्य ती चौकशी केलेली आहे. तसेच, विकासकाकडून योग्य ते प्रतिज्ञापत्र प्राप्त झाल्यानंतरच दि. ८.४.२०११ रोजी कंपनीला इरादापत्र देण्यात आले आहे.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent च्या परिच्छेद-५ मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर दि. २७.४.२०१२ रोजी करार करण्यात आला.
- प्रिन्स मरीन कंपनीने दि. ३.३.२०१५ च्या पत्रान्वये प्रकल्प राबविण्यास इच्छुक नसल्याचे कळविले व करारनामा रद्द करण्याची विनंती केली. त्यानुसार करार रद्द करण्यात आला.

D:\Sandip—Alibag\Mangro.doc - 149 -

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 77 Date 13 JAN 2011
Inward A.P.J. Port Supdt.
Sr. A.O. C.E.O.
C.E.O. Branch

महाराष्ट्र शासन
महसूल व वन विभाग

जिल्हाधिकारी व जिल्हादंडाधिकारी कार्यालय, रायगड - अलिबाग

Office of the Collector & District Magistrate, Raigad - Alibag

हिराकोट तळयाजवळ, अलिबाग, ता.अलिबाग, जि.रायगड ४०२ २०१

Near Hirakot Lake, Alibag, Tal.Alibag, Dist.Raigad

दुरध्वनी क्रमांक : ०२१४१-२२२११८/२२२०१७/२२२३२२, फॅक्स क्रमांक : ०२१४१-२२७४५१,

महसूल शाखा - पत्र क्र.मशा/जमीन/अ-०३/२६११७७/२०१०. दिनांक : १७/१२/२०१०

प्रति,
मा. विभागीय आयुक्त,
कोकण विभाग, कोकण भवन,
नवी मुंबई - ४०० ६१४.

विषय :- कांदळवनाच्या संरक्षणाबाबत..

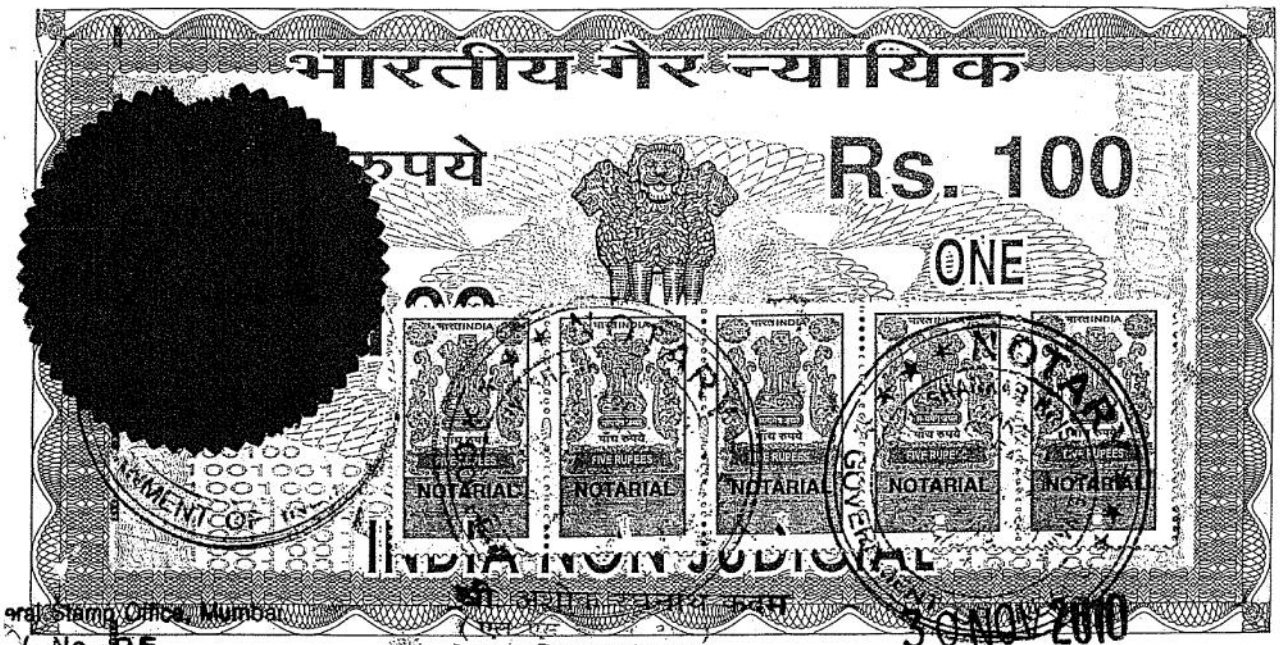
संदर्भ :- आपल्याकडील पत्र क्र.मशा/कार्या-२/वने/कावि-१४७६/२०१०
दिनांक १८/१२/२०१०.

आपल्याकडील वरील संदर्भिय पत्राच्या अनुषंगाने सादर करण्यात येते की, मौजे आडी गांवचे हद्दीत रुकुंडा खाडीजवळ मॅग्रोव्ह तोडी संदर्भात यापूर्वीच श्री. एस. बी. सांवत, पोलीस निरीक्षक, श्रीवर्धन पोलीस ठाणे जि. रायगड यांनी एफ.आय.आर.नं. ॥ ३०१५/०९ दिनांक २२/१२/२००९ अन्वये श्री. अब्दुल कासम व सय्यद मुज्जमल रा. तामिळनाडू सध्या रा. श्रीवर्धन यांचे विरुध्द गुन्हा दाखल केलेला आहे.

स्थळप्रत मा. नि. उ. जि.
यांचे सहीची असे.

जिल्हाधिकारी रायगड करिता.

प्रत :- मुख्य बंदर अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, इंडियन कर्मन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट, मुंबई ४०० ००१ यांना माहितीसाठी.



Collector of Stamp Office, Mumbai
Regd. No. 95
महाराष्ट्र MAHARASHTRA
DR 566740
२९०, शशिय [illegible], आनंद भुवन, [illegible], मुंबई -१.
क्रमांक 16762
श्री./श्रीमती
आना न्यायिकेत्तर मुद्रांक पेपर विक्रेता
मुरघ्नी - २२६२३९८७
परवाना धारक मुद्रांक विक्रेता





AFFIDAVIT

I Hashim Abdul Razak Director of Prince Marine Transport Services Pvt.Ltd. aged 35 residing at Flat 505, Sagar Classic,Clare Road, Byculla, Mumbai - 400 008. solemnly affirm as under :

1) I am the Director in M/s.Prince Marine Transport Services Pvt.Ltd.

2) That M/s.Prince Marine Transport Services Pvt.Ltd. applied for Permission for the Proposed Small Shipyard at Village Kole & Adiwadi, Bankot Khadi, District Raigad, Maharashtra.



3) Case No.225 was lodged against Mr.Abdul Razak Kasam by Shrivardhan Police and is pending at Shrivardhan Magistrate Court situated at Shrivardhan , Maharashtra.

4) That in the event of any legal action by honorable court or by Police Station. I will take full responsibility of resolving of the same and indemnify Maharashtra Maritime Board against any action, liability, losses and or damages if whatsoever nature.

Whatever stated above is true and correct to the best of my knowledge and belief.

For Prince Marine Transport Services Pvt.Ltd.

Hashim Abdul Razak.

NOTARY
SHIVASHANKAR KRISHNA SWAMY
GOVERNMENT OF INDIA

ATTESTED BY ME
S. K. SWAMY
NOTARY,
GREATER BOMBAY
MAHARASHTRA
13 NOV 2010

NOTARY
SHIVASHANKAR KRISHNA SWAMY
AREA:- GREATER BOMBAY
(MAHARASHTRA)

प्रादेशिक बंदर अधिकारी
राजपुरी बंदरे समुह
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
अलिबाग - रायगड

जा क्र प्राबंअ/राबंस /साशा/ ७०३५

दिनांक : २५/११/२०१०

प्रति,
मा. मुख्य बंदर अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड,
मुंबई.

विषय : कांदळवनाचे संरक्षणाबाबत.

संदर्भ :आपले पत्र क्र एम एम बी /नियोजन/प्रिन्स मरीन/२६५७ दि. १९/११/२०१०.

महोदय,

उपरोक्त संदर्भीय विषयांकीत पत्रान्वये आपणास कळविण्यांत येते की, मी आणि श्री. एस.ए.पाटील व्यवस्थापक प्रीन्स मरीन सदर जागेस दि.२५.११.२०१० रोजी प्रत्यक्ष भेट दिली असता, सदर जागेवर प्रोजेक्टच्या स्टील प्लेट्स, लोखडी बार ठेवण्यात आलले आहेत असे निदर्शनास आलेले आहे, सदर जागेचा गाव नमुना बारा तपासला असता त्यामध्ये १९९२ पासून २००९ पर्यंत भात शेती दाखवण्यात आलेली आहे.

कांदळवन बाबतची श्रीवर्धन पोलीसांनी दाखल केलेली केस श्रीवर्धन येथील कोर्टात प्रलंबित आहे. सदर केसचा नंबर २२५/१० दि. २९.०९. १० असा आहे.

वरील आपल्या माहितीसाठी सादर.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 9434 Date 26 NOV 2010
Inward A.P.I. ..... Supdt. .....
Sr. A.O. ..... C.P.O. .....
C.E.O. ..... Branch Plan

आपला विश्वासू,

२५-११-१०

प्रादेशिक बंदर अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
राजपुरी बंदरे समुह,
अलिबाग-रायगड.

सोबत: गाव नमुना बाराची प्रत.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No....3227 Date 23 APR 2010
Inward A.P.I.....
Sr. A.O.....C.P.O.....
C.E.O.....Branch.....

प्रादेशिक बंदर अधिकारी यांचे कार्यालय,
राजपुरी बंदरे समुह
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
अलिबाग - रायगड

जा क्र प्राबंअ/राबंस /साशा/३७०

दिनांक : २३/०४/२०१०

प्रति,
मा.मुख्य बंदर अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
मुंबई.

विषय : कांदळवनाचे संरक्षणाबाबत संयुक्त पहाणी.

संदर्भ : जा.क्र.ममेबो/नियोजन/कांदळवनाचे संरक्षणाबाबत/९१८ - Z६८४

महाशय,

उपरोक्त संदर्भिय पत्रानुसार मी आणि बाणकोट बंदर निरीक्षक श्री. धोत्रे यांनी दिनांक २२.०४.२०१० रोजी सायं.४.३० वा.च्या सुमारास पत्रात नमूद करण्यात आलेल्या ठिकाणाची संयुक्तरित्या प्रत्यक्ष पाहणी केली असता असे आढळुन आले की, सदर जागेवर जाण्यासाठी कच्चा पोहोच रस्ता तयार करण्यात आलेला आहे. तसेच सदर जागेवर प्रोजेक्टचे काम चालु असुन तिथे प्रॉजेक्ट संबधीचे साहित्य जसे की लोखडी प्लेटस, सिमेंटचे ठोकळे, लोखडी पोल इत्यादी साहित्य असल्याचे दिसून आले.

तथापि, मे. प्रिन्स मरिन ट्रान्सपोर्ट सर्विसेस प्रा.लि. या कंपनीव्दारे सादर करण्यात आलेल्या ७/१२ च्या उतार-यानुसार प्रॉजेक्टची जागा ही कंपनीचे संचालक श्री अब्दुल रज्जाक कासम यांच्या मालकीची असुन सदर जागेच्या ७/१२ च्या उता-यावर कांदळवनाचा उल्लेख नसुन सदर जमिन गवतपड असा उल्लेख करण्यात आलेला आहे. व त्यांच्या म्हणण्यानुसार सदर ठिकाणी करण्यात आलेली कांदळवन (मॉंग्रोव्ह)ची तोड हि कंपनीकडुन करण्यात आलेली नसुन ती कंपनीने जमिन खरेदी करण्यापुर्वी करण्यात आलेली आहे.

सोबत :- सादर करण्यात आलेल्या ७/१२ ची प्रत,
प्रत्यक्ष ठिकाणाच्या छायाचित्रांची सी.डी.

आपला विश्वासू,
23.04.10
प्रादेशिक बंदर अधिकारी ,
राजपुरी बंदरे समुह,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड.
अलिबाग-रायगड.

Received CR
28/4/10

Z-684

जावक क्रमांक ४७५०/२०१०
श्रीवर्धन पोलीस ठाणे, जि. रायगड,
दि.१९/०४/१०.

प्रति,

मा. संचालक सो.,
महाराष्ट्र मेरीटाइम बोर्ड,
इंडीयन मर्कंटाइल चेंबर्स, ३ रा मजला,
बेलार्ड इस्टेट, मुंबइ - ४०००३८

Z
Report by 24/4/10
19/4

रिपोर्ट :- संजय बाळकृष्ण सावंत, पोलीस निरीक्षक, ने.श्रीवर्धन पोलीस ठाणे
विषय :- कांदळवनाचे संरक्षणाबाबत.

महोदय,

उपरोक्त विषयान्वये सविनय सादर कि, भारताचा वन अधिनियम कलम ३० अन्वये महाराष्ट्र शासनास प्राप्त असलेल्या अधिकारांन्वये महसुल व वन विभाग शासन परीपत्रक क्रमांक संकिर्ण १०/२००५ / प्र.क्र. ८८ /ज-१ दि. २१/१०/२००५ कांदळवनातील वनस्पती या संरक्षित वनस्पती असल्याचे आदेश निर्गमित केले आहेत तसेच कांदळवन क्षेत्रातील सर्व बांधकाम थांबविण्याचे आदेश देखील निर्गमित केलेले आहेत. तसेच याच परीपत्रकाव्दारे ५० मीटरपर्यंत सर्व बांधकामे थांबविण्याचे आदेश देखील निर्गमित केलेले आहेत. सदरचे परीपत्रक हे मा.उच्च न्यायालय मुंबइ यांचेकडे दाखल असलेल्या रिट याचिका क्रमांक ३२४६/०४ चे सुनावणीचे दरम्यान देण्यात आलेल्या मा.उच्च न्यायालयाचे आदेशाप्रमाणे जारी करण्यात आलेले आहेत. असे असून देखील प्रिन्स मरीन कंपनी प्रा.लि. या कंपनीचे मालक १) अब्दुल रज्जाक कासम व २) मॅनेजर सय्यद मोहीद्दीन मुजम्मिल यांनी संगनमताने आडी, ता.म्हसळा, जिल्हा- रायगड या गावचे हद्दीतील रुकुंडा महाड खाडी किनारी असलेल्या जागेमधील कांदळवन (मँग्रोव्ह) जंगली वनस्पती झाडे कत्तल करून त्या जागी जहाज बांधणी कारखाना बांधण्याकरीता मातीचा भराव टाकला आहे. त्याबाबत श्रीवर्धन पोलीस स्टेशनला II गु.र.नं. १५/२००९, वन अधिनियम कलम ३०,३३ व भा.द.वि. कलम १८८ प्रमाणे दि.२२/१२/०९ रोजी १९.१५ वाजता गुन्हा दाखल करण्यात आलेला आहे.

सदर गुन्ह्याचे तपासादरम्यान असे निदर्शनास आले आहे कि, आडी, ता.म्हसळा, जिल्हा- रायगड या ठिकाणी जहाज बांधणी कारखाना बांधण्याकरीता प्रिन्स मरीन कंपनी प्रा.लि. या कंपनीव्दारे कोणत्याही प्रकारच्या परवानग्या घेतलेल्या नव्हत्या. तरी आडी, ता.म्हसळा, जिल्हा- रायगड येथे ज्या ठिकाणी कांदळवन तोडण्यात आलेले आहे त्या ठिकाणी आपल्याकडून प्रत्यक्ष भेट देण्यास विनंती आहे. तसेच सदर प्रिन्स कंपनीतर्फे कोणत्याही प्रकारच्या परवानगीसाठी पत्रव्यवहार झालेला असल्यास सदर बाब विचारात घेउन

(कृपया मागे पहावे .)

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 3074 20 APR 2010

त्यानुसार पुढील कार्यवाही होण्यास विनंती आहे.

सहपत्र :- १) शासन परीपत्रक क्रमांक संकिर्ण १०/२००५ / प्र.क्र. ८८ /ज-१ दि. २१/१०/२००५.

२) विभागीय आयुक्त कोकण विभाग यांचेकडील क्र.मशा/कार्या-२/वने/सीआर-२२११/१० दि.२५/०३/२०१०

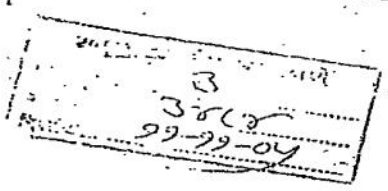
मा. सविनय सादर

ता.१९/०४/१०.

पोलीस निरीक्षक
श्रीवर्धन पोलीस ठाणे

FROM :GALAXY COMMNICATION FAX NO. :+91+2141+22820600000 Dec. 17 2003 03:

अत्यंत महत्वाचे-त्वरा पाहिजे



कांदळवनाचे संरक्षण व संवर्धन करण्यासाठी करावयाची उपाययोजना-रिट पिटीशन क्रमांक ३२४६/०४ मध्ये मा.उच्च न्यायालयाने दिनांक ६.१०.२००५ रोजी दिलेल्या आदेशाचे पालन करण्याबाबत.

महाराष्ट्र शासन

महसूल व वन विभाग

शासन परिपत्रक क्रमांक संकीर्ण १०/२००५/प्र.क्र.८८/ज-१

मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२

दिनांक : २१ ऑक्टोबर, २००५

शासन परिपत्रक :-

महाराष्ट्रातील समुद्रकिना-यालगत कांदळवनाचे संरक्षण व संवर्धन करण्यासाठी तसेच कांदळवनाची तोड व -हास रोखण्यासाठी त्वरीत उपाययोजना करण्याचे आदेश व्हावेत यासाठी The Bombay Environmental Action Group व इतर यांनी मा.उच्च न्यायालय मुंबई यांच्याकडे दाखल केलेल्या रिट याचिका क्रमांक ३२४६/०४ मध्ये दिनांक ६ ऑक्टोबर, २००५ रोजी झालेल्या सुनावणीत मा.उच्च न्यायालयाने आदेश पारित केले आहेत.

२. या आदेशाच्या अनुषंगाने, खालीलप्रमाणे निदेश देण्यात येत आहेत :-

(अ) कांदळवनाची तोड व -हास थांबवून संरक्षण व संवर्धनाच्या दृष्टीने, मा.उच्च न्यायालयाने दिलेल्या खालील निर्देशाचे पालन करण्यात यावे :-

(१) महाराष्ट्र राज्यातील संपूर्ण कांदळवन क्षेत्रामधील सर्वांचा नाश व तोड करण्याबाबत पूर्णतः बंदी घालण्यात येत आहे.

(२) यापुढे कांदळवन क्षेत्रातील सर्व बांधकामे तसेच घन कचरा, डंपिंग ग्राऊंडचा वापर थांबविण्यात यावा.

(३) यापुढे जमिनीचा मालकी हक्क कोणाचाही असला तरी, कांदळवन क्षेत्राच्या भोवतालीच्या ५० मीटर पर्यंतची सर्व बांधकामे थांबविण्यात यावीत.

(४) कांदळवनाखालील क्षेत्रामध्ये कोणत्याही प्रकारचा विकास करण्याची परवानगी, कोणत्याही प्राधिकरणास देण्यात येणार नाही.

(५) मा. उच्च न्यायालयाने अंतरिम आदेशाव्दारे, दूरसंवेदी उपग्रहतंत्राव्दारे कांदळवनाचे दूर-या होण्याचे विस्तृत नकाशे तयार करण्यास महाराष्ट्र रिमोट सेन्सिंग ॲप्लीकेशन सेंटर, नागपूर यांना सूचना दिल्या आहेत. असे नकाशे तयार केल्यावर मा.उच्च

NOV 2005

न्यायालय यांचे आदेशाचे दिवसापासून (दि.०६-१०-२००५ पासून) ६ महिन्याच्या आत त्यातील कांदळवनाची माहिती गांवनकाशे व शहर सर्वे नकाशावर नोंदवावयाची आहे. सदरची माहिती नोंदवावयाची कार्यवाही जमाबंदी आयुक्त आणि संचालक, भूमि अभिलेख, महाराष्ट्र राज्य यांनी विहित मुदतीत पूर्ण करावी, असे त्यांना निदेशीत करण्यात येत आहे.

(६) वरील (५) प्रमाणे रिमोट सेन्सिंग ॲप्लीकेशन द्वारा कांदळवनाचे विस्तृत नकाशे तयार करुन त्या नकाशावरुन कांदळवनाची माहिती गांव नकाशे व शहर सर्वे नकाशावर नोंदविण्यात आल्यानंतर शासकीय जमीनीवरील कांदळवनाचे क्षेत्र हे "संरक्षित वने" म्हणून अधिसूचित करण्याची व खाजगी जमीनीवरील कांदळवनाचे क्षेत्र हे "वने" म्हणून अधिसूचित करण्याची कार्यवाही आठ आठवड्यांच्या आत पूर्ण करण्यात यावी.

(७) शासकीय जमिनीवरील कांदळवनाचे क्षेत्र "संरक्षित वने (Protected Forests)" घोषित झाल्यापासून १२ आठवड्याच्या आत वन विभागाकडे हस्तांतरीत करण्यात यावे.

(८) त्याचप्रमाणे शासकीय जमिनीवरील कांदळवनाचे क्षेत्र "संरक्षित वने (Protected Forests)" आणि खाजगी जमीनीवरील कांदळवनाचे क्षेत्र 'वने' (Forest) घोषित झाल्यापासून १२ आठवड्याच्या आत संबंधित सर्व महसूल अभिलेखामध्ये 'संरक्षित वनाची' व 'वने' यांची नोंद अद्ययावत करण्यात यावी.

(९) कांदळवनाच्या संवर्धनाबाबत मा.उच्च न्यायालयाने दिलेल्या आदेशानुसार कार्यवाही करण्यासाठी जिल्हा दंडाधिकारी आणि जिल्हाधिकारी यांच्यापेक्षा कमी दर्जाचे नसलेले अधिकारी नियुक्त करावयाचे आहेत. त्या अनुषंगाने, कांदळवनाचे क्षेत्र प्रामुख्याने कोकण विभागात असल्याने, विभागीय आयुक्त, कोकण यांना जबाबदार अधिकारी म्हणून नियुक्त करण्यात येत आहे. विभागीय आयुक्त, कोकण यांनी मा.उच्च न्यायालयाच्या निर्देशाप्रमाणे वर्तमानपत्रात विशेषत: एक इंग्रजी दैनिक व दोन मराठी दैनिक यामध्ये व तसेच शासनाच्या वेब-साईटवर प्रसिध्दी द्यावयाची आहे, त्याशिवाय कांदळवनाच्या कत्तलीबाबत नागरिकांच्या आलेल्या तक्रारींची दखल घ्यावयाची आहे. विभागीय आयुक्तांनी मासिक अहवाल मा.उच्च न्यायालयास विहित मुदतीत सादर करावयाचा आहे. प्रथम अहवाल, निकालाच्या दिनांकापासून म्हणजे दिनांक ६ ऑक्टोबर, २००५ पासून चार आठवड्याच्या कालावधीत सादर करणे आवश्यक आहे. या अहवालात खालील बाबींचा समावेश असावा :-

(i) तक्रारी आल्या असल्यास त्याची संख्या
(ii) त्यावर केलेली कार्यवाही
(iii) गुन्हेगारांची संख्या व नांव
(iv) या गुन्हेगारांविरुध्द घटला भरला असल्यास अथवा कारवाई केली असल्यास, त्याचा तपशील.

६. महसूल विभागाशी संबंधित वरील कार्यवाही विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांनी तातडीने करावयाची आहे.

४. शासकीय जमीनीवरील वनेत्तर आणणी जमीनीवरील वनसंरक्षण, वन विभागाकडे हस्तांतरीत करेपर्यंत या वनक्षेत्राचे संरक्षण करण्याबाबत संबंधित जिल्हाधिकारी यांनी दक्षता घ्यावी. तसेच शासन निर्णय, पर्यावरण विभाग क्र.इएनव्ही २००१/३८३/ प्र.क्र.३१/तां.क १, दि.२५.१०.२००१ मधील सूचनांचे काटेकोर पालन करण्यात यावे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नांवाने,

21/10/2005

(र. शं. नागरे)
अवर सचिव,
महसूल व वन विभाग

प्रत : अपर मुख्य सचिव/प्रधान सचिव/सचिव मंत्रालयातील सर्व विभाग
आयुक्त, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण, वांद्रे.
जमाबंदी आयुक्त आणि संचालक,भूमि अभिलेख,महाराष्ट्र राज्य,पुणे.
प्रधान मुख्य वन संरक्षक, महाराष्ट्र राज्य, नागपूर.
सर्व विभागीय आयुक्त,
महानगरपालिका आयुक्त,मुंबई/नवी मुंबई/ठाणे/कल्याण डोंबिवली/मिरा भाईंदर/भिवंडी निजामपूर/उल्हासनगर.
कोकण विभागातील सर्व नगर परिषदा.
कोकण विभागातील सर्व जिल्हा परिषदा.
व्यवस्थापकीय संचालक, सिडको, नवी मुंबई.
सर्व उप संचालक, भूमि अभिलेख.
ज समूहातील सर्व कार्यासने
सर्व जिल्हाधिकारी.

----- xox -----

क्रां.कु. कक्षा ३(६)/सी/८६१/०५ दि.१९/१०/०५
ठाणे- ४०० ६०३, दिनांक १९/१०/०५

अभिलिखित :- वन संरक्षक-ठाणे, कोंकण (कोकण भवन)/नाशिक/औरंगाबाद/अमरावती व सोबत जोडलेल्या यादीतील सर्व उपवनसंरक्षक यांना माहितीसाठी व आवश्यक त्या कार्यवाहीसाठी रवाना.

प्रमुख वनसंरक्षक, ठाणे
(कांदळवन)

21 OCT 2005

विभागीय आयुक्त कोंकण विभाग यांचे कार्यालय

कोंकण भवन, १ला मजला, नवी मुंबई ४०० ६१४
फॅक्स क्रमांक-२७५७१५१७ (कोंकण भवन) २२८२४३३१(मुंबई)

न्यायालयीन प्रकरण
तात्काळ

क्र.मशा/कार्या-२/वने/सीआर-२२११/२०१०
दिनांक:- २५/०३/२०१०

MAR 2010
Branch SW
No. १०६६८
Date १९.४.१०
P.C
P.S.
S.P.H.Q.
Addl.S.P
S.P

25 MAR 2010

प्रति,
जिल्हाधिकारी, रायगड

विषय:-मा. उच्च न्यायालयाच्या आदेशाची अवमान्यता होत असल्याबाबत.

संदर्भ :- ॲड.गायत्री सिंग व ॲड.मिहीर देसाई यांची दि.५.२.२००९ ची तक्रार या कार्यालयात प्राप्त दिनांक ५.३.२०१०.

उपरोक्त विषयसंदर्भिय तक्रार आपणास तसेच या कार्यालयातही अग्रेषित केलेली आहे. शिघ्रसंदर्भासाठी त्याची छायांकित प्रत सोबत जोडली आहे.

प्रस्तुत तक्रारीमध्ये रायगड जिल्हयामध्ये विविध ठिकाणी कांदळवनाच्या झाडांचे संरक्षण व संवर्धन न होता काही समाजकंटक अथवा खाजगी संस्थेमार्फत कांदळवनाचा -हास व तोड होत असल्याबाबतच्या बाबी उक्त अर्जात नमूद केलेल्या आहेत.

प्रस्तूत प्रकरणी जबाबदार अधिका-यां मार्फत तक्रारीचे अनुषंगाने तक्रारदारासमवेत संपर्क साधून तक्रारी अर्जात नमूद केलेल्या बाबीबाबत मुद्देनिहाय अहवाल सादर करावा. मा.उच्च न्यायालयाचे रिट याचिका क्रमांक ३२४६/२००४ रुपांतरीत जनहित याचिका क्रमांक ८७/२००६ मध्ये दि.६/१०/०५ रोजी दिलेल्या निर्णयास अनुसरुन कांदळवनाचा -हास करणा-या व्यक्ती/ विरुद्ध वा संस्थेविरुद्ध आवश्यक ती कार्यवाही तातडीने करावी.

मा. उच्च न्यायालयात सुनावणी चालू असल्याने प्रकरणी तात्काळ अहवाल अपेक्षित आहे. प्रकरणी दिरंगाई झाल्यास मा. उच्च न्यायालयाच्या आदेशाची अंमलबजावणी करण्यास कुचराई केल्याबाबत दंडही होऊ शकेल . तरी त्या अनुषंगाने विशेष प्राधान्य देऊन अहवाल सत्वरतेने सादर करण्यास विनंती आहे.

विभागीय आयुक्त कोंकण विभाग करीता

प्रत:-

१/- पोलीस अधिक्षक, रायगड जिल्हा, अलिबाग

२/- कांदळवनाचे -हास वा तोड करणा-या व्यक्ती/संस्थेविरूध्द पर्यावरण संरक्षण कायद्यांतर्गत गुन्हा दाखल करावा व प्रकरणी अहवाल सादर करावा.

DVOCATES,
AYATRI SINGH
IHIR DESAI

Date: 5th February 2009

To,

1) Mr.J.P.Dange,
Chief Secretary,
Government of Maharashtra,
518, Fifth Flr., Mantralaya, Mumbai.

2) Mrs. Valsa Nair-Sing,
Secretary,
Department of Environment
Government of Maharashtra
217 (Extn.), Mantralaya, Mumbai

3) Mr.Ramesh Kumar,
Principal Secretary
Department of Revenue Government of Maharashtra
447, Forth Flr, Mantralaya, Mumbai

4) Mr.Bhupati Prasad Pande,
Principal Secretary
Department of Revenue & Forests (Forests),
Government of Maharashtra,
460, Forth Flr, Mantralaya, Mumbai

Pl take all nec. steps to do the needful in the matter
my
5/3/10.

5) Mr. Subhash Sonawane
District Collector Raigad,
Alibag, 402201.

6) Mr. Raosaheb Dattatreya Shinde
Superintendent of Police Raigad, Alibag . 402201.

(7) Mr. S.S. Sandhu
Divisional Commissioner,
Konkan Division,
Kokan Bhuvan, New Mumbai.

Pl attach the Envelopes with the notice
pp
my
5/3/10

8) Mr. Sudhakar Nangnure
Dy. Director Town Planning
Town Planning and Valuation Department

Engineer House, 4th Floor, 86, Bombay Samachar Marg, Mumbai - 400 023.

ADVOCATES

GAYATRI SINGH
MIHIR DESAI

survey/village maps. The Hon'ble High Court has further passed orders for a total freeze on the destruction and cutting of mangroves in the entire State of Maharashtra. All construction and rubble/garbage dumping on the mangrove areas are to be stopped forthwith. The High Court has further directed that regardless of ownership of land all construction taking place within 50 meters on all sides of all mangroves are to be stopped forthwith and that no development permission whatsoever should be issued by any authority in the State of Maharashtra in respect of any areas under mangroves. The Respondents in W.P. Lodging. No 3246 of 2004 were also directed to designate a senior Officer not below the rank of concerned District Magistrate and Collector and Deputy Commissioner of Police/Superintendent of Police to entertain complaints from citizens in respect of mangrove destruction. The names, addresses and contact information of such officers were to be advertised prominently in one English Paper and two Marathi Newspapers. The State Government and the Maharashtra Coastal Zone Authority were directed to submit monthly reports on the above action to the Hon'ble High Court. The first report was to be submitted within four weeks of the order dated 6th October, 2005. The report was required to specifically state the progress/action taken in respect of (a) the number of complaints received if any, (b) the action taken thereon if any, (c) the number of the offenders named (d) the details of prosecution/action launched/taken against such offenders.

ADVOCATES

GAYATRI SINGH
MIHIR DESAI

survey/village maps. The Hon'ble High Court has further passed orders for a total freeze on the destruction and cutting of mangroves in the entire State of Maharashtra. All construction and rubble/garbage dumping on the mangrove areas are to be stopped forthwith. The High Court has further directed that regardless of ownership of land all construction taking place within 50 meters on all sides of all mangroves are to be stopped forthwith and that no development permission whatsoever should be issued by any authority in the State of Maharashtra in respect of any areas under mangroves. The Respondents in W.P. Lodging. No 3246 of 2004 were also directed to designate a senior Officer not below the rank of concerned District Magistrate and Collector and Deputy Commissioner of Police/Superintendent of Police to entertain complaints from citizens in respect of mangrove destruction. The names, addresses and contact information of such officers were to be advertised prominently in one English Paper and two Marathi Newspapers. The State Government and the Maharashtra Coastal Zone Authority were directed to submit monthly reports on the above action to the Hon'ble High Court. The first report was to be submitted within four weeks of the order dated 6th October, 2005. The report was required to specifically state the progress/action taken in respect of (a) the number of complaints received if any, (b) the action taken thereon if any, (c) the number of the offenders named (d) the details of prosecution/action launched/taken against such offenders.

3. After receiving the satellite data and after transfer of mangrove details on city survey/village maps, the areas so identified as mangroves

Engineer House, 4th Floor, 86, Bombay Samachar Marg, Mumbai - 400 023.
Tel: 2267 7385 / 2267 6680, Fax: 2263 2718

ADVOCATES

GAYATRI SINGH
MIHIR DESAI

Divisional Commissioner and District collector of 4 Kokan districts for compliance of the High Court order within the stipulated time frame. Thereafter on 23.11.2005, the District Deputy Conservator Of Forest has written a letter to the Collector, Mr. Bhaskar Wankhede to identify the mangroves areas and to hand them over to Forest Department. No action was taken on the said letter and hence, another letter dated 5.12.2005 was written by the Deputy Conservator Of Forest to the Collector. Again no action was taken and thereafter another letter dated 22.10.2006 was written to the then collector namely, Mrs. Seema Vyas. Finally another letter dated 27.11.2007 was addressed to the then Collector, Dr. Nipun Vinayak. Since the officers had failed to carry out the survey in compliance with the High. Court orders, on 26.10.2008 a local survey on areas covered by mangrove was carried out by Nisargamitra,Panvel & Naugao Kharepat Kruti Samiti in the presence of local journalists. Though the Revenue officials were requested to remain present during the survey they were absent from Dharamtar to Dherand including Shahabaj and Shahpur the adjoining area of Dharamtar creek. During the survey it was pointed out by local farmers that at survey No. 596 , Shahpur about 109 hectars of area under mangroves was shown as Gurcharan (grazing) lands in the records.

7. Again since the government officials failed to take any action to preserve the mangroves as directed by the Hon'ble High Court, a large number of citizens submitted a memorandum/complaint under the aegis of Nau Gav Kharepat Kruti Samiti and Nisarg Mitra , Panvel.

Engineer House, 4th Floor, 86, Bombay Samachar Marg, Mumbai - 400 023.
Tel: 2267 7385 / 2267 6680, Fax: 2263 2718

8. As a result of the agitation by the locals in the area the Dy. Forest Officer issued a notice dated 19.11.2008 to the Collector again reminding him of the non compliance of the Hon'ble High Court order . Despite this, no action was taken and therefore, on 30.11.2008 local farmers from Shahpur, Shahabaj along with environmental activists carried out a site survey and up loaded the actual positions on Google earth using a global positioning system.

9. Finally the environmental groups and local farmers registered an FIR on 3.12.2008 against the deforestation and destruction of mangrove areas. On 5.12.2008 the Collector ordered the "Prant", Mrs. Revati Gaykar to lodge a complaint. On 10. 2.2008 the Talathi, Mr. Manoj Pandurang Wadkar lodged a complaint with Poinad police station against the destruction of mangroves. The Poinad Police station has registered an FIR being No 08/2008.

10. On 3.1.2009 a team consisting of Tahasildar, Nayab Tahasildar along with police from Poinad Police Station patrolled the affected area, but failed to nab the culprits.

11. On 11.9.2009 it was found that in order to kill the mangroves ,water was being pumped out from the area to deprive the plants of water. On the site of a company M/s Pragmatic Agro Pvt.Ltd. at Mandva , a large generator was found fitted on a truck (MH04/CA-1585). Accordingly an FIR No.3/09 was lodged at the Mandva police station. This complaint was registered by Mr. Rally Jakob, and Mr. Dhokawade ,Grampanchayet members Mr. Guruprasad Mhatre, Mr.

ADVOCATES

GAYATRI SINGH
MIHIR DESAI

Aditya Mhatre, Police Patil Mr. Sudhan Bhoir.. This written complaint has been made to the Collector, but no action has been taken yet.

12. On 19.12.2009 a memorandum/complaint was submitted by Chauda Gav Paryavaran Saurakshan Ani Janvikas Sanstha Rewas-Mandwa representing a large number of residents in the area placing on record the continuing illegal destruction of mangroves and the material found at the site. The deforestation and destruction is being carried out near 500 meters from Mandva Police station.

13. On 4.1. 2010 my clients Jayant Narayan Dhulap President, Abhivyakati Samarthan Patrakar Sanghatana,Maharashtra as well as the and President, Trust India Foundation submitted a memorandum on *Lokshahi Din* asking for details about the steps taken by the officers of various Government Departments to protect mangroves and the compliance of the Hon'ble High Court order.

14. On 17/1/2010 the S.P. ,Raigad submitted a letter to my client informing him of the action taken to protect the mangroves by the police Department. Reference has been made to the various complaints registered by the police which are as under:-

1) Mandva police - 03/09
2) Poinad police 09/09
3) Alibaug 02/09
4) Alibaug 20/09
5) Poinad police 08/2008

Engineer House, 4th Floor, 86, Bombay Samachar Marg, Mumbai - 400 023.
Tel: 2267 7385 / 2267 6680, Fax: 2263 2718

6) Rewatanda police 02/08

7) Alibaug 01/08

15. However, as is evident from the records and despite several FIRS no action has been taken against the culprits and destruction of mangroves continues unabated. No effective steps have been taken to prevent this destruction by the officers of the various departments which include the Forest Department, the Revenue Department and the Environment Departments. The officers have violated the directions issued by the Hon'ble High Court in its order dated 6th October, 2005. Till date no mapping of mangroves has been done nor has the area which is to be demarcated as mangroves been transferred onto city survey/village maps. Despite the fact that large areas of mangroves have been identified by my clients as well as various other environmental groups and local farmers in the area, mangroves have not been declared and notified as "Protected Forest" and "Forest" in accordance with law. This declaration/notification was required to be done within a period of 8 weeks of the phase II mapping. The time period specified in the order of the Hon'ble High Court commencing from the preparation of the satellite mapping to the transfer of the mangrove areas on city survey/village maps to declaration and notification of mangrove areas as "Protected Forest" and "Forest" has not yet been completed. Those areas covered by mangroves and which are on government owned lands were to be handed over to the Forest Department within a period of 12 weeks from the declaration of the same as "Protected Forest" Thereafter the Revenue Department was to up date all the Revenue records to ensure that the said

ADVOCATES

GAYATRI SINGH
MIHIR DESAI

government lands are shown as "Protected Forest" in the revenue records within a period of 12 weeks from the same being declared as "Protected Forest" and a similar procedure was to be adopted for privately owned lands. Though the dead line for compliance has been extended from time to time the last one being upto 24th January, 2007. till date there has been no compliance of the said directions. The Forest Department and other authorities of the State of Maharashtra were directed to take necessary steps for the protection, conservation and regeneration of the mangroves area which has also not been done even though concerned residents in the area have pointed out the various violations being committed by vested interests in the area. The Forest Department has been directed to take necessary action against the offenders but till date no such action has been taken. No progress reports have been submitted by the concerned authorities with regard to the mangroves in Alibaug and Raigad. The various local authorities, which include the District Collector Superintendent of Police, Raigad, Divisional Commissioner Konkan Division, Dy. Director Town Planning and Dy. Conservator of Forest are fully aware of the order of the Hon'ble High Court and yet have failed to ensure compliance of it.

16. The order dated 6th October, 2005 passed by the Hon'ble High Court has been and is continuing to be violated every day. Despite various complaints to the appropriate authorities no action is being taken to prevent the destruction of the mangroves. This is to give notice that necessary contempt proceedings are being initiated for contempt of the

Engineer House, 4th Floor, 86, Bombay Samachar Marg, Mumbai - 400 023.
Tel: 2267 7385 / 2267 6680, Fax: 2263 2718

order dated 6th October, 2006 and other orders passed by the Hon'ble High Court.

Sincerely,

Gayatri Singh
Advocate

५. विकासकाचे नांव:- मे. मेक मरीन इंजिनिअर्स प्रा.लि.

प्रकल्प: दातिवरे खाडीकिनारी मौज खर्डी (ता. जि. पालघर)

- बंदर अधिकारी, बांद्रा तसेच बंदर निरिक्षक, दातिवरे यांच्या अहवालात नमूद होते की, विकासकाने जहाजबांधणीचे काम स्वत:च्या जागेत सुरु केले होते. सदर जागा खाडीच्या भरतीरेषेपासून सुमारे १७५ मीटर अंतरावर आहे. स्वत:च्या जागेत जहाजबांधणीचे काम करण्यासाठी ममेबोर्डाचे अनुमतीची आवश्यकता नाही.
- मेक मरीन इंजिनिअर्स कंपनीने दि. २३.६.२००८ रोजी प्रकल्प अहवाल व इतर संबंधित कागदपत्रांसह शिपयार्ड प्रकल्पाला मंजूरी मिळणेकरिता ममेबोर्डाकडे अर्ज केला होता.
- विकासकाच्या प्रस्तावाला बोर्डाच्या ५० व्या बैठकीत मान्यता देण्यात आली. त्यानुसार, ममेबोर्डाच्या दि. २९.११.२००८ च्या पत्रान्वये, कंपनीला Letter of Intent देण्यात आले.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent च्या परिच्छेद-४ मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर दि. २७.४.२०१२ रोजी करार करण्यात आला.
- महसूल व वन विभागाकडील दि. २३.६.२००९ च्या ज्ञापनानुसार, मौजे खर्डी, ता. पालघर येथील गट नं. १७२७ पै/२ च्या एकूण क्षेत्रापैकी ०.६०.० हे.आर एवढे क्षेत्र विकासक कंपनीला रस्त्यासाठी (जहाज तयार झाल्यानंतर समुद्रात सोडण्यासाठी) काही अटींवर मंजूर करण्यात आले. त्यातील अटींपैकी, कंपनीने महा.मेरी. बोर्डाचे ना-हरकत प्रमाणपत्र घ्यावे, ही अट समाविष्ट होती.
- तद्नंतर, अपर जिल्हाधिकारी,ठाणे मुख्यालय जव्हार यांचेकडील दि. १.९.२००९ च्या आदेशान्वये विकासक कंपनीला जमीन मंजूर करण्यात आली.
- दि. ५.४.२०१० रोजी कंपनीशी ५ वर्षांचा करारनामा स्वाक्षांकित करण्यात आला. कलम ३ अन्वये विकासकाने २४ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक होते.
- कपंनीने वॉटरफ्रन्टवर कोणतेही बांधकाम केलेले नाही. जहाजाचे लाँचिंग करण्यासाठी पर्यावरणविषयक दाखल्याचा प्रश्न येत नाही. त्यामुळे, कंपनीला फक्त जहाजाचे लाँचिंग करण्यासाठी परवानगी देण्यात आली होती.
- बाजारपेठेतील मंदीमुळे उक्त करारनाम्याचे नूतनीकरण करण्यास इच्छुक नसल्याचे कंपनीने दि. १५.२.२०१७ च्या पत्रान्वये कळविले. सद्य:स्थितीत करारनामा संपुष्टात आला आहे.

Vaitarna Marine Infrastructure Limited

FORMERLY MECH MARINE ENGINEERS PVT. LTD.

Dated 15/02/2017
To,
The Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board
Ballard Estate
Mumbai.

Ref. Agreement dated05/04/2010 between MMB and Mech Marine Engineers Pvt Ltd, expiry dated 04/04/2015
Sub- Cancelation of renewal
Dear Sir,

This is to inform you that validity of our agreement expired on 04/04/2015. Due to the sluggish Market condition, we do not intend to renew or enhance the above agreement.

This is for your information and necessary action.

Best Regards,

For Vaitarna Marine Infrastructure Limited.(Formerly Mech Marine Engineers Pvt. Ltd

Pankaj Gupta
Authorised Signatory

16/2

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
आवक क्रमांक 1658 15 FEB 2017
आवक स्वीकृत
दस्त .... Board
मुद्रांक .... Plan - 3

Shipyard: Survey No. 1427(1), Village-Khardi, Post-Dativare, Tal&Dist- Palghar, Pin Code- 401102,
Tel: +91 2525 645242, Email: sbsingh@vaitarnamarine.com
(CIN: U35110MH1997PLC111343)

Mech Marine Engineers, P.Ltd.

क्र.महसूल/कक्ष.१/टे.१/जमिन/एसआर-११/०९
अपर जिल्हाधिकारी ठाणे यांचे कार्यालय
मुख्यालय जव्हार
दिनांक-: ०१/०९/२००९

वाचले-:

१) मे.मेक मरीन इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांचा दिनांक २१/५/२००८ चा अर्ज.
२) तहसिलदार पालघर यांचेकडील अहवाल क्र.जमिनबाब-१/कावि-५९२, दि.४/६/०८
३) उपविभागीय अधिकारी, डहाणू विभाग, डहाणू यांचे कडील पत्र क्र.डिपी/जमिनबाब/कावि-१०२४/०८, दिनांक ४/८/२००८
४) अवर सचिव, महसूल व वनविभाग यांचेकडील ज्ञापन क्र.जमीन २७०९/प्र.क्र.७५/ज-४, दिनांक २३/६/२००९
५) मा.विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांचेकडील आदेश क्र.मशा/कार्या-२/जमिन (१) /कावि-३८५/२००९, दिनांक २१/७/२००९
६) कार्यासन अधिकारी, महसूल व वन विभाग, यांचेकडील शासन निर्णय क्र.जमीन १०/२००२/प्र.क्र.३८७/ज-१, दिनांक २७/५/२००६
७) कार्यालयीन मंजूर टिपणी दिनांक ०१/०९/२००९

आदेश-:

ज्याअर्थी, अर्जदार मे.मेक मरीन इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांनी जमिन मंजूरी मिळणेकामी दिनांक २१/५/२००८ रोजी जहाज तयार झाल्यानंतर समुद्रात सोडण्यासाठी शासकीय जमीन मिळणेबाबत विनंती अर्ज केला आहे.

जमिनीचा तपशील

गावाचे नाव	स.नं.	एकूण क्षेत्र	मागणी केलेले क्षेत्र
खार्डी	१७२७पै/२	६६.०८.०० हे.आर	०.६०.० हे.आर

प्रस्तुत अर्जाची चौकशी करुन जमीन मागणीचा प्रस्ताव मा.अवर सचिव, महसूल व वन विभाग, मंत्रालय मुंबई यांचेकडे मा.विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग, नवी मुंबई यांच्या मार्फत या कार्यालयाचे पत्र क्र.महसूल/कक्ष.१/टे.१/जमिन/कावि-६३०९, दिनांक २४/१२/२००८ अन्वये अहवाल सादर करण्यांत आला होता.

सदर प्रस्तावानुसार अवर सचिव, महसूल व वन विभाग, यांचेकडील ज्ञापन क्र.जमीन २७०९/प्र.क्र.७५/ज-४, दिनांक २३/६/२००९ च्या ज्ञापनानुसार १ ते १३ अटींना अधिन राहून खालील प्रमाणे आदेश दिले आहेत.

सदर ज्ञापनाच्या अनुषंगाने मा.विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांनी त्यांचेकडील आदेश क्र.मशा/कार्या-२/जमिन (१) /कावि-३८५/२००९, दिनांक २१/७/२००९ अन्वये १ते १९ अटी व शर्तींना अधिन राहून आदेश पारीत केले आहेत.

त्याअर्थी, मी कैलास जाधव, अपर जिल्हाधिकारी ठाणे, मुख्यालय जव्हार शासनाकडील ज्ञापन क्र.जमीन २७०९/प्र.क्र.७५/ज-४, दिनांक २३/६/२००९ व मा.विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांचेकडील आदेश क्र.मशा/कार्या-२/जमिन (१) /कावि-३८५/२००९, दिनांक २१/७/२००९च्या आदेशाला अधिन राहून मे.मेक मरीन इंजिनिअर्स प्रा.लि. यांना मौजे खार्डी ता.पालघर जि.ठाणे येथील स.क्र. १७२७पै/२ क्षेत्र ६६.०८.०० हे.आर पैकी क्षेत्र ०.६०.० हे.आर जमीन महाराष्ट्र जमीन महसूल (सरकारी जमिनीची विल्हेवाट लावणे) नियम १९७१ मधील नियम ३१ च्या तरतुदीनुसार विक्री लिलावाने सन २००८ च्या शिघ्रसिध्द गणकानुसार होणारी कब्जाहक्काची रक्कम रु. २,९९,४००/- आकारुन जहाज तयार करुन समुद्रात सोडण्यासाठी खालील अटी व शर्तींवर परवानगी देण्यात येत आहे. -

१) प्रस्तुत जमीन अर्जदार संस्था भोगवटा वर्ग-२ म्हणून धारण करील.

Mech Marine Engineers, P.Ltd.

---२---

२) उक्त जमिनीचा वापर फक्त मंजूर प्रयोजनासाठीच करण्यांत यावा.

३) उक्त जमीन शासनाच्या पूर्वपरवानगी शिवाय गहाण/तारण ठेवता येणार नाही.

४) जागेचा प्रत्यक्ष वापर सुरु करण्यापुर्वी अर्जदार संस्थेने केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वन मंत्रालयाची आवश्यक ती परवानगी प्राप्त करुन घ्यावी.

५) अर्जदार संस्थेने महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डचे ना हरकत प्रमाणपत्र घ्यावे.

६) प्रस्तावित भूखंड १७२७पैकी ०.६०.० हे.आर एवढे क्षेत्र मे.मेक मरीन इंजिनिअर्स यांना मंजूर केल्यास खारभूमी योजनेचा जो बांध तोडावा लागणार आहे. त्याचे बांधकामाकरीता जो खर्च करण्यात आला आहे. तो त्यांचेकडून वसूल करण्यात यावा.

७) खारभूमी योजनेचा बांध तोडल्यानंतर खारेपाणी लाभक्षेत्राच पसरु नये म्हणून खारभूमी योजनेचा बांध मे.मरिन इंजिनिअर्स यांनी बांधलेल्या बंधाऱ्यापर्यंत बांध बांधून खाऱ्या पाण्यापासून लाभक्षेत्राचे संरक्षण करणे अर्जदार कंपनीची जबाबदारी राहील.

८) सदर क्षेत्राला सागरी नियम कायद्यातून सूट मिळण्यासाठी आवश्यक कार्यवाही अर्जदार संस्थेने स्वतः करावी. तसेच सागरी नियम कायद्याचा भंग होणार नाही याची दक्षता घ्यावी.

९) गट क्र. १४२७/१ व १४२७/२ मधील अकृषिक वापराकरीता मुख्य अभियंता, खारभूमी विकास योजना, कोकण प्रदेश, मुंबई यांचेकडून ना हरकत प्रमाणपत्र अर्जदार संस्थेने प्राप्त करुन घ्यावे.

१०) लिंगी खारभूमी योजनेच्या बांधाकरीता जो खर्च करण्यात आला आहे. त्यानुसार जो प्रती हेक्टरी खर्च येत आहे. त्याप्रमाणे अर्जदार कंपनी जे लाभक्षेत्र अकृषिक वापरासाठी वापरीत आहेत. त्याचा खर्च अर्जदार संस्थेने मुख्य अभियंता, कोकण प्रदेश, खारभूमी विकास योजना यांच्या कार्यालयास भरणा करावा.

११) उक्त जमिनीचा विकास करण्यापूर्वी संबंधित स्थानिक प्राधिकरणाची मंजूरी अर्जदार संस्थेने घ्यावी.

१२) प्रश्नाधिन जमिनीचा वापर रस्त्याकरीता (जहाज तयार झाल्यानंतर समुद्रात सोडण्यासाठी) या प्रयोजनासाठी करणेस शासनाने मंजूरी दिलेली आहे. त्यामुळे सदर जमिनी कुठल्याही प्रकारे बांधकाम करता येणार नाही.

१३) उक्त जमिनीचा वापर करतांना मौजे खार्डी या गावी असलेला शेती व मच्छिमारीचा पारंपारीक व्यवसाय हे स्थानिक लोकांचे उदरनिर्वाहाचे साधन असल्याने त्यांच्या व्यवसायास कुठल्याही प्रकारची बाधा येता कामा नये.

१४) उक्त शासकीय जमिनीवर शासन/ जिल्हाधिकारी यांचे प्रतिनिधी यांना येण्यास मुभा राहील. कंपनीकडून कोणत्याही प्रकारची अडवणूक केली जाणार नाही, याची दक्षता घ्यावी.

१५) भविष्यात उक्त जमीन मंजूर केलेल्या प्रयोजनासाठी शासनाने नवीन धोरण जाहीर केल्यास कंपनीस सदरचे धोरण लागू होईल.

१६) अर्जदार यांनी कब्जेहक्काची रक्कम रु.२,९९,४००/- एक महिन्याच्या आत तहसिलदार पालघर यांचेकडे जमा करावी.

१७) तहसिलदार पालघर यांनी वरील अटी व शर्ती मान्य असल्याबाबत कंपनीकडून हमीपत्र घ्यावे.

१८) शासन निर्णय दिनांक ३१/१०/२००६ अन्वये शासकीय जमीन कब्जा हक्काने देतांना तहसिलदार पालघर यांनी वाटपग्रही यांचे दरम्यान प्राथमिक स्वरुपाचा एक करारनामा (Agreement to lease) करण्यांत यावा. सदर करारनाम्या मधील खालील प्रमाणे अंतर्भाव असावा.

१) जमिनीवरील अधिमुल्य/ भाडे आणि भाडेपट्टयाची मुदत/ कब्जेहक्काची रक्कम.

२) शासन निर्णयातील प्रमुख अटी/ शर्ती, जमिनीच्या हस्तांतरणावर बंदी या बाबींचा उल्लेख.

३) वर नमूद केलेल्या अटी/ शर्ती शिवाय इतरही अटी/शर्ती अंतिम भाडेपट्टा/ करारपत्र करतांना लावण्यात येतील याबाबतचा उल्लेख करणे आवश्यक आहे.

..३/-

Mech Marine Engineers, P.Ltd.

---३---

४) या करारनाम्यास मुंबई मुद्रांक अधिनियम १९५८ नुसार मुद्रांक शुल्क लावून त्यांची नोंदणी केल्याशिवाय जमिनीचा ताबा देण्यात येऊ नये. या करारनाम्याच मुद्रांक शुल्क व नोंदणी फी भरण्याची जबाबदारी संबंधित वाटपग्रहीवर असेल. अशाप्रकारे प्राथमिक स्वरुपाचा करारनामा रितसर मुद्रांकित करुन नोंदणी केल्यानंतरच यथावकाश अंतिम भाडेपट्टा/ करारपत्र करण्यात यावे.

सही/-xxx
(कैलास जाधव)
अपर जिल्हाधिकारी ठाणे
मुख्यालय जव्हार

प्रति,
मेसर्स मेक मरीन इंजिनिअर्स प्रा.लि.पालघर

स्थळ प्रतीवर मा.अपर जिल्हाधिकारी ठाणे मुख्यालय जव्हार यांची सही असे.

अपर जिल्हाधिकारी ठाणे
मुख्यालय जव्हार करीता

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 535 Date 29 JUN 2009
Inward A.P.I. Port Supdt.
Sr. A.O. C.P.O.
C.E.O. Branch.

पोचदेय नोंदणीकृत डाकेने
क्रमांक: जमीन २७०९/प्र.क्र.७५/ज-४,
महसूल व वन विभाग,
मंत्रालय, मुंबई : ४०० ०३२.
दिनांक : २३.६.२००९

विषय : जमीन-ठाणे

मौजे खार्डी ता. पालघर गट नं. १७२७ पै./२ क्षेत्र ०.६०.० हे.आर खाजण जमीन मिळणेबाबत. मे. मेक मरिन इंजिनिअर्स प्रा. लि. यांची विनंती.

ज्ञापन :-

विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांस त्यांचे पत्र क्र.मशा/कार्या-२/जमीन(१)/काव ५३७/२००८, दि.११ फेब्रुवारी, २००९ ला अनुसरुन मला असे कळविण्याचे निदेश आहेत की, मौ.खार्डी, ता.पालघर, गट नं.१७२७ पै./२ या शासकीय जमिनीचे एकूण क्षेत्र ६६.०८.०० हे.आर एवढे आहे, त्या क्षेत्रापैकी ०.६०.० हे.आर एवढे क्षेत्र रस्त्यासाठी (जहाज तयार झाल्यानंतर समुद्रात सोडण्यासाठी) मे.मेक मरीन इंजिनिअर्स यांना खालील अटींच्या अधीन राहून मंजूर करण्यांत येत आहे.

१. प्रस्तूत जमीन अर्जदार संस्था भोगवटादार वर्ग-२ म्हणून धारण करील.
२. अर्जदार संस्थेकडून सन २००८ च्या बाजारमुल्य दर तक्त्यानुसार येणा-या उक्त जमिनीची किंमत वसूल करण्यात यावी.
३. उक्त जमिनीचा वापर मंजूर प्रयोजनासाठीच करण्यांत यावा.
४. उक्त जमीन शासनाच्या पुर्वपरवानगी शिवाय गहाण/तारण ठेवता येणार नाही.
५. जागेचा प्रत्यक्ष वापर सुरु करण्यापूर्वी अर्जदार संस्थेने केंद्र शासनाच्या पर्यावरण व वन मंत्रालयाची आवश्यक ती परवानगी प्राप्त करुन घ्यावी.
६. अर्जदार संस्थेने महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्डचे ना हरकत प्रमाणपत्र घ्यावे.
७. प्रस्तावित भूखंड १७२७ पैकी ०.६०.० हे.आर एवढे क्षेत्र मे. मेक मरीन इंजिनिअर्स यांना मंजूर केल्यास खारभूमी योजनेचा जो बांध तोडावा लागणार आहे त्याचे बांधकामाकरीता जो खर्च करण्यात आला आहे तो त्याचेकडून वसूल करण्यात यावा.
८. खारभूमी योजनेचा बांध तोडल्यानंतर खारेपाणी लाभक्षेत्रात पसरु नये म्हणून खारभूमी योजनेचा बांध ते मे. मेक मरिन इंजिनिअर्स यांनी बांधलेल्या बंधा-यापर्यन्त बांध बांधून खा-या पाण्यापासून लाभक्षेत्राचे संरक्षण करणे अर्जदार कंपनीची जबाबदारी राहील.
९. सदर क्षेत्राला सागरी नियम कायद्यातन सट मिळण्यासाठी आवश्यक कार्यवाही

मु.का. आहिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

११. लिंगी खारभूमी योजनेच्या बांधाकरीता जो खर्च करण्यात आला आहे, त्यानुसार जो प्रती हेक्टरी खर्च येत आहे, त्याप्रमाणे अर्जदार कंपनी जे लाभक्षेत्र अकृषिक वापरासाठी वापरीत आहेत त्याचा खर्च अर्जदार संस्थेने मुख्य अभियंता, कोकण प्रदेश, खार भूमी विकास योजना यांच्या कार्यालयास भरणा करावा.

१२. उक्त जमिनीचा विकास करण्यापूर्वी संबधीत स्थानिक प्राधिकरणाची मंजूरी अर्जदार संस्थेने घ्यावी.

१३. अपर जिल्हाधिकारी, ठाणे तसेच, विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांना योग्य वाटतील अशा इतर अटी व शर्ती.

सोबत चौकशी संचिका पृ.१ ते ३८५ परत करण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावांने,

ग.के.रहाटे

(ग.के.रहाटे)
अवर सचिव, महसूल व वन विभाग

प्रत,

१. विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग, नवी मुंबई.
२. अपर जिल्हाधिकारी, ठाणे, मुख्यालय जव्हार, जि.ठाणे.
३. महालेखापाल (लेखा व अनुज्ञेयता), महाराष्ट्र, मुंबई.
४. महालेखापाल (लेखा परिक्षा), महाराष्ट्र, मुंबई.
५. सहायक संचालक, नगर रचना ठाणे,
६. कार्यकारी अभियंता, खारभूमी विकास विभाग, कळवा, जि.ठाणे.
७. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड, इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, ३ रा मजला, रामलीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट, मुंबई :३८.
८. अपर मुख्य सचिव (महसूल) यांचे स्वीय सहायक,
९. निवडनस्ती/ज-४,

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
(महाराष्ट्र शासनाचा उपक्रम)
इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स, 3रा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - 400 038
फोन:- 22658375, 22611734,
फॅक्स:- 22614331

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 038.
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

No. MMB/Planning/Mech Marine - Khardi/Shipyard/ 2066

Date: - 29 NOV 2008

To,
The Director,
M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd:
F-408, Kailas Complex,
Park Site, Vikhroli (W),
Mumbai- 400 079.
(Fax: - 6755 4288)

Sub: - Setting up of Shipyard at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane.

LETTER OF INTENT

Dear Sir,

Please refer to your letters no. Nil, dtd. 23.06.2008 and no. Nil, dtd. 11.08.2008 regarding proposal for setting up of Shipyard at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane.

2. Your proposal was placed before the 50th Board meeting of Maharashtra Maritime Board and we are pleased to inform you that the Board has approved the grant of lease of waterfront for a period of five years for setting up of Shipyard at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane. It has also been resolved to issue Letter of Intent (LoI) initially with necessary terms and conditions.

3. Based on the above, we are pleased to issue this **Letter of Intent (LOI)** for grant of lease waterfront at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane in approximate position **Lat. 19° 31' 06" N** and **Long. 72° 47' 00" E** for a period of five years, subject to following terms and conditions. The waterfront will be finally fixed based on the scrutiny of Detailed Project Report.

TERMS AND CONDITIONS

i. This letter of Intent shall remain valid for a period of **twenty four (24) months from the date of issue.**

ii. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. shall furnish a Development Guarantee in favour of Maharashtra Maritime Board in the form of a Bank Guarantee drawn on any scheduled bank for an amount of **Rs. 9,50,000/- (Rs. Nine lakhs fifty thousand only)** in the format as prescribed by MMB, within a period of two months of issue of this LoI, (copy of Bank Guarantee format enclosed).

iii. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. should obtain an Environmental Clearance from the appropriate authority for the proposed shipyard during the tenure of LoI.

iv. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. should obtain necessary permission from Kharland Department for modification/alteration in the alignment of the existing Kharbund along the creek at your proposed shipyard location for launching of vessels.

v. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. should carry out the necessary surveys and studies for the project in consultation with MMB at the company's cost and efforts. MMB or Government of Maharashtra will not reimburse any costs with respect to these, under any circumstances.

vi. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. should pay one time non-refundable payment of **Rs. 10,00,000/- (Rs. Ten Lacs Only)** within a period of two months from issue of this LoI.

vii. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. are requested to give firm time line for various milestones for approval by MMB like:

a. Submission of Detailed Project Report (DPR)
b. Submission of application for Environmental Clearance
c. Various Clearances
d. Submission of Detailed Engineering Drawing (DED)
e. Tentative Construction Schedule

viii. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. would be required to submit a Detailed Project Report (DPR) and also the Detailed Engineering Designs (DED) for approval.

ix. The extent of waterfront required may be spelt out in the DPR.

4. Maharashtra Maritime Board clarifies that this Letter of Intent (LoI) is only an Expression of Interest and not the final allotment. On receipt of a development guarantee as aforesaid, MMB will enter into a formal lease agreement for a period of 5 years for leasing out the aforesaid waterfront for the shipyard project and forward a proposal to the Government for obtaining Government approval to extend the lease up to 30 years. However, it may be noted that in the event Environmental Clearance is not obtained within 24 months or the construction is not started within 36 months from the date of signing of lease agreement, the lease agreement shall stand cancelled with no liabilities on the Maharashtra Maritime Board; provided that the Board may extend the date for obtaining Environmental Clearance and provided further that such extension will not exceed two (2) years.

5. MMB reserves right to finally fix the milestones to be incorporated in the Lease Agreement.

6. M/s Mech Marine Engineers Pvt. Ltd. are requested to sign the duplicate copy of this letter as a token of acceptance of this Letter of Intent.

Thanking you,

Yours faithfully,

Encl: - Bank Guarantee format

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

- Copy to Regional Ports Officer, Bandra Group of Ports for information.
- Copy to Port Inspector, Datiware Port for information.

08/12/08

GUARANTEE BOND

1. Whereas M/s ..... (Hereinafter called "**.....**") have applied to Maharashtra Maritime Board (hereinafter called "**MMB**") for grant of lease of waterfront at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane.

2. Whereas M/s .....proposal for grant of lease of waterfront for a period of five years has been approved in the 50th Board Meeting of MMB held on 11.09.2008 and it has been resolved to issue a Letter of Intent (LoI) initially.

3. Whereas in pursuance of the Board's decision, MMB vide its letter no. ....., dtd. ..... has issued a Letter of Intent (LOI) to M/s.....

4. Whereas M/s .....is required furnishing a Development Guarantee in favour of MMB in the form of a Bank Guarantee drawn on any schedule bank for an amount equal to **Rs...../- (In words Rs. ..... only).**

5. In accordance of the above, We, ...(hereinafter referred to as "**Bank**") at the request of M/s....., are issuing this Development Guarantee of **Rs...../- (In words Rs. ..... only)** for due obligation of terms and conditions mentioned in the aforesaid LoI dtd. .....

6. We, the Bank, do hereby undertake to pay the amounts due and payable under this guarantee by reason M/s..... failing to develop Shipyard at village Khardi, Tal. Palghar, Dist. Thane as per the Techno-Economic Feasibility Study Report submitted, within a period of 5 years from the date of signing of Letter of Intent (LOI) and / or failing to achieve financial close and environmental clearance within twenty-four months of the issuance of LOI. Any such demand made on the Bank by MMB shall be conclusive as regards the amount due and payable by the Bank under this guarantee. However, our liability under this guarantee shall be restricted to an amount not exceeding Rs. ...../-.

7. The payment so made by us under this guarantee bond shall be valid discharge of our liability for the payment there under and M/s .....shall have no claim against us for making such payment.

8. We, the Bank, further agree that the guarantee herein shall remain in full force and effect during the period that would be taken for the performance of the aforesaid LoI for a period of 5 years from the date of issuing this guarantee.

9. We, the Bank, further agree with MMB that MMB shall have the fullest liberty without our consent and without affecting in any manner our obligations hereunder to vary any of the terms and conditions of the aforesaid LoI or to extend time of performance by M/s..... from time to time or to postpone for any time or from time to time any of the powers exercisable by the MMB against M/s..... and to forbear or enforce any of the terms and conditions relating to the said LoI and we shall not be relieved from our liability by reason of any such variation, being granted to M/s ..... or for any forbearance, act or omission on the part of the MMB or any indulgence by the MMB to M/s..... or by any such matter or thing whatsoever which under the law relating to sureties would, but for this provision, have effect of so relieving us.

10. This guarantee will not be discharged due to the change in the constitution of the Bank or M/s .....

11. We, the Bank, lastly undertake not to revoke this guarantee during its currency except with the prior consent of the MMB in writing.

" Notwithstanding anything contained herein

I. Our liability under this Bank Guarantee shall not exceed **Rs...../-** **(Rs. ..... only).**

II. This Guarantee shall be valid up to ..... and

III. We are liable to pay the Guarantee amount or any part thereof under this Bank Guarantee only and only if MMB serves upon us a written claim or demand on or before .....".

****

६. **विकासकाचे नांव:- मे. भारती शिपयार्ड लि.**
प्रकल्प: दाभोळ खाडीकिनारी मौज उसगांव (ता. जि. रत्नागिरी)

- विकासक कंपनीसोबत स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनाम्यात उल्लेख असलेला भूखंड हा भराव टाकलेला भूखंड नाही. सदर भूखंड हा पूर्वी दाभोळ पॉवर कंपनीने वीजनिर्मिती प्रकल्पासाठी लागणारे साहित्य उतरविण्यासाठी मे. बेसिक्स कीर या कंपनीमार्फत बांधलेली जेट्टी होती. दाभोळ पॉवर कंपनी प्रकल्प सोडून गेल्यानंतर सदर जेट्टी विनावापर पडून होती.
- विकासक कंपनीला शिपयार्ड प्रकल्पासाठी आवश्यक असलेली स.नं. १०२ हि.नं. ० ही सरकारी जमीन उपलब्ध करुन देण्याबाबत ममेबोर्डाने जिल्हाधिका-यांकडे प्रस्ताव दिला होता. सदर जमीन उपरोल्लिखित जेट्टीला लागून (Back-up land) होती. सदर प्रस्ताव जिल्हाधिका-यांनी दि. २.८.२००७ च्या पत्रान्वये विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग यांच्याकडे पाठविला होता. त्यांचे अहवालानुसार, सदर सरकारी जमीन पूर्णपणे खाजण असून त्यामध्ये कांदळवन आहे.
- विकासक कंपनीसोबत दि. ३.४.२००७ रोजी स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनाम्यातील कलम ३ अन्वये विकासकाला शिपयार्डच्या बांधकामासाठी १८ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला व इतर आवश्यक दाखले प्राप्त करावयाचे होते.
- प्रादेशिक बंदर अधिकारी, रत्नागिरी यांचे दि. ९.१.२००८ च्या अहवालावरुन दिसून येते की, कपंनीने संपादित केलेल्या खाजगी जागेमध्ये सपाटीकरणाचे काम सुरु होते. तसेच,प्रकल्प उभारणीसाठी लागणारे साहित्य घेऊन आलेल्या जहाजातील माल उतरविण्याचे काम सुरु होते. पर्यावरण दाखला आवश्यक असलेल्या ठिकाणी म्हणजे खाडीकिनारी/पाण्यामध्ये कोणतेही काम सुरु नव्हते.
- विकासक कंपनीला केंद्रीय पर्यावरण मंत्रालयाकडून दि. १६.९.२००८ च्या पत्रान्वये पर्यावरणीय दाखला प्राप्त झाला आहे.
- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून विकासक कंपनीला ड्रेजिंगसाठी दि. १५.७.२००८ रोजी दिलेल्या परवानगीमध्ये, कंपनीने पर्यावरण कायद्यांतर्गत आवश्यक परवानगी तसेच सर्व संबंधित विभागांकडून दाखले प्राप्त करावेत, अशी अट समाविष्ट होती. परवानगीचा कालावधी हा पावसाळी हंगाम असल्यामुळे सप्टें-२००८ मध्ये पर्यावरणीय दाखला मिळाल्यानंतर व पावसाळा संपल्यानंतर कंपनीने ड्रेजिंगचे काम सुरु केले.
- शासन गृह विभाग पत्र दि. १५.१०.२००७ अन्वये प्राप्त मंजूरीअंती, महा. मेरी. बोर्डाने कंपनीशी दि. १२.१२.२०११ रोजी ३० वर्षांचा करार स्वाक्षांकित केला आहे. कंपनीने दि. १६.९.२००८ रोजी पर्यावरणीय दाखला प्राप्त केला असून देखील करारनाम्यात कलम २ अन्वये, कंपनीला सीआरझेड अधिसूचना दि. ६.१.२०११ अन्वये आवश्यक असल्यास योग्य ती परवानगी घेण्याचे बंधनकारक करण्यात आले होते.

महाराष्ट्र मेरीटाइ
(महाराष्ट्र शासनाचा
इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स,
रामजीभाई कमानी मार्ग, बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई - 400 038
फोन:- 22658375, 22611734,
फॅक्स:- 22614331

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
(A GOVT. OF MAHARASHTRA UNDERTAKING)
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai- 400 038.
Tel: - 22658375, 22611734
Fax: - 22614331

No. MMB/Plan/BSL/ 1224

Date: - 15 JUL 2008

To,
M/s. Bharati Shipyard Limited,
302, WAKEFIELD HOUSE,
3rd floor, Sprott Road,
Mumbai – 400 038.
(Fax: - 30289222)

Sub:- Permission for dredging and disposal of dredged material

Ref: - Your letter no. BSL/Infrastructure/MMB/01/2008, dtd. 4.7.2008

Sir,

Please refer to proposal submitted vide your letter dtd. 4.7.2008.

2. The undersigned is pleased to grant you permission under the provisions of Indian Ports Act, 1908 and Maharashtra Maritime Board Act, 1996 to carry out approx. 4,80,000 Cubic meters of dredging at the mouth of the Vashishthi River (Dabhol creek) and near Usgaon jetty as shown in the drawing no. SS/BSL/BT/01/007/96, dtd. 12.12.2007 enclosed with your aforementioned letter and also, to dispose off the dredged material, subject to following terms and conditions:

TERMS AND CONDITIONS

1. The dredging shall be carried out at the mouth of the Vashishthi River (Dabhol creek) and near Usgaon jetty to achieve depths of 5.5 m below the chart datum.
2. This permission shall remain valid up to 31st December 2008 from the date of issue or completion of dredging work, whichever is earlier.
3. The dredged material should be dumped in a position having Latitude 17^0 33' 21" N and longitude 73^0 02' 50" E which is beyond 20 mtrs. depth contour.
4. The dredging operation would be monitored by the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board or his representative.
5. The company shall inform the dredged quantity and submit progress report every fortnight directly to the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board under intimation to the Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports. The company shall ensure that the reports are submitted regularly.
6. The company should strictly adhere to the CRZ Regulations/Rules made under the

Environmental (Protection) Act, 1986.

7. The dredging operations will be carried out under the guidance of the Hydrographer, Maharashtra Maritime Board and Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports and to his satisfaction, failing which, dredging will be suspended without giving any prior notice.
8. During the course of dredging, the marine life should not be disturbed.
9. The company is to ensure that no obstructions in the navigational channel and flow pattern of the water is caused during and after the dredging operations.
10. The company shall have to obtain necessary permissions from any other department/ organization / authority, as applicable.
11. The company shall bear the entire cost of the dredging.
12. The company shall abide by all the safety regulations as stipulated by IRS or by any internationally recognized classification society. These may be checked by the Regional Port Officer, Ratnagiri Group of Ports or the representatives of State / Central Government.
13. The company shall ensure that the barges and its crew hold valid survey and competency certificate as applicable and submit them to the Regional Port Officer, Ratnagiri and Assistant Port Supervisor, Dabhol Port.
14. The company shall liaise with Regional Port Officer, Ratnagiri and Asst. Port Supervisor, Dabhol Port and shall keep them informed about the details of dredging equipment, personnel, date of commencement, progress etc. prior to commencing the operations.
15. The company shall abide by all other terms and conditions as prescribed by MMB or State/ Central Government from time to time.
16. In case of any controversy on the operations, the decision of the Chief Executive Officer, MMB shall be final and binding on the company.
17. The company will have to pay NOC charges of Rs. 10,000/- (Rs. Ten thousand only) through demand draft drawn in favour of **"Chief Executive Officer, Maharashtra Maritime Board, Mumbai".**
18. In case of breach of any of the condition/s mentioned above, the undersigned reserves rights to take appropriate action, as deemed fit.

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Copy forwarded with compliments to:

- Hydrographer, MMB for information.
- Regional Ports Officer, Ratnagiri Group of Ports for information.
- Port Inspector, Dabhol Port for information.

15/7/08

[redacted]/M/G/Dabhol/58

Mora Group of Ports
Maharashtra Maritime Board
Chendani Koliwada, Mithbunder Road
THANE (E) - 400 603.

To,

The Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board,
Ballard Estate,
MUMBAI-400 038.

9 JAN 2008

MARITIME BOARD
No. 705 Date 25 JAN 2008
Gen. Plan
Branch

Sub:- Cargo landing parituclars at Dabhol Jetty.

Respected Sir,

The Port Inspector, Dabhol Port has submitted the following particulars for Cargo Landing during the period from 2nd Jan.2008 to 8th January 08 and other progressive report of M/s.Bharati Ship Yard Ltd.

1) M.V.Three-in-One Spelnder unloaded 1668 M.T. H.R. Steel Sheets on 2/1/2008 Rs.83,400/- @ Rs.50/- per M.T.on have been recovered from the company.

2) On 8th Jan.2008 again M.V. Three-in-One arrived with H.R.Sheet and project material and un-loading operation is in progress.

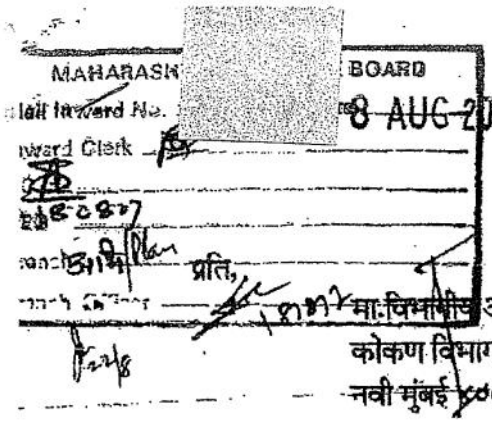
3) 600 skilled and un-skilled labour are employed for the development and construction of plant.

4) M/s. Bharati Shipyard Ltd., has already acquired 175 Acres of land and 60 acres of land is proposed to acquire. Leveling and reclaiming of land is in progress.

5) Company started building of one Rig vessel for M/s. Great Offshore Ltd., Mumbai. Building work of small dredger for their own use is also in progress.

Yours faithfully,

(Capt.G.K.Tandon)
Port Officer & Dy.
Conservator,
Mora Group of Ports.



क्रमांक महसूल/४/ प्र.क्र. २२७/२००७
जिल्हाधिकारी कार्यालय,
रत्नागिरी दिनांक :-२-८-२००७.

प्रति,
मा.विभागीय आयुक्त,
कोकण विभाग, कोकण भवन,
नवी मुंबई ४००६१४.

विषय:- मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ०.
स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ ही शासकीय
जमिन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे नाममात्र भाडेपट्टयाने
देणेबाबत.

मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ०. स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ या शासकीय जमिनीचे क्षेत्र ३० वर्षाचे भाडेपट्टयाने मिळणेसाठी प्रस्ताव मुख्य कार्यकारी अधिकरी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यानी या कार्यालयात सादर केला आहे.

बंदराशी निगडीत बंदर विषयक सुविधांचा विकास, प्रशासन,व्यवस्थापन व नियंत्रण हे शासनाचो गृह विभागाच्या नियंत्रणाखालील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून करण्यात येते. शासनाच्या प्रचलित बंदर विषयक धोरणानूसार बंदर सुविधांची निर्मिती ही खाजगीकरणाच्या माध्यमातून करण्यास प्रोत्साहन देण्यात येते.

त्यानूसार मे. भारती शिपयार्ड कंपनी या जहाज बांधणी उद्योगात कार्यरत असलेल्या कंपनीसाठी शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने मिळणेसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने प्रस्ताव सादर केलेला आहे.मे.भारती शिपयार्ड कंपनीला जहाज बांधणी/दुरुस्ती निर्मितीसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ४७ व्या बैठकीत दिनांक १३-३-२००७ रोजी प्रस्तावाला मान्यता दिली आहे. त्याप्रमाणे कंपनीस इरादापत्र (letter of intent) दिले आहे. जहाज बांधणी प्रकल्प दुरुस्ती / निर्मितीसाठी रुपये ९५ कोटी इतकी गुंतवणुक होणार आहे.

मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ० क्षेत्र १०.८६.३० हे.आर स.नं. ५४ हि.नं. २ क्षेत्र ०.०२.०० हे.आर स.नं.४२ हि.नं. ३ क्षेत्र ०.१०.०० हे.आर एकूण क्षेत्र १०.९८.३० हे.आर शासकीय जमिनीची जहाज बांधणी प्रकल्पासाठी आवश्यकता आहे. सदर जमिनीची तालुका निरीक्षक भुमी अभिलेख दापोली यांचेमार्फत मोजणी करणेत आली आहे. स.नं. १०२ हि.नं. ०.ही शासकीय जमिन पूर्णपणे खाजण असून त्यामध्ये मँग्रोव्ह (कांदलवन) हि सागरी वनस्पती आहे. स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ हे क्षेत्र शासकीय वहाळाचे आहे.

दुय्यम निबंधक दापोली यांचेकडील शिघ्रसिध्द गणकाप्रमाणे (Ready Reckner) प्रमाणे ऊसगांव गावचा अकृषिक वापरासाठी प्रति चौ.मी. दर रुपये ९०/- इतका असून १०.९८.३० हे.आर शासकीय जमिनीचे मुल्य रक्कम रुपये ९,८६,४७०/- इतके होत आहे.

महाराष्ट्र जमिन महसूल (सरकारी जमिनीची विल्हेवाट) नियम १९७१ नियम ३५ मधिल तरतूदीनूसार शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने देणेची तरतूद आहे. शासन गृहविभाग निर्णय क्र. जेईटी ०५/२००२ / प्र.क्र. ३२/ बंदरे/२/ दिनाक २४-४-२००२ मधिल तरतूदीनूसार बंदर प्रकल्पासाठी लागणारी शासकीय जमिन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून मान्यता प्राप्त सविस्तर प्रकल्प अहवालानूसार शासनाकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे रु.१/- प्रतिवषी मात्र नाममात्र भाडेमुल्यावर ५० वर्षे मुदतीकरीता उपलब्ध करुन देणेची आहे.

उपरोक्त शासन तरतूदी विचारात घेता,भारती शिपयार्ड कंपनीचे जहाज बांध प्रस्तावाला मेरीटाईम बोर्डाने मान्यता दिली असल्याने शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने देणे योग्य आहे. तथापी सदर क्षेत्र तटीय विनियमन परिमंडळ क्षेत्रात (CRZ) येत असलेने व वापर औद्योगिक स्वरुपाचा असलेने, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने केंद्र शासन पर्यावरण व वन विभाग व महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाकडील प्रदुषण विषयक दाखला घेणेबाबत कार्यवाही करणे आवश्यक राहील. तसेच जमिनीमध्ये कांदलवन वनस्पती असलेने उच्च न्यायालयाचे निर्णयाप्रमाणे पर्यावरण अधिनियम १५ नूसार शासनाने सवलत देणे आवश्यक राहील.कृपया उपरोक्त शासकीय जमिनीचे क्षेत्र भाडेपट्टयाने मेरीटाईम बोर्डाला देणेसाठी शासन महसूल व वन विभागाकडे प्रस्ताव सादर होणेस विनंती आहे.

अपला विश्वासू

स्थळप्रतीवर जिल्हाधिकारी
यांची सही आहे.

जिल्हाधिकारी रत्नागिरी करीता

प्रतः- मुख्य कार्यकारी अधिकारी ,मेरीटाईम बोर्ड,इंडीयन मर्केटाईल चेंबर्स ,३ रा मजला,१४ रामजीभाई कमानी मार्ग, बॅलार्ड इस्टेट मुंबई यांजकडे माहितीसाठी सादर.
प्रतः- अपर मुख्य सचिव,महसूल व वन विभाग ज-४ मंत्रालय मुंबई यांजकडे माहितीसाठी सादर.
प्रतः- अपर सचिव ,गृह विभाग मंत्रालय मुंबई ४०००३२ यांजकडे माहितीसाठी सादर.

No.11-57/2008-IA.III
Government of India
Ministry of Environment & Forests
(IA-III Division)

Paryavaran Bhavan
C.G.O. Complex, Lodhi Road,
New Delhi-110003

Dated the 16th September, 2008

Sub: Development of a modern shipyard at Usgaon (Port Dabhol), District Ratnagiri, Maharashtra by M/s Bharati Shipyard Limited– Environmental clearance toPhase-I (50 acres) - regarding.

****

Reference is invited to the letter No.MCZMA2008/CR4/TC-II, dated 16.5.2008 from Member Secretary, Maharashtra Coastal Zone Management Authority, Government of Maharashtra and letter No.BSL/INFRASTRUCTURE/CRZ/02/2008, dated 28.7.2008 from M/s Bharati Shipyard Limited on the subject mentioned above.

2. The proposal is for development of a modern shipyard at Usgaon (Port Dabhol), District Ratnagiri, Maharashtra. The proposed site is on the coast in northern region of Ratnagiri. The ENRON Power plant, now known as Ratnagiri Gas Power Plant Limited is on the other side of creek. There are villages like Usgaon, Dabhol, Navase, Dhopave, Veldur, Onanavase situated around the project site. Anjanvel bay is the site closets to the estuary mouth. Contour of 10m is available immediately at the edge of the bay, which offers the advantage of deeper waters compared to Veldur Bay and Dhopawe Bay. The temporary jetty made by ENRON is the centre point of the project site. The site is located at 17°35.5'N latitude and 73°11.8'E longitude. The total power supply necessary for the proposed shipyard in operational phase shall be 1500 KVA. The power shall be obtained from the Maharashtra Electricity Company. Alternate source of electricity in the form of DG set with 1450 KVA capacity will be provided as a back up for emergency services in case of power failure. Water would be basically required only for human consumption. Water would be obtained from the local water resources.

3. Present depth of the estuary is 7.0m below Chart Datum (CD) along the intended channel except the portion at the mouth of estuary where are average depth of 3.5m below CD exists. Depth required for navigation is 5.5m below CD. Dredging only in the stretch of approximately 800m (long) X 300m (wide) at the mouth will be carried out in order to safely navigate. Estimation of volume of material for capital dredging for navigation channel (mouth of estuary) is 4,80,000 cu mts. The expected siltation would translate into approximately 72,000 cu m of maintenance dredging per year to maintain depths of 5.5m below CD. Maintenance dredging will be 72,000 cu. m. The dredged material shall be stowed in hopper barges and then the barges would be towed to dumping grounds for relocation of dredged material. It is proposed to dispose the dredged spoil ground off the Port Dabhol. The area required for the project is 50 acres for the Phase-I and the proposed area for reclamation for development of shipyard in Phase-I is approximately 7 acres. The average depths in the reclamation areas are approximately 1.0m above CD and it would be required to reclaim to an elevation of 3.50 mts above CD. Height of jetty/shipyard facilities will be 3.50m above CD and average depths in reclamation areas will be 1.00m above CD. Depth of infilling required is 2.50m and volume required for infilling of low areas is 70,000 cu.m.

4. The proposal was considered by Expert Committee at its meeting held on 2nd & 3rd July, 2008 and 21st & 22nd August, 2008 and has recommended the Phase-I of the project. Maharashtra Coastal Zone Management Authority has recommended the proposal in its meeting held on 7.3.2008.

5. Keeping in view the above facts, the proposal has been examined in the Ministry of Environment & Forests and environmental clearance from Coastal Regulation Zone Notification, 1991 as amended from time to time is hereby accorded to Phase-I only of the project subject to effective implementation of the following conditions:-

A. Specific Conditions:

(i) All the conditions stipulated by Maharashtra Maritime Board vide their letter No.MMB/Plan/BSL/1224, dated 15.7.2008 shall be strictly adhered to.

(ii) A detailed mangrove management plan including afforestation of 5 ha of mangroves shall be submitted to the Ministry within one month from the date of receipt of the clearance letter.

(iii) No activities shall be undertaken in the mangrove area and 50 m buffer zone shall be provided all along the mangrove area which is abutting the site. The project proponent shall undertake suitable mangrove afforestation measure in the 50m buffer zone and also conserve the existing mangroves.

(iv) No groundwater shall be tapped from the Coastal Regulation Zone area.

(v) No solid waste will be disposed of in the Coastal Regulation Zone area.

(vi) Approval from the Maharashtra Maritime Board with regard to dredged disposal site shall be obtained before initiating the project and submitted the same to the Ministry.

(vii) The project proponent shall undertake green belt development for preventing erosion. A detailed plan in this regard shall be submitted within 3 months from the date of receipt of this letter.

(viii) All necessary clearances from the concerned agencies shall be obtained before initiating the project.

(ix) Project proponent shall install necessary oil spill mitigation measures in the shipyard. The details of the facilities provided shall be informed to this Ministry within 3 months from the date of receipt of this letter.

(x) No hazardous chemicals shall be stored in the Coastal Regulation Zone area.

(xi) There shall be no withdrawal of groundwater in Coastal Regulation Zone area, for this project. In case any ground water is proposed to be withdrawn from outside the CRZ area, specific prior permission from the concerned State/Central Groundwater Board shall be obtained in this regard.

(xii) The project shall not be commissioned till the requisite water supply and electricity to the project are provided by the PWD/Electricity Department.

(xiii) Specific arrangements for rainwater harvesting shall be made in the project design and the rain water so harvested shall be optimally utilised. Details in this regard shall be furnished to this Ministry within 3 months.

(xiv) The facilities to be constructed in the CRZ area as part of this project shall be strictly in conformity with the provisions of the CRZ Notification, 1991 and its amendment. The facilities such as office building and residential buildings which do not require water front and foreshore facilities shall not be constructed within the Coastal Regulation Zone area.

(xv) The proposed septic tank for collection of sewage from the toilets shall be constructed such that it is properly concreted/cemented on all sides, including at the bottom, so as to avoid any seepage from the tank. Necessary arrangements shall be made not to allow any overflow of the same and also to empty the tank at regular intervals through municipal tankers for transportation of the same to the designated locations for further necessary treatment and disposal with the necessary approval of the Maharashtra State Pollution Control Board.

B. General Conditions:

(i) Construction of the proposed structures shall be undertaken meticulously conforming to the existing Central/local rules and regulations including Coastal Regulation Zone Notification 1991 & its amendments. All the construction designs / drawings relating to the proposed construction activities must have approvals of the concerned State Government Departments / Agencies.

(ii) The proponent shall ensure that as a result of the proposed constructions, ingress of saline water into ground water does not take place. Piezometers shall be installed for regular monitoring for this purpose at appropriate locations on the project site.

(iii) Adequate provisions for infrastructure facilities such as water supply, fuel, sanitation etc. shall be ensured for construction workers during the construction phase of the project so as to avoid felling of trees/mangroves and pollution of water and the surroundings.

(iv) The project authorities must make necessary arrangements for disposal of solid wastes and for the treatment of effluents by providing a proper wastewater treatment plant outside the CRZ area. The quality of treated effluents, solid wastes and noise level etc. must conform to the standards laid down by the competent authorities including the Central/State Pollution Control Board and the Union Ministry of Environment and Forests under the Environment (Protection) Act, 1986, whichever are more stringent.

(v) The proponent shall obtain the requisite consents for discharge of effluents and emissions under the Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974 and the Air (prevention and Control of Pollution) Act, 1981 from the Maharashtra State Pollution Control Board before commissioning of the project and a copy of each of these shall be sent to this Ministry.

(vi) In order to carry out the environmental monitoring during the operational phase of the project, the project authorities shall provide an environmental laboratory well equipped with standard equipment and facilities and qualified manpower to carry out the testing of various environmental parameters.

(vii) The proponents shall provide for a regular monitoring mechanism so as to ensure that the treated effluents conform to the prescribed standards. The records of analysis reports must be properly maintained and made available for inspection to the concerned State/Central officials during their visits.

(viii) The sand dunes and mangroves, if any, on the site shall not be disturbed in any way.

(ix) A copy of the clearance letter will be marked to the concerned Panchayat/local NGO, if any, from whom any suggestion/representation has been received while processing the proposal.

(x) The Maharashtra Pollution Control Board shall display a copy of the clearance letter at the Regional Office, District Industries Centre and Collector's Office/Tehsildar's Office for 30 days.

(xi) The funds earmarked for environment protection measures shall be maintained, in a separate account and there shall be no diversion of these funds for any other purpose. A year-wise expenditure on environmental safeguards shall be reported to this Ministry.

(xii) Full support shall be extended to the officers of this Ministry's Regional Office at Bhopal and the officers of the Central and Sate Pollution Control Boards by the project proponents during their inspection for monitoring purposes, by furnishing full details and action plans including the action taken reports in respect of mitigative measures and other environmental protection activities.

(xiii) In case of deviation or alteration in the project including the implementing agency, a fresh reference shall be made to this Ministry for modification in the clearance conditions or imposition of new ones for ensuring environmental protection.

(xiv) This Ministry reserve the right to revoke this clearance, if any of the conditions stipulated are not complied with to the satisfaction of this Ministry.

(xv) This Ministry or any other competent authority may stipulate any other additional conditions subsequently, if deemed necessary, for environmental protection, which shall be complied with.

(xvi) The project proponent shall advertise at least in two local newspapers widely circulated in the region around the project, one of which shall be in the vernacular language of the locality concerned informing that the project has been accorded environmental clearance and copies of clearance letters are available with the State Pollution Control Board and may also be seen at Website of the Ministry of Environment & Forests at http://www.envfornic.in. The advertisement shall be made within 7 days from the date of issue of the clearance letter and a copy of the same shall be forwarded to the Regional Office of this Ministry at Bhopal.

(xvii) The Project proponents shall inform the Regional Office at Bhopal as well as the Ministry the date of financial closure and final approval of the project by the concerned authorities and the date of start of Land Development Work.

(xviii) Any appeal against this environmental clearance shall lie with the National Environment Appellate Authority, if preferred, within a period of 30 days as prescribed under Section 11 of the National Environment Appellate Act, 1997.

6. The above mentioned stipulations will be enforced among others under the Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974, the Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981, the Environment (protection) Act, 1986, the Hazardous Chemicals (Manufacture, Storage and Import) Rules, 1989, the Coastal Regulation Zone Notification, 1991 and its subsequent amendments and the Public Liability Insurance Act,1991 and the Rules made thereunder from time to time. The project proponents shall also ensure that the proposal complies with the provisions of the approved Coastal Zone Management Plan of Maharashtra State and the Supreme Court's order dated 18th April, 1996 in the Writ Petition No.664 of 1993 to the extent the same are applicable to this proposal.

(Dr. A. Senthil Vel)
Additional Director

To,

Chairman,
Maharashtra State Coastal Zone Management Authority, &
Secretary,
Environment Department,
Mantralaya, Mumbai-400032.

Copy to:-

1. Chief Conservator of Forests, Ministry of Environment and Forests, Regional Office, Western Region, "Kendriya Paryavaran Bhavan", Link Road No.3, Ravishankar Road, Bhopal-462016 (M.P.).
2. Member Secretary, Maharashtra State Coastal Zone Management Authority & Deputy Secretary, Mantralaya, New Administrative Building, 15th Floor, Madam Cama Marg, Mumbai – 400032.
3. The Member Secretary, Maharashtra State Pollution Control Board, Kalpataru Point, 3rd & 4th Floor, Sion Matunga Scheme Road No. 8, Opp. Cine Planet Cinema, Near Sion Circle, Sion (East), Mumbai- 400022.
4. The Chairman, Central Pollution Control Board, Parivesh Bhavan, CBD-cum- Office Complex, East Arjun Nagar, Delhi – 110032.
5. President (Shipping & Infrastructure), M/s Bharati Shipyard Limited, 302, Wakefield House, 3rd Floor, Sprott Road, Ballard Estate, Mumbai-400038.
6. Director (EI), Ministry of Environment and Forests.
7. The Regional Office Cell, MoEF.
8. Guard File.
9. Monitoring File.

(Dr. A. Senthil Vel)
Additional Director

क्रमांक महसूल/४/ प्र.क्र. २२७/२००७
जिल्हाधिकारी कार्यालय,
रत्नागिरी दिनांक :-२-८-२००७.

मा.विभागीय आयुक्त,
कोकण विभाग, कोकण भवन,
नवी मुंबई ४००६१४.

विषय:- मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ०.
स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ ही शासकीय
जमिन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे नाममात्र भाडेपट्टयाने
देणेबाबत.

मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ०. स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ या शासकीय जमिनीचे क्षेत्र ३० वर्षाचे भाडेपट्टयाने मिळणेसाठी प्रस्ताव मुख्य कार्यकारी अधिकरी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यानी या कार्यालयात सादर केला आहे.

बंदराशी निगडीत बंदर विषयक सुविधांचा विकास, प्रशासन,व्यवस्थापन व नियंत्रण हे शासनाचो गृह विभागाच्या नियंत्रणाखालील महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून करण्यात येते. शासनाच्या प्रचलित बंदर विषयक धोरणानूसार बंदर सुविधांची निर्मिती ही खाजगीकरणाच्या माध्यमातून करण्यास प्रोत्साहन देण्यात येते.

त्यानूसार मे. भारती शिपयार्ड कंपनी या जहाज बांधणी उद्योगात कार्यरत असलेल्या कंपनीसाठी शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने मिळणेसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने प्रस्ताव सादर केलेला आहे.मे.भारती शिपयार्ड कंपनीला जहाज बांधणी/दुरुस्ती निर्मितीसाठी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ४७ व्या बैठकीत दिनांक १३-३-२००७ रोजी प्रस्तावाला मान्यता दिली आहे. त्याप्रमाणे कंपनीस इरादापत्र (letter of intent) दिले आहे. जहाज बांधणी प्रकल्प दुरुस्ती / निर्मितीसाठी रुपये ९५ कोटी इतकी गुंतवणुक होणार आहे.

मौजे ऊसगांव तालुका दापोली स.नं. १०२ हि.नं. ० क्षेत्र १०.८६.३० हे.आर स.नं. ५४ हि.नं. २ क्षेत्र ०.०२.०० हे.आर स.नं.४२ हि.नं. ३ क्षेत्र ०.१०.०० हे.आर एकूण क्षेत्र १०.९८.३० हे.आर शासकीय जमिनीची जहाज बांधणी प्रकल्पासाठी आवश्यकता आहे. सदर जमिनीची तालुका निरीक्षक भुमी अभिलेख दापोली यांचेमार्फत मोजणी करणेत आली आहे. स.नं. १०२ हि.नं. ०.ही शासकीय जमिन पूर्णपणे खाजण असून त्यामध्ये मँग्रोव्ह (कांदलवन) हि सागरी वनस्पती आहे. स.नं. ५४ हि.नं. २,स.नं.४२ हि.नं. ३ हे क्षेत्र शासकीय वहाळाचे आहे.

दुय्यम निबंधक दापोली यांचेकडील शिघ्रसिध्द गणकाप्रमाणे (Ready Reckner) प्रमाणे ऊसगांव गावचा अकृषिक वापरासाठी प्रति चौ.मी. दर रुपये ९०/- इतका असून १०.९८.३० हे.आर शासकीय जमिनीचे मुल्य रक्कम रुपये ९,८६,४७०/- इतके होत आहे.

महाराष्ट्र जमिन महसूल (सरकारी जमिनीची विल्हेवाट) नियम १९७१ नियम ३५ मधिल तरतूदीनूसार शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने देणेची तरतूद आहे. शासन गृहविभाग निर्णय क्र. जेईटी ०५/२००२ / प्र.क्र. ३२/ बंदरे/२/ दिनाक २४-४-२००२ मधिल तरतूदीनूसार बंदर प्रकल्पासाठी लागणारी शासकीय जमिन महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून मान्यता प्राप्त सविस्तर प्रकल्प अहवालानूसार शासनाकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे रु.१/- प्रतिवषी मात्र नाममात्र भाडेमुल्यावर ५० वर्षे मुदतीकरीता उपलब्ध करुन देणेची आहे.

उपरोक्त शासन तरतूदी विचारात घेता,भारती शिपयार्ड कंपनीचे जहाज बांध प्रस्तावाला मेरीटाईम बोर्डाने मान्यता दिली असल्याने शासकीय जमिन भाडेपट्टयाने देणे योग्य आहे. तथापी सदर क्षेत्र तटीय विनियमन परिमंडळ क्षेत्रात (CRZ) येत असलेने व वापर औद्योगिक स्वरुपाचा असलेने, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने केंद्र शासन पर्यावरण व वन विभाग व महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाकडील प्रदुषण विषयक दाखला घेणेबाबत कार्यवाही करणे आवश्यक राहील. तसेच जमिनीमध्ये कांदलवन वनस्पती असलेने उच्च न्यायालयाचे निर्णयाप्रमाणे पर्यावरण अधिनियम १५ नूसार शासनाने सवलत देणे आवश्यक राहील.कृपया उपरोक्त शासकीय जमिनीचे क्षेत्र भाडेपट्टयाने मेरीटाईम बोर्डाला देणेसाठी शासन महसूल व वन विभागाकडे प्रस्ताव सादर होणेस विनंती आहे. जोडनत मुळ प्रकरण पृ.१ ते ७८ कायम.

आपला विश्वासू

स्थळप्रतीवर जिल्हाधिकारी
यांची सही आहे.

जिल्हाधिकारी रत्नागिरी करीता

प्रतः- मुख्य कार्यकारी अधिकारी ,मेरीटाईम बोर्ड,इंडीयन मर्केंटाईल चेंबर्स ,३ रा मजला,१४ रामजीभाई कमानी मार्ग, बॅलार्ड इस्टेट मुंबई यांजकडे माहितीसाठी सादर.
प्रतः- अपर मुख्य सचिव,महसूल व वन विभाग ज-४ मंत्रालय मुंबई यांजकडे माहितीसाठी सादर.
प्रतः- अपर सचिव ,गृह विभाग मंत्रालय मुंबई ४०००३२ यांजकडे माहितीसाठी सादर.

[redacted]

Date : 5-3-07
Dabhol

Report on joint visit to proposed shipyard sight on Usgaon village, Dabhol.

The proposed sight was visited today. The following personnel were present :-

1. Capt. Y. P. Deulkar – *O.S.D., Maharashtra Maritime Board.*
2. Mr. P.U. Hingmire – *Ex. Engineer, Maharashtra Maritime Board.*
3. Capt. D. Prasad – *P.O. Ratnagiri Group of Ports.*
4. Mr. Kapoor – *Director, Bharti Shipyard.*
5. Mr. Patel – *Company Secretary, Bharti Shipyard.*
6. Capt. Gopal Zha – *Consultant, Bharti Shipyard.*
7. Mr. P.V. Agashe – *APS. Dabhol.*
8. Mr. Amre – *Retd. Tahasildar.*
9. Mr. Vasave – *Retd. Tahasildar.*

FEASIBILITY : The proposed sight, jetty & backup land, alongwith approach road was visited.

The jetty was previously used by **M/s. Besis Kier** for Dabhol Power Company, basically as a temparory rock loading jetty. Maximum prevailing current is about 3.0 knots. Spring tide is about 3.0 mtrs. & neap tide is about 2.5 mtrs. Approximate depth at the water front is about 2.5 mtrs. at the chart datum. It can be dredged further to the required depth, or the jetty could be extended to get the required depth. Few fishing stakes were observed in the creek. Though, by rule, there is no mention of permission of fishing in the creek or main channel, traditional fishing is observed. This could be streamlined in case of barge movements. The barges of capacity 400 to 600 Dwt. were seen plying with sand. The loaded draft was observed to be 2.0 mtrs maximum.

The backup land close to the jetty is approximately 35 acres bearing Survey No. 102, which is recorded as Government land & adjecent areas are recorded as private land.

For the first phase, **M/s. Bharti Shipyard** requires 25 acres & they are in the process of acquiring the same in immediate future.

Total 80 acres of land is available in the vicinity of the jetty. The second phase requires 25 acres more for infrastructure development.

CONNECTIVITY : The old approach road used by M/s. Besis Kier was about 8 kms., which requires complete repairs. Due to higher gradient, geometrical improvements are required for approach of trailers to the sight. Whereas the other bypass road is in better condition, but the road will have to be broadened. The coastal route is with lesser gradient & it is to be widened as per requirement. This road is about 5 to 6 kms. The road will have to be bypassed to avoid populated village.

NAVIGATION : Channel marking buoyss are to be placed for precise navigation with night navigation possibility. The preferable width is to be approx. 100 mtrs. The anchorage area, turning circles are to be prominently demarkated.

CONCLUSION : M/s. Bharti Shipyard should submit a comprehensive report including bathymetric & other relevant surveys & detailed plan of proposals.

The preliminary observation indicates that the feasibility exists for shipyard proposal.

Y. P. Deulkar

Capt. Y. P. Deulkar
(O.S.D.)

P. C. Hingmire
(Ex. Engineer)

– Sd –

Capt. D. Prasad.
(P.O. Ratnagiri)

७. <u>विकासकाचे नांव:- मे. मालदार ड्रेजर्स ॲण्ड साल्वेजर्स प्रा.लि.</u>
प्रकल्प: पनवेल खाडीकिनारी शिपयार्ड

- विकासक कंपनीने दि. ११.०८.२००८ च्या पत्रान्वये महा. मेरी. बोर्डाकडे TEFS अहवाल सादर केला होता.
- कंपनीच्या प्रस्तावाला दि. ११.९.२००८ रोजी संपन्न झालेल्या बोर्डाच्या ५० व्या बैठकीत मान्यता देण्यात आली.
- बोर्डाच्या मान्यतेअंती, दि. १.११.२००८ च्या पत्रान्वये कंपनीला Letter of Intent देण्यात आले.
- विकासकाने Development Guarantee पोटी बँक गॅरेंटी सादर केल्यानंतर ममेबोर्ड ५ वर्षांचा करार करेल, अशी अट Letter of Intent च्या परिच्छेद-४ मध्ये होती. त्याआधारे, बँक गॅरेंटी प्राप्त झाल्यानंतर दि. १२.१०.२००९ रोजी कंपनीशी ५ वर्षांचा करार करण्यात आला. कलम ३ अन्वये विकासकाने २४ महिन्यांत पर्यावरणीय दाखला प्राप्त करणे बंधनकारक होते.
- महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने विकासक कंपनीला मंजूर केलेल्या वॉटरफ्रन्टवरील अतिक्रमण प्रादेशिक बंदर अधिकारी, मोरा बंदरे समूह यांच्यामार्फत हटविण्यात आले असून, करारनाम्यांतर्गत मंजूर संपूर्ण वॉटरफ्रन्ट नोव्हेंबर-२०१२ मध्ये कंपनीच्या ताब्यात आल्याचे त्यांनी दि. २६.१२.२०१२ च्या पत्राने कळविले आहे.
- सदर शिपयार्ड प्रकल्पाला State Level Environment Impact Assessment Authority (SEIAA) यांनी दि. ४.५.२०१७ रोजी पर्यावरणविषयक दाखला दिलेला आहे.

MALDAR SHIPYARD PVT. LTD.

Ref. No. MSPL/12-13/17

26th December, 2012.

Port Officer
Mora Group of Ports
Maharashtra Maritime Board
Chendani Koliwada
Mithbandar Road
THANE (EAST) 400 603.

Dear Sir,

Sub: Setting up of a Shipyard in Panvel Creek near Ulwa - Lease Deed dated 12-10-2009 - Payment of Lease Rent

Ref: Your letter No. PBA/Mora/Sasha/Notice/Annual Lease Rent/1140 dt. 13-12-2012 (Received by us on 19-12-2012)

We are in receipt of your above letter whereby you have asked us to pay the Annual Lease Rents in respect of the plot allotted to us for setting up of a shipyard, for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 aggregating to Rs.42,18,489/- together with interest. In reply we have to observe as under:

- We have already paid lease rent of Rs.6,44,260.00 and Rs.12,65,547.00 net of TDS on 30-01-2010 and 25-01-2011 respectively equivalent to notional lease rent. These payments we made in anticipation of handing over by the MMB of the entire area and thus we have honoured our obligations as per the Lease Deed. In fact, however, we were not bound to pay any lease rent until the possession of entire area was given to us by the MMB as per lease deed.

- As you are well aware, the plot allotted to us was encroached upon by M/s. Amma Lines Pvt. Ltd. A survey of the encroachment was carried out on 27-07-2012 by your officials in the presence of the representatives of Amma Lines and ourselves. At the time, the representative of Amma Lines gave an undertaking that.the encroachments would be cleared and full vacant possession would be given after the monsoon i.e. by the end of October, 2012. Since there was no evidence of the encroachment being cleared, your office issued an ultimatum to Amma Lines vide letter No. RPO/Mora/U.B.Maldar Ship/991 dated 23-10-2012 to clear all encroachments on or before 31-10-2012.

- We are glad to inform that Amma Lines have taken away all the material by mid-November 2012 and we are now in a position to carry out developmental activity on the plot.

...2

301-303 Zafryn Chambers, 3rd Floor, Opp. Sewri Rly. Station, Sewri (E), Mumbai 400015.
Tel: 24117070 | Fax: 91-22-24110260 | e-mail: info@maldarshipyard.com | www.maldarshipyard.com

MALDAR SHIPYARD PVT. LTD.

- It is, therefore, in the fitness of things that we should not be asked to pay lease rent for the period when the allotted plot itself was not in our possession. We, therefore, seek a waiver of the payment of lease rent from 12-10-2009 (the date we signed up the Lease Deed) up to the date the plot was made available to us free of all encroachments. We further seek that the payments that we have already made towards lease rent from 12-10-2009 up to 31-03-2011 be adjusted towards lease rent payable henceforth.

- We are agreeable to pay lease rent from 01-11-2012.

- We further seek that the Lease Deed that we signed with MMB may be amended suitably so as to become effective from 1st November, 2012 as we have not been able to exploit the plot commercially due to the encroachment on the plot. This is a reasonable request from us considering the circumstances for which we cannot be held responsible.

- Our reasonable requests as above is further reinforced by the fact that we have suffered a direct loss in excess of Rs.1.86 crores and a further loss of over Rs.2.00 crores due to non-availability of our own repair facility thereby forcing us to send our vessels to other repair yards. We have also lost potential business to the tune of about Rs.5 crores and also lost the goodwill in the market which cannot be quantified.

Our requests to you, in a nutshell, are as under:

1) Waiver of lease rental payment from 12-10-2009 up to 31-10-2012;

2) Adjustment of amounts already paid against lease rent payable from 01-11-2012;

3) Lease Deed to commence from 01-11-2012.

We urge you to consider our requests favourably and confirm acceptance of the same.

Thanking you,

Yours faithfully,
For MALDAR SHIPYARD PVT. LTD.

(Nadeem Dadarkar)
Managing Director

301-303 Zafryn Chambers, 3rd Floor, Opp. Sewri Rly. Station, Sewri (E), Mumbai 400015.
Tel: 24117070 | Fax: 91-22-24110260 | e-mail: info@maldarshipyard.com | www.maldarshipyard.com

MALDAR SHIPYARD PVT. LTD.

Copy to:

The Chief Executive Officer
Maharashtra Maritime Board
Mumbai

With a request for sympathetic consideration of our requests as mentioned in our letter and thereby assist us for the smooth implementation of the shipyard project.

RECEIVED ON DATE: 27/12/2012

P.I. / A.P.I.
REGIONAL PORT OFFICE,
MORA GROUP OF PORTS, THANE.

301-303 Zafryn Chambers, 3rd Floor, Opp. Sewri Rly. Station, Sewri (E), Mumbai 400015

८. **विकासकाचे नांव:- मे. दास ऑफशोअर इंजिनिअरींग प्रा.लि.**
प्रकल्प: राजपुरी खाडीकिनारी मौजे रोहीणी (ता. म्हसळा, जि. रायगड) येथे शिपयार्ड

- ममेबोर्डाने सूचित केल्यानुसार, विकासक कंपनीने दि. ७.४.२००८ च्या पत्रान्वये विकासकाने व्यापारविषयक योजना समाविष्ट असलेला TEFS रिपोर्ट सादर केला.
- बंदर अधिकारी यांनी कंपनीच्या प्रकल्पाला गावक-यांचा विरोध असल्याचा अहवाल प्राप्त झाल्यानंतर कालांतराने स्थानिक ग्रामपंचायत-रोहीणी, ग्रामपंचायत-तुरुंबाडी आणि स्थानिक ग्रामस्थ यांचा विकासक कंपनीच्या प्रकल्पाला पाठींबा व सहकार्य असल्याची पत्रे प्राप्त झाली. तसेच, कंपनी आणि तुरुंबाडी ग्रामविकास मंडळ यांच्यामध्ये झालेला करारही प्राप्त झाला.
- महाराष्ट्र मेरी. बोर्डाने विकासक कंपनीशी दि. २१.८.२००९ रोजी स्वाक्षांकित केलेल्या करारनाम्यात इतर अटींबरोबरच कंपनीने २४ महिन्यांत पर्यावरणविषयक दाखला प्राप्त करण्याची अट समाविष्ट करण्यात आली होती.
- दि. २१.८.२००९ च्या करारनाम्यान्वये विकासक कंपनीला मंजूर करण्यात आलेल्या वॉटरफ्रन्टपैकी काही क्षेत्र हे वन विभागाच्या मालकीचे असल्याचे निदर्शनास आल्यामुळे तेवढे क्षेत्र वगळून वॉटरफ्रन्ट सुधारित करुन मिळावा, अशी विनंती कंपनीने दि. ११.१.२०१० च्या पत्रान्वये केली होती. त्यामुळे, या कार्यालयाच्या दि. ६.७.२०११ च्या पत्रान्वये विवादित क्षेत्र वगळून फक्त वॉटरफ्रन्ट सुधारित करुन देण्यात आला आहे.
- कंपनीला प्रकल्पापासून कोणतेही उत्पन्न न मिळता न्यायालयीन निर्णय व शासकीय नियम/करार यामुळे भराव्या लागणा-या सुमारे ३ कोटी इतक्या मोठया रकमेमुळे कंपनीला आर्थिक संकटाला सामोरे जावे लागणार आहे. त्यामुळे वार्षिक भाडेपट्टयाची रक्कम माफ करण्याबाबत कंपनीने शासनाकडे वेळोवेळी पत्रव्यवहार केला होता व त्यासंदर्भात या कार्यालयाचे अभिप्राय सादर करण्यात आले होते.
- शासन गृह विभाग पत्र दि.२.१२.२०१६ अन्वये कळविण्यात आले आहे की, भाडेपट्टी माफ करण्याबाबतची बाब ही धोरणात्मक असल्यामुळे त्यावरील निर्णय होण्यास काही कालावधी लागणार आहे. त्यामुळे सदर निर्णय होईपर्यंत भाडेपट्टीवरील वसूलीची प्रक्रीया बोर्डाने चालू ठेवावी. कंपनीच्या प्रकल्पाचे काम थांबू नये, याकरिता करारनाम्यातील तरतूदीनुसार कंपनीला आवश्यक परवानग्या / मदत देण्याबाबत ममेबोर्डाने आपल्या स्तरावर कार्यवाही करावी.
- मे. दास ऑफशोअर यांच्या प्रकल्पाला पर्यावरण विभागाचे पत्र दि. १७.१.२०१२ आणि दि. ३१.१.२०१२ अन्वये पर्यावरण विषयक दाखला प्राप्त झाला आहे. परंतु, प्रकल्प न्यायप्रविष्ट झाल्यामुळे सुरु होऊ शकला नाही.

[redacted]

महाराष्ट्र शासन

क्रमांक- संकीर्ण-०३१५/प्र.क्र.७८/बंदरे-१
गृह विभाग, २ रा मजला,
हुतात्मा राजगुरु चौक,मादाम कामा रोड,
मंत्रालय, मुंबई-४०० ०३२.
दिनांक :- ०२ डिसेंबर, २०१६

प्रति,

मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड,
इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स,तिसरा मजला,
रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट,
मुंबई- ४०० ००१

विषय - मेसर्स दास ऑफशोअर इंजि.प्रा.लि.कंपनी मौजे रोहीणी,तालुका म्हसळा, जिल्हा रायगड येथील प्रकल्प सुरु करण्यासाठी असणा-या विविध समस्यांबाबत.

महोदय,

विषयांकीत विषयाच्या अनुषंगाने कळविण्यात येते की, मेसर्स दास ऑफशोअर इंजि.प्रा.लि.कंपनीची भाडेपट्टी माफ करण्याबाबतची बाब ही धोरणात्मक असल्यामुळे त्यावरील निर्णय होण्यास काही कालावधी लागणार आहे. त्यामुळे सदर निर्णय होईपर्यन्त भाडेपट्टीवरील वसुलीची प्रक्रिया महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने चालू ठेवावी. दरम्यान वसुली थकीत असल्याने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडून इतर परवानग्या/सहकार्य देण्यात येत नसल्याचे मेसर्स दास ऑफशोअर इंजि.प्रा.लि.कंपनीने निदर्शनास आणले आहे.

त्यानुसार कंपनीच्या प्रकल्पाचे काम थांबू नये, याकरिता मेसर्स दास ऑफशोअर इंजि.प्रा.लि.कंपनीने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाशी केलेल्या करारातील तरतूदी आणि अटी व शर्तीनुसार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने प्रकल्पाशी संबंधित पुढील आवश्यक त्या परवानग्या/मदत देण्याबाबत आपल्या स्तरावर उचित कार्यवाही करावी, असे शासनाचे आदेश आहेत.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
आवक क्रमांक 1692 दिनांक 3 DEC 2016
आवक स.बं.नि.
का.अ. मु.अ.
मु.का.अ. शाखा

(वि.अ.मालेगांवकर)
विशेष कार्य अधिकारी, गृह विभाग

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग (बंदरे व परिवहन)
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ४०० ००१.
दूरध्वनी क्र. २२६१२१४३, फॅक्स क्र. २२६१४३३१
Website : www.mahammb.com Email : ceommb@gmail.com

जा.क्र. एमएमबी/नियोजन/दास ऑफशोअर/तुरुंबाडी-रोहिणी/107 दिनांक : 30 MAR 2016

प्रति,
मा. प्रधान सचिव (बंदरे),
गृहविभाग, मंत्रालय,
मुंबई-४०० ०३२.

विषय : मेसर्स दास ऑफशोअर इंजि. प्रा. लि. कंपनीकडून सन २०१२-२०१६ या कालावधीचे भाडेपट्टी कर वसुल करणेबाबत.

संदर्भ : मे. दास यांचे पत्र क्र. २३६, दिनांक १४.१२.२०१५.

उपरोक्त विषयांकित प्रकरणी मे. दास ऑफशोअर इंजि. प्रा. लि. यांनी मा. मूख्यमंत्री महोदय यांना लिहिलेल्या दि. १४.१२.२०१५ चे पत्र दि. ३०.१२.२०१५ रोजी या कार्यालयास प्राप्त झाले असून सदर प्रकरणी खालील प्रमाणे सादर करण्यात येत आहे.

२. कंपनीचे पत्र दि. १४.१२.२०१५ च्या पत्रात सदरचे भाडे अंदाजे ३ करोड रुपये असून कंपनीला केवळ शासकीय नियम व न्यायालयीन खटल्यांमुळे कोणतेही उत्पादन न घेता भरावे लागणार आहे. जे अत्यंत अन्यायकारक तर आहेच शिवाय कंपनीसाठी ते आर्थिक संकटात टाकणारे आहे. तेव्हा सदरचे भाडे माफ करावे अशी विनंती केली आहे.

३. मे. दास ऑफशोअर इंजि. प्रा.लि. यांना मौजे रोहिणी, ता. म्हसळा, जि. रायगड येथे ५०० मी. वॉटर फ्रन्ट वार्षिक भाडेपट्टा रु. ६०,३०,४४०/- प्रमाणे दि. २१.०८.२००९ रोजी करारनामा स्वाक्षांकित करण्यात आलेला आहे. त्यानुसार करारनाम्यातील अट क्र. १६ मध्ये कंपनी त्यांना ठरवून दिलेली भाडेपट्टी ही प्रत्येक अर्थिक वर्षाच्या १० एप्रील पर्यंत भरणे बंधनकारक आहे. परंतु कंपनीने २०१२-१३, २०१३-१४, २०१४-२०१५ व २०१५-२०१६ या वर्षांची होणारी भाडेपट्टयाची रक्कम अद्याप भरणा केलेली नाही. कंपनीस सदर प्रलंबित भाडेपट्टा अधिक सर्व्हिस टॅक्स १४.०४%/ वर १८% व्याज याप्रमाणे त्वरीत कार्यालयात जमा करण्याबाबत प्रा.बं.अ., राजपुरी यांनी त्यांचे दि. ०८.०२.२०१६ पत्रान्वये वेळोवेळी कळविले होते. तरी, कंपनीने अद्याप सदर रकमेचा भरणा केलेला नसल्याने कंपनी सोबत दि. २१.८.२००९ रोजी स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनाम्यातील अट क्र. २६ प्रमाणे कार्यवाही करण्यात येईल अशी समज देण्यात आली होती. परंतु तरीही कंपनीने भाडेपट्टीची रक्कम अद्याप भरणा केलेली नाही.

४. कंपनीने यापूर्वीही तात्कालीन मा. मंत्री उद्योग व बंदर विकास यांना लिहिलेल्या दि. ९.७.२०१३ च्या पत्रान्वये "कंपनी गेल्या ४ वर्षापासून बराच खर्च करीत आहे. मात्र आजपर्यंत प्रकल्प पूर्ण झालेला नाही. अशा खडतर स्थितीतमध्ये कंपनीकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाला (६५,००,०००) पासष्ट लाख भरणे म्हणजे कंपनीवर अन्याय केल्यासारखे आहे. त्यामुळे उद्योजकाचे कंबरडे मोडल्यासारखे आहे. तेव्हा सदरचे भाडे प्रकल्प सुरु होईपर्यंत माफ करावे किंवा कंपनीकडून आजपर्यंत भरलेली रक्कम बोर्डाकडून परत मिळण्याची व्यवस्था करावी किंवा प्रकल्प सुरु झाल्यानंतर सदरचे भाडे समायोजित करुन द्यावी" अशी विनंती केलेली होती. परंतु मा. मंत्री उद्योग व बंदर विकास यांनी कंपनीची सदर मागणी अमान्य केली होती.

५. वरील बाबींचा विचार करता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड कडून स्वाक्षांकित करण्यात आलेल्या करारनाम्याप्रमाणे इतर विकासक भाडेपट्टीचा भरणा करीत आहे. जर मे. दास ऑफ शोअर कपंनीने केलेली मागणी ग्राह्य केलीतर इतर विकासक सुध्दा तशी मागणी करण्याची शक्यता नाकारता येत नाही व त्यामुळे महसुलात फार मोठी तफावत निर्माण होऊ शकते त्यामुळे कपंनीने केलीली मागणी माफ करता येणार नाही असे कळविणे योग्य होईल असे वाटते. अशी या कार्यालयाची धारणा आहे. कृपया आदेश होण्यास विनंती आहे.

मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई.

अमृत महोत्सव विधानमंडळाचा
अभिमान संसदीय परंपरेचा

सुरेश (भाऊ) खाडे
आमदार
मिरज विधानसभा

सदस्य : पंचायत राज समिती, महाराष्ट्र राज्य

जावक क्र. : २३६ दिनांक : १४/१२/२०१५

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
आवक क्रमांक 6653 दिनांक 30 DEC 2015
आवक स.बं.नि. बंदर अधिक्षक
व.प्र.अ. मु.बं.अ.
मु.का.अ. शाखा

Ref No. /2015

दिनांक : ~~७.१२.२०१५~~

मुख्यमंत्री सचिवालय
टपाल शाखा
18 DEC 2015
ई.ऑफिस क्र. 1390597

प्रति,

मा. नामदार देवेंद्रजी फडणवीस साहेब

मा. मुख्यमंत्री महाराष्ट्र राज्य

मंत्रालय मुंबई ४०००३२

CEO MMB

मुख्यमंत्री
महाराष्ट्र राज्य

विषय : मे दास ऑफशोअर कंपनी मौजे रोहीणी ता: म्हसळा जि:रायगड येथील प्रकल्पा संदर्भात

संदर्भ : १. कंपनीचे क. DAS/RY/36/2015 दिनांक ३०.६.२०१५ चे पत्र

२. कंपनीचे क DAS/RY/48/2015 दिनांक १५.९.२०१५ चे पत्र

३. कंपनीचे क. DAS/RY/56/2015 दिनांक १.१२.२०१५ चे पत्र

मा. महोदय

मे. दास ऑफशोअर इंजिनिअरींग प्रा. ली. ही कंपनी तेल व नैसर्गीक वायु या क्षेत्रात कार्यरत असणा-या O.N.G.C. साठी Platform Assembling and offloading करण्यासाठी मौजे रोहीणी ता: म्हसळा जि: रायगड येथे फेब्रीकेशन यार्ड व लोड आऊट जेट्टी हा प्रकल्प उभारत आहे.

अमृत महोत्सव विधानमंडळाचा
अभिमान संसदीय परंपरेचा

सुरेश (भाऊ) खाडे

आमदार
मिरज विधानसभा

सदस्य : पंचायत राज समिती, महाराष्ट्र राज्य

जावक क्र. : दिनांक :

सदर प्रकल्प ऊभारणीसंदर्भात शासकीय कार्यालयांशी निगडीत असलेल्या समस्यांचे निराकारण करण्यासाठी आपण दिनांक २६.५.२०१५ रोजी विधानभवन येथे संबधीत शासकीय अधिकारी व कंपनीचे संचालक यांच्यामध्ये बैठक आयोजित केली होती. व सदर बैठकी मध्ये force major आधारभुत मानुन तेवढयाकाळातील भाडे माफ करण्यात यावी असे सुचविले होते त्या संदर्भात कंपनीने मा. मुख्यकार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड , मा. मुख्यमंत्री व मा. प्रधानसचीव (बंदरे व परीवहन) यांच्या कार्यालयाशी स्वतंत्र पत्रव्यवहार केला होता.

त्या पत्रव्यहाराच्या अनुशंगाने मा. मा. मुख्यकार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोड यानी कंपनीची भाडेमाफीची विनंती त्यांचे पत्र क्र.जा.क्र.मम्रेबो/नियोजन/दास ऑफशोअर/३९६५ दिनांक २६ नोव्हेंबर २०१५ ने अमान्य केली आहे.

या विषया संदर्भात कंपनीने आपल्या कार्यालयाशी संदीर्भिय पत्रव्यवहार वेळोवेळी केलेला आहे. सदरचे (भाडे अंदाजे ३ कोड रूपये असुन कंपनीला केवळ शासकीय नियम व न्यायालयीन खटल्यांमुळे कोणतेही ऊत्पादन न घेता भरावे लागणार आहे) जे अत्यंत अन्यायकारक तर आहेच शिवाय कंपनीसाठी ते आर्थिक संकटात टाकणारे आहे) म्हणुण आपल्याला विनंती आहे की आपण मा. मुख्यकार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना भाडेमाफी संदर्भात योग्यते आदेश पारीत करावेत व ऊदयोग ऊभारण्यास सहकार्य करावे ही विनंती.

आपले विश्वासु

सुरेश खाडे

मा. सुरेश खाडे

आमदार मिरज मतदार संघ

729

● संपर्क कार्यालय : 'दास' लक्ष्मी मार्केट, बस स्टॉप समोर, मिरज, जि. सांगली ● दूरध्वनी : (०२३३) २२२२४२४ ● फॅक्स : २२२२७२७

सत्यमेव जयते

महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग (बंदरे व परिवहन)

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स, तिसरा मजला, रामजीभाई कमानी मार्ग,बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ४०० ००१.
दूरध्वनी क्र. २२६१२१४३, फॅक्स क्र. २२६१४३३१
Website : www.mahammb.com Email : ceommb@gmail.com

No. MMB/Planning/DAS Offshore/1502 Date:- 16 JUL 2011

To
M/s DAS Offshore Engineering Pvt. Ltd.
Sagar Uday, Plot No. F-3,
Behind CIDCO Bhavan, Agroli,
CBD Belapur,
Navi Mumbai- 400 614
(Fax No. 022- 2757 0795)

Sub: - Setting up of shipyard / fabrication yard in Rajpuri creek at village Rohini, Tal. Mhasla, Dist. Raigad.

Ref: (1) Lease Deed dtd. 21.08.2009
(2) Your letter no. RY/MG/MMB/111, dtd. 11.01.2010
(3) Joint meetings held on 09.03.2010 and 13.05.2010 among MMB, Forest Department & DAS Offshore Eng. Pvt. Ltd.
(4) Your letter no. RY/MG/MMB/625, dated 25.06.2010
(5) Your letter no. RY/MG/MMB/0217, dated 17.02.2011

Sir,

Kindly refer to the Lease Deed signed between Maharashtra Maritime Board (MMB) and M/s DAS Offshore Engineering Pvt. (DOEPL) on 21.08.2009 for setting up of shipyard / fabrication yard in Rajpuri creek at village Rohini, Tal. Mhasla, Dist. Raigad.

2. Also, refer to your letter dated 11.01.2010 wherein you had brought out that while fencing the area alloted to you, the Forest Department, Mhasla had objected claiming that part of the above inter-tidal area belonged to Forest Dept.

3. In order to resolve the above issue, MMB had conducted meetings with Forest Department Officials and DAS Offshore Engineering Pvt. Ltd. on 09.03.2010 and 13.05.2010. It was decided to undertake a joint survey to ascertain the area that belonged to Forest Department.

4. We haver further noted from your letter dated 25.6.2010 that the Forest Department did not depute their representative for joint survey of disputed area inspite of repeated requests by you. Therefore, you have requested for allotment of revised inter-tidal area by deleting the disputed area under Forest Department and resolve this issue in order to take the project ahead.

5. Accordingly, the matter has been examined from technical point of view and it has been decided to reallocate the waterfront by deleting disputed area on the east side and extending the area on west side.

6. Now, in accordance with clause 33 of the Lease Deed dtd. 21.08.2009 and the Board resolution passed during the 49th Board meeting authorizing the Chief Executive Officer, MMB to finalise waterfront of not more than 500 meters, the undersigned is pleased to reallocate the waterfront as mentioned in Schdule-1 and shown on accompanying hydrographic chart. Kindly note that Schedule-2 has been recalculated and the charges as per revised Schedule-2 will be applicable from the date of this letter.

7 The Schedule-1, Schedule-2 and hydrographic map showing the reallocated area enclosed with this letter will replace the Schedule-1, Schedule-2 and hydrographic map enclosed with the said Lease Deed dtd. 21.08.2009.

8. This letter along with its enclosures i.e. Schedule-1, Schedule-2 and hydrographic map showing the reallocated area shall form part of the Lease Deed dtd. 21.08.2009. All the terms and conditions set out in the Lease Deed dtd. 21.08.2009 shall remain in force and will be binding upon you.

9. As a token of acceptance, you are requested to give your acceptance on a Rs. 100/- stamp paper for the reallocated waterfront and revised charges.

Yours faithfully,

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

Encl:

(i) Schedule-1
(ii) Schedule-2
(iii) Hydrographic chart

C.C.: Regional Ports Officer, Rajpuri Group of Ports for information and necessary action.
C.C.: Port Inspector, Rajpuri Port for information and necessary action.

THE SCHEDULE - 1 ABOVE REFERRED TO:

Re-allocated WATERFRONT

The property lying and being at Village-Rohini, Dist. Raigad for jetty and reclaimed area (herein above referred to as "said Property")

ON THE NORTH WEST BY	:	18°14' 55".64 E	73°00' 49".61 N
ON THE WEST BY	:	18°14' 43".24 E	73°00' 47".00 N
ON THE SOUTH WEST BY	:	18°14' 31".00 E	73°00' 47".00 N
ON THE SOUTH EAST BY	:	18°14' 36".98 E	73°01' 03".12 N
ON THE NORTH EAST BY	:	18°14' 52".99 E	73°01' 06".40 N

SCHEDULE - 2

Waterfront along with Inter Tidal Area & Under Water Area is calculated as below:

(a)	**Inter Tidal Area** (between HTL & LTL @ Rs.0.40 per Sq. Mtrs. per week)	275400 Sq. Mtrs.	Rs.0.40 X 52 Weeks X 275400 Sq. Mtrs.	Rs. 57,28,320/-
(b)	**Under Water Area** (between LTL & sea limits @ Rs. 0.10 per Sq. Mtrs. per week)	58100 Sq. Mtrs.	Rs.0.10 X 52 Weeks X 58100 Sq. Mtrs.	Rs. 3,02,120/-
		333500 Sq. Mtrs.	Total Annual Rent	Rs. 60,30,440/-

DAS OFFSHORE ENG. LTD. NAVI MUMBAI

Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board, Mumbai.

FAX NO. :222746 Jun. 10 2009 03:52PM P1 005

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 3854 Date 11 JUN 2009
Inward A.P.I. Port Supdt.
C.A.O. C.P.O.
E.E.O. Branch.

Z-139

प्रादेशिक बंदर अधिकारी,
राजपुरी बंदरे समुह,
भाजी मार्केट रोड,
अलिबाग - रायगड.

अत्यंत महत्वाचे

जा.क्र. बंअ/राजपुरी/साशा / 288 /०९

दिनांक :- 10/6/2009

प्रति,

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड,
बेलार्ड इस्टेट, मुंबई - ३८.

विषय :- राजपुरी खाडीमध्ये मौजे रोहिणी / तुरंबाड, जि. रायगड येथील मे. दास ऑफशोअर यांच्या नियोजित शीपयार्ड / फॅब्रीकेशन यार्डच्या प्रकल्पाच्या अनुषंगाने पालकमंत्री महोदय ना. सुनील तटकरे साहेबांच्या दिनांक ७/६/२००९ रोजीच्या दौ-याबाबत.

महोदय,

मा. ना. श्री. सुनीलजी तटकरे साहेब, पालकमंत्री, रायगड जिल्हा यांच्या वरील ठिकाणच्या पूर्वनियोजित दौ-याप्रमाणे रविवार दिनांक ७/६/२००९ रोजी सकाळी ठिक १०.०० वा. मी स्वत: आवश्यक त्या दप्तरी माहितीसह मौजे रोहिणी / तुरंबाडी येथे हजर राहिलो.

मा. मंत्री महोदयांच्या आगमनापूर्वी मे. दास ऑफशोअर यांनी नियोजित प्रकल्पासाठी विकसित केलेल्या खाडी क्षेत्राची संपूर्ण पहाणी केली. नंतर कंपनीचे प्रतिनीधी श्री. गोरे अणि श्री. भोसले यांच्या समवेत सखोल चर्चा करुन नियोजित प्रकल्पाबाबत सखोल माहिती करुन घेतली. सकृतदर्शनी, कंपनीने मोठया प्रमाणात खाडीच्या पात्रात भराव टाकून अंदाजित ८०० मी. रुंद आणि ८० मी. लांब खाडी क्षेत्र विकसित केले आहे. कंपनी प्रतिनिधीच्या म्हणण्याप्रमाणे खाडीच्या किना-यापासून १००० मी. रुंद विकसित केलेल्या खाडी क्षेत्रापैकी ६०० मी. रुंद खाडी क्षेत्र केवळ बोर्डाच्या मालकीचे आहे.

महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या दिनांक ९/७/२००८ च्या पत्राच्या आधारे (LOI) वरील प्रमाणे कंपनीने खाडी क्षेत्राचा विकास करुन नियोजित प्रकल्पासाठी पहिला टप्पा पूर्ण करीत असल्याचे सांगितले. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची अन्य कोणतीही परवानगी अथवा तांत्रिक व आर्थिक सुसाध्यतेचा अहवाल कंपनीने येत मुख्यालयाकडे मंजूरीसाठी सादर केला अथवा कसे, हे कार्यालयाच्या दप्तरी पुराव्यावरुन

स्पष्ट होत नाही. परंतु जागा पहाणीच्या वेळी मंजूर आराखडे, संमतीचे करारपत्र इ. दफ्तरी पुराव्यांची अद्याप पूर्तता झाली नसल्याचे समजते.

तूर्तास स्थानिक ग्रामस्थांच्या विरोधामुळे बंदर विकसित करण्याचे काम काही काळ स्थगित ठेवल्याचे कंपनी प्रतिनिधीने सांगितले.

नियोजित प्रकल्पासाठी आवश्यक परवान्यांची कागदपत्रांची पूर्तता लवकरात लवकर कंपनीने करावी असे प्रतिनिधींना सूचीत केले.

मा. मंत्री महोदयांनी ग्रामस्थांच्या अपस्थितीत प्रकल्पाची पहाणी केली. स्थानिकांच्या बैठकीनंतर पुढच्या दौ-यासाठी मंत्री महोदयांसमवेत दिघी येथे रवाना झालो.

प्रामुख्याने प्रकल्पग्रस्तांचे पुनर्वसन झाल्याशिवाय तुरंबाडी आणि दिघी हे प्रकल्प शासन होऊ देणार नाही असे मंत्री महोदयांनी आश्वासन देऊन मुंबईत संबंधितांच्या बैठका घेऊन स्थानिकांच्या समस्या हताळल्या जातील असे दोन्हीकडील बैठकांमधून मंत्री महोदयांनी स्पष्ट केले.

आपला विश्वासू,

(कॅप्टन सुरज नाईक)
प्रादेशिक बंदर अधिकारी,
राजपुरी बंदरे समुह,
रायगड - अलिबाग.

719

DAS OFFSHORE ENGG. PVT. LTD.

(OIL & GAS DIVISION)

TÜV CERT EN ISO 9001-2000 Certificate: 44 100 010429-E3 TÜV NORD

'SAGAR UDAY'
Plot No. F-3, Behind CIDCO Bhavan'
(Agroli) Belapur, Navi Mumbai - 400 614.
Phone : (+91-22) 2757 3790 / 91
Fax : (+91-22) 2757 0795 / 8220
email : dasoffshore@dasoff.com
website: www.dasgroups.org

MMB/Rohini/DAS offshore/2008/ 682

7th April ,2008

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Mail Inward No. 2557 Dt. 8 APR 2008
Inward
Branch Plan

To,
Chief Executive Officer,
Maharashtra Maritime Board,
Indian Mercantile Chambers, 3rd Floor,
Ramjibhai Kamani Marg, Ballard Estate,
Mumbai-400 038.

Dear Sir,

Sub: Request for allotment of water front and inter tidal area for setting up captive fabrication yard (Phase-1) at village Rohini, Tal. Mhasla, District Raigad

Ref: Your letter no. MMB/Plan-1/Das Offshore/57/296 dated 8th February, 2008

With reference to above, it is submitted that:

1. Five copies of "Techno-economic Feasibility Study Report for the proposed Port at village Rohini, Raigad District, Maharashtra State by DAS Offshore Engineering Pvt Ltd" are enclosed herewith.
2. As directed by you, processing fee of Rs. 5 lakh has been paid by Demand Draft 019540 dated 9th February 2008 vide this office letter no. DAS/SEC/001 dated 9th Feb. 2008.
3. A Map indicating proposed area and also the length of the waterfront required as well as details of back-up land is enclosed herewith.
4. We have taken the note of your comments at item 2 (iv) and the copies of Annual Accounts for last 3 years i.e. 2004-05, 2005-06, 2006-07 are enclosed herewith.

..2

An early action in the matter is highly appreciated.

With warm regards,

Yours faithfully,
For DAS Offshore Engineering Pvt Ltd.

(K. Ashok)
Director

Encl : As above

ग्रुप ग्रामपंचायत रोहिणी

ता. म्हसळा, जि. रायगड

श्री गौ-या नथूराम डुगे
सरपंच
श्री लक्ष्मण धर्मा ताम्हणकर
उपसरपंच
सौ. शिल्पा सुनिल पाटील
सदस्य
श्री महेंद्र महादेव पाटिल
सदस्य
श्री रामदास नागोजी पांढरे
सदस्य
श्री रामनाथ पदाजी वाघरे
सदस्य
जनाबाई पांडुरंग पाटील
सदस्य
माजी सरपंच

ग्रा.पं. रोहिणी/म्ह.पं.स.
जा. क्र.

दिनांक ६१/७/२००९

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी
महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड
१४ इंडियन मर्कन्टाईल चेंबर्स
रामजीभाई कमानी मार्ग
कफ परेड इस्टेट मुंबई-४०००३१

विषय:- रोहिणी आडीवाकूर गावातील खाडी किनारी नव्याने येत असलेल्या उद्योगाबाबत

महोदय,

आमच्या गावी मौजे रोहिणी आडीवाकूर पो. मेंदडी, ता. म्हसळा, जि. रायगड येथे आमच्या गावच्या खाडी किनारी जो दास ऑफशोअर इंजिनीरींग कंपनीला आपली ना हरकत दाखला दिलेला आहे कंपनीने आमच्या अटी व शर्ती पुर्ण पणे मान्य केलेल्या आहेत. तसेच या कंपनीच्या प्रतिनिधीस आमच्या या खाडी किनारी कोणत्याही नविन उद्योगाला परवानगी देऊ नये.

दास ऑफशोअर हि कंपनी आमच्या गावातील बेरोजगारांना रोजगार देण्यास पुरेपुर आहे. तरी आपणास नम्र विनंती आहे की आमच्या खाडी वाचविण्यासाठी कोणत्याही नविन उद्योगाला परवानगी नसावी. हि नम्र विनंती आहे.

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. MMB/26 Date 15 JUL 2009
Inward A.P.I. Post Supdt. C.P.O.

ग्रुप ग्रामपंचायत रोहिणी

ता. म्हसळा, जि. रायगड

श्री गौ-या नथूराम डांगे
सरपंच
श्री लक्ष्मण धर्मा ताम्हणकर
उपसरपंच
सौ. शिल्पा सुनिल पाटील
सदस्य
श्री महेंद्र महादेव पाटिल
सदस्य
श्री रामदास नागोजी पांढरे
सदस्य
श्री रामनाथ पदाजी वाघरे
सदस्य
जनाबाई पांडुरंग पाटील
सदस्य
माजी सरपंच

(२)

ग्रा.पं. रोहिणी/म्ह.पं.स.
जा. क्र.

दिनांक / /२००

दास ऑफशोअर कंपनीने आम्हाला पुढील अटी दिलेल्या आहेत त्या पुढिल प्रमाणे आहेत

सरपंच
ग्रुप ग्रामपंचायत रोहिणी

प्रा- तहसीलदार म्हसळा (जि. रायगड)
— जिल्हाधिकारी रायगड.

दिनांक : १८.०३.०८

प्रती,
मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी ,
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
१४ इंडीयन मर्कन्टाईल चेंबर्स
रामजीभाई कमानी मार्ग
बलार्ड इस्टेट, मुंबई ४०० ०३८

विषय : रोहीणी गावातील खाडी किनारी नव्याने येत असलेल्या उदयोगाबाबत.

महोदय,

आमच्या गावी मौजे रोहीणी ता. म्हसळा जि.रायगड येथील गट क्रमांक ७०, ७१, ७२, ७३, ७४, ७५, ७६, ७७, ७८, ७९, ८०, ८३ व ९६ मधील अविभाज्य सत्ता प्रकारातील बहुतांश जमीन शासनातर्फे आम्हा शेतक-यांना दिलेली आहे. सदर जमीन खाडीच्या बाजुकडील बंधारा फुटल्याने नापीक झाली आहे. दुरुस्तीसाठी येणारा खर्च आम्हाला परवडणारा नसल्याने शासनाच्या संमतीने आम्ही ती विकण्याचे ठरविले व त्याप्रमाणे मेसर्स दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनीला आम्ही वरील गट क्रमांकातील सर्व जमीन सुमारे ४३ एकर रोख रक्कम घेऊन दिली आहे.खरेदी विक्रीचे काम व मा. जिल्हाधिकारी यांची संमती घेण्याचे काम कंपनीतर्फे युध्द पातळीवर चालु आहे.

मेसर्स दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनीचे मालक मॅनेजिंग डायरेक्टर यांनी दिनांक २४.१२.२००७ रोजी प्रत्यक्ष रोहीणी गावी येऊन ग्रामस्थांना कंपनीतर्फे सदर जमीनीवर ऑइलरींग, फ्लॅटफार्म इ. साठीच्या फॅबरीकेशनचे काम करुन ते बोटीने मुंबई हाय येथे पाठविण्याचे राष्ट्रीय महत्वाचे काम व सोबत इतर संबंधीत काम करावी लागतील व त्यासाठी जमीनीवर भराव टाकून वर्कशॉप बांधावे लागतील. तसेच ४०० मी. लांबीची ६ मी. खोलीवर जेट्टी बांधावी लागेल अशी माहिती दिली.

वरील प्रकारे फॅबरीकेशनचे काम सुरु झाल्यास यार्डामध्ये दररोज सुमारे ८०० ते १००० तरुणांना रोजगार उपलब्ध होईल. फॅबरीकेशन यार्ड बनविताना कंपनीने पिण्याच्या पाण्याची व्यवस्था म्हणून आडीठाकुर गावात छोटे धरण बांधुन रोहीणी गावातील सर्वांना पिण्याच्या पाण्याचा पुरवठा करण्याचे धोरण निश्चित केले आहे.

त्याचप्रमाणे फॅबरीकेशन यार्डासाठी लागणारे तांत्रिक व अतांत्रिक मनुष्यबळ रोहीणी परिसरातील १५ ते २० गावातील विदयार्थ्यांना आय. टी. आय स्थापून पुढील शिक्षण उपलब्ध करुन यार्डातच नोकरी लावण्याचे पण निश्चित केले आहे.

कंपनीने यापुर्वीच रोहीणी गावात समाज मंदीर हॉलसाठी आवश्यक ती सर्व आर्थिक मदत केलेली आहे.तसेच कंपनीचा दवाखाना, कॅन्टींग व ऑफीस या गोष्टींसाठी लागणा-या इमारतीचे काम जोरात चालू आहे.व रोहीणी गांव हगणदारी मुक्त करण्यासाठी प्रत्येक घरासाठी शौचालय बांधण्यासाठी ग्रामपंचायतीला देणगी रुपाने ३,००,००० /- रुपयांचा चेक ( ) निधी स्वरुपात दिलेला आहे.

आम्ही सर्व गावकरी हमी देतो की वरील गटक्रमांकाची जमीन मे. दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनीला देण्याचा करार केलेला आहे. त्यामोबदल्यात जमीनीची पुर्ण किमंत आम्हाला पोच झालेलली आहे. व मे. दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनीला सदर जमीनीचा ताबा देण्यात आला आहे. सदर ताबा न परतावा तत्वाचा आहे. मे. दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनी शिवाय इतर कोणत्याही कंपनीस विक्री किंवा ताबा दिलेला नाही. तरी मे. दास ऑफशोर इं. प्रा. लि. कंपनीला शेतजमीन समोरील समुद्राची जागा देण्यात यावी व त्याचे प्रोजेक्टला अनुमती देण्यात यावी.

महोदय आम्ही आपणांस मुद्दाम कळवितो की आजपर्यंत बाहेर गावातून कित्येक परप्रांतीय लोक जागेसाठी चौकशी करुन काहीवेळी थोडे पैसे देऊन वर उल्लेख केलेल्या जमीनी विकत घेण्यासाठी येऊन गेले आहेत. एकदा आल्यानंतर ते पुन्हा

इकडे फिरकत नाहीत. शिवाय दास आफशोर प्रमाणे ना नोकरीची हमी, पिण्याच्यापाण्याची, तांत्रिक शिक्षणाची व एकंदरीत पंचक्रोशिच्या सुधारण्याची काळजी अथवा हमी देत नाहीत. आम्हाला मिळालेल्या माहीतीप्रमाणे मे. दास ऑफशोर इ. प्रा.लि. कंपनी एका मराठी माणसाची मराठी भुमीत मराठी माणसाचा उध्दार करण्यासाटीच येत आहे. अशी आम्हा गावक-यांची दृढ समजुत झालेली आहे व या श्रध्देस तडा जाऊ नये म्हणुन आपणांस आम्ही सर्व गावकरी हात जोडुन विनंती करतो की रोहीणी गावात मे. दास ऑफशोर इ. प्रा.लि. कंपनी व्यतिरिक्त इतर कोणत्याही कंपनीस मरीन उदयोगाशी संबधीत उदयोग करण्यास परवानगी देऊ नये. आमचे सर्व प्रकारचे सहकार्य फक्त मे. दास ऑफशोर इ. प्रा.लि. कंपनीलाच राहील.

आपले विश्वासु

गट नं. नाव सही

प्रत,

१. माननीय मंत्री महोदय महसुल विभाग महाराष्ट्र राज्य
यांना माहीतीसाठी सविनय सादर.

२. माननीय जिल्हाधिकारी जि. रायगड, यांना माहीतीसाठी
सविनय सादर.

३. माननीय तहसिलदार ता. म्हसळा यांना माहीतीसाठी
सविनय सादर.

४. मेरपंच ग्रामपंचायत रोहीणी यांना माहीतीसाठी
सविनय सादर.

नावे

३) कडु गोऱ्या नथुराम डांगे
२) " लोंढू चांगोजी गोरीवले
३) धर्मा बारीनाथ फुलारा
४) रामदास नागोजी पांढरे
५) रामचंद्र रामजी पाटील
६) चंद्रकांत बाबोजी पाटील
७) नथुराम बाल्होजी पाटील
८) लहु बारीनाथ पाटील
९) हरीचंद्र बाबु नाकती

18/03 2008 16:38 FAX +912227570785 Market Ins 002

Clerk to the
MAHARASHTRA BOARD, MUMBAI

ग्रामपंचायत तुरुंबाडी

मु. तुरूंबाडी, पो. मेंदडी, ता. म्हसळा, जि. रायगड पीन - ४०२ १०५

जा. क्र.

दिनांक : १०/ ७ /२००९

ग्रामपंचायत तुरुंबाडी ता. म्हसळा जि. रायगड

मा. मुख्य कार्यकारी अधिकारी
महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
१४ इंडियन मर्कंटाईल चेंबर्स
रामजीभाई कमाणी मार्ग
बलार्ड इस्टेट मुंबई. ४००.०३८

विषय :- तुरुंबाडी गावातील खाडी किनारी नव्याने येत असलेल्या उद्योगांबाबत.

महोदय,

आमच्या गावी मौजे तुरुंबाडी पो. मेंदडी, ता. म्हसळा, जि. रायगड येथे आमच्या गावच्या खाडी किनारी डो दास ऑफशोअर इंजिनीरिंग कंपणीला आम्ही ना हरकत दाखला दिलेला आहे. कंपणीने आमच्या अटी व शर्ती पुर्णपणे मान्य केलेल्या आहेत. तसेच या कंपणीच्या व्यतिरिक्त आमच्या खाडी किनारी कोणत्याही नविन उद्योगाला परवानगी देऊ नये.

15/7

MAHARASHTRA MARITIME BOARD
Inward No. 4725 Date: 15 JUL 2009
Asstt. A.P.I. Dy. Engr. 16-07-09
Sr. A.O. C.P.O.
C.E.O. Branch

दास ऑफशोअर हि कंपणी आमच्या गावातील बेरोजगारांना रोजगार देण्यास पुरेपुर आहे, तरी आपणास नम्र विनंती आहे की आमची खाडी बाचवण्यासाठी कोणत्याही नविन परवानगी नसावी हि नम्र विनंती आहे.

दास ऑफशोअर कंपणीने आम्हाला

ग्रामपंचायत तुरुंबाडी

मु. तुरुंबाडी, पो. मेंदडी, ता. म्हसळा, जि. रायगड पीन - ४०२ १०५

जा. क्र. (२) माझिल पानवरुन दिनांक : ३०/७/२००९

रामजी जाधव थोडजी -

सरपंच
ग्रामपंचायत तुरुंबाडी

श्री. जनार्दन हरी आमदेकर. → Jamdekar.
श्री. मधुकर रामजी थोडजी → [signature]
श्री. काशिनाथ रामजी माने → [signature]
श्री. लक्ष्मण हरी निबी → [signature]
श्री. मनोहर रामा लोधी → Manohar
श्री. कृष्णा रमेश बैदू → Baidkr 10/7/2009
श्री. पुरुषोतम लक्ष्मण पाटील. → Patil
श्री रामजी गोविंद चव्हाण → [signature]
श्री नरेश कमलाकर चव्हाण → Naresh
श्री जगन महादू चव्हाण → जगन म चव्हाण
श्री चंद्रकांत रुक्मा दिवेकर → चंद्रकांत र. दिवेकर
श्री विष्णु नामदेव पाम्रेकर → [signature]
श्री गोप्या कमलाकर माने → गोपाळ क. माने
श्री धर्मा महादू बेंडकोळी → धर्मा महादू बेंडकोळी
श्री रामदास चांग्या कोळी → [signature]
श्री नारायण महादेव चव्हाण → रामदास चं को चौ
श्री नारायण जाग्या चव्हाण → नारायण म. चव्हाण
श्री चांग्या पदम्या लोधी → चांग्या लोधी नारायण ज. चव्हाण.

प्रत. तहसीलदार म्हसळा (जि. रायगड)
- जिल्हा अधिकारी रायगड

(विवरण क्रमांक ३१)

महाराष्ट्र शासन

☎ २२८७ ३८ ४४
📠 २२०२ ५९ ४६

क्रमांक :- इएनव्ही-२०११/प्र.क्र.१५३/का-३
पर्यावरण विभाग,
मंत्रालय, १५ वा मजला, नवीन प्रशासन भवन,
मादाम कामा मार्ग, मुंबई - ४०० ०३२
दिनांक : २१ जुलै, २०११.

प्रति,
जिल्हाधिकारी
जिल्हाधिकारी कार्यालय (खनिकर्म),
नागपूर / भंडारा / सिंधुदूर्ग / रत्नागिरी / गोंदिया.

विषय :- सन २०११-१२ रेती घाटांना पर्यावरण अनुमती देण्याबाबत..
राज्य शासनाच्या पर्यावरण अनुमतीबाबतचा दि.०७.०८.१९९७ चा निर्णय रद्द करण्यात आल्याबाबत..

संदर्भ :-
१) जिल्हाधिकारी कार्यालय, नागपूर यांचे पत्र क्र.३/कक्ष-२१/कावी-२२२/११, दि.०९.०५.२०११.
२) जिल्हाधिकारी कार्यालय, भंडारा यांचे पत्र क्र. आसन-१४/ खनिज/ अभा/कावि/१६७/११, दि.१४.०६.२०११
३) जिल्हाधिकारी कार्यालय, सिंधुदूर्ग यांचे पत्र क्र.डेस्क/१७/ खनिकर्म /६९२/८००/११, दि.१८.०६.२०११.
४) जिल्हाधिकारी कार्यालय, गोंदिया यांचे पत्र क्र. कालि/खनिज/ कावि/ ४६७/११, दि.०१.०७.२०११.
५) जिल्हाधिकारी कार्यालय, रत्नागिरी यांचे पत्र क्र. खनिकर्म/वाळू लिलाव /११-१२, दि.०७.०७.२०११.
६) पर्यावरण विभागाचे शासन निर्णय क्र.इएनव्ही-२०१०/प्र.क्र.२४६ /तां.क.२, दि.२६.०५.२०११.

महोदय,

उपरोक्त विषयाबाबत संदर्भ क्र.१ ते ५ च्या पत्रान्वये जिल्हाधिकारी कार्यालयाकडून ५ हेक्टर पेक्षा कमी क्षेत्र असलेल्या रेती घाट लिलावासंदर्भात असे स्पष्ट करण्यात येते की, केंद्र शासनाच्या पर्यावरण मुल्यांकन आघात अधिसूचना, १९९४ व राज्य शासनाच्या दि.०७.०८.१९९७ व त्यामध्ये वेळोवेळी करण्यात आलेल्या सुधारणाच्या अनुषंगाने ५ हेक्टर पेक्षा कमी क्षेत्र असलेल्या रेती घाटांना राज्य शासनाच्या पर्यावरण विभागातून पर्यावरण अनुमती देण्यात येत होती.

तथापि, केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने त्यांच्या दि.१५.०९.२००६ च्या अधिसूचनेन्वये सुधारीत पर्यावरण आघात मुल्यांकन अधिसूचना, २००६ च्या पारित केलेली असल्याने केंद्र शासनाच्या यापूर्वीच्या पर्यावरण आघात मुल्यांकन अधिसूचना, १९९४ वर आधारीत असलेल्या राज्य शासनाच्या दि.०७.०८.१९९७ चा शासन निर्णय व त्यामध्ये वेळोवेळी करण्यात आलेल्या सुधारणबाबतचे आदेश, आता संदर्भ क्र.६ अन्वये रद्द करण्यात आले आहेत. सबब, ५ हेक्टर पेक्षा कमी क्षेत्राच्या वाळू लिलावाचे प्रस्ताव पर्यावरण विभागाकडे आता पाठविण्याची आवश्यकता नाही. त्यामुळे ५ हेक्टरपेक्षा कमी क्षेत्राचे वाळू लिलावाचे प्रस्ताव पर्यावरण विभागाकडे पाठविण्यात येऊ नये.

आपला,

(दे. के. मानकर)
अवर सचिव, महाराष्ट्र शासन

29 JUL 2011

प्रत,
१) प्रधान सचिव, महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई
२) सर्व विभागीय आयुक्त
३) सर्व जिल्हाधिकारी
४) मुख्य कार्यकारी अभियंता, महाराष्ट्र मेरी टाईम बोर्ड,
५) सदस्य सचिव, महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ, मुंबई यानी त्यांच्या अधिपत्याखाली असलेल्या प्रादेशिक कार्यालयांना कळविण्यात यावे.

(विवरण क्रमांक ३२)

महाराष्ट्र शासन

क्र.बीजीटी ०६१३/प्र.क्र.१५३/बंदरे २
गृह विभाग,२ रा मजला,
मंत्रालय, मुंबई: ४०० ०३२
दि. १३ मार्च, २०१८

प्रति,

प्रधान सचिव,
मा.महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय,
मुंबई

विषय :- भारताचें नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परि.क्र.२.१ मधील मुद्दा क्र.२.१.८.२ व २.१.८.३ संदर्भातील सद्यस्थिची माहिती मिळण्याबाबत

संदर्भ: आपल्या कार्यालयाचे पत्र क्र.६७६०/म.वि.स./ड-१/लोलेस, दि.०७.०३.२०१८

उपरोक्त विषयांकीत प्रकरणी आपल्या संदर्भाधिन पत्रांन्वये कळविण्यात आल्याप्रमाणे परि.क्र.२.१ मधील मुद्दा क्र.२.१.८.२, २.१.८.३ व २.१.८.४ संदर्भातील सद्यस्थिची माहिती सोबत जोडली आहे.

(अ.ह.दमय्यावार)
कार्यासन अधिकारी, गृह विभाग,महाराष्ट्र शासन

सोबत: वरिलप्रमाणे

परिच्छेद क्र. २.१.८.२:

१) रेवस बंदराबाबत नौवहन मार्गाच्या परवानगीसाठी व्यावसायिक दराने शुल्क आकारणीबाबत मंत्री महोदयांनी महान्यायधिवक्ता (Attorney General) यांचे मत घेण्याचा निर्णय घेतला होता. सदर प्रकरणी महान्यायधिवक्ता यांचे अभिप्राय प्राप्त झाला आहे काय? तसेच नौवहन मार्गाच्या परवानगीची सद्यस्थिती काय ? याची माहिती तात्काळ सभितीस उपलब्ध करून देण्यात यावी.

अभिप्राय: परिच्छेद क्र. २.१.८.२ रेवस बंदराबाबत नौवहन मार्गाच्या परवानगीसाठी व्यावसायिक दराने शुल्क आकारणीबाबत महान्यायधिवक्ता (Attorney General) यांचे मत घेण्याबाबत दि.१५ जून, २०१७ रोजी विधी व न्याय विभागाच्या मान्यतेने प्रस्ताव पाठविण्यात आला आहे. मा.महान्यायधिवक्ता यांचे अभिप्राय अद्याप अप्राप्त आहे. मुंबई बंदर विश्वस्त यांच्या हद्दीतून नौवहन मार्गाच्या परवानगीसंदर्भात, मुंबई बंदर विश्वस्त यांनी दि. २१.८.२०१७ च्या पत्रान्वये, रेवस बंदराच्या नौवहन मार्गाकरिता रु. ९३,२३,४८,१४८/- (अंदाजे) इतके वार्षिक भाडे आकारण्यात येईल. याशिवाय, आणखी व्हार्फेज शुल्क, जलयान शुल्क आणि लागू असलेले इतर शुल्क आकारण्यात येईल, असे या कार्यालयास कळविले होते. रेवस पोर्ट लि. यांच्या विनंतीनुसार, सदर पत्राची छायाप्रत दि. ११.१०.२०१७ च्या पत्रान्वये रेवस पोर्ट लि. यांना देण्यात आली आहे.

२) रेवस बंदराच्या तपशिलवार प्रकल्प अहवालात जहाज बांधणी प्रकल्पाच्या जागेमधून जाणाऱ्या प्रस्तावित जोड रस्त्यांचे कामासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी सल्लामसलत करून अंतिम निर्णय घेण्यात येईल असे सांगण्यात आले होते. अत: रस्त्यासंदर्भात झालेल्या निर्णयाची सद्यस्थिती काय आहे?

अभिप्राय: रेवस पोर्ट लि. यांनी बंदर प्रकल्पाकरिता रस्ते जोडणीसंदर्भात सविस्तर प्रकल्प अहवाल (Detailed Project Report) तयार करुन सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे मंजूरीसाठी सादर केला होता. रस्ते जोडणीच्या प्रकल्पांतर्गत, धरमतर खाडीवरील पुलासाठी मे. रेवस पोर्ट लि. यांनी १२ मी. vertical clearance प्रस्तावित केला आहे. परंतु, हयाच पुलापासून सुमारे २०० मी. अंतरावर सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत प्रस्तावित रेवस-रेडी किनारी महामार्गांतर्गत नाबार्ड योजनेखाली धरमतर खाडीवरील अन्य पुलाकरिता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने ३० मी. vertical clearance मंजूर केला आहे. त्यामुळे, धरमतर खाडीमधील भविष्यातील बंदर विकास विचारात घेता, हया खाडीमधून आवागमन करणा-या जलयानांना अडथळा होऊ नये याकरिता रेवस पोर्ट लि.

यांना नियोजित पुलाकरिता ३० मी. vertical clearance ठेवण्याबाबत दि. ७.१०.२०१६ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आले होते. तथापि, हयामुळे प्रकल्पाच्या खर्चात मोठया प्रमाणात वाढ होणार असल्याचे तसेच पुलाचे आराखडयातसुध्दा बदल करावा लागेल, असे रेवस पोर्ट लि. यांचे म्हणणे आहे. त्यामुळे, सद्य:स्थितीत हयाबाबत अद्याप निर्णय झालेला नाही.

दि. २५.७.२०१७ रोजी मा. मुख्यमंत्री महोदयांच्या अध्यक्षतेखाली व मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्रीमहोदयांच्या उपस्थितीत, राज्यातील सागरमाला योजना व बंदर विकास प्रकल्पांचा आढावा घेण्याकरिता संपन्न झालेल्या बैठकीत, रेवस बंदराचा विकास मुंबई बंदर विश्वस्त (MbPT), जवाहरलाल नेहरु बंदर विश्वस्त (JNPT) आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (MMB) यांच्या विशेष हेतू वाहन (Special Purpose Vehicle) कंपनीमार्फत करण्याचा निर्णय घेण्यात आला आहे. सदर निर्णयाच्या अनुषंगाने, मे. रेवस पोर्ट लि. यांच्या मालमत्तांचे मूल्यांमापन मे. एसबीआय कॅपिटल मार्केटस् प्रा.लि. यांच्यामार्फत करुन घेण्यात येत आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.८.३:- रेडी बंदर व विजयदुर्ग बंदर यासंदर्भात प्रसल्पाची सद्यस्थिती, न्यायप्रविष्ट बाबींची सद्यस्थिती तसेच प्रकल्पासंदर्भात शासनस्तरावरून झालेले निर्णय याची अद्ययावत माहिती समितीस देण्यात यावी.

अभिप्राय:

(अ) रेडी बंदर प्रकल्पाबाबतची सद्य:स्थिती:-

मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी दि. १५.४.२०१७ च्या पत्रान्वये न्यायालयाबाहेर समझोता (Out of Court settlement) करण्यासंदर्भात केलेल्या विनंतीच्या अनुषंगाने, दि. ११.५.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयानुसार, सदर प्रस्तावावर कार्यवाही करण्यासाठी शासन गृह विभाग निर्णय दि. २५.५.२०१७ अन्वये एक समिती स्थापन करण्यात आली होती.

हयासंदर्भात, शासन गृह विभाग पत्र दि. ३.१.२०१८ अन्वये कळविण्यात आले की :-

१) शासनाने उपरोक्त दि. २५.५.२०१७ रोजीच्या निर्णयानुसार स्थापन करण्यात आलेल्या समितीच्या शिफारशी स्वीकारल्या आहेत.

२) मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी मा. सर्वोच्च न्यायालयात दाखल केलेला दावा क्र. २४५४६/२०१६ मागे घेण्याच्या अधीन समझोता करण्यात येईल.

३) रेडी बंदर येथील जेट्टीवरुन हाताळण्यात येणा-या मालाकरिता मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी बहुउद्देशिय जेट्टींना लागू असलेले चढणावळ/उतरणावळ शुल्क (व्हार्फेज शुल्क) ममेबोर्डाला भरणा करण्याच्या अटीस अधीन राहून दोन्ही जेट्टींचा ताबा परत कंपनीकडे देण्यात यावा.

४) दि. ३०.१.२०१३ च्या अधिसूचनेप्रमाणे रेडी बंदराची बंदर हद्द पूर्ववत करण्यात यावी तथापि ती गोवा राज्याच्या हद्दीत जाणार नाही तसेच रेडी बंदराच्या हद्दीतून तेरेखोल खाडीतील इतर सागरी प्रकल्पांकरिता ये-जा करणा-या जहाजांना रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडून मुक्त प्रवेश देण्यात येईल या अटी लागू असतील.

५) रेडी पोर्ट लि. यांनी बंदर कराची रु. २.५१ कोटीची रक्कम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणा करावी. मात्र, व्हार्फेज शुल्काबाबतचा दावा लवादासमोर लढविण्यात यावा.

६) मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी समझोत्याबाबतच्या सर्व अटी मान्य करण्याच्या अधीन राहून, बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक प्राप्त करण्यासाठी २४ महिन्यांची मुदतवाढ देण्यात यावी.

मे. रेडी पोर्ट लि. यांनी मा. सर्वोच्च न्यायालयात दाखल केलेला दावा क्र. २४५४६/२०१६ मागे घेतला आहे आणि बंदर कराची रु. २.५१ कोटीची रक्कम महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणा केली आहे. तसेच, समझोत्याच्या प्रस्तावाबाबत शासनाने नेमून दिलेल्या सर्व अटी मान्य केल्या आहेत. त्यानुषंगाने, मंमेबोर्डाने दि. १६.२.२०१८ रोजीच्या पत्रान्वये रेडी बंदरातील दोन्ही जेट्टींचा ताबा परत मे. रेडी पोर्ट लि. यांच्याकडे देण्यात आला आहे.

(ब) विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाबाबतची सद्य:स्थिती:-

विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पासाठी अद्याप पर्यावरणविषयक दाखला मिळालेला नसून, बंदराचे बांधकाम अद्याप सुरु झालेले नाही. मे. विजयदुर्ग पोर्ट प्रा.लि. यांना पर्यावरणविषयक दाखल्यासाठी आवश्यक पर्यावरण आघात मूल्यांकन अभ्यासाकरिता (Environment Impact Assessment Studies) केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने दि. २८.४.२०१५ च्या पत्रान्वये Terms of Reference जारी केल्या आहेत.

दि. ११.५.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ७२ व्या बैठकीत, विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचा शून्य दिनांक (Zero Date) प्राप्त करण्यासाठी कंपनीला दि. ३०.४.२०१९ पर्यंत मुदतवाढ देण्यात आली आहे.

मा. केंद्रीय नौकानयन मंत्री महोदयांच्या उपस्थितीत मा. मुख्यमंत्री महोदयांच्या अध्यक्षतेखाली दि. २५.७.२०१७ रोजी संपन्न झालेल्या बैठकीत, मुंबई बंदर विश्वस्त (MbPT), जवाहरलाल नेहरु बंदर विश्वस्त (JNPT), मार्मागोवा बंदर विश्वस्त (MoPT) आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड (MMB) यांनी स्थापन करावयाच्या विशेष हेतू वाहन (Special Purpose Vehicle) कंपनीमार्फत विजयदुर्ग पासून नजीक गिर्ये येथे बंदर प्रकल्प विकसित करण्यात यावा, असा निर्णय घेण्यात आला आहे. त्यानुषंगाने, मार्मागोवा

बंदर विश्वस्त यांनी बंदर प्रकल्पाचा तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल (Techno-Economic Feasibility Report) तयार करण्याचे काम मे. टाटा कन्सल्टिंग इंजिनिअर्स या कंपनीला दिले आहे.

शासन गृह विभाग पत्र दि. १७.०२.२०१८ अन्वये, उपरोल्लिखित दि. २५.७.२०१७ रोजीच्या बैठकीत घेण्यात आलेल्या निर्णयाच्या अनुषंगाने, विजयदुर्ग बंदर प्रकल्पाचे अस्तित्त्वातील करारनामाधारक मे. विजयदुर्ग पोर्टस् प्रा.लि. यांचा करार संपुष्टात आणण्याकरिता आवश्यक कार्यवाही करण्याचे निर्देश शासनाने या कार्यालयास दिले आहेत. त्यानुसार, पुढील कार्यवाहीची रुपरेषा ठरविण्यात येत आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.८.४: जयगड (लावगण व धामणखोल उपसागर) बंदर यासंदर्भात अद्ययावत माहिती देण्यात यावी.

अभिप्राय:

(अ) जयगड-लावगण बंदर (आंग्रे बंदर) प्रकल्पाची सद्य:स्थिती:-

जयगड-लावगण (म्हणजेच आंग्रे बंदर) येथे मे. आंग्रे पोर्ट प्रा.लि. या सवलत करारनामाधारक कंपनीने मालहाताळणीसाठी ३५० मी. लांबीचा एक धक्का आणि जहाजदुरुस्तीसाठी शिप लिफ्ट सुविधा विकसित केली आहे. एप्रिल-२०१२ पासून आंग्रे बंदर कार्यान्वित झालेले आहे.

(ब) जयगड-धामणखोल बंदर (जेएसडब्ल्यू जयगड बंदर) प्रकल्पाची सद्य:स्थिती:-

मे. जेएसडब्ल्यू जयगड पोर्ट लि. या सवलत करारनामाधारक कंपनीने बंदर प्रकल्पाच्या पहिल्या टप्प्यातील दोन धक्के ऑगस्ट-२००९ पासून कार्यान्वित केले आहेत. सद्य:स्थितीत, बंदराच्या दुस-या टप्प्यात सहा धक्के बांधण्याचे काम सुरु असून, त्यापैकी ३ धक्के तयार होऊन कार्यान्वित झाले आहेत. उर्वरित धक्क्यांचे काम प्रगतीत आहे. हया बंदरात सुमारे २० मीटर इतकी खोली असून २,००,००० डीडब्ल्यूटी क्षमतेची जहाजे येऊ शकतात. २०१६-१७ मध्ये जेएसडब्ल्यू जयगड बंदरात एकूण १२.४६ मिलीयन टन इतकी मालहाताळणी झाली असून, त्यामध्ये कोळसा, आयर्न ओर, मोलासिस, रॉक फॉस्फेट, सल्फर, साखर, गहू, जिप्सम, ॲश, क्वार्टझाईट अशा विविध प्रकारच्या मालाचा समावेश आहे. हिरानंदानी समूहाची कंपनी मे. एच एनर्जी प्रा.लि. हे जेएसडब्ल्यू बंदरात एलएनजी हाताळणीसाठी टर्मिनल विकसित करीत असून, हे टर्मिनल मे-२०१८ पासून कार्यान्वित होणे अपेक्षित आहे. जयगड बंदर कोकण रेल्वेला जोडण्यासाठी जयगड ते डिगणी असा नवीन रेल्वेमार्ग निर्माण करण्यात येत असून, तो सन २०१९ अखेर कार्यान्वित होणे अपेक्षित आहे.

****

परिशिष्ट-ब

सोमवार, दिनांक १५ मे, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक सोमवार, दिनांक १५ मे, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायं. ५.०५ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. हरीभाऊ जावळे, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(५) श्री. सत्यजित पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(६) श्री. अशोक उर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

(७) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव,

(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

गृह (बंदरे) विभाग

(१) मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग

(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

(३) श्री. हरीश खत्री, एन.ए.मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक ५ जून, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक सोमवार, दिनांक ५ जून, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायं. ४.१५ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(४) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.

(५) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

(६) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव,

(२) श्री. सो.न.सानप, अवर सचिव.

निमंत्रित :

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे (गृह) विभाग

(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक २८ जून, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक बुधवार, दिनांक २८ जून, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायं. ४.३० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. हरीभाऊ जावळे, वि.स.स.

(५) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(६) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(७) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(८) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(९) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(१०) श्री. सुरेश गोरे, वि.स.स.

(११) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(१२) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव,

(२) श्री. सो.न.सानप, अवर सचिव.

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे (गृह) विभाग

(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक १३ सप्टेंबर, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १३ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायं. ४.१५ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.
(३) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.
(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.
(५) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.
(६) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
(७) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.
(८) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.
(९) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.
(१०) श्री. सुरेश उर्फ बाळू धानोरकर, वि.स.स.
(११) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
(१२) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.
(१३) श्री. दिलीप वळसे-पाटील, वि.स.स.
(१४) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव
(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव
(३) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी.

निमंत्रित :

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे विभाग
(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड
(३) कॅप्टन संजय शर्मा, मु.अ.बं., महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक १८ सप्टेंबर, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक सोमवार, दिनांक १८ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन दुपारी ३.४१ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.
(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.
(४) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.
(५) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.
(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.
(७) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.
(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
(९) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.
(१०) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.
(११) श्री. सत्यजित पाटील-सरुडकर, वि.स.स.
(१२) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
(१३) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.
(१४) श्री. अशोक उर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

विशेष निमंत्रित

(१५) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव
(२) श्री. ऋतुराज कुडतरकर, उप सचिव
(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव
(४) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी.

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय

श्री. आर.जम्बुनातन, उप महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे विभाग
(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक १९ सप्टेंबर, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १९ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.०० वाजता सुरू होऊन दुपारी ३.४० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.
(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.
(४) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.
(५) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.
(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.
(७) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.
(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
(९) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.
(१०) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.
(११) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.
(१२) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.
(१३) श्री. सत्यजित पाटील-सरुडकर, वि.स.स.
(१४) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
(१५) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

विशेष निमंत्रित

(१६) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव
(२) श्री. ऋतुराज कुडतरकर, उप सचिव
(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे विभाग
(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक २५ सप्टेंबर, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक सोमवार, दिनांक २५ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायं.४.४० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

(४) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(५) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

(६) श्री. अशोक उर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

विशेष निमंत्रित

(७) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. ऋतुराज कुडतरकर, उप सचिव

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

निमंत्रित :-

महालेखाकार कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे विभाग

(२) श्री. मनुकुमार श्रीवास्तव, प्रधान सचिव, महसूल विभाग

(३) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक २६ सप्टेंबर, २०१७

लोकलेखा समिती

लोकलेखा समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक २६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२.३० वाजता सुरू होऊन दुपारी २.३० वाजता स्थगित झाली.

उ प स्थि ती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.
(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.
(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.
(५) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.
(६) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
(७) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.
(८) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.
(९) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
(१०) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.
(११) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.
(१२) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.
(१३) श्री. अशोक उर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

विशेष निमंत्रित

(१४) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव
(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव
(३) श्री. रविंद्र मेस्त्री, कक्ष अधिकारी.

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय

वित्त विभाग :

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

साक्षीदार :

(१) श्री. मनोज सैनिक, प्रधान सचिव, बंदरे विभाग
(२) श्री. अतुल पाटणे, मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ संदर्भात प्रधान सचिव, गृह (बंदरे) विभाग यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक ६ मार्च, २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ६ मार्च, २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे सायं. ५.३० वाजता सुरू होऊन सायं. ७.२० वाजता स्थगित झाली.

उ प स्थि ती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(७) श्री. विजय उर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(८) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :-

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(४) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी

(५) श्री. रविंद्र म. मेस्त्री, कक्ष अधिकारी

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील गृह (बंदरे) विभागासंदर्भात समितीने तयार केलेला प्रारूप अहवाल विचारात घेतला.

गुरुवार, दिनांक ८ मार्च, २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक ८ मार्च, २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे सायंकाळी ५.०० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ७.०० वाजता स्थगित झाली.

उ प स्थि ती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(४) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

(५) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(६) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(७) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(४) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी

(५) श्री. रविंद्र म. मेस्त्री, कक्ष अधिकारी

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०११-२०१२ या वर्षाच्या सामान्य आणि सामाजिक क्षेत्र अहवालातील गृह (बंदरे) विभागासंदर्भात समितीने तयार केलेला प्रारूप अहवाल विचारात घेतला.

शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई