പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റി
(2019-2021)

62-ാം മത് റിപ്പോർട്ട്

(2019 നവംബർ മാസം 14-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2019

പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റി

(2019-2021)

62-ാം മത് റിപ്പോർട്ട്

കംപ്ട്രോളർ & ഓഡിറ്റർ ജനറൽ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 2014 മാർച്ചിൽ അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയത്

1384/2019.

ഉള്ളടക്കം

			പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന		..	v
മുഖവുര		..	vii
റിപ്പോർട്ട്		..	1
അനുബന്ധം :			
I.	പ്രധാനപ്പെട്ട നിഗമനങ്ങളും/ശിപാർശകളും	..	41
II.	ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി	..	47
III.	എ. ജി.-യുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ അനുബന്ധം	..	114

പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റി

(2019-2021)

ഘടന

<u>അദ്ധ്യക്ഷൻ</u> :

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ

<u>അംഗങ്ങൾ</u>:

ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി

ശ്രീ. പി. കെ. ബഷീർ

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ

ശ്രീ. മാത്യു. ടി. തോമസ്

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ

ശ്രീ. മുല്ലക്കര രത്നാകരൻ

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ

ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ

ശ്രീ. വി. എസ്. ശിവകുമാർ.

<u>നിയമസഭ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്</u>:

ശ്രീ. എസ്. വി. ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ നായർ, സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി മഞ്ജു വർഗ്ഗീസ്, ജോയിൻറ് സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. ആർ വേണുഗോപാൽ, ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി ചിത്ര കെ. ഐ., അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

മുഖവുര

പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷനായ ഞാൻ സമിതിയുടെ നിയോഗാനുസരണം കംപ്ട്രോളർ & ഓഡിറ്റർ ജനറൽ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 2014 മാർച്ച് മാസത്തിൽ അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളിന്മേൽ തയ്യാറാക്കിയ സമിതി (2019-2021)-യുടെ 62-ാം മത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നു.

കംപട്രോളർ & ഓഡിറ്റർ ജനറൽ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 2014 മാർച്ച് മാസത്തിൽ അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് 28-6-2015-ാം തീയതി സഭയുടെ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുകയുണ്ടായി.

2019 നവംബർ മാസം 12-ാം തീയതി ചേർന്ന സമിതിയോഗത്തിലാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചത്.

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളുടെ പരിശോധനയിൽ സമിതിക്ക് ആവശ്യമായ സഹായ സഹകരണങ്ങൾ നൽകിയ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ (ഓഡിറ്റ്)-നോട് സമിതിക്കുള്ള നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു

വി. ഡി . സതീശൻ,

അദ്ധ്യക്ഷൻ,

പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,

2019 നവംബർ 12.

റിപ്പോർട്ട്

തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ്
(തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള കാര്യക്ഷമത ഓഡിറ്റ്)

ആമുഖം

വിനോദ സഞ്ചാരം, ഫിഷറീസ്, പോർട്ട് എന്നീ വകുപ്പുകളുടെ പൊതുമരാമത്ത് പണികളുടെ നിർവ്വഹണചുമതല തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് (എച്ച്.ഇ.ഡി.) വകുപ്പിനാണ്. 1982 ഏപ്രിൽ വരെ ഫിഷറീസിന്റെയും പോർട്ടിന്റെയും മരാമത്തുപണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജോലികൾ പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെ തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗമാണ് ചെയ്തു പോന്നിരുന്നത്. കാര്യക്ഷമവും ഫലപ്രദവുമായ പ്രവർത്തനത്തിനുവേണ്ടി 1982 ഏപ്രിലിൽ ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ (സിഇ) കീഴിൽ ഒരു സ്വതന്ത്ര വകുപ്പ് രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടു. ഈ വകുപ്പിനെ എച്ച്.ഇ.ഡി. എന്ന് നാമകരണം ചെയ്യുകയും ഫിഷറീസ് ആന്റ് പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെ നേരിട്ടുള്ള ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിൻ കീഴിൽ കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്തു. ഫിഷറീസ് ആന്റ് പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെ വികസന പദ്ധതികളുടെ സാങ്കേതിക നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, മറൈൻ എഞ്ചിനീയറിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നടത്തിപ്പ്, അറ്റകുറ്റ പണികൾ, ആസൂത്രണം, രൂപകല്പന, അന്വേഷണ ഗവേഷണ പഠനങ്ങൾ എന്നിവ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ചുമതലയുള്ള വൈദഗ്ധ്യമുള്ള വകുപ്പായാണ് പ്രസ്തുത വകുപ്പ് രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടത്.

ഇപ്പോൾ, തുറമുഖ, മത്സ്യബന്ധന, വിനോദ സഞ്ചാര വകുപ്പുകളുടെ വിവിധ നിർമ്മാണ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്ന സേവന വകുപ്പായി എച്ച്.ഇ.ഡി. പ്രവർത്തിക്കുന്നു. ഭാരത സർക്കാർ (ജി.ഒ.ഐ.) തീരദേശ എഞ്ചിനീയറിംഗ് മേഖലയിലെ കൺസൾട്ടന്റായി എച്ച്.ഇ.ഡി.-യെ പട്ടിക ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

സ്ഥാപനത്തിന്റെ ഘടന

എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ തലവനായ സി.ഇ-യെ ഡിവിഷനുകളുടെ ചുമതലയുള്ള എട്ട് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരും സർക്കിളുകളുടെ ചുമതലയുള്ള മൂന്ന് സൂപ്രണ്ടിംഗ് എൻജിനീയർമാരും സഹായിക്കുന്നു. 2014 മാർച്ച് 31-ലെ സ്ഥിതിയനുസരിച്ച് എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ അംഗസംഖ്യ ഒരു സി.ഇ, ഒരു ഡെപ്യൂട്ടി സി.ഇ-യും, മൂന്ന് എസ്.ഇ-മാരും, ഒമ്പത് ഇ.ഇ-മാരും ഉൾപ്പെടെ 524 ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ്.

ഓഡിറ്റിന്റെ വ്യാപ്തിയും രീതിയും

21 നവംബർ 2014-ന്, ഓഡിറ്റ് ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾ വിശദീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഫിഷറീസും പോർട്ടിന്റെയും പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയോടും പോർട്ട് ഡയറക്ടറോടുമൊപ്പം ചേർന്ന് കാര്യക്ഷമതാ ഓഡിറ്റിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പ്രാരംഭ കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തുകയും അതിൽ

ഓഡിറ്റിന്റെ സമീപന രീതി വിവരിക്കുകയും ചെയ്യു. 2009-10 മുതൽ 2013-14 വരെ സി.ഇ-യുടെ ഓഫീസിനുപുറമേ എട്ട് ഡിവിഷനുകളിലും മൂന്ന് സർക്കിളുകളിലുമായി എച്ച്.ഇ.ഡി. നടപ്പിലാക്കിയ മരാമത്ത് പണികൾ സംബന്ധിച്ച രേഖകൾ ഓഡിറ്റ് പരിശോധിച്ചു എച്ച്.ഇ.ഡി. നടത്തിയിട്ടുള്ള നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളിലും ഉൾപ്പെട്ട ആസൂത്രണം, മരാമത്ത് പണികളുടെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ്, മതിപ്പ് തയ്യാറാക്കൽ, പണി അവാർഡ്, അതിലെ പുരോഗതി മുതലായവ ഈ പരിശോധനയിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്. എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകളും, പദ്ധതികൾ/മരാമത്ത് പണികൾ സംബന്ധിക്കുന്ന രേഖകളും ഫയലുകൾക്കും പുറമെ പോർട്ട്, ഫിഷറീസ് വകുപ്പിന്റെയും അതിന്റെ ഡയറക്ടറേറ്റുകളുടെയും എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ കീഴിലുള്ള ഫീൽഡ് ഓഫീസുകളിലെ രേഖകളും പരിശോധിക്കുകയും അപഗ്രഥിക്കുകയും ചെയ്യു. പ്രോബബിലിറ്റി പ്രൊപ്പോർഷണേറ്റ് ടു സൈസ്സ് വിത്തൗട്ട് റീപ്ലേസ്മെന്റ് സാമ്പിളിംഗ് രീതി പ്രകാരം 1006 പദ്ധതികൾ/മരാമത്ത് പണികളിൽ നിന്ന് 138 എണ്ണത്തെ സാമ്പിൾ സൈസ്സായി എടുത്താണ് വിശദമായി പരിശോധിച്ചിട്ടുള്ളത്.

2015 മാർച്ച് 11-ന് എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുമായി അന്തിമ കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തുകയും ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുകയും വകുപ്പധികാരികളുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കുകയും റിപ്പോർട്ടിൽ ഉചിതമായി ഉൾക്കൊള്ളിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ഓഡിറ്റിന്റെ ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾ

എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യക്ഷമതാ ഓഡിറ്റിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം;

- ആവശ്യമായ അന്വേഷണ ഗവേഷണവും, ആസൂത്രണവും, രൂപകല്പനയും, നിലവാര പരിശോധനയും ഉറപ്പുവരുത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ പ്രത്യേക വൈദഗ്ധ്യം ആവശ്യമുള്ള പ്രവൃത്തികളായ കൺസൾട്ടൻസി സേവനങ്ങളും, തീരദേശ റോഡുകളുടെയും, മത്സ്യം കരയ്ക്കെടുപ്പിക്കൽ കേന്ദ്രങ്ങളുടെയും (എഫ്.എൽ.സി.) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെയും (എഫ്.എച്ച്.) നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും എച്ച്ഇഡി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തിയിരുന്നുള്ളൂ എന്നും;

- അധിക ചെലവും കാലദൈർഘ്യവും ഒഴിവാക്കത്തക്ക വിധം വിവിധ മരാമത്ത് പണികൾ കാര്യക്ഷമമായാണോ എച്ച്.ഇ.ഡി നടത്തിവന്നിരുന്നത് എന്നും വിലയിരുത്തുന്നതുമായിരുന്നു.

ഓഡിറ്റിന്റെ മാനദണ്ഡം

- കേരള പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മാനുവൽ

- സർക്കാർ ഉത്തരവുകൾ, വിവിധ നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും, സർക്കുലറുകൾ, സാങ്കേതിക സർക്കുലറുകൾ, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തികളെ സംബന്ധിച്ച സാങ്കേതിക ഘടകങ്ങൾ

- വിവിധ തലങ്ങളിലെ കൂടിക്കാഴ്ചകളുടെ മിനിറ്റ്സുകൾ
- എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ ഭരണ റിപ്പോർട്ട്
- മരാമത്ത് പണികൾ സംബന്ധിച്ച ഫയലുകൾ, ഉടമ്പടികൾ, കൈപ്പറ്റ് രസീതുകൾ, എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ ഫീൽഡ് ഓഫീസുകളിൽ സൂക്ഷിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് പ്രാഥമിക രേഖകൾ
- മരാമത്തുപണികളെ സംബന്ധിച്ച പുരോഗതി റിപ്പോർട്ട്.

ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങൾ

മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നതുപോലെ വിനോദ സഞ്ചാര, മത്സ്യബന്ധന, തുറമുഖ വകുപ്പുകളുടെ വിവിധ മരാമത്ത് പണികളും അവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളും ചെയ്യുന്നതിന് വിദഗ്ധ സേവനം നൽകുന്ന വകുപ്പായി ആണ് എച്ച്.ഇ.ഡി. രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ജി.ഒ.ഐ.-യുടെ തീരദേശ എഞ്ചിനീയറിംഗ് മേഖലയെ സംബന്ധിച്ച വിദഗ്ധ ഉപദേശകരുടെ പട്ടികയിൽ ചേർത്തിട്ടുള്ളതിനാൽ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ നിന്ന് കൺസൾട്ടൻസി സേവനം പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നു എന്നിരുന്നാലും എച്ച്.ഇ.ഡി. അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ട വൈദഗ്ധ്യമുള്ള കർത്തവ്യങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് വേണ്ടത്ര സജ്ജീകരണങ്ങൾ ഇല്ലായിരുന്നുവെന്നും എച്ച്.ഇ.ഡി. നടപ്പിലാക്കിയ മരാമത്തുപണികളിൽ അനവധി പോരായ്മകൾ ഉണ്ടായിരുന്നതായും ഓഡിറ്റ് പുറത്തുകൊണ്ടുവന്ന വസ്തുതകളിൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നു.

എച്ച്.ഇ.ഡി.-ക്കു പകരമായി ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ പോർട്ട് ചുമതലപ്പെടുത്തിയ മരാമത്തു പണികൾ

പോർട്ട്സ് വകുപ്പ് അവരുടെ മരാമത്ത് പണികൾ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യാൽ നടത്തിക്കേണ്ടതാണെങ്കിലും, പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിലുള്ള അസാധാരണമായ കാലതാമസം കാരണം ഗവേഷണ അന്വേഷണം, ആസൂത്രണം, രൂപകല്പന, മരാമത്ത് പണികളുടെ നടത്തിപ്പ് മുതലായവയെ സംബന്ധിക്കുന്ന അവലോകന കാലയളവിലെ 22 നിർമ്മാണ പ്രവർത്തികൾ ബാഹ്യ ഏജൻസികൾക്കും, ആറ് എണ്ണം മാത്രം എച്ച്.ഇ.ഡി.-യ്ക്കും നൽകിയതായി കണ്ടെത്തി. ഇത്തരത്തിൽ മരാമത്ത് പണികൾ ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമായി പോർട്ട്സ് വകുപ്പിന് 12 മരാമത്ത് പണികളിലായി ഏജൻസി ചാർജ്ജ് വഹിക്കേണ്ടതായും അത് പണിയുടെ ചെലവ് വർദ്ധിക്കുന്നതിനുമിടയാക്കി.

[സി&എ.ജി.-യുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.6.1 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ മരാമത്ത് പണികളുടെ ഗവേഷണ അന്വേഷണം, ആസൂത്രണം, രൂപകല്പന എന്നിവ നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനായി 1982-ൽ രൂപീകരിച്ച തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്, ഓഡിറ്റ് കാലയളവിൽ തുറമുഖ വകുപ്പ് ആറ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ മാത്രം നൽകുകയും, ബാക്കി 22 നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളും ബാഹ്യഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിക്കുകയും ചെയ്തുവെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശം തന്നെ 30 വർഷത്തിലേറെ പ്രവർത്തന പരിചയമുള്ള തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ ശോചനീയാവസ്ഥയിലേക്ക് വിരൽ ചൂണ്ടുന്നതാണെന്ന് ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6.1 പരിഗണിച്ച സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുകയും, ആയതിന്മേൽ വകുപ്പിന്റെ വിശദീകരണം തേടുകയും ചെയ്തു.

2. തുറമുഖത്തിന്റെ രൂപകൽപ്പന ഉൾപ്പെടെയുള്ള മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ മരാമത്ത് പണികൾ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റേതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണെങ്കിലും രണ്ട് വകുപ്പിലേയും പ്രവൃത്തികൾ നിർവ്വഹിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ തസ്തികകൾക്കുള്ള യോഗ്യതകൾ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് ഒരുപോലെയാണെന്നും, വകുപ്പ് രൂപീകൃതമായ കാലഘട്ടത്തിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ള തുറമുഖങ്ങളാണ് നാം ഇന്ന് നിർമ്മിക്കുന്നതെന്നും, ആയതിനാൽ, തുറമുഖ/മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളിൽ പ്രത്യേക പരിജ്ഞാനമുള്ള എഞ്ചിനീയറിംഗ് തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു. സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ അഭാവം മൂലമാണ് എച്ച്.ഇ.ഡി-യുടെ മിക്ക പ്രവൃത്തികളും ബാഹ്യഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിക്കേണ്ടി വരുന്നതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

3. മാതൃകാപഠനത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രവൃത്തികൾ മാത്രമാണ് ബാഹ്യഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിച്ചതെന്നും തുറമുഖ പദ്ധതികളുടെ ഗവേഷണ അന്വേഷണങ്ങളും, ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കലും ചെയ്തിരിക്കുന്നത് വകുപ്പാണെന്നും, വലിയൊരു പ്രോജക്ടിന് കോടിക്കണക്കിന് രൂപ മൂലധന നിക്ഷേപം നടത്തുമ്പോൾ രാജ്യത്ത് ലഭിക്കുന്ന ഒരു ടെക്നിക്കൽ എക്സ്പെർട്ടിന്റെ അഭിപ്രായം അനിവാര്യമായതിനാൽ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷനും ഡാറ്റാകളക്ഷനുമുൾപ്പെടെയുള്ള ടെൻടേറ്റീവ് ലേഔട്ടാണ് സി.ഡബ്ല്യു.പി.ആർ.എസ്.-നും, ഐ.ഐ.ടി-ക്കും നൽകിയതെന്നും തുറമുഖഎഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളും തുറമുഖ പദ്ധതികളുടെ മാതൃകാപഠനത്തിന് സി.ഡബ്ല്യു.പി.ആർ.എസ്., ഐ.ഐ.ടി എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളെ തന്നെയാണ് ഏൽപ്പിക്കുന്നതെന്ന് സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അറിയിച്ചു.

4. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ മറുപടി ഭാഗികമായി സമിതി അംഗീകരിച്ചു. തുറമുഖ, മത്സ്യബന്ധന വകുപ്പുകളുടെ വിവിധ നിർമ്മാണ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പിലാക്കുവാനായിട്ടാണ് എച്ച്.ഇ.ഡി. വകുപ്പ് രൂപവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടതെങ്കിലും വകുപ്പ് രൂപീകരിച്ചശേഷം ഏറ്റെടുത്ത പണികൾ ഏറെയും പുറം കരാർ പ്രകാരം മറ്റ് ഏജൻസികൾക്ക് നൽകി വരുന്നു എന്ന സ്ഥിതി വിശേഷം അത്യന്തം ശോചനീയവും വകുപ്പ് രൂപവൽക്കരണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യത്തെ തന്നെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നതായും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. മരാമത്ത് പണികൾ ബാഹ്യ ഏജൻസിയെ ഏൽപ്പിച്ചതിലൂടെ ഏജൻസി കമ്മീഷൻ ഇനത്തിലും സാങ്കേതിക പിഴവുമൂലം പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിലുള്ള കാലതാമസത്തിന്റെ പരിണിത ഫലമായുണ്ടായ അധിക നിർമ്മാണ ചെലവ് ഇനത്തിലും വകുപ്പ് സ്ഥിരമായി നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കി കൊണ്ടിരിക്കുന്നതായും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. നൂതന സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനവും, വൈദഗ്ധ്യവുമുള്ള ജീവനക്കാരുടെ അഭാവം കാരണമാണ് മിക്ക പ്രവൃത്തികളും ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ ഏൽപ്പിക്കേണ്ടി വരുന്നതെന്നും തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളിൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിൽ സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനമുള്ള എഞ്ചിനീയറിംഗ് തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനവും, വൈദഗ്ദ്ധ്യവുമുള്ള ജീവനക്കാരുടെ അഭാവം പരിഹരിക്കുന്നതിനായി, തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുകയും, അതിനാവശ്യമായ പ്രൊപ്പോസൽ അടിയന്തരമായി സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കണമെന്നും ഇത് സംബന്ധിച്ച് സ്വീകരിച്ച നടപടി റിപ്പോർട്ട് സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു.

5. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6-ന് 'തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ടില്ലാത്തത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു' എന്ന ഗവൺമെന്റ് മറുപടി പരിഗണിച്ച സമിതി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ടുകൾ ക്രമീകരിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കുവാൻ നിർദ്ദേശിച്ചു. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനായി ഒരു ഫിനാൻസ് ഓഫീസറുണ്ടെങ്കിലും ശരിയായ രീതിയിലല്ല വകുപ്പിന്റെ അക്കൗണ്ട്സ് കീപ്പിങ് നടക്കുന്നതെന്ന് പദ്ധതിയുടെ അവലോകന വേളയിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതായും അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകിയതായും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചതിനെ തുടർന്ന് വകുപ്പിന്റെ നിലവിലുള്ള കണക്കെഴുത്ത് രീതികൾ പരിഷ്കരിക്കുന്നതുസംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കുവാൻ സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

6. മത്സ്യബന്ധനതുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ വിവിധ നിർമ്മാണ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിന് വിദഗ്ധ സേവനം നൽകുവാൻ പ്രാപ്തരായ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ പരിജ്ഞാനവും വൈദഗ്ധ്യവുമുള്ള ജീവനക്കാരെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതിനായി ആവശ്യമായ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരുടെ അപര്യാപ്തത പരിഹരിക്കുന്നതിനുമായി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ട സമിതി, അതിനാവശ്യമായ പ്രൊപ്പോസൽ അടിയന്തരമായി തയ്യാറാക്കി ഗവൺമെന്റ് മുൻപാകെ അംഗീകാരത്തിന് സമർപ്പിക്കണമെന്ന് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

7. തുറമുഖ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ടിൽ ഗവേഷണ ചെലവുകൾക്കായി പ്രത്യേകമായി ശീർഷകമോ തുകയോ വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തത് തികച്ചും ഖേദകരമാണ്. സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനം അനിവാര്യമായ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വകുപ്പെന്ന നിലയിൽ ഏറ്റെടുത്ത പ്രവൃത്തികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങൾക്കുള്ള ചെലവിനായി തുക വകയിരുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ട് ആരംഭിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.

8. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങൾക്ക് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ട് ക്രമീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിലെ അക്കൗണ്ട്സ് കീപ്പിംഗ് ഒട്ടും ശാസ്ത്രീയമല്ലെന്നും ആയത് പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ അടിയന്തരമായി കൈക്കൊള്ളണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഇതുസംബന്ധിച്ച് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സമിതിയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

കൺസൾട്ടൻസി ജോലികൾ നടത്തിയതിലെ മോശമായ പ്രവർത്തന റിപ്പോർട്ട്

തുറമുഖങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിന്റെയും, രൂപകൽപ്പനയുടെയും, ഗവേഷണങ്ങളുടെയും, ഗവേഷണ അന്വേഷണങ്ങളുടെയും ചുമതല കേന്ദ്ര സർക്കാർ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യ്ക്ക് നൽകിയെങ്കിലും കൊച്ചി കപ്പൽ നിർമ്മാണശാലയ്ക്കുവേണ്ടി "എക്കൽ മണ്ണ് മൂടിയതിനെ സംബന്ധിച്ച പഠനം" എന്ന ₹16.24 ലക്ഷം മൂല്യമുള്ള ഒരു കൺസൾട്ടൻസി സേവനം (ഡിസംബർ 2011) മാത്രമേ 2009-2014 കാലയളവിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. പ്രദാനം ചെയ്തിരുന്നുള്ളൂ. പ്രസ്തുത ജോലിയിൽ എക്കൽമണ്ണ് അടിയുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച വിവരശേഖരണം നടത്തി കപ്പൽശാലയ്ക്ക് നൽകുക മാത്രമായിരുന്നുവെന്നല്ലാതെ, മറ്റ് ജോലികളിൽ ആവശ്യമായ പ്രാഗൽഭ്യം ഒന്നും തന്നെ വേണ്ടിയിരുന്നില്ല.

[സി&എജി-യുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക നമ്പർ 3.6.2]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

9. കൺസൾട്ടൻസി ജോലികൾ നടത്തിയതിലെ മോശമായ പ്രവർത്തന റിപ്പോർട്ട് എന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശത്തിന്മേൽ സമിതി തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു.

10. പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിൽ നിന്നും ഒരു പദ്ധതിയ്ക്ക് പാരിസ്ഥിതികാനുമതി ലഭിക്കണമെങ്കിൽ, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ വിദഗ്ദ്ധ ഉപദേശകരുടെ പട്ടികയിൽ ചേർത്തിട്ടുള്ള കൺസൾട്ടൻസി ഏജൻസിയുടെ പരിസ്ഥിതി ആഘാതനിർണ്ണയ റിപ്പോർട്ട് ലഭിക്കണമെന്നും എച്ച്.ഇ.ഡി.-യെ കൺസൾട്ടന്റായി പട്ടികയിൽ ചേർത്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത്തരത്തിലൊരു കൺസൾട്ടൻസി ജോലികൾ നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ ഉപകരണങ്ങളോ വൈദഗദ്ധ്യമുള്ള ജീവനക്കാരോ ഇല്ലാത്തതിനാൽ അവർക്ക് ആയതിനുള്ള പ്രാപ്തി ഇല്ലായെന്നും ആയതിനാൽ എച്ച്.ഇ.ഡി തയ്യാറാക്കുന്ന റിപ്പോർട്ടുകൾ അംഗീകരിക്കപ്പെടുന്നില്ലായെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

11. എച്ച്.ഇ.ഡി, കൊച്ചിൻ ഷിപ്പ്‌യാർഡിൽ എക്കൽ മണ്ണ് അടിയുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച വിവരശേഖരണം നടത്തി കപ്പൽശാലയ്ക്ക് നൽകുക മാത്രമായിരുന്നെന്നും, മറ്റ് ജോലികളിൽ ആവശ്യമായ പ്രാഗൽഭ്യം ഒന്നുംതന്നെ ഇതിനാവശ്യമില്ലായിരുന്നെന്നുമുള്ള എ.ജി-യുടെ നിരീക്ഷണത്തെ സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, പുറമേ നോക്കുമ്പോൾ വളരെ എളുപ്പമായി തോന്നാമെങ്കിലും അതു വളരെ ബുദ്ധിമുട്ട് നിറഞ്ഞ ജോലിയാണെന്ന് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി മറുപടിയായി അറിയിച്ചു.

12. ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനായി വകുപ്പിന്റെ പുനഃസംഘടന അത്യാന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തി. വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങളും അഭിപ്രായങ്ങളും അടിയന്തരമായി സമിതി മുമ്പാകെ ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

13. തീരദേശ എഞ്ചിനീയറിംഗ് മേഖലയിലെ കൺസൾട്ടന്റായി കേന്ദ്രസർക്കാർ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ടി വകുപ്പ് നടത്തുന്ന കൺസൾട്ടൻസി പഠനങ്ങളും പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങളും നിലവാരമില്ലാത്തതിനാൽ തള്ളിക്കളയുകയാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ഈ മേഖലയിൽ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള (റേറ്റിംഗ് ഉള്ള)

ഏജൻസികൾ വളരെയേറെയുള്ളതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ തീർത്തും കാര്യശേഷിയില്ലാതെയും ക്ഷമതയില്ലാതെയും ഒരു സർക്കാർ സംവിധാനം പ്രവർത്തിക്കുന്നതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. അതോടൊപ്പം പ്രസ്തുത സ്ഥാപനം തികച്ചും ഒരു വെള്ളാനയായി തീരുമോയെന്നും സമിതി ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ടതും കാര്യക്ഷമവും, സാങ്കേതിക മികവോട് കൂടിയ സേവനം കാഴ്ചവയ്ക്കുന്നതിന് പര്യാപ്തമാകുന്ന വിധത്തിൽ അടിയന്തരമായി എച്ച്.ഇ.ഡി.-യെ ശാസ്ത്രീയമായി പുനഃസംഘടിപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

കൺസൾട്ടന്റുമാരെ പുറമേ നിന്ന് ഏർപ്പാടാക്കൽ

എച്ച്.ഇ.ഡി.-ക്ക് സ്വന്തം കർമ്മമണ്ഡലത്തിലുണ്ടാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ച പ്രാഗത്ഭ്യം തീരെയുമില്ലാതെ പോയതിനാൽ ₹3.10 കോടിക്കുള്ള 25 പദ്ധതികൾക്ക് ബാഹ്യ ഏജൻസികളുടെ സേവനം തേടേണ്ടിവന്നു. സഹായം അഭ്യർത്ഥിച്ച 25-ൽ (അനുബന്ധം III) 24 കൺസൾട്ടൻസി സേവനങ്ങളും എച്ച്.ഇ.ഡി.-ക്ക് . വൈദഗ്ധ്യമുണ്ടായിരിക്കേണ്ട എഫ്.എച്ച് നിർമ്മാണ ജോലികൾക്കായിരുന്നു.

പാലം നിർമ്മാണത്തെ സംബന്ധിച്ച രണ്ട് പണികൾ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യ്ക്ക് സാധ്യമല്ലാതിരുന്നിട്ടും ഏറ്റെടുക്കുകയും അതിന് ബാഹ്യ ഏജൻസികളുടെ സഹായം തേടേണ്ടി വന്നതും താഴെ വിവരിക്കുന്നു. എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ സ്ട്രക്ച്ചറൽ ഡ്രായിംഗുകൾക്കും രൂപകല്പനകൾക്കുമായി പ്രത്യേകമായ രൂപകല്പന ഗവേഷണ വിഭാഗമില്ലാത്തതും പരിചയക്കുറവും കാരണം തെറ്റായ രീതിയിൽ എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുത്തത് പിന്നീടുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് പരിഷ്കരണത്തിനും ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ ഏർപ്പാടാക്കുന്നതിനും പൂർത്തീകരണത്തിലെ കാലതാമസത്തിനും അഥവാ അപൂർത്തീകരണത്തിനും വലിയ പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ ചെലവ് അധികരിക്കുന്നതിനുമിടയാക്കി.

- ചെല്ലാനം ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിലെ നമ്പിയാപുരം-കട്ടിപ്പറമ്പ് തടയണപ്പാലം നിർമ്മാണം 2012 ഡിസംബറിലാണ് ഏല്പിച്ചത്. രൂപകല്പനയിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. സജ്ജമല്ലാതിരുന്നതിനാലും ആദ്യത്തെ രൂപകല്പന നിർമ്മാണത്തിന് യോജ്യമല്ലാതിരുന്നതിനാലും കരാർ ഉടമ്പടി ചെയ്തശേഷം, രൂപകല്പനയ്ക്ക് അന്തിമ രൂപം നൽകുന്നതിലേക്കായി ഒരു ബാഹ്യ ഏജൻസി പഠനം നടത്തുകയുണ്ടായി. അന്തിമ രൂപകല്പന, ഡ്രായിംഗ്, പരിഷ്കരിച്ച എസ്റ്റിമേറ്റ് എന്നിവയൊന്നും തന്നെ ഇതുവരെയും അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ല. (ആഗസ്റ്റ് 2014). അതിനിടയ്ക്ക് കരാർ കാലാവധി കഴിയുകയും (നവംബർ 2013) നിർമ്മാണ ജോലി സുവ്യക്തമായ ഒരു ഭാവി പുരോഗതിയില്ലാതെ തടസ്സപ്പെട്ടിരിക്കുകയുമാണ്.

- കമ്പളം-നെട്ടൂർ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് 2012 ഡിസംബറിൽ സാങ്കേതിക അനുമതി നൽകുകയും 2013 സെപ്റ്റംബറിൽ കരാർ ഏൽപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ

ജോലി കരാർ ഏൽപ്പിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ സ്ട്രക്ച്ചറൽ ഡിസൈൻ ലഭ്യമല്ലാത്തതിനാൽ കൊച്ചിൻ യൂണിവേഴ്സിറ്റി ഫോർ സയൻസ് ആന്റ് ടെക്നോളജിയെ (കുസാറ്റ്) ഏൽപ്പിക്കുകയും അത് മാർച്ച് 2014-ന് ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്തു. കുസാറ്റ് സമർപ്പിച്ച പുതിയ രൂപകല്പനയിൽ നിർമ്മാണ ചെലവ് അധികരിക്കുമെന്ന് സി.ഇ.ഒ.-യ്ക്ക് സംശയമുണ്ടായിരുന്നു. അനുവദിച്ച തുകയേക്കാൾ 23.67 ശതമാനം ഉയർന്നതായിരുന്നു പുതുക്കിയ ഡിസൈനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയുള്ള പരിഷ്കരിച്ച എസ്റ്റിമേറ്റ്, അതിനിടയ്ക്ക്, കരാറുകാരൻ ആറ് കോടി മിച്ചം വരുന്ന മറ്റൊരു രൂപകല്പനയും സമർപ്പിച്ചു ഇതിന് സർക്കാർ അനുമതി ലഭിക്കേണ്ടതുണ്ട് എന്നതിനാൽ ഈ രൂപകല്പന സർക്കാരിലേക്കയച്ചു (നവംബർ 2014). കരാറിന്റെ കാലാവധി 2014 സെപ്റ്റംബറിൽ അവസാനിക്കുകയും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം തടസ്സപ്പെടുകയും ചെയ്തു.

[സി&എജി-യുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക നമ്പർ 3.6.3]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

14. ഖണ്ഡിക 3.6.3 പരിഗണിച്ച സമിതി, തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന് കീഴിലുള്ള എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിന് ഒരു പാലത്തിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ് പോലും ശരിയായ രീതിയിൽ തയ്യാറാക്കാൻ സാധിക്കാത്തതെന്താണെന്നും പ്രവൃത്തികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനുള്ള കാലതാമസം അഥവാ അപൂർത്തീകരണം എന്നിവയ്ക്കുള്ള കാരണവും സമിതി വകുപ്പിനോട് ആരാഞ്ഞു. ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന് ഗവേഷണ നടത്തിപ്പുകൾക്കുള്ള ചെലവ് വഹിക്കുന്നതിനായി ഒരു പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ടില്ലെന്നും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് എടുത്ത് ഭരണാനുമതി കിട്ടിയതിനുശേഷമാണ് വകുപ്പ് ഗവേഷണം നടത്തി ഡിസൈൻ തയ്യാറാക്കുന്നതെന്നും അതിനാലാണ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾക്ക് കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നതെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വിശദമാക്കി. വകുപ്പ് വർഷാവർഷം ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ് പുതുക്കുന്നത് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾക്ക് തടസ്സമുണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെന്നും, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മുഖേന ടെണ്ടർ വിളിച്ച് ഷെഡ്യൂൾ തയ്യാറാക്കുന്ന പഴയ രീതി മാറ്റി സ്വിസ്സ് ചാനൽ മെത്തേഡ് സ്വീകരിച്ചാൽ എല്ലാ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളും നിശ്ചിത സമയത്ത് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി തുടർന്നറിയിച്ചു.

15. കുമ്പളം-നെട്ടൂർ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായി കുസാറ്റ് തയ്യാറാക്കിയ ഡിസൈൻ പ്രകാരം എസ്റ്റിമേറ്റിൽ 23.67% വർദ്ധനവ് വന്നത് സംബന്ധിച്ച് സമിതി വകുപ്പിനോട് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. പ്രസ്തുത പാലം നിർമ്മാണത്തിന്റെ

ആരംഭഘട്ടത്തിൽ ഭൂമി ലഭ്യമായില്ലെന്നും, ഭൂമി ലഭിച്ചപ്പോഴേക്കും കരാർ കാലാവധി അവസാനിച്ചതിനാൽ കസാറ്റിന്റെ ഡിസൈനു് പകരം തന്റെ ഡിസൈൻ പ്രകാരമാണെങ്കിൽ സർക്കാരിനു ലാഭകരമായി, നേരത്തെയുള്ള റേറ്റിൽ ചെയ്യാമെന്നും അല്ലെങ്കിൽ അധികതുക നൽകണമെന്നും കരാറുകാരൻ അറിയിച്ചുവെന്നും പിന്നീട് 2.16 കോടി രൂപ സർക്കാരിന് ലാഭം വരുന്ന തരത്തിൽ കരാറുകാരൻ തയ്യാറാക്കിയ ഡിസൈൻ വകുപ്പിന് സമർപ്പിക്കുകയും ആയതിന് കസാറ്റ്, ധനകാര്യവകുപ്പ് എന്നിവയുടെ അംഗീകാരം ലഭിക്കുകയും ഇപ്പോൾ പാലം നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വിശദീകരിച്ചു.

16. ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളും മത്സ്യക്കടവുകളും ഉള്ളത് കേരളത്തിലാണെന്നും എന്നാൽ ഇവയിൽ പലതും പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. എല്ലാ വർഷവും ഡ്രെഡ്ജിംഗിനുവേണ്ടി ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഫലപ്രദമായി ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടക്കുന്നില്ലെന്നും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങൾ ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്തുനവീകരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി ഇവ ഏതെങ്കിലും ഏജൻസികൾക്ക് 'വൺടൈം ടേൺ കീ' അടിസ്ഥാനത്തിൽ അഞ്ച് വർഷത്തേയ്ക്ക് നൽകുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കുമെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. പുതിയ ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ ഇനി ആരംഭിക്കുകയല്ല മറിച്ച് നിലവിലുള്ള ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകൾ ആധുനികവൽക്കരിക്കുകയാണാവശ്യമെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

17. എച്ച്.ഇ.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത കൺസൾട്ടൻസി പഠനങ്ങൾ ടി വകുപ്പിൽ ആർ&ഡി വിംഗ് ഇല്ലാത്തതിനാൽ ബാഹ്യ ഏജൻസികളെക്കൊണ്ട് ചെയ്യിച്ചതിൽ സമിതി അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. ഭരണാനുമതി കിട്ടിയശേഷം മാത്രം പ്രോജക്ടുകൾ ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനാൽ പ്രോജക്ട് കാലയളവ് ദീർഘിക്കുന്നതിനും ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് പ്രവർത്തികൾ ആരംഭിച്ചത് കാരണം ചെലവ് അനിയന്ത്രിതമായി വർദ്ധിക്കുന്നതിനും ഇടയാകുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ഭരണാനുമതിയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കുമ്പോൾ ആയതിന് എസ്റ്റിമേറ്റിനൊപ്പം മറ്റ് പ്രാരംഭ പഠനങ്ങൾ, ഡിസൈനിംഗ്, ആസൂത്രണം എന്നീ മേഖലകളിൽ നടത്തിയ പഠന റിപ്പോർട്ട് അനിവാര്യമാണെന്ന് വകുപ്പ് നിഷ്കർഷിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

എച്ച്.ഇ.ഡി.-യാൽ നടത്തപ്പെട്ട നിർമ്മാണപ്പണികൾ

2009-2014 കാലയളവിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. നടത്തിയ വിവിധ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭൗതിക സ്ഥിതി ചുവടെ വിവരിക്കുന്നു:

(എണ്ണത്തിൽ)

പദ്ധതിയുടെ ഇനം	അനുവദിച്ചത്	പൂർത്തിയാക്കിയത്	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്	ഏല്പിക്കാത്ത പണികൾ	നിർത്തലാക്കിയ/ ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ട പണികൾ	പൂർത്തീകരിച്ചത് ശതമാനത്തിൽ (31-3-2014)
മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ നിർമ്മാണം	6	0	5	1	0	0
മത്സ്യക്കടവിന്റെ നിർമ്മാണം	3	0	1	1	1	0
പോർട്ട്	5	3	1	0	1	60
വിനോദസഞ്ചാര പദ്ധതി	23	8	8	2	5	34.78
എൻഎഫ്ഡിബി	13	1	10	2	0	7.69
ടിആർപി	3	3	0	0	0	100
തീരദേശ റോഡുകൾ	1592	1058	233	234	67	66.46
ആർകെവിവൈ	10	3	7	0	0	20
നബാർഡ്	48	7	14	24	3	14.58
ഡ്രെഡ്ജിംഗ് പദ്ധതികൾ	9[1]	3	5	0	1	38.33
ആകെ	1712	1086	284	264	78	63.38

1 ഒരു പ്രോജക്ടിൽ, രണ്ട് മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളോടൊപ്പമുള്ള ഡ്രെഡ്ജിംഗിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായുള്ള ഏഴ് പ്രോജക്ടുകളായി എടുത്തിട്ടുള്ള ഏഴ് മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്നതാണ്.

ലാക്ഷണിക പരിശോധന നടത്തിയ 138 പണികളുടെ സ്ഥിതി താഴെ സൂചിപ്പിക്കുന്നു.

ക്രമ നമ്പർ	ഇനം	മരാമത്ത് പണികളുടെ എണ്ണം	അഭിപ്രായം/കാരണം
1.	യഥാസമയം പൂർത്തീകരിച്ചത്	26	
2.	നീട്ടി അനുവദിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിച്ചത്	79	നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ അഭാവം, ഭൂമി ലഭിക്കുന്നതിലെ കാലതാമസം, മതിപ്പുകളുടെ പരിഷ്കരണം
3.	നിർത്തിവച്ച/മതിയാക്കിയ മരാമത്ത് പണികൾ	5	കരാറുകാരന്റെ മോശമായ പ്രവർത്തനം, ഭൂമി ലഭിക്കുന്നതിലെ കാലതാമസം
4.	നിശ്ചലാവസ്ഥയിലായ മരാമത്ത് പണികൾ	2	അതിർത്തികളെയും, അളവുകളെയും സംബന്ധിച്ച തർക്കങ്ങൾ
5.	ഇതുവരെ തുടങ്ങാത്ത പണികൾ	4	തടസ്സരഹിത ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവ്
6.	നീട്ടി അനുവദിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ തുടർന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന മരാമത്ത് പണികൾ	18	നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവ്. ഭൂമി ലഭിക്കുന്നതിലെ. കാലതാമസം, മതിപ്പുകളുടെ പരിഷ്കരണം, പൊതുജന പ്രതിഷേധം, കരാറുകാരുടെ മോശമായ പ്രവർത്തനം
7.	പൂർത്തീകരണത്തിന് അനുവദിച്ച സമയത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പണികൾ	4	

ഭൂമിയുടെയും നിർമ്മാണ വസ്തുക്കളുടെയും ലഭ്യതയില്ലായ്മ, കരാറുകാരന്റെ മോശമായ മരാമത്തുപണി നടത്തിപ്പ്, കാലതാമസം കൊണ്ടും പ്രതിഷേധങ്ങൾ മൂലവും പണിയിൽ നേരിട്ട തടസ്സങ്ങളും തൽഫലമായി ഉണ്ടായ കാലതാമസവും പരിണിതഫലമായി ഉണ്ടായ ചെലവ് വർദ്ധനയും സംക്ഷിപ്തമായി ഈ റിപ്പോർട്ടിന്റെ പിന്നീടുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ടെങ്കിലും കടൽ, തീരദേശം, സമുദ്രവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജീവിതരീതി, സമുദ്ര തിരമാലകൾ, കാലാവസ്ഥ-ഭൂമിശാസ്ത്ര സ്ഥിതി എന്നിവയുടെ പ്രത്യേക സ്വഭാവങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുവാനും, ഉണ്ണനിലവാരം നിരൂപിക്കുവാനും അവയിൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വൈദഗ്ധ്യം ഉപയോഗിക്കുവാനും എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ നിന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന വിദഗ്ധ പ്രവർത്തന പാടവത്തിന്റെ പരാജയങ്ങൾ താഴെ പറയുന്ന ഖണ്ഡികകളിൽ വിവരിക്കുന്നു.

നിരീക്ഷണവും അന്വേഷണ ഗവേഷണവും

ഏത് പ്രവർത്തിയും ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതിനുമുമ്പ് തന്നെ ശരിയായ രീതിയിൽ അവ ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതിന് അന്വേഷണ ഗവേഷണത്തിനുപയോഗ്യമായ അടിസ്ഥാന വിവരങ്ങളും ആവശ്യമായ വിവരശേഖരണവും അടിയന്തരമായി കൈക്കൊള്ളേണ്ട ഒരു നടപടിയാണ്. ഏതൊരു മരാമത്ത് പണിയുടെയും മതിപ്പും, രൂപകല്പനയും, പദ്ധതിരേഖയും അന്തിമമാക്കുന്നതിനുമുമ്പ്, ശേഖരിച്ചുവച്ചിട്ടുള്ള പ്രസക്തമായ വസ്തുതകളും വിവരങ്ങളും ശേഖരിക്കേണ്ടതും സമന്വയിപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്. മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെയും മത്സ്യക്കടവുകളുടെയും നിർമ്മാണത്തിനും പരിപാലനത്തിനുമായുള്ള വിശേഷ സേവന വകുപ്പ് എന്ന നിലയിൽ തീരപ്രദേശങ്ങളിലും പൊഴികളിലും തിരമാലകളുടെ ആഘാതബലത്തെക്കുറിച്ചും എക്കൽ മണ്ണടിയലിനെക്കുറിച്ചും വിശദമായ ഗവേഷണം നടത്തണമെന്നിരിക്കെ ഇത്തരം പ്രവൃത്തികൾക്ക് തെറ്റായ സ്ഥലം തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതും തെറ്റായ രൂപകൽപ്പന സ്വീകരിക്കുന്നതും ഗണ്യമായ അളവിൽ ഒഴിവാക്കാവുന്ന ചെലവും, കാലതാമസവും ഉണ്ടാക്കുന്നു. സേവന മണ്ഡലത്തിലെ വൈദഗ്ധ്യത്തിലെ അഭാവവും പണി ആരംഭിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് നടത്തേണ്ട പഠനങ്ങളിലെ പോരായ്മയും അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങളുടെ അപര്യാപ്തതയും എച്ച്.ഇ.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത മരാമത്ത് പണികളിൽ പ്രതിഫലിച്ചത് താഴെ വിവരിക്കുന്നു.

(i) എഫ് എച്ച്, പൊന്നാനി

₹27.59 കോടി വരുന്ന പൊന്നാനി എഫ്.എച്ചി-ന്റെ നിർമ്മാണം (മാർച്ച് 2000) ...ത്സ്യ ബന്ധനവും പോർട്ടും വകുപ്പ് അനുവദിച്ചു 2011 ഫെബ്രുവരിയിൽ തുറമുഖം ...പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കപ്പെട്ടു. എന്നിരുന്നാലും, പൊന്നാനിയിൽ കൂടുതലായും ഉപയോഗിക്കുന്ന ...ടികൊണ്ട് നിർമ്മിക്കപ്പെട്ട ബോട്ടുകൾ വേലിയേറ്റ തിരമാലകളുടെ ആഘാതത്താൽ ...കടവിനോട് അടുപ്പിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ വാർഫിൽ ഇടിച്ച് ബോട്ടിന് നാശം

സംഭവിക്കുന്നതിനാൽ വാർഫ് ഉപയോഗയോഗ്യമല്ല. പണി ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്ന അവസരത്തിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. വേലിയേറ്റ തിരമാലയുടെ സ്വഭാവം പരിഗണിക്കപ്പെടാതിരുന്നതു കാരണമാണ് മത്സ്യബന്ധന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വാർഫ് ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലാതായത്.

(ii) എഫ് എച്ച്, മുതലപ്പൊഴി, തിരുവനന്തപുരം

50 ശതമാനം കേന്ദ്ര സഹായത്തോടുകൂടി മുതലപ്പൊഴി എഫ് എച്ച് നിർമ്മാണം ₹13.66 കോടി ചെലവിൽ ജിഒഐ അനുവദിച്ചു (മാർച്ച് 2000). അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിക്കുക, സാധ്യതാപഠനം നടത്തുക തുടങ്ങിയവയ്ക്കായി എച്ച്.ഇ.ഡി. ഒരു ബാഹ്യ ഏജൻസിയെ ഏർപ്പാടാക്കി. പണി പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ എക്കൽമണ്ണ് വളരെക്കൂടുതലായി അടിഞ്ഞുകൂടുന്നത് പണി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നത് അസാധ്യമാക്കി. പിന്നീട് 2013 മാർച്ചിൽ ബാഹ്യ ഏജൻസികളുടെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പണി ചെയ്ത കടൽഭിത്തിയുടെ ഒരു ഭാഗം പൊളിക്കുകയും മാറ്റി നിർമ്മിച്ച് അപാകത പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. കടൽ ഭിത്തിയുടെ തെറ്റായ അലൈൻമെന്റ് കാരണം വാർഫും അതിനോട് ചേർന്ന ലേലപ്പുരയും ഉപയോഗക്ഷമമല്ലാതായി. അങ്ങനെ, പണിസ്ഥലത്തെക്കുറിച്ചുള്ള തെറ്റായ ഗ്രാഹ്യം തെറ്റായ അലൈൻമെന്റിലേക്ക് നയിക്കുകയും, നിർമ്മിച്ച കടൽ ഭിത്തിയുടെ ഒരു ഭാഗം പൊളിച്ചു മറ്റൊരു പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി അനുവദിച്ച ആർ.കെ.വി.വൈ. ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് അധിക ചെലവിൽ പുനർനിർമ്മിക്കേണ്ടതായും വന്നു.

(iii) തലായി എഫ്എച്ചി-ലെ വാർഫും ലേലപ്പുരയും

മറ്റൊരു സന്ദർഭത്തിൽ നിർമ്മാണം നടത്താനിരിക്കുന്ന സ്ഥലത്തെക്കുറിച്ചുള്ള നിരീക്ഷണ പരിശോധനയും ഗവേഷണ അന്വേഷണവും നടത്താതിരുന്നതിന്റെ ഫലമായി പണിസ്ഥലം താഴ്ന്ന പ്രദേശമാണ് എന്ന വസ്തുത പണി ഏൽപ്പിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ അവഗണിക്കപ്പെട്ടു. ഇത് ഒഴിവാക്കാവുന്ന അധിക ചെലവിലേക്ക് നയിക്കുകയും പണി അപൂർണ്ണമായി അവശേഷിക്കുന്നതിനിടയാക്കുകയും ചെയ്തു.

₹3.14 കോടി മതിപ്പുതുകയിന്മേൽ 40 ശതമാനം അധിക (എസ്.ഒ.ആർ. 2009) ദർഘാസ് സമ്മതിച്ച് ₹4.32 കോടിയുടെ ഏകദേശം കരാർ തുകയ്ക്ക് തലായി മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്ത് വാർഫും അതിനോടൊപ്പം ഒരു ലേലപ്പുരയും നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഒരു കരാറുകാരന്[2] എസ്.ഇ., എച്ച്.ഇ.ഡി., നോർത്ത് സർക്കിൾ, കോഴിക്കോട് കരാർ പണി നൽകി (സെപ്റ്റംബർ 2010). പണി ആരംഭിച്ച ശേഷം, സാങ്കേതികാനുമതി (ഒക്ടോബർ 2009)-യിൽ വാർഫിന്റെ പിൻഭാഗം നികത്തി എടുക്കേണ്ട പ്രവൃത്തി ഒഴിവാക്കിയെങ്കിലും ലേലപ്പുര നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ഭൂമി നികത്തി എടുക്കേണ്ടതാണ് എന്ന് എച്ച്.ഇ.ഡി. മനസ്സിലാക്കി.

2 ശ്രീ. കെ മുഹമ്മദ് ഹാദി, എംപി കെ മൻസിൽ, തേത്രൂർ, ഇടയന്നൂർ പി.ഒ, കണ്ണൂർ ജില്ല.

സ്ഥലം നികത്തിയെടുക്കുന്നത് മതിപ്പുകളിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടില്ലാതിരുന്നതിനാൽ പണി തടസ്സപ്പെടുകയുണ്ടായി.

നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ₹60.77 ലക്ഷത്തിന് 500 മീറ്റർ വ്യാസാർദ്ധ ദൂരത്തിൽ നിന്ന് നൗകാശയത്തിൽ നിന്ന് മണൽ ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത് കരയാക്കി മാറ്റുന്നതിനുള്ള മറ്റൊരു കരാർ പണി മൂന്നുമാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നിബന്ധനയിന്മേൽ എസ്. ഇ. ഇതേ കരാറുകാരന് അനുവദിച്ചു (ജനുവരി 2011) നൽകുകയും എന്നാൽ 500 മീറ്ററിനുള്ളിൽ നൗകാശയത്തിൽ മണൽ ലഭ്യമല്ലാതിരുന്നതിനാൽ കരാറുകാരൻ മറ്റ് സ്രോതസ്സുകളിൽ നിന്ന് മണൽ കൊണ്ടുവന്നത് വീണ്ടും മതിപ്പുകളുടെ പരിഷ്കരണത്തിനിടയാക്കി. തൽഫലമായി, സ്ഥലം നികത്തിയെടുത്ത് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന ജോലികൾക്ക് ഇപ്പോഴും കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നു. ആദ്യത്തെ മതിപ്പുതുകയായ ₹3.14 കോടി, ₹5.27 കോടിയായി പരിഷ്കരിച്ചത് ₹1.48 കോടിയുടെ അധിക ചെലവിനിടയാക്കി. (സെപ്റ്റംബർ 2014). തെറ്റായി നിരക്ക് പരിഷ്കരിച്ചതുമൂലം കരാറുകാരന് അനർഹമായ നേട്ടം നൽകിയ സന്ദർഭം ഖണ്ഡിക 3.6.6.6-ൽ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

(vi) കാപ്പിൽ തീരത്തിന്റെ സൗന്ദര്യവൽക്കരണ പണികൾ

₹54.56 ലക്ഷം ചെലവിൽ തിരുവനന്തപുരം എച്ച്.ഇ. ഡിവിഷനിലെ കാപ്പിൽ ബീച്ചിന്റെ സൗന്ദര്യവൽക്കരണ പണികൾ ജി.ഒ.കെ. അനുവദിച്ചു (മേയ് 2010). പ്രസ്തുത പണി 2011 നവംബറിൽ ആരംഭിച്ചുവെങ്കിലും 32 ശതമാനം പണി മാത്രമേ പൂർത്തിയാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. വിനോദ സഞ്ചാര വകുപ്പിന്റെ ശില്പി നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന തറനിരപ്പ് കായലിലെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന വെള്ളപ്പൊക്ക നിരപ്പിനേക്കാൾ താഴെയായി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത് മറ്റ് ചോദ്യങ്ങളൊന്നും കൂടാതെ തന്നെ ഈ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബോധ്യമുണ്ടായിരിക്കേണ്ട എച്ച്.ഇ.ഡി അനുവദിച്ചുനൽകി. അതിനാൽ മതിപ്പിന്റെ പരിഷ്കരണവും തൽഫലമായുണ്ടായ കാലതാമസവും മൂലം കരാറുകാരൻ ഉയർന്ന നിരക്ക് ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഈ കാരണങ്ങളാൽ, 2012 ആഗസ്റ്റിൽ പണിനിർത്തിവയ്ക്കപ്പെട്ടു. എച്ച്.എഫ്.എൽ. തറനിരപ്പിനേക്കാൾ ഉയരത്തിലായിരുന്നു എന്ന വസ്തുത നിരീക്ഷണ, അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങളിൽ കൂടി എച്ച്.ഇ.ഡി. തിരിച്ചറിയാതിരുന്നതിന്റെ ഫലമായി ₹ 17.68 ലക്ഷം ചെലവാകുകയും പണികൾ പൂർത്തീകരിക്കാതെ അവശേഷിക്കുകയും ചെയ്തു (മാർച്ച് 2015).

[സി&എജി-യുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.4, 3.6.4.1 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

18. മുതലപ്പൊഴി ഹാർബർ നിർമ്മാണ വേളയിൽ വളരെ കൂടുതലായി എക്കൽ മണ്ണ് അടിഞ്ഞുകൂടിയത് എങ്ങനെയാണെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് സാധാരണഗതിയിൽ നാല് മീറ്റർ വരെ ആഴത്തിലാണ് കടൽഭിത്തി ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതെന്നും അതുവരെയാണ് എക്കൽമണ്ണ് അടിഞ്ഞുകൂടുന്നതെന്നും എത്രത്തോളം എക്കൽമണ്ണ് അടിഞ്ഞ് കൂടുമെന്നത് ശാസ്ത്രീയമായി കണ്ടുപിടിക്കാൻ സാധിക്കില്ലെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി പറഞ്ഞു. മാതൃകാ പഠന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമാണ് കടൽഭിത്തി നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും, കടൽഭിത്തി നിർമ്മിച്ചതിനാൽ അടിഞ്ഞുകൂടുന്ന എക്കൽമണ്ണിനെ നീക്കംചെയ്യാനായി നിരന്തര ഡ്രെഡ്ജിംഗ് ആവശ്യമാണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി വ്യക്തമാക്കി.

19. പൊന്നാനി, മുതലപ്പൊഴി എന്നീ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് വകുപ്പ് ശരിയായ രീതിയിൽ പ്രാഥമിക ഗവേഷണം നടത്തിയില്ലായിരുന്നുവെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തി.

20. തലായി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ വാർഫിന്റേയും, ലേലപ്പുരയുടേയും നിർമ്മാണത്തിനുമുമ്പായി സ്ഥലത്തെക്കുറിച്ചുള്ള നിരീക്ഷണ പരിശോധനയും ഗവേഷണ അന്വേഷണവും നടത്തിയിട്ടില്ല എന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശത്തെക്കുറിച്ച് സമിതി വകുപ്പിനോട് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. വകുപ്പ് പ്രാഥമിക ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തിയിരുന്നുവെന്നും, ലേലപ്പുര നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ഭൂമി നികത്തുന്നതിനായി സൈഡിലുള്ള ബീച്ചിൽ നിന്നും മണ്ണെടുക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നതെന്നും, എന്നാൽ തദ്ദേശവാസികളുടെ എതിർപ്പ്മൂലം അതിന് കഴിഞ്ഞില്ലെന്നും അതുകൊണ്ടാണ് അധിക ഇനമായി ചെയ്യേണ്ടിവന്നതെന്നും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വ്യക്തമാക്കി.

21. കടൽക്കരയിലെ നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ചും, അതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതത്തെക്കുറിച്ചും വകുപ്പ് ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് 2016-ൽ വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി സ്ഥാപിച്ച നാഷണൽ സെന്റർ ഫോർ സസ്റ്റെയിനബിൾ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ്, ചെന്നൈ എന്ന ഓർഗനൈസേഷൻ മുഖേന ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് കേന്ദ്രസർക്കാരിന് നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു

22. തലായി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റേയും, ലേലപ്പുരയുടെയും നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടോ, നാളിതുവരെ പ്രസ്തുത നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾക്കായി എത്ര രൂപ ചെലവായി എന്നിവ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ടു

23. കാപ്പിൽ തീരത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രാഥമിക പഠനം മാത്രമല്ല സ്ഥലപരിശോധനപോലും നടത്തിയിട്ടില്ലായെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശത്തിന്മേൽ സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. കാപ്പിൽ തീരത്തിന്റെ സൗന്ദര്യവൽക്കരണ പണികളുടെ ചുമതല വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പിനായിരുന്നുവെന്നും വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പിന്റെ ആർക്കിടെക്ടാണ് ഇതിന്റെ പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുത്തതെന്നും ടൂറിസം വകുപ്പിന് പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തിയുടെ ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചതിനുശേഷം ഇതിന്റെ നടത്തിപ്പിനായി ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനെ നിർവ്വഹണ ഏജൻസിയായി നിയമിച്ചുവെന്നും പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തിയുടെ നിർവ്വഹണവേളയിൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ എതിർപ്പുമൂലം നിർദ്ദിഷ്ട സ്ഥലത്തുനിന്നും മാറ്റേണ്ടി വന്നുവെന്നും ആയതിനാലാണ് അധിക ഇനമായി ചെയ്യേണ്ടി വന്നതെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു

24. വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പും നിർദ്ദിഷ്ട പ്രവൃത്തിസ്ഥലം സന്ദർശിക്കാതെയാണ് പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും പ്രവൃത്തി ആരംഭിക്കുന്ന സമയത്താണ് കയ്യേറ്റത്തെക്കുറിച്ചുമനസ്സിലായതെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തി

25. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ പുരോഗതിക്കനുസൃതമായ പരിശീലനം നൽകേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ട സമിതി അത്തരത്തിലുള്ള പരിശീലന പരിപാടികൾ രണ്ട് വർഷം കൂടുമ്പോൾ സംഘടിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകി.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

26. സേവന രംഗത്തെ വൈദഗ്ധ്യത്തിന്റെ അഭാവം, പ്രാരംഭ പഠനങ്ങളുടെയും വിലയിരുത്തലിലേയും പോരായ്മ, അന്വേഷണ ഗവേഷണ രംഗത്തെ അപര്യാപ്തത എന്നിവ തലായി, പൊന്നാനി, മുതലപ്പൊഴി എന്നീ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിഴലിക്കുന്നതായി സമിതി ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. എച്ച്.ഇ.ഡി. ഇതുവരെ എത്ര ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ, ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്, അതിൽ എത്രയെണ്ണം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി, ഏതൊക്കെ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമാണ്, നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ചെലവായ തുക എന്നീ വിവരങ്ങൾ അടിയന്തരമായി സമിതിയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

27. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയ്ക്കനുസൃതമായ പരിശീലനം രണ്ട് വർഷം കൂടുമ്പോൾ സംഘടിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

മരാമത്ത് പണികൾ നടത്തുന്നതിലെ പൊരുത്തക്കേടുകൾ

ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവ്

(i) തീരദേശറോഡുപണികൾ

2009-2014 കാലയളവിൽ മത്സ്യബന്ധന പോർട്ട് വകുപ്പുകൾ ₹405.34 കോടി ചെലവു വരുന്ന 1592 തീരദേശ റോഡുപദ്ധതികൾ അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. പക്ഷെ, ₹5.40 കോടി വരുന്ന 19 പദ്ധതികൾ ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവ് മൂലം ഉപേക്ഷിക്കേണ്ടതായി വന്നു.

(ii) നബാർഡ് സഹായത്തോടെയുള്ള പണികൾ

2010-11 -ൽ റൂറൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ഫണ്ട് (ആർ.ഐ.ഡി.എഫ്.) പദ്ധതിയിൻ കീഴിൽ ₹12.53 കോടി വരുന്ന മൂന്ന് പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിന് നബാർഡ് ധനസഹായം നൽകുകയും തുടർന്ന് ജി.ഒ.കെ. അനുമതി നൽകുകയും ചെയ്തു.

എറണാകുളം ജില്ലയിലെ കഞ്ചിത്തായ്-ചെട്ടിക്കാട് പാലം (നവംബർ 2010), കോട്ടുവള്ളിക്കാട്- വാവാക്കാട് പാലം (ഫെബ്രുവരി 2011) എന്നീ രണ്ട് പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി യഥാക്രമം ₹3.10 കോടിയും ₹1.93 കോടിയും ജി.ഒ.കെ. അനുവദിച്ചു. ഈ രണ്ട് പണികളുടെ ഭൂമി ലഭ്യതയില്ലായ്മ കാരണം ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടതായി ഓഡിറ്റിൽ കാണപ്പെട്ടു.

(iii) എഫ്എച്ച്, എഫ്എൽസിയും വാർഫ് പണികളും

തടസ്സരഹിത ഭൂമിയുടെ ലഭ്യത ശരിയായ അന്വേഷണ ഗവേഷണത്തിന്റെ അഭാവംമൂലം മനസ്സിലാക്കുവാൻ കഴിയാതിരുന്നത് താഴെപ്പറയുന്ന കേസ്സുകളിൽ മരാമത്ത് പണികൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്നതിനും അഥവാ കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും ഇടയാക്കിയതായി ഓഡിറ്റ് പരിശോധനയിൽ വെളിപ്പെട്ടു.

- ₹18.52 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിൽ കൊല്ലം എച്ച്.ഇ.-ഡിവിഷനിലെ കടപ്ര എഫ്.എൽ.സി നിർമ്മാണത്തിന് സർക്കാർ (ജൂലൈ 1999) അനുമതി നൽകി. ഫിഷ് സ്റ്റാളിന്റെയും, ലോക്കർ മുറിയുടെയും മത്സ്യക്കടവിലേക്കുള്ള സമീപ റോഡുകളുടെയും പണികൾ പൂർത്തീകരിച്ചുവെങ്കിലും എഫ്.എൽ.സി - യിലേക്കുള്ള ചാനലിന്റെ ആഴം കൂട്ടുന്ന ജോലി, ഈ പണികൾ പുറമ്പോക്ക് ഭൂമിയിലാണ് ചെയ്യുന്നതെന്നും ആ ഭൂമി എച്ച്.ഇ.ഡി-ക്ക് കൈമാറിയിട്ടില്ല എന്നുള്ള റവന്യൂ അധികാരികളുടെ തടസ്സവാദത്തെ തുടർന്ന് നിർത്തിവയ്ക്കപ്പെട്ടു. ഇതിലേക്ക് നാളിതുവരെ ₹ 7 ലക്ഷം ചെലവായി. ബാക്കി നിൽക്കുന്ന പണികളുടെ മതിപ്പുതുക (സെപ്റ്റംബർ 2011) ₹ 22 ലക്ഷമാണ്.

• ₹49.25 ലക്ഷം ചെലവിൽ കോഴിക്കോട് എച്ച് ഇ ഡിവിഷനിലെ തിക്കൊടി എഫ്.എൽ.സി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ (ജൂലൈ 1999) അനുമതി നൽകി. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തിയിലെ ഒരു ഘടകമായ തീരപ്രദേശത്ത് നിർമ്മിക്കേണ്ട ഗ്രോയിനുകളുടെ[3] നിർമ്മാണം ₹38.09 ലക്ഷം ചെലവുചെയ്ത് പൂർത്തീകരിച്ചു. അവശേഷിക്കുന്ന ജോലികൾക്ക് തടസ്സരഹിതമായ ഭൂമി ലഭ്യമായിരുന്നില്ല. പിന്നീട്, 2004 ജൂൺ മാസത്തിൽ ഭൂമി ലഭ്യമാവുകയും അധിക ടെന്ററും, എസ്.ആർ.ഒ.ആറിന്റെ പരിഷ്കരണവും കാരണം ₹5.01 ലക്ഷം ചെലവുചെയ്ത് എഫ്.എൽ.സി-യുടെ സമീപ റോഡ്, അകത്തുകൂടെയുള്ള റോഡ്, പാർക്കിംഗ് സ്ഥലം, ചുറ്റുമതിൽ മുതലായവ ഭാഗികമായി പൂർത്തിയാക്കി. ലേലപ്പുരയുടെ നിർമ്മാണമുൾപ്പെടെ ബാക്കിവരുന്ന പണികൾക്ക് ₹40.65 ലക്ഷത്തിന്റെ മതിപ്പുകൾ തയ്യാറാക്കി സർക്കാരിന് (സെപ്റ്റംബർ 2012) സമർപ്പിച്ചു.

• ₹ 2 കോടി ചെലവിൽ മുനമ്പം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ അഴീക്കോട് എഫ്എച്ചിൽ വാർഫ്, ലേലപ്പുര, സംരക്ഷണ ഭിത്തി ഇവ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ജി.ഒ.കെ. (സെപ്റ്റംബർ 2007) അനുമതി നൽകി. ഈ പണി 2008 ഡിസംബറിൽ അവാർഡ് ചെയ്തു. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഒരു ഭാഗം ജി.ഒ.കെ. മെസ്സേഴ്സ് സൗരാഷ്ട്രാ സിമെന്റ്സിന് പതിച്ചുനൽകിയ ഭൂമിയിലായിരുന്നു. നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തി പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കെ കമ്പനിക്ക് പതിച്ചുനൽകിയ സ്ഥലത്തുകൂടി പണി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിനെതിരെ കമ്പനി സ്റ്റേ ഉത്തരവ് നേടി. പ്രസ്തുത പണി തുടങ്ങുന്ന അവസരത്തിൽ തടസ്സരഹിത ഭൂമി ലഭ്യമായിരുന്നില്ല എന്ന് ഓഡിറ്റിൽ കണ്ടെത്തി. മരാമത്തുപണി നിശ്ചലാവസ്ഥയിലാണ് (ജനുവരി 2015) ₹1.24 കോടിയാണ് ഇതുവരെയുള്ള ചെലവ്.

ഫലപ്രദമല്ലാത്ത ആസൂത്രണ രീതിയും മരാമത്ത് പണിയുടെ നടത്തിപ്പും

നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ പണിസ്ഥലത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥ, പണിസ്ഥലത്തുതന്നെ ലഭ്യമാക്കുന്ന നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ എന്നീ വസ്തുതകൾ ശ്രദ്ധയിൽ വയ്ക്കേണ്ടവയാണ്.

താഴെ സൂചിപ്പിക്കുന്ന പണികളിൽ, ഒഴിവാക്കാവുന്ന ഇനങ്ങൾ മതിപ്പുതുകകളിൽ ചേർത്ത് വകുപ്പ് അനുമതി നൽകിയത് കാരണം മഴക്കാലം, വേലിയേറ്റ വേലിയിറക്ക പ്രതിഭാസങ്ങൾ തുടങ്ങിയവ അവഗണിക്കപ്പെടുകയും ₹44.44 ലക്ഷത്തിന്റെ അധിക ചെലവ് ഉണ്ടായതായും ഓഡിറ്റിൽ നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു.

• ₹10 കോടി രൂപ ചെലവിൽ ചാത്തനാട്-ചെറായി കൃഷിഫാമിന്റെ പുറം ബണ്ടിന്റെ നിർമ്മാണം അനുവദിച്ചു (ജൂലൈ 2010). ബണ്ടിന്റെ സ്ലൂക്ചർ നിർമ്മാണത്തിന് ഒരു മീറ്റർ ഉപരിഭാഗ വീതിയിൽ 8500 മീറ്റർ നീളത്തിൽ ഒരു റിംഗ് ബണ്ട് ഒരു മീറ്ററിന് ₹1056.64 നിരക്കിൽ ഉടമ്പടി പട്ടികയിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുകയുണ്ടായി.

---

3 ഒഴുക്കിനൊത്തുള്ള മണൽ നീക്കം തടയുന്നതിനായി കടപ്പുറത്ത് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള ദൃഢമായതോ പൊക്കം കുറഞ്ഞതോ ആയ വേലി.

• വലിയ കഷണം കരിങ്കല്ല് പുഴയുടെ അടിത്തട്ടിൽ നിക്ഷേപിച്ചശേഷം അതിനു മുകളിൽ ഡി.ആർ. മേസണറി ജലനിരപ്പ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ അവസരത്തിൽ ചെയ്യുന്നതാകയാൽ പ്രസ്തുത പണിയിനം പുതുതായി ചേർക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ലായിരുന്നു. അങ്ങനെ റിംഗ് ബണ്ട് ഉണ്ടാക്കുക എന്ന പണിയിനം ഒട്ടും തന്നെ ആവശ്യമുള്ള ഒന്നായിരുന്നില്ല. ഇത് ₹35.34 ലക്ഷത്തിന്റെ ഒഴിവാക്കാവുന്ന ചെലവിനിടയായി.

• ₹ 26.70 കോടി ചെലവിൽ താനൂരിലെ ഓട്ടുമ്പുറത്തിനും മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ പരപ്പനങ്ങാടിയിൽ കെട്ടുങ്ങൽക്കടവിനുമിടയിൽ പാലം പണിയുന്നതിന് അനുമതി ലഭിച്ചു (ജനുവരി 2012). ഈ പണിയിൽ കരയോട് ചേർന്ന് രണ്ട് പിയറുകൾ പോണ്ടൂൺ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാണ് നിർമ്മിച്ചത് എന്ന് ഓഡിറ്റിൽ നിരീക്ഷിച്ചു വേനൽക്കാലത്ത് പൊഴി അടയുമെന്നതിനാലും പൈൽ ചെയ്യേണ്ട സ്ഥലം കരയോടുചേർന്ന ഭാഗമായതിനാലും മണ്ണുകൊണ്ടു നിർമ്മിക്കാവുന്ന ബണ്ട് ഈ പണിക്ക് മതിയാകുമായിരുന്നു. ഈ പണിയിലെ ഒഴിവാക്കാവുന്ന ചെലവ് ₹9.10 ലക്ഷമായിരുന്നു.

[സി&എജി-യുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.4.2, 3.6.4.3 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

28. 2010-ൽ സർക്കാരിൽ നിന്നും നിർമ്മാണാനുമതി ലഭിച്ച ചാത്തനാട്-ചെറായി കൃഷിഫാമിന്റെ പുറംബണ്ട് നിർമ്മാണത്തിന്റെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സംബന്ധിച്ചും പണി പൂർത്തിയാക്കാത്ത കരാറുകാരന് കരാർ കാലാവധി നീട്ടി നൽകിയതു സംബന്ധിച്ചും സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് പ്രസ്തുത പ്രദേശത്ത് നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ പൂർണ്ണമായും ബോട്ടിലൂടെ മാത്രമേ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ എന്നും അതിനാൽ യഥാസമയം പണി പൂർത്തിയാക്കാത്ത കരാറുകാരനെ മാറ്റിയാലും ബാക്കി പണി ഏറ്റെടുക്കാൻ മറ്റ് കരാറുകാർ ആരും തയ്യാറാകാത്ത സാഹചര്യത്തിലാണ് കാലാവധി നീട്ടി നൽകിയതെന്ന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ അറിയിച്ചു. നിർദ്ദിഷ്ട സ്ഥലം സന്ദർശനം നടത്താതെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നത് കൊണ്ടാണ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങുമ്പോൾ അധികചെലവ് വരുന്നതെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ട സമിതി ചാത്തനാട് - ചേറായി കൃഷി ഫാമിന്റെ പുറംബണ്ട് നിർമ്മാണം മൂന്ന് മാസത്തിനകം പൂർത്തിയാക്കാൻ വേണ്ട നടപടി അടിയന്തരമായി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകി.

29. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6.4.2, 3.6.4.3 എന്നിവ പരിഗണിച്ച സമിതി, മരാമത്ത് പണിയുടെ നടത്തിപ്പിലും, ആസൂത്രണത്തിലുമുള്ള പാളിച്ചകൾമൂലം തീർപ്പാകാതെ പോകുന്ന

മരാമത്ത് പണികളുടെ ലിസ്റ്റ് വർഷംതോറും വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുകയും തീർപ്പാക്കാത്ത പ്രവൃത്തികൾ അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

30. ചാത്തനാട്- ചേറായി കൃഷി ഫാമിന്റെ പുറം ബണ്ട് നിർമ്മാണം അടിയന്തരമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

31. മരാമത്ത് പണിയുടെ നടത്തിപ്പിലും, ആസൂത്രണത്തിലുമുള്ള പാളിച്ചകൾ മൂലം തീർപ്പാകാതെ പോകുന്ന മരാമത്ത് പണികളുടെ ലിസ്റ്റ് വർഷം തോറും വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വിലയിരുത്തിയ സമിതി, തീർപ്പാക്കാത്ത പ്രവൃത്തികൾ അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

മത്സ്യബന്ധന സമുദായത്തിനു വേണ്ടി ചെയ്ത കാര്യക്ഷമമല്ലാത്ത അനുബന്ധ പണികൾ

പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന ഫലം ലഭിക്കുന്നതിനായി ഒരു പ്രോജക്ടിലെ എല്ലാ ഘടകങ്ങളും യഥാസമയം തന്നെ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതാണ്. താഴെപ്പറയുന്ന അനുബന്ധ നിർമ്മാണ ജോലികളിൽ കൃത്യമായ കാര്യനിർവ്വഹണം യഥാസമയം നടത്താതിരുന്നതുമൂലം പ്രതീക്ഷിച്ചിരുന്ന ഉദ്ദേശ്യം നേടുവാനായില്ല എന്ന് ഓഡിറ്റിൽ നിരീക്ഷിച്ചു

- ₹ 19.49 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിൽ എച്ച്.ഇ. ഡിവിഷൻ കൊല്ലത്തിനു കീഴിൽ വരുന്ന കൊല്ലം ജില്ലയിലെ പരവൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിൽ കുടിവെള്ള വിതരണത്തിന് സർക്കാർ അനുമതി നൽകി (ഒക്ടോബർ 2002). ഓവർ ഹെഡ് ടാങ്ക് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് അനുയോജ്യമായ സ്ഥലം ലഭ്യമല്ലാതിരുന്നതിനാൽ ₹ 4.30 ലക്ഷം ചെലവാക്കിയ ശേഷം 12 വർഷവും കഴിഞ്ഞുവെങ്കിലും പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുവാനായില്ല

- ₹ 24.23 ലക്ഷം ചെലവിൽ തോട്ടപ്പള്ളി ഫിഷറീസ് ഡിസ്പെൻസറിയിൽ 10 കിടക്കകളുള്ള ഒരു വാർഡിന്റെ നിർമ്മാണ ജോലി എച്ച്.ഇ.ഡി. മെസ്സേഴ്സ് നിർമ്മിതി കേന്ദ്രയെ ഏൽപ്പിച്ചു (ഓഗസ്റ്റ് 2007). മണൽ ദൗർലഭ്യവും തൊഴിൽ പ്രശ്നങ്ങളും കാരണം 2010 ഓഗസ്റ്റിൽ ₹10.79 ലക്ഷം ചെലവാക്കി 49 ശതമാനം പണി മാത്രം പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം പണി നിർത്തിവച്ചു. പ്രസ്തുത പണി 2012 ഡിസംബറിൽ അവസാനിപ്പിച്ചതായും ബാക്കി ജോലികൾ വീണ്ടും 2013 നവംബറിൽ അവാർഡു ചെയ്തത് പുരോഗമിക്കുകയായിരുന്നു (ഡിസംബർ 2014) എന്നും ഓഡിറ്റിൽ കണ്ടെത്തി.

• ₹60 ലക്ഷം ചെലവിൽ പതിയങ്കര എഫ്.എൽ.സി. നിർമ്മാണം എച്ച്.ഇ.ഡി. പൂർത്തിയാക്കി പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി പ്രതിദിനം 10 ടൺ ശേഷിയുള്ള കോൾഡ് സ്റ്റോറേജ് എത്തിച്ചുകൊടുക്കുകയും അത് സ്ഥാപിച്ച നൽകേണ്ടതുമായിരുന്നു ഒരു വർഷത്തെ ഗ്യാരണ്ടിയുള്ള കോൾഡ് സ്റ്റോറേജ് യാന്ത്രികമായി ഘടിപ്പിക്കുന്ന ജോലി 2013 മേയ് മാസത്തിൽ ₹ ഏഴ് ലക്ഷം ചെലവാക്കി പൂർത്തീകരിച്ചുവെങ്കിലും ഇലക്ട്രിക് ജോലികൾ നാളിതുവരെ പൂർത്തീകരിക്കാത്തതിനാൽ (ഡിസംബർ 2014) പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെട്ട ഉദ്ദേശ്യം നേടുവാൻ സാധിച്ചില്ല. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലെ ഭൂരിഭാഗം കാലതാമസങ്ങളും എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ മേൽനോട്ടമുണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ ഒഴിവാക്കാവുന്നവയായിരുന്നു.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.4.4 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

32. ഖണ്ഡിക 3.6.4.4-ലെ ഓഡിറ്റ് പരാമർശവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് തീരപ്രദേശത്തെ ജലവിതരണവും, സാനിറ്റേഷനും മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള 'തീരസമൃദ്ധി' എന്ന പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായാണ് കൊല്ലം ജില്ലയിലെ പരവൂർ മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിൽ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ തുടങ്ങിയതെന്നും ഓവർഹെഡ് ടാങ്ക് നിർമ്മിക്കാൻ സ്ഥലം ലഭ്യമല്ലാത്തതിനാൽ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിച്ചെന്നും, കുഴൽകിണർ നിർമ്മിക്കാൻ ചെലവായ തുക കിഴിച്ച് ബാക്കി തുക സറണ്ടർ ചെയ്യുന്നതിന് നിർദ്ദേശം ലഭിച്ചതിനെ തുടർന്ന് പ്രസ്തുത തുക തിരിച്ചടച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വിശദീകരിച്ചു.

33. പ്രസ്തുത പദ്ധതി തുക മറ്റേതെങ്കിലും പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ചെലവഴിക്കാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന്, 'തീരസമൃദ്ധി' എന്ന പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി അനുവദിച്ച തുകയായതിനാൽ മറ്റൊരു പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി വിനിയോഗിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും, ഇതേ പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി തന്നെ വിഴിഞ്ഞം ഡിവിഷനിലേക്ക് തുക കൈമാറിയിട്ടുണ്ടെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി നൽകി.

34. അറുപത് ലക്ഷം രൂപ ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച പതിയങ്കര ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററും, കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കെട്ടിടത്തിന് നമ്പർ ലഭിക്കാത്ത പ്രശ്നമുണ്ടെന്നും, തുറമുഖത്തിനകത്തുള്ള കോൾഡ് സ്റ്റോറേജ് ഒന്നോ രണ്ടോ വർഷത്തേക്ക് മാത്രമേ കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മൂന്നാമതൊരാൾക്ക് നൽകാൻ കഴിയുള്ളുവെന്നും, നാളിതുവരെ ആരും ലേലത്തിന് എടുത്തിട്ടില്ലായെന്നും സംയോജിത വിപണനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യഫെഡ് വഴി

മാത്രമേ പ്രവർത്തന സജ്ജമാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളുവെന്നും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി പറഞ്ഞു.

35. അറുപത് ലക്ഷം രൂപ ചെലവാക്കി ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററും കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും നിർമ്മിച്ചുവെങ്കിലും ഇലക്ട്രിക് വർക്കുകൾ നടത്താതെ അത് ഉപയോഗ യോഗ്യമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഇപ്രകാരം വൻതുകകൾ ചെലവാക്കിയ നിർമ്മാണങ്ങൾ ഉപയോഗരഹിതമായി മാറിയതിൽ അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തി. പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുടെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കാൻ വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

36. അറുപത് ലക്ഷം രൂപ ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച പതിയാങ്കര ഫിഷ്ലാന്റിംഗ് സെന്ററും, കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും നാളിതുവരെ പ്രവർത്തനക്ഷമമാകാത്തതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. പ്രസ്തുത ഫിഷ്ലാന്റിംഗ് സെന്ററും, കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും സംയോജിത വിപണനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യഫെഡ് വഴി പ്രവർത്തന സജ്ജമാക്കാനാവശ്യമായ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിച്ച് വിവരം സമിതിയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

സാമ്പത്തിക ആസൂത്രണം- ബജറ്റ് രീതിയും കണക്ക സൂക്ഷിപ്പും.

എച്ച്.ഇ.ഡി. സേവനം നൽകേണ്ട വകുപ്പുകളുടെ ദീർഘകാല പദ്ധതികളുമായി ചേർന്നു പോകുന്ന തരത്തിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുകയും അത് ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്നതിനുള്ള ബഡ്ജറ്റ് തുക ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നില്ല. എച്ച്.ഇ.ഡി. വിവിധ പദ്ധതികളുടെ നടത്തിപ്പിലേക്കായി അഡ്ഹോക്ക് അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബജറ്റ് ലക്ഷ്യമിട്ട് വാർഷിക പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിരുന്നത് ഒരു തരത്തിൽ ആസൂത്രണം ചെയ്യാത്ത പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും, മറ്റൊരു തരത്തിൽ ആസൂത്രണം ചെയ്ത പ്രവൃത്തികൾ ഫണ്ടിന്റെ അഭാവത്താൽ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതിനും കാരണമായി. കൂടാതെ, വാർഷിക പദ്ധതികൾ എഫ്.എൽ.സി.-യുടെയും എഫ്.എച്ച്.-ന്റെയും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കും മെച്ചപ്പെടുത്തലിനും ഒരു തുകയും വകകൊള്ളിച്ചിരുന്നില്ല.

പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യ്ക്ക് മൂലധന റവന്യൂ ചെലവുകൾ കണക്കെഴുതുന്നതിനുള്ള പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ട് (എച്ച്.ഒ.എ.)3054-ഉം 5054-ഉം ഉള്ളതുപോലെ എച്ച്.ഇ.ഡി-ക്ക് പ്രത്യേക എച്ച്.ഒ.എ. നിലവിലില്ലായിരുന്നു. എച്ച്.ഇ.ഡി. ഫിഷറീസിന്റെയും (2405) പോർട്ടിന്റെയും (3051) എച്ച്.ഒ.എ. ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു. പൊതുവായ എച്ച്.ഒ.എ. പ്രവർത്തനങ്ങൾ വകതിരിഞ്ഞ് കണ്ടുപിടിക്കുന്നതിനും അവയുടെ മേൽനോട്ടത്തിനും തടസ്സമാകുന്നു. ഉദാഹരണമായി, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ സുഗമമായ

പ്രവർത്തനത്തിന് കാലാകാലങ്ങളിൽ എക്കൽ നീക്കം ചെയ്യേണ്ടതും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തീർക്കേണ്ടതും അത്യാവശ്യമാണ്. പക്ഷേ, ഇതിലേക്ക് ബജറ്റിൽ തുക വകകൊള്ളിക്കുവാൻ പ്രത്യേക എച്ച്.ഒ.എ ഇല്ലാത്തതിനാൽ പ്രസ്തുത പണികൾക്ക് തുകയനുവദിച്ച് കിട്ടുന്നതിന് കാലതാമസം നേരിടുകയും തൽഫലമായി മരാമത്ത് പണികൾ യഥാസമയം തീർക്കുവാൻ കഴിയാതെ പോകുകയും ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ, എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ സ്വന്തം എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റ് ചെലവുകൾക്കും, സ്വന്തം കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുന്നതിനും പ്രത്യേക അസ്തിത്വം നിലനിർത്താതെ പോർട്ടിന്റെ എച്ച്.ഒ.എ. ഉപയോഗിക്കുന്നതിനാൽ ശരിയായ ബജറ്റ് നിയന്ത്രണങ്ങൾ അസാധ്യമാകുന്നു. മോശമായ കണക്കു സൂക്ഷിപ്പിന്റെയും ബജറ്റ് ജോലികളുടെയും ആസൂത്രണങ്ങളുടെയും ഉദാഹരണങ്ങൾ താഴെ ചേർക്കുന്നു:

(i) ബജറ്റ്

- ബജറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമല്ലാത്തതിനോടൊപ്പം, എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ ശരിയായ ചെലവ് നിയന്ത്രണ സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവവുമുണ്ട്. 2010-2011 കാലയളവിൽ, എച്ച്.ഇ.ഡി.-ക്ക് പണികളുടെ പദ്ധതിയിൻകീഴിൽ 'പോർട്ട് ' മിച്ചം വരവ് ₹7.54 കോടിയായിരിക്കെ എച്ച്.ഇ.ഡി. ₹7.79 കോടി തിരിച്ചടച്ചു. അതുപോലെ 2012-2013-ഉം 2013-2014-ഉം കാലയളവിൽ ഫിഷറീസ് ഹെഡ്ഡിൻ കീഴിൽ പണിയിനത്തിൽ മിച്ചം വരവ് ₹28.12 കോടിയും ₹ 14.55 കോടിയുമായിരിക്കെ എച്ച്.ഇ.ഡി. യഥാക്രമം ₹28.13 കോടിയും ₹14.81 കോടിയും തിരിച്ചടച്ചു.

- മുറിഞ്ഞപ്പുഴ എഫ്.എൽ.സി.-യുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി 2011-12 കാലയളവിൽ തുക വകകൊള്ളിക്കാതിരുന്നതുമൂലം മരാമത്ത് പണി നിശ്ചിത തീയതിക്കുമുമ്പ് നിർത്തി വയ്ക്കേണ്ടിവന്നു.

(i) കണക്ക് സൂക്ഷിപ്പ്

- 2009-2014 കാലയളവിൽ, മരാമത്തുപണികളുടെ കണക്കുകൾ അതാതു പണികൾ പൂർത്തിയാക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് തീർപ്പാക്കിയിരുന്നില്ല. കണക്കുകൾ തീർപ്പാക്കാതിരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു പണിക്കു വേണ്ടി വന്ന യഥാർത്ഥ ചെലവുകളെക്കുറിച്ചോ, അനുവദിച്ച മൂല്യനിർണ്ണയത്തെക്കാൾ യഥാർത്ഥ ചെലവ് അധികരിച്ചുവെന്നോ ഉള്ള വിവരം വകുപ്പിന് നൽകുവാൻ സാധിക്കുന്നില്ലായിരുന്നു. കൂടാതെ കരാറുകാരുടെ കണക്കു പുസ്തകം കണ്ണൂർ എച്ച്.ഇ. ഡിവിഷനിലൊഴികെ മറ്റൊരിടത്തും തയ്യാറാക്കി സൂക്ഷിച്ചിരുന്നില്ല. തൽഫലമായി കരാറുകാരുടെ യഥാർത്ഥ ബാദ്ധ്യത നിർണ്ണയാതീതമായിരുന്നു.

- എച്ച്.ഇ.ഡി. പൂർത്തീകരിച്ച രണ്ട്[4] മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ പദ്ധതികളിൽ യഥാർത്ഥ ചെലവ് അനുവദിച്ച മൂല്യനിർണ്ണയത്തെക്കാൾ വളരെയധികം അധികരിക്കുകയും പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ നാലു മുതൽ ആറു വർഷംവരെ കാലതാമസം നേരിടുകയും ചെയ്തു.

4 തോട്ടപ്പള്ളിയും പൊന്നാനിയും

കൃത്യസമയങ്ങളിലും ശരിയായ രീതിയിലും കണക്കുകൾ സൂക്ഷിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ബജറ്റുകളെ സംബന്ധിച്ചും നീക്കിവച്ച തുകകളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ശരിയായ മേൽനോട്ടം സാധ്യമായേനെ.

മോശമായ കരാർ നിർവ്വഹണം

ഫലവത്തായ രീതിയിലും അമിതവ്യയം കൂടാതെയും മരാമത്ത് പണി നടത്തുന്നതും കരാർ ജോലികൾ ഫലപ്രദമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതുമായ പ്രക്രിയയാണ് മികച്ച കരാർ നിർവ്വഹണം. ഇവയിൽ മേൽനോട്ടവും, കരാറിന്റെ വ്യവസ്ഥകളും രീതികളും നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതും ഉൾപ്പെടുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, എച്ച്.ഇ.ഡി. ഇവ കാര്യക്ഷമമായല്ല നടത്തിയതെന്നതിനാൽ അധിക ചെലവും നികുതി നിയമങ്ങളുടെ ലംഘനങ്ങളും നടന്നതായി ഓഡിറ്റിൽ നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടത് താഴെ ചർച്ച ചെയ്യുന്നു.

സേവന നികുതിയിനത്തിലെ ഒഴിവാക്കാവുന്ന പിഴ-₹77 ലക്ഷം

1994-ലെ സേവന നികുതി ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരം സേവനം പ്രദാനം ചെയ്യുന്ന വിദേശ കമ്പനിക്ക് ഇന്ത്യയിൽ ഒരു കാര്യാലയമോ ബന്ധപ്പെടാനൊരു വ്യക്തിയോ ഇല്ലാത്തപക്ഷം സേവന നികുതി ബാധ്യത സേവനം ലഭിക്കുന്നയാളിനാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്നു. നൽകേണ്ട സേവന നികുതിയുടെ നിരക്ക് 10.30 ശതമാനം കോമ്പൗണ്ടിംഗ് രീതി തെരഞ്ഞെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് കരാർ മൂല്യത്തിന്റെ 4.12 ശതമാനവുമാണ്.

എസ്.ഇ., എച്ച്.ഇ.ഡി. സൗത്ത് സർക്കിൾ, തിരുവനന്തപുരം യുഎസ് $11,64,500 ചെലവിൽ 10 മാസത്തിനകം പൂർത്തീകരിക്കണം എന്ന നിബന്ധനയിന്മേൽ കോവളത്ത് "മൾട്ടി പർപ്പസ് സർഫിംഗ് റീഫ്" നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഒരു വിദേശ കമ്പനിക്ക്[5] മാർച്ച് 2008-ൽ കരാർ നൽകി. കരാർ നിബന്ധനകളിൽ അധികമായി അടയ്ക്കേണ്ട നിയമപരമായ നികുതികളും ചുമത്തലുകളുമായ സേവന നികുതി, വാറ്റ്, കെ.ഡബ്ല്യൂ.ഡബ്ല്യൂ.എഫ്[6] മുതലായവയിലേക്ക് നൽകേണ്ട സംഭാവന ഉൾപ്പെടുന്നതും അത് അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എച്ച്.ഇ.ഡി. കോമ്പൗണ്ടിംഗ് നിരക്കിൽ നികുതിയടക്കുന്നതിന് സേവന നികുതി ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരമുള്ള രജിസ്ട്രേഷനെടുക്കുകയോ നിലവിലുള്ള നിരക്കിൽ സേവന നികുതി അടയ്ക്കുകയോ ചെയ്തിരുന്നില്ല. 2009 മാർച്ച് മുതൽ 2010 മേയ് വരെ കരാറുകാരന്റെ ഏഴു ബില്ലുകളിലായി കമ്പനിക്ക് ₹7.43[7]കോടി നൽകുകയുണ്ടായി.

---

5 മെസ്സേഴ്സ് എഎസ്ആർ ലിമിറ്റഡ്, മറൈൻ കൺസൾട്ടന്റ് ആന്റ് റിസർച്ച്, 1 വൈന്യയി റോഡ്, പിഒ ബോക്സ് നമ്പർ 67, റഗ്ലൻ, ന്യൂസിലാന്റ്.

6 കേരള കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് വർക്കേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട്

7 ബിൽത്തുക-₹7,43,41,009; സേവന നികുതി-₹74,34,102; വിദ്യാഭ്യാസ സെസ്സ്- ₹1,48,681 ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ സെസ്സ്-₹74,340 മൊത്തം സേവന നികുതി-₹76,57,124

കേന്ദ്ര എക്സൈസ് വകുപ്പിന്റെ നോട്ടീസ് (ജൂലൈ 2010) പ്രകാരം എച്ച്.ഇ.ഡി. കരാർ തുകയുടെ 4.12 ശതമാനം കോമ്പൗണ്ട് നിരക്ക് എന്ന നിലയിൽ സേവന നികുതിയായി ₹28.57[8] ലക്ഷം അടയ്ക്കുകയുണ്ടായി (ഓഗസ്റ്റ് 2011). എച്ച്.ഇ.ഡി. കോമ്പൗണ്ടിംഗ് രീതിയിൽ നികുതിയടയ്ക്കുന്നതിന് മുൻകൂർ അനുമതി നേടിയില്ലാതിരുന്നതിനാൽ സാധാരണയായി നിലവിലുള്ള നിരക്കിൽ നികുതി നൽകേണ്ടതായിരുന്നു. അതനുസരിച്ച്, സേവനനികുതിയും പലിശയുമടക്കം ₹76.57 ലക്ഷം അടയ്ക്കേണ്ടതായുണ്ടായിരുന്നു. മനഃപൂർവ്വമായി സേവനനികുതി അടയ്ക്കാതിരുന്നതിന് അടയ്ക്കേണ്ട തുകയുടെ തുല്യതുകയായ ₹76.57 ലക്ഷം സെൻട്രൽ എക്സൈസ് കമ്മീഷണർ പിഴയും ചുമത്തി (ഫെബ്രുവരി 2014). കൂടാതെ 30 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ (7 മേയ് 2014), തുക അടയ്ക്കുന്ന പക്ഷം പിഴത്തുകയുടെ 25 ശതമാനം മാത്രം അടയ്ക്കുവാനും അല്ലാത്തപക്ഷം എച്ച്.ഇ.ഡി. ₹76.57 ലക്ഷം അടയ്ക്കുവാൻ ബാധ്യതയുണ്ടായിരിക്കുമെന്നും വ്യക്തമാക്കി. അങ്ങനെ സേവന നികുതി നിയമങ്ങൾ പാലിക്കപ്പെടുന്നതിലെ പരാജയത്തിന്റെ ഫലമായി താഴെപ്പറയുന്ന അപാകതകൾ ഉണ്ടായി.

- വിദേശകമ്പനിയുമായി ഉടമ്പടി ഉണ്ടാക്കുന്ന അവസരത്തിൽ നിയമോപദേശം തേടാത്തതിനാൽ 4.12 ശതമാനം കോമ്പൗണ്ടിംഗ് നിരക്കിൽ ₹28.57 ലക്ഷം നികുതി അടയ്ക്കുന്നതിനുപകരമായി 10.30 ശതമാനം നികുതിയായ ₹76.57 ലക്ഷം അടയ്ക്കേണ്ട ബാധ്യതയുണ്ടായി.

- ബാക്കി സേവന നികുതിയായ ₹48 ലക്ഷം പലിശയോടൊപ്പം നൽകാതിരുന്നതിനാൽ ₹57.43 ലക്ഷം പിഴയിളവ് നഷ്ടമാകുവാനിടയായി.

- സേവന നികുതി അടയ്ക്കാത്ത കാരണത്താൽ ₹76.57 ലക്ഷം എച്ച്.ഇ.ഡി. പിഴയായി അടയ്ക്കേണ്ട ബാധ്യതയുണ്ടായി.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.5, 3.6.6, 3.6.6.1 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

37. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6.6.1 പരിഗണിച്ച സമിതി സേവന നികുതിയിനത്തിൽ കേന്ദ്ര എക്സൈസ് കമ്മീഷണർ പിഴയായി ചുമത്തിയ ₹77 ലക്ഷം വകുപ്പിന് ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നുവെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശം സംബന്ധിച്ച് വകുപ്പിനോട് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിനു മറുപടിയായി വകുപ്പിന്റെ കണക്കുകൾ സൂക്ഷിക്കുന്നത് ശരിയായ രീതിയിലല്ലെന്നും കോമ്പൗണ്ടിംഗ് നിരക്കിൽ നികുതിയടക്കുന്നതിനുള്ള

---

8 ബിൽത്തുക-യുഎസ് $15,52,670x4.12 ശതമാനം =യുഎസ്$63,970 എന്നത് ₹28,57,060 (ഒരു യുഎസ് ഡോളറിന് ₹44.6625 വിനിമയ നിരക്കിൽ).

രജിസ്ട്രേഷൻ എടുക്കുകയും നിലവിലുള്ള നിരക്കിൽ സേവനനികുതി അടയ്ക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നില്ലെന്നും ഡിമാന്റ് നോട്ടീസ് ലഭിച്ചപ്പോൾ തന്നെ നികുതി അടച്ചിരുന്നുവെങ്കിലും, കോമ്പൗണ്ടിംഗ് രീതിയിൽ നികുതി അടയ്ക്കുന്നതിന് മുൻകൂർ അനുമതി നേടാത്തതിനാലാണ് ഇത്രയും തുക പിഴയായി അടയ്ക്കേണ്ട ബാധ്യത വകുപ്പിനുണ്ടായതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു

നിഗമനം/ശിപാർശ

38. പരാമർശമില്ല.

ഉചിതമായി അവകാശവാദം ഉന്നയിക്കാത്തതിനാൽ നിറുത്തലാക്കപ്പെട്ട കരാർ പണികളുടെ ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി (ബിജി) ₹51 ലക്ഷം പിരിച്ചെടുക്കുവാനായില്ല.

2009 ഡിസംബറിൽ ₹5.13 കോടി ചെലവിൽ ഓഗസ്റ്റ് 2010-ന് പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന നിബന്ധനയോടെ അന്ധകാരനാഴിയുടെ വടക്കുവശത്ത് പാലം പണിയുന്നതിന് കരാറുനൽകി. കരാറുകാരൻ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതിനാൽ കരാറുകാരനിൽ ബാധ്യത ചമച്ച് കരാർ അവസാനിക്കപ്പെട്ടു (ഒക്ടോബർ 2011). ഈ ഇനത്തിൽ ₹58.93 ലക്ഷം കരാറുകാരനിൽ നിന്നും ഈടാക്കേണ്ടതായിരുന്നു.

കരാർ നിബന്ധനകൾ പ്രകാരം, 2011 മാർച്ച് 31-വരെ പ്രാബല്യമുള്ള ₹51.31 ലക്ഷത്തിന്റെ പ്രവർത്തനക്ഷമതാ ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി കരാറുകാരൻ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. എസ്.ഇ. കേന്ദ്രസർക്കിൾ ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയുടെ തുക ആവശ്യപ്പെടുന്നതിന് പകരം കരാറുകാരന്റെ മോശമായ പ്രവർത്തനം പ്രതിപാദിച്ച് ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി തുക നൽകാതിരിക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് ബാങ്കിന് നൽകുകയുണ്ടായത് (മാർച്ച് 2011).

കരാർ അവസാനിച്ച ശേഷം (ഒക്ടോബർ 2011) എസ്.ഇ. ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിപ്പണം കാശായി നൽകുവാൻ അഭ്യർത്ഥിച്ചുവെങ്കിലും (നവംബർ 2011) കാലാവധി 31 മാർച്ച് 2011-ന് കഴിഞ്ഞുവെന്ന കാരണത്താൽ ബാങ്ക്, ഗ്യാരന്റിപ്പണം എസ്.ഇ.-യ്ക്ക് നൽകിയില്ല. അങ്ങനെ, ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി കാശാക്കി വാങ്ങുന്നതിലോ കാലാവധി നീട്ടിവാങ്ങുന്നതിലോ ഉള്ള എസ്.ഇ-യുടെ പരാജയത്തിന്റെ ഫലമായി ₹51 ലക്ഷത്തിന്റെ നഷ്ടം സംഭവിച്ചു.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.6.2 എന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

39. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6.6.2 പരിഗണിച്ച സമിതി കരാറുകാരൻ സമർപ്പിച്ച ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയുടെ കാലാവധി നീട്ടിവാങ്ങാത്തതിൽ വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. കരാറുകാരൻ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതിനാൽ ബാധ്യത ചുമച്ച് കരാർ അവസാനിപ്പിച്ചുവെന്നും കരാറുകാരൻ സമർപ്പിച്ച ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയുടെ കാലാവധി അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പായി തുക നൽകരുതെന്ന് ബാങ്കിൽ നോട്ടീസ് കൊടുത്തുവെങ്കിലും ആറുമാസത്തിനുശേഷമാണ് ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയുടെ കാലാവധി നേരത്തേ കഴിഞ്ഞതിനാൽ പണം നൽകരുതെന്ന വ്യവസ്ഥ പ്രായോഗികമല്ലെന്ന് ബാങ്കിൽ നിന്നും അറിയിച്ചതെന്നും അതിനെതിരെ ഹൈക്കോടതിയിൽ കേസ് ഫയൽ ചെയ്തിരിക്കുകയാണെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു

40. കാലാവധി അവസാനിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് വകുപ്പിന് ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി കാശാക്കി മാറ്റാമായിരുന്നില്ലേ എന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന്, കാശാക്കി മാറ്റാൻ കഴിയുമായിരുന്നുവെന്നും സാധാരണ ഗതിയിൽ ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയുടെ കാലാവധി ദീർഘിപ്പിച്ച് നൽകുന്നതിന് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ് പതിവെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി പറഞ്ഞു.

41. ഇങ്ങനെയൊരു അവസ്ഥ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.-യിലും സംഭവിക്കാറുണ്ടെന്നും ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി സംബന്ധിച്ച് ആരും ശ്രദ്ധിക്കാറില്ലെന്നും അപ്രകാരമുള്ള അബദ്ധമാണ് ഇവിടെയും സംഭവിച്ചതെന്നും ഒരു നിശ്ചിത തീയതിയിൽ കരാർ അവസാനിച്ചില്ലായെങ്കിൽ വകുപ്പ് ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റി തുക കാശാക്കുകയോ അല്ലായെങ്കിൽ കാലാവധി നീട്ടിവാങ്ങുകയോ ആണ് ചെയ്യേണ്ടിയിരുന്നതെന്നും എന്നാൽ ഇത് രണ്ടും വകുപ്പിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നും സ്വീകരിച്ചില്ലായെന്നും ഡെപ്യൂട്ടി അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു

42. അന്ധകാരനാഴി പാലം നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളുടെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചു

നിഗമനം/ശിപാർശ

43. അന്ധകാരനാഴി പാലം നിർമ്മാണത്തിന്റെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടെങ്കിലും പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് നാളിതുവരെ ലഭ്യമാക്കാത്തതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. അന്ധകാരനാഴി പാലം നിർമ്മാണം എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുള്ള സത്വര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

ദർഘാസ് നിബന്ധനകൾ പാലിക്കാതെ ഉടമ്പടി ഒപ്പുവച്ചതു മൂലമുള്ള നഷ്ടം ₹1.61 കോടി

തിരുവനന്തപുരത്തെ മുതലപ്പൊഴി എഫ്.എച്ച്.-ൽ നിന്ന് നാലുമാസത്തിനുള്ളിൽ ഒരു ക്യൂബിക് മീറ്ററിന് ₹700 നിരക്കിൽ ₹2.20 കോടിക്ക് 30000 ക്യൂ.മീ. മണൽ ഡ്രെഡ്ജ്

ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യാനുള്ള ജോലി എച്ച്.ഇ ഡി. ലേലം ചെയ്തു (ഡിസംബർ 2011) നൽകി. ദർഘാസ് നിബന്ധനകൾ പ്രകാരം കരാർ തുകയുടെ 50 ശതമാനം രൊക്കം പണമായി ലേലം അനുവദിക്കുന്ന അവസരത്തിലും ബാക്കി 50 ശതമാനം ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയായി കരാർ ചെയ്യുന്ന അവസരത്തിലും കരാറുകാരൻ നൽകേണ്ടതാണ്. ഫിഷറീസും പോർട്ട് വകുപ്പും 2012 ജൂൺ മാസത്തിൽ ലേലം അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നിരുന്നാലും, ഈ നിബന്ധനകൾ പാലിക്കാതെ ലേലക്കാരുമായി കരാർ ഉടമ്പടി ഉണ്ടാക്കി (ഓഗസ്റ്റ് 2012) പണം രൊക്കമായി നൽകണമെന്ന നിബന്ധനയ്ക്ക് കരാറുകാരൻ ഇളവ് ആവശ്യപ്പെട്ടെങ്കിലും (നവംബർ 2012) അത് നിരസിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ (ഏപ്രിൽ 2013) കരാറുകാരൻ 50 ശതമാനം പണം രൊക്കമായി അടച്ചതിനാൽ കരാറുകാരന് പണിസ്ഥലം കൈമാറ്റപ്പെട്ടു (നവംബർ 2013).

തൽഫലമായി 16 മാസത്തോളം എക്കൽ മണൽ നീക്കം ചെയ്യുന്ന ജോലി നടന്നിരുന്നില്ല. പിന്നീട് എക്കൽ മണൽ നീക്കം ചെയ്യുന്ന പ്രവൃത്തി ആരംഭിച്ചപ്പോൾ (ഡിസംബർ 2013) വെള്ളപ്പൊക്കം കാരണം പൊഴി[9] മുറിക്കേണ്ടിവരികയും മണലിന്റെ അളവ് 30000 ക്യൂബിക് മീറ്ററിൽ നിന്ന് കുറഞ്ഞ് 13622.89 ക്യൂ.മീറ്റർ ആവുകയും ചെയ്തു. വകുപ്പിന്റെ ലെവൽ കാൽക്കുലേഷൻ പ്രകാരം 13622.89 ക്യൂബിക് മീറ്റർ മണൽ ലഭ്യമായിരുന്നെങ്കിലും (ഡിസംബർ 2013) പൊതുജനത്തിന്റെ എതിർപ്പ് കാരണം കരാറുകാരന് ₹59.17 ലക്ഷം വിലവരുന്ന 8068.79 ക്യൂ.മീറ്റർ മണൽ മാത്രമേ മാറ്റുവാൻ സാധിച്ചിരുന്നുള്ളൂ.

വ്യക്തമാകുന്ന രീതിയിൽ കരാറിലെ ദർഘാസ് നിബന്ധന പ്രകാരം കരാർ മൂല്യവും ബാങ്ക് ഗ്യാരന്റിയും വസൂലാക്കുന്നത് അനുവർത്തിക്കാതിരുന്നതുമൂലം ₹1.61[10] കോടി മൂല്യം വരുന്ന 21,931.21 ക്യൂ.മീറ്റർ മണൽ നഷ്ടമായി.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.6.3 എന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

44. മുതലപ്പൊഴി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ ഡ്രെഡ്ജിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം സംബന്ധിച്ച് സമിതി വകുപ്പിന്റെ വിശദീകരണമാരാഞ്ഞപ്പോൾ, കരാർ

---

9 പുറംകടലുമായി സുഗമമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതും ഒന്നോ അതിലധികമോ പുഴകളോ അരുവികളോ എത്തിച്ചേരുന്നതുമായ ഭാഗികമായി മൂടപ്പെട്ട തീരപ്രദേശ ഘടനയാണ് പൊഴി

10 21931 ക്യൂബിക് മീറ്ററിന്, ഒരു മീറ്ററിന് ₹700 നിരക്കിലും അഞ്ച് ശതമാനം നികുതിയും ചേർന്നത്.

വ്യവസ്ഥകൾ മലയാളത്തിൽ നിന്ന് ഇംഗ്ലീഷിലേക്ക് തർജ്ജമ ചെയ്യപ്പോൾ ചെറിയ പിശക് സംഭവിച്ചെന്നും സർക്കാരിന് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു നഷ്ടവും സംഭവിച്ചിട്ടില്ലെന്നും 120 പേജുള്ള വിശദമായ റിപ്പോർട്ടാണ് വകുപ്പ് എ ജി-ക്ക് നൽകിയതെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വ്യക്തമാക്കി.

45. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് സമിതിയിൽ ലഭ്യമായിട്ടില്ലെന്നും അടിയന്തരമായി വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

നിഗമനം/ശിപാർശ

46. മുതലപ്പൊഴി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ ഡ്രെഡ്ജിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

ദർഘാസ് നടപടി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിലെ കാലതാമസവും അതിന്റെ സ്വാധീന ഫലവും.

കെ.പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. മാനവൽ പ്രകാരം ദർഘാസ് പരിഗണിക്കേണ്ടതും അന്തിമ തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടതും ഫേം കാലാവധിയായ[11] നാലുമാസത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ യായിരിക്കേണ്ടതും പ്രസ്തുത കാലാവധിയ്ക്കു മുമ്പുതന്നെ തീരുമാനം നോട്ടീസ് മുഖേന അറിയിക്കേണ്ടതുമാണ്.

തിരുവനന്തപുരത്തെയും കോഴിക്കോട്ടെയും സർക്കിളുകളിൽ മൂന്ന് നിർമ്മാണ ജോലികൾ നൽകിയതിൽ ദർഘാസ് നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് രണ്ടു മുതൽ നാലു വർഷം വരെയുണ്ടായ കാലതാമസത്തിന്റെ ഫലമായി ₹1.86 കോടിയുടെ അധിക ചെലവുണ്ടായതായി ഓഡിറ്റിൽ വെളിപ്പെട്ടത് താഴെ സൂചിപ്പിക്കുന്നു:

- ശക്തികുളങ്ങര ഗ്രാമത്തിൽ പുത്തൻ തുരുത്തിനെയും ചീകംതുരുത്തിനെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒരു പാലത്തിന്റെ ₹68.05 ലക്ഷം ചെലവുവരുന്ന നിർമ്മാണത്തിന് (എസ്.ഒ.ആർ 2008) എസ്.ഇ. (എസ്.സി തിരുവനന്തപുരം) ദർഘാസ് നൽകി. (ഒക്ടോബർ 2008). എന്നാൽ, എഫ്.ആന്റ്.പി. വകുപ്പ് ഫേം കാലാവധിക്കുശേഷമാണ് മരാമത്തു പണിക്ക് അനുമതി (മേയ് 2009) നൽകിയത്. പ്രസ്തുത പണി പുനർദർഘാസ് ചെയ്ത് കരാറുകാരനെ ഏൽപ്പിച്ചതിന്റെ (ഡിസംബർ 2012) ഫലമായി ₹0.28 കോടിയുടെ അധിക ചെലവുണ്ടായി.

- എടക്കാട് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിൽപ്പെട്ട ഏഴരകടപ്പുറത്തെ കിഴുന്നപാറയിൽ ₹0.46 കോടി ചെലവുവരുന്ന എഫ്.എൽ.സി-യുടെ നിർമ്മാണത്തിന് എസ്.ഇ (എൻ.സി, കോഴിക്കോട്)

---

11 ഫേം കാലാവധി എന്നത് ദർഘാസ് നിരക്കുകൾ യാതൊരു മാറ്റവും കൂടാതെ നിലനിൽക്കുന്ന പരിധിയും കരാറുകാരന് ദർഘാസ് പിൻവലിക്കുവാൻ സാധ്യമല്ലാത്ത കാലയളവുമാണ്.

ദർഘാസ് നൽകി (ജൂൺ 2010) എന്നാൽ, എഫ്.ആന്റ്.പി വകുപ്പ് ഫേം കാലാവധിക്കശേഷം 2011 ജൂണിൽ പണിക്ക് അനുമതി നൽകിയതിന്റെ ഫലമായി 2013 ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽ പണി വീണ്ടും അനുവദിച്ച് നൽകിയപ്പോൾ ₹0.15 കോടിയുടെ അധിക ചെലവുണ്ടായി.

- കാസർഗോഡ് എഫ്.എച്ച്.ൽ ഉൾപ്പെട്ട വാർഫ്, ലേലപ്പുര, സംരക്ഷണ ബണ്ട്, സ്ഥലം നികത്തൽ എന്നിവയ്ക്ക് ₹4.28 കോടി മതിപ്പ് ചെലവിൽ എസ്.ഇ (എൻ.സി, കോഴിക്കോട്) ദർഘാസ് നൽകി. എന്നിരുന്നാലും ദർഘാസ് ഫേം കാലാവധിക്കുള്ളിൽ അംഗീകാരം നൽകാതിരുന്നതിന്റെ ഫലമായി 2013 ഏപ്രിലിൽ ₹1.42 കോടിയുടെ അധിക ചെലവുണ്ടായി.

അങ്ങനെ, ഫേം കാലാവധിക്കുള്ളിൽ തന്നെ ദർഘാസ് നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിലെ പരാജയം ആസൂത്രണം ചെയ്ത ഉദ്ദേശ്യം ലഭിക്കാതിരിക്കുന്നതിനും ₹1.86 കോടിയുടെ അധിക ചെലവിനും ഇടയാക്കി.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.6.4 എന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

47. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ തിരുവനന്തപുരം, കോഴിക്കോട് എന്നീ സർക്കിളുകളിലെ മൂന്ന് നിർമ്മാണ ജോലികളുടെ ദർഘാസ് നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുണ്ടായ കാലതാമസം മൂലം ₹1.86 കോടിയുടെ അധിക ചെലവുണ്ടായി എന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശം സംബന്ധിച്ച് സമിതി വകുപ്പിനോട് വിശദീകരണം ആരായുകയും, ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റി കൂടി സർക്കുലേഷന് പോയി വരുമ്പോഴേയ്ക്കും ഫേം പീരീഡ് കഴിഞ്ഞ് പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് ദർഘാസ് നടപടി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നതെന്നും എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ടെണ്ടർ കമ്മിറ്റി സിസ്റ്റം നിലവിലില്ലാത്തതിനാൽ ദർഘാസ് നടപടി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയെ അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു.

നിഗമനം/ശിപാർശ

48. പരാമർശമില്ല.

നഷ്ടവും നിർമ്മാണ ചെലവ് ബാധ്യതയും നിർണ്ണയം നടത്താതിരിക്കൽ

ഒരു കരാറുകാരൻ ഉടമ്പടി നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി തന്നെ ഏല്പിച്ച നിർമ്മാണ ജോലി നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ ചെയ്തു തീർക്കുന്നതിൽ

പരാജയപ്പെട്ടാൽ പ്രസ്തുത കരാർപ്പണി റദ്ദുചെയ്യുന്നതിനും അത് പുനർകരാർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി കൈക്കൊള്ളുന്നതിനും, അതിനുവേണ്ടി വരുന്ന അധിക ചെലവ് പണിയിൽ വീഴ്ച വരുത്തിയ കരാറുകാരനിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്നതിനും വകപ്പിനെ അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എസ്.ഇ. വീഴ്ചവന്ന പണിയിന്മേലുള്ള നഷ്ടവും പുനർനിർമ്മാണച്ചെലവും നിർണ്ണയിച്ച് ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ വീഴ്ചവരുത്തിയ കരാറുകാരനിൽ നിന്ന് ഈടാക്കേണ്ടതാണ്. എന്നിരുന്നാലും താഴെപ്പറയുന്ന കേസുകളിൽ വകുപ്പ് നഷ്ടവും അധികബാധ്യതയും നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടു.

- കൊല്ലം ജില്ലയിലെ നീലേശ്വരം ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിൽപ്പെട്ട നീലേശ്വരം തോപ്പിനെയും കമ്പോളച്ചിറയേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ₹0.94 കോടി ചെലവുവരുന്ന ഒരു പാലം നിർമ്മിക്കുന്നതിന് എസ്.ഇ, സൗത്ത് സർക്കിൾ തിരുവനന്തപുരം കരാർ നൽകുകയുണ്ടായി[12] (നവംബർ 2009) പണിയുടെ മന്ദഗതിയിലുള്ള പുരോഗമനം കരാർ പണി അവസാനിപ്പിക്കുവാനിടയാക്കി (ഏപ്രിൽ 2010). പ്രസ്തുത പണി ₹1.19 കോടിക്ക് 2012 സെപ്തംബറിൽ പുനർകരാർ നടത്തിയെങ്കിലും അതിലെ ബാധ്യത നാലു വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും എസ്.ഇ. നിർണ്ണയിക്കുകയോ കരാറുകാരനെ അറിയിക്കുകയോ ചെയ്തിരുന്നില്ല (ഓഡിറ്റ് കണക്കാക്കിയ തുക ₹0.25 കോടി).

- നീണ്ടകര വടക്കേ ദിക്കിലെ കടൽഭിത്തിയുടെ അപാകത പരിഹരിക്കൽ, തീരസംരക്ഷണ പണികൾ, റോഡിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തുടങ്ങി ₹1.47 കോടി മതിപ്പ് ചെലവ് വരുന്ന മരാമത്ത് പണി സമ്മതപത്രം നൽകി (ഡിസംബർ 2007) എട്ട് മാസത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന നിബന്ധനയ്ക്ക് വിധേയമായി എസ്.ഇ. സൗത്ത് സർക്കിൾ തിരുവനന്തപുരം കരാറു നൽകി[13] (7 നവംബർ2007). ജോലി മന്ദഗതിയിലായത് കരാർ അവസാനിപ്പിക്കാനിടയാക്കി (ഏപ്രിൽ 2008). ബാക്കി പണിക്കുവേണ്ടി സി.ഇ. മൂല്യനിർണ്ണയം നടത്തുകയോ ആറു വർഷത്തോളമായിട്ടും പ്രസ്തുത പണി പുനർകരാർ നൽകുകയോ ചെയ്തിരുന്നില്ല എന്ന് ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷിച്ചു

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.6.5 എന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

---

12 ശ്രീ.ആർ.സി സതീഷ്ബാബു, ഗവൺമെന്റ് കോൺട്രാക്ടർ, സുരഭി, 2/2045, കവടിയാർ, തിരുവനന്തപുരം.

13 മെസ്സേഴ്സ് കായിക്കര കൺസ്ട്രക്ഷൻ കമ്പനി, കൈതവാരം ബംഗ്ലാവ്, കൺകത്ത്മുക്ക്, കൊല്ലം-12.

49. നീലേശ്വരം തോപ്പിനേയും, കമ്പോളച്ചിറയേയും തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പാലം നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓഡിറ്റ് പരാമർശം പരിഗണിച്ച സമിതി, ആദ്യ കരാറുകാരന്റെ ബാധ്യത നിശ്ചയിക്കാതെ എങ്ങനെയാണ് പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി പുനർകരാർ നടത്തിയതെന്ന് വകുപ്പിനോടാരാഞ്ഞു. പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി റ്റി.ആർ.പി. സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുന്നതാണെന്നും ആദ്യ കരാറുകാരൻ പാലം നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജോലി ഒന്നും ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് അയാളെ കരാർ കാലാവധിക്കുശേഷം ബാധ്യത നിശ്ചയിച്ച് കരാർ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്തതെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയിറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു. രണ്ടാമത്തെ കരാർ, ആദ്യത്തെ കരാറുകാരന്റെ റിസ്ക് ആന്റ് കോസ്റ്റിൽ ഏർപ്പാട് ചെയ്തുവെങ്കിലും ടെണ്ടർ സാങ്ഷന് വേണ്ടി കൊടുത്തപ്പോൾ ടി.ആർ.പി. പ്രവൃത്തികളുടെ കാലാവധി അവസാനിച്ചതിനാൽ ടി പ്രവൃത്തി തുടരേണ്ടതില്ലായെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ചതായി ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ തുടർന്നറിയിച്ചു. പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം നിർത്തിവച്ചെങ്കിലും ടി കരാറുകാരൻ സർക്കാരിന് വരുത്തിയ നഷ്ടം കണക്കാക്കേണ്ടതായിരുന്നുവെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. പ്രസ്തുത കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു പ്രവൃത്തിയും ചെയ്യാതിരുന്നത് കൊണ്ടാണ് അത് കഴിയാത്തതെന്ന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി നൽകി.

നിഗമനം/ശിപാർശ

50. പരാമർശമില്ല.

നിരക്ക് പുതുക്കിയതുമൂലം കരാറുകാരനു ലഭിച്ച അനർഹമായ നേട്ടം

പാരാ 3.6.4.1-ലെ സർവ്വെയിലും അന്വേഷണ ഗവേഷണ പോരായ്മകൾ കൂടാതെ, തലായ് എഫ്.എച്ച്-ൽ ഒരു വാർഫിന്റെയും ലേലപ്പുരയുടെയും നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു കരാറുകാരൻ 20 മീറ്റർ സംരക്ഷണ ബണ്ട് ഭാഗികമായി നിർമ്മിക്കുകയും പൈലിംഗ് ജോലികൾ ചെയ്യേണ്ട സ്ഥലം ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത 5500 ക്യൂ.മീറ്റർ എക്കൽമണ്ണ് ഉപയോഗിച്ച് നികത്തുവാനാവില്ലെന്ന കാരണത്താൽ പണിയിൽ നിന്ന് വിട്ടുനിൽക്കുകയും ചെയ്തു. നിറയ്ക്കാനുള്ള മണ്ണ് ശേഖരിക്കാൻ അടുത്തുതന്നെയുള്ള ഒരു സ്ഥലം നിർദ്ദേശിച്ചെങ്കിലും അവിടെ കളിമണ്ണിന്റെ അംശം അധികമായിരുന്നതിനാൽ പരിഗണിക്കുകയുണ്ടായില്ല. നികത്തൽ ഒഴിവാക്കാമെന്ന കാരണത്താൽ കരാറുകാരൻ നിർദ്ദേശിച്ച പ്രകാരം വാർഫിന്റെ നിർമ്മാണം 50 മീറ്റർ തീരത്തോടടുപ്പിക്കാനും ജോലികൾ വെള്ളത്തിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കുന്ന പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളുടെ സഹായത്താൽ ചെയ്യാനും വകുപ്പ് അംഗീകാരം നൽകി. പൈലിംഗ് ജോലി ചെയ്യുന്ന രീതി ആദ്യ മൂല്യനിർണ്ണയത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടില്ലായിരുന്നതിനാൽ ഈ അധിക ജോലി ആറ് എക്സ്ട്രാ ഇനമായി മൂല്യനിർണ്ണയം പരിഷ്കരിച്ചു. തൽഫലമായി 2009 എസ്.ഒ.ആറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ₹3.93 കോടിയുടെ പരിഷ്കരിച്ച മൂല്യനിർണ്ണയം അംഗീകരിച്ചു. അതിൽ ആറ് എക്സ്ട്രാ

ഇനങ്ങളുടെ മതിപ്പ് തുക ₹2.73 കോടിയായിരുന്നു. തുടർന്ന് ഈ ആറ് അധിക ഇനങ്ങളും ചേർത്ത് ഒരു അനുബന്ധ കരാർ എസ്.ഇ. ചമയ്ക്കുകയും പ്രസ്തുത ജോലികൾ പുരോഗമിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു (ഒക്ടോബർ 2014).

ഇവയിൽ നിന്ന് താഴെപ്പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഓഡിറ്റിൽ വെളിപ്പെട്ടു.

- ആറ് അധിക ഇനങ്ങളിൽ രണ്ടാമത്തെ ഇനമായ 'എല്ലാ ഭൂതലങ്ങളിലൂടെയും 700 എം.എം. ലംബമായ കുഴൽ കിണറിന് തുളച്ച് നീക്കം ചെയ്യുന്ന' ജോലി ഒരു മീറ്ററിന് ₹871.40 എന്ന നിരക്കിൽ 2,700 മീറ്റർ നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്ന മതിപ്പിലെ ഇനം അഞ്ചിന് പകരമായാണ് ഉള്ളത്. അനുബന്ധ കരാറിലെ അധിക ഇനം നമ്പർ രണ്ടിന്റെ നിരക്കും അളവും മാറ്റി യഥാക്രമം മീറ്ററിന് ₹4547.50 എന്നും 2072 മീറ്റർ എന്നും നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. ആദ്യത്തെ മതിപ്പുകളിലെ അഞ്ചാമത്തെ ഇനവും പുതുക്കിയ മതിപ്പുകളിലെ രണ്ടാമത്തെ ഇനവും ഒരേ പണിതന്നെ ആണെന്നും പ്രസ്തുത പണിയിൽ യാതൊരു മാറ്റവുമില്ലായിരുന്നു വെന്നും ഓഡിറ്റിൽ നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു. അതിനാൽ പരിഷ്കരിച്ച മൂല്യനിർണ്ണയത്തിലുൾപ്പെടുത്തിയ പ്രസ്തുത ഇനം ജോലി ആദ്യത്തെ മതിപ്പുകളിൽപ്പെട്ട ഇനം ആയിരുന്നതിനാൽ "അധിക ഇനമായി" കണക്കാക്കുവാൻ കഴിയുകയില്ല.

- തുരക്കൽ ജോലിക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്ന യന്ത്രസാമഗ്രികളിൽ വെള്ളത്തിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കുന്ന ഉയർന്ന തട്ട് അടങ്ങിയിരുന്നു. വെള്ളത്തിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കുന്ന പ്ലാറ്റ് ഫോമിന്റെ ഉപയോഗം തുരക്കൽ ജോലിക്ക് അനുബന്ധമായി വരുന്ന താല്കാലിക സ്വഭാവമുള്ള ഒന്നായതിനാൽ ജോലി ചെയ്യാനുള്ള നിരക്കിനോടൊപ്പം ചേർക്കാവുന്നതായതിനാൽ കരാറുകാരന് പ്രസ്തുത ഇനത്തിൽ പ്രത്യേകമായി പണം നൽകേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യമില്ലായിരുന്നു.

- മുൻ വിവരിച്ച പണിയിനങ്ങളുടെ മൂല്യനിർണ്ണയത്തിൽ ടൂൾ ആന്റ് പ്ലാന്റിന്റെ വാടക, പ്രവർത്തന ചെലവുകൾ, മൊബിലൈസേഷൻ ചാർജുകൾ മുതലായവ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരുന്നു. ഒരു യന്ത്രസാമഗ്രിയുടെ യഥാർത്ഥ വിലയുടെ 33 ശതമാനം കണക്കാക്കി അതിനെ 200[14] എന്ന ഘടകം കൊണ്ട് ഹരിച്ച്, ഒരു ദിവസം എട്ട് മണിക്കൂർ പ്രവർത്തിക്കും എന്ന ധാരണയിൽ അതിന്റെ 1/8-നെ മണിക്കൂർ കണക്കിനുള്ള വാടക നിരക്കായി കണക്കാക്കിയാണ് ഒരു ദിവസത്തെ ഏതൊരു യന്ത്രസാമഗ്രിയുടെയും വാടക കണക്കാക്കേണ്ടത്. പക്ഷേ, പുതുക്കിയ മൂല്യനിർണ്ണയത്തിൽ, ജലത്തിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കുന്ന പ്ലാറ്റ് ഫോമിന്റെ വാടക യന്ത്ര സാമഗ്രിയുടെ വിലയെ 250 എന്ന ഘടകം കൊണ്ട് ഹരിച്ച് ഒരു ദിവസത്തെ വാടക തെറ്റായി കണക്കാക്കി (33 ശതമാനം എന്ന പരിധി കണക്കാക്കാതെ)

---

14 കെ.പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കോഡ് ആർട്ടിക്കിൾ 316 പ്രകാരം രണ്ടു മാസങ്ങൾ ആവശ്യമുള്ള അഴിച്ചുപണികൾക്കും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കും മാറ്റിവച്ച ശേഷം, ഒരു മാസം 20 പ്രവൃത്തിദിനമെന്ന നിരക്കിൽ ഒരു വർഷം പത്ത് മാസത്തേക്ക് 200 പ്രവൃത്തിദിനമെന്ന് കണക്കാക്കി.

തൽഫലമായി അനുബന്ധ കരാറിലെ രണ്ടാമത്തെ അധിക ഇനത്തിന് മീറ്ററിന് ₹2,083 എന്ന് പെരുപ്പിച്ച് കരാറിൽ കാണിക്കുകയും അങ്ങനെ മൊത്തം മതിപ്പ് അളവായ 2,072 മീറ്ററിന് ₹0.60 കോടി അതിന് അനുബന്ധമായി വർദ്ധിപ്പിച്ച് കാണിച്ചു.

ട്രഞ്ചിനുവേണ്ടി മണ്ണ് കുഴിക്കുന്ന ജോലിയുടെ നിരക്ക് അങ്ങനെ, അനുചിതമായ രീതിയിൽ പുതുക്കിയത് കരാറുകാരന് ₹1.07 കോടിയുടെ അനർഹമായ നേട്ടം പ്രദാനം ചെയ്യുവാനിടയാക്കുകയും; അതിൽത്തന്നെ ₹0.60 കോടിയായി ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ്ഫോമിന്റെ വാടക തെറ്റായി കണക്കുകൂട്ടിയത് വിശദമായി പരിശോധിക്കേണ്ടതും ഉത്തരവാദിത്വം നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതുമാണ്.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.6 എന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

51. നിരക്ക് പുതുക്കിയതു മൂലം കരാറുകാരന് അനർഹമായ നേട്ടമുണ്ടാക്കി കൊടുത്തുയെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശം സംബന്ധിച്ച് സമിതി വകുപ്പിനോട് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. തലായി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ വാർഫിന്റേയും, ലേലപ്പുരയുടെയും നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള പൈലിംഗ് സ്ഥലവാസികളുടെ എതിർപ്പുമൂലം കരയിൽ നിന്ന് വെള്ളത്തിലേക്ക് മാറ്റേണ്ടിവന്നെന്നും, വാടകയ്ക്കെടുത്ത ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ്ഫോം ഇതിനായി ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വന്നെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വിശദമാക്കി. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കോഡിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 316-നെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ തടസ്സമുന്നയിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും എന്നാൽ ഡ്രെഡ്ജിംഗിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന ഫ്ലോട്ടിംഗ് ഉപകരണങ്ങൾ ആർട്ടിക്കിൾ 316-ൽ ഉൾപ്പെടുന്നതല്ലെന്നും അദ്ദേഹം കൂട്ടിച്ചേർത്തു. ഡ്രെഡ്ജിംഗ് കരയിൽ നിന്നും വെള്ളത്തിലേക്ക് മാറ്റിയതിനാലാണ് അധിക തുക ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും, കൂടുതൽ നാൾ ഉപ്പുവെള്ളത്തിൽ കിടക്കുന്ന ഉപകരണം പെട്ടെന്ന് നശിച്ചുപോകുമെന്നും അതിനാലാണ് ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ്ഫോമിന് ഉയർന്ന നിരക്കിലുള്ള വാടക കൊടുക്കേണ്ടി വന്നതെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ വിശദീകരിച്ചു.

52. തലായ് ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിൽ വാർഫും, ലേലപ്പുരയും നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി ഉപയോഗിച്ച ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ്ഫോമിന്റെ വാടക ഒരു യന്ത്രസാമഗ്രിയുടെ യഥാർത്ഥ വിലയുടെ 33 ശതമാനം കണക്കാക്കി, ഒരു വർഷം 200 പ്രവൃത്തി ദിനം എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതിനെ 200 എന്ന ഘടകം കൊണ്ട് ഹരിച്ച് വാടക നിരക്ക്

കണക്കാക്കുന്നതിനുപകരം 33 ശതമാനം എന്ന പരിധി കണക്കാക്കാതെ 250 എന്ന ഘടകം കൊണ്ട് തെറ്റായി കണക്കാക്കിയതു മൂലമാണ് കരാറുകാരന് അനർഹമായി 60 ലക്ഷം രൂപ നൽകേണ്ടിവന്നതെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തി. ഇത് മനഃപൂർവ്വമായ വീഴ്ചയാണെന്നും ഇതിന് ഉത്തരവാദികളായവർക്കെതിരെ വകുപ്പ് അടിയന്തരമായി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും, ആയത് സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് ഒരു മാസത്തിനകം സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

നിഗമനം/ശിപാർശ

53. തലായി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിൽ വാർഫും, ലേലപ്പുരയും നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി ഉപയോഗിച്ച ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ് ഫോമിന്റെ വാടക തെറ്റായി കണക്കാക്കിയതുമൂലം കരാറുകാരന് അനർഹമായി 60 ലക്ഷം രൂപ നൽകേണ്ടി വന്നതിന് ഉത്തരവാദികളായവർക്കെതിരെ സത്വര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ആയത് സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും വകുപ്പിനോട് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

എഫ്.എൽ.സി.യുടെയും എഫ്.എച്ച്-ന്റെയും പ്രവർത്തനവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും.

എഫ്.എച്ച്.മോപ്പിളബേ, കണ്ണൂർ

₹ 10.71 കോടി ചെലവു ചെയ്തു കണ്ണൂരിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. ഒരു എഫ്.എച്ച്. നിർമ്മിച്ചു. 1999 മേയ് മാസത്തിൽ തുറമുഖം പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കി. തുറമുഖവും കരയുമായി ചേരുന്ന പ്രദേശത്ത് അത്യധികമായി എക്കൽ അടിയുന്നതിനാൽ കഴിഞ്ഞ അഞ്ചു വർഷമായി വാർഫ് ഉപയോഗപ്രദമല്ല, എന്ന് ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷിച്ചു. തീരപ്രദേശത്ത് എക്കൽ അടിയുക, എന്ന സാധാരണ പ്രതിഭാസം നിരന്തരമായ മണ്ണ് നീക്കം ചെയ്യലിലൂടെ മാത്രമേ പരിഹരിക്കപ്പെടുകയുള്ളൂ. ഇങ്ങനെ നിരന്തരമായി ചെയ്യേണ്ട പണികൾക്ക് തുക വകകൊള്ളിക്കാതിരിക്കുന്നത് എക്കൽ അധികമായി അടിയുന്നതിനും വാർഫ് ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലാതാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. അധികമായി അടിയുന്ന എക്കൽ നീക്കം ചെയ്ത് വാർഫ് ഉപയോഗയോഗ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള കർമ്മപരിപാടി എച്ച്.ഇ.ഡി. തയ്യാറാക്കുവാനിരിക്കുന്നതേയുള്ളൂ.

ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത മണൽ നീക്കം ചെയ്യാതിരുന്നതുമൂലമുള്ള റവന്യൂ വസൂലാക്കാതിരിക്കൽ.

കപ്പലുകളുടെ സുരക്ഷിതമായ ഗതാഗതത്തിനായി സുഗമവും ഫലപ്രദവുമായി തുറമുഖ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതിന് തുറമുഖ സമീപത്തുള്ള ചാനലുകളുടെ ആഴം നിശ്ചിത അളവിൽ പരിപാലിക്കുന്നതിന് മിക്ക എഫ്.എച്ച്-നും കാലാകാലങ്ങളിലെ മെയിന്റനൻസ്

ഡ്രെഡ്ജിംഗ് ആവശ്യമാണ്. കൂടാതെ, ഡ്രെഡ്ജിംഗിൽ കൂടി ലഭിക്കുന്ന മണൽ വിൽക്കുന്നതിനോ അഥവാ സ്ഥലം നികത്തുന്നതിനോ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയും. ഡ്രെഡ്ജിംഗിലെ കാലതാമസം റവന്യൂ വസൂലാക്കുന്നതിലുള്ള കാലതാമസത്തിനും നഷ്ടത്തിനും എഫ്.എച്ച്-ന്റെ പ്രവർത്തനം ക്ലേശകരവുമാക്കുന്നതിനും കാരണമാകുന്നത് താഴെ വിവരിക്കുന്നു:

- ഡ്രെഡ്ജിംഗിനുള്ള ദർഘാസ് നടപടി പൂർത്തീകരിക്കാതിരുന്നതിന്റെ ഫലമായി ആലപ്പുഴ ചെത്തി എഫ്.എച്ചി-ൽ 37000 ക്യൂബിക് മീറ്റർ മണൽ നീക്കം ചെയ്യാതെ നഷ്ടപ്പെടുത്തുവാനിടയായി. ഇത് ₹2.40[15] കോടിയുടെ നഷ്ടത്തിനിടയാക്കി.

- എഫ്.എച്ച്. കായംകുളത്ത് 12,300 ക്യൂ.മീറ്റർ മണൽ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് മൂന്ന് വർഷംവരെയുണ്ടായ കാലതാമസം ഒരു ക്യൂ. മീറ്ററിന് ₹517.50 നിരക്കിൽ (പുതുക്കിയ 2010 എസ്.ഒ.ആർ. പ്രകാരം) ₹63.65 ലക്ഷം വസൂലാക്കുന്നതിലും കാലതാമസം വരുത്തി.

- മുനമ്പം എഫ്.എച്ചി-ന്റെ തീരപ്രദേശത്ത് കാലാകാലങ്ങളിൽ മണൽ ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിലെ വകുപ്പിന്റെ വീഴ്ച ₹8.44 കോടിയുടെ റവന്യൂ നഷ്ടത്തിനിടയാക്കി. കാലാകാലങ്ങളിലെ ഡ്രെഡ്ജിംഗിനും മണൽ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനും ഒരു മാർഗ്ഗരേഖയും നിലവിലില്ലെന്ന് ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷിച്ചു.

മാർഗ്ഗരേഖയുടെ അഭാവം കൃത്യമായ സമയത്തെ ഡ്രെഡ്ജിംഗിനും ₹11.48 കോടിയുടെ റവന്യൂ വസൂലാക്കുന്നതിലെ കാലതാമസത്തിനുമിടയാക്കി.

[സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.7.1, 3.6.7.2 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു:

54. മുനമ്പം, കായംകുളം എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലെ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളിൽ ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത മണൽ മുഴുവൻ നീക്കം ചെയ്തോയെന്ന് സമിതി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് ആരാഞ്ഞു. മുനമ്പം ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ മണൽ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് രണ്ടു തവണ ടെണ്ടർ ചെയ്തിട്ടും ആരും തയ്യാറാകാത്തതിനാൽ കേരള മാരിടൈം ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനെയാണ് ടി ജോലി ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും, കോർപ്പറേഷന്റെ സിന്ധുരാജൻ എന്ന ഡ്രെഡ്ജർ ഉപയോഗിച്ച് മണൽ ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത് കടലിൽ നിക്ഷേപിച്ചുവെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമിതിയിൽ ബോധിപ്പിച്ചു

55. ഡ്രെഡ്ജ് ചെയ്ത മണൽ കടലിൽ നിക്ഷേപിക്കാതെ മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്ക് വിനിയോഗിക്കാമോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് മറുപടിയായി ലൂസ് ക്ലേയായതിനാൽ ഉപയോഗശൂന്യമാണെന്ന് എച്ച്.ഇ.ഡി.ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മറുപടി നൽകി. പ്രസ്തുത

---

15 648x37000

വിഷയം സംബന്ധിച്ച് വ്യത്യസ്തമായ മറുപടിയാണ് ലഭ്യമാക്കിയിരിക്കുന്നതെന്നും കൃത്യമായ വിശദാംശങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു മറുപടി അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു

നിഗമനം/ശിപാർശ

56. തുറമുഖങ്ങളിൽ അടിയുന്ന മണൽ യഥാസമയം നീക്കം ചെയ്യാത്തത് റവന്യൂ നഷ്ടത്തിനും, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിനും തടസ്സമുണ്ടാകുന്നുവെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളിലും കൃത്യമായി ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടത്തി മണൽ നീക്കം ചെയ്യണമെന്നും, ഡ്രെഡ്ജിംഗിനായി കൃത്യമായ ഒരു മാർഗ്ഗരേഖയുണ്ടാക്കണമെന്നും വകുപ്പിനോട് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

57. ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളിൽ ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടത്തുമ്പോൾ ലഭിക്കുന്ന മണലിന്റെ പുനരുപയോഗം സംബന്ധിച്ച വിശദമായ പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

പലവക

നിർമ്മാണപ്പണികളെ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് ശരിയായ മാനദണ്ഡത്തിന്റെ അഭാവം,

1982-ലാണ് ഈ വകുപ്പ് രൂപം കൊണ്ടത്. 32 വർഷത്തെ പ്രത്യേകമായ നിലനിൽപ്പിനു ശേഷവും എഫ്.എച്ച്.-കളെയും എഫ്.എൽ.സി.-കളെയും തീരദേശ റോഡുകളെയും, വാർഫുകളെയും മത്സ്യബന്ധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അനുബന്ധ ജോലികളുടെയും നിർമ്മാണവും വികസനവും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു മാനുവൽ രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി. പരാജയപ്പെട്ടു.

എച്ച്.ഇ.ഡി. ചെയ്യു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഗുണനിലവാരം നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് പ്രത്യേകമായ മാനദണ്ഡം ഒന്നും തന്നെ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിരുന്നില്ല. അങ്ങനെയുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ അഭാവത്തിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി., കേരള പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. മാനുവലിന് ചില കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി മാത്രം വിധേയമായത് ഒട്ടും തന്നെ ഉചിതമായിരുന്നില്ല. കൂടാതെ, പ്രസ്തുത മാനുവലിൽ എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ മുഖ്യ അധികാരമായ ഡ്രെഡ്ജിംഗ് പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള യാതൊരു പരാമർശവും ഇല്ലായിരുന്നു.

അനുമാനം

ഫിഷറീസ് വകുപ്പിനും പോർട്ട് വകുപ്പിനും സേവനം നൽകുന്നതിനുള്ള വൈദഗ്ധ്യമുള്ള വകുപ്പുമായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടുവെങ്കിലും ഫിഷറീസ് പോർട്ട് വകുപ്പുകളെ സംബന്ധിക്കുന്ന പണികൾക്ക് എച്ച്.ഇ.ഡി. പ്രത്യേകമായ പാടവം ഒന്നും തന്നെ പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടില്ലായിരുന്നു.

പോർട്ട് വകുപ്പ് എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ കൂടിയാണ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തികൾ നടത്തേണ്ടിയിരുന്നതെങ്കിലും നിറവേറ്റുന്നതിലെ കഴിവില്ലായ്മ കാരണം അനേകം ജോലികൾ ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ എർപ്പാടാക്കിയാണ് ചെയ്തിരുന്നത്. എച്ച്.ഇ.ഡി.-യിൽ നിന്ന് തുറമുഖ സംബന്ധമായ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ പ്രാഗൽഭ്യം പ്രതീക്ഷിച്ചിട്ടും, കൺസൾട്ടൻസി സേവനങ്ങൾക്ക് ബാഹ്യ ഏജൻസികളെ ഏർപ്പാടാക്കിയത് എച്ച്.ഇ.ഡി.-യുടെ പ്രാപ്തിക്കുറവിനെക്കുറിച്ച് ഗൗരവ വിമർശനം അർഹിക്കുന്നു. പല നിർമ്മാണപ്പണികളും ആവശ്യമായ അന്വേഷണ ഗവേഷണമോ, നിരീക്ഷണങ്ങളോ രൂപകല്പനകളോ കൂടാതെ ചെയ്തു കാരണം പദ്ധതികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിലെ കാലതാമസത്തിനും ഒഴിവാക്കാവുന്ന അധികച്ചെലവിനുമിടയായി. എച്ച്.ഇ.ഡി. കരാർ ജോലികൾ കാര്യക്ഷമമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിൽ മോശമായ പ്രകടനം കാഴ്ചവെച്ചത് സമയവും ചെലവും അധികരിക്കുന്നതിനും സർക്കാരിന് ഒഴിവാക്കപ്പെടാവുന്ന നഷ്ടത്തിനുമിടയാക്കി. 1982-ൽ രൂപീകൃതമായശേഷവും ഫിഷറീസിലെയും പോർട്ടിലെയും പ്രവൃർത്തികളെ വ്യക്തതയോടെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങളോ എല്ലാ കാര്യങ്ങളുമുൾക്കൊള്ളുന്ന മാനുവലോ എച്ച്.ഇ.ഡി.ക്കുണ്ടായിരുന്നില്ല.

ശിപാർശകൾ

- ഫിഷറീസിന്റെയും പോർട്ടിന്റെയും വൈദഗ്ധ്യം ആവശ്യമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ പാടവം എച്ച്.ഇ.ഡി. വികസിപ്പിച്ചെടുക്കേണ്ടതാണ്.

- എച്ച്.ഇ.ഡി., നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളുടെ മുൻഗണനാക്രമം നിശ്ചയിക്കുന്നതിനും ആവശ്യമായ ബജറ്റ് തുക ലഭ്യമാകാതെ പണികൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്നതും ആസൂത്രണം ചെയ്യാതിരുന്ന പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനും ഫിഷറീസ്, പോർട്ട്, വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുകളുമായി തികഞ്ഞ ഏകോപനത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കേണ്ടതാണ്.

- പദ്ധതികളുടെ പ്രായോഗികതയും ലാഭകരമായ നടത്തിപ്പും ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും, എക്കൽ അടിയുക, വേലിയേറ്റ വേലിയിറക്ക സമയത്തെ തിരമാലകളുടെ സ്വഭാവം, പൊഴികൾ, തീരദേശത്തിന്റെ സ്വഭാവം, ഇവയെക്കുറിച്ചുള്ള ആവശ്യമായ നിരീക്ഷണങ്ങളും ഗവേഷണാന്വേഷണങ്ങളും നടത്തിയതിനു ശേഷമേ എച്ച്.ഇ.ഡി. വിവിധ പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ പാടുള്ളു.

- മത്സ്യബന്ധന സമുദായങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച അനുബന്ധ പണികൾ, തീരദേശ റോഡുകൾ, വാർഫുകൾ, എഫ്.എൽ.സി-കൾ, എഫ്.എച്ച്-കൾ തുടങ്ങിയവയുടെ നിർമ്മാണ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എന്നിവയെ സംബന്ധിയ്ക്കുന്ന വ്യക്തമായ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങളും മാനുവലും എച്ച്.ഇ.ഡി.തയ്യാറാക്കേണ്ടതാണ്.

- നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമായി നിലനിറുത്തുന്നതിന് ഡ്രെഡ്ജിംഗ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാധാരണ പ്രവൃത്തികളും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും എച്ച്.ഇ.ഡി. മുൻകൂട്ടി ആസൂത്രണം ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

- [സി&എജിയുടെ 2014 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇക്കണോമിക് സെക്ടർ) 3.6.8, 3.8 എന്നീ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ.]

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയ്ക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം-II ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

58. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.6.8 മുതൽ 3.8 വരെ സമിതി പരിഗണിച്ചു. യോഗത്തിൽ പരിഗണിച്ച എല്ലാ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളിന്മേലും സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട വിവരങ്ങളടങ്ങിയ റിപ്പോർട്ട് ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചു. തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് ഒരാഴ്ചക്കുള്ളിൽ സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചു.

നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ

59. വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശങ്ങളിലാണ് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ഏറെയും പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കുന്നത്. പ്രസ്തുത മേഖലയിലെ ആവശ്യം മനസ്സിലാക്കി അതിനനുയോജ്യമായ നിർമ്മാണ രൂപകല്പന ചെയ്യുന്നതിനും സമയബന്ധിതമായി പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനും പ്രത്യേകമായ പാടവം വകുപ്പ് വികസിപ്പിച്ചെടുക്കേണ്ടതുണ്ട് എന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ വകുപ്പ് മത്സ്യബന്ധനം, തുറമുഖം, വിനോദസഞ്ചാരം എന്നീ വകുപ്പുകളുമായി തികഞ്ഞ ഏകോപനത്തോടെ പ്രവർത്തിച്ച് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

60. ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളിന്മേൽ സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അധിക വിവരങ്ങളടങ്ങിയ റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

വി. ഡി. സതീശൻ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
പബ്ലിക് അക്കൗണ്ട്സ് കമ്മിറ്റി.

തിരുവനന്തപുരം,
2019 നവംബർ 12.

1384/2019.

അനുബന്ധം-I

പ്രധാനപ്പെട്ട നിഗമനങ്ങൾ ശിപാർശകളും

ക്രമ നം.	ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പ്	ഖണ്ഡിക നമ്പർ	നിഗമനങ്ങൾ / ശിപാർശകൾ
1.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	6	മത്സ്യബന്ധനതുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ വിവിധ നിർമ്മാണ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുന്നതിന് വിദഗ്ധ സേവനം നൽകുവാൻ പ്രാപ്തരായ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ പരിജ്ഞാനവും വൈദഗ്ധ്യവുമുള്ള ജീവനക്കാരെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതിനായി ആവശ്യമായ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരുടെ അപര്യാപ്തത പരിഹരിക്കുന്നതിനുമായി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ട സമിതി, അതിനാവശ്യമായ പ്രൊപ്പോസൽ അടിയന്തരമായി തയ്യാറാക്കി ഗവൺമെന്റ് മുൻപാകെ അംഗീകാരത്തിന് സമർപ്പിക്കണമെന്ന് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
2.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	7	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി തുക വകയിരുത്തിയിട്ടുള്ള ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ടിൽ ഗവേഷണ ചെലവുകൾക്കായി പ്രത്യേകമായി ശീർഷകമോ തുകയോ വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തത് തികച്ചും ഖേദകരമാണ്. സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനം അനിവാര്യമായ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വകുപ്പെന്ന നിലയിൽ ഏറ്റെടുത്ത പ്രവൃത്തികൾ ആസൂത്രണം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങൾക്കുള്ള ചെലവിനായി തുക വകയിരുത്തുന്നതിന് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ് അക്കൗണ്ട് ആരംഭിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.
3.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	8	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിന്റെ അന്വേഷണ ഗവേഷണങ്ങൾക്ക് പ്രത്യേക ഹെഡ് ഓഫ്

			അക്കൗണ്ട് ക്രമീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ ഉറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിലെ അക്കൗണ്ട്സ് കീപ്പിംഗ് ഒട്ടും ശാസ്ത്രീയമല്ലെന്നും ആയത് പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ അടിയന്തരമായി കൈക്കൊള്ളണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു. ഇതു സംബന്ധിച്ച് സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സമിതിയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
4.	ഉറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	13	തീരദേശ എഞ്ചിനീയറിംഗ് മേഖലയിലെ കൺസൾട്ടന്റായി കേന്ദ്രസർക്കാർ എച്ച്.ഇ.ഡി.യെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ടി വകുപ്പ് നടത്തുന്ന കൺസൾട്ടൻസി പഠനങ്ങളും പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങളും നിലവാരമില്ലാത്തതിനാൽ തള്ളിക്കളയുകയാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ഈ മേഖലയിൽ അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള (റേറ്റിംഗ് ഉള്ള) ഏജൻസികൾ വളരെയേറെയുള്ളതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ തീർത്തും കാര്യശേഷിയില്ലാതെയും ക്ഷമതയില്ലാതെയും ഒരു സർക്കാർ സംവിധാനം പ്രവർത്തിക്കുന്നതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. അതോടൊപ്പം പ്രസ്തുത സ്ഥാപനം തികച്ചും ഒരു വെള്ളാനയായി തീരുമോയെന്നും സമിതി ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ടതും കാര്യക്ഷമവും, സാങ്കേതിക മികവോടു കൂടിയ സേവനം കാഴ്ചവയ്ക്കുന്നതിന് പര്യാപ്തമാകുന്ന വിധത്തിൽ അടിയന്തരമായി എച്ച്.ഇ.ഡി.-യെ ശാസ്ത്രീയമായി പുന:സംഘടിപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
5.	ഉറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	17.	എച്ച്.ഇ.ഡി. ഏറ്റെടുത്ത കൺസൾട്ടൻസി പഠനങ്ങൾ ടി വകുപ്പിൽ ആർ&ഡി വിംഗ് ഇല്ലാത്തതിനാൽ ബാഹ്യ ഏജൻസികളെക്കൊണ്ട് ചെയ്യിച്ചതിൽ സമിതി അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. ഭരണാനുമതി കിട്ടിയശേഷം മാത്രം പ്രോജക്ടുകൾ ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനാൽ പ്രോജക്ട് കാലയളവ് ദീർഘിക്കുന്നതിനും ഒട്ടും അനുയോജ്യമല്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് പ്രവർത്തികൾ ആരംഭിച്ചത് കാരണം

			ചെലവ് അനിയന്ത്രിതമായി വർദ്ധിക്കുന്നതിനും ഇടയാകുന്നതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുന്ന പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ഭരണാനുമതിയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കുമ്പോൾ ആയതിന് എസ്റ്റിമേറ്റിനൊപ്പം, മറ്റ് പ്രാരംഭ പഠനങ്ങൾ, ഡിസൈനിംഗ്, ആസൂത്രണം എന്നീ മേഖലകളിൽ നടത്തിയ പഠന റിപ്പോർട്ട് അനിവാര്യമാണെന്ന് വകുപ്പ് നിഷ്കർഷിക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
6.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	26	സേവന രംഗത്തെ വൈദഗ്ധ്യത്തിന്റെ അഭാവം, പ്രാരംഭ പഠനങ്ങളുടെയും വിലയിരുത്തലിലേയും പോരായ്മ, അന്വേഷണ ഗവേഷണ രംഗത്തെ അപര്യാപ്തത എന്നിവ തലായി, പൊന്നാനി, മുതലപ്പൊഴി എന്നീ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിഴലിക്കുന്നതായി സമിതി ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. എച്ച്.ഇ.ഡി. ഇതുവരെ എത്ര ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ, ഫിഷ് ലാന്റിംഗ് സെന്ററുകൾ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്; അതിൽ എത്രയെണ്ണം നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി, ഏതൊക്കെ ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമാണ്; നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ചെലവായ തുക എന്നീ വിവരങ്ങൾ അടിയന്തരമായി സമിതിയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
7.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	27	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് നൂതന സാങ്കേതികവിദ്യയുന്മുഖമായ പരിശീലനം രണ്ടു വർഷം കൂടുമ്പോൾ സംഘടിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
8.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	30	ചാത്തനാട്- ചേറായി കൃഷി ഫാമിന്റെ പുറം ബണ്ട് നിർമ്മാണം അടിയന്തരമായി പൂർത്തിയാക്കാൻ വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

9.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	31	മരാമത്ത് പണിയുടെ നടത്തിപ്പിലും, ആസൂത്രണത്തിലുമുള്ള പാളിച്ചകൾ മൂലം തീർപ്പാകാതെ പോകുന്ന മരാമത്ത് പണികളുടെ ലിസ്റ്റ് വർഷം തോറും വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് വിലയിരുത്തിയ സമിതി, തീർപ്പാക്കാത്ത പ്രവൃത്തികൾ അടിയന്തരമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
10.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	36	അറുപത് ലക്ഷം രൂപ ചെലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച പതിയാങ്കര ഫിഷ്‌ലാന്റിംഗ് സെന്ററും, കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും നാളിതുവരെ പ്രവർത്തനക്ഷമ മാകാത്തതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. പ്രസ്തുത ഫിഷ്‌ലാന്റിംഗ് സെന്ററും, കോൾഡ് സ്റ്റോറേജും സംയോജിത വിപണനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യഫെഡ് വഴി പ്രവർത്തന സജ്ജമാക്കാനാവശ്യമായ അടിയന്തര നടപടി സ്വീകരിച്ച് വിവരം സമിതിയ്ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
11.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	43	അന്ധകാരനാഴി പാലം നിർമ്മാണത്തിന്റെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് വകുപ്പിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടെങ്കിലും പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് നാളിതുവരെ ലഭ്യമാക്കാത്തതിൽ സമിതി കടുത്ത അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. അന്ധകാരനാഴി പാലം നിർമ്മാണം എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനുള്ള സത്വര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
12.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	46	മുതലപ്പൊഴി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിലെ ഡ്രെഡ്ജിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
13.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	53	തലായി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിൽ വാർഫും, ലേലപ്പുരയും നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി ഉപയോഗിച്ച ഫ്ലോട്ടിംഗ് പ്ലാറ്റ് ഫോമിന്റെ വാടക തെറ്റായി

			കണക്കാക്കിയതുമൂലം കരാറുകാരന് അനർഹമായി 60 ലക്ഷം രൂപ നൽകേണ്ടി വന്നതിന് ഉത്തരവാദികളായവർക്കെതിരെ സത്വര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ആയത് സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് സമിതിയിൽ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും വകുപ്പിനോട് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
14.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	56	തുറമുഖങ്ങളിൽ അടിയുന്ന മണൽ യഥാസമയം നീക്കം ചെയ്യാത്തത് റവന്യൂ നഷ്ടത്തിനും, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിനും തടസ്സമുണ്ടാക്കുന്നുവെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളിലും കൃത്യമായി ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടത്തി മണൽ നീക്കം ചെയ്യണമെന്നും, ഡ്രെഡ്ജിംഗിനായി കൃത്യമായ ഒരു മാർഗ്ഗരേഖയുണ്ടാക്കണമെന്നും വകുപ്പിനോട് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
15.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	57	ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളിൽ ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടത്തുമ്പോൾ ലഭിക്കുന്ന മണലിന്റെ പുനരുപയോഗം സംബന്ധിച്ച വിശദമായ പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.
16.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	59	വിനോദസഞ്ചാര മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശങ്ങളിലാണ് തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് ഏറെയും പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കുന്നത്. പ്രസ്തുത മേഖലയിലെ ആവശ്യം മനസ്സിലാക്കി അതിനനുയോജ്യമായ നിർമ്മാണ രൂപകല്പന ചെയ്യുന്നതിനും സമയബന്ധിതമായി പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനും പ്രത്യേകമായ പാടവം വകുപ്പ് വികസിപ്പിച്ചെടുക്കേണ്ടതുണ്ട് എന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ വകുപ്പ് മത്സ്യബന്ധനം, തുറമുഖം, വിനോദസഞ്ചാരം എന്നി വകുപ്പുകളുമായി തികഞ്ഞ ഏകോപനത്തോടെ പ്രവർത്തിച്ച് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

17.	ഇറിഗേഷൻ എഞ്ചിനീയറിംഗ്	60	ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളിന്മേൽ സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അധിക വിവരങ്ങളടങ്ങിയ റിപ്പോർട്ട് അടിയന്തരമായി ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

GOVERNMENT OF KERALA
FISHERIES & PORTS (C) DEPARTMENT
Statement of action taken on the Report No. 4 of the Comptroller & Auditor General of India for the year ended 31st march 2014

Sl. No	Para No	Department concerned	Conclusions/ Recommendations	Action Taken
1	3.1	Fisheries & Ports (C) Department	Introduction	Harbour Engineering Wing of the Department of Ports was declared as an independent department as the service department in the year 1982 for Department of Ports and Fisheries Department. Later, GOI have empanelled Harbour Engineering Department as technical consultant in Marine Engineering field. Subsequently Tourism Department also declared Harbour Engineering Department (HED) as their service Department in coastal area. The major activities of the HED include the investigation works for Ports and Fishing Harbours, preparation of DPR for Technical Sanction, issuance of Technical Sanction, arrangement of works through tenders, awarding works, execution, measurement, billing and payment of works which are proposed / suggested by the Department of Ports, Fisheries Department and Tourism Department. Considering the expertise in the marine sector, the Tourism Department has declared Harbour Engineering Department as their Service Department for execution of works in coastal district.
2	3.2	Fisheries & Ports (C) Department	Organization	Harbour Engineering Department is comprised of Chief Engineer's office headed by Chief Engineer, One Deputy Chief Engineer at the office of the Chief Engineer, 3 circles headed by

				Superintending Engineers, 8 Divisions headed by Executive Engineers and 24 sub divisions headed by Assistant Executive Engineers. Harbour Engineering Department has present staff strength of 596 for the implementation of present projects / schemes / works and also for the investigation, planning, design, estimating for the proposed works.
3	3.6	Fisheries & Ports (C) Department.	Audit Observations	The view taken by audit that the Harbour Engineering Department is ill-equipped to perform the specialised role which was envisaged for it and thereby suffered from several deficiencies is not correct based on the following grounds. • Insufficient staff strength was very much affected its performances, and this constraint makes the running of Harbour Engineering Department becomes difficult and impossible to do everything. • Fund for investigation / head of account with provision of fund is not allocated to the Harbour Engineering Department till now which is a hurdle for the required action. • With the available work force and funds got allocated by the concerned Departments, most of the investigation works are completed by Harbour Engineering Department so far. That is, the view of audit is not fully acceptable.
4	3.6.3	Fisheries & Ports (C) Department.	Engaging External Consultants	Some of the technical facts involved in this regard are as follows. • In most of the cases, Harbour Engineering Department need to construct breakwater to get a tranquil basin and stable navigational channel for the operation of vessels in harbours.

				• No theoretical solution is available for design of breakwater due to dynamic and complexity nature of wave phenomena. • Sea shore undergoes changes all the time. So, when Harbour Engineering Department construct a breakwater in this environment, it definitely has some impact on its surroundings. No theoretical solution is now available for predicting the exact changes due to the construction of breakwater. It depends on numerous factors. • Due to complex nature of wave phenomena, Harbour Engineering Department try to work out a model correlating various factors affecting the phenomena to understand the behavior of the model under different conditions. Harbour Engineering Department try to work out with different possible alternative alignment of breakwater, and study its impacts. • Harbour Engineering Department try to understand the behavior of wave and its impacts through laboratory experiments by random wave observations. But, this will not be same as in actual marine conditions. Harbour Engineering Department can't replicate the very same model in laboratory, because of dynamic nature of wave behaviour and it depends on many factors. • In the above circumstance, Harbour Engineering Department need to conduct a third party check and confirmation. The outcome may not be 100% success, and there may be failure too. So, after detailed investigation and analysis of data, HED submits tentative lay-out of alignment of breakwater and other infrastructure facilities required in the harbour for model studies.

				• As there is no guarantee in achieving the desired results, HED has no other option, but to go for getting best technical advice available in India. That is why HED entrust model study to IIT, Chennai or CWPRS, Pune. This does not mean as incapability of HED, but it is up to the level of science developed to give theoretical solution. • As per the rules, EIA should be conducted with accredited agencies enlisted by Government of India. HED invites competitive tenders from the accredited agencies and carry out EIA study. So, the audit observation of out sourcing EIA is not tenable. • Audit observation of out sourcing CRZ status report is not tenable as Harbour Engineering Department have to get it from the legal authority after remitting the required fee. In view of above facts, the audit observation may be dropped.
			Construction of Nambiapuram – Kattipparambu Sluice cum bridge	The following facts may be considered as reply to the audit observation. • As stated earlier, Harbour Engineering Department has alloted no separate Head of Account with provision for funds for investigation work and as such no investigation work is able to be carried out prior to the estimating of works. Hence the design and estimate for the Nambiapuram – Kattipparambu sluice cum bridge work was prepared considering the construction methods adopted for constructing similar type of structures in the nearby areas. The sub soil strata in Chellanam area is loose and hence coconut piling work is commonly adopted for the small culverts constructed in this area so as to strengthen the sub soil. The span of the proposed bridge at Nambiapuram is only 4m and hence coconut piles are

				proposed here for strengthening the foundation soil. Above the group of coconut piles, RCC box culvert is proposed. This is only with an intention of construction of the structure at a lesser amount. Estimate for the work was prepared considering all the above aspects and Technical sanction was issued for arranging the work. Subsequently the work was tendered and agreement executed. • But, when the construction work of ring bund was in progress, it is seen that the sub soil is very loose clay. As the foundation provided was found to be insufficient considering the nature of sub soil, detailed boring and sub soil investigation work was entrusted with LBS centre. As sufficient staff is not available in Harbour Engineering department, the structural design was entrusted to M/s Esteem Developers a Government approved agency and the design was finalized. • Revised estimate for the bridge as per revised design was finalised as on December 2013. Meanwhile the time of completion of the work has been expired The contractor had not given the application for the extension even after repeated request from the department. Hence, the contractor was directed to execute the work as per revised design. But the contractor had not taken any steps to execute the work as per revised drawing. Hence Agreement authority issued final notice for terminating the contract. • The work was terminated at the risk and cost of the contractor and retendered from the office of the Superintending Engineer as per the terms and conditions of contract and as per prevailing rules. Against the rearrangement of work at the risk and cost, the contractor

			filed OS No. 302/2014 before the Sub Court, Ernakulam. In the interim order dated: 23.01.2015 of the above OS, the Hon'ble Sub judge Ernakulam allowed the Department to retender the work at the risk and loss in respect of the work awarded to the petitioner as awarded earlier subject to the final disposal of the suit. • The work is now tendered, awarded and agreement executed at the risk and cost of original contractor. The OS No. 302/2014 is now pending disposal on the files of the Hon'ble Sub Court, Ernakulam. ***Accepting the reply the audit para may be dropped.***
		Construction of Kumbalam Nettoor Bridge	The following facts may be considered as reply to the audit observation. • As stated earlier, HED has no separate Head of Account for investigation work and as such no separate investigation work can be carried out prior to preparing the estimate of this work. The Estimate for AS was prepared based on the standard structural design details as per IRC for 24m span bridge. The depth of pile was taken arbitrarily based on enquiry regarding construction of nearby bridges by other agencies. • After getting AS, soil investigation work was entrusted to LBS Centre. Mean time in order to avoid delay in arranging the work, TS for tender purpose was issued based on schedule of rates 2012, before soil investigation work was completed. The work was tendered and agreement was executed based on the drawings as per the above TS. After completing the soil investigation, the results were given to Cochin University of Science and Technology for detailed structural design of foundation. The pile design obtained

			from CUSAT was seen over design and expensive when comparing with the TS and hence the work was not executed. Moreover, land required for construction of approach roads on both sides was not received from the concerned LSGD authorities, and hence the work could not be able to be materialized. In the mean-time, the time of completion as per the agreement (executed with the contractor for 12 months) was also over and no work was able to be commenced within this period. • Relying upon the specific conditions in the agreement with regards to non-availability of land for construction, the contractor can be relieved from the contract without any liability, after executing a closure agreement. But, it is to be considered that when the land required for construction is made available at a later stage, fresh estimate as per the prevailing rates are to be prepared and floated for fresh tenders since as per the rules now prevailing, tenders can be floated only based on the estimates prepared on current schedule of rates alone. In this circumstances, the offer from the present contractor was examined with current rates. It was found that the alternative design was found to be more economical than the standard structural design details as per IRC for 24m span bridge based on which TS was issued and the design that obtained from CUSAT. Subsequently the alternative design was submitted to Government and the technical wing of the Finance department (CTE) inspected the site on 10/09/2015 for verification of the proposal. Govt. of Kerala had approved the estimate based on alternative design vide G.O.(Rt) No.77/2016/ F&PD Dated: 04.02.2016 for an amount of Rs 9,32,51,106, which is 10.37% below the estimate amount of Rs. 10,40,36,613 based on DSR 2014 and MoRTH

				specification for the bridge proper and RE wall work and approach road. • The land required for the work was also now made available by concerned LSGD authorities. The contractor has executed supplemental agreement and taken over the site and the work is now progressing. The work is now awarded at an amount of Rs. 9,32,51,106/- with saving of Rs. 2,16,35,804/- to the public exchequer as the work was originally awarded for an amount of Rs. 11,48,86,910/-. Here it may be taken into account that there is no change in the scope or purpose of the work. That is, the purpose and objective of the work – construction of bridge is going to be achieved at a lesser cost than the one originally agreed to as per agreement. ***By accepting the reply the audit para may be dropped.***
5	3.6.4.2	Fisheries & Ports (C) Department	Non Availability of land: (I) Coastal road works:	Audit observations are not true to facts on the following ground. • Up gradation of coastal roads is a scheme for constructing and maintaining the coastal roads for the benefit of fishermen living in the coastal area. The roads are suggested by MLAs or representatives of people of local bodies and accordingly list will be approved by the Govt. Then HED will take up the roads based on the approved list received from Government. • Most of the roads taken up under this scheme are possessed by local bodies. New roads proposed are through densely populated area and surrender of private land if any required before getting sanction of the estimate is not practicable and estimates for Administrative sanction are prepared based on the assurance of handing over of site by concerned local bodies.

			• As a general feature, though there is a path or foot pathway is in existence, it may be under encroachment and eviction is more or less impractical. Also, though a pathway or village way is in existence as per the asset register of the local body, partially it may be under encroachment / encircled by fencing by planting coconut tree / other trees by the near side resident. However, now the certificate regarding the way / pathway as per asset registers of the concerned local body institution is insisted in all the cases before tendering and awarding the work. • From the observation of audit itself, out of 1592 road works sanctioned during the period 2009-14, only 19 were abandoned for want of land. The percentage work out as 19/1592 x 100 = 1.12% which is only a very lesser or even negligible. ***As from the observation of audit itself, 98.88% roads were executed and completed during the period of audit 2009-2014, which is a remarkable success and cannot be stated as a bad record for the Department considering the fact that these are through the densely populated coastal area of Kerala.***
		(ii) NABARD Assisted Works:	• Regarding the audit observation, the following points are brought in to notice. • Usually NABARD will not give fund for land acquisition and the Government of Kerala should meet fund for it. So, in most of the cases, it was insisted to provide land for the proposed project under NABARD scheme by the local body at their own cost or get surrendered from private land owners at free of cost. • Obviously, nobody will relinquish land unless get a

				confirmation from government, i.e. an administrative sanction for the proposed project. While preparing the estimate, the local body authorities give an assurance of handing over land at the time of construction, but it may not happen in some cases and in some cases it succeeds. Department have had success as well as failure on getting land. • While proposing estimates for various works, utmost care is taken by the department to make sure the availability of land, after discussion with concerned local bodies. • Harbour Engineering Department have undertaken the works such as construction of Kunjithai- Chettikkadu Bridge and Kottuvallikadavu- Vavakkadu Bridge based on the assurance of Local Self Government authorities and the Honorable member of the Legislative Assembly, that they will arrange the required land before the execution of work. Accordingly, sanction was accorded for the above projects under RIDF-XVI. But even after awarding of the work, they were not able to make available the required land for construction. The contractors requested to relieve them from the contract soon after executing the agreement since the site for construction were not able to be handed over. • But there is only two cases in the matter of construction of Bridges were abandoned after tendering and awarding the work as in all other cases the works were executed and completed and hence this may be considered as only stray incidents. In view of above facts, the audit observation may be dropped.

1384/2019.

6	3.6.4.3	Fisheries & Ports (C) Department.	Ineffective Planning and execution of works Construction of Chathanadu – Cherai Farm Outer Bund in Ernakulam District	The audit observation in general is not after a proper appraisal of the facts in each case and specific replies based on the actual position taken into consideration are furnished below. The expenditure worked out by audit as avoidable to the tune of Rs. 44.44 in 3 cases is not avoidable but most necessary as is given below. • The observation of audit that an incidental item of providing ring bund with a top width of one meter was included in the estimate for a length 8500 m @ Rs. 1056.64/m and the item was not necessary as the work of dumping rubble in river bed and construction of DR masonry for rubble packing over the dumped rubble were undertaken when the level of water was very low and hence avoidable expenditure of Rs. 35.34 lakhs is not correct, and the facts of the case is entirely different as is furnished below. • The work under reference is to be executed to connect Chathanadu ferry to Cherai Bridge and one side is a canal having an average width of about 100 meter, which is also a part of the national water way, and the other side is prawn cultivation farming namely 'Chemmeenkettu'. That is, both sides, where the bund is to be executed, is water logged area where average depth of water is about 1.50 m to 2.00 m as per soundings taken at the time of estimating for the work. Here it may also be considered that 25 numbers of small streams were identified during preliminary investigations, which are going across the bund to be constructed where water is flowing from the eastern portion to western canal. • That is, it is to be taken into account that a bund of width 8.00 m is intended for vehicular traffic, which is to be

				constructed in water on both sides and its base is having thick mud. Moreover, the proposed bund is to be constructed with dredged spoil to be taken from the canal by means of dredging. • The observation of audit that the provision of ring bund was incidental is also not correct since the provision for ring bund was not brought out as incidental during execution of work but included in the estimate as original item as a result of preliminary investigation. • It may be looked into the case that if the ring bund is not provided in the work. The DR masonry wall having an average height of 2.00 meter is to be constructed in water having an average depth of 1.50 m to 2.00 m over the dumped rubble for a length of 8500 meter in which 25 numbers of streams crossing the same. Besides after construction of such a wall, dredged spoil is to be filled for forming a bund of width of 8.00 m and no doubt it is to be stated that such a wall of DR masonry will not survive due to water pressure from dredged spoil. In addition to the above, if for the sake of such an argument, the case is considered, the thickness and slope of the DR wall had to be increased larger size which will also increase the quantity to many folds increasing the cost of construction than the present. That is, as the ring bund is provided originally the bund side of the DR wall was able to be constructed in vertical at a reduced size. But if the ring bund was not provided, the both sides of the DR wall will have to be constructed by providing slope and berm on either side increasing the quantity of rubble work to many folds.

Another aspect is also to be considered in the matter. A comparative table is furnished below as the provision, rate, and amount provided in the estimate now in existence and in the case if the ring bund is not provided. Here it may be taken into account that no boat conveyance is provided for the entire length of 8500 m of bund on the basis that materials are to be conveyed through the bund and if the provision of ring bund is not provided 9 km boat conveyance is to be provided in the rate for conveyance of materials.

Sl. No.	Description of item	Rate	Quantity	Amount
1	20 – 40 dm^3 rubble	Rs. 482.61/T	31600 T	152,50,476/-
2	DR under water	Rs. 1149/m^3	9400 m^3	1,08,00,600/-
3	DR above water level	Rs. 1089/m^3	2350 m^3	25,59,150/-
4	Ring bund	Rs. 1056.64/m	8500 m	89,81,440/-
	Total			3,75,91,666

II) If the ring bund is not provided, rubble bund have to be constructed by providing slope on either side which increased rubble quantity and also conveyance of materials = Actual conveyance + boat conveyance

Sl. No.	Description of item	Rate	Quantity	Amount
1	20 – 40 dm^3 rubble	Rs. 640.13/T	54060 T	3,46,05,428/-
2	DR under water	Rs. 1242.50/m^3	13090 m^3	1,62,64,325/-
3	DR above water level	Rs. 1182.50/m^3	2550 m^3	3015375/-
4	Ring bund			
			Total	5,38,85,128/-

The difference 1,62,93,462

- That is if the ring bund is not provided in the estimate an excess amount of Rs. 1,62,93,462 (Rupees One crore sixty

two lakhs ninety three thousand four hundred and sixty two only) will have to spent which may be considered. The increase in quantities in the table II above is due to the increase in width of base and slope of retaining wall above water level in the absence of ring bund.

- The observation of audit that the work can be executed without provision for a ring bund when the level of water was very low is also not correct and feasible in the case. The water level in the area is not lowered in any season due to the specialties of location.
- Besides, an estimate for any work for arranging through sealed competitive tenders could not be envisaged as certain items of work in the estimate are to be executed when the water level is becoming low or in drought season especially in the weather seasons of Kerala where rainy season is for about almost 8 months in an year.
- In the instant case, it is to be stated with no doubt that a Dry Rubble masonry could not be able to be executed in a water level of between 1.50- 2.00M on either sides. But the same can be executed on the side of a ring bund with minimum size and slope, which is properly envisaged, estimated and sanctioned. Here it is to be taken in to account that these factor were well evaluated while preparing the estimate for the work. The matter that the ring bund formed will later form part of the main bund of width 8M may also be taken in to account. That is the ring bund provided in the estimate is not intended only for the construction purpose but forms part of the main bund and in such circumstances cannot be avoided at any cost.
- It may also be considered that the main bund of 8m width

				• If a ring bund for the adjacent pier across the river is provided and is executed, the flow and discharge through the other portions of the river will be considerably increased and of course will result in the washing of the river bank. Besides, the pile cap provided in the design are of the size 4.70M x 4.70M and during execution of the work the natural flow of the river will be normally blocked. to a length of 28M (4.70 x 6) which also result in the excess velocity of flow in the river through the available openings naturally. • The site of the bridge proper is near to the estuary of 'Poorapuzha' and the distance to sea shore is only about 60-70 metres. That is, the site is very near to the Arabian Sea and estuary, the site is to undergo the tidal effects also. As the site is just nearby, a ring bund as suggested will not sustain due to the velocity of flowing water and tidal variation effects. • Another matter of concern requiring attention is the traffic of fishing vessels through the site of the bridge and a ring bund across the river obstructing the vessel traffic will only able to invite the protest from the fishermen community. **Hence it is concluded that the alternate suggestion of audit that two piers adjacent to the land can also be constructed by providing a ring bund is not feasible on both technical and also on practical grounds and the observation of audit that avoidable expenditure to the tune of Rs. 9.10 lakhs could be saved is also not correct.**
7	3.6.4.4	*Fisheries & Ports (C) Department.*	***Inefficient execution of allied works for fishing community:***	Regarding to the audit observations, the following facts are brought into notice. • Government had accorded sanction for the implementation

			Theera samrudhi - Drinking water supply at Paravoor	of Theerasamrudhi Project costing Rs.1875 Lakh. Required land and other support are to be provided by the local bodies and the project has to be run by local bodies as per the sanction. Out of which 50 lakhs was deposited to Harbour Engineering Division, Neendakara for water supply and sanitation works. Since there was no land for the implementation of sanitation works under Neendakara division, the amount allotted for sanitation scheme amounting to Rs. 10 lakhs was transferred to Harbour Engineering Division, Vizhinjam. The balance amount of Rs. 40 lakhs was distributed to the implementation of water supply scheme at Paravoor and Kizhakke Kallada in Kollam District, of which Kizhakke Kallada project was completed on 05.07.2006 and handed over to Kizhakke Kallada Grama Panchayat. The expenditure incurred for the above project was Rs. 20.51 lakhs. • In Paravoor Municipality, the project could not be implemented due to not making available the site for digging tube well by the local body authority inspite of the repeated requests. The expenditure incurred for water supply scheme at Paravoor Municipality was for the advance deposit made to Ground Water Department for digging tube well, soil investigation and making electricity connection. The total expenditure incurred is Rs. 4.30 lakhs. Out of the amount so deposited for the scheme at Paravoor and as the land was not able to be made available an amount of Rs. 3.95 lakhs deposited to Ground Water Department was later utilized for digging tube well at Thangassery Port. But the digging of tube well at Thangassery Port was failed at the developing stage and hence the decision regarding the refund of advance amount deposited is now taken up with Government. On getting the decision from the Government, the amount will be

				recovered and credited to original Head of Account. The balance amount available under Theerasamrudhi project is Rs. 15.19 lakhs, subsequently Paravoor Municipality has requested to construct an over head water tank by making use of an existing tube well. As the Administrative Sanction for the Theerasamrudhi project was received since 12 years back, the decision regarding the construction of over head water tank under the Theerasamrudhi project was taken up with Government. As the period of Theerasamruthi project expired during 2007, Govt informed that it is not desirable to sanction the project under the scheme. Now Fisheries Director instructed Harbour Engineering Department to surrender the balance amount of Rs.15.19 lakhs, as the Theerasamruthi project had already closed. Hence Harbour Engineering Department surrendered the same amount to Fisheries Director on 22/09/2015. • Here it may be noted that the project could not be completed as local body failed to provide suitable site for the implementation of the scheme. Besides, it is specifically stated in the concept of project itself is that the project should be taken over and run by the Panchayath after completion and there is no provision in the scheme for acquisition of any land by the implementing agency-Harbour Engineering Department. That is, Harbour Engineering Department is only able to implement the scheme if the required land is made available by the concerned local body authorities. Hence the reply may be considered and observation dropped.
			Construction of 10 bedded ward – Thottappally :	The observation of audit that HED awarded the work is not correct as is furnished below.

				• The work was tendered twice and there was no response from the contractors. Thereafter Government decided to execute the work through Nirmihi Kendra, Alappuzha and after negotiation, it was decided by Government to award the work to Nirmathi Kendra @ 20% above estimate rate. • An agreement was executed with Nirmithi Kendra, Alappuzha, for the construction of 10 bedded ward for Fisheries Dispensary at Thottappally, on 30/08/07, with a period of completion of six months, with stipulated conditions thereon. Nirmithi Kendra had requested an advance payment of Rs.10.79 Lakhs, for starting the work. But, the said payment was delayed due to lack of funds and letter of credit. The agreed time of completion was over on 09/03/08 and fund could be made available on 12/03/08. Hence, time of extension was granted up to 09/09/08 without fine. • Nirmithi Kendra executed the work up to roof slab concreting. They had not executed any supplemental agreement for extension of period of completion. Then Nirmithi Kendra stopped the work on 20/10/08 and did not come forward to complete the work, even after giving frequent instructions from the part of departmental officials. The Government had accorded sanction for termination of work. Accordingly the work awarded to M/s. Nirmathi Kendra, Alappuzha was terminated for re-arrangement at the risk and cost of M/s. Nirmithi Kenda. • After termination, the work was tendered and rearranged at the risk and cost of M/s Nirmithi Kendra. The work was completed on 30/11/14 in all respects as per the agreement condition.

The work was tendered twice and there was no response from the contractors. Thereafter Government decided to execute the work through Nirmihi Kendra, Alappuzha and after negotiation, it was decided by Government to award the work to Nirmathi Kendra @ 20% above estimate rate.

- An agreement was executed with Nirmithi Kendra, Alappuzha, for the construction of 10 bedded ward for Fisheries Dispensary at Thottappally, on 30/08/07, with a period of completion of six months, with stipulated conditions thereon. Nirmithi Kendra had requested an advance payment of Rs.10.79 Lakhs, for starting the work. But, the said payment was delayed due to lack of funds and letter of credit. The agreed time of completion was over on 09/03/08 and fund could be made available on 12/03/08. Hence, time of extension was granted up to 09/09/08 without fine.

- Nirmithi Kendra executed the work up to roof slab concreting. They had not executed any supplemental agreement for extension of period of completion. Then Nirmithi Kendra stopped the work on 20/10/08 and did not come forward to complete the work, even after giving frequent instructions from the part of departmental officials. The Government had accorded sanction for termination of work. Accordingly the work awarded to M/s. Nirmathi Kendra, Alappuzha was terminated for re-arrangement at the risk and cost of M/s. Nirmithi Kenda.

- After termination, the work was tendered and rearranged at the risk and cost of M/s Nirmithi Kendra. The work was completed on 30/11/14 in all respects as per the agreement condition.

				• In this case, the work was decided to be awarded to a state Government agency as the work was tendered twice and there was no response among the contractors. So the decision of Government was with a good intention to get the work executed and completed through an agency of the Government, but the attempt was not become fruitful. The case may only be treated as a stray incident among many other successful events. However, as on now the work is stands executed and completed in all respects.
8	3.6.6.2	Fisheries & Ports (C) Department	***Failure to claim bank guarantee (BG) properly led to non - realization of Rs.51 lakhs in respect of a terminated work:***	• The view taken by the audit party with respect to the work construction of a northern bridge at Andhakaranazhy is not after a proper appraisal of the matters in details. It is true that the contractor for the work submitted Bank Guranantee to the tune of Rs.51,31,433/- (Rupees Fifty one lakh Thirty one thousand Four hundred and Thirty three only) as performance guarantee issued by the Union Bank of India, Panompilly Nagar, Branch Kochi with validity up to 31/03/2011. • The period of completion of the work was up to 28/02/2011 and as the application for extension of time of completion of the contractor was not received by the Office of the Superintending Engineer, and as the validity of the BG was only up to 31/03/2011, the Superintending Engineer vide communication dated, 09/03/2011 informed to Union Bank of India instructing not to release the BG until a written instruction is issued by the Superintending Engineer to the Bank. At the same time another communication was also issued to the contractor directing him to submit application for extension of time of completion and also to extend the Bank Guarantee. • As a matter of fact in general, owing to various factors the most of the contract works awarded are completed / being

				completed in the state in the extended period of completion. In the present case also it is normally expected that the Contractor would submit application for extension of time of completion and also renew the Bank Guarantee. In fact as per communication dated. 22/07/2011, the contractor informed the Superintending Engineer that he had already directed the Bank to renew the Bank Guarantee and also requested to withdraw from all penal actions. • As there was no action by the contractor to resume the work, ultimately after issuing a show cause notice to the contractor the work was ordered for termination and rearrangement at the risk and cost of the contractor and after the order of termination of the work contract, the Bank was requested to Pay the amount of Bank Guarantee. • There was a very long silence on the part of the Bank to the communications of Superintending Engineer dated. 09/03/2011, 03/11/2011 and 24/11/2011 and another reference dated. 07/02/2012 was issued by Superintending Engineer to the Bank. At last the Bank opened its mouth with communication dated. 22/02/2012 informing that the Bank Guarantee under reference was valid only up to 31/03/2011 and the communication dated. 09/03/2011 issued by Superintending Engineer could not be treated as a demand within the meaning of the form referred in clause 8(3) of the Bank Guarantee and hence the Bank is not liable to release and pay the Bank Guarantee. Thereafter so many correspondences were made between the Bank and Superintending Engineer in the matter and while the matter was under correspondence, the Bank vide its letter dated. 26/05/2012 informed that the Bank is relieved from all its liabilities with regards to the Bank Guarantee and they

				were going to reverse the Bank Guarantee. • It is right from the very inception of the matter that the stand taken by the Department was that all the clauses in the Bank Guarantee had to be read together and binding equally upon the parties since the Bank Guarantee is a mutual agreement and the clause 8(3) of the Bank Guarantee alone could not be read separately. The clause 4 of the Bank Guarantee clearly state that the Union Bank of India further agree that the guarantee herein contained should remain to full force and effect during the period that would be taken for the performance of the said agreement and it should contain to be in force till all the dues of the Government under or by the virtue of the said agreement had been fully paid and its claim satisfied or discharged or till Engineer in Charge on the behalf of the Government certified that the terms and conditions of the valid agreement had been fully and properly carried out by the said contractor and accordingly discharges the Guarantee. • In the above circumstance, the matter was taken up with Reserve Bank of India and ultimately by communication dated. 27/04/2013 and the Reserve Bank of India informed that the matter is essentially a dispute between the Bank, its guarantee beneficiary and the Department, which might be resolved by a civil court of competent jurisdiction. • As a result as a speedy and efficacious remedy, the Superintending Engineer filed WP(C) No.21315/2014 before the Hon'ble High Court of Kerala under article 226 of the Constitutions of India against the Union Bank of India praying to order the Bank to pay the amount of Bank Guarantee Rs.51,31,433/- with 12% interest from the date, 09/03/2011 to the date of actual payment and the Writ

Petition is admitted and is now pending disposal before the Hon'ble Court.

- It is not possible practically to initiate action to forfeit the Bank Guarantee straightly on the concept that the work contract awarded is to be terminated for re-arrangement at the risk and cost even without providing any opportunity of the extension of time of completion at least for once, since generally the matter for termination of the contract after re-arrangement at the risk and cost will always be challenged at the Hon'ble Courts. In this case also the order of Superintending Engineer for termination of the work contract for re-arrangement at the risk and cost in the case is also challenged in WP(C) No.15934/2013 by the Contractor before the Hon'ble High Court of Kerala and is now pending disposal at the Hon'ble Court.

- Here the view of audit that due to the failure of Superintending Engineer to timely encash or extend the validity of Bank Guarantee resulted in loss of Rs.51 lakhs is not true to facts as is relevant from the above facts.

- In the instant case it may be considered that the Department had rightly and promptly initiated actions in the matter on receipt of the communication from the Bank declining the amount of Bank Guarantee firstly before the RBI and then before the Hon'ble High Court of Kerala by filing WP(C) No.21315/2014.

- It is to be noted that the Department had not given up the matter on viewing the negative stand of the Bank in declining the amount of Bank Guarantee but rightly agitated the matter at the appropriate forum of law promptly completing all the statutory requirements such as

				advise of the Reserve Bank of India which may be accounted in considering the case. Hence on accepting the reply, the para may be dropped.
8	3.6.6.4	Fisheries & Ports (C) Department	Delay in finalisation of tenders and its impact	***<u>Construction of bridge between Puthen thuruthu – Cheekkamthuruthu in Sakthikulangara Village</u>*** • Regarding the audit observation, the following points are brought in to notice. • The work of construction of a bridge connecting Puthenthuruthu and Cheekkamthuruthu in Sakthikulangara Village of Kollam District was Administratively Sanctioned by the Government of Kerala at an amount of Rs.83 lakhs under the Tsunami Rehabilitation Scheme as per order dated, 14/03/2008. Thereafter the Technical Sanction was issued and tender for the work was floated on 22/09/2008. The lowest offer was @ 58% above the estimated rate. • As the contractor was not willing to reduce his quoted rate, the tender was submitted for sanction of Government. The tender committee constituted by Government decided to accept the offer @ 25% above the estimate rate and if the contractor was not willing to undertake the work @ 25% above estimate rate, to circulate the offer for the consideration of the Government. As the contractor expressed his unwillingness to accept the 25% above the estimate rate as decided by the tender committee, the tender was submitted to Government for decision. • In the mean-time, the contractor expressed his willingness to take up the work @ 35% above the estimate rate on 18/05/2009. Here it is to be noted that the original firm period of the tender as per the Notice inviting tender was over and formal extension of the firm period of the quoted

1384/2019.

tender was only optional for the tenderer.

- The Administrative sanction for the work was issued under the TRP Scheme and there was specific stipulation of time fixed by the Union Government of India for utilization of funds under TRP and for completion of works executed under the Schemes. At this stage, the time-frame fixed by the Union Government of India for utilization of funds under TRP was nearing and also the extended firm period by the tenderer was also over. The contractor was not willing to further extend the firm period.
- It was then decided by Government of Kerala that no further works under the Scheme TRP need be undertaken since the expenditure on account of works already undertaken and going on would be over and above the total allocation under the scheme TRP.
- Therefore, in the above circumstances and facts and figures placed above, the non finalization of tender within the firm period of tender for 4 month is not the actual reason as observed by the audit team.
- In the present case it is to be noted that the only way available before the authorities to finalize the tender within the firm period of 4 month is to accept the quoted offer of the tenderer @ 58% above estimate rate alone which cannot be accepted at all. Here in the case in hand, the tenderer at a later stage of the matter well viewing that his quoted rate of 58% would not be accepted by the Government, was ready to reduce his quoted rate to 35% above estimate rate. That is 23% of the tender PAC of nearly about 83 lakhs was willing to be reduced by the tenderer but could not be able to be accepted by Government only on the ground that the time-frame fixed for utilization of funds under the schemes TRP was over

				and also in the position that the work arranged under the TRP scheme so far was about to exceed the total amount of allocation under TRP. • In the above circumstances the view expressed by the audit team in this regard had actually no relevance at all since the authorities had to carefully appraise the various aspects of the matter including the financial resources to meet the expenditure and as such the observation by audit is untenable.
9	3.6.6.5	Fisheries & Ports (C) Department	Non – assessment of risk and cost liability	***<u>Construction of a Bridge connecting Neeleswaram Thoppu to Kumbolachira in Neendakara Panchayath in Kollam District:</u>*** • Regarding the audit observation, the following points are brought in to notice. • Administrative sanction for the work was issued by the Government under TRP Scheme on 04-11-2008. Accordingly T.S was issued and tendered and submitted to Government for sanction. As the contractor has not accepted the lowest rate recommended by the tender committee dated 26-11-2008, the tender was circulated for consideration of Government. Govt. on 18-05-2009, accepted the tender at 30% above estimate rate. • After execution of agreement on 26/11/2009, the contractor had not executed the work and the work was terminated by Superintending Engineer at the risk and cost of the contractor on 12-04-2010 with a good intention to get executed the work before the closure of TRP scheme. Accordingly quotations were invited on the same day itself and the quotation dated 03-05-2010 was submitted to Govt. for sanction on 7/5/2010.

- Tender committee held on 11-5-2010 recommended to circulate the quotation for acceptance and to place in the next cabinet sub-committee meeting for TRP. Meeting of cabinet sub-committee held on 13/5/2010 approved the quotation and accordingly Government sanctioned same. By that time the firm period of four months was expired on 02-09-2010 and the quotationer Sri.Ibrahimkutty refused to extend the firm period. As the extended period of TRP works were only up to 28-02-2011, and as there is no scope to complete the work within stipulated time, the Govt. had cancelled the sanction for quotation.

- Government further decided not to undertake any work in TRP as the amount of already arranged works exceeded the total allotment under TRP. Hence Harbour Engineering department could not proceed with the re-arrangement of work under TRP scheme. In this case as the work was not re-arranged and agreement executed, the risk and cost liability could not be worked out.

- From the above explanation it is clear that there is no lapse on the part of the department in arranging the work. Now the same work was sanctioned in NABARD RIDF XVII Scheme and completed and opened to public. So the audit objection raised may be dropped.

Non assessment of risk and cost liability in arranging the work "Rectification of northern break water, shore protection work and repair of roads at Neendakara":

- Regarding the audit observation, the following points are brought in to notice.

- Government had accorded Administrative Sanction of the work. "Rectification of Northern break water, shore

				protection work and repair of road at Neendakara" under TEAP(Tsunami Emergency Assistance Project)funded by ADB. The work was tendered as per ADB norms, which was approved by Government and ADB. As the contractor failed to carry out the work, the performance guarantee deposit by the contractor M/s. Kaikkara Construction company Kaithavaram Bunglow, Kollam for Rs. 21,61,000(Rupees Twenty One Lakhs Sixty One Thousand only) was forfeited and credited to the loan account of Chief Engineer, Head of PIU Harbour Engineering Department. • During that period, Government had decided to take up only the ongoing works as the total amount of arranged works was exceeded the loan amount sanctioned by ADB. So the work was not rearranged by the Department. As the work was terminated for re-arrangement at the risk and cost of the defaulted contractor was not re-arranged and awarded, the matter of risk and cost was not arising up. The forfeited bank guarantee of the defaulted contractor was an earning to the Government. Now a project for rectifying northern breakwater is sanctioned in NABARD RIDF XIX Scheme and the work is now completed. Based on the explanation it is evident that there is no lapse on the part of department and hence the audit objection may be dropped.

A.JAMES RAJ
Joint Secretary
Industries Department
Govt. Secretariat, Thiruvananthapuram

FISHERIES AND PORT (D) DEPARTMENT

Action taken Report

Statement of Action Taken on the Report of the Comptroller & Auditor General for the year ended March 2014.

Sl. No.	Para. No.	Audit Para	Action taken on the paras
1	Para 3.6.1	***Works entrusted by Ports to external agencies instead of HED*** Although the Ports department was required to get their works executed by the HED, during the period under review, only six works were assigned to HED due to inordinate delay in completion of the works and 22 works relating to investigation, planning, design and execution were entrusted by it to external agencies for the very same reason. As a result of execution of works through external agencies, Port Department had to bear agency charges in respect of 12 works that eventually enhanced the cost of work.	Harbour Engineering Department is formed in the year 1982 as an independent department as the service department for the Department of Ports and Fisheries Department and as such normally the works of these Departments are to be attended by the HED based on their suggestions/proposals. HED will only be able to attend the works that are entrusted by the above said Departments. The view of Port Department was that assigning Coastal Roads, FLC (Fish Landing Centre) and bridges works etc to HED affected the normal line of works entrusted to them by Port Department. As an Engineering Department of the Government of Kerala, the HED is bound to abide with all the relevant code provisions/rules in force/ orders. in connection with the arrangements and execution of a work/ scheme. All the mandatory requirements and statutory procedures are to be observed by the HED in the process. Based on the Audit Report care will be taken to entrust the execution of Civil works of port Department to HED in future. Instructions are issued already.
2	Para 3.6.5	***Financial Planning – Budgeting and Accounting*** HED did not plan and seek budget for works to be undertaken by them that was in line with the perspective plan of the departments it is meant to service. HED prepares annual plans for the implementation of various projects on an *ad hoc* basis for budget purpose with the result that on the one hand unplanned works were executed by HED and on the other hand planned works were held up for want of funds. Further, the annual plans did not provide, for maintenance and improvement of existing FHs and FLCs.	Harbour Engineering Department was declared as a service department to the Department of Ports, Fisheries Departments and its allies. This was further extended to the Department of Tourism. The works/scheme to be undertaken for estimating, arrangement by tenders, execution and payment are to be actually proposed by the said Departments. That is a work/scheme to be included in the budget of future year's budget is to be decided and proposed by the concerned department above.. But when a work is awarded and under execution, the budget proposal for the work is included in the plan budget of the HED . The provisions required for the operation, management and maintenance of all the existing fishing harbours and fish landing

HED does not hav separate heads of account (HoA) to operate o lines similar to the PWD which has separate I oA for booking the revenue and capital expend ure – 3054 and 5054 for booking the expenditure. HED operates the HoA of Fisheries (2405) and Ports (3051). Common HoA prevent identifying and monitoring specific activities. For Example, periodical dredging is required for the maintenance and smooth functioin8ing of FH. But a separate provision in the HoA is not available and hence exclusive budget for periodical maintenance dredging is not made leading to delay in sanctioning the estimates and consequent non-execution of work in time. Further, own expenditure of HED like cost of establishment, construction of own building etc. are booked under the HoA Ports without maintaining a distinct identity which hinders exercise of proper budgetary control. Few instances of poor planning, budgeting and accounting are given below:

i) Budget

- The Department had a weak system in the preparation of budget estimates and HED lacked proper control over expenditure. During 2010-11, under the plan scheme, under 'Ports', HED surrendered ₹ 7.79 crore against savings of ₹ 7.54 crore. Likewise, during 2012-13and 2013-14, the surrender under the head 'Fisheries' were ₹28.13 crore and ₹14.81 crore against the savings of ₹28.12 crore and ₹14.55 crore respectively.
- Fund was not provided in 2011-12 for construction of Murinjapuzha FLC which led to premature closure of work.

ii) ***Accounting***

centres are actually proposed by the HED and the only matter is that HED is not having a separate head of account of its own.

The observation of audit that the HED does not have separate heads of account to operate on lines similar to the P.W.D . is true and HED needs a separate head of account of its own as the departmental having assets of more than 4000 Crores.

i) Budget:

The observation by audit that the Department had a weak system in the preparation of budget estimates and also lacks proper control expenditure is not true to facts. There are limitations for the HED in the preparation of its budget owing to the various reasons stated elsewhere. But, however, there is effective and proper control for the HED over the expenditure since the control of expenditure of all the departments is done by the Finance Department through the Budgetary Control.

There are various reasons for the savings/surrender of funds during any financial year as spending of the allocation rather depends on many procedural factors. In some cases, funds, through budget allocation will be provided. But the finalizatioin of the tender formalities and awarding the work under the system of pre-qualification, sometimes spill over to the next financial year resulting in the savings/ surrender of funds.

Here it may be considered that proposal for the financial assistance of the Union Government is usually submitted after issuance of administrative sanction by the State Government and funds will be allocated on the expectation that sanction of Union Government will be received during the financial year itself. In some cases the awarded work could not be able to be executed due to litigations pending pending before the Hon'ble Courts. However, it is to be noted that proposal for surrender/savings with reasons well explained is submitted to Government by HED for each of the financial year.

Another reason for non-utilization of the funds allocated is usually due to non-availability of land acquired. Incidental casualties also cause the execution of works thereby resulting in the non-utilization of budget allocation.

The work of Fish Landing Centers at Murinjapuzha was arranged as per the Administrative Sanction and direction of the Director of Fisheries. After arrangement of the work, the fund for the work

• During the period 2009-14, accounts of individual works were not being closed on completion of works. In the absence of the finalised accounts, the Department was not able to furnish the actual expenditure, the amount by which the actual expenditure exceeded the sanctioned estimate etc. Further, contractor's ledger was not maintained in Divisions except Harbour Engineering Division, Kannur. So actual liability on contractors could not be ascertained. • In respect of two fishery harbour projects, works completed by HED, the actual expenditure far exceeded the sanctioned estimate and the implementation of these projects were delayed by four to six years. Timely and proper accounting would have helped in proper monitoring of the budget and provision of funds.	was not allocated and the contractor filed Writ Petition before the Hon'ble High Court of Kerala. The payment for the executed work was made as per the order of Hon'ble High Court of Kerala and closure agreement executed. ***ii) Accounting***: The observation of audit that accounts of individual works are not being closed on completion of work is noted. Strict direction will be issued to all Divisional officers in this regard to maintain the closed accounts of all completed works. The Superintending Engineers will also be directed to ensure the adherence of the matter. Orders will also be issued to maintain contractor's ledger in all the Divisional Officers so as to ascertain the liabilities of the contractor's. There will be various factors for exceeding the expenditure over the sanctioned amount in the implementation of Fishing Harbours. As the type and nature of work involved in the construction of Fishing Harbours is dependent on various parameters and also for the chances of unprecedented barriers, it is quite natural to exceed the expenditure. However, the observation of audit that timely and proper accounting would have enabled in proper monitoring of the budget and provision of funds cannot be fully agrees to. It is admitted that proper accounting of the expenditure for the works/scheme is very essential and as far as concerned, the same is done. As a department under the Government of Kerala, all the code provisions, statutory regulations and financial control is there in the case of HED like other Departments. But in some cases it is practically not possible to stop the work when the expenditure crosses the sanctioned amount as it would only result in the abandoning of the work/scheme at a half-way mark causing the incurred expenditure as infractuous. Time of completion of a fishing harbour project is four years. Some of the components can be started immediately after getting administrative sanction, but, some components ca n be started only after completing some other. So, when a project is going to be implemented with the rates approved earlier, it is quite natural to increase cost in the form of tender excess. It is not practical to revise the amount of administrative sanction after tendering each components of the scheme, viewing the tender

			excess/reduction. It is only practically possible to move for sanction to the revised estimate at the advanced stage of execution which is usually done in all cases. But it is practically taking much time to get the sanction for revised estimate from the State Government/Union Government of India as the case may be. The matter of extra items necessitated during the execution of work owing to the actual requirement at site, deviations/alterations as per the demands from the public/beneficiaries etc. may also be considered in this regard. It is assured that every care will be given in monitoring the matter as suggested by the audit in future.
3		HED displayed no expertise in udertaking Fisheries and Ports related works though it was formed as a specialised department to service the Fisheries and Ports department. Through the Ports department was to get its works executed through HED, they entrusted several works to external agencies because of HED's inability to deliver. HED isation to undertake harbour related works had engaged outside agencies for consultancy works which serious commentary on the competency of the HED. Various works were undertaken by HED without conducting necessary investigations. surveys and without designs due to which there were delays in the completion of the projects and avoidable excess expenditure. HED also displayed poor contract management abilities leading to time and cost overruns and avoidable losses to Government. HED did not have a comprehensive manual or guidelines for governing the specific fisheries and ports related activities even after its formation in 1982.	Regarding the observation of audit that HED had not displayed expertise in undertaking Fisheries and Ports related work to service the Fisheries and Ports Department, detailed reply has been furnished in the above paragraphs. Reasons for why do HED go for model studies and entrusting third parties like CWPRS, Pune/IIT, Chennai were explained in detail. It is not due to lack of expertise of HED, but it is the fact that technology is developed to this extent. The audit contention that the Ports Department entrusted its works to other agencies because of the inability of HED to meet the requirement is not true to facts. It may be noted that the work entrusted b y the Department of Ports to other agencies are only ordinary works and not requiring any special technical competency. The work of HED increased, but commensurate creation of post did not happen. The Port department entrust works to other agencies to save time. About the avoidable delays and time-over run of works/schemes, the following may be taken into account. As being a department under the Government of Kerala, the HED has to go through the statutory procedures and official formalities through the proper channel of different levels of administration. Naturally this cause certain delay to the process of Administrative Sanction to arrangement of works through tenders, execution and completion of the work. The peculiarities of this state with other states such as the scarcity of workers etc. also affect the progress and completion of the works. But these are only natural and most of the works are effectively managed and completed b y the Department.

			The matter of the absence of a comprehensive manual for the HED is a matter of concern and the preparation of manual has already been started for the special nature of works not included in the PWD Manual.
4	3.8	*Recommendations* • HED should develop expertise for undertaking specialised work of Fisheries and Ports ddepartment. • HED may work in close co-ordination with the Fisheries, Ports and TD in prioritizing works and seekings sufficient budget to avoid abandonment of works or undertaking of unplanned works. • HED should undertake various works only after conducting necessary investigations and surveys regarding the nature of coastline, estuaries, tidal, waves, siltation so as to ensure the viability and feasibility of the projects. • HED may prepare manuals and guidelines that are specific to the works relating to construction and maintenance of FHs, FLCs, Wharfs, coastal roads and other allied works for the fishing community. • HED should plan for regular operation and maintenance activities including dredging so that facilities/infrastructure created remain functional.	*Recommendations* The suggestion is accepted as every organizations should update newer technology and other resources to maintain competency in their field for achieving better results. HED moves in the right direction and already got consultancy status approved by the Government of India by accepting its technical competency in the field of marine engineering. The reasons for why we could not execute more consultancy works have already been explained in the above paragraphs. Obviously, the tern expertise in the field of marine engineering indicated the, level of skill attained but it should be viewed and analyzed based on the present level of technology advanced so far. Any set back or failure does no be treated as lack of expertise. Consultancy status approved by Government of India reveals the level of skill attained by the HED. The design of most of the marine structures are based on model studies and rely on past experience. The outcome of the project may not be fully satisfied with our expectations or chances of failure are there too. Because, wave phenomena is dynamic in nature and very complex, and no theoretical solution is available for. It has already explained that why the HED entrust model studies to CWPR, Pune/IIT, Chennai, as the best technical advice available in India. We have expertise in all investigation works and design of marine structures. But, we entrust model studies to these agencies as third party check up to confirm the desired objectives. These technocrats or scientist in this field are equally competent to the other counterparts in the world. Before jumping into conclusions that it is due to lack of expertise, it may be thought about the level of science developed and realize what would be a scientific approach in this field. The Port Department and Fisheries department entrust some works to other agency may not be treated as incompetency of HED as such decisions are nor arising out of their bitter experiences, instead it mostly depends on the attitude of the officer incharge of that department's . The outcomes of works entrusted to other

agencies are to be analyzed in detail for comparing the performances of HED with the other agencies.

As a service department being entrusted with the works of three Departments, it is most necessary to co-ordinate with the three departments for the smooth working of the HED. Though almost every possible care is taken to provide necessary budget provision to avoid abandonment of the works, in some case it so happened that necessary funds for the ongoing works were not provided in the budget estimate owing to reasons beyond control of the department.

Regarding the unplanned works, the HED has nothing to do as the works are suggested by the other departments and the HED forced to arrange such works as being the service provider to the suggesting departments. Here it may be taken into account that the suggesting departments are being not the Engineering Departments, they are unaware of the statutory requirements and procedural formalities with respect to the procedure in arranging a work through tenders and the later suggestions/alternations in the work after its arrangement by tenders and awarding the work being the post contractual changes and it definitely cause delay in executing and completing the works. Moreover, the works suggested by the other three Departments are likely to be executed on Government Puramboke land in the coastal line and where works are arranged and at the stage of commencement of execution only it will come to know that there is encroachment in the form of dwelling or other way which also cause a handle before the Departments in executing and completing to work in time since to resolved the issue will normally take much time.

It is to be confidently stated that all the above stated investigation are done by HED before the commencement of the implementation of any major work/scheme. Here it is to be taken into account that till to this date no project/scheme implemented by HED was caused to abandon at its half-way mark on realizing that scheme is no viable or technically feasible. However being due to the specialization of the work in its nature and also the same is depending on many factors/parameters certain certain hurdles are found/experienced during the execution of the work which are dealt then and there by the HED with the help and advice of the technical exports in the field like CWPRS Pune or IIT Chennai.

But it is to be noted that no scheme/projects undertaken by the HED so far is happened to be abandoned on the ground on the ground non-feasible. In fact the abandoned scheme of Moplabay by other agencies was taken up by the HED the abandoned stage is now made usable for the beneficiaries.. Necessary steps are already taken by HED to resolve the issue of siltation in the Fishing Harbour at Moplabay.

The suggestion of audit to prepare manual and guidelines that are specific to the works relating to construction and maintenance of Fishing Harbours and Fish Landing Centers, Wharves and other allied works is totally acceptable. Action in this way had already been begin HED. The matter on the basis of recommendation by the audit report will be taken up with Government for appropriate action.

The suggestion by audit to plan for regular operation and maintenance activities including dredging that facilities/infrastructures created remain functional is at thee stake acceptable. So, the department actually needs sufficient funds for dredging and other maintenance works of fishing harbours/fish landing centers. For this, HED need to get a separate head of account and sufficient fund, as pointed out by the audit, for the maintenance dredging works, replenishment of breakwaters, repairs and maintenance of fishing harbours and fish landing centers. HED have been requesting for a head of account "Capital repairs and major additions to harbour structures" for the last three years. This time the department will to get in the next financial year with the support of audit objection.

Generally the following matter may also be taken into account in dealing with the issues raised in the audit report. First of all it is informed that the issues expressed by the audit party through their audit report are generally accepted as a guideline or a corrective measure for future period. As stated in the introductory portion of the reply, only numbers is the total staff strength of the whole HED which is very meager when compared to the actual requirement, even for maintaining the essential requirement of supervisors of the works being executed. Apart from the beginning of the Department, now a days the work site/spots are at distant places from the Section/Sub Divisions/Division offices which essentially warrants departmental vehicle to reach at the sites. But

4/

it is to be stated that most of the Sub Divisions are not having a department vehicle of their own. At the same time, at one side the total number of staff/officers are insufficient and on the other side the vacancies arose then and there are not able to be filled up as an when owing to various reasons and which is adding oil to the flame. That is all achievements stated above are attained with the available resource/men and material.

It may kindly be taken into account that all the above stated fishing harbours and fish landing centres, bridges, fisheries roads, fish farms, hatcheries, acquariams etc were completed by HED with their limited resources of men and materials. Also the now ongoing works of fishing harbours and fish landing centres, bridges, fisheries roads, fish farms, hatcheries, acquariums etc were being executed with the limited resources. Of course there are achievements to the departments and at the same time there may be stray incidents attributable to various reasons. The suggestions/corrections put forwarded by the audit after the scrutiny of file and records of the HED is viewed on a positive perspective within the detailed meaning and in its letter and spirit for the future guidance. Therefore it is requested to accept the replies and drop all the paras/observations.

K. S. SOBHANA
Additional Secretary
Ports Department
Govt. Secretariat, Tvpm.
Phone : 2335456

Statement of Remedial measures taken on Audit para 3.6.2 contained in the Report of Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31.3.2014

Para	Subject	Remedial measures taken
3.6.2	**Poor record of Consultancy works undertaken** Though Government of India had appointed Harbour Engineering Department as consultant for undertaking investigation, research, designing, preparation of project reports for construction of harbours, Audit observed that during the period 2009-14, Harbour Engineering Department provided only one consultancy service (December 2011) to Cochin Shipyard for an amount of Rs.16.24 lakh for 'Data collection for conducting siltation studies'. The work involved only collection of data regarding siltation and furnishing it to Shipyard and did not involve much expertise as required in other activities.	The shipyard work involved identifying parameters to be collected, its sampling frequency and duration, field data collection, programming and development of sophisticated equipment, analysis of samples for various engineering properties, providing inputs to model study agency including participation in technical discussion, etc. which requires much expertise in the field. In this instant case, actually CWPRS, Pune advised Cochin Shipyard entrust this work to Harbour Engineering Department. Followed by the consultancy status issued to Harbour Engineering Department by the Government of India, Government of Kerala have issued orders, permitting the department to take up consultancy services in other maritime states subject to the conditions that no additional post will be created and the existing technical staff will carry out to work in addition to their normal duty without adversely affecting such normal work and the employee will not be paid a share of the consultancy fees, which will entirely flow to the Government exchequer. The Government of India had empanelled the Harbour Engineering Department also a technical consultant in the matter of development of Fishing Harbours and Fish Landing Centers. This is only a meritorious approval based on the experience and technical skill attained by the department in the field or marine construction / designing / investigation and such this does not have a meaning that it is for utilizing to

		commercial purposes. In other words, the approval of the Government of India or the empanelment by the Government of India is only an approval of the competitive skill of the Department in the working field of the Harbour Engineering Department. They could undertake work only if outside agencies entrusted work to them. Harbour Engineering Department prepares Detailed Project Report and submit to Government of India for getting approval and funds under centrally sponsored scheme. But, usually, other states depend on consultancy services for the preparation of Detailed Project Report. It is to be considered that no additional posts were created / sanctioned to Harbour Engineering Department for formation of consultancy wing on the basis of empanelment. Harbour Engineering Department got only a 'Consultancy Service' tag, and did not have authority to engage persons other than departmental staff. The investigation, planning, design and execution of all the projects were done by the department. Even though more and more projects were sanctioned, sufficient staff was not sanctioned. The available staff / officers were to be deployed for the schemes / works sanctioned by the Government and hence an investigation, planning and design cell / unit separately could not be set up so far. Despite this, the department was able to complete investigation works successfully for all the works / schemes/projects.

ടി. എസ്. ജയശ്രീ
അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി
മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ്
ഗവ. സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം

GOVERNMENT OF KERALA
FISHERIES & PORTS (B) DEPARTMENT

Statement of action taken on the report of Comptroller & Auditor General of India on Economic Sector for the year ended March 2014.

Sl. No.	Para No.	Recommendations	Action Taken
1	3.6.4	Works undertaken by HED during 2009-14	While considering the matter in detail, a few general aspects regarding the works with its nature, area of execution, attitude of the public in the area of execution in general, the topographical and environmental factors, which affects the works undertaken by the Harbour Engineering Department are to be taken into account and a few are furnished below. Being a service department of the Department of Ports, Fisheries Department and the Tourism Department, the works undertaken by the Harbour Engineering Department are that the works/schemes/projects/proposed/suggested/identified by the above Departments at their standards of concern/objective. Availability of land required for execution of the proposed/suggested work can be able to be ascertained only after the administrative sanction for the work is issued in most of the cases, since land owners will not surrender land before sanctioning a project. A separate head of account in general with provision for funds for investigation is still not available to the Harbour Engineering Department; any money for a detailed investigation can be spent only after getting the administrative sanction with source of funds for the work/scheme/projects. For the implementation of major works like development of fishing harbours and Fish Landing Centres, and other marine structures, essentially require regular/periodical investigations or observations. Moreover statutory regulations such as CRZ, EIA etc., are essential for getting the necessary clearances/permits and

			final sanction either by the State Government/Union Government of India.
			Another aspect is insufficient number of officers / staff strength are of the reasons which affect the performance.
			Implementation of a scheme / project or executing a new work at coastal area can only be done re-dressing so many unprecedented problems arising at the commencement of the work. As the area is densely populated, which generally include the illegal possession of revenue purambоke land, land required for executing the proposed/ suggested work in almost all cases will be very difficult due to illegal dwellings or possession. It may be noted that the proposed / suggested work by the other Department will be mostly on the general Government land irrespective of considering the possession / encroachment. The execution of work in these areas is to be done overcoming all these barriers which may be taken into account.
			Besides the non-availability / scarcity for construction materials in the other districts also affect the progress of execution of works in coastal areas. Owing to the problems stated above, contractors generally abstain from taking up works at the coastal areas.
			There is almost more than six months of rainy season in Kerala during an year. Considering the matter on a general view, practically only a short period are available as fair weather for construction works in Kerala especially in the case of marine works.
			Here it may be taken into account that overcoming all the aforestated barriers, the higher percentage of 79 works was completed by the Department and none of the schemes / projects undertaken by the Harbour Engineering Department in the port / estuary / coastal line / beach was not happened to be left abandoned in half-a-way due to any failure in investigation or

			technical failure which alone is the ample proof for the performance and technical expertise/ experience of the Harbour Engineering Department in the field of operation so far. In consideration of the remarks and facts and figures, the para is not maintainable and hence may be dropped.
2	3.6.4.1	***Survey and Investigation:*** ***i) FH Ponnani:***	Development of a fishing harbour essentially require very detailed investigation data on various components such as wave observation, tidal observation, wind and wave direction, wave period, shore line survey, current observation etc. for a specific period of at least for an year. The model studies are usually entrusted to third party competent agencies such as the CWPRS Pune or Department of Ocean Engineering, IIT, Chennai based on the investigation data taken by the Harbour Engineering Department along with tentative lay-out proposals. The EIA studies are conducted by the agencies accredited by the Union Government of India as per the statutory requirement. Fishing Harbour at Ponnani was also constructed as per model studies conducted by the CWPRS, Pune based on the various investigation data furnished by the Harbour Engineering Department. The alignment of the Breakwater, the position of the wharf, etc. was as suggested by the CWPRS after the detailed model study. The rivers Bharathapuzha and Thirurpuzha meet here and join the Arabian Sea through a common river outlet. This river outlet was used by the fishermen of this area for their vessel traffic with catches in favourable estuary conditions. The formation of sand bars at the mouth and further enlargement of the sand bars was a barrier for the safe vessel traffic and also the safer draft for safe vessel traffic was fully depending upon the weather conditions in a year. Hence establishing a fishing harbour at Ponnani was considered not only for providing the necessary safety for

the valuable life and assets of fishermen but also to enable to enhance the number of fishing days in an year.

The various components such as breakwater, wharf etc. were constructed based on the model studies and as suggested by CWPRS

The actual issue behind the complaint of tranquility issue raised by some of the local fishermen is related to the operation of private jetty, the matter averment raised about the wave action on the wharf constructed is already referred to CWPRS Pune and their experts had visited twice at the site. Further action in the matter will be taken based on the technical advice of CWPRS in the matter.

Considering the above facts, the view expressed by the audit may be dropped.

ii). F H at Muthalapozhy, Thiruvananthapuram:

- Harbour Engineering Department have conducted all the routine investigation studies and collected all the relevant data for the construction of Fishing Harbour at Muthalapozhy at the estuary of Vamanapuram River. Model studies of Fishing Harbours are usually entrusted to agencies like IIT Chennai or CWPRS, Pune. In this case, IIT Chennai was the agency selected. As per the design issued, it was consisting of construction of 170m long southern break water and 480m long northern break water including land connection.

  Generally two types of sand movement is happening at sea coast, one is parallel to the shore while the other is perpendicular to the shore. Sand movement parallel to sea coast happens on both directions. Breakwaters are intended to provide a tranquil basin and approach channel and to maintain stable navigation channel for the smooth operation of vessels on all weather

throughout the year and thereby to increase the number of fishing days in an year. But it was noticed that the approach channel of the Muthalapozhy fishing harbour was remained closed with sand deposits even after advancement of breakwaters. But, the outcome of the project was against expectations as south to north drift sand movement was more than that of the model study findings done by the IIT, Chennai, and the shore on the south side of breakwater was advanced and accumulated beyond the breakwater length, which causes to inflow of soil mass and thereby accretion inside the approach channel. The Department tried to resolve the issue and decided to go for re-engineering study with the approval of government and it was entrusted to CWPRS, Pune. The balance works of Muthalapozhy Fishing Harbour was prepared as per the recommendations of CWPRS, Pune based on the development after the advancement of break water and got sanctioned under RKVY scheme and the breakwater extension work was commenced on 25/03/2013. It was noticed that the major inflow of soil mass into the approach channel was got arrested due to the extension of breakwater and stable navigational channel developed.

As per the guide lines of RKVY, the area of focus under RKVY scheme covers enhanced fish production also and it may be considered that the RKVY is also a budget provision for the Union Ministry of Agriculture under which the Fisheries is also coming. Hence observation of audit that Construction of Muthalapozhy Fishery Harbour by utilising funds from RKVY, a scheme meant for a different purpose is not correct.

Here a prime factor to be taken into account is that

		though accretion of sand in the mouth was happened after advancement of the breakwaters, the project / scheme was not abandoned at the half-way but after detailed studies, the problems resolved to make the scheme beneficial to the envisaged purpose of it or otherwise was the case, it would have lead to happen the scheme infructuous after a huge investment from the capital outlay without serving the purpose. Considering the above, the observation may be dropped.
	(iii) Wharf and auction hall at Thalai Fishery Harbour:	• A quantity of reclamation by dredging to the tune of 5500m3 at the rate of Rs.93.93/m3 (2009 SOR) was provided in the work awarded and the dredging was to be done within a radial distance of 500 m. The provision for reclamation for a quantity of 5500 m3 in the original estimate is the ample proof that the Harbour Engineering Department was well aware of the low lying area where the wharf is to be constructed. It was planned that the required capital dredging quantity of 61000 can be arranged as a separate work and the dredged sand can be utilized for reclamation area behind the wharf. The reclamation as envisaged at the area where the wharf is to be constructed could not be done owing to the protest from the local people. Sand required for the filling was available on the south side of the southern breakwater but could not be taken by dredging due to objection of the local people on the apprehension that dredging on the area would cause damage to the houses in the locality and severe coastal erosion could cause in the future. At this juncture, the capital dredging for a quantity of 61000m3 from the basin @ Rs. 103.92 (2010 SOR) was awarded as a separate work and it was thought

			that the reclamation provided in the work of wharf and auction hall for a quantity of 5500m3 could also be done by this work. The work of capital dredging was awarded at the quoted rate of 4.13% below estimate rate at an amount of contract of Rs. 60.77 lakhs. But it was found that the dredged soil from the basin was unfit for reclamation work since it was fully clay/mud. A quantity of 11638 m3 dredging was executed in the work. Hence, the only available mode for executing the work was to change the methodology of the work. It was changed from working over reclaimed land to working over the floating platform. In between the above course of action the period of completion of the work was over and due to changes in the work, the contractor raised claim for revision of rates. Government constituted a High Level Committee to look in to the matter in detail and allowed revision of rates for the work carried out after 1-10-2012 without tender excess. That is, the contractor was allowed the rates of SOR 2012 for the work executed after 1-10-2012 without any tender excess. It may be taken in to consideration that for reclaiming the area where the construction of wharf was to be taken place, a provision of 5500 m3 was provided in the estimate on the view that the other area could be able to be filled with by capital dredging. But both the plans were not worked out successfully due to the obstruction by the local public and due to presence of loose clayey soil in the basin. Now the works in the Thalai Fishery Harbour are nearing the completion stage. In the above circumstances now estimate for capital dredging the basin and carrying the spoil of clay in to the deep sea is under consideration as capital dredging is essentially to be conducted to make the basin fully useful

to the intended purpose of it.

The circumstances described above, the facts and figures may be considered in detail and appraising the matter, the para may be dropped.

iv). Landscaping work at Kappil Beach:

- Government accorded Administrative sanction for the landscaping of Kappil Beach amounting to Rs. 54.00 lakh, considering tourism potential at Kappil Beach, as per the plan proposed by the Tourism Department. The work was proposed by Tourism Department in consultation with their empanelled architects. The lay-out plan and the components of beautification works were designed by the architect, and Harbour Engineering Department has no role until work was entrusted by Tourism Department. Estimate for Technical sanction was prepared and the work was tendered based on the drawing issued by Tourism Department, which was prepared by the Architect. Harbour Engineering Department commenced the work as per the drawings and specifications of the architect. After executing agreement the site clearance was done and survey work conducted by this department. The land where the pathway proposed in the layout drawing was used by the local fishermen for the transportation of their materials and gear. Also, there were number of 'Koodam' sheds constructed by the fishermen for keeping their gear on the area proposed for the beautification works.

As the area was encroached and built Koodams by the fishermen, it could not be evicted for the project. This was brought to the notice of tourism department and the consultant architect. The consultant architect

			revised lay-out of the project and hence certain components were later shifted towards the lagoon, which was resulted in change in location and huge increase in filling quantity. Since there was huge increase in quantity of certain items than agreed quantity and change in the layout, the contractor was not willing to continue the work at the quoted rate and demanded for rate revision. At this juncture, the work was closed after executing closure agreement. An amount of Rs. 17.68 lakhs was expended for the works done by the contractor. As directed by the tourism department, the balance work has been arranged and is nearing completion. The agreed PAC for the balance work is Rs.33.04Lakhs. From the above explanation it is evident that the expenditure incurred is not unfruitful. Accepting the reply, the audit para may be dropped.
3	*3.6.6.3*	***Signing of Agreement without complying tender conditions led to loss of Rs.1.61 Crores:***	• The approach channel of the Muthalapozhy fishing harbour was remained closed, with sand deposits even after almost completion of breakwaters that was done in the original project. Breakwaters are intended to provide a tranquil basin and approach channel and to maintain stable navigation channel for the smooth operation of fishing vessels by the Fisherman throughout the year on all weather conditions. But, the outcome of the project was against expectations as northerly drifted sand movement was more than that envisaged in the model study findings done by the IIT, Chennai, and the shore on the south side of breakwater was advanced and accumulated beyond the breakwater length, which causes inflow of soil mass and thereby

accretion inside the approach channel. Local fishermen got agitated over the developments and demanded for immediate dredging for the operation of fishing vessels.

The Department tried to resolve the issue and decided to go for re-engineering study with the approval of Government and it was entrusted to CWPRS, Pune. It was needed some time for revised model study, and for getting sanction for the remaining works was not easy then. The local fishermen demanded for a practical solution to siltation problem, and to do at least immediate dredging for the operation of the vessels through the Muthalapozhy pozhy.

The department was not able to arrange immediate dredging as there was no fund available for further dredging and, most importantly, the dredging work would not yield the desired depth, if a Technical solution for siltation problem is not chalked out, due to the continuous inflow of soil mass into the approach channel of the harbour.

Later a decision was taken to conduct immediate dredging required for opening the pozhy and thereby operation of fishing vessels. The dredging work shall be conducted at the contractor's own cost on condition that the dredged soil could be taken away by him. Accordingly, tender was invited by the Executive Engineer. The highest rate offered by the tenderer was submitted to the Superintending Engineer and then to government for sanction. After conduction of negotiation with the highest tenderer at different levels, agreement was executed with him on 27/08/2012. The contractor requested to allow him to remit the amount in 10 numbers of installments, instead of remitting the

amount specified in the terms and conditions in the NIT. But his request was rejected and directed to do as per the terms and conditions of contract. The contractor was again requested to remit the balance amount as per the terms and conditions specified in the NIT. In response to the repeated requests to the contractor to remit the amount and produce bank guarantee, he remitted the amount of Rs.1,10,25,000/- on 02/09/2013. But, the bank guarantee was produced by the contractor only on 31/10/2013. As the delay in remitting the amount was the fault on the part of the contractor fully, fine for delay in remitting the amount from the date of agreement was imposed and supplemental agreement was executed with fine of Rs 1, 21,000/-. Meanwhile, balance works of Muthalapozhy Fishing Harbour was prepared as per the recommendations of CWPRS, Pune and got sanctioned under RKVY scheme and the breakwater extension work was commenced on 25/03/2013. As the extension of breakwaters was further going on, the soil deposits inside the approach channel was reduced considerably and the dredging work was continued up to the minimum required depth for the operation of fishing vessels, which was confirmed after taking soundings. It is true that the quantity to be dredged in the agreement schedule was reduced from 30000m3 to 13623 m3 at the time of taking initial sounding, and finally actual quantity executed was 8068.79 m3. But, the decrease in agreed PAC of Rs 22050000/- to Rs 5930561/- may not be treated as revenue loss. Because of objective is to provide a navigable channel for which a minimum dredging is to be carried out to serve the purpose. Due to the extension of

			breakwaters, soil deposits inside the approach channel is washed off now, which indicates that the re-engineering study result is found correct. • On the basis of facts explained above the reply may be accepted and the para may be dropped.
4	*3.6.6.6*	***Undue benefit to the contractor due to revision of rate:*** • ***Construction of Wharf and Auction hall at Thalai FH:***	As per the provisions in the Technical Sanction for the work, provision was given for reclamation with a quanitity of 5500 cum and this reclamation was to done at the place where the wharf was intended to be constructed. Also provision for a protection bund was also provided in the Technical Sanction. The reclamation with 5500 cum was to be executed by dredging the proposed basin near to the breakwater. The contractor was not abstrained from executing the work as observed by audit. • Provision of a quantity of 5500 m3 was provided in the estimate for construction of wharf and auction hall and this 5500m3 was for filling the low lying area where the wharf was proposed to be constructed is to be dredged within a radial distance of 500m. It was thought of that work of capital dredging to a quantity of 61,000m3 at the proposed basin can be arranged as a separate work as this dredged spoil can be utilized for filling the low lying area behind the proposed wharf. It was counted that for the filling quantity of 5500m3 sand available near to the Southern Breakwater can be utilized. But when dredging was commenced at this area the local public obstructed the dredging stating that the dredging could cause damage to their dwellings and also cause coastal erosion. At this juncture, the capital dredging was arranged as a separate work. But when this was done, it was found that the spoil dredged out was unfit for

filling/reclamation work due to presence of excessive clay. Hence, It was decided to execute and complete the work by changing the methodology of the work with the sanction of the Government or otherwise the work would have to be left as stand still. The view of audit stated in the para that as the mode of execution of piling was not included in the original estimate, these additional works are treated as six extra items in the revised estimate is not correct. In the original estimate piling was provided to a length of 2700 metre as item no. 5 of original estimate.

The observation of audit that the item no. 5 of the original estimate and extra item no. 2 of the revised estimate are exactly the same and there is no change in the item of work and hence this item of work included in the revised estimate could not be treated as extra-item is not correct.

- It is true that the rate computed for the extra item no. 2 was inclusive of provision for the use of a floating platform of size 15.50m x 7m with allied accessories like derricks and winch etc to mount the equipments for boring flushing out, concreting etc. and the platform is to float in the sea water, for computation of rate, the audit party relied upon the provision under Article 316 of the Kerala Public Works Department code.

It may be noted that the article 316 is specifically stated for the hire of tools, plant and machinery in the Public Works Department General stores including Government workshops and Divisional stores. It is to be accounted that a floating platform specifically proposed for particular purpose of work in the sea water did not come within the ambit of article 316 of

			KPWD Code since such a floating platform mounted with necessary allied equipments for boring work is either available for hiring out in the PWD General store or with the Harbour Engineering Department and hence the article 316 of KPW Department code relied up on by the audit party is actually not applicable in this case. It may also be considered that a floating platform of size 15.50m x 7.00m worthwhile to use in the seawater for the work of boring in sea water and also to be used for concreting the bored piles had to be provided with many required accessories. Moreover, the platform is to be frequently shifted in the seawater for piling work. The same floating platform is to be used for the allied works after the piling work or in other words the same is to be put in to use till the entire work of wharf is completed up to a level of deck slab. It is to be firmly stated that such a floating platform as described above is not available with any department for hiring out to the contractor. It will not readily be available in the market for purchasing such equipment for ready to use. It may be taken into account due to change in the location and methodology of construction through extra items was necessitated to be provided, some items provided in the original estimate were need not be executed. In view of the above facts, the para may be dropped.
5	*3.6.7.1.*	***Fishing Harbour Moplabay, Kannur:***	The Fishing Harbour at Moplabay at Kannur was not a scheme designed and executed by Harbour Engineering Department. The development of Moplabay as a Fishing Harbour was taken up under the Indo - Norwegian Project in

the year 1960's and the construction of the breakwater was commenced. But in the advanced stage of execution of the main breakwater, heavy siltation was noticed and the construction of breakwater was stopped and the scheme was left abandoned at this stage. The mouth and basin was almost filled up with sand due to heavy siltation.

- Based on the studies conducted by the Kerala Engineering Research Institute, Peechi, the uncompleted breakwater under the Indo-Norwegian Project was completed and a leeward breakwater was also executed along with the other requirements like wharf, auction hall etc. During the execution of the works, it was noticed that a main canal opening to the bay through the basin namely 'Ammaithodu' carrying most of the waste and waste water of Kannur Municipality is passing through the harbour. Only by the year of 1996, the diversion of this canal was able to be done through outside the foot of the leeward breakwater. Later the Fishing Harbour at Moplabay was commissioned in the year 1999 and the beneficiaries were using the facilities making the fishing harbour operational.

By December 2004, the Tsunami waves hit on the Kerala coast and as a result heavy deposit of sand/ spoil was deposited at the Moplabay basin also. Administrative Sanction for capital dredging was sanctioned and work of capital dredging for the 1st time after commissioning the harbor was able to be arranged. But after completion of capital dredging the process of siltation was continued and detailed investigation was conducted and data collected was given to CWPRS, Pune for Model study and suggestions. In the model study by CWPRS it is stated by CWPRS that about 2,00,000 cubic meter of

			siltation sand will be deposited annually at the basin of Moplabay Fishing Harbour and also suggested to extend the length of main breakwater so that the siltation can be able to be reduced to 1/5 th. Further action is to be taken in this matter. As matters are as stated above, the observation of audit may be dropped.
6	3.6.7.2.	*Non realization of revenue due to non-disposal dredged sand: Fishing Harbour at Chethi:*	• The small pozhy at Chethi in Alappuzha District was decided to be developed as a Fishing Harbour and as a part of the decision two rubble mount breakwaters were to be constructed. The work was arranged and the sand/ spoil deposit in the proposed basin and approach channel was to be removed by dredging to provide a safer depth for safe navigation of fishing crafts on all weather conditions. The normal way of doing this is to arrange the work of dredging through competitive tenders and to arrange the sale of dredged spoil through tenders. But for this, when the quantity of capital dredging was assessed, it revealed that a huge amount is to be spent by department for dredging work and a very large space inside the harbor area is required for collection of dredged spoil as dumping yard, which is not available at the premises of fishing Harbour at Chethi. Hence, it was decided to invite open sealed competitive tenders for the dredging and removal of dredged spoil at the contractor's own cost and taking dredged spoil from the Chethi Fishing Harbour. Accordingly tenders were invited on 12-3-2013 for the dredging and removal of dredged spoil from the fishing harbor at Chethi. The highest rate offered was Rs. 648/m3. That is, the tenderer had to pay Rs.

			648/m3 with taxes applicable to the department for each cubic meter of dredged spoil received by the dredging conducted at the expenses of the tenderer for removing the same from the yard. The assessed quantity to be dredged in the tender was 92500m3. As the rate was not found feasible by the tender committee, it was decided to go for re-tender. Again it was re-tendered on 24-3-2014 and the highest offer was Rs.754/m3. This was also not approved by the tender committee and directed to re-tender after wide publicity expecting a much higher offer. As a result, re-tender was conducted for a quantity of 92500 cubic meter and the rate now offered is Rs.1084/cum after negotiation and the tender is now under government consideration. From the above, the findings and the remarks thereby the audit is not true to facts and a loss to the tune of Rs. 2.40 crores assessed by the audit is not in any way caused to Government. Here it may be noted that actually gain of crores of money is to the Government as revenue by the re-tender decision.
		Dredging at Kayamkulam Fishing Harbour	• The collection of the dredged spoil at many fishing harbours in Kerala and the sale of the same / disposal is causing many problems varying at each of the places as a general mode is not able to be adopted owing to various local issues / reasons. • The dredged spoil from some of the areas of Neendakara Fishing Harbour and that of Kayamkulam Fishing Harbour is containing the presence of rare earth ideal for processing the same. As a matter of policy decision by the Government, the right for processing this is generally given to the public sector

firm's. The right for dredging the approach channel and basin of the Kayamkulam Fishing Harbour was given to M/s. K.M.M.L, Chavara to dredge at their own expense and to collect the dredged spoil for processing after paying a royalty amount of Rs. 50/metric Tonnes to the Government. The presence of rare earths worthwhile for profitable processing is not seen present in the entire area of dredging. If the dredged spoil collected does not contain the required percentage of rare earths, the dredged spoil will not be taken by the KMML and the same is to be disposed through tenders. In the instant case, the KMML informed that the dredged spoil collected did not contain enough rare earths elements ideal for profitable processing. Hence Government after examining all the possibilities, accorded sanction for disposal of the dredged spoil.

Out of the total quantity of dredged spoil of 12296 Cum, a quantity of 6754 Cum is used for filling the various areas of the Kayamkulam Fishing Harbour as departmental material. From the balance quantity of 5542 m3 of dredged spoil, about 542 cum is again required for filling works in the low lying areas of Kayamkulam Fishing Harbour and open tenders are invited for the disposal of 5000 m3.

Out of the 12300 cum of dredged spoil, a quantity of 6754 cum is utilised for departmental purpose of filling and about 542 m3 is expected to be required for filling purpose and for 5000 m3, tenders are invited for disposal. It cannot be predicted that the rate Rs. 517.50/ M3 provided in the revised 2010 Schedule of Rates will be received in the open tenders since the purpose of the spoil is only for filling the low lying

			area and hence the rate in the tender always depends on many factors. In response of the e-tender invited by the Executive Engineer, the highest offer received is Rs 901.33/M3. • Here it is to be taken into account that the dredging is got done by other agencies without spending any money from the state public exchequer and at the same time it earns revenue by means of sale of dredged spoil without spending any money by Government for dredging. Based on the above facts and figures, the reply may be accepted and observation dropped.
		Dredging at Munambam Fishing Harbour:	• In the case of Munambam Fishing Harbour basin, the silt in certain parts of the basin contains too much clay not useful for any filling purpose. Moreover, the Munambam Fishing Harbour based on the past experience after commissioning the same is seem to be not required any annual maintenance dredging as the siltation into the approach channel and basin is practically more or less very negligible as observed. Based on the periodical soundings taken from the harbour, dredging works are arranged as and when required. Administrative Sanction was issued for the work dredging Munambam Fishery Harbour Basin and approach channel for Rs. 150 lakhs and the work was arranged. An extent of 8.0937 hectares of Puzha Puramboku land in Re. Sy. No. 689 of Azhikodu village of Kodungalloor Taluk of Thrissur Disrtict was allotted to the Munambam Fishing Harbour, which was a low lying water front area adjacent to the river and was almost river water logged area. The dredged

			spoil as per the work mentioned above was utilized for reclamation of the aforesaid 8.0937 hectares of land allotted by Government in Re. Sy. No.689 of Azhikodu village for the future development of Munambam Fishing Harbour. The quantity of dredging as per the work mentioned above was 1,41,267 cum. Administrative Sanction was issued for dredging approach channel and Harbour basin areas of Munambam Fishing harbour. After issuing the Technical Sanction, the work was tendered three times. The quantity of dredging assessed was 49500 m3. As there was no response from the contractors, it was decided to execute the dredging work through the Kerala State Maritime Development Corporation Ltd. utilizing the dredger TSD Sindhuraj owned by them. In this case the dredged spoil was to be carried away to 3 km in open sea. The measurement of dredging work was done by the Chief Hydrographer, Hydrographic Survey Wing of the Department of Ports. The quantity of dredging was 33994.69 m3. Moreover, it is to be taken into account that while conducting periodical dredging at Munambam Fishing Harbour huge expenditure on account of dredging is to be borne by the Government and no earning on account of sale of dredged spoil, since dredged spoil at Munambam Fishing Harbour is not ideal for any filling work due to excessive clay content. Hence based on the above facts, the observation of audit is not tenable and may be dropped."
7	3.6.8.1	*Miscellaneous:* ***Absence of standardized norms for governing the works:***	• In the State though there were so many concerns under the Government of Kerala engaged in the execution of public works all these were following the Kerala PWD

106

			manual and Kerala Public Works Department code as their guiding rules in the execution of works. The attempts for the revision of the PWD Code and manual were begun about 20 years back. The Kerala PWD manual is now revised with effect from 1-4-2012 only and the KPWD code is now remains partially modified by certain clauses through executive orders. It is also a fact that all the above concerns are still following the guidelines applicable to the PWD in the arrangement, execution, measurement and payment of public works. The only matter of concern here arising up for consideration with respect to the Harbour Engineering Department is that some kind of works such as construction of breakwaters, dredging etc. are not covered by the KPWD Manual and code. The pattern of dredging and the requirement of dredging in each harbour varies. Some harbours require maintenance dredging every year, while some others do not require maintenance dredging but require only periodical dredging. Some of the harbours have enough space for providing dumping yard while others do not have enough space. In general a common norms applicable to all the Fishery Harbours with respect to dredging and disposal of spoil is practically impossible. • Preparation of manual for some of the specialized works in HED, which are not included in the PWD Manual, has been started
8	3.8	Harbour Engineering Department should develop expertise for undertaking specialised work of Fisheries and Ports Department	Harbour Engineering Department got consultancy status approved by the Government of India by accepting its technical competency in the field of marine engineering. The term expertise in the field of marine engineering indicates the level of skill attained, but it should be viewed and analyzed based

			on the present level of technology advanced so far. Any set back or failure does not be treated as lack of expertise. The design of most of the marine structures are based on model studies and rely on past experience. The outcome of the project may not be fully satisfied with other expectations or chances of failure are there too. Because, wave phenomena is dynamic in nature and very complex, and no theoretical solution is available for. HED entrust model studies to CWPRS Pune/IIT Chennai, as the best technical advice available in India. But entrusted model studies to these agencies as third party check up to confirm the desired objectives. These technocrats or scientist in this field are equally competent to the other counterparts in the world. The Port Department and Fisheries Department entrust some works to other agency may not be treated as incompetency as such decisions are not arising out of their bitter experiences, instead it mostly depends on the attitude of the Officer in charge of that department. The outcomes of works entrusted to other agencies are to be analyzed in detail for comparing the performances of the Department with the other agencies.
		Harbour Engineering Department may work in close coordination with the Fisheries, Ports and TD in prioritizing works and seeking sufficient budget to avoid abandonment of works or undertaking of unplanned works.	As a service department being entrusted with the works of these three Departments, it is most necessary to co-ordinate with the three departments for the smooth working of the Harbour Engineering Department. Though almost every possible care is taken to provide necessary budget provision to avoid abandonment of the works, in some cases it so happened that necessary funds for the ongoing works were not provided in the budget. Regarding the unplanned works, the Harbour Engineering Department has nothing to do as the works are suggested by the other departments and the Harbour Engineering Department is forced to arrange such works as being the service provider to the suggesting departments. Here it may be taken into account that the suggesting departments are being not the Engineering Departments, they are unaware of the statutory requirements and procedural formalities with respect to the procedure in arranging

			a work through tenders and the later suggestions/alternations in the work after its arranagement by tenders and awarding the work being the post contractual changes and it definitely cause delay in executing and completing the works. Moreover, the works suggested by the other three Departments are likely to be executed on Government Puramboke land in the coastal line and where works are arranged and at the stage of commercement of execution only it will come to know that there is encroachment in the form of dwellings or other way which also cause a handle before the Departments in executing and completing to work in time since to resolve the issue will normally take much time.
		Harbour Engineering Department should undertake various works only after conducting necessary investigations and surveys regarding the nature of coastline, estuaries, tidal waves, siltation so as to ensure the viability and feasibility of the projects.	It is submitted that all investigation are done by Harbour Engineering Department before the commencement of the implementation of any major work/scheme. Here it is to be taken into account that no project/scheme implemented by the Harbour Engineering Department was caused to abandon at its half-way mark on realizing that scheme is not viable or technically feasible. However, being due to the specialization of the work in its nature and also the same is depending on many factors/parameters certain hurdles are found/experienced during the execution of the work which are dealt then and there by the Harbour Engineering Department with the help and advice of the technical experts in the field like CWPRS Pune or IIT, Chennai. Scheme of Moplabay by other agencies was taken up by the Harbour Engineering Department at the abandoned stage is now made usable for the beneficiaries. Necessary steps are already taken by HED to resolve the issue of siltation in the Fishing Harbour at Moplabay.
		HED may prepare mannuals and guidelines that are specific to the works relating to construction and maintenance of FHs, FLCs, Wharfs, coastal roads and other allied works for the fishing community.	The suggestion of audit to prepare mannual and guidelines that are specific to the works relating to construction and maintenance of Fishing Harbours and Fish Landing Centres, Wharfs and other allied works is totally acceptable. Action in this way had already been begun by Harbour Engineering Department.
		HED should plan for regular operation and	The issues expressed in the audit report are generally accepted as

		maintenance activities including dredging so that facilities/infrastructure created remain functional.	a guideline or a corrective measure for future period. It may be noted that insufficient number of staff strength are the reason which affect the performance. Besides apart from the beginning of the Department, now a days the work site/spots are at distant places from the Section/Sub Divisions/Division offices which essentialy warrants departmental vehicle to reach at the sites. But it is to be stated that most of the Sub Divisions are not having a department vehicle of their own. All the above stated fishing harbours and fish landing centres, bridges, fisheries roads, fish farms, hatcheries, aquariums etc were completed by HED with their limited resources of men and materials. Also the now ongoing works of fishing harbours and fish landing centres, bridges, fisheries roads, fish farms, hatcheries, aquarium etc were being executed with the limited resources. The suggestions/corrections put forwarded by the audit is viewed on a positive perspective for the future guidance. Considering the above facts, the observations may be dropped.

ACHENKUNJU. M
Joint Secretary to Govt.
Fisheries & Ports Dept.
Govt. Secretariat, TVPM

GOVERNMENT OF KERALA

Fisheries & Ports (B) Department

Statement of action taken on the Comptroller and Auditor General of India on Economic Sector for the year ended 31st March 2014

Para No.	Reccomendations	Action Taken
3.6.6.1	Avoidable penalty towards Service Tax - ₹77 Lakhs	The coastal line of Kerala was severely damaged by the Tsunami waves. 'Kovalam Beach' were showing that the width of beach was getting smaller during every year. This was observed very severe after the impact of the Tsunami waves on December 26, 2004. The Kerala State Science Technology & Environment, Thiruvananthapuram, centre for Earth Science Studies – both are agencies under the Government of Kerala together with the Harbour Engineering Department investigated into the matter. The Government of Kerala accepted the project proposal to establish a multi purpose sub merged reef at Kovalam and sanctioned administratively. Government of India sanctioned Tsunami Rehabilitation Programme (TRP) and funds for rectification/rehabilitation caused by Tsunami. The work under reference was also sanctioned under TRP fully funded by the Government of India. The work was floated on tenders and only one firm had submitted offer - M/s. ASR Ltd., New Zealand and the offer was for USD 11,94,500/-. After negotiation the contract was awarded at a reduced rate of USD 11,64,500/-. The condition put forward by the contracting firm that any taxes applicable in India for the contract should be paid by the Government was also accepted by the Government. The work was completed in all respects by 27.02.2010. In a communication dated 17.06.2010 the Commissioner of Central Excise demanded the Superintending Engineer. Harbour Engineering

South Circle, Thiruvananthapuram that as per the agreement, the Harbour Engineering Department is the first hand to put into the agreement are bound to comply with the provision of Service Tax Act since the agreement entered into contain that satisfactory levies like service tax would be admitted as extra to the contractual amount and also directed to work out the service tax @ 4% plus 2% education cess and 1% Higher education cess for the gross value of the contact and to remit the same.

The work under reference is a centrally sponsored scheme and the work fully financed by Government of India. The work is not for serving any commercial or industrial purpose but for the public purpose to serve the country to preserve the natural beach, to preserve the bio diversity of the area etc. and hence the matter is not covering up within the ambit of Service Tax Act. (Finance Act 1994). As the situation forced by the Central Excise authorities; the department remitted an amount of Rs.28,57,060 as Service Tax. Thereafter, finally, the Commissioner of Central Excise and Service Tax, Thiruvananthapuram passed an order dated 19-4-2014 that the matter of service rendered/received by the Superintending Engineer, Harbour Engineering South Circle, Thiruvananthapuram is classifiable under taxable work contract, confirmed the demand of service tax are Rs. 76,57,124/-.

The above said order was requested to be reviewed on the basis of various circulars and orders of the Union Government of India and rules in force. But the matter was rejected and directed to file appeal if any before the appropriate Tribunal established by the Union Government of India. As per the relevant rules and orders HED is not liable to pay any tax in the matter.

The comment of the audit that failure on the part of department in obtaining legal opinion and the department was liable to pay tax to the extent of Rs. 76.57 lakhs is not true to facts. When the notice was issued,

		the matter was referred to Advocate General, Kerala and [illegible] legal opinion that no service tax need to paid on various grounds and also advised to file appeal before the Tribunal as a statutory remedy. Based on the legal opinion an appeal was filed by Department before CESTAT, Bangalore where the appeal was admitted and granted permanent stay order. But final disposal of the case is pending with the Tribunal. In view of the above facts, the other observation by the audit are also untenable as the matter is to be finally decided by the statutory forum of Law. Hence the para may kindly be dropped.

GIRIJA KU[illegible]
Joint Se[illegible]
Fisheries And Po[illegible] [illegible]ment
Govt. Se[illegible]

അനുബന്ധം-III

ഉപദേഷ്ടാവ് എന്ന നിലയിലെ സേവനം എച്ച്.ഇ.ഡി. പുറത്തെ ഏജൻസികൾക്ക് നല്കിയതിന്റെ വിശദവിവരം

(സൂചിക : ഖണ്ഡിക : 3.6.3)

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	മുതലപ്പൊഴി എഫ് എച്ച് തടയണ പുനർസ്ഥാപനം	2046860	മാതൃകാ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
2.	ഇൻഡ്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ടെക്നോളജി - ചെന്നൈ	വലിയതുറ എഫ്എച്ച്	496350	മാതൃകാ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
3.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	വർക്കല ചിലക്കൂർ എഫ്എച്ച്	1420200	മാതൃകാ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
4.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	പൂന്തുറ എഫ്എച്ച്	1420590	മാതൃകാ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
5.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	കൊല്ലം ജില്ലയിലെ നീണ്ടകര എഫ്എച്ച് - എക്കൽ നീക്കം	1533690	മാതൃകാ പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
6.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	കൊല്ലം ജില്ലയിലെ തെക്കൻ പറവൂർ എഫ്എച്ച്	5286130	മാതൃകാ പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
7.	മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എൽ& എം അസോസി യേറ്റ്സ് തിരുവനന്തപുരം	എച്ച്ഇഡി/23/09-10/സിഇ തീയതി 11/08/09 ചെത്തിയുടെ രണ്ടാംഘട്ട വികസനം	72750	ഇഐഎ പഠനങ്ങളും ഇഎംപി തയ്യാറാക്കലും	
8.	മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എൽ& എം അസോസി യേറ്റ്സ് തിരുവനന്തപുരം	എച്ച്ഇഡി/04/10-11/സിഇ തീയതി 03.07.10 അർത്തുങ്കൽ എഫ്എച്ചിന്റെ രണ്ടാംഘട്ട വികസനം	75000	ഇഐഎ പഠനങ്ങളും ഇഎംപി തയ്യാറാക്കലും	
9.	സെന്റർ ഫോർ എർത്ത് സയൻസ് സ്റ്റഡീസ്, തിരുവനന്തപുരം	അർത്തുങ്കൽ എഫ്എച്ച്	96789	സിആർഇസഡ് സ്ഥിതി വിവരം തയ്യാറാക്കൽ	
10.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	പതിയങ്കര എഫ്എച്ച്	1898490	മാത്തമെറ്റിക്കൽ മോഡൽ സ്റ്റഡി	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
11.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	അർത്തുങ്കൽ എഫ്എച്ച് വികസനം-തടയണ രൂപ കൽപന	1174990	ഡെസ്ക് ആന്റ് വേവ് ഫ്ളും പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
12.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	തോട്ടപ്പള്ളി എഫ്എച്ച്	3602480	മാത്തമെറ്റിക്കൽ മോഡൽ സ്റ്റഡീസ് ആന്റ് ഹൈഡ്രോ ഡൈനാമിക്സ്	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13.	മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എൽ& എം അസോസി യേറ്റ്സ് തിരുവനന്തപുരം	എച്ച്ഇഡി/24/09-10/സിഇ തീയതി 22. 08.2009 എറ ണാകുളം ജില്ലയിലെ ചെല്ലാനം എഫ് എച്ച് വികസനം	98000	ഇഐഎ പഠനങ്ങളും ഇഎംപി തയ്യാറാ ക്കലും	
14.	മെസ്സേർസ് എൻവിറോക്കെം ലബോറട്ടസീസ്, (പ്രൈ) ലി. തൃശ്ശൂർ	എച്ച്ഇഡി/01/10-11/സിഇ തീയതി 11.05.10 മലപ്പുറം ജില്ല യിലെ താനൂർ എഫ്എച്ച്	118750	ഇഐഎ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
15.	മെസ്സേർസ് എൻവിറോക്കെം ലബോറട്ടസീസ്, (പ്രൈ) ലി. തൃശ്ശൂർ	എച്ച്ഇഡി/02/10-11/സിഇ തീയതി 29.05.10 മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ പരപ്പനങ്ങാടി എഫ്എച്ച്	118750	ഇഐഎ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
16.	സെന്റർ ഫോർ എർത്ത് സയൻസ് സ്റ്റഡീസ്, തിരുവനന്തപുരം	വലിയതുറ, താനൂർ, പരപ്പനങ്ങാടി വെള്ളയിൽ എഫ്എച്ചുകൾ	312700	സിആർഇസഡ് സ്ഥിതി വിവരം തയ്യാ റാക്കൽ	
17.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	താനൂർ എഫ്എച്ച്-തടയണയുടെ രൂപകല്പന	1190090	ഡെസ്ക് ആന്റ് വേവ് ഫ്ളും പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
18.	മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ എൽ& എം അസോസി യേറ്റ്സ് തിരുവനന്തപുരം	03/10-11/സിഇ തീയതി 18.06.10 – വെള്ളയിൽ എഫ്എച്ച്	122000	ഇഐഎ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
19.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	വെള്ളയിൽ എഫ്എച്ച്	1190090	ഡെസ്ക് ആന്റ് വേവ് ഫ്ളും പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
20.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	പുതിയങ്ങാടി എഫ്എച്ചിന്റെ നിർമ്മാണം	3427610	മാതൃകാ പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
21.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	മഞ്ചേശ്വരം എഫ്എച്ചിന്റെ നിർമ്മാണം	1263921	മാതൃകാ പഠനം	പൂർത്തിയാക്കി
22.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ അജനൂർ എഫ്എച്ചിന്റെ നിർമ്മാണം	1928600	മാതൃകാ പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
23.	കേന്ദ്ര ജല ഊർജ്ജ ഗവേഷണശാല, പൂനെ	മഞ്ചേശ്വരം എഫ്എച്ച്	1174990	ഡെസ്ക് ആന്റ് വേവ് ഫ്ളും പഠനം	നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു
24.	സെന്റർ ഫോർ എർത്ത് സയൻസ് സ്റ്റഡീസ്, തിരുവനന്തപുരം	മഞ്ചേശ്വരം എഫ്എച്ച്	74453	സിആർഇസഡ് സ്ഥിതി വിവരം തയ്യാ റാക്കൽ	പൂർത്തിയാക്കി
25.	എൻഐഎഫ്പിഎച്ച്എറ്റി, കൊച്ചി	01/11-12/സിഇ തീയതി 2/06/11 നീണ്ടകര എഫ്എച്ചിൽ 10 ടൺ ശേഷിയുള്ള ഐസ്പ്ലാന്റ് സ്ഥാപിക്കൽ	830250	സാങ്കേതികവും സാങ്കേതിക ശാസ്ത്ര പരവുമായ പിന്തുണ	സിവിൽപണികൾ പൂർത്തി യാക്കി മെക്കാനിക്കൽ, ഇല ക്ട്രിക്കൽ പണികളൊരുക്കി വരുന്നു.