

स्टैंडिंग कमिटी की रिपोर्ट का सारांश

सड़क क्षेत्र में ढांचागत ऋण

- परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्टैंडिंग कमिटी (चेयर: कंवर दीप सिंह) ने 8 अगस्त, 2016 को सड़क क्षेत्र में ढांचागत ऋण पर अपनी रिपोर्ट सौंपी। कमिटी के मुख्य निष्कर्ष और सुझाव निम्नलिखित हैं :
- **दीर्घावधि के ऋण** : कमिटी ने पाया कि सड़क क्षेत्र के लिए संवितरित दीर्घावधि के अनेक ऋण गैर निष्पादित परिसंपत्ति (नॉन परफॉर्मिंग एसेट्स या एनपीए) में परिवर्तित हो रहे हैं। परियोजनाओं की नीलामी अक्सर उचित जांच-पड़ताल के बिना और जल्दीबाजी में की जाती है। परिणाम के तौर पर, परियोजनाओं का काम लंबा खिंच जाता है और प्रॉजेक्ट कंपनी (कनसेशनेयर) काम बीच में छोड़कर चली जाती है। कमिटी ने सुझाव दिया कि बैंक को प्रॉजेक्ट कंपनी को ऋण देने से पहले पूरी छानबीन करनी चाहिए। यह सुझाव भी दिया गया कि एनपीए को सरकारी आवंटनों का सहयोग दिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त बैंकों को ऋण (बैंड डेट्स) वसूली के लिए सशक्त किया जा सकता है। कमिटी ने यह सुझाव भी दिया कि भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) दीर्घावधि के ऋणों के लिए 500 करोड़ रुपए की सीमा को घटाकर 200 करोड़ रुपए कर सकता है जिससे कुछ और परियोजनाएं भी शामिल की जा सकें।
- **दीर्घावधि के बॉण्ड** : कमिटी ने सुझाव दिया कि दीर्घावधि के बॉण्डों के जरिये ढांचागत परियोजनाओं को वित्त पोषित किया जा सकता है। कमिटी के अनुसार सरकार को 20 से 25 वर्ष की अवधि के बॉण्डों पर विचार करना चाहिए।
- **ढांचागत ऋण** : सड़क परियोजनाओं को वित्त पोषित करने के संबंध में कमिटी ने कहा कि अनेक ढांचागत परियोजनाओं की प्रमोटर छोटी कंपनियां हैं जिसका परिणाम अपर्याप्त इक्विटी होता है। कई बार ऐसा भी होता है कि वित्तीय संस्थान ऐसी परियोजनाओं को वित्त पोषित करने से मना कर देते हैं। कमिटी ने सुझाव दिया कि परियोजनाओं के लिए सरकारी आवंटन बढ़ाए जाने चाहिए और बैंकों के एनपीए को सरकारी आवंटनों द्वारा सहयोग प्रदान करना चाहिए।
- कमिटी ने यह भी पाया कि जब विभिन्न कारणों से परियोजनाएं रुक जाती हैं तो बैंकों को लंबित ऋण के पुनर्भुगतान का मौका या गारंटी नहीं मिल पाती। कमिटी ने सुझाव दिया कि बैंकों और वित्तीय संस्थानों से मिलने वाले फीडबैक के आधार पर मॉडल कनसेशन एग्रीमेंट को संशोधित किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त ऋण (बैंड डेट्स) की वसूली को आसान बनाने के लिए बैंकों को पर्याप्त रूप से सशक्त बनाया जाना चाहिए।
- **सतर्कता** : कमिटी ने पाया कि एनपीए को वित्त पोषित करने के संबंध में बैंकों पर केंद्रीय सतर्कता ब्यूरो और केंद्रीय सतर्कता आयोग की जांच का डर बना रहता है। कमिटी ने सुझाव दिया कि एनपीए को बैंकों की क्षमता के भीतर उनके विवेकाधिकार के माध्यम से वित्त पोषित किया जाना चाहिए। अगर पारदर्शी तरीके से फैसले लिए जाएंगे तो जांच का कोई डर होगा ही नहीं।
- **परियोजनाओं में विलंब** : राजमार्गों की परियोजनाएं भूमि अधिग्रहण में विलंब एवं पर्यावरणीय मंजूरीयों तथा पुनर्वास के मुद्दों के कारण लटकी रहती हैं। विलंब के कारण परियोजनाओं की लागत भी बढ़ जाती है। कमिटी ने सुझाव दिया कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को परियोजनाओं को प्रॉजेक्ट कंपनी को सौंपने से पहले सभी मंजूरीयां ले लेनी चाहिए। कमिटी ने यह सुझाव भी दिया कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को प्रॉजेक्ट कंपनी को कोई भी परियोजना सौंपने से पहले निम्नलिखित करना चाहिए : (i) तकनीकी जांच, (ii) लागत का अनुमान, और (iii) सभी मंजूरीयों (वैधानिक, पर्यावरणीय, रेलवे इत्यादि) का सुनिश्चय।

- कमिटी ने यह भी देखा कि प्रभावित (स्ट्रेस्ड) या लंबित परियोजनाओं को चालू करने की दिशा में एक बड़ी बाधा विवाद निवारण का अभाव है। उसने सुझाव दिया कि सरकार को सड़क परियोजनाओं के लिए विवाद निवारण तंत्र गठित करना चाहिए।
- **केंद्र सरकार की भूमिका :** कमिटी ने पाया कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय सड़क निर्माण में निवेश करता है लेकिन उसके राजस्व का एकमात्र स्रोत केंद्र सरकार से प्राप्त होने वाला बजटीय सहयोग है। कमिटी ने सुझाव दिया कि आरबीआई और वित्त मंत्रालय सड़क परिवहन मंत्रालय को सहयोग कर सकते हैं जिससे वह सड़क क्षेत्र के विकास हेतु वित्त जुटाने के लिए वित्तीय संस्थानों का गठन कर सके। कमिटी ने यह भी कहा कि सड़क परिवहन मंत्रालय को टोल टैक्स कलेक्शन पर निगरानी रखनी चाहिए और अतिरिक्त धन को प्रभावित परियोजनाओं में लगाना चाहिए।
- कमिटी ने यह भी पाया कि हालांकि केंद्र सरकार सड़क क्षेत्र के लिए व्यापक बजट आवंटित करती है, यह लंबे समय तक बरकरार नहीं रह पाता। कमिटी ने सुझाव दिया कि सरकार को सड़क क्षेत्र में निजी निवेश की वापसी को प्रोत्साहित करने के तरीके ढूँढने चाहिए तथा उपयुक्त वित्तीय संस्थानों और मॉडलों को गठित करना चाहिए।
- **सुरक्षा :** कमिटी ने पाया कि भारत में हर साल लगभग 4.5 लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिनमें 1.4 लाख लोगों की मौत होती है और 4.8 लाख लोग घायल होते हैं। यह भी पाया गया है कि सड़क का खराब डिजाइन, गड्ढे, संकेतों और स्पीड ब्रेकरों का न होना और अंधे मोड़ों की वजह से दुर्घटनाएं होती हैं। कमिटी ने सड़कों के डिजाइन और रखरखाव को उच्च प्राथमिकता दिए जाने का सुझाव दिया। इसके अतिरिक्त पेट्रोल और डीजल सेस के कुछ हिस्से को सड़क सुरक्षा पर खर्च करने पर विचार किया जा सकता है।

अस्वीकरण: प्रस्तुत रिपोर्ट आपके समक्ष सूचना प्रदान करने के लिए प्रस्तुत की गई है। पीआरएस लेजिस्लेटिव रिसर्च ("पीआरएस") की स्वीकृति के साथ इस रिपोर्ट का पूर्ण रूपेण या आंशिक रूप से गैर व्यावसायिक उद्देश्य के लिए पुनःप्रयोग या पुनर्वितरण किया जा सकता है। रिपोर्ट में प्रस्तुत विचार के लिए अंततः लेखक या लेखिका उत्तरदायी हैं। यद्यपि पीआरएस विश्वसनीय और व्यापक सूचना का प्रयोग करने का हर संभव प्रयास करता है किंतु पीआरएस दावा नहीं करता कि प्रस्तुत रिपोर्ट की सामग्री सही या पूर्ण है। पीआरएस एक स्वतंत्र, अलाभकारी समूह है। रिपोर्ट को इसे प्राप्त करने वाले व्यक्तियों के उद्देश्यों अथवा विचारों से निरपेक्ष होकर तैयार किया गया है। यह सारांश मूल रूप से अंग्रेजी में तैयार किया गया था। हिंदी रूपांतरण में किसी भी प्रकार की अस्पष्टता की स्थिति में अंग्रेजी के मूल सारांश से इसकी पुष्टि की जा सकती है।