

अध्याय-3 पोतों का मध्य जीवन उन्नयन



लेखापरीक्षा उद्देश्य: क्या मध्य जीवन उन्नयन (एमएलयूज) परिकल्पना के अनुसार ही किए गए थे और दक्षतापूर्वक और समय पर कार्यान्वित किये गए थे?

3.1 एमएलयूज: मूलाधार, आवश्यकता तथा अभ्यर्थी पोत

सतही पोतों का ढांचा सामान्यतः 25 से 30 वर्षों तक बना रहता है लेकिन लगातार परिचालनात्मक प्रयोग और अप्रचलन के कारण इसकी सहायक मशीनरी और प्रणालियां, इलैक्ट्रॉनिक सेंसर तथा शस्त्र इसके ढांचागत जीवन से मेल नहीं खाते। अतः शस्त्र और सेंसर 7 से 10 वर्षों के बीच प्रतिस्थापन हेतु देय हो जाते हैं। अतः इससे नौसेना के पोतों की विश्वसनीयता और युद्ध प्रभावकारिता भी प्रभावित होती है। इन कमियों को दूर करने और अप्रचलन से बचने के लिए इन सेंसरों, शस्त्रों और सहायक मशीनरी को चयनतात्मक रूप से बदलना अनिवार्य है जिसके उन्नयन की आवश्यकता होती है। चयनात्मक प्रतिस्थापन की प्रक्रिया, जो अत्याधिक लागत प्रभावी ढंग से पोतों के परिचालनात्मक जीवन को बढ़ाती है, को एमएलयू अथवा सेवा जीवन विस्तार कार्यक्रम (एसएलईपी) कहते हैं। आदर्शतः एक पोत के लिए एमएलयू/एसएलईपी तभी लाभकर माना जाता है, जब वह पोत अगले 8 से 10 वर्षों तक भूमिका निभाने योग्य रहें।



प्रोपेलर और शाफ्टिंग पर रीफिट

3.2 एमएलयू की योजना और कार्यान्वयन

भारतीय नौसेनिक पोतों के लिए एमएलयू/एसएलईपी पर नीति पत्र की रूपरेखा दसवीं योजना अवधि (2002-07) के दौरान कार्यान्वयन हेतु जुलाई 2000 में बनाई गई थी। इस नीति में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी स्पष्ट किया गया था कि 15 वर्ष अथवा अधिक के सेवा जीवन वाले पोत एमएलयू/एसएलईपी करने के लिए उपयुक्त थे। इसलिए नौसेना मुख्यालय ने एमएलयू/एसएलईपी के लिए 5 श्रेणियों के पोतों की पहचान की। एमएलयू के पश्चात् प्रत्याशित जीवन विस्तार 8 से 10 वर्ष तक अनुमानित किया गया था। तदनुसार, 2002-2004 के दौरान पहचानी गई पांच श्रेणियों के 18 पोतों की एमएलयू के लिए सीसीएस के ₹ 2735.03 करोड़ की कुल लागत के अनुमोदन प्रदान किये गए थे, जिन्हें नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 3.1

क्रम सं०	पोत की श्रेणी	राशि (₹ करोड़ में)
1	1241 आर ई (आईएनएस वीर, निशंक, निर्भीक, निपट, निर्घट)	188.90
2	1241 पी ई (आईएनएस अभय, अग्रय, अजय, अक्षय)	254.80
3	एसएनएफ श्रेणी (आईएनएस रणवीर, रणविजय)	718.84
4	जी श्रेणी (आईएनएस गोदावरी, गंगा, गोमती)	1055.82
5	एसएनएम (आईएनएस केन्नानोर, कोंकण, कोज़ीकोड़, कुडडालोर)	516.67
	जोड़	2735.03

हमारी जांच से एम एल यू करने के लिए विद्यमान नीति के विपरीत पोतों के चयन, वित्तीय प्रबंधन से सम्बन्धित मामलों, एम एल यू को शुरू करने और पूरा करने में विलम्ब, एम एल यू पैकेज से उपस्कर को हटाने/डीलिक करने का पता चला जिसकी चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई है।

3.2.1 एम एल यू के लिए भेजे गए पोतों का सीमित शेष जीवन

एम एल यू की नीति में यह परिकल्पना की गई थी कि आदर्शतः एक पोत की एम एल यू उसके सेवा जीवन का 50 प्रतिशत पूरा करने के बाद ही की जानी चाहिए। हमने देखा कि एमएलयूज पोतों के सेवा जीवन के बिल्कुल अन्त में किए गए थे। जिन 18 पोतों की एम एल यू की गई थी/की जा रही है, उनके शेष जीवन के बारे में ग्राफ में आगे बताया गया है:



इतनी विलम्बित अवस्था पर एमएलयूज के निष्पादन के परिणामस्वरूप न केवल एम एल यू होने के बाद का अभीष्ट से कम लाभ हुआ बल्कि उससे यह भी पता चला कि ये पोत काफी समय तक अप्रचलित प्रणालियों से चलाए गए थे।

3.2.2 एम एल यू प्रारम्भ करने में विलम्ब

15 पोतों पर एमएलयूज शुरू करने में 5 से 67 महीने का विलम्ब हुआ, जबकि दो पोतों पर एम एल यू सीसीएस द्वारा अनुमोदित तारीखों से पहले प्रारम्भ हुए थे और शेष एक पोत पर इस तथ्य के बावजूद कि पोत का अनुमानित जीवन पहले ही पूरा हो गया था एम एल यू शुरू ही नहीं हुआ था (अक्टूबर 2013)। उक्त विवरण का सार आगामी तालिका में दिया गया है:

तालिका 3.2

क्रम सं०	पोत का नाम	अनुमानित सेवाकाल वर्षों में	एम एल यू शुरू करने में विलम्ब (महीनों में)
1	आईएनएस रणवीर	25	7
2	आईएनएस रणविजय	25	20
3	आईएनएस केन्नानोर	20	16
4	आईएनएस कोंकण	20	13
5	आईएनएस कोज़िकोड	20	5

6	आईएनएस कुड्डालोर	20	13
7	आईएनएस अभय	20	16
8	आईएनएस अजय	20	-
9	आईएनएस अग्रय	20	21
10	आईएनएस अक्षय	20	26
11	आईएनएस गोदावरी	25	-
12	आईएनएस गंगा	25	24
13	आईएनएस गोमती	25	67
14	आईएनएस निर्घट	20	7
15	आईएनएस निशंक	20	13
16	आईएनएस निर्भीक	20	7
17	आईएनएस वीर	20	9
18	आईएनएस निपट	20	एमएलयू शुरू नहीं हुई

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने 15 में से 8¹ एमएलयू को शुरू करने में विलम्ब का कारण पहले रीफिट्स में विलम्ब का प्रपाति प्रभाव, आपरेशनल अवधि में वृद्धि आदि बताया (मार्च 2011 एवं मई 2011)। यह भी कहा गया था कि पोतों के एमएलयूज, पोतों की ओसीआरसी द्वारा तय किए गए रीफिट्स, एक निश्चित फोर्स लेवल बनाए रखने की अपेक्षाओं, शुष्क/ गोदाबाड़ा अवरोधों, और उपस्कर की उपलब्धता के साथ आगे-पीछे किए जा रहें थे।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) द्वारा बताए गए कारण स्वीकार्य नहीं थे क्योंकि पोतों के कार्यक्रम और उनकी आपरेशनल उपलब्धता का बहुत पहले अर्थात पोतों की एमएलयू की स्वीकृति लेते समय ही पता था।

इसके अतिरिक्त, एमएलयूज, के देर से प्रारम्भ होने के लिए नौसेना द्वारा दिये गये औचित्य रीफिट्स को शुरू करने में विलम्ब के समान थे। एमएलयूज विशेष, और एक बार का क्रियाकलाप थे जिनके लिए सेंसर्ज, युद्धसामग्री और चयनित अग्रिम पंक्ति के उपस्कर में प्रमुख बदलावों की जरूरत थी। वित्तीय निहितार्थता के कारण मंत्रीमण्डल/सीसीएस का अनुमोदन अनिवार्य था। अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् एमएलयूज की योजना बनाने और उन्हें तैयार करने के लिए नौसेना के पास पर्याप्त

¹ आईएनएस निर्भीक, आईएनएस निशंक, आईएनएस विभूति, आईएनएस विपुल, आईएनएस अग्रय, आईएनएस रणवीर, आईएनएस कृपाण, आईएनएस खंजर

समय भी उपलब्ध था। उपर्युक्त के बावजूद, विलम्बित प्रारम्भ देखे गए थे जो नौसेना के अपने स्तर पर की गई तैयारी के अभाव को दर्शाता था।

आईएनएस निपट पर एमएलयू को शुरू न करने के सम्बन्ध में, आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने कहा (फरवरी 2012) कि विस्तारित एसआर के दौरान अधिकतर एमएलयू उपकरण फिट किए गए थे तथा पोत की एनआर-एमएलयू को एनआर के रूप में नया नाम दिया गया था और इसकी योजना 2012 के लिए बनाई गई थी।



यह तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमएलयू, सीसीएस द्वारा ₹ 37.78 करोड़ पर दिसम्बर 2001 में अनुमोदित किया गया था। इसके अतिरिक्त वह पोत जो दिसम्बर 1988 में चालू किया गया था, 2007 में अपना 20 वर्ष का प्रत्याशित जीवन बिता चुका था। सीसीएस द्वारा अनुमोदित एमएलयू न करने के कारण नहीं बताए गए थे।



हमने आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) को शेष सात पोतों में विलम्ब के कारण और विस्तारित एसआर और नियोजित एनआर के दौरान ऑन बोर्ड आईएनएस निपट पर सज्जित एमएलयू उपस्कर के विवरण उपलब्ध कराने का अनुरोध किया (मई 2012) तथापि नवम्बर 2013 तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था

3.2.3 एमएलयू को पूरा करने में विलम्ब

एमएलयूज को शुरू करने में हुए विलम्ब के अतिरिक्त प्राधिकृत एमएलयू नीति के विरुद्ध 17 में से 10 एमएलयूज को पूरा करने में 1 से 33 महीने का विलम्ब हुआ जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 3.3

पोत की श्रेणी	पोत का नाम	एमएलयू नीति के अनुसार प्राधिकृत अवधि (महीनों में)	एमएलयू की वास्तविक अवधि (महीनों में)	पूरा करने में विलम्ब (महीनों में)
1241 आर ई/वीर	आईएनएस निर्घट	12	20.5	8
	आईएनएस निशंक	12	18	6
	आईएनएस निर्भीक	12	17.5	5.5
	आईएनएस वीर	12	17	5
एसएनफ/आर	आईएनएस रणवीर	24	41.5	17.5
	आईएनएस रणविजय	24	32	8
गोदावरी	आईएनएस गोदावरी	24	25	1
1241 पी ई/अभय	आईएनएस अभय	12	45	33
	आईएनएस अग्रय	12	44	32
एसएनएम	आईएनएस कुड्डालोर	10	14	4

हमारे विश्लेषण से पता चला कि एमएलयूज को पूरा करने में विलम्ब मुख्यतः एफसीएल² तथा पीडीडी³ के सम्बन्ध में क्रमशः 73 प्रतिशत और 67 प्रतिशत की सीमा तक अतिरिक्त पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण था। इसके अतिरिक्त उपस्कर की अनुपलब्धता और विफलता भी इस विलम्ब के कारण थे।

3.2.4 एमएलयू पूरा करने में विलम्ब के कारण

विभिन्न बाड़ों पर एमएलयूज को पूरा करने में विलम्ब के कारणों का पता लगाने के लिए हमने 17 पोतों में से सात के एमएलयूज की संवीक्षा की। हमने विलम्ब के निम्नलिखित कारण देखें जिन्हें नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

² पूर्वानुमान सूची - शीफिट के दौरान अतिरिक्त पुर्जों की पूर्वानुमानित अपेक्षाएं

³ पश्च शुद्धीकरण मांग - शीफिट के लिए आवश्यक शीफिट पुर्जे, जिनकी जरूरत उपस्कर/प्रणाली को खोलने के बाद होती है।

तालिका 3.4

क्रम सं०	पोत का नाम और विलम्ब दिनों में	विलम्ब के कारण
1.	आईएनएस रणवीर 524 दिन	<ul style="list-style-type: none"> एमएलयू/आधुनिकीकरण पैकेज से जुड़े गहन ढांचागत आशोधन तथा एमएलयू/एबीईआर उपस्कर की उपलब्धता में विलम्ब के कारण चार महीने। पोत के ढांचे के कार्यों में वृद्धि, हॉट वर्क के संचयी बैक लॉग, उपस्कर/अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता में विलम्ब, समुद्री ग्रेड एल्यूमीनियम के कारण चार महीने। मॉड्युलर स्थान तथा ईवीएसीएस के कारण निवास योग्यता पुनः स्थापना में विलम्ब, केबलों की विलम्ब से प्राप्ति, तथा 14 परिवर्धनों और परिवर्तनों के देर से अनुमोदन के लिए अतिरिक्त कार्य के कारण 3.5 महीने का विलम्ब। पोत के गोदीकरण के पहले चरण में गोदीकरण स्लॉट की अनुपलब्धता के कारण चार महीने का विलम्ब हुआ था। पोत 120 दिन की प्राधिकृत सीमा के विपरीत 588 दिन तक शुल्क गोदी में था। 130 एमयूज के प्रारम्भिक आवंटन के अतिरिक्त, एमएलयू पैकेज को परिसमाप्त करने और पोत के ढांचे के कार्य की वृद्धि के लिए और 130 एमयूज का उपभोग किया गया था। यार्ड द्वारा की गई 4097 निश्चित मांगों और पश्च शुद्धीकरण मांगों में से, केवल 2343 (57.19 प्रतिशत) मांगें पूरी की गई थी।
2.	आईएनएस निशंक 147 दिन	<ul style="list-style-type: none"> स्टैम ट्यूब नवीकरण के पश्चात् शाफ्ट आरेखण के लिए नियोजित तीन गोदियों के अलावा अतिरिक्त गोदियों की आवश्यकता थी, जिसके परिणामस्वरूप 77 शुष्क गोदी दिनों का अधिक उपयोग हुआ। जीटी एयर इनटेक, ढक्कनों, जीटीए की एसटीडब्ल्यू की खराब स्थिति और जीटए संघटकों से सम्बन्धित समस्याएं। पोत उपस्कर देर से रखने के कारण ऑनबोर्ड निवास योग्यता की पुनःस्थापना में विलम्ब हुआ।
3.	आईएनएस वीर 143 दिन	<ul style="list-style-type: none"> पोत के ढांचे का गहन नवीकरण क्योंकि पोत अपना निर्धारित जीवन पहले ही पूरा कर चुका था। जीटीज के लिए इन्स्ट्रूमेंटेशन अतिरिक्त पुर्जों की अनुपलब्धता, अनुमोदित एबीईआर/एमएलयू उपस्कर की आपूर्ति में विलम्ब/अनुपलब्धता। डीजल आल्टरनेटर्स की रूसी आल्टरनेटर के साथ कपलिंग की पुनरावर्तक विफलता। अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता केवल 33.44 प्रतिशत थी।
4.	आईएनएस केन्नानोर 90 दिन	<ul style="list-style-type: none"> फर्म द्वारा सेन्द्रल एसी प्लांट्स के प्रतिष्ठापन और उन्हें चालू करने में विलम्ब। एफसीएल और पीडीडी की अनुपलन दर क्रमशः 48.60 प्रतिशत और 45.20 प्रतिशत थी।

5.	आईएनएस कोंकण 102 दिन	<ul style="list-style-type: none"> डीजल ऑल्टरनेटर्ज़ में दोष और एल एण्ड टी स्विचबोर्ड के डिज़ाईन में कमियां।
6.	आईएनएस अजय 45 दिन	<ul style="list-style-type: none"> एमएलयू उपस्कर का देर से स्थापन/डीसीडी में 45 दिन का विलम्ब हुआ था। स्वदेशी एसी कूलिंग पम्प का उल्लेखनीय आशोधन। स्विचबोर्ड ब्रेकरों के प्रतिस्थापन में विलम्ब। एमएलयू के शुरूआत में पूर्वानुमान सूची मांग उपलब्धता केवल 26 प्रतिशत थी।
7.	आईएनएस गोदावरी 35 दिन	<ul style="list-style-type: none"> स्टियरिंग गियर एवं हाइड्रॉलिक पम्प, स्टेबिलाइज़रों और हैलो ट्रावर्सिंग गियर-एसओएफएमए के लिए अतिरिक्त पुर्जे उपलब्ध नहीं थे। पोत की खराब भौतिक स्थिति ने पोत के ढांचे के कार्य को 50 टन के प्रतिमान से 137 टन इस्पात तक बढ़ा दिया। छः ढांचे से सम्बन्धित परिवर्धन/परिवर्तन एमएलयू स्थापनाएं की गई थी। अतिरिक्त पुर्जों की निश्चित मांग केवल 52 प्रतिशत तक। एमआर-एमएलयू के लिए आवंटित 105000 मानव दिवसों के विपरीत, मानव दिवसों का उपयोग 141096 था।

अतः एमएलयूज को पूरा करने में विलम्ब मुख्यतः पोतों की आयु के कारण उनके ढांचे के गहन कार्य उपस्कर और अतिरिक्त पुर्जों को लेने में विलम्ब, अत्यधिक शुष्क गोदीकरण और कार्य की वृद्धि के कारण था।

स्पष्टतः, इस तथ्य के बावजूद कि एमएलयूज ज्यादा महत्वपूर्ण हैं और उनके सीसीएस के अनमोदन हेतु अपेक्षित एक समय आधुनिकीकरण पैकेज शामिल था, एमएलयूज भी रीफिट्स के दौरान आने वाली समस्याओं से ही ग्रस्त थे।

3.3 वित्तीय प्रबंधन

₹ 2735 करोड़ की लागत पर 18 नौसैनिक युद्धपोतों के एमएलयूज प्रारम्भ करने की सीसीएस की स्वीकृति अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित आधार पर थी:

- उनकी खरीद के समय सज्जित शस्त्रों और सेंसरों वाले पोतों ने उनकी युद्ध की कार्यक्षमता पर गम्भीर सीमाएं लगाई थी,
- पोतों की प्रमुख ऑन-बोर्ड प्रणालियों का कोई प्रमुख उन्नयन नहीं हुआ था,
- पोतों की युद्ध प्रभावकारिता को सुधारने के लिए उन्हें उन्नत किये शस्त्रों, सेंसरों तथा अन्य मशीनरी के साथ सज्जित करना अनिवार्य था।

हमारे द्वारा आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) द्वारा लगाए गए और हटाए गए/डीलिक किए गए उपस्कर के दिए गए (जनवरी 2011) पृथक्कृत आंकड़ों का उनकी लागत सहित विश्लेषण किया गया था। यह देखा गया था कि इस विवरण में कई दृष्टांतों में एमएलयू के भाग के रूप में डीलिक किए गए/हटाए गए अथवा फिट किए गए उपस्कर की लागत नहीं दी गई थी। उपलब्ध सूचना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

तालिका 3.5

(₹ करोड़ में)

पोत की श्रेणी	सीसीएस के अनुसार स्वीकृत राशि	संस्वीकृत उपस्कर की संख्या	हटाए गए/डीलिक किए गए उपस्कर की संख्या	सज्जित उपस्कर की लागत	लेखापरीक्षा द्वारा परिकालित अन्तर	हटाए गए/डीलिक किए गए उपस्कर की लागत
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5) ⁴	(6)
एसएनएफ (आर श्रेणी) आईएनएस रणवीर आईएनएस रणविजय	718.84 (मूल लागत, 5% वार्षिक की दर पर वृद्धि जमा वास्तविक ईआरवी)	प्रत्येक पोत पर 52	6 6	525.57	193.27	91.00
जी श्रेणी आईएनएस गोदावरी आईएनएस गंगा आईएनएस गोमती	1055.82 (मूल लागत, 5 % वार्षिक की दर पर वृद्धि जमा वास्तविक ईआरवी)	प्रत्येक पोत पर 37	8 8 8	847.56	208.26	31.50
1241 पीई (अभय श्रेणी) आईएनएस अभय आईएनएस अग्रय आईएनएस अजय आईएनएस अक्षय	254.80 (मूल लागत, 5 % वार्षिक की दर पर वृद्धि जमा वास्तविक ईआरवी)	प्रत्येक पोत पर 35	7 8 7 7	197.17	57.63	56.00
एसएनएम (कारवार श्रेणी) आईएनएस केन्नानोर आईएनएस कोंकण	516.67 (मूल लागत, वास्तविक ईआरवी)	प्रत्येक पोत पर	4 4			

⁴ यह आंकड़ा लेखापरीक्षा द्वारा नौसेना द्वारा बताई गई पोत पर सज्जित उपस्कर की लागत को एमएलयू के लिए सीसीएस द्वारा संस्वीकृत उपस्कर की कुल लागत से घटा कर निकाला गया है।

आईएनएस कोजीकोड आईएनएस कुडडालोर		36	4 4	254.13	262.54	46.00
1241 आर ई (वीर श्रेणी) आईएनएस वीर आईएनएस नीर्घट आईएनएस निशंक आईएनएस निर्भीक आईएनएस निपट	188.90 (मूल लागत, वास्तविक ईआरवी)	प्रत्येक पोत पर 39	7 7 7 7 7	82.96	105.94	21.00
जोड़	2735.03	694	116	1907.39	827.64	245.50

संस्वीकृत किए गए कई उपस्कर डीलिंग किए गए थे अथवा हटाए गए थे और इसीलिए एमएलयू के दौरान प्रतिष्ठापित नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त उपस्कर की फिटमेंट लागत⁵ जिसके लिए संस्वीकृति में प्रावधान किया गया था की गणना नहीं की गई थी/ संकलन नहीं किया गया था। कुछ उपस्कर/प्रणालियां भी उन्हें बदलने के बजाए पुनः सुसाज्जित की गई थी। परिणामतः हम पृथक संस्वीकृतियों / एमएलयू के प्रति किए गए वास्तविक व्यय का पता नहीं लगा सके।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने कहा (मार्च 2011) कि एमएलयू के लिए एक एकीकृत वित्तीय निगरानी निदेशालय/ निकाय विद्यमान नहीं था तथा इस सम्बन्ध में वित्तीय प्राधिकार विभिन्न एजेंसियों को प्रत्यावर्तित किए गए हैं जिन्होंने उनको प्रत्यावर्तित वित्तीय शक्तियों के अनुसार आइटमों की अधिप्राप्ति की थी। यह भी कहा गया था कि एमएलयू परियोजनाओं पर किसी नौसेनिक यूनिट द्वारा कोई समेकित रिपोर्ट/रिटर्न प्रस्तुत नहीं की गई थी क्योंकि उसकी कोई जरूरत ही नहीं समझी गई थी और सभी भुगतान रक्षा लेखा नियंत्रकों के माध्यम से किए गए थे।

तथापि उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि शक्तियों के प्रत्यावर्तन से सीसीएस अनुमोदन की शर्तों के अनुसार एमएलयू की प्रगति की निगरानी करने के लिए नोडल तन्त्र की आवश्यकता कम नहीं होती और परिणामस्वरूप हमने ऐसा कोई आश्वासन प्राप्त नहीं किया कि पृथक एमएलयू पर किया गया व्यय सीसीएस अनुमोदन के अनुरूप था।

3.4 एमएलयू की प्रभावकारिता

सीसीएस द्वारा दिया गया अनुमोदन अन्य बातों के साथ-साथ पोत की पांच विभिन्न श्रेणियों पर प्रतिष्ठापन हेतु उनके एमएलयू के दौरान नौसेना द्वारा निर्दिष्ट ₹ 2735.03 करोड़ की लागत के विभिन्न प्रकार के 694 उपस्कर की खरीद के लिए भी था। तथापि, हमने देखा कि एमएलयू का निष्पादन करते समय, अग्र तालिका 3.5 में दर्शाए गए ₹ 245.50 करोड़ की लागत के 116 उपस्कर प्रतिष्ठापित नहीं किए जा

⁵ यह एक पोत पर एक उपस्कर/ प्रणाली/ युद्ध सामग्री की वास्तविक फिटिंग की लागत है।

सके क्योंकि ये उपस्कर डीलिंग कर दिए गए थे अथवा कार्य पैकेज के क्षेत्र से हटा दिए गए थे।

हमने पोतों की पांच श्रेणियों के एमएलयू पैकेज से विभिन्न उपस्करों की डीलिकिंग और उन्हें हटाए जाने का विश्लेषण किया और पाया कि उपस्कर को हटाना/ उनकी डीलिकिंग, मुख्यतः उपस्कर की प्राप्ति में विलम्ब, नीति निर्णयों में परिवर्तनों, कई उपस्करों के स्वदेशी विकास में विलम्ब, और कई मामलों में स्थानापन्न उपस्कर के प्रतिष्ठापन के कारण था। यद्यपि एमएलयू के भाग के रूप में ये उपस्कर सीसीएस द्वारा अनुमोदित थे, तथापि उपरोक्त को हटाने/डीलिकिंग के लिए सक्षम प्राधिकारी का कोई अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था। तथापि नौसेना ने कहा (जुलाई 2013) कि हटाए गए/डीलिक किए गए उपस्कर को नियमित करने के प्रति एमओडी/सीएफए का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए कार्रवाई चल रही है।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने कहा (अक्टूबर 2010 तथा मई 2011) कि इस उपस्कर को हटाने/डीलिक करने का पोतों की ऑपरेशनल भूमिका पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा था और उन्हें हटाने के निर्णय कार्मिक स्टाफ अधिकारी के स्तर पर लिए गए थे। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुमोदन प्राधिकारी की सहमति के बिना सीसीएस अनुमोदित उपस्कर को हटाने/डीलिकिंग का बाद में लिया गया निर्णय प्रक्रिया के विरुद्ध था तथा योजना के अनुसार ऑपरेशन के वांछित मानक स्तर प्राप्त करने में भी विफल रहा।

एमएलयू पैकेज से हटाए गए/डीलिक किए गए महत्वपूर्ण उपस्कर की संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला:

तालिका 3.6

क्रम सं०	मद/उपस्कर	टिप्पणी
1	उपस्कर/प्रणाली 'ए'	<ul style="list-style-type: none"> यह उपस्कर उनके से एक था जिनकी योजना 2002 में संस्वीकृत 'जी' श्रेणी के पोतों के एमएलयू के लिए बनाई गई थी। इसे वीसीएनएस द्वारा 2006 में 'बाई इण्डियन' के रूप में श्रेणीगत किया गया था। आरएफपी 2009 में ही जारी की गई थी। टीईसी ने आरएफपी को वापिस लेने की सिफारिश की (2009) क्योंकि प्राप्त चार निविदाएं कार्यक्षेत्र में महत्वपूर्ण अन्तर को दर्शाती थी, सशर्त/आशिक निविदाएं थी तथा कार्यक्षेत्र को केवल विस्तृत डिज़ाइन की फ्रीज़िंग के बाद ही फ्रीज़ किया जा सकता था। टीईसी ने यह भी सिफारिश थी कि महत्वपूर्ण कस्टमाइज़ेशन निहित होने के कारण, इस उपस्कर के प्रतिष्ठापन का पुनः आकलन किया जाए। आईएचक्यू ने एचक्यू डब्ल्यूएनसी को एमएलयू कार्यक्रम पर आधारित पोतों की इस श्रेणी पर 'ए' के प्रतिष्ठापन और पोतों के शेष जीवन

		<p>की मांग की पुनः जांच करने को कहा (मार्च 2010) ।</p> <ul style="list-style-type: none"> सामुद्रिक अभियांत्रिकी निदेशालय ने कहा (नवम्बर 2011) कि कार्य के विस्तृत कार्य क्षेत्र का परिकलन करने के लिए एक अधिकारी बोर्ड गठन किया गया है।
2	उपस्कर/प्रणाली 'बी'	<ul style="list-style-type: none"> इस प्रणाली की योजना कारवार श्रेणी के पोतों के एमएलयू के लिए ₹ 6 करोड़ प्रत्येक की अनुमानित लागत पर बनाई गई थी । आरएफपी एकल निविदा के आधार पर मै0 आरओई को जारी की गई (दिसम्बर 2008) जिसने दो पोत सैटों के लिए यूएसडी 9.83 मिलियन (₹ 49.15 करोड़) की दर उद्धृत की थी (जुलाई 2009) जो फर्म द्वारा संशोधित करके यूएसडी 10.17 मिलियन कर दी गई थी (अप्रैल 2010) । आखिरकार फर्म ने कहा (अक्टूबर 2010) कि कार्य विकासशील था और सभी पहले विक्रेता बन्द हो चुके थे। उच्च लागत, बन्द होने वाले पोतों से उपस्कर की उपलब्धता और पोतों के शेष जीवन के कारण नौसेना ने अन्ततः विद्यमान प्रणाली को बनाए रखने का निर्णय लिया ।
3	उपस्कर/प्रणाली 'सी'	<ul style="list-style-type: none"> प्रणाली एमएलयू के दौरान श्रेणी 'जी' और बाद में श्रेणी 'आर' पर प्रतिष्ठापित की गई थी। तथपि, इसे अन्य श्रेणियों के पोतों पर प्रतिष्ठापित नहीं किया गया था डीएमई ने कहा (नवम्बर 2011) कि वीसीएनएस द्वारा एक नीति निर्णय लिया गया था कि केवल कॉर्विट और ऊपर की श्रेणी के पोत ही "सी" के साथ प्रतिष्ठापित किए जाएं क्योंकि छोटे पोत, पोतों के बैटल ग्रुप का भाग नहीं होते। अतः छोटे पोतों पर इस उपस्कर का प्रतिष्ठापन हटा दिया गया था और उसकी ऑपरेशनल भूमिका के मद्देनजर उसे बड़े पोतों पर प्रतिष्ठापित कर दिया गया था।
4	उपस्कर प्रणाली 'डी'	<ul style="list-style-type: none"> रणवीर श्रेणी के पोतों की एमआर/एमएलयू के दौरान 'डी' की खरीद/प्रतिष्ठापन हेतु सीसीएस अनुमोदन ₹ 22.50 करोड़ (14 उपस्कर की लागत में शामिल)की लागत पर प्रदान किया गया था (2002) । प्रणाली के प्रतिष्ठापन की व्यवहार्यता के अध्ययन तथा प्रणाली की आपूर्ति हेतु फर्मों की क्षमता के आकलन हेतु दो बीओओ आयोजित किए गए थे (जून 2006, अक्टूबर 2007)। एमएलयू की खरीद और सामयिकता में मेल न होने के कारण प्रतिष्ठापन को रणबीर के एमएलयू से अन्ततः डीलिक कर दिया गया था। निर्दिष्ट विक्रेता को अगस्त 2010 में आपूर्ति हेतु ₹ 1.75 करोड़ पर विकासात्मक आदेश दिया गया था (नवम्बर 2009)। एक बैठक में (अप्रैल 2010) फर्म ने एसओटीआर अनुपालन, पीईआरटी चार्ट आदि जैसे मुद्दे उठाए। तत्पश्चात नौसेना ने सेंसरों की माऊटिंग, जंक्शन बॉक्स, टेलीमीटर

		<p>इनपुट्स, केबलज की रूटिंग आदि के संबंध में चिन्ता व्यक्त की (मई 2011)।</p> <ul style="list-style-type: none"> दूसरे बीओओ ने सिफारिश की (जुलाई 2010) कि पोतों की एसएनएफ श्रेणी तीन दशकों से चालू थी और इस पैरामीटर की निरन्तर निगरानी अनिवार्य नहीं हैं, रणविजय की एमएलयू अन्तिम चरण में थी तथा प्रणाली की कम से कम एक वर्ष टैस्ट बैड पर जांच की आवश्यकता है। विकासात्मक आदेश समय से पूर्व बन्द कर दिया था (जून 2011) क्योंकि फर्म ने बताया कि उनके अनुभव से परे अप्रत्याशित जटिलताएं थी।
5	उपस्कर प्रणाली 'ई'	<ul style="list-style-type: none"> प्रणाली सीसीएस द्वारा पोतों की एमएलयू के दौरान उनकी रणवीर तथा 'जी' श्रेणियों में प्रतिष्ठापन हेतु ₹ 7.50 करोड़ प्रत्येक पर संस्वीकृत की गई थी। आईएनएस रणवीर तथा आईएनएस रणविजय पर 'ई' द्वारा ऑन - बोर्ड प्रणाली के प्रतिस्थापन की योजना पोतों के एमएलयू के दौरान क्रमशः 2004-08 और 2008-10 के लिए बनाई गई थी। तथापि, अपेक्षित लांचरों की सुपुर्दगी में देरी को ध्यान में रखते हुए, पोतों की इन ऑन-बोर्ड विद्यमान प्रणाली को बनाए रखने का निर्णय आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) स्तर पर लिया गया था।
6	उपस्कर/प्रणाली 'एफ'	<ul style="list-style-type: none"> सीसीएस द्वारा पोतों की जी श्रेणियों में उनकी एमएलयू के दौरान संस्वीकृत किया गया । प्रतिष्ठापन लिए उपस्कर/ प्रणाली 'एफ' को नौसेना विज्ञान एवं प्रौद्योगिकीय प्रयोगशाला (एनएसटीएल) विशाखापत्तनम द्वारा स्वदेश में विकसित किया गया है। प्रयोक्ता मूल्यांकन परीक्षण के सफलतापूर्वक समापन पर नौसेना मुख्यालय ने एक रक्षा पीएसयू से सहायक पूर्ण और सहायक उपस्कर सहित 'एफ' की खरीद हेतु मई 2006 में एक मामले की शुरुआत की। एक रक्षा पीएसयू, एनएसटीएल द्वारा विकसित प्रणाली/ उपस्कर के लिए 1997 में रक्षा उत्पादन एवं आपूर्ति विभाग (डीडीपीएण्डएस) द्वारा उत्पादन एजेंसी के रूप में नामित की गयी प्रयोक्ता मूल्यांकन परीक्षण मई 2005 में सन्तोषजनक ढंग से पूरे किए गए थे। प्रयोक्ता मूल्यांकन परीक्षणों के सफलपूर्वक समापन पर, 'एफ' के नौसेना मे लिए जाने के लिए अनुमोदन हेतु मामला आन्तरिक रूप से नौसेना मुख्यालय के अन्दर उठाया गया था। 'एफ' के लिए आदेश रक्षा पीएसयू को दिया गया था जिसकी आपूर्ति की अंतिम तारीख (ई डी एस) दिसंबर 2011 थी। तथापि, एक प्रणाली की आपूर्ति के लिए जून 2010 में मैसर्स वास, इटली के साथ अनुबंध किया गया था जिसकी आपूर्ति सितंबर 2012 तक ही की जानी थी। उपस्कर/ प्रणाली 'एफ' एमएलयू के दौरान फिट नहीं की गई थी।

उपर्युक्त उदाहरण एमएलयू पैकेज की उन्नत योजना और अधिक विस्तृत निर्धारण की आवश्यकता पर जोर देते हैं। वर्तमान में एमएलयू पैकेज अस्थायी था और उसे फिटमेंट नीति में लागत और बदलाव, उपस्कर की उपलब्धता के आधार पर बदला जा रहा था, जिसके कारण परिकल्पित एमएलयू पैकेज से भिन्नता हुई। इसके अतिरिक्त, अनुमोदित सीसीएस पैकेज उल्लंघन करते हुए एमएलयू के दौरान मदों की डीलिंग/उन्हें हटाने और प्रतिस्थापन के कारण उक्त अनुमोदनों के कार्यक्षेत्र में आशोधन हुआ।

3.5 एमएलयू उपस्कर की अधिप्राप्ति

एमएलयू के लिए उपस्कर/ मशीनरी की अधिप्राप्ति की जांच से निम्नलिखित अक्षमताओं का पता चला:

3.5.1 अधिप्राप्ति में परिहार्य व्यय

प्रकरण - I: विकल्प खण्ड का प्रयोग न करने के कारण अतिरिक्त व्यय



नौसेना ने (अगस्त 2005) में एकल निविदा आधार पर गार्डन रीच शिपबिल्डर तथा इंजीनियर (जी आर एस ई) के साथ आई एन एस अभय के लिए दो एम टी यू इंजनों सहित एक शिप सैट की आपूर्ति के लिए ₹ 41.70 करोड़ के कुल मूल्य पर अनुबंध किया जिसमें अनुबंध में शामिल विकल्प खण्ड को अनुबंध समाप्ति के एक वर्ष के अन्दर अर्थात् अगस्त 2006 तक समान मूल्यों पर उपयोग किया जा सकता था। विकल्प खण्ड का प्रयोग करने के बजाए, नौसेना ने आईएनएस अजय और आईएनएस अक्षय के प्रोपल्शन संयंत्रों के लिए जून 2006 में दो शिप सैटों की खरीद के लिए एक नया केस शुरू किया। संस्वीकृति प्राप्त करने के लिए इस तथ्य को प्रकट नहीं किया गया था कि एक शिप सैट के लिए अगस्त 2005 में पहले ही अनुबंध किया जा चुका है तथा इन जहाजों के लिए प्रोपल्शन संयंत्रों की तकनीकी विशेषताएं आईएनएस अभय के पहले शिप सैट की विशेषताओं के समान ही थी।

हमने देखा कि अगस्त 2005 के अनुबंध के अन्तर्गत खरीदे गए पहले शिप सैट की खरीद, प्रतिष्ठापन और उसे चालू करने की कुल लागत ₹ 49.20 करोड़ थी, जबकि अप्रैल 2010 में किए गए इसी तरह के अनुबंध में खरीदी गई दो प्रणालियों की लागत ₹ 62 करोड़ प्रति शिप सैट थी। इस प्रकार विकल्प खण्ड के अन्तर्गत शिप सैट की खरीद/प्रतिष्ठापन नहीं कर पाने की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 25.60 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।



मुख्य इंजन की चल रही मरम्मत

नौ सेना ने कहा (जनवरी 2011) कि प्रतिष्ठापन पुनः अभियांत्रिकी का एक प्रथम प्रयास था और यह अनिवार्य था कि प्रतिष्ठापन की प्रभावकारिता अनुवर्ती आदेश देने से पूर्व स्थापित की जाए और इसलिए विकल्प खण्ड का प्रयोग नहीं किया जा सका।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पहले शिप सैट के सफल परीक्षण, अप्रैल 2010 तक पूरे हो चुके थे, जबकि बाद वाले दो सैटों की खरीद के मामले को जून 2006 में अर्थात विकल्प खण्ड अवधि समाप्त होने से पहले ही अन्तिम रूप दे दिया गया था, और उसकी सीएनसी (दिसम्बर 2009) अप्रैल 2010 में पहले शिप सैट के सफल परीक्षण पूरा होने से बहुत पहले ही निर्धारित हो गई थी। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2000 में व्यवहार्यता अध्ययन, टीईसी रिपोर्ट (नवम्बर 2004), और जीआरएसई, पोत डिज़ाईनर और इंजन विनिर्माता द्वारा किए गए विस्तृत अध्ययन ने इन पोतों के लिए एमटीयू इंजनों की उपयुक्तता पहले ही स्थापित कर दी थी।

प्रकरण - II: गियर बॉक्स की खरीद पर अतिरिक्त व्यय

आईएनएस अभय पर एमएलयू के लिए रखे गए दो गियर बॉक्स क्रमशः अगस्त 2005 और मार्च 2007 में किए गए अनुबंधों के अन्तर्गत जीआरएसई द्वारा आपूर्ति और प्रतिष्ठापित कर दिए गए थे। तथापि दोनों गियर बॉक्स 13 सितंबर 2008 को ही फेल हो गए यानि वारंटी अवधि के दौरान जो 6 दिसंबर 2008 को समाप्त होनी थी, फिर

भी, नौसेना द्वारा अनुबंध की शर्तें लागू नहीं की गईं और त्रुटियों को ठीक करने के लिए जीआरएसई को ₹ 2.52 करोड़ की राशि का अतिरिक्त परिहार्य भुगतान किया गया।

3.5.2 निविदाकरण की असंगत विधि के कारण अतिरिक्त व्यय और विलम्ब

सार्वजनिक खरीद के सिद्धान्तों में यह अनुबद्ध है कि यथासंभव, समस्त सार्वजनिक खरीद सही, न्यायसंगत और प्रतिस्पर्धी होनी चाहिए ताकि धन का सर्वोत्तम मूल्य सुनिश्चित किया जा सके। यद्यपि कुछ मदों पर विनिर्माता फर्मों का स्वामित्व होता है। ये मुद्दे केवल उन्हीं फर्मों अथवा उनके डीलरों, स्टॉकिस्ट्स अथवा डिस्ट्रीब्यूटर्स के पास ही उपलब्ध होती हैं क्योंकि उक्त मदों के विनिर्माण हेतु विनिर्देश अन्य लोगों के पास उपलब्ध नहीं होते। ऐसी स्थितियों में, मुल उपस्कर विनिर्माता (ओईएम) को एक मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पीएसी) जारी किया जाता है तथा ये मदें उस विशेष फर्म अथवा उनके प्राधिकृत डीलरों या डिस्ट्रीब्यूटर्स से पीएसी आधार पर खरीदी जाती हैं। एक बार जारी पीएसी उसे जारी करने की तिथि से तीन वर्षों तक वैध होती है जब तक कि वह सीएफए द्वारा पहले ही रद्द न कर दी जाए।

हमने ऐसे दृष्टांत देखे जहां निविदाकरण की असंगत विधि के कारण उपस्कर की खरीद में अतिरिक्त व्यय और विलम्ब हुए। कुछ अन्य महत्वपूर्ण मामलों की चर्चा नीचे की गई है:

प्रकरण - 1: स्वदेशी स्टीयरिंग गियर प्रणाली के विकास पर अतिरिक्त व्यय

अक्टूबर 2002 के सीसीएस अनुमोदन में अन्य बातों के साथ-साथ 'जी' श्रेणी के तीन पोतों की एमएलयू के दौरान "स्टीयरिंग गियर प्रणाली" (एसजीएम) का प्रतिस्थापन शामिल था। एमआर - एमएलयू के दौरान उपस्कर को पैकेज से डीलिक कर दिया गया था क्योंकि पैकेज प्रणाली अभी विकसित हो रही थी। सभी तीनों पोतों पर विद्यमान प्रणालियां प्रत्याशित किफायती मरम्मत से परे (एबीईआर) घोषित कर दी गई थी (सितम्बर 2013)। हमारी संवीक्षा से पता चला कि मै. लॉयड्स स्टील ने पोतों की पी - 16 ए श्रेणी के लिए स्टीयरिंग गियर प्रणालियां स्वदेशी रूप से विकसित की थी जो "जी" श्रेणी पोतों का विस्तार थी। चूंकि ये नौसेना की स्वदेशीकरण, आश्वस्त उत्पाद सहायता प्रमाणित उपयोगों और मानकों की अपेक्षाओं के अनुरूप थी, अतः आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने पीएसी आधार पर फर्म से प्रणाली की खरीद का प्रस्ताव किया (अक्टूबर 2003)। मैसर्ज लॉयड्स स्टील ने एक शिप सैट स्टीयरिंग गियर की आपूर्ति हेतु उनकी ₹ 3.91 करोड़ की कोट प्रस्तुत थी (सितम्बर 2003)। दो वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद, नौसेना ने अपने पहले निर्णय की समीक्षा की (फरवरी 2006) और "नव निर्माण पोतों" के विनिर्देशन के अनुसार प्रणाली को बदलने का प्रस्ताव रखा।

एसजीएस के स्वदेशी विकास हेतु पांच फर्मों को निविदाएं जारी की गई थी (दिसम्बर 2006)। जबकि तकनीकी निविदाएं 27 फरवरी 2007 को खोली गई थी, 'क्यू'

निविदाएं एक वर्ष के विलम्ब के पश्चात् 28 मार्च 2008 को खोली गई थी और मैसर्ज एल एण्ड टी ने ₹ 6.96 करोड़ का निम्नतम मूल्य कोट किया था।

तथापि उस समय तक प्रस्ताव की वैधता समाप्त हो गई थी। इसलिए फर्मों को उनकी वैधता 31 मई 2008 तक बढ़ाने का अनुरोध किया गया था। एल एण्ड टी सहित दो फर्मों ने अपनी वैधता 31 मई 2008 तक बढ़ा दी थी। चूंकि नौसेना उपर्युक्त समय सारणी का पालन नहीं कर सकी, अतः फर्मों से वैधता को पुनः 31 अगस्त 2008 तक बढ़ाने का अनुरोध किया। तथापि इस बार एल एण्ड टी ने वैधता नहीं बढ़ाई। इस प्रकार, पुनः निविदाकरण पर, मैसर्ज वेलजन ₹ 8.15 करोड़ के कोट के साथ एल 1 बन गई तथा मूल्य वार्ता समिति (पीएनसी) बैठक (सितम्बर 2010) के दौरान मूल्य घटा कर ₹ 6.06 करोड़ (कर छोड़कर) कर दिया गया था। सरकार की संस्वीकृत अप्रैल 2011 में जारी की गई थी और अप्रैल 2011 में अनुबंध किया गया था। यह राशि मैसर्ज लॉयड्स स्टील की कीमत से ₹ 2.15 करोड़ अधिक थी, इसके अतिरिक्त निविदा प्रक्रिया में रक्षा खरीद नियमावली (डीपीएम 2006) का उल्लंघन हुआ था, जो तकनीकी निविदाएं खोलने के बाद “क्यू” निविदाएं खोलने के लिए दो सप्ताह और तुलनात्मक निविदा विवरण (सीएसीटीज़) तैयार करने के लिए एक सप्ताह और देती है।

नौसेना ने कहा (जनवरी 2011) कि मैसर्ज लॉयड्स स्टील से मद की खरीद न करना उसके द्वारा आपूर्त प्रणाली की सामर्थ्यता और दस्तावेजीकरण के संबंध में कुछ ग्रे क्षेत्रों के कारण था। तथापि, उपर्युक्त तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पोतों की पी-16 ए श्रेणी 2000 तथा 2005 के बीच शुरू की गई थी। अक्टूबर 2003 में, नौसेना ने उसी प्रणाली की लॉयड्स से खरीद प्रस्तावित की थी क्योंकि यह भारतीय नौसेना की स्वदेशीकरण, आश्वस्त उत्पाद सहायता, प्रमाणित प्रयोग और मानकीकरण की अपेक्षा के अनुरूप थी। उपर्युक्त तर्कों के विपरीत, नौसेना ने “जी” श्रेणी पोतों के लिए उसी प्रणाली की खरीद हेतु दिसम्बर 2006 में एलटीई आधार पर मैसर्ज लॉयड्स स्टील को निविदाएं जारी की थी। एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, एचक्यू डब्ल्यूएनसी ने कहा (मार्च 2011), कि मैसर्ज लॉयड्स स्टील द्वारा आपूर्त एसजीएस का निष्पादन बिना किसी मुख्य दोष के सन्तोषजनक था और उसकी सामर्थ्यता और दस्तावेजीकरण सन्तोषजनक था।

इस प्रकार, निविदाकरण की विधि के असंगत दृष्टिकोण के कारण ₹ 2.15 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त अधिप्राप्ति प्रक्रिया में विलम्ब देखा गया था। अधिक महत्वपूर्ण यह है कि एम एल यू के दौरान नहीं किया जा सका। हमने यह भी देखा कि पोतों की एमएलयू के दौरान उपस्कर की अनुपलब्धता के कारण, नौसेना गोदीबाड़ा, मुम्बई ने सभी तीनों पोतों की विद्यमान प्रणालियों को व्यापार को ऑफलोड करके ₹ 2.69 करोड़ की लागत पर ओवरहॉल किया।

प्रकरण - II: स्वदेशी स्टेबेलाइज़र के विकास में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय

“जी” श्रेणी पोतों की ऑन बोर्ड सज्जित स्टेबेलाइज़र प्रणाली एमएलयू के भाग के रूप में स्वदेशी स्टेबेलाइज़र प्रणाली के साथ बदली जानी प्रस्तावित की गई थी।



मै. लॉयड्स स्टील ने “जी” श्रेणी पोतों के एक विस्तार पी-16 ए पोतों के लिए स्वदेशी रूप में स्टेबेलाइज़र प्रणालियां विकसित की थी। आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने एबीईआर के प्रति “जी” श्रेणी पोतों के लिए पीएसी आधार पर फर्म से प्रणाली की खरीद प्रस्तावित की (अक्टूबर 2003)। नौसेना ने “जी” श्रेणी पोतों के लिए स्टेबेलाइज़र प्रणाली के लिए फर्म को पीएसी दर्जा जारी किया (अप्रैल 2004)।

तथापि, हमने लेखापरीक्षा संवीक्षा (अगस्त 2010) दौरान देखा कि निविदाकरण की विधि पीएसी से बदल कर एलटीई कर दी गई थी तथा आरएफपी पांच फार्मों को जनवरी 2007 में जारी की गई थी और एक फर्म मैसर्ज वेलजन हाइड्रेयर की कोट निम्नतम थी। फर्म के साथ ₹ 5.48 करोड़ के मूल्य पर अनुबंध किया गया (नवम्बर 2008)। स्टेबेलाइज़र प्रणाली जून 2010 तक प्रतिष्ठापित और चालू की जानी थी।

इस प्रकार, विलम्ब के कारण यह प्रणाली पोत की एमएलयू के दौरान उपलब्ध नहीं कराई जा सकी तथा एनडी, मुम्बई को ₹ 3.31 करोड़ के व्यय पर पोतों भी विद्यमान प्रणाली की ओवरहॉलिंग का सहारा लेना पड़ा।

संस्तुतियाँ

- एमएलयू की योजना और कार्यान्वयन के लिए अभ्यर्थी पोतों की पहचान को सरल और कारगर बनाया जाना चाहिए ताकि एमएलयूज़ पोत के जीवन के लगभग आधे रास्ते की अवस्था में ही पूरे किए जा सकें ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एमएलयू के पूरे लाभ उठा लिए गए हैं।
- मंत्रालय तथा आईएचक्यू में यह सुनिश्चित करने के लिए कि एमएलयूज़ समय पर शुरू और पूरे कर लिए गए हैं एक नोडल एजेंसी नामित करने की आवश्यकता है। नोडल एजेंसी को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि विभिन्न एजेंसियों द्वारा एमएलयूज़ पर किया गया व्यय एकत्र कर लिया गया है और उस पर निगाह रखा जा रही है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि व्यय उसी प्रकार से किया गया है जैसा संस्वीकृतिदाता प्राधिकारी द्वारा अभिप्रेत है।
- एमएलयू के लिए संस्वीकृतियां प्राप्त करने की योजना और प्रक्रिया बहुत अधिक कड़ी होनी चाहिए। केवल वही उपस्कर प्रक्षिप्त किया जाना चाहिए जिसे एमएलयू के भाग के रूप में समुचित रूप से संस्थापित किया जा सके।
- एमएलयू के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों और उपस्कर की खरीद की प्रक्रिया के युक्तिकरण की आवश्यकता है। आपूर्ति और निविदाकरण विधि के स्रोत का यथार्थपूर्वक आकलन किया जाना चाहिए। स्वदेशीकृत की जाने वाली मर्दें उत्पादीकरण हेतु दृढ़ सामयिकता के आधार पर चुनी जानी चाहिए।