

अध्याय-4

बुनियादी ढांचा, मानव संसाधन तथा अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति



लेखापरीक्षा उद्देश्य: क्या रीफिट्स और एमएलयूज के लिए बुनियादी ढांचा, मानव संसाधन तथा अतिरिक्त पुर्जे एवं उपकरण उपलब्ध थे?

4.1 भूमिका

एक रीफिट के दक्ष, किफायती तथा प्रभावी निष्पादन के लिए, यह अनिवार्य है कि पर्याप्त तथा स्टेट ऑफ आर्ट बुनियादी ढांचा, पर्याप्त एवं अनुभवी मानव संसाधन, और मशीनरी एवं अतिरिक्त पुर्जों की समय पर आपूर्ति उपलब्ध हो। रीफिट्स और एमएलयूज को समय पर पूरा करने में कमियों के पृष्ठपट के प्रति, हमने गोदीबाड़ों पर उपर्युक्त तीनों अनिवार्य कारकों की पर्याप्तता की जांच की। इसके परिणाम आगामी पैराग्राफों में दिए गए हैं।

4.2 बुनियादी ढांचा सुविधाएं

एनडीज और एनएसआरवाई पर उपलब्ध बुनियादी ढांचा निम्न प्रकार से था:

तालिका 4.1

क्रम. सं.	बुनियादी ढांचे/मानवशक्ति	एनडी मुम्बई	एनडी विशाखापत्तनम	एनएसआरवाई कोच्चि	एनएसआरवाई कारवार	एनएस आरवाई पोर्टब्लेयर
1	शुष्क गोदियां/ प्लोटिंग गोदी	05	03	-	-	01
2	जेट्टीस/क्वार्फस	07	28	02	03	01
3	स्लिपवे	02	01	01	-	-
4	शिप लिफ्ट्स	-	-	-	01	-

मुम्बई तथा विशाखापत्तनम पर गोदीबाड़ों में बुनियादी ढांचे के प्रमुख विवरण नीचे दिए गए हैं:



स्लिप लिफ्ट पर एक नौसेना पोत

एनडी मुम्बई के पास पांच गोदियां हैं अर्थात सीजी गोदी, डनकेन गोदी, बॉम्बे गोदी, टोरपेडो गोदी और पीआईएम गोदी। सामान्यतः, सीजी गोदी तथा डनकेन गोदी में बड़े पोत खड़े होते हैं। जबकि बॉम्बे गोदी सामान्यतः निम्न ड्राफ्ट पोतों और यार्ड क्राफ्ट्स के लिए इस्तेमाल की जाती है, टोरपेडो गोदी छोटे पोतों के लिए इस्तेमाल की जाती हैं। पीआईएम गोदी छोटे बाड़ों के लिए इस्तेमाल की जाती है। गोदीबाड़े की दो प्रमुख बाधाएं है भारतीय नौसेना तथा भारतीय तट रक्षक की परिसम्पत्तियों के वर्तमान आकार के लिए गोदीकरण और लंगरगाह बाधाएं। परिणामतः, बाड़े का समान अवधि में पोतों की अधिक संख्या को समायोजित करने के लिए बहुविध गोदीकरण¹ का इस्तेमाल करते हुए काम में लिया किया गया है। तथापि बाड़ा आकस्मिक गोदीकरण के दौरान रीफिट्स और ऑपरेशनल पोतों की वार्षिक शुष्क गोदीकरण अपेक्षा को पूरा करने के लिए सक्षम नहीं था।

एनडी मुम्बई ने स्वीकार किया (जून 2012) कि भू-भौतिकी बाधाएं जैसे स्थान, पानी की गहराई, ज्वार-भाटा आदि आईएनएस विराट जैसे बड़े आकार के पोतों के लंगरगाह और गोदीकरण को प्रभावित करते हैं। ज्वरीय स्थितियों की तुलना में पोतों का ड्राफ्ट भी गोदीकरण की तारीख और समय को प्रभावित करते हैं। उन्होंने यह भी कहा कि अपतट गश्ती पोतों (ओपीवीज)/ सर्वेक्षण पोतों की कारवार को शिफ्टिंग के साथ असंकुलन को एक विशेष सीमा तक प्राप्त कर लिया गया है। तथापि, कारवार पर एक नए गोदीबाड़े का विकास करके एनडी, मुम्बई को असंकुलित करने के लिए सरकार द्वारा 1985 में जारी संस्वीकृति से 25 वर्षों की अवधि के बाद भी केवल आंशिक परिणाम ही प्राप्त किए गए हैं। इस पहलू की पैरा 4.4.2 में भी चर्चा की गई है।

¹ बहुविध गोदीकरण शुष्क-गोदी में एक से अधिक पोत का साथ-साथ सहवर्ती गोदीकरण है।



एनडी, विशाखापत्तनम की तीन बड़ी गोदियां हैं और यह बहुविधि गोदीकरण करता रहा है और गोदीकरण व्यवस्था पूरी क्षमता तक इस्तेमाल की गई हैं जिससे नए पोतों को समायोजित करने के लिए बहुत कम गुंजाईश बची है। विशाखापत्तनम में नियोजित प्रवेशों की स्वीकृति के कारण, बाधाओं को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि नई गोदियों के निर्माण की ओर कोई गुंजाइश नहीं है।

एनडी, विशाखापत्तनम ने सूचित किया (मई 2012) कि बाड़े पर शिप लिफ्टस सुविधा के सृजन हेतु एक मामला वार्षिक तकनीकी कार्य कार्यक्रम (एटीडब्ल्यूपी) के भाग के रूप में उठाया गया था।

4.3 पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्ष

एनडीज, मुम्बई एवं विशाखापत्तनम पर बुनियादी ढांचे की योजना और सृजन में कमियों पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के 2007 की निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 5 में टिप्पणी की गई थी। इस प्रतिवेदन में पुराने, कालातीत, किफायती मरम्मत से परे (बीईआर) और अप्रचालित उपस्कर के प्रतिस्थापन में विलम्ब का उल्लेख किया गया था। अपने एटीएन में, एमओडी ने पोतों को सेवा में लिए जाने के साथ-साथ नए अधिप्राप्त प्लेटफार्मों के लिए अपेक्षित सुविधाओं के सृजन की सहमति दी थी (फरवरी 2011)। चूंकि पुराने तथा बीईआर उपस्कर के लिए, मंत्रालय ने कहा था कि कुछ विशेष मामलों में कोई प्रतिस्थापन कार्रवाई नहीं की गई थी क्योंकि उपस्कर की आगे कोई जरूरत नहीं थी तथा एटीडब्ल्यूपी, सुविधाओं की वृद्धि को ध्यान में रख कर ही खरीद करेगी।

रीफिटिंग बाड़ों पर मरम्मत/ रीफिट सुविधाओं के सृजन, मानवशाक्ति की उपलब्धता आदि पर नए सिरे से जांच की गई थी जिसकी चर्चा नीचे की गई है।

4.4 अतिरिक्त बुनियादी ढांचे का सृजन



एक तैरती गोदी (नौसेना)

एनडी, मुम्बई ने 1950 और 1969/70 के मास्टर-प्लान में बनाई गई नौसेना गोदीबाड़ा विस्तार योजना के आधार पर 1950, 1960 तथा 1970 के दशक में बुनियादी ढांचे का सृजन देखा। तथापि, 1970 के दशक के अन्त से बाड़े में सृजित सुविधाओं ने “मास्टर प्लान अवधारणा” का अनुसरण नहीं किया। अतिरिक्त कार्य केन्द्र नए प्रकार के प्लेटफार्मों को सेवा में लिए जाने के साथ ही गठित किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप रीफिट प्रक्रिया के प्रति वृद्धि आधारित दृष्टिकोण अपनाया गया, जिनमें गोदियों पर गोदीकरण तथा लंगरगाह बाधाओं के कारण और रूकावट हुई।

योजना में अभाव का एक कारण यह था कि नौसेना की सेवा में लिया गया प्रत्येक मुख्य श्रेणी का पोत शुरू में मुम्बई पर आधारित था जिससे बाड़े की श्रेणी के प्रौद्योगिकी और उपस्कर के लिए कुछ सुविधाएं अस्थायी रूप से बढ़ाना अनिवार्य हो गया। 1990 के दशक के अन्त में, नौसेनिक परिसम्पतियां प्रगामी रूप से मुम्बई से पूर्वी क्षेत्र को अन्तरित की गई थी। इसके अतिरिक्त, बहुत सी अपेक्षित सुविधाएं एक स्टॉप गैप प्रबंध के रूप में देखी गई थी क्योंकि कारवार पर 2005 से एक नया नौसेनिक आधार चालू किया जा रहा था।

हमने 2005-06 और 2009-10 के बीच विभिन्न गोदीबाड़ों पर अतिरिक्त सुविधाओं के सृजन की जांच की जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 4.2

(₹ करोड़ में)

बाड़ा	संस्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	संस्वीकृत लागत	पूरी की गई परियोजनाओं की संख्या	पूरी की गई परियोजनाओं की लागत	चालू परियोजनाओं की संख्या	चालू परियोजनाओं की लागत	टिप्पणी
एनडी, मुम्बई	24	195.77	12	29.57	11	162.57	₹ 3.65 करोड़ की लागत की एक परियोजना समय से पूर्व बन्द की गई है।

एन डी, विशाखापत्तनम	55	589.10	42	230.09	13	359.01	-
एनएसआरनार्ड, कारवार	5	6.90	2	4.63	3	2.27	-
एनएसआरवार्ड, कोच्चि	13	92.98	3	7.93	9	81.93	₹ 2.42 करोड़ लागत की एक परियोजना समय से पूर्व बन्द कर दी गई है।
योग	97	884.75	59	272.22	36	605.78	

2005-06 और 2009-10 के बीच चार बाड़ों के लिए संस्वीकृत केवल 60 प्रतिशत परियोजनाएं अक्टूबर 2011 तक पूरी कर ली गई थी। पूरी की गई परियोजनाओं का मूल्य केवल ₹ 272.22 करोड़ (संस्वीकृत परियोजनाओं के कुल मूल्य का 31 प्रतिशत था), जबकि ₹ 605.78 करोड़ मूल्य (69 प्रतिशत) की शेष परियोजनाएं अभी चल रही थी।

चँकि बुनियादी ढाँचे के निष्पादन में विलम्ब से रीफिट्स और एमएलयूज के लिए अपेक्षित सुविधाओं की उपलब्धता प्रभावित होती है, अतः हमने उपर्युक्त तालिका में उल्लिखित बुनियादी परियोजनाओं के पूरा होने की प्रगति/ स्थिति की पूछताछ की (अगस्त 2013), तथापि उत्तर प्रतीक्षित था (नवम्बर 2013)।

4.4.1 मुम्बई में शुष्क गोदी/पोत-घाटों के निर्माण में विलम्ब

एनडी, मुम्बई पर अत्याधिक शुष्क गोदीकरण अवरोध प्रमुख कारणों में से एक है जो रीफिट्स को समय पर पूरा करने को प्रभावित करता है। हमारी इन क्षमता अवरोधों को दूर करने के लिए उठाए गए कदमों की समीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला:

राजनीतिक मामलों की मंत्रीमंडल समिति (सीसीपीए) ने एनडी, मुम्बई में पोत घाटों और शुष्क गोदी के निर्माण हेतु ₹ 90.60 करोड़ अनुमोदित किए (नवम्बर 1985) तथा (जून 1986) जिन्हें संशोधित करके (अक्टूबर 1994) ₹ 163.01 करोड़ कर दिया गया था। मई 1995 से निर्माणाधीन शुष्क गोदी जून 2000 में ढह गई। तब तक परियोजना पर ₹ 126.62 करोड़ खर्च/प्रतिबद्ध हो चुके थे। एक आन्तरिक जांच बोर्ड ने शुष्क गोदी के ढहने का कारण डिजाईन की खराबी बताया और उसके पश्चात परामर्शी तथा निर्माण दोनों ठेके क्रमशः मार्च और अक्टूबर 2001 में रद्द कर दिए गए थे। अक्टूबर 2013 तक दोनों मामले शीर्षस्थ न्यायालय में लम्बित थे।



तैरती हुई गोदी पर शुष्क गोदीकरण

इसी बीच शुष्क गोदी का आकार बढ़ाने की दृष्टि से परियोजना पुनः संशोधित कर दी गई थी तथा पोत-घाटों के शेष निर्माण हेतु ₹ 30.57 करोड़ की लागत पर प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया गया था (अप्रैल 2005) तथा सलाहकार को विस्तृत डिजाईन प्रस्तुत करने का निर्देश दिया गया था। कार्य 2006 में और पुनः जून 2007 में निविदागत किया गया था। ₹ 132 करोड़ की केवल एक दर प्राप्त हुई थी, जो बहुत अधिक होने के कारण रद्द कर दी गई थी। परिवर्धित शुष्क गोदी के निर्माण हेतु ₹ 709.21 करोड़ की लागत पर एक संशोधित सीसीएस अनुमोदन प्राप्त हुआ था (अगस्त 2007)। तथापि, सलाहकार ने दिसम्बर 2002 में तय दरों पर काम करने से इनकार कर दिया (सितम्बर 2007) तथा परिवर्धित दरों के लिए प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था (मई 2008)।

अन्ततः, कार्य ₹ 608.39 करोड़ की लागत पर जून 2010 में अनुबंधित किया गया था। परियोजना लागत में ₹ 1106.38 करोड़ का संशोधन सीसीएस द्वारा जनवरी 2012 में अनुमोदित किया गया था तथा ₹ 140.51 करोड़ के व्यय के साथ भौतिक प्रगति 21.60 प्रतिशत थी। पीडीसी अप्रैल 2014 है।

इस प्रकार ₹ 90.60 करोड़ की लागत पर 1985 में संस्वीकृत परियोजना ₹ 1106.38 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2014 तक पूरी होने की संभावना है। सुविधाएं चालू होने तक, नौसेना बुनियादी ढांचे से संबंधित अवरोधों का सामना करती रहेगी।

4.4.2 पोत रीफिट सुविधाएं स्थापित करने में असाधारण विलम्ब

सीसीपीए ने कारवार आधार की स्थापना की संस्वीकृति (1985) प्रदान की थी जिससे चरण -I में 22 युद्धपोतों तथा 23 यार्ड क्राफ्ट्स के लिए एसआर स्तर तक मरम्मत सुविधाओं का सृजन किया जाना था। सरकार ने परियोजना के सक्षिप्त चरण-I को कार्यान्वित करने का निर्णय लिया (1995) जिसमें 1995 से शुरू होने वाली 10 वर्षों की अवधि के अन्दर 10 पोतों तथा 10 यार्ड क्राफ्ट्स के लिए सुविधाएं शामिल थीं। इस चरण के अन्तर्गत, एनएसआरवाई, कारवार चालू हुआ था (जुलाई 2006)।



गियर बॉक्स की ओवरहॉलिंग

हमने पाया कि 2005-06 से 2009-10 तक एनएसआरवाई की तैनाती पदसंख्या, 759 की संस्वीकृत पदसंख्या के प्रति केवल शून्य से 234 के बीच थी। सुविधाओं के अभाव में, 5 यार्ड क्राफ्टस सहित 10 एसआर्ज ₹ 32.58 करोड़ की लागत पर व्यापार को ऑफलोड किए गए थे। इसके अतिरिक्त, 2008-09 के दौरान बाड़े द्वारा कोई रीफिट शुरू नहीं किया गया था।

नौसेना ने कहा (जुलाई 2010) कि ट्रेड्समैन केवल 2008 के अन्त और 2009 के शुरू में भर्ती किए गए थे। इसके अतिरिक्त, ये ट्रेड्समैन सीधे भर्ती किए गए थे तथा नौसैनिक प्रणालियों से परिचय की प्रक्रिया में थे। नौसेना ने यह भी बताया (जुलाई 2012) कि उसने 2010-12 के दौरान एनएसआरवाई कारवार पर 8 रीफिट्स किए।

इस प्रकार, इन सुविधाओं के लिए बुनियादी ढाँचे तथा सहवर्ती मानवशाक्ति योजना में समक्रमण का अभाव था।

4.4.3 मरम्मत सुविधाएं स्थापित करने में विलम्ब

हमने नए पोतों को सेवा में लेने के साथ मरम्मत सुविधाओं के सृजन में असमक्रमण के कई उदाहरण देखे। इसके परिणामस्वरूप कार्यों की व्यापार को परिहार्य लोडिंग हुई जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

प्रकरण-I:

2000 तथा 2005 के बीच ब्रह्मपुत्र श्रेणी के तीन पोत चालू किए गए थे। एक अधिकारियों के बोर्ड ने पोतों की ब्रह्मपुत्र श्रेणी के लिए मरम्मत सुविधाओं को बढ़ाने की सिफारिश की थी (जुलाई 2002)। तथापि, बोर्ड की सिफारिश पर कोई कार्यवाही नहीं की गई थी। एक अन्य बोर्ड जिसकी बैठक जनवरी 2005 में हुई थी, ने भी उसी कार्य की ही सिफारिश की। चूँकि आयातित स्वरूप की मदों के लिए समुचित व्यापारी भारत में नहीं ढूँढे जा सकें, अतः इन मदों की लागत बोर्ड की कार्यवाही (बीपीज़) से निकाल ली गई थी। आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने अन्ततः कुछ अतिरिक्त उपस्कर

शामिल करने के पश्चात बीपीज अनुमोदित कर दिए (अक्टूबर 2005) तथा ₹ 1.96 करोड़ की लागत पर सुविधा संस्वीकृत की (नवम्बर 2006)। प्रक्षिप्त 16 उपस्करों में से दिसम्बर 2007 तथा मार्च 2008 के बीच 15 उपस्कर प्राप्त हुए थे। संस्वीकृति में उल्लिखित एक फ्रीक्वेंसी कनवर्टर काट दिया गया था क्योंकि बीपीज में प्रदत्त विवरण पुराने पाए गए थे। उपस्कर का आदेश अभी दिया जाना था (जनवरी 2011)।



इसी बीच ब्रह्मपुत्र श्रेणी पोतों के लिए सुविधाओं के सृजन में विलम्ब के कारण, एनडी, मुम्बई को 2000 तथा 2010 के बीच व्यापार को ₹ 5.88 करोड़ मूल्य के कार्य ऑफलोड करने पड़े। नौसेना ने बताया (जुलाई 2010) कि संस्वीकृति प्रदान करने में विलम्ब नए बीपीज तथा लगभग अनुमान (ईईज) को तैयार करने और उनके संशोधन के लिए अपेक्षित समय के कारण था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि 2000-2005 के बीच चालू किए गए पोत की श्रेणी के लिए अपेक्षित मरम्मत सुविधाएं जनवरी 2011 तक स्थापित नहीं की गई थी जिनका परिणामी वित्तीय प्रभाव पड़ा था।

प्रकरण -II:

उपस्कर 'जी' ऑन बोर्ड ब्रह्मपुत्र, 1241 आरई तथा 'जी' श्रेणी के पोतों पर प्रतिष्ठापित है। उपस्कर 'जी' नौसेना का नवीनतम शामिल उपस्कर है तथा इसमें एक माइक्रोप्रोसेसर द्वारा नियंत्रित विभिन्न यांत्रिक यूनिट शामिल हैं।

हमने देखा कि यद्यपि ऑन बोर्ड 'जी' उपस्कर के साथ पहला पोत वर्ष 2000 में चालू हुआ था, तथापि उपस्कर 'जी' के लिए मरम्मत सुविधाएं स्थापित करने का मामला केवल अगस्त 2007 में शुरू हुआ था तथा ₹ 1.14 करोड़ की लागत पर जुलाई 2008

में अनुमोदित किया गया था। कार्य सितम्बर 2010 में पूरा कर लिया गया था। इसी बीच, एनडी मुम्बई को ₹ 3.40 करोड़ की लागत पर उपस्कर 'जी' से संबंधित कार्य ऑफ लोड करना पड़ा। अपने उत्तर में नौसेना ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2011) कि सुविधाएं स्थापित करने में विलम्ब के कारण ऑन बोर्ड पोतों पर प्रणाली की मरम्मत ओईएम को ऑफलोड करनी पड़ी।

4.5 मानव संसाधन

रीफिटिंग बाड़ों का संचालन औद्योगिक तथा गैर - औद्योगिक कार्मिकों द्वारा किया जाता है। जबकि औद्योगिक कार्मिक, मरम्मत/रीफिट क्रियाकलापों में सीधे शामिल होते हैं और लागत निर्धारण के उद्देश्य के लिए प्रत्यक्ष श्रमिक के रूप में माने जाते हैं। गैर-औद्योगिक कार्मिक स्टोर-कीपिंग तथा बाड़ा परिसम्पत्तियों के रख-रखाव में लगाए जाते हैं और अप्रत्यक्ष श्रमिक के रूप में माने जाते हैं। अतः संस्वीकृत पदों के माध्यम से परिकल्पित औद्योगिक कार्मिकों की उपलब्धता का बाड़े की रीफिट क्षमता पर सीधा प्रभाव होता है। लेखापरीक्षा के लिए चुने गए चार बाड़ों में औद्योगिक कार्मिकों की संस्वीकृत तथा तैनाती की पदसंख्या निम्न प्रकार से थी:

तालिका 4.3

निम्नलिखित तारीख को	एनडी मुम्बई		एन डी विशाखापत्तनम		एनएसआरवाई कोच्चि		एनएसआरवाई कारवार	
	संस्वीकृत	तैनाती	संस्वीकृत	तैनाती	संस्वीकृत	तैनाती	संस्वीकृत	तैनाती
1-4-06	7525	6750	4542	4317	719	604	759	शून्य
1-4-07	7525	6631	4542	4277	719	587	759	02
1-4-08	7525	6525	4542	4164	719	599	759	02
1-4-09	7525	6438	4542	4270	719	589	759	198
1-4-10	7525	6850	4542	4337	719	580	759	234

प्रतिशतता के रूप में व्यक्त कमी निम्नानुसार परिकल्पित की गई:

तालिका 4.4 (प्रतिशतता में)

निम्नलिखित तारीख को	एनडी (एमबी)	एनडी (वी)	एनएसआरवाई कोच्चि	एनएसआरवाई कारवार
1-4-06	10.30	4.95	16.00	100.00
1-4-07	11.88	5.83	18.36	99.74
1-4-08	13.29	8.32	16.69	99.74
1-4-09	14.45	5.99	18.08	73.91
1-4-10	8.97	4.51	19.33	69.16

तालिका दर्शाती है कि जहाँ मानवशक्ति अवरोध सभी स्थानों पर अनुभव किया जा रहा था कारवार पर मानवशक्ति में कमी काफी महत्वपूर्ण थी जैसाकि उपर्युक्त तालिका 4.4 में दर्शाया गया है।

4.5.1 कार्यभार के यूनिट के रूप में मेट्रिक्स यूनिट

विभिन्न एनडीज/एनएसआरवाईज की क्षमता मेट्रिक्स यूनिट (एमयू) के माध्यम से व्यक्त की जाती है, जिसे एक मिसाइल बोट का एसआर शुरू करने के लिए अपेक्षित ट्रेड्समैन के मानव दिवसों की संख्या के रूप में परिभाषित किया जाता है। यह धारणा रूसी नौसेना से ली गई थी जिसमें मिसाइल बोट का एसआर पूरा करने के लिए 742 मानव दिवसों की समय सीमा परिकल्पित की गई थी। तथापि, एसआर की रूसी धारणा में एसआर में केवल पोत के ढांचे से संबंधित कार्य सम्मिलित था जिसमें पोत की प्रणाली (प्रणालियों) पर कोई कार्य नहीं था।

तथापि यह दृष्टिकोण पोतों की प्रणालियों पर तेजी से बढ़ते हुए कार्य तथा पोतों की आयु के कारण व्यावहारिक नहीं था। अतिरिक्त प्रयास को दर्शाने के लिए भारतीय नौसेना ने एमयू को 1982, 1989 तथा 1990 में क्रमशः 1500, 2250 तक और अन्ततः 3000 मानव दिवस तक संशोधित किया। बाड़े के सभी ट्रेड्समैन दिवस के पूर्ण योग में बाड़े की क्षमता निहित है।

बाड़े की रीफिट क्षमता की गणना वर्ष के दौरान औद्योगिक कार्मिकों को रखने की क्षमता तथा एक वर्ष में कार्यचालन दिनों की संख्या को ध्यान में रख कर की जाती है। एमयूज के परिकलन हेतु वर्तमान आदेशों के अनुसार, एक वर्ष में कार्यचालन दिनों की संख्या 266 दिन लेनी होती है।



डीजल इंजन की जांच और ट्यूनिंग

उपलब्ध एमयूज के उपयोग के संबंध में प्रतिमानों के अनुसार, 60 प्रतिशत बाड़ा क्षमता रीफिट के लिए, 20 प्रतिशत बाड़ा सेवाओं की मरम्मत और रख-रखाव के लिए, 10 प्रतिशत ऑपरेशनल कार्यों के लिए, 5 प्रतिशत यार्ड क्राफ्ट्स के रख-रखाव के लिए

तथा शेष 5 प्रतिशत तट स्थापनाओं को सहायता सहित विविध कार्यों के लिए आंवटित करनी होती है।

हमने विभिन्न मरम्मत बाड़ों पर रीफिट तथा ऑपरेशनल कार्यों के लिए एमयूज की उपलब्धता तथा उपयोग का विश्लेषण किया जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 4.6

नौसेना गोदीबाड़ा, मुम्बई								
वर्ष	कुल क्षमता (एमयूज में)	रीफिट क्षमता (60 प्रतिशत एमयूज)	रीफिट एवं मरम्मत के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत		कमी प्रतिशत	ऑपरेशनल क्षमता (10 प्रतिशत)	ऑपरेशन के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत	
2005-06	547.24	328.34	242	44.22	26.30	54.72	118	21.56
2006-07	551.25	330.75	250	45.35	24.41	55.12	141	25.58
2007-08	541.53	324.91	225	41.55	30.75	54.15	173	31.95
2008-09	532.87	319.72	246	47.17	23.06	53.28	164	30.78
2009-10	525.77	315.46	240	45.65	23.92	52.57	170	32.33

तालिका 4.7

नौसेना गोदीबाड़ा, विशाखापत्तनम								
वर्ष	कुल क्षमता (एमयूज में)	रीफिट क्षमता (60 प्रतिशत एमयूज)	रीफिट एवं मरम्मत के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत		कमी प्रतिशत	ऑपरेशनल क्षमता (10 प्रतिशत)	ऑपरेशन के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत	
2005-06	402.78	241.67	202	50.15	16.41	40.27	52.47	13.03
2006-07	405.70	243.47	215	53.00	11.69	40.57	40.29	9.93
2007-08	401.94	241.16	218	54.24	09.60	40.19	56.47	14.11
2008-09	391.32	243.79	224	57.24	08.12	39.13	55.23	14.11
2009-10	401.28	240.77	225	56.07	06.55	40.12	52.24	13.02

तालिका 4.8

नौसेना पोत मरम्मत बाड़ा, कोच्चि								
वर्ष	कुल क्षमता (एमयूज में)	रीफिट क्षमता (40 प्रतिशत एमयूज)	रीफिट एवं मरम्मत के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत		कमी प्रतिशत	ऑपरेशनल क्षमता (10 प्रतिशत)	ऑपरेशन के लिए समायोजित एमयूज एवं उनका प्रतिशत	
2005-06	56.85	22.74	10.11	17.78	55.54	5.68	15.27	26.86
2006-07	56.85	22.74	7.81	13.74	65.65	5.68	17.48	30.75
2007-08	55.16	22.06	6.22	11.28	71.80	5.51	43.13	78.19
2008-09	56.29	22.51	9.34	16.59	58.51	5.62	41.72	74.11
2009-10	54.50	21.60	8.45	15.50	60.88	5.45	32.36	59.38

उपर्युक्त तालिकाओं तथा विश्लेषण से निम्नलिखित मुद्दे प्रकट हुए:

- मुम्बई तथा विशाखापत्तनम में एनडीज के संबंध में, यद्यपि 2005-06 से 2009-10 के दौरान तैनात औद्योगिक कार्मिकों की संख्या बढ़ी थी जैसा कि तालिका 4.3 में दर्शाया गया है, तथापि एनडीज के लिए दिए गए एमयूज में कमी दर्शाई गई। यह तर्कपूर्ण नहीं था क्योंकि एमयूज कार्मिकों की तैनाती की संख्या पर निर्भर थे।
- प्रतिमानों के अनुसार, 60 प्रतिशत उपलब्ध एमयूज का रीफिट के उद्देश्य के लिए प्रयोग किया जाना था। हमने देखा कि तीन में कोई भी बाड़ा इस प्रतिमान को प्राप्त नहीं कर सका। इसके अतिरिक्त, एनडी, मुम्बई तथा एनडी, विशाखापत्तनम पर ऑपरेशनल कार्य के लिए एमयूज के अधिक उपयोग में औचित्य का अभाव था क्योंकि इन स्थानों पर स्थित बेड़ा रख-रखाव यूनिट (एफएमयूज) ऑपरेशनल पोतों के रख-रखाव हेतु उत्तरदायी थे। ऑपरेशनल पोतों के लिए एनडी, मुम्बई द्वारा मानव दिवसों का उपयोग (प्राधिकृत 10 प्रतिशत के विरुद्ध 21.56 से 32.33 प्रतिशत के बीच) अधूरे अथवा लाभकारी रीफिट्स से कम का सूचक था।
- जैसा कि इस प्रतिवेदन के अनुबंध-11 में दर्शाया गया है, गोदीबाड़ों पर औद्योगिक कार्मिकों को समयोपरि के भुगतान में ₹ 55.63 करोड़ से ₹ 82.74 करोड़ की महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है। समयोपरि में वृद्धि का उपलब्ध एमयूज में वृद्धि पर प्रभाव होना चाहिए। तथापि, मामला यह नहीं था।
- रीफिट्स हेतु लिए गए अतिरिक्त समय तथा 60 प्रतिशत से कम एमयूज के उपयोग के बीच मेल नहीं था। इस निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैराग्राफ 2.2.2 में बताया गया है कि 152 में से 113 रीफिट्स (74 प्रतिशत) 8629 दिनों के विलम्ब के पश्चात पूरे हुए थे, जिसके कारण ओसीआरसी के संदर्भ में रीफिट के लिए वास्तव में प्रदत्त दिनों की संख्या के रूप में 53.36 प्रतिशत का विलम्ब अपरिहार्य हो गया। इस प्रकार रीफिट्स को पूरा करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप गोदीबाड़ों/मरम्मत बाड़ों पर एमयूज का अधिक उपयोग हुआ। तथापि, हमने देखा कि रीफिट्स के लिए लिया गया समय और उपयोग एमयूज के 60 प्रतिशत से कम था।

जबकि, एनडी, मुम्बई ने हमारे प्रश्नों का उत्तर नहीं दिया, एन डी, विशाखापत्तनम ने कहा (सितम्बर 2010) कि 2007 से कई वर्षों तक रीफिट और ऑपरेशनल पोतों के रख-रखाव के लिए एमयूज़ बुकिंग इस प्रकार से थी कि कुल मिलाकर बाड़ा क्षमता का लगभग 70 प्रतिशत (अनुमानतः) रीफिट मरम्मत तथा ऑपरेशनल अपेक्षाओं के लिए अनुरक्षित था। बाड़े ने यह भी कहा कि अधिक ऑपरेशनल बुकिंग मुख्यतः इस तथ्य के कारण थी कि पोत का रख-रखाव कार्यक्रम/वार्षिक रख-रखाव कार्यक्रम (एसएमपी/एएमपी) तथा विभिन्न श्रेणियों के पोतों के लिए कार्य पैकेज के लिए कोई निश्चित एमयूज़ आबंटित नहीं थे। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एसएमपी/एएमपी पोतों के स्टाफ/एफएमयूज़ के कार्यक्षेत्र के अन्दर आते हैं तथा केवल आपवादिक परिस्थितियों में ही गोदीबाड़े की सहायता का अनुरोध किया जाना था।



डैक उपकरण की मरम्मत

हमने यह भी देखा कि एनएसआरवाई, कोच्चि, की रीफिट क्षमता 60 प्रतिशत से घट कर 40 प्रतिशत हो गई थी। नौसेना ने कहा (दिसम्बर 2010) कि 60 प्रतिशत की रीफिट क्षमता एक सूचक आंकड़ा था न कि बाध्यकारी आंकड़ा क्योंकि रीफिट की वास्तविक बुकिंग एक वर्ष में रीफिट्स की संख्या तथा बाड़े पर परिचालन भार पर निर्भर करेगी। कोच्चि में एक एफएमयू का अस्तित्व में न होना भी एक मूल कारक था। आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने भी कहा (फरवरी 2012) कि कुछ विशिष्ट कौशल तथा शुष्क गोदीकरण सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण कोच्चि पर पोतों की संख्या एवं सूचित दोषों के आधार पर ऑफलोडिंग की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एक रीफिटिंग बाड़े का मुख्य क्रियाकलाप, बाड़े की क्षमता के आधार पर रीफिट्स शुरू करना है। इसके अतिरिक्त, रीफिट के संबंध में बाड़े का क्षमता उपयोग 2005 तथा 2009 के दौरान 11.28 और 17.78 प्रतिशत के बीच था, जोकि बाड़े की घटाई गई रीफिट क्षमता उपयोग (अर्थात 40 प्रतिशत) के 50 प्रतिशत से भी कम था। यह एनएसआरवाई, कोच्चि की रीफिट क्षमता के समग्र कम उपयोग का सूचक है।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने स्वीकार किया (फरवरी 2012) कि कुछ विशिष्ट उपस्कर एवं हथियारों के संबंध में एफएमयू के पास विशेषज्ञता की अनुपलब्धता तथा पोतों की लम्बे समय तक तैनाती के कारण ऑपरेशनल पोतों के लिए एमयूज की अधिक बुकिंग हुई।



हमारे विश्लेषण ने दर्शाया कि, रीफिट को दक्षतापूर्वक कार्यान्वित करने के लिए प्रतिमान के रूप में एमयू, सामान्य रूप में रीफिट्स के क्षमता माप और विशेषकर श्रम के माप के रूप में अपर्याप्त रूप से डिजाइन किया गया था। नौसेना ने यह भी माना (मई 2012) कि एमयूज के परिकलन का आधार उन्हें मालूम नहीं था।

4.5.2 बाड़े की क्षमता का कम मूल्यांकन

हमने यह भी देखा कि एनडीज/एनएसआरवाईज, रीफिट क्षमता के परिकलन हेतु एक वर्ष में निर्धारित 266 कार्य दिवसों का पालन नहीं कर रहे थे। एनडी मुम्बई पर वास्तविक बाड़ा क्षमता तथा रीफिट क्षमता के विस्तृत विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

तालिका 4.9

निम्नलिखित तारीख को	तैनाती संख्या	प्रतिमानों (एक वर्ष में 266 दिन) के अनुसार बाड़ा क्षमता	एनडी मुम्बई के अनुसार बाड़ा क्षमता	कम - मूल्यांकित/कम-उपयोग में ली बाड़ा क्षमता
1-4-06	6750	598.50	547.24	51.26
1-4-07	6631	587.94	551.25	36.69
1-4-08	6525	578.55	541.53	37.02
1-4-09	6438	570.83	532.87	37.96
1-4-10	6850	607.36	525.77	81.16
कुल एमयूज				244.89

उपलब्ध एमयूज का कम मूल्यांकन 7,34,670 मानव दिवस (244.89x3000) परिकल्पित किया गया था।

एनडी मुम्बई ने कहा (जून 2012) कि उन्होंने उपलब्ध एमयूज के कम मूल्यांकन पर स्पष्टिकरण के लिए मामला आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) को भेज दिया था, जबकि एनडी विशाखापत्तनम ने सूचित किया (मई 2012) कि बाड़े की कुल क्षमता तक पहुंचने के लिए वे प्रतिवर्ष 233 कार्य दिवस ले रहे थे। इस प्रकार, एमयूज के उपभोग में मानकीकरण का अभाव था, और यह विभिन्न मरम्मत बाड़ों के द्वारा भिन्न ढंग से निकाला गया था।

4.6 अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति

मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जों (एम एण्ड एस) किसी भी रीफिट के लिए अनिवार्य संघटक हैं और समय पर रीफिट को पूरा करने के लिए उनकी समय पर उपलब्धता अनिवार्य है। इसके अतिरिक्त यदि किसी रीफिट में अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों के अभाव के कारण विलम्ब होता है, तो उसका अनुवर्ती रीफिट पर प्रपाती प्रभाव पड़ता है। अतिरिक्त पुर्जों की खरीद केन्द्रीय रूप से तथा स्थानीय रूप से की जाती है। जबकि केन्द्रीय खरीद आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) द्वारा की जाती है, स्थानीय खरीद एमओज तथा रीफिटिंग बाड़ों द्वारा उनमें निहित वित्तीय शक्तियों के अनुसार की जाती है।

नौसेना मुख्यालय द्वारा जारी संगत आदेश के अन्तर्गत, प्रवर्तित आरपीपी में पोतों की रीफिट के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों की सूची बनाने के लिए विभिन्न उपायों का वर्णन किया गया है। यह नौसेना आदेश विधि को बनाने, मांग तैयार करने और उसे प्रस्तुत करने की समय रेखा तथा एमओज द्वारा की जाने वाली प्रावधान कार्यवाही का वर्णन करता है।

4.6.1 अतिरिक्त पुर्जों का मांग तुष्टिकरण

मांग तुष्टिकरण रीफिटिंग बाड़ों द्वारा की गई अतिरिक्त पुर्जों की मांग के प्रत्युत्तर में एमओज द्वारा आपूर्तित अतिरिक्त पुर्जों की मात्रा को भी बताता है। मांग तुष्टिकरण एजेंसी के निष्पादन का एक महत्वपूर्ण सूचक है जो अतिरिक्त पुर्जें खरीदती है और यह सभी रीफिट्स को समय पर पूरा करने के लिए महत्वपूर्ण है।

4.6.2 अतिरिक्त पुर्जों की खराब उपलब्धता

आरपीपी में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी प्रावधान है कि रीफिटिंग बाड़ों को एमआर/एनआर तथा एसआर से क्रमशः 58 सप्ताह और 30 सप्ताह पूर्व मानक कार्य पैकेज (डीएल भाग-1) के आधार पर निर्धारित, अतिरिक्त पुर्जों की एक मानक पूर्वानुमान सूची (एफसीएल) भेजनी होती है। एमआर/ एनआर के मामले में, एमओज को मर्दों की आपूर्ति की अनुमानित तिथि (ईडीएस) के संबन्ध में बाड़ों को सूचित करना होता है तथा उन मर्दों की सूची भेजनी होती है जिनकी गोदीबाड़ा शुरू करने की

तारीख (डीएसडी) के 20 सप्ताह पूर्व उपलब्ध होने की संभावना नहीं होती। उसके पश्चात रीफिटिंग बाड़े, एमओज को 18 सप्ताह पहले एक निश्चित मांग भेजते हैं। इसी प्रकार, सामान्य प्रकार (डीएल-भागII) के अलावा दोषों के लिए पश्च शुद्धीकरण मांग (पीडीडीज) की सूची एमओज को एमआर/एनआर और एसआर शुरू होने से क्रमशः 13 सप्ताह तथा 8 सप्ताह पहले भेजी जाती है।



हमने देखा कि विशाखापत्तनम स्थित पोतों की एफसीएल और पीडीडी का अननुपालन क्रमशः 67 प्रतिशत और 100 प्रतिशत तक था। मुम्बई में, अननुपालन एफसीएल के लिए 73 प्रतिशत तथा पीडीडी के लिए 92 प्रतिशत था।

विभिन्न पोतों पर शुरू किए गए रीफिट्स और एमएलयूज के लिए अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता के विवरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

मध्यम रीफिट/ एमएलयूज के लिए अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता

तालिका 4.10

क्र. सं.	पोत का नाम	गोदीबाड़ा	उपलब्ध अतिरिक्त पुर्जों की प्रतिशत	
			पूर्वानुमान सूची	पश्च शुद्धीकरण मांग
1	आईएनएस रणवीर	विशाखापत्तनम	73	45
2	आईएनएस सुकन्या	विशाखापत्तनम	56	34
3	आईएनएस रणविजय	विशाखापत्तनम	72	55
4	आईएनएस कुड्डालोर	विशाखापत्तनम	56	38
5	आईएनएस सावित्री	विशाखापत्तनम	62	40
6	आईएनएस खंजर	विशाखापत्तनम	73	48
7	आईएनएस गोदावरी	मुम्बई	59	33
8	आईएनएस गंगा	मुम्बई	68	53

9	आईएनएस निर्भीक	मुम्बई	96	63
10	आईएनएस निशंक	मुम्बई	60	53
11	आईएनएस विभूति	मुम्बई	52	39
12	आईएनएस विद्युत	मुम्बई	94	39

सामान्य रीफिट/ एमएलयूज के लिए अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता

तालिका 4.11

क्र. सं.	पोत का नाम	गोदीबाड़ा	उपलब्ध अतिरिक्त पुर्जों की प्रतिशतता	
			पूर्वानुमान सूची	पश्च शुद्धीकरण मांग
1	आईएनएस कोंकण	विशाखापत्तनम	53	37
2	आईएनएस कोजिकोड	विशाखापत्तनम	38	42
3	आईएनएस रणजीत	विशाखापत्तनम	72	31
4	आईएनएस कोरा	विशाखापत्तनम	65	39
5	आईएनएस विन्ध्यागिरी	मुम्बई	65	62
6	आईएनएस दिल्ली	मुम्बई	94	44
7	आईएनएस तलवार	मुम्बई	60	52
8	आईएनएस त्रिशूल	मुम्बई	82	54
9	आईएनएस टबर	मुम्बई	81	53
10	आईएनएस मैसूर	मुम्बई	82	52
11	आईएनएस रत्नागिरी	मुम्बई	45	57
12	आईएनएस अजय	मुम्बई	33	35
13	आईएनएस वीर	मुम्बई	27	42

लघु रीफिट के लिए अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता

तालिका 4.12

क्र. सं.	जहाज़ का नाम	गोदीबाड़ा	उपलब्ध अतिरिक्त पुर्जों की प्रतिशतता	
			पूर्वानुमान सूची	पश्च शुद्धीकरण मांग
1	आईएनएस निशंक	विशाखापत्तनम	47	0
2	आईएनएस राणा	विशाखापत्तनम	53	0
3	आईएनएस विनाश	विशाखापत्तनम	71	51
4	आईएनएस केन्नानोर	विशाखापत्तनम	46	38
5	आईएनएस घड़ियाल	विशाखापत्तनम	50	24

6	आईएनएस जलश्व	विशाखापत्तनम	33	25
7	आईएनएस सावित्री	विशाखापत्तनम	62	53
8	आईएनएस निर्भीक	विशाखापत्तनम	44	44
9	आईएनएस राजपूत	विशाखापत्तनम	55	44
10	आईएनएस मगर	विशाखापत्तनम	62	56
11	आईएनएस मैसूर	मुम्बई	100	56
12	आईएनएस मुम्बई	मुम्बई	81	46
13	आईएनएस प्रबल	मुम्बई	54	56
14	आईएनएस अजय	मुम्बई	84	53
15	आईएनएस एलीपी	मुम्बई	57	52
16	आईएनएस निपट	मुम्बई	48	8
17	आईएनएस विपुल	मुम्बई	79	57

उपर्युक्त तालिकाएं दर्शाती हैं कि गोदीबाड़ों पर रीफिट्स को समय पर और प्रभावी ढंग से पूरा करने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता, अभीष्ट से कम थी। एमओ(वी) ने सूचित किया (जून 2007) कि अतिरिक्त पुर्जों की उपलब्धता रीफिट्स में सामान्यतः केवल 50 प्रतिशत थी, और वह भी रीफिट के अन्त में, जो रूसी मूल के जहाजों के मामलों में विशेष रूप से था। एमओ (वी) ने यह भी सूचित किया कि महत्वपूर्ण अतिरिक्त पुर्जों की अनुपलब्धता इतनी अधिक थी कि इस कारण यह निर्विवादित तथ्य (फैट एकम्पली) हो गया था। इसके परिणामस्वरूप अनिवार्य नियमित कार्यों तथा पुनः सुसज्जित संघटकों को अनिवार्यतः टालना पड़ा जिसके कारण ऑन बोर्ड उपस्कर की गुणवत्ता, विश्वसनीयता और दीर्घायु पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। आपूर्ति के अभाव में, मांग पुराने अतिरिक्त पुर्जों को पुनः सुसाज्जित करके अथवा स्थानीय खरीद का सहारा लेकर पूरी की गयी थी। कई मामलों में, मर्दे अन्य पोतों से भी प्राप्त की गई थी।

नौसेना ने कहा (फरवरी 2012) कि रूसी मूल के उपस्कर और अतिरिक्त पुर्जों के प्रावधान और खरीद में काफी सुधार किया गया था तथा रूसी तथा पूर्वी यूरोपियन स्रोतों से प्रत्युत्तर निविदागत मर्दों के 95 प्रतिशत से अधिक था। यह कहा गया था कि वार्तालाप में फर्मों की नियमित भागीदारी अनुबंधों के निष्कर्ष तथा पश्च संविदागत क्रियाकलाप पर पर्याप्त जोर दिया गया था जिसके कारण सुपुर्दगीयां समय पर और तेजी से हुईं। यह भी कहा गया था कि यह तन्त्र जिसे संस्थागत किया गया था भविष्य में बढ़ा हुआ लाभांश देगा।

नौसेना ने यह भी कहा कि एकीकृत लॉजिस्टिक प्रबंधन प्रणाली (आईएलएमएस)³ में डाटा का सहित पूर्वानुमान सूची (एफसीएल) डाटा से मेल नहीं था और अनुपालन आंकड़े सामंजस्य में नहीं थे।

हम अतिरिक्त पुर्जों के मांग तुष्टीकरण के संबंध में संकलित डाटा को प्रमाणित करते हैं और इसे मई 2012 में नौसेना को सूचित किया गया था कि हमारे द्वारा विश्वास किया गया डाटा एनडी मुम्बई और एनडी विशाखापत्तनम से प्राप्त किया गया था। नौसेना को भी डाटा की बेमेलता के विवरण प्रदान करने का अनुरोध किया गया था। तथापि, कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (नवम्बर 2013)। इसके अतिरिक्त, रूसी मूल के अतिरिक्त पुर्जों के लिए 95 प्रतिशत तुष्टीकरण स्तर दर्शाने वाले दस्तावेजी साक्ष्य भी नौसेना द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

4.6.3 रीफिट्स के लिए कम मांग तुष्टीकरण एक प्रणाली अध्ययन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2002 की 8ए) में यह उजागर किया गया था कि उपस्कर और अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति के लिए अनुपालन दर काफी कम थी जिसमें 1997 से 2000 के दौरान नौसैनिक गोदीबाड़ा मुम्बई पर पुनःसज्जित पोतों के लिए समग्र अनुपालन केवल 44 प्रतिशत और 51 प्रतिशत के बीच था। एक दशक के बाद भी, स्थिति में कोई विशेष सुधार नहीं हुआ था। इसलिए हमने रीफिट्स के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों की निरन्तर कम उपलब्धता के लिए कारणों की संवीक्षा का निर्णय लिया।

जैसा कि पहले निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बताया गया है, रीफिट्स के लिए अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जों आदि मुख्यतः एमओज़ द्वारा खरीदे जाते हैं और मरम्मत बाड़ों को आपूर्ति किए जाते हैं। संगत आदेश में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी प्रावधान है कि रीफिट आदेश अतिरिक्त पुर्जों का प्रावधान शुरू करने के लिए रीफिट शुरू करने से 30 से 58 सप्ताह पहले खोला जाए। इसके अतिरिक्त एमओ से अपेक्षित है कि वह मर्दों की स्थिति बताए और रीफिट शुरू करने से 20 से 46 सप्ताह पहले खरीद की कार्यवाही शुरू करें। डीपीएम 2009 में भी खरीद की कार्यवाही को पूरा करने के लिए 20 से 23 सप्ताह का प्रावधान है। इसी प्रकार प्रत्याशित किफायती मरम्मत से परे (एबीईआर) कार्यवाही रीफिट से 2-3 वर्ष पहले शुरू की जाती है। इसलिए अतिरिक्त पुर्जों की कम उपलब्धता कम से कम निर्धारित तथा उपलब्ध समय सीमा के उद्देश्य से स्पष्ट नहीं थी।

उपर्युक्त चिन्ता एमओ मुम्बई को उनके विचार जानने के लिए भी व्यक्त की गई थी (फरवरी 2013)। अपने उत्तर में एमओ मुम्बई ने कहा (फरवरी 2013) कि:

- i) यद्यपि एफसीएल मांग 58 सप्ताह पहले प्राप्त होती है, तथापि यह स्थायी मांग को निरूपित नहीं करती क्योंकि एफसीएल की केवल 35 से 75 प्रतिशत मांग ही

3 आईएलएमएस, अतिरिक्त पुर्जों/ खरीदे गए उपस्कर/ भण्डार/ निर्गम के संबंध में नौसेना की एक ऑन लाईन निगरानी प्रणाली है।

स्थायी मांग में परिवर्तित होती है। इसलिए प्रावधान की कार्यवाही एफसीएल मांग के आधार पर शुरू नहीं की जाती। इसके अतिरिक्त, विद्यमान नौसेना अनुदेशों के अनुसार मांगपत्रों की शुरूवात उस एफसीएल मांग पर आधारित नहीं हो सकती जिसे व्यवस्था संबंधी कार्यवाही शुरू करने से पहले मरम्मत बाड़ों द्वारा निश्चित किया जाना हो।

- ii) प्रावधान की अन्तिम मात्रा (एफपीक्यू) अर्थात् वास्तव में खरीदी जाने वाली मात्रा मांग की वार्षिक समीक्षा (एआरडी) जो आपूर्ति के मूल पर निर्भर करते हुए एक कैलेण्डर वर्ष में एक बार की जाती है, के बाद निकाली जाती है।
- iii) स्थायी एफसीएल मांग जो एआरडी बनाने से पहले प्राप्त होती है, एफपीक्यू की गणना के लिए प्रयोग की जा सकती है। तथापि, एआरडी बनाने के बाद प्राप्त एफसीएल मांग को अगले एआरडी साईकल अर्थात् अगले वर्ष के लिए प्रतीक्षा करनी होती है।

उत्तर में यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि इस बात की परवाह किए बिना कि एफसीएल कितनी जल्दी प्रक्षिप्त की जाती है, व्यवस्था संबंधी कार्यवाही केवल एआरडी साईकल के साथ ही शुरू होती है। एमओ मुम्बई ने यह भी कहा (फरवरी 2013) कि आईएचक्यू/ डीएफएम ने डिपो पर एफसीएल मांग की प्राप्ति की समय सीमा दिसम्बर 2008 में 104 से बढ़ा कर 150 सप्ताह कर दी। इससे एफसीएल मांग की व्यवस्था शुरू करने और उसकी योजना बनाने के लिए डिपो को अतिरिक्त समय मिला जिसके परिणामस्वरूप 2012 से अतिरिक्त पुर्जों का बेहतर अनुपालन हुआ।

तथापि, अतिरिक्त पुर्जों की व्यवस्था और उनकी खरीद एआरडी के अनुसार ही की जाती है। एमओज़ द्वारा तैयार किए गए एआरडी, शक्तियों के प्रत्यावर्तन के आधार पर आगे की कार्यवाही और खरीद के लिए आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) को भेजे जाते हैं विभिन्न रीफिट्स की समय सीमा के अनुसार जो कि ओसीआरसी के अनुसार सामान्यतः 3 से 18 महीने होती है, इस बात की संभावना नहीं थी कि अपेक्षित अतिरिक्त पुर्जे इसी समय के अन्दर ही खरीदे और आपूर्ति किए जा सकें। एफसीएल की योजना के लिए समय सीमा में वृद्धि की सीमित उपयोगिता होगी क्योंकि व्यवस्था, एआरडी के भाग के रूप में उसे निश्चित करने के बाद शुरू की जाती है। इस प्रकार कम मांग तुष्टीकरण जारी रहेगा ।

4.7 भण्डार की स्थानीय अधिप्राप्ति

हमारी पोतों की रीफिट और एमएलयू के लिए भण्डार की संवीक्षा से परिहार्य खरीद तथा भण्डार की अनुपयोगिता का पता चला जिसकी चर्चा अगले पैराग्राफ में की गई है:

प्रकरण-I: भण्डार की परिहार्य अधिप्राप्ति

एनडी विशाखापत्तनम ने मई 2007 में एमओ विशाखापत्तनम को उसके एमएलयू के दौरान आनं बोर्ड आईएनएस रणवीर पर उपस्कर “एच” के निर्माण और प्रतिष्ठापन हेतु 19 प्रकार की एल्यूमिनियम सामग्री के लिए एमओ, विशाखापत्तनम को एक मांग प्रस्तुत

की जिसे जुलाई 2007 में घटा कर 14 प्रकार के लिए कर दिया गया था। तथापि, जुलाई 2007 में कार्य व्यापार को ₹ 46.95 लाख की लागत पर ऑफ लोड कर दिया गया था। फरवरी/मार्च 2008 में एमओ, विशाखापत्तनम ने ₹ 83.93 लाख मूल्य के भण्डार खरीदे और आईएनएस रणविजय के एमएलयू के लिए ₹ 80.55 लाख मूल्य के भण्डार जारी किए। उसके पश्चात अगस्त 2008 में बाड़े ₹ 58.50 लाख की लागत पर आईएनएस रणविजय का काम ऑफ लोड किया।

एनडी विशाखापत्तनम ने कहा (अक्टूबर 2009) कि स्टॉक में रखे गए भण्डार अन्य पोतों पर समान कार्यों के लिए लाभप्रद होंगे। उत्तर बाद का विचार है क्योंकि उच्च ग्रेड एल्यूमीनियम, आईएनएस रणवीर और आईएनएस रणविजय के एमएलयूज के दौरान “एच” उपस्कर के प्रतिष्ठापन हेतु अपेक्षित था। इसके अतिरिक्त, खरीद परिहार्य थी क्योंकि क्रय आदेश देते समय यह मालूम था कि ऑन बोर्ड आईएनएस रणवीर “एच” उपस्कर की सामग्री सहित प्रतिष्ठापन जिसके लिए मांग ऑन बोर्ड की गई थी, पहले ही व्यापार को ऑफ लोड कर दी गई थी।

प्रकरण -II: अतिरिक्त पुर्जों की अनावश्यक अधिप्राप्ति

एनएसआरवाई कोच्चि ने आईएनएस कृष्णा के एसआर-2008 के लिए अतिरिक्त पुर्जों की 27 मर्दों की मांग की थी (2006)। एमओ कोच्चि ने मांग पत्र जारी किए (अप्रैल 2006) तथा ₹ 83.23 लाख की कुल लागत पर 19 मर्दों के लिए मैसर्स भेल को एक आदेश दिया (जुलाई 2007)। मर्दें नवम्बर 2008 में प्राप्त हुई थी।

हमने पाया कि एनएसआरवाई कोच्चि ने उन्ही मर्दों की मांग 2002 में भी की थी तथा ₹ 31.22 लाख की लागत पर जुलाई/ सितम्बर 2003 में खरीदी गई ये मर्दें जुलाई 2006 में पुनः आदेश देते समय एमओ, कोच्चि में पड़ी थी। ये मर्दे एनएसआरवाई कोच्चि को जारी नहीं की गई थी, क्योंकि उस समय आइएनएस कृष्णा का रीफिट एनडी मुम्बई पर दिसम्बर 2002 में किया गया था तथा अतिरिक्त पुर्जों की मांग एमओ, मुम्बई द्वारा वहन की गई थी।

हमारे द्वारा इसे बताए जाने पर (मई 2009), एमओ, कोच्चि ने भावी मांग को पूरा करने के लिए समस्त स्टॉक, एमओ, मुम्बई को अन्तरित कर दिया। एमओ, मुम्बई पर हमारी जांच से पता चला कि उनके पास मर्दों (कोच्चि से अन्तरित मर्दों सहित) का ₹ 1.95 करोड़ मूल्य का स्टॉक था, हालांकि आईएनएस कृष्णा को मई 2012 में डी-कमीशनिंग की जानी थी। मामले से खरीद प्रक्रिया में खराब निगरानी और कमजोर नियंत्रण तथा अतिरिक्त पुर्जों की अनावश्यक खरीद का पता चलता है।

संस्तुतियां

- रीफिटिंग बाड़ों की क्षमता का औद्योगिक कार्मिकों की तैनाती पदसंख्या के संदर्भ में ऑटोमेशन, समयोपरि तथा ऑफलोडिंग को ध्यान में रखते हुए पुनः निर्धारण करना चाहिए।
- एनएसआरवाई, कारवार पर विद्यमान संस्वीकृत पद संख्या के प्रति ट्रेडसमेन की यथाशीघ्र भर्ती के लिए कार्यवाही की जानी चाहिए।
- मंत्रालय को चिन्हित रीफिट क्षमता प्राप्त करने में अक्षमता के लिए कारणों और अवरोधों सहित, रीफिट के लिए चिन्हित एमयू क्षमता की उपलब्धता और उपयोग के संबंध में एक समीक्षा करनी चाहिए।
- आई एच क्यू एमओडी (नौसेना) को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आवश्यक मरम्मत सुविधाओं का सृजन, बुनियादी ढांचे और सुविधाओं की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए नए पोतों को काम में लाने के साथ समक्रमित हो गया है। नौसेना को बेहतर समन्वय और प्रभावी नियंत्रण के माध्यम से खरीद प्रणाली को सरल और कारगर बनाने के लिए कार्यवाही करनी चाहिए ।
- आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) को रीफिट्स में मांग तुष्टीकरण की प्रणाली की समीक्षा और निरीक्षण करने की आवश्यकता पर विचार करना चाहिए तथा अतिरिक्त पुर्जों की रीफिट विशिष्ट खरीद पर विचार करना चाहिए।