

अध्याय V- डीपीएसयू पोत निर्माण बाड़े

रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (डीपीएसयूज) रक्षा उत्पादन विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन कार्य करते हैं। चार रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र पोत निर्माण बाड़े (डीपीएसएस) हैं अर्थात् मज़गांव डॉक लिमिटेड (एमडीएल), गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जीआरएसई), गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जीएसएल) एवं हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल)।

5.1 पोत निर्माण बाड़ों द्वारा सृजित सुविधाओं का उपयोग

गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड ने सृजित सुविधाओं के अनुरूप आदेश सुनिश्चित किए बिना सुविधाओं का सृजन किया जिसके परिणामस्वरूप सृजित सुविधाओं का कम उपयोग हुआ। गोवा शिपयार्ड लिमिटेड में सृजित सुविधाओं का माईन काउंटर मेज़र वैसल्स परियोजना के लिए सहयोगी को अन्तिम रूप न देने तथा अपतट गश्ती पोतों के लिए आदेशों की प्राप्ति न होने के कारण कम प्रयोग हुआ।

डीपीएसएस मुख्यतः रक्षा मंत्रालय (एमओडी) द्वारा नामांकन के आधार पर जहाजों के निर्माण हेतु आदेश सौंपने पर निर्भर होते हैं। गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जीआरएसई) में ₹592.15 करोड़ खर्च करने के बाद सृजित सुविधाओं का, एमओडी से बड़े जहाजों का आदेश प्राप्त न होने के कारण कम उपयोग हुआ तथा ₹561.20 करोड़ खर्च करने के बाद गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जीएसएल) में सृजित सुविधाओं का माईन काउंटर मेज़र वैसल्स (एमसीएमवी) परियोजना के सहयोगी को अन्तिम रूप न दिए जाने तथा अपतट गश्ती पोतों (ओपीवीज़) के लिए आदेशों की प्राप्ति न होने के कारण कम उपयोग हुआ। ब्यौरों की चर्चा नीचे की गई है:

5.1.1 गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड

एमओडी ने जीआरएसई को चार एसडब्ल्यू कार्वट्स के निर्माण हेतु भारत सरकार का अनुमोदन सम्प्रेषित किया (मार्च 2003) तथा 2001-02 कीमत स्तर पर बाड़ा सुविधाओं के संवर्धन की लागत के प्रति ₹180 करोड़ संस्वीकृत किए (मार्च 2003)। जीआरएसई ने शुष्क गोदी एवं झुके हुए घाट, माँड्यूल

हॉल का निर्माण¹ किया तथा ₹592.15 करोड़ की लागत पर 250 टन गोलियथ क्रेन की स्थापना की जिसके लिए ₹331.27 करोड़ एमओडी से थे।

सुविधाओं का उपयोग निम्न विवरणानुसार था:

क्र. सं.	क्षेत्र	सृजित सुविधाएं	उपयोग
1.	शुष्क गोदी तथा झुका हुआ घाट	शुष्क गोदी तथा झुके हुए घाट के लिए जहाज की निर्माण/लांचिंग क्षमता में क्रमशः 900 टन (पूर्ववर्ती स्लिपवे-4) से 10000 टन तथा 4500 मृत भार टनभार (डीडब्ल्यूटी) की वृद्धि।	वर्तमान में यह पी 28 जहाजों का मृत भार 535.8 टन तथा पूर्ण विस्थापन भार 3384 टन तथा 214.5 टन तथा 865.7 टन की लैंडिंग क्राफ्ट उपयोगिता (एलसीयू) का संचालन कर रहा है।
2.	मॉड्यूल हॉल	लगभग 225 टन के मेगा हल ब्लॉक का निर्माण	मॉड्यूल हॉल का प्रयोग नहीं किया गया था क्योंकि जीआरएसई वर्तमान मेगा हल ब्लॉकों की मांग के बिना ही छोटे जहाजों का निर्माण कर रही है।
3.	गोलियथ क्रेन	250 टन तक के संचालन ब्लॉकों/उपकरण की क्षमता में वृद्धि। लगभग 200 टन भार के शुष्क गोदी गेटों की लिफ्टिंग।	वर्तमान में, गोलियथ क्रेन अधिकतम 60 टन का संचालन कर रही है क्योंकि सहायक क्रेन 40 टन प्रत्येक की हैं तथा किन्हीं बड़े जहाजों का निर्माण नहीं किया जा रहा।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, सृजित सुविधाओं का पूरी सीमा में उपयोग नहीं किया जा रहा था क्योंकि जीआरएसई के पास बड़े जहाजों के निर्माण के कोई आदेश नहीं थे।

5.1.2 गोवा शिपयार्ड लिमिटेड

एमओडी (नौसेना) ने एमसीएमवीज के निर्माण हेतु उत्पादन एजेंसी के रूप में जीएसएल को नामित किया (अक्टूबर 2005)। जीएसएल ने एमओडी द्वारा जारी ₹400 करोड़ के प्रति मई 2015 तक ₹561.20 करोड़ खर्च किए तथा मरम्मत बर्थ 1 एवं 2 तथा अन्तरण क्षेत्र का निर्माण

¹ निर्माण जून 2013 में पूरा हुआ था।

(सितम्बर 2010) तथा शिपलिफ्ट एवं अन्तरण प्रणाली की आपूर्ति और स्थापना (मार्च 2011) पूरी की।

सृजित सुविधाओं का उपयोग निम्न विवरणानुसार था:

क्र. सं.	क्षेत्र	सृजित सुविधाएं	उपयोग
1.	शिपलिफ्ट एवं अन्तरण प्रणाली की आपूर्ति एवं स्थापना	नए निर्माण और मरम्मत के लिए पोतों की लॉचिंग और बहाली के लिए 120 मी. लम्बे और 25 मी. चौड़े प्लेटफॉर्म की 6000 टन क्षमता शिप लिफ्ट का प्रयोग करना।	यह सुविधा एमसीएमवी निर्माण के लिए तैयार हुई है। इस सुविधा का इस्तेमाल 105 मी. तक की ओपीवीज के निर्माण हेतु किया जा रहा है तथा 4500 टन तक के भार वाले जहाजों का अप्रैल 2011 तक गोदीकरण/अगोदीकरण हुआ था।
2.	सिविल निर्माण कार्य	मरम्मत बर्थ 1 एवं 2 अन्तरण क्षेत्र	एमसीएमवी निर्माण हेतु लॉचिंग/गोदीकरण सुविधा के रूप में सृजन हुआ तथा एमसीएमवी आदेशों की प्राप्ति लम्बित होने के कारण आंशिक रूप से उपयोग हुआ।

जैसा कि उपर्युक्त से देखा जा सकता है, सृजित सुविधाओं का पूरी सीमा तक उपयोग नहीं किया जा रहा था। एमओडी ने एमसीएमवी परियोजना के लिए सहयोगी के चुनाव हेतु प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी किया (अगस्त 2008)। आरएफपी की शर्तों के अनुसार, पहले स्वदेशी एमसीएमवी की आपूर्ति, सहयोगी के यार्ड पर निर्मित किए जाने वाले पहले जहाज हेतु अनुबंध के हस्ताक्षर के पश्चात् 72 महीने में होनी थी तथा अवसंरचना सुविधाओं की कमीशनिंग सहयोगी के साथ अनुबंध के हस्ताक्षर के 30 महीने के अन्दर पूरी की जानी थी। एमओडी ने आठ एमसीएमवीज के लिये नई खरीद प्रक्रिया शुरू करने के लिये जीएसएल को निर्देश दिया (नवम्बर 2014) तथा जीएसएल द्वारा एमओडी को प्रस्तुत (फरवरी 2015) प्रस्ताव के अनुसार, प्राथमिक स्टाफ मांग (पीएसआरज) को एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [आईएचक्यू एमओडी (एन)] में जून 2015 तक अंतिम रूप दिया जाना था। इस प्रकार एमसीएमवी परियोजना के लिये सहयोगी को अंतिम रूप दिये जाने में विलम्ब के कारण सृजित सुविधाओं का कम उपयोग हुआ।

5.2 परिसमापन क्षतिपूर्ति की वसूली न करना – मज़गांव डॉक लिमिटेड

निर्माण कार्यों को पूरा करने में विलम्ब के लिए मज़गांव डॉक लिमिटेड द्वारा ₹2.75 करोड़ की राशि के परिसमापन क्षतिपूर्ति की वसूली न करना ठेकेदार को अनुचित पक्षपात था।

मज़गांव डॉक लिमिटेड (एमडीएल) ने यूएसडी 1,22,26,357 (₹45 प्रति यूएसडी की दर पर लगभग ₹55 करोड़) की लागत पर चार क्रेनों (100 टन तथा 50 टन की एक-एक तथा 15 टन की दो) के डिज़ाईन, निर्माण, आपूर्ति, प्रतिस्थापन, स्थापना, जांच तथा कमीशनिंग के लिए मै. ह्योसंग कॉर्पोरेशन, साऊथ कोरिया के साथ एक अनुबंध किया (मई 2011)। अनुबंध के अनुसार, कार्यों को पूरा करने का समय अनुबंध शुरू करने की तारीख (13 मई 2011) से 463 दिन था और इस प्रकार कार्य अगस्त 2012 तक पूरा किया जाना था। कार्य जून 2013 में पूरा हुआ था, परन्तु एमडीएल ने अनुबंध के खण्ड 4.2² की शर्त के अनुसार ₹2.75 करोड़ की राशि की परिसमापन क्षतिपूर्ति का उद्ग्रहण नहीं किया।

मंत्रालय ने प्रबंधन के उत्तर का समर्थन किया (मार्च 2014) कि परिसमापन क्षतिपूर्ति संविदागत शर्तों के अनुसार होनी चाहिए।

परिसमापन क्षतिपूर्ति का अनुद्ग्रहण ठेकेदार को अनुचित पक्षपात था।

5.3 हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा निधियों का विचलन

हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड ने, रक्षा मंत्रालय (एमओडी) से निधियां प्राप्त होने के बावजूद, एमओडी से आदेशों के अभाव के कारण मशीनरी तथा अवसंरचना की मरम्मत तथा नवीनीकरण का कार्य शुरू नहीं किया। प्राप्त निधियां सावधि जमाओं में रखी गई थी तथा संस्वीकृति की शर्तों के विपरीत चल पूंजी की मांग को पूरा करने के लिये अस्थायी रूप से विचलित भी की गई थी।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) ने भारतीय नौसेना तथा तटरक्षक के लिए युद्धपोतों तथा पनडुब्बियों के निर्माण/मरम्मत के प्रति अपने कारोबार को पुनः संगठित करने के लिए वर्तमान समुद्री

² समस्त कार्य को पूरा करने में विलम्ब के लिए परिसमापन क्षतिपूर्ति, अनुबंध कीमत के अधिकतम 5 प्रतिशत की शर्त पर 0.072 प्रतिशत प्रतिदिन की दर पर उद्ग्रहीत की जानी थी।

परिसम्पत्तियों, संयंत्र एवं मशीनरी के नवीनीकरण तथा प्रतिस्थापना हेतु प्रस्तावित किया (नवम्बर 2010)। वर्तमान समुद्री परिसम्पत्तियों तथा संयंत्र एवं मशीनरी की 72 मदों के आधुनिकीकरण की ₹457.36 करोड़ की अनुमानित लागत का रक्षा मंत्रालय (एमओडी) द्वारा निधीकरण किया जाना था। मंत्रालय ने ₹457.36 करोड़ एचएसएल को जारी कर दिए (दिसम्बर 2011) और यह शर्त रखी कि निधियों का प्रयोग निर्दिष्ट परिसम्पत्तियों के सृजन हेतु ही किया जाए तथा किन्हीं अन्य उद्देश्यों के लिए विचलन न किया जाए। एचएसएल को एक वर्ष के अन्दर एमओडी को उपयोग प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना था तथा एक वर्ष के अन्दर संस्वीकृत राशि का उपयोग न किये जाने पर अनुपयुक्त निधियों पर अर्जित ब्याज सरकार को क्रेडिट किया जाना था। तथापि, मशीनरी तथा अवसंरचना क्रियाकलापों की मरम्मत तथा नवीनीकरण (आरआरएमआई) के समापन हेतु किसी विशिष्ट समय सीमा का उल्लेख नहीं किया गया था। एचएसएल ने ₹59.90 करोड़ मूल्य के 18 कार्यों के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की तथा ₹278.20 करोड़ मूल्य के 27 कार्य निविदाकरण की विभिन्न अवस्थाओं में थे। ₹119.26 करोड़ मूल्य के शेष 27 कार्य अभी तक (जून 2015) प्रगति पर थे। एचएसएल ने अप्रयुक्त निधियां सावधि जमाओं में रखी तथा इसके अतिरिक्त चल पूंजी की मांग को पूरा करने के लिए अस्थायी विचलन का सहारा लिया। लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर में एचएसएल ने कहा (दिसम्बर 2014) कि एमओडी से आदेशों के अभाव के कारण आधुनिकीकरण कार्यक्रम प्रभावित हुआ।

एमओडी ने कहा (मार्च 2014) कि निधियों का अस्थायी उपयोग चल पूंजी की अत्याधिक कमी के कारण था। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदारों को देय बकाया राशि का भुगतान नहीं हुआ तथा विक्रेता भुगतान के आश्वासन के बिना सामग्री की आपूर्ति हेतु तैयार नहीं थे।

मंत्रालय का उत्तर केवल निधियों के विचलन के बारे में था तथा आदेशों के अभाव के बारे में शान्त था।

कम उपयोग के कारणों के लिए लेखापरीक्षा द्वारा पूछे जाने पर एचएसएल ने कहा (दिसम्बर 2014) कि आरआरएमआई के अन्तर्गत क्रियाकलाप लम्बे समय से चल रहे थे जिन्हें पूरा करने के लिए काफी समय आवश्यक था, अतः परियोजना उपलब्ध संसाधनों के साथ ही कार्यान्वित की जा रही थी क्योंकि आरआरएमआई क्रियाकलापों के निष्पादन हेतु समर्पित दल आबंटित नहीं किया जा सका तथा कुछ क्रियाकलापों के लिए तकनीकी विनिर्देशनों को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि एचएसएल को एमओडी से लैंडिंग प्लेटफॉर्म डॉक्स (एलपीडीज़), पनडुब्बियों आदि के निर्माण के प्रति कोई प्रतिबद्धता/आदेश प्राप्त नहीं हुआ था।

एचएसएल का दिसम्बर 2014 का उत्तर कि एमओडी से आदेशों के अभाव ने आधुनिकीकरण कार्यक्रम को प्रभावित किया, स्पष्टतः इस तथ्य को दर्शाता है कि एमओडी ने निधियां संस्वीकृत करते समय इस मामले का ध्यान नहीं रखा था। इस प्रकार, आधुनिकीकरण हेतु जारी निधियों के विचलन के कारण न

2015 की प्रतिवेदन संख्या 37 (नौसेना एवं तटरक्षक)

केवल घिसी हुई मशीनरी के अभिप्रेत नवीनीकरण तथा प्रतिस्थापन में अनिश्चित विलम्ब हुआ जिससे कम्पनी की कार्यक्षमता प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई बल्कि इसके परिणामस्वरूप निधियों का जमाओं में अवरोधन भी हुआ जो एचएसएल को उन्हें जारी करने का उद्देश्य नहीं था।

नई दिल्ली
दिनांक:

(प्रमोद कुमार)
प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा
नौसेना

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक:

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक