

अध्याय III

संव्यवहार लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड

3.1. हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा हॉक एम.के. 132 ए.जे.टी. वायुयान का लाइसेंस उत्पादन एवं आपूर्ति

3.1.1. परिचय

भारत सरकार ने सुखोई, मिराज तथा जाग्वार जैसे उन्नत प्रौद्योगिकी वाले वायुयानों को चलाने हेतु पायलटों को प्रशिक्षित करने के लिए उन्नत जेट ट्रेनर (ए.जे.टी.) की अधिप्राप्ति को सिद्धांत रूप में अनुमोदन प्रदान किया (अक्टूबर 1991)। एच.ए.एल. ने प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर.एफ.पी.) जारी किया (फरवरी 1992) तथा राजनैतिक मामलों की मंत्रिमंडल समिति (सी.सी.पी.ए.) ने ए.जे.टी. की अधिप्राप्ति के लिए अनुमोदन प्रदान किया (अगस्त 1993)। प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर दिसंबर 1995 और फरवरी 1996 के बीच ब्रिटिश एरोस्पेस (बी.ए.ई.) तथा फरवरी 1997 में दासॉल्ट एविएशन, फ्रांस (डी.ए.) के साथ मूल्य संबंधी प्रारंभिक दौर की बातचीत की गई। चूंकि डी.ए. ने इसके बाद कोई जबाब नहीं दिया, इसलिए मूल्य संबंधी बातचीत अधूरी रही। वायु सेना मुख्यालय द्वारा ब्रिटिश एरोस्पेस सिस्टम्स (बी.ए.ई.एस.) और डी.ए. को नया आर.एफ.पी. भेजा गया (जून 1999), जिसपर बी.ए.ई.एस. ने अपना प्रस्ताव दिया (सितंबर 1999), जबकि डी.ए. ने कोई जबाब नहीं दिया। बी.ए.ई.एस. के साथ मूल्य के संबंध में अनेक बार बातचीत की गई और उस बातचीत के आधार पर बी.ए.ई.एस. ने अपना अंतिम प्रस्ताव दिया (मार्च 2002) जिसकी सरकार को अनुमोदनार्थ सिफारिश की गई। सुरक्षा की मंत्रिमंडल समिति (सी.सी.एस.) ने उड़ान के लिए तैयार स्थिति में 24 बी.ए.ई. हॉक 115 वाई ए.जे.टी. वायुयानों की अधिप्राप्ति तथा हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) द्वारा 42 वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए अनुमोदन प्रदान किया (सितंबर 2003)।

उड़ान के लिए तैयार स्थिति में 24 वायुयानों की आपूर्ति तथा एच.ए.एल. द्वारा 42 हॉक वायुयानों, उपस्करों एवं संबंध उपस्करों तथा सेवाओं के लाइसेंस उत्पादन के लिए भारत सरकार (जी.ओ.आई.) तथा ब्रिटिश सरकार और उत्तरी आयरलैंड के बीच 19 मार्च 2004 को एक समझौता जापन पर हस्ताक्षर किए गए। (एम.ओ.यू.) 42 वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए की गई संविदा (मार्च 2004) में निम्नलिखित बातें शामिल थीं।

- i. प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी.ओ.टी.) के लिए बी.ए.ई.एस के साथ लाइसेंस अनुबंध;

- ii. उत्पादों और सेवाओं की आपूर्ति, तथा ब्रिटेन में प्रशिक्षण और गन पोइस सहित वायुयानों की असेम्बली तथा स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर¹ आदि की आपूर्ति के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ क्रय संविदा;
- iii. एच.ए.एल. को दी जाने वाली सेवाओं के लिए संविदा; तथा
- iv. रोलस रॉयस टर्बोमेका (आर.आर.टी.एम.) के साथ एडूर एम.के 871-07 इंजन के उत्पादन के लिए लाइसेंस अनुबंध।

एम.ओ.डी. ने इन 42 वायुयानों के लिए उपरोक्त सभी संविदाओं का निष्पादन एच.ए.एल. को सौंपा और मूल उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) को दिए जाने वाले सभी भुगतान एच.ए.एल. के माध्यम से किए गए और तदनुसार एम.ओ.डी. ने ₹1982.21 करोड़ (बैच I संविदा) मूल्य पर 42 हॉक एम.के.आई. वायुयानों की आपूर्ति के लिए एच.ए.एल. के साथ संविदा की (फरवरी 2005)। इस लागत में लाइसेंस उत्पादन का एच.ए.एल. संघटक ₹1777.01 करोड़ (पूँजीगत व्यय² के लिए ₹290.67 करोड़, आस्थगित राजस्व व्यय के लिए ₹305.03 करोड़ और प्रति वायुयान ₹28.13 करोड़ की दर पर अन्य विनिर्माण लागत के लिए ₹1181.31 करोड़ सहित), प्रत्यक्ष पूर्ति वायुयान के संबंध में ग्राहक सज्जित उपस्करों (सी.एफ.ई.) के लिए ₹75.48 करोड़ पुर्जों और असंबद्ध प्रचालनों के लिए परीक्षण उपस्करों और एस.ए.सी.एल. मर्दों की आपूर्ति तथा अप्रतिष्ठापित इंजन परीक्षण सुविधा की आपूर्ति, प्रतिष्ठापन एवं चालूकरण के लिए ₹129.72 करोड़ शामिल थे।

उपरोक्त राशि में रक्षा मंत्रालय द्वारा भुगतान किया गया ₹2581.37 करोड़ शामिल नहीं था, यथा नीचे बताया गया है:

- एच.ए.एल. को प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने हेतु एम.ओ.डी. द्वारा बी.ए.ई.एस. को ₹212.29 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया।
- वायुयानों तथा गन पोइस आदि सहित स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर के विनिर्माण और असेम्बली के लिए टूलिंग एवं परीक्षण उपस्कर सहित प्रशिक्षण तथा सेवाओं एवं उत्पादों की आपूर्ति के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ क्रय संविदा हेतु ₹2215.82 करोड़;
- बी.ए.ई.एस. द्वारा एच.ए.एल. को प्रदान की जाने वाली सेवाओं (वायुयान तथा इंजन के लिए भारत में तकनीकी सहायता तथा एच.ए.एल. में इंजन परीक्षण सुविधा (ई.टी.एफ.) के परिष्करण में सहायता) हेतु संविदा के लिए ₹92.02 करोड़; और

¹ स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर का तात्पर्य उपस्कर की उन मर्दों से है जिनका कुछ उड़ानों में वहन किया जाता है, परंतु खाली वजन में शामिल नहीं किया जाता है और किए जाने वाले प्रचालन के प्रकार के लिए जो अनिवार्य नहीं है।

² सिविल निर्माण कार्यों के लिए ₹41.00 करोड़ और संयंत्र व यंत्रावली के लिए ₹249.67 करोड़।

- एच.ए.एल. को प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने के लिए एम.ओ.डी. द्वारा रोल्स रॉयस को दिया गया लाइसेंस शुल्क ₹61.24 करोड़।

इस प्रकार, 42 वायुयानों की कुल लागत ₹4,563.58 करोड़ परिकल्पित हुई (₹108.66 करोड़ प्रति वायुयान)। एच.ए.एल. द्वारा इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2007-08 और 2010-11 के बीच की जानी थी। इसके विपरीत, एच.ए.एल. ने 2007-08 और 2012-13 के बीच अर्थात् पांच से 24 महीनों तक के विलंब के साथ वायुयानों की सुपुर्दगी की।

एच.ए.एल. में 42 वायुयानों का लाइसेंस उत्पादन तीन चरणों में आरंभ किया गया, यथा नीचे बताया गया है:

तालिका 3.1 - वायुयान विनिर्माण के चरण

| चरण | वायुयान की संख्या | एच.ए.एल. की सहभागिता |
|-----|----------------------------|--|
| I | 3 (एस.के.डी.) ³ | फ्लैपों का प्रतिष्ठापन, एलरॉन, पंखाग्र फेयरिंग्स, निश्चित असंबलियों के डीटेल भागों तथा असंबलियों (पूँछ के पंख, फ्लैप, एलरॉन, एयरब्रेक, इंजन बे द्वार और अधः वायुयान द्वार) का विनिर्माण डीटेल्स भागों तथा स्थानांतरणीय रोल उपस्करों की असंबलियों का निर्माण फिन युग्मित फ्यूजिलेज एवं अंतिम असंबलि में उपकरणों का प्रतिष्ठापन, फ्यूजिलेज में उपस्करों का प्रतिष्ठापन गन पोड के डीटेल भागों तथा असंबलियों का निर्माण, पंख और इंजन का संस्थापन तथा अंतिम असंबलि के कार्यकलाप, प्रणाली की जाँच (ईंधन, हाइड्रॉलिक्स, उड़ान नियंत्रण, वायु दाबानुकूलन आदि), इंजन ग्राउंड रन (ई.जी.आर.) उड़ान परीक्षण और स्वीकृति (एफ.ए.टी.) तथा सुपुर्दगी। |
| II | 3 (सी.के.डी.) ⁴ | फ्यूजिलेज ढाँचा, पंख ढाँचों की असेम्बली, फ्लैपों एलरॉनों एवं पंखाग्र फेयरिंगों का प्रतिष्ठापन, कैनॉपि और विंड स्क्रीन, डीटेल भाग एवं उपस्करण की असंबलियों के लिए डीटेल्स का विनिर्माण फिन एवं पंखों में उपस्करों का संस्थापन, उपस्करण और अंतिम असेम्बली, निश्चित असंबलियों के डीटेल भागों तथा असंबलियों (पूँछ के पंख, फ्लैप, एलरॉन, एयरब्रेक, इंजन बे द्वार और अधःवायुयान द्वार) का विनिर्माण और प्रतिष्ठापन, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों के लिए डीटेल्स भागों एवं असंबलियों का विनिर्माण, गन पोड के डीटेल भागों तथा असेम्बलियों का निर्माण, अंतिम असेम्बली में संस्थापन के लिए डीटेल भागों एवं असेम्बलियों का विनिर्माण, प्रणाली की जाँच (ईंधन, हाइड्रॉलिक्स, उड़ान नियंत्रण, वायु दाबानुकूलन आदि), |

³ एस.के.डी. : सेमी नॉकड डाउन किट

⁴ सी.के.डी. : कंप्लीटली नॉकड डाउन किट

| चरण | वायुयान की संख्या | एच.ए.एल. की सहभागिता |
|-----|--------------------|---|
| | | इंजन ग्राउंड रन (इ.जी.आर.), उड़ान परीक्षण और स्वीकृति (एफ.ए.टी.) तथा सुपुर्दगी। |
| III | 36 (कच्ची सामग्री) | एयरफ्रेम और संस्थापन किटों के लिए डीटेल्स भागों और असेम्ब्लियों का निर्माण, फ्यूजिलेज और इंजन में उपकरणों का प्रतिष्ठापन, गन पोंड के डीटेल्स भागों तथा असेम्ब्लियों का निर्माण और चरण I एवं II कार्यकलापों का पुर्नग्रहण। |

यद्यपि बैच I कार्यान्वयन के अधीन था, एम.ओ.डी. ने 57 हॉक वायुयानों की आपूर्ति के लिए एच.ए.एल. के साथ (बैच II संविदाएं) दो संविदाएं कीं (जुलाई 2010), यथा नीचे विवरण दिया गया है:

- भारतीय वायुसेना के लिए ₹6459.89 करोड़ की लागत पर 40 हॉक वायुयान। इस लागत में 40 वायुयानों के लिए ₹3920.00 करोड़ (प्रति वायुयान ₹98.00 करोड़ की दर पर), तकनीकी प्रकाशनों के लिए ₹12.40 करोड़, दस रिजर्व इंजनों के लिए ₹332.80 करोड़, चार इंजन मोड्यूल्स के लिए ₹105.32 करोड़, पुर्जों व सेवाओं के लिए ₹1788.67 करोड़, बी.ए.ई.एस. को देय लाइसेंस शुल्क के लिए ₹238.31 करोड़, और ₹62.39 करोड़ आर.आर.टी.एम. को देय रॉयल्टी शामिल थी। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013-14 और 2016-17 के बीच की जानी थी।
- भारतीय नौसेना के लिए ₹3042.79 करोड़ की लागत पर 17 हॉक वायुयान। इस लागत में 17 वायुयानों के लिए ₹1666.00 करोड़ (प्रति वायुयान ₹98.00 करोड़ की दर पर), तकनीकी प्रकाशनों के लिए ₹5.27 करोड़, पाँच रिजर्व इंजनों के लिए ₹166.40 करोड़, दो इंजन मोड्यूल्स के लिए ₹52.66 करोड़, पुर्जों व सेवाओं के लिए ₹1017.92 करोड़, इंजन पर प्रशिक्षण के लिए ₹2.06 करोड़, बी.ए.ई.एस को देय लाइसेंस शुल्क के लिए ₹101.28 करोड़ और आर.आर.टी.एम. को देय रॉयल्टी के लिए ₹31.20 करोड़ शामिल थे। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013-14 और 2016-17 के बीच की जानी थी।

एच.ए.एल. ने इन 57 वायुयानों की सुपुर्दगी जुलाई 2016 में पूरी की।

वायुसेना और नौसेना के साथ हस्ताक्षरित उपरोक्त संविदाओं के अनुवर्तन में एच.ए.एल. ने वायुयानों के निर्माण के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ तथा बैच II संविदा के इंजनों के लिए आर.आर.टी.एम. के साथ संविदाएं की।

यह देखा गया कि पांच महीने से 24 महीनों तक के बिलंब के साथ एच.ए.एल. ने बैच I के 42 हॉक वायुयान की आपूर्ति की थी, यथा नीचे बताया गया है:

तालिका 3.2 - बैच I वायुयानों की सुपुर्दगी का विवरण

| चरण | आपूर्ति की जाने वाली संख्या | निर्धारित सुपुर्दगी | वास्तविक सुपुर्दगी | विलंब (महीनों में) |
|--------------|-----------------------------|---------------------|----------------------------|--------------------|
| बैच I | | | | |
| I | 01 | मार्च 2008 | अगस्त 2008 | 5 |
| | 02 | जून 2008 | मार्च 2009 | 9 |
| II | 01 | जून 2008 | जून 2009 | 12 |
| | 02 | सितंबर 2008 | अगस्त 2009 अक्तूबर 2009 | 11 13 |
| III | 01 | सितंबर 2008 | फरवरी 2010 | 17 |
| | 03 | दिसंबर 2008 | मार्च 2010 | 15 |
| | 02 | मार्च 2009 | मार्च 2010 | 12 |
| | 03 | | सितंबर 2010 | 18 |
| | 04 | जून 2009 | दिसंबर 2010 | 18 |
| | 02 | | मार्च 2011 | 21 |
| | 06 | सितंबर 2009 | मार्च 2011 | 18 |
| | 01 | दिसंबर 2009 | मई 2011 | 17 |
| | 02 | | अगस्त 2011 | 20 |
| | 02 | | नवंबर 2011 | 23 |
| | 01 | | दिसंबर 2011 | 24 |
| | 01 | मार्च 2010 | जनवरी 2012 | 22 |
| | 02 | | फरवरी 2012 | 23 |
| | 03 | | मार्च 2012 | 24 |
| | 02 | जून 2010 | मार्च 2012 | 21 |
| 01 | मई 2012 | | 23 | |

एच.ए.एल. ने विलंब के कारण के रूप में ओ.ई.एम. द्वारा तकनीकी प्रलेखों, उपकरणों एवं टूलिंग की आपूर्ति में विलंब तथा आपूर्ति दोषपूर्ण उपकरणों एवं जिगों के सुधार में विलंब को बताया।

बैच II के सभी 57 वायुयानों की आपूर्ति 2012-13 और 2016-17 के बीच बिना किसी विलंब के की गई।

एच.ए.एल. द्वारा वायुयानों के दो बैचों में लाइसेंस उत्पादन की समीक्षा के दौरान निम्नलिखित बातों का पता चला:

3.1.2. अपर्याप्त आपूर्तियां

3.1.2.1. मिशन योजना डीब्रीफिंग प्रणाली का गैर चालूकरण

मिशन योजना डीब्रीफिंग प्रणाली (एम.पी.डी.एस.) कृत्रिम⁵ तथा वास्तविक उड़ानों के लिए एक डीब्रीफिंग उपकरण है। एच.ए.एल. ने आई.ए.एफ. को अप्रैल 2014 और फरवरी 2015 के बीच बैच II संविदा हेतु तीन सेट सॉफ्टवेयर सी.डी. सहित नौ एम.पी.डी.एस. की आपूर्ति की। तथापि, कोई संबद्ध नियमावली/प्रचालन अनुदेश नहीं दिए गए और इसलिए सिस्टम में उस सॉफ्टवेयर को लोड नहीं किया जा सका। सिस्टम की अनुपलब्धता के कारण नए रंगरूट पायलटों के कृत्रिम/वास्तविक उड़ान सत्रों का कोई अभिलेखन नहीं हुआ था। इस प्रकार, प्रशिक्षार्थी/प्रशिक्षक डीब्रीफिंग सत्रों से वंचित रह गए, जो प्रशिक्षार्थियों को उड़ान के दौरान होने वाली कमियों/त्रुटियों से बचने में उनको समर्थ बनाते। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि बैच I और बैच II एम.पी.डी.एस. के बीच संगतता समस्याएँ भी थीं।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि उपकरण के उपयोग के आधार पर आई.ए.एफ. ने मार्च 2016 में एम.पी.डी.एस. को औपचारिक रूप से स्वीकार किया, हालाँकि उसका चालूकरण अप्रैल 2015 में पूरा हुआ था। उन्होंने आगे बताया कि आई.ए.एफ. द्वारा भिन्न स्तर के एम.पी.डी.एस. के उपयोग से बचने के लिए बैच II एम.पी.डी.एस. से बैच I एम.पी.डी.एस. के निःशुल्क प्रतिस्थापन के लिए एच.ए.एल. ने एक प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2016), यथा बी.ए.ई.एस. द्वारा सुझाया गया था, और आई.ए.एफ. का उत्तर प्रतीक्षित था।

उत्तर से इस तथ्य की पुष्टि होती है कि आपूर्तित एम.पी.डी.एस. में समस्याएँ थीं और इस प्रकार सिस्टम से प्रोद्भूत होने वाले लाभ से आई.ए.एफ. वंचित रह गया।

3.1.2.2. वी.सी.आर. लूम केबिल दोष के कारण उड़ान संबंधी डाटा रिकार्ड करने में असमर्थता

बैच I के हॉक वायुयानों में प्रशिक्षार्थी पायलटों को उनके प्रशिक्षकों द्वारा डीब्रीफ करने के प्रयोजन के लिए वीडियो निगरानी एवं अभिलेखन प्रणाली लगाई गई थी। छः वायुयानों में तनन के कारण वी.सी.आर. लूम केबिल में टूट-फूट/भंग देखी गई, जिसके कारण प्रशिक्षकों द्वारा प्रशिक्षार्थी पायलटों को डीब्रीफ करने के प्रयोजन के लिए उड़ानों की रिकार्डिंग नहीं हुई।

⁵ सिंथेटिक एक सिम्युलेशन प्रणाली है।

बी.ए.ई.एस. ने नष्ट लूम दैर्घ्य को पुनः स्थापित करने के लिए एक सैक्रिफिशल केबिल को सलिविष्ट करने हेतु परिष्करण का प्रस्ताव रखा (मई 2013) और यह कार्य एच.ए.एल. द्वारा अपने खर्च पर किया जाना था। अंततः बैच II के समान डिजिटल निगरानी एवं अभिलेखन प्रणाली (डी.बी.आर.एस.) के साथ बैच I वायुयानों के उन्नयन के लिए एक प्रतिस्थापन योजना का प्रस्ताव रखा गया (अक्टूबर 2013)।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि डिज़ाइन संबंधी समस्याओं को बी.ए.ई.एस. द्वारा हल किया गया था, यथा बी.ए.ई.एस. ने बैच I संविदा के तहत डी.वी.आर.एस. की आपूर्ति हेतु आई.ए.एफ. को प्रस्ताव देने के लिए अगस्त 2016 में पुष्टि की थी।

यह उत्तर इंगित करता है कि समस्या का हल अभी होना बाकी था, क्योंकि बैच I वायुयानों में डी.वी.आर.एस. का उन्नयन अभी पूरा किया जाना शेष था।

3.1.2.3. वायुयानों में वर्ग 'बी' लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिटों (एल.आर.यू.) का फिटमेंट

बी.ए.ई.एस. द्वारा सीधे आपूर्तित 24 वायुयानों की प्रयोज्यता को बनाए रखने के लिए आई.ए.एफ. ने लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिटों⁶ (एल.आर.यू.) के विपथन के लिए एच.ए.एल. से अनुरोध किया (मई 2009)। एच.ए.एल. ने 42 हॉक कार्यक्रम के अतिरिक्त पाँच वायुयान सेटों से आंशिक एल.आर.यू. का विपथन किया। चूँकि आई.ए.एफ. ने एच.ए.एल. द्वारा उधार दिए गए वर्ग 'ए' एल.आर.यू. को वापस नहीं किया, इसलिए प्रोडक्शन वायुयान के अंतिम बैच की सुपुर्दगी के लिए वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के फिटमेंट के लिए आई.ए.एफ. सहमत हुई। आई.ए.एफ. ने वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के फिटमेंट को सुगम बनाने के लिए एच.ए.एल. को तीन वायुयान उधार भी दिए थे (मार्च 2012)। एच.ए.एल. ने 2012-13 के उत्पादन समयक्रम को पूरा करने के लिए वायुयानों के पुर्जा का उपयोग किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि उधार दिए इन तीन वायुयानों को 2011-12 में सिगनल आउट किया गया और इसलिए उधार दिए वायुयानों को मानक प्रचालन प्रक्रिया (एस.ओ.पी.) के अनुसार पुनर्निर्मित किया जाना था तथा आई.ए.एफ. को उधार दिए वायुयानों को वापस करने हेतु सिगनलिंग आउट कार्य विधियों का कड़ाई से पालन किया जाना था।

एच.ए.एल. द्वारा आई.ए.एफ. को पाँच वायुयान सिगनल आउट किए गए (मार्च 2013), जिसके लिए वर्ग 'बी' मर्दे फिट की गई थीं। आई.ए.एफ. ने एच.ए.एल. को विशिष्ट रूप से बताया कि वायुयान इनवॉइस में वर्ग 'बी' एल.आर.यू. की लागत शामिल नहीं होनी चाहिए तथा वर्ग 'ए' एल.आर.यू. के साथ प्रतिस्थापन के बाद एच.ए.एल. उसका दावा कर सकेगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि रक्षा लेखा प्रधान नियंत्रक (भुगतान करने वाले प्राधिकारी) ने वायु सेना मुख्यालय

⁶ लाइन-प्रतिस्थानीय यूनिट (एल.आर.यू.), निम्न लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिट (एल.एल.आर.यू.), लाइन-प्रतिस्थापनीय संघटक (एल.आर.सी.) अथवा लाइन प्रतिस्थापनीय मद (एल.आर.आइ.) विमान, पोट या अंतरिक्ष यान (या कोई अन्य विनिर्मित-उपकरण) का मोड्यूलर संघटक है, जो परिचालन स्थान पर शीघ्र प्रतिस्थापन के लिए डिज़ाइन किया गया है।

(ए.एच.क्यू.) से स्पष्टीकरण की प्राप्ति होने तक पाँच वायुयानों के शेष पाँच प्रतिशत ₹16.90 करोड़ के भुगतान को रोक रखा।

लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमत होते हुए प्रबंधन ने कहा कि इस मामले को ए.एच.क्यू. के साथ उठाया जा रहा था।

तथ्य यह है कि आई.ए.एफ. द्वारा वर्ग 'ए' एल.आर.यू. को वापस न करने के कारण वर्ग 'ए' के बजाय वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के साथ पाँच वायुयानों की सुपुर्दगी के कारण जो स्वयं आई.ए.एफ. के विशेष अनुरोध पर किया गया था, एच.ए.एल. की निधियां आई.ए.एफ. के साथ अवरूद्ध पड़ी रही।

3.1.2.4. उच्च दाब ईंधन पंप की अपक्रिया

उच्च दाब ईंधन पंप (जून 2015) की अपक्रिया के कारण एक हॉक वायुयान को अवतरण के लिए बाध्य होना पड़ा। आर.आर.टी.एम. की जाँच (अगस्त 2015) से पता चला कि रबड़ का डायफ्रम फटा हुआ था और निर्माण की त्रुटि अनेक नए, ओवरहॉल किए गए (रीकंडीशन्ड) और मरम्मत किए गए एच.पी. ईंधन पंपों को प्रभावित कर सकती थी। बी.ए.ई.एस. की जाँचों के आधार पर आर.आर.टी.एम. ने अगली उड़ान से पहले प्रभावित संख्या में से सभी एच.पी. पंपों को वापस बुलाने का निर्देश देते हुए नॉन-मोड सर्विस बुलेटिन (एन.एम.एस.बी.) जारी किया, यदि उसने 100 घंटों का उपयोग पूरा नहीं किया था। ओ.ई.एम. द्वारा वापस बुलाए गए 62 एच.पी. ईंधन पंपों में से 60 पंप एच.ए.एल. द्वारा प्राप्त किए गए तथा उनमें से 52 को इंजनों में फिट किया गया। इस प्रकार, एन.एम.एस.बी. का अनुपालन नहीं हुआ है।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की है।

3.1.3. वायुयानों और इंजनों के परीक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल के लिए सुविधाओं की स्थापना में विलंब

बी.ए.ई.एस. के साथ की गई संविदाओं (मार्च 2004) के भाग के रूप में एच.ए.एल. को हॉक वायुयान की मरम्मत तथा ओवरहॉल करने का पूर्ण अधिकार दिया गया था। हॉक एम.के. 132 वायुयान का कुल तकनीकी जीवनकाल (टी.टी.एल.) 6000 घंटे था और 2000 उड़ान घंटों/10 वर्षों, जो भी पहले आता था, की समाप्ति के बाद वायुयान में बड़ी सर्विसिंग के लिए भेजने की आवश्यकता थी। यद्यपि सुविधाओं का सृजन किया गया था, उन सुविधाओं को स्थापित करने में विलंब थे, जिनकी चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों पर की गई है।

तालिका 3.3 - मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना का विवरण

| क्र.सं. | सुविधा | निर्धारित समापन अवधि | वास्तविक समापन |
|---------|---|----------------------|----------------|
| 1 | एयरफ्रेम एल.आर.यू. के लिए मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर.ओ.एच.) सुविधाएं | दिसंबर 2012 | मार्च 2016 |

| | | | |
|---|---|--|--------|
| 2 | एयरफ्रेम के बड़े सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना | मार्च 2016 | समाप्त |
| 3 | इंजन के ओवरहॉल के लिए सुविधाओं की स्थापना | मार्च 2018 (24 संस्वीकृति की तिथि से 24 महीने अर्थात मार्च 2016) | -- |

3.1.3.1. निर्माण के लिए स्थल के हस्तांतरण में विलंब

हॉक वायुयान के लाइसेंस निर्माण से संबंधित डी.पी.आर. में यह परिकल्पना की गई थी कि हॉक के उत्पादन के लिए हेंगरो और सिविल निर्माण कार्यों का निर्माण जून 2006 तक पूरा हो जाएगा। एच.ए.एल. ने जून 2006 में सिविल निर्माण कार्यों (एप्रन, सड़कें, नालियां और चारदीवारी) के लिए कार्यादेश दिया तथा सितंबर 2007 तक उसका समापन निर्धारित था। तथापि, एच.ए.एल. ने 20 महीनों के विलंब के बाद केवल फरवरी 2008 में संविदाकार को स्थल का पूर्ण अधिकार सौंपा। स्थल के हस्तांतरण में विलंब के कारण संविदाकार को लागत वृद्धि के रूप में ₹3.50 करोड़ का भुगतान किया गया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमति जताई। इस प्रकार स्थल के हस्तांतरण में विलंब के कारण कंपनी को लागत वृद्धि के रूप में संविदाकार को ₹3.50 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा था।

3.1.3.2. अधिप्राप्त मशीनों का उपयोग न किया जाना

एच.ए.एल. ने हॉक वायुयान के शीट धातु संघटकों को निकालने के लिए 8.05 लाख यूरो (₹4.42 करोड़) की लागत पर मैसर्स ली क्रीनो इंडस्ट्रियल, फ्रांस को ब्रिज कट फिक्सड टेबिल मशीन के लिए आदेश दिया। मशीन जून 2007 में प्राप्त हुई, लेकिन सितंबर 2007 के दौरान वर्तमान हेंगर में स्थापित की गयी क्योंकि नया हेंगर तैयार नहीं था। इसके अतिरिक्त, एच.ए.एल. ने ₹12.80 करोड़ के व्यय पर 2007-09 के दौरान शीट धातु संघटकों के मशीनिंग के कार्य आउटसोर्स किया, हालाँकि अधिप्राप्त मशीन को संस्थापित किया गया था।

एच.ए.एल. ने हॉक वायुयान के विभिन्न संघटकों की मशीनिंग के लिए 22.80 लाख यूरो (₹13.00 करोड़) की लागत पर एफ.ई.टी. 600 टी स्ट्रेच फार्मिंग प्रेस मशीन के लिए ए.सी.बी., फ्रांस को आदेश दिया (दिसंबर 2005)। जनवरी 2007 में प्राप्त मशीन को वायुयान प्रभाग में केवल जून 2007 में स्थापित किया गया, क्योंकि उत्पादन सुविधाओं की स्थापना के लिए भवन तैयार नहीं था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमति जताई। इस प्रकार, मशीन की अधिप्राप्ति का मूलभूत उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ।

3.1.3.3. एच.ए.एल. में एयरफ्रेम एल.आर.यू. के लिए परीक्षण, मरम्मत तथा ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना में विलंब

एच.ए.एल. और बी.ए.ई.एस. द्वारा प्रस्तुत तकनीकी परियोजना रिपोर्ट (अगस्त 2000) तथा एम.ओ.डी. के साथ किए गए लाइसेंस अनुबंध, क्रय एवं सेवा अनुबंध में एक्सेसरीज़ के लिए एच.ए.एल. में मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर.ओ.एच.) सुविधाओं की स्थापना परिकल्पित थी। बी.ए.ई.एस. द्वारा प्रदान किए गए 320 एल.आर.यू. में से 75 एल.आर.यू. मरम्मत योग्य नहीं थे, पांच एल.आर.यू. के लिए मूल उपस्कर निर्माता (ओ.ई.एम.) ने प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण नहीं किया, पांच एल.आर.यू. के लिए टी.ओ.टी. को व्यवहार्य नहीं माना गया तथा 235 एल.आर.यू. के लिए आर.ओ.एच. की स्थापना योजनाबद्ध थी। भारत सरकार ने सुविधाओं की स्थापना के लिए ₹530.05 करोड़ की संस्वीकृति की (दिसंबर 2009) जिसमें से ₹521.62 करोड़ की निधियों का प्रावधान एम.ओ.डी. द्वारा किया जाना था और शेष ₹8.43 करोड़ का प्रावधान एच.ए.एल. द्वारा किया जाना था। सुविधाएं, जिन्हें दिसंबर 2012 तक स्थापित किया जाना था, वह केवल मार्च 2016 तक ही स्थापित की गई थी। एच.ए.एल. ने किसी अतिरिक्त वित्तीय अनुमान के बिना नौ अतिरिक्त एल.आर.यू. (लागत ₹32.47 करोड़) के लिए सुविधाओं की स्थापना का प्रस्ताव रखा (नवंबर 2012/जून 2013) और नवंबर 2015 तक समय के विस्तार के लिए ए.एच.क्यू. से अनुरोध भी किया। सी.सी.एस. द्वारा प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाना अभी बाकी था (नवंबर 2016)। समय पर सुविधाओं को पूरा करने में विफलता के कारण एच.ए.एल. द्वारा जून 2016 तक व्यय किए गए ₹456.04 करोड़ में से एम.ओ.डी. ने केवल ₹186.32 करोड़ ही आबंटित किए थे।

यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि बी.ए.ई.एस. द्वारा दिसंबर 2005 से सितंबर 2007 तक की अवधि के दौरान आपूर्ति एल.आर.यू. की 706 मर्दें उत्पादन के विभिन्न चरणों में अप्रयोज्य हो गए थे। इनमें से 348 मर्दों की वारंटी समाप्त हो चुकी थी और दस मर्दें किफायती मरम्मत से परे (बी.ई.आर.) थी। दोषपूर्ण मर्दों को बी.ए.ई.एस. के पास सर्विस एवं मरम्मत के लिए भेजा गया। 2010-11 और 2011-12 वर्षों के दौरान वारंटी समाप्त एल.आर.यू. की सर्विसिंग, मरम्मत तथा वापसी के लिए एच.ए.एल. ने ₹41.41 करोड़ व्यय किए। एच.ए.एल. ने ₹75.47 करोड़ की लागत पर 323 एल.आर.यू. की अधिप्राप्ति भी की, जो अप्रयोज्य थे। एल.आर.यू. के लिए परीक्षण और मरम्मत व ओवरहॉल सुविधाएं स्थापित करने में विलंब के कारण एल.आर.यू. को बी.ए.ई.एस. के पास भेजना पड़ा और इससे ₹116.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने (नवम्बर 2016) इन विलंबों के लिए संविदा करने/उसके निष्पादन के दौरान सामने आयी अप्रत्याशित तकनीकी तथा संविदागत समस्याओं, ओ.ई.एम. द्वारा अखंडता संधि पर हस्ताक्षर करना, ओ.ई.एम. से विलंबित आपूर्तियां, ओ.ई.एम. से निर्यात लाइसेंस प्राप्त करने में कार्यविधिक विलंबों को कारण बताया और कहा कि ये एच.ए.एल. के नियंत्रण से बाहर थे।

सुविधाएं स्थापित करने में विलंब के कारण, अधिष्ठापित प्रथम दो वायुयानों के आर.ओ.एच., बी.ए.ई.एस. से तकनीकी सहायता के साथ ओवरहॉल प्रभाग की वर्तमान सुविधाओं में किए गए इससे एच.ए.एल. की निधियों का अवरोधन भी हुआ।

3.1.4. अन्य मुद्दे

3.1.4.1. अतिरिक्त 57 हॉक वायुयानों के लिए बी.ए.ई.एस./एच.ए.एल. को लाइसेंस शुल्क का परिहार्य भुगतान

एम.ओ.डी. ने लाइसेंस अनुबंध (मार्च 2004) के अनुसार 42 वायुयानों का विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने हेतु बी.ए.ई.एस. को लाइसेंस शुल्क के रूप में ₹212.29 करोड़ (26.00 मिलियन जी.बी.पी.) का भुगतान किया। 57 वायुयानों के विनिर्माण के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ हस्ताक्षरित क्रय एवं लाइसेंस अनुबंध (अगस्त 2010) में असीमित संख्या में वायुयानों, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों और गन पोडों के विनिर्माण एवं आपूर्ति के पूर्ण अधिकार के लिए 37.80 मिलियन जी.बी.पी. लाइसेंस शुल्क का भुगतान निर्दिष्ट किया गया था।

संविदा वार्तालाप समिति (सी.एन.सी) ने बताया (जनवरी 2009) कि पुनः लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना न्यायसंगत नहीं था, क्योंकि सामान्यतः लाइसेंस शुल्क एक बार दिया जाता था। यद्यपि यह स्वीकारा गया था कि पूर्ववर्ती संविदाओं में इसकी संख्या के लिए विशेष नियंत्रण था। सी.एन.सी. की अभ्युक्तियों के आधार पर रॉयल्टी का अधित्याग करने के लिए विक्रेता सहमत हुआ, लेकिन लाइसेंस शुल्क को बनाए रखा।

बी.ए.ई.एस. ने बताया (सितंबर 2009) कि उन्होंने एच.ए.एल. को वायुयानों की संख्या सूचित करने का अनुरोध किया, ताकि वे संशोधित लाइसेंस शुल्क बता सकें और चूँकि एच.ए.एल. से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ, लाइसेंस अनुबंध में यह स्पष्ट किया गया कि यह केवल 42 वायुयानों के लिए था।

यह उल्लेख करना उचित होगा कि हॉक वायुयान के लिए एडूर एम के 871-07 इंजन का उत्पादन करने हेतु भारत सरकार द्वारा रोल्स रॉयस टर्बोमेका लिमिटेड (आर.आर.टी.एम.) के साथ किए गए लाइसेंस अनुबंध के खंड 4.5 में उस हद तक इंजनों के उत्पादन के लिए एच.ए.एल. को लाइसेंस देने हेतु लाइसेंस शुल्क के रूप में 7.50 मिलियन जी.बी.पी. की राशि परिकल्पित थी, जिस हद तक भारत सरकार एच.ए.एल. को काम सौंपता है। तथापि, उस प्रकार का कोई खंड बी.ए.ई.एस. के साथ किए गए अनुबंध में शामिल नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त संविदा के लिए भी एच.ए.एल. द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया गया।

इस प्रकार, प्रथमतः असीमित संख्या में वायुयानों, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों तथा गन पोडों के लिए उत्पादन अधिकार प्राप्त करने में विफलता के परिणामस्वरूप असीमित संख्या में वायुयानों

के उत्पादन के लिए 37.80 मिलियन जी.बी.पी. (₹362.03 करोड़) का लाइसेंस शुल्क के रूप में भुगतान करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि दिनांक 26 मार्च 2004 की संविदा के माध्यम से बी.ए.ई.एस. को दिया गया लाइसेंस शुल्क केवल 42 वायुयानों के उत्पादन के लिए था तथा एच.ए.एल. को मात्र कार्यान्वयन के लिए यह संविदा सौंपी गई थी।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि एम.ओ.डी. अपने हितों की रक्षा करने में विफल रहा, यथा बी.ए.ई.एस. तथा आर.आर.टी.एम. के साथ किए गए दो अनुबंधों में विरुद्ध खंडों से स्पष्ट है।

3.1.4.2. किसी पक्के आदेश के बिना अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति - ₹107.05 करोड़

एच.ए.एल. बोर्ड ने आदेश के पूर्वानुमान में इंजनों के उत्पादन के लिए ₹107.05 करोड़ मूल्य पर आर.आर.टी.एम. से छः अतिरिक्त इंजन किटों, जिसमें कच्ची सामग्री, तैयार पुर्जे, कन्स्यूमेबल्स और एक्सेसरियां सम्मिलित हैं, की अधिप्राप्ति को अनुमोदन प्रदान किया (फरवरी 2012)। और तदनुसार एम.ओ.डी. से आदेश की प्रत्याशा में बैच II संविदा के 'भावी समर्थन' खंड के तहत आर.आर.टी.एम. को क्रयादेश दिया गया (मार्च 2012)। ये इंजन किटें अक्टूबर 2013 और जनवरी 2014 के बीच प्राप्त हुई थीं और तब से वे भंडार में पड़ी हुई हैं। चूंकि एम.ओ.डी. से अभी तक आदेश प्राप्त नहीं हुआ था (जनवरी 2017), इसलिए अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति के कारण निष्क्रिय संपत्ति उत्पन्न हुई और इसके परिणामस्वरूप ₹107.05 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि मूल्य खंड के प्रचालन के द्वारा मूल्य में लाभ की प्राप्ति हेतु अतिरिक्त छः इंजन किटों की अधिप्राप्ति की गई थी, आदेशों के पूर्वानुमान में खरीदारी करना एक व्यावसायिक निर्णय था तथा उसका भविष्य में उपयोग किया जाएगा और मूल्य वृद्धि एवं ई.आर.वी. के लाभ सामग्री वहन लागत की क्षतिपूर्ति करेंगे।

प्रबंधन का उत्तर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि करता है कि किसी पक्के आदेश/आशय पत्र के अभाव में अधिप्राप्ति की गई थी। प्रत्याशित आदेश अभी तक यथार्थ नहीं हुआ है और इस प्रकार, अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप उस पर ब्याज की परिणामी हानि के अलावा तीन वर्षों से अधिक तक ₹107.05 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

निष्कर्ष

ओ.ई.एम. द्वारा तकनीकी प्रलेखों, एक्सेसरियों एवं टूलिंग की आपूर्ति और आपूर्तित त्रुटिपूर्ण उपकरणों एवं जिंकों के परिशोधन में विलंब के कारण एम.ओ.डी. को वायुयानों की सुपुर्दगी में हुए विलंब से बैच I वायुयानों की आपूर्ति विलंबित हुई। बैच I संविदा के लिए बातचीत करते समय एम.ओ.डी. द्वारा असीमित संख्या में वायुयानों के निर्माण हेतु लाइसेंस के लिए आग्रह न करने

के परिणामस्वरूप असीमित संख्या में वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए लाइसेंस शुल्क का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

एम.ओ.डी. से आदेश की प्रत्याशा में छः अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति के कारण एच.ए.एल. को ₹107.05 करोड़ का व्यय हुआ, जो निष्फल था। एम.ओ.डी. द्वारा सीधे अधिप्राप्त वायुयानों को ध्यान में रखकर यद्यपि एयरफ्रेम और इंजनों के बड़े सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना क्रमशः मार्च 2016 एवं मार्च 2018 तक पूरा किया जाना परिकल्पित थी, एच.ए.एल. द्वारा सुविधाओं की स्थापना करना अभी भी बाकी था।

सिफारिशें

- *एच.ए.एल. यह सुनिश्चित करें कि आपूर्तियां संपूर्ण रूप से की गई हैं, ताकि ग्राहक को उत्पाद से परिकल्पित लाभ प्राप्त हो।*
- *एच.ए.एल. निष्क्रिय संपत्ति की धारिता से बचने के लिए केवल पक्के आदेशों पर ही अपेक्षित सामग्रियों की अधिप्राप्ति करें।*
- *ग्राहकों को समय पर विक्रयोपरांत सेवा सुनिश्चित करने के लिए एच.ए.एल. मरम्मत व ओवरहॉल हेतु सुविधाओं की स्थापना को प्राथमिकता दें।*
- *रक्षा मंत्रालय को सुनिश्चित करना चाहिए कि तकनीक स्थानान्तरण के लिए असीमित संख्या में निर्माण के लिए लाइसेंस फीस प्राप्त की गयी है ताकि भविष्य में अतिरिक्त संख्याओं की आवश्यकता की स्थिति में भुगतान से बचा जा सके।*

मामला मंत्रालय को प्रेषित किया गया (नवंबर 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड

3.2. कम्पनी के अविवेकी निर्णय की वजह से ₹36.84 करोड़ का नुकसान हुआ

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा काम की जटिलता व सम्बन्धित कीमतें जैसे विनिमय दर अस्थिरता, वारंटी का खर्चा और आपूर्ति में देरी के प्रभाव को ध्यान में लिए बिना कैम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना के लिए रेट उद्दरण करने व संविदा करने की वजह से ₹36.84 करोड़ का नुकसान हुआ।

भारतीय वायु सेना (आई.ए.एफ) ने "कैम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना" (ए.आई.आर.सी.ए.एन.) के लिए एक्सप्रेस ऑफ इन्ट्रस्ट (ई.ओ.आई) आमन्त्रित की (मार्च-अप्रैल 2007)। नेटवर्क के मुख्य घटक सरवर भण्डार उपकरण, कम्प्यूटर, वाई-मैक्स रेडियो, विडियो कान्फ्रेंसिंग उपस्कर,

कियोस्क, माइक्रोसॉफ्ट व रैड हैट लाईनैक्स का सॉफ्टवेयर और ऑरेकल डाटाबेस है। ई.ओ.आई के अनुसार:

- परियोजना की अनुमानित कीमत लगभग ₹100 करोड़ थी।
- घटक वार केवल एक मूल उपस्कर निर्माता का अधिकार पत्र ई.ओ.आई के साथ संलग्न करने की आवश्यकता थी।
- भुगतान की शर्तें 49 बेसों पर सभी मदों की स्वीकृति, निरीक्षण और सभी सामानों की सुपुर्दगी के पश्चात संविदा की कुल कीमत की 50 प्रतिशत थी, पूर्ण प्रणाली को सुपुर्द करने और स्थापना, एकीकरण, प्रशिक्षण के सफलतापूर्वक पूर्ण होने पर संविदा की कुल कीमत का 40 प्रतिशत और पूर्ण प्रणाली की सुपुर्द करने की तारीख से 39 महीने के लिए वैद्य वारंटी बोनड की प्राप्ति पर संविदा की कुल कीमत का शेष 10 प्रतिशत थी।
- वारंटी के पश्चात तीन वर्षों तक ऑन साइट वारंटी और पाँच वर्षों के लिए उत्पाद समर्थन वायदा।
- विलम्ब की गई मदों की कीमत का 0.5 प्रतिशत अथवा उसके हिस्से पर परिनिर्धारित नुकसानी (एल.डी) बशर्ते कि विलम्ब की गई मदों की कीमत का 5 प्रतिशत से अधिक न हो।

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) ने आई.बी.एम (सरवर और भण्डारण उपकरण), ऐसर (डेस्कटाप कम्प्यूटर), माकसेट (वाई मैक्स रेडियो), पोलीकॉम (वीडियो कान्फ्रेंसिंग उपस्कर), टाईको (किमोस्क), डेल्टा (बिना बाधा पावर आपूर्ति) (यू.पी.एस) और ई.पी.एस.ओ.एन (प्रिन्टर) को अधिकार पत्र प्रस्तुत किया।

ई.ओ.आई के पश्चात तकनीकी और वाणिज्यिक सुझाव प्रस्ताव अनुरोध पत्र जारी किया गया (सितम्बर 2007)। चूँकि यह एक प्रतिस्पर्धी बोली (एच.सी.एल इनफो सिस्सटम, मैसर्स विप्रो, आई.टी.आई., सी.एम.सी., एच.पी. इत्यादि से प्रतियोगिता) थी और ग्राहक का बजट ध्यान में रखते हुए कम्पनी ने ₹100 करोड़ दर उद्धरण करने का निर्णय लिया (जनवरी 2008)। कम्पनी ने विचार नहीं करने का भी निर्णय लिया।

- विदेशी विनिमय परिवर्तन(एफ.ई), चूँकि डॉलर और आई.टी उत्पादों की कीमतों का चलन उतार पर था और आई.टी उत्पादों की कीमतों में कमी डॉलर की दर में सम्भावित उछाल से ज्यादा थी।
- एल.डी चूँकि वायु सेना को वाणिज्यिक बोली खोलने से संविदा पर हस्ताक्षर करने तक कम से कम दो से तीन महीने लगेंगे और यह समय अधिप्राप्ति की अग्रिम कार्यवाही के लिए प्रयोग किया जायेगा ताकि एल.डी अधिरोपित न हो।

- अतिरिक्त वारंटी समर्थन कीमत, चूँकि सभी विक्रेताओं से लगातार वारंटी समर्थन पूछा गया।

कम्पनी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया और कैम्प एरिया नेटवर्किंग के लिए 49 बेसो पर हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर और नेटवर्किंग उपस्कर की आपूर्ति, स्थापना और सेवा में शामिल करने के लिए (आई. एण्ड सी.) के लिए ₹99.49 करोड़ कीमत पर 32 सप्ताह अर्थात् नवम्बर 2010 की सुपुर्दगी समयावधि के साथ बी.ई.एल को संविदा दी गयी (मार्च 2010)। की ई.एल ने दो वर्ष से अधिक विलम्ब के पश्चात मार्च 2013 तक संविदा पूरा किया।

निम्नलिखित अवलोकन किये गये

- (i) आयातित मर्दों में रगडाइज्ड फाइबर (ऑप्टिकल फाइबर केबल) शामिल था जो स्वीटजरलैंड से आयात करना था। यद्यपि मद को स्वीटजरलैंड से आयात करना था तो भी कम्पनी ने उद्धरण में विनिमय दर पर विचार न करने का निर्णय लेते समय स्विस् फ्रैंक के परिवर्तन के प्रभाव पर विचार नहीं किया। आगे, जबकि मर्दों की आपूर्ति के लिए संविदा पर वायुसेना के साथ मार्च 2010 में हस्ताक्षर हो गये थे लेकिन इस मद के लिए क्रय आदेश अप्रैल 2011 में हुआ और मद मार्च 2012 व जून 2012 के बीच प्राप्त हुआ। स्विस् फ्रैंक विनिमय दर पर आधारित वायु सेना को प्रस्तुत उद्धरण में ₹15.29 करोड़ पर विचार करने के प्रति कुल ₹23.38 करोड़ का भुगतान हुआ। उद्धरण में ₹34.32 विनिमय दर पर विचार करने के विरुद्ध वास्तविक विनिमय दर ₹54.70 से ₹58.50 तक परिवर्तित हुआ। प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय कम्पनी द्वारा स्विस् फ्रैंक की विनिमय दर में परिवर्तन पर विचार करने की असफलता के कारण क्रम आदेश विनिमय दर में परिवर्तन के कारण ऊँची कीमत पर व देर से हुआ जो सहन करना पड़ा।
- (ii) ₹99.49 करोड़ संविदा कीमत के विरुद्ध परियोजना पर ₹117.78 करोड़ (निर्माण के अलावा ऊपरी खर्च शामिल करते हुए (एन.एम.ओ.एस.)) वास्तविक कीमत के रूप में खर्च हुए जिसकी वजह से ₹18.30 करोड़⁷ का नुकसान हुआ। इस प्रकार अदृष्ट खर्च को ध्यान में रखे बिना कम्पनी का ₹100 करोड़ उद्धरण करना अदूरदर्शी था चूँकि कम्पनी अपने हितों को सुरक्षित करने में विफल हो गयी।
- (iii) 29 महीनों की देरी हुई थी और ग्राहक ने ₹5.45 करोड़ परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में काट लिए थे। कम्पनी ने उद्धरण में एल.डी पर विचार इस आधार पर नहीं किया कि वाणिज्यिक बोली तथा संविदा पर हस्ताक्षर के बीच का अधिप्राप्ति की अग्रिम कार्यवाही के लिए प्रयोग किया जायेगा। हालांकि कम्पनी ने इसका

⁷ निर्माण के अलावा ऊपरी खर्च कारपोरेट कार्यालय से सम्बंधित खर्च, सामान्य प्रशासन, कैंटीन, चिकित्सक, सामान्य आर एण्ड डी, यूनिटो के खर्च, मार्केटिंग और बिक्री के खर्च और प्रत्यक्ष खर्च के अलावा वित्तपोषण कीमत है। 2012-13 के दौरान इस परियोजना के लिए विचार किया गया एन.एम.ओ.एच मुख्य कीमत का 12.16 प्रतिशत था।

पालन नहीं किया जैसा कि विक्रेताओं को दिये गए क्रय आदेशों में दी गयी सुपुर्दगी की तारीखों से स्पष्ट है। विक्रेताओं को दिये गये 24 क्रय आदेशों में से 11 क्रय आदेशों में सुपुर्दगी की तय तारीखें संविदा पूर्ण होने की तिथि नवम्बर 2010 के बाद की थी। कम्पनी के अपने विक्रेताओं से एल.डी के तौर पर ₹1.51 करोड़ वसूल किया और शेष ₹3.94 करोड़ खुद ही सहन करना पड़ा।

- (iv) अतिरिक्त वारंटी समर्थन कीमत पर उद्धरण पर विचार नहीं किया गया था चूँकि सभी विक्रेताओं से लगातार वारंटी समर्थन के बारे में पूछा गया था। हालांकि, बी.ई.एल द्वारा सामग्री के प्राप्त होने के समय में भिन्नता और वायु सेना को इन मदों की आपूर्ति करने के कारण वारंटी कवरेज के समय में तालमेल नहीं था। विक्रेताओं द्वारा कम्पनी को प्रस्तावित वारंटी दिसम्बर 2011 और जनवरी 2015 के बीच थी लेकिन कम्पनी द्वारा वायु सेना को की गयी आपूर्ति के लिए वारंटी मार्च 2016 तक थी। परिणामस्वरूप कम्पनी ने ₹14.60 करोड़ वार्षिक रखरखाव संविदा के रूप में खर्च किये।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2016) कि

- (i) चूँकि यह एक बहु निविदा आर.एफ.पी था व ई.आर.वी लागू नहीं था और इस प्रकार ई.आर.वी में परिवर्तन की बजह से नुकसान सहन करना पड़ा बी.ई.एल की बोली के समय पर एफ.ई के उतार चढ़ाव को ध्यान में रखकर तैयार की गयी थी और इसका उद्देश्य महत्वपूर्ण रक्षा ग्राहक से कीमती परियोजना को सुरक्षित करने के लिए एक प्रभावकारी प्रतिस्पर्धी बोली प्रस्तुत करना था।
- (ii) उसी ग्राहक के साथ भविष्य के व्यापार और उससे ज्यादा महत्वपूर्ण पी.ए.एन इंडिया आई.टी. परियोजना में प्रवेश को ध्यान में रखकर प्रबंधन का उनके प्रोफाइल और संविभाग में रक्षा सेवा ग्राहक के लिए एक बड़ा आई.टी परियोजना होना एक रणनीतिक रूप से सोचा समझा निर्णय था। इस प्रकार एक व्यापारिक निर्णय होने के नाते लिया गया जोखिम सही था। एस.बी.यू ने भारतीय थलसेना से एक ₹20 करोड़ का क्रय आदेश प्राप्त किया था।
- (iii) संविदा पर हस्ताक्षर करते समय बी.ई.एल को बिना एल.डी के सुपुर्दगी पूर्ण करने का पूरा भरोसा था। ग्राहक का डिस्ट्रीब्यूटिड से केन्द्रित नेटवर्क आर्किटेक्चर में बदलने के निर्णय ने ई-फॉर्म सॉल्यूशन का कार्यान्वयन और निष्पादन के लिए पूरा कार्यक्षेत्र ही बदल दिया। जिससे उपयुक्त सॉल्यूशन प्रोवाइडर के अंतिमकरण में विलम्ब हुआ। यद्यपि विलम्ब भारतीय वायुसेना द्वारा (उनके परिचालन/प्रबंधन से संबंधित मामलों) आवश्यकता में परिवर्तन के कारण था लेकिन कम्पनी को यह स्वीकार करना पड़ा और एल.डी के रूप में ₹5.45 करोड़ का अतिरिक्त नुकसान सहन करना पड़ा।
- (iv) ओ.ई.एम/विक्रेताओं के साथ एक के बाद एक वारंटी की समाप्ति के बाद, आई.ए.एफ के साथ वारंटी अवधि के शुरू होने तक परियोजना का समर्थन किया

जाना था। अतः ए.एम.सी आदेश को इस कार्यक्रम के समर्थन के लिए ओ.ई.एम/विक्रेताओं को किया जाना था और इस प्रकार ₹14.60 करोड़ के व्यय को अवशोषित किया जाना था।

- (v) आर.एफ.पी/संविदा के अनुसार, ई-फार्मों का विकास करना कार्य का दायरा था। हालांकि संविदा के बाद, ग्राहक ए.एफ.एन.ई.टी पर ई-फॉर्म चलाना चाहते थे। ए.एफ.एन.ई.टी के साथ विमेक्स के एकीकरण की शुरुआत संविदा के बाद की गई थी, जिसमें विन्यास और एकीकरण विनिर्देशनों को अंतिम रूप देने से पहले विभिन्न स्थानों पर क्षेत्र परीक्षण शामिल थे। यह एक समय लेनेवाली गतिविधि थी और 6-8 महीनों में पूरी हुई थी।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए कंपनी का उत्तर संतोषजनक नहीं है:

- बी.ई.एल इस परियोजना में होनेवाले काम की जटिलता के समुचित आकलन के बिना ही शामिल हो गया क्योंकि जैसा कि पहले ही बताया गया है, बोली प्रस्तुत करते समय कंपनी द्वारा की गई परिकल्पना का अनुपालन नहीं किया गया। इसके अलावा आ.एफ.पी. चरण के दौरान अर्थात् बोली प्रस्तुत करने से पहले सामग्री, नेटवर्किंग सिस्टम और अनुकूलन की आवश्यकता के बारे में पता था।
- निविदा प्रक्रिया के दौरान ही मांग और ई-फॉर्म की आवश्यकताओं का विश्लेषण पूरा करना आवश्यक था। जैसा कि ए.एफ.एन.ई.टी के आधिकारिक उद्घाटन (सितंबर 2010) से पहले इसका कार्यान्वयन प्रगति पर था, बोली लगाने की प्रक्रिया के दौरान ही कंपनी को इसके बारे में पता था और इसलिए, ए.एफ.एन.ई.टी पर ई-फॉर्म चलाने और ए.एफ.एन.ई.टी के साथ वाइमैक्स के एकीकरण की वजह से बदलाव अधिक समय लेने वाला था यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है।

इस प्रकार, शामिल किए गए कार्य की जटिलता और विनिमय दर में परिवर्तन, वारंटी व्यय और आपूर्ति में देरी के प्रभाव जैसे संबंधी लागतों पर ध्यान दिए बिना कैंप एरिया नेटवर्क की स्थापना के लिए संविदा में प्रवेश करने के बी.ई.एल के अविवेक निर्णय के परिणामस्वरूप ₹36.84 करोड़⁸ की हानि हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (नवंबर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

⁸ ₹3.94 करोड़ (शुद्ध एलडी) + ₹18.30 करोड़ (बिक्री मूल्य से अधिक खर्च) + ₹14.60 करोड़ (वारंटी = ₹36.84 करोड़)।

3.3. ग्राहक की आवश्यकता के बिना एल-बैंड में भरनी मार्क II के विकास के परिणामस्वरूप ₹11.45 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) ने बिना ग्राहक की विशिष्ट आवश्यकता का स्पष्ट रूप से पता लगाये तीन आयामी (3डी) एल बैंड राडार विकसित करने के लिए कदम उठाया। चूँकि ग्राहक भरनी एम.के-II की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु संशोधित किए गए एस बैंड 3डी असलेशा राडार का इच्छुक था, एल बैंड राडार के विकास किए जाने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹11.45 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) से रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ) के डिजाइन पर आधारित "बाइ इंडियन कैटेगरी" के अंतर्गत 38 लो लेवल लाइटवेट राडार (एल.एल.एल.आर) मार्क-2 (भरनी एमके-II) की खरीद के लिए रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी) द्वारा एक प्रस्ताव बी.ई.एल को उनके टिप्पणियों के लिए भेजा गया था (जुलाई 2012)। यह प्रस्ताव इस बात को ध्यान में रखकर भेजा गया कि इलेक्ट्रॉनिक्स एंड राडार डेवलपमेंट इस्टेबलिशमेंट (एल.आर.डी.ई) ने पहले से ही एल.एल.एल.आर विकसित कर लिया था जो एम.ओ.डी के साथ हस्ताक्षरित अनुबंध (मार्च 2011) के तहत सेना को आपूर्ति के लिए बी.ई.एल द्वारा विनिर्माण किया जा रहा था। जबकि एल.एल.एल.आर एमके-I राडार 2-आयामी⁹ एल बैंड राडार था, प्रस्तावित भरनी एमके-II राडार को 3-आयामी¹⁰ निगरानी राडार के रूप में माना गया था जिसमें बेहतर ऊंचाई क्षमता और बेहतर परिचालन और प्रदर्शन विशेषताएं शामिल हैं।

बी.ई.एल के निदेशक मंडल ने ₹17.36 करोड़ की अनुमानित लागत पर एस बैंड असलेशा राडार के समान फीचर्स वाले भरनी एम.के. II का एक प्रोटोटाइप विकसित करने के लिए पूंजी निवेश सहित अनुमोदन प्रदान कि और अनुमोदन के 18 महीनों की समय-सीमा के भीतर उपयोगकर्ता को मूल्यांकन और जमीनी प्रदर्शन के लिए पेशकश की गई। विकसित करने के लिए परिकल्पित राडार एक एल-बैंड 3डी राडार था। बोर्ड ने प्रबंधन को एल.आर.डी.ई के साथ एक विस्तृत समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने के लिए भी सलाह दी क्योंकि एल.आर.डी.ई, भरनी एमके-II के लिए प्रणाली डिजाइन एजेंसी होगी।

बोर्ड द्वारा निर्धारित समयरेखा के अनुसार, यूजर ट्रायल के लिए सिस्टम के डिजाइन, विकास, साकार करना, एकीकरण, परीक्षण और फील्ड करने की संभावित तिथि अक्टूबर 2014 थी। एल.आर.डी.ई द्वारा डिजाइन को अंतिम रूप देने और बाद में उपयोगकर्ता और बी.ई.एल के साथ प्रारंभिक डिजाइन समीक्षा आयोजित करने के कारण परियोजना की प्रगति में देरी हो रही थी। इस बीच, एल.आर.डी.ई ने बी.ई.एल को सूचित किया (सितंबर 2014) कि सेना वायु रक्षा के साथ त्रैमासिक इंटरैक्टिव मीटिंग के दौरान, उपयोगकर्ता ने एस-बैंड पर उत्सुकता दिखायी और भरनी एमके-II आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक असलेशा राडार को उपयोगकर्ता मूल्यांकन के

⁹ स्पीड, अजीमुथ और लक्ष्य के रेंज के विवरण प्रदान करें।

¹⁰ सीमा, अजीमुथ, रेज और लक्ष्य की ऊंचाई निर्धारित करें।

लिए मार्च 2015 तक तैयार किया जाना था। बैंड के परिवर्तन के कारण, एल बैंड का विकास रोक दिया गया था (नवंबर 2014) और एस-बैंड रडार के विकास के लिए ₹4.98 करोड़ की अनुमानित लागत पर अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक द्वारा एक नई स्वीकृति प्रदान की गई थी (मार्च 2015)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एल बैंड रडार के विकास पर ₹11.45 करोड़¹¹ (इन्वेण्ट्री सहित) का खर्च मार्च 2016 तक किया गया था, जैसा कि नीचे बताया गया है:

तालिका: 3.4-एल बैंड राडार के विकास पर किए गए व्यय का विवरण

| मद | राशि (₹ करोड़ में) |
|--------------------------------------|--------------------|
| सामग्री | 4.13 |
| श्रमिक | 0.10 |
| विकास और इंजीनियरिंग (डी एंड ई) लागत | 6.18 |
| ऊपरी खर्च | 0.35 |
| अन्य | 0.69 |
| योग | 11.45 |

जैसा कि विकास को रोक दिया गया था, उपरोक्त अधिकांश व्यय व्यर्थ हुए थे।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एल.आर.डी.ई के साथ परियोजना और स्पष्टता सुनिश्चित करने के लिए बी.ई.एल ने एल.आर.डी.ई के साथ सहमति पत्र पर हस्ताक्षर करने में बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2016) कि एल.आर.डी.ई नामित डिजाइन एजेंसी है, ने एल-बैंड में अर्ध-सक्रिय चरणबद्ध सारणी तकनीक का उपयोग करके भरनी एम.के. II का प्रस्ताव किया था। आवृत्ति बैंड में बदलाव ने डिजाइन परिवर्तन को अनिवार्य किया। कुल व्यय में से ₹11.45 करोड़, अधिकांश पैसा अस्लेशा तकनीक पर आधारित एस-बैंड संस्करण के नए विकास/संशोधन/प्राप्ति में उपयोग किए गए थे और सामान्य उप-प्रणालियों का उपयोग 'एस' बैंड में मामूली संशोधनों के साथ-साथ अन्य परियोजनाओं के अतिरिक्त खरीद के रूप में किया जा सकता था। एल.आर.डी.ई के साथ मसौदा समझौता तैयार किया गया था लेकिन बैंड में बदलाव के कारण, सहमति समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर रोक दिया गया था।

लेखापरीक्षा का मानना है कि ग्राहक द्वारा प्रत्यावर्तित आवश्यकता 3डी राडार के लिए थी, बी.ई.एल. का उत्पादन एजेंसी होने के नाते, ग्राहकों के मांग धारणा के आधार पर विकास के साथ आगे बढ़ने से पहले सुविधाओं और विनिर्देशों के बारे में ग्राहकों की आवश्यकताओं को स्पष्ट रूप से पता होना चाहिए।

इस प्रकार बी.ई.एल का निर्णय एल बैंड राडार के विकास किए जाने के लिए विशेष रूप से विशिष्ट ग्राहक आवश्यकता के बारे में स्पष्ट रूप से पता न लगाने और सुविधाओं के

¹¹ 2 से 4 जी.एच.जेड. आवृत्ति के साथ शार्ट-वेव।

विनिर्देशों के कारण औचित्य नहीं था और इसके परिणामस्वरूप व्यय के एक हिस्से के रूप में ₹11.45 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय (सितंबर 2016) को प्रस्तुत किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.4. कम तीव्रता वाले इलेक्ट्रॉनिक युद्ध प्रणाली की आपूर्ति में विलम्ब से ₹8.97 करोड़ के निर्णीत हर्जाने के अतिरिक्त ₹47.46 करोड़ की क्षति

लागत के अनुचित अनुमान और संविदा के संशोधन के प्रस्तावों को प्रस्तुत करने में देरी के परिणामस्वरूप परियोजना के विलम्बित निष्पादन और ₹8.97 करोड़ निर्णीत हर्जाने सहित ₹56.43 करोड़ की हानि।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (कम्पनी) ने एक लो ईंटेंसिटी कन्फ्लिक्ट इलेक्ट्रॉनिक वारफेयर सिस्टम¹² (एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू.) की सुपुर्दगी के लिए रक्षा मंत्रालय से प्रस्ताव के लिए एक अनुरोध (आर.एफ.पी.) प्राप्त किया (अगस्त 2008)। कम्पनी ने ₹188.83 करोड़ में इलेक्ट्रॉनिक्स कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड¹³ (ई.सी.आई.एल.) हैदराबाद के साथ कंसोर्टियम में टेकनो वयावसायिक प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसमें ₹16.53 करोड़ ए.एम.सी. की ओर और ₹1.26 करोड़ स्थापना लागत की ओर शामिल थे। ई.सी.आई.एल. के काम के हिस्से में मुख्य असेम्बली इकाईयाँ शामिल थी यानि नियंत्रण केन्द्र (सी.सी.) की तीन इकाईयाँ, कोशीय संचार अवरोधन उपप्रणाली (सी.सी.आई.एस.) की तीन इकाईयाँ और अभियांत्रिकी समर्थन (ई.एस.) पैकेज सहित रेडियो प्रसारण के पुनरावर्तक स्टेशनों की छः इकाईयाँ। ई.सी.आई.एल. द्वारा प्रस्तुत ₹91.02 करोड़ की लागत (फरवरी 2009) के विरुद्ध, (₹71.67 करोड़ प्रमुख असेम्बली इकाईयाँ के लिए, ₹10.75 करोड़ ई.एस. पैकेज के लिए और ₹8.60 करोड़ ए.एम.सी. के लिए) कम्पनी ने रक्षा मंत्रालय को व्यावसायिक प्रस्ताव प्रस्तुत (फरवरी 2009) करते समय ई.सी.आई.एल. की सहमति के बिना ₹65.01 करोड़ उद्धृत किया। ई.सी.आई.एल. ने इन आधारों पर प्रस्ताव को स्वीकृत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की (अप्रैल 2012) कि घटी हुई कीमतें व्यवसायिक तौर पर व्यवहार्य नहीं थी। परिणामस्वरूप, कम्पनी ने ई.सी.आई.एल. को उनके कार्य के भाग को क्रियान्वयन करने की प्रतिबद्धता से विमुक्त करने, (अप्रैल 2012) और समूची परियोजना को स्वतंत्र रूप से क्रियान्वयन करने का निर्णय लिया।

¹² एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू. प्रणाली प्रयोगिक मोबाइल ग्राउंड आधारित एकीकृत प्रणाली है जो पहाड़ी, मैदानों और जंगली इलाकों में खुले/निर्मित क्षेत्रों में कुशल कार्य करने में सक्षम है।

¹³ ई.सी.आई.एल. परमाणु ऊर्जा विभाग के तहत भारत सरकार का एक उद्यम है।

कम्पनी की बोली न्यूनतम थी और रक्षा मंत्रालय ₹188.83 करोड़ की एक कुल लागत से एक एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू. प्रणाली की आपूर्ति हेतु संविदा की। संविदा के अनुसार, सुपुर्दगी संविदा ग्रहण करने के 18 महीनों के भीतर अर्थात् 11 जनवरी 2013 तक पूरी होनी थी।

कम्पनी ने ₹218.42 करोड़ की लागत खर्च करने के बाद 26 महीनों की देरी से परियोजना को मार्च 2015 में पूरा किया जिसके विरुद्ध कम्पनी ने ₹170.96 करोड़ अधिप्राप्त किए और ₹22.10 करोड़ अपेक्षित लाभ के विरुद्ध ₹47.46 करोड़ की हानि हुई जैसा कि ब्यौरा नीचे दिया गया है:

तालिका 3.5 - परियोजना पर कम्पनी द्वारा खर्च की गई लागत का ब्यौरा

| (₹करोड़ में) | | | |
|-----------------------------------|---------------|--------------------------------------|----------|
| ब्यौरा | अनुमानित लागत | वास्तविक खर्च (स्थापना पर खर्च सहित) | परिवर्तन |
| सामग्री की लागत | 135.16 | 188.01 | 52.85 |
| श्रम की लागत | 5.77 | 26.13 | 20.36 |
| डी. एण्ड ई. विकास की लागत | 8.01 | 4.28 | 3.73 |
| परिचालन सामानों/सेवाओं की लागत | 148.94 | 218.42 | 69.48 |
| संविदा के अनुसार पहचानी गई बिक्री | 171.04 | 171.04 | |
| अंशदान (हानि) | (+)22.10 | (-)47.38 | |

इस प्रकार, अनुमानित लागत से कुल परिवर्तन ₹69.48 करोड़ था। कम्पनी ने सामग्री विषयवस्तु में बढ़ोतरी (₹31.79 करोड़) और विपरीत विनिमय दर परिवर्तन (₹18.79 करोड़) को परियोजना में हुई हानि के लिए मुख्य कारणों को बताया (नवंबर 2015)। आगे लेखा परीक्षा विश्लेषण से निम्नलिखित जानकारियां:

- आर.एफ.पी. में न प्राप्त हुई लागत न प्रतिबद्धता (एन.सी.एन.सी.) का प्रदर्शन था जो दिसम्बर 2009 में हुआ। एन.सी.एन.सी. प्रदर्शन के दौरान रक्षा मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित मुख्य परिवर्तन प्रस्तावित किए गए:

तालिका 3.6 - प्रस्तावित मुख्य परिवर्तनों का ब्यौरा

| क्रम संख्या | मद | आर.एफ.पी. आवश्यकता | संशोधित आवश्यकता | प्रभाव (₹करोड़ में) |
|-------------|------------------------|-----------------------------|--|---------------------|
| 1. | एस.डी.बी.एफ.एस. एनटिटी | जिप्सी वाहन पर लगाने के लिए | सेना द्वारा दिए गए 2.5 टन वाहन पर लगाने के लिए | 3.60 |
| 2. | एम3टीआर रेडियो | इनहाऊस विकसित रेडियो | आर एण्ड एस जर्मनी से आयातित होना | 8.67 |
| 3. | सी.सी.आई.एस. एनटिटी | 16 डुप्लैक्स चैनल प्रणाली | 24 डुप्लैक्स चैनल प्रणाली | 6.57 |

उपरोक्त परिवर्तनो पर संविदा करते समय विचार नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप आर.एफ.पी. के उत्तर में कम्पनी द्वारा कोट की गई राशि संविदा में अपरिवर्तनीय रही यद्यपि आर.एफ.पी. की मदों में परिवर्तन थे।

इसके अतिरिक्त, कम्पनी द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद निम्नलिखित मुख्य उपस्करों के वास्तविक उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) में परिवर्तन था:

तालिका 3.7 - ओ.ई.एम. में परिवर्तनों का ब्यौरा

(₹ करोड़ में)

| क्रम संख्या | मद | आर.एफ.पी. में संशोधन | प्रभाव |
|-------------|------------------------|--|--------|
| 1. | 15 केवीए जनरेटर | सुमिनस से मैसर्स एम.ए.के. कंट्रोलस विक्रेता में बदलाव | 3.32 |
| 2. | 25 केवीए जनरेटर | सुमिनस से मैसर्स एम.ए.के. कंट्रोलस विक्रेता में बदलाव | 2.08 |
| 3. | वी./यू. एच.एफ. अकसाईटर | माइक्रोवेव इलेक्ट्रॉनिक्स सिस्टम से मैसर्स प्रगति माइक्रो विक्रेता में बदलाव | 0.08 |

प्रस्तुत करने के बाद (फरवरी 2009) संविदा करने के समय (जुलाई 2011) ग्राहक की आवश्यकताओं को आश्वस्त करने में कोट असफलता के परिणामस्वरूप उपस्कर में बदलाव करने के बाद ग्राहक द्वारा प्रभावित कोट ओ.ई.एम. के कारण अतिरिक्त खर्च हुआ।

- ii. संविदा के खण्ड 36.1 के अनुसार, विदेशी सामान पर विनिमय दर परिवर्तन (ई.आर.वी.) लागू होगा। संविदा के खण्ड 36.3 में निर्धारित था कि आयातित सामान की सुपर्दगी अवधि को बाद में बढ़ाने/फिर से तय करने की दशा में ई.आर.वी. खण्ड लागू नहीं होगा। जैसा कि ऊपर बताया गया है, वास्तविक उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) के बदलने के कारण संशोधन, विनिर्देशों में बदलाव, वितरक के नाम में परिवर्तन, ओ.ई.एम. के पते में परिवर्तन आदि को रक्षा मंत्रालय द्वारा अनुमोदित किया जाना था। कम्पनी ने संशोधन की प्रक्रिया नवम्बर 2012 में प्रारम्भ की परन्तु पूर्ण औचित्य तथा सहायक दस्तावेजों के साथ अंतिम प्रस्ताव केवल मई 2013 में ही जमा किया अर्थात् सुपर्दगी अवधि (11 जनवरी 2013) की समाप्ति के लगभग चार महीनों के बाद। ओ.ई.एम. के बदलाव के कारण संशोधन का एम.ओ.डी. द्वारा अनुमोदन अक्टूबर 2013 में हुआ। इसके अतिरिक्त, एम.ओ.डी. ने तीन संशोधन जारी किए (सितम्बर 2013, जून 2014 तथा मार्च 2015) जिसके कारण परिनिर्धारित नुकसानी (एल.डी.) के आरोपण के साथ सुपर्दगी अवधि 31 मार्च 2015 तक बढ़ गई। एम.ओ.डी. द्वारा संशोधन जारी करने के लिए प्रस्ताव जमा करने में देरी के कारण कम्पनी द्वारा आयातित सामग्री के लिए

आदेश जारी नहीं किया जा सका। चूंकि संशोधनों का अनुमोदन नियत सुपुर्दगी अवधि के गुजर जाने के बाद हुआ था, नियत सुपुर्दगी अवधि के बाद प्राप्त आपूर्तियों पर ई.आर.बी. का वहन कम्पनी के द्वारा किया जाना था। संविदा में उल्लेखित विनिमय दर के आधार पर आयातित सामान के लिए किए गए क्रयआदेशों (पी.ओज़) (अक्टूबर 2011 से सितम्बर 2013) का मूल्य ₹94.75 करोड़ होने के बावजूद, इन क्रय आदेशों के सम्बन्ध में किया गया भुगतान ₹113.54 करोड़ था जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹18.79 करोड़ का अंतर झेलना पड़ा।

- iii. ई.सी.आई.एल. का कार्य कम्पनी द्वारा ₹69.56 करोड़ की दर की बजाय ₹65.09 करोड़ की लागत पर सम्पन्न किया गया। तथापि ओ.ई.एम., विनिर्देशनों में परिवर्तनों के लिए संशोधनों को प्राप्त करने में देरी के कारण सुपुर्दगी में देरी हुई। देरो से आपूर्ति के लिए एम.ओ.डी. ने ₹8.97 करोड़ का एल.डी. लगाया क्योंकि सुपुर्दगी अवधि में विस्तार एल.डी. के आरोपण के साथ था।

परिणामस्वरूप इस परियोजना के कार्यान्वयन के कारण कम्पनी को ₹56.43 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

जबाब में प्रवन्ध ने कहा (मई 2015) कि

- i) अधिप्राप्ति नीति के अनुसार अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय बोलीकर्ता को तकनीकी आवश्यकताओं को नेगोशियेट करने की अनुमति नहीं थी तथा कुछ ऐसी परिचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करना था जो आर.एफ.पी. का हिस्सा नहीं थीं। अनुमानित बारम्बार आदेशों तथा आगे आने वाले मुख्य वैधुत युद्ध (ई.डब्ल्यू.) कार्यक्रमों के मद्देनज़र सचेत निर्णय लिया गया था।
- ii) यद्यपि परियोजना को नुकसान हुआ। लेकिन परियोजना को कार्यान्वित करने से बहुत ज्यादा तकनीकी जानकारी प्राप्त हुई जिसमें विकास सम्मिलित था तथा वैश्विक बोली के कारण एल.डी. की छूट के सारे प्रयास व्यर्थ हो गए।

कम्पनी का जबाब संतोषजनक नहीं है क्योंकि ग्राहक की आवश्यकता का निर्धारण निविदा पूर्व स्तर पर ही कर लिया जाना चाहिए था तथा आर.एफ.पी. में सम्मिलित न की गई मर्दों की चर्चा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से पहले अनुबंध बातचीत समिति (सी.एन.सी.) की बैठकों के दौरान कर लेनी चाहिए थी। हालाँकि इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता कि परियोजना के क्रियान्वयन से कम्पनी को तकनीकी जानकारी प्राप्त हुई,लेकिन लेखा परीक्षा का कहना है कि सामग्री की लागत की वसूली के बिना परियोजना का कार्यान्वयन कम्पनी के हित में नहीं था।

इस प्रकार, लागत का गलत अनुमान लगाने और संविदा के संशोधन हेतु प्रस्तावों की प्रस्तुति में विलंब के परिणामस्वरूप परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब हुआ और इसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹8.97 करोड़ की एल.डी. के अलावा ₹47.46 करोड़ की हानि भी हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसंबर 2016); उनके उत्तर प्रतीक्षित थे (मार्च 2017)।

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड

3.5. वाकिंग ड्रैगलाइन के निर्माण और कमीशनिंग लेने में विलंब के कारण ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि

बी.ई.एम.एल लिमिटेड ने वाकिंग ड्रैगलाइन के कमीशनिंग में विलंब किया और परिणामस्वरूप परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में उनको ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

उत्तरी कोलफील्ड लिमिटेड, (एन.सी.एल) ने बी.ई.एम.एल लिमिटेड (बी.ई.एम.एल) को सामग्रियों एवं उपयोग योग्य वस्तुओं के साथ एक बी.ई.एम.एल बूसाइरस डब्ल्यू 2000 (33/72) वाकिंग ड्रैगलाइन जिनकी कुल लागत ₹184.48 करोड़ है की आपूर्ति का आदेश दिया (सितम्बर 2009)। आपूर्ति आदेश के अनुसार,

- सामग्रियों के साथ उपस्कर को एफ.ओ.आर गंतव्य के आधार पर कस्टम प्राधिकरण के साथ संविदा के पंजीकरण की दिनांक से 22 माह के भीतर सुपुर्द किया जाना था।
- उपस्कर की निर्धारित समय सीमा में सुपुर्दगी में विफल रहने पर बी.ई.एम.एल को प्रति सप्ताह या सप्ताह के भाग की देरी के लिए उपस्कर की लागत का 0.5 प्रतिशत की दर से अधिकतम 10 प्रतिशत परिनिर्धारित नुकसानी हेतु जिम्मेदार ठहराया जायेगा।
- बी.ई.एम.एल साइट पर पूर्ण उपस्कर प्राप्त के 18 माह के भीतर संस्थापन एवं कमीशनिंग हेतु उत्तरदायी था। यदि उपस्कर के निर्धारित समय अवधि के भीतर कमीशनिंग में कोई विफलता आती है तो उस स्थिति में प्रति सप्ताह या सप्ताह के भाग की देरी के लिए सामग्रियों के साथ उपस्कर को पहुँचाई जाने की कीमत का 0.5 प्रतिशत की दर से अधिकतम 5 प्रतिशत एल.डी के तौर पर वसूला जाएगा।

बी.ई.एम.एल. ने बूसाइरस इंटरनेशनल इंक, यू.एस.ए (बूसाइरस) (जिसका बाद में कैटरपिल्लर ग्लोबल माइनिंग एल.एल.सी-सी.जी.एम.¹⁴ के रूप में नामकरण हुआ) को एक सेट कम्पलीटली नॉक्ड डाउन (सी.के.डी.) किट जिसकी आवश्यकता वाकिंग ड्रैगलाइन डब्ल्यू. 2000 (33/72) के लिए थी, कलपुर्जों की तीन वर्षों की गारंटी के साथ कुल लागत यू.एस.डी. 2.39 करोड़ (₹46.00

¹⁴ कैटरपिल्लर इंक ने बूसाइरस इंटरनेशनल इंक का अधिग्रहण जुलाई 2011 में किया।

प्रति यू.एस.डी. की दर से ₹110.11 करोड़) थी, का खरीद संबंधी आदेश दिया। इसके अलावा, बी.ई.एम.एल. एवं बूसाइरस के बीच हुए तकनीकी एवं संघटक आपूर्ति करार (सितम्बर 1998) के अनुसार बूसाइरस, बी.ई.एम.एल. को तकनीकी मार्गदर्शन एवं विक्रय उपरांत दी जाने वाली सलाह बी.ई.एम.एल. को बी.ई.एम.एल. की लागत पर प्रदान करेगा। प्रारंभ में करार पाँच वर्षों के लिए वैध था जिसे एक संशोधन के उपरांत सितम्बर 2004 से दस वर्षों के लिए बढ़ा दिया गया था।

आपूर्ति आदेश के अनुसार बी.ई.एम.एल. ने सितम्बर 2011 में निर्धारित समय अवधि के भीतर उपस्कर की आपूर्ति कर दी थी अतः संस्थापन एवं कमिश्निंग को सुपुर्दगी की वास्तविक तिथि से 18 माह के भीतर अर्थात् मार्च 2013 तक पूरा हो जाना चाहिए था। 22 माह के विलम्ब के उपरांत अर्थात् कि जनवरी 2015 में ही संस्थापन एवं कमिश्निंग का कार्य पूरा हो सका था। एन.सी.एल. ने ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग में हुए विलंब के लिए ₹9.56 करोड़ की वसूली एल.डी. के लिए की (मार्च 2015)।

चूँकि आपूर्ति आदेश ने यह निर्दिष्ट किया कि ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग में होने वाला विलंब प्रति सप्ताह वितरित उपस्कर की लागत के 0.5 प्रतिशत की दर से एल.डी. को आकर्षित करेगा, बी.ई.एम.एल. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग को आपूर्ति आदेश में दर्शाए गए निर्धारित समय के भीतर ही पूरा किया जाना चाहिए। निर्धारित समय के भीतर ड्रैगलाइन के गैर कमिश्निंग से ₹9.56 करोड़ के एल.डी. भुगतान को परिहार्य किया जा सकता है।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में (नवम्बर 2016) यह कहा कि:

- i. 33 x 72 आकार का वाकिंग ड्रैगलाइन बी.ई.एम.एल. द्वारा प्रथम बार विनिर्मित किया गया था। यद्यपि बी.ई.एम.एल. द्वारा कई वर्षों में हासिल किए हुए कौशल ने उपस्कर के उत्पादन; संरचनाओं की वेल्डिंग में आवश्यक विशिष्ट कौशल को विकसित करने में लगने वाले समय में सहायता प्रदान की।
- ii. उपभोक्ता के गैर तैयार संस्थापन साइट के सौंपने के कारण संस्थापन प्रक्रिया के प्रारंभ में विलंब हुआ।
- iii. एल.डी. की वसूली (₹9.56 करोड़) के रूप में बी.ई.एम.एल. द्वारा कटौती की गई राशि की वापसी के लिए एन.सी.एल. के साथ आगे बढ़ने के लिए सभी प्रयास किए।

उत्तर संतोषजनक नहीं था क्योंकि:

- i. बी.ई.एम.एल. ने अपने प्रस्ताव में समतल/तैयार साइट के सौंपने के संबंध में कुछ नहीं कहा था। अतः वह एन.सी.एल. को विलंब के लिए उत्तरदायी नहीं ठहरा सकता।
- ii. बी.ई.एम.एल. के निवेदन को एन.सी.एल. द्वारा स्वीकारा नहीं गया है और एन.सी.एल. ने साइट क्षेत्र के समतल किए जाने के कारण को विलंब का कारण मानने से इंकार

कर दिया क्योंकि डोजर, क्रेन तथा अन्य उपस्कर बी.ई.एम.एल साइट प्रभारी को बिना विलंब प्रदान कर दिए थे। एन.सी.एल. ने अप्रत्याप्त एवं गैर-अनुभवी श्रमशक्ति की तैनाती, लेबर के भुगतान संबंधी मामले जिनके लिए वह कुछ अवसरों पर हड़ताल पर भी जा चुके थे, कार्य के चरमोत्कर्ष के समय होने वाले विलंब तथा दो शाफ्टों के बीच आने वाली दूरी संबंधी मामलों पर प्रकाश डाला। आगे, बूसाइरस के साथ हुए पत्र व्यवहार से यह देखा गया कि बूसाइरस ने गुणवत्ता विनिर्देशनों, गलत/घटिया सामग्री के प्रयोग करने, गैर प्रशिक्षित तथा वैल्विंग एवं आपूर्तिकर्ता गुणवत्ता आश्वासन संबंधी मुद्दों पर आशंका जाहिर की थी चूंकि ऐसा कहा गया था कि इन सब की बी.ई.एम.एल. द्वारा अनदेखी की गई है।

अतः बी.ई.एम.एल ने वाकिंग ड्रैगलाइन के कमिशनिंग में विलंब किया तथा परिणामस्वरूप एल.डी. के माध्यम से ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि का सामना करना पड़ा।

यह मामला मंत्रालय को सौंपा गया था (नवम्बर 2016), उनका उत्तर अपेक्षित है (मार्च 2017)।

3.6. आवश्यकता आधारित संरचना को सुनिश्चित किए बिना मशीन की अधिप्राप्ति के कारण व्यर्थ निवेश

आवश्यक अवसंरचना के सुनिश्चित किए बिना मशीन की अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹13.15 करोड़ का व्यर्थ निवेश हुआ। बाद में बी.ई.एम.एल. लिमिटेड का विमानन डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने का लक्ष्य पहुँच से बाहर रहा।

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड ने मैसूर परिसर में समर्पित ऐरोस्पेस विनिर्माण विभाग के संस्थापन (फरवरी 2009) द्वारा ऐरोस्पेस व्यापार में परिवर्तन लाने का प्रयास किया है। इसका उद्देश्य विमानन डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने की शुरुआत करना था। बी.ई.एम.एल. के निदेशक मण्डल ने ₹104.13 करोड़ के पूँजी निवेश एवं बेंगलूरु में 25 एकड़ के विशिष्ट आर्थिक क्षेत्र भूमि के ₹40.00 करोड़ के अनुमानित दर पर अधिग्रहण को अतिरिक्त विनिर्माण सुविधाओं को स्थापित करने संबंधी अनुमोदन (मई 2010) दिया। जैसे ही भूमि की लागत बढ़ी, मण्डल ने ₹9.56 करोड़ की राशि को अतिरिक्त निवेश को भूमि की लागत राशि के अंतर राशि का अनुमोदन (नवम्बर 2010) दिया।

बी.ई.एम.एल. ने 26 अप्रैल 2011 को ₹49.50 करोड़ की अदायगी के उपरांत कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड (के.आई.ए.डी.बी) से बेंगलूरु ऐरोस्पेस सॉफ्टवेयर एक्सपोर्ट जोन पार्क (बी.ए.एस.ई.जेड.पी.) में 25 एकड़ भूमि का अधिकार लिया।

बी.ई.एम.एल ने ऐ.सी.बी. फ्रांस (ऐ.सी.बी.) को एक इलैस्टोफोम प्रैस मशीन का जिसकी लागत यूरो 11.70 लाख (₹8.19 करोड़, ₹70 प्रति यूरो) थी की आपूर्ति करने का भी आदेश (मई 2012) दिया। मशीन, आदेश देने तथा साख पत्र के जारी होने के दिनांक से 11 माह के भीतर

सुपुर्द होनी थी। प्राप्ति के दिनांक से छः सप्ताह के भीतर उपस्कर का अधिष्ठापन एवं कमीशनिंग का काम पूरा हो जाना था। एल.सी. 27 जुलाई को स्थापित हुई थी और ए.सी.बी द्वारा आदेश 01 अगस्त 2012 को स्वीकारा गया था।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि प्री-इंजीनियर्ड बिल्डिंग प्रणाली हेतु संविदा के लिए बी.ए.एस.ई.जेड.पी. में औद्योगिक सुविधा (मार्च 2012) एवं सिविल कार्य संविदा (अप्रैल 2012) के लिए यू.आर.सी. कंस्ट्रक्शन्स प्राइवेट लिमिटेड को क्रमशः ₹34.72 करोड़ एवं ₹38.42 करोड़ की संविदा सौंपी गई। संविदा के अनुसार, पी.ई.बी. का कार्य 05 मार्च 2012 को आरंभ होकर 24 जून 2012 तक पूरा होना था, जबकि सिविल कार्य 10 अप्रैल 2012 को आरंभ होकर 15 अक्टूबर 2012 को समाप्त होना था।

पी.ई.बी. संविदा में एम.आर.ओ. हेंगर एवं कम्पोजिट हेंगर के निर्माण का कार्य भी सम्मिलित था। उद्योग के मानक अनुसार, ऐसे प्री-इंजीनियर्ड आवश्यकतानुसार बनाए गए डिजाइन तीसरी पार्टी के प्रमाणन द्वारा पुनरीक्षित होने थे। हालांकि संविदा में स्पष्ट प्रावधानों के बावजूद भी यू.आर. सी. द्वारा यह पूरा नहीं किया गया था अतः यू.आर.सी. को कार्य जारी रखने की अनुमति नहीं दी गई थी। यू.आर.सी. ने संविदा में मध्यस्थता के हवाले से मध्यस्थता का नोटिस (अक्टूबर 2012) दिया। मध्यस्थ ने अपना निर्णय सुनाया (अगस्त 2016) जिसे यू.आर.सी. द्वारा बैंगलूरु शहर के सिविल कोर्ट में चुनौती दी गई है। कोर्ट का अंतरिम निर्णय अभी प्रतीक्षित (नवंबर 2016) था।

जैसे ही सिविल कार्य रोक गया था, बी.ई.एम.एल. ने ए.सी.बी. से उपस्कर को रोकने एवं सुपुर्दगी में विलंब करने का निवेदन किया चूँकि अवसंरचना संबंधी सुविधाएँ तैयार नहीं थी। ए.सी.बी. ने कहा (जनवरी 2013) कि चूँकि मशीन अद्वितीय थी, आवश्यकतानुसार ग्राहकानुकूल बनाई गई थी और किसी भी अन्य ग्राहक को सौंपी नहीं जा सकती। ₹10.24 करोड़ की लागत से अधिप्राप्त की गई मशीन को मैसूर में (मई 2015) भेजा गया तथा अधिष्ठापित किया गया जिसके परिणामस्वरूप बी.ई.एम.एल. को कस्टम ड्यूटी के तौर पर ₹2.43 करोड़ की अदायगी करनी पड़ी जिसे देने में छूट मिल सकती थी, यदि मशीन को एस.ई.जेड. में अधिष्ठापित किया जाता।

27 जुलाई 2012 को इलास्टोफोम प्रैस मशीन हेतु एल.सी. खोलने का बी.ई.एम.एल. का निर्णय लेखापरीक्षा के तर्क द्वारा जल्दबाजी में लिया गया था चूँकि पी.ई.बी. और सिविल कार्य हेतु हुई संविदाएँ क्रमशः मार्च 2012 और अप्रैल 2012 में की गई थी जो संविदाकार द्वारा संविदा शर्तों के गैर-अनुपालन के कारण अभी तक शुरू नहीं हो पाई थी। चूँकि 01 अगस्त 2012 को ए.सी.बी. द्वारा आदेश स्वीकारा गया था अतः ए.सी.बी. के मशीन की आपूर्ति में विलंब करने को मना करने के उपरांत बी.ई.एम.एल. अपनी प्रतिबद्धता से पीछे नहीं हट सकता था। आगे, ₹12.67 करोड़ की लागत से अधिप्राप्त मशीन व्यर्थ पड़ी रही चूँकि पर्याप्त आदेशों/अवसंरचना की मांग के चलते प्रयोग हेतु प्रस्तुत नहीं की जा सकी। हिंदुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) (रक्षा मंत्रालय के अंतर्गत आने वाला एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम जो विमान के उत्पादन में शामिल है)

से एक टीम शीट धातू घटकों के विनिर्माण हेतु मूल्यांकन क्षमता को जाँचने हेतु बी. ई.एम.एल. मैसूर का दौरा (मई 2015) किया। टीम ने यह निष्कर्ष निकाला कि पारंपरिक रूटिंग सुविधा और ग्रीष्म उपचार सुविधा जो कि शीट धातु घटकों के निर्माण हेतु अनिवार्य थी, उपलब्ध नहीं थी।

बी.ई.एम.एल. ने परियोजना परामर्श सेवाओं पर ₹0.34 करोड़ तथा मशीन के रखरखाव पर ₹0.14 करोड़ भी खर्च किए। मशीन के गैर-प्रयोग के कारण ₹13.15 करोड़ का समस्त निवेश/खर्च व्यर्थ/निष्फल रहा था।

बी.ई.एम.एल. ने कहा (अगस्त 2016) कि पूँजी बजट 2016-17 के अनुमोदन पर आवश्यक सुविधाएँ ए.एस.डी., मैसूर, में स्थापित कर दी जाएगी। बाद में यह उतर दिया गया कि के.एन.ई. 18 एविओनिक्स तथा विमान होसिस के विनिर्माण हेतु सुविधाओं की स्थापना करने आदि पर रोसोबोरन एक्सपोर्ट (आर.ओ.ई. रशियन हेलिकॉप्टर कोर्प) के साथ वार्ता जारी है तथा व्यापार शर्तों जे.वी./सहयोग को अंतिम रूप देने पर करार में प्रवेश किया जाएगा।

बी.ई.एम.एल. के उत्तर ने सुविधाओं को पूर्ण करने की तात्कालिकता की कमी तथा सुनियोजन के बिना प्रारंभ किए गए निवेश की ओर इशारा किया। इस बात की भी पुष्टि हुई कि ऐरोस्पेस के व्यापार सुअवसरों हेतु ऑफसेट कार्यक्रम में कोई प्रगति नहीं हुई थी (अगस्त 2016)।

अतः आवश्यक अवसंरचना को सुनिश्चित किए जाने के बिना ही मशीन की अधिप्राप्ति ने ₹13.15 करोड़ के व्यर्थ निवेश को परिणित किया। आगे, बी.ई.एम.एल. का विमान डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने का लक्ष्य अप्राप्य रहा।

मामला मंत्रालय को सौंपा गया (सितम्बर 2016) उनका उत्तर उपेक्षित था (मार्च 2017)।

गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड

3.7. यान अवतरण उपयोगिता परियोजना के लिए बी.ई.एल. से उन्नत समेकित संप्रेषण प्रणाली की खरीद पर किया गया अतिरिक्त व्यय

संविदा में निधारित संशोधन का प्रस्ताव रखने में गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी.) भारत सरकार ने आठ अवतरण यान उपयोगिता एम के IV पोतों (एल.सी.यू.एम. के - IV) के निर्माण एवं वितरण के लिए गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड, कोलकाता (जी.आर.एस.ई.) के साथ एक संविदा सुनिश्चित की (सितम्बर 2011)। संविदा की धारा 37.1 यह अनुबंधित करती है कि, अगर कार्य की प्रगति के दौरान दोनों पक्षकारों में से कोई भी अनुमोदित चित्रों में किसी प्रकार के संशोधनों या परिवर्तनों और अतिरिक्त जोड़ या विनिर्देशों में किसी प्रकार के बदलाव को प्रस्तावित करता है, तो यह पक्षकारों को संविदा में दिए गए अनुलग्नक V के अनुसार उपयुक्त संशोधन फार्म के माध्यम से करना

होगा। धारा 37.3.1 के अनुसार जी.आर.एस.ई. को प्रस्तावित संशोधनों की विस्तृत जानकारी शीघ्रातिशीघ्र, 6 हफ्तों के अंदर एम.ओ.डी. को समय एवं लागत के प्रभाव को दर्शाती हुई अग्रेषित करनी चाहिए। संविदा की धारा 37.5 यह निर्धारित करती है कि विनिर्देशों द्वारा आवश्यक कोई भी सामग्री यदि नामित आपूर्तिकर्ता द्वारा आपूर्ति/ वितरण नहीं की जा सकती अथवा कम आपूर्ति की जाती है, तब जी.आर.एस.ई. आवश्यकता की पूर्ति के लिए अन्य सामग्री की आपूर्ति कर सकता है बशर्ते एम.ओ.डी. इसके लिए लिखित में सहमत हों।

एल.सी.यू. में उन्नत समेकित संप्रेषण प्रणाली (ए.सी.सी.एस.) सम्मिलित थे एवं इनके नामित विक्रेता थे, भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.), इलेक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (ई.सी.आई.एल.) एवं मेसर्स टाटा पावर एस.ई.डी., मुम्बई। ए.सी.सी.एस. के लिए जी.आर.एस.ई. द्वारा (नवम्बर 2011) में बनाए गए आवश्यकता के विवरण (एस.ओ.आर.) के अनुसार माडल पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के लिए विचार किया गया था, जो कि ए.सी.सी.एस. का एक घटक था। ए.सी.सी.एस. के लिए ₹54.26 करोड़ का अनुमानित मूल्य बी.ई.एल. द्वारा अक्टूबर 2010 में प्राप्त कोट पर आधारित था जो कि माडल पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर को ध्यान में रखकर रखा गया था। जी.आर.एस.ई. ने ए.सी.सी.एस. की आपूर्ति के लिए बी.ई.एल., ई.सी.आई.एल. एवं मेसर्स टाटा पावर एस.ई.डी. मुम्बई से निविदाएं मंगाई (दिसम्बर 2011)। तकनीकी मुद्दों की चर्चा करने के लिए जी.आर.एस.ई., ई.सी.आई.एल. एवं बी.ई.एल. के बीच हुई प्री-बिड मीटिंग (दिसम्बर 2011), में बी.ई.एल. ने ए.सी.सी.एस. के लिए अप्रचलन के कारण, पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर माडल के बदले में एम 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम संस्करण की आपूर्ति का प्रस्ताव दिया। यह प्रस्ताव केवल बी.ई.एल. से प्राप्त किया गया (जनवरी 2012) जिसमें ₹89.30 करोड़ की राशि उद्धरित की गई थी एवं बाद में ₹93.20 करोड़ पर इसका संशोधन किया गया। अगस्त 2012 एवं मई 2013 के बीच में जी.आर.एस.ई. ने बी.ई.एल. के साथ तकनीकी/वाणिज्यिक समझौता किया और इसके बाद ₹67.00 करोड़ की राशि पर आठ ए.सी.सी.एस. प्रणाली की आपूर्ति का आदेश (जुलाई 2013) दिया।

जी.आर.एस.ई. ने (अप्रैल 2013) में ए.सी.सी.एस. में एम. 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम सांस्करण की आपूर्ति से हुए अंतर लागत के कारण एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) (आई.एच.क्यू.(एन.)) से प्रतिपूर्ति/मुआवजे का दावा किया। आई.एच.क्यू.(एन.) ने इस दावे से इनकार करते हुए, कहा (अप्रैल 2013) कि बनावट विनिर्देशों/अनुमोदित तकनीकी विनिर्देशों के आधार पर की गई ए.सी.सी.एस. की अधिप्राप्ति जी.आर.एस.ई. का संविदात्मक दायित्व था। और आई.एच.क्यू. ने ओ.ई.एम. द्वारा प्रस्तुत ए.सी.सी.एस. प्रणाली के तकनीकी विनिर्देशों में कोई बदलाव नहीं मांगा था। अतः निश्चित मूल्य संविदा के लिए परियोजना की लागत में वृद्धि व्यवहार्य नहीं थी।

लेखापरीक्षा का यह तर्क है कि जी.आर.एस.ई. संशोधनों का प्रस्ताव रखने में संविदा के प्रावधानों का पालन करने में असफल रहा। जब बी.ई.एल. ने माँडल पी.ए.ई. 3060 वी./यू. एच. एफ. ट्रान्स

रिसीवर के बदले में मॉडल एम. 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम संस्करण की आपूर्ति का प्रस्ताव दिसम्बर 2011 में दे दिया था और जी.आर.एस.ई. को जुलाई 2012 में बी.ई.एल. की मूल्य बिडों के खुलने से पहले इन दोनों मॉडल के मूल्यों के बीच के महत्वपूर्ण अंतर का पता था, तो उसे एम.ओ.डी. को संविदा की शर्तों के अंतर्गत इन यंत्रों के संशोधनों के बारे में अवगत कराना चाहिए था। ठेके की शर्तों के अंतर्गत प्रस्ताव में संशोधन करने में हुई जी.आर.एस.ई. की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़¹⁵ की राशि का अतिरिक्त व्यय हुआ।

जी.आर.एस.ई. ने (नवम्बर 2016) उत्तर दिया कि बजटीय कोट पी.ए.ई. 3060 माडल के लिए होने के बावजूद, मूल्यों की बोली पी. ए. ई.-एम. 7 माडल के लिए लगाई गई जो कि तकनीकी रूप से अधिक उन्नत संस्करण थी, क्योंकि ई.सी.आई.एल. द्वारा पी.ए.ई. 3060 माडल का निर्माण बंद कर दिया गया था। तय किया गया मूल्य अनुमानित मूल्य से 23 प्रतिशत अधिक था। बजटीय कोट की वैधता दिनांक (मार्च 2011) से आदेश जारी करने की तिथि (जुलाई 2013) तक के 2.5 वर्षों के अंतराल को ध्यान में रखते हुए, सामान्य मूल्य वृद्धि 14 प्रतिशत थी और बकाया 9 प्रतिशत उन्नत विनिर्देशों/विशेषताओं के फलस्वरूप माना जा सकता है। इसके अतिरिक्त, ए.सी.सी.एस. का बढ़े हुए मूल्य का मामला उपभोक्ता प्रतिनिधियों की नज़र में कई मौकों पर लाया गया। आई.एच.क्यू.(एन.) का मूल्य वृद्धि के प्रतिपूर्ति से असहमत होने के कारण जी.आर.एस.ई. को सामग्री की आपूर्ति में देरी को रोकने के लिए अतिरिक्त लागत के साथ आगे बढ़ना पड़ा जिससे परियोजना की समयसीमा अंततः प्रभावित हुई।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि जी.आर.एस.ई. को एम.ओ.डी. के साथ संविदा की शर्तों के अनुसार संशोधन का प्रस्ताव समय एवं लागत को इंगित करते हुए समयसीमा के भीतर रखना चाहिए था।

अतः संविदा में निर्धारित संशोधन का प्रस्ताव रखने में जी.आर.एस.ई. की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को (दिसंबर 2016) भेजा गया था उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

¹⁵ ₹67.00 करोड़ - ₹54.26 करोड़

विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड

3.8. स्टील कास्टिंग्स की असामान्य अस्वीकृतियों के कारण परिहार्य क्षति

ग्राहकों को सुपुर्द किए जाने से पूर्व वस्तुओं का प्रभावी सामग्री परीक्षण करने में हुई असफलता के कारण पिछले 5 वर्षों के दौरान 2015-16 समाप्त होने की अवधि में ग्राहकों द्वारा हुई वस्तुओं की अस्वीकृति के परिणामस्वरूप ₹2.77 करोड़ का नुकसान हुआ।

मैसर्स बी.ई.एम.एल. लिमिटेड (बी.ई.एम.एल.) की पूरक, विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड (वी.आई.एल.), एक स्टील कास्टिंग फाउंडरी है। वी.आई.एल. को अर्थ मूविंग मशीनरी, वाल्व्स, डाई कास्टिंग मशीन, रोपवे और ऑटोमोबाइल के विनिर्माण में विशिष्टता प्राप्त है। वी.आई.एल. 2015-16 तक केवल बी.ई.एम.एल. के लिए कैप्टिव फाउंडरी थी और अब इनकी आपूर्तियाँ महत्वपूर्ण ग्राहकों जैसे एच.एम.टी., बी.एच.इ.एल. के सी.पी.एल., एच.एम.एल एवं इंडियन रेल को की जाती हैं। वी.आई.एल. ने डक्टाइल आइरन कास्टिंग्स के उत्पादन से अपने उत्पाद में विविधता प्राप्त की है, वी.आई.एल. को 2015-16 के दौरान, मिथानी से 100 एम.टी.यू. 2 श्रेणी के स्टील कास्टिंग्स का आपूर्ति आदेश प्राप्त हुआ।

कास्टिंग्स के विनिर्माण में उपयोग होने वाला प्रमुख कच्चा माल लोहा और स्टील स्क्रेप होता है जिसे भट्टी में पिघलाकर तरल पदार्थ को आवश्यक विनिर्देश प्राप्त करने के लिए सांचे में ढाला जाता है।

2011-12 से 2015-16 तक कंपनी की बिक्री, होल्डिंग कम्पनी को बेची गई और उसके बाद उनकी अस्वीकृतियों का विवरण नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 3.8 - बिक्री और अस्वीकृतियों का विवरण

(₹ करोड़ में)

| विवरण | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| बिक्री (एम.टी. में) | 3608.00 | 2181.00 | 2725.00 | 2210.00 | 2285.00 |
| अस्वीकृतियाँ (एम.टी. में) | 239.00 | 133.00 | 74.00 | 48.00 | 94.00 |
| बिक्री में अस्वीकृतियों का प्रतिशत | 6.62 | 6.10 | 2.72 | 2.17 | 4.11 |
| स्वीकार्य अस्वीकृतियाँ (1.5 प्रतिशत पर) (एम.टी. में) | 54.12 | 32.72 | 40.88 | 33.15 | 34.28 |
| अत्यधिक | 184.88 | 100.29 | 33.13 | 14.85 | 59.73 |

| | | | | | |
|---|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| अस्वीकृतियाँ (एम.टी. में) | | | | | |
| मूल्य प्रति एम.टी. (₹ में) | 99,970.00 | 96,370.00 | 1,01,360.00 | 1,11,340.00 | 1,03,160.00 |
| अत्यधिक अस्वीकृतियों का मूल्य (₹ करोड़ में) | 1.85 | 0.97 | 0.34 | 0.16 | 0.62 |
| कमतर ₹30,000.00 प्रति एम.टी. की दर से वी.आई.एल. द्वारा खरीदा एवं पुनः संसाधित किया गया अस्वीकृत सामान (₹ करोड़ में) | 0.55 | 0.30 | 0.10 | 0.04 | 0.18 |
| रद्दी में भेजने के बाद अस्वीकृतियों की कीमत (₹ करोड़ में) | 1.30 | 0.67 | 0.24 | 0.12 | 0.44 |

उपरोक्त से देखा जा सकता है कि ग्राहकों की अस्वीकृतियाँ 2.17 प्रतिशत से 6.62 प्रतिशत तक थीं जोकि 2011-12 से 2015-16 के सभी पाँच वर्षों में, 1.5 प्रतिशत के उद्योग मानक से अधिक थी। अस्वीकृत कास्टिंगों को नए कास्टिंग प्राप्त करने के लिए फिर से पिघलाया जाता है। पुनः संसाधन के लिए भेजने के बाद अस्वीकृतियों की कुल कीमत उद्योग मानक से अधिक ₹ 2.77 करोड़ थी।

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के वर्ष 2006 के रिपोर्ट संख्या 12 में असामान्य अस्वीकृतियों के कारण हुई हानि को इंगित किया गया था। प्रत्युत्तर में, बी.ई.एम.एल. ने कहा (जनवरी 2007) था कि मैग्नाफ्लैक्स डिटेक्टर मशीन की आपूर्ति (अक्टूबर 2006) बी.ई.एम.एल. द्वारा सूक्ष्म दोषों को खोजने एवं अस्वीकृतियों में कमी लाने के लिए की गई थी। मंत्रालय ने यह भी कहा था कि वी.आई.एल. की सुधारात्मक कार्यवाही के बाद अस्वीकृतियों में तेजी से कमी आ रही थी और मंत्रालय ने वी.आई.एल. का उद्योग मानकों के अंदर रहते हुए अस्वीकृतियों में कमी लाने की सलाह दी थी। हालाँकि, मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा वादा किया गया कोई भी प्रभावी सुधारात्मक कदम नहीं उठाया गया, जो कि 9 वर्षों के बाद भी उद्योग मानक से अधिक हो रही हानि से सुस्पष्ट है।

प्रबंधन ने उत्तर (नवम्बर 2016) में कहा कि:

- क) वी.आई.एल. की विनिर्माण प्रक्रिया, यांत्रिकी और तकनीकी पिछले 10 वर्षों से समान थी। विनिर्माण प्रक्रिया और तकनीक ज्यादातर हाथ से किए जाने और कम स्वचलित होने के कारण त्रुटियाँ और अस्वीकृतियाँ स्वचलित स्टील फाउंडरियों के मुकाबले अधिक होती थीं। अतः 1.5 प्रतिशत का स्वचलित उद्योग मानक वी.आई.एल. की परिस्थितियों में प्राप्त करना संभव नहीं था।
- ख) वी.आई.एल. ने ₹ 8.95 करोड़ की लागत पर फास्ट लूप मोल्डिंग प्रणाली की अधिप्राप्ति (सितंबर 2009) और स्थापना की और इसके कारण 2011-12 में अस्वीकृतियों में 6.62 प्रतिशत से 2015-16 में 4.11 प्रतिशत की कमी आई।
- ग) 2016-17 के दौरान, वी.आई.एल. ने उत्पादों की मानक गुणवत्ता बढ़ाने, उत्पाद की मात्रा बढ़ाने और बरसात से होने वाले उत्पाद हानि से बचने के लिए मरम्मत, पुनः कंडिशनिंग और अधिप्राप्ति का कार्य शुरू किया। वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान आधुनिकीकरण और विद्यमान यांत्रिकी के उन्नयन के लिए योजनाबद्ध तरीके से बोर्ड की मंजूरी ली गई (ज्यादातर महत्वपूर्ण सुविधाएं कास्टिंग्स की गुणवत्ता पर संभावित प्रभाव डालती हैं)।

यह उत्तर निम्न कारणों से युक्तिसंगत नहीं है:

ग्राहक की ओर से अस्वीकरण कम से कम होना चाहिए और 6.62 प्रतिशत तक का अस्वीकरण गुणवत्ता नियंत्रण प्रक्रिया में शिथिलता की और इंगित करता है। पुरानी यंत्रावली या निर्माण प्रक्रिया अत्यधिक आंतरिक अस्वीकरण के लिए कारण हो सकती हैं, किंतु ग्राहकों द्वारा किए जाने वाले अस्वीकरण का पुरानी यंत्रावली/निर्माण प्रक्रिया से कोई संबंध नहीं है। यह इस बात को प्रतिबिंबित करता है कि वी.आई.एल. न तो अपनी ही विश्वसनीयता/सद्भाव को कोई महत्व देता है और न ही वह अपने ग्राहकों के प्रति प्रतिबद्धता दिखाता है।

वी.आई.एल. को यह जाँच करने की आवश्यकता है कि ग्राहकों को सुपुर्द करने हेतु दोषपूर्ण माल कैसे निकाले गए और ऐसी असावधानी के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के खिलाफ कार्रवाई करनी चाहिए। वी.आई.एल. को यह अध्ययन भी करना चाहिए कि ग्राहक उन कमियों का कैसे पता लगा पाए और उसे पूर्व-सुपुर्दगी गुणवत्ता जाँच को मज़बूत बनाना चाहिए।

इस प्रकार ग्राहकों को सुपुर्द करने के लिए माल को सही करार करने से पूर्व प्रभावकारी गुणवत्ता जाँच करने में विफलता के कारण 2015-16 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान ग्राहक अस्वीकरण के द्वारा ₹2.77 करोड़ की हानि हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (नवंबर 2016); उनके उत्तर प्रतीक्षित थे (मार्च 2017)।