

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में रक्षा मंत्रालय के अधीन आने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की लेखापरीक्षा से निकलने वाले महत्वपूर्ण निष्कर्ष शामिल हैं। इसमें चार अध्याय हैं। पहले अध्याय में लेखापरीक्षित कंपनी की रूप रेखा प्रस्तुत है। दूसरा अध्याय निष्पादन लेखापरीक्षा से प्राप्त अवलोकन से संबंधित है। तीसरा अध्याय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की अनुपालन लेखापरीक्षा से प्राप्त हुए अवलोकनों से संबंधित है। चौथा अध्याय लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों की अनुवर्ती कार्रवाई से संबंधित है।

प्रतिवेदन के कुछ महत्वपूर्ण जांच परिणाम नीचे दिए गए हैं :

अध्याय II - पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्वेट के निर्माण और सुपुर्दगी की निष्पादन लेखापरीक्षा

रक्षा मंत्रालय ने सुरक्षा पर कैबिनेट समिति (सी.सी.एस) की मार्च 2003 की टिप्पणी के अनुसार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण हेतु संरचनात्मक सुविधाओं की वृद्धि करने हेतु ₹331.27 करोड़ की राशि मंजूर की थी। यह महसूस किया गया था कि मौजूदा आधारिक संरचना पूर्णतः अपर्याप्त थी। आधुनिकीकरण, जुलाई 2009 के निर्धारित समापन अवधि के विरुद्ध वर्ष 2013-14 में पूर्ण किया गया था और इस तरह, शिपयार्ड के आधुनिकीकरण के साथ-साथ कॉर्वेटों का निर्माण कार्य साथ-साथ किया गया।

(पैरा 2.1.2.1)

लेखापरीक्षा ने देखा कि मांग पत्र (एल.ओ.आई.) जारी करने के समय, गार्डन रीच शिपबिल्डर्स इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) को केवल पोत के अधूरे विनिर्दिष्ट उपलब्ध करवाए गए और प्रणाली अभिकल्प (सिस्टम डिजाइन) के अंतिमकरण (फाइनलाइजेशन) के साथ-साथ उपस्कर का विवरण, शस्त्र और सेंसर फिट करने का कार्य नौसैनिक डिजाइन निदेशालय (डी.एन.डी.) द्वारा किया जाना था। डी.एन.डी. ने उक्त कार्य को केवल वर्ष 2006 में पूर्ण किया और प्रमुख संशोधन 2008 तक जारी रहे। इसके कारण गुणवत्ता स्वीकृति की सामान्य आवश्यकताओं (जी.आर.ए.क्यू) की तैयारी में विलम्ब हुआ। एल.ओ.आई. जारी करने से पूर्व डी.एन.डी. की डिजाइन को अंतिम रूप देने में विफलता और उचित मॉनिटरिंग के बिना तथा समयबद्धता को नियत किए बिना निर्माण कार्य को प्रारम्भ करने से कॉर्वेटों के निर्माण में विलम्ब हुआ।

(पैरा 2.1.2.3)

संविदा के अनुसार (जून 2012) कॉर्वेट का संभावित वजन 3170 टन था। प्रथम दो कॉर्वेट (3017 और 3018) के निर्माण के दौरान, एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) (आई.एच.क्यू. (एन)) ने पाया कि विभिन्न सिग्नेचर रिडिक्सन मैसर्स को अपनाने के कारण कॉर्वेट के वजन में काफी वृद्धि हुई। कॉर्वेट के वजन में कमी लाने हेतु डी.एन.डी. ने सुझाव दिया (मई 2009) कि जी.आर.एस.ई. चार में से तीन ऑन बोर्ड कॉर्वेटों पर उत्तम इस्पात संरचना के स्थान पर उत्तम मिश्रित संरचना का उपयोग करे जिससे वजन 70 से 80 टन तक कम किया जा सकता था। विदेशी विक्रेताओं से मिश्रित सामग्री प्राप्त के लिए लम्बी समय सीमा को ध्यान में रखते हुए, जी.आर.एस.ई. ने अंतिम दो कॉर्वेट हेतु ही मिश्रित सामग्री का उपयोग करने का निर्णय लिया। लेखापरीक्षा का तर्क है कि कॉर्वेट के वजन में संभावित वजन की तुलना में वृद्धि समुद्री पोतों के निर्माण हेतु ठोस योजना न बनाने के कारण हुई। पोतों के निर्माण की श्रृंखला में सम्मिलित एक प्रमुख परियोजना के बीच में निर्माण योजना कार्य विधि में एक महत्वपूर्ण परिवर्तन परियोजना की संस्वीकृति से पूर्व अपर्याप्त तैयारी को दर्शाती है।

(पैरा 2.1.2.5)

जी.आर.एस.ई. ने एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) {आई.एच.क्यू. (एन)} द्वारा नामांकित स्वदेशी विक्रेता को प्रमुख उपस्कर एवं प्रणालियों की प्राप्ति हेतु आदेश दिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि विकास एवं निर्माण में विलम्ब, कच्ची सामग्री की प्राप्ति/बाहरी स्रोत में विलम्ब, उच्च स्तर के आयात के कारण विदेशी विक्रेताओं पर निर्भरता, घटकों में परिवर्तन, प्रदेय सूची आदि के कारण विक्रेता ने निर्धारित सुपर्दगी तिथि का अनुपालन नहीं किया है और संशोधन द्वारा सुपर्दगी तिथि को 7½ वर्ष तक बढ़ा दिया था। आई.एच.क्यू. (एन) ने प्रणालियों के विकास कार्य के लिए केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम सहित स्वदेशी विक्रेताओं को एकल विक्रेता के रूप में नामित करने से पूर्व उनकी तैयारी को नहीं आंका न ही प्रणालियों के विकास हेतु वैकल्पिक विक्रेता तैयार किए। इसके परिणामस्वरूप जैसा कि सी.सी.एस. नोट में दर्शाया गया है के अनुसार पोत निर्माण की समय सीमा आपूर्ति के साथ मेल नहीं खाती।

(पैरा.2.1.2.7)

जी.आर.एस.ई. ने पहला ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट 99 महीनों में और दूसरा 104 महीनों में पूर्ण किया। यद्यपि शेष दो पोतों के निर्माण में दिसम्बर 2016 तक 105 महीने और 87 महीने लगे, पूर्णता की प्रतिशतता क्रमशः 86 और 49 रही। प्रथम कॉर्वेट के साथ शेष तीन कॉर्वेट के निर्माण की गतिविधि में लगे समय की तुलना करने पर लेखापरीक्षा ने यह देखा कि प्रथम कॉर्वेट से अधिक समय लिया गया था। यह निष्पादन मापदंड जिसमें श्रम

उत्पादकता, बाहरी स्रोत, तैयारी, प्राप्ति आदि है रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित मापदंड के विपरीत रहा जो समय समय पर एक पोत से दूसरे पोत में सुधार की कल्पना करता था और यह दर्शाया कि जी.आर.एस.ई. सीखने की श्रेणी से लाभांशित होने में विफल रहा।

(पैरा 2.1.3.2)

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट में लगाए जाने वाले 18 शस्त्रों और संवेदकों (सेंसरो) के विपरीत लेखापरीक्षा ने देखा कि सुपुर्द किए गए 2 ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट में X शस्त्रों और संवेदन प्रणालियों को नहीं लगाया गया। इस तरह, ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट परिकल्पना के अनुसार अपने सामर्थ्य में कार्य निष्पादन नहीं कर पाया।

(पैरा 2.1.3.4)

दूसरे ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट (3018) के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि बंदरगाह स्वीकृति परीक्षण (एच ए टी) 1 वर्ष से अधिक समय तक (दिसम्बर 2016) लम्बित है। इस प्रणाली के लिए एच.ए.टी. की अपूर्णता के परिणामस्वरूप ए.एस.डब्ल्यू. के अग्नि नियंत्रण समाधानों की प्रभावी गणना को प्रदर्शित नहीं कर पाया।

(पैरा 2.1.3.5)

जुलाई 2003 में जारी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट निर्माण विनिर्दिष्ट में 2500 टन का एक विस्थापन विनिर्दिष्ट किया गया और 25 समुद्री मील की अधिकतम गति और आस-पास के वातावरण में 40 सेंटीग्रेड के तापमान पर 18 नॉट्स की युद्धपोत (क्रूजिंग) की गति प्राप्त की गई। जी.आर.एस.ई. ने (नवंबर 2005) में स्पष्ट किया कि नौसेना द्वारा अनुमोदित तकनीकी आवश्यकताओं के विवरण के अनुसार इस अनुबंधित वजन को सुनिश्चित करने की स्थिति में नहीं था। जून 2012 में संविदा पर हस्ताक्षर करते समय, रक्षा मंत्रालय ने विस्थापन को 3170 टन बढ़ाया। लेखापरीक्षा ने देखा कि वितरित किए गए पहले दो कॉर्बेट (3017 और 3018) का वास्तविक विस्थापन क्रमशः 3384 और 3490 टन रहा और प्राप्त की गई अधिकतम गति क्रमशः 23.9 नॉट्स और 22.8 नॉट्स थी। ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट में प्रारम्भिक संभावित 2500 टन से 800 टन अधिक वृद्धि के कारण प्राप्ति हेतु निर्धारित गति की प्राप्ति में गिरावट हुई।

(पैरा 2.1.4.2)

समुद्र स्वीकृति परीक्षण (एस.ए.टी.) पोत की गति, गतिशीलता, उपस्कर और सुरक्षा विशेषताओं की जांच हेतु किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि पहले और दूसरे कॉर्बेट के संबंध में क्रमशः सभी शस्त्र और संवेदक और छः शस्त्रों और संवेदकों पर एस.ए.टी.

की संतोषजनक आपूर्ति लम्बित है। अतः पनडुब्बी रोधी युद्ध पोत की मुख्य विशेषता की प्रभावकारिता पूर्ण रूप से सिद्ध होनी शेष है।

(पैरा 2.1.4.3)

अध्याय III - लेन-देन की लेखापरीक्षा का अवलोकन

मूल उपकरण उत्पादक (ओ.ई.एम.) द्वारा तकनीकी दस्तावेजों की प्राप्ति, सहायक उपकरण तथा टूलिंग में विलम्ब तथा त्रुटिपूर्ण उपकरण व जिग्स में सुधार के कारण बैच I वायुयान की आपूर्ति में विलम्ब हुआ है। रक्षा मंत्रालय द्वारा बैच I संविदा पर बातचीत के दौरान असीमित संख्या में वायुयान निर्माण हेतु लाइसेंस के लिए जोर नहीं डाले जाने के कारण असीमित संख्या में वायुयान निर्माण के लिए लाइसेंस फीस के परिहार्य भुगतान में परिणित हुई।

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड को रक्षा मंत्रालय से प्राप्त आदेशों के पूर्वानुमान में छः अतिरिक्त इंजन किटों की प्राप्ति के कारण ₹107.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पडा जो व्यर्थ रहा। यद्यपि एयरफ्रेम की प्रमुख सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना और इंजनों को पूर्ण करने की संभावना अवधि क्रमशः मार्च 2016 और मार्च 2018 थी, रक्षा मंत्रालय द्वारा सीधे तौर पर प्राप्त किए गए वायुयानों को ध्यान में रखते हुए एच.ए.एल. अभी तक भी सुविधाएं स्थापित नहीं कर पाई।

(पैरा. 3.1)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा कार्य की जटिलता और इससे जुड़ी लागतें जैसे कि विनिमय दर विभिन्नता, वारंटी व्यय और आपूर्ति में विलम्ब से प्रभाव पर विचार किए बिना केम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना हेतु संविदा को कोट करने और हस्ताक्षर करने के अविवेकपूर्ण निर्णय से ₹36.84 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.2)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) ने ग्राहक की विशिष्ट आवश्यकताओं को जाने बिना ही तीन आयामी (3 डी) एल बैंड राडार के विकास का कार्य प्रारम्भ करने को बढ़ाया। क्योंकि ग्राहक भरनी एम.के.-II की आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिए संशोधित एस. बैंड 3 डी. एलेशा राडार का इच्छुक था एल. बैंड राडार के विकास के निर्णय से ₹11.45 करोड़ की अपरिहार्य हानि हुई।

(पैरा 3.3)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा संविदा में संशोधन हेतु प्रस्तावों की प्रस्तुति में विलम्ब और लागत के अनुचित आंकलन के कारण परियोजना के निष्पादन में विलम्ब और ₹8.97 करोड़ के परिनिर्धारित नुकसानी सहित ₹56.43 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.4)

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड ने वाकिंग ड्रेगलाइन के कमीशन करने में विलम्ब किया और परिणामस्वरूप ₹9.56 करोड़ की परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में परिहार्य हानि हुई।

(पैरा 3.5)

अपेक्षित आधारभूत संरचना को सुनिश्चित किए बिना मशीन की प्राप्ति ₹13.15 करोड़ के निरर्थक निवेश में परिणित हुई। इसके अतिरिक्त बी.ई.एम.एल. लिमिटेड का विमान-चालन अभिकल्प, निर्माण और सेवा में प्रवेश करने के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर पाए।

(पैरा 3.6)

गार्डन रीच शिपबिल्डर्स इंजीनियर्स लिमिटेड की संविदा में विहितानुसार संशोधन करने हेतु प्रस्ताव को स्वीकार करने में विफलता से ₹12.74 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.7)