भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
नौसेना एवं तटरक्षक

2016 की संख्या 17

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्रस्तावना		**iii**
विहंगावलोकन		**iv**
शब्दावली		**viii**
अध्याय I : परिचय		
लेखापरीक्षा की गई इकाईयों की रूपरेखा	1.1	1
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.2	3
लेखापरीक्षा की प्रणाली एवं कार्यविधि	1.3	3
रक्षा बजट	1.4	4
नौसेना का बजट एवं व्यय	1.5	5
तटरक्षक का बजट एवं व्यय	1.6	10
नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियां	1.7	12
लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया	1.8	13
लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर बचत	1.9	14
प्रतिवेदन के संबंध में	1.10	16
अध्याय II : स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण की निष्पादन लेखापरीक्षा		
कार्यकारी सारांश	2.1	17
परिचय	2.2	20
योजना एवं डिज़ाईन	2.3	26
वाहक निर्माण	2.4	37
मिग29के/केयूबी विमान	2.5	58

वित्तीय प्रबंधन	2.6	67
निष्कर्ष	2.7	71
अध्याय III : रक्षा मंत्रालय		
मल नावों की सुपुर्दगी न होना	3.1	73
एक विमान के लिए युद्ध-सामग्री की अधिप्राप्ति पर ₹9.97 करोड़ का परिहार्य व्यय	3.2	75
अध्याय IV : भारतीय नौसेना		
मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय	4.1	77
नौसैनिक जहाज़ों के लिए रेडियो प्रापक प्रकाशस्तंभों की परिहार्य अधिप्राप्ति	4.2	81
पम्पों की अधिप्राप्ति में निर्णीत हर्ज़ाने न लगाना	4.3	84
विमान उतरने के प्रभारों में संशोधन न करने के कारण ₹6.18 करोड़ की कम वसूली	4.4	87
पुर्ज़ों की खरीद पर ₹3.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय	4.5	89
विकल्प खण्ड का लाभ न उठाने के कारण ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति में ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय	4.6	91
निर्णीत हर्ज़ानों के प्रेषण में विलम्ब के कारण पोतनिर्माणी को अनुचित लाभ	4.7	92
अध्याय V : तटरक्षक		
तटरक्षक द्वारा एयर एनक्लेव की स्थापना हेतु भूमि के अधिग्रहण पर ₹5.73 करोड़ का निष्फल व्यय	5.1	95
अनुबंध		
अनुबंध -I		98
अनुबंध -II		99
अनुबंध-III		100
अनुबंध-IV		104
अनुबंध-V		105
अनुबंध -VI		106

प्रस्तावना

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन, संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत, राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में संघ सरकार (रक्षा सेवाएं) नौसेना तथा तटरक्षक के लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम निहित है।

इस प्रतिवेदन में वे मामलें उल्लिखित हैं, जो 2014-15 की अवधि में की गई लेखापरीक्षा के दौरान देखने में आए तथा इसमें वे मामले भी सम्मिलित है जो कि पिछले वर्षों में देखने में आए थे, लेकिन पिछले प्रतिवेदनों में सम्मिलित नहीं किए जा सके थे। 2014-15 से बाद की अवधि से संबंधित मामले भी, जहां कहीं आवश्यक थे, शामिल किए गए है।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानदण्डों के अनुरूप की गई है।

विहंगावलोकन

वर्ष 2014-15 के दौरान रक्षा सेवाओं का कुल व्यय ₹2,37,394 करोड़ था। इसमें से, नौसेना ने ₹36,622 करोड़ खर्च किए जबकि तटरक्षक ने ₹2,428 करोड़ खर्च किए, जो की कुल रक्षा व्यय का लगभग क्रमशः 15.43 प्रतिशत तथा 1.02 प्रतिशत था। नौसेना के व्यय का मुख्य भाग पूंजीगत स्वरूप का है, जो कुल व्यय का लगभग 60.81 प्रतिशत है जबकि तटरक्षक का व्यय मुख्यतः राजस्व स्वरूप का था जो कुल व्यय का 52.97 प्रतिशत था।

इस प्रतिवेदन में भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक के लेन-देन की लेखापरीक्षा से उद्भूत मुख्य निष्कर्ष शामिल किए गए हैं। प्रतिवेदन में शामिल किए गए कुछ मुख्य निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है।

I. स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण की निष्पादन लेखापरीक्षा

स्वदेशी विमान वाहक के निर्माण हेतु परियोजना अनुमोदन मंत्रीमंडल सुरक्षा समिति द्वारा मई 1999 में किया गया था जिसे अक्तूबर 2002 तथा जुलाई 2014 में संशोधित किया गया। 37,500 टन के जहाज़ की आवश्यकता की पहचान 1990 में की गई थी। तथापि, प्रारम्भिक स्टॉफ मांग, 14 वर्ष बाद, अगस्त 2004 में प्रख्यापित की गई थी। बाह्य डिज़ाईन अनुबंधों को अन्तिम रूप देने तथा प्रमुख प्री-लांच उपकरण की आपूर्ति में विलम्ब ने चरण-I अनुबंध की समय-सीमा बढ़ा दी। चरण-I में निर्माण तथा आऊटफिटिंग हेतु प्रयुक्त किए जाने वाले प्रति टन मानव घंटे के गलत अनुमान के कारण शिपयार्ड को लगभग ₹476.15 करोड़ का अनुचित लाभ दिया गया। मंत्रालय और पोत निर्माणी, पोत निर्माणी अनुबंधों में प्रगति रिपोर्टिंग के अनिवार्य प्रारूप को शामिल न करने के कारण जहाज़ के निर्माण की भौतिक स्थिति का आकलन करने में सक्षम नहीं हैं। वाहक के लिए चयनित विमान मिग29के, इंजनों, एयरफ्रेम तथा फ्लाय-बाय-वायर प्रणाली में दोषों के कारण परिचालनात्मक कमियों का सामना कर रहा है। 2012 तथा 2016 के बीच निर्धारित विकल्प खण्ड विमान की सुपुर्दगी, आईएसी के सुपुर्दगी कार्यक्रम से बहुत पहले है, जो कि कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा 2023 में प्रस्तावित की गई थी। आईएनएस विक्रमादित्य के सेवा में होने तथा आईएनएस

विराट के 2016-17 में बन्द होने की संभावना के साथ, स्वदेशी विमान वाहक की सुपुर्दगी की समय-सीमा में निरन्तर तब्दीली का नौसैनिक क्षमताओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

(अध्याय-II)

II. मल नावों की सुपुर्दगी न होना

समुद्री प्रदूषण से बचने के लिए भारतीय नौसेना द्वारा शुरू किया गया मल नावों का अधिग्रहण पोत प्रांगण का अपेक्षित क्षमता निर्धारण करने में भारतीय नौसेना की विफलता के कारण अभी फलीभूत होना है जिसके परिणामस्वरूप नावों के निर्माण पर ₹25.97 करोड़ खर्च करने के बाद भी समुद्री प्रदूषण की रोक का मुख्य उद्देश्य पूरा नही हुआ।

(पैराग्राफ 3.1)

III. एक विमान के लिए युद्ध-सामग्री की अधिप्राप्ति पर ₹9.97 करोड़ का परिहार्य व्यय

इस तथ्य के बावजूद कि एक पहले अनुबंध के अन्तर्गत विकल्प खण्ड 27 मार्च 2010 तक वैध था, मंत्रालय ने फर्म को मूल्य वृद्धि देते हुए, मिग 29के/केयूबी हेतु यूद्ध-सामग्री की आपूर्ति के लिए फर्म के साथ 8 मार्च 2010 को एक ठेका किया, जो केवल पहले अनुबंध के विकल्प खण्ड की वैधता की समाप्ति पर ही भुगतान-योग्य थी, जिसके परिणामस्वरूप ₹9.97 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 3.2)

IV. मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹8.68 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर एक विशेष फर्म से सी-किंग हेलिकॉप्टर रडार प्रणाली के ट्रांसमीटर रिसीवर यूनिटों (टीआरयू) के नवीनीकरण के लिए मैग्नेट्रॉन की अधिप्राप्ति की। नवीनीकरण के बावज़ूद, 17 टीआरयू की

आवश्यकता के प्रति केवल पांच टीआरयू प्रयोज्य थे जिसके परिणामस्वरूप सी-किंग हेलिकॉप्टरों का केवल स्थानीय मिशनों हेतु सीमित उपयोग किया जा सका।

(पैराग्राफ 4.1)

V. नौसैनिक जहाज़ों के लिए रेडियो प्रापक प्रकाशस्तंभों की परिहार्य अधिप्राप्ति

नौसेना के अंतर्गत विभिन्न निदेशालयों/स्थापनाओं एवं जहाजों में समन्वय के अभाव में ₹6.19 करोड़ मूल्य के पांच रेडियो प्रापक प्रकाशस्तम्भों की परिहार्य अधिप्राप्ति हुई।

(पैराग्राफ 4.2)

VI. पम्पों की अधिप्राप्ति में निर्णीत हर्ज़ाने न लगाना

रक्षा मंत्रालय ने पम्पों की सुपुर्दगी में निर्णीत हर्ज़ाने के साथ विस्तार प्रदान किया। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), विलम्बित आपूर्तियों के लिए फर्म पर ₹1.56 करोड़ की राशि के निर्णीत हर्जाने (एलडी) को उदग्रहित करने में विफल रहा।

(पैराग्राफ 4.3)

VII. विमान उतरने के प्रभारों में संशोधन न करने के कारण ₹6.18 करोड़ की कम वसूली

भारतीय नौसेना द्वारा भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण (एईआरए) को पूंजीगत व्यय तथा अनुरक्षण प्रभारों के ब्यौरे समय पर प्रस्तुत न करने के कारण, वे जुलाई 2013 से गोवा विमानपत्तन के प्रभारों की विमान उतरने के लिए संशोधित टैरिफ दरों से वंचित रहे जिसके परिणामस्वरूप ₹6.18 करोड़ की कम वसूली हुई।

(पैराग्राफ 4.4)

VIII. तटरक्षक द्वारा एयर एनक्लेव की स्थापना हेतु भूमि के अधिग्रहण पर ₹5.73 करोड़ का निष्फल व्यय

नौसेना द्वारा 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' की आवश्यकता वाली राजपत्र अधिसूचना का संज्ञान लेने में रक्षा मंत्रालय/तटरक्षक/रक्षा सम्पदा कार्यालय की विफलता के कारण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से ₹5.73 करोड़ की लागत से प्राप्त भूमि पर तटरक्षक के लिए एअर एनक्लेव नहीं बन सका। इसके परिणामस्वरूप निवेश के निष्फल रहने के साथ-साथ तटरक्षक की परिचालनात्मक तैयारी भी प्रभावित हुई।

(पैराग्राफ 5.1)

शब्दावली

शब्दावली	
एसीसीपी	सहायक नियंत्रक वाहक पोत परियोजना
एडीएस	हवाई रक्षा पोत
एएफसी	विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स
एएलएच	आधुनिक हल्का हेलीकॉप्टर
बी&डी स्पेयर्स	बेस एंड डीपो पुर्जे
बीएचईएल	भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड
बीओओ	बोर्ड ऑफ ऑफिसर्स
बीआर 1921	नौसेना संदर्भ पुस्तिका 1921
सीसीएस	मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति
सीएमएस	युद्ध प्रबंधन प्रणाली
सीएनसी	अनुबंध वार्तालाप समिति
सीपीआरएम	युद्धपोत उत्पादन तथा अधिग्रहण नियंत्रक प्रगति समीक्षा बैठक
सीक्यू	वाहक अर्हता
सीएसएल	कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड
सीडब्ल्यूपी&ए	नियंत्रक युद्धपोत उत्पादन एवं अधिग्रहण
डीए	डीजल ऑल्टरनेटर
डीएसी	रक्षा अधिप्राप्ति परिषद
डीएपीएम	विमानन परियोजना प्रबंधन निदेशालय
डीएएसई	विमान प्रणाली इंजीनियरिंग निदेशालय
डीसीडीए	उपनियंत्रक रक्षा लेखा
डीसीएन	डायरेक्शन डेस कन्स्ट्रक्शन एट आर्मीज नेवल्स
डीइडीसी	विस्तृत इंजीनियरिंग एवं प्रलेखन अनुबंध
डीएफआर	डिज़ाईन प्रतिपुष्टि रिपोर्ट
डीएनएएस	नौसेना हवाई स्टाफ निदेशालय
डीएनडी	नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय
डीपीबी	रक्षा खरीद बोर्ड
डीपीपी	रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया पुस्तिका

डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
डीएसआर	स्टाफ मांग निदेशालय
इएसी	अधिकृत सर्वोच्च समिति
इयूसी	अंतिम उपभोक्ता प्रमाणपत्र
एफएमएस	पूर्ण मिशन सिमुलेटर
जीए	सामान्य प्रबंध
एचक्यूडब्ल्यूएनसी (एमबी)	मुख्यालय पश्चिमी नौसेना कमान, मुम्बई
एचक्यूएनए	मुख्यालय नौसेना विमानन, गोवा
एचवीएसी	हीटिंग वेंटिलेशन एवं वातानुकूलन प्रणाली
आईएसी	स्वदेशी विमान वाहक पोत
आईएफए	एकीकृत वित्तीय सलाहकार
आईएचओपी	एकीकृत बाह्य ढांचा एवं पेंटिंग
आईएचक्यू	एकीकृत मुख्यालय
आईएन	भारतीय नौसेना
आईएनबीआर	भारतीय नौसेना संदर्भ पुस्तक
आईएनएपी	भारतीय नौसैनिक वायु प्रकाशन
आईएनएस	भारतीय नौसैनिक पोत
आईपीएमएस	एकीकृत प्लेटफार्म प्रबंधन प्रणाली
आईपीएमटी	एकीकृत परियोजना प्रबंधन दल
आईआरआईजीसी	भारत रूस अंतर - सरकारी आयोग
जेसीएल	मै. जॉनसन कंट्रोल्स लिमिटेड
केडब्ल्यू	किलोवाट
एलओएच	श्रम ओवरहेड
एलपीपी	पिछला क्रय मूल्य
एलटीई	सीमित निविदा जॉच
एमओडी(एन)	रक्षा मंत्रालय (नौसेना)
एमओएस	जहाज़रानी मंत्रालय
एमटीसी	सैन्य तकनीकी सहयोग

एमडब्ल्यू	मेगावाट
एमटीपीएफ	मशीन औजार प्रोटोटाईप निर्माणी, अम्बरनाथ
एनइएस 33	नौसैनिक इंजीनियरिंग मापदण्ड 33
एनएम	नॉटिकल मील
एनओ	नौसेना आदेश
ओबीएस	ऑनबोर्ड पुर्जे
ओईएम	मूल उपकरण निर्माता
पीसीडीए(एन)	प्रधान नियंत्रक रक्षा लेखा (नौसेना)
पीडीसी	सम्भावित कार्य समाप्ति तिथि
पीएमबी	परियोजना प्रबंधन बोर्ड
पीएनसी	मूल्य वार्तालाप समिति
पीओ	क्रय आदेश
पीओटीएस	क्रय आदेश तकनीकी विनिर्देशन
पीएसआई	संचालन-शक्ति प्रणाली एकीकरण
पीएसआर	प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकता
पीएसएस	विद्युत आपूर्ति प्रणाली
पीटीएस	क्रय तकनीकी विवरण
आरएसी	रशियन एयरक्राफ्ट कॉरपोरेशन
आरबीआई	भारतीय रिजर्व बैंक
आरएम	रक्षा मंत्री
आरएमपीपी	विश्वसनीयता एवं अनुरक्षणता कार्यक्रम योजना
आरओई	मै. रोसोबोरोनएक्सपोर्ट, रूस
आरओएस(आई)	मै. रोसोबोरोन सर्विसेज़, इंडिया
आरडब्ल्यूटी	रूसी वारण्टी दल
एसए	अनुपूरक करार
एसएसी	पोतजन्य वायुयान
एसएआईएल	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड
एसएलडी	एकल रेखा चित्र
एसआरआर	सॉफ्टवेयर मांग समीक्षा

एसओटीआर	तकनीकी मांग विवरण
एसपीएमटी	गोदीबाड़ा परियोजना प्रबंधन दल
एसआर्ज	स्टाफ आवश्यकताएं
एसएसआर	प्रयोज्यता स्थिति रिपोर्ट
टीएआर	तकनीकी स्वीकृति रिपोर्ट
टीईसी	तकनीकी मूल्यांकन समिति
टीएनसी	तकनीकी वार्तालाप समिति
टीपीसीएल	टाटा पावर कं. लि.
डब्ल्यूओटी(के)	युद्धपोत निरीक्षण दल (कोच्चि)
डब्ल्यूपीएस	युद्धपोत उत्पादन अधीक्षक

अध्याय I : परिचय

1.1 लेखापरीक्षा की गई इकाईयों की रुपरेखा

यह प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत निम्नलिखित सगंठनों के वित्तीय लेन देन की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामलों से संबंधित है:

1.1.1 भारतीय नौसेना

भारतीय नौसेना का प्रधान नौसेनाध्यक्ष होता है। एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना), भारतीय नौसेना का शीर्ष अंग तथा मुख्य प्रबन्धकीय संगठन है और नौसेना के कमान, नियंत्रण तथा प्रशासनिक कार्यों के लिए उत्तरदायी है। भारतीय नौसेना की प्रचालनात्मक तथा अनुरक्षण इकाईयों में मुख्यतः युद्धपोत तथा पनडुब्बियां, गोदीबाड़ा, नौसेना जहाज़ मरम्मत बाड़े, अस्त्र-शस्त्र उपकरण डिपो तथा सामग्री संगठन शामिल हैं। भारतीय नौसेना का एक विमान विंग है जिसके अधीन वायु स्टेशन तथा संबद्ध मरम्मत सुविधाएं आती हैं। भारतीय नौसेना के पास युद्धपोत निरीक्षण दल भी हैं जो संबंधित पोतनिर्माण बाड़ों पर जहाज़ों तथा पनडुब्बियों के निर्माण को मॉनीटर करते हैं।

नौसेना की सैन्य भूमिका का उद्देश्य राष्ट्रीय हित के विरूद्ध किए गए हस्तक्षेप या कार्रवाई को रोकना और युद्ध की स्थिति में शत्रुओ को पूर्णतयः पराजित करने की योग्यता रखना है। वर्ष 2014-15 के दौरान भारतीय नौसेना के द्वारा राष्ट्र को दिए गए मुख्य योगदान[1] निम्न थेः

- लापता मलेशियाई वायुयान की खोज एवं बचाव अभियान।
- कर्मिकों को ईराक से निकालने हेतु नौसेना पोतों की तैनाती।
- जल दस्यु विरोधी क्रियाकलापों के लिए भारतीय नौसेना पोतों की तैनाती एवं मालदीव, मॉरिशस और सेशल्स के विशिष्ट आर्थिक क्षेत्रों की निगरानी।
- राष्ट्रीय कमान नियंत्रण संचार सूचना (एनसी3आई) तंत्र की स्थापना।
- अपतटीय गश्ती पोतों एवं विध्वंसक श्रेणी के जहाजों का शामिल किया जाना।
- गोवा में मिग29के वायुयानों के परिचालनात्मक बेड़े की स्थापना।

[1] स्रोत: रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के 2014-15 का वार्षिक प्रतिवेदन

1.1.2 भारतीय तटरक्षक

भारतीय तटरक्षक का सृजन देश के व्यापक समुद्रतटों तथा समुद्रतटीय सम्पत्ति की सुरक्षा हेतु किया गया था। महानिदेशक तटरक्षक, तटरक्षकों का सामान्य निरीक्षण, निर्देशन तथा नियंत्रण सम्पादित करता है। तटरक्षक के पास स्मगलिंग, भारतीय समुद्री क्षेत्रों में अतिक्रमण आदि जैसे अवैध क्रियाकलापों के लिए समुद्र तट पर गश्ती के लिए विभिन्न प्रकार के गश्ती पोत हैं। तटरक्षक के पास तटवर्ती क्षेत्रों की गश्ती हेतु स्थायी तथा रोटरी विंग वायुयानों के साथ समुद्र पर तलाशी तथा बचाव मिशन कार्यान्वित करने के लिए एक विमान विंग भी है। विमान विंग के पास सभी तटवर्ती क्षेत्रों में अपने कार्यों को प्रभावी ढंग से करने के लिए तटरक्षक हवाई स्टेशन तथा हवाई एनक्लेव हैं। वर्ष 2014-15 के दौरान तटरक्षक की मुख्य उपलब्धियां[2] निम्न थीः

- फ्रेजरगंज, पश्चिम बंगाल एवं निजामपट्टनम, आंध्र प्रदेश में तटरक्षक स्टेशनों की स्थापना।
- पाँच त्वरित गश्ती पोतों का शामिल किया जाना।
- चार एअर कुशन व्हीकल का शामिल किया जाना।
- नौ इंटरसेप्टर बोट्स का शामिल किया जाना।
- भुवनेश्वर में तटरक्षक एयर एनक्लेव की स्थापना।

1.1.3 रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

रक्षा मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन चार रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र पोतनिर्माण बाड़े (डीपीएसएस) हैं, अर्थात मज़गांव डॉक लिमिटेड (एमडीएल), गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड (जीआरएसई), गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जीएसएल) तथा हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल)। चारों पोतनिर्माण बाड़े, देश की समुद्री सेनाओं के लिए विभिन्न प्रकार के युद्धपोत तथा पोत बनाने में कार्यरत हैं। पोतनिर्माण बाड़ों का प्रबंधन, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की अध्यक्षता में निदेशक मण्डल में निहित है जिसकी सहायता कार्यात्मक निदेशकों द्वारा की जाती है। जबकि एमडीएल, जीआरएसई तथा जीएसएल, रक्षा मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन हैं, एचएसएल का प्रशासनिक नियंत्रण फरवरी 2010 में जहाज़रानी मंत्रालय से हटा कर रक्षा मंत्रालय को दे दिया गया था। वर्ष 2014-15 के दौरान इन सार्वजनिक क्षेत्र पोतनिर्माण बाड़ों की मुख्य उपलब्धियां निम्न थीः

- एमडीएल ने भारतीय नौसेना को प्रथम पी-15ए विध्वंसक की सुपुर्दगी की तथा पी-17ए श्रेणी के चार फ्रिगेट्स के निर्माण एवं सुपुर्दगी के लिए भारतीय नौसेना के साथ संविदा किया।

---

[2] स्रोत: रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के 2014-15 का वार्षिक प्रतिवेदन

- जीआरएसई ने प्रथम पनडुब्बी विरोधी युद्ध कॉर्वेट्ट "आईएनएस कामोर्ता" को भारतीय नौसेना को सुपुर्द किया।
- जीएसएल ने चतुर्थ अपतटीय गश्ती पोत को नौसेना को सुपुर्द किया।
- एचएसएल ने भारतीय नौसेना के विभिन्न पोतों के मरम्मत का कार्य लिया जिसमें आईएनएस दर्शक, आईएनएस शक्ति एवं आईएनएस कामोर्ता के रिफिट शामिल है।

प्रतिवेदन रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत निम्नलिखित सगंठनों के वित्तीय लेन देन की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामलों से भी संबंधित है:

- रक्षा मंत्रालय के रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन और मुख्यत: भारतीय नौसेना को समर्पित इसकी प्रयोगशालायें।
- भारतीय नौसेना तथा तटरक्षक से संबंधित रक्षा लेखा विभाग।
- भारतीय नौसेना तथा तटरक्षक से संबंधित सैन्य अभियंता सेवाएँ।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियों और सेवाओं की स्थिति) अधिनियम 1971, लेखापरीक्षा एवं लेखा के विनियम 2007, लेखापरीक्षा की विस्तृत कार्यप्रणाली और उसके प्रतिवेदन के लिए प्राधिकार देते हैं।

प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा नौसेना, नई दिल्ली का कार्यालय, मुम्बई, विशाखापटनम तथा कोच्चि के अपने तीन शाखा कार्यालयों के साथ भारतीय नौसेना, तटरक्षक तथा अन्य संबंधित संगठनों की लेखापरीक्षा के लिए उत्तरदायी है। एमडीएल, जीआरएसई, जीएसएल तथा एचएसएल की लेखापरीक्षा प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं पदेन सदस्य लेखापरीक्षा बोर्ड IV, बेंगलूरू द्वारा की जाती है।

1.3 लेखापरीक्षा की प्रणाली एवं कार्यविधि

लेखापरीक्षा को जोखिमों के विश्लेषण और मूल्यांकन के माध्यम से प्राथमिकता दी जाती है ताकि प्रमुख प्रचालन इकाईयों में उनके महत्व का आकलन किया जा सके। किया गया व्यय, प्रचालनात्मक महत्व, पिछली लेखापरीक्षा के परिणाम तथा आन्तरिक नियंत्रण की शक्ति उन मुख्य कारकों में से है जो जोखिमों की तीव्रता को निर्धारित करते हैं।

एक सत्व/ इकाई के लेखापरीक्षा निष्कर्ष स्थानीय लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों/मामलों के विवरणों के माध्यम से सूचित किए जाते हैं। लेखापरीक्षा की गई इकाई से प्राप्त उत्तर पर विचार किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप या तो लेखापरीक्षा आपत्ति का निपटान कर दिया जाता है या आगामी लेखापरीक्षा चक्र में अनुपालन हेतु संदर्भित किया जाता है। अतिगम्भीर अनियमितताएं लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल करने के लिए प्रोसेस की जाती हैं जो कि संसद के दोनों सदनों के समक्ष रखने के लिए भारत के संविधान के अनुच्छेद 151, के अन्तर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत किये जाते हैं। निष्पादन लेखापरीक्षाएं, लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र की व्याख्या, एंट्री कॉन्फ्रेंस के आयोजन, इकाईयों के नमूनों, एग्जिट कॉन्फ्रेंस, ड्राफ्ट रिपोर्ट पर फीडबैक को शामिल करने तथा अन्तिम रिपोर्ट जारी करने के माध्यम से की जाती है।

1.4 रक्षा बजट

रक्षा बजट विस्तृत रुप से राजस्व तथा पूंजीगत व्यय के अन्तर्गत श्रेणीबद्ध है। जबकि राजस्व व्यय में वेतन एवं भत्ते, भण्डार, परिवहन तथा कार्य सेवाएं आदि सम्मिलित हैं, पूंजीगत व्यय में नए पोतों, पनडुब्बियों, शस्त्रों, गोलाबारुद की खरीद तथा पुराने भण्डार का प्रतिस्थापन और निर्माण कार्य में आने वाला व्यय समावेशित है। 2010-11 से 2014-15 के दौरान रक्षा व्यय का विवरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.1: कुल रक्षा बजट आबंटन और वास्तविक व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन	वर्ष				
	2010-11	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**
बजट आवंटन	1,56,127	1,78,891	1,98,526	2,17,649	2,54,000
वास्तविक व्यय	1,58,723	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394

विगत पाँच वर्षों के दौरान रक्षा व्यय में 2010-11 में ₹1,58,723 करोड़ से 2014-15 में ₹2,37,394 करोड़ अर्थात 49.56 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी दर्ज की गई। रक्षा व्यय 2014-15 में पिछले वर्ष के व्यय से 13.16 प्रतिशत बढ़ गया। 2014-15 में रक्षा सेवाओं के कुल व्यय में भारतीय नौसेना का हिस्सा ₹36,622 करोड़ अर्थात 15.43 प्रतिशत था।

1.5 नौसेना का बजट एवं व्यय

भारतीय नौसेना के संबंध में 2010-11 से 2014-15 के दौरान विनियोग तथा व्यय की संक्षिप्त स्थिति निम्न तालिका में दर्शाई गई हैः

तालिका 1.2 : विनियोग एवं व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन		वर्ष				
		2010-11	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**
अन्तिम अनुदान	**पूंजीगत**	16,905	17,922	17,066	19,386	21,807
	राजस्व	10,010	12,347	12,755	13,364	14,536
	जोड़	**26,915**	**30,269**	**29,821**	**32,750**	**36,343**
वास्तविक व्यय	**पूंजीगत**	17,140	19,212	17,760	20,359	22,270
	राजस्व	10,145	12,059	12,119	13,472	14,352
	जोड़	**27,285**	**31,271**	**29,879**	**33,831**	**36,622**
कुल आधिक्य/बचत (+)(-)	**पूंजीगत**	(+)235	(+)1,290	(+)694	**(+)**973	(+)463
	राजस्व	(+)135	(-)288	(-)636	(+)108	(-)184
	जोड़	**(+)370**	**(+)1,002**	**(+)58**	**(+)1,081**	**(+)279**

स्त्रोतः रक्षा सेवाओं के वर्ष–वार विनियोग लेखे।

पाँच वर्ष के लिए विनियोग लेखाओं, रक्षा सेवाओं का विश्लेषण, संगत वर्षों के लिए भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन, संघ – सरकार के लेखे में शामिल किया गया था।

1.5.1 नौसेना व्यय

भारतीय नौसेना के व्यय का विस्तृत सार निम्न तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.3 : भारतीय नौसेना का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन	वर्ष				
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
कुल रक्षा व्यय	1,58,723	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394
कुल नौसेना व्यय	27,285	31,270	29,879	33,831	36,622
पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशतता परिवर्तन	(+)18.96	(+)14.61	(-) 4.45	(+)13.23	(+)8.25
कुल रक्षा व्यय के प्रतिशतता के रूप में	17.19	17.78	15.94	16.13	15.43
राजस्व व्यय	10,145	12,059	12,119	13,472	14,352
पूंजीगत व्यय	17,140	19,211	17,760	20,359	22,270

स्त्रोत: रक्षा सेवाओं के वर्ष–वार विनियोग लेखे

2010-15 के दौरान भारतीय नौसेना द्वारा किया गया कुल व्यय रक्षा व्यय के 15.43 और 17.78 प्रतिशत के बीच था। वर्ष 2014-15 में, भारतीय नौसेना का व्यय, पिछले वर्ष की तुलना में 8.25 प्रतिशत बढ़ कर ₹33,831 करोड़ से ₹36,622 करोड़ हो गया।

1.5.2 पूंजीगत व्यय

भारतीय नौसेना के लिए विगत पांच वर्षों (2010-11 से 2014-15) के लिए विभिन्न श्रेणियों के प्रति व्यय का औसत वार्षिक विवरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4 : भारतीय नौसेना का पूंजीगत व्यय

(₹ करोड़ में)

मद	वर्ष				
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
नौसेना बेड़ा	10,620 (62%)	10,320 (54%)	11,074 (62%)	8,151 (40%)	13,355 (60%)
नौसेना गोदीबाड़ा	720 (4%)	648 (3%)	752 (4%)	633 (3%)	635 (3%)
विमान एवं एयरो इंजन	3,187 (19%)	4,336 (23%)	1,695 (10%)	7,746 (38%)	3,248 (15%)
निर्माण कार्य	637 (4%)	515 (3%)	527 (3%)	516 (3%)	646 (3%)
अन्य उपस्कर[3]	1,578 (9%)	2,583 (13%)	2,773 (16%)	2,630 (13%)	3,654 (16%)
अन्य	398 (2%)	809 (4%)	939 (5%)	683 (3%)	731 (3%)
जोड़	**17,140**	**19,211**	**17,760**	**20,359**	**22,270**[4]

स्त्रोतः रक्षा सेवाओं के वर्ष–वार विनियोग लेखे

भारतीय नौसेना का पूंजीगत व्यय 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹17,140 करोड़ से बढ़कर ₹22,270 करोड़ हो गया अर्थात इसमे 29.93 प्रतिशत की वृद्धि हुई। पिछले वर्ष की तुलना में नौसेना के पूंजीगत व्यय में 2013-14 में ₹20,359 करोड़ से 2014-15 में ₹22,270 करोड़ अर्थात 9.39 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2014-15 के दौरान पूंजीगत व्यय का महत्वपूर्ण भाग (60 प्रतिशत) नौसैनिक बेड़े पर व्यय किया गया, 16 प्रतिशत अन्य उपकरणों, 15

---

3 अन्य उपकरणों में इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक्स, शस्त्र उपकरण, अन्तरिक्ष तथा उपग्रह उपकरण, इलेक्ट्रॉनिक युद्ध उपकरण आदि शामिल हैं।

4 वास्तविक आंकड़ा ₹22,269.66 करोड़ है, जिसका पूर्णांक ₹22,270 करोड़ है।

प्रतिशत विमानों तथा एयरों इंजन की खरीद तथा 3 प्रतिशत प्रत्येक नौसेना गोदीबाड़े, निर्माण कार्य एवं अन्य पर खर्च किए गए।

1.5.3 राजस्व व्यय

पिछले पांच वर्षों के लिए राजस्व व्यय की विभिन्न श्रेणियों के प्रति व्यय का वितरण नीचे दर्शाया गया हैः

तालिका 1.5 : भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय

(₹ करोड़ में)

मद	वर्ष				
	2010-11	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**
वेतन एवं भत्ते	3,731 (37%)	4,508 (37%)	4,697 (39%)	5,085 (38%)	5,788 (40%)
भण्डार	3,437 (34%)	4,173 (35%)	3,982 (33%)	4,619 (34%)	4,151 (29%)
कार्य	701 (7%)	763 (6%)	760 (6%)	1,031 (8%)	1,124 (8%)
परिवहन	288 (2%)	353 (3%)	380 (3%)	347 (3%)	355 (3%)
मरम्मत/ रीफिट	606 (6%)	768 (6%)	654 (5%)	593 (4%)	863 (6%)
अन्य	1,382 (14%)	1,494 (12%)	1,646 (14%)	1,797 (13%)	2,071 (14%)
जोड़	**10,145**	**12,059**	**12,119**	**13,472**	**14,352**

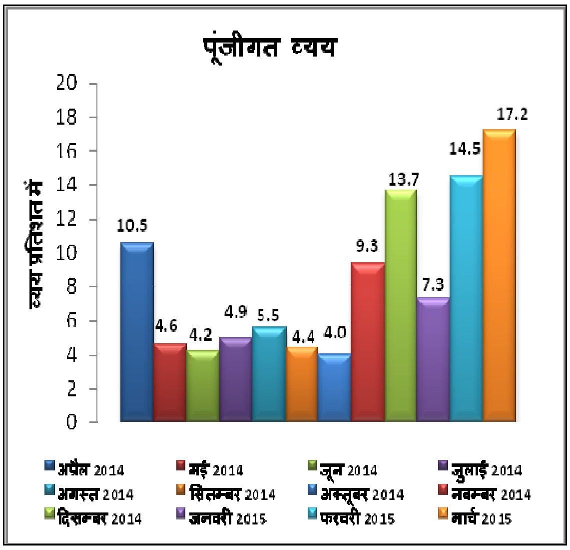
स्त्रोतः रक्षा सेवाओं के वर्ष–वार विनियोग लेखे

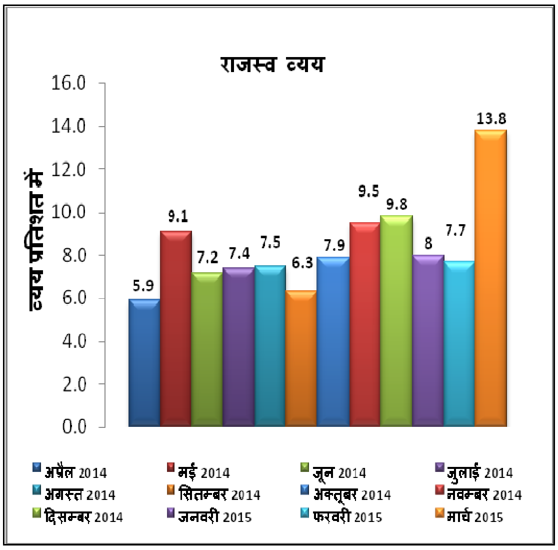
2010-11 से 2014-15 तक पॉच वर्ष की अवधि के दौरान, भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय 2010-11 में ₹10,145 करोड़ से 41 प्रतिशत बढ़ कर 2014-15 में ₹14,352 करोड़ हो गया। पिछले वर्ष 2013-14 में ₹13,472 करोड़ की तुलना में भारतीय नौसेना का राजस्व व्यय 2014-15 में 6.53 प्रतिशत बढ़कर ₹14,352 करोड़ हो गया। नौसेना का राजस्व व्यय मुख्यतः वेतन एवं भत्ते तथा भण्डार पर क्रमशः 40 प्रतिशत एवं 29 प्रतिशत किया गया था।

1.5.4 वर्ष के दौरान भारतीय नौसेना के व्यय का प्रवाह

2014-15 के दौरान पूंजीगत तथा राजस्व व्यय का प्रवाह निम्न चित्र में दर्शाया गया है:

चित्र 1.1 : 2014-15 के दौरान भारतीय नौसेना के व्यय का प्रवाह





स्त्रोत: रक्षा मंत्रालय (वित्त) बजट-I अनुभाग द्वारा प्रदत्त सूचना

व्यय के प्रवाह की संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि मार्च 2015 में भारतीय नौसेना का पूंजीगत व्यय 17.2 प्रतिशत था तथा 39 प्रतिशत पूंजीगत व्यय अंतिम तिमाही में किया गया जो मार्च के महीने में 15 प्रतिशत की सीमा तथा अन्तिम तिमाही की 33 प्रतिशत की सीमा के अन्दर नहीं था जो वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित की गई है। तथापि, राजस्व व्यय, वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित सीमा के अन्दर ही था।

1.6 तटरक्षक का बजट एवं व्यय

तटरक्षक का बजट रक्षा मंत्रालय के असैन्य अनुदान का भाग है। राजस्व तथा पूंजीगत के लिए प्रदत्त राशि क्रमशः मुख्य शीर्ष 2037- 'सीमा शुल्क (बचाव तथा अन्य कार्य – तटरक्षक संगठन)' तथा 4047- 'वित्तीय सेवाओं का पूंजीगत परिव्यय, सीमा शुल्क (तटरक्षक संगठन)' के अंतर्गत है। रक्षा मंत्रालय के अधीन तटरक्षक व्यय के लिए पृथक प्रमुख शीर्ष नहीं खोले गए हैं।

1.6.1 तटरक्षक व्यय

आबंटन तथा व्यय का विस्तृत सार निम्न तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.6 : तटरक्षक का व्यय

(₹ करोड़ में)

वर्णन		वर्ष				
		2010-11	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**
अन्तिम अनुदान/ विनियोग	**पूंजीगत**	1,200	1,600	1,565	1,060	1,140
	राजस्व	816	933	960	1,018	1,295
	जोड़	**2,016**	**2,533**	**2,525**	**2,078**	**2,435**
व्यय	**पूंजीगत**	1,201	1,575	1,565	1,070	1,142
	राजस्व	814	926	945	1,048	1,286
	जोड़	**2,015**	**2,501**	**2,510**	**2,118**	**2,428**

(स्त्रोत: तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त सूचना)

तटरक्षक का व्यय 2010-11 से 2014-15 तक ₹2,015 करोड़ तथा ₹2,510 करोड़ के बीच था। पिछले वर्ष की तुलना में 2014-15 में व्यय में 14.64 प्रतिशत बढ़ोत्तरी हुई। निरपेक्ष संदर्भ में तटरक्षक का व्यय 2013-14 में ₹2,118 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹2,428 करोड़ हो गया।

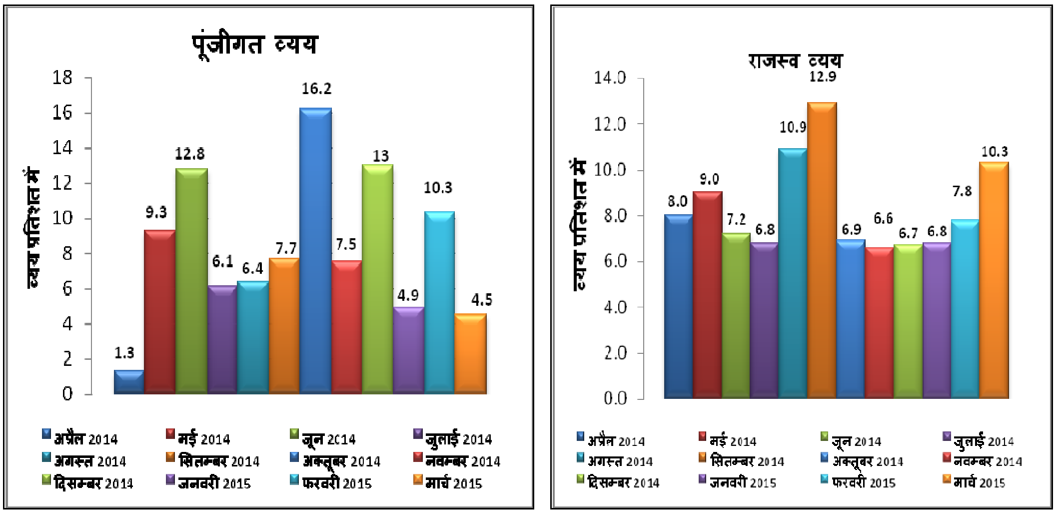
तटरक्षक का पूंजीगत व्यय 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹1,070 करोड़ तथा ₹1,575 करोड़ के बीच था, जबकि तटरक्षक का राजस्व व्यय 2010-11 में ₹814 करोड़ से बढ़कर 2014-15 में ₹1,286 करोड़ हो गया अर्थात तटरक्षक के राजस्व व्यय में 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान 57.98 प्रतिशत की वृद्धि हुई ।

पिछले वर्ष की तुलना में तटरक्षक का पूंजीगत व्यय 2014-15 में लगभग 6.72 प्रतिशत बढ़कर ₹1,070 करोड़ से ₹1,142 करोड़ हो गया। तटरक्षक का राजस्व व्यय पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 22.71 प्रतिशत बढ़कर ₹1,048 करोड़ से 2014-15 में ₹1,286 करोड़ हो गया।

1.6.2 वर्ष के दौरान व्यय का प्रवाह

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2014-15 के दौरान पूंजीगत तथा राजस्व व्यय के प्रवाह की जांच की, जिसे नीचे दर्शाया गया है:

चित्र 1.2 : वर्ष 2014-15 के दौरान तटरक्षक के व्यय का प्रवाह



(स्त्रोत: तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त सूचना)

व्यय की संवीक्षा से पता चला कि तटरक्षक ने पूंजीगत व्यय का 4.5 प्रतिशत मार्च 2015 के महीने में खर्च किया तथा 19.7 प्रतिशत पूंजीगत व्यय अन्तिम तिमाही में किया जो वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित की गई मार्च के महीने में 15 प्रतिशत की सीमा तथा अन्तिम तिमाही की 33 प्रतिशत की सीमा के अन्दर था। राजस्व व्यय भी वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित सीमा के अन्दर ही था।

1.7 नौसेना तथा तटरक्षक की प्राप्तियां

2014-15 को समाप्त पिछले पांच वर्षों की अवधि में नौसेना तथा तटरक्षक से संबंधित प्राप्तियां तथा पुनः प्राप्तियों का विवरण, जो कि उन्होंने अन्य संगठनों/विभागों की सेवाओं में उपलब्ध कराए थे, नीचे सारणी में दिए गए है:

तालिका 1.7: भारतीय नौसेना एवं तटरक्षक की राजस्व प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
नौसेना के संबंध में प्राप्ति तथा वसूली	165.68	154.94	285.07	437.89	673.13
तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति तथा वसूली	13.33	06.73	34.41	27.19	24.60

(स्त्रोत: प्रत्येक वर्ष (नौसेना के लिए) के लिए रक्षा सेवा अनुमानों में दी गई वास्तविक प्राप्तियों के आंकड़े तथा तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार।)

नौसेना के संबंध में प्राप्ति और वसूलियों में 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान ₹165.68 करोड़ से लेकर ₹673.13 करोड़ अर्थात 306.28 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि वर्ष 2010-11 से वर्ष 2014-15 तक पांच वर्ष की अवधि के दौरान तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति और वसूली ₹6.73 करोड़ से ₹34.41 करोड़ के मध्य रही।

नौसेना के संबंध में प्राप्ति और वसूलियों ने पिछले वर्ष 2013-14 में ₹437.89 करोड़ की तुलना में 2014-15 में ₹673.13 करोड़ अर्थात 53.72 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाई, जबकि तटरक्षक के संबंध में प्राप्ति और वसूलियों ने पिछले वर्ष 2013-14 में ₹27.19 करोड़ की तुलना में वर्ष 2014-15 में ₹24.60 करोड़ अर्थात 9.52 प्रतिशत की गिरावट दर्शाई।

1.8 लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया

1.8.1 पूर्व प्रतिवेदनों के लेखापरीक्षा के पैराग्राफों पर की गई कार्यवाही

विभिन्न लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी मामलों के संबंध में कार्यपालिका की जवाबदेही निश्चित करने हेतु लोक लेखा समिति ने इच्छा व्यक्त की कि 31 मार्च 1996 और उसके बाद समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर संसद में प्रतिवेदनों को प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर की गई कार्यवाही टिप्पणी (एटीएन), लेखापरीक्षा द्वारा जाँच कराकर, प्रस्तुत कर दिए जाएं।

31 जनवरी 2016 को नौसेना तथा तटरक्षक से संबंधित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर बकाया की गई कार्यवाही टिप्पणी की स्थिति नीचे दर्शाई गई है:

तालिका 1.8 : एटीएन की स्थिति

एटीएन की स्थिति	नौसेना एवं तटरक्षक	रक्षा पोतनिर्माणियां
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर मंत्रालय द्वारा एटीएन पहली बार भी प्रस्तुत नहीं की गई हैं।	3	1
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर संशोधित एटीएन प्रतीक्षित है	27	0

1.8.2 ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर मंत्रालय की प्रतिक्रिया

वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने जून 1960 में सभी मंत्रालयों को अनुदेश जारी किए कि भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में सम्मिलित किए जाने वाले प्रस्तावित ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर अपना प्रत्युत्तर छः सप्ताह के अन्दर भेज दें।

"स्वदेशी विमानवाहक पोत के निर्माण" पर ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा सचिव, रक्षा मंत्रालय को अर्ध शासकीय पत्र द्वारा फरवरी 2015 में भेजा गया था, तत्पश्चात संशोधित ड्राफ्ट अक्तूबर 2015 में भेजा गया था। इसी प्रकार, दिसम्बर 2015 तथा जनवरी 2016 के दौरान ड्राफ्ट पैराग्राफ मंत्रालय को भेजे गए तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों की ओर उनका ध्यान आकर्षित करने और निर्दिष्ट छः सप्ताह के अन्दर अपना प्रत्युत्तर भेजने के लिए निवेदन किया गया।

वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अनुदेशों के बावजूद, रक्षा मंत्रालय ने प्रतिवेदन में सम्मिलित पैराग्राफों में से स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण पर निष्पादन लेखा परीक्षा सहित पैराग्राफों का उत्तर नहीं दिया। अतः इन पैराग्राफों के बारे में मंत्रालय की टिप्पणी सम्मिलित नहीं की जा सकी।

1.9 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर बचत

लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर ₹4.09 करोड़ के विशिष्ट प्रकृति के निम्नलिखित बचत किए गए:

क. शॉपिंग सेंटर के निर्माण के प्रशासनिक अनुमोदन का रद्द होना

आवास पैमाना, रक्षा सेवाएं (एसएडीएस) के पैरा 3.42.1 में प्रावधान है कि यदि प्रमुख विवाहित परिसर से दो कि.मी. के अन्दर कोई खरीददारी सुविधा विद्यमान न हो तो एक शॉपिंग सेन्टर उपलब्ध कराया जाए।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्तूबर 2011) कि मुख्यालय पश्चिमी नौसेनिक कमान (एचक्यूडब्लूएनसी), मुम्बई ने इस तथ्य के बावजूद कि नियोजित सुविधा के दो कि.मी. के अन्दर दो शॉपिंग कॉम्प्लेक्स विद्यमान थे, ₹3.38 करोड़ की अनुमानित लागत पर "कोलाबा, मुम्बई में नाविकों के विवाहित स्थान पर त्रुटिपूर्ण एकीकृत शॉपिंग सेंटर, बैंक तथा डाकघर के प्रावधान" के कार्य हेतु प्रशासनिक अनुमोदन (एए) प्रदान किया गया था (मार्च 2011)।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (अक्तूबर 2011) के अनुसरण में, प्रयोक्ता इकाई, अर्थात आईएनएस, आंग्रे ने एचक्यूडब्लूएनसी को सिफारिश की (अप्रैल 2014) कि उसके कार्मिकों के परिवर्तित सामाजिक, आर्थिक आकांक्षा के कारण कार्य रद्द कर दिया जाए। एचक्यूडब्लूएनसी ने सूचित किया (फरवरी 2015) कि ₹3.38 करोड़ की लागत के कार्य हेतु एए लेखापरीक्षा के कहने पर रद्द कर दिया गया था (अप्रैल 2014)।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (मार्च 2016) में स्वीकार किया कि लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर एए रद्द किया गया था।

ख. यूनिट द्वारा चलाई गई कैंटीनों के निर्माण के प्रशासनिक अनुमोदन का रद्द होना

यूनिट द्वारा चलाई जा रही कैंटीने (यूआरसीज़), कैंटीन भण्डार विभाग का परचून भाग हैं। यूआरसीज के निर्माण हेतु आवास के पैमाने में कोई प्रावधान नहीं है।

लेखापरीक्षा ने ₹90.04 लाख[5] की कुल लागत पर अक्तूबर 2006 तथा फरवरी 2013 के बीच तटरक्षक मुख्यालय (सीजीएचक्यू), नई दिल्ली द्वारा जारी तीन संस्वीकृतियां[6] देखी (मई 2014)। ₹42.79 लाख की लागत पर तीन यूआरसीज़[7] में से दो का निर्माण पूरा हो चुका था।

लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार करते हुए, सीजीएचक्यू ने कहा (सितम्बर 2015) कि पहले से ही निर्मित दो यूआरसीज़ पुनः विनियोजित की जाएंगी। सीजीएचक्यू ने यह भी सूचित किया (फरवरी 2016) कि ₹39.35 लाख की तीसरी यूआरसी की संस्वीकृति रद्द कर दी गई थी (दिसम्बर 2015)।

तथ्य यह है कि तीसरी संस्वीकृति के रद्द होने के बावजूद, ₹42.79 लाख की लागत पर निर्मित दो यूआरसीज का पुनर्विनियोजन भी अनियमित है।

ग. ट्रांसमीटर के आपूर्ति आदेश का रद्द होना

लेखापरीक्षा ने देखा (अगस्त 2014) कि ₹31.94 लाख की कुल लागत पर मई तथा सितम्बर 2013 के बीच तटरक्षक (सीजी) द्वारा दिए गए तीन आपूर्ति आदेशों के प्रति कोई भी संचार उपकरण प्राप्त नहीं हुआ था तथा मांग की पूर्ति वैकल्पित सैटों[8] के द्वारा की जा रही थी।

सीजी ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जनवरी 2015) कि फर्म को दिए गए सभी तीनों आपूर्ति आदेश रद्द कर दिए गए थे जिसके कारण ₹31.94 लाख की बचत हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (जनवरी 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

---

[5] ₹90.04 लाख (ओखा ₹23.14 लाख + दमन ₹27.55 लाख + कोच्चि ₹39.35 लाख)

[6] तीन सीजी स्टेशनों अर्थात ओखा, दमन एवं कोच्चि पर यूआरसी के निर्माण हेतु

[7] यूआरसीज़ का निर्माण ओखा में सितम्बर 2008 में तथा दमन में जनवरी 2012 में पूरा हुआ।

[8] यूनिटों को अतिरिक्त संचार सैट आपूर्त किए जाते हैं जो किसी भी सैट के खराब /अप्रचलित होने की दशा में अतिरिक्त सैट के रूप में कार्य करते हैं।

1.10 प्रतिवेदन के संबंध में

इस प्रतिवेदन के अंतर्गत एक निष्पादन लेखापरीक्षा तथा 10 ऑडिट पैराग्राफ चार अध्यायों में सम्मिलित हैं जो निम्न हैं:

- अध्याय-II के अंतर्गत (स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण) पर निष्पादन लेखा परीक्षा।
- अध्याय-III के अंतर्गत रक्षा मंत्रालय से संबंधित दो ऑडिट पैराग्राफ।
- अध्याय-IV के अंतर्गत भारतीय नौसेना से संबंधित सात ऑडिट पैराग्राफ।
- अध्याय-V के अंतर्गत भारतीय तटरक्षक से संबंधित एक ऑडिट पैराग्राफ।

अध्याय II- स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण की निष्पादन लेखापरीक्षा

2.1 कार्यकारी सारांश

पृष्ठभूमि

भारत का विमान वाहक पोत निर्माण कार्यक्रम हमारी समुद्री क्षमताओं के विकास के लिए महत्त्वपूर्ण नौसेनिक योजनाओं की कुछ अनिवार्यताओं द्वारा संचालित होता है जो अन्य बातों के साथ-साथ किसी भी दिए गए समय पर पूर्वी तथा पश्चिमी तट के लिए दो विमान वाहकों की तैयार लड़ाकू उपलब्धता प्रदान करता है। स्वदेशी विमान वाहक पोत के निर्माण हेतु परियोजना अनुमोदन मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति द्वारा मई 1999 में प्रदान किया गया था जिसमें अक्तूबर 2002 और जुलाई 2014 में संशोधन किया गया था।

लेखापरीक्षा दृष्टिकोण

लेखापरीक्षा जांच में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के विभिन्न निदेशालयों और उसके क्षेत्रीय गठनों जैसे युद्धपोत निरीक्षण दल, कोच्चि, मुख्यालय नौसेनिक विमानन, गोवा तथा कोचीन शिपयार्ड, कोच्चि, चयनित शिपयार्ड, पर दस्तावेजों/अभिलेखों की संविक्षा निहित थी।

मुख्य निष्कर्ष

(i) योजना एवं डिज़ाईन

चयनित शिपयार्ड को युद्धपोत निर्माण का कोई पूर्व अनुभव नहीं था तथा बाड़े की क्षमताओं को बढ़ाने के लिए डीसीएन[1] की सिफारिशें आंशिक रुप में पूर्ण कर ली गई थी। परियोजना अनुमोदन (अक्तूबर 2002), 37,500 टन के जहाज़ के लिए प्रारम्भिक स्टाफ मांग की घोषणा

---

[1] डीसीएन - धारणा डिज़ाईन में लगा हुआ डायरेक्शन डेस कन्स्ट्रक्शन एट आर्मीज नेवल्स, फ्रैंच नौसेना डिजाइन और जहाज़ निर्माण प्राधिकरण।

किए बिना ही प्राप्त किया गया था। विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स तथा संचालन - शक्ति प्रणाली एकीकरण डिज़ाईनों के समापन में विलम्ब ने परियोजना की समय सीमा को प्रभावित किया। निर्माण अवधि को कम करने तथा उत्पादकता में वृद्धि के लिए नौसेना ने एकीकृत ढांचा तथा आउटफिट पेंटिंग (आईएचओपी) विधि को अपनाने का विचार किया। लेकिन, समकालीन डिज़ाईन विधि को अपनाने के कारण आईएचओपी विधि प्रभावित हुई। निर्माण रणनीति अभी तक तय नहीं हुई है तथा परियोजना क्रियाकलापों/समय सीमा में प्रगति के साथ इसमें निरंतर संशोधन होते रहे है, जिसके कारण परियोजना को एक विश्वसनीय एवं विस्तृत निर्माण रणनीति का लाभ मिलने में रुकावट हुई। सामान्य प्रबंध[2] में 4,000 से अधिक परिवर्तन हुए जिसके कारण जहाज़ का डिज़ाईन अभी तक पूरा नहीं हुआ ।

(पैरा 2.3)

(ii) वाहक निर्माण

भारतीय नौसेना तथा शिपयार्ड ने चरण -।। अनुबंध के समापन की तिथि (दिसम्बर 2014) से छः महीने के अन्दर समीक्षा नहीं की। भारतीय नौसेना एवं कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड के बीच कार्यक्षेत्र और समय-सीमा पर सतत असहमति बनी हुई है जिसके कारण डिलीवरी की यथार्थ तिथियां अभी परिकलित की जानी है। इस्पात की अनुपलब्धता के कारण ढांचा निर्माण को शुरु करने में विलम्ब हुआ जबकि डीज़ल आल्टरनेटरों और गियर बॉक्सों जैसे महत्त्वपूर्ण उपकरणों की देर से प्राप्ति के कारण जहाज़ की लांचिंग में विलम्ब हुआ। एचवीएसी[3] डिज़ाईन में निरंतर परिवर्तन तथा विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स उपकरण की डिलीवरी में विलम्ब के कारण निर्माण कार्यक्रम प्रभावित हुआ।

अधिकृत सर्वोच्च समिति के देर से गठन के कारण सर्वोच्च स्तर पर परियोजना की मॉनीटरिंग नहीं हुई। संचालन समिति चरण-। अनुबंध (मई 2007) की लगभग समस्त अवधि के लिए (अक्तूबर 2007 - अगस्त 2013) शिथिल रही। परियोजना प्रबंधन बोर्ड एवं अन्य परियोजना मॉनीटरिंग तंत्रों की बैठकों मे कमी 60 प्रतिशत से 91 प्रतिशत तक रही। न तो मंत्रालय न ही शिपयार्ड जहाज़ के निर्माण की भौतिक स्थिति का आकलन कर सका एवं मंत्रालय अनुबन्ध में प्रगति प्रतिवेदन के लिए आवश्यक फारमेटस को शामिल करने में विफल रहा।

(पैरा 2.4)

---

[2] सामान्य प्रबंध - मूल दस्तावेज़ जिस पर जहाज़ का डिज़ाईन और उसका निर्माण किया जाता है।

[3] एच वी ए सी - हीटिंग, वेंटीलेशन एवं एयर-कंडीशनिंग

(iii) मिग29के/केयूबी विमान

मिग29के, जो कि एक वाहक पोत आश्रित विविध कार्य एयरक्राफ्ट है तथा अभिन्न बेड़ा वायुरक्षा का मुख्य आधार है, एयरफ्रेम, आरडी एमके-33 इंजिन एवं फ्लाई-बाई-वायर[4] सिस्टम से संबंधित समस्याओं से ग्रस्त है। एयरक्राफ्ट तकनीकी रुप से असामंजस्यता/अनियमितता के साथ स्वीकृत किए जा रहे थे। मिग29के की प्रयोज्यता कम थी, जो 15.93 प्रतिशत से 37.63 प्रतिशत के बीच तथा मिग29केयूबी की 21.30 प्रतिशत तथा 47.14 प्रतिशत के बीच थी। विशाखापत्तनम पर अवसंरचना की वृद्धि, अनुमोदन (दिसम्बर 2009) के छः वर्ष बाद भी विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन स्तर पर है। पूर्ण मिशन सिमुलेटर पॉयलटों के लिए वाहक अर्हता (सीक्यू) सिमुलेटर प्रशिक्षण के लिए अनुपयुक्त माना गया था क्योंकि विज़ुअल प्रोफाईल को सपोर्ट नहीं करते। विमान का सेवा जीवन 6000 घंटे या 25 वर्ष है (जो भी पहले है) और मिग29के/केयूबी के मुद्दों के साथ, पहले से ही वितरित विमान का संचालन जीवन कम हो जायेगा। आगे, 2012 और 2016 के बीच तय विकल्प खण्ड के तहत विमानों की डिलीवरी, 2023 में स्वदेशी विमान वाहक पोत की डिलीवरी जैसा कि कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने तय किया है, से बहुत पहले है।

(पैरा 2.5)

(iv) वित्तीय प्रबंधन

मंत्रालय उप अनुबंध कार्य और चरण-I अनुबंध के संदर्भ में उसकी लागत पर बातचीत करने/उसे परिमात्रित करने में विफल रहा जिसके कारण शिपयार्ड को अनुचित लाभ मिला। चरण-I अनुबंध में प्रति टन श्रम घंटे, जो गठन एवं सजावट के लिए उपयोग में लाए जाने थे, का गलत अनुमान हुआ, जिसके कारण शिपयार्ड को लगभग ₹476.15 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ। परियोजना में बड़े अव्ययित शेष और शिपयार्ड द्वारा निधियों का एकतरफा आहरण, कमज़ोर वित्तीय नियंत्रण के सूचक थे।

(पैरा 2.6)

---

[4] फ्लाई-बाई-वायर (एफबीडब्ल्यू) वह प्रणाली है जो एक विमान के परम्परागत हस्त्य उड़ान नियंत्रणों को इलेक्ट्रॉनिक इंटरफेस के साथ बदलती है तथा पॉयलट के इनपुट के बिना कार्य निष्पादित करने के लिए विमान वाहकों द्वारा भेजे गए ऑटोमेटिक संकेतों की अनुमति प्रदान करती है, जैसा कि इन प्रणालियों में होता है जो विमान को स्वतः स्थिर करते है।

सिफारिशें

- ✓ भौतिक निर्माण की वास्तविक अवस्था एवं मॉनिटरिंग के आकलन के लिए मंत्रालय को नौसेना अभियांत्रिकी मानक 33 के आवश्यक प्रारुप के अनुसार प्रगति प्रतिवेदन सुनिश्चित करना चाहिए;
- ✓ विशाखापत्तनम, जो आईएसी के लिए गृह-बंदरगाह है, में मिग29के/केयूबी के लिए आधारभूत संरचना के निर्माण में किए जा रहे प्रयत्नों में मंत्रालय को वृद्धि करनी चाहिए;
- ✓ विमान के कुल तकनीकी जीवन के पूर्ण उपयोग के लिए मंत्रालय को विकल्प खण्ड के अंतर्गत विमान की डिलीवरी का आईएसी की वास्तविक डिलीवरी तिथि के साथ सामंजस्य स्थापित करना चाहिए।

2.2 परिचय

एक विमान वाहक एक युद्धपोत होता है जिसे उन विमानों की सहायता तथा परिचालन के लिए डिज़ाईन किया जाता है जो समुद्र में अथवा तट पर आक्रमणों में तथा अन्य सैन्यदलों की सहायता में काम पर लगाए जाते हैं। विमान वाहक भारतीय नौसेना की परिचालन आवश्यकता तथा बेड़ा सिद्धांत[5] के लिए बहुत महत्वपूर्ण है तथा समुद्र में हवाई सुरक्षा[6] सुनिश्चित करने का एकमात्र साधन है। भारतीय नौसेना ने अपना पहला विमान वाहक, आईएनएस विक्रान्त[7] मार्च 1961 में सेवा में लिया।

[5] बेड़ा सिद्धांत - समुद्र में नियंत्रण निर्धारित करते हुए नौसेना सिद्धांत।

[6] हवाई सुरक्षा - विमानों, मिसाईलों अथवा अन्य हवाई वस्तुओं द्वारा शत्रुतापूर्ण कार्यों को निष्प्रभावी करने अथवा उनकी प्रभावकारिता को कम करने के लिए डिजाईन किये गए उपाय।

[7] आईएनएस विक्रान्त - जनवरी 1957 में यूके से प्राप्त तथा 19500 टन के विस्थापन के साथ आईएनएस विक्रान्त के रूप में मार्च 1961 से सेवा में लिया गया विमान वाहक (पहले एचएमएस हरक्यूलिस)।

भारतीय नौसेना की संभावित योजना (1985-2000) में तीन विमान वाहकों की परिकल्पना की गई थी जिसमें से दो परिचालनात्मक (पूर्व एवं पश्चिम तट) और एक किसी भी समय रीफिट के लिए था। इस आवश्यकता को समुद्री सक्षमता संभावित योजना (2012-27) में भी दोहराया गया था। इस बीच, भारतीय नौसेना ने अपना दूसरा विमान वाहक आईएनएस विराट[8] मई 1987 में सेवा में लिया।

भारतीय नौसेना ने लगभग 35,000 टन के जहाज़ के लिए स्टाफ आवश्यकताएं[9] (एसआर) प्रख्यापित की (सितम्बर 1985)। तत्पश्चात, नौसेना द्वारा फ्रांस के डीसीएन[10] के साथ समुद्री नियंत्रण पोत[11] के धारणा डिज़ाईन हेतु एक अनुबंध किया गया (दिसम्बर 1988)। नौसेना की परिचालन आवश्यकताओं के आधार पर मार्च 1990 में प्राप्त धारणा डिज़ाईन से यह निष्कर्ष निकाला गया था कि लगभग 37,500 टन के पोत की आवश्यकता थी। तथापि, जैसाकि मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को मंत्रालय के प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) से देखा जा सकता है, 1990 के दशक की शुरुआती संसाधन की कमी ने नौसेना को एसआर की कांट-छांट करने (1992-93) तथा वाहक के आकार को 19,500 टन तक सीमित करने के लिए बाध्य कर दिया। बाद में, परिकल्पित वाहक के फ्लाईट डैक की लम्बाई में लगभग 15 मीटर तथा टनभार में 24,000 टन तक की वृद्धि कर दी गई थी (1995)।

मंत्रालय ने सीसीएस को सूचित किया (मई 1999) कि आईएनएस विक्रान्त को सेवा मुक्त कर दिया गया था (जनवरी 1997) तथा आईएनएस विराट महत्वपूर्ण मरम्मत और रीफिट[12] के लिए देय था, तथा ₹1725.24 करोड़ की अनुमानित लागत पर स्वदेशी रूप से डिज़ाईन किए गए एक हवाई रक्षा पोत (एडीएस)[13], जिसकी डिलीवरी 8-10 साल में की जानी थी, के निर्माण को जहाज़ की टनेज का उल्लेख किए बिना, प्रस्तावित किया। इसके पश्चात् मंत्रालय ने सीसीएस को सूचित किया (अक्तूबर 2002) कि बदले हुए परिचालन परिदृश्य के कारण प्रस्ताव में संशोधन आवश्यक था। इसके अतिरिक्त, इक्कीस्वीं शताब्दी के लिए परिकल्पित विमान वाहक के सामरिक महत्व एवं भूमिका को ध्यान में रखकर तथा भारतीय नौसेना

---

[8] आईएनएस विराट - ब्रिटिश नौसेना के एचएमएस हर्मिस के रूप में 1959 में सेवा में लिया गया तथा भारत को 1987 में हस्तांतरित, 28,700 टन के विस्थापन के साथ एक विमान-वाहक।

[9] स्टाफ आवश्यकता - कार्य, मुख्य विशेषताओं तथा निष्पादन की वृहद शर्तों के अनुसार एक स्टाफ कथन।

[10] डीसीएन - धारणा डिज़ाईन में लगा हुआ डायरेक्शन डेस कन्स्ट्रक्शन एट आर्मीज नेवल्स, फ्रेंच नौसेना डिजाइन और जहाज़ निर्माण प्राधिकरण।

[11] समुद्री नियंत्रण पोत - विमान वाहक जो शत्रु के नौसैनिक बलों को ध्वस्त करने, शत्रु के समुद्री वाणिज्य को दबाने, बड़ी समुद्री लेनों का बचाव करने तथा समुद्री क्षेत्रों में स्थानीय सेना श्रेष्ठता स्थापित करने में सक्षम हो।

[12] मरम्मत और रीफिट- आईएनएस विराट का रीफिट जुलाई 1999 किया गया था।

[13] हवाई रक्षा पोत - मंत्रालय के मई 1999 तथा अक्तूबर 2002 के प्रस्ताव में आईएसी का नाम।

द्वारा किए गए अध्ययनों से यह निष्कर्ष निकला था कि लगभग 37,000 टन के एक विमान वाहक की आवश्यकता थी। तद्नुसार, मंत्रालय ने सीसीएस को एडीएस के डिज़ाईन/निर्माण की लागत को ₹1725.24 करोड़ से ₹3261 करोड़[14] करने के लिए संशोधन प्रस्तावित किया (अक्तूबर 2002), जिसकी डिलीवरी दिसम्बर 2010 (यानि 8 वर्ष) में की जानी थी। उसके पश्चात्, मंत्रालय ने डिलीवरी समय सारणी में दिसम्बर 2010 से दिसम्बर 2018 तक के संशोधन के साथ मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को विमान वाहक की लागत को ₹19,341 करोड़ करने का दोबारा प्रस्ताव किया (मार्च 2014) जिसे सीसीएस द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था (जुलाई 2014)। 30 जून 2015 तक, स्वदेशी विमान वाहक (आईएसी) के लिए ₹19,341 करोड़ की कुल संस्वीकृति (जुलाई 2014) के प्रति, वचनबद्ध और किया गया व्यय ₹5,035.13 करोड़ था। तथापि समग्र भौतिक प्रगति निर्धारित नहीं की जा सकती थी जैसाकि पैरा 2.4.5.5 में वर्णित है।

चूंकि अभी भी आईएसी का कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में निर्माण जारी है और यह तथ्य कि आईएनएस विराट को 2016-17 में सेवा से हटा लिए जाने की आशा है, अतः आईएसी की डिलीवरी तक केवल एक विमान-वाहक, आईएनएस विक्रमादित्य[15] की उपलब्धता के कारण भारतीय नौसेना की परिचालनात्मक तैयारी तथा समुद्री क्षमता प्रभावित होगी।

आई एन एस विक्रमादित्य (एडमिरल गोर्शकोव)

2.2.1 आईएसी की आवश्यकताएँ

प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकताओं (अगस्त 2004) के अनुसार जहाज़ की अधिकतम गति 28 नॉट्स होगी, जबकि समुद्री यात्रा की गति[16] 18 नॉट्स होगी। जहाज़ की लॉजिस्टिक्स

---

14 ₹3,261 करोड़- कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड में अतिरिक्त अवसंरचना तथा जहाज़ निर्माण गतिविधियों के लिए निधि की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अनुमोदित लागत को फिर से बढ़ाकर ₹3,912.77 करोड़ कर दिया गया। मार्च 2014 तक परियोजना के लिए जारी की गई कुल निधि ₹3,717.93 करोड़ थी।

15 आईएनएस विक्रमादित्य-पहले एडमिरल गोर्शकोव भारतीय नौसेना में नवंबर 2013 में सेवा में लिया गया था।

16 समुद्री यात्रा की गति - वह गति जिस पर पोत अन्य बेड़ा पोतों के साथ अत्यंत ईंधन बचत से चलता है।

सहनशक्ति 45 दिन तथा 18 नॉट्स पर उसकी रेंज[17] 7500 समुद्री मील (एनएम) होगी। संचालन-शक्ति पैकेज में दो शॉफ्ट प्रबंध होंगे जिसमें प्रत्येक शॉफ्ट में 2 गैस टरबाईन, एक संयुक्त गियर बॉक्स तथा सहायक पुर्ज़े हैं। मुख्य मशीनरी/सहायक मशीनरियों में डीज़ल ऑल्टरनेटर, एसी प्लांट, उल्टे परासरण प्लांट, एयर कम्प्रेशर आदि शामिल होंगे। जहाज़ में 160 अधिकारियों और 1400 नाविकों की व्यवस्था होगी।

एक विमान वाहक पर नौसेनिक

2.2.2 विमान का चयन

मंत्रालय द्वारा सीसीएस को दिए गए प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) में कहा गया था कि आईएसी से विभिन्न प्रकार के 30 विमानों (12 मिग 29के, 08 उन्नंत हल्के हेलिकॉप्टर, 02 कामोव-31 तथा 08 सी हैरियर/हल्के काम्वेट विमान (नौसेना) के परिचालन पर विचार किया गया था। मिग29के को आईएनएस विक्रमादित्य के लिए रक्षा खरीद बोर्ड (डीपीबी) द्वारा (फरवरी 2003) तथा एडीएस (अर्थात आईएसी) के लिए रक्षा अधिप्राप्ति परिषद् (डीएसी)[18] द्वारा सितम्बर 2008 में अनुमति प्रदान की गई थी। ऑपशन क्लॉज़[19] के लिए मंत्रालय के

---

[17] रेंज- वह दूरी जो जहाज़ द्वारा तय की जा सकती है और जो ईंधन क्षमता द्वारा निर्धारित होती है।

[18] डीएसी का अध्यक्ष रक्षा मंत्री होता है

[19] ऑपशन क्लॉज़- मार्च 2010 में रक्षा मंत्रालय द्वारा 29 मिग29के/केयूबी विमानों के अधिग्रहण के लिए प्रयोग की गई, जिसमें आईएसी के लिए 12 मिग29के एवं 01 मिग29केयूबी शामिल थे। 16 मिग29के/केयूबी विमानों के अधिग्रहण के लिए मुख्य अनुबंध जनवरी 2004 में सम्पन्न किया गया था।

प्रस्ताव (नवम्बर 2009) के अनुसार मिग29के विमान एक विमान वाहक वाहित बहु भूमिका विमान है तथा अभिन्न बेड़ा वायुरक्षा का मुख्य आधार होगा।

2.2.3 परियोजना कार्यान्वयन हेतु संगठनात्मक ढांचा

नौसेना पोत निर्माण में विभिन्न क्रिया कलाप शामिल होते हैं जैसा कि अनुबन्ध-। में चर्चा की गई हैं। स्वदेशी विमान वाहक तथा मिग 29के/केयूबी विमान के निर्माण और मॉनिटरिंग में कई निदेशालय/सत्व शामिल हैं। विवरणों की चर्चा अनुबन्ध-।। में की गई हैं।

2.2.4 समीक्षा के कारण तथा समीक्षा के उद्देश्य

मंत्रालय के प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) के अनुसार स्वदेशी विमान वाहक (आई ए सी) का परीक्षण एवं सुपुर्दगी 2010 में सम्पन्न की जानी थी, तथापि अगस्त 2013 तक केवल लांचिंग[20] ही सम्पन्न हुई थी। इसके अतिरिक्त, भारतीय नौसेना की समुद्री क्षमता तथा परिचालन तत्परता के लिए आईएसी के अति महत्व को ध्यान में रखते हुए तथा यह तथ्य कि इस जहाज़ के स्वदेशी डिज़ाईन एवं निर्माण को भारतीय नौसेना द्वारा अपनी सर्वाधिक प्रतिष्ठित परियोजना माना गया है, लेखा परीक्षा ने परियोजना की समीक्षा यह जानने के लिए कीः-

- ❖ परियोजना प्रभावी नियंत्रण और मॉनीटरिंग प्रणाली के साथ समय-सीमा और मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) अनुमोदनों/संविदागत प्रावधानों के अनुसार कार्यान्वित की जा रही थी। **(पैरा 2.3.2, 2.3.4.1, 2.3.5, 2.3.6, 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3, 2.4.4 और 2.4.5)**
- ❖ मिग 29के की अधिप्राप्ति और उसके उपयोग और रखरखाव हेतु अपेक्षित अवसंरचना की समय पर तथा लागत प्रभावी ढंग से योजना बना कर उसे कार्यान्वित किया गया था **(पैरा 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.5.4, 2.5.5, 2.5.6 और 2.5.7)**
- ❖ परियोजना का समय पर और लागत प्रभावी कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी वित्तीय प्रणाली विद्यमान और कार्यात्मक हैं **(पैरा 2.6.1, 2.6.2 और 2.6.3)**

---

20 लांचिंग - भौतिक निर्माण की वह अवस्था जब जहाज़ को मुख्य उपकरण/मशीनरी को नीचे ले जाने के साथ जहाज़ के बाहरी ढांचे, प्रमुख आन्तरिक ढांचे तथा मशीनरी कार्य के भाग के पूरा होने पर पहली बार पानी में नीचे ले जाया जाता है। जहाज़ के निर्माण में, (i) उत्पादन (ii) नौतल बिछाना (iii) लांचिंग (iv) आऊटफिटिंग (v) घाट परीक्षण (vi) ठेकेदार समुद्री परीक्षण (vii) अन्तिम मशीनरी के परीक्षण शामिल हैं

2.2.5 समीक्षा मापदंड

- मंत्रीमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) के अनुमोदन (मई 1999, अक्तूबर 2002 तथा जुलाई 2014)
- मैसर्स डीसीएन फ्रांस की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (1989-90)
- कार्य आदेश (जनवरी 2004 तथा नवम्बर 2005), चरण-I[21] अनुबंध (मई 2007) तथा चरण-II[22] अनुबंध (दिसम्बर 2014)
- नौसेना संदर्भ पुस्तिका (बीआर) 1921, नौसेना इंजीनियरिंग मानक (एनईएस) 33 (मई 1981) तथा नियंत्रक युद्धपोत उत्पादन एवं अधिग्रहण (सी डब्ल्यू पी एंड ए) ज्ञापन (1998)
- मिग 29के/केयूबी - सीसीएस का दिसम्बर 2009 अनुमोदन व मुख्य अनुबंध (जनवरी 2004) का विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010)

2.2.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

स्वदेशी विमान-वाहक के निर्माण के संबंध में की गई समीक्षा में 1999-2000 से सितम्बर 2015 तक की अवधि शामिल थी। मिग 29के/केयूबी के संबंध में लेखापरीक्षा संवीक्षा 2009-10 से 2014-15 की अवधि से संबंधित थी।

जून 2014 से दिसम्बर 2014 तथा दोबारा जून 2015 से सितम्बर 2015 के दौरान लेखापरीक्षा जांच की गई और नौसेना डिज़ाईन निदेशालय तथा रक्षा मंत्रालय (नौसेना) एकीकृत मुख्यालय के कई अन्य निदेशालय,[23] मुख्यालय नौसेना विमानन गोवा, युद्धपोत निरीक्षण दल, कोच्चि तथा कोचीन शिपयार्ड लिमिटिड, कोच्चि के दस्तावेज़ों/अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी।

रक्षा मंत्रालय को ड्राफ्ट रिपोर्ट फरवरी 2015 में भेजी गई थी जिसका छः सप्ताह में लिखित उत्तर देने का अनुरोध किया गया था। मंत्रालय का उत्तर लम्बित होने के कारण, अक्तूबर

---

21 चरण-I अनुबंध - 15,000 टन के बाहरी ढांचे के निर्माण तथा 2,500 टन के आऊटफिट तथा सामग्री, उपकरण ब्लास्टिंग एवं पेंटिंग आदि की अधिप्राप्ति के कार्यक्षेत्र के साथ मई 2007 में किया गया था।

22 चरण-II अनुबंध - लगभग 21,500 टन के स्टील भार के पोत के पूरे किए गए बाहरी ढांचे के निर्माण और फ्लोटिंग आऊट, ढांचे और आऊटफिट की ब्लास्टिंग और सिस्टम पेंटिंग, आवास तथा मॉड्यूलर स्थान की आऊटफिटिंग के कार्यक्षेत्र के साथ दिसम्बर 2014 में पूरा किया गया।

23 निदेशालय- नौसेना योजना निदेशालय, स्टाफ मांग निदेशालय, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग निदेशालय, समुद्री इंजीनियरिंग निदेशालय, शस्त्र उपकरण निदेशालय, विमान अधिप्राप्ति निदेशालय, विमानन परियोजना प्रबंधन निदेशालय, नौसेना हवाई स्टाफ निदेशालय, विमान प्रणाली एवं इंजीनियरिंग निदेशालय

2015 में मंत्रालय को एक संशोधित ड्राफ्ट रिपोर्ट भेजी गई। मंत्रालय के साथ एक एग्ज़िट कॉन्फ्रेन्स की गई (नवम्बर 2015)। मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित है (अप्रैल 2016)।

2.2.7 आभार

हम निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान मांगे गए दस्तावेज़ों, सूचना, तथा लेखापरीक्षा प्रश्नों के उत्तर देने में रक्षा मंत्रालय (नौसेना) एकीकृत मुख्यालय, युद्धपोत निरीक्षण दल, कोच्चि, तथा कोचीन शिपयार्ड लिमिटिड, कोच्चि द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करते हैं।

2.3 योजना एवं डिज़ाईन

2.3.1 चयनित शिपयार्ड की तैयारी

मंत्रालय द्वारा मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को किए गए प्रस्ताव (मई 1999) में यह कहा गया था कि मैसर्स डीसीएन, फ्रांस द्वारा 1989-90 में शिपयार्ड अर्थात कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) की एक तकनीकी लेखापरीक्षा की गई थी।

आई एन एस विक्रान्त (आईएसी)

डीसीएन रिपोर्ट (1989) ने सीएसएल की क्षमताओं की पुष्टि करते हुए निम्नलिखित मामलों का उल्लेख किया :

- सीएसएल ने कभी युद्ध पोतों का निर्माण नहीं किया था और उसे उनके डिज़ाईनों, ढांचे और प्रणालियों की जटिलता का पता नहीं था।

- शिपयार्ड का संगठन अधिकतर लम्बवत था जिसमें विभिन्न विभागों के बीच पर्याप्त कार्यात्मक लिंक नहीं थे। सीएसएल के पास कोई वास्तविक परियोजना प्रबंधन केन्द्रीय संगठन नहीं था और वह कई पृथक्कृत विभागों के साथ काम कर रहा था।
- एक विमान वाहक पोत के उत्पादन हेतु कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) को अनुकूल बनाने के लिए, डीसीएन रिपोर्ट में शिपयार्ड के बुनियादी ढांचे, संगठन एवं मानव संसाधन के संबंध में मूल प्रस्ताव निर्धारित किए गए थे, जिनमें शिपयार्ड परियोजना प्रबंधन दल तथा सम्पर्क दल का सृजन शामिल था।

लेखापरीक्षा ने मूल प्रस्तावों पर सीएसएल द्वारा की गई कार्रवाई की सीमा और तत्परता पर स्पष्टीकरण मांगा। सीएसएल ने उत्तर दिया (मई 2015) कि डीसीएन की रिपोर्ट उन्हें नहीं मिल पा रही थी तथा रिपोर्ट के अभाव में वे कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं कर सकते थे।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दर्शाया कि भारतीय नौसेना ने जुलाई 2011 में पाया कि शिपयार्ड का परियोजना प्रबंधन दल कमजोर था और उसे एक मज़बूत दल के साथ बदलने की आवश्यकता थी। भारतीय नौसेना ने परियोजना को रास्ते पर लाने के लिए नौसैनिक अधिकारियों एवं बाड़ा कार्मिकों के एक एकीकृत दल के साथ निदेशक स्तर पर एक समर्पित परियोजना लीडर की नियुक्ति पर विचार किया। लेखापरीक्षा ने आगे यह भी दर्शाया कि मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति को किए गए संशोधित प्रस्ताव (मार्च 2014) में, मंत्रालय ने यह कहा कि डिलीवरी की तिथि में संशोधन का एक कारण युद्धपोत निर्माण में सीएसएल के इस प्रथम उद्यम की धीमी प्रगति था।

तथ्य यह है कि चूंकि सीएसएल पहली बार एक विमान वाहक पोत का निर्माण कर रहा था, अतः डीसीएन प्रस्तावों को पूर्णतः कार्यान्वित करना उनका कर्तव्य था ताकि परियोजना को अनुमोदित समय सीमा में कार्यान्वित किया जा सके।

2.3.2 प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकताएँ

प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकताएँ (पीएसआर्ज़) जहाज़ की भूमिका, उसके परिमाप, उसके ढांचे के विनिर्देशन, मुख्य मशीनरी, शस्त्र, सेंसर, आवास तथा मानवशक्ति, सहनशीलता तथा ईंधन क्षमता आदि को दर्शाती हैं।

पीएसआर्ज महत्वपूर्ण होते हैं क्योंकि वे अधिप्राप्त किए जाने वाले प्लेटफॉर्म के लिए मानदण्ड निर्धारित करते हैं, जिनके आधार पर प्लेटफार्म का मूल्यांकन किया जाता है तथा सेवा में प्रवेश हेतु उसकी उपयुक्तता निर्धारित की जाती है।

लेखा परीक्षा संवीक्षा से पता चला किः

- भारतीय नौसेना की परिचालनात्मक अपेक्षाओं के आधार पर, मार्च 1990 में डीसीएन से प्राप्त धारणा डिज़ाईन से यह निष्कर्ष निकला कि लगभग 37,500 टन के एक जहाज़ की आवश्यकता थी। तथापि, विभिन्न कारणों से नौसेना ने जहाज़ के भिन्न-भिन्न टनभार पर विचार किया तथा तद्नुसार उन पीएसआर्ज़ को प्रख्यापित किया जो 37,500 टन के जहाज़ के समक्रमण में नहीं थे। इसके अतिरिक्त, सीसीएस को प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय (मई 1999), मंत्रालय ने जहाज़ का कोई टनभार नहीं दर्शाया जिसकी चर्चा पैरा 2.1 में की गई है। तत्पश्चात्, सीसीएस को अपने संशोधित प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) में, मंत्रालय ने अपेक्षित पीएसआर्ज़ को अन्तिम रुप दिए बिना सूचित किया कि लगभग 37,000 टन के विमान वाहक पोत की आवश्यकता थी। 37,500 टन के जहाज़ के पीएसआर्ज केवल अगस्त 2004 में ही प्रख्यापित किए गए थे।
- सीसीएस ने मंत्रालय का यह प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) अनुमोदित कर दिया कि जहाज़ में 100 अधिकारियों और 1350 नाविकों को रखा जाएगा। तथापि, सीसीएस अनुमोदन (अक्टूबर 2002) के पश्चात् आवास उद्देश्यों के लिए मानवशक्ति के प्रतिपूरक पर सहायक नियंत्रक वाहक पोत परियोजना (एएसीपी) समीक्षा बैठकों में चर्चा की गई थी (जनवरी - अगस्त 2003) तथा 160 अधिकारियों तथा 1400 नाविकों के प्रतिपूरक को अगस्त 2003 में अन्तिम रुप दिया गया था, जिसे अगस्त 2004 के पीएसआर्ज़ में प्रख्यापित किया गया था।
- यद्यपि अगस्त 2004 की प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकताओं (पीएसआर्ज) में 160 अधिकारियों तथा 1400 नाविकों के बढ़े हुए प्रतिपूरक का प्रावधान था, तथापि मंत्रालय ने सीसीएस को अपने संशोधित (मार्च 2014) प्रस्ताव में अगस्त 2004 के पीएसआर्ज़

में निर्धारित प्रतिपूरक का खुलासा किए बिना, 100 अधिकारियों और 1350 नाविकों के पहले अनुमोदित (अक्तूबर 2002) प्रतिपूरक को दर्शाना जारी रखा।

नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने स्वीकार किया (नवम्बर 2014) कि 37,500 टन के जहाज़ के लिए पीएसआर्ज अगस्त 2004 में जारी किए गए थे, परन्तु उसने यह भी कहा कि पीएसआर्ज इस बात को ध्यान में रख कर प्रोसेस किए गए थे कि जहाज़ का उत्पादन कार्यक्रम किसी भी प्रकार से प्रभावित नहीं हुआ था।

इस तथ्य के बावजूद कि भारतीय नौसेना की 37,500 टन के जहाज़ की आवश्यकता की 1990 में पहचान कर ली गई थी, फिर भी प्रख्यापित किए जा रहे विभिन्न पीएसआर्ज़ को निर्दिष्ट परिचालनात्मक आवश्यकता के अनुसार अन्तिम रुप नहीं दिया गया था। 37,500 टन के पीएसआर्ज़ को अगस्त 2004 में, लगभग 14 वर्ष के बाद प्रख्यापित किया गया था। इसके अतिरिक्त, मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) का अनुमोदन लेते समय (मई 1999), किसी टन-भार आवश्यकता का उल्लेख भी नहीं किया। इसके अतिरिक्त, अगस्त 2004 में प्रख्यापित पीएसआर्ज़ में मानशक्ति आवश्यकताएं मंत्रालय द्वारा सीसीएस को उसके संशोधित प्रस्ताव (मार्च 2014) में सूचित नहीं की गई थी, जैसा कि उपर उल्लेख किया गया है।

2.3.3 सामान्य प्रबंध

सामान्य प्रबंध (जीए) एक ऐसा दस्तावेज़ है जिस पर जहाज़ का डिज़ाईन और निर्माण किया जाता है। जीए आरेखण मूलतः मात्राओं, स्थान, कंपार्टमेंट्स, बल्कहेड्स[24], ढांचा फॉर्म, डैक और मुख्य उपकरण को निरुपित करते हैं। कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) तथा भारतीय नौसेना के अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित बातें सामने आईः

- भारतीय नौसेना द्वारा जीए दस्तावेज़ में 4270 से अधिक परिवर्तन किए गए थे तथा डिज़ाईन परिवर्तनों के कारण, शिपयार्ड द्वारा ढांचे में 1150 से अधिक संशोधन किए गए थे। ढांचा संरचना में बार-बार संशोधन, ढांचे के निर्माण में लगभग दो वर्षों के विलम्ब का एक मुख्य कारण था। कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने दावा किया कि बार-बार परिवर्तनों के कारण यार्ड जहाज़ के डिजाईन को पूरा नहीं कर सका और यह डिज़ाईन को पूरा करने में विलम्ब के प्रमुख कारणों में से एक था। जबकि भारतीय नौसेना ने यह दलील दी कि कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल)

---

24 बल्कहैड- जहाज़ के ढांचे के अन्दर एक दीवार जो पोत की ढांचागत कठोरता को बढ़ाती है, कार्यात्मक क्षेत्रों को कमरों में विभाजित करती है तथा ढांचो में दरार के मामले में पानी को रोकने के लिए वाटरटाईट कंपार्टमेंट्स बनाती है।

द्वारा 1193 परिवर्तन प्रस्तावित किए गए थे, तथापि सीएसएल ने देखा कि उनके द्वारा सामान्य प्रबंध (जीए) दस्तावेज़ में उठाए गए आशोधन, भारतीय नौसेना द्वारा जीए दस्तावेज़ में गलत डिज़ाईन से होने वाले मामलों का समाधान करने/उनको सही करने के लिए किए गए थे।

- स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) के जीए दस्तावेज़ में किए जाने वाले किसी भी आशोधन का वाहक पोत के विस्तृत डिज़ाईन और निर्माण कार्यक्रम पर परिणामी प्रभाव पड़ा। चूंकि ढांचे का निर्माण पूरा हो चुका था तथा और परिवर्तनों के बड़े प्रभाव थे, अतः सीएसएल ने भारतीय नौसेना को कोई और परिवर्तन न करने का अनुरोध किया (मई 2015) ताकि यार्ड, वाहक पोत का निर्माण बिना रुकावट के पूरा कर सके। सीएसएल ने इसे भी महत्त्वपूर्ण माना कि जहाज़ के समापन हेतु यथार्थ लक्ष्य तिथियों की परिभाषा से पूर्व प्रबंध अंतिम कर दिए जाएं।

यह स्पष्ट है कि भारतीय नौसेना द्वारा जीए दस्तावेज़ में बार-बार परिवर्तनों का परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था।

2.3.4 कार्य आदेश

मंत्रालय ने निर्णय लिया (अगस्त 2003) कि सीएसएल के साथ अनुबंध केवल डिज़ाईन स्थिर होने तथा लागत तत्त्व के स्पष्ट होने के बाद ही किया जा सकता है। अतः मंत्रालय ने डिज़ाईन क्रियाकलापों को लम्बे समय में प्राप्त की जाने वाली मदों तथा इस्पात के आदेश के साथ बिना रुकावट के आगे बढने के लिए सीएसएल को 'डिज़ाईन विकास तथा पूर्व उत्पादन क्रियाकलापों के लिए कार्य आदेश दिया (जनवरी 2004)। बाद में, मुख्यतः पोत निर्माण प्रभारों, सामग्री अधिप्राप्ति, अग्रिमों के भुगतान, आईएसी हेतु बुनियादी ढांचे को पूरा करने तथा कार्य आदेश की वैधता 16 अप्रैल 2006 तक अथवा पोत निर्माण अनुबंध पर हस्ताक्षर होने तक कार्य आदेश में संशोधन जारी किया गया था (नवम्बर 2005)।

2.3.4.1 बाहरी डिज़ाईन इनपुट्स के लिए अनुबंध

मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) ने कुछ विशिष्ट डिज़ाईन मॉडयूल बनाने तथा विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स (एएफसी), शस्त्र/सेन्सर प्रणाली तथा स्पेस के इनपुट्स/डिज़ाईन इनपुटस प्रदान करने के लिए आवश्यक परामर्श देने के लिए उचित बाहरी एजेंसियों को लगाने के लिए मंत्रालय का प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) अनुमोदित किया।

बाहरी डिज़ाईन इनपुट्स से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चलाः

2.3.4.1 (क) विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स डिज़ाईन

विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स (एएफसी)[25], जहाज़ में वाहित विमान तकनीकी सहायता एवं अनुरक्षण के लिए विमानन शस्त्र, स्थिर एवं चल प्रणाली, यंत्र तथा समुच्चय रखे जाते है। एएफसी डिज़ाईन एएफसी स्पेस के डिज़ाईन के लिए एक अत्यन्त महत्वपूर्ण क्रियाकलाप है जिसमें 300 से अधिक कंम्पार्टमेंट्स का नक्शा तथा उपकरण के विनिर्देशन शामिल है। एफसी डिज़ाईन सितम्बर 2002 तथा दिसम्बर 2004 के बीच किया जाना निर्धारित था, तथापि, एएफसी डिज़ाईन शुरु करने के लिए अनुबंध सीएसएल तथा आरओई रुस के बीच ₹75 करोड़ की लागत पर केवल अप्रैल 2006 में ही किया गया था। डिज़ाईन, दिसम्बर 2004 के निर्धारित समापन के प्रति जनवरी 2009 में पूरा किया गया था।

लेखापरीक्षा ने अनुबंध के देर से किए जाने के कारणों का विश्लेषण किया और पाया किः

- जनवरी 2003 में हुई मूल्य वार्तालाप समिति (पीएनसी) की प्रारम्भिक बातचीत अनिर्णायक रही क्योंकि भारतीय पक्ष ने रुसी पक्ष द्वारा बताई गई लागत अपर्याप्त पाई क्योंकि लागत श्रम-घंटों के मद-वार ब्यौरे नहीं दर्शाती थी। रुसियों ने ये विवरण प्रस्तुत करने में अपनी अक्षमता व्यक्त की क्योंकि भारतीय पक्ष ने उन्हें प्रारम्भिक विवरण उपलब्ध कराया था जिसमें सामान्य प्रबंध[26] के केवल कुछ स्केच ही शामिल थे।
- दिसम्बर 2003 में हुई बाद की पीएनसी भी अनिर्णायक रही क्योंकि रुसी पक्ष लागत को प्रमाणित नहीं कर सके, जो वास्तव में मार्च 2005 में प्रमाणित हुई थी।
- कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन थे (मार्च 2005) तथा परिवर्तनों से निहित ड्राफ्ट अनुबंध, भारतीय नौसेना द्वारा सीएसएल को केवल अगस्त 2005 में ही उपलब्ध कराया गया था और पीएनसी की गई थी तथा अनुबंध अप्रैल 2006 में ही किया गया था।

विलम्ब का परियोजना पर विपरीत प्रभाव पड़ा था जिसकी चर्चा नीचे की गई हैः

- ✓ दिसम्बर 2010 से दिसम्बर 2014 में जहाज़ की डिलीवरी को बदलने का एक कारण विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स (एएफसी) डिज़ाईन अनुबंध को अन्तिम रुप देने में विलम्ब था।

---

[25] एएफसी- जहाज़ पर विमान के प्रयोग हेतु अपेक्षित मदें, प्रणालियां एवं तकनीकी यन्त्र

[26] जीए- यह एक दस्तावेज़ है जिसके आधार पर जहाज़ का डिज़ाईन और उसका निर्माण किया जाता है।

- ✓ एएफसी उपकरण का आदेश दिसम्बर 2006 तक दिया जाना था, तथापि, जनवरी 2009 में एएफसी तकनीकी डिज़ाईन[27] पूरा होने के बाद ही एएफसी उपकरण के लिए अधिप्राप्ति प्रक्रिया प्रारम्भ की जा सकी (अप्रैल 2009)।
- ✓ डीज़ल आल्टरनेटरों (डीएज़) के विनिर्देशनों में 2 एमडब्ल्यू से 3 एमडब्ल्यू का परिवर्तन - स्वदेशी विमान वाहक पोत के लिए 2000 में शुरु में विकसित लोड चार्ट आईएनएस विराट से प्राप्त इनपुट्स पर आधारित था तथा इसमें आईएसी के लिए प्रस्तावित एएफसी को बनाने वाले अधिकतर उपकरणों को हिसाब में नहीं लिया गया था। एएफसी डिज़ाईन की प्रगति के पश्चात्, एएफसी उपकरण का भार शुरु में नियोजित भार से 8.7 गुणा बढ़ गया था। बढ़े हुए भार तथा स्थान की रुकावटों का समाधान करने के लिए, डीजल आल्टरनेटरों के विनिर्देशन बदल दिए गए थे (नवम्बर 2007) तथा पुनः निविदाकरण का सहारा लिया गया था, जिससे अधिप्राप्ति में विलम्ब हुआ, जिसकी चर्चा पैरा 2.4.4.2 (क) (i) में की गई है। चूंकि डीएज़ के विनिर्देशन स्वाभाविक रुप से एएफसी उपकरण के भार के साथ संबद्ध थे, अतः 2 एमडब्ल्यू डीएज़ के लिए निविदाएं एएफसी डिज़ाईन इनपुट्स को अन्तिम रुप दिए बिना ही आमन्त्रित की गई थी (नवम्बर 2006)।
- ✓ चूंकि एएफसी के डिज़ाईन को 2007 तथा 2008 के दौरान अभी अन्तिम रुप दिया जा रहा था, जीए दस्तावेज़ में परिवर्तन थे, जिनके परिणामस्वरुप कंपार्टमेंट्स का स्थानान्तरण हुआ। परिणामतः, जैसाकि सीपीआरएम[28] के कार्यवृत से देखा गया 4440 डिज़ाईन मानव दिवसों की हानि थी।

नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने कहा (नवम्बर 2015) कि विलम्ब अपरिहार्य थे क्योंकि स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) का डिज़ाईन और निर्माण पहली बार किया जा रहा था।

भारतीय नौसेना का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय पक्ष रुसी समकक्ष को पूरे जीए दस्तावेज़ उपलब्ध कराने में विफल रहा तथा निर्धारित समय -सीमा के अन्दर अनुबन्ध को अन्तिम रुप देने के लिए उसने रुसी समकक्ष के निकट समन्वय में काम नहीं किया। इस तथ्य के बावजूद कि जहाज़ का डिज़ाईन और निर्माण पहली बार किया जा रहा था, मंत्रालय ने जहाज़ के निर्माण हेतु अनुमोदन (अक्तूबर 2002) प्राप्त करते समय सुपुर्दगी दिसम्बर 2010 में निर्धारित की थी, जो कि बहुत ही आशावादी सिद्ध हुई।

---

27 तकनीकी डिज़ाईन - अनुबंध के अनुसार रुसियों द्वारा विकसित अन्तिम तकनीकी निर्णयों, डॉटा, आरेखयों, तकनीकी कार्यों तथा अधिप्राप्ति विनिर्देशनों से निहित डिज़ाईन दस्तावेज़।

28 सीपीआरएम- युद्धपोत उत्पादन तथा अधिग्रहण नियंत्रक प्रगति समीक्षा बैठक

2.3.4.1(ख) संचालन - शक्ति प्रणाली एकीकरण

मंत्रालय के मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) के अनुसार संचालन - शक्ति प्रणाली[29] एकीकरण (पीएसआई) डिज़ाईन जून 2002 तथा मार्च 2006 के बीच किया जाना निर्धारित था, तथापि, पीएसआई का अनुबंध केवल मई 2004 में ही किया गया था।

लेखापरीक्षा ने विलम्ब के कारणों का विश्लेषण किया और कार्य पैकेज पर स्पष्टता का सतत अभाव पाया जिसकी चर्चा नीचे की गई हैः

प्रारम्भिक कार्य पैकेज नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) द्वारा तैयार किया गया था (जुलाई 2001), जिसके आधार पर फर्मो के तकनीकी प्रस्ताव प्राप्त किए गए थे जिनके कारण कार्य पैकेज को बदलना पड़ा। तत्पश्चात्, जनवरी 2003 में निविदाओं के जारी होने से पहले फर्मो की टिप्पणियों के लिए नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) दवारा एक ड्राफ्ट अनुबंध और ड्राफ्ट पैकेज प्रेषित किए गए (सितम्बर 2002)। तथापि, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) द्वारा निविदाएं जारी होने के बाद भी, संचालन-शक्ति प्रणाली एकीकरण हेतु विभिन्न फर्मों की कार्यप्रणाली में अन्तर था। तकनीकी रुप से संयुक्त प्लेटफार्म पर पहुंचने के लिए कार्य पैकेज की तर्कसंगत व्याख्या और उसे बदलना फिर से आवश्यक हो गया। यह, फर्मो के साथ कई बार चर्चा करने के पश्चात् निविदा जारी करने के बावजूद,

---

[29] संचालन - शक्ति प्रणाली में दो संचालन संयत्र शामिल हैं जिसमें प्रत्येक में प्रति शॉफ्ट दो गैस टरबाईन हैं, प्रत्येक संयंत्र में (i) दो गैस टरबाईन, एक गियर बॉक्स, शाफ्टलाइन्स, थ्रस्ट ब्लॉक, प्लम्मर ब्लॉक, सीपीपी हाइड्रॉलिक प्रणाली तथा सहायक प्रणालियां, नियंत्रण-योग्य पिच संचालक (सीपीपी), गैस टरबाईन इन-टेक्स/अपटेक्स तथा सम्बन्धित सहायक उपकरण तथा प्रणालियां शामिल हैं।

निविदा जारी करते समय कार्य पैकेज पर स्पष्टता के अभाव का सूचक था, जिसके कारण पीएसआई अनुबंध को सम्पन्न करने में देर हुई।

आखिरकार, पीएसआई डिज़ाईन केवल अक्तूबर 2009 में अर्थात मार्च 2006 तक निर्धारित समापन के 3½ वर्ष बाद पूरा हुआ था। पीएसआई अनुबंध करने में विलम्ब, वाहक की डिलीवरी तिथि में संशोधन का अनेक कारणों में से एक कारण था।

2.3.5 एकीकृत ढांचा आऊटफिट एवं पेंटिंग

वीसीएनएस[30] ज्ञापन (मार्च 2000) के अनुसार, निर्माण की एकीकृत ढांचा आउटफिट एवं पेटिंग (आईएचओपी) विधि निर्माण की अवधि को घटाती है और उत्पादकता को बढ़ाती है। इसमें एकीकरण हेतु निर्माण गोदी तक ले जाने से पूर्व शॉप फ्लोर में ढांचा ब्लॉकों की गहन आउटफिटिंग शामिल है। कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) द्वारा अपनाई जाने वाली इस विधि में अपेक्षित था कि उत्पादन शुरु होने से पहले उपकरण फिट और डिज़ाईन मोटे तौर पर पूरे कर दिए जाएँ क्योंकि उससे डिज़ाईन एवं उत्पादन की बहुत सीमित टेलिस्कोपिंग होती है। नौसेनिक डिज़ाईन निदेशालय ने देखा (सितम्बर 2002) कि स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) आईएचओपी के अन्तर्गत निर्मित होने वाला पहला भारतीय नौसेनिक पोत था।

तथापि, भारतीय नौसेना ने आउटफिट डिज़ाईन, जो आईएचओपी की धारणा से भिन्न था, की प्रतीक्षा किए बिना, ढांचागत डिज़ाईन के पूरा होते ही कम से कम ढांचा निर्माण शुरु करना वांछनीय माना (मई 2004)। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि जहाज़ निर्माण के साथ समवर्ती डिज़ाईन प्रगति से परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई थी और उसे मूलतः परिकल्पित से अधिक प्रयास और संसाधन बाड़े से आबंटित हुए, जिनकी चर्चा पैरा 2.3.3, 2.4.4.2(क)(ii), 2.4.4.2(ख) और 2.4.4.2(घ) में की गई है।

जहाज़ निर्माण में आईएचओपी के कार्यान्वयन की सीमा के बारे में लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, नौसेनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2014) कि स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) के लिए आईएचओपी की धारणा अपनाई जानी थी जिससे ढाँचागत ब्लॉकों की एकीकृत आउटफिटिंग और पेटिंग हो सके जिससे उत्पादकता में वृद्धि और निर्माण अवधि में कमी हो सके। तथापि, विभिन्न प्रणालियों/उपकरणों के डिज़ाईन को अन्तिम रुप देना सम्भव नहीं था तथा यह धारणा चरण-। निर्माण के दौरान यथासम्भव आंशिक रुप से कार्यान्वित हुई थी।

[30] वीसीएनएस- उपाध्यक्ष नौसेनिक स्टाफ

यह स्पष्ट है कि ढांचा निर्माण शुरु करने से पूर्व डिज़ाईन एवं उपकरण फिट को अन्तिम रुप न दिए जाने के कारण भारतीय नौसेना का निर्माण की आईएचओपी विधि को प्रयोग करने की कल्पना आईएसी परियोजना में फलीभूत नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, नौसेना ने स्वयं आऊटफिट डिज़ाईन की प्रतीक्षा किए बिना ढांचा निर्माण को शुरु करने का निर्णय लिया। परिणामतः लघु निर्माण अवधि के रूप में हो सकने वाले लाभ प्राप्त नहीं हो सके।

2.3.6 निर्माण रणनीति

निर्माण रणनीति एक दस्तावेज़ है जिसमें बाड़े की व्यापक योजना/कार्यक्रम निहित होते हैं और उसमें डिज़ाईन के सभी महत्त्वपूर्ण क्रियाकलाप, निर्माण के चरण, मशीनरियों और उपकरण के लिए बाड़े के अधिप्राप्ति कार्यक्रम, बाड़ा संसाधनों जैसे मानवशक्ति/शॉप फ्लोर आदि की उपलब्धता शामिल होते हैं। नौसेनिक पोतनिर्माण पद्धति में सक्षम प्रधिकारी का अनुमोदन लेने से पूर्व निर्माण रणनीति को अन्तिम रुप दिए जाने का प्रावधान है।

निर्माण रणनीति, सीएसएल द्वारा फिनकेन्टिरी, इटली के साथ किए गए (मई 2004) विस्तृत इंजीनियरिंग एवं प्रलेखन अनुबंध (डीईडीसी) का एक प्रदेय थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) किः-

- युद्धपोत निरीक्षण दल के अभिलेखों (जुलाई 2005) की संवीक्षा से पता चला कि फिनकेन्टिरी ने सीएसएल के उत्पादकता प्रतिमानों का अनुरोध किया था जिसे शिपयार्ड ने इस आधार पर उपलब्ध नहीं कराया कि उनके पास युद्धपोत उत्पादन से संबंधित प्रतिमान नहीं थे और सीएसएल को यह शंका थी कि फिनकेन्टरी एक निर्माण रणनीति प्रस्तावित कर सकता है जिसका अनुकरण उसके लिए कठिन होगा।
- फिनकेनटिरी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज़ के आधार पर, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने एक निर्माण रणनीति बनाई (नवम्बर 2005) जिसमें उत्पादकता प्रतिमान एवं अवसंरचना, मानवशक्ति, उपकरण आदि की प्रतिबध्दता शामिल नहीं थी।
- सीएसएल द्वारा एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) {आईएचक्यू एमओडी (एन)} को चरण-। अनुबंध (मई 2007) के प्रदेय के रूप में एक संशोधित निर्माण रणनीति प्रेषित की गई थी (फरवरी 2008)। तथापि, परियोजना समयसीमा में संशोधन के साथ, अधिकृत सर्वोच्च समिति (ईएसी) ने सीएसएल को निर्माण रणनीति संशोधित करने का निर्देश दिया था (जून 2012)।

- चरण-II अनुबंध (दिसम्बर 2014) में यह प्रावधान था कि निर्माता एक पीईआरटी बनाएगा जिसमें एक निर्माण रणनीति के साथ-साथ कार्य के प्रमुख मीलपत्थर दर्शाए जाएंगे और तद्नुसार कार्य की प्रगति करेगा ।

लेखापरीक्षा प्रश्न (जुलाई 2014) के उत्तर में जब निर्माण रणनीति को अन्तिम रुप दिया गया था, भारतीय नौसेना ने उत्तर दिया (फरवरी 2015) कि नवम्बर 2005 की निर्माण रणनीति पोतनिर्माण के विभिन्न चरणों को संदर्भित की गई थी।

भारतीय नौसेना का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि नवम्बर 2005 की निर्माण रणनीति एक अधूरा दस्तावेज़ थी क्योंकि उसमें उत्पादकता प्रतिमान तथा अवसंरचना, मानवशक्ति, उपकरण आदि की प्रतिबद्धता वचन शामिल नहीं थी। निर्माण रणनीति में बार-बार परिवर्तन नौसैनिक पोतनिर्माण पद्धति के खिलाफ थे जिसमें सक्षम अधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने से पूर्व निर्माण रणनीति को अन्तिम रूप दिए जाने का प्रावधान है।

2.3.7 डिजाईन प्रतिपुष्टि रिपोर्टें

नव निर्माण जहाजों की डिजाईन लेखापरीक्षा, डिजाईन प्रतिपुष्टि रिपोर्टों (डीएफआर्स) की प्रणाली के माध्यम से सम्पादित होती है। डिजाईन लेखापरीक्षा शुरू करने का उद्देश्य जहाज की परिचालनात्मक प्रभावकारिता को बढ़ाने वाले सुझाए गए डिजाईन परिवर्तनों की व्यवस्थित रूप से जांच और समीक्षा करना है। जहाज के जीवनचक्र अर्थात डिजाईन चरण (लांचिग तक), निर्माण एवं प्रवेश (जहाज की लांचिग से उसकी गारण्टी अवधि तक) तथा परिचालनात्मक अवधि के विभिन्न चरणों को कवर करने के लिए भारतीय नौसेना द्वारा रिपोर्टें बनाई जानी अपेक्षित है। स्टॉफ मांग निदेशालय को डीएफआर प्रेषित करते समय, संबंधित उत्पादन निदेशालय को लागत तथा समय शास्तियों, जहां लागू हो, सहित निर्माता के माध्यम से चालू परियोजना /सुपुर्द किए गए जहाजों में डीएफआर पर प्रस्तावों को कार्यान्वित करने की व्यवहार्यता का मूल्यांकन और समर्थन करना होता है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि वाहक अगस्त 2013 में लांच किया गया था, तथापि, किन्हीं डीएफआर्ज का सृजन नहीं किया गया था। नौसैनिक डिजाईन निदेशालय (डीएनडी) ने स्वीकार किया (मई 2014) कि डीएफआर्ज़ का अभी तक सृजन नहीं किया गया था, तथापि, उसने बताया कि आईएसी के शुरूआती डिजाईन मूल्यांकन पर व्यावसायिक निदेशालयों तथा पणधारियों के साथ निकटता से बातचीत /चर्चा की जा रही थी।

यद्यपि, जहाज डिजाईन में इनपुट्स का लाभ उठाने के लिए प्रतिपुष्टि- कार्रवाई लूप को पूरा करने के लिए डीएफआर्ज को बनाया और प्रोसेस किया जाना अपेक्षित है, तथापि, डिजाईन

लेखापरीक्षा का मुख्य उद्देश्य और लक्ष्य अर्थात वाहक पर डीएफआर्ज़ के माध्यम से प्राप्त होने वाले लाभ आईएसी की वर्तमान परियोजना के दौरान भारतीय नौसेना को उपलब्ध नहीं थे।

2.4 वाहक निर्माण

2.4.1 परिचय

मंत्रालय ने हवाई रक्षा जहाज़ (बाद में जिसका नामकरण स्वदेशी विमान वाहक पोत के रुप में किया गया) के निर्माण हेतु मै. कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोच्चि के साथ चरण-। अनुबंध किया (मई 2007)। अनुबंध में अक्तूबर 2010 तक जहाज़ की लांचिंग के लिए अपेक्षित 15,000 टन की ढांचा संरचना एवं निर्माण तथा 2,500 टन की आऊटफिटिंग का स्थिर मूल्य शामिल था तथा लागत जमा तत्व में उपकरण तथा मशीनरी की खरीद शामिल थी। तत्पश्चात्, मंत्रालय ने 6,500 टन की ढांचा संरचना एवं निर्माण तथा 5,700 टन की आऊटफिटिंग के लिए कार्यक्षेत्र की स्थिर कीमत में चरण-।। अनुबंध किया (दिसम्बर 2014) जिसमें जीटी सहायता प्रणालियों के कार्य की सेटिंग और डीजी सैट बन्दरगाह परीक्षण तक के क्रियाकलाप दिसम्बर 2016 तक प्राप्त किये जाने थे। मंत्रालय द्वारा मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को किए गए प्रस्ताव (मार्च 2014) में यह उल्लेख किया गया कि चरण ।।। में दिसम्बर 2018 तक लक्षित सुपुर्दगी तक 1,200 टन की आउटफिटिंग और शेष कार्य (जिनमें गैस टरबाईनों की स्टार्टिंग, समुद्री परीक्षण आदि शामिल है) शामिल होगें।

आईएसी का निर्माण प्रगति में

2.4.2 निर्माण समय - सीमा

मंत्रालय द्वारा मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को किए गए प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) में चरण-वार निर्माण का उल्लेख किए बिना जनवरी 2004 तथा दिसम्बर 2010 के बीच जहाज़ के निर्माण की परिकल्पना की गई थी।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चलाः

- चरण-। अनुबंध करने के लिए रक्षा मंत्री (आरएम) का अनुमोदन मांगा गया था (दिसम्बर 2006) जिसमें अक्तूबर 2010 में निर्धारित लांचिंग तक के क्रियाकलाप शामिल थे तथा स्वदेशी विमान वाहक पोत की सुपुर्दगी तक (बाकि के क्रियाकलाप) चरण-।। में थे। तथापि, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने, अगस्त 2010 में, चरण-। के बाद के क्रियाकलापों को चरण-।। और चरण-।।। में और विभाजित करने को प्रस्तावित किया जिस पर विचार विमर्श किया गया तथा 5वीं अधिकृत सर्वोच्च समिति (ईएसी) द्वारा स्वीकार किया गया था (अगस्त 2010)। ईएसी ने निर्णय लिया कि सीएसएल को चरण-।। के लिए कार्यक्षेत्र तथा बाड़ा प्रयास के प्रस्ताव तथा डिलीवरी तक शेष कार्य के लिए प्रारम्भिक अनुमान प्रस्तुत करने थे।
- चरण-। अनुबंध (मई 2007) में प्रावधान था कि बाद के चरण के लिए अनुबंध, चरण-। अनुबंध के अंतर्गत ढांचा संरचना एवं आऊटफिटिंग के समापन के कम से कम छः महीने पहले हस्ताक्षर किया जाना चाहिए। वाहक पोत की लांचिंग, अगस्त 2013 में हुई, चरण -। निर्माण की अन्तिम अवस्था। तथापि, चरण-।। अनुबंध करने में असाधारण विलम्ब हुआ था, जो दिसम्बर 2014 में अर्थात चरण-। के निर्माण के पूरा होने के सोलह महीने बाद किया गया था। 16 महीने की मध्यवर्ती अवधि के लिए चरण-।। अनुबंध के अभाव में प्रगति की मॉनिटरिंग के लिए कोई संविदात्मक मापदण्ड नहीं था।
- कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने एक पीईआरटी चार्ट प्रस्तुत किया (नवम्बर 2011) जो वाहक पोत की लक्षित डिलीवरी 2018 दर्शाता था। नौसेना ने बताया (मई 2012) कि 2016 तक समापन हेतु नियोजित चरण-।। के लिए सीएसएल द्वारा प्रस्तुत कार्यक्षेत्र से बड़ी संख्या में महत्त्वपूर्ण पोतनिर्माण क्रियाकलाप[31] छोड़ दिए गए थे जिन्हें शेष दो वर्षों में पूरा नहीं किया जा सकता था। फिर भी, मंत्रालय ने दिसम्बर 2018 में जहाज़ की लक्षित डिलीवरी के लिए सीसीएस का अनुमोदन मांगा (मार्च 2014)।

---

[31] महत्त्वपूर्ण पोतनिर्माण क्रियाकलाप- विमानन सुविधा परिसर प्रणालियों की कमीशनिंग एवं परीक्षण, घाट परीक्षण, समुद्री परीक्षण आदि।

- परियोजना समीक्षा, चरण-।। अनुबंध होने के छः महीने के अन्दर अर्थात जून 2015 तक किया जाना अपेक्षित था। तथापि, जून 2015 तक कोई परियोजना समीक्षा नहीं की गई थी। यह इस तथ्य के बावजूद है कि चरण-।। अनुबंध (दिसम्बर 2014) की प्रस्तावना के अनुसार, परियोजना पर कार्य जारी रखने के लिए सीएसएल के लिए परियोजना समीक्षा का समापन अनिवार्य था।

हालांकि निर्माण चरणों में निष्पादित किया जा रहा था, तथापि, जून 2015 तक नौसेना तथा सीएसएल के बीच कार्यक्षेत्र तथा समय-सीमा पर सतत असहमति अथवा गतिरोध के कारण डिलीवरी के लिए वास्तविक तिथियां अभी निश्चितता के साथ परिकलित की जानी थी जिनकी चर्चा पैराग्राफ 2.4.3 में की गई है। इससे यह पता चलता है कि नौसेना तथा सीएसएल को अनुमोदित समय-सीमा के अनुसार जहाज़ की डिलीवरी सुनिश्चित करने के लिए समक्रमण में कार्य करना चाहिए था।

2.4.3 अन्तिम डिलीवरी की समय-सीमा

नौसैनिक इंजीनियरिंग मापदण्ड (एनईएस) 33 सूचित करता है कि चूंकि पोत निर्माता समस्त पोतनिर्माण प्रक्रिया का प्रबंध और नियंत्रण करता है, केवल वही प्राधिकारी है जो अपनी उपलब्धियों, इरादों और प्रबंधन क्रियाकलापों को पूरी जानकारी के साथ रिपोर्ट करने में सक्षम है।

कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने भारतीय नौसेना को एक पीईआरटी चार्ट प्रस्तुत किया (सितम्बर 2014) जो 2023 तक परियोजना समय-सीमा में परिवर्तन को दर्शाता था, तथापि, जैसा कि भारतीय नौसेना तथा सीएसएल के अभिलेखों से देखा गया, चरण-।। अनुबंध के समापन (दिसम्बर 2014) के पश्चात् भी समय-सीमा की समीक्षा के प्रति सीएसएल तथा भारतीय नौसेना के बीच एक गतिरोध विद्धमान था। स्वयं स्वीकार करने के बावजूद (मई 2012) कि 2016 तक समापन हेतु नियोजित चरण-।। कार्य में बड़ी संख्या में महत्त्वपूर्ण पोतनिर्माण क्रियाकलाप छोड़ दिए गए थे जिन्हें शेष दो वर्षों में पूरा नहीं किया जा सकता जिसकी चर्चा पैरा 2.4.2 में की गई है, भारतीय नौसेना ने सीएसएल को सूचित किया (जून 2015) कि दिसम्बर 2018 में स्वदेशी विमान वाहक पोत की सुपुर्दगी, जो मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) द्वारा अनुमोदित की गई थी (जुलाई 2014) , योजना/निष्पादन का आधार होनी चाहिए और तदनुसार परियोजना समय-सीमा संशोधित की जानी चाहिए। यह सीएसएल को स्वीकार्य नहीं था, जिसने भारतीय नौसेना को सूचित किया (जून 2015) कि जब तक यथार्थ तिथियां लक्षित नहीं कर ली जाती, वे निवास सहित टर्न- की कार्यों तथा

विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं के साथ अनुबंधों की योजना अथवा उनका निष्पादन करने में सक्षम नहीं होंगे।

सीएसएल के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (सितम्बर 2015) ने समय-सीमा में तब्दीली दर्शाई जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र. स.	**क्रियाकलाप**	**22 नवम्बर 2011 के पीईआरटी[32] चार्ट के अनुसार**	**02 सितम्बर 2014 के पीईआरटी चार्ट के अनुसार***	**समय-सीमा में तब्दीली (महीने)**
1.	ढांचा संरचना डिज़ाईन	अक्तूबर 2012	दिसम्बर 2017	62
2.	जहाज़ प्रणाली ड्राईंग	जनवरी 2015	दिसम्बर 2018	48
3.	इलेक्ट्रिकल डिज़ाईन क्रियाकलाप	जुलाई 2016	जून 2020	47
4.	एचवीएसी क्रियाकलाप	दिसम्बर 2015	दिसम्बर 2019	48
5.	एएफसी उपकरण अधिप्राप्ति एवं प्रतिष्ठापन	अगस्त 2017	सितम्बर 2021	49
6.	आवास के अतिरिक्त स्थान के लिए डिज़ाईन एवं फिटिंग योजनाएं पूरी करना	अप्रैल 2014	जून 2019	62

** सीएसएल द्वारा प्रस्तावित यह समय-सीमा अभी भारतीय नौसेना द्वारा अनुमोदित की जानी है।*

सीएसएल के अभिलेखों की आगे संवीक्षा ने क्रियाकलापों की समय-सीमा में परिवर्तन के निम्नलिखित कारण दर्शाए जिनकी चर्चा नीचे की गई है:

- ✓ ढांचा संरचना डिज़ाईन की समय-सीमा अक्तूबर 2012 से बढ़ा कर दिसम्बर 2017 कर दी गई थी क्योंकि पूरी की गई ढांचा संरचना में रुसी विमानन सुविधा परिसर (एएफसी) उपकरण/प्रणाली आशोधन शामिल करने के लिए संशोधन आवश्यक थे, जिनकी चर्चा **पैरा 2.3.3** में की गई है।

---

32 पीईआरटी- कार्यक्रम मूल्यांकन एवं समीक्षा तकनीक

- ✓ चौथे डैक से ऊपर जहाज़ प्रणाली पाईपिंग के लिए उत्पादन आरेखण केवल विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स विद्युत आपूर्ति प्रणाली (पीएसएस), हीटिंग, वेंटिलेशन तथा वातानुकूलन (एचवीएसी) प्रणाली, रुसी उपकरण तथा भारतीय नौसेना से इनपुट्स के विवरण प्राप्त होने के बाद ही जारी किये जा सकते हैं। विस्तृत डिज़ाईन का समापन तथा उत्पादन आरेखणों के मुद्दे क्यू4 2018 तक पूरा होने की उम्मीद थी, जिसकी चर्चा **पैरा 2.4.4.2(ग)** में की गई है।

- ✓ इलैक्ट्रिकल डिज़ाईन क्रियाकलापों में रुसी एएफसी प्रणालियों/उपकरण को अन्तिम रुप देने में विलम्ब, एचवीएसी प्रणाली तथा अन्य उपकरण इनपुट्स जैसे ऑक्सीजन प्रणाली, नाइट्रोजन संयंत्र आदि के आशोधन के कारण चार वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ था। इन इनपुट्स की जो इलैक्ट्रिकल डिज़ाईन के समापन हेतु अपेक्षित हैं, 2016 तक उपलब्ध होने की उम्मीद है जिसकी चर्चा **पैरा 2.4.4.2 (क)(i)** और **2.4.4.2(ग)** में की गई है।

- ✓ हीटिंग, वेंटिलेशन एवं वातानुकूलन प्रणाली (एचवीएसी) के समापन हेतु आवश्यक रुसी पक्ष से वर्किंग डिज़ाईन प्रलेखन, दिसम्बर 2019 तक कार्य के विन्यास और स्थापना के साथ केवल सितम्बर 2018 तक ही प्रत्याशित है, जिसकी चर्चा **पैरा 2.4.4.2 (क)(ii)** में की गई है।

- ✓ कुछ रुसी विमानन सुविधा परिसर (एएफसी) उपकरणों के लिए अनुबंध और विस्तृत डिज़ाईन को अन्तिम रुप नहीं दिया गया था और उन्हें पूरा करने की तिथि 2021 की तीसरी तिमाही थी, जिसकी चर्चा **पैरा 2.4.4.2(ग)** में की गई है।

- ✓ आवास क्षेत्रों के अतिरिक्त कम्पार्टमेंट्स को पूरा करने में, एएफसी रुसी उपकरण/प्रणालियों से इनपुट्स को अन्तिम रुप न दिए जाने, एचवीएसी प्रणाली में आशोधन तथा अन्य विलम्बित इनपुट्स के कारण पांच वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ था।

सीएसएल की पीईआरटी चार्ट (सितम्बर 2014) से यह स्पष्ट है कि जबकि समस्त क्रियाकलापों के पूरा होने पर वाहक पोत की डिलीवरी 2023 तक किए जाने की संभावना है फिर भी मंत्रालय एवं भारतीय नौसेना ने जहाज़ की अन्तिम डिलीवरी की समय-सीमा दिसम्बर 2018 ही रखी हुई है।

2.4.4 परियोजना समय-सीमा में संशोधन

मंत्रालय के मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को संशोधित प्रस्ताव (मार्च 2014) ने अक्तूबर 2002 के अनुमोदन के प्रति परियोजना समय-सीमा में समग्र परिवर्तन दर्शाया जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	क्षेत्र/खंड	सीसीएस 2002 के अनुसार निर्धारित	वास्तव में प्राप्त	वास्तविक समय-सीमा में परिवर्तन (महीनों में)
1.	विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स (एएफसी) डिज़ाईन	दिसम्बर 2004	जनवरी 2009	48
2.	संचालन शक्ति प्रणाली एकीकरण (पीएसआई) डिज़ाईन	जनवरी 2006	अक्तूबर 2009	45
3.	ज्यादा समय लेने वाली मदों की आर्डरिंग की शुरुआत	जनवरी 2002	जनवरी 2004	24
4.	उत्पादन की शुरुआत (इस्पात की अनुपलब्धता के कारण)	जनवरी 2004	नवम्बर 2006	34
5.	एएफसी उपकरण आर्डरिंग	दिसम्बर 2006	फरवरी 2013	74
6.*	गियर बॉक्स की प्राप्ति	अगस्त 2009	फरवरी 2013	42
7.*	डीज़ल ऑल्टरनेरों की प्राप्ति	अक्तूबर 2009	दिसम्बर 2012	46
8.*	चरण-। लांच	अक्तूबर 2010	अगस्त 2013	34
9.	परीक्षण/डिलीवरी	दिसम्बर 2010	दिसम्बर 2018	96
** गियर बाक्सों, डीजल आल्टरनेटरों की प्राप्ति और लांचिंग की समय-सीमा, मंत्रालय द्वारा चरण-। अनुबंध (मई 2007) से लिए गए थे।*				

निर्माणाधीन आईएसी के साथ डॉक का हवाई नजारा

परियोजना पर अप्रैल 2006 तथा मई 2004 में क्रमशः एएफसी डिज़ाईन अनुबंध तथा पीएसआई अनुबंध के पूरा होने के प्रभाव की पैरा 2.3.4.1(क) और 2.3.4.1(ख) में चर्चा की गई है। अन्य प्रमुख विलम्बों, जिनके कारण परियोजना की प्रगति प्रभावित हुई थी, की चर्चा नीचे की गई हैः

2.4.4.1 इस्पात की अधिप्राप्ति

मंत्रालय के सीसीएस को प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) के अनुसार, इस्पात की आर्डरिंग मार्च 2003 में शुरु होनी थी, तथापि, आर्डर वास्तव में दिसम्बर 2004 में दिया गया था। इस्पात की अनुपलब्धता एक प्रमुख कारण थी जिससे जहाज़ के निर्माण की प्रगति प्रभावित हुई। लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शायाः

- मै. रोसोबोरोनएक्सपोर्ट (आरओई) रुस से इस्पात की आपूर्ति परिपक्व नहीं हुई क्योंकि आरओई द्वारा प्रस्तुत कार्पोरेट गारण्टी कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल), भारतीय रिज़र्व बैंक (आरबीआई) परिपत्र (दिसम्बर 2003) में वर्णित गारण्टी की अपेक्षा के प्रति स्वीकार नहीं कर सका। परिणामतः, भारतीय नौसेना ने स्वदेशी इस्पात का प्रयोग करने का निर्णय लिया (फरवरी 2004) जो रुसी इस्पात के समान था।
- इस तथ्य के बावजूद कि मै. स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लिमिटेड (सेल) ने भारतीय नौसेना को सूचित कर दिया था (मई 2004) कि वे केवल इस्पात प्लेटों की ही आपूर्ति कर सकती थी, भारतीय नौसेना ने कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) को सूचित किया (जुलाई 2004) कि सेल ने सभी अपेक्षित इस्पात प्लेटें तथा खण्ड (बल्ब बार) आपूर्त करने में अपनी क्षमता की पुष्टि कर दी थी। तद्नुसार, सीएसएल ने इस्पात प्लेटों और बल्ब बार की आपूर्ति हेतु सेल को एक आपूर्ति आदेश दिया (दिसम्बर 2004)।

- सेल से बल्ब बारों की आपूर्ति असंतोषजनक रही जिसके कारण उनकी खरीद एक वैकल्पिक स्त्रोत, रोसोबोरोनएक्सपोर्ट (इण्डिया) लिमिटेड, मुम्बई से करनी पड़ी।
- सेल से बल्ब बार्स की समय पर अनुपलब्धता ने उत्पादन[33] को बुरी तरह प्रभावित किया जो नवम्बर 2006 में शुरु हुआ [मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति के अनुमोदन (अक्तूबर 2002) के अनुसार जनवरी 2004 के कार्यक्रम के प्रति] और लांचिंग मार्च 2009 से अक्तूबर 2010 में स्थगित हो गई।

2.4.4.2 उपकरण की डिलीवरी

2.4.4.2(क) प्रमुख उपकरण

चरण-। अनुबंध (मई 2007) में 49 प्रमुख मशीनरी/उपकरणों की सूची निर्धारित थी जो ऑनबोर्ड स्वदेशी विमान वाहक पोत पर लगने थे। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि क्रय आदेशों (पीओज़) में निर्धारित डिलीवरी तिथियों के प्रति 49 उपकरणों के संबंध में आपूर्ति विलम्ब तीन महीने से 49 महीने के बीच थे जैसा कि अनुबंध-।।। में दिया गया है। लेखापरीक्षा ने विलम्बित डिलीवरी के लिए प्रमुख कारणों का विश्लेषण किया जिन्हें नीचे तालिकाबद्ध किया गया हैः

---

33 उत्पादन- जहाज़ के निर्माण हेतु ब्लॉकों की संरचना की शुरुआत

उपकरणों की संख्या	**डिलीवरी में विलम्ब के प्रमुख कारण**
33	आपूर्ति कार्यक्रम का पालन करने में विक्रेताओं की विफलता
06	गुणवता आश्वासन स्थापना द्वारा निरीक्षण कार्यक्रम का पालन न किया जाना
03	विदेशी सहयोगी द्वारा उनकी सरकार से निर्यात हेतु अनुमति लेने में लिया गया अधिक समय
07	➢ दो डीज़ल आल्टरनेटर (डीए) सड़क दुर्घटना में क्षतिग्रस्त हो गए थे जिसके कारण फर्म द्वारा डिलीवरी तिथियों का पुनर्निधारण किया गया ➢ गियर बॉक्स संघटक बार-बार खराब हो रहे थे, ➢ नौसेना दवारा हीटिंग, वेंटिलेशन तथा वातानुकूलन प्रणाली (एचवीएसी) के कार्यक्षेत्र को अन्तिम रुप देने में विलम्ब, ➢ आरेखणों का अनुमोदन (तेलीय जल विभाजक) ➢ जांच सैल की अनुपलब्धता (गैस टरबाईन) ➢ गलत निरीक्षण पद्धतियां (स्टीयरिंग गियर) ➢ कारखाना स्वीकार्यता परीक्षणों के लिए नौसेना दल की अनुपलब्धता (मलजल निपटान संयंत्र)

जहाज़ निर्माण को प्रभावित करने वाले प्रमुख उपकरण विलम्बों के लेखापरीक्षा विश्लेषण की नीचे चर्चा की गई हैः

(i) डीज़ल ऑल्टरनेटर एवं गियर बॉक्स

एक डीज़ल आल्टरनेटर (डीए) एक जेनरेटर होता है जो डीज़ल इंजन के संयोजन से जहाज़ के लिए बिजली का सृजन करता है, जबकि, एक गियर बॉक्स एक जटिल प्रबंध है जो टरबाईनों को नियंत्रित करता है तथा एक बड़े प्रोपेलर शॉफ्ट को शक्ति प्रदान करता है। दोनों जहाज़ की लांचिंग के लिए पूर्वापेक्षा हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई/अक्तूबर 2014) किः

<u>डीज़ल ऑल्टरनेटर</u>

- चरण-I अनुबन्ध (मई 2007) के अनुसार, आठ डीएज़ के लिए क्रय आदेश (पीओ) अगस्त 2007 तक दिए जाने थे जिनकी डिलीवरी अक्तूबर 2009 तक की जानी थी। 2 एमडब्ल्यू डीएज़ की अधिप्राप्ति हेतु निविदाएं आमंत्रित की गई थी (नवम्बर 2006), तथापि, रुसी पक्ष के साथ विमानन सुविधा परिसर (एएफसी) डिज़ाईन की प्रगति के पश्चात्, डीएज़ के विनिर्देशनों में 2 एमडब्ल्यू से 3 एमडब्ल्यू का परिवर्तन था (नवम्बर 2007) जिसकी चर्चा पैरा 2.3.4.1(क) में की गई है। परिणामतः, निविदाएं पुनः जारी की गई थी तथा पीओ देने की निर्धारित तिथि के 13 महीने बाद सितम्बर 2008 में पीओ (₹155.70 करोड़) वार्टसिला इण्डिया को दिया गया था। डीज़ल आल्टरनेटरर्ज़ (डीएज़) जुलाई 2010 और अप्रैल 2011 के बीच चार बैचों में डिलीवर किए जाने थे।
- मार्गस्थ क्षति (मार्च 2010) के साथ पीओ देने में विलम्ब और भी बढ़ गया जिसके कारण, दो डीएज़ का पहला बैच वास्तव में दिसम्बर 2012 में डिलीवर किया गया था। इसी बीच, शेष छः डीएज़ सितम्बर 2011 और जुलाई 2012 के बीच डिलीवर किए गए थे, जिसके कारण चरण-I अनुबंध के अन्तर्गत निर्धारित डिलीवरी के प्रति लगभग तीन वर्ष का विलम्ब हुआ।

<u>गियर बॉक्स</u>

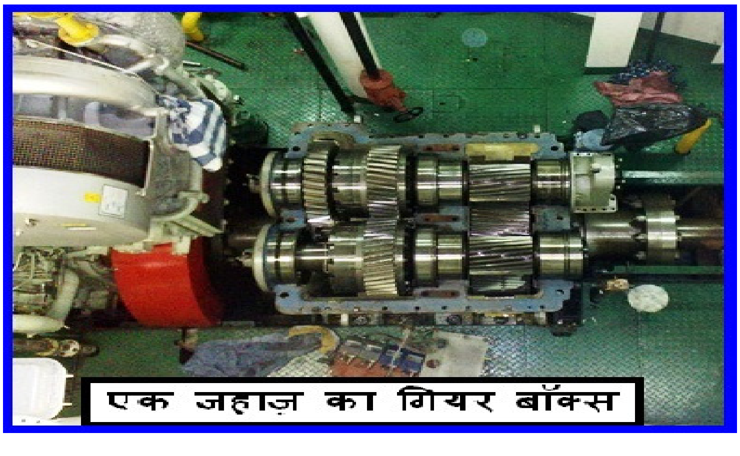
चरण-I अनुबंध (मई 2007) के अनुसार, गियर बॉक्सों के लिए क्रय आदेश (पीओ) जनवरी 2007 में दिए जाने थे जिनकी डिलीवरी अगस्त 2009 तक की जानी थी। दो [पोर्ट (पी) तथा स्टारबोर्ड (एस)] गियर बॉक्सों के डिज़ाईन, निर्माण और आपूर्ति हेतु पीओ कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) द्वारा ₹38.70 करोड़ की लागत पर मै. एलीकॉन को दिया गया था (जनवरी 2007) जिसकी डिलीवरी 24 महीने के अन्दर की जानी थी। एलीकॉन एवं रैंक[34] के बीच कार्य हिस्सेदारी के अनुसार, गियर बॉक्स के बुल गियर के अतिरिक्त, सभी प्रमुख पिनियन, गियर तथा शॉफ्ट, एलीकॉन द्वारा बनाए जाने थे, जबकि बुल गियर का निर्माण, अन्तिम असेम्बली तथा स्वीकार्यता परीक्षण रैंक में किए जाएंगे।

---

[34] रैंक- गियर बॉक्सों के लिए एलीकॉन का मूल उपकरण निर्माता/विदेशी सहायक

भारतीय नौसेना तथा सीएसएल के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (अक्तूबर 2014) ने दर्शाया किः

- गुणवता आश्वासन स्थापना (क्यूएई) ने देखा (जनवरी 2009) कि डिस्क पहियों की प्रभाव जांच (अक्तूबर 2008) तथा पुनः जांच (नवम्बर 2008) के दौरान निम्न प्रभाव मूल्य[35] के कारण जांच पीस खराब हो गए, जो गुणवत्ता के मुद्दों को दर्शाते थे। निम्न प्रभाव मूल्य उच्च तन्यता ताकत के कारण था जो ओईएम की राय में, सहन किया जा सकता था। तथापि, क्यूएई ने देखा (जनवरी 2009) कि गुणवता आश्वासन निदेशालय (युद्धपोत परियोजनाएं) द्वारा अनुमोदित विनिर्देशन में उच्च तन्यता ताकत वाले निम्न प्रभाव मूल्य की सामग्री की स्वीकृति का कोई प्रावधान नहीं था।
- लगभग एक वर्ष के पश्चात, समुद्री इंजीनियरिंग निदेशालय ने देखा (दिसम्बर 2009) कि एलीकॉन में उत्पादन/गुणवत्ता समस्याओं के कारण गियर बॉक्स संघटकों के निर्माण में निरंतर दोष[36] बताए गए थे।
- एक संयुक्त बैठक की गई थी (फरवरी 2010) जिसमें घूमने वाले पुर्जो (इनपुट शॉफ्ट) तथा स्थिर पुर्जो (केसिंग) से संबंधित अपालन की चर्चा की गई थी। यह निर्णय लिया गया था कि यदि गियर बॉक्स पुर्जे रैंक (विदेशी सहायक) द्वारा वसूलीयोग्य पाए जाते, तो उन्हें अन्तिम मशीनिंग/उपचारी प्रचालनों के लिए रैंक को भेज दिया जाएगा। फर्म ने दो गियर बॉक्स क्रमशः अक्तूबर तथा नवम्बर 2010 में डिलीवर करने की प्रतिबद्धता जताई जो फर्म द्वारा अप्रैल 2011 और मई 2011 के लिए बदल दी गई थी (सितम्बर 2010)।



एक जहाज़ का गियर बॉक्स

---

[35] निम्न प्रभाव मूल्य- ओईएम ने दर्शाया कि निम्न प्रभाव मूल्य, उच्च तन्यता ताकत अथवा कण की वृद्धि के कारण था। आगे की जांच में कण की वृद्धि को नकार दिया गया।

[36] दोष- (i) डिस्कों पर विलम्बित क्रेकिंग (ii) गियर पिनियन का टुटा हुआ/ क्षतिग्रस्त टुथ (iii) पोर्ट जीबी के दोनों इनपुट शॉफ्टों का अनुमत सीमा से परे निकलना (iv) पोर्ट जीबी केसिंग पर अनुमत सीमा से परे छिद्र परिमाप, केन्द्र से केन्द्र की दूरी तथा समानान्तरता।

अन्ततः गियर बॉक्स चार वर्षों के विलम्ब से फरवरी 2013 तक सुपुर्द किए गए थे। परिणामतः लांचिंग के बजाय, जहाज़ का एक तकनीकी फ्लोट-आउट (एक अनियोजित/अनिर्धारित कार्य) डीएज़/गियर बॉक्सों के बिना दिसम्बर 2011 में किया गया था। जहाज़ डीएज़/गियर बॉक्सों की स्थापना हेतु फरवरी 2013 में पुनः गोदी में लाया गया था, और अन्ततः अगस्त 2013 में लांच किया गया था जिसके कारण अक्तूबर 2010 में निर्धारित लांचिंग से 34 महीने का विलम्ब हुआ।

(ii) हीटिंग, वेंटिलेशन एवं वातानुकूलन प्रणाली

हीटिंग, वेंटिलेशन एवं वातानुकूलन (एचवीएसी) प्रणाली एक महत्वपूर्ण प्रणाली है जो समग्र जहाज़ के ताप प्रबंधन प्रणाली की व्यवस्था करती है तथा जहाज़ के प्रत्येक कम्पार्टमेंट में हवा की आपूर्ति, निकास तथा पुनः प्रसार का प्रबंध करती है।

भारतीय नौसेना ने ट्रिबॉन[37] में मॉडलिंग करने के लिए कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) को एकल रेखा चित्र[38] (एसएलडी) प्रदान किया (सितम्बर 2008)। सीएसएल ने ₹97.42 करोड़ की लागत पर आईएसी पर एचवीएसी प्रणाली के विस्तृत डिज़ाईन, संरचना और आपूर्ति के लिए जॉनसन कंट्रोल्स लिमिटेड (जेसीएल) को एक क्रय आदेश (पीओ)[39] दिया (मई 2010) जिसकी डिलीवरी मार्च 2012 तक पूरी की जानी थी।

भारतीय नौसेना, सीएसएल तथा जेसीएल के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दर्शाया किः

- सीएसएल द्वारा क्रय आदेश (पीओ) एचवीएसी डिज़ाईन को अन्तिम रुप देने से पहले दिया गया था (मई 2010)
- जेसीएल ने एचवीएसी प्रणाली के लिए भारतीय नौसेना को एक डिज़ाईन वैधीकरण रिपोर्ट अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की (अप्रैल 2010) जिसमें फर्म ने भारतीय नौसेना द्वारा की गई अपर्याप्त गणना और डिज़ाईन त्रुटियों का खुलासा किया । अतः, जेसीएल ने अनिवार्यतः अपेक्षित आशोधनों की सिफारिश की जिन्हें भारतीय नौसेना द्वारा स्वीकार कर लिया गया था।

---

37 ट्रिबॉन- ट्रिबॉन एक व्यापक 3डी पोतनिर्माण सॉफ्टवेयर है जो जहाज़ की सुपुर्दगी के बाद सम्पूर्ण पोत निर्माण प्रक्रिया सामग्री तथा दस्तावेज़ नियंत्रण तथा उत्पाद लाईफ साईकल में भी सहायता करता है। यह सॉफ्टवेयर सार्वजनिक क्षेत्र शिपयार्डों द्वारा तथा भारत में अन्य निजी स्वामित्व वाले शिपयार्डों में इस्तेमाल किया जा रहा है।

38 एकल रेखा चित्र- इलेक्ट्रिक प्रणाली का एक ब्ल्यू प्रिन्ट है।

39 क्रय आदेश-एचवीएसी के विस्तृत डिज़ाईन, संरचना, आपूर्ति, स्थापना और चालू करने के लिए।

- सितम्बर 2010 में, भारतीय नौसेना ने कंपार्टमेंट तापमान, कार्मिक नीति तथा ऊष्मा भार आदि में परिवर्तन सहित एचवीएसी डिज़ाईन में अतिरिक्त परिवर्तनों का अनुरोध किया। तद्नुसार, जेसीएल ने एचवीएसी के लिए जून 2011 में संशोधित एकल रेखा चित्र (एसएलडी) प्रस्तुत किया, जिसे अक्तूबर 2011 में भारतीय नौसेना द्वारा अनुमोदित कर दिया गया। नई एसएलडी, नौसेना की पहले (सितम्बर 2008) अनुमोदित एसएलडी से एकदम अलग थी, जिसके कारण सीएसएल को एचवीएसी का पूरा संशोधन करना पड़ा। इसके परिणामस्वरुप मूल क्रय आदेश से उपकरण की मात्रा में अन्तर हुआ साथ ही साथ तकनीकी मांग/अतिरिक्त कार्य हुआ जिनका एक संशोधन (मार्च 2013) के माध्यम से समाधान किया गया।

- विमानन सुविधा परिसर (एएफसी) उपकरण हेतु एक बैठक (दिसम्बर 2012) के दौरान, रुसी प्रतिनिधि मण्डल ने कहा कि कक्ष हवा आवश्यकताएं तथा एएफसी स्पेस के अन्दर डक्ट लेआऊट उनके द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा। तद्नुसार, एएफसी कंपार्टमेंट्स में एचवीएसी डिज़ाईन आशोधित किया गया था, जिसके परिणामस्वरुप तकनीकी मांग/अतिरिक्त कार्य़ हुआ, जिसका समाधान पृथक कार्य आदेश (मार्च 2014) द्वारा किया गया था।

- रुसी पक्ष ने सूचित किया (अप्रैल 2014) कि एएफसी विद्युत आपूर्ति प्रणाली (पीएसएस) कंपार्टमेंट्स में ऊष्मा भार शुरु में विनिर्दिष्ट ऊष्मा भार से अधिक था और इसलिए उसकी पुनः गणना करने की आवश्यकता थी। एएफसी पीएसएस में ऊष्मा भार परिवर्तनों से, जेसीएल द्वारा पहले पूरे किए गए एएफसी पुनः डिज़ाईन कार्य़ का सम्पूर्ण पुनः कार्य अपेक्षित था। एचवीएसी पर अतिरिक्त आशोधन एवं पुनः डिज़ाईन इनपुट्स को अन्तिम रुप देने की चर्चा करने के लिए बैठकों (जुलाई 2014 तथा दिसम्बर 2014) के बाद भी, यह देखा गया था कि भारतीय नौसेना अप्रैल 2015 में भी जेसीएल को और आशोधन अनुरोध भेज रही थी।

यह देखा गया था कि सीएसएल ने उजागर किया कि एचवीएसी डिज़ाईन में परिवर्तनों ने जहाज़ के कुल 2,300 कंपार्टमेंट्स में से 800 का डिज़ाईन प्रभावित किया, जिसका कम्पार्टमेंट्स में पूरे किए गए डिज़ाईन पर प्रपाती प्रभाव होने की संभावना थी। परिणामतः, सीएसएल ने दिसम्बर 2018 में जहाज़ की अपेक्षित डिलीवरी के प्रति एचवीएसी प्रणाली की स्थापना तथा कार्य पर लगाने हेतु पीईआरटी चार्ट (सितम्बर 2014) में दिसम्बर 2019 की संशोधित समय-सीमा अनुमानित की।

2.4.4.2(ख) एकीकृत प्लेटफार्म प्रबंधन प्रणाली

एकीकृत प्लेटफार्म प्रबंधन प्रणाली (आईपीएमएस) संचालन-शक्ति, विद्युत सृजन एवं वितरण, एवं सहायक मशीनरी से संबंधित जहाज़ की मशीनरी की एक वितरित नियंत्रण एवं मॉनीटरिंग प्रणाली (13000 इनपुट्स/आऊटपुट्स के साथ) है।

चरण-I अनुबंध (मई 2007) के अनुसार, तकनीकी मांग विवरण (एसओटीआर) को नौसेना द्वारा अगस्त 2007 तक अन्तिम रुप दिया जाना था, जिसका सीएसएल द्वारा जून 2008 में आदेश दिया जाना था तथा जून 2010 तक डिलीवरी की जानी थी। सीएसएल द्वारा ₹41.56 करोड़ की कुल लागत पर भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड को आईपीएमएस तथा ऑनबोर्ड पुर्ज़ों और विशेष औज़ारों की आपूर्ति हेतु क्रय आदेश (पीओ) दिया गया था (अक्तूबर 2010) जिसकी डिलीवरी की निर्धारित तिथि अक्तूबर 2012 थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि :

- भारतीय नौसेना ने आईपीएमएस के लिए तकनीकी मांग विवरण को चरण-I अनुबंध में निर्धारित अगस्त 2007 की बजाय सितम्बर 2008 में अन्तिम रुप दिया।
- डॉटा शेयरिंग का मुद्दा निविदाएं जारी करने से पहले डील नहीं किया गया था और नौसेना द्वारा तकनीकी बातचीत (जुलाई 2009) के दौरान ही शुरू किया गया था, जिसके कारण तकनीकी उपयुक्तता का निर्णय लेने में लगभग आठ महीने का विलम्ब हुआ।
- भारतीय नौसेना द्वारा प्रक्षेपित अतिरिक्त मांग के कारण, कार्यक्षेत्र में परिवर्तन हो गया था तथा परिदेयों में परिवर्तन के लिए दो संशोधन जारी किए गए थे (जून 2014 तथा दिसम्बर 2014), जिनके कारण प्रणाली की सुपुर्दगी प्रभावित हुई।
- इनपुट/आऊटपुट सूची को अन्तिम रूप देने, भारतीय नौसेना/सीएसएल को प्रस्तुतीकरण हेतु बीएचईएल के पास लम्बित दस्तावेज़ों, विभिन्न ओईएम से इंटरफेस डॉटा के संग्रहण तथा सॉफ्टवेयर मांग समीक्षा से संबंधित मुद्दों पर भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (बीएचईएल) और कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के बीच असहमति थी।

पीओ देने के पश्चात् भारतीय नौसेना द्वारा कार्यक्षेत्र में किए गए परिवर्तनों तथा प्रणाली की सुपुर्दगी को प्रभावित करने वाले मुद्दों पर असहमति जून 2015 तक जहाज़ की प्रमुख तिथियों को प्रभावित कर रही थी।

2.4.4.2(ग) विमानन सुविधा परिसर उपकरण

विमानन सुविधा कॉम्प्लेक्स (एएफसी)[40] डिज़ाईन दिसम्बर 2004 तक पूरा किया जाना था जो वास्तव में जनवरी 2009 में पूरा किया गया था जिसकी चर्चा पैरा 2.3.4.1(क) में की गई है। इसलिए 32 एएफसी उपकरणों[41] के लिए अधिप्राप्ति कार्रवाई, दिसम्बर 2006 की निर्धारित समय-सीमा की बजाय अप्रैल 2009 में शुरू की जा सकी।

भारतीय नौसेना एवं सीएसएल के अभिलेखों की लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि :

- 14 गैर रुसी मूल के उपकरणों में से, नौ मई 2010 तथा अक्तूबर 2015 के बीच आर्डर किए गए थे जो यह दर्शाते थे कि निर्धारित समय-सीमा के 8 वर्ष पश्चात् भी, शेष उपकरणों का अभी आदेश दिया जाना था। इनमें से, सात उपकरण सितम्बर 2012 तथा मई 2015 के बीच प्राप्त हुए है, जबकि दो उपकरणों की मई 2016/जून 2016 में सुपुर्दगी होने की उम्मीद है।
- सीएसएल तथा रोसोबोरोनएक्सपोर्ट के बीच एक सामान्य अनुबंध[42] होने (जून 2011) के पश्चात् जनवरी 2012 तथा नवम्बर 2015 के बीच रुसी मूल के 17 विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स (एएफसी) उपकरणों का आदेश दिया गया था। इससे यह पता चलता था कि अधिप्राप्ति दिसम्बर 2006 की निर्धारित समय-सीमा के लगभग 5 वर्ष बाद शुरु हुई। इसमें से छः दिसम्बर 2014 तथा जून 2015 के बीच प्राप्त हुए थे। शेष 11 उपकरणों में से, चार उपकरण अर्थात अरेस्टिंग गियर, हाइड्रॉलिक स्टेशन्स, रेस्ट्रेनिंग गियर, नौसंचालन परिसर इल्मेन-71, जिनके लिए सुपुर्दगियां जुलाई 2013 और अक्तूबर 2014 के बीच निर्धारित थी, नवम्बर 2015 तक सुपुर्द नहीं की गई थी। 11 में से शेष सात उपकरणों की सुपुर्दगियां दिसम्बर 2015 और मार्च 2019 (जहाज़ की दिसम्बर 2018 की लक्षित सुपुर्दगी के बाद) के बीच होने की उम्मीद थी।
- इण्डो रशियन अन्तर सरकारी आयोग - सेना तकनीकी सहयोग (आईआरआईजीसी - एमटीसी) की 26वीं बैठक के प्रोटोकॉल (अगस्त 2015) में उजागर किया गया कि

---

40 एएफसी - जहाज़ पर विमान के प्रयोग हेतु अपेक्षित मदें, प्रणालियां एवं तकनीकी यन्त्र

41 32 एएफसी उपकरण- मई 2009 को 35 एएफसी उपकरण थे, जो अब नवम्बर 2015 को 32 उपकरण हैं।

42 सामान्य अनुबंध- पृथक अनुपूरक करारो के अन्तर्गत आरओई को आदेश देने के लिए एक छाता अनुबंध है जो एएफसी उपकरण के निर्माण और डिलीवरी हेतु अलग से अनुपूरक करार (एसए) दिए जाते हैं। टर्न- की आधार पर सीएसएल तथा रोसोनेक्सपोर्ट (आरओई) के बीच हस्तक्षरित (जून 2011), यह निर्धारित है कि आपूर्तिकर्ता अनुबंध के प्रभावी होने की तारीख से 66 महीने के अन्दर एएफसी उपकरण के प्रलेखन, स्थापना, परीक्षण तथा निष्पादन के रुप में तकनीकी सहायता प्रदान करेगा। सामान्य अनुबंध 01 अगस्त 2012 से लागू हुआ था।

अरेस्टिंग गियर और रेस्ट्रेनिंग गियर की डिलीवरी में विलम्ब आईएसी के निर्माण कार्यक्रम को बुरी तरह प्रभावित कर रहा था।

लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने माना (नवम्बर 2015) कि आदेशित एएफसी उपकरण की डिलीवरी में विलम्ब और शेष एएफसी उपकरण के लिए अनुबंध करने में विलम्ब से स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) के निर्माण की प्रगति प्रभावित हुई थी। डीएनडी ने भी उत्तर दिया कि कुछ आदेशित रुसी उपकरणों पर डिज़ाईन सूचना का अभाव तथा अनादेशित एएफसी उपकरण चौथे डैक से ऊपर के कम्पार्टमेंट्स की मॉडलिंग को पूरा करने के लिए प्रतिबन्धित थे जिसके कारण इन कम्पार्टमेंट्स की आऊटफिटिंग में विलम्ब हुआ।

2.4.4.2(घ) युद्ध प्रबंधन प्रणाली

आईएसी के लिए युद्ध प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) एक सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर एकीकरण परियोजना है जो विभिन्न युद्ध परिदृश्यों को संचालित करने के लिए डिज़ाईन की गई है।

भारतीय नौसेना एवं सीएसएल के बीच सहमत कार्यक्रम (जुलाई 2008) के अनुसार सीएमएस का नवम्बर 2009 तक आदेश दिया जाना था और उसे दिसम्बर 2011 तक डिलीवर किया जाना था।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (सितम्बर 2015) से पता चला किः

- तकनीकी मांग विवरण, भारतीय नौसेना द्वारा नवम्बर 2009 की उपकरण आर्डर करने की निर्धारित तिथि के प्रति जनवरी 2010 में निविदाकरण तथा अधिप्राप्ति कार्रवाई शुरु करने के लिए सीएसएल को प्रेषित किया गया था (जनवरी 2010)।
- भारतीय नौसेना ने निविदा कार्रवाई शुरू करने से पहले तथा निविदा खोलने के बाद (सितम्बर 2010) कार्यक्षेत्र को अन्तिम रूप नहीं दिया, तकनीकी बातचीत (नवम्बर 2011) में तकनीकी मुद्दों को अन्तिम रूप देने में 13 महीने से अधिक का समय लिया गया था।
- टीएनसी के दौरान और उसके पश्चात्, यह देखा गया था कि भारतीय नौसेना ने नई तकनीकी मांग और कार्य-क्षेत्र में परिवर्तन प्रस्तावित किये थे जैसे (I) एप्लिकेशन सॉफ्टवेयर के विकास हेतु एक डिज़ाईन सलाहकार की आवश्यकता (II) ओईएम द्वारा वारण्टी सहित प्रदान की जाने वाली 05 वर्ष की सहायता तथा अपग्रेड्स के साथ विकास हेतु सीएएसई[43] औज़ार। अन्ततः क्रय आदेश (पीओ) कोचीन शिपयार्ड

---

[43] सीएएसई- कम्प्यूटर सहायता प्राप्त सॉफ्टवेयर इंजीनियरिंग

लिमिटेड (सीएसएल) द्वारा जुलाई 2012 में टाटा पावर कं. लि. (टीपीसीएल) को दिया गया था।

- क्रय आदेश (पीओ) जारी होने के पश्चात्, टीपीसीएल ने पीओ के साथ संलग्न क्रय आदेश तकनीकी विनिर्देशन (पीओटीएस) में अस्पष्टता के बारे में कुछ मुद्दे उठाए (अक्तूबर 2012)। टीपीसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर नौसेना का स्टैण्ड सम्प्रेषित करने के लिए भारतीय नौसेना और टीपीसीएल के बीच एक बैठक आयोजित की गई थी (अक्तूबर 2012), जो पीओ देने के 04 महीने पश्चात् भी कार्यक्षेत्र में अस्पष्टता के अभाव को दर्शाता था।
- भारतीय नौसेना द्वारा मांग में परिवर्तनों ने डिज़ाईन और विकास अवस्थाओं के लिए समय-सीमा बढ़ा दी थी। भारतीय नौसेना ने 300 से अधिक डिज़ाईन परिवर्तन अनुरोध प्रारम्भ किए जिसके कारण पुनः कार्य हुआ। परिवर्तन के ऐसे कई अनुरोध थे जिन पर अभी चर्चा और अनुमोदन नहीं हुआ था (मई 2015)।

परिणामतः जैसाकि सीएसएल के अभिलेखों से देखा गया, उपकरण के देर से आने तथा निम्न डैक क्षेत्रों मे बड़े आकार के कंसोलों (चरण ।। अनुबंध के अनुसार ऑनबोर्ड स्थापित) की ट्रांसशिपिंग मेजॉरिटी के कारण डिलीवरी में विलम्ब का बाड़े के कार्य तत्त्व पर तथा आईएसी परियोजना समय-सीमा पर गम्भीर प्रभाव होगा।

2.4.4.2(ड.) मशीनरी कम्पार्टमेंट्स के लिए अग्निशमन प्रणाली

मशीनरी कम्पार्टमेंट्स के लिए अग्नि-शमन प्रणाली इंजन कक्ष तथा डीज़ल आल्टरनेटर (डीए) कक्ष में बहुत अधिक आग को बुझाने के लिए डिज़ाईन की गई थी। यह इंजन कक्ष तथा डीज़ल आल्टरनेटर (डीए) कक्ष में कार्य की सैटिंग[44] तथा उपकरण के परीक्षण हेतु अनिवार्य है।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2015) कि अग्नि-शमन प्रणाली की तकनीकी अपेक्षाओं/विनिर्देशनों में परिवर्तनों तथा आईएन/सीएसएल द्वारा निविदाकरण के समय निर्णायक और सामयिक कार्रवाई के अभाव के कारण बार-बार निविदाकरण हुआ (अप्रैल 2011, अक्तूबर 2012, सितम्बर 2013 तथा अगस्त 2014)। चरण ।। अनुबंध (दिसम्बर 2014) के साथ संलग्न पीईआरटी चार्ट के अनुसार, डीए परीक्षण दिसम्बर 2015 तथा दिसम्बर 2016 के बीच निर्धारित किए गए हैं।

---

[44] कार्य की सैटिंग- ऑनबोर्ड स्थापना के समापन पर स्वतंत्र रुप से उपस्कर का परिचालन तथा आवश्यक प्राचलों पर जांच करना।

तथापि, सीएसएल ने जहाज़रानी मंत्रालय को सूचित किया (जून 2015) कि प्रणाली के डिज़ाईन को अन्तिम रुप नहीं दिया गया था तथा विलम्ब के कारण इंजन कक्षों में आऊटफिटिंग फ्रंट पर पुनः कार्य किया, जहां बाड़ा पहले ही आगे बढ़ गया था तथा सभी आरेखणों को जारी कर दिया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि सितम्बर 2015 तक क्रय आदेश नहीं दिया गया था।

2.4.5 परियोजना प्रबंधन एवं निरीक्षण

मंत्रालय द्वारा मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) को प्रस्ताव (मई 1999) में यह आवश्यक समझा गया कि समय तथा लागत की बढ़त को न्यूनतम करने की दृष्टि से एक अधिकृत सर्वोच्च समिति[45] (ईएसी) के अधीन एक दो स्तरीय परियोजना प्रबंधन बोर्ड (पीएमबी) हो तथा एक रियर एडमिरल की अध्यक्षता में एक हवाई रक्षा जहाज़ (एडीएस) परियोजना ग्रुप हो। मंत्रालय के संशोधित प्रस्ताव (अक्तूबर 2002) में दो स्तरीय पीएमबी के भाग के रुप में एक संचालन समिति[46] का भी प्रावधान था और यह खुलासा किया गया कि कोच्चि में जहाज़ के निर्माण के पर्यवेक्षण और निरीक्षण हेतु एक युद्धपोत निरीक्षण दल (डब्ल्यूओटी) का भी गठन किया जाएगा।

उपर्युक्त तन्त्र के अतिरिक्त, मंत्रालय ने मई 2000 में सहायक नियंत्रक वाहक पोत परियोजना (एसीसीपी) का तथा मार्च 2006 में एकीकृत परियोजना प्रबंधन समिति (आईपीएमटी) का गठन किया था। परियोजना की समीक्षा के लिए पहली सीपीआरएम मई 2003 में हुई।

इन परियोजना प्रबंधन तथा मॉनीटरिंग तंत्रों के गठन और उनके कामकाज पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई हैः

---

45 अधिकृत सर्वोच्च समिति - रक्षा मंत्रालय ने अप्रैल 2005 में ईएसी का गठन किया जिसके रक्षा सचिव (अध्यक्ष), नौसेना स्टाफ के उपाध्यक्ष (वैकल्पिक प्रमुख) तथा सचिव (रक्षा/वित्त्त), विशेष सचिव (अधि.), अतिरिक्त सचिव (आई), संयुक्त सचिव (जहाज़रानी), सामग्री अध्यक्ष, युद्धपोत उत्पादन एवं अधिग्रहण नियंत्रक, सहायक नौसेना अध्यक्ष (नीति एवं योजनाएं), महानिदेशक नौसेना डिज़ाईन, प्रधान निदेशक नौसेना डिज़ाईन एवं सहायक नियंत्रक वाहक परियोजना, सदस्य थे।

46 संचालन समिति - रक्षा मंत्रालय ने जून 2004 में एससी का गठन किया जिसके अतिरिक्त सचिव (अध्यक्ष), प्रधान निदेशक नौसैनिक योजना (सदस्य-सचिव) तथा सं. सचिव एवं अधिग्रहण प्रबंधक (समुद्री एवं प्रणाली), अतिरिक्त वित्तीय सलाहकार प्रभारी नौसैनिक अधिग्रहण एवं संयुक्त सचिव (आईडब्ल्यूटी) (सीएसएल के प्रभारी), निदेशक (परिचालन), सहायक नियंत्रक वाहक परियोजना, प्रधान निदेशक नौसैनिक डिज़ाईन सदस्य थे।

2.4.5.1 अधिकृत सर्वोच्च समिति का विलम्बित गठन

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) कि अधिकृत सर्वोच्च समिति (ईएसी) का गठन अप्रैल 2005 में अर्थात मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) द्वारा परियोजना के अनुमोदन (मई 1999) के लगभग छः वर्ष पश्चात् किया गया था। नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने माना (जुलाई 2014) कि परियोजना की संचालन समिति द्वारा मॉनीटरिंग की जी रही थी।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि इस्पात की अधिप्राप्ति में गतिरोध दिसम्बर 2003 में हुआ तथा तब तक ईएसी का गठन नहीं हुआ था, जिसके कारण परियोजना तब मार्गदर्शन प्राप्त नहीं कर सकी।

2.4.5.2 मानीटरिंग तन्त्रों की भूमिका और कार्य

(क) अधिकृत सर्वोच्च समिति

- परियोजना निष्पादन के लिए सरकार की पूर्ण शक्तियों का प्रयोग करने, भौतिक तथा वित्तीय प्रगति की समीक्षा करने तथा उपचारी उपाय करने के लिए अधिकृत।
- आईएसी परियोजना पर संचालन समिति द्वारा संदर्भित समय तथा लागत की बढ़त के सभी मामले देखती है।

(ख) संचालन समिति

- प्रत्येक अनुबंध में कार्य की प्रगति की मॉनीटरिंग करना तथा प्रत्येक अवस्था पर निर्धारित क्रियाकलाप का समापन सुनिश्चित करना।
- समय/लागत की बढ़त के सभी मामले सर्वोच्च समिति को भेजना।

(ग) एकीकृत परियोजना प्रबंधन दल

- जहाज़ के डिज़ाईन, निर्माण के सभी पहलुओं की जांच करना और उनमें तेज़ी लाना।
- मापयोग्य लक्ष्यों के प्रति प्रगति की नियमित समीक्षा करना।

2.4.5.3 बैठकों की आवृत्ति में कमी

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014)

- विभिन्न परियोजना मॉनीटरिंग समितियों की बैठकों की आवृत्ति में कमी। पहली बैठक से जून 2014 तक के विवरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैः

तन्त्र	पहली बैठक	पहली बैठक से आयोजित बैठकों की कुल संख्या	जून 2014 तक आयोजित बैठकों की वास्तविक संख्या	कमी (प्रतिशतता)
ईएसी	अगस्त 2005	20	8	60
संचालन समिति	फरवरी 2001	54	8	85
सीपीआरएम	मई 2003	45	18	60
आईपीएमटी	मई 2006	198	18	91

- चरण । अनुबंध (मई 2007) के निष्पादन के दौरान (मई 2007- अगस्त 2013), संचालन समिति की केवल एक बैठक हुई थी (सितम्बर 2007) जो यह दर्शाती थी की समिति उपर्युक्त अवधि के लिए चालू नहीं थी। सितम्बर 2007 के पश्चात् अगली बैठक मई 2015 में हुई। इस अवधि के दौरान बैठकों के न होने के कारण समय/लागत की बढ़त के मामलों के बारे में अधिकृत सर्वोच्च समिति को किसी संदर्भ के लिए प्रतिबंधित नहीं किया गया था।
- इसके अतिरिक्त, जब रोसोबोरोनएक्सपोर्ट से इस्पात की अधिप्राप्ति का गतिरोध उत्पन्न हुआ (दिसम्बर 2003) तब जुलाई 2001 और मई 2004 के बीच संचालन समिति की कोई बैठक नहीं हुई। अतः परियोजना का इस मामले पर कोई मार्गदर्शन नहीं किया गया था।
- दिसम्बर 2010 और जून 2014 के बीच आईपीएमटी की कोई बैठकें नहीं हुई थी जिससे जहाज़ के डिज़ाईन, निर्माण के सभी पहलुओं की जांच करने/तेज़ी लाने में रुकावट हुई।

नौसेना डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि परियोजना मॉनीटरिंग समितियों की बैठकों में कमी थी।

2.4.5.4 सीडब्ल्यूपीएण्डए प्रगति समीक्षा बैठक की प्रभावकारिता

सीडब्ल्यूपीएण्डए ज्ञापन 01/98[47] (फरवरी 1998) में प्रावधान है कि प्रत्येक विलम्ब के लिए, शिपयार्ड डब्ल्यूओटी को एक रिपोर्ट देगा, जो इसके बदले, आईएचक्यू एमओडी (एन) को एक विस्तृत रिपोर्ट[48] प्रस्तुत करेगा जिसके निष्कर्षों की आगामी सीडब्ल्यूपीएण्डए प्रगति समीक्षा

---

47 सीडब्ल्यूपीएण्डए ज्ञापन - पोतनिर्माण में विलम्ब के कारण तय करने और रिपोर्टिंग की पद्धति

48 विस्तृत रिपोर्ट - में यह पहलू शामिल थे (i) विलम्ब के प्रभाव को कम करने के लिए अनुशंसित कार्यवाही (ii) परियोजना की संस्वीकृत लागत तथा समय पर कार्यवाही का मार्ग विलम्ब के प्रभाव (iii) विलम्ब के परिणामस्वरुप संशोधित पीईआरटी चार्ट

बैठक (सीपीआरएम) के दौरान पुष्टि की जाएगी तथा सीपीआरएम के कार्यवृत्त, संशोधित कॉर्डिनल तिथियों तथा लागत बढ़त के साथ विलम्बों के निर्णायक कारणों को निश्चित करेंगे।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि शिपयार्ड द्वारा विलम्ब (उपकरण के संबंध में) के छः नोटिस दिए गए थे (सितम्बर 2007) और उसके बाद कोई नोटिस नहीं दिया गया था। ज्ञापन के निर्धारित फॉर्मेट के अनुसार, डब्ल्यूओटी (के) द्वारा कोई रिपोर्टें नहीं दी गई थी। परिणामतः सीपीआरएम को विलम्ब के बारे में पर्याप्त रुप से नहीं बताया गया था, अतः संशोधित कॉर्डिनल तिथियां तथा लागत की बढ़त वास्तविक रुप से निर्धारित नहीं की जा सकी। डीएनडी ने स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि विलंबों के बारे में केवल मुद्दों के रुप में तथा प्रेषितियों के रुप में सीपीआरएम में चर्चा की गई थी।

यह स्पष्ट है कि समय और लागत की बढ़त को रोकने के तंत्र का ईमानदारी से अनुसरण नहीं किया गया था, जिसके कारण परियोजना विलम्ब के प्रभाव को कम करने की कार्रवाई से वंचित रही तथा परियोजना की संस्वीकृत लागत तथा समय पर विलम्ब के निहितार्थ का निर्धारण नहीं हुआ।

2.4.5.5 भौतिक प्रगति की मॉनीटरिंग

नौसैनिक इंजीनियरिंग मापदण्ड (एनईएस) 33 (मई 1981) में जहाज़ के निर्माण की समग्र अवधि के दौरान रिपोर्टिंग पद्धति के रुप, किसी जहाज़ की प्रगति को दस्तावेज़ों की सुंसगत श्रृंखला में संधनन का प्रावधान है जो मिलकर समग्र प्रगति का शीध्र और सही निर्धारण करते हैं। कुल 11 अनिवार्य रिपोर्टिंग विषय/ग्रुप हैं। छः[49] ग्रुपों के लिए फॉर्मेट निर्धारित किए गए हैं जिनमें जहाज़ पर तथा शॉप में कार्य की क्रियाकलाप-वार प्रतिशतता प्रगति पर रिपोर्टिंग के लिए एक ग्रुप (ग्रुप सी) शामिल है।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2015) कि मंत्रालय अनुबंधों में निम्नलिखित पहलुओं (शिपयार्ड द्वारा प्रगति रिपोर्टिंग हेतु छः अनिवार्य फॉर्मेट्स में से) से निहित तालिकाएं शामिल करने में विफल रहा ।

---

[49] छः रिपोर्टिंग ग्रुप- ग्रुप ए (कॉर्डिनल तिथि कार्यक्रम के प्रति प्रगति), प्रुप बी (आरेखण-उत्पादन को आरेखणों का निर्गम), ग्रुप सी (डिज़ाईन/विकास की प्रगति), ग्रुप डी (श्रम का उपयोग), ग्रुप ई (उपकरण अधिप्राप्ति-पोतनिर्माण आपूर्ति मदें) तथा ग्रुप एफ (उपकरण अधिप्राप्ति-मंत्रालय की आपूर्ति मदें) शेष पांच ग्रुप- ग्रुप जी (गुणवत्ता प्रलेखन), ग्रुप एच (फेरबदल एवं परिवर्तन) ग्रुप जे (भार एवं स्थिरता नियंत्रण), ग्रुप के (टाईप टेस्टिंग) तथा ग्रुप एल (सहायता प्रबंधन)

- (i) मीलपत्थर बनाए गए परन्तु रिपोर्ट की तारीख तक प्राप्त नहीं किए गए, विफलता और संशोधित तिथि के कारण सहित (ii) मीलपत्थर अगले तीन महीने के दौरान जोखिम पर, सन्देह और संशोधित तिथि के कारण सहित।
- रिपोर्ट की तिथि तक समापन हेतु बनाए गए आरेखणों की संख्या तथा जहाज़, यांत्रिक एवं इलेक्ट्रिकल आरेखण कार्यालयों आदि के बीच आरेखणों के ब्यौरों सहित उत्पादन को जारी आरेखणों की संख्या।
- जहाज़ पर तथा शॉप में कार्य की प्रगति जो क्रियाकलाप वार, बनाई गई तथा वास्तव में पूरी की गई प्रतिशतता दर्शाए।
- रिपोर्ट की तिथि पर जहाज़ को प्रभारित संचयी घंटों सहित योजना कार्यालय, ढांचा आरेखण कार्यालय, यांत्रिक आरेखण कार्यालय, इलेक्ट्रिकल आरेखण कार्यालय, गुणवत्ता आश्वासन आदि के बीच मानव शक्ति के उपयोग के ब्यौरे।

परिणामतः न तो मंत्रालय और न ही सीएसएल निर्माण की भौतिक प्रगति का आकलन कर सका क्योंकि निर्माण की सूचित प्रगति, दिसम्बर 2018 में जहाज़ की लक्षित डिलीवरी को पूरा करने के लिए निर्माण की स्थिति, निर्माण की दर तथा निर्माण की अपेक्षित दर की सही तस्वीर सम्प्रेषित नहीं करते थे।

2.5 मिग29के/केयूबी विमान

2.5.1 विमान की अधिप्राप्ति

मिग29के दोनों विमान वाहकों, अर्थात्, आईएनएस विक्रमादित्य तथा स्वदेशी विमान वाहक (जिसका नामकरण आईएनएस विक्रान्त के रूप में किया गया) तथा पूर्वी तथा पश्चिमी तट पर दो नौसेनिक हवाई अड्डों के लिए विमान का विकल्प होने के कारण भारतीय नौसेना के बेड़ा वायु रक्षा का मुख्य आधार है।

भारतीय नौसेना का मिग29के एक नई पीढ़ी का विमान है और उसका नवीनतम प्रौद्योगिकी वाला एक नया डिज़ाईन किया गया एयरफ्रेम है, जिसके निर्माण में उच्च-शक्ति वाले अंग लगे हैं जो उसके ढांचे को उसके पूर्वज अर्थात्, मिग29 से और अधिक सुविधाजनक बनाते हैं, जैसा कि मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति के दिसम्बर 2009 के अनुमोदन में दर्शाया गया है। इस विमान

में फ्लाई बाई वायर[50] प्रौद्योगिकी है और उसके आरडी 33 एम के इंजन मिग29 की तुलना निश्चित तौर पर उन्नत हैं।

एक विमान वाहक पोत के डेक पर लैंड करता मिग29के वायुयान

मंत्रालय ने यूएस $740.35 मिलियन (₹3,568.49 करोड़) की लागत पर 16 मिग29के/केयूबी विमान[51] तथा सम्बंधित उपकरण के अधिग्रहण हेतु रशियन एयरक्राफ्ट कार्पोरेशन (आरएसी) मिग के साथ एक अनुबंध किया (जनवरी 2004), जिसमें एडमिरल गोर्शकॉव (अर्थात आईएनएस विक्रमादित्य) के लिए 13 विमान शामिल थे। तत्पश्चात्, मंत्रालय ने यूएस $1466.44 मिलियन (₹6840.94 करोड़) की लागत पर स्वदेशी विमान वाहक पोत (आईएसी) के लिए 29 मिग29के/केयूबी विमानों (जिनमें 12 मिग29के तथा एक मिग29केयूबी शामिल थे) की अधिप्राप्ति हेतु एक विकल्प खण्ड अनुबंध किया (मार्च 2010), और यह अनुमान था कि आईएसी की डिलीवरी 2014 तक होगी। विकल्प खण्ड विमानो की आपूर्ति 2012 व 2016 के बीच होनी निर्धारित थी, जो कि 2023 में आईएसी की निर्धारित आपूर्ति जैसा कि कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा प्रक्षेपित किया गया था, से बहुत पहले है।

---

[50] फ्लाई बाई वायर (एफबीडब्लू) वह प्रणाली है जो एक विमान के परम्परागत हस्तचालित उड़ान नियंत्रणों को इलेक्ट्रॉनिक इंटरफेस से प्रतिस्थापित करती है तथा विमान कम्प्यूटरों द्वारा भेजे गए ऑटोमेटिक संकेतकों को पायलट के इनपुट के बिना कार्य निष्पादित करने की अनुमति देती है, जैसा कि उन प्रणालियों में होता है जो विमान को स्वतः स्थिर करती है।

[51] 16 मिग29के/केयूबी विमान में आईएनएस विक्रमादित्य के लिए 12 मिग29के, 01 मिग29केयूबी शामिल है और आईएसी के लिए कोई शामिल नहीं।

मिग29के/केयूबी विमान से संबंधित दस्तावेज़ों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला :

2.5.2 मिग29के/केयूबी की गुणवत्ता

मुख्य अनुबंध (जनवरी 2004) के विकल्प खण्ड के अन्तर्गत 29 मिग29के/केयूबी विमान के अधिग्रहण हेतु मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति के दिसम्बर 2009 के अनुमोदन के अनुसार, मिग29के विमान के साथ विमान वाहक की अनुकूलता की रूस में रूसी वाहक कुज़नेत्सॉव पर जांच/मूल्यांकन[52] किया जाएगा और एक्स-गोर्शकॉव के तैयार होने पर, उस पर से प्रमाणन परीक्षण किए जाएंगे।

मुख्य अनुबंध (जनवरी 2004) के खण्ड 1.3 व विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010) के अनुसार, विमान का मतलब मिग29के एवं केयूबी विमान है जो कि परियोजना 11430 (आईएनएस विक्रमादित्य) से उपयोग होने में सक्षम है। मुख्य अनुबंध के सभी 16 विमानों की आपूर्ति दिसम्बर 2009 व अक्तूबर 2012 तक हो गयी थी। एडमिरल गोर्शकोव के डैक पर मिग29के/केयूबी का पहला डैक अवतरण रूस में जुलाई 2012 में किया गया था।

चूंकि विकल्प खण्ड का उपयोग करने से पूर्व मुख्य अनुबंध के वायुयान की योग्यता को आईएनएस विक्रमादित्य के डैक से परीक्षित/ सिद्ध नहीं किया जा सका, मिग 29के/केयूबी के ढाँचे, इंजन व फ्लाई-बाई वायर की गुणवत्ता का आकलन विकल्प खण्ड का उपयोग करने से पूर्व नहीं हो पाया।

2.5.2.1 आरडी-33 एमके-इंजन

मिग29के/केयूबी पर फिट किए गए आरडी-33 एमके-इंजन का सेवा-जीवन 1000 घण्टे के ओवरहॉल जीवन के साथ 10 वर्ष/4000 घण्टे है।

नौसेना ने मुख्य एवं विकल्प खण्ड अनुबंध के अन्तर्गत आरएसी मिग को 45 विमानों सहित कुल 113 इंजनों (विमानों पर प्रतिष्ठापित[53] 90 और 23 अतिरिक्त इंजन) का आदेश दिया। भारतीय नौसेना ने सितम्बर 2014 तक 21 विमान स्वीकार किए।

---

[52] जाचे गए/मूल्यांकन किए गए-आऱएसी मिग ने 29 सितम्बर 2009 को रुसी वाहक कुज़नेत्सॉव से वाहक प्रदर्शन परीक्षण पूरे किए।

[53] मिग29के/केयूबी- में दो इंजन होते है।

मिग29के वायुयान का आर डी-33 एयरो इंजन

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि सितम्बर 2014 तक कुल 65 इंजन (21 विमान के साथ 42 तथा 23 अतिरिक्त) स्वीकार कर दिए गए थे। तथापि, फरवरी 2010 में प्रवेश के बाद से, डिज़ाईन संबंधी दोषों/त्रुटियों के कारण 40 इंजन (65 इंजनों के 62 प्रतिशत को निरूपित करते हुए) सेवा से हटा लिए गए थे/रद्द कर दिए गए थे। इस विषय के गम्भीर उड़ान सुरक्षा निहितार्थ थे, क्योंकि इंजन की उड़ान सम्बन्धी त्रुटियों के कारण एकल इंजन लैंडिंग के दस मामले हुए थे।

लेखा परीक्षा ने आगे 16वें आईआरआईजीसी-एमटीसी[54] के प्रोटोकॉल (सितंबर 2014) से यह भी देखा कि आरएसी मिग ने 17 आशोधनों की सूची प्रस्तुत की जिसको भारत में रखे गए सभी इंजनों में नवंबर 2014 तक पूरा करना उनके द्वारा निर्धारित था। तथापि, सितंबर 2015 तक, यह देखा गया कि चार आशोधन (17 में से) आरएसी मिग द्वारा सभी इंजनों पर कार्यान्वित किये गए थे और शेष 13 आशोधन इंजनों को ओवरहॉल/ मरम्मत हेतु रूस में ओईएम को भेजने पर कार्यान्वित किये जाएगें।

आहरित इंजनों की मरम्मत की अवस्था के बारे में लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, भारतीय नौसेना ने कहा (नवम्बर 2015) कि खराब इंजनों की मरम्मत आरएसी मिग के साथ

[54] आईआरआईजीसी- एमटीसी- भारत रुस अंतर- सरकारी आयोग- सैन्य तकनीकी सहयोग

वारंटी/गैर वारंटी के आधार पर उठाई जा रही है, व यह भी कहा कि गैर-वारंटी इंजनों की मरम्मत के लिए आईएचक्यू एमओडी (एन) के इंडेन्टों के अंतर्गत कार्रवाई की जा रही है।

वास्तविकता यह है कि अगस्त 2015 तक, उपयोग से हटाए गए/ अस्वीकृत इंजनों की संख्या 46 थी, जो कि इंगित करता है कि जबकि आरडी-33एमके इंजन को मिग-29के इंजन की तुलना में उन्नत माना गया था, उसकी विश्वसनीयता अभी भी सन्देहयुक्त है।

2.5.2.2 डैक परिचालनों के दौरान एयरफ्रेम पुर्ज़ों की विफलता

जैसा कि मुख्यालय पश्चिमी नौसेना कमान, मुम्बई द्वारा नौसेना हवाई स्टाफ निदेशालय को सूचित किया गया (जुलाई 2013) एडमिरल गोर्शकॉव पर मिग 29के/केयूबी के प्रथम (जुलाई 2012) एवं बाद के डैक प्रमाणन परीक्षणों के दौरान प्रमुख दोष उत्पन्न हुए। रशियन एयरक्राफ्ट कारपोरेशन (आरएसी) ने प्रमाणित किया (मई 2014) कि आईएनएस विक्रमादित्य के संचालन की जाँची हुई परिस्थितियों में मिग29के/केयूबी विमान का वैमानिक निष्पादन, निर्दिष्ट विनिर्देशों के अनुरूप था, तथापि यह भी कहा कि उड़ान परीक्षणों के दौरान कुछ कमियाँ उजागर हुई थी जिनको दूर करना था। हवाई सहायता उपकरण निदेशालय ने आरएसी मिग को सूचित किया (जून 2014) कि आशोधनों के बावजूद डैक परिचालनों के दौरान एयरफ्रेम पुर्ज़ों की विफलता से संबंधित कई दोष[55] हुए थे।

लेखापरीक्षा प्रश्न (अगस्त 2014) का उत्तर देते समय नौसेना ने कहा (सितम्बर 2014) कि विमान के दोषों की मॉनीटरिंग की जा रही थी तथा समुचित सुधारात्मक उपाय शुरू करने के लिए आरएसी मिग को उसके महत्व के बारे में बताया जा रहा था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने 18वें इण्डो रशियन अन्तर सरकारी आयोग- सेना तकनीकी सहयोग (आईआरआईजीसी-एमटीसी) के प्रोटोकॉल से देखा (अगस्त 2015) कि कई डिज़ाईन सुधारों एवं आशोधनों के बावजूद त्रुटियां हुई थी तथा सामरिक उड़ान से सामरिक उड़ान आधार पर इन त्रुटियों के बार-बार होने का भारतीय नौसेना पायलट प्रशिक्षण एवं लम्बी तैनातियों के लिए विमान की क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा था।

---

[55] दोष- इंजन माउंटिंग की साईड बोल्ट शियरिंग का दोष. इनकॉम माउंटिंग/ट्रे की विफलताएं, राडार स्केनर माउंटिंग की विफलता देखी गई थी।

2.5.2.3 फ्लाई-बाई-वायर प्रणाली

लेखापरीक्षा ने मिग 29के/केयूबी विमान के लिए छठी विश्वसनीयता एवं अनुरक्षणता कार्यक्रम योजना (आरएमपीपी) के एजेंडा विषयों से देखा (दिसम्बर 2014) कि फ्लाई-बाई-वायर की विश्वसनीयता[56] बहुत कम थी, जो 01 जुलाई 2012 और 30 जून 2014 के बीच 3.5 प्रतिशत से 7.5 प्रतिशत के बीच थी तथा प्रणाली की विश्वसनीयता को सुधारने के लिए आरएसी मिग द्वारा उपाय किए जाने थे।

2.5.3 विमान के निर्माण में विलम्ब

विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010) के खण्ड 16 के अनुसार, विमान की डिलीवरी के पश्चात् रूसी वारण्टी दल (आरडब्लूटी) को विमान का निर्माण[57]/असेम्बली करना होता है तथा तकनीकी स्वीकृति के लिए नौसेना को प्रस्तावित करना होता है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि :

- विमान का सेवा जीवन 6000 घंटे या 25 कैलेन्डर वर्ष जो भी पहले हो, होता है जैसा कि विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010) से देखा गया।
- नवंबर 2015 तक आपूर्तित 19 विमानों में से, 12 निर्मित थे, जिनमे निर्माण हेतु दो माह से पंद्रह माह का समय लिया गया था।
- अनुबंध में निर्माण/असेंबली को पूरा करने के लिए किसी समय-सीमा का प्रावधान नहीं था। इसलिए, विमान के निर्माण में विलम्ब से सेवा जीवन घट जाएगा जिससे विमान का परिचालन जीवन प्रभावित होगा।

---

[56] विश्वसनीयता - ओईएम द्वारा मीन टाईम बिटवीन डिफेक्ट्स (एमटीबीडी) के प्रति वास्तविक एमटीबीडी की प्रतिशतता के अनुसार गणना की गई। एमटीबीडी, त्रुटियों के बीच उड़ान घंटों का अंकगणितीय औसत है जिसकी गणना एक दी गई परिचालन अवधि में बेड़ा उड़ान घंटों को उसी अवधि में देखी गई त्रुटियों की संख्या से भाग कर के निकाली जाती है।

[57] निर्माण - डिलीवरी के बाद विमान की असेम्बली।

2.5.4 विमान की तकनीकी स्वीकृति

विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010) के अनुसार, यदि ग्राहक के प्रतिनिधियों को विमान की तकनीकी स्वीकार्यता के दौरान कोई टिप्पणी हो, तो उन्हें तकनीकी स्वीकृति रिपोर्ट (टीएआर) पर हस्ताक्षर होने से पूर्व आपूर्तिकर्ता के प्रतिनिधियों द्वारा दूर करना होगा। नवम्बर 2015 तक, दस विमान तकनीकी रुप से स्वीकार किये गए थे।

लेखापरीक्षा ने फरवरी 2010 में तकनीकी रूप से स्वीकार किए गए मुख्य अनुबंध के पहले मिग 29के/केयूबी पर अन्तर/विषमताएं देखी, जो कि विकल्प खण्ड के अंतर्गत प्राप्त छह वायुयान में भी पाई जाती रही जिसकी चर्चा नीचे की गई है :

- विमान के स्वीकृति प्रोटोकॉलों (दिसम्बर 2013 - मार्च 2015) ने विमान की लॉग कार्ड, पासपोर्ट तथा उड़ान पूर्व स्वीकृति के दौरान दोषों के संबंध में अन्तर/विषमताएं दर्शाई।

- रूसी पक्ष ने सहमति व्यक्त की (दिसम्बर 2013 - मार्च 2015) कि अनुबंध के खण्ड 16.6 के अनुसार विमान क्षमताओं के पूरे क्षेत्र और तकनीकी स्वीकृति जाँचों में तकनीकी स्वीकृति, नहीं दी गई थी।

- रूसियों को विमान की लागत का अन्तिम 20 प्रतिशत भुगतान कर दिया गया क्योंकि नौसेना ने सीमाओं के परिसमापन से पूर्व टीएआर पर हस्ताक्षर कर दिए थे।

आईएचक्यू एमओडी (एन) के विमानन परियोजना प्रबंधन निदेशालय (डीएपीएम) ने माना (दिसम्बर 2014) कि अलग-अलग विमान की तकनीकी स्वीकृति के दौरान विभिन्न त्रुटियां/अन्तर/टिप्पणियां पाई गई थी, तथापि, उसने कहा कि वे परिसमापन हेतु रूसी वारण्टी दल को प्रेषित कर दिए गए थे।

2.5.5 विमान की कम प्रयोज्यता

प्रयोज्यता[58] का अर्थ है कि विमान तकनीकी रूप से उपलब्ध है तथा किसी भी स्तर पर उसकी मरम्मत अथवा ओवरहॉलिंग नहीं हो रही है।

लेखापरीक्षा ने गोवा में मिग 29के/केयूबी विमान की प्रयोज्यता स्थिति रिपोर्टो (एसएसआर) से देखा कि विमान की प्रयोज्यता कम थी जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है

वर्ष	मिग29के (प्रतिशत)*	मिग29केयूबी (प्रतिशत)*
2009-10	35.00	30.83
2010-11	28.73	44.93
2011-12	15.93	37.88
2012-13	32.97	45.66
2013-14	30.49	21.30
2014-15	37.63	47.14

**प्रयोज्यता की गणना एक महीनें में 30 दिन मान कर की गई है।*

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि मिग29के की प्रयोज्यता असन्तोषजनक थी जो 15.93 प्रतिशत से 37.63 प्रतिशत के बीच थी। तथापि, मिग29केयूबी अर्थात प्रशिक्षक विमान की प्रयोज्यता तुलनात्मक रूप से बेहतर थी जो 21.30 प्रतिशत से 47.14 प्रतिशत के बीच थी।

2.5.6 मिग29के/केयूबी के लिए अवसंरचना

मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) ने ₹218.30 करोड़ की सांकेतिक लागत पर पूर्वी तट पर तैनात होने के लिए आईएसी के प्रतिपूरक के रूप में अधिप्राप्त मिग29के/केयूबी विमान के परिचालन हेतु विशाखापत्तनम में बुनियादी ढांचे के सृजन की अनुमति प्रदान की (दिसम्बर 2009)। विकल्प खण्ड अनुबंध (मार्च 2010) के अनुसार मार्च 2012 और नवम्बर 2016 के बीच 29 विमान आपूर्ति किए जाने थे। लगभग ₹1680 करोड़ के कुल कीमत के दस विमान दिसम्बर 2013 व नवंबर 2015 के बीच तकनीकी तौर पर स्वीकार किये गए।

---

[58] प्रतिशत प्रयोज्यता - भारतीय नौसेना हवाई प्रकाशन के अनुसार, प्रतिशतता प्रयोज्यता [(प्रयोज्य विमान दिनों की संख्या x 100)/महीने में दिनों की संख्या] के बराबर है।

एक विमान वाहक पोत के डेक पर लैंड करता मिग29के वायुयान

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि बुनियादी ढांचे के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के लिए आगे बढ़ने की संस्वीकृति केवल अगस्त 2014 में ही प्रदान की गई थी तथा डीपीआर प्रस्तुत करने की प्रत्याशित तिथि फरवरी 2016 है, जो सैद्धांतिक अनुमोदन (नवम्बर 2009) के छः वर्ष पश्चात है।

2.5.7 पूर्ण मिशन सिमुलेटर का उपेष्टतम उपयोग

₹183.16 करोड़ की लागत वाला पूर्ण मिशन सिमुलेटर (एफएमएस) मिग29के की प्रमुख प्रशिक्षण सहायता है तथा उसे पायलट के ज़मीनी प्रशिक्षण के लिए डिज़ाईन किया गया है। मिग29के सिमुलेटर सुविधा मई 2013 में आईएनएस हंस गोवा में शुरू कर दी गई थी। मिग29के प्रशिक्षण स्क्वाड्रन को गोवा में चिन्हित किया गया है, हालांकि स्क्वाड्रन को सितम्बर 2015 तक पूर्णतः परिचालित नहीं किया गया था।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (अगस्त 2014) ने दर्शाया किः

- सिमुलेटर, नौ दृश्य चैनलों में से तीन में त्रुटियों के कारण अप्रयोज्य रहा (जुलाई 2014) और उसका इस्तेमाल एक पद्धति प्रशिक्षक के सदृश्य मूल उड़ान प्रोफाईल के प्रशिक्षण के लिए किया जा रहा था।
- 16वीं इंडो-रशियन अंतर सरकारी आयोग- सैनिक तकनीकी सहयोग (आईआरआईजीसी-एमटीसी) (सितम्बर 2014) के प्रोटोकोल के अनुसार, सिमुलेटर की अप्रयोज्यता आईएन पायलटों के प्रशिक्षण हेतु उसके अभीष्टतम उपयोग को रोकती थी।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, विमानन परियोजना प्रबंधन निदेशालय (डीएपीएम) ने माना (दिसम्बर 2014) कि पायलटों के लिए वाहक अर्हता (सीक्यू) सिमुलेटर प्रशिक्षण के लिए

इस सिमुलेटर को अनुपयुक्त माना गया था, क्योंकि दृश्य प्रोफाईल का समर्थन नहीं करते थे जिसके लिए उच्च सटीकता और विश्वसनीयता अपेक्षित थी। 31 जुलाई 2015 तक, ओईएम, अभी सॉफ्टवेयर संशोधनों की प्रक्रिया में था जोकि सिमुलेटर को विमान के रूप में यथार्थ बनाने के लिए अपेक्षित था।

2.6 वित्तीय प्रबंधन

2.6.1 वित्तीय प्रभाव (निश्चित लागत कार्यक्षेत्र)

मंत्रालय ने कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) के साथ निश्चित लागत[59] तथा लागत जमा[60] आधार पर चरण-I (मई 2007) तथा चरण-II (दिसम्बर 2014) के अनुबंध किए। चरण-I के अन्तर्गत निश्चित लागत कार्यक्षेत्र में 15,000 टन के ढांचे का निर्माण और लॉन्चिंग, 2,500 टन की आऊटफिटिंग तथा विस्तृत इंजीनियरिंग डिज़ाईन/ड्रॉईंग शामिल था जबकि चरण-II[61] में 6,500 टन का ढांचा/संरचना निर्माण तथा 5,700 टन की आऊटफिटिंग का प्रावधान था।

[59] निश्चित लागत - लगभग 15000 टन इस्पात भार के ढांचे का निर्माण एवं लांचिंग तथा लगभग 2500 टन की आऊटफिटिंग तथा विस्तृत इंजीनियरिंग डिजाईन /ड्राईंग

[60] लागत जमा - मुख्यतः उपकरण एवं मशीनरी की खरीद

[61] चरण-II अनुबंध - कार्य का निश्चित लागत कार्यक्षेत्र और आऊटफिटिंग शामिल थी

2.6.1.1 शिपयार्ड द्वारा उप अनुबंध

चरण-I अनुबंध में शिपयार्ड को ₹1,040 करोड़ की अनुबंधित लागत के अन्दर जहाज़ के अग्रभाग और पृष्ठभाग के अतिरिक्त इस्पात/आऊटफिट कार्य के किसी भाग को उप-अनुबंध पर देने की अनुमति थी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि मंत्रालय, उप-अनुबंधित कार्य/लागत पर बातचीत/परिमात्रित करने में विफल रहा, जिससे सीएसएल को 40 प्रतिशत की सीमा तक लाभ हुआ जैसा कि चरण-II की अनुबंध वार्तालाप समिति को सीएसएल की स्वीकारोक्ति (जनवरी 2013) से स्पष्ट था।

लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में भारतीय नौसेना ने कहा (अगस्त 2014) कि कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) विवरण प्रस्तुत करने के लिए संविदागत रूप से बाध्य नहीं थी, जबकि सीएसएल ने कहा (मई 2015) कि इस उद्देश्य के लिए कोई पृथक लेखा अनुरक्षित नहीं किया गया था।

तथ्य यह है कि मंत्रालय, चरण-I अनुबंध के अन्तर्गत उप अनुबंध कार्य और उसकी लागत पर बातचीत करने/उसे परिमात्रित करने में विफल रहा, जिसके कारण शिपयार्ड को अनुचित लाभ मिला।

2.6.1.2 सीएसएल पर मानवशक्ति तथा वेतन बढ़ना

चरण-I अनुबंध के लिए जुलाई एवं अक्तूबर 2006 के बीच हुई अनुबंध वार्तालाप समिति (सीएनसी) के अनुसार, सीएसएल ने 31 अक्तूबर 2010 अथवा उससे पूर्व लांचिंग सुनिश्चित करने के लिए अपने प्रत्यक्ष श्रमिकों की संख्या उस समय की विद्यमान संख्या 1156 से बढ़ाकर 1760 करने अर्थात 52 प्रतिशत तक की वृद्धि करने पर विचार किया। श्रम घंटा दरें निर्धारित करते समय सीएसएल ने प्रत्यक्ष श्रमिक के वेतन में 52 प्रतिशत वृद्धि, तथा श्रमिकों के ऊपरी खर्चों, जिनमें अधिकारियों, पर्यवेक्षकों तथा अप्रत्यक्ष श्रमिकों का वेतन शामिल था, में आनुपातिक वृद्धि पर विचार किया। सीएनसी अन्ततः 35 प्रतिशत की वृद्धि के लिए राज़ी हो गई तथा चरण-I अनुबंध की निश्चित कीमत लागत ₹1,040 करोड़ तय की।

लेखापरीक्षा ने सीएसएल की वार्षिक रिपोर्टों से देखा कि सीएसएल पर प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष श्रमिकों का जोड़ भी 2007-08 से 2013-14 के बीच कभी 1,760 पर नहीं पहुंचा, जैसा कि अनुबंध-IV में दिए गए बार-चार्ट से स्पष्ट है। इस प्रकार, बाड़े ने मानवशक्ति में कोई वृद्धि न करने के कारण अनुचित लाभ प्राप्त किया।

2.6.1.3 श्रम-घंटों का गलत अनुमान

चरण-I अनुबंध (मई 2007) में निश्चित लागत कार्यक्षेत्र के अन्तर्गत 15,000 टन की ढांचा संरचना/निर्माण तथा 2,500 टन की आऊटफिटिंग शामिल थी।

लेखापरीक्षा ने चरण-II अनुबंध के लिए अनुबंध वार्तालाप समिति (सीएनसी) (फरवरी 2013) से देखा कि मार्च 2012 के अन्त तक चरण-I अनुबंध (मई 2007) के अन्तर्गत 12,894 टन संरचना/निर्माण तथा 1,310 टन आऊटफिटिंग प्राप्त करने के लिए सीएसएल ने 8.58 लाख श्रम दिवस 'इन-हाऊस श्रमिकों' (68.64 लाख श्रम घंटों) का उपभोग किया। इस इनपुट से, लेखापरीक्षा ने गणना की (अक्तूबर 2014) कि, मार्च 2012 तक, स्वीकृत श्रम घंटा दरों के संदर्भ में शिपयार्ड का प्रयास केवल ₹358.53 करोड़ का था जबकि शिपयार्ड ने चरण-I अनुबंध के अन्तर्गत ₹834.68 करोड़ (कार्य की उपरोक्त मात्रा के लिए आनुपातिक रूप से परिकलित) प्राप्त किए। एक ओर संरचना एवं आऊटफिटिंग के लिए प्रयुक्त प्रति टन श्रम घंटों के अधिक अनुमान तथा दूसरी ओर चरण-I अनुबंध के अन्तर्गत इसकी तुलना में कम श्रम घंटों के वास्तविक उपभोग के कारण कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) को बढ़ी हुई प्रतिपूर्ति हुई, जो लेखापरीक्षा अनुमान के अनुसार ₹476.15 करोड़ बनती है, जिसे अनुबंध-V में तालिकाबद्ध किया गया है।

लेखापरीक्षा प्रश्न (अक्तूबर 2014) के उत्तर में, नौसेना डिज़ाईन निदेशालय (डीएनडी) ने कहा (फरवरी 2015) कि सीएसएल को किए गए भुगतान सीएनसी द्वारा सहमत मीलपत्थरों तथा अनुबंध में किए गए उल्लेख के अनुसार थे।

उत्तर स्पष्ट नहीं है क्योंकि चरण-I अनुबंध के लिए अनुबंध वार्तालाप समिति ने श्रम-घंटों का गलत अनुमान लगाते हुए निश्चित लागत ₹1,040 करोड़ तय की थी।

2.6.2 निधियां जारी करना तथा फ्लेक्सी लेखा

कार्य आदेशों (जनवरी 2004 एवं नवम्बर 2005) में प्रावधान था कि शिपयार्ड, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [आईएचक्यू एमओडी (एन)] को अपेक्षित निधियों का पूर्वानुमान प्रस्तुत करेगा तथा खर्च करने के लिए अग्रिमों का भुगतान किया जाएगा, जिन्हें एक पृथक लेखे में रखा जाएगा तथा उक्त अग्रिमों पर अर्जित ब्याज 1 अप्रैल 2005 से परियोजना को क्रेडिट किया जाएगा।

सीएसएल ने वित्तीय वर्ष के लिए त्रैमासिक आधार पर निर्माता द्वारा अनुमानों के प्रति मालिक (नौसेना) द्वारा जारी निधियां प्राप्त करने के लिए यूनियन बैंक ऑफ इण्डिया के पास एक फ्लेक्सी लेखा[62] खोला (अगस्त 2006)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि :

(क) 2006-07 से 2012-13 को समाप्त वित्तीय वर्षों की समाप्ति पर फ्लेक्सी लेखे में ₹186 करोड़ से ₹602 करोड़ के बीच वृहद राशि अनुपयोगित पड़ी हुई थी जैसा कि अनुबंध-VI में दर्शाया गया है। डब्लूओटी (के) ने स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि उपकरण डिलीवरी तथा अवस्था भुगतान के कारण बाहर जाने वाली निधि में विलम्ब का उल्लेख करते हुए राशियों का प्रयोग सीएसएल द्वारा किए गए अनुमान के अनुसार नहीं किया गया था।

(ख) सीएसएल ने मार्च 2009 तथा मार्च 2014 के बीच तीन अवसरों पर कुल ₹51.75 करोड़ एकतरफा आहरित किए जो बाद में समायोजित/ वापिस जमा करा दिए गए थे।

इस प्रकार, फ्लेक्सी लेखा कमज़ोर वित्तीय नियंत्रण के साथ परिचालित किया गया था तथा फ्लेक्सी लेखे के परिचालन में मज़बूती लाने की आवश्यकता थी।

2.6.3 वित्तीय प्रभाव (लागत जमा कार्यक्षेत्र)

चरण-I अनुबंध (मई 2007) तथा चरण-II अनुबंध (दिसम्बर 2014) में उनके कार्यक्षेत्र में लागत जमा क्रियाकलाप शामिल थे, जिनमें मुख्य रूप से उपकरण और मशीनरी की खरीद शामिल थे।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित बातों का पता चला :

2.6.3.1 कवच मॉड-II की अधिप्राप्ति

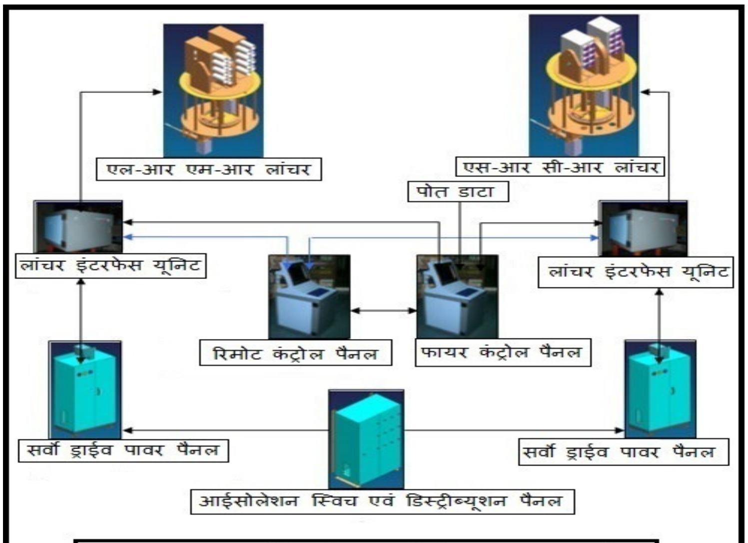
भारतीय नौसेना के नामांकन के आधार पर, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने कवच मॉड-II (मिसाईल विरोधी शैफ प्रणाली) की अधिप्राप्ति हेतु मार्च 2011 में एमटीपीएफ[63] से निविदा पूछताछ आमंत्रित की। बोली, जो 31 अगस्त 2013 की वैधता के साथ जून 2011 में प्राप्त हुई थी, का तकनीकी मूल्यांकन अक्तूबर 2012 में किया गया था तथा भारतीय नौसेना ने प्रस्ताव तकनीकी रूप से जून 2013 में स्वीकार किया। तत्पश्चात्, पीएनसी अगस्त 2013 में की गई थी, जिसमें एमटीपीएफ ने अतिरिक्त वाणिज्यिक शर्तें लगाई। तथापि, एकीकृत

---

[62] फ्लेक्सी लेखा, बैंकों द्वारा प्रस्तुत एक विशेष प्रकार का लेखा, जो मांग जमा और सावधि जमा का एक संयोजन है। जमाकर्ता सेविंग तथा करंट अकाउंट की तरलता तथा सावधि जमा के उच्च प्रतिफल, दोनों का लाभ उठा सकता है।

[63] आयुध निर्माणी बोर्ड के अधीन मशीन औज़ार प्रोटोटाईप निर्माणी, अम्बरनाथ

वित्तीय सलाहकार (नौसेना) ने इन शर्तों पर आदेश देने का अनुमोदन प्रदान नहीं किया तथा भारतीय नौसेना को मंत्रालय से छूट प्राप्त करने के लिए कहा।



कवच प्रणाली को दर्शाने वाला आरेख

इसी बीच, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल) ने बोली की वैधता हेतु छः विस्तार मांगे, अन्तिम विस्तार 28 फरवरी 2014 तक था। मंत्रालय से अपेक्षित छूट जनवरी 2014 में प्राप्त हुई थी। सीएसएल ने एमटीपीएफ को 30 अप्रैल 2014 तक छूट बढ़ाने के लिए कहा, जिस पर एमटीपीएफ द्वारा सहमति व्यक्त नहीं की गई। अन्ततः, सीएसएल द्वारा ₹21.91 करोड़ की प्रारम्भिक दर के प्रति, ₹24.57 करोड़ की लागत पर क्रय आदेश दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹2.66 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

2.7 निष्कर्ष

यद्यपि 37,500 टन के जहाज की परिचालनात्मक आवश्यकता 1990 में पहचान ली गई थी, 37,500 टन के स्वदेशी विमानवाहक की प्रारम्भिक स्टाफ आवश्यकताएं मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति के अनुमोदन (अक्तूबर 2002) से पूर्व प्रख्यापित नहीं की गई थी। निर्माण रणनीति में अनेक संशोधन हुए जो परियोजना को एक अन्तिम निर्माण रणनीति के लाभों को उठाने से रोकती रही। भारतीय नौसेना ने जहाज निर्माण के लिए एकीकृत बाह्य ढांचा एवं पेंटिग (आईएचओपी) दृष्टिकोण अपनाने की कल्पना की जिससे निर्माण अवधि कम हो एवं उत्पादकता बढ़े। तथापि, समकालिक डिजाईन दृष्टिकोण अपनाने से आईएचओपी विधि में समझौता करना पड़ा। विमानन सुविधा कॉम्पलेक्स डिजाईन और नौसंचालन प्रणाली

एकीकरण का अनुबंध करने में देरी हुई, जिससे परियोजना समय सीमा पर एक प्रपाती प्रभाव पड़ा।

चरण-I अनुबंध के कार्य सम्पन्न (अगस्त 2013) से छः महीने पूर्व चरण- II का अनुबंध किया जाना था, तथापि, चरण- II अनुबंध (दिसम्बर 2014) को करने में अत्याधिक विलम्ब हुआ। जिसके परिणामस्वरुप, बीच के 16 महीनों में परियोजना की कोई भी संविदागत मॉनीटरिंग नहीं हुई। पोतबाड़े ने परिकलित किया, मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति के दिसम्बर 2018 के अनुमोदन के विपरीत, विमानवाहक की आपूर्ति 2023 में ही की जा सकेगी। भारतीय नौसेना एवं पोतबाड़ा समरुप नहीं थे, जो कि एक वास्तविक सुपुर्दगी की तिथि पर पहुंचने के लिए परियोजना समय सीमा में सहमति के अभाव साथ ही साथ परियोजना समय सीमा में समीक्षा के अभाव में प्रकट हुआ। आवश्यक इस्पात की अनुपलब्धता के कारण निर्माण आरम्भ करने में विलम्ब हुआ। चरण-। अनुबंध के अन्तर्गत जहाज की लाँचिंग मुख्य उपकरण की अनुपलब्धता के कारण समय के अनुसार नहीं की जा सकी। मंत्रालय ने अनुबंध में निर्धारित प्रगति प्रतिवेदन फॉर्मेट शामिल नहीं किए। अतः, परियोजना में भौतिक निर्माण की वास्तविक स्थिति का निर्धारण संभव नहीं था।

परियोजना की सफलता के लिए प्रभावी परियोजना प्रबन्धन अत्यावश्यक होता है, फिर भी परियोजना प्रबन्धन समिति की बैठकों की आवृति में कमी थी। उप-अनुबंध कार्य की वार्तालाप करने/मात्रा निर्धारित करने में असफलता एवं इसकी लागत से पोतबाड़े को अनुचित लाभ हुआ। आगे, मानव-घंटों के गलत आकलन के परिणामस्वरुप बाड़े को बढ़ी हुई प्रतिपूर्ति हुई।

मिग29के, स्वदेशी विमान वाहक के लिए चयनित विमान इंजन, एयरफ्रेम एवं फ्लाई-बाई-वायर में खराबी के कारण परिचालनात्मक कमियों से जूझता रहा। विमान के डैक परिचालन के दौरान वाहक से अनुरुपता अभी पूरी तरह से प्रमाणित की जानी है और कमियों को दूर करने के बहुत सारे परिवर्तन किए जा रहे हैं। साथ ही, विमान निम्न से पीड़ित है। मिग29के/केयूबी के मुद्दे एवं आईएसी की विलम्बित आपूर्ति के परिणामस्वरुप, प्रयोज्यता विमान का सेवा जीवन कम हो जाएगा जो कि पहले से आपूर्तित विमानों के परिचालनात्मक जीवन को प्रभावित करेगा। विकल्प खंड विमानों की 2012 एवं 2016 के बीच तय आपूर्ति, आईएसी की 2023 में आपूर्ति से काफी पहले है जैसा कि कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने बताया है।

संक्षेप में, जबकि नौसेना ने किसी भी समय दो विमान वाहकों की युद्ध हेतु उपलब्धता की तैयारी परिकल्पित थी, आईएनएस विक्रमादित्य सेवा में और आईएनएस विराट को 2016-17 में सेवा से हटाए जाने की संभावना को देखते हुए, स्वदेशी विमान वाहक की आपूर्ति की समय सीमा को लगातार बदलने से नौसेना क्षमताएं प्रतिकूल रूप से प्रभावित होगी।

अध्याय III- रक्षा मंत्रालय

3.1 मल नावों की सुपुर्दगी न होना

समुद्री प्रदूषण से बचने के लिए भारतीय नौसेना द्वारा शुरू किया गया मल नावों का अधिग्रहण पोत प्रांगण का अपेक्षित क्षमता निर्धारण करने में भारतीय नौसेना की विफलता के कारण अभी फलीभूत होना है जिसके परिणामस्वरूप नावों के निर्माण पर ₹25.97 करोड़ खर्च करने के बाद भी समुद्री प्रदूषण की रोक का मुख्य उद्देश्य पूरा नही हुआ।

भारतीय नौसेंना (आईएन) ने समुद्र/बन्दरगाह पर युद्धपोतों तथा अन्य नौकाओं से मल को इकट्ठा करने, उसका उपचार तथा विसर्जन करने की क्षमता वाली छः नावो का प्रवेश प्रस्तावित किया (नवम्बर 2007)।

पांच पोत प्रांगणों[1], जो तकनीकी रुप से स्वीकार्य थे और उन्होंने अपनी तकनीकी वाणिज्यिक बोलियां प्रस्तुत की थी, में से मैसर्स भारती शिपयार्ड लिमिटेड (बीएसएल), मुम्बई, निम्नतम बोलीदाता, के साथ ₹102.67 करोड़ की कुल लागत पर एक अनुबंध किया गया था (मार्च 2012)। पहली मल नाव के लिए सुपुर्दगी कार्यक्रम अनुबंध पर हस्ताक्षर होने की तारीख से 18 महीने अर्थात् सितम्बर 2013 तक था और इसके बाद, तीन महीने के अन्तराल पर एक मल नाव सुपुर्द की जानी थी।

मल नावों की सुपुर्दगी तथा मल को इकट्ठा करने तथा उसके उपचार हेतु आईएन द्वारा अपनाई गई प्रणाली के संबंध में एक लेखापरीक्षा प्रश्न (जनवरी 2015) पर, आईएन ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (मार्च 2015) कि कोई भी मल नाव सुपुर्द नही की गई थी और

---

[1] (क) मैसर्स भारती शिपयार्ड लिमिटेड, मुम्बई, (ख) मैसर्स शॉफ्ट शिपयार्ड, ठाणे, (ग) मैसर्स मॉडेस्ट शिपयार्ड, मुम्बई, (घ) मैसर्स कॉर्पोरेट शिपयार्ड, कोलकाता, (ड) मैसर्स टेम्बा शिपयार्ड, चेन्नई।

यह भी कहा कि मल, जहाज़ों के आन्तरिक टैंकों में इकट्ठा किया गया था तथा उसे महासागर में विसर्जित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (अक्तूबर 2015), कि आईएन ने मैसर्स बीएसएल के साथ अनुबंध करने (मार्च 2012) से पूर्व उसकी क्षमता का आकलन[2] नहीं किया, हालांकि शिपयार्ड का पिछला क्षमता आकलन फरवरी 2009 में किया गया था, जिसमें दो वर्ष की अवधि के पश्चात् (फरवरी 2011) समीक्षा की सिफारिश की गई थी। लेखापरीक्षा ने अभिलेखों से भी देखा (अक्तूबर 2015) कि आईएन ने मैसर्स बीएसएल की क्रेडिट रेटिंग मंगाई थी (फरवरी 2013) और अपने उत्तर में बीएसएल ने आईएन को सूचित किया था (मार्च 2013) कि वह 2009 से द्रवता का सामना कर रही थी जिसके कारण पोत प्रांगण एक अस्वास्थ्यकर वित्तीय स्थिति मे चला गया था और वह जनवरी 2012 से ऋण पुनर्गठन से गुज़र रहा था। यदि आईएऩ ने अपेक्षित क्षमता आकलन फरवरी 2011 में ही कर लिया होता, तो उसे 2009 से ही पोत प्रांगण की वित्तीय स्थिति का पता लग जाता और वह मार्च 2012 में मैसर्स बीएसएल के साथ अनुबंध करने से बच जाता।

मल नावों की सुपुर्दगी की तिथि पर लेखापरीक्षा की और लेखापरीक्षा टिप्पणियों (अक्तूबर 2015) के उत्तर में, आईएन ने कहा (दिसम्बर 2015) कि प्रस्तावित तिथि अब 31 मई 2016 से 31 दिसम्बर 2016 के बीच संशोधित कर दी गई थी।

इस प्रकार, मार्च 2012 में अनुबंध करने से पूर्व, फरवरी 2011 में पोत प्रांगण की क्षमता का निर्धारण करने में आईएन की विफलता के परिणामस्वरूप नावों कि सुपुर्दगी नहीं हुई तथा अनुपचारित मल का महासागर में विसर्जन किया गया जिसके कारण समुद्री प्रदूषण की रोकथाम का मुख्य उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त, ₹25.97 करोड़ के भुगतान (मार्च 2015) के बाद भी, निकट भविष्य में छः नावों की सुपुर्दगी की संभावना प्रतीत नहीं

---

[2] क्षमता आकलन, अपेक्षित पोत निर्माण क्रियाककलाप शुरू करने के लिए शिपयार्ड की क्षमता निर्धारित करने के लिए जहाज़/यार्ड क्राफ्ट के लिए आरएफपी जारी करने से पहले किया जाता है। आकलन में पोत प्रांगण की तकनीकी क्षमता तथा वित्तीय शक्ति शामिल होती है। क्षमता आकलन की वैद्यता दो वर्ष के लिए होती है।

होती क्योंकि छः में से चार नाव अभी योजना की अवस्था[3] में थी तथा शेष दो प्रारम्भिक निर्माण अवस्था[4] में थी (दिसम्बर 2015)।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2015) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

3.2 एक विमान के लिए युद्ध-सामग्री की अधिप्राप्ति पर ₹9.97 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

इस तथ्य के बावजूद कि एक पहले अनुबंध के अन्तर्गत विकल्प खण्ड 27 मार्च 2010 तक वैध था, मंत्रालय ने फर्म को मूल्य वृद्धि देते हुए, मिग 29के/केयूबी हेतु युद्ध-सामग्री की आपूर्ति के लिए फर्म के साथ 8 मार्च 2010 को एक ठेका किया, जो केवल पहले अनुबंध के विकल्प खण्ड की वैधता की समाप्ति पर ही भुगतान-योग्य थी, जिसके परिणामस्वरूप ₹9.97 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मिग 29के/केयूबी के लिए युद्ध-सामग्री, सहायक उपकरण तथा सेवाओं की आपूर्ति के लिए रशियन एयरक्राफ्ट कार्पोरेशन, मिग (आरएसी मिग) के साथ एक अनुबंध किया गया (मार्च 2006)। अनुबंध (मार्च 2006) में एक विकल्प खण्ड था जो क्रेता को अनुबंध की प्रभावी तिथि से चार वर्ष के अन्दर अर्थात 27 मार्च 2010 तक उन्ही शर्तों पर उसी फर्म से अतिरिक्त खरीद का अधिकार प्रदान करता था। अनुबंध में प्रावधान था कि 27 मार्च 2010 तक विकल्प खण्ड की समाप्ति के पश्चात, अनुबंधित कीमतें 2.5 प्रतिशत वार्षिक पर मूल्यवृद्धि के द्वारा समायोजित कर ली जाएगी।

रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने 27 मार्च 2010 तक विकल्प खण्ड के अन्तर्गत मैसर्स आरएसी मिग से युद्ध-सामग्री एवं सहायक उपकरण की अधिप्राप्ति हेतु मंत्रिमंडल सुरक्षा समिति (सीसीएस) का अनुमोदन प्राप्त किया (दिसम्बर 2009)।

---

[3] कुल पन्द्रह अवस्था भुगतानों में से, अवस्था तीन भुगतान में अनुबंध पर हस्ताक्षर होने पर 10%, 10 % इस्पात का ऑर्डर देने के प्रमाण, निर्माण विनिर्देशनों तथा जीए आरेखणों को अन्तिम रूप देने, कार्डिनल तिथि तथा उत्पादन पीईआरटी प्रस्तुत करने पर तथा 5% आरेखण कार्यक्रम प्रस्तुत करने तथा सभी प्री लांच मदों के ऑर्डर पर शामिल है।

[4] अवस्था पांच में अवस्था तीन के ब्यौरे, तथा 10% जहाज़ के ढांचे के 60% निर्माण तथा ढांचे के 60% निर्माण पर लागू सहायक सीटिंग के पूरा होने पर शामिल है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यूएसडी 2,136,962 (₹9.97 करोड़) की वृद्धि सहित युद्ध-सामग्री तथा सहायक उपकरण की खरीद के लिए यूएसडी 148,755,486.50 (₹693.94 करोड़) की लागत पर 8 मार्च 2010 को एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किए गए थे। यह सही नही था क्योंकि युद्ध-सामग्री अनुबंध के अन्तर्गत विकल्प खण्ड 27 मार्च 2010 तक वैध था।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (नवम्बर 2015) तथा फरवरी 2016) कि मूल्य-वृद्धि का कारण फाईल नोटिंग में नहीं पाया गया था, और इसलिए, उस पर कोई टिप्पणी नहीं की जा सकी।

इस प्रकार, अनुबंध के अन्तर्गत विकल्प खण्ड की वैधता के अन्दर मूल्य-वृद्धि के माध्यम से ₹9.97 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था (मार्च 2006)।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

अध्याय IV- भारतीय नौसेना

4.1 मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति में अतिरिक्त व्यय

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹8.68 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर एक विशेष फर्म से सी-किंग हेलिकॉप्टर रडार प्रणाली के ट्रांसमीटर रिसीवर यूनिटों (टीआरयू) के नवीनीकरण के लिए मैग्नेट्रॉन की अधिप्राप्ति की। नवीनीकरण के बावज़ूद, 17 टीआरयू की आवश्यकता के प्रति केवल पांच टीआरयू प्रयोज्य थे जिसके परिणामस्वरूप सी-किंग हेलिकॉप्टरों का केवल स्थानीय मिशनों हेतु सीमित उपयोग किया जा सका।

मैग्नेट्रॉन, निगरानी के उद्देश्य से सी-किंग हेलिकॉप्टरों पर स्थापित सुपर सर्चर रडार सिस्टम की एक महत्वपूर्ण उप-असेम्बली है। मैग्नेट्रॉन्स को उनका उपयोग करने के लिए रडार के ट्रांसमीटर रिसीवर यूनिटों (टीआरयू) में एकीकृत करना पड़ता है। भारतीय नौसेना के पास 17 सी-किंग एमके42बी की इनवेंट्री है और प्रत्येक हेलिकॉप्टर में एक-एक टीआरयू फिट किया गया है। परिचालनात्मक कार्य के लिए, नौसेना को किसी भी समय पर कम से कम 20 टीआरयूज़ (हेलिकॉप्टर के लिए 17, फ्लोट/रिज़र्व के रूप में 03) की आवश्यकता होती है।

सी-किंग एमके42बी हेलिकॉप्टरों पर स्थापित रडार प्रणाली, मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) अर्थात् मैसर्स थेल्स एयरोस्पेस डिवीजन (टीएडी), यूके द्वारा नब्बे के दशक के अन्त में उत्पादन लाईनों के अप्रचलन तथा उनके बन्द होने के कारण तीव्रता से प्रभावित हुई थी। टीआरयूज़ की प्रयोज्यता तथा मरम्मत व्यवहार्यता भी मुख्यतः मैग्नेट्रॉन्स की अनुपलब्धता के कारण प्रभावित हुई थी क्योंकि वे वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) उपलब्ध नहीं थे तथा कई वर्ष पहले अप्रचलित घोषित कर दिए गए थे। नौसेना द्वारा आयोजित (दिसम्बर 2009) एक बैठक में, मैसर्स टीएडी, यूके ने सूचित किया कि मैसर्स टीएमडी, यूके अर्थात मैग्नेट्रॉन्स की ओईएम इस शर्त पर एक आखिरी बार उत्पादन शुरू करने के लिए सहमति हुई थी कि न्यूनतम आदेश मात्रा (एमओक्यू) 25 हो। विचार-विमर्श के बाद इस बात पर सहमत हुई थी कि मैसर्स टीएडी, यूके, मैसर्स टीएमडी, यूके से उनके पास भारतीय नौसेना मरम्मत आदेशों पर रखे हुए टीआरयूज़ के प्रतिस्थापन हेतु 08 मैग्नेट्रॉन्स मंगाएगा तथा शेष[1] अपेक्षित 12 मैग्नेट्रॉन्स भारतीय नौसेना द्वारा अधिप्राप्त किए जाएंगे।

---

[1] मुख्यालय नौसेना, विमान, गोवा सं.21/328/10/रडार दिनांक 03.11.2009

नौसैनिक वायु सामग्री निदेशालय (डीएनएएम), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने 12 मैग्नेट्रॉन की अधिप्राप्ति हेतु आठ फर्मों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी किया (फरवरी 2010)। तथापि, मैसर्स टीएमडी, यूके, जो मैग्नेट्रॉन की ओईएम थी, को इस अनुमान पर आरएफपी जारी नहीं किया गया था कि फर्म रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डीपीएम-2009) की शर्तें स्वीकार नहीं करेगी। इनमें से केवल चार फर्मों ने उत्तर दिया। मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, यूके ने मैग्नेट्रॉन्स के लिए पीडीएस 59,222 (₹0.41 करोड़ प्रति यूनिट) की दर उद्धृत की बशर्ते एमओक्यू 25 हो, जबकि मैसर्स टीएडी, यूके, एल3 ने 12 मैग्नेट्रॉन्स के लिए पीडीएस 118,500 (₹0.81 करोड़) की यूनिट लागत उद्धृत की। तथापि, डीएनएएम ने पीडीएस 1,379,340 (यूनिट लागत पीडीएस 114,945) पर 12 मैग्नेट्रॉन्स के लिए मैसर्स टीएडी, यूके को क्रय आदेश दिया (जून 2010), क्योंकि एल-1 तथा एल-2 दोनों बोलियों में 25 मैग्नेट्रॉन्स एमओक्यू की आपूर्ति की शर्त थी। फर्म द्वारा मैग्नेट्रॉन्स जून 2011 में आपूर्त किए गए थे।

डीएनएएम ने पीडीएस 1,560,028 (₹12.86 करोड़) पर आठ[2] टीआरयूज़ की मरम्मत/नवीनीकरण के लिए जून 2011 तथा मई 2012 के बीच मैसर्स टीएडी, यूके को सात और मरम्मत आदेश दिए जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ पीडीएस 919,560 (₹7.58 करोड़) पर आठ मैग्नेट्रॉन्स की लागत शामिल थी।

लेखापरीक्षा जांच (अक्तूबर 2012) से पता चला कि यद्यपि भारतीय नौसेना को 20 मैग्नेट्रॉन्स की आवश्यकता थी, तथापि 25 मैग्नेट्रॉन्स के लिए एमओक्यू के कारण अप्रैल 2010 में मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लि0 यूके का एल-1 प्रस्ताव रद्द कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लि0 यूके की बोली से एमओक्यू शर्त को हटाने /काटने के लिए उसे राजी करने का कोई प्रयास नहीं किया गया था। प्रस्ताव को स्वीकार न करने के कारण पीडीएस 1,115,460[3] (₹8.68 करोड़) की हानि हुई। डीएनएएम एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की कार्रवाई सार्वजनिक खरीद के मौलिक सिद्धान्तों

---

[2] एक मरम्मत आदेश में 02 टीआरयूज़ की मरम्मत की गई थी।

[3] मैसर्स टीएडी, यूके से तत्काल खरीदे गए तथा मरम्मत किए जाने वाले मैग्नेट्रॉन्स की यूनिट लागत = पीडीएस 114,945

20 मैग्नेट्रॉन्स की लागत	= पीडीएस 2,298,900
मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक लि0,यूके से मैग्नेट्रॉन्स की लागत	= पीडीएस 59,222
25 मैग्नेट्रॉन्स के लिए लागत	= पीडीएस 1,480,550
लागत में अन्तर= पीडीएस 819,350+पीडीएस 296,110 मूल्य के 05 मैग्नेट्रॉन्स	= पीडीएस 819,350 +पीडीएस 296,110 = पीडीएस 1,115,460 (₹8.68 करोड़)

की अवहेलना थी जिसमें यह प्रावधान है कि सार्वजनिक हित में वस्तुओं की अधिप्राप्ति करने की वित्तीय शक्तियों से प्रत्यायोजित प्रत्येक अधिकारी की सार्वजनिक खरीद में कार्यकुशलता, मितव्यतता व पारदर्शिता लाने के लिए जिम्मेदारी व जवाबदेही सुनिश्चित हो तथा सार्वजनिक अधिप्राप्ति में प्रदायकों से उचित तथा समान व्यवहार किया जाए तथा प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दिया जाए।

अतिरिक्त प्रधान निदेशक, डीएनएएम ने लेखापरीक्षा के समक्ष स्वीकार किया (सितंबर 2012) कि 20 मैग्नेट्रॉन्स की आवश्यकता के प्रति एमओक्यू अर्थात 25 मैग्नेट्रॉन्स को लगभग आधी कीमतों पर ही प्राप्त किया जाना चाहिए था। तथापि, डीएनएएम ने साथ में लेखापरीक्षा को यह बताया (सितम्बर 2012) कि मैसर्स एयरोस्पेस लॉजिस्टिक्स लिमिटेड, यूके के द्वारा मैग्नेट्रॉन्स की अधिप्राप्ति का प्रयास नहीं किया गया क्योंकि फर्म सिस्टम/संघटक की ओईएम नहीं थी। डीएनएएम ने यह भी कहा (सितम्बर 2012) कि टीआरयूज़ में एकीकृत किए जाने वाले मैग्नेट्रॉन्स को प्रदायकों/ स्टॉकिस्टों द्वारा अधिप्राप्ति करने से तथा मैसर्स टीएडी द्वारा सुसज्जित करने के परिणामस्वरूप दो विभिन्न एजेंसियों/ फर्मों से बिक्री उपरांत वारंटी प्रबंधन को डील करने में मुश्किलें आती।

डीएनएएम का उत्तर युक्तिसंगत नहीं है क्योंकि अगर भारतीय नौसेना द्वारा मरम्मत एजेंसी द्वारा अधिप्राप्ति पहली पसंद थी, तब अन्य सात फर्मों को चुनने का कोई आधार नहीं था। इसके अतिरिक्त, वारंटी तथा दो एजेंसियों से डील करने के मुद्दों को भी बेहतर संविदागत शर्तों व उनके प्रबंधन से दूर किया जा सकता था। इसी बीच, भारतीय नौसेना द्वारा जून 2010 में अधिप्राप्त 12 मैग्नेट्रॉन्स में से छः मैग्नेट्रॉन्स, छः टीआरयूज के नवीनीकरण में प्रयोग हेतु जून 2012 में फर्म को जारी किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा (सितम्बर 2015) कि मैसर्स टीएडी, यूके से बढ़ी दरों पर मैग्नेट्रॉन्स मंगाने तथा उनके (मैसर्स टीएडी,यूके) माध्यम से टीआरयूज की मरम्मत /नवीनीकरण करने के बावजूद, उनकी प्रयोज्यता घटिया रही और उसका सी-किंग बेड़े की परिचालनात्मक क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। ब्यौरों की चर्चा नीचे की गई हैः

- जून 2011 तथा मई 2012 के बीच, डीएनएएम द्वारा पीडीएस 1,560,028 (₹12.86 करोड़) मूल्य के दिए सात मरम्मत आदेशों के प्रति पीडीएस 1,166,495 (₹9.61 करोड़) की लागत पर नवीनीकृत आठ टीआरयूज़, जुलाई 2015 तक अप्रयोज्य बने हुए हैं। फर्म ने उसके अपने अधिप्राप्त मैग्नेट्रॉन्स इन टीआरयूज में प्रयोग किए थे।
- मार्च 2014 में विमान प्रणाली इंजीनियरिंग निदेशालय (डीएएसई) द्वारा पीडीएस 727,210 (₹7.26 करोड़) मूल्य के चार मरम्मत आदेशों के प्रति नवीनीकृत चार

टीआरयूज[4] में से पीडीएस 366,082 (₹3.02 करोड़) की लागत पर नवीनीकृत दो टीआरयूज जुलाई 2015 तक अप्रयोज्य बने हुए हैं।

- जून 2011 तथा मई 2012 के बीच दिए गए मरम्मत आदेशों में मजदूरी संघटक पीडीएस 35,733 (₹0.29 करोड़) तथा पीडीएस 44,166 (₹0.36 करोड़) के बीच रहा जबकि मार्च 2014 में दिए गए मरम्मत आदेश में मजदूरी संघटक पीडीएस 126,507 (₹1.04 करोड़) तथा पीडीएस 140,672 (₹1.16 करोड़) के बीच था। इस प्रकार, उसी फर्म को जून 2011 तथा मई 2012 के बीच टीआरयूज़ के नवीनीकरण हेतु दिए गए मरम्मत आदेशों की तुलना में, मार्च 2014 में प्रदत्त् मजदूरी लागत 216 से 254 प्रतिशत अधिक थी जिसके परिणास्वरूप पीडीएस 353,881 (₹3.52 करोड़) का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- ओईएम अर्थात मैसर्स टीएडी, यूके ने नौसेना के समक्ष अक्तूबर 2013 में माना कि उनके पास टीआरयूज़ की पूरी ओवरहॉल/नवीनीकरण करने की क्षमता नहीं थी।
- भारतीय नौसेना के पास ऑनबोर्ड सी-किंग हेलिकॉप्टर बेड़े पर फिटमेंट हेतु 17 टीआरयूज़ की आवश्यकता के प्रति जुलाई 2015 तक केवल 5 प्रयोज्य टीआरयूज़ की इनवेंट्री थी और 12 में से छः मैग्नेट्रॉन नौसेना के पास थे (जुलाई 2015)।

निदेशालय विमान प्रणाली इंजीनियरिंग (डीएएसई), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने स्वीकार किया (सितम्बर 2015) कि टीआरयूज़ की अप्रयोज्यता से सी-किंग विमान प्रभावित हुआ था क्योंकि बेड़े का प्रयोग केवल स्थानीय उड़ान मिशनों के लिए ही किया जा रहा था।

इस प्रकार, भारतीय नौसेना, अपने ओईएम के माध्यम से नवीनीकरण के बावजूद प्रयोज्य रडारों/टीआरयूज़ की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रही जबकि ओईएम एल-3 होने के बावजूद, ₹8.68 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर मैग्नेट्रॉन्स मंगाने का पसंदीदा विकल्प था। परिणामतः, भारतीय नौसेना विमान का इस्तेमाल केवल स्थानीय मिशनों को करने पर बाध्य थी क्योंकि भारतीय नौसेना की 17 टीआरयूज़ की मांग के प्रति केवल 5 टीआरयूज़ ही प्रयोज्य थे।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

---

[4] दो शेष टीआरयूज का अगस्त 2015 तक नवीनीकरण किया जा रहा था।

4.2 नौसैनिक जहाज़ों के लिए रेडियो प्रापक प्रकाशस्तंभों की परिहार्य अधिप्राप्ति

नौसेना के अंतर्गत विभिन्न निदेशालयों/स्थापनाओं एवं जहाजों में समन्वय के अभाव में ₹6.19 करोड़ मूल्य के पांच रेडियो प्रापक प्रकाशस्तम्भों की परिहार्य अधिप्राप्ति हुई।

अग्रिम किफायती मरम्मत से परे (एबीईआर) के प्रति उपकरण की व्यवस्था तथा खरीद की पद्धति, एबीईआर उपकरण की समीक्षा हेतु गठित बोर्ड के लिए उपकरण के अनुमानित शेष जीवन, उसके अप्रचलन, आवर्ती दोषों तथा प्रौद्योगिकीय अपग्रेड की आवश्यकता को ध्यान में रखना अनिवार्य बनाती है। बोर्ड को एबीईआर की खरीद की सिफारिश करते समय अन्य उपकरण/ प्रणालियों के साथ प्रतिष्ठापन तथा इंटरफेस की व्यवहार्यता के पहलू पर भी विचार करना चाहिए। पद्धतियों में यह भी प्रावधान है कि एबीईआर अपेक्षाओं के अन्तर्गत अधिप्राप्त मदें, उनकी वास्तविक मांग के अनुसार तथा जहाज़ों/ पनडुब्बियों के मामले में नियोजित रीफिट्स के दौरान समुचित समय में बदली जाती है। इसके अतिरिक्त, उपकरण को एबीईआर घोषित होने के बावजूद भी यदि वह प्रयोज्य है तो उसे नहीं बदला जाएगा।

भारतीय नौसेना की नौसंचालनीय राडार फिटमेंट नीति (एनआरएफपी) (नवम्बर 2004) द्वारा रश्मि राडार तथा सभी भारतीय नौसैनिक जहाज़ों पर स्थापित अन्य गैर वाणिज्यिक राडारों को मुख्य नौसंचालन राडारों के रूप में वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) राडारों के साथ बदलना अनिवार्य कर दिया गया था। इस नीति में रश्मि/ अन्य गैर-वाणिज्यिक राडारों को उनके शेष जीवन के लिए केवल दूसरे दर्ज़े के राडारों के रूप में प्रयोग की अनुमति थी।

नवम्बर 2004 में एनआरएफपी के प्रख्यापन के बावजूद, जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि वाणिज्यिक नौसंचालन राडार उन सभी श्रेणियों के जहाज़ों में मुख्य नौसंचालन राडारों के रूप में फिट किए जाने हैं जिनमें विद्यमान राडारों का अपना जीवन समाप्त हो चुका था, एकीकृत मुख्यालय निदेशालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [आईएचक्यू एमओडी (एन)] अर्थात इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग निदेशालय (डीईई)[5] एवं अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ) तथा सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने चार नौसैनिक जहाज़ों पर फिट किए गए गैर-

[5] डीईई, इलेक्ट्रिकल, इलेक्ट्रॉनिक, सेंसर्स तथा संचार प्रणालियों के निरीक्षण, स्वीकार्यता, जांच, ट्यूनिंग तथा अनुरक्षण से संबंधित सभी तकनीकी मामलों के लिए उत्तरदायी है।

वाणिज्यिक राडारों के लिए रेडियों प्रापक प्रकाशस्तम्भों[6] (आरआरबीज़) की अधिप्राप्ति प्रोसेस की। मामले के विवरण निम्नलिखित हैं:

डीईई, आईएचक्यू एमओडी (एन) ने भारतीय नौसैनिक जहाज़ों (आईएनएस) गोदावरी तथा आईएनएस विंध्यागिरी पर फिट किए गए राडार की आर आर बीज की एबीईआर मांग अनुमोदित की (अप्रैल 2006)। उक्त अनुमोदन के आधार पर, सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने मालिकाना मद प्रमाण-पत्र (पीएसी) आधार पर मैसर्स टायको इलेक्ट्रॉनिक्स, यूके (मैसर्स टायको) से चार आरआरबीज़ की आवश्यकता के लिए एक मांग की (अक्तूबर 2006) तथा डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने पीडीएस 654,500 (₹4.90 करोड़) की लागत पर फर्म के साथ एक करार किया (मार्च 2008)। आरआरबीज़ मई 2009 में सुपुर्द किए गए थे।

इसी प्रकार, ऑनबोर्ड आईएनएस ब्रह्मपुत्र तथा आईएनएस बेतवा पर स्थापना हेतु डीईई, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) से प्राप्त एबीईआर अनुमोदन (नवम्बर 2006) के आधार पर, एमओ (एमबी) ने पीडीएस 332,980 (₹2.58 करोड़) की लागत पर दो आरआरबीज़ की आपूर्ति हेतु पीएसी आधार पर मैसर्स कोभम मल लिमिटेड, यूके (पहले मैसर्स टायको) के साथ एक और अनुबंध किया (जनवरी 2010)। आरआरबीज़ अगस्त 2010 में सुपुर्द किए गए थे।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (मार्च 2014) से पता चला कि आईएनएस गोदवरी की ऑनबोर्ड स्थापना हेतु नियोजित दो आरआरबीज़, ज़ेड डब्ल्यू-06 नौसंचालनीय राडार[7], एक डाऊन मास्ट संरूपण[8] राडार के साथ इंटरफेस किए जाने थे। तथापि, जेड डब्ल्यू-06 राडार को, जहाज़ की एमआर के दौरान सीओटीएस राडार,[9] एक अप मास्ट संरूपण[10] राडार के साथ बदला गया था (2007 के अन्त तक)। इसके अतिरिक्त, चूंकि आरआरबीज़ के साथ इंटरफेसिंग केवल डाऊन मास्ट संरूपण राडारों के साथ ही व्यवहार्य थी, अतः उसे अप मास्ट संरूपण के नए सीओटीएस राडार के साथ इंटरफेस नहीं किया जा सका। परिणामतः आरआरबीज़, जहाज़ द्वारा एमओ (एमबी)

---

[6] रेडियों प्रापक प्रकाशस्तम्भ (आरआरबी) हेलीकॉप्टर आधारित I-बैंड ट्रांसपोंडर्स से संकेत प्राप्त करने की तथा प्रदर्शन हेतु उन्हें समुचित वीडीयों संकेतकों मे बदलने की I-बैंड प्रापक प्रणाली है।

[7] ज़ेड डब्ल्यू-06 राडार गैर-वाणिज्यिक नौसंचालनीय राडार थे जो आरआरबीज के साथ इंटरफेस किए जाने के लिए आईएनएस गोदावरी पर ऑन-बोर्ड फिट किए गए थे।

[8] डाऊन मास्ट संरूपण - इस संरूपण में, ट्रांस रिसीवर असेम्बलियां, राडार की एटीना असेम्बली से बहुत दूर स्थित होती हैं तथा आरएफ ऊर्जा चैनल हानियां अधिक होती हैं तथा यह संरूपण अनुरक्षण गहन है।

[9] सीओटीएस राडार - स्थापित नौसंचालनीय राडारों जैसे आईएनएस गोदावरी के मामले में ज़ेड डब्ल्यू-06 के प्रतिस्थापन हेतु वाणिज्यिक रूप से ऑफ द शेल्फ (सीओटीएस) राडार।

[10] अप मास्ट संरूपण - इस संरूपण में, ट्रांस रिसीवर असेंबलियां, राडार की एंटीना असेंबली के साथ रखी जाती हैं तथा आरएफ ऊर्जा हानियां कम हो जाती है।

को यह कहते हुए लौटा दी गई थी (अप्रैल 2013) कि आरआरबीज़ का कोई उपयोग नही था क्योंकि राडार ज़ेडडब्लू-06 को पहले ही सीओटीएस राडार के साथ बदल दिया गया था। इसी प्रकार, रश्मि राडार, वर्ष 2000 में चालू आईएनएस ब्रह्मपुत्र पर ऑन बोर्ड स्थापित एक डाऊन मास्ट राडार, को एक अप मास्ट संरूपण के विज़न मास्टर ई-राडार (सीओटीएस) के साथ बदल दिया गया था (2011) और इसलिए जहाज़ ने नव स्थापित सीओटीएस राडार के लिए उसकी अनुपयुक्तता के कारण आरआरबीज़ की कोई मांग नहीं की। इसके अतिरिक्त, आईएनएस विंध्यागिरि के लिए आरआरबीज़, जो जून तथा सितम्बर 2011 के बीच उसके रीफिट के दौरान फिट की जानी थी, फिट नहीं की जा सकी क्योंकि आरआरबीज़ की प्राप्ति के समय जहाज़ चालू था तथा बाद में डूबने के कारण बन्द हो गया था (जनवरी 2011)। आईएनएस बेतवा के मामले में जो 2004 में चालू हुआ था, आरआरबी, राडार रश्मि पर स्थापना हेतु जारी की गई थी (मार्च 2011) जो नव-स्थापित सीओटीएस राडार के साथ एक दूसरे दर्जे के राडार के रूप में प्रयोज्य था।

परिणामतः, चार जहाज़ों के लिए अधिप्राप्त छः आरआरबीज़ में से, पांच आरआरबीज़ उनकी प्राप्ति से ही अप्रयुक्त रही क्योंकि आईएनएस गोदावरी तथा आईएनएस ब्रह्मपुत्र पर स्थापित विद्यमान गैर-वाणिज्यिक राडार का जीवन, सीओटीएस की स्थापना के समय समाप्त हो चुका था जबकि आईएनएस विंध्यागिरि बन्द हो चुका था। इस इनवेंट्री को बिना प्रयोग के रखने के कारणों के बारे में पूछने पर, एमओ (एमबी) ने, अपने उत्तर में कहा (मार्च 2014) कि विद्यमान राडार को सीओटीएस राडार के साथ बदलने के बारे में उसकी खरीद के समय पता नहीं था। एमओ (एमबी) का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय नौसेना की एनआरएफपी ने मुख्य राडार के रूप में सीओटीएस की फिटमेंट अनिवार्य बना दी (नवम्बर 2004) तथा सभी प्रमुख युद्ध जहाज़ों पर उनका इलेक्ट्रॉनिक जीवन समाप्त होने पर रश्मि/ अन्य गैर वाणिज्यिक राडारों के प्रतिस्थापन पर विचार किया।

इसके अतिरिक्त, नौसेना का यह आश्वासन (जनवरी 2015) कि एमओ (एमबी) के पास उपलब्ध आरआरबीज़ ऑन बोर्ड डाऊन मास्ट राडार के साथ फिट किए गए अन्य नौसैनिक प्लेटफार्मों पर प्रयोग किए जाएंगे, भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उनकी प्राप्ति से ही पांच आरआरबीज़ का बिना उपयोग में पड़े रहने का अर्थ था कि मद की अब आवश्यकता नहीं थी।

इस प्रकार, नौसेना के अंतर्गत विभिन्न निदेशालयों/ स्थापनाओं अर्थात डीईई, डीपीआरओ, एमओ (एमबी) तथा जहाज़ों के बीच समन्वय के अभाव, क्योंकि वे उनके प्रतिस्थापन हेतु 2004 में नीति के प्रख्यापन के बावजूद गैर-वाणिज्यिक राडारों के लिए आरआरबीज़ की

अधिप्राप्ति करते रहे, जिसके परिणामस्वरूप ₹6.19 करोड़ की लागत के पांच आरआरवीज़ की अधिप्राप्ति हुई, जो परिहार्य थी।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2015); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.3 पम्पों की अधिप्राप्ति में निर्णीत हर्ज़ाने न लगाना

रक्षा मंत्रालय ने पम्पों की सुपुर्दगी में निर्णीत हर्ज़ाने के साथ विस्तार प्रदान किया। इसके अतिरिक्त, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना), विलम्बित आपूर्तियों के लिए फर्म पर ₹1.56 करोड़ की राशि के निर्णीत हर्ज़ाने (एलडी) को उदग्रहित करने में विफल रहा।

भारतीय नौसेना में मई 1987 में शामिल किए गए दूसरे विमान वाहक, आईएनएस विराट में दो मुख्य फीड पम्प तथा दो सहायक फीड पम्प फिट किए गए हैं जो लगातार अविश्वसनीय थे। विमान वाहक के 2009 में निर्धारित रीफिट के दौरान इन पम्पों के प्रतिस्थापन के लिए प्रत्याशित किफायती मरम्मत से परे प्रमाणपत्र आईएनएस विराट द्वारा 2002 में शुरू किया गया था, जिसे बाद में 2012-13 के लिए संशोधित कर दिया गया था।

एक मुख्य तथा एक सहायक फीड पम्प की आपूर्ति के लिए, सामग्री संगठन (एमओ), मुम्बई द्वारा एक मांगपत्र बनाया गया था (दिसम्बर 2008) तथा अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ)/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) के आधार पर मैसर्स क्लाईड यूनियन पम्प्स, यूके को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी किया था (नवम्बर 2009)। डीपीआरओ/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने जीबीपी 1,503,280 (₹11.65 करोड़) की लागत पर एक अनुबंध किया (अक्तूबर 2010) तथा पम्पों की सुपुर्दगी की निर्धारित तिथि 38 सप्ताह में अर्थात 27 जून 2011 थी तथा रक्षा मंत्रालय के आवश्यक अनुमोदन के बिना फर्म को 15 प्रतिशत अग्रिम अर्थात जीबीपी 225,492 (₹1.66 करोड़) का अग्रिम भुगतान प्राधिकृत किया गया था (मार्च 2011)। फर्म ने, नवम्बर 2011 में 31 जनवरी 2012 तक सुपुर्दगी अवधि का विस्तार मांगा।

डीपीआरओ/ एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने निर्णीत हरजानों (एलडी) के उद्ग्रहण के साथ 31 जनवरी 2012 तक सुपुर्दगी अवधि में विस्तार प्रदान करने के लिए रक्षा मंत्रालय को प्रस्तावित किया (दिसम्बर 2011) क्योंकि विलम्ब फर्म के कारण हुआ तथा उसने सीएफए अर्थात रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना मई 2011 में फर्म को जारी किए गए 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान के लिए कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान करने के लिए मंत्रालय को अनुरोध भी किया। यह मामला रक्षा मंत्रालय (वित्त) द्वारा लैटर ऑफ क्रेडिट (एलसी) खोलने की पद्धति, भुगतान प्राधिकृत करने के लिए प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (नौसेना){पीआईएफए(एन)} की सहमति की अपेक्षा, भुगतान प्राधिकृत करने वाला सरकारी पत्र जारी करने के प्रतिमानों से संबंधित टिप्पणियां करते हुए कई बार वापिस लौटा दिया गया था।

रक्षा मंत्रालय ने मई 2011 में दिए गए अग्रिम भुगतान को नियमित करने, एल डी के उद्ग्रहण के साथ मई 2014 तक सुपुर्दगी के विस्तार तथा फर्म को शेष 85 प्रतिशत भुगतान जारी करने के लिए अनुमोदन प्रदान किए (मार्च 2014)। फर्म ने पम्प मई 2014 में आपूर्त किए। आईएनएस विराट में मुख्य फीड पम्प का प्रतिस्थापन दिसम्बर 2014 में तथा सहायक फीड पम्प का प्रतिस्थापन जून 2015[11] में किया गया था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (दिसम्बर 2014) से इन महत्वपूर्ण पम्पों की अधिप्राप्ति में निम्नलिखित कमियों का पता चलाः

- रक्षा मंत्रालय ने डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा चूक मानने (दिसम्बर 2011) के पश्चात् मार्च 2014 में 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान का नियमन अनुमोदित किया। इसके कारण एलसी खोलने तथा परिणामतः पम्पों की सुपुर्दगी में विलम्ब हुआ।
- मुख्य तथा सहायक फीड पम्पों का प्रतिस्थापन सामान्य रीफिट (एनआर) 2012-13 के दौरान परिकल्पित किया गया था, तथापि, ये पम्प क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा जून 2015 में अर्थात निर्धारित तिथि से दो वर्ष से अधिक के बाद प्रतिस्थापित किए जा सके।

[11] एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा लेखापरीक्षा को पत्र सं0 ई जी/2501/लेखापरीक्षा/एस टी एम दिनांक 10 फरवरी 2016 द्वारा सूचित।

- आईएनएस विराट में पम्पों की स्थापना में इस तथ्य के बावजूद विलम्ब हुआ था कि ये विमानवाहक के परिचालनात्मक उपयोग के लिए अति महत्वपूर्ण थे। विश्वसनीय पम्पों की अनुपलब्धता से समस्त संचालन-शक्ति पैकेज की विश्वसनीयता प्रतिकूल रूप से प्रभावित होने तथा विमानवाहक के अधिकतम उपभोग न होने की संभावना थी।
- आरएफपी में विलम्बित भण्डारों के मूल्य के 10 प्रतिशत की दर से एलडी का प्रावधान रक्षा अधिप्राप्ति नियम पुस्तिका (डीपीएम) 2009 के अनुरूप था। पीआईएफए(एन) ने ड्राफ्ट अनुबंध की जांच करते समय एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को सलाह दी (जून 2010) कि उद्ग्राह्य एलडी 10 प्रतिशत होनी चाहिए न कि 5 प्रतिशत जैसा कि ड्राफ्ट अनुबंध में शामिल किया गया था तथापि, डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने वर्तमान आदेशों का उल्लघन करते हुए तथा पीआईएफए (एन) के परामर्श के बावजूद, अनुबंध में केवल 5 प्रतिशत की दर से एलडी शामिल की। उसके पश्चात् अनुबंध (अक्तूबर 2010) में संशोधन के द्वारा इस कमी को सुधारने का कोई प्रयास नहीं किया गया था।
- पम्पों की विलम्बित आपूर्ति के लिए फर्म से कोई एलडी वसूल नहीं की गई थी हालांकि एमओडी ने एलडी के उद्ग्रहण के साथ सुपुर्दगी अवधि में विस्तार प्रदान किया था।

डीपीआरओ, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जुलाई 2015) कि उन्होनें 10 प्रतिशत की दर से एलडी के लिए जीबीपी 150,328 (₹1.56 करोड़) की राशि की वापसी हेतु मार्च 2015 में फर्म से सम्पर्क किया। तथापि, फर्म ने नौसेना को दावा वापिस लेने के लिए नौसेना को सूचित किया (मई 2015) क्योंकि एलसी नौभार की तैयारी के बाद देर से खोली गई थी तथा फर्म को पम्पों की भण्डारण लागत वहन करनी पड़ी।

संक्षेप में, अग्रिम भुगतान नियमित करने में एमओडी द्वारा दो वर्षों से अधिक के प्रक्रियात्मक विलम्ब के कारण मुख्य तथा सहायक फीड पम्पों की सुपुर्दगियों में विलम्ब हुआ जो आईएनएस विराट में क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा जून 2015 में ही प्रतिस्थापित किए गए थे। इसके अतिरिक्त एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) पम्पों की विलम्बित आपूर्ति के लिए ₹1.56 करोड़ की एलडी के उद्ग्रहण में विफल रहा।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.4 विमान उतरने के प्रभारों में संशोधन न करने के कारण ₹6.18 करोड़ की कम वसूली

भारतीय नौसेना द्वारा भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण (एईआरए) को पूंजीगत व्यय तथा अनुरक्षण प्रभारों के ब्यौरे समय पर प्रस्तुत न करने के कारण, वे जुलाई 2013 से गोवा विमानपत्तन के प्रभारों की विमान उतरने के लिए संशोधित टैरिफ दरों से वंचित रहे जिसके परिणामस्वरूप ₹6.18 करोड़ की कम वसूली हुई।

गोवा विमानपत्तन, जिसे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा सिविल एयर एनक्लेव कहा जाता है, भारतीय नौसेना (आईएन) के नियंत्रणाधीन है। गोवा विमानपत्तन एएआई द्वारा एक प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में वर्गीकृत किया गया है तथा विमान उतरने के प्रभारों को एकत्र करने का उत्तरदायित्व रक्षा प्राधिकारियों अर्थात् भारतीय नौसेना का है, जबकि अन्य प्रभार जैसे मार्ग नौसंचालन सुविधा प्रभार (आरएनएफसी), अंतिम नौसंचालन विमान उतारने के प्रभार (टीएनएलसी), प्रयोक्ता विकास शुल्क (यूडीएफ), पार्किंग एवं आवास प्रभार आदि, एएआई द्वारा एकत्र किए जाते हैं।

भारतीय नौसेना, एक अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के लिए लागू एएआई द्वारा नियत दरों (01 मार्च 2009 से संशोधित) पर गोवा विमानपत्तन के लिए विमान उतरने के प्रभार एकत्र कर रही है।

वैमानिक सेवाओं के लिए टैरिफ निर्धारित करने के लिए स्थापित (2008) भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियमन प्राधिकरण (एईआरए) ने देखा (मार्च 2011) कि अवसंरचचना के अनुरक्षण के अतिरिक्त, रक्षा सेवाएं उनके हवाई सामरिक कारणों के लिए पूंजीगत व्यय (केपेक्स) भी करती है तथा बहुवर्षीय टैरिफ प्रस्ताव (एमवाईटीपी) तैयार करने के लिए तीन महीनों के अन्दर रक्षा सेवाओं द्वारा ऐसे केपेक्स का पता लगाने के लिए एएआई को कहा। अनुसरण में, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने सूचना प्रदान करने में इस आधार पर अपनी असमर्थता रक्षा मंत्रालय को व्यक्त की (दिसम्बर 2011) कि किए गए व्यय की गणना करना तथा विशिष्ट अंतिम प्रयोग की मात्रा निर्धारित करना एक अत्यधिक जटिल प्रक्रिया होगी। तदनुसार, एएआई ने एईआरए के यह भी सूचित किया (अप्रैल 2012) कि रक्षा प्राधिकरणों ने केपेक्स, अनुरक्षण प्रभारों आदि से संबंधित सूचना प्रदान नहीं की है।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि एएआई ने एईआरए के अनुमोदन से गोवा अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन सहित सिविल एयर एनक्लेव्स[12] पर विमान उतरने के प्रभारों को छोड़कर अहमदाबाद, कालीकट, जयपुर, लखनऊ तथा गुवाहाटी के अन्य प्रमुख विमानपत्तनों सहित कोलकाता तथा चेन्नई के अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के लिए अपने समस्त विद्यमान टेरिफ संशोधित किए थे (जुलाई 2013)।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि भारतीय नौसेना ने 2009 में तय की गई पुरानी प्रचलित दरों पर ही गोवा विमानपत्त्न पर विमान उतरने के प्रभारों की वसूली जारी रखी। नौसेना ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (दिसम्बर 2015) कि उन्होंने एएआई के साथ मामला शुरू कर दिया था (जनवरी 2015), तथा एईआरए ने निर्णय लिया (मई 2015) कि नियंत्रण अवधि[13] के अन्तिम भाग में एमवाईटीपी के प्रस्तुतीकरण में विलम्ब के कारण, गोवा विमानपत्तन के लिए विमान उतरने के प्रभारों की टैरिफ दर की यथास्थिति 31 मार्च 2016 तक बनी रहेगी क्योंकि उक्त विलम्बित अवस्था पर संशोधन से टैरिफ में अत्यधिक वृद्धि हो जाएगी। नौसेना ने यह भी कहा (दिसम्बर 2015) कि संयुक्त-प्रयोक्ता रक्षा वायुक्षेत्रों के सिविल एयर एनक्लेव्स के लिए लागू टैरिफ के लिए प्रक्रिया पर रक्षा मंत्रालय मे विचार-विमर्श किया जा रहा था।

इस प्रकार, एईआरए को अपेक्षित सूचना उपलब्ध करवाने तथा मामले को समुचित रूप से एएआई के साथ उठाने में आईएन की विफलता के कारण, नौसेना, गोवा विमानपत्त्न जैसे एक प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन, पर विमान उतरने के प्रभारों से सही दरों पर संशोधित टैरिफ से वंचित रही जिसके परिणामस्वरूप, कम महत्वपूर्ण विमानपत्तनों के लिए संशोधित दरों से तुलना करने पर भी जुलाई 2013 से अक्तूबर 2015 तक कम से कम ₹6.18 करोड़ की कम वसूली हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

---

[12] सिविल एयर एनक्लेव्स- पुणे तथा श्रीनगर, वायुसेना के नियंत्रणाधीन ऐसे दो प्रमुख विमानपत्तन हैं।

[13] नियंत्रण अवधि एईआरए द्वारा नियत पांच वर्षों के लिए टैरिफ नियमित करने की अवधि है। ऐसी पहली नियंत्रण अवधि 01.04.2011 को प्रारम्भ हुई तथा 31.03.2016 को समाप्त होगी।

4.5 पुर्जों की खरीद पर ₹3.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) आधार पर विमान पुर्जों की तब भी खरीद की जब अन्य फर्में आपूर्ति के लिए उपलब्ध थी जिसके परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मालिकाना सामान प्रमाणपत्र (पीएसी) मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) को तब जारी किया जाता है तथा उस विशेष फर्म से पीएसी आधार पर मदें तभी अधिप्राप्त की जाती हैं जब उक्त मदें केवल उसी फर्म अथवा उसके प्राधिकृत डीलरों के पास उपलब्ध होती हैं। रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका (डीपीएम) 2006 के अनुसार, पीएसी एकाधिकार प्रधान करती है तथा प्रतिस्पर्धा से बचती है, और इसलिए पीएसी दर्ज़ा, सभी कारकों जैसे फिटनेस, उपलब्धता, मानकीकरण तथा धन के लिए मूल्य पर ध्यानपूर्वक विचार करने के बाद ही प्रदान किया जाना चाहिए। अधिप्राप्ति अधिकारियों को समुचित स्त्रोत की पूरी जानकारी होनी चाहिए तथा राज्य के हितों की रक्षा के लिए सही स्त्रोत से मदें अधिप्राप्ति करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, डीपीएम-2006 में भी उल्लेख है कि पिछला क्रय मूल्य (एलपीपी), मूल्य के औचित्य का निर्णय लेने में एक संगत कारक है।

पीएसी, मैसर्स रोसोबोरोनसर्विस (इण्डिया) लिमिटेड {मैसर्स आरओएस(आई)}, मुम्बई के माध्यम से आईएल-38 एसडी के पुर्ज़ों की आपूर्ति तथा उत्पाद सहायता सेवाओं के लिए, ओईएम हे के कारण ''इल्युशिन'' रूस को प्रदान किया गया था (मई 2008)। तदनुसार, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने संस्वीकृति प्रदान की (दिसम्बर 2009) तथा ₹4.38 करोड़ की कुल लागत पर पीएसी आधार पर आईएल-38 एसडी विमान के लिए 45 'बाई टाईप' पुर्ज़ों के लिए मैसर्स आरओएस (आई) को एक आपूर्ति आदेश दिया (जनवरी 2010) जिसकी सुपुर्दगी कि तिथि नवम्बर 2010 थी।

जनवरी 2010 में दिए गए आपूर्ति आदेश की संवीक्षा करते समय, लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने पहले आईएल-38 एसडी विमान के लिए 127 'बाई टाईप' पुर्ज़ों की अधिप्राप्ति के लिए संस्वीकृति प्रदान की थी

(अगस्त 2008) तथा आपूर्ति आदेश पांच विदेशी फर्मों को दिए गए थे (सितम्बर 2008) जिनमें मैसर्स आरओएस (आई) भी शामिल थी, यद्यपि पुर्ज़ों की आपूर्ति हेतु पीएसी दर्जा फर्म को पहले मई 2008 में ही प्रदान कर दिया गया था। इस प्रकार मैसर्स आरओएस (आई) को पीएसी दर्जा प्रदान करना उचित नहीं था क्योंकि आईएल-38 एसडी विमान के लिए पुर्ज़ों की आपूर्ति हेतु अन्य फर्में भी पात्र थीं। जनवरी 2010 के आपूर्ति आदेश द्वारा मैसर्स आरओएस (आई) से अधिप्राप्त मदों की तुलना से यह भी पता चला कि आईएल-38 एसडी विमान के लिए आठ 'बाई टाईप' पुर्ज़ों की अधिप्राप्ति कीमत सितम्बर 2008 में उन्हीं पुर्ज़ों के लिए दिए गए आदेश के प्रति की गई अधिप्राप्ति से 95 से 3245 प्रतिशत अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (सितम्बर 2013), एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने कहा (अक्तूबर 2013) कि रूसी फर्मों तथा स्वतंत्र राज्यों के राष्ट्रमण्डल (सीआईएस) द्वारा आपूर्त पुर्ज़ों के बीच गुणवत्ता अन्तर था क्योंकि अधिकतर प्रमुख फर्में रुस में स्थित हैं, जबकि सीआईएस की फर्में आमतौर पर सटॉकिस्ट हैं। उसने यह भी कहा कि मैसर्स आरओएस (आई) कम कीमत राजस्व वाले पुर्ज़ों की अधिप्राप्ति पर प्रतिक्रिया नहीं देती और इसलिए इस समस्या को दूर करने के लिए अन्य फर्मों से भी सम्पर्क किया गया था।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि यह अगस्त 2008 तथा सितम्बर 2008 में सीआईएस की फर्मों के माध्यम से इसी विमान के लिए पुर्ज़ों की अधिप्राप्ति की नौसेना की अपना कार्रवाई का परस्पर विरोधी है। इसके अतिरिक्त, नौसेना का यह तर्क कि सीआईएस फर्मों द्वारा आपूर्त पुर्ज़ों में गुणवत्ता अन्तर होगा, पीएसी फर्मों से पुर्ज़ों की अधिप्राप्ति को उचित ठहराने के लिए एक बाद का विचार है क्योंकि सीआईएस की फर्में केवल पुर्ज़ों की स्टॉकिस्ट हैं।

डीपीएम के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए मैसर्स आरओएस (आई) को पीएसी का दर्जा देने तथा पिछले क्रय आदेशों को नज़रअन्दाज़ करने के परिणामस्वरूप ₹3.09 करोड़ के अतिरिक्त व्यय पर उनसे विमान पुर्ज़ों की आठ मदों की अधिप्राप्ति हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसम्बर 2015) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.6 विकल्प खण्ड का लाभ न उठाने के कारण ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति में ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय

सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम की विकल्प खण्ड का लाभ उठाने में विफलता के परिणामस्वरूप ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति में ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा अधिप्राप्ति नियमपुस्तिका-2009 में विकल्प खण्ड का प्रावधान है जो क्रेता को अनुबंध की मूल अवधि के अन्दर समान दर और शर्तों पर मूलतः संविदागत मात्रा के अधिकतम 50 प्रतिशत तक अतिरिक्त मात्रा के लिए आदेश देने का अधिकार देता है।

अधिप्राप्ति निदेशालय (डीपीआरओ), एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने ₹4.54 करोड़ के कुल आदेश मूल्य पर भारतीय नौसेनिक जहाज़ (आईएनएस) राणा के लिए सहायक पुर्ज़ों, स्थापना तथा ऑन बोर्ड पुर्ज़ों (ओबीएस) के साथ हाई फ्रीक्वेंसी (एचएफ) ट्रांसमीटरों की आपूर्ति के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड, वैमानिकी मंडल [एचएएल (एडी)], हैदराबाद को एक क्रय आदेश (पीओ) दिया (नवम्बर 2010), जिसमें ₹1.21 करोड़ की यूनिट कीमत पर सहायक पुर्ज़ों सहित तीन एचएफ ट्रांसमीटर शामिल थे। पीओ (नवम्बर 2010) में एक विकल्प खण्ड था जो नवम्बर 2012 तक वैध था।

लेखापरीक्षा जांच ने दर्शाया (सितम्बर 2014) कि सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम [एमओ (वी)] ने ₹2.64 करोड़ के कुल आदेश मूल्य पर आईएनएस करवार के लिए ओबीएस, टूल किट तथा स्थापना सहित एक एचएफ ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति हेतु मैसर्स एचएएल (एडी), हैदराबाद को एक पीओ दिया (अगस्त 2013), जिसमें एचएफ ट्रांसमीटर की लागत के रूप में ₹1.84 करोड़ शामिल थे। तथापि, एमओ(वी), विकल्प खण्ड के अन्तर्गत ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति की प्रोसेसिंग के लिए एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रस्ताव करने में विफल रहा हालांकि अधिप्राप्ति उसी उपकरण के लिए तथा उसी विक्रेता से ही की जानी थी।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2014) के उत्तर में, एमओ(वी) ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि एकीकृत मुख्यालय उसी उपकरण के तीन सैटों के लिए मामला प्रोसेस कर रहा था तथा आदेश देने की पुष्टि नहीं की गई थी। एमओ(वी) ने यह भी कहा कि एकीकृत मुख्यालय दवारा की गई अधिप्राप्ति (नवम्बर 2010), वर्ष 2006 में की गई मांग के प्रति थी तथा इस

मांग की की दरें मार्च 2013 में ही अद्यतित की गई थी। इस प्रकार, एक निश्चित कीमत के अभाव में विकल्प खण्ड का प्रयोग नहीं किया जा सका।

एमओ(वी) का उत्तर कि आदेश देने की पुष्टि नहीं की गई थी वस्तुतः गलत है क्योंकि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) का पीओ नवम्बर 2010 में दिया गया था तथा एमओ(वी), पीओ के प्रति प्रेषिती था। इसके अतिरिक्त, निश्चित कीमत के अभाव के विषय में एमओ(वी) का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पीओ की एक प्रति नवम्बर 2010 में एमओ(वी) को भेज दी गई थी।

इस प्रकार, विकल्प खण्ड के प्रति ओबीएस आदि के साथ एक एचएफ ट्रांसमीटर की अधिप्राप्ति हेतु एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रस्ताव भेजने में एमओ(वी) की विफलता के कारण ₹63.35 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

4.7 निर्णीत हर्ज़ानों के प्रेषण में विलम्ब के कारण पोतनिर्माणी को अनुचित लाभ

चार नौसेनिक अपतट गश्ती पोतों के अनुबंध में एक प्रावधान था कि शिपयार्ड द्वरा उप-विक्रेताओं से वसूले गए बैक टू बैक निर्णीत हर्ज़ानों (एलडी) को सरकारी खाते में जमा करना था। 9 से 30 महीने के विलम्ब से एलडी जमा करने के परिणामस्वरूप विलम्बित अवधि के लिए शिपयार्ड को ब्याज के रूप में ₹1.03 करोड़ का अनावश्यक लाभ हुआ।

सामान्य वित्तीय नियमावली (जीएफआर) में प्रावधान है कि केन्द्रीय सरकार के संबंधित विभाग का यह कर्तव्य है कि वह सरकारी प्राप्तियों और उसको देय राशियों का सही ढंग तथा तत्परता से निर्धारण व संग्रहण करे और उसे समेकित निधि अथवा लोक लेखा, जैसा भी मामला हो, को विधिवत क्रेडिट करे।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने ₹1828 करोड़ की कुल लागत पर तीन नौसेनिक अपतटीय निगरानी पोतों (एनओपीवी) के निर्माण हेतु मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (मैसर्स

जीएसएल) के साथ एक अनुबंध किया (अप्रैल 2007)। अनुबंध (अप्रैल 2007) के विकल्प खण्ड के अन्तर्गत ₹624.48 करोड़ की कुल लागत पर एक एनओपीवी के निर्माण हेतु दूसरा अनुबंध मैसर्स जीएसएल के साथ किया गया (नवम्बर 2007)। ये चार एनओपीवी मार्च 2010 तथा दिसम्बर 2011 के बीच सुपुर्द किए जाने थे।

अनुबंधों के अनुसार, उन मामलों में जहां मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम)/बिल्डर के उप ठेकेदारों द्वारा पोत के उपकरण/मशीनरी/मदों की आपूर्ति में विलम्ब के कारण विलम्ब हेतु पोतों की सुपुर्दगी के लिए बिल्डरों को विस्तार प्रदान किया गया हो, पोतों के उपकरण/मशीनरी/मदों की सुपुर्दगी में विलम्ब हेतु ओईएम/उप ठेकेदारों पर उदग्रहीत बिल्डर द्वारा निर्णीत हर्जाने (एलडी), बैक-टू-बैक आधार पर मालिक अर्थात नौसेना को वापिस कर दिए जाएंगे। अनुबंधों की वैधता अवधि के दौरान, मैसर्स जीएसएल ने चार एनओपीवीज़ के लिए नवम्बर 2012, मई 2013, नवम्बर 2013 और मई 2014 तक सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तार की याचना की (सितम्बर 2010)। एलडी लगाए बिना, सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तार हेतु सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन सूचित करते समय, एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स जीएसएल को कहा (फरवरी 2012) कि पोतनिर्माणी द्वारा समस्त उपकरण हेतु वसूले गए 'बैक-टू-बैक एलडी' की रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को प्रतिपूर्ति की जाए तथा एलडी प्रतिपूर्ति के तौर-तरीके/ब्यौरे मार्च 2012 के शुरु तक एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) को भेजे जाएं। एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने मैसर्स जीएसएल को यह भी कहा (फरवरी 2012) कि एलडी प्रतिपूर्ति के तौर-तरीके/ब्यौरे अवस्था XI भुगतान के दौरान पीसीडीए को सूचित किए जाने अपेक्षित थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2014) कि स्वदेशी तथा विदेशी विक्रेताओं से एलडी के रूप में वसूली गई ₹12.84 करोड़ की राशि की प्रतिपूर्ति तुरंत करने के बजाए, मैसर्स जीएसएल ने यह राशि रोक ली तथा उसे 09 महीने से लेकर 30 महीने तक के विलम्ब से एनओपीवीज़ के अवस्था XI भुगतानों सहित प्रेषित/समायोजित किया। एलडी के प्रेषण में विलम्ब के परिणामस्वरूप, पोतनिर्माणी ने उसके द्वारा रोकी गई एलडी की राशि पर ब्याज के रूप में ₹1.03 करोड़ की राशि कमाई।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (सितम्बर 2014) के अनुसरण में नौसेना ने यह कहते हुए जीएसएल के औचित्य का समर्थन किया (दिसम्बर 2014) कि अवस्था XI के अन्तर्गत राशि का समायोजन अनुब्ध के अनुच्छेद 5.5 के अनुसार था।

नौसेना का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबंध के अनुच्छेद 5.5 के अनुसार, अवस्था XI में समायोजन तभी किया जाना चाहिए जब "अनुबंध लागत में कोई कमी" परिकल्पित की गई हो और चूंकि बैक-टू-बैक एलडी के प्रेषण का अनुबंध की कीमत को घटाने का कोई प्रभाव नहीं हुआ है, अतः अनुच्छेद 5.5 लागू नहीं किया जा सकता। इसके अतिरिक्त, मैसर्स जीएसएल द्वारा उदग्रहीत एलडी, बैक-टू-बैक आधार पर नौसेना को लौटाई जानी अपेक्षित थी, जैसा कि एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) द्वारा फरवरी 2012 में मैसर्स जीएसएल को दोहराया गया था। इसके अतिरिक्त, एलडी प्रभारों को रोकना जीएफआर के प्रावधानों का उल्लंघन था जिनमें यह प्रावधान है कि सरकारी राशि बिना किसी विलम्ब के तत्काल तथा विधिवत सरकारी लेखे में क्रेडिट की जाए।

इस प्रकार, बैक-टू-बैक एलडी की समय पर प्रतिपूर्ति सुनिश्चित करने में एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) की तरफ से प्रयास के अभाव के परिणामस्वरूप पोतनिर्माणी द्वारा सरकारी राशि पर अर्जित ब्याज के रूप में लगभग ₹1.03 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

मामला रक्षा मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016), उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

अध्याय V- तटरक्षक

5.1 तटरक्षक द्वारा एयर एनक्लेव की स्थापना हेतु भूमि के अधिग्रहण पर ₹5.73 करोड़ का निष्फल व्यय

नौसेना द्वारा 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' की आवश्यकता वाली राजपत्र अधिसूचना का संज्ञान लेने में रक्षा मंत्रालय/तटरक्षक/रक्षा सम्पदा कार्यालय की विफलता के कारण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से ₹5.73 करोड़ की लागत से प्राप्त भूमि पर तटरक्षक के लिए एअर एनक्लेव नहीं बन सका। इसके परिणामस्वरूप निवेश के निष्फल रहने के साथ-साथ तटरक्षक की परिचालनात्मक तैयारी भी प्रभावित हुई।

नागरिक विमानन मंत्रालय की राजपत्र अधिसूचना दिनांक 14 जनवरी 2010 के अनुसार विमान अड्डों के लिए 'अनापत्ति प्रमाणपत्र (एन.ओ.सी)' जारी करने तथा किसी अन्य शर्त के लिए जो उन्हें उचित लगे, रक्षा प्राधिकारी उत्तरदायी होंगे। इस राजपत्र अधिसूचना के अनुसार नौसेनिक हवाई क्षेत्र के आस-पास एक एअर एनक्लेव को बनाने के लिए नौसेना से अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त करने अनिवार्य है।

लेखापरीक्षा ने अभिलेखों से देखा (दिसम्बर 2014) कि 26 नवम्बर 2008 के परिदृश्य में तटीय निगरानी में बढ़ोत्तरी की आवश्यकता को पूरा करने तथा विमानन परिसम्पत्तियों, जिन्हें देश तथा अपतटीय प्रतिष्ठानों की समुद्री सुरक्षा को सुनिश्चत करने की आवश्यकता को पूरा करने के लिए चेन्नई/कोलकाता से रवाना करना पड़ता था, के अनावश्यक प्रेषक काल तथा थकान को टालने के लिए तटरक्षक ने विशाखापत्तनम में एअर एनक्लेव का प्रस्ताव किया था (जून 2009)।

रक्षा मंत्रालय ने ₹5.00 करोड़ की भूमि अधिग्रहण लागत सहित ₹8.40 करोड़ की अनुमानित लागत पर विशाखापत्तनम में तटरक्षक एयर एनक्लेव (सीजीएई) की स्थापना की संस्वीकृति प्रदान की (जनवरी 2010)। तट रक्षक क्षेत्र(पूर्व) [सीजीआर (ई)] ने 'विशाखापत्तनम में सीजीएई की स्थापना हेतु विशाखापत्तनम पत्तन नयास (वीपीटी) से पांच एकड़ भूमि के अधिग्रहण' की सिफारिश के लिए एक बोर्ड ऑफ ऑफिसर्स की नियुक्ति की। सीजीआर(ई) की

शर्त के अनुसार, डीईओ(वी)[1] ने एचक्यूईएनसी(वी)[2] से रक्षा भूमि की उपलब्धता की जांच की (अप्रैल 2010)। डीईओ (वी) को फालतू भूमि की अनुपलब्धता सुनिश्चित करते समय (मई 2010), एचक्यूईएनसी(वी) ने उजागर किया कि भारतीय नौसेना की भावी अधिग्रहण योजनाओं के कारण, तटरक्षक द्वारा निर्धारित नौसेनिक क्षेत्र के पास वीपीटी भूमि पट्टे पर देने के लिए रक्षा मंत्रालय के साथ एक मामला उठाने पर विचार किया गया था। नौसेना ने यह भी कहा की सीजी द्वारा उक्त भूमि का अधिग्रहण एक समानान्तर रनवे बनाने की नौसैनिक योजना का विचलन होगा और इसलिए एक एयर एनक्लेव की स्थापना हेतु तट रक्षक को अनापत्ति प्रमाण-पत्र (एनओसी) जारी करने में उसकी (नौसेना की) सीमाएं होंगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि नौसेना की आपत्तियों के बावजूद भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने ₹5.73 करोड़ की राशि के लिए वीपीटी से पट्टे पर भूमि के अधिग्रहण की संस्वीकृति प्रदान की (अक्तूबर 2010)। भुगतान के पश्चात (जनवरी 2011), स्थल वीपीटी द्वारा तट रक्षक को सौंपा गया था (फरवरी 2011)। तत्पश्चात् सीजीआर (ई) ने ₹4.25 करोड़ की अनुमानित लागत पर 'ऊंची सुरक्षा दीवार तथा भूमि की लेवलिंग के प्रावधान' हेतु प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया (फरवरी 2012)। तथापि, एचक्यूईएनसी (वी) के आदेश पर सिविल कार्य रोक दिया गया था (दिसम्बर 2012) जिसमें कहा गया था कि भूमि के उद्ग्रहण हेतु एनओसी नहीं मांगा गया था तथा नौसेना द्वारा प्रस्तावित (सितम्बर 2012) वैकल्पिक स्थलों की छानबीन करने का सीजीआर (ई) को अनुरोध किया।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2014) कि सीजी ₹5.73 करोड़ का भुगतान करने (जनवरी 2011) के बावजूद भी अभिप्रेत उद्देश्य के लिए भूमि का प्रयोग नहीं कर सका।

तटरक्षक ने उत्तर दिया (जनवरी 2015) कि एयर एनक्लेव पर आधारित किए जाने वाले प्रस्तावित स्क्वाड्रन के लिए विमान भूमि की उपलब्धता में अनिश्चितता तथा उसमें आधारभूत ढांचे की स्थापना के कारण प्राप्त नहीं हुआ था। उसने यह भी कहा कि समुद्री खोज तथा बचाव कार्यों के लिए नोडल एजेंसी होने के कारण, एयर एनक्लेव की स्थापना में विलम्ब ने परिचालनात्मक तैयारी को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था।

लेखापरीक्षा ने दिसम्बर 2015 को समाप्त तिमाही के लिए मुख्य अभियंता (नौसेना) विशाखापत्तनम [सीई (एन) (वी)] की प्रगति रिपोर्ट से देखा कि ₹2.13 लाख का खर्च करने के बाद कार्य को रोक दिया गया था।

अधिग्रहीत की गई भूमि पर निर्माण कार्य की प्रगति के बारे में मंत्रालय को सूचित किया गया था कि नहीं? लेखापरीक्षा के इस प्रश्न (मार्च 2016) के उत्तर में, सीजीएचक्यू ने उत्तर दिया

[1] डीईओ (वी) - रक्षा सम्पदा कार्यालय, विशाखापत्तनम

[2] एचक्यूईएनसी (वी) - मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापत्तनम

कि उन्होंने स्थल पर कार्य को रोकने के बारे में मंत्रालय को सूचित नहीं किया/ अवगत नहीं कराया क्योंकि मामला सीजीआर (ई) तथा एचक्यूईएनसी (वी) द्वारा स्थानीय रूप से डील किया जा रहा था।

इस प्रकार, राजपत्र अधिसूचना (जनवरी 2010) का संज्ञान लेने में मंत्रालय की विफलता तथा निर्माण कार्य की प्रगति में रुकावट के बारे में मंत्रालय को अवगत कराने में सीजी की विफलता के परिणामस्वरूप एअर एनक्लेव की स्थापना नहीं हो सकी और इसके कारण वीपीटी के अधिग्रहण पर ₹5.73 करोड़ का निवेश निष्फल रहने के साथ-साथ तटरक्षक की परिचलनात्मक तैयारी भी प्रभावित हुई।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अप्रैल 2016)।

नई दिल्ली | **(प्रमोद कुमार)**
दिनांक: 02 जून 2016 | **प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा (नौसेना)**

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली | **(शशि कान्त शर्मा)**
दिनांक: 02 जून 2016 | **भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक**

अनुबंध

अनुबंध-I

(पैरा 2.2.3 देखें)

भारतीय नौसेना संदर्भ पुस्तक (आईएनबीआर) 31[1] में निम्नलिखित पोत निर्माण कार्यों का उल्लेख हैः

कार्य	क्या होता है
उत्पादन	जहाज़ के निर्माण हेतु ब्लॉकों की संरचना होती है।
कील बिछाना	निर्मित ब्लॉक संरचना दुकान से शिफ्ट किए जाते हैं और ब्लॉकों/इकाईयों के निर्माण हेतु कील ब्लॉकों पर बिछाए जाते हैं।
लांचिंग	प्रमुख मशीनरियों/उपकरणों को नीचा करने तथा शॉफ्ट की फिटमेंट सहित जहाज़ के बाहरी ढांचे और प्रमुख आंतरिक ढांचे तथा शॉफ्ट की फिटमेंट के पूरा होने पर, जहाज़ को पानी में नीचे ले जाते हैं।
आऊटफिटिंग	जहाज़ की लांचिंग के पश्चात् समस्त आउटफिट कार्य किया जाता है।
बेसिन परीक्षण	संचालन-शक्ति मशीनरियों का बन्दरगाह में परीक्षण एजेंसियों द्वारा परीक्षण किया जाता है।
ठेकेदार समुद्री परीक्षण (सीएसटी)	समस्त संचालन-शक्ति, अन्य मशीनरियों तथा उपकरणों के परीक्षण समुद्र पर परीक्षण एजेंसियों द्वारा किए जाते हैं।
अन्तिम मशीनरी परीक्षण	संचालन-शक्ति मशीनरियों का 100% शक्ति पर परीक्षण किया जाता है।
डी-448 पठन	सभी परीक्षणों के पूरा होने तथा जहाज़ के चालू होने से पहले, वे सभी शेष कार्य/संविदात्मक देयताएं जो बाड़ा पूरी नहीं कर सका, अन्तिम दस्तावेज़ के रूप मे सूचीबद्ध किए जाते हैं।

[1] आईएनबीआर - 31 नए निर्माण जहाज़ों के लिए ढांचा निर्माण निरीक्षण प्रतिमान

अनुबंध-II

(पैरा 2.2.3 देखें)

स्वदेशी विमान वाहक के निर्माण एवं मॉनीटरिंग में सम्मिलित एजेंसी/सत्व निम्नलिखित है:

क्रं. सं.	एजेंसी/सत्व	भूमिका	क्रं. सं.	एजेंसी/सत्व	भूमिका
1	युद्धपोत उत्पादन एवं अधिग्रहण नियंत्रक (सीडब्लूपीएण्डए)	पोतनिर्माण अनुबंधों की मॉनीटरिंग	8	इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग निदेशालय	इलेक्ट्रिकल, इलेक्ट्रॉनिक्स, सेंसर्ज़ तथा संचार प्रणालियों से संबंधित तकनीकी मामले
2	नौसैनिक योजना निदेशालय (डीएनपी)	निधियों का आबंटन	9	शस्त्र उपकरण निदेशालय	शस्त्र प्रणालियों के प्रवेश, अनुमति और परीक्षणों से संबंधित तकनीकी मामले
3	स्टाफ मांग निदेशालय	आईएसी के लिए स्टाफ मांग बनाना	10	नौसैनिक वायु सेना स्टाफ निदेशालय	नए प्रवेशों के लिए परिचालनात्मक मांग बनाता है
4	नौसैनिक डिज़ाईन निदेशालय	डिज़ाईन शुरू करना और समस्त उत्पादन कार्यों का समन्वयन करना	11	विमान प्रणाली इंजीनियरिंग निदेशालय	स्थापना,स्वीकृति, निरीक्षण तथा परीक्षणों सहित तकनीकी पहलू
5	समुद्री इंजीनियरिंग निदेशालय	समुद्री इंजीनियरिंग उपकरण के विनिर्देशन बनाना तथा प्रणाली एकीकरण शुरू करना	12	विमान अधिग्रहण निदेशालय	अनुबंध किए जाने तक विमान की अधिप्राप्ति हेतु पूंजीगत अधिग्रहण प्रक्रिया का समन्वय करता है
6	लागत तथा अनुबंध प्रबंधन निदेशालय	पोतनिर्माण परियोजनाओं के लिए वृहद् स्तर वित्तीय योजना	13	विमानन प्रबंधन परियोजना प्रबंधन निदेशालय	विमान अधिकरण से संबंधित समस्त अनुबंधों का निष्पादन
7	युद्धपोत निरीक्षण दल	जहाज़ निर्माण का निरीक्षण करने वाला नौसेनिक निरीक्षण दल	14	कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड	स्वदेशी विमान वाहक का निर्माण करने वाला शिपयार्ड

अनुबंध-III

(पैरा 2.4.4.2 (क) देखें)

चरण-I अनुबंध (मई 2009) में उल्लिखित 49 उपकरणों की डिलीवरी में विलम्ब* की स्थिति और कारण								
क्रं. सं.	उपकरण	पीओ सं.	दिनांक	पीओ के अनुसार प्राप्ति की निर्धारित तिथि	सीएसएल के अभिलेखों के अनुसार वास्तविक तिथियां	विलम्ब (महीनों में)	विलम्ब के कारण	लागत (₹ करोड़ में)
1	संचालन-शक्ति गैर टरबाईन	पीयूआर/ एमओएफ/ 48185	30.12.05	31.10.07	31.12.08	14	उनके जांच स्थल पर जांच के लिए निर्धारित बड़ी मात्रा में उत्पादन इंजनों तथा डायनोमीटर जांच सुविधा में खराबी तथा चीई पर पी 71 जीटीज़ की जांच के लिए शीघ्र 2008 तक जांच स्लॉट की अनुपलब्धता के कारण।	166.06
2	डीज़ल आल्टरनेटर	पीओ/ आईएसी/ एसीआई/ 000677/ 08-09	02.09.08	30.04.11	21.07.12	15	डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में फर्म के भाग पर विलम्ब। इसके अतिरिक्त, परिवहन के दौरान दो सैटों की दुर्घटना के कारण विलम्ब हुआ।	155.70
3	जीटी सीओ 2 अग्नि शमन मॉड्यूल	पीओ/ एसीएस/ एसीआई/ 000262/ 08-09	30.05.08	15.12.09	31.10.10	10	31-10-10 तक विस्तार प्रदान किया गया। निर्यात हेतु अपेक्षित सरकारी अनुमति प्राप्त करने के लिए विदेशी सहायक द्वारा लिए गए समय के कारण	21.30
4	जीटी स्थानीय नियंत्रण पैनल (ईसीयू)			15.12.09	31.10.10	10		
5	सीओ-2 अग्नि शमन मॉड्यूल एलसीपी-एनए			15.12.09	31.10.10	10		
6	बाईल्ज़ पम्प	पीओ/ एसीएस/ एसीआई/ 001305/ 07-08	11.02.08	10.10.08	15.09.11	35	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	57.35
7	तेलीय जल विभाजक	पीओ/आईएसी/एसीआई/000070/ 09-10	06.05.09	30.08.09	23.02.10	6	नौसेना द्वारा एल 1 एवं एल 2 स्तर दस्तावेजों के अनुमोदन में विलम्ब के मद्देनज़र आईएन/ सीएसएल द्वारा आपूर्ति में चार महीने का विलम्ब माफ किया गया	0.62
8	संचालन-शक्ति कटौती गियर	पीओ/एसीआई/000444/06-07	10.01.07	10.01.09	25.02.13	49	मै. एलीकॉन पर ऊष्मा उपचार के दौरान कुछ डिस्कों/पहियों की विफलता के कारण विलम्ब जिसकी वजह से मै. रैंक, जर्मनी में सुधार आवश्यक हो गया	38.90
9	आरजी ल्यूब ऑयल मॉड्यूल	पीओ/एसीआई/000444/06-07	10.01.07	10.01.09	22.09.12	44	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	

10	आरजी स्थानीय नियंत्रण पैनल			10.01.09	22.09.12	44		
11	थ्रस्ट ब्लॉक			10.01.09	22.09.12	44		
12	शॉफ्टिंग खण्ड (मध्यवर्ती शॉफ्ट) पत्तन एवं स्टार बोर्ड	पीओ/एसीएस/ एसीआई/ 000552/07-08	07.08.07	10.01.09	06.02.11	19	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	152.09
13	सीपीपी हाइड्रॉलिक मॉड्यूल			30.09.09	30.04.11	16		
14	सीपीपी स्थानीय नियंत्रण पैनल			30.09.09	06.01.11	16		
15	तेल आपूर्ति बॉक्स			30.09.09	06.01.11	25		
16	ईंधन तेल अलग करने वाला पम्प	पीओ/आईएसी/ए सीआई/000373/ 09-10	29.06.09	30.09.09	30.10.11	29	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	3.22
17	मुख्य ईंधन तेल अन्तरण पम्प			30.06.10	23.11.12	34		
18	सहायक ईंधन तेल अन्तरण पम्प			30.06.10	06.04.13	30		
19	ईंधन स्ट्रिपिंग अपकेन्द्री	पीओ/आईएसी/ एसीआई/ 0001203/ 08-09	16.01.09	30.06.10	10.12.12	8	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	12.81
20	ईंधन तेल अपकेन्द्री			31.12.10	08.08.11	24		
21	आरजी स्नेहक तेल अपकेन्द्री + तेल हीटर/स्नेहक तेल अपकेन्द्री			31.12.10	28.12.12	8		
22	कूड़ा करकट पम्प	पीओ/आईएसी/ए सीआई/000597/ 10-11		31.12.10	08.08.11	19	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	0.19

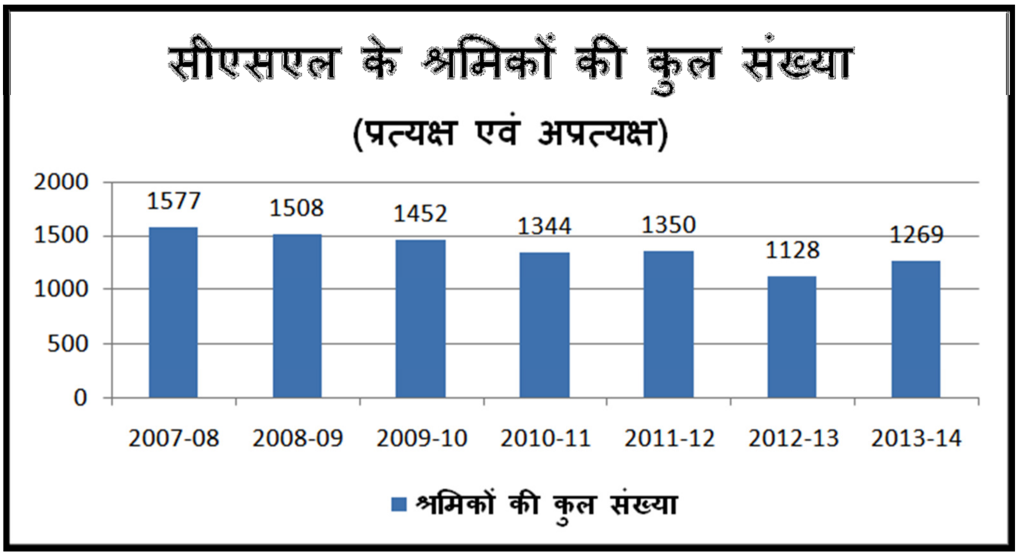
23	डीए स्नेहक तेल अन्तरण पम्प/स्नेहक तेल पम्प	पीओ/एडीएस/एसीआई/000578/08-09	23.07.10	20.01.11	17.08.12	30	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	1.20
24	एलपी एयर कम्प्रेशर	पीओ/आईएसी/एसीआई/000779/09-10	16.08.08	20.06.09	22.12.11	10	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	3.54
25	एलपी एयर कम्प्रेशर	पीओ/आईएसी/एसीआई/000690/09-10	22.12.09	30.10.10	04.08.11	20	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	2.01
26	एचपी एयर बोतलें	पीओ/आईएसी/एसीआई/000631/09-10	29.08.09	15.07.10	01.03.12	12	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	1.40
27	एलपी हवाई बोतलें	पीओ/आईएसी/एसीआई/000376/09-10	14.08.09	30.06.10	09.06.11	6	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	2.56
28	उबार पम्प	पीओ/ आईएसी/एसीआई/000997/ 08-09	29.06.09	30.04,10	08.10.10	20	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	3.99
29	जीटी वाटर वॉशिंग मॉड्यूल	001709/07-08	12.11.08	20.11.09	13.07.11	3	विलम्ब मुख्यतः क्यूएई (डब्लूई) मे विलम्ब के कारण था तदनुसार डिलीवरी तारीख 31 जनवरी 10 तक बढ़ा दी गई थी।	53.03
30	जीटी स्नेहक तेल मॉड्यूल (एलएससीए)		18.03.08	30.09.09	31.12.09	3		
31	जीटी ईंधन फीडिंग मॉड्यूल			30.09.09	31.12.09	3		
32	जीटी ईंधन फिल्ट्रिंग मॉड्यूल			30.09.09	31.12.09	3		
33	जीटी हाईड्रॉलिक स्टार्टिंग मॉड्यूल			30.09.09	2312.09	3		
34	जीटी मॉड्यूल कूलिंग- ई-फेन			30.09.09	31.12.09	3		
35	समुद्री जल बेलास्ट पम्प	पीओ/ आईएसी/एसीआई/0001132/09-10		30.09.09	31.12.09	15	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	6.10
36	अग्नि पम्प		09.12.09	20.10.10	30.01.12	15		

37	मलजल उपचार संयंत्र	पीओ/ आईएसी/ एसीआई/ 000268/ 09-10		20.10.10	30.01.12	5	कारखाना स्वीकृति परीक्षणों के लिए फर्म के परिसर पर आईएन/सीएसएल की अनुपलब्धता के कारण मुख्य विलम्ब।	13.85
38	ताज़े पानी के पम्प	पीओ/आईएसी/एसीआई/000041/ 09-10	01.06.09	05.12.09	10.05.10	20	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	0.68
39	ताज़े पानी के जल-मण्डल			31.01.10	13.09.11	20		
40	ताज़े पानी के आरओ प्लांट	पीओ/आईएसी/ एसीआई/ 0001297/08-09	08.04.09	31.01.10	13.09.11	15	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	11.48
41	ताज़े पानी के क्लोरीनेटर		15.01.09	31.01.10	02.04.11	10	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	0.48
42	समुद्री पानी के कूलिंग पम्प	पीओ/एडीएस/एसीआई/000267/ 08-09	16.09.09	30.06.10	12.04.11	11	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	1.01
43	संचालन गियर	पीओ/एडीएस/एसीआई/000286/ 08-09	31.05.08	31.01.09	18.12.09	19	भवन आरेखणों, शॉक जांच, आदि जो एलएण्डटी एवं नई नियंत्रण प्राथमिकता उठाने के कारण नहीं हैं, के अनुमोदन में विलम्ब जो डीक्यूए (डब्लूपी) द्वारा पीओ/पीओटीएस के अनुसार नहीं था, के कारण डिलीवरी मे लगभग 19 महीने का विलम्ब हुआ।	9.23
44	मशीनरी वेंटिलेशन प्रणाली के लिए हीट एक्सचेंजर (एचवीएसी)	पीओ/आईएसी/एसीआई/000273/ 10-11	29.05.10	31.03.12	आंशिक डिलीवरी	मापा नहीं जो सकता	आईएन द्वारा डिज़ाईन में बार-बार परिवर्तन	97.42
45	एसी प्लांट	पीओ/एडीएस/एसीआई/000159/ 08-09	06.05.08	15.06.09	02.03.10	9	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	78.42
46	एसी चिल्ड वॉटर पम्प			15.06.09	27.09.10	15	विलम्ब का मुख्य कारण नौसेना द्वारा नामित एकल विक्रेता (मैसर्स बीकॉन) द्वारा एसी प्लांट विक्रेता (मैसर्स केपीसीएल) को पम्पों की आपूर्ति में विलम्ब था। सीएसएल द्वारा अधिकतम एलडी का उद्ग्रहण किया गया। फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही।	
47	एसी समुद्री जल पम्प			15.06.09	22.06.10	12		
48	संद. संयंत्रों के लिए समुद्री पानी के पम्प	पीओ/आईएसी/एसीआई/000004/ 09-10	06.04.09	31.03.10	06.06.11	15	फर्म डिलीवरी कार्यक्रम का पालन करने में विफल रही	9.68
49	रेफ्रिजरेशन प्लांट			31.03.10	06.06.11	15		

*सीएसएल के अभिलेखों से संकलित

अनुबंध-IV

(पैरा 2.6.1.2 देखें)



अनुबंध-V

(पैरा 2.6.1.3 देखें)

क्रं. सं.	मद वर्णन	चरण-I अनुबंध के अन्तर्गत स्वीकृत दर के अनुसार पूरे किए गए कार्यक्षेत्र की लागत		उपयुक्त वास्तविक मानव दिवसों के संदर्भ में पूरे किए गए कार्यक्षेत्र की लागत		बाड़े को अनुचित लाभ
		ढांचा	आऊटफिट	ढांचा	आऊटफिट	अन्तर (₹ करोड़ में)
क	टनों में भार	12894	1310	12894	1310	
ख	मानव घण्टा प्रति टन	1030	2060			
ग	श्रमिक मानव घंटे क x ख	15979420		6864000*		
घ	प्रति श्रम घंटा श्रमिक दर (₹)	163.00		163.00		
ड	श्रमिक लागत (₹ करोड़)	260.47		111.88		148.59
च	ऊपरी दर प्रति घंटा (₹)	322.90		322.90		
छ	ऊपरी लागत (₹ करोड़)	515.98		221.64		294.34
ज	लाभ के बिना कुल बाड़ा प्रयास (₹ करोड़)	776.45		333.52		442.93
झ	7.5% की दर पर लाभ	58.23		25.01		33.22
ञ	कुल बाड़ा प्रयास (₹ करोड़)	834.68		358.53		476.15

***मानव दिवस = 8 श्रम घंटे। इस प्रकार, 8.58 लाख मानव दिवस = 68,64,000 श्रम घण्टे**

अनुबंध-VI

(पैरा 2.6.2 देखें)

(करोड़ ₹ में)

वर्ष	वि.व. के प्रारम्भ में फ्लेक्सी खाते में उपलब्ध निधियां	वि.व. के दौरान फ्लेक्सी खाते में जारी निधियां	वि.व. के दौरान सृजित व्यय	वि.व. के दौरान व्यय	वि.व. के अन्त में खाते में उपलब्ध शेष
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ङ)	(च)
2006-07	(अगस्त 2006 में खोला गया फ्लेक्सी खाता)	520.56	8.74	318.54	193.28
2007-08	193.28	475.53	26.59	93.31	602.09
2008-09	602.09	531.00	42.88	620.54	555.43
2009-10	555.43	378.15	37.55	634.56	336.57
2010-11	336.57	334.93	19.72	505.14	186.08
2011-12	186.08	431.00	22.24	251.63	387.69
2012-13	387.69	449.50	41.02	638.11	240.10
2013-14	240.10	326.00	11.00	577.07	0.03