

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

17 दिसंबर, 2024

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, संघ सरकार, रक्षा सेवाएँ (वायु सेना) का
मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक के 2024 की प्रतिवेदन संख्या 16 संसद में प्रस्तुत

यह प्रतिवेदन आईएफ के वित्तीय लेन-देनों तथा रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय), सैन्य अभियंता सेवाएँ (एमईएस) में प्रासंगिक अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उजागर मामलों से संबंधित है।

प्रतिवेदन में चार अध्याय हैं:- अध्याय 1 – परिचय, अध्याय 2 – ‘एसी1’ वायुयान का उन्नयन, अध्याय 3 – आईएफ में ‘एसी2’ वायुयान का अधिष्ठापन, अध्याय 4 – अन्य लेखापरीक्षा जाँच-परिणाम।

‘एसी1’ वायुयान का उन्नयन

- मंत्रालय ने ‘एसी1’ वायुयान का उन्नयन आरंभ करने के लिए ₹3,897.41 करोड़ (964 अमेरिकी मिलियन डॉलर) की लागत पर मार्च 2008 में ओईएम के साथ एक अनुबंध निर्धारित किया। वायुयान के उन्नयन, जो कि 2014 तक पूरा किया जाना था, में असामान्य विलंब हुआ था। उन्नयन केवल 2022 तक ही पूरा किया जा सका था। उन्नयन कार्यक्रम में विलंब के परिणामस्वरूप वायुसेना विलंब की अवधि के दौरान आधुनिक वैमानिकी और शस्त्र प्रणालियों के साथ उन्नत ‘एसी1’ वायुयान का लाभ नहीं ले सकी।
- 56.6 अमेरिकी मिलियन डॉलर (एलडी के विरुद्ध 48.2 अमेरिकी मिलियन डॉलर तथा ऑफसेट पेनाल्टी के रूप में 8.39 अमेरिकी मिलियन डॉलर) की राशि लगाई गई, जिसे अभी वसूल किया जाना है।
- ‘क्यू5’ संख्या के वायुयान गँवाने के कारण, वायुसेना को अनुबंधात्मक प्रावधानों की अनुरूपता में उन्नयन किट्स की संख्या में कटौती करनी थी। वायुसेना द्वारा ऐसा नहीं किया गया था, परिणामस्वरूप ₹176.40 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ था।

- परिवर्धित सिस्टम 'एस1' युक्त उन्नत 'एसी1' वायुयान बेड़े की उड़ान 2014 में आरंभ हुई थी। फिर भी फील्ड इकाईयाँ 'एस1' प्रणाली के प्रयोग में विविध खामियों/अनसुलझे मुद्दों, जिससे वायुयान की प्रयोज्यता प्रभावित हो रही थी, के कारण दिक्कतों का सामना कर रही थी।
- 'ओ' आपरेटर के लिए और 'आई' मध्यवर्ती स्तरीय अनुरक्षण सुविधाओं के लिए, कार्य-सेवाएँ दिसम्बर 2013 में संस्वीकृत की गई थीं। औजारों, टैस्टर्स और समस्त आवश्यक लाइनों के लिए सतही उपस्कर की अधिप्राप्ति के लिए, अनुबंध अब तक निर्धारित किया जाना बाकी था। जिस कारण उन्नत वायुयान के लिए अनिवार्य 'ओ' तथा 'आई' स्तरीय अनुरक्षण सुविधाओं को स्थापित करने में विलंब हुआ।
- एक एकीकरण बैंच, जिसकी आपूर्ति ओईएम द्वारा अप्रैल/मई 2011 तक की जानी थी, जून 2024 तक ही प्रवर्तित की जा सकी थी। इसी प्रकार, वायुसेना शस्त्र और ग्राउंड मॉनिटरिंग मोबाइल स्टेशन (जीएमएमएस) के इंजन उप-प्रणालियों, जो निर्धारित सर्विसिंग के दौरान शस्त्र और इंजन प्रणाली जाँचों के लिए आवश्यक थीं, के प्रयोग से विलंबित कमीशनिंग एवं अनुपलब्धता के कारण लंबी अवधि तक वंचित रहा। इसके अतिरिक्त, सतही विद्युत इकाईयों (जीपीयू) की अत्यधिक कमी थी, जो परिचालनों के सुचारू संचालन में रूकावट बन सकती थी। उपलब्ध सतही विद्युत इकाईयों की स्थायीता में कमी थी, जिसके परिणामस्वरूप कई बार वायुयान प्रणालियाँ निष्क्रिय हो जाती हैं।
- परीक्षण बैंच की अनुपस्थिति में, सिस्टम 'एस11' का 'आई' स्तरीय परीक्षण इकाई स्तर पर नहीं किया जा रहा था और मरम्मत योग्य वस्तुओं को ओईएम के माध्यम से परीक्षण और मरम्मत के लिए बैकलोड किया जा रहा था। इसके अलावा, सिस्टम 'एस14' के लिए सर्विसिंग सेंटर स्थापित करने में 13 वर्षों से अधिक की देरी हुई। परिणामस्वरूप, राडार सिस्टम घटकों को ₹17.96 करोड़ की लागत से मरम्मत के लिए ओईएम को भेजा गया। इसके अलावा, 6.82 मिलियन अमेरिकी डॉलर (₹27.18 करोड़) की लागत वाले उच्च मूल्य के परीक्षण उपकरण मरम्मत के अभाव में कई वर्षों से अनुपयोगी स्थिति में पड़े थे और आवश्यक निर्धारित गतिविधियाँ, रियायत/उत्पादन परमिट पर बनी रहीं।
- 'एसी1' उन्नत वायुयान के लिए सर्विस सेंटर 12 वर्षों (मार्च 2011 से जून 2023 तक) के अंतराल के बाद भी अब तक स्थापित किया जाना बाकी था। परिणामस्वरूप, वायुसेना ने अनुरक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्यधिक कैनिबलाइजेशन करना जारी रखा। इसके आगे, मरम्मत और ओवरहॉल (आर.ओ.एच) सुविधाओं को स्थापित करने के लिए वायु सेना मुख्यालय/मंत्रालय द्वारा अनुबंध के निर्धारण में विलंब, और 'एएफएस1' में आर.ओ.एच सुविधा की स्थापना में अधिक विलंब के कारण, वायुसेना ने उन्नत वायुयान के समुच्चयों के आर.ओ.एच के लिए ओईएम के साथ एक अनुबंध किया तथा ₹122.18 करोड़ का परिहार्य व्यय वहन किया।

आईएफ में 'एसी2' वायुयान का अधिष्ठापन

- नब्बे के दशक में 'एसी3' श्रृंखला के वायुयानों के प्रतिस्थापन के लिए भारतीय वायु सेना की आवश्यकता को पूरा करने एवं वैमानिक क्षेत्र में 'टी1' प्रकार के डिजाइन और विकास क्षमता में अंतर को दूर करने के दोहरे उद्देश्यों के साथ वायुयान 'एसी2' के विकास कार्यक्रम को जुलाई 1983 में अनुमोदित किया गया था।

- विकास की प्रक्रिया के दौरान, आवश्यक क्षमताओं, जैसे कि आठ सीमित श्रृंखला उत्पादन (एलएसपी) वायुयान, 'क्यू31' प्रारंभिक परिचालन मंजूरी (आईओसी) वायुयान और 'क्यू31' अंतिम परिचालन मंजूरी (एफओसी) वायुयान, को पूरा करने के लिए 'एसी2' वायुयान को, वायुयान विकास के विभिन्न संस्करणों से गुजरना पड़ा। आईओसी और एफओसी वायुयान 'एसी2वी1' वायुयान कहलाते थे। 'एसी2' वायुयानों के लिए एलएसपी, आईओसी और एफओसी अनुबंध मैसर्स 'वी2' को दिए गए, ताकि घटती स्ववाइन क्षमता को बढ़ाया जा सके।
- आरंभिक परिचालनात्मक मंजूरी (आईओसी) मानदंड प्राप्त करने में पाँच वर्षों (2008 से 2013) का विलंब था जिसके परिणामस्वरूप आईओसी वायुयान की सुपर्दगी सात से नौ वर्षों तक विलंबित हुई थी। इसके अतिरिक्त, दिसंबर 2013 में आईओसी प्राप्त करने वाला 'एसी2' वायुयान बहुत सी एएसआर आवश्यकताओं, को पूरा नहीं कर पाया। जिसके लिए 'डीए1' ने 'क्यू10' संख्या की अस्थायी रियायतें/स्थायी रियायत प्राप्त कीं, आईओसी वायुयान में ये विलंब 2011 के निर्धारित माइलस्टोन के विपरीत, एफओसी वायुयान के अनुबंधित शेड्यूल से सात वर्षों तक की विलंबित सुपर्दगियों के साथ, 2019 में एफओसी की प्राप्ति में फलीभूत हुए। सिग्नलिंग आउट के बाद 'वी2' वायुसेना ने आईओसी/एफओसी वायुयान ('क्यू5' संख्या के आईओसी और 'क्यू38' संख्या के एफओसी में 100 दिनों से अधिक का समय लिया) को परिसर से बाहर निकालने में 06 से 331 दिनों तक का समय लिया, जिसके कारण वायुसेना को वायुयान की सुपर्दगी में और अधिक विलंब हुआ।
- यद्यपि आईओसी वायुयान के मूल भार में विभिन्नता थी, तब भी वायुसेना /मैसर्स 'वी2' ने विकास/उत्पादन प्रक्रिया की संवर्धित परिपक्वता के भाग के रूप में, एफओसी वायुयान के मूल भार को अनुकूलतम और मानकीकृत करने में, महत्वपूर्ण मील का पत्थर प्राप्त किया। 'क्यू14' संख्या के आईओसी वायुयान अब भी एफओसी मानदंड तक उन्नत किए जाने थे। आईओसी वायुयान की महत्वपूर्ण सर्विसिंग शेष होने के समय पर आवश्यक परिवर्धन किए जाने का प्रस्ताव किया गया था।
- मैसर्स 'वी2' इन वायुयानों के उत्पादन के दौरान, 'क्यू14' संख्या के नए आईओसी उत्पादन विमानों में से, 'क्यू15' संख्या के वायुयानों में, कैट 'ए' घटकों की कमी के कारण कैट 'ए' घटकों का उपयोग करने के बजाय, कैट 'बी' घटकों का उपयोग कर रहा था। इनमें से कुछ कैट 'बी' घटकों को बाद में कैट 'ए' घटकों से बदल दिया गया क्योंकि ये घटक उच्च विफलता दर समुच्चय (एचएफआरए) बन गए थे।
- अप्रैल 2024 तक मैसर्स 'वी2' प्रशिक्षक वायुयानों की 'क्यू3' संख्या में से केवल 'क्यू16' संख्या आपूरित कर पाया था। एंजेंसी 'डीए1' और मैसर्स 'वी2' ने वायुयान के श्रृंखला उत्पादन के समानांतर प्रशिक्षक वायुयान के उत्पादन के लिए मामला नहीं उठाया था जैसा कि आईओसी और एफओसी अनुबंध शेड्यूल्स में निर्धारित था। प्रशिक्षण साधनों/अनुरक्षण सिम्युलेटरों की आपूर्ति प्रथम आईओसी और एफओसी वायुयान की सुपर्दगी से 12 महीने पूर्व की जानी थी। मैसर्स 'वी2' केवल 2022 में ही सिम्युलेटरों की आपूर्ति कर सका था। 10 वर्षों से अधिक के लिए प्रशिक्षण सिम्युलेटरों की गैर-उपलब्धता के कारण, तकनीकी प्रकार प्रशिक्षण विद्यालय को प्रशिक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एंजेंसी 'डीए1', से विकासात्मक नमूना सिम्युलेटर को उधार पर लेना पड़ा।
- 'एसी2' वायुयान बेड़े की निम्न सेवा-योग्यता के साथ मिश्रित विलंबित सुपर्दगियों के परिणामस्वरूप 'एसक्यू4' स्ववाइन के संबंध में उड़ान कार्य में अत्यधिक कमियाँ हुईं। दूसरी ओर, 'एसक्यू5' स्ववाइन,

द्वितीय 'एसी2' वायुयान स्क्वाड्रन, परिभाषित मानकीकृत परिचालनात्मक भूमिका और कार्य के बिना परिचालित थी क्योंकि इसका नीति-पृष्ठ मंत्रालय द्वारा अब तक अनुमोदित किया जाना शेष था।

- मैसर्स 'वी2' द्वारा आईओसी और एफओसी वायुयान के लिए औजारों, टैस्टर्स और सतही उपस्करों की आपूर्ति में अत्यधिक कमियाँ थीं। आईओसी वायुयान की 'क्यू14' संख्या में से 'क्यू38' संख्या के वायुयानों के अधिष्ठापन से छह महीनों और उससे अधिक के लिए स्क्वाड्रनों में एओजी थे। इसके अतिरिक्त, वायुयान 'क्यू32' संख्या में डिजाइन और निर्माणाधीन मरम्मत के लिए 12 महीनों और उससे अधिक के लिए मैसर्स 'वी2' के पास रखे थे। वायुसेना स्टेशन का दौरा करने वाली मैसर्स 'वी2' के वारंटी और सहयोग दल द्वारा कोई वारंटी स्पेयर्स नहीं रखे थे। परिणामस्वरूप, दूसरे वायुयान को सेवा-योग्य बनाने के लिए कैनिबलाइजेशन का काफी सहारा लिया गया था। यद्यपि मंत्रालय ने खराबियों और डिजाइन मुद्दों को संबोधित करने के लिए अब प्रक्रिया तैयार कर ली है, फिर भी चार आईओसी वायुयान विस्तारित वारंटी अवधि के तहत भी पूरी तरह से प्रयोग नहीं किए जा सके।
- एक 'एसी2' वायुयान में 'क्यू41' संख्या के मरम्मत योग्य एलआरयू में से, मैसर्स 'वी2' द्वारा 'क्यू43' संख्या के एलआरयू के लिए आरओएच सुविधा स्थापित की गई थी और शेष 'क्यू44' संख्या के एलआरयू के लिए आरओएच सुविधा स्थापित नहीं की गई थी। इन 'क्यू44' संख्या के एलआरयू में से, 'क्यू47' संख्या मैसर्स 'वी2' में स्वदेशीकरण के अधीन थे।
- यद्यपि 'एएफएस6' में जुलाई 2018 से 'एसी2' वायुयान स्क्वाड्रन परिचालित थे, तब भी ₹524.05 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ संबंधित अवसंरचना कार्य करीबन आठ वर्षों के विलंब के बावजूद भी अब तक पूरे किए जाने थे। इसके अतिरिक्त, भूमि अधिग्रहण के गैर-भौतिकीकरण के कारण, 'एएफएस6' में परिचालन इकाई अपने प्रशिक्षण और परिचालनों में सीमाबद्धताओं का सामना कर रही थी।

अन्य लेखापरीक्षा जाँच-परिणाम

- 'एएफएसबी7' के सृजन हेतु सुरक्षा पर कैबिनेट समिति (सीसीएस) के अनुमोदन के विपरीत, आईएफए ने सीएफए (यहाँ सीसीएस) से अनुमोदन लिए बिना साइट को 'पी10' में स्थानांतरित कर दिया, जिससे एएफएसबी की स्थापना में विलंब हुआ और ₹36.81 करोड़ की लागत का संवर्धन हुआ। इसके अतिरिक्त, वायुसेना ने 'एएफएसबी9' के लिए अवसंरचना के सृजन के लिए, कार्यबल उच्चतम सीमा के भीतर तथा कोई वित्तीय प्रभाव न रखने वाली इकाईयों के उत्थान/पुनर्संगठन/प्रतिस्थापन/विघटन के लिए वायुसेना के उप प्रमुख को दी गई शक्तियों का असंगत उपयोग करते हुए, ₹9.18 करोड़ का व्यय वहन किया। इस प्रकार, सीसीएस संस्वीकृति से गैर-अनुपालन के कारण 'पी9' स्थान पर 'एएफएसबी7' की स्थापना में, ₹9.18 करोड़ के परिहार्य व्यय और ₹36.81 करोड़ के लागत संवर्धन के साथ, 5 वर्षों से अधिक का विलंब हुआ।
- मैसर्स 'वी5' के साथ 'एस20' सिस्टम के अप्रैल 2018 और नवंबर 2019 में तीन वर्षों के लिए दो वार्षिक अनुरक्षण अनुबंधों (एएमसी) की लागत, उपस्कर की लागत के साथ ही साथ अधिष्ठापन तथा प्रवर्तन लागत, अनावर्ती व्यय तथा परियोजना प्रबंधन लागत के पाँच प्रतिशत के रूप में क्रियान्वित था। तथापि, मैसर्स 'वी5' के साथ वार्ताओं के अनुसार, एएमसी की लागत केवल उपस्कर लागत के पाँच प्रतिशत के रूप में क्रियान्वित की जानी थी। अस्वीकार्य लागत घटकों के समावेशन के परिणाम स्वरूप ₹23.18 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

- आकस्मिक अधिप्राप्ति प्रक्रिया के तहत, वायुसेना ने 18.90 अमेरिकी मिलियन डॉलर तथा 32.47 अमेरिकी मिलियन डॉलर की राशि के लिए प्रोपाइटरी आर्टिकल प्रमाणपत्र आधार पर 'क्यू3' संख्या के सिस्टम 'एस21' की अधिप्राप्ति के लिए जुलाई 2019 में मैसर्स 'वी9' के साथ दो अनुबंध निर्धारित किए। लेकिन, वायुसेना ने अंतर्शासकीय मूल्य निर्धारण दर्शन समझौते (पीपीए) 2017 के भाग के रूप में उपलब्ध थोक रियायत का लाभ नहीं उठाया, जिसमें 15 अमेरिकी मिलियन डॉलर से अधिक मूल्य वाले अनुबंधों पर 10 प्रतिशत की थोक रियायत प्रदान की गई थी। इसके अतिरिक्त, यह मानते हुए कि पीपीए 2017 देश 'सी1' और मंत्रालय के बीच एक समझौता था, वायुसेना यह मामला विचारार्थ मंत्रालय को भेजने के लिए बाध्य था, जो कि नहीं भेजा गया। इस प्रकार, दोनों अनुबंधों में पीपीए 2017 का पालन न करने से 37.50 करोड़ रुपये की हानि हुई।
- 'एएफएस12' में वायुयान संचालन सतह के पुनरूत्थान के कार्य के संबंध में अनुबंध करार, प्रशासनिक अनुमोदित राशि से 22.14 प्रतिशत कम पर निर्धारित किया गया था। वास्तविक संस्वीकृति से परिणामी बचतें, लेकिन, प्राधिकारियों द्वारा अनियमित रूप से रखी गई थीं। तदोपरांत ये विचलन आदेशों के माध्यम से मूल अनुबंधकर्ता द्वारा ₹14.33 करोड़ राशिगत दो नए अतिरिक्त कार्यों के निधि निष्पादन के लिए प्रयोग की गई थी, जो अनियमित था और अनुबंधकर्ता के लिए अनुचित लाभ को बढ़ाने के फलस्वरूप था।

BSC/SS/