

## अध्याय II : रक्षा मंत्रालय

### 2.1 टाट्रा वाहनों के स्वदेशीकरण में अत्यधिक विलंब

बी ई एम एल ने रक्षा मंत्रालय के दृष्टांत पर टाट्रा वाहनों के स्वदेशीकरण के लिए मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) के साथ 28 वर्ष पहले 1986 में एक सहयोग अनुबंध पर हस्ताक्षर किए थे। बी ई एम एल द्वारा 1991 तक 86 प्रतिशत स्वदेशीकरण करने का लक्ष्य परिकल्पित किया गया था। हालांकि, 2014 तक यह लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया है। बी ई एम एल ने 1986 और 1991 के बीच वाहनों के पर्याप्त संख्या में आदेश देने में मंत्रालय की विफलता को इस विलंब का मुख्य कारण बताया। थलसेना द्वारा बी ई एम एल को दीर्घ अवधि के लिए दिये जाने वाले आदेशों के स्पष्ट अभाव के कारण टाट्रा वाहनों के स्वदेशीकरण प्रक्रिया का नुकसान हुआ। जिसके परिणामस्वरूप टाट्रा वाहनों के उत्पादन में आत्म-निर्भरता का लक्ष्य विफल हो गया।

रक्षा उत्पादों में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने हेतु सरकार द्वारा किये गये अनेक प्रयासों<sup>8</sup> के बावजूद अपने रक्षा उत्पादों के लिए भारतीय थलसेना की निर्भरता, विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर अभी भी जारी है। रक्षा अध्ययन तथा विश्लेषण संस्थान (आई डी एस ए) ने भारतीय रक्षा उद्योग पर अपनी प्रतिवेदन (जुलाई 2013) में कहा था कि भारत 2006-07 से 2010-11 की अवधि के दौरान अपनी रक्षा पूँजीगत अधिग्रहण बजट का 52 से 61 प्रतिशत आयात पर खर्च कर रक्षा क्षेत्र में विश्व का सबसे बड़ा आयातक था। भारत में रक्षा उपस्करों के लिए उद्योगों का विकास करने की दृष्टि से नौ रक्षा क्षेत्र के सार्वजनिक उपक्रमों (डी पी एस यूज) और 39 आयुध निर्माणियों (ओ एफ) को रक्षा उत्पादों के डिजाइनिंग तथा समाकलित करने का कार्य प्रदान किया गया है। रक्षा मंत्रालय के अधीन रक्षा उत्पादन विभाग, (डी डी पी) उनके कार्यकलापों का निरीक्षण करता है। विदेशी मूल उपस्कर निर्माता (ओ ई एम) से प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी ओ टी) के द्वारा वे अपने इन-हाउस उत्पादन कार्यक्रमों के माध्यम से रक्षा क्षेत्र की मांगों की आपूर्ति करते हैं। डी पी एस यूज की उत्पाद श्रेणी में रक्षा क्षेत्र के वायुयान, युद्धपोत, पनडुब्बियां, भारी वाहन व अर्थ मूवर्स, प्रक्षेपास्त्र, विभिन्न प्रकार के इलेक्ट्रॉनिक उपकरण एवं अन्य महत्वपूर्ण उपस्कर शामिल हैं।

इन उत्पादों की श्रेणी में टाट्रा वाहन, जिसका प्रयोग प्रक्षेपास्त्रों तथा रेडारों को विशेष दिशा में निश्चित करने हेतु सबसे व्यापक रूप में किया जाता है तथा जिसकी अधिप्राप्ति भारतीय थलसेना द्वारा भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड (बी ई एम एल) से किया जाता है, को समग्र जांच के लिए चयनित किया गया। इस संबंध में रक्षा मंत्रालय में रक्षा उत्पादन विभाग, थल सेना मुख्यालय, बी ई एम एल बेंगलूरू, केन्द्रीय आयुध डिपो<sup>9</sup> देहू रोड तथा दो थलसेना बेस कार्यशालाओं<sup>10</sup> में जुलाई 2012 से दिसंबर 2012 के दौरान लेखापरीक्षा की गई। अक्टूबर 2014 तक की नवीनतम स्थिति का पता लगाकर इस प्रतिवेदन को अद्यतन किया गया है।

टाट्रा वाहन सभी भू-प्रदेशों के लिए डिजाइन किया गया विशेष 'बी'<sup>11</sup> टाइप अर्थात गैर-लडाकू वाहन है जिसका प्रयोग भारतीय थलसेना में अधिकांशतः टैंकों के परिवहन के लिए तथा प्रक्षेपास्त्र लांचर, गन टोविंग ट्रैक्टर, गोला-बारूद वाहक, फायर क्रैश टैंडर एवं मध्यम रिकवरी वाहन आदि के रूप में भी किया जाता है।

<sup>8</sup> 1948 और उसके बाद के भारत सरकार के औद्योगिक नीति संकल्प

<sup>9</sup> सी ओ डी देहू रोड टाट्रा पुर्जों के भंडारण, प्रावाधान एवं अधिप्राप्ति लिए समर्पित डिपो है।

<sup>10</sup> 508 थलसेना बेस कार्यशाला, इलाहाबाद तथा 510 थलसेना बेस कार्यशाला मेरठ को टाट्रा वाहनों के ओवरहॉल का कार्य सौंप गया है।

<sup>11</sup> वर्ग 'बी' वाहन वे हैं जिनका प्रयोग भारतीय थलसेना में गैर लडाकू प्रयोजनों के लिए किया जाता है

इन वाहनों का आयात चोकोस्लोवाकिया के मेसर्स ओमनीपॉल (ओ ई एम) से 1969 से किया जा रहा था। मई 1983 से पूर्व थलसेना लगभग 1340 टाट्रा वाहनों का आयात कर चुकी थी जब भारत सरकार ने इच्छा जतायी कि इनकी भावी आवश्यकतओं कि पूर्ति ओ ई एम के साथ अनुज्ञप्ति अनुबंध के आधार पर स्वदेशी उत्पादन के द्वारा किया जाए, जो विदेशी विनियम (एफ ई) की बचत और टाट्रा वाहनों के अनुक्षण, तथा कलपूरजे के उत्पादन में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने में सहायक होगा।

बी ई एम एल, जो एक डी पी एस यू है, को टाट्रा वाहनों के स्वदेशी उत्पादन के लिए मंत्रालय द्वारा 1983 में चुना गया तथा मई 1986 में बी ई एम एल ने 10 वर्ष की वैध अवधि के साथ टाट्रा वाहनों तथा कल पुर्जों के अधिकृत उत्पादन<sup>12</sup> के लिए ओ ई एम के साथ एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किए। बी ई एम एल द्वारा जून 1986 में एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) तैयार की गई, जिसके अनुसार 1986 से 1991 तक पांच वर्ष की अवधि में चरणबद्ध तरीके से 1030 टाट्रा वाहनों का उत्पादन कर अधिकतम 86 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त किया जाना था। इस उद्देश्य के लिए ₹ 29.45 करोड़ की लागत पर सिविल निर्माण कार्य और संयंत्र व मशीनरी सहित कुछ उत्पादन सुविधाएं क्रमशः 1987 से 1991 तक बी ई एम एल में स्थापित किए जाने थे जिसका अनुमोदन सी सी पी ए<sup>13</sup> द्वारा किया गया था (फरवरी 1987)। सी सी पी ए के अनुमोदन में 1990-91 के अंत तक स्वदेशीकरण हो जाने पर विदेशी विनियम में ₹ 19.78 करोड़ तक की बचत होगी के संकेत दिये गये थे। इसके बाद बी ई एम एल ने ओ ई एम -2 के साथ अन्य उपबंध/ समझौता ज्ञापन पर भी हस्ताक्षर किए जो कि स्वदेशीकरण प्रक्रिया से संबंधित थे। उन सभी उपबंधों का सार तालिका-10 में नीचे दिया गया है:

तालिका:10- टाट्रा वाहनों के उत्पादन हेतु किए गए उपबंधों का विवरण

अनुज्ञप्ति अनुबंध/एम ओ यू का वर्ष	ओ ई एम का नाम	वैधता की अवधि	सन्निहित प्रमुख विषय व मर्दे
मई 1986 में किया गया अनुज्ञप्ति अनुबंध	मेसर्स ओमनीपॉल	10 वर्ष	1. तकनीकी प्रलेखन शुल्क के रूप में ₹ 3 करोड़ के भुगतान के साथ निरंतर उन्नयन सहित वाहनों की संपूर्ण जानकारी एवं तकनीकी प्रलेखन का हस्तांतरण परिकल्पित था। 2. संघटक भाग एवं कल पुर्जे बड़े पैमाने पर सम्मिलित थे। 3. ₹ 39.95 करोड़ तक की कीमत वाले संघटक बी ई एम एल द्वारा खरीदे जाने थे। 4. सहयोगी द्वारा संघटक पुर्जे एवं कल पुर्जों के लिए बाई-बैंक का प्रावधान। 5. तीन प्रकार के टाट्रा वाहनों <sup>14</sup> का विनिर्माण।
जून 1997 में संघटक पुर्जों के लिए किया गया अनुबंध	मेसर्स टाट्रा सिपॉक्स (यू के) लिमिटेड (टी एस यू के) <sup>15</sup>	10 वर्ष (हालांकि सितंबर 1997 में अगले अनुबंध पर हस्ताक्षर हो जाने के पश्चात यह अनुबंध कार्यान्वित नहीं किया गया था)	1. चार प्रकार <sup>16</sup> के टाट्रा वाहनों के उत्पादन के लिए अपेक्षित 104 संघटकों की अधिप्राप्ति के लिए 'संघटक पुर्जे अनुबंध' 2. टाट्रा के संघटक पुर्जों एवं कल पुर्जों का बाई-बैंक खंड (कोई मात्रा या मूल्य सूचित किए बिना)
सितंबर 1997 का सामरिक सहयोग उपबंध	मेसर्स टी एस यू के	10 वर्ष	जून 1997 के अनुबंध के स्थान पर इस अनुबंध में टाट्रा वाहनों के अलावा अन्य वाहन जैसे कटासि 4x4 वाहन, फांटून मेन स्टीम ब्रिज

<sup>12</sup> अधिकृत उत्पादन वह उत्पादन है जो 6x6 तथा 8x8 वर्जन के अधिकृत क्षेत्र में विशिष्ट उत्पाद के लिए तकनीकी दस्तावेज तथा नो हाऊ प्राप्त करने के बाद किया जाता है। टाट्रा 4x4 को 1997 के सामरिक सहयोग अनुबंध में शामिल किया गया था।

<sup>13</sup> राजनितिक मामलों की मंत्रीमंडलीय समिति

<sup>14</sup> टी-815 बी टी आई 26265 8x8 वी वी आई टी 20235 6x6 और टी 815 वी वी एन 26265 8x8

<sup>15</sup> राजनीतिक रूप से चेकोस्लोवाकिया के चेक तथा स्लोवाक गणराज्यों में विखंडित हो जाने के पश्चात टाट्रा सिपॉक्स (यूके) के लिमिटेड नामक कंपनी ने पहले के मेसर्स ओमनीपॉल और मेसर्स सिपॉक्स ग्रुप ऑफ कंपनीज के व्यापार को अपने अधिकार में लिया।

<sup>16</sup> टी 815 वी टी आई 8x8 टी 815 वी वी एन 8x8 टी 815 वी पी 13 8x8 टी 815 वी पी आर 9 8x8

			सिस्टम , उत्खनक एवं टाट्टा चेसिस पर स्थापित किए जाने वाले फिनिशिंग मशीनें तथा टाट्टा चेसिस पर स्थापित किए जाने वाले क्रेन आदि शामिल थे।
मार्च 2003 में हस्ताक्षरित एम ओ यू	मेसर्स टी एस यू के	10 वर्ष	1. छदित टाट्टा <sup>17</sup> तथा भारी रिकवरी वाहन शामिल थे 2. महत्वपूर्ण एग्जिगेट्स जैसे धुरी एवं कतिपय संघटकों जो अब तक पिछले अनुबंध के अंतर्गत आते थे को स्वदेशीकरण प्रक्रिया से हटा दिया गया,
फरवरी 2008 का एम ओ यू <sup>18</sup> तथा फरवरी 2009 का एम ओ ए <sup>19</sup>	मेसर्स टी एस यू के	10 वर्ष	1. टाट्टा वाहन <sup>20</sup> के एक अन्य रूपांतर और टाट्टा वाहनों के लिए अधिक उन्नत यूरो II इंजनों का स्वदेशी उत्पादन शामिल था। 2. उत्पादन आरंभ होने के 36-वें महीने में इंजन का लगभग 60-65 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त करना। 3 बी ई एम एल को टाट्टा इंजनों की सभी खरीदी हुई और स्वामित्व मदों का स्वदेशीकरण करने तथा उन इंजन पुर्जों को खरीदने जिनका तकनीकी अथवा आर्थिक कारणों से भारत में उत्पादन सम्भव नहीं था के विकल्प के साथ अनुमति प्रदान किया गया था। 3. इंजन की स्वदेशीकरण प्रक्रिया/ प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण की लागत 4.00 मिलियन यू एस डालर थी। इसके लिए जुलाई 2010 तथा जनवरी 2011 में ₹18.70 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था।

(स्रोत: अनुज्ञप्ति अनुबंध/ समझौता ज्ञापन का सार)

बी ई एम एल ने 1986 में किए गये अनुबंध के अनुसार ओ ई एम से संघटकों की अधिप्राप्ति के पश्चात वर्ष 1987-88 से टाट्टा वाहनों का उत्पादन प्रारंभ किया। आगामी वर्षों में भी संघटकों तथा समुच्चयों की अधिप्राप्ति के लिए ओ ई एम पर नियमित आदेश दिए जाते रहे थे, जिसका परिशिष्ट- II में उल्लेख किया गया है।

टाट्टा वाहनों के स्वदेशीकरण पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा आगामी पैराग्राफों में दी गई है।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 1. स्वदेशीकरण प्रक्रिया में लक्ष्य प्राप्ति में कमी

सी सी पी ए के अनुमोदन से बी ई एम एल द्वारा तैयार की गई डी पी आर के अनुसार वर्ष 1990-91 तक टाट्टा वाहनों का 86 प्रतिशत स्वदेशीकरण किया जाना था। हालांकि, बी ई एम एल द्वारा वर्ष 1990-91 तक वास्तव में हासिल की गई प्रगति मात्र 29.31 प्रतिशत थी जो अत्याधिक कम थी। यहाँ तक कि 2012-13 अर्थात् सी सी पी ए द्वारा अनुमोदन प्रदान किए जाने के 26 वर्षों के बाद भी स्वदेशीकरण का उपलब्धि स्तर मात्र 62.5 प्रतिशत था। यद्यपि बी ई एम एल ने धुरी और अन्य संघटकों का स्वदेशीकरण वर्ष 2013-14 में 12.5 प्रतिशत अतिरिक्त प्राप्त करने का दावा किया था, जबकि स्वदेशीकरण के इस अतिरिक्त उपलब्धि के लिए गुणवत्ता आवश्यकता नियंत्रणालय (सी क्यू ए)<sup>21</sup> का अनुमोदन अभी प्रतीक्षित था।

<sup>17</sup> टाट्टा पर आधारित भारी रिकवरी वाहन एवी 15 सहित टाट्टा वाहनों वर्तमान श्रेणी

<sup>18</sup> एम ओ यू दो पार्टियों के मध्य द्विपक्षीय सहमति का वर्णन करने वाला एक विधिक प्रलेख है, जिसमें सामान्यतया संविदा की वाध्यकारी शक्ति का अभाव होता है।

<sup>19</sup> एम ओ ए एक इच्छित परियोजना पर एक साथ कार्य करने हेतु दो पक्षों के बीच लिखित प्रलेख है और यह अपनी प्रतिबद्धता निभाने के लिए दोनों उत्तरदायी पक्षों को बाध्य करता है।

<sup>20</sup> 22 से 28 टन क्षमता वाले टिप्पर ट्रक्स

<sup>21</sup> गुणवत्ता आवश्यकता नियंत्रणालय बी ई एम एल टाट्टा वाहनों का मुहरबंद विवरण अतिधारण प्राधिकारी (ए एच एस पी) है

हमने पाया कि स्वदेशीकरण के परिकल्पित लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहने के बावजूद बी ई एम एल द्वारा कुल 7942 टाट्रा वाहन उत्पादित तथा आपूर्ति किये गये थे। 1986-87 तथा 2013-14 के बीच टाट्रा वाहनों के उत्पादन और स्वदेशीकरण की मात्रा का संक्षिप्त विवरण परिशिष्ट II में दर्शाया गया है।

परिशिष्ट-II से यह देखा जा सकता है कि 1987 से 1991 तक की अवधि के दौरान योजनागत रूप में बी ई एम एल को आदेश नहीं दिए गए थे, हालांकि 2000 के बाद की अवधि में बी ई एम एल को पर्याप्त संख्या में आदेश दिए गए थे। फिर भी बी ई एम एल ने वाहन का उत्पादन विदेशी सहयोगी से संघटकों के अधिकतम अंश के आयात द्वारा किया। यह 1986 के अनुबंध में वाहनों के उत्पादन से संबंधित सम्पूर्ण जानकारी तथा तकनीकी प्रलेखन के हस्तांतरण के प्रावधान होने के तथ्यों के बावजूद भी हुआ। इस प्रकार, दो दशकों से अधिक समय गुजर जाने के बावजूद भी स्वदेशीकरण, योजनागत 86 प्रतिशत के स्तर तक नहीं पहुँच पाया था।

## 2. टाट्रा की स्वदेशीकरण प्रक्रिया की लेखापरीक्षा जांच से निम्नलिखित का पता चला:

### (i) दीर्घ अवधि के आवश्यकताओं के प्रक्षेपण के अभाव के कारण स्वदेशीकरण प्रक्रिया पर प्रतिकूल प्रभाव

प्रतिवर्ष 150 वाहनों की औसत पर थलसेना द्वारा निर्धारित की गई दीर्घकालिक मांग के आधार पर भारत सरकार ने 1983 में आयात करने के बजाय विदेशी ओ ई एम से अनुज्ञप्ति प्राप्त कर टाट्रा का स्वदेशी उत्पादन करने के निर्णय लिए। बी ई एम एल ने अपनी डी पी आर<sup>22</sup> में प्रस्ताव किया कि 1986-87 से 1990-91 तक की अवधि के दौरान 1030 वाहनों का उत्पादन कर 86 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त कर लिया जाएगा। डी पी आर में प्रस्तावित स्वदेशीकरण में प्रगति बनाम उत्पादन कार्यक्रम का अनुमोदन सी सी पी ए द्वारा 1987 में किया गया था। हालांकि बी ई एम एल को उत्पादन हेतु मंत्रालय द्वारा थलसेना की ओर से दिए गए वास्तविक आपूर्ति आदेश डी पी आर में सूचित किए गए लक्ष्य के आस-पास भी नहीं थे, जैसाकि निम्न तालिका-11 में देखा जा सकता है।

तालिका:11 बी ई एम एल को दिए आदेशों में कमी का विवरण

वर्ष	डी पी आर के अनुसार उत्पादित किए जाने वाले वाहनों की संख्या	बी ई एम एल को दिए गए वास्तविक आदेश	जारी किए गए कुल आदेश
1986-87	80	0	0
1987-88	200	80	80
1988-89	250	130	210
1989-90	250	190	400
1990-91	250	100	500
1992-2014	डी पी आर में विचार नहीं किया गया।	7,695	8,195

(स्रोत:ड्राफ्ट लेखा परीक्षा प्रतिवेदन पर मंत्रालय का उत्तर)

उपर्युक्त तालिका-11 से यह देखा जा सकता है कि 86 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त करने हेतु डी पी आर में परिकल्पित 1030 वाहनों की नियोजित संख्या के बदले में 1986 और 1991 के बीच मंत्रालय द्वारा मात्र 500 वाहनों के लिए आदेश दिए गए थे। बी ई एम एल ने 1988 में मंत्रालय को भेजी गई एक संसूचना में सूचित किया था कि थलसेना से वाहनों के लिए कम संख्या में आदेश प्राप्त होने

<sup>22</sup> बी. ई. एम. एल. द्वारा तैयार डी पी आर यह दर्शाता है कि टाट्रा वाहनों का उत्पादन कार्यक्रम थलसेना द्वारा निर्धारित आवश्यकता के अनुसार किया गया।

की स्थिति में मितव्ययिता के पैमाने पर स्वदेशीकरण महँगा हो रहा था। इसलिए बी ई एम एल ने मंत्रालय द्वारा कम संख्या में दिए गए आदेशों को स्वदेशीकरण में विलंब का कारण बताया।

मंत्रालय/ सेना ने बी. ई. एम. एल. को स्वदेशीकरण के लिए प्रोत्साहन के रूप में 1990-91 की अवधि से आगे के लिए आदेशों की निरंतरता के संबंध में कोई वायदा नहीं किया तथापि इससे आगे मंत्रालय ने 1992 से 2014 के बीच की अवधि में 7,695 वाहनों के लिए बी. ई. एम. एल. को आदेश दिया।

टाट्टा वाहनों की अधिप्राप्ति के कुछ मामले ऐसे भी थे, जहाँ सामान्य प्रक्रियाओं से बचकर तथा थलसेना द्वारा प्रक्षेपित की गई वास्तविक मांग का मूल्यांकन किए बिना ही बी ई एम एल को आदेश दिए गए थे जो यह सूचित करता है कि स्वदेशीकरण के लिए स्पष्टता की कमी थी, जिसकी चर्चा नीचे की गई है।

(क) थलसेना मुख्यालय ने दिसंबर 2001 में 1070 एच एम वी जी एस (4x4) वाहनों की अधिप्राप्ति के लिए अनुरोध किया था। हमने पाया कि मार्च 2002 में मंत्रालय द्वारा कि ₹ 285.72 करोड़ की लागत पर बी ई एम एल से एकल विक्रेता आधार पर इन वाहनों की अधिप्राप्ति की गई थी। अन्य वाहनों अर्थात् स्टैलियन 6x6 (अशोक लैलेंड), और एल पी टी ए 6x6 (टेलको) जिनमें आशोधनों के कार्यान्वयन की शर्त पर फरवरी 2000 में थलसेना में शामिल करने के लिए मंत्रालय द्वारा अनुमोदन किया गया था, किंतु इस पर विचार किए बिना ही बी ई एम एल से अधिप्राप्ति की गई थी। जैसा वित्तीय सलाहकार, (रक्षा सेवाएं) द्वारा बताया गया था कि अन्य दो 6x6 वाहनों की तुलना में बी ई एम एल से की गई अधिप्राप्ति महँगी थी। इस प्रकार यह अधिप्राप्ति रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया का उल्लंघन करते हुए अधिक लागत तथा 100 प्रतिशत ब्याज रहित अग्रिम का भुगतान करने के बाद की गई थी। एक ओर बी ई एम एल, ओ ई एम से महत्वपूर्ण संघटकों के आयात द्वारा टाट्टा वाहनों का उत्पादन कर रहा था और दूसरी ओर देशी उद्योगों को वैकल्पिक अवसर प्रदान नहीं किया गया।

(ख) जी एस क्यू आर 486 पर आधारित एच एम वी 6x6 और एच एम वी 4x4 जोकि इंफैंट्री बटालियन के लिए उपयुक्त थे के स्थान पर थलसेना ने जी एस क्यू आर 731 पर आधारित 490 जी एस (6x6) वाहनों की अधिप्राप्ति की जो इंजीनियर कोर के लिए उपयुक्त थे। चूँकि टाट्टा एच एम वी (6x6) जी एस क्यू आर 731 के अंतर्गत प्रस्तुत एकमात्र वाहन था अतः ₹ 245.54 करोड़ की लागत पर 490 एच एम वी 6x6 की आपूर्ति हेतु मेसर्स बी ई एम एल को आदेश दिए गए थे (मार्च 2006)। इस प्रकार अधिप्राप्त किए गए वाहन न केवल ₹ 65.46 करोड़ तक मंहगे थे, बल्कि उनमें कम चलायमान गति और कम शेल्फ लाईफ जैसी तकनीकी खामियां भी थी।

(ग) थलसेना ने मरूस्थलों में आपनी गतिशीलता बढ़ाने तथा एयर डिफेंस (ए डी) तोपों की तैनाती हेतु मार्च 2006 में ₹45.57 करोड़ की लागत पर 124 टाट्टा (4x4) वाहनों की अधिप्राप्ति की। परीक्षण दल की सिफारिशें (2003) जिसमें यह सूचित किया गया था कि यूनिटों के लिए केवल टाट्टा 6x6 वाहन ही उपयुक्त थे बावजूद इसके 4x4 वाहनों की अधिप्राप्ति की गई। कुछ समय बाद, अप्रैल 2007 में मरूभूमि में किए गए एक युद्धाभ्यास के दौरान प्रयोक्ताओं ने पाया कि ए डी तोपों से लैस टाट्टा 4x4 एच एम वीज, टाट्टा 6x6 एच एम वीज अथवा 8x8 एच एम वीज से लैस थलसेना इकाईयों के साथ गतिशीलता के मामले में बराबरी करने में असमर्थ थे। अंत में इस आदेश के तहत प्राप्त वाहनों को रेडार जैसे उपकरणों, कमान चौकियों आदि के लिए सहायता वाहनों के रूप में निम्न इष्टतम उपयोग हेतु प्रस्तावित किया गया।

(ii) स्वदेशीकरण के विषय क्षेत्र से संघटक 'धूरी' को हटाना

बी ई एम एल द्वारा तैयार की गई डी पी आर तथा सी सी पी ए अनुमोदन के अनुसार टाट्टा वाहन के प्रमुख संघटकों अर्थात् धूरी जो समग्र प्रक्रिया का 25 प्रतिशत था, का स्वदेशीकरण अंतिम चरण अर्थात् 1990-91 के दौरान किया जाना था। हालांकि, धूरी का स्वदेशीकरण नहीं हो पाया तथा 1986 का अनुज्ञप्ति अनुबंध 1996 में समाप्त हो गया। इसके बाद, बी ई एम एल ने दस वर्ष की वैध अवधि के साथ संघटक पुर्जों के लिए 1997 में एक अन्य अनुबंध पर हस्ताक्षर किए। जब यह अनुबंध प्रभाव में था तभी बी ई एम एल ने मार्च 2003 में ओ ई एम के साथ एक एम ओ यू पर हस्ताक्षर किए जिसमें धूरी और संघटकों को छोड़कर अन्य सभी पुर्जों एवं एग्रीगेटों के स्वदेशीकरण हेतु एक साथ कार्य करने के लिए बी ई एम एल और ओ ई एम सहमत हो गए थे। यह अनुबंध महत्वपूर्ण एग्रीगेट्स जैसे धूरी और कुछ अन्य संघटकों जो स्वदेशीकरण के उद्देश्य से वाहन का लगभग 25 प्रतिशत बनता था, को हटा कर पूर्ववर्ती अनुबंधों के प्रावधानों को प्रभावहीन कर दिया गया। इस प्रकार धूरी के हटाये जाने से स्वदेशीकरण की समस्त प्रक्रिया पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तथा इसके परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण संघटकों के लिए विदेशी विक्रेता पर निरंतर निर्भर होना पड़ा।

बी ई एम एल के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बी ई एम एल के अध्यक्ष द्वारा इस एम ओ यू पर हस्ताक्षर करने से पूर्व बी ई एम एल के निदेशक बोर्ड द्वारा धूरी तथा अन्य संघटकों के हटाने हेतु प्रस्ताव पर न तो चर्चा हुई थी और न ही बी ई एम एल के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स द्वारा अनुमोदन किया गया था। बी ई एम एल के दस्तावेजों में भी इसके लिए कोई विशेष कारण दर्ज नहीं थे। हालांकि, जनवरी 2010 में डी डी पी ने इस तथ्य को संज्ञान में लिया और पाया कि 2003 में हस्ताक्षरित एम ओ यू में मूल उपबंध का उल्लंघन किया गया था, क्योंकि मूल उपबंध बी ई एम एल को धूरी सहित वाहनों के सभी पुर्जों के स्वदेशी उत्पादन का अधिकार प्रदान करता था। इसलिए बी ई एम एल को 2003 के एम ओ यू को समाप्त करने का निर्देश दिया गया, क्योंकि यह ऐसे महत्वपूर्ण अधिकार से वंचित करता था, जो धन का भुगतान करने के बाद प्राप्त किया गया था।

हालांकि, डी डी पी के इन निर्देशों का बी ई एम एल द्वारा अनुपालन नहीं किया गया और एम ओ यू को दस वर्ष की निर्धारित अवधि दिसंबर 2013 तक जारी रखा गया। ये घटनाएं स्पष्टतः सूचित करती हैं कि डी डी पी ने 2003 और 2010 के बीच एम ओ यू को न तो समाप्त करने के लिए कार्रवाही प्रारंभ की और न ही बी ई एम एल को जनवरी 2010 में जारी कि गये अपने आदेश को निरस्त किया। ऐसा बी ई एम एल बोर्ड में डी डी पी का निरंतर प्रतिनिधित्व होने के बावजूद भी हुआ।

उत्तर में यह कहा गया कि बी ई एम एल ने धूरी का स्वदेशीकरण कर अप्रैल 2014 में स्वदेश में विकसित धूरी के साथ टाट्टा वाहनों के थोक उत्पादन क्लियरेंस (बी पी सी) के लिए प्रस्ताव किया था। फिर भी अक्टूबर 2014 तक बी पी सी प्रदान किया जाना बाकी था। उपरोक्त उत्तर से यह स्पष्ट होता है कि स्वदेशी धूरी के सफल परीक्षण मूल्यांकन तथा तदुपरान्त थोक उत्पादन अनुमति देने की प्रक्रिया अभी पूरी नहीं हुई थी। अतः बी ई एम एल द्वारा 75 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त करने का दावा सी क्यू ए के अनुमोदन पर निर्भर था।

(iii) पुर्जों के स्वदेशीकरण में विलंब

पुर्जों की तत्काल उपलब्धता न केवल वाहनों की मरम्मत एवं रखरखाव के लिए बल्कि वाहनों के ओवरहॉल के लिए भी अनिवार्य है, जो इलाहाबाद और मेरठ के थलसेना बेस कार्यशालाओं (ए बी डब्ल्यू) द्वारा किया जाता है। 1986 के अनुबंध के अनुसार बी ई एम एल को टाट्टा वाहनों के स्वदेशीकरण के अलावा उसके पुर्जों का भी स्वदेशीकरण करना था। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- 1986 में हुए प्रारम्भिक अनुबंध के 21 वर्ष बाद अर्थात् 2007 तक कल-पुर्जों का उत्पादन शुरू नहीं हुआ था। इसके परिणामस्वरूप 2013 तक कुल 10878 मर्दों में से मात्र 4423 पुर्जों अर्थात् 40.66 प्रतिशत का ही स्वदेशीकरण किया गया था।
- 4078 स्वदेशीकृत मर्दों जिनके लिए आयुध डिपो, देहू रोड़ द्वारा बी ई एम एल को 2008-2009 और 2013-14 के बीच आदेश दिये गये थे उसमें ₹ 39.51 करोड़ की 1758 मर्दों की कमी पाई गयी। यह कमी इन छः वर्षों के दौरान जारी किये गये आदेशों की 43 प्रतिशत थी।
- इस तथ्य के बावजूद कि टाट्रा वाहनों के पुर्जों की आपूर्ति हेतु बी ई एम एल एकल खिड़की एजेंसी है, ए बी डब्ल्यू इलाहाबाद में (जून 2014) यह पाया गया कि ओवरहॉल से संबंधित कल पुर्जों की 681 मर्दों आपूर्ति हेतु लंबित थी। वर्ष 2013-14 के दौरान ए बी डब्ल्यू मेरठ में पुर्जों की अनुपलब्धता 75 प्रतिशत तक थी।

मंत्रालय ने ड्राफ्ट लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के उत्तर में कहा (अक्टूबर 2013) कि 2008-09 से 2010-11 तक की अवधि के दौरान टाट्रा वाहनों के पुर्जों की औसत उपलब्धता 74 प्रतिशत थी, जिसे उन्होंने संतोषजनक पाया। तथ्य यह है कि हालांकि पुर्जों की उपलब्धता 2008-09 और 2013-14 के बीच बी ई एम एल द्वारा स्वदेशीकृत पुर्जों में से 43 प्रतिशत की आपूर्ति में कमी के मुद्दे का समाधान नहीं करता है।

पुर्जों की अनुपलब्धता से टाट्रा वाहनों के ओवरहॉल/ मरम्मत में उल्लेखनीय विलंब होगा।

### निष्कर्ष

टाट्रा वाहनों एवं कलपुर्जों के स्वदेशीकरण की योजना मंत्रालय द्वारा 1986 में बनायी गयी थी। इस प्रक्रिया को पांच वर्ष में पूर्ण करने की परिकल्पना की गयी थी किन्तु अनुज्ञप्ति अनुबंध हुए 28 वर्ष बाद भी निश्चित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए बी ई एम एल की ओ ई एम पर निर्भरता जारी है।

थलसेना द्वारा बी ई एम एल को दीर्घ अवधि के लिए दिये गये आदेशों में स्पष्ट कमी के कारण टाट्रा वाहनों के स्वदेशीकरण प्रक्रिया का नुकसान हुआ। इससे स्वदेशीकरण के प्रति बी ई एम एल की प्रतिबद्धता में कमी हुई। अनुबंधों में उत्तरोत्तर बदलाव स्वदेशीकरण प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के निर्देश देने के बजाय ओ ई एम पर निर्भरता को बढ़ाया। इसके अतिरिक्त वाहनों के कलपुर्जों के स्वदेशीकरण में भी अत्याधिक विलम्ब हुआ क्योंकि प्रक्रिया ही अनुबंध के 21 वर्ष बाद अर्थात् 2007 में शुरू हुई थी। कलपुर्जों की अनुपलब्धता तथा 43 प्रतिशत तक स्वदेशीकृत कलपुर्जों में (मार्च 2014) में कमी के कारण स्थिति और खराब हो गई। इससे वाहनों की सम्पूर्ण मरम्मत प्रक्रिया प्रभावित हुई। थलसेना द्वारा काफी संख्या में टाट्रा वाहनों का प्रयोग करने के कारण इनका बी ई एम एल द्वारा स्वदेशीकरण तेजी से करने तथा स्वदेशीकृत कलपुर्जों का उत्पादन बढ़ाने की अति आवश्यकता है।

### 2.2 ₹ 27.32 करोड़ मूल्य के अस्वीकार्य उपकरण की अधिप्राप्ति

रक्षा मन्त्रालय ने रसायनिक एजेंटों एवं विषाक्त औद्योगिक कम्पाउंडों की उपस्थिति का पता लगाने हेतु जनवरी 2010 और अक्टूबर 2010 के बीच ₹ 27.32 करोड़ लागत के व्यक्तिगत रसायनिक एजेंट डिटेक्टरों की 999 संख्या को आयात किया। डी पी पी द्वारा निर्धारित भारतीय परिस्थितियों में फील्ड मूल्यांकन परीक्षणों/सिम्युलेटेड परीक्षणों के न करने के परिणामस्वरूप ₹ 27.32 करोड़ के त्रुटिपूर्ण आई सी ए डीयों की स्वीकृति हुई। अगस्त 2011 से इन उपकरणों के फर्म से प्रतिस्थापन जून 2014 तक प्रतीक्षित था।

केम प्रो 100 आई रसायनिक युद्ध एजेंटों (सी.डब्ल्यू.एज) एवं परिवेशी वायु में विषाक्त औद्योगिक कम्पाउंडों के वास्तविक समय का पता लगाने के लिए हाथ द्वारा इस्तेमाल किए जाने वाला एक

व्यक्तिगत रसायनिक एजेंट डिटेक्टर (आई.सी.ए.डी.) है। यह नमूने तत्काल क्षेत्र रसायनिक एजेंटों की उपस्थिति निर्धारित करता है। यह एक हमले के बाद निगरानी भी प्रदान करता है और पूर्ण परमाणु, जैविक, रसायनिक (एन.वी.सी.) सुरक्षात्मक पोस्चर, सैनिकों, काउंटर प्रसार टीमों, स्वतन्त्र छापे दलों, और क्विक रिएक्शन टीमों के कार्मिकों द्वारा प्रयोग किया जाता है।

रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी.पी.पी.) 2006 (पूंजी) के अनुसार उपयोगकर्ता सेवाओं द्वारा विकसित मानक संचालन प्रक्रियाओं (एस.ओ.पी.) के आधार पर फील्ड मूल्यांकन परीक्षणों (एफ.ई.टी.ज) को आयोजित किया जाएगा तथा उपकरणों के स्टाफ गुणात्मक आवश्यकता (एस.क्यू.आर.) परीक्षण के निदेशों का हिस्सा होगी। उपयोगकर्ता द्वारा फील्ड मूल्यांकन ऐसे सभी स्थितियों में आयोजित किया जाएगा जहाँ उपकरण को स्थापित करने की संभावना है तथा विस्तार फील्ड मूल्यांकन रिपोर्ट (एफ.ई.आर.) बनाकर स्टाफ मूल्यांकन बनाने के लिए उसे एस एच क्यू को भेजा जाएगा।

नवम्बर 2007 में रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी.) ने 666 आई.सी.ए.डी.ज् (पहला लॉट) के लिए टेक्नो-वाणीज्यिक प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आर.एफ.पी.) 12 विदेशी विक्रेताओं को जारी किए। तथापि आर एफ पी ने डी पी पी में निर्दिष्ट प्रावधान कि उपयोगकर्ता द्वारा फील्ड मूल्यांकन ऐसे सभी स्थितियों में आयोजित किया जाएगा जहाँ उपकरण को स्थापित करने की संभावना है, को समाविष्ट नहीं किया। आर एफ पी के तहत प्राप्त तकनीकी प्रस्तावों का विश्लेषण करने के उपरान्त दो फर्मों को उपयोगकर्ता परीक्षणों के लिए मई 2008 में सिफारिश की।

दिसम्बर 2008 में रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ.), महानिदेशक गुणवत्ता आश्वासन (डी.जी.क्यू.ए.) एवं इलेक्ट्रॉनिक्स और मेकॅनिकल इंजीनियरिंग (ई.एम.ई.) के उपयोगकर्ताओं के एक संयुक्त तकनीकी प्रतिनिधि मण्डल द्वारा विक्रेता के परिसर में परीक्षण किए और मैसर्स एन्वायरोनिक्स ओए, फिनलैन्ड का मॉडेल कम प्रो 100 आई उपकरण सभी मापदण्डों के अनुरूप पाया गया। उपर्युक्त प्रतिनिधि मंडल ने आई सी ए डी का विक्रेता के परिसर में भारतीय परिस्थितियों में जहाँ उपकरण को तैनात किए जाने थे, मूल्यांकन किए बगैर परीक्षण किया। परीक्षण रिपोर्ट यह भी नहीं संकलित करते हैं कि विक्रेता परिसरों में परीक्षणों के दौरान भारतीय मौसमी परिस्थितियों के अनुरूप बनाया गया था।

इस प्रकार रासायनिक एजेंट डिटेक्शन के लिए उपकरण, जिसको हर परिस्थिति के अनुकूल होना था, को भारतीय परिस्थितियों जहाँ निविदा की स्वीकृति पूर्व उपकरण की तैनाती की जानी थी, में परीक्षण नहीं किया गया जो फील्ड मूल्यांकन परीक्षणों को आयोजित करने के डी पी पी के प्रावधान के विरुद्ध था।

जुलाई 2009 में, रक्षा मंत्रालय ने यूरो 2.85 मिलियन (तब लगभग ₹18.94 करोड़) की कुल लागत पर आई.सी.ए.डी.ज् के पहले लॉट की अधिप्राप्ति हेतु फिनलैन्ड के मेसर्स एन्वायरोनिक्स ओए के साथ संविदा किया। स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया (ए.टी.पी) करने के पश्चात् पूरा कन्साइमेंट जनवरी 2010 में प्राप्त हो गया। इसके बाद मार्च 2010 में अतिरिक्त 333 आई सी ए डीज् दूसरे लॉट को यूरो 1.40 मिलियन (तब लगभग ₹ 8.38 करोड़) की कुल लागत पर उसी संविदा के विकल्प खण्ड के अधीन पुनः पूर्ति आदेश किया। दूसरा लॉट सितम्बर 2010 में प्राप्त हुआ। पावती के स्तर पर भी संयुक्त पावती निरीक्षण (जे आर आई) उपकरण की प्रकार्यात्मक जाँच की जानी चाहिए। परन्तु, ऐसा कोई भी प्रमाण नहीं था जो यह संकेत देता कि इन दोनों अधिप्राप्तियों में से किसी के संबंध में उपकरण की प्रकार्यात्मक जाँच जे आर आई के एक हिस्से के रूप में की गई थी।

बाद में रसायन एजेंट मॉनिटर (सी.ए.एम.) (सितम्बर 2009), की एक अन्य अधिप्राप्ति में विक्रेता मेसर्स एन्वायरोनिक्स ओए फिन्लैण्ड ने भारतीय परिस्थितियों में उपयोगकर्ता परीक्षणों के लिए आई सी ए डीज् उपकरण प्रस्तुत किए जो तकनीकी विशिष्टताओं को पूरा करने में विफल रहे नतीजतन महानिदेशक परिप्रेक्ष्य योजना (डी.जी.पी.पी.) को रक्षा अनुसंधान संस्थापन (डी आर डी ई), ग्वालियर

में उपलब्ध विशेषज्ञ तथा सक्रिय परीक्षण सुविधाओं के साथ भारतीय परिस्थितियों में दोनो लॉटों में अधिप्राप्त आई ए डीज् का मिड कोर्स मूल्यांकन (एम सी एम) को आयोजित करना पड़ा।

मिड कोर्स मूल्यांकन टीम जिसमें एन.बी.सी. के प्रतिनिधि भी शामिल थे ने डी.आर.डी.ई. ग्वालियर में अप्रैल 2011 में सी. डब्ल्यू. ए. एक्सपोजर के लिये नमूनों का परीक्षण किया। पहले लॉट में प्राप्त आई सी ए डीज् की चार इकाईयों में मिड कोर्स मूल्यांकन के दौरान ब्लिस्टर एजेन्ट, ब्लड एजेन्ट तथा चोकिंग एजेन्ट का निर्धारित समय के भीतर पता लगाने में आई सी ए डी विफल रहा। तदनुसार, पहले लॉट में प्राप्त आई सी ए डीज् के सम्बन्ध में गुणवत्ता का दावा अगस्त 2011 में विक्रेता के खिलाफ उठाया गया था।

बाद में दूसरे लॉट के छः आई सी ए डीज् नमूनों का मिड कोर्स मूल्यांकन अक्टूबर 2011 में डी आर डी ई, ग्वालियर में आयोजित किया गया। सभी छः नमूने भी परीक्षण में विफल पाए गए। नवम्बर 2011 में दूसरे लॉट में प्राप्त आई सी ए डीज् के संबंध में गुणवत्ता दावे को भी विक्रेता को प्रेषित किया गया था। फर्म ने अक्टूबर 2011 में विफल रहे नमूनों का पहले निरीक्षण किया एवं आकड़ों को एकत्रित किया और दोषो को सुधारने की कोशिश की। फर्म द्वारा सुधारे गए उपकरण का अक्टूबर 2012 में डी आर डी ई, ग्वालियर में दुबारा मूल्यांकन किया गया। परन्तु आई सी ए डीज् पुनः परीक्षण में विफल रहे। एम ओ डी (सेना) एकीकृत मुख्यालय के मास्टर जनरल ऑफ आडिनैस (एम.जी.ओ.) ब्रांच ने दोनो लॉटों की आई सी ए डीज् जिनकी अक्टूबर 2012 तक वारंटी थी को जल्द से जल्द प्रतिस्थापन करने हेतु फर्म से अनुरोध (नवंबर 2012) किया क्योंकि फर्म वारंटी अवधि के भीतर निःशुल्क रूप से उपकरण बदलने के लिए उत्तरदायी थी। हालाँकि, फर्म ने, उपकरणों को प्रतिस्थापित करने का खण्डन न करते हुए, अपितु डी आई डी ई, ग्वालियर इस तरह के परीक्षण करने के लिए पूर्णतः सुसज्जित नहीं थी यह कहते हुए भारतीय पक्ष पर विफलता की जिम्मेदारी डाल दी।

प्रतिस्थापन मामला वारंटी दावों (अक्टूबर 2012) की वैधता के देढ़ वर्ष से ज्यादा का समय बीतने पर भी सुलझाया नहीं गया तथा उपकरण बिना किसी उपयोग के पड़ा हुआ है जिसका 95 प्रतिशत भुगतान पहले ही किया जा चुका है।

अगस्त 2012 में एम.ओ.डी. के आई एच.क्यू. के एम.जी.ओ. ब्रांच ने भण्डार की स्वीकृति के एक वर्ष के अंदर मर्दों में विफलता के कारणों (फरवरी 2012) की लेखापरीक्षा के प्रश्न की प्रतिक्रिया में कहा कि पूर्व प्रेषण निरीक्षण के दौरान डी.जी.क्यू.ए. गुणवत्ता निरीक्षण की सफलता के उपरान्त ही उपकरण को स्वीकृत किया गया था। उन्होंने (मई 2013) यह भी कहा कि इन संविदाओं पर हस्ताक्षर किये जाने के दौरान सी.डब्ल्यू.ए. परीक्षण करने हेतु भारत में यह सुविधाएँ उपलब्ध नहीं थी और इसलिए इसे जे.आर.आई. के दायरे में शामिल नहीं किया गया था। यह जवाब अस्वीकार्य है क्योंकि नर्व और ब्लिस्टरिंग एजेंट सुविधा डी.आर.डी.ई., ग्वालियर में 2005 से और ब्लड एजेन्ट तथा चोकिंग एजेन्ट परीक्षण 2010 से मौजूद थी परन्तु इन सुविधाओं को जे आर आई स्तर पर प्रयुक्त नहीं किया गया। डी पी पी अधीन निर्धारित भारतीय परिस्थिति/भारतीय सिमुलेटेड परिस्थितियों में उपकरण का फील्ड मूल्यांकन परीक्षणों/टेस्टिंग नहीं करने का परिणाम दोषपूर्ण भण्डारों की स्वीकृति में हुआ। आगे, परिणामस्वरूप त्रुटिपूर्ण विशिष्टताओं की अधिप्राप्ति की प्रकार्यात्मक जाँच को फिर भी जे आर आई के भाग के रूप में शामिल किया गया।

इस प्रकार भारतीय परिस्थितियों/सिमुलेटेड भारतीय परिस्थितियों में फील्ड परीक्षणों का न किया जाना तथा जे आर आई के स्तर पर प्रकार्यात्मक जाँच के अभाव ने ऑपरेशनल तैयारियों से समझौता के अलावा ₹ 27.32 करोड़ का खर्च निष्फल रहा।

मई 2014 में मन्त्रालय को मामला भेजा गया था उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2014)।

### 2.3 यूनाईटेड सर्विस क्लब, मुम्बई द्वारा रक्षा भूमि के अनधिकृत उपयोग के कारण राजस्व की हानि

यूनाईटेड सर्विस क्लब, मुम्बई के कब्जे में रक्षा भूमि के लिए एक पट्टा करने के लिए सरकार की मंजूरी प्राप्त करने के मामले पर कार्रवाही करने की स्थानीय सैन्य अधिकारियों की विफलता के परिणामस्वरूप प्रतिवर्ष ₹ 5.74 करोड़ की सरकारी खजाने में राजस्व की आवर्ती हानि हुई। इसके अलावा नौ साल बीत जाने के बावजूद, संसद की लोक लेखा समिति को दिये गये आश्वासन कि यू.एस. क्लब के साथ व्यवस्था की समीक्षा की जाएगी को पूर्ण करने में रक्षा मंत्रालय विफल रहा जिसके कारण ₹ 114.85 करोड़ मूल्य की ए-1 रक्षा भूमि का सरकार की मंजूरी के बिना प्रतिवर्ष ₹ 0.36 लाख के नाममात्र किराए पर व्यावसायिक दोहन जारी रहा।

सरकार की मंजूरी के बिना और नाममात्र किराए पर ए-1 रक्षा भूमि पर एक लाभदायक, व्यावसायिक उद्यम के रूप में यूनाईटेड सर्विस क्लब (यू एस क्लब) के कामकाज का एक मामला भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक के 2001 के अनुपालन लेखा परीक्षा रिपोर्ट नंबर 7 के अनुच्छेद 24 में छपा था। क्लब में कुल 22 भवनों जिसमें एक स्कवैस कोर्ट और 16939.31 वर्ग मीटर का खुला क्षेत्र शामिल है इसके अतिरिक्त गोल्फ कोर्स के रूप में उपयोग के लिए रक्षा भूमि की 53.50 एकड़ (1749.84 वर्ग मीटर माप वाले क्लब एनेक्सी सहित) पर कब्जा कर लिया। 1998 में रक्षा संपदा विभाग ने 16939.31 वर्ग मीटर (4.19 एकड़) खुले क्षेत्र का संभावित मूल्य ₹ 54.78 करोड़ और भूमि के बाजार मूल्य का पाँच प्रतिशत की दर से ₹ 2.73 करोड़ देय वार्षिक किराये का अनुमान लगाया था। इसके विपरीत, जुलाई 1989 में स्टेशन मुख्यालय, कोलाबा, मुम्बई द्वारा नियुक्त अधिकारियों के एक बोर्ड द्वारा अंतिम रूप से तय, इमारतों के लिए ₹ 0.36 लाख की राशि का प्रतिवर्ष किराये के रूप में, क्लब भुगतान कर रहा था।

की गई कार्यवाही (ए टी एन) में, रक्षा मंत्रालय ने कहा (दिसम्बर 2014) कि सेवा मुख्यालय और महानिदेशक रक्षा संपदा (डी जी डी ई ) को यह निर्देश दिए गए हैं कि वह ऐसे क्लबों के बने रहने अन्यथा न बने रहने के लिए आवश्यक कार्यवाही करने के सभी मामलों की समीक्षा करे। रक्षा मंत्रालय ने नवम्बर 2004 में यह भी कहा कि सेना मुख्यालय (ए एच क्यू) को नये निर्देश जारी किए गए थे कि वह अधिकारियों के बोर्ड (बी ओ ओ) जिसमें रक्षा संपदा विभाग के प्रतिनिधि भी शामिल हो, यू एस क्लब के कामकाज की समीक्षा करे और मौजूदा व्यवस्था के बने रहने अन्यथा न बने रहने के साथ-साथ क्लब के लिए संबंधित भूमि के साथ इमारतों का नया पट्टा जारी करने की आवश्यकता की सिफारिश भी दे।

इस क्रम में एक बी ओ ओ बनाया गया (मार्च 2005) जिसने सिफारिश दी कि यू एस क्लब की मौजूदा इमारतों और संबंधित भूमि के साथ-साथ उसकी एनेक्सी को भी सैन्य अभियंता सेवा (एम ई एस) द्वारा अपने चार्ज में लिया जाना चाहिए। एक नया पट्टा संबंधित भूमि को शामिल करके किया जाना चाहिए। क्लब द्वारा उपयोग में लायी जा रही मौजूदा इमारतों का किराया संशोधित किया जाना चाहिए और क्लब द्वारा संबंधित रक्षा भूमि का उपयोग भी नये पट्टा विलेख की तारीख तक नियमित कर दिया जाना चाहिए।

मई 2006 में, डी ई ओ ने सिफारिश की कि यू एस क्लब द्वारा पूरे ए-1 रक्षा भूमि के पिछले कब्जे गोल्फ कोर्स क्षेत्र सहित को नियमित करने के लिए सरकारी मंजूरी प्राप्त की जानी चाहिए। डी ई ओ ने यह भी सिफारिश की कि रक्षा भूमि संबंधित इमारतों का 16939.31 वर्गमीटर क्षेत्र जो क्लब द्वारा कब्जे में है और उपयोग किया जा रहा है, से बाजार मूल्य के पाँच प्रतिशत की दर से पट्टा किराया जो कि व्यावसायिक उपयोग के लिए भी लागू है, चार्ज किया जाना चाहिए।

रक्षा संपदा दक्षिणी कमान के निदेशक ने भी सिफारिश की (सितम्बर 2006) कि डी ई ओ के सहयोग से अधिकारियों के एक बोर्ड द्वारा नये पट्टे की किराया गणना की जाए एवं नया पट्टा समझौता निष्पादित किया जाए।

डी ई ओ मुम्बई में लेखा परीक्षा जांच (जून 2012) से पता चला:-

- यद्यपि, स्थानीय सैन्य अधिकारियों द्वारा बोर्ड की कार्यवाही को अंतिम रूप दिया गया था (मार्च 2005) और रक्षा संपदा विभाग ने (मई/सितम्बर 2006) क्लब के कब्जे में रक्षा भूमि के लिए एक नया पट्टा करने के लिए सिफारिश की थी, परन्तु स्टेशन मुख्यालय द्वारा कोई भी समीक्षा नहीं की गई और यू एस क्लब के साथ व्यवस्था की समीक्षा करने के लिए आश्वासन का ए टी एन को रक्षा मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत किए जाने के नौ साल बीत जाने के बावजूद भी सरकार की मंजूरी प्राप्त करने के लिए (फरवरी 2014) रक्षा संपदा विभाग द्वारा ध्यान नहीं दिया गया। नतीजतन, क्लब अनधिकृत तरीके से ए-1 रक्षा भूमि पर लगातार कब्जा किये हुए हैं;
- परिणामस्वरूप, अप्रैल 2014 तक कोई नया पट्टा निष्पादित नहीं हुआ। नये पट्टे की अनुपस्थिति में, क्लब द्वारा उपयोग में लायी जा रही मौजूदा इमारत का किराया, प्रतिवर्ष ₹ 0.36 लाख की नाममात्र दर पर भुगतान किया जाना जारी था, जबकि क्लब स्वागत/शादी की पार्टियों, रक्षा, सरकारी/अर्ध सरकारी, सिविल और कॉर्पोरेट कार्यालयों द्वारा आयोजित गोल्फ टूर्नामेंट के लिए ₹ 0.15 लाख और ₹ 4 लाख के बीच टूर्नामेंट ग्रीन शुल्क चार्ज और कॉर्पोरेट संगठनों से गोल्फ और तैराकी के लिए वार्षिक ₹ 3.65 लाख का वार्षिक सदस्यता शुल्क द्वारा काफी राजस्व नियमित रूप से अर्जित करते रहे हैं;
- क्लब द्वारा इस्तेमाल की जा रही 16939.31 वर्ग मीटर क्षेत्र की कोलाबा की रक्षा भूमि सरकारी दर पर जिसकी कीमत ₹ 114.85 करोड़ थी (2012 तक) और भूमि के मूल्य का पांच प्रतिशत की दर से वार्षिक किराया ₹ 5.74 करोड़ प्रतिवर्ष था। क्लब के साथ नये पट्टे के समझौते को अंतिम रूप न देने के कारण सरकारी खजाने को राजस्व का यह आवर्ती नुकसान था;
- एम ई एस नियंत्रण तंत्र के अभाव में, सरकार के अनुमोदन के बिना क्लब एनेक्सी में रक्षा भूमि पर क्लब में नये अवैध निर्माण हुए।

लेखापरीक्षा द्वारा मामला उठाने पर, डी ई ओ ने लेखा परीक्षा टिप्पणियों की पुष्टि करते हुए जुलाई 2012 और फरवरी 2014 में कहा कि क्लबों द्वारा कब्जे में ली गई सैन्य इमारतों और भूमि के लिए क्लब और स्थानीय सैन्य अधिकारियों/ डी ई ओ/ एम ई एस के मध्य कोई भी पट्टा समझौता नहीं हुआ है। यह भी कहा गया है कि सरकार को क्लब से किराया/बकाया के भुगतान से सम्बन्धित कोई भी प्रस्ताव/आवेदन प्राप्त नहीं हुआ है। इस बीच में, हमने देखा कि क्लब द्वारा कब्जे में ली गई इमारतों के लिए शुल्क और संबद्ध चार्ज के निर्धारण के लिए जुलाई 2013 में मुख्यालय मुम्बई सब एरिया द्वारा अधिकारियों के एक बोर्ड को गठित किया गया।

इस प्रकार मामले की कार्यवाही करने के लिए स्टेशन मुख्यालय कोलाबा और यू एन क्लब के कब्जे में रक्षा भूमि के लिए एक पट्टा करने के हेतु सरकार की मंजूरी प्राप्त करने के लिए रक्षा संपदा विभाग की विफलता के कारण प्रतिवर्ष ₹ 5.74 करोड़ के लगभग सरकारी खजाने में राजस्व की आवर्ती हानि हुई। रक्षा मंत्रालय द्वारा संसद के लोक लेखा समिति को दिए गए आश्वासन कि यू एस क्लब के साथ व्यवस्था की समीक्षा की जाएगी पर निगरानी करने में विफल रहा। जिसके कारण ₹ 114.85 करोड़ की ए-1 रक्षा भूमि का सरकार की मंजूरी के बिना और प्रतिवर्ष ₹ 0.36 लाख के नाममात्र किराए पर व्यावसायिक दोहन जारी रहा।

मई 2014 में मंत्रालय को मामला भेजा गया था, उनका जवाब प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2014)।

#### 2.4 पट्टे वाली रक्षा भूमि पर अनियमित निर्माण

पुणे के नजदीक किरकी छावनी में 4.56 एकड़ भूमि के साथ ओल्ड ग्रॉंट बंगले को आवासीय उद्देश्य के लिए पट्टे पर दिया गया था। अधिभोग अधिकारों के धारक की सम्पत्ति की बिक्री को सुगम करने के लिए सरकार की आवश्यक मन्जूरी प्राप्त करने हेतु एच.ओ.आर ने एक सही एवं वैध पावर ऑफ अटार्नी धारक (पी.ओ.ए.एच.) की नियुक्ति की थी। रक्षा सम्पदा अधिकारी की ओर से ढिलाई के कारण रक्षा भूमि पर पुनःनिर्माण के लिए मन्जूरी प्राप्त करने में पी.ओ.ए.एच. को सहायता मिली एवं एक सामुदायिक केन्द्र का निर्माण किया गया जो मंत्रालय के अनुदेशों का उल्लंघन करके धार्मिक उद्देश्य के लिए इस्तेमाल किया जा रहा था।

मार्च 1995 की रक्षा मंत्रालय की नीति के पैरा 7 (सी) के अनुसार, रक्षा सम्पदा अधिकारी (डी.ई.ओ.) तथा छावनी कार्यकारणी अधिकारी (सी.ई.ओ.) की यह मुख्य जिम्मेदारी है कि समय-समय पर वह सुनिश्चित करे कि पट्टे की किसी भी शर्तों का उल्लंघन किसी भी पट्टेदार द्वारा नहीं हुआ है। मौजूद ऐसे उल्लंघनों के बारे में सम्बन्धित सी.ई.ओ./डी.ई.ओ. द्वारा पट्टेदारों को सूचित किया जाना चाहिए और उन्हें इस तरह के उल्लंघनों को हटाने के लिए कार्यवाही करने हेतु उन्हें सूचित करना चाहिए या उक्त उल्लंघनों की माँफी/नियमितीकरण की कार्यवाही तुरन्त शुरू करनी चाहिए। मंत्रालय ने मार्च 1985 में भी अनुदेश जारी किये थे कि धार्मिक एवं धर्मार्थ संस्थाओं से प्राप्त, रक्षा भूमि का आबंटन उनके उपयोग के लिए, किये गये अनुरोध को विचार करने की जरूरत नहीं है जब तक वे बहुत अत्यधिक प्रतिष्ठित एवं गैर - विवादस्पद संस्थान न हों।

मुम्बई रोड पर स्थित 4.56 एकड़ माप का जी एल आर सर्वे संख्या 225 के अर्न्तगत बंगला संख्या 26 को बी-3 रक्षा भूमि के रूप में वर्गीकृत किया गया जो डी.ई.ओ. पुणे परिमंडल के प्रबंधन के अर्न्तगत रखा गया और अधिभोग अधिकारों के धारक<sup>23</sup> (एच.ओ.आर.) का अधिकार ओल्ड ग्रॉंट की शर्तों<sup>24</sup> पर रखा गया। अक्टूबर 2000 में एच.ओ. आर ने एक विशेष पावर ऑफ अटार्नी निष्पादित की एवं संयुक्त और पृथक रूप से सही एवं वैध अटार्नी के रूप में एक न्यास<sup>25</sup> के दो न्यासियों<sup>26</sup> की नियुक्ति की। उपर्युक्त पी.ओ.ए.में, एच.ओ.आर ने स्पष्ट रूप से वर्णन किया था कि उन्होंने उक्त बंगले को ₹40 लाख की कीमत पर विक्रय हेतु न्यास के साथ उसी दिनांक पर एक अनुबन्ध निष्पादित किया था जिसके लिये एच.ओ.आर. छावनी कानून के मुताबिक प्राधिकृत नहीं था।

न्यास को उक्त सम्पत्ति के विक्रय हेतु और सम्पत्ति की बिक्री को सुगम करने हेतु डी.ई.ओ./सी.ई.ओ./केन्द्रीय सरकार या ऐसे प्राधिकारी से आवश्यक अनुमति, अनुमोदन एवं संस्वीकृतियों के लिये केवल आवेदन करने हेतु पावर ऑफ अटार्नी धारक (पी.ओ.ए.एच.) प्राधिकृत थे। परन्तु डी.ई.ओ. ने पी.ओ.ए.एच. के साथ मार्च 2006 में एक “दाखिल अभिलेख का करारनामा<sup>27</sup>” निष्पादित किया जिसमें डी.ई.ओ. पुनःनिर्माण हेतु स्वीकृति देने में सहमत हो गया और उल्लेखित किया कि आवासीय भवन के अतिरिक्त किसी अन्य उद्देश्य हेतु प्रदत्त स्वीकृति का इस्तेमाल नहीं होगा या उसपर ऐसा कुछ भी नहीं करेंगे जो ओल्ड ग्रॉंट की शर्तों पर भूमि का उपयोग से सम्बन्धित अनुदेशों के अनुरूप न हों। अभिलेख में यह भी उल्लेखित है कि एच.ओ.आर द्वारा भूमि की बिक्री, पट्टा,

<sup>23</sup> (i) सी.वी. मारीवाला (ii) किशोर बल्लभदास (iii) हंसराज बल्लभदास एवं (iv) जयसिंह बल्लभदास।

<sup>24</sup> ओल्ड ग्रॉंट साईटे सैन्य अधिकारियों को आवश्यक आवास प्रदान करने का इरादा के साथ आजादी के पूर्व की भूमि नीतियों की विरासत है। इसके तहत अधिकारियों द्वारा घरों का निर्माण, आबंटित भूमि स्थलों पर किया जा सकता था। फिर भी, उन्हें रक्षा भूमि पर सम्पत्ति का कोई अधिकार कभी मन्जूर नहीं किया गया था। पश्चात, सम्बन्धित रक्षा भूमि पर सिविलियन को भी ऐसे घरों निर्माण की अनुमति दे दी गई थी जिसे स्थानीय सैन्य प्रतिष्ठान द्वारा किराये पर लिया जाना था।

<sup>25</sup> सैन्ट जॉन मार थोमा पारीश एवं सामुदायिक केन्द्र पुणे, एक धर्मार्थ न्यास जो मुम्बई लोक न्यास अधिनियम के अधीन पंजीकृत है।

<sup>26</sup> (i) रेव गोरे बार्गीज एवं (ii) मिस्टर लेनी जॉन।

<sup>27</sup> करारनामा एक संविदा है जो कि कार्य करने के लिए एक व्यक्ति को दूसरे से बाँधता है।

आजुपिप्त या बन्धन नहीं होगा। डी.ई.ओ. का पी.ओ.ए.एच. के साथ बंगले के पुनः निर्माण हेतु दाखिल अभिलेख का करारनामा को निष्पादित करने का कार्य अनाधिकृत था क्योंकि एच.ओ.आर. ने पी.ओ.ए.एच. को केवल बिक्री की संस्वीकृति प्राप्त करने/ऐसा कार्य करना जो सम्पत्ति की बिक्री को केवल सुगम करता हो प्राधिकृत किया था।

हमने देखा (मई 2012) कि पी.ओ.ए.एच. ने सी.ई.ओ. को मई 2006 में उक्त भवन को बनाने/पुनः बनाने/बदलने की योजना प्रस्तुत की जिसको डी.ई.ओ. को अग्रेषित किया गया था, उस पर डी.ई.ओ. ने योजना पर पी.ओ.ए.एच. के कानूनी स्थिति के सत्यापन के बिना एक सप्ताह के अन्दर मुख्य बंगले (10 प्रतिशत के अतिरिक्त प्लिनथ एरिया के साथ) को नष्ट करना एवं पुनः निर्माण की योजना के अनापत्ति की पुष्टि की।

स्टेशन मुख्यालय किरकी ने अगस्त 2007 में उपर्युक्त भूमि पर अनाधिकृत डब्ल्यू. बी. एम. सड़क एवं सामुदायिक हाल के निर्माण के सम्बन्ध में डी.ई.ओ. को इसी दौरान सूचित किया था। यद्यपि सितम्बर 2007 में स्टेशन मुख्यालय को डी.ई.ओ. ने सूचना दी कि स्थल का निरीक्षण कर लिया गया था और सड़क का निर्माण प्राधिकृत था परन्तु आवासीय भवन के स्थान पर सामुदायिक केन्द्र का अनाधिकृत निर्माण के मुद्दे पर चुप रहा। डी.ई.ओ. द्वारा की गई ढिलाई ने रक्षा भूमि पर अनियमित पुनःनिर्माण को सुगम बनाया। पुनः न्यास के प्रतिनिधि ने सामुदायिक केन्द्र अर्थात् बंगला संख्या 26 पर धार्मिक कार्यक्रम के आयोजन की अनुमति माँगी (सितम्बर 2008) जिसमें हजारों लोगो ने भाग लिया। धार्मिक उद्देश्य के लिए सम्पत्ति का प्रयोग के लिए सितम्बर 2008 में डी.ई.ओ. ने संस्वीकृति प्रदान की जो मार्च 2006 में किये गए अभिलेख के इस प्रावधान के विपरीत था कि परिसर का आवासीय भवनों के अतिरिक्त किसी अन्य उद्देश्य हेतु उपयोग नहीं किया जायेगा और मार्च 1985 के रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी इस अनुदेशों का भी उल्लंघन था कि रक्षा भूमि धार्मिक/धर्मार्थ संस्थानों को आबंटित नहीं की जाएगी। उक्त तथ्य हमारे इस निष्कर्ष की पुष्टि करते हैं कि डी.ई.ओ. शुरू से ही पी.ओ.ए.एच. के साथ अनधिकृत दाखिल अभिलेख के करारनामा के निष्पादन से रक्षा भूमि पर सामुदायिक केन्द्र निर्माण तक की घटना तक अच्छी तरह से अवगत था। अतः डी.ई.ओ. ने एच.ओ.आर. को ऐसे उल्लंघन के बारे में सूचित नहीं किया, न ही उस समय रक्षा भूमि को पुनःग्रहण के लिए आवश्यक कार्यवाही की।

लेखापरीक्षा की टिप्पणी के उत्तर में (मई 2012) डी.ई.ओ. ने कहा कि एच.ओ.आर. ने सामुदायिक हाल के निर्माण की अनुमति नहीं माँगी और डी.ई.ओ. ने भी इस हेतु अनुमति नहीं दी। यह उत्तर पूर्ण सत्य नहीं है क्योंकि स्टेशन मुख्यालय किरकी ने अनियमित निर्माण के बारे में अगस्त 2007 में डी.ई.ओ. को सूचित किया था। लेखापरीक्षा में मुद्दे को उठाने के बाद, डी.ई.ओ. ने अनाधिकृत निर्माण और आवासीय उद्देश्य की जगह धार्मिक उद्देश्य हेतु उपयोग के लिए पी.ओ.ए.एच. को दिसम्बर 2012 में बेदखली का नोटिस जारी किया। मई 2014 तक बंगला पी.ओ.ए.एच. के कब्जे में था।

अतः डी.ई.ओ. द्वारा पुनःनिर्माण के लिए एक अनियमित विलेख का निष्पादन और डी.ई.ओ. और सी.ई.ओ. द्वारा पी.ओ.ए.एच./एच.ओ.आर. के खिलाफ उचित कार्यवाही करने की विफलता ने रक्षा भूमि पर अवैध अनियमित सामुदायिक केन्द्र के निर्माण में मदद की और ₹ 22.14 करोड़ की रक्षा सम्पत्ति का दुरुपयोग हुआ।

मामला मंत्रालय को जून 2014 को भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्तूबर 2014) ।

## 2.5 मांगी गई भूमि के लिए अधिक भुगतान किये गये किराये की गैर वसूली

रक्षा सेवाओं के मांग पर ली गई भूमि के लिए किराए की युक्तिसंगत दर के कार्यान्वयन पर मंत्रालय द्वारा स्पष्टीकरण जारी करने में हुई देरी के कारण चार वर्षों से अधिक समय व्यतीत हो जाने के बाद भी भूमि मालिकों को किए गए ₹ 2.83 करोड़ के अधिक भुगतान की वसूली नहीं की गई।

जम्मू और कश्मीर अचल संपत्ति मांग व अधिग्रहण अधिनियम 1968 यह प्रावधान करता है कि "सरकार की राय में यदि किसी सार्वजनिक उद्देश्य से राज्य के प्रयोजन के लिए किसी संपत्ति की आवश्यकता है या होने की संभावना है तो वह एक आदेश द्वारा उस संपत्ति को अधिग्रहित किए जाने हेतु अधिसूचना जारी कर सकती है" इसके अलावा, जम्मू और कश्मीर अचल संपत्ति मांग व अधिग्रहण (आर ए आई पी) नियम, 1969 मांगी गई संपत्ति के लिए मुआवजे का भुगतान सक्षम प्राधिकारी द्वारा किये जाने का प्रावधान करता है। और इसका हर पांच साल में संशोधन का प्रावधान करता है।

श्रीनगर और जम्मू छावनी सहित जम्मू नगरपालिका/श्रीनगर नगरपालिका/पुंछ नगरपालिका की नगर भूमि एक ही श्रेणी के अंतर्गत आती थी और आर ए आई पी नियम 1969 के तहत अन्य दो श्रेणियां शहरी क्षेत्र समिति और अधिसूचित क्षेत्र समिति आती थी। बाद में (अप्रैल 2008) नगर भूमि क्षेत्रों को नगर निगमों, नगर परिषदों और नगर समितियों के रूप में वर्गीकृत किया गया था। यद्यपि पुंछ नगर पालिका को नगर परिषद के रूप में वर्गीकृत किया गया था लेकिन जम्मू-कश्मीर सरकार द्वारा (अप्रैल 2008) कश्मीर और जम्मू डिवीजनों के लिए जारी किए गए किराए की दर की तालिका में वह नगर निगम की श्रेणी में ही दर्ज था। जम्मू-कश्मीर सरकार ने किराए के दर को युक्तिसंगत बनाने की संस्तुति करने और दर संरचना में विसंगतियों को दूर करने के लिए एक समिति को नियुक्त किया (दिसम्बर 2008)। समिति ने अप्रैल 2008 में अधिसूचित दरों के अनुसार सशस्त्र सेनाओं के उपयोग हेतु मांगी गई भूमि के लिए किराए की दरों के निर्धारण की सिफारिश की और पुंछ नगर परिषद को नगर निगमों की श्रेणी से हटा दिया और अन्य नगर परिषदों के लिए लागू किराए की दर के बराबर रखा। इसलिए पुंछ में मांगी गई भूमि के लिए लागू किराया ₹ 33,750 प्रति कनाल प्रति वर्ष (पी के पी ए) से कम होकर ₹16,875 पी के पी ए हो गया। जम्मू-कश्मीर सरकार ने समिति की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया और इस संबंध में सरकारी आदेश जनवरी 2009 में जारी कर दिया गया जोकि उग्रवाद विरोधी कार्यों, जम्मू-कश्मीर पुलिस सुरक्षा बलों/ आंतरिक सुरक्षा में लगी सेना के लिए प्रयोग की भूमि के लिए लागू होगा।

हमने देखा (मार्च 2013) कि यद्यपि यह आदेश सेना पर भी लागू था लेकिन राज्य सरकार ने रक्षा संपदा निदेशालय, उत्तरी कमान (डी डी ई, एन सी) और रक्षा मंत्रालय को इसकी प्रतियाँ पृष्ठांकित नहीं कीं। किसी भी संसूचना के अभाव में, डी ई ओ उल्लमपुर ने किराए संबंधी मुआवजे के भुगतान को उच्च दर<sup>28</sup> पर जारी रखा जिसके परिणामस्वरूप पुंछ नगर परिषद के तहत 829 कनाल 10 मारला माप की मांगी गई भूमि के लिए 16 फरवरी 2008 से 31 मार्च 2010 तक की अवधि के लिए ₹ 2.83 करोड़ का अधिक भुगतान किया गया (वार्षिक विवरण परिशिष्ट III में दिया गया है)। तथापि, दरों में कमी के बारे में सूचना प्राप्त होने पर (अगस्त 2010) डी डी ई, एन सी ने (सितंबर 2010) डी ई ओ को पुंछ नगर परिषद के अन्तर्गत आने वाली भूमि के लिए मुआवजे के भुगतान को ₹16,875/-पी के पी ए की दर पर सीमित करने तथा 16 फरवरी 2008 से अधिक भुगतान की वसूली के लिए मामला शुरू करने का निर्देश दिया।

<sup>28</sup> ₹ 16,875 पी के पी ए (प्रति कनाल प्रति वर्ष) के बजाए ₹ 33,750 पी के पी ए

किराए सम्बंधी मुआवजे के अधिक भुगतान पर लेखापरीक्षा प्रश्न (मार्च 2013),के उत्तर में डी ई ओ ने कहा (मार्च 2013) कि किराए के अधिक भुगतान की वसूली के लिए निर्देश देने हेतु यह मामला सक्षम प्राधिकारी के पास भेजा गया था। आगे, डी डी ई,एन सी ने कहा (अक्टूबर 2013) कि वसूली/समायोजन हेतु कार्यवाही, जम्मू-कश्मीर सरकार से अक्टूबर 2010 में पुंछ नगर परिषद की सीमा के अन्तर्गत आने वाली भूमि के लिए किराए की दरों की प्रयोज्यता के बारे में स्पष्टीकरण प्राप्त होने और डी जी डी ई/ रक्षा मंत्रालय द्वारा विशिष्ट निर्णय लिए जाने के बाद की जाएगी।

डी जी डी ई/ रक्षा मंत्रालय ने हालांकि कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया, जिसके परिणामस्वरूप ब्याज के भुगतान को शामिल किए बिना अब तक ₹ 2.83 करोड़ के अधिक भुगतान की वसूली नहीं हुई है।

यह मामला जून 2014 में मंत्रालय को भेजा गया था, उनके उत्तर की प्रतीक्षा है (अक्टूबर 2014)।

## 2.6 कैंटीन भंडार विभाग द्वारा बैंडविड्थ प्रभारों के भुगतान पर निष्फल व्यय

कैंटीन भंडार विभाग ने एकीकृत कैंटीन भंडार विभाग प्रणाली (आई.सी.एस.डी.एस.) परियोजना के तहत अक्टूबर 2009 से सितम्बर 2013 तक बैंडविड्थ प्रभारों पर ₹ 3.63 करोड़ की राशि का निष्फल व्यय किया।

मंत्रालय ने मई 2003 में एकीकृत भंडार विभाग प्रणाली (आई.सी.एस.डी.एस.) के तहत सभी सी एस डी डिपों के कम्प्यूटरीकरण के लिए ₹ 7.11 करोड़ की लागत की स्वीकृति दी। योजना में सभी सी एस डी का कम्प्यूटरीकरण शामिल है जिसमें डिपों साफ्टवेयर , हार्डवेयर नेटवर्किंग, प्रशिक्षण, साईट प्रिपेरेशन सभी सी एस डी डिपों पर साफ्टवेयर को इन्स्टॉल/उपलब्ध कराना तथा सी एस डी स्वामित्व इंटरनेट के माध्यम से उन्हें आपस में जोड़ना शामिल था। आपूर्ति आर्डर को अगस्त 2007 तक पूरा करने की अवधि के साथ अगस्त 2006 में मेसर्स विप्रो लिमिटेड को जारी किया गया था। साफ्टवेयर तथा नेटवर्क के लिए उपयोगकर्ताओं यूनिट भंडार द्वारा स्वीकृत परीक्षण की शर्त थी जिनको कि सफलतापूर्वक पूर्ण होने पर स्वीकृति प्रमाणपत्र प्रदान करता था। मई 2008 और मई 2009 के बीच उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षणों को किया गया और सी एस डी मुम्बई ने स्वीकृति इस शर्त के साथ दी कि मेसर्स विप्रो लंबित कार्य को पूरा करेगा।

प्रणाली को जुलाई 2009 और सितम्बर 2009 के दो चरणों में सी एस डी को सौंपा गया। हालांकि सिस्टम 'लाईव' (सितम्बर 2009), होने के बाद, सिस्टम उपयोगकर्ता डिपों से प्राप्त फीडबैक के आधार पर सभी डिपों में गंभीर कनेक्टिविटी/कार्यान्वयन के मुद्दों का सामना करना पड़ा। अधिकांश मोड्यूल पूरी तरह से कार्यात्मक नहीं थे और जिसके परिणामस्वरूप अंतिम परिणाम प्राप्त करने के लिए सिस्टम सिंगल ट्रान्सएक्शन करने में भी सिस्टम असमर्थ था।

इस बीच, परियोजना के लिए वीएसएटी बैंडविड्थ सेवाओं को उपलब्ध कराने के लिए जून 2008 में मेसर्स ह्युजेस कम्यूनिकेशन इंडिया लिमिटेड को सी एस डी मुम्बई ने एक वर्क आर्डर को रखा। अक्टूबर 2009 से सितम्बर 2013 तक मेसर्स ह्युजेस कम्यूनिकेशन को बैंडविड्थ शुल्को के लिए ₹ 3.63 करोड़ की राशि का भुगतान सी एस डी मुम्बई द्वारा किया गया था। हालांकि हमने देखा कि आई सी एस डी एस एप्लिकेशन अगस्त 2014 तक भी लागू नहीं हुआ था।

गंभीर कनेक्टिविटी मामलों और कार्य करने के लिए मोड्यूल की विफलता के बावजूद सी एस डी द्वारा बैंडविड्थ शुल्कों के भुगतान के बारे में लेखापरीक्षा में बताने (जून 2010) पर सी एस डी मुम्बई द्वारा जबाब में (अगस्त 2010) यह कहा गया कि, बैंडविड्थ शुल्क का भुगतान कनेक्टिविटी समस्याओं के सुधार के बाद ही किया गया था। जवाब तथ्यपूर्ण नहीं था क्योंकि कनेक्टिविटी समस्याएं अगस्त 2014 तक भी नहीं सुलझाई गई थी।

ड्राफ्ट पैरा जून 2014 में मंत्रालय को भेजा गया था। मंत्रालय ने मुद्दों के जवाब में कहा (अगस्त 2014) कि, मेसर्स ह्युजेस कम्यूनिकेशन के साथ करार समाप्त करने के लिए कार्रवाई की गई है और अक्टूबर 2013 से बैंडविड्थ शुल्क का भुगतान रोक दिया गया था। हालांकि तथ्य वैसा ही रहा कि, मेसर्स विप्रो द्वारा बनाई गई आधारभूत संरचना की क्रियात्मकता को सुनिश्चित किए बिना, सी एस डी ने मेसर्स ह्युजेस कम्यूनिकेशन से वी एस ए टी बैंडविड्थ खरीदा और अक्टूबर 2009 से सितम्बर 2013 तक ₹ 3.63 करोड़ की राशि दी जिनका प्रयोग नहीं किया जा सका क्योंकि अधिकतर माड्युल पूरी तरह से क्रियात्मक नहीं थे और प्रणाली सिंगल ट्रान्सएक्शन करने में भी असमर्थ थी।

इस प्रकार, सी एस डी मुख्यालय ने अगस्त 2014 तक प्रणाली की अक्रियात्मकता के रहने के बावजूद बैंडविड्थ के शुल्कों पर ₹ 3.63 करोड़ का निष्फल व्यय किया।