

अध्याय III- भारतीय नौसेना

3.1 बोलियों के अनुचित मूल्यांकन के कारण आईएनएस सुजाता के मध्यम रीफिट-एवं-केडेट प्रशिक्षण पोत में परिवर्तन पर ₹20.80 करोड़ का परिहार्य व्यय

नौसेना ने भारतीय नौसेना पोत (आईएनएस) सुजाता के केडेट प्रशिक्षण पोत के रूप में परिवर्तन हेतु मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल, मुम्बई (अर्थात एक शिपयार्ड) की अप्रार्थित बोली को इस मान्यता के आधार पर स्वीकृत किया (फरवरी 2009) कि यह मैसर्स एबीजी, गुजरात (दूसरा शिपयार्ड) की एक सम्मिलित इकाई थी जिसे प्रस्ताव हेतु अनुरोध जारी किया गया था (नवम्बर 2008)। इसके अतिरिक्त रक्षा खरीद मेनुअल में अप्रार्थित बोली पर विचार करने के प्रावधानों के बावजूद मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की बोली को रद्द कर दिया गया (अक्टूबर 2009) तथा परिणामस्वरूप आरएफपी पुनः जारी की गई (जनवरी 2010) जिसके कारण अनुबंध होने में 18 महीने का विलंब तथा ₹20.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने 1993 में चालू हुए भारतीय नौसेना पोत (आईएनएस) सुजाता¹ को मध्यम रीफिट (एमआर) के दौरान कैडेट प्रशिक्षण पोत (सीटीएस) के रूप में परिवर्तन हेतु सैद्धांतिक अनुमोदन (एआईपी) प्रदान किया (नवम्बर 2008)। एमआर, मार्च 2009 से 12 महीने की अवधि के लिए ₹80.22 करोड़ की अनुमानित लागत पर सीमित निविदा पूछताछ के आधार पर एक समुचित सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू)/वाणिज्य मरम्मत बाड़े को ऑफलोड की जानी थी। एमआर-एवं-सीटीएस परिवर्तन का कार्य करने के लिए प्रस्ताव हेतु

¹ आईएनएस सुजाता, भारतीय नौसेना का एक सुकन्या श्रेणी अपतट गश्ती पोत (ओपीवी) है।

अनुरोध (आरएफपी), नौसेना पोत मरम्मत बाड़ा (एनएसआरवाई), कोच्चि (के) के द्वारा मैसर्स एबीजी शिपयार्ड लिमिटेड, मुम्बई सहित सात फर्मों² को जारी किया गया था (नवम्बर 2008)।

आरएफपी के प्रत्युत्तर में मैसर्स एचएसएल, मैसर्स सीएसएल तथा मैसर्स वेस्टर्न शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल), जिसे आरएफपी जारी नहीं की गई थी, से दरें प्राप्त हुई थी (फरवरी 2009)। मैसर्स एबीजी, जिसे आरएफपी जारी किया गया था, ने अपने पत्र (फरवरी 2009) में, नौसेना को रीफिट से संबंधित अपना समस्त पत्राचार मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल, को प्रेषित करने का अनुरोध किया जो उनकी ओर से अपेक्षित क्रियाकलाप करता। मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की दर मंत्रालय द्वारा इस समझ के साथ स्वीकार की गई थी कि मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल विलय की गई इकाई के रूप में मैसर्स एबीजी का एक भाग था। तकनीकी मूल्यांकन समिति (टीईसी) ने आईएनएस सुजाता को एमआर और सीटीएस परिवर्तन शुरू करने के लिए सभी तीनों गोदीबाड़ों (मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल सहित) को तकनीकी रूप से सक्षम पाया (फरवरी 2009)। वाणिज्यिक बोलियां, निविदा खोलने वाली समिति (टीओसी) द्वारा खोली गई (अप्रैल 2009) तथा मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की ₹55.71 करोड़ की दर सबसे कम पाई गई थी जिसके बाद मैसर्स एचएसएल की ₹55.85 करोड़ की दर थी। उसके पश्चात्, अनुबंध वार्तालाप समिति (सीएनसी) ने अपनी बैठक (जुलाई 2009) में इस बात का स्पष्टीकरण मांगा कि क्या मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल, मैसर्स एबीजी का डिवीजन था अथवा पृथक गोदीबाड़ा। नौसेना ने मैसर्स एबीजी से स्पष्टीकरण प्राप्त करने (जुलाई 2009) के बाद सूचित किया (अक्टूबर 2009) कि विलय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष विचाराधीन था। सीएनसी ने सिफारिश की (अक्टूबर 2009) कि आईएनएस सुजाता की रीफिट के मामले का आरएफपी अवस्था से ही पुनः निविदाकरण किया जाए।

आरएफपी उन्हीं सात गोदीबाड़ों को जनवरी 2010 में पुनः जारी की गई थी तथा दरें तीन फर्मों अर्थात् मैसर्स एचएसएल, मैसर्स सीएसएल तथा मैसर्स एबीजी से प्राप्त हुई थी। फर्मों द्वारा उद्धृत दरों का सीएनसी द्वारा जून 2010 में मूल्यांकन किया गया था तथा मैसर्स एबीजी द्वारा

² (1) मैसर्स कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड (सीएसएल), कोच्चि, (2) मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल), विशाखापत्तनम, (3) मैसर्स गार्डन रीच शिपबिल्डर्स तथा इंजीनियर्स (जीआरएसई), कोलकाता, (4) मैसर्स भारती शिपयार्ड लिमिटेड, मुम्बई, (5) मैसर्स एबीजी शिपयार्ड लिमिटेड (एबीजी), मुम्बई, (6) मैसर्स मज़गांव डॉकयार्ड लिमिटेड (एमडीएल), मुम्बई तथा (7) मैसर्स गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जीएसएल), गोवा

उद्धृत ₹77.26 करोड़ की कीमत सबसे कम पाई गई थी। बातचीत के दौरान, फर्म ने छूट प्रस्तावित की (जुलाई 2010) तथा ₹73.85 करोड़ की अन्तिम कीमत उद्धृत की। सीएनसी ने ₹73.85 करोड़ की लागत पर मैसर्स एबीजी के साथ अनुबंध करने की सिफारिश की (जुलाई 2010) जो सक्षम वित्तीय प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित कर दी गई थी (सितम्बर 2010)। मैसर्स एबीजी के साथ किए गए अनुबंध (अक्टूबर 2010) के अनुसार, रीफिट सितम्बर 2011 तक पूरी की जानी निर्धारित थी। तथापि, वह 325 दिन के विलम्ब और कार्य में वृद्धि सहित ₹76.51 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् अन्ततः अगस्त 2012 में पूरी की गई थी।

हमने देखा (जुलाई 2014) कि वाणिज्यिक बोलियां खोलने के पश्चात् खरीद प्रक्रिया को रद्द करने तथा आरएफपी अवस्था से मामले के पुनः निविदाकरण के बजाए, नौसेना के पास मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की बोली रद्द करने तथा दूसरे निम्नतम निविदाकर्ता मैसर्स एचएसएल, जो ₹55.85 करोड़ की उद्धृत कीमत पर जो कि मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल से केवल ₹0.14 करोड़ अधिक थी, के साथ अनुबंध करने का विकल्प उपलब्ध था।

लेखापरीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2014) के उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2015) कि मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की दर, मैसर्स एबीजी के प्राधिकरण पत्र के आधार पर स्वीकार की गई थी तथा यदि बोलियां प्राधिकरण के बिना भी प्रस्तुत की जाती, तो भी वे रक्षा खरीद मेनुअल-2009 (डीपीएम) के प्रावधानों के अनुसार रद्द नहीं की जा सकती थी जिसमें तकनीकी रूप से स्वीकार्य विक्रताओं द्वारा अप्रार्थित बोलियों की स्वीकार्यता का प्रावधान था।

मंत्रालय का उत्तर उनके स्वयं के कार्यों का ही विरोधाभासी है, क्योंकि नौसेना ने, अपनी इच्छा से ही पहले तो यह मानकर मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की बोली स्वीकार कर ली कि वह मैसर्स एबीजी की एक विलय की गई इकाई थी और बाद में उसे रद्द कर दिया। इसके अतिरिक्त, जैसा कि उन्होंने अपने उत्तर में कहा था कि डीपीएम के प्रावधानों के अनुसार अप्रार्थित बोली के रूप में मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की बोली स्वीकार करने के बजाए, प्रक्रिया का पुनः निविदाकरण किया (नवम्बर 2008)।

मंत्रालय ने यह भी कहा कि मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की शुरुआती दर, दोष सूचियों (डीएल) को लोड करने के पश्चात् ₹63.47 करोड़ थी, जो कि बाड़े द्वारा अपनी प्रारम्भिक दर में पहले उद्धृत नहीं की गई थी।

मंत्रालय का यह उत्तर तथ्यों पर आधारित नहीं है क्योंकि एमओडी (वित्त) द्वारा जांची गई तुलनात्मक निविदा विवरणी में एल-1 के निर्धारण में सभी बाड़ों की दरें समान बनाने के उद्देश्य से सभी तीनों बाड़ों की कुछ उद्धृत न की गई डीएल लागतों के स्थान पर अधिकतम उद्धृत लागत को शामिल किया गया था।

इस प्रकार, नौसेना द्वारा मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल को मैसर्स एबीजी की एक विलय की गई इकाई मानने में गलत मान्यता तथा बाद में, जैसा कि डीपीएम में निर्धारित है अप्रार्थित बोली के रूप में मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की बोली पर विचार करने के बजाए, बोली को रद्द करने के कारण न केवल अनुबंध करने में 18 महीने का विलम्ब हुआ, बल्कि ₹20.80³ करोड़ का परिहार्य खर्च भी हुआ।

3.2 रोलर स्टील की अधिक खरीद

भारतीय नौसेना द्वारा पिछले दशक के दौरान सी-हैरियर विमान की धारिता में आई कमी के साथ-साथ रोलर स्टील की खरीदी जाने वाली संख्या को वर्तमान प्रणाली संचालित समीक्षा कार्यक्रम के अनुसार निर्धारित न कर पाने से, रोलर स्टील की अधिक खरीद हुई तथा ₹2.54 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, दिसंबर 2015 तक विमान बेड़े को सेवा से हटाए जाने के संभावित कार्यक्रम के कारण, स्टॉक में पड़ी हुई अधिक मात्रा में खरीदी हुई रोलर स्टील के उपयोग की संभावना नहीं है।

संबंधित नौसेना अनुदेशों में यह प्रावधान है कि एकीकृत लॉजिस्टिक्स प्रबंधन प्रणाली (आईएलएमएस) के प्रवर्तन से, केन्द्रीय स्तर पर अनुमोदित तथा प्रख्यापित वार्षिक समीक्षा योजना (एआरपी) के अनुसार समस्त नौसेना इनवेंट्री की समीक्षा प्रक्रिया वार्षिक आधार पर करनी होती है। समीक्षा की प्रक्रिया के दौरान खरीद मात्रा (पीक्यू) का सृजन करने के लिए

³ ₹76.51 करोड़ (रीफिट की वास्तविक लागत) – ₹55.71 करोड़ (मैसर्स डब्ल्यूआईएसएल की दर के अनुसार लागत) = ₹20.80 करोड़

आईएलएमएस पर प्रणाली संचालित समीक्षा कार्यक्रम में सभी समीक्षा योजना कारकों को ध्यान में रखा जाता है।

रोलर स्टील बियरिंग का एक संघटक है जिसका प्रयोग सी-हैरियर विमान के स्थिर गति संचालन यूनिट (सीएसडीयू) में किया जाता है। प्रत्येक सीएसडीयू में कुल 22 रोलर स्टील सज्जित होते हैं। भारतीय नौसेना के पास 11 सी-हैरियर विमान हैं जो 22 सीएसडीयू से सज्जित हैं और इसलिए समस्त सी-हैरियर बेड़े पर कुल 484 रोलर स्टील सज्जित हैं।

नौसेना विमान बाड़ा (नौसेना) कोच्चि [एनएवाई (के)] द्वारा अनुमानित आवश्यकता (अक्टूबर 2010) के आधार पर, निदेशालय नौसेना वायु सामग्री एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) [डीएनएएम, आईएचक्यू एमओडी (नौसेना)] ने कुल यूएसडी 779,545.325 (₹3.48 करोड़)⁴ की कुल लागत पर पुर्जों की 17 मदों के लिए मैसर्स एविएशन एण्ड डिफेंस स्पेयर्स, यूके (एडीएस) को एक आदेश दिया (नवम्बर 2011) जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ यूएसडी 671,000.00 (₹3 करोड़) लागत के 2000 रोलर स्टील शामिल थे। फर्म ने 2000 रोलर स्टील की मात्रा सहित पुर्जों की 16 मदें अप्रैल 2012 में तथा शेष 01 मद नवम्बर 2012 में आपूर्ति की।

हमने देखा (जुलाई 2013) कि भारतीय नौसेना ने खरीद मात्रा (पीक्यूज) के सृजन हेतु आईएलएमएस पर वर्तमान प्रणाली द्वारा संचालित समीक्षा कार्यक्रम का अनुसरण नहीं किया तथा 2000 रोलर स्टील के पीक्यूज का इसलिए निर्णय लिया गया क्योंकि इससे पूर्व 2007 में अनुमानित 2500 रोलर स्टील की सम्पूर्ण मात्रा का कार्यान्वयन नहीं हुआ था। इसके अतिरिक्त, मांग को फ्रीज करते समय (अक्टूबर 2010), डीएनएएम आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने निम्नलिखित बातों पर ध्यान नहीं दिया:

- विगत दशक अर्थात् दिसम्बर 2001 से अक्टूबर 2010 के दौरान, केवल 484 रोलर स्टील का उपयोग हुआ था।
- दिसम्बर 2001 तथा अक्टूबर 2010 के बीच हुई दुर्घटनाओं के कारण सी-हैरियर बेड़े की संघर्षण दर उच्च थी। जबकि, भारतीय नौसेना के पास दिसम्बर 2001 में 19

⁴ 1 यूएसडी = ₹44.70 की दर से

सी-हैरियर विमान थे, जो अक्टूबर 2010 तक घट कर केवल 12 सी-हैरियर विमान हो गए।

डीएनएएम, आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने कहा (अगस्त 2013) कि 2000 रोलर स्टील भविष्य के “सबसे खराब परिदृश्य” से निपटने के लिए खरीदे गए थे, जिनमें सीएसडीयूज की बढ़ती संख्या के बदलाव की आवश्यकता हो सकती थी और उस समय मद की खरीद सम्भव नहीं होती।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) का तर्क निम्नलिखित कारणों से स्वीकार्य नहीं है:

- पीक्यूज के सृजन हेतु समीक्षा योजना कारक के रूप में “सबसे खराब परिदृश्य” वाक्य का उल्लेख न तो रक्षा मंत्रालय और न ही भारतीय नौसेना द्वारा अधिसूचित किसी प्रावधान/खरीद मैनुअल में किया गया है और न ही इसके बारे में कोई दिशानिर्देश अधिसूचित किए गए हैं।
- ऐसा कोई दस्तावेज़ी साक्ष्य अभिलेख में उपलब्ध नहीं है जिससे यह पता लगे कि उनकी भौतिक/क्रियात्मक स्थिति का पता लगाने के लिए भारतीय नौसेना द्वारा सीएसडीयूज का कोई सर्वेक्षण किया गया था।
- आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) द्वारा दिए गए तर्क “सबसे खराब परिदृश्य” को ध्यान में रखते हुए भी अर्थात् समस्त सी-हैरियर विमान बेड़े पर सज्जित रोलर स्टील साथ-साथ/एक ही बार में मरम्मत योग्य हो जाएँगे, तब भी भारतीय नौसेना को केवल 484 रोलर स्टील की ही आवश्यकता पड़ती। इसके अतिरिक्त, एक बार में ही ऑनबोर्ड सज्जित समस्त रोलर स्टील के नए रोलर स्टील से बदले जाने पर निकट भविष्य में उनके खराब/वृष्टिपूर्ण होने की संभावना बहुत कम है।
- अक्टूबर 2010 में इंडेंट बनाते समय भारतीय नौसेना को यह पता था कि सी-हैरियर बेड़े को 2012 तक सेवा से हटाने की संभावित योजना थी। सी-हैरियर को सेवा से हटाने का कार्यक्रम बाद में (नवम्बर 2012) आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) द्वारा दिसम्बर 2015 तक पुनर्निर्धारित कर दिया गया था।

प्रधान निदेशक वायु संधारिकी सहायता, आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने तथ्यों से सहमति व्यक्त की (सितम्बर 2013) और स्वीकार किया कि मद की अधिक खरीद कर ली गई थी।

लेखापरीक्षा के एक प्रश्न (जून 2015) के उत्तर में, आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने सूचित किया (अगस्त 2015) कि नवम्बर 2011 में अनुबंधित 2000 रोलर स्टील में से, 14 सीएसडीयूज की मरम्मत करने के लिए जुलाई 2015 तक केवल 308 रोलर स्टील का ही उपयोग किया गया था।

इस प्रकार, यूएसडी 567,666 (₹2.54 करोड़)⁵ के मूल्य के 1692 रोलर स्टील के शेष स्टॉक के दिसम्बर 2015 अर्थात् सी-हैरियर विमान के संभावित सेवा से हटने तक उपयोग की संभावना बहुत ही कम प्रतीत होती है।

रक्षा मंत्रालय ने लेखापरीक्षा पैराग्राफ के उत्तर में जुलाई 2015 में कहा कि 2000 रोलर स्टील की खरीद पर किए गए व्यय के संबंध में मूलभूत बिन्दुओं का निम्नलिखित बातों के मद्देनजर मूल्यांकन किया जाना चाहिए:

- (क) आपूर्तिकर्ताओं को भारतीय नौसेना द्वारा उसके सी-हैरियर बेड़े के लिए आवश्यक मदों के पुराने होने तथा महत्वपूर्णता की पूरी जानकारी है तथा वे अधिक वाणिज्यिक लाभ उठाने के लिए इन मदों के लिए अधिकतम दरें उद्धृत करते हैं। विक्रेताओं द्वारा उद्धृत पुर्जों की लागत में भिन्नता के आकलन हेतु कोई नियत आधार नहीं है और इसलिए इसका समुचित अनुमान नहीं लगाया जा सकता। बहुत बार विक्रेता से अत्यधिक लागत पर एक मद खरीदना, भारतीय नौसेना के लिए सी-हैरियर बेड़ा प्रचालनों को बनाए रखने का एकमात्र विकल्प होता है क्योंकि पूरे विश्व में इन विमानों की भारतीय नौसेना ही एकमात्र प्रचालक है;
- (ख) बड़ी हुई मात्रा में किसी मद की अचानक मांग के कारण, किफायती यूनिट लागत पर बड़ी हुई मात्रा में मद की खरीद पर्याप्त स्टॉक बनाए रखते हुए, पुर्जों के बीमे के रूप में काम करेगी तथा मद को “अनिवार्यतः अपेक्षित मद” होने अथवा भविष्य में विमान को खराब होने से बचाएगी;
- (ग) स्टॉक में उपलब्ध मद की पर्याप्त मात्रा, महत्वपूर्ण अथवा एयरक्राफ्ट ऑन ग्राउंड (एओजी) अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए भविष्य में अत्याधिक कीमत पर अनिवार्यतः उस मद को खरीदने की संभावना से भी बचाएगी;

⁵ 1 यूएसडी = ₹44.70 की दर से

- (घ) उपरोक्त लिखित कारकों से बचने के लिए, अधिकतम लागत लाभ उठाने के लिए सबसे खराब परिदृश्य स्थिति को ध्यान में रखते हुए, विवेकपूर्ण इनवेंट्री नियंत्रण प्रतिमान से एक ही बार में किफायती यूनिट तथा मद की बढ़ी हुई मात्रा में खरीद की अनिवार्यता को बनाया जा सकता है; तथा
- (ङ) एल-1 फर्म ने इस शर्त पर दरें उद्धृत की थी कि वे मद की आपूर्ति करने के इच्छुक थे, बशर्ते आपूर्ति आदेश में न्यूनतम आदेश मात्रा (एमओक्यू) 2000 रोलर स्टील शामिल हो।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एक मद की खरीद मात्रा (पीक्यूज) के सृजन हेतु समीक्षा प्रक्रिया आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) द्वारा स्वयं अधिसूचित की गई थी और इसमें सामान्य परिस्थितियों में पीक्यूज के सृजन हेतु अनिवार्य सभी समीक्षा योजना कारकों को ध्यान में रखा जाता है। आकस्मिक तथा प्रचालनात्मक अपेक्षाओं के लिए, मदों की खरीद के लिए विशेष प्रकार के इंडेंट बनाए जाते हैं जिनमें सुपर्दगी लघु अवधि में परिकल्पित होती है।

भारतीय नौसेना ने अक्टूबर 2010 में रोलर स्टील की अधिप्राप्ति मात्रा (पीक्यूज) को स्थापित करने के लिए न तो कोई समीक्षा प्रक्रिया की और न ही तत्कालीन प्रचलित कारकों को ध्यान में लिया तथा इसके बजाए खरीद के लिए 2007 में मद के लिए सृजित पीक्यूज प्रक्षिप्त किए।

इसके अतिरिक्त, एमओक्यू के बारे में रक्षा मंत्रालय के तर्क में औचित्य का अभाव है क्योंकि आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने अप्रैल 2011 में बनाए गए अपने इंडेंट तथा जून 2011 में की गई निविदा पूछताछ में स्वयं रोलर स्टील की मात्रा 2000 उल्लिखित की थी। निविदा पूछताछ में यह भी प्रावधान था कि भावी बोलीकर्ताओं द्वारा कोई एमओक्यू उद्धृत नहीं किया जाएगा। अतः एल-1 फर्म की एमओक्यू की शर्त असंगत थी।

इस प्रकार, रोलर स्टील की खरीद मात्राओं (पीक्यूज) के सृजन हेतु आईएलएमएस पर वर्तमान प्रणाली संचालित समीक्षा कार्यक्रम का अनुसरण करने में उस समय का डीएनएएम, आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) विफल रहा और साथ-साथ उन्होंने पिछले दशक के दौरान रोलर स्टील के उपयोग पैटर्न पर ध्यान नहीं दिया, जो केवल 484 था; इसके अलावा भारतीय नौसेना के पास सी-हैरियर विमान की धारिता में आई कमी पर भी ध्यान नहीं दिया गया। इसके अतिरिक्त, उनके सेवा से हटाए जाने के संभावित कार्यक्रम के कारण, रोलर स्टील की अधिक खरीद हुई। अधिक खरीद के परिणामस्वरूप ₹2.54 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

3.3 एक विदेशी फर्म से पुर्जों की खरीद पर किया गया ₹2.43 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

सामग्री संगठन, मुम्बई ने मालिकाना मद प्रमाण-पत्र आधार पर एक विदेशी फर्म से अतिरिक्त पुर्जे खरीदे, यद्यपि वे पुर्जे काफी कम लागत पर स्वदेशी रूप से उपलब्ध थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹2.43 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पीएसी), मूल उपस्कर निर्माता (ओईएम) को जारी किया जाता है तथा उस विशेष फर्म से पीएसी आधार पर मदें तभी खरीदी जाती हैं जब वे मदें केवल उन्हीं फर्मों अथवा उनके डीलरों के पास ही उपलब्ध हों। रक्षा खरीद मेनुअल 2006 (डीपीएम 2006) के अनुसार पीएसी एकाधिकार प्रदान करती है और इससे प्रतिस्पर्धा समाप्त होती है, अतः पीएसी दर्जा उपलब्धता, मानकीकरण तथा धन के लिए मूल्य को ध्यान में रखने के बाद ही प्रदान किया जाना चाहिए।

सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने मुख्य इंजन 'जी8V 30/45 एटीएल' के लिए पुर्जों की खरीद के लिए सीमित निविदा पूछताछ (एलटीई) आधार पर अप्रैल 2007 तथा मई 2008 में आईएनएस मतंग के लिए दो इंडेन्ट दिए। ये मदें 30 मई 2007 (अप्रैल 2007 के इंडेन्ट के लिए) तथा 30 जून 2008 (मई 2008 के इंडेन्ट के लिए) तक अपेक्षित थी।

तदनुसार, अप्रैल 2007 के इंडेन्ट के लिए एमओ (एमबी) द्वारा निविदाएं दो बार आमंत्रित की गई थी (सितम्बर 2007 तथा अगस्त 2008) और निविदाएं खोलने की तारीखें (टीओडी) क्रमशः 12 दिसम्बर 2007 तथा 24 सितम्बर 2008 थी तथा दोनों समय पर दरें केवल एक फर्म मैसर्स साऊथ कलकत्ता डीज़ल⁶ से ही प्राप्त हुई थी। मई 2008 के इंडेन्ट के संबंध में निविदाएं फरवरी 2009 में आमंत्रित की गई जिनकी टीओडी 01 अप्रैल 2009 थी। मैसर्स गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स (जीआरएसई, रांची) से प्राप्त दरों पर विचार नहीं किया गया था क्योंकि वे एक दिन के विलम्ब के बाद 02 अप्रैल 2009 को प्राप्त हुई थी।

⁶ मैसर्स साऊथ कलकत्ता डीज़ल मैसर्स जीआरएसई, रांची का एक उपविक्रेता है।

इसी बीच, अप्रैल 2007 के इंडेन्ट के संबंध में, एमओ (एमबी) ने एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) {आईएचक्यू एमओडी (एन)} को सूचित किया (जुलाई 2008) कि मैसर्स जीआरएसई, जी8V 30/45 एटीएल इंजनों के पुर्जों की बड़ी संख्या के लिए दरें उद्धृत नहीं कर रही थी, इन पुर्जों के लिए केवल एक ज्ञात स्रोत मैसर्स एमएएन जर्मनी था जिसे पीएसी प्रदान की जानी चाहिए थी। आईएचक्यू एमओडी (एन) ने मुख्य प्रकार के इंजन जी8V 30/45 एटीएल के पुर्जों की आपूर्ति के लिए मैसर्स एमएएन जर्मनी के एकमात्र प्रतिनिधि के रूप में मैसर्स एमएएन डीज़ल इण्डिया (मैसर्स एमएएन) को पीएसी प्रदान की (मार्च 2009)। शुरु में पीएसी एक वर्ष अर्थात् 24 मार्च 2010 तक वैध थी और बाद में 24 अप्रैल 2015 तक पुनर्वैध की गई थी।

आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) द्वारा जारी पीएसी के मद्देनजर, एलटीई आधार पर मांगपत्रों की आगे की प्रोसेसिंग रोक दी गई थी तथा एमओ (एमबी) ने मैसर्स एमएएन को उन्हीं मांगपत्रों के प्रति दो निविदाएं आमंत्रित की (सितम्बर 2009)। एमओ (एमबी) ने ₹1.27 करोड़ की कुल लागत पर अप्रैल 2007 के इंडेन्ट के प्रति 24 मर्दों के लिए तथा ₹1.61 करोड़ की कुल लागत पर मई 2008 के इंडेन्ट के प्रति 16 मर्दों के लिए मैसर्स एमएएन को दो क्रय आदेश दिए (मई 2012)। दोनों क्रय आदेशों के अन्तर्गत मर्दे दिसम्बर 2012 तथा जनवरी 2013 के बीच प्राप्त हुईं थी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (फरवरी 2013) से पता चला कि मई 2008 के इंडेन्ट के प्रति मैसर्स एमएएन को दिए गए आदेश (मई 2012) में मर्दों की कीमत मैसर्स जीआरएसई की उद्धृत दर (अप्रैल 2009) की तुलना में बहुत अधिक थी। मैसर्स एमएएन से खरीदी गई मर्दों की तुलना से पता चला कि 16 में से 14 मर्दों की अधिप्राप्ति कीमतें मैसर्स जीआरएसई द्वारा प्रस्तावित कीमतों से 55 से 5260 प्रतिशत अधिक थी। मैसर्स एमएएन से कुल खरीद ₹2.23 करोड़ पर की गई थी जबकि मैसर्स जीआरएसई इन 14 मर्दों को ₹29.75 लाख की कीमत पर बेचने का इच्छुक था जिसके परिणामस्वरूप ₹1.93 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

आगे की संवीक्षा (जनवरी 2015) से पता चला कि पीएसी जारी होने के बाद भी, विशाखापत्तनम, कारवार तथा कोच्चि में अन्य एमओज़, अन्य जहाजों के उसी प्रकार के इंजनों के लिए ये मर्दे मैसर्स जीआरएसई तथा मैसर्स साऊथ कलकत्ता डीज़ल से काफी कम कीमत पर खरीद रहे थे। 15 मर्दों, जो पीएसी की वैधता के दौरान अन्य एमओज़ द्वारा खरीदी गईं

थी, की दरों की तुलना से पता चला कि नौसेना द्वारा मैसर्स एमएएन से खरीद करने पर ₹0.50 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इसे इंगित किए जाने पर (जनवरी 2015), आईएचक्यू एमओडी (एन) ने कहा (अप्रैल 2015) कि नौसेना पोत मतंग पर फिट किए गए जी8V 30/45 एटीएल इंजन पुराने हो गए थे और उनका उत्पादन बन्द कर दिया गया था तथा इंजन के निर्माण (20 प्रतिशत स्वदेशी पुर्जों तथा 80 प्रतिशत मैसर्स एमएएन, जर्मनी से आपूर्त) के लिए ओईएम अर्थात मैसर्स एमएएन तथा मैसर्स जीआरएसई के बीच लाइसेंस करार 1980 के दशक में मैसर्स एमएएन द्वारा रद्द कर दिया गया था। स्थानीय स्रोतों से अन्य एमओज द्वारा पुर्जों की खरीद के संबंध में, आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) ने कहा कि यह एक सम्भव उपाय के रूप में शीघ्र आवश्यकता के कारण किया गया था।

आईएचक्यू का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एमओ विशाखापत्तनम, एमओ कारवार तथा एमओ कोच्चि ने स्थानीय स्रोतों के माध्यम से ₹11.87 करोड़ लागत की 1000 से अधिक मर्दों की खरीद के लिए मई 2009 और फरवरी 2014 के बीच 25 आदेश दिए थे तथा मैसर्स जीआरएसई तथा मैसर्स साऊथ कलकत्ता डीजल, ओईएम अर्थात मैसर्स एमएएन द्वारा लाइसेंस रद्द करने के बाद भी इंजन के लिए पुर्जे आपूर्त कर रही थी।

उत्तर में यह कहते हुए पुर्जों की उच्च कीमत को उचित ठहराया गया था कि एक विदेशी ओईएम की कीमतों की स्वदेशी स्रोतों से तुलना नहीं की जा सकती जिनमें पुराना स्टॉक, उप विक्रेताओं की गुणवत्ता, मैसर्स जीआरएसई तथा मैसर्स साऊथ कलकत्ता डीजल की कम कीमतों के सम्भावित कारण हैं। आईएचक्यू एमओडी (एन) ने अधिक कीमतों का एक कारण यूरो की भिन्नता भी बताया।

आईएचक्यू का तर्क तथ्यों पर आधारित नहीं था क्योंकि विशाखापत्तनम तथा कोच्चि के एमओज ने पुष्टि की थी (अप्रैल 2015) कि स्वदेशी पुर्जे जारी होने के पश्चात्, प्रयोक्ताओं द्वारा कोई दोष/असंतोषजनक निष्पादन सूचित नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, विभिन्न मर्दों की कीमतों में वास्तविक अन्तर 378 तथा 5260 प्रतिशत के बीच था, जो विनिमय दरों में अन्तर के कारण नहीं हो सकता। इसके अतिरिक्त, मैसर्स एमएएन को पीएसी दर्जा दिए जाने समय अतिरिक्त पुर्जों के संपूर्ण सैट की पीएसी प्रदान कर दी गई थी, जबकि उन अतिरिक्त पुर्जों के 20 प्रतिशत का स्वदेशी निर्माण हो रहा था।

इस प्रकार, डीपीएम का उल्लंघन करते हुए, एक विदेशी फर्म को पीएसी का दर्जा देना, जब समान मर्दें काफी कम कीमत पर स्वदेशी रूप से उपलब्ध थी, उचित नहीं था जिसके परिणामस्वरूप ₹2.43 करोड़⁷ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (फरवरी 2015); उत्तर प्रतीक्षित था (अगस्त 2015)।

3.4 निकल एवं क्रोम प्लेटिंग कार्य की अनुचित योजना तथा परिणामतः उसकी ऑफलोडिंग के कारण ₹2.17 करोड़ का निष्फल व्यय

महानिदेशक नौसेना परियोजना (विशाखापत्तनम) की एकतरफा कार्यवाही के कारण महत्वपूर्ण मर्दों को काट कर कार्य-क्षेत्र को कम करने से ₹4.58 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत एक परियोजना, ₹2.17 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् अधूरी बन्द कर दी गई। परिणामस्वरूप, प्रयोक्ता, नौसेना गोदीबाडा, विशाखापत्तनम [एनडी (वी)] अभिप्रेत सुविधा से वंचित रहा और उसे निकल-क्रोम प्लेटिंग कार्यों की निजी क्षेत्र को ऑफलोडिंग करनी पड़ी।

एनडी (वी) में ईसीई⁸ विभाग की इलेक्ट्रोप्लेटिंग शॉप इलेक्ट्रो-प्लेटिंग गतिविधियों के लिए 1983 में अधिकृत की गई थी। एक अधिकारी बोर्ड (बीओओ) ने ₹4.27 करोड़ की अनुमानित सांकेतिक लागत (आरआईसी) पर “ईसीई विभाग में सुविधाओं में वृद्धि” की सिफारिश की (नवम्बर 2005)। एचक्यूईएनसी (वी)⁹ ने आईएचक्यू एमओडी (एन)¹⁰ को बोर्ड की कार्यवाही (बीपीज़) प्रेषित की (मार्च 2006) जिसका मई 2006 में अनुमोदन कर दिया गया था।

⁷ ₹1.93 करोड़ + ₹0.50 करोड़ = ₹2.43 करोड़

⁸ ईसीई – इलेक्ट्रो केमिकल इंजीनियरिंग

⁹ एचक्यूईएनसी (वी) – मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापत्तनम

¹⁰ आईएचक्यू एमओडी (एन) – एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय, नौसेना

रक्षा मंत्रालय (एमओडी) के अनुमोदन हेतु मामले की प्रोसेसिंग करते समय, डीजीएनपी (वी)¹¹ ने ₹39.58 लाख लागत की 242 मदों में से 146 मदों को हटाने के पश्चात् ₹5.43 करोड़ के अनुमानित आकलन (एईज़) प्रस्तुत किए। एईज़ की संवीक्षा पर, आईचक्यू एमओडी (एन) ने डीजीएनपी (वी) को लागत घटाने का अनुरोध किया (जुलाई 2007) ताकि वह एचक्यूईएनसी (वी) की वित्तीय शक्तियों के अन्तर्गत संस्वीकृति प्रदान कर सके। कमान की शक्तियों के अन्दर लागत कम करने के अनुरोध (अगस्त 2007) पर, एनडी (वी) ने मांग की समीक्षा की (सितम्बर 2007) तथा 06 मदों को काटने तथा 02 मदों की मात्रा कम करने की सिफारिश की जिसके कारण ₹0.76 करोड़ की लागत कम हुई।

तत्पश्चात्, डीजीएनपी (वी) ने एईज़ संशोधित कर दी तथा संस्वीकृति हेतु उन्हें एचक्यूईएनसी (वी) को भेज दिया (अक्टूबर 2007)। तथापि, संशोधित एईज़, एचक्यूईएनसी (वी) को भेजने के पश्चात् ही डीजीएनपी (वी) ने हटाई गई 151¹² मदों की सूची एनडी (वी) को उपलब्ध करा दी (अक्टूबर 2007)। एनडी (वी) ने देखा (नवम्बर 2007) कि मदों का कटाव बीपीज़ के अनुरूप नहीं था तथा सुविधा को बढ़ाने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। एनडी (वी) ने ₹12 लाख (अनुमानतः) जैसा कि परिशिष्ट II में दिया गया है, मूल्य की लगभग 10 महत्वपूर्ण मदों के बारे में डीजीएनपी (वी) को सूचित किया (नवम्बर 2007) जो नहीं हटाई जानी थी। परन्तु डीजीएनपी (वी) ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2007) कि उस अवस्था में महत्वपूर्ण मदों को शामिल करना व्यवहार्य नहीं था, क्योंकि एईज़ सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सीएफए) को अनुमोदन के लिए पहले ही भेज दी गई थी (अक्टूबर 2007)।

एचक्यूईएनसी (वी) ने ₹4.58 करोड़ की अनुमानित लागत पर विषय कार्य 'एनडी (वी) में ईसीई विभाग के संवर्धन' का प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया (जनवरी 2008)। यह कार्य जो डीजीएनपी (वी) द्वारा किया जाना था तथा 104 सप्ताह में अर्थात् जनवरी 2010 तक पूरा किया जाना था, उसमें सिविल कार्य (₹1.46 करोड़) तथा उपस्कर भाग (₹3.12 करोड़) शामिल थे।

डीजीएनपी (वी) ने कार्य की प्रगति शीघ्रतम करने पर अपना निर्णय सूचित करने का एनडी (वी) से अनुरोध किया (जुलाई 2010) ताकि परियोजना को संस्वीकृत कीमत में ही पूरा किया

¹¹ डीजीएनपी (वी) – महानिदेशक नौसेना परियोजना, विशाखापत्तनम

¹² एनडी (वी) तथा डीजीएनपी (वी) के बीच पत्राचार हटाई गई मदों की संख्या 151/152 दर्शाता था। तथापि, एईज़ की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने यह संख्या 152 दर्शाई।

जा सके। तथापि, एनडी (वी) से कोई उत्तर न मिलने के कारण, डीजीएनपी (वी) ने कार्य की प्रगति/समय पूर्व बन्द करने की व्यवहार्यता की जांच करने का अनुरोध किया (सितम्बर 2010)। एनडी (वी) ने एक संशोधित कार्यक्षेत्र प्रस्तावित किया (अक्तूबर 2010), जो डीजीएनपी (वी) ने स्वीकार नहीं किया क्योंकि उससे लागत में वृद्धि हो जाती। तत्पश्चात् एनडी (वी) ने एक नया कार्यक्षेत्र प्रेषित किया (जुलाई 2011) जो डीजीएनपी (वी) द्वारा मूल प्रशासनिक अनुमोदन से काफी भिन्न पाया गया था तथा नए कार्यक्षेत्र को कार्यान्वित करने से अनुमानित व्यय उपलब्ध ₹64.00 लाख की धनराशि से अधिक बढ़ जाता। ₹2.17 करोड़ का व्यय (₹1.61 करोड़ सिविल कार्यों पर तथा ₹0.56 करोड़ प्रयोगशाला उपस्कर तथा फर्नीचर की खरीद पर) करने के पश्चात् कार्य समयपूर्व बन्द कर दिया गया (नवम्बर 2011)।

हमने देखा (जनवरी 2014) कि ईसीई विभाग में सुविधाओं को बढ़ाने के लिए डीजीएनपी (वी) द्वारा 10 महत्वपूर्ण मदों को हटाकर कम करने की एकतरफा कार्रवाई के कारण कार्य को समय पूर्व ही बन्द करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया था (जनवरी 2014) कि अप्रैल 2010 तथा जनवरी 2014 के बीच ₹0.56 करोड़ की राशि का व्यय प्लेटिंग कार्य की ऑफलोडिंग पर किया गया था।

लेखापरीक्षा टिप्पणी के उत्तर में, मंत्रालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए कहा (जून 2015) कि परियोजना के निष्पादन के दौरान, कुछ हटाए गए उपस्करों के कारण कुछ अप्रत्याशित अंतरापृष्ठ मुद्दे सामने आए जिनके कारण उन्नत प्रस्ताव सामने आए जिनके वित्तीय प्रभाव प्रशासनिक अनुमोदन से बढ़ गए जिससे कार्य को समय पूर्व ही बंद करना पड़ा। मंत्रालय ने यह भी कहा कि ₹0.56 करोड़ आकस्मिक प्लेटिंग की ऑफलोडिंग पर खर्च हुए, तथा ₹2.17 करोड़ के व्यय का लाभप्रद उपयोग किया जा रहा था।

व्यय के लाभप्रद उपयोग के संबंध में मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह सुविधा जो प्लेटिंग की गुणवत्ता और उनके टिकारूपन को बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण थी और जिसकी बोर्ड द्वारा भी सिफारिश की गई थी, उपस्करों की खरीद न होने के कारण नहीं बढ़ाई गई थी। अतः महत्वपूर्ण उपस्कर के बिना, उपस्कर की स्थापना और चालू करने के लिए सिविल निर्माण कार्यों का निष्पादन तथा प्लेटिंग हल तथा प्रस्तावित सुविधा के प्रयोगशाला विश्लेषण हेतु उपस्कर की खरीद अधूरी रही। मंत्रालय का यह उत्तर कि ₹0.56 करोड़ आकस्मिक प्लेटिंग की ऑफलोडिंग पर खर्च किए गए थे, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निकल क्रोम प्लेटिंग की

ऑफलोडिंग पर व्यय इलेक्ट्रोप्लेटिंग शॉप की सुविधा न होने के कारण एक आवर्ती स्वरूप का व्यय है।

इस प्रकार, बोर्ड की सिफारिशों तथा प्रयोक्ता की आवश्यकता के विपरीत डीजीएनपी (वी) की महत्वपूर्ण मदों को हटाने की एकतरफा कार्रवाई के कारण ₹2.17 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् उपस्कर पैकेज को अन्तिम रूप नहीं दिया गया तथा कार्य समय पूर्व ही बन्द कर दिया गया। इसके अभिप्रेत सुविधा की अनुपलब्धता के कारण भी निकल तथा क्रोम प्लेटिंग कार्य की ऑफलोडिंग पर ₹0.56 करोड़ का परिहार्य आवर्ती व्यय हुआ।

3.5 ₹1.03 करोड़ मूल्य के नौसेना भण्डार की अधिक खरीद

क्रय आदेश देते समय विनिर्देशनों के विश्लेषण में सामग्री संगठन, विशाखापत्तनम {एमओ (वी)} के भाग पर समुचित श्रम के अभाव के कारण केबलों की अधिक खरीद हुई और ₹1.03 करोड़ की परिहार्य परिणामी हानि हुई।

रक्षा खरीद मेनुअल (डीपीएम) 2009 में यह प्रावधान है कि खरीद किए जाने वाले माल की मात्रा की शर्तों में विनिर्देशनों की व्याख्या खरीद संगठनों की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए स्पष्ट रूप से की जानी चाहिए।

एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) {आईएचक्यू एमओडी (एन)} ने एकल तथा दोहरे चैनल केल्ट्रॉन ईको साऊंडर (भाग-3)¹³ के लिए आधार एवं डिपो (बीएण्डडी) पुर्जों की एक सूची अनुमोदित की (जुलाई 2012)। इस सूची में 10 मीटर प्रत्येक के दो प्रकार के केबल¹⁴ शामिल थे।

¹³ केल्ट्रॉन ईको साऊंडर भाग-3 समुद्र की गहराई का पता लगाने के लिए प्रयोग किया जाता है तथा पानी के नीचे के क्षय से बचने के लिए जहाजों के नीचे कील की सही गहराई बताने में सहायता करता है।

¹⁴ एडब्ल्यूजी 28-16/जी/300 केबल 16 सीओएनडी 300' रिबन तथा एडब्ल्यूजी 28-16/6/300 केबल 10 सीओएनडी 300' रिबन।

आईएचक्यू एमओडी (एन) के अनुमोदन के आधार पर, मुख्यालय पूर्वी नौसेना कमान, विशाखापत्तनम {एचक्यूईएनसी (वी)} ने एकल तथा दोहरे चैनल केल्ट्रॉन ईको साऊंडर (भाग-3) के लिए बीएण्डडी पुर्जों के 07 सैट खरीदने का एमओ (वी) को निर्देश दिया (सितम्बर 2012)। परिणामतः, एमओ (वी) ने 122 प्रकार की मर्दों से निहित बीएण्डडी पुर्जों के 07 सैटों की खरीद के लिए एक इंडेंट दिया (दिसम्बर 2012), जिसमें मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पीएसी) के आधार पर मैसर्स केल्ट्रॉन, केरल से दो प्रकार के केबल, जिनमें प्रत्येक की मात्रा 70 थी, शामिल थे।

निविदा पूछताछ मैसर्स केल्ट्रॉन से की गई थी (मार्च 2013) तथा फर्म ने बीएण्डडी पुर्जों के 07 सैटों के लिए ₹1.65 करोड़ की राशि उद्धृत की (जून 2013)। एमओ (वी) ने मैसर्स केल्ट्रॉन की उद्धृत दरों को उचित ठहराने तथा किसी सरकारी/रक्षा संगठन द्वारा इन मर्दों के लिए दिए गए क्रय आदेश (पीओ) के विवरण देने का अनुरोध किया (जुलाई 2013) क्योंकि मर्दों की पिछली कीमत (एलपीपी) एमओ(वी) के पास उपलब्ध नहीं थी। फर्म ने ईको साऊंडर (भाग-3) के बीएण्डडी पुर्जों की आपूर्ति के लिए मैसर्स गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स (जीआरएसई) द्वारा दिए गए दिसम्बर 2012 के पीओ की प्रति एमओ(वी) को उपलब्ध कराई (जुलाई 2013)।

नौसेना लॉजिस्टिक्स समिति (एनएलसी) बैठक (सितम्बर 2013) के दौरान, फर्म 111 प्रकार की मर्दों की दरों को मैसर्स जीआरएसई के आदेश से मिलाने के लिए सहमत हो गई तथा उसने कुल आदेश मूल्य (टीओवी) पर एक प्रतिशत की थोक छूट भी प्रस्तावित की। एमओ (वी) ने 122 प्रकार के पुर्जों से निहित बीएण्डडी पुर्जों के 07 सैटों की खरीद के लिए ₹1.55 करोड़ का एक क्रय आदेश मैसर्स केल्ट्रॉन को दिया (दिसम्बर 2013) जिसमें की दो प्रकार की केबलें, प्रत्येक 70 की संख्या में, शामिल थी।

नौसेना गुणवत्ता आश्वासन स्थापना द्वारा निरीक्षण (मार्च 2014) के पश्चात् एमओ (वी) ने दोनों केबलों की प्रत्येक की 70 संख्या प्राप्त की और उन्हें अपने चार्ज में ले लिया (अप्रैल 2014)। एमओ (वी) द्वारा बिल प्रेषित करने (मई और जुलाई 2014) पर रक्षा लेखा विभाग (डीएडी) ने 122 प्रकार के पुर्जों के लिए फर्म को ₹ 1.55 करोड़ का भुगतान किया (मई एवं जुलाई 2014) जिसमें दो प्रकार के केबल, प्रत्येक 70 की संख्या में, शामिल थे।

हमने दिसम्बर 2012 के जीआरएसई पीओ की दिसम्बर 2013 के एमओ (वी) पीओ के साथ तुलना की (अगस्त 2014) और पाया कि मैसर्स जीआरएसई के आदेश के अनुसार, उक्त केबल को वर्ग संख्याओं में उल्लेखित किया गया था जिसमें एक संख्या 10 मीटर के बराबर थी। तथापि, एमओ (वी) समान वर्ग की संख्याओं का मीटरों में मूल्यांकन करने में विफल रहा

तथा प्रत्येक केबल की 07 संख्याओं की वास्तविक आवश्यकता के बजाए प्रत्येक की 70 संख्याओं (1400 मीटर के समान कुल 140 संख्याओं) के लिए आदेश दे दिया (दिसम्बर 2013)। जिसके परिणामस्वरूप प्रत्येक केबल की 63 संख्याओं (1260 मीटर के समान कुल 126 संख्याओं) की अधिक मात्रा का आदेश दिया गया।

इसके अतिरिक्त, यह देखा गया था (अगस्त 2014) कि एमओ (वी) द्वारा दिए गए आदेश के अनुसार, कुल 1400 मीटर केबल की प्राप्त होने वाली कुल मात्रा के प्रति, फर्म ने एमओ (वी) को केवल 140 मीटर केबल की आपूर्ति की (मार्च 2014)। तथापि एमओ (वी) द्वारा कुल 1400 मीटर केबल की मात्रा के लिए भुगतान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप 1260 मीटर केबल की कम प्राप्ति के बावजूद, फर्म को ₹1.03 करोड़ का अधिक भुगतान किया गया।

अधिक भुगतान तथा केबलों की कम प्राप्ति के संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणी (अगस्त 2014) के उत्तर में, एमओ (वी) ने कहा (सितम्बर 2014) कि 70 केबलों का इंडेंट एचक्यूईएनसी निर्देशों (सितम्बर 2012) के अनुसार दिया गया था तथा एकीकृत लॉजिस्टिक्स प्रबंधन प्रणाली (आईएलएमएस) में इस केबल को वर्ग संख्याओं में दर्शाया गया था। इस प्रकार इंडेंट तथा पीओ 70 संख्या केबलों के लिए दिया गया था। एमओ (वी) ने यह भी कहा कि फर्म ने उन्हें सूचित नहीं किया था कि एमओ (वी) पीओ (दिसम्बर 2013) में एक संख्या के एक मीटर के समान होने की तुलना में जीआरएसई पीओ में एक संख्या 10 मीटर के रूप में उल्लेखित की गई थी।

एमओ (वी) का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आईएचक्यू, एमओडी (एन) द्वारा अनुमोदित सूची में केवल मीटर इकाई में केबलों को दर्शाया गया था। फर्म पर जीआरएसई द्वारा दिए गए पीओ (दिसम्बर 2012) के लिए प्रेषिती होने के बावजूद, एमओ (वी) पीओ का विश्लेषण करने में विफल रहा जिसमें एक इकाई केबल का मतलब 10 मीटर के बराबर दिया गया था।

फर्म ने एमओ (वी) से स्वीकारा (नवम्बर 2014) कि 1260 मीटर केबल की शेष मात्रा उनके पास गलती से रह गई थी तथा वह बाद में एमओ (वी) को आपूर्त कर दी गई (नवम्बर 2014)। एमओ (वी) ने फर्म से अनुरोध किया (नवम्बर 2014) कि वह अधिक आपूर्त मात्रा वापिस ले ले तथा अतिरिक्त केबलों पर किया गया अधिक भुगतान भी वापिस कर दे। उत्तर में, फर्म ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2014) कि आदेश की गई केबल की मात्रा वास्तविक आवश्यकता से अधिक थी, तथापि उसने कहा कि पीएसयू होने के कारण, वे एक बार बेची गई सामग्री को वापिस लेने की स्थिति में नहीं थे।

एमओ (वी) ने फर्म को उन केबलों की सही मात्रा सूचित करने का अनुरोध किया (दिसम्बर 2014 तथा जनवरी 2015) जो 27 ईको साऊंडर (भाग 3.1) की खरीद के लिए आईएचक्यू

एमओडी (एन) द्वारा किए गए अनुबन्ध (फरवरी 2014) के प्रति उपयोग की जा सकती थी। फर्म ने उत्तर दिया (फरवरी 2015) कि यदि आईएचक्यू एमओडी (एन) अनुबंध की बीएण्डडी पुर्जा की सूची में से उन मदों को हटाने के लिए सहमत हो जाता है तो आपूर्ति मदें आन्तरिक रूप से इस आपूर्ति आदेश के प्रति समायोजित की जा सकती हैं। तदनुसार, एमओ (वी) ने आईएचक्यू एमओडी (एन) को अनुरोध किया (मार्च 2015) कि दोनों केबलों की उपलब्धता को शामिल करने के लिए आईएचक्यू अनुबंध को संशोधित किया जाए। आईएचक्यू एमओडी (एन) ने अनुबंध में अनुबंध मात्रा संशोधित करने से इंकार कर दिया (मई 2015), जिसके कारण एमओ (वी) के अभिलेखों पर उपलब्ध नहीं थे।

इस प्रकार, क्रय आदेश देते समय विनिर्देशनों का मूल्यांकन करने में एमओ (वी) के भाग पर समुचित श्रम के अभाव के कारण केबलों की अधिक खरीद हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹1.03 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

3.6 स्वीकार्य शर्त को लागू न करने के कारण ₹1.44 करोड़ का अतिरिक्त व्यय

प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) जारी करने से पूर्व अपेक्षा के समेकन में नौसेना द्वारा समुचित श्रम के अभाव के कारण आठ महीने के अन्दर एक ही प्रकार के उपस्कर के लिए दो पृथक आरएफपीज जारी हुई। इसके अतिरिक्त, आरएफपी में शामिल स्वीकार्य शर्त के प्रावधान को लागू नहीं किया गया जिसके परिणामस्वरूप वही मद इसी फर्म से काफी ऊंची दर पर खरीदी गई जिससे ₹1.44 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा खरीद मेनुअल (डीपीएम) में प्रावधान है कि समान मद के लिए दी जाने वाली भिन्न कीमतों से बचने के लिए डाटा शेयरिंग और डाटा नेटवर्किंग के लिए सेना मुख्यालय को एक प्रणाली स्थापित करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) में शामिल की गई स्वीकार्य शर्त के अनुसार, क्रेता को अनुबन्ध पूरा होने से पूर्व, अनुबन्ध की शर्तों तथा विक्रेता द्वारा उद्धृत कीमतों में कोई परिवर्तन किए बिना अपेक्षित माल की मात्रा में 50 प्रतिशत तक वृद्धि या कमी करने का अधिकार है।

हमने देखा (मार्च 2014) कि एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) {आईएचक्यू एमओडी (एन)} ने तीन रेडियो तथा ब्लिंकिंग उपस्कर खरीदने के लिए एक आरएफपी जारी की (जनवरी 2010) तथा तीन उपस्करों के लिए यूएसडी 334,676.09 (₹1.53 करोड़) की कुल लागत (यूनिट लागत यूएसडी 111558.7 अर्थात् ₹0.51 करोड़¹⁵) पर मैसर्स स्पेट्स टेक्नो एक्सपोर्ट्स यूक्रेन (मैसर्स एसटीई) के साथ अनुबंध किया (नवम्बर 2010)। हमने यह भी देखा (मार्च 2014) कि अनुबंध करने से पूर्व, आईएचक्यू एमओडी (एन) ने दो और रेडियो ब्लिंकिंग उपस्करों के लिये एक और आरएफपी जारी की (अगस्त 2010)। अनुबंध उसी फर्म अर्थात् मैसर्स एसटीई के साथ यूएसडी 550,779.88 (₹2.46 करोड़) (यूनिट कीमत यूएसडी 275,389.94 अर्थात् ₹1.23 करोड़¹⁶) पर किया गया था (अगस्त 2011)।

हमने देखा (मार्च 2014) कि नौसेना ने आठ महीने (जनवरी 2010 और अगस्त 2010) के अन्दर उसी प्रकार के उपस्कर की तीन तथा दो संख्याओं के लिए आरएफपी जारी करके दो पृथक खरीद प्रक्रियाएं शुरू की जो स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि नौसेना द्वारा अपेक्षित मात्राओं की गणना विवेकपूर्ण ढंग से नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, जनवरी 2010 में जारी आरएफपी की स्वीकार्य शर्त के आह्वान के बजाए, आईएचक्यू एमओडी (एन) ने अगस्त 2010 में नई आरएफपी जारी की जिसके कारण वह अनुबंध हुआ (अगस्त 2011) जो पहले अनुबंध (नवम्बर 2010) से 142 प्रतिशत अधिक था।

इसे इंगित किए जाने पर (जनवरी 2015), मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि मद-वार दरों को कम लाने के प्रयास किए जा रहे थे परन्तु इसे फर्म द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था। मंत्रालय द्वारा यह भी कहा गया था कि आरएफपी (जनवरी 2010) की तुलना में खरीद मात्रा (पीक्यू) तीन से बढ़ा कर सात करनी प्रस्तावित की गई थी जो फर्म द्वारा स्वीकार नहीं की गई थी, क्योंकि इस मामले में फर्म, मैसर्स एसटीई द्वारा उद्धृत कीमत एक विशेष कीमत थी। अतः मांगपत्र तीन संख्याओं के लिए अनुमोदित किया गया था और इस प्रकार, स्वीकार्य शर्त अनुबंध पर लागू नहीं की गई थी।

यह औचित्य स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मैसर्स एसटीई की बोली में फर्म द्वारा प्रस्तावित कीमत को विशेष कीमत के रूप में तथा स्वीकार्य शर्त को अस्वीकार करने का उल्लेख नहीं था। इस

¹⁵ 1यूएसडी = ₹45.60 की दर से

¹⁶ 1यूएसडी = ₹44.70 की दर से

प्रकार, फर्म, आरएफपी के अनुसार अतिरिक्त मात्रा स्वीकार करने के लिए बाध्य थी क्योंकि आरएफपी (अगस्त 2010) के प्रति खरीद प्रक्रिया अभी भी चल रही थी।

इस प्रकार, नौसेना ने जनवरी 2010 में आरएफपी जारी करने से पूर्व मांग के समेकन में समुचित श्रम नहीं किया जिसके कारण दो पृथक आरएफपीज जारी हुईं। इसके अतिरिक्त, उसने आरएफपी में शामिल की गई स्वीकार्य शर्त के प्रावधान का आह्वान नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप वही मद उसी फर्म से काफी ऊंची कीमत पर खरीदी गई जिससे ₹1.44¹⁷ करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

3.7 ₹1.15 करोड़ की राशि के ब्याज का परिहार्य भुगतान

इंजीनियर-इन-चीफ शाखा द्वारा कानूनी सलाहकार (रक्षा) का परामर्श लेने के लिए मध्यस्थ निर्णय लेने में असाधारण विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹1.15 करोड़ के शास्तिक ब्याज का परिहार्य भुगतान हुआ। इसके अतिरिक्त, 2003 में संस्वीकृत एक परियोजना लागत में 42 प्रतिशत की वृद्धि के साथ 12 वर्ष बीतने के बाद भी सुस्त पड़ी है।

सैन्य अभियंता सेवा (एमईएस) अनुबंध मेनुअल (2007) में यह प्रावधान है कि मध्यस्थ निर्णय, जहां कानूनी सलाहकार (रक्षा) [एलए (रक्षा)] का निर्णय वांछित है, के प्रकाशन के पश्चात् मामले का इंजीनियर-इन-चीफ शाखा (ई-इन-सी शाखा) में निर्णय के संदर्भ में विश्लेषण किया जाएगा तथा फिर यह सलाह लेने के लिए कि मध्यस्थ निर्णय पर विवाद किया जाए या उसे स्वीकार कर लिया जाए, रक्षा मंत्रालय के माध्यम से एलए (रक्षा) को भेजा जाएगा। यह भी निर्धारित किया गया है कि ई-इन-सी शाखा में ऐसे मामले, ई-इन-सी शाखा में मामले की प्राप्ति के 10 दिन के अन्दर प्रोसेस कर दिए जाने चाहिए।

रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने “भारतीय नौसेना अकादमी, एजीमाला में विवाहित अधिकारी आवास के प्रावधान” के लिए ₹63.47 करोड़ संस्वीकृत किए (फरवरी 2003)। मुख्य अभियंता

¹⁷ (₹1,23,09,930 – ₹50,87,077) X 2=₹1.44 करोड़

नौसेना अकादमी (सीई) (एनएवीएसी) कोच्चि ने ₹58.77 करोड़ की लागत पर कार्य के निष्पादन हेतु मैसर्स इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इण्डिया) लिमिटेड चेन्नई (मैसर्स ईपीआई), एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) के साथ एक अनुबंध किया (मार्च 2003)। यह अनुबंध नौसेना अकादमी परियोजना के लिए एक फास्ट ट्रैक पद्धति पर आधारित था, जिसमें यह प्रावधान था कि इन अनुबंधों में वृद्धि की कोई शर्त नहीं होगी। कार्य दिसम्बर 2004 तक पूरा किया जाना था।

कार्य मार्च 2003 में शुरू हुआ परन्तु ऐसे कारणों की वजह से पूरा नहीं किया जा सका जो ठेकेदार के नियंत्रण से बाहर थे और ठेकेदार ने 31 दिसम्बर 2005 तक समय का विस्तार मांगा (दिसम्बर 2004)। सीई ने (जनवरी 2005) बिना किसी आर्थिक वृद्धि के दिसंबर 2005 तक समय का विस्तार प्रदान कर दिया। तथापि, कार्य की धीमी प्रगति के कारण, सीई ने मैसर्स ईपीआई की जोखिम एवं लागत पर अनुबंध निरस्त कर दिया (मई 2005) तथा अप्रैल 2007 तक अधूरे कार्यों के समापन हेतु ₹62.76 करोड़ की लागत पर मैसर्स इरागावारापू वेंकट रेड्डी कंस्ट्रक्शन इंफ्रास्ट्रक्चर एण्ड प्रोजेक्ट्स लिमिटेड, हैदराबाद (मैसर्स आईवीआरसीएल) के साथ एक जोखिम एवं लागत अनुबंध किया (नवम्बर 2005)।

इसी बीच मई 2005 में, मैसर्स ईपीआई ने मध्यस्थता अनुबंध को लागू करने की प्रार्थना करते हुए सैन्य अभियंता सेवा (एमईएस) से ₹45.35 करोड़ का दावा किया। फरवरी 2009 में नियुक्त मध्यस्थ ने मैसर्स ईपीआई के पक्ष में ₹9.21 करोड़ जमा 15 प्रतिशत वार्षिक ब्याज के निर्णय की घोषणा की (नवम्बर 2011)। यह निर्णय दोनों पक्षों द्वारा स्वीकार नहीं किया गया तथा मामला अपीलीय अधिकारी के समक्ष उठाया गया (दिसम्बर 2011) जिसने अन्ततः मैसर्स ईपीआई के पक्ष में जून 2005 से अप्रैल 2012 तक ₹8.96 करोड़ जमा 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज दर पर (अर्थात् ₹16.31 करोड़) का निर्णय पारित किया (अप्रैल 2012)। निर्णय में यह भी अनुबद्ध था कि यदि ब्याज सहित निर्णय की समस्त राशि का आदेश जारी होने की तिथि से दो महीने के अन्दर भुगतान नहीं हो जाता तो एमईएस, आदेश की तिथि से वसूली की तिथि तक 3 प्रतिशत वार्षिक दर पर अतिरिक्त ब्याज का भुगतान करेगा।

सीई कोच्चि ने अप्रैल 2012 के निर्णय के प्रति आगे की कार्रवाई के लिए अनुबंध प्रबंधन निदेशालय, इंजीनियर-इन-चीफ (ई-इन-सी) शाखा, नई दिल्ली से सलाह मांगी (मई 2012)। लेखापरीक्षा ने देखा (जून 2013) कि ई-इन-सी शाखा ने जनवरी 2013 में, अर्थात् निर्णय (अप्रैल 2012) की तारीख से नौ महीने के विलम्ब के पश्चात् मामला कानूनी सलाहकार (रक्षा) [एलए (रक्षा)] के समक्ष उठाया। एलए (रक्षा) ने ई-एन-सी को सलाह दी (फरवरी 2013) कि अप्रैल 2012 का निर्णय कार्यान्वित किया जाना था क्योंकि अपीलीय अधिकारी का निर्णय पक्षों पर अन्तिम तथा निर्णायक रूप से बाध्य था। मार्च 2013 में, एमईएस ने मैसर्स ईपीआई को ₹17.27 करोड़ की राशि की क्षतिपूर्ति की, जिसमें ₹16.12¹⁸ करोड़ की निर्धारित राशि के अलावा अतिरिक्त (शास्तिक) ब्याज के रूप में ₹1.15¹⁹ करोड़ की राशि सम्मिलित थी, जो परिहार्य थी।

तथ्यों तथा आंकड़ों को स्वीकार करते हुए इंजीनियर-इन-चीफ (ई-इन-सी) शाखा ने कहा (जून 2014) कि विभिन्न सरकारी स्तरों पर ऐसे मामलों को निपटाने के लिए स्पष्ट तथा समुचित पद्धति विद्यमान न होने के कारण विलम्ब हुआ। ई-इन-सी शाखा का यह तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निर्धारित समय सीमा (अर्थात् 10 दिन) का उल्लंघन करते हुए ई-इन-सी शाखा द्वारा एलए (रक्षा) के समक्ष मामला जनवरी 2013 में अर्थात् निर्णय की तारीख (अप्रैल 2012) से नौ महीने के विलम्ब से उठाया गया।

इसके अतिरिक्त, मैसर्स आईवीआरसीएल के साथ विद्यमान अनुबंध भी ठेकेदार द्वारा महसूस की जा रही वित्तीय समस्याओं के कारण जुलाई 2014 से रद्द हो गया था तथा जोखिम तथा

¹⁸ ईपीआई के पक्ष में पारित निर्णय = ₹8.96 करोड़ + 12% वार्षिक ब्याज जून 2005 से अप्रैल 2012 = ₹16.31 करोड़। एमईएस के पक्ष में ईपीआई से दावा की जाने वाली राशि = ₹11 लाख जमा जून 2005 से अप्रैल 2012 तक 12% वार्षिक ब्याज = ₹0.19 करोड़। इस प्रकार ईपीआई के पक्ष में पारित निवल राशि = ₹16.12 करोड़

¹⁹ भुगतान की गई राशि ₹17.27 करोड़ (-) निर्णय की राशि ₹16.12 करोड़ = ₹1.15 करोड़ (जून 2005 से अप्रैल 2012 तक 12% वार्षिक ब्याज)

लागत अनुबंध मार्च 2015 में किया गया था। कार्य की भौतिक प्रगति 0.30 प्रतिशत थी (जून 2015)।

इस प्रकार, मध्यस्थ निर्णय की निर्धारित समय सीमा का उल्लंघन करते हुए, ठेकेदार को भुगतान हेतु समुचित प्राधिकारी के साथ मामला उठाने में असाधारण विलम्ब के परिणामस्वरूप अतिरिक्त (शास्तिक) ब्याज के रूप में ₹1.15 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ। इसके अतिरिक्त, फास्ट ट्रैक पद्धति को लागू करते हुए ₹58.77 करोड़ की लागत पर शुरु किए गए (2003) विवाहित आवास का कार्य 12 वर्ष के बीतने तथा ₹83.78 करोड़ (26 जून 2015) का व्यय करने के बावजूद अधूरा पड़ा हुआ है।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2015); उनका उत्तर अपेक्षित था (अगस्त 2015)।

3.8 इलेक्ट्रिक टैकोमीटरों की अवांछित खरीद

सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने 14 टैकोमीटरों की खरीद के लिए मई 2009 में उस लागत पर एक अनुबंध किया जो 24 टैकोमीटरों की खरीद के लिए सिर्फ दो महीने पहले मार्च 2009 में किए गए एक अन्य अनुबंध के पिछले क्रय मूल्य से लगभग 15 गुणा अधिक था, जिसके परिणामस्वरूप ₹76.44 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, रक्षा खरीद मेनुअल (डीपीएम) प्रतिमानों का समग्र उल्लंघन करते हुए एमओ (एमबी) ने आवश्यकता का निर्धारण किए बिना टैकोमीटरों की खरीद के लिए इंडेंट किए जिसके परिणामस्वरूप ₹85.74 लाख मूल्य के 23 टैकोमीटर बिना मांग के पिछले चार वर्ष से स्टॉक में पड़े हुए हैं।

रक्षा खरीद मेनुअल 2006 (डीपीएम-2006) में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी प्रावधान है कि जन हित में माल खरीदने की वित्तीय शक्तियों से प्रत्यायोजित प्रत्येक प्राधिकारी को इन्वेंट्री वहन लागत से बचने के लिए मांग से अधिक मात्रा में खरीद से बचने का ध्यान रखना चाहिए। इसके अतिरिक्त, कीमतों का औचित्य, प्रस्तावित कीमतों के ध्यानपूर्वक विश्लेषण तथा

अनुमानित दरों, पिछली क्रय कीमत के आधार पर होना चाहिए। इसके अतिरिक्त संगत नौसेनिक अनुदेशों में यह प्रावधान है कि एकीकृत लॉजिस्टिक्स प्रबंधन प्रणाली (आईएलएमएस) के शुरु होने के साथ समस्त नौसेना इनवेंट्री की समीक्षा प्रक्रिया मुख्यतः अनुमोदित तथा प्रख्यापित वार्षिक समीक्षा योजना के आधार पर की जानी चाहिए।

सामग्री संगठन, मुम्बई [एमओ (एमबी)] ने दिल्ली श्रेणी²⁰ के जहाजों के लिए गैस टर्बाईन जेनरेटरों (जीटीजीज़) पर 6के/12के²¹ रूटीन के लिए 12 टैकोमीटरों²² की खरीद के लिए एक इंडेंट किया (मई 2007)। इस इंडेंट के सात महीने के अन्दर, एमओ(एमबी) ने दिल्ली श्रेणी के तीनों जहाजों की 6के रूटीनों की आवश्यक मांग को पूरा करने के लिए 14 टैकोमीटरों (6 सं.+2 सं.+6 सं.) के लिए दिसम्बर 2007 में तीन और इंडेंट किए। तत्पश्चात् एमओ(एमबी) ने मई 2007 के इंडेंट की समीक्षा की (फरवरी 2008) तथा मांग 12 टैकोमीटरों से बढ़ा कर 24 टैकोमीटर कर दी गई। यह वृद्धि, 14 टैकोमीटरों के लिए लम्बित तीन इंडेंटों को ध्यान में रखे बिना ही नौसेनिक लॉजिस्टिक्स समिति (एनएलसी) द्वारा अनुमोदित कर दी गई थी। मई 2007 के इंडेंट के प्रति प्रापण निदेशालय (डीपीआरओ) द्वारा 11 फर्मों को निविदाएं जारी की गई (अगस्त 2007) जिनमें से दो फर्मों ने प्रतिक्रिया व्यक्त की तथा मैसर्स टेक्कॉम इंटरनेशनल कं०, यूक्रेन (मैसर्स टेक्कॉम) एल-1 फर्म के रूप में उभरी।

जब यह खरीद प्रक्रिया चल रही थी तो आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने जीटीजीज़ तथा उसके पुर्जों के लिए एफएसयूई रोसोबोरोनएक्सपोर्ट, मास्को, रूस (मैसर्स आरओई) को मालिकाना मद प्रमाणपत्र (पीएसी) दर्जा जारी किया (फरवरी 2008)। पीएसी दर्जा, मैसर्स आरओई को ओईएम से डील करने तथा पुर्जों की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु प्राधिकृत एकमात्र एजेंसी होने के कारण दिया गया था। बाद में 14 टैकोमीटरों के लिए दिसम्बर 2007 के तीन इंडेंटों

²⁰ दिल्ली श्रेणी जहाज - 3 जहाज - आईएनएस दिल्ली, आईएनएस मुम्बई, आईएनएस मैसूर

²¹ 6के/12के रूटीन का अर्थ है - गैस टर्बाईन जेनरेटरों (जीटीजीज़) पर 6000 घंटों तथा 12000 घंटों वाले रूटीन

²² एक टैकोमीटर (रेवोल्यूशन काउंटर) एक ऐसा उपकरण है जो एक शाफ्ट अथवा डिस्क की रोटेशन गति को मापता है जैसा कि एक मोटर अथवा अन्य मशीन में मापा जाता है। ये उपकरण सामान्यतः आरपीएम (रेवोल्यूशन प्रति मिनट) को अंशशोधन सादृश्य डायल पर डिस्प्ले करते हैं।

के प्रति, निविदाएं, डीपीआरओ आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) द्वारा पीएसी आधार पर मैसर्स आरओई से आमंत्रित की गई थी (अगस्त 2008)।

इसी बीच मई 2007 के इंडेंट के प्रति, डीपीआरओ, आईएचक्यू, एमओडी (नौसेना) द्वारा यूएसडी 22800²³ (अर्थात ₹9.70 लाख) {यूनिट लागत यूएसडी 950 अर्थात ₹0.40 लाख} की लागत पर 24 टैकोमीटरों के लिए मैसर्स टेक्कॉम के साथ अनुबंध किया गया था (मार्च 2009)। ये मर्दे नवम्बर 2009 से जून 2010 के बीच प्राप्त हुई थी।

14 टैकोमीटरों के लिए दिसम्बर 2007 के तीन इंडेंटों के प्रति, डीपीआरओ द्वारा मैसर्स आरओई के साथ कुल यूएसडी 166693²⁴ (अर्थात ₹82.04 लाख) {यूनिट लागत यूएसडी 11907 अर्थात ₹5.86 लाख} की लागत पर अनुबंध किया गया था (मई 2009)। ये मर्दे सितम्बर 2010 तथा अक्टूबर 2010 के बीच प्राप्त हुई थी।

हमने देखा (अप्रैल 2014) कि मई 2009 में 14 टैकोमीटरों की खरीद के लिए मैसर्स आरओई के साथ अनुबंध करते समय नौसेना को मैसर्स टेक्कॉम के साथ मार्च 2009 में किए गए अनुबंध के अन्तर्गत खरीदी गई मर्दों के लिए, पिछली खरीद कीमत की जानकारी थी। तथापि, नौसेना ने काफी अधिक दर पर मर्दों की खरीद की जो कि पिछली क्रय कीमत से 1153 प्रतिशत²⁵ अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप ₹76.44 लाख²⁶ का अतिरिक्त व्यय हुआ। हमने यह भी देखा कि प्राप्त किए गए कुल 38 टैकोमीटरों में से, जनवरी 2010 से केवल 15 टैकोमीटर जहाजों को जारी किए गए थे और अन्तिम टैकोमीटर अक्टूबर 2012 में जारी किया गया था। खरीद के तदर्थ स्वरूप के परिणामस्वरूप ₹85.74 लाख²⁷ मूल्य के शेष 23 टैकोमीटर स्टॉक में पड़े रहे जो मांग के अनुचित निर्धारण को दर्शाता है।

²³ यूएसडी 22800, 24 टैकोमीटरों के लिए। अतः यूनिट लागत यूएसडी 950 अर्थात ₹40423 {1यूएसडी = ₹42.55 की दर से}

²⁴ यूएसडी 71439.78 + यूएसडी 23813.26 + यूएसडी 71439.78 = यूएसडी 166692.82 अर्थात यूएसडी 166693 (14 टैकोमीटरों के लिए)। अतः यूनिट दर यूएसडी 11907 अर्थात ₹5.86 लाख {1यूएसडी = ₹49.25 की दर से }

²⁵ यूएसडी 11907 (मई 2009) - यूएसडी 950 (मार्च 2009)/950 X100 = 1153 प्रतिशत की मूल्यवृद्धि

²⁶ ₹5.86 लाख (जून 2009 की यूनिट लागत) - ₹0.40 लाख (मार्च 2009 की यूनिट लागत) X14 टैकोमीटर = ₹76.44 लाख

²⁷ इलेक्ट्रॉनिक बिन कार्ड से डाटा जो प्राप्ति/निर्गम के विवरण दर्शाता है:-

14 संख्या मूल्य ₹82.10 लाख (यूनिट दर ₹5.86 लाख)

लेखापरीक्षा द्वारा इसे इंगित किए जाने पर (अप्रैल 2014), आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) ने माना (मई 2015) कि दिल्ली श्रेणी के जहाजों पर कुल सज्जित मात्रा के संबंध में इंडेंटिंग/खरीद अधिकारी की जानकारी के अभाव के कारण शायद दिसम्बर 2007 के तीन इंडेंट रद्द नहीं किए थे। आईएचक्यू एमओडी (नौसेना) का यह उत्तर एमओ (एमबी) की लापरवाही को ढकने का प्रयास है, जो डीपीएम प्रतिमानों का समग्र उल्लंघन है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह भी प्रावधान है कि जन हित में माल खरीदने की वित्तीय शक्तियों से प्रत्यायोजित प्रत्येक अधिकारी को इन्वेंट्री वहन लागतों से बचने के लिए आवश्यकता से अधिक मात्रा में खरीद से बचने का ध्यान रखना चाहिए। आईएचक्यू का उत्तर लेखापरीक्षा के इस तर्क की भी पुष्टि करता है कि एमओ (एमबी) ने मांग का सही ढंग से निर्धारण नहीं किया क्योंकि 14 टैकोमीटरों के लिए इंडेंट, मई 2007 के पहले इंडेंट को ध्यान में रखे बिना दिए गए थे, हालांकि इसे एकीकृत लॉजिस्टिक्स प्रबंधन प्रणाली (आईएलएमएस) में भी दर्शाया गया था। इसके अतिरिक्त, उच्च लागत के मुद्दे का आईएचक्यू के उत्तर में कोई जिक्र नहीं किया गया था।

आईएचक्यू ने यह भी बताया (मई 2015) कि इन जहाजों द्वारा वर्तमान स्टॉक को भविष्य में दिल्ली श्रेणी के जहाजों के अवशिष्ट जीवन तथा नए शुरू किए गए कोलकाता श्रेणी के जहाजों को ध्यान में रख कर ही इस्तेमाल किया जाएगा। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमओ (एमबी) में आईएलएमएस के पूर्वानुमान विवरण से पता चला (अप्रैल 2015) कि 2016 तथा 2019 के बीच केवल चार टैकोमीटरों की एक छोटी मात्रा के जारी होने की उम्मीद थी। इसके अतिरिक्त, कोलकाता श्रेणी जहाज अभी निर्माणाधीन थे और निकट भविष्य में उनके प्रयोग की संभावना बहुत कम थी, क्योंकि तीन में से केवल एक जहाज चालू हुआ था (अगस्त 2014)। इस प्रकार, पीएसी आधार पर टैकोमीटरों की खरीद, हालांकि वे अन्य स्रोतों से उपलब्ध थे, के कारण ₹76.44 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, डीपीएम प्रतिमानों के उल्लंघन की वजह से इन मर्दों की गलत मांग के निर्धारण के कारण ₹85.74 लाख मूल्य के टैकोमीटर बिना मांग के चार वर्षों से स्टॉक में पड़े हुए हैं (जुलाई 2015)।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (जनवरी 2015); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (अगस्त 2015)।

9 संख्या मूल्य ₹3.64 लाख (यूनिट दर ₹40423)

₹85.74 लाख
