

अध्याय III : थल सेना

3.1 रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले रेल वैगनों/डिब्बों का प्रबंधन

रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले रेल वैगनों/डिब्बों के प्रबंधन की लेखापरीक्षा में 17 ए सी डिब्बों/सैन्य लंगरों का अधिक स्केलिंग (₹50 करोड़), अग्रिम भुगतान पर ब्याज की हानि (₹23.87 करोड़), सैन्य स्पेशल ट्रेनों के लागत परिकलन में एकरूपता न होने के कारण अधिक भुगतान ₹30.44 करोड़, अतिरिक्त रेल सुविधा (ए आर एफ) परियोजनाओं की निगरानी न करना तथा ए आर एफ परियोजनाओं के कारण रेलवे को दिए गए ₹356 करोड़ का असमायोजन जैसी विभिन्न कमियां देखी गईं। इन कमियों के बावजूद, रेलवे द्वारा रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले इन रेल वैगनों/डिब्बों के वाणिज्यिक उपयोग की जाँच करने के लिए सेना मुख्यालय में कोई तंत्र नहीं है।

3.1.1 परिचय

युद्धकाल में परिचालन- संग्रहण तथा शांति काल के दौरान प्रशिक्षण, फील्ड फायरिंग और युद्धाभ्यास के लिए कार्मिकों तथा हथियारों के ले जाने के लिए 1972 में सेना में रेल वैगन एवं डिब्बे प्रस्तुत किए गए।

युद्धकाल के दौरान, परिचालन- संचलन को निष्पादित करने के लिए अभिप्रेत परिचालन क्षेत्र में शीघ्रतिशीघ्र पहुंचने हेतु फॉर्मेशनों को समर्थ बनाने के लिए परिचालन रेल संचलन योजना (ओ आर एम पी) के अनुसार ट्रेनों का नियोजन किया जाता है।

शांति काल के दौरान, प्रशिक्षण, फील्ड फायरिंग एवं युद्धाभ्यास के प्रयोजनों से भारतीय सेना द्वारा यूनिटों के स्थायी संचलन के लिए हर महीने ट्रेनें चलायी जाती हैं।

युद्ध एवं शांति दोनों कालों के दौरान रेलवे वैगनों तथा डिब्बों के माध्यम से माल/भंडारों तथा कार्मिकों को ले जाना एक चुनौतीपूर्ण कार्य है, क्योंकि उसमें परिचालन आवश्यकता पर सीधा प्रभाव रहता है।

विभिन्न प्रकार के हथियारों एवं उपस्करों को ले जाने के लिए रक्षा मंत्रालय के पास क्रिटिकल चल स्टॉक (सी आर एस) नामक विशेषीकृत रेलवे वैगन हैं, जैसा कि नीचे सूचित किया गया है:

- ▶ मिलिटरी बोगी वेल टाइप (एम बी डब्ल्यू टी)- टैंकों एवं विशेषीकृत सिगनल उपस्करों को ले जाने के लिए।

- ▶ बोगी ओपन मिलिटरी (बी ओ एम)- इन्फैन्ट्री युद्ध वाहन (आई सी वी), आत्म प्रणोदित गन, ट्रैक्टर आदि को ले जाने के लिए।
- ▶ बोगी रेलवे स्पेशल (बी आर एस)- टैंक परिवहन टेलर को ले जाने के लिए।
- ▶ बोगी फ्लैट अर्जुन ट्रान्सपोर्टेशन (बी एफ ए टी)- टी-90 एवं एम बी टी अर्जुन टैंकों को ले जाने के लिए विशेष रूप से अभिकल्पित।

इसके अलावा, रक्षा कार्मिकों के संचलन को सुगम बनाने के लिए रक्षा मंत्रालय के पास विभिन्न प्रकार के डिब्बे भी हैं।

3.1.2 डिब्बों का अधिक स्केलिंग

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने जून 2014 में 55 ए सी 2 टियर, 203 ए सी 3 टियर तथा 59 सैन्य लंगर डिब्बों के रूप में रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले रेल डिब्बों के स्केलिंग का अनुमोदन किया। रेलवे, संबद्ध रेलवे वर्कशापों के माध्यम से रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले डिब्बों/वैगनों के आवधिक ओवर हालिंग (पी ओ एच) का कार्य करता है। एम ओ डी ने डिब्बों/लंगरों के स्केल का अनुमोदन करते समय एक डिब्बे के ओवरहॉलिंग के लिए दो से तीन महीने के औसत समय के आधार पर रेलवे द्वारा किए जाने वाले आवधिक ओवरहॉलिंग (पी ओ एच)/अनुरक्षण की आवश्यकता हेतु 34 अतिरिक्त डिब्बों को हिसाब में लिया था। तथापि, हमने देखा कि एक डिब्बे के पी ओ एच के लिए रेलवे द्वारा लिया गया औसत समय मात्र 27 दिन ही था। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में, स्केलिंग के समय पर किया गया वही परिकलन प्रदान किया गया। इसके अतिरिक्त, आवक तथा जावक परिवहन में लगी समयावधि के संबंध में सूचित करने के लिए जब हमने विशेष रूप से पूछा तो अपर महानिदेशक (रणनीतिक प्रबंधन) (ए डी जी (एस एम) ने बताया (फरवरी 2017) कि इस संबंध में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं है। ऐसे अभिलेख के अभाव में, स्केलिंग हेतु आवश्यकता का परिकलन करते समय पी ओ एच के लिए अपेक्षित समय को दो से तीन महीने के रूप में लिए जाने में कोई औचित्य नहीं है। इस प्रकार, परिवहन के लिए आवक एवं जावक समयावधि को ध्यान में रखते हुए, दिया गया कुल समय अधिक था, जिसे एक से डेढ़ महीने तक माना जा सकता है। इसके परिणामस्वरूप, पी ओ एच के लिए 17 ए सी डिब्बों/लंगरों का अधिक स्केलिंग किया गया, जिसे ₹50.50 करोड़ की कुल लागत पर अधिप्राप्त किया गया, जो परिहार्य था।

3.1.3 वैगनों तथा डिब्बों की पूँजीगत अधिप्राप्ति

सेना में, ₹15 लाख या उससे अधिक मूल्य के सभी उपस्करों, जिनकी आयु सात वर्ष या अधिक होती है, की अधिप्राप्ति को पूँजीगत अधिप्राप्ति कही जाती है। रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) में समाविष्ट प्रावधानों के अनुसार पूँजीगत

अधिप्राप्तियों की जाती हैं। सभी पूँजीगत अधिप्राप्तियां दो चरणों, अर्थात् पूर्व- संविदा प्रबंधन तथा पश्च- संविदा प्रबंधन में संसाधित की जाती हैं।

सेना मुख्यालय में प्रयोक्ता निदेशालय द्वारा गुणात्मक मांगों के सूत्रपात तथा मंत्रालय की रक्षा अधिग्रहण परिषद् (डी ए सी)/रक्षा अधिप्राप्ति बोर्ड (डी पी बी) से आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन) माँगने के साथ पूँजीगत अधिप्राप्ति प्रारंभ की जाती है। मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त होने पर, मंत्रालय के अधिग्रहण विंग तथा सेना मुख्यालय के शस्त्र एवं उपस्कर (डब्ल्यू ई) निदेशालय द्वारा संविदा होने तक चरणों में उसे संसाधित किया जाता है।

संविदा करने के पश्चात्, अग्रिमों एवं अन्य भुगतानों की अदायगी, सुपुर्दगी, प्रतिष्ठापन, चालूकरण आदि सहित उसका निष्पादन, संविदा में निर्दिष्ट निबंधन एवं शर्तों के अनुसार किया जाना चाहिए।

3.1.3.1 संविदाओं के निष्पादन में विलंब

लेखापरीक्षाधीन अवधि, अर्थात् 2011-12 से 2015-16 के दौरान क्रिटिकल चल भंडार (सी आर एस) तथा डिब्बों की अधिप्राप्ति के लिए ₹1048.06 करोड़ मूल्य की कुल पाँच पूँजीगत संविदाएं की गईं। सभी संविदाओं का विवरण उनकी वर्तमान आपूर्ति स्थिति के साथ नीचे तालिका-16 में दर्शाया गया है:

तालिका-16: वर्तमान आपूर्ति स्थिति सहित की गई संविदाओं का विवरण

क्र. सं.	सी आर एस/डिब्बों का विवरण	संविदा/ मांगपत्र का दिनांक	विक्रेता	मात्रा	लागत (₹ करोड़ में)	पी डी सी	31.08.2016 के अनुसार आपूर्ति की स्थिति
1.	सी आर एस- बोगी ओपन मिलिटरी (बी ओ एम)	30.09.14	मैसर्स मॉडर्न इंडस्ट्रीज़	445	169.94	मार्च 2016	445
2.	सी आर एस- मिलिटरी बोगी वेल टाइप (एम बी डब्ल्यू टी)	30.09.14	मैसर्स टेक्समाको रेल एंड इंजीनियरिंग लिमिटेड	974	387.04	सितंबर 2016	912
3.	ए सी 2 टियर डिब्बे (अंतर मंत्रालय अधिप्राप्ति)	12.02.15	इंटिग्रल कोच फैक्टरी (आई सी एफ) चेन्नई	40	249.64	2015-16=20 2016-17= 20	30
4.	मिलिटरी लंगर डिब्बे (अंतर मंत्रालय अधिप्राप्ति)			32		2015-16=16 2016-17= 16	शून्य
5.	ए सी 3 टियर डिब्बे (अंतर मंत्रालय अधिप्राप्ति)	12.02.15	आर सी एफ (रेल कोच फैक्टरी) कपूरथला	90	241.44	2015-16=30 2016-17= 30 2017-18= 30	शून्य
कुल					1048.06		

सी आर एस तथा डिब्बों की अधिप्राप्ति क्रमशः अक्टूबर 2011 तथा जून 2014 में अनुमोदित स्केलिंग के आधार पर की गई थी। हमने डी पी पी में निर्धारित समयवधि के संदर्भ में सी आर एस तथा डिब्बों की अधिप्राप्ति के पूर्व-संविदा चरणों में विलंब के उदाहरण देखे।

बहु विक्रेता स्थिति (बिना परीक्षण) में 48 से 60 हफ्तों की परिकल्पित समय के स्थान पर सी आर एस तथा डिब्बों की अधिप्राप्ति में क्रमशः 208 हफ्ते और 135 हफ्ते लिए गए। डी पी पी के अनुसार, ए ओ एन के 08 हफ्तों के अंदर प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी किया जाना चाहिए तथा 48 से 60 हफ्तों के अंदर संविदा पर हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। तथापि, सी आर एस के मामले में इसके लिए क्रमशः 63 हफ्ते और 208 हफ्ते तथा डिब्बों के मामले में क्रमशः 113 हफ्ते और 135 हफ्ते लिए गए।

इसके अतिरिक्त, बी आर एस के मामले में, जिसके लिए अक्टूबर 2010 में ए ओ एन संस्वीकृत किया गया था, सी एन सी को अंतिम रूप देने के पश्चात् सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) के अनुमोदन के बावजूद अभी तक (अगस्त 2016) संविदा नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा द्वारा यह पूछे जाने पर कि बी आर एस की अधिप्राप्ति के लिए संविदा क्यों नहीं की गई, इसके उत्तर में सेना मुख्यालय ने बताया (अगस्त 2016) कि इस मामले से संबंधित फाइल एम ओ डी में विचाराधीन है। तथापि, इस उत्तर में सी एफ ए के अनुमोदन के बाद तीन वर्ष से अधिक के बीत जाने के बावजूद संविदा पर हस्ताक्षर न करने के यथार्थ कारण नहीं बताए गए।

3.1.3.2 रेल डिब्बों तथा सैन्य लंगरों की अधिप्राप्ति के लिए अग्रिम भुगतान करने में अनियमितता

मंत्रालय ने फरवरी 2014 में अंतर- मंत्रालयीन मार्ग से बॉय (इंडियन) श्रेणी के अंतर्गत 40 ए सी- 2, 90 ए सी- 3 टियर डिब्बों तथा 32 सैन्य लंगर (एम एल) डिब्बों की अधिप्राप्ति के लिए ए ओ एन प्रदान की। ए ओ एन के पश्चात् रेलवे बोर्ड को माँगपत्र जारी किए जाने थे तथा रक्षा मंत्रालय और रेलवे के बीच परस्पर सहमत शर्तों के अनुसार भुगतान किए जाने थे।

जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा सलाह दी गई थी, रक्षा मंत्रालय ने रेलवे के निर्माण यूनिटों को सीधे दो माँगपत्र जारी किए (फरवरी 2015), अर्थात् 90 ए सी- 3 टियर डिब्बों के लिए रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला (आर सी एफ) तथा 40 ए सी- 2 टियर डिब्बों और 32 सैन्य लंगरों के लिए इंटिग्रल कोच फैक्टरी, चेन्नई (आई सी एफ) को माँगपत्र जारी किए।

आर सी एफ को जारी माँगपत्र के अनुसार 2015-16, 2016-17 और 2017-18 में प्रत्येक वर्ष 30 ए सी- 3 टियर डिब्बों की सुपुर्दगी की जानी थी तथा संबंधित वर्ष में डिब्बों के विनिर्माण के लिए 100 प्रतिशत अग्रिम का भुगतान किया जाना था।

आई सी एफ को जारी माँगपत्र के अनुसार 100 प्रतिशत अग्रिम भुगतान के प्रति 2015-16 में 20 ए सी-2 टियर तथा 16 सैन्य लंगर तथा 2016-17 में 20 ए सी-2 टियर तथा 16 सैन्य लंगर डिब्बों की सुपुर्दगी की जानी थी।

हमने पाया कि आर सी एफ के मामले में, संबंधित वित्तीय वर्ष की आपूर्ति के प्रति अग्रिम भुगतान किया जाना था, जबकि आई सी एफ के मामले में, सभी कोचों के लिए 100 प्रतिशत अग्रिम भुगतान का प्रावधान माँगपत्र में किया गया था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि आई सी एफ ने उनकी वाणिज्यिक बोली में संबंधित वर्ष के विनिर्माण के लिए अग्रिम भुगतान हेतु कहा था। इसके बावजूद, माँगपत्र में संपूर्ण अग्रिम भुगतान हेतु प्रावधान किया गया तथा माँगपत्र के एक महीने के अंदर अर्थात् मार्च 2015 में ₹249.64 करोड़ का भुगतान किया गया। इस प्रकार, 2016-17 की अवधि के विनिर्माण से संबंधित ₹124.82 करोड़ का अग्रिम भुगतान अनियमित था।

इसके अतिरिक्त, दोनों रेल निर्माण यूनिटों को मार्च 2015 में ₹325.52 करोड़ (आर सी एफ को किए गए ₹75.88 करोड़ भुगतान सहित) का भुगतान किए जाने के बावजूद, 30 ए सी-2 टियर डिब्बों को छोड़कर कोई भी आपूर्ति अगस्त 2016 तक नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, सेना मुख्यालय को न केवल डिब्बों/लंगरों की प्राप्ति में विलंब का सामना करना पड़ा था, बल्कि अनियमित अग्रिम पर ब्याज के कारण ₹23.87 करोड़ की हानि भी हुई थी।

भुगतान के विषय में दो अलग मापदंड क्यों अपनाए गए थे, इस संबंध में लेखापरीक्षा के प्रश्न (अगस्त 2016) के उत्तर में, सेना मुख्यालय ने बताया (अगस्त 2016) कि भुगतान शर्तें संबंधित निर्माण यूनिटों द्वारा भेजी गई माँगों के आधार पर बनाई गई थीं। यह उत्तर सही नहीं है, क्योंकि आई सी एफ चेन्नई ने अपनी बोली में समस्त आपूर्ति के लिए अग्रिम भुगतान नहीं माँगा। इसके अतिरिक्त, समस्त आपूर्ति के लिए 100 प्रतिशत अग्रिम भुगतान डी पी पी के प्रावधानों का उल्लंघन है।

उपरोक्त मामला आई सी एफ चेन्नई पर उसकी जाँच करने हेतु सितंबर 2016 में रेलवे लेखापरीक्षा को भेजा गया था तथा रेलवे लेखापरीक्षा ने अपने उत्तर में (जनवरी 2017) बताया कि आई सी एफ को अग्रिम भुगतान दो किस्तों में ही चाहिए था, जबकि रक्षा मंत्रालय ने एक ही किस्त में संपूर्ण राशि का भुगतान किया था और आई सी एफ ने प्राप्त अग्रिम भुगतान को समायोजन के अधीन उचंत लेखा शीर्ष में रखा था।

3.1.4 रेलवे को अधिक/अनियमित भुगतान

3.1.4.1 अतिलंघन प्रभार- प्रत्येक रेलवे ज़ोन परेषणों के लिए अपने मानक परिवहन विमाओं को उसके मार्ग पर होने वाले पुलों एवं स्टोशनों के आधार पर निर्धारित करता है। परेषण, जो मानक परिवहन विमा से अधिक होता है, को अति विमितीय परेषण (ओ डी सी) कहा जाता है। परेषण की लंबाई, चौड़ाई, ऊपरी भाग से दूरी आदि के आधार पर ओ डी सी को 'ए' 'बी' और 'सी' में वर्गीकृत किया जाता है और तदनुसार रेलवे प्राधिकारियों द्वारा ओ डी सी के लिए अतिलंघन शुल्क¹¹ लगाए जाते हैं।

हमने देखा कि रेलवे ने एक सैन्य स्पेशल ट्रेन के 28 वैगनों, जिसमें 23 खुले वैगन तथा पाँच बोगी बंद वैगन (बी सी एन) थे, के लिए अतिलंघन शुल्क लगाए जो मई 2016 में संचालन नियंत्रक कार्यालय (एम सी ओ), इलाहाबाद द्वारा स्वीकार किया गया। चूँकि बी सी एन वैगनों के लिए अतिलंघन शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए, पाँच बी सी एन वैगनों के लिए ₹3.80 लाख के अतिलंघन शुल्क का अधिक भुगतान किया गया था। उत्तर में (नवंबर 2016) ए डी जी (एस एम) ने बताया कि वास्तविक राशि रेलवे बोर्ड के पत्रों एवं परिपत्रों के अनुसार परिकल्पित की जाती है और रेल सूचना प्रणाली केन्द्र (सी आर आई एस) द्वारा स्वचालित ढंग से दूरी परिकल्पित की जाती है। यह उत्तर युक्तिसंगत नहीं है, क्योंकि बंद वैगन पर अतिलंघन शुल्क नहीं लगाया जाना चाहिए और ए डी जी (एस एम) को यह तथ्य रेलवे को बताना चाहिए था।

3.1.4.2 अतिरिक्त अधिशुल्क का अधिक भुगतान- रेलवे बोर्ड दर संबंधी 2014 के परिपत्र सं. 32 के अनुसार रक्षा द्वारा/को वास्तव में प्रयुक्त/आपूर्त रेलवे के स्वामित्व वाले वैगनों पर 20 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त अधिशुल्क लगाया जाना चाहिए। हमने देखा कि रेलवे ने रक्षा के स्वामित्व वाले वैगनों पर भी अतिरिक्त अधिशुल्क लगाया था। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹33.49 लाख का अधिक भुगतान हुआ। उत्तर में (नवंबर 2016) ए डी जी (एस एम) ने अधिक भुगतान की बात को स्वीकार किया तथा मामला रेलवे को विचारार्थ अग्रेषित किया।

3.1.4.3 यात्री किराया कर का अधिक भुगतान- रेलवे बोर्ड दर संबंधी 2014 के परिपत्र सं. 32 के अनुसार सैन्य स्पेशल ट्रेनों के लिए यात्री किराया कर लागू नहीं है। तथापि, यह देखा गया कि उत्तर मध्य रेलवे तथा उत्तरी रेलवे द्वारा उपर्युक्त कर की वसूली की गई है, जिसके परिणामस्वरूप ₹7.66 लाख का अधिक भुगतान हुआ। उत्तर में (नवंबर 2016) ए डी जी (एस एम) ने लेखापरीक्षा के तर्क को माना और विभिन्न

¹¹ वर्ष 2016-17, 2015-16 तथा 2014-15 के लिए लागू अतिलंघन (ओ डी सी) शुल्क की दरें, ओ डी सी- "ए" क्रमशः ₹50, ₹45 और ₹40 प्रति कि.मी., ओ डी सी- "बी" ₹75, ₹65 और ₹60 प्रति कि.मी. तथा ओ डी सी- "सी"- ₹380, ₹340 और 310 प्रति कि.मी. थीं।

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा परिवर्ती मूल्य लेने तथा आदेशों/परिपत्रों को अलग तरीके से कार्यान्वित करने के मामले को स्वीकार किया।

3.1.4.4 सेवा कर का अनियमित भुगतान- भारत सरकार, रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली के 2015 के परिपत्र सं. 7 दिनांक 08.04.2015 द्वारा रक्षा अथवा सैन्य उपस्करों को सेवा कर से छूट दी गई है। परंतु रेलवे द्वारा सैन्य उपस्करों पर सेवा कर लगाए गए, जिसके कारण ₹75.55 लाख का अधिक भुगतान हुआ। उत्तर में (नवंबर 2016) ए डी जी (एस एम) ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया और बताया कि यह मामला रेलवे के साथ उठाया गया है। यह भी बताया गया कि यद्यपि किसी विशिष्ट ज़ोन/डिवीज़न के रेलवे प्राधिकारी नियमों को प्रयोग में लाते हैं, सेना कार्मिक उस पर आपत्ति उठा सकते हैं, किंतु रेलवे प्राधिकारियों के निर्णय के विरुद्ध नहीं जा सकते हैं। यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि भारत सरकार, वित्त मंत्रालय ने जून 2012 में रेलमार्ग से परिवहित होने वाली “रक्षा तथा सैन्य उपस्कर” सेवाओं को सेवा कर से छूट दी थी। परंतु, ए डी जी (एस एम) की विफलता के कारण यह मामला कभी भी वित्त/रेल मंत्रालय के साथ नहीं उठाया गया, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को जून 2012 से सेवा कर के रूप में ₹75.55 लाख का परिहार्य भुगतान हुआ।

3.1.4.5 साइडिंग तथा शंटिंग शुल्क का अधिक भुगतान - भारत सरकार, रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड ने 01 अप्रैल 2006 से साइडिंग तथा शंटिंग शुल्क के लिए अखिल भारतीय इंजन प्रति घंटा लागत (ए आई इ एच सी) निर्धारित की है।

- हमने मुख्यालय एम सी गुप, सिकन्दराबाद में देखा कि अप्रैल 2006 से साइडिंग शुल्क का भुगतान पुरानी दरों पर किया जा रहा था, जिसके परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य रेलवे को ₹28.11 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ। उत्तर में (नवंबर 2016), ए डी जी (एस एम) ने बताया कि पुरानी दरों पर किए गए अधिक भुगतान की वसूली/समायोजन के लिए मामला रेलवे के साथ उठाया गया है।
- हमने यह भी देखा कि दक्षिण रेलवे ने आवड़ी और पी टी एम एस के बीच शंटिंग कार्य के लिए डीज़ल इंजन का प्रयोग किया था, परंतु शुल्क कुछ अंश तक विद्युत इंजन के लिए तथा कुछ अंश तक डीज़ल इंजन के लिए लगाया, जिसके परिणामस्वरूप ₹6.88 लाख का अधिक भुगतान हुआ था। उत्तर में (सितंबर 2016), एम्बारकेशन मुख्यालय, चेन्नई ने लेखापरीक्षा के दावे को स्वीकार किया तथा वास्तविक शंटिंग शुल्क के लिए दक्षिण रेलवे मुख्यालय, चेन्नई से स्पष्टीकरण माँगा।

3.1.4.6 दूरी में विसंगति- हमने मुख्यालय एम सी गुप, झांसी पर देखा कि सैन्य स्पेशल ट्रेन के संबंध में जिस दूरी के लिए शुल्क लगाया गया था, वह वास्तव में

तय की गई दूरी से अधिक थी, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को ₹64.46 लाख का अधिक भुगतान हुआ। उत्तर में (नवंबर 2016), ए डी जी (एस एम) ने अधिक भुगतान की बात को स्वीकार किया और यात्री डिब्बों (वी पी) पर अधिक भुगतान की वसूली हेतु कार्रवाई शुरू करने के लिए सहमत हुआ।

3.1.4.7 व्यस्त सीज़न शुल्क तथा विकास शुल्क - हमने एम्बार्केशन मुख्यालय, चेन्नई पर देखा कि सभी जावक यात्री डिब्बों (वी पी) के लिए दक्षिण रेलवे द्वारा सैन्य स्पेशल ट्रेनों पर रु. 7.09 लाख के व्यस्त सीज़न शुल्क तथा विकास शुल्क लगाए गए। तथापि, व्यस्त सीज़न शुल्क तथा विकास शुल्क को रक्षा पर लगाए जाने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा कहीं भी निर्धारित नहीं किया गया था। उत्तर में (नवंबर 2016) ए डी जी (एस एम) ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया और अधिक भुगतान की वसूली हेतु कार्रवाई शुरू करने के लिए सहमत हुआ।

3.1.4.8 परिकलन में विसंगति के कारण अधिक भुगतान- हमने एम्बार्केशन मुख्यालय, चेन्नई पर देखा कि एक सैन्य स्पेशल ट्रेन (वी पी 487) के संबंध में परिकलन चूक के कारण ₹33.43 लाख का अधिक शुल्क लगाया गया था। अधिक शुल्क लगाए जाने के संबंध में इंगित किए जाने पर एम्बार्केशन मुख्यालय ने 152 एम सी ग्रुप फिरोज़पुर तथा 169 एम सी/एम एफ निदेशालय पठानकोट को यह मामला रेलवे के साथ उठाने के लिए बताया। उत्तर में (नवंबर 2016), ए डी जी (एस एम) ने अधिक शुल्क लगाए जाने के बारे में पता लगाने और अधिक भुगतान की गई राशि की वसूली के लिए कार्रवाई शुरू करने की सहमति जताई।

उपरोक्त सभी आठ मामलों के उत्तर में (जनवरी 2017), ए डी जी (एस एम) ने बताया कि मामला, समाधान/समायोजन हेतु रेलवे के साथ उठाया जा रहा है।

3.1.4.9 हमने रेलवे वारंटों तथा साख-पत्रों के लिए किए गए अधिक भुगतानों के उदाहरण भी देखे:

- उत्तर रेलवे जोन द्वारा प्रस्तुत किए गए वाउचरों के संबंध में, 'शून्य' आपत्ति के साथ नवंबर 2012 के बैंक संज्ञापन पर पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता द्वारा मार्च 2015 में ₹4.04 करोड़ की राशि का समायोजन किया गया। उपर्युक्त बिल की लेखापरीक्षा जाँच में देखा गया कि अतिलघन (ओ डी सी) शुल्क के रूप में रेलवे को ₹10.45 लाख का अधिक भुगतान किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर, पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता ने आवश्यक कार्रवाई करने के लिए सहमति जताई।
- इसी प्रकार, हमने देखा कि रेलवे ने ₹6.64 करोड़ के अप्रैल 2015 के बैंक संज्ञापन में ₹53 लाख का परिवहन-व्यय बिल अधिक लगाया, जिस पर पी सी ए (निर्माणियाँ), कोलकाता द्वारा कोई आपत्ति नहीं उठाई गई थी। लेखापरीक्षा

द्वारा यह मामला उठाए जाने पर, पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता ने रेलवे से ₹53 लाख की वसूली करने को सहमति जताई।

- हमने यात्री किराया कर, परिवह शुल्क तथा अतिरिक्त अधिशुल्क के कारण रेलवे को किए गए अधिक भुगतान के बारे में इंगित किया। पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता ने यात्री किराया कर, परिवह शुल्क तथा अतिरिक्त अधिशुल्क के प्रति रेलवे को किए गए ₹24.57 लाख अधिक भुगतान की बात को स्वीकार किया और रेलवे से प्रतिदाय हेतु कार्रवाई शुरू करने के लिए सहमत हुआ।

सी जी डी ए ने बताया (जनवरी 2017) कि जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया है, यह मामला संबद्ध रेलवे ज़ोन को निपटारा करने तथा सैन्य शुल्क-दरों पर इन शुल्कों की प्रयोज्यता के बारे सूचित करने हेतु भेजा गया है।

3.1.4.10 परित्यक्त वैगनों के विक्रय आगमों की गैर-प्राप्ति- हमने एम सी ओ, झांसी पर देखा कि रेलवे द्वारा बेचे गए 291.33 मैट्रिक टन रक्षा स्ट्रैप से प्राप्त ₹72.60 लाख को अगस्त 2014 से एम ओ डी को जमा नहीं कराया गया। एम सी ओ के साथ यह मामला उठाए जाने पर, यह उत्तर दिया गया कि रक्षा खाते में पैसा जमा कराने को रेलवे सहमत हुआ, जो नवंबर 2016 तक प्रतीक्षित था।

इसके अतिरिक्त, ए डी जी (एस एम) ने बताया (जनवरी 2017) कि डी आर एम, झांसी के साथ इस मामले पर निरंतर विचार-विमर्श किया जा रहा है।

3.1.5 वैगनों और डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण

स्टेबलिंग योजना के अनुसार, सी आर एस को परिचालन उपयोग के लिए विभिन्न स्थानों पर रखा जाना है। यदि स्टॉक को कार्यक्षम स्थिति में अनुरक्षित नहीं किया जाता है, तो विभिन्न स्थानों पर उसका स्टेबलिंग अर्थहीन हो जाएगा। मार्ग योग्यता की जाँच के लिए, सी आर एस को प्रत्येक तीन महीनों में कम से कम 100 से 200 कि.मी. तक चलाया जाना है। हमने तीन एम सी ओ, एक एम सी ग्रुप मुख्यालय एवं एम्बार्केशन मुख्यालय पर देखा कि धारित सी आर एस उनकी प्राप्ति से लेकर बिना किसी संचलन के पड़े हुए थे। लेखापरीक्षा के प्रश्न के उत्तर में यह बताया गया कि सी आर एस को मार्ग योग्य बनाए रखने हेतु रेलवे द्वारा उनका कोई विशिष्ट संचलन नहीं किया गया था, परंतु सी आर एस को केवल उस समय चलाया गया, जब वे पी ओ एच के लिए देय थे या सैन्य स्पेशल ट्रेनों में उपयोग के लिए चलाया गया। सी आर एस के असंचलन से इन वैगनों के परिचालन उपयोग पर प्रभाव पड़ेगा, हालाँकि उसके लिए अनुरक्षण प्रभार का भुगतान किया गया था। ए डी जी (एस एम) ने उत्तर दिया (जनवरी 2017) कि सभी चल स्टॉक का नियमित संचलन, यद्यपि अभीष्ट है, उनकी मार्ग योग्यता को सुनिश्चित करने के लिए अनिवार्य नहीं है। यह उत्तर

स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सेना मुख्यालय में निदेशालय ने 1990 में सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह सूचित करते हुए पत्र लिखा था कि सैन्य रेल तथा एम सी ओ को सूचना देते हुए प्रत्येक तीन महीने में, स्टेबल्ड चल स्टॉक को उनकी मार्ग योग्यता की जाँच हेतु कम से कम 100 से 200 कि. मी. की दूरी तक चलाया जाना चाहिए, परंतु ऐसा नहीं किया गया था।

3.1.6 रेलवे द्वारा रक्षा वैगनों का वाणिज्यिक उपयोग

एम सी ओ पर प्रलेखों की संवीक्षा के दौरान हमने ऐसे उदाहरण देखे, जहाँ रेलवे द्वारा रक्षा प्राधिकारियों की जानकारी के बिना रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले वैगनों का वाणिज्यिक उपयोग किया गया। उदाहरणार्थ, इलाहाबाद के रक्षा साइडिंग से आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए अप्रैल 2014 में रेलवे द्वारा लिए गए दो वैगनों को उनके द्वारा तेल टैंकों के परिवहन के लिए व्यापक रूप में दो वर्ष तक उपयोग किया गया। इसी प्रकार, रेलवे द्वारा वाणिज्यिक माल संचालन के लिए 32 रक्षा वैगनों का व्यापक उपयोग झांसी से रिपोर्ट किया गया, जिसके लिए एम ओ डी को कोई भी धन जमा नहीं कराया गया था।

ये उदाहरण इंगित करते हैं कि रेलवे द्वारा उनके परिचालनों के लिए रक्षा वैगनों तथा डिब्बों के ऐसे वाणिज्यिक उपयोग की जाँच करने हेतु सेना के पास कोई तंत्र नहीं है। ए डी जी (एस एम) ने बताया (जनवरी 2017) कि सेना के चल स्टॉक के दुरुपयोग के बारे में देश के सभी क्षेत्रों से एम सी ओ द्वारा रिपोर्ट किया गया था तथा इस निदेशालय द्वारा अपनी ओर से सभी कदम उठाए गए हैं।

3.1.7 सेना द्वारा विद्यमान वैगनों एवं डिब्बों की कोई भौतिक जाँच नहीं की गई

भारतीय सेना के स्वामित्व में अनेक वैगन एवं डिब्बे हैं, जो देश के रेल नेटवर्क में रखे गए हैं। जनवरी 2016 को छोड़कर पिछले पाँच वर्षों के दौरान सेना द्वारा स्टॉक की कोई भौतिक जाँच नहीं की गई थी। वर्ष 2016 में की गई गणना से ₹170 करोड़ मूल्य के 428 वैगनों एवं सात डिब्बों की कमी का पता चला। लेखापरीक्षा के प्रश्न के उत्तर में (नवंबर 2016), ए डी जी (एस एम) ने बताया कि सेना के स्वामित्व वाले चल स्टॉक का अस्थायी रूप से पता नहीं लगाया जा पा रहा है। यह उत्तर, सेना की उचित जानकारी के बिना वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए रेलवे द्वारा उनके सी आर एस के संभावित उपयोग की ओर इंगित करता है।

इसके अतिरिक्त, जनवरी 2017 में ए डी जी (एस एम) ने स्पष्ट किया कि दैनिक आधार पर सी आर एस को नियंत्रित करना सेना के लिए असंभव होगा, क्योंकि ये रेलवे की परिरक्षा में रखे हुए हैं, तथापि भौतिक जाँच जो एक स्थायी क्रिया है, अब भी चल रही है। यह उत्तर युक्तिसंगत नहीं है, क्योंकि लेखापरीक्षा ने आवधिक भौतिक जाँच की कमी के बारे में विशेष रूप से बताया था।

3.1.8 अतिरिक्त रेल सुविधाओं (ए आर एफ)/सैन्य साइडिंग्स के निर्माण में विलंब

शांति और युद्ध काल के दौरान सैन्य यातायात को संभालने के लिए रक्षा/रेलवे भूमि पर स्थित विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर रक्षा के लिए अतिरिक्त रेल सुविधाओं (ए आर एफ)/सैन्य साइडिंग्स का निर्माण किया जाता है। यद्यपि, रक्षा निधि से इन सुविधाओं का निर्माण किया जाता है, परंतु ये रेलवे के उत्तरदायित्व में रहती हैं। ए आर एफ के निर्माण की आवश्यकता को ए डी जी (एस एम) के अनुमोदन से सेना द्वारा अभिनिर्धारित किया जाता है। ज्यों ही ए आर एफ के निर्माण की परियोजना को सेना मुख्य निर्माण कार्य योजना में शामिल किया जाता है, निक्षेप कार्य के रूप में रेलवे को परियोजना के निर्माण के लिए धन आबंटित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि विभिन्न स्थानों पर ₹258.01 करोड़ की लागत पर 2004 से 2013 तक अनुमोदित ए आर एफ की 14 परियोजनाओं में से कोई भी परियोजना नवंबर 2016 तक पूरी नहीं की गई थी। 14 में से केवल तीन परियोजनाएं ही 60 प्रतिशत, 70 प्रतिशत एवं 76 प्रतिशत तक पूरी की गई थीं। शेष 11 परियोजनाओं को अभी शुरू किया जाना बाकी था। आठ परियोजनाओं का लागत अतिक्रमण ₹101.12 करोड़ था, जिसमें उपरोक्त तीन समाप्त परियोजनाओं में से दो परियोजनाएं शामिल थीं। शेष छः परियोजनाओं में, लागत में संशोधन किया जाना था और इसलिए लागत अतिक्रमण का अभी निर्धारण किया जाना शेष था। इस प्रकार, ए आर एफ के निर्माण में विलंब के कारण परियोजनाओं की लागत में वृद्धि हुई थी।

उत्तर में (जनवरी 2017) ए डी जी (एस एम) ने बताया कि ए आर एफ के निर्माण में विलंब एक चिंताजनक प्रवृत्ति है और वह रेलवे की भिन्न प्राथमिकता का नतीजा है।

3.1.9 रेलवे द्वारा एम ओ डी निधियों का असमायोजन

2003 में, सामरिक महत्व के तहत विकसित करने के लिए भारत-नेपाल सीमा से उत्तर-पूर्वी राज्यों को जाने वाले वैकल्पिक मार्ग के रूप में साकरी लौखाबाजार-निर्माली तथा सहरसा- फोर्ब्सगंज के गेज परिवर्तन का प्रस्ताव तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा रखा गया। इस प्रस्ताव को उस समय के रक्षा मंत्री द्वारा सिद्धांत रूप में सहमति प्रदान की गई थी तथा इस परियोजना के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा पांच वर्षों में ₹356.01 करोड़ की निधि उपलब्ध करायी जानी थी। फरवरी 2006 में, रक्षा मंत्रालय इस परियोजना के निधिकरण से हट गया, क्योंकि परियोजना सामरिक महत्व की नहीं थी और रेलवे को रांगीया- मुड़कोंगसेलेक- पासीघाट नामक परियोजना आरंभ करने का सुझाव दिया, वह सामरिक महत्व वाली परियोजना थी। तदनुसार, रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने प्रतिकर आधार पर 2005-06 तथा 2009-10 के बीच रेलवे को ₹356 करोड़ प्रदान किए। इसके बाद, फरवरी 2009 में रांगीया-मुड़कोंगसेलेक परियोजना को एक "राष्ट्रीय परियोजना" के रूप में घोषित किया गया और इस

प्रकार, एम ओ डी द्वारा प्रदान किए गए ₹356 करोड़ का कुछ अन्य ए आर एफ निर्माण कार्यों के लिए प्रत्यर्पण/समायोजन किया जाना था।

उत्तर में (जनवरी 2017) ए डी जी (एस एम) ने बताया कि साकरी लौखाबाज़ार-निर्माली तथा सहरसा- फोर्वेसगंज के बदले किसी प्रतिकर कार्य के निष्पादन के संबंध में अधिक विवरण का रेल मंत्रालय से पता लगाया जा रहा है।

इस प्रकार, एम ओ डी द्वारा रेलवे को बहुत पहले प्रदान की गई ₹356 करोड़ की राशि का न तो एम ओ डी को प्रत्यर्पण किया गया और न ही अन्य ए आर एफ परियोजनाओं में उसका समायोजन किया गया।

3.1.10 सैन्य साइडिंग्स की अप्रयोज्यता

लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि इलाहाबाद के तीन रक्षा रेलवे साइडिंग्स में से कोई भी कार्यात्मक स्थिति में नहीं था। सी ओ डी छ्योकी का रेल पथ नेटवर्क पूर्णतः पुराना हो चुका था तथा जनवरी 2015 से यातायात के लिए अयोग्य घोषित किया गया था। ओ डी फोर्ट के सैन्य साइडिंग को अंततः अप्रैल 2008 में प्रयोग में लाया गया था। इसी प्रकार, रक्षा रेलवे साइडिंग को जाने वाला उपागम मार्ग भारी वाहनों एवं गनों के परिवहन के लिए अनुपयुक्त होने के कारण खुसरोबाग सैन्य साइडिंग का प्रयोग नहीं किया जा रहा था। इलाहाबाद के विभिन्न रक्षा रेलवे साइडिंग्स के अकार्यात्मक होने के बावजूद, 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के लिए रेलवे को वार्षिक अनुरक्षण प्रभार के रूप में ₹31.58 लाख का भुगतान किया गया था।

उत्तर में (जनवरी 2017) ए डी जी (एस एम) ने बताया कि चाहे किसी साइडिंग का प्रयोग किया जाता है अथवा नहीं, परंतु जब तक वह प्रयोज्य है, उस साइडिंग का वार्षिक ब्याज एवं अनुरक्षण प्रभार रेलवे को देय है। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि लेखापरीक्षा ने रेलवे साइडिंग्स की अप्रयोज्यता के बारे में सूचित किया था, जिसकी ए डी जी (एस एम) द्वारा फरवरी 2017 में पुष्टि की गई थी और इसलिए रेलवे को किया गया ₹31.58 लाख का भुगतान अनियमित था।

निष्कर्ष

- आवधिक ओवर हॉलिंग (पी ओ एच) की मांग के प्रति ए सी डिब्बों/सैन्य लंगरों (एम एल) के अधिक स्केलिंग के कारण ₹50 करोड़ के लिए 17 ए सी डिब्बों/सैन्य लंगरों की अधिप्राप्ति की गई, जो परिहार्य थी।

(पैरा- 3.1.2)

- रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) के 15 प्रतिशत अग्रिम भुगतान के प्रावधान के प्रति सेना मुख्यालय ने ए सी डिब्बों एवं सैन्य लंगरों की अधिप्राप्ति हेतु इन्टिग्रेल कोच फैक्टरी (आई सी एफ) चेन्नई तथा रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला

को मार्च 2015 में ₹325.52 करोड़ का 100 प्रतिशत अग्रिम भुगतान किया। इसके अलावा, दोनों निर्माण यूनिटें निर्धारित समय पर डिब्बों/सैन्य लंगरों की सुपुर्दगी नहीं कर सके, जिसके परिणामस्वरूप, दत्त अग्रिम पर ₹23.87 करोड़ तक के ब्याज की हानि हुई।

(पैरा- 3.1.3.2)

- विभिन्न एम सी ओ पर सैन्य स्पेशल ट्रेनों के लिए रेलवे शुल्कों के लागत परिकलन में एकरूपता के अभाव के कारण रेलवे को अतिलंघन शुल्क, अतिरिक्त अधिशुल्क, यात्री किराया कर, सेवा कर, रेलवे साइडिंग एवं शंटिंग शुल्क, व्यस्त सीज़न/विकास शुल्क आदि के रूप में ₹30.44 करोड़ का अधिक/अनियमित भुगतान किया गया था।

(पैरा- 3.1.4.1)

- जनवरी 2016 से सितंबर 2016 तक ₹49.59 करोड़ के बैंक संज्ञापनों के प्रति, सितंबर 2016 तक पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता को छः रेलवे क्षेत्रों से ₹39.64 करोड़ के बिल प्राप्त नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, पी सी ए (निर्माणियां) द्वारा वाउचरों की उचित जाँच के अभाव में, रेलवे को ₹88.02 लाख का अधिक भुगतान किया गया था।

(पैरा- 3.1.4.9)

- रेलवे द्वारा सेना के रेल वैगनों/डिब्बों के वाणिज्यिक उपयोग की जाँच करने के लिए सेना के पास कोई तंत्र उपलब्ध नहीं है। इसके परिणामस्वरूप, रक्षा के स्वामित्व वाले 34 वैगनों का रेलवे द्वारा व्यापक रूप में वाणिज्यिक उपयोग किया गया, परंतु इसके लिए एम ओ डी को कोई धन जमा नहीं कराया गया। यह सेना द्वारा रेल वैगनों की भौतिक जाँच न करने के कारण हुआ। 2016 में सेना द्वारा जब भौतिक जाँच की गई, तो ₹170 करोड़ मूल्य के 428 वैगनों एवं 7 डिब्बों की कमी पायी गई।

(पैरा- 3.1.6 एवं 3.1.7)

- ₹258.01 करोड़ की लागत पर 2004 से 2013 तक अनुमोदित 14 ए आर एफ परियोजनाओं में से कोई भी परियोजना नवंबर 2016 तक पूरी नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप, न केवल उन परियोजनाओं के लिए ₹101.12 करोड़ का लागत अतिक्रमण हुआ था, बल्कि सेना की परिचालन माँग को भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था।

(पैरा- 3.1.8)

- अतिरिक्त रेल सुविधाओं (ए आर एफ), जिन्हें बाद में वर्ष 2009 के दौरान राष्ट्रीय परियोजनाओं के रूप में घोषित किया गया, के निर्माण के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा रेलवे को प्रदत्त ₹356 करोड़ की राशि का नवंबर 2016 तक न तो रक्षा मंत्रालय को प्रत्यर्पण किया गया था और न ही अन्य ए आर एफ परियोजनाओं में उसका समायोजन किया गया था।

(पैरा- 3.1.9)

- इलाहाबाद के अकार्यात्मक सैन्य रेलवे साइडिंग्स के लिए भी रेलवे को वार्षिक अनुरक्षण प्रभार के रूप में ₹31.58 लाख का भुगतान किया गया था।

(पैरा- 3.1.10)

सिफारिशें

- ❖ वैगनों/डिब्बों का स्केलिंग वास्तविक माँग के अनुसार किया जाना चाहिए।
- ❖ अग्रिमों का भुगतान सहित वैगनों/डिब्बों की अधिप्राप्ति प्रक्रिया डी पी पी के प्रावधानों के अनुसार होनी चाहिए।
- ❖ सैन्य स्पेशल ट्रेनों के लिए रेलवे शुल्क रेल मंत्रालय के आदेशों के अनुसार स्वीकार किया जाना चाहिए तथा संबद्ध एम सी ओ एवं पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता द्वारा उसकी उचित जाँच की जानी चाहिए। पिछले पाँच वर्षों के दौरान किए गए ऐसे सभी भुगतानों की पी सी ए (निर्माणियां), कोलकाता द्वारा समीक्षा की जानी चाहिए।
- ❖ रेलवे द्वारा रक्षा मंत्रालय के स्वामित्व वाले रेलवे वैगनों/डिब्बों के वाणिज्यिक उपयोग से बचने के लिए वार्षिक रूप से/नियमित अंतराल में वैगनों/डिब्बों की भौतिक जाँच की जानी चाहिए।
- ❖ रक्षा मंत्रालय/ए डी जी (एस एम) को ए आर एफ परियोजनाओं के शीघ्र समापन के लिए उसकी प्रगति की निगरानी करनी चाहिए तथा रेलवे को दत्त राशि के प्रतिदाय/समायोजन के लिए शीघ्र कार्रवाई करनी चाहिए।
- ❖ एक वर्ष को पार कर जाने वाली भिन्न-भिन्न सुपुर्दगी अवधि के मामले में, निर्माण यूनिटों को उनकी अपनी सुविधानुसार आपूर्ति करने की छूट लेने से बचने हेतु आपूर्तियों की आवधिक मात्रा को माँगपत्र में स्पष्टतः सूचित किया जाना चाहिए।

मामला रक्षा मंत्रालय में दिसंबर 2016 को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

3.2 थल सेना में गोलाबारूद प्रबंधन-अनुवर्ती लेखापरीक्षा

"इस अनुच्छेद/ प्रतिवेदन की विषय-वस्तु हेतु प्रासंगिक प्रतिवेदन के मुद्रित संस्करण का सन्दर्भ लें"

८

3.3 प्रस्ताव की वैधता के अंदर आदेश न देने के कारण अतिरिक्त व्यय

प्रस्ताव को उसकी वैधता के अंदर स्वीकार न करने के कारण ₹90.26 लाख के अतिरिक्त व्यय पर 85,259 बैकेट पट्टियों की अधिप्राप्ति करनी पड़ी, जो परिहार्य थी।

बैकेट पट्टियाँ अभ्यास युद्ध सामग्री हैं जिसमें क्रैकरों के साथ महत्वपूर्ण अंतराल पर सुरक्षा फ्यूज़ सन्निविष्ट किए गए होते हैं, जो प्रज्वलित किए जाने पर गोलाबारी का अनुकरण करती हैं।

सेना मुख्यालय ने 85,259 बैकेट पट्टियों की अधिप्राप्ति के लिए मार्च 2013 में पाँच फर्मों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी किया, जिसमें 02 नवंबर 2013 तक बोलियों की वैधता थी। मैसर्स गणेश एक्सप्लोसिव्स प्राइवेट लिमिटेड, कोयंबतूर द्वारा प्रस्तुत की गई एकमात्र बोली को 02 मई 2013 में खोला गया और उसकी वैधता आर एफ पी में निर्धारित किए गए प्रकार से थी। निविदा मूल्यांकन समिति (टी ई सी) ने मई 2013 में फर्म की क्षमता की जाँच करने का निर्णय लिया तथा गुणवत्ता आश्वासन नियंत्रणालय (सी क्यू ए) किरकी, पुणे के माध्यम से जाँच कराने के पश्चात (दिसंबर 2013) 30 जनवरी 2014 को वाणिज्यिक बोली खोली गई। चूंकि प्रत्येक मद के लिए उद्धृत किया गया ₹643.26 का मूल्य दिसंबर 2013 में वाणिज्यिक वार्तालाप समिति (सी एन सी) द्वारा बताए गए ₹226.33 के मानक मूल्य से बहुत अधिक था, सी एन सी द्वारा प्रति यूनिट मूल्य बातचीत द्वारा ₹295.90 तय किया गया (फरवरी 2014)। इसी बीच, फर्म द्वारा प्रस्ताव की वैधता को 02 नवंबर 2013 से 02 जनवरी 2014, 02 मार्च 2014 और अंत में 31 मार्च 2014 तक तीन बार बढ़ाया गया। 07 मार्च 2014 को एकीकृत वित्तीय सलाहकार (आई एफ ए) को अग्रेषित इस मामले को उनके द्वारा 13 मार्च 2014 को सहमति प्रदान की गई। प्रस्ताव की वैधता समाप्त होने तक, अर्थात् 31 मार्च 2014 तक कोई भी आपूर्ति आदेश नहीं दिया गया। इसके बाद, जून 2014 में सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) ने पुनः निविदा आमंत्रित करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया तथा उस फर्म जिसे 31 मार्च 2014 तक उसकी वैधता के अंदर आपूर्ति आदेश नहीं दिया गया था को छोड़कर दो अलग फर्मों को सितंबर 2015 में दिए गए आपूर्ति आदेशों के तहत ₹401.77 के यूनिट मूल्य पर 85,259 बैकेट पट्टियों की अधिप्राप्ति की।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर (मई 2016) सेना मुख्यालय ने बताया (जुलाई 2016) कि इसके कारण कोई हानि नहीं हुई, क्योंकि पहले वाले बोलीकर्ता ने नए होने के कारण अपना मूल्य अत्यधिक कम बताया था तथा आपूर्ति आदेश देने के बाद भी आपूर्ति करने से इंकार कर सकता था।

यह उत्तर एक अनुबोध है, क्योंकि भंडार की आपूर्ति करने की उनकी क्षमता का मूल्यांकन करने के बाद ही एकमात्र बोलीकर्ता से बातचीत की गई थी तथा जैसे

बताया गया था, मूल्य को बहुत कम करने के बावजूद प्रति यूनिट के लिए बातचीत द्वारा तय किया गया ₹295.90 का मूल्य फिर भी ₹226.33 प्रति यूनिट के मानक मूल्य से अधिक था।

इस प्रकार, सेना मुख्यालय उस फर्म को आपूर्ति आदेश देने में विफल रहा, जिसके द्वारा प्रस्ताव की वैधता को अनेक बार बढ़ाए जाने के बावजूद वैधता अवधि के अंदर जिसके साथ बातचीत की गई थी। बाद में, पुनः निविदा आमंत्रित करने के पश्चात् दूसरे फर्मों से अधिप्राप्ति की गई, जिसके परिणामस्वरूप ₹90.26 लाख का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला सितंबर 2016 में रक्षा मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

3.4 सैन्य स्टेशन में लगे मोबाइल टावरों के संदर्भ में किराए एवं प्रीमियम की गैर वसूली के कारण हानि

चण्डीमंदिर सैन्य स्टेशन में निजी टेलीफोन कम्पनियों के 13 मोबाइल टावरों को रक्षा मंत्रालय के अपेक्षित अनुमोदन के बिना ही लगा दिया गया, जिससे किराए एवं प्रीमियम की गैर वसूली के कारण ₹4.33 करोड़ की हानि हुई।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय (जी ओ आई, एम ओ डी) ने सितंबर 2008 में यह निर्णय लिया कि पब्लिक सैक्टर एवं स्वतंत्र अवसंरचना प्रदाता (आई पी-आई) जिन्हें विभिन्न सेवाएँ जैसे कि यूनीफाइड एक्सेस सर्विसिस, बेसिक सर्विसिस एवं सेलुलर मोबाइल सर्विसिस आदि को बनाने, चलाने एवं अनुरक्षण हेतु दूरसंचार विभाग (डी ओ टी) द्वारा लाइसेंस प्रदान किया गया है, को सैन्य स्टेशनों/छावनियों में रक्षा भूमि पर ऑप्टिकल फाइबर केबलें डालने तथा साझा संचार टावरों को लगाने/बनाने हेतु, रक्षा भूमि को पट्टे के आधार पर निम्न को सम्मिलित करते हुए विभिन्न नियम एवं शर्तों के आधार पर आबंटन किए जाने हेतु निर्णय लिया जा सकता है:-

- i. भूमि को क्षेत्र के प्रचलित एस टी आर/बाजार दर के आधार पर वाणिज्यिक पट्टे किराए यानी कि आवासीय किराए के चार गुना तथा वार्षिक किराए के दस गुना एक मुश्त प्रीमियम पर आबंटित किया जा सकता है।
- ii. संचार ऑपरेटरों को पट्टे पर भूमि देने का सक्षम प्राधिकारी रक्षा मंत्रालय अथवा वह प्राधिकारी जिसे यह शक्तियाँ प्रत्यायोजित की जाएं, जो कमान के जनरल ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ (जी ओ सी-इन-सी) से कम रैंक के ना हों तथा अन्य सेवाओं में उनके समकक्ष हों, होगा।

रक्षा मंत्रालय ने अप्रैल 2012 में यह स्पष्ट किया कि उसने इन शक्तियों के प्रत्यायोजन संबंधी कोई भी आदेश जारी नहीं किया था तथा संचार प्रदाताओं को भूमि

को पट्टे के आधार पर देने का प्राधिकार केवल एम ओ डी का ही था। सैन्य अभियंता सेवाएं के लिए विनियम (आर एम ई एस) के अनुसार सभी राजस्व भुगतान की मांग तथा शीघ्र प्राप्ति के लिए उठाए जाने वाले कदमों के लिए दुर्ग अभियंता (जी ई) उत्तरदायी है।

जी ई चण्डीमंदिर (मई 2016) तथा स्टेशन मुख्यालय, चण्डीमंदिर (जुलाई 2016) की लेखापरीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा में यह दृष्टिगत हुआ (मई एवं जुलाई 2016) कि मार्च 2006 तथा जून 2013 के बीच चण्डीमंदिर सैन्य स्टेशन में सक्षम प्राधिकारी यानि कि रक्षा मंत्रालय की संस्वीकृति के बिना ही निजी टेलीफोन कम्पनियों द्वारा 13 मोबाइल टावरों का अधिष्ठापन किया गया था आगे, यद्यपि जी ई चण्डीमंदिर द्वारा बिजली के बिलों की वसूली की जा रही थी, किंतु 13 मोबाइल टावरों के किराए/एक मुश्त प्रीमियम की वसूली नहीं की गई, जिसके परिणामस्वरूप जुलाई 2016 तक ₹1.56 करोड़ का किराया एवं ₹2.78 करोड़ की एक मुश्त प्रीमियम की हानि हुई।

लेखापरीक्षा के प्रश्न के जवाब में रक्षा संपदा कार्यालय (डी ई ओ) चण्डीगढ़ ने यह सूचित किया (जून 2016) कि उनके कार्यालय द्वारा मोबाइल/टेलीफोन टावर के अधिष्ठापन संबंधी कोई भी सूचना/अभिलेख उनके पास उपलब्ध नहीं था। चण्डीमंदिर स्टेशन मुख्यालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2016) में कहा कि चूँकि मोबाइल कम्पनी के साथ उनका कोई किराया अनुबंध नहीं हुआ था, अतः कोई किराया नहीं लिया गया।

मुख्यालय पश्चिमी कमान (डब्ल्यू सी) ने कहा (दिसंबर 2016) कि 2008 की नीति के अंतर्गत रक्षा मंत्रालय से संस्वीकृति लेना अपने आप में एक जटिल प्रक्रिया है तथा वर्ष 2008 में चण्डीमंदिर सैन्य स्टेशन में मोबाइल टावरों को स्थापित करने हेतु भेजे गए मामले में आज तक कुछ नहीं हुआ है। अतः सेना को अस्थाई राहत प्रदान करने के यह सचेत निर्णय लिया गया जोकि विशुद्ध रूप से कल्याणकारी था। आगे यह भी सूचित किया कि विद्युत प्रभारों जिनका कि भुगतान वास्तविक उपयोग के आधार पर किया गया था के अतिरिक्त कोई अन्य अनुबंध नहीं हुआ था।

इस प्रकार, मामले से यह पता चलता है कि 13 मोबाइल टावरों को सक्षम प्राधिकारी यानी कि रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना ही चण्डीमंदिर स्टेशन पर अधिष्ठापित किए गए हैं। इसके अलावा कोई भी किराया अनुबंध नहीं किया गया था जो सितम्बर 2008 की नीति की अवहेलना थी जिसके परिणामस्वरूप जुलाई 2016 तक ₹1.56 करोड़ का किराया एवं ₹2.78 करोड़ की एक मुश्त प्रीमियम की हानि हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (अक्टूबर 2016), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

3.5 बेमेल उपकरण की अधिप्राप्ति पर व्यर्थ व्यय

सेना कमांडर को प्राप्त विशिष्ट वित्तीय शक्तियों के उपयोग से उत्तरी कमान में तत्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए ₹1.26 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्ति की गयी आउटबोर्ड मोटर्स (ओ बी एम) का उपयोग नहीं किया जा सका। सात वर्षों में 50 में से 46 ओ बी एम को 10 घंटों से कम अवधि के लिए उपयोग किया गया। प्रयोक्ता इकाइयों ने मोटरों के कम उपयोग के लिए नावों के साथ समायोजन का अभाव एवं उपलब्ध इलाके में प्रशिक्षण की न होने की गुंजाइश को जिम्मेदार ठहराया।

उग्रवाद विरोधी अभियान से मुकाबले एवं आंतरिक सुरक्षा जिम्मेदारियों में गैर उपलब्धता की बाधा के निराकरण के लिए और तत्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, सेना कमांडरों को विशिष्ट वित्तीय शक्तियाँ प्रत्यायोजित की गई हैं जिससे कि केंद्रीय स्रोत के माध्यम से उपलब्धता को पूरा करने के लिए उपकरण एवं भण्डारों की अधिप्राप्ति पर व्यय कर सकें। इन शक्तियों का प्रयोग उन भण्डारों और उपकरणों की खरीद पर भी किया जा सकता है जो सेना में शामिल नहीं हैं {{गैर-मानक पैटर्न (एन एस पी)} परंतु जो सेना कमांडरों द्वारा अपने कमान क्षेत्रों में संचालन संबंधित कारणों के लिए आवश्यक माना जाता है। हालांकि एन एस पी मदों की अधिप्राप्ति केवल आवश्यकता पर आधारित होगी। इसका अर्थ है कि प्रशिक्षण और बाढ़ राहत कार्यों आदि के लिए भण्डारों/उपकरणों की अधिप्राप्ति ए सी एस एफ पी के अंतर्गत प्राधिकृत नहीं था।

उत्तरी कमान (एन सी) में अभियंता इकाइयाँ आउटबोर्ड मोटर्स (ओ बी एम¹⁶) के लिए प्राधिकृत हैं। एन सी में इकाइयाँ प्राधिकृत 100 ओ बी एम के प्रति 2007 में 30 हार्स पावर (एच पी) के 48 ओ बी एम की कमी थी। मुख्यालय उत्तर कमान द्वारा नवम्बर 2007 में, सेना कमांडर के विशिष्ट वित्तीय शक्तियों (ए सी एस एफ पी) के अंतर्गत अधिक एच पी अर्थात् 90 से 100 एच पी वाले 50 ओ बी एम की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव इस तर्क के साथ दिया गया कि 90 से 100 एच पी वाले ओ बी एम एन सी थियेटर की नदियों में प्रशिक्षण देने में और बाढ़ राहत कार्यों के लिए अधिक प्रभावी होंगे।

प्रत्यायोजन द्वारा परिभाषित उद्देश्य के बावजूद एच क्यू एन सी ने इसकी आवश्यकता को स्वीकार करते हुए ₹1.26 करोड़ की लागत पर मार्च 2009 में ए सी एस एफ पी के अंतर्गत 50 ओ बी एम की अधिप्राप्ति की। इन ओ बी एम को अप्रैल 2009 में तीन कोर मुख्यालयों (कोर क, ख, एवं ग) और उत्तरी कमान के

¹⁶ ओ बी एम- स्वपूर्ण इकाई वाली नावों की संचालन शक्ति जिसमें इंजिन, गियर बाक्स एवं प्रोपेलर सम्मिलित हैं, जिन्हें आसानी से भण्डारण और मरम्मत के लिए निकाला जा सकता है।

अंतर्गत कोम्बट प्रशिक्षण कैम्प (सी ई टी सी¹⁷) सहित कमान अभियंता इकाइयों को जारी की गई। मार्च 2010 तक ओ बी एम को प्राप्त किया गया।

इन ओ बी एम की प्राप्ति और उपयोगिता की लेखापरीक्षा जाँच में यह पता चला कि वास्तविक प्राप्ति से पहले ही, कोर 'क' ने आवंटित 15 ओ बी एम में से 12 को सी ई टी सी को हस्तांतरण के आदेश दे दिए थे(मई 2009)। इसी प्रकार, कमान अभियंता इकाई को जारी की गई 3 ओ बी एम भी सी ई टी सी को फरवरी 2013 में हस्तांतरित कर दी गई थी, क्योंकि पावर बोट्स के अभाव में अभियंता इकाई इसका उपयोग नहीं कर पायी। इन 15 ओ बी एम के साथ-साथ सी ई टी सी को जारी की गई 6 ओ बी एम प्रशिक्षण इकाई के पास पड़ी हुई थी (अप्रैल 2016) एवं इनमें से कोई भी ओ बी एम 2009 में अपनी अधिप्राप्ति के बाद से 10 घंटों से अधिक के लिए उपयोग नहीं की गई थी। दो अन्य कोरों को जारी किए गए ओ बी एम के संदर्भ में लेखापरीक्षा ने देखा कि कोर 'ग' के अंतर्गत आने वाले एक अभियंता इकाई के 4 ओ बी एम जिनकी उपयोगिता 32 से 34 घंटे की थी, को छोड़कर प्रत्येक द्वारा उपयोग किए गए कुल घंटे भी केवल एकल अंक में थे। अधिप्राप्त 50 ओ बी एम की धारिता एवं उपयोगिता की संपूर्ण स्थिति नीचे तालिका-24 में दी गई है:

तालिका-24

फार्मेशन/ इकाई	जारी किए गए	इकाई वार उप आवंटन		वर्तमान धारिता की स्थिति		कुल प्रचालित गए घंटे (अप्रैल 2016)
		ओबीएम की संख्या	इकाई	सं.	इकाई	
कोर 'क'	15	कोर एच क्यू	10	सी ई टी सी कोर	अप्रैल 2009	1.5 से 9.5 घंटे
		कोर ई आर	03	कोर ई आर	अप्रैल 2009	-
		कोर ई आर	02	सी ई टी सी	जनवरी 2010	8 घंटे से कम
कोर 'ख'	09	कोर ई आर	09	कोर ई आर	अप्रैल 2009	अप्रचालित उपकरण फार्मेशन द्वारा उपकरण को सफल नहीं पाया गया
कोर 'ग'	12	कोर ई आर	03	कोर ई आर	अप्रैल 2009	4 घंटे
		कोर ई आर	05	कोर ई आर	अप्रैल 2009	अप्रचालित
		कोर ई आर	04	कोर ई आर	अप्रैल 2009	32 से 34 घंटे
कमान अभियंता इकाई	03	कमान इ आर	03	सी ई टी सी	फरवरी 2013	2 घंटे से कम
सी ई टी सी	06	सी ई टी सी	06	सी ई टी सी	अप्रैल 2009	10 घंटे से कम
अभियंता पार्क	05	ई पी	05	रिजर्व के रूप में अभियंता पार्क	अप्रैल 2009	

¹⁷ सी ई टी सी- अभियंता प्रशिक्षण इकाई जिसका काम प्रशिक्षण, बाढ़ राहत कार्य एवं सी आई संचालन कार्य के लिए उत्तरीय कमान के अभियंता रेजिमेंटों को स्टोर के रूप में सहायता प्रदान करना है।

उपरोक्त ब्यौरे से यह स्पष्ट होता है कि ए सी एस एफ पी का उपयोग कर तात्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एन एस पी मद के रूप में ₹1.26 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त 50 ओ बी एम में से एक भी उत्तरी कमान की इकाइयों द्वारा उपयोग में नहीं लाया गया था। धारित इकाइयों द्वारा इन्हें उपयोग में नहीं लाए जाने के लिए बताए गए कारण इस प्रकार थे:

- पावर बोटों की अनुपलब्धता के कारण ओ बी एम सफल नहीं हुए
- ओ बी एम के उच्च विद्युत शक्ति से नाव का क्षतिग्रस्त होना
- ओ बी एम के लिए संगत पावर बोटों की अनुपलब्धता
- उपलब्ध क्षेत्र में प्रशिक्षण की गुंजाइश का अभाव

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया (अक्टूबर 2016) कि सी ई टी सी के पास धारित 21 ओ बी एम में, 6 ओ बी एम पहले ही अनुपयोगी घोषित कर दिए गए थे (जुलाई 2016 में) एवं इन्हें रक्षित संपत्ति के लिए जमा कराया गया था। 39 ओ बी एम को फरवरी 2015 से अक्टूबर 2016 तक अन्य कमानों को लोन पर पुनः जारी किया गया था। इस प्रकार अक्टूबर 2016 तक एन सी के पास केवल 5 ओ बी एम उपयोगी अवस्था में थे।

मार्च 2010 में प्राप्त ओबीएम का निरर्थक उपयोग यह साफ तौर पर प्रदर्शित करता है कि (i) ओ बी एम की अधिप्राप्ति की आवश्यकता तात्कालिक संचालन उद्देश्य के लिए नहीं थी (ii) उपलब्ध नावों की ओ बी एम से अनुरूपता को नकारते हुए उच्च होर्सपावर वाले ओ बी एम की अधिप्राप्ति की गई। इस प्रकार, सेना कमांडर को प्रत्यायोजित की गई विशिष्ट वित्तीय शक्तियों का दुरुपयोग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹1.26 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को अक्टूबर 2016 में भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

3.6 कैटल पेरीमीटर फेंसिंग पर अनावश्यक व्यय

जेनरल ऑफिसर कमांडिंग (जी ओ सी), मुख्यालय दिल्ली क्षेत्र ने दिल्ली छावनी में विवाहित अधिकारियों के आवास के चारों ओर कैटल पेरीमीटर फेंसिंग के निर्माण हेतु कार्य को खण्डशः संस्वीकृति प्रदान की, यद्यपि परिसर के चारों तरफ पहले से ही चारदीवारी मौजूद थी। जिसके परिणामस्वरूप ₹3.42 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ।

आवासीय मापदंड रक्षा सेवाएँ-2009 में यह प्रावधान किया कि रहने योग्य आवासीय परिसर का अनधिकृत तत्वों द्वारा अतिक्रमण एवं कब्जे से रोकने के लिए इसके चारों ओर 1.3 मी. ऊँची पेरीमीटर तथा चार दिवारी बनाए जाने की आवश्यकता है।

आगे रक्षा वर्क्स प्रक्रिया विधि (डी डब्ल्यू पी) 2007 ने यह निर्धारित किया कि किसी भी परियोजना एवं कार्य सेवा को सक्षम प्राधिकारी के शक्ति क्षेत्र के अंतर्गत निम्न स्तर पर लाने हेतु तोड़ा नहीं जाएगा।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया (दिसंबर 2015 तथा अक्टूबर 2016) कि नवम्बर 2013 और दिसम्बर 2015 के बीच मुख्यालय (एच क्यू) दिल्ली क्षेत्र ने विवाहित अधिकारियों के लिए आवासीय क्षेत्र के चारों ओर जहाँ पहले से ही चारदीवारी थी, को कैटल पेरीमीटर फेंसिंग के प्रावधान हेतु कुल ₹3.12 करोड़ के 21 प्रशासनिक अनुमोदनो (ए/ए) की स्वीकृति प्रदान की। प्रत्येक ए/ए की राशि ₹15 लाख के नीचे रखी गई थी जोकि डी डब्ल्यू पी-2007 में दिए गए प्रावधानों को उल्लंघन है जिसके माध्यम से कार्य को एच क्यू दिल्ली क्षेत्र की शक्तियों के अधीन रखने हेतु कई टुकड़ों में विभाजित किया गया। कार्य के कार्यान्वयन हेतु दिसम्बर 2013 और जून 2016 के बीच 13 संविदाएँ जिनमें से दो दुर्ग अभियंताओं (जी ई) और एक कमांडर वर्क्स इंजीनियर (सी डब्ल्यू ई) ने जारी की। 21 कार्यों में से 15 कार्य ₹2.41 करोड़ की लागत से मार्च 2014 और जुलाई 2016 के बीच पूर्ण हुए थे।

लेखापरीक्षा के प्रश्न के उत्तर में, संबंधित जी ई ने कहा (अगस्त/सितम्बर 2016) कि कोई भी मकान/रिहायशी इकाई विवादित क्षेत्र की मौजूदा दीवार के बाहर नहीं बनी हुई थी। जुलाई 2016 में मुख्य अभियंता दिल्ली क्षेत्र (सी ई डी जेड) ने यह स्वीकार किया कि मापदंड के अनुसार रिहायशी इकाई में मौजूदा दीवार के रहते हुए फेंसिंग करना अधिकृत नहीं था, ऐसा कहते हुए मामला आवासीय मापदंड में बदलाव हेतु उचित माध्यम से रक्षा मंत्रालय तक ले जाया जायगा और यह निर्णय लिया गया कि इस प्रकृति के किसी भी कार्य को तब तक न लिया जाए या जब तक की इस मापदंड में संशोधन न किया जाए या जब तक कि कार्य को सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशिष्ट कार्य के रूप में संस्वीकृति प्रदान नहीं की जाती।

हालांकि लेखापरीक्षा में यह पाया गया (नवम्बर 2016) कि ऐसे ही दो अन्य कार्यों जिनकी कि कुल लागत ₹0.30 करोड़ थी एच क्यू दिल्ली क्षेत्र द्वारा संस्वीकृति प्रदान की गई थी तथा सैन्य इंजीनियर सेवाओं के हवाले से प्रतिक्रिया की पृष्ठभूमि पर दिल्ली क्षेत्र से इन संस्वीकृति हेतु औचित्य मांगा जा सकता है।

एच क्यू दिल्ली क्षेत्र ने दिसम्बर 2016 की समान प्रकृति की लेखापरीक्षा टिप्पणी, जिसे जी ई द्वारा दिए गए उत्तर की पृष्ठ में निपटाया गया था, का हवाला देते हुए प्रतिक्रिया की और बताया कि यदि लेखापरीक्षा प्राधिकारियों की अब अलग व्याख्या है तो उसे भावी अनुपालन के लिए नोट किया गया है, जिसमें निर्माण कार्य को विशेष कार्य के रूप में संस्वीकृति की जाएगी।

एच क्यू दिल्ली क्षेत्र की लेखापरीक्षा अवलोकन का निपटारा किया जाने संबंधी औचित्य तथ्यात्मक रूप से सही नहीं है क्योंकि निपटारा जी ई की प्रतिक्रिया पर

किया गया था और जोकि अवलोकन के दौरान पूछे गए प्रश्न पर जो कि विवाहितों के लिए आवासीय परिसरों/कार्यों में चारदीवारी/पैरीमीटर/परिमाण की मौजूदगी के तथ्य को उजागर नहीं करता था।

अतः विवाहित अधिकारियों के आवास के चारों ओर मौजूदा दीवार के होते हुए कैटल फेंसिंग की संस्वीकृति/निर्माण अनावश्यक था, जिसके परिणामस्वरूप ₹3.42 करोड़ का निष्फल कार्य की संस्वीकृति/व्यय हुआ।

आगे ऐसे कार्य को विशिष्ट कार्य के रूप में संस्वीकृति देना कार्य को फलदायक नहीं बनाएगा बल्कि एक नई प्रथा को चलन में लाएगा जिसका उद्देश्य निहित प्रावधानों का उल्लंघन होगा।

मामला अक्टूबर 2016 में मंत्रालय को भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।

3.7 दोषपूर्ण उपकरणों की खरीद की वजह से नुकसान

महानिदेशक सैन्य आसूचना ने 20 फोटो अंकन प्रणालियों की अधिप्राप्ति में संविदा के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए प्रत्येक प्रणाली के लिए अलग-अलग निष्पादन बांड और वारंटी बांडों को स्वीकार किया था। ग्यारह प्रणालियाँ 3 से 22 महीने के अंदर निष्क्रिय हो गईं, जिसके परिणामस्वरूप ₹21.28 करोड़ की हानि हुई। प्रणालियों की सुपुर्दगी तथा वारंटी अवधि के दौरान फर्म के खराब निष्पादन के बावजूद वारंटी बांडों को उनके नकदीकरण के बिना ही समाप्त होने दिया गया।

फोटो अंकन प्रणालियां, सेना कमान, कोर और संभागीय मुख्यालय स्तर पर सभी इमेजरी निर्वचन टीमों के लिए प्राधिकृत हैं। यह उपकरण निर्वचन प्रयोजन के लिए उपग्रहों/हवाई चित्रों के डिजिटल डेटा से बड़े प्रारूप में हार्ड प्रिंट निकालने के लिए प्रयोग किया जाता है। महानिदेशक सैन्य आसूचना (डी जी एम आई) इस उपकरण के अधिग्रहण हेतु जिम्मेदार है।

डी जी एम आई द्वारा 1996 तथा 2000 के बीच मेसर्स स्पेक सिस्टम्स लिमिटेड (फर्म) से कुल 20 फोटो अंकन प्रणालियों की अधिप्राप्ति की गई। इस उपकरण के सेवाकाल के समापन के बाद, डी जी एम आई ने फरवरी 2009 में वर्तमान 20 प्रणालियों को बड़े प्रारूप के फोटो अंकन प्रणाली से प्रतिस्थापित करने हेतु प्रस्ताव रखा। जिसकी अधिप्राप्ति उस फर्म से पुनरादेश के अंतर्गत की जानी थी। रक्षा अधिप्राप्ति बोर्ड द्वारा प्रस्ताव को दिसंबर 2009 में अनुमोदित किया गया। डी जी एम आई ने अगस्त 2010 में ₹33.0 करोड़ की लागत पर 20 उपकरणों की आपूर्ति के लिए मेसर्स स्पेक सिस्टम्स लिमिटेड, हैदराबाद (फर्म) के साथ संविदा की। उपकरणों को सुपुर्दगी तीन चरणों में की जानी थी अर्थात् फरवरी 2011 तक 10

उपकरण, मई 2011 तक 05 उपकरण और शेष 05 उपकरण अगस्त 2011 तक। उपकरणों की प्रेषण-पूर्व निरीक्षण (पी डी आई), कमीशनिंग और स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया (ए टी पी) संविदा की प्रभावी तिथि के 12 महीनों के भीतर पूरा किया जाना था। भुगतान चरणों में अर्थात् अग्रिम में 15 प्रतिशत, बैचों में उपकरणों की सुपुर्दगी पर 70 प्रतिशत और शेष 15 प्रतिशत ए टी पी के सफल समापन किए जाने थे।

तथापि, निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के अंदर एक भी उपकरण की आपूर्ति करने में फर्म विफल रहा। फर्म के उदासीन दृष्टिकोण को देखते हुए, डी जी एम आई ने दो बार संविदा की समाप्ति के लिए मामला शुरू किया था- पहली बार मार्च 2011 में और उसके बाद दिसंबर 2012 में। तथापि, दोनों ही मौकों पर प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (पी आई एफ ए- आर्मी) की सलाह पर, सुपुर्दगी अवधि में विस्तार प्रदान किया गया था, जिससे मूल सुपुर्दगी कार्यक्रम से 24 महीने का प्रभावी विस्तार हुआ।

सभी उपकरणों का प्रेषण-पूर्व निरीक्षण मई 2012 और अगस्त 2013 के बीच पूरा किया गया। 20 प्रणालियों के अधिष्ठापन/प्रवर्तन जून 2012 और मई 2014 के बीच किए गए, लेकिन 19 उपकरणों की स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया को फरवरी 2014 तक पूरा कर लिया गया तथा शेष एक उपकरण की ए टी पी अभी की जानी बाकी थी (मई 2016)। फर्म को अप्रैल 2014 तक रु. 38.68 करोड़ (कर सहित) की राशि का भुगतान किया गया था।

मामले की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित तथ्य प्रकट हुए:-

- (क) संविदा के अनुच्छेद 14 और 15 के अनुसार, प्रणाली की वारंटी अवधि स्वीकृति की तिथि या अधिष्ठापन और प्रवर्तन की तारीख जो भी बाद में आती हो, से 18 महीने की थी। इस के विरुद्ध, फर्म ने कुल संविदा मूल्य के 5 प्रतिशत के बराबर अर्थात् ₹1.65 करोड़, बैंक गारंटी के रूप में एक वारंटी बांड दिया था, जिसकी वैधता ए टी पी और परेषण वारंटी अवधि की स्वीकृति के बाद 3 महीने तक थी। इसके अलावा वारंटी बांड क्रेता द्वारा किए जाने वाले नकदीकरण के अधीन था, यदि फर्म द्वारा वारंटी और दावों के निपटारे के संबंध में संविदा की शर्तों का पालन नहीं किया जाता है।

हमने देखा कि प्रणाली के रखरखाव की ओर फर्म का निष्पादन असंतोषजनक था, क्योंकि एक प्रणाली का स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया अभी तक किया जाना बाकी था (मई 2016) और दिसंबर 2015 तक, 10 प्रणालियां उनकी स्वीकृति के तीन महीने से 22 महीने के भीतर ही निष्क्रिय हो गई थीं। इनमें से सात प्रणालियां वारंटी अवधि के दौरान निष्क्रिय हो गईं, इसके लिए उनकी मरम्मत या प्रतिस्थापन के लिए फर्म द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। यद्यपि, निष्क्रिय प्रणालियों की वारंटी को बढ़ाया जाना था, तथापि फर्म द्वारा वारंटी अवधि का विस्तार नहीं किया गया। हमने देखा कि रखरखाव और वारंटी

विस्तार के संबंध में फर्म की निष्क्रियता के बावजूद, डी जी एम आई द्वारा वारंटी बंधपत्रों के प्रति बैंक गारंटी के नकदीकरण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई और पांच प्रणालियों के लिए ₹41.25 लाख की बैंक गारंटी को उसका लाभ उठाए बिना ही समाप्त होने दिया गया।

(ख) संविदा के अनुच्छेद 4 के अनुसार फर्म को ₹1.65 की बैंक गारंटी अर्थात् के कुल अनुबंध मूल्य का पाँच प्रतिशत के बराबर स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया और साईट पर अंतिम प्रेषित माल की स्वीकृति के बाद 90 दिनों के लिए वैधता के साथ निष्पादन बांड के संबंध में देना था। हालांकि, संविदात्मक प्रावधान से हटने, प्रत्येक प्रणाली के लिए ₹8.25 लाख के अलग-अलग निष्पादन बांड फर्म से स्वीकार कर लिया गया है और वे संबंधित प्रणाली की स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया के 90 दिनों के भीतर समाप्त करने के लिए अनुमति दी गई। जिसके फलस्वरूप डी जी एम आई निष्पादन बैंक गारंटी की वसूली के माध्यम से दंडात्मक कार्रवाई करने में असफल रहा जो अन्यथा व्यपगत नहीं हुआ होता, चूँकि एक प्रणाली की स्वीकृति परीक्षण प्रक्रिया को अभी तक पूरा किया जाना बाकी है (मई 2016)। इस प्रकार, विभिन्न वैधता अवधि के साथ निष्पादन बंधन बंटवारे ने आपूर्तिकर्ता से निष्पादन बैंक गारंटी लेने के मूल उद्देश्य को ही धूमिल कर दिया।

(ग) हमने आगे देखा कि रक्षा खरीद मैनुअल (डी पी एम), जिसमें राजस्व खरीद के लिए दिशा निर्देश दिए गए हैं, संविदा मूल्य का 10 प्रतिशत की राशि निष्पादन बैंक गारंटी का प्रावधान करता है, जबकि पूंजीगत खरीद के लिए रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) में कुल संविदा मूल्य के 5 प्रतिशत का प्रावधान है। पूंजीगत खरीद में 5 प्रतिशत बैंक गारंटी का प्रावधान न केवल सरकार के हितों की रक्षा करने के लिए अपर्याप्त है, बल्कि यह भी रक्षा खरीद में विक्रेता से निष्पादन की गारंटी लेने में विसंगति का संकेत देता है।

यह देखा गया है कि संबंधित परियोजना अधिकारी/संबद्ध अधिकारी की बैंक गारंटी की चूक के लिए जवाबदेही तय करने के लिए थलसेना उपाध्यक्ष ने आदेश दिया था (मार्च 2016) और महानियंत्रक रक्षा लेखा के कार्यालय को सुपुर्दगी की अवधि विस्तार के लिए सलाह देने में प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार की संलिप्ता/गैर ईमानदारी के बारे में अनुशासनात्मक कार्रवाई शुरू करने के लिए अवगत कराया। यद्यपि फर्म मई 2016 में मंत्रालय द्वारा काली सूची में लिखी गई थी, दोषी अधिकारियों के विरुद्ध जाँच की स्थिति के बारे में लेखापरीक्षा के प्रश्न का जवाब अभी अपेक्षित था (जनवरी 2017)।

उपरोक्त मामले के संदर्भ में लेखापरीक्षा की निम्नलिखित सिफारिशें हैं:-

- निष्पादन बैंक गारंटी के क्वांटम के संबंध में रक्षा खरीद मैनुअल के प्रावधान को ध्यान में रखते हुए, रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया के प्रावधानों की पुनरीक्षा की जानी चाहिए।
- फर्म को निष्पादन बैंक गारंटी के बंटवारे की अनुमती नहीं दी जानी चाहिए क्योंकि यह समेकित अधिप्राप्ति आदेश से संबंधित सरकारी हित को सुनिश्चित करने के वास्तविक उद्देश्य को धूमिल करता है।
- थलसेना उपाध्यक्ष द्वारा दोषी अधिकारियों के खिलाफ जांच के लिए कोर्ट ऑफ इन्क्वाइरी हेतु आदेश दिया गया था, जिसे तीव्रता प्रदान की जानी चाहिए, ताकि पता चले कि क्या गलत हुआ और भविष्य के लिए क्या सीखा जा सकता है।

मामला सितंबर 2016 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जनवरी 2017)।