

**भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन
मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए**

**संघ सरकार
(रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम -रक्षा मंत्रालय)
वर्ष 2017 का प्रतिवेदन सं.19**

विषय वस्तु

विवरण	अनुच्छेद	पृष्ठ
प्रस्तावना		iii
विहंगावलोकन		v
अध्याय - I : परिचय		
प्रतिवेदन के संबंध में	1.1	1
प्राधिकरण	1.2	1
लेखापरीक्षा की योजना और संचालन	1.3	1
लेखापरीक्षित संस्थाओं की रूपरेखा	1.4	1
ब्याज से आय	1.5	7
अध्याय - II : निष्पादन लेखापरीक्षा		
पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्वेट के निर्माण तथा सुपुर्दगी पर निष्पादन लेखापरीक्षा	2.1	9
अध्याय - III : संव्यवहार लेखापरीक्षा अवलोकन		
हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड		
हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा हॉक एम.के. 132 ए.जे.टी. वायुयान का लाइसेंस उत्पादन एवं आपूर्ति	3.1	33
भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड		
कंपनी के अविवेकी निर्णय की वजह से ₹36.84 करोड़ का नुकसान हुआ	3.2	45
ग्राहक की आवश्यकता के बिना एल-बैंड में भरणी मार्क II को विकसित करने के परिणामस्वरूप ₹11.45 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।	3.3	50
कम तीव्रता वाले इलेक्ट्रॉनिक युद्ध प्रणाली की आपूर्ति में विलम्ब से ₹47.46 करोड़ की क्षति के अतिरिक्त ₹8.97 करोड़ परिनिर्धारित नुकसान हुआ।	3.4	52
बी.ई.एम.एल. लिमिटेड		
वॉकिंग ड्रैगलाइन के निर्माण और कमीशन में विलम्ब के कारण ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि	3.5	56

आवश्यकता आधारित संरचना को सुनिश्चित किए बिना मशीन की अधिप्राप्ति के कारण व्यर्थ निवेश	3.6	58
गार्डन रीच शिपबिल्डर्स और इंजीनियर्स लिमिटेड		
यान अवतरण उपयोगिता परियोजना के लिए बी.ई.एल. से उन्नत समेकित संप्रेषण प्रणाली की खरीद पर किया गया अतिरिक्त व्यय	3.7	60
विज्ञान इंडस्ट्रीज लिमिटेड		
स्टील कास्टिंग्स की असामान्य अस्वीकृतियों के कारण परिहार्य क्षति	3.8	63
अध्याय - IV : लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई		
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई	4.1	67
अनुलग्नक		
मूल तिथियों को दर्शाती संशोधित तिथियाँ जिसमें कितने बार संशोधन किए गए तथा प्राप्त तिथियों को दर्शाते विवरण	I	69
प्रमुख हथियारों तथा संवेदकों के लिए एस.ओ.टी.आर की सूची को दर्शाते हुए विवरण	II	70
ए.एस.डब्ल्यू. कॉवर्ट हेतु स्वदेशी विक्रेताओं द्वारा प्रमुख उपकरणों की सुपुर्दगी में विस्तार एवं विलम्ब को दर्शाते हुए विवरण	III	72
वर्षवार/रिपोर्टवार ए.टी.एन. की लम्बित स्थिति	IV	79
प्रतिवेदन/पैराग्राफ जिन पर की गई कार्यवाही टिप्पणी पहली बार भी प्रस्तुत नहीं की गई है	V	80

प्रस्तावना

1. कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के तहत स्थापित सरकारी कम्पनियों (कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार सरकारी कंपनियों के रूप में स्वायत्त कंपनियों को सम्मिलित) की लेखाओं की लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक द्वारा कम्पनी अधिनियम 2013 की धारा 143(6) के प्रावधानों के अनुसार की जाती है। महालेखापरीक्षक द्वारा कम्पनी अधिनियम के तहत नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षकों (चार्टर्ड एकाउन्टेंट्स) द्वारा प्रमाणित लेखाएं महालेखापरीक्षक द्वारा पूरक लेखापरीक्षाधीन हैं जिसकी टिप्पणियां सांविधिक लेखापरीक्षकों के प्रतिवेदनों का पूरक है। इसके अतिरिक्त, ये कम्पनियां नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टेस्ट ऑडिट के अधीन भी है।
2. सरकारी कंपनी या निगम की लेखाओं के संबंध में प्रतिवेदन भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्ति तथा सेवाशर्त) अधिनियम 1971 में जैसे 1984 में संशोधित, किया गया है की धारा 19 ए के प्रावधानों के अधीन नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा सरकार को प्रस्तुत किया जाता है।
3. वर्ष 31 मार्च 2016 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रक्षा मंत्रालय के अधीन सी.पी.एस.ई से संबंधित व्यक्तिगत लेखापरीक्षा अवलोकन तथा निष्पादन लेखापरीक्षा सम्मिलित है। इस प्रतिवेदन में उल्लेखित उदाहरण वर्ष 2015-16 की अवधि की लेखापरीक्षा के दौरान के साथ पिछले वर्षों में देखे गए में से है। मार्च 2016 के उपरान्त के संव्यवहार लेखापरीक्षा के परिणामों के कई मामलों का भी उल्लेख है।
4. इस प्रतिवेदन में 'कंपनियों या सी.पी.एस.ई या डी.पी.एस.यू. के सभी उल्लेख को केन्द्र सरकारी कंपनियों के रूप में टीका किया गया जब तक की स्थिति अन्यथा सुझाव दें।
5. लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानक के साथ पुष्टि में आयोजित किया गया है।

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में रक्षा मंत्रालय के अधीन आने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की लेखापरीक्षा से निकलने वाले महत्वपूर्ण निष्कर्ष शामिल हैं। इसमें चार अध्याय हैं। पहले अध्याय में लेखापरीक्षित कंपनी की रूप रेखा प्रस्तुत है। दूसरा अध्याय निष्पादन लेखापरीक्षा से प्राप्त अवलोकन से संबंधित है। तीसरा अध्याय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की अनुपालन लेखापरीक्षा से प्राप्त हुए अवलोकनों से संबंधित है। चौथा अध्याय लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों की अनुवर्ती कार्रवाई से संबंधित है।

प्रतिवेदन के कुछ महत्वपूर्ण जांच परिणाम नीचे दिए गए हैं :

अध्याय II - पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्वेट के निर्माण और सुपुर्दगी की निष्पादन लेखापरीक्षा

रक्षा मंत्रालय ने सुरक्षा पर कैबिनेट समिति (सी.सी.एस) की मार्च 2003 की टिप्पणी के अनुसार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण हेतु संरचनात्मक सुविधाओं की वृद्धि करने हेतु ₹331.27 करोड़ की राशि मंजूर की थी। यह महसूस किया गया था कि मौजूदा आधारिक संरचना पूर्णतः अपर्याप्त थी। आधुनिकीकरण, जुलाई 2009 के निर्धारित समापन अवधि के विरुद्ध वर्ष 2013-14 में पूर्ण किया गया था और इस तरह, शिपयार्ड के आधुनिकीकरण के साथ-साथ कॉर्वेटों का निर्माण कार्य साथ-साथ किया गया।

(पैरा 2.1.2.1)

लेखापरीक्षा ने देखा कि मांग पत्र (एल.ओ.आई.) जारी करने के समय, गार्डन रीच शिपबिल्डर्स इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) को केवल पोत के अधूरे विनिर्दिष्ट उपलब्ध करवाए गए और प्रणाली अभिकल्प (सिस्टम डिजाइन) के अंतिमकरण (फाइनलाइजेशन) के साथ-साथ उपस्कर का विवरण, शस्त्र और सेंसर फिट करने का कार्य नौसैनिक डिजाइन निदेशालय (डी.एन.डी.) द्वारा किया जाना था। डी.एन.डी. ने उक्त कार्य को केवल वर्ष 2006 में पूर्ण किया और प्रमुख संशोधन 2008 तक जारी रहे। इसके कारण गुणवत्ता स्वीकृति की सामान्य आवश्यकताओं (जी.आर.ए.क्यू) की तैयारी में विलम्ब हुआ। एल.ओ.आई. जारी करने से पूर्व डी.एन.डी. की डिजाइन को अंतिम रूप देने में विफलता और उचित मॉनिटरिंग के बिना तथा समयबद्धता को नियत किए बिना निर्माण कार्य को प्रारम्भ करने से कॉर्वेटों के निर्माण में विलम्ब हुआ।

(पैरा 2.1.2.3)

संविदा के अनुसार (जून 2012) कॉर्वेट का संभावित वजन 3170 टन था। प्रथम दो कॉर्वेट (3017 और 3018) के निर्माण के दौरान, एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) (आई.एच.क्यू. (एन)) ने पाया कि विभिन्न सिग्नेचर रिडिक्सन मैसर्स को अपनाने के कारण कॉर्वेट के वजन में काफी वृद्धि हुई। कॉर्वेट के वजन में कमी लाने हेतु डी.एन.डी. ने सुझाव दिया (मई 2009) कि जी.आर.एस.ई. चार में से तीन ऑन बोर्ड कॉर्वेटों पर उत्तम इस्पात संरचना के स्थान पर उत्तम मिश्रित संरचना का उपयोग करे जिससे वजन 70 से 80 टन तक कम किया जा सकता था। विदेशी विक्रेताओं से मिश्रित सामग्री प्राप्त के लिए लम्बी समय सीमा को ध्यान में रखते हुए, जी.आर.एस.ई. ने अंतिम दो कॉर्वेट हेतु ही मिश्रित सामग्री का उपयोग करने का निर्णय लिया। लेखापरीक्षा का तर्क है कि कॉर्वेट के वजन में संभावित वजन की तुलना में वृद्धि समुद्री पोतों के निर्माण हेतु ठोस योजना न बनाने के कारण हुई। पोतों के निर्माण की श्रृंखला में सम्मिलित एक प्रमुख परियोजना के बीच में निर्माण योजना कार्य विधि में एक महत्वपूर्ण परिवर्तन परियोजना की संस्वीकृति से पूर्व अपर्याप्त तैयारी को दर्शाती है।

(पैरा 2.1.2.5)

जी.आर.एस.ई. ने एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) {आई.एच.क्यू. (एन)} द्वारा नामांकित स्वदेशी विक्रेता को प्रमुख उपस्कर एवं प्रणालियों की प्राप्ति हेतु आदेश दिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि विकास एवं निर्माण में विलम्ब, कच्ची सामग्री की प्राप्ति/बाहरी स्रोत में विलम्ब, उच्च स्तर के आयात के कारण विदेशी विक्रेताओं पर निर्भरता, घटकों में परिवर्तन, प्रदेय सूची आदि के कारण विक्रेता ने निर्धारित सुपर्दगी तिथि का अनुपालन नहीं किया है और संशोधन द्वारा सुपर्दगी तिथि को 7½ वर्ष तक बढ़ा दिया था। आई.एच.क्यू. (एन) ने प्रणालियों के विकास कार्य के लिए केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम सहित स्वदेशी विक्रेताओं को एकल विक्रेता के रूप में नामित करने से पूर्व उनकी तैयारी को नहीं आंका न ही प्रणालियों के विकास हेतु वैकल्पिक विक्रेता तैयार किए। इसके परिणामस्वरूप जैसा कि सी.सी.एस. नोट में दर्शाया गया है के अनुसार पोत निर्माण की समय सीमा आपूर्ति के साथ मेल नहीं खाती।

(पैरा.2.1.2.7)

जी.आर.एस.ई. ने पहला ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट 99 महीनों में और दूसरा 104 महीनों में पूर्ण किया। यद्यपि शेष दो पोतों के निर्माण में दिसम्बर 2016 तक 105 महीने और 87 महीने लगे, पूर्णता की प्रतिशतता क्रमशः 86 और 49 रही। प्रथम कॉर्वेट के साथ शेष तीन कॉर्वेट के निर्माण की गतिविधि में लगे समय की तुलना करने पर लेखापरीक्षा ने यह देखा कि प्रथम कॉर्वेट से अधिक समय लिया गया था। यह निष्पादन मापदंड जिसमें श्रम

उत्पादकता, बाहरी स्रोत, तैयारी, प्राप्ति आदि है रक्षा मंत्रालय द्वारा निर्धारित मापदंड के विपरीत रहा जो समय समय पर एक पोत से दूसरे पोत में सुधार की कल्पना करता था और यह दर्शाया कि जी.आर.एस.ई. सीखने की श्रेणी से लाभांशित होने में विफल रहा।

(पैरा 2.1.3.2)

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट में लगाए जाने वाले 18 शस्त्रों और संवेदकों (सेंसरो) के विपरीत लेखापरीक्षा ने देखा कि सुपुर्द किए गए 2 ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट में X शस्त्रों और संवेदन प्रणालियों को नहीं लगाया गया। इस तरह, ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट परिकल्पना के अनुसार अपने सामर्थ्य में कार्य निष्पादन नहीं कर पाया।

(पैरा 2.1.3.4)

दूसरे ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट (3018) के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि बंदरगाह स्वीकृति परीक्षण (एच ए टी) 1 वर्ष से अधिक समय तक (दिसम्बर 2016) लम्बित है। इस प्रणाली के लिए एच.ए.टी. की अपूर्णता के परिणामस्वरूप ए.एस.डब्ल्यू. के अग्नि नियंत्रण समाधानों की प्रभावी गणना को प्रदर्शित नहीं कर पाया।

(पैरा 2.1.3.5)

जुलाई 2003 में जारी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट निर्माण विनिर्दिष्ट में 2500 टन का एक विस्थापन विनिर्दिष्ट किया गया और 25 समुद्री मील की अधिकतम गति और आस-पास के वातावरण में 40 सेंटीग्रेड के तापमान पर 18 नॉट्स की युद्धपोत (क्रूजिंग) की गति प्राप्त की गई। जी.आर.एस.ई. ने (नवंबर 2005) में स्पष्ट किया कि नौसेना द्वारा अनुमोदित तकनीकी आवश्यकताओं के विवरण के अनुसार इस अनुबंधित वजन को सुनिश्चित करने की स्थिति में नहीं था। जून 2012 में संविदा पर हस्ताक्षर करते समय, रक्षा मंत्रालय ने विस्थापन को 3170 टन बढ़ाया। लेखापरीक्षा ने देखा कि वितरित किए गए पहले दो कॉर्वेट (3017 और 3018) का वास्तविक विस्थापन क्रमशः 3384 और 3490 टन रहा और प्राप्त की गई अधिकतम गति क्रमशः 23.9 नॉट्स और 22.8 नॉट्स थी। ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट में प्रारम्भिक संभावित 2500 टन से 800 टन अधिक वृद्धि के कारण प्राप्ति हेतु निर्धारित गति की प्राप्ति में गिरावट हुई।

(पैरा 2.1.4.2)

समुद्र स्वीकृति परीक्षण (एस.ए.टी.) पोत की गति, गतिशीलता, उपस्कर और सुरक्षा विशेषताओं की जांच हेतु किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि पहले और दूसरे कॉर्वेट के संबंध में क्रमशः सभी शस्त्र और संवेदक और छः शस्त्रों और संवेदकों पर एस.ए.टी.

की संतोषजनक आपूर्ति लम्बित है। अतः पनडुब्बी रोधी युद्ध पोत की मुख्य विशेषता की प्रभावकारिता पूर्ण रूप से सिद्ध होनी शेष है।

(पैरा 2.1.4.3)

अध्याय III - लेन-देन की लेखापरीक्षा का अवलोकन

मूल उपकरण उत्पादक (ओ.ई.एम.) द्वारा तकनीकी दस्तावेजों की प्राप्ति, सहायक उपकरण तथा टूलिंग में विलम्ब तथा त्रुटिपूर्ण उपकरण व जिग्स में सुधार के कारण बैच I वायुयान की आपूर्ति में विलम्ब हुआ है। रक्षा मंत्रालय द्वारा बैच I संविदा पर बातचीत के दौरान असीमित संख्या में वायुयान निर्माण हेतु लाइसेंस के लिए जोर नहीं डाले जाने के कारण असीमित संख्या में वायुयान निर्माण के लिए लाइसेंस फीस के परिहार्य भुगतान में परिणित हुई।

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड को रक्षा मंत्रालय से प्राप्त आदेशों के पूर्वानुमान में छः अतिरिक्त इंजन किटों की प्राप्ति के कारण ₹107.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा जो व्यर्थ रहा। यद्यपि एयरफ्रेम की प्रमुख सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना और इंजनों को पूर्ण करने की संभावना अवधि क्रमशः मार्च 2016 और मार्च 2018 थी, रक्षा मंत्रालय द्वारा सीधे तौर पर प्राप्त किए गए वायुयानों को ध्यान में रखते हुए एच.ए.एल. अभी तक भी सुविधाएं स्थापित नहीं कर पाई।

(पैरा. 3.1)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा कार्य की जटिलता और इससे जुड़ी लागतें जैसे कि विनिमय दर विभिन्नता, वारंटी व्यय और आपूर्ति में विलम्ब से प्रभाव पर विचार किए बिना केम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना हेतु संविदा को कोट करने और हस्ताक्षर करने के अविवेकपूर्ण निर्णय से ₹36.84 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.2)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) ने ग्राहक की विशिष्ट आवश्यकताओं को जाने बिना ही तीन आयामी (3 डी) एल बैंड राडार के विकास का कार्य प्रारम्भ करने को बढ़ाया। क्योंकि ग्राहक भरनी एम.के.-II की आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिए संशोधित एस. बैंड 3 डी. एलेशा राडार का इच्छुक था एल. बैंड राडार के विकास के निर्णय से ₹11.45 करोड़ की अपरिहार्य हानि हुई।

(पैरा 3.3)

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा संविदा में संशोधन हेतु प्रस्तावों की प्रस्तुति में विलम्ब और लागत के अनुचित आंकलन के कारण परियोजना के निष्पादन में विलम्ब और ₹8.97 करोड़ के परिनिर्धारित नुकसानी सहित ₹56.43 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.4)

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड ने वाकिंग ड्रेगलाइन के कमीशन करने में विलम्ब किया और परिणामस्वरूप ₹9.56 करोड़ की परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में परिहार्य हानि हुई।

(पैरा 3.5)

अपेक्षित आधारभूत संरचना को सुनिश्चित किए बिना मशीन की प्राप्ति ₹13.15 करोड़ के निरर्थक निवेश में परिणित हुई। इसके अतिरिक्त बी.ई.एम.एल. लिमिटेड का विमान-चालन अभिकल्प, निर्माण और सेवा में प्रवेश करने के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर पाए।

(पैरा 3.6)

गार्डन रीच शिपबिल्डर्स इंजीनियर्स लिमिटेड की संविदा में विहितानुसार संशोधन करने हेतु प्रस्ताव को स्वीकार करने में विफलता से ₹12.74 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 3.7)

अध्याय I

परिचय

1.1 प्रतिवेदन के संबंध में

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सी. एण्ड ए. जी.) का यह प्रतिवेदन 31 मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी.) के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पी.एस.यू.) के वित्तीय संव्यवहार की अनुपालन लेखापरीक्षा से उजागर हुए मामले से संबंधित है।

यह अध्याय लेखापरीक्षा की योजना तथा सीमा के साथ-साथ इन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की रूपरेखा प्रदान करता है। अध्याय-II गार्डन रीच शिपबिल्डर्स तथा इंजीनियर्स लिमिटेड द्वारा पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉवर्ट के निर्माण तथा सुपुर्दगी की निष्पादन लेखापरीक्षा से उत्पन्न वर्तमान निष्कर्षों/अवलोकनों से संबंधित है तथा अध्याय-III मंत्रालय के आधीन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की अनुपालन लेखापरीक्षा द्वारा उत्पन्न व्यक्तिगत निष्कर्षों/अवलोकनों से संबंधित है।

1.2 प्राधिकरण

नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (डी.पी.सी.) अधिनियम 1971 की धारा 19-ए तथा भारतीय कंपनी अधिनियम, 2013 से संबंधित प्रावधानों के तहत नियंत्रक-महालेखापरीक्षक भारत सरकार के रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की लेखापरीक्षा करता है।

1.3 लेखापरीक्षा की योजना और संचालन

नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा घोषित निष्पादन लेखापरीक्षा निर्देशों तथा लेखापरीक्षा मानकों में अभिव्यक्त सिद्धांत और व्यवहार के अनुसरण में लेखापरीक्षा की गई है। लेखापरीक्षा प्रक्रिया सार्वजनिक उपक्रमों के जोखिम के आंकलन से प्रारंभ होती है। इस जोखिम के आंकलन के आधार पर लेखापरीक्षा की आवृत्ति तथा सीमा निर्धारित की जाती है।

1.4 लेखापरीक्षा संस्थाओं की रूपरेखा

रक्षा मंत्रालय, रक्षा उत्पादन विभाग के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन नौ सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम तथा तीन सहायक कंपनियाँ कार्य करती हैं। प्रत्येक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का प्रमुख एक अध्यक्ष व प्रबंध निदेशक है।

मंत्रालय के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की संक्षेप में रूपरेखा को नीचे प्रस्तुत किया गया है।

1. हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) को रक्षा मंत्रालय (रक्षा उत्पादन विभाग) के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन अक्टूबर 1964 में निगमित किया गया था। भारत सरकार द्वारा 2007 में कंपनी को 'नवरत्न' का दर्जा प्रदान किया गया। कंपनी के पाँच व्यवसाय समूह/कॉम्प्लेक्स हैं, जैसे बेंगलूर कॉम्प्लेक्स, मिग कॉम्प्लेक्स एक्सेसरीज कॉम्प्लेक्स, हेलिकॉप्टर कॉम्प्लेक्स तथा डिजाइन कॉम्प्लेक्स। वर्तमान में कंपनी एस.यू.-30 एम.के.-I, हॉक, डॉरनियर, एडवॉन्सड लाइट हेलिकॉप्टर, चीतल, लाइट कॉम्बेट एयरक्राफ्ट - तेजस और संबंधित इंजन तथा एक्सेसरीज का उत्पादन करती है। कंपनी विभिन्न वायुयानों तथा हेलिकॉप्टरों के लिए इंजन तथा एक्सेसरीज को शामिल करते हुए मरम्मत तथा ओवरहॉल सेवाएं भी उपलब्ध कराती है। कंपनी का एक वृहत डिजाइन तथा विकास ढाँचा है तथा यह मध्यवर्ती जेट ट्रेनर, फिफथ जेनरेशन फाइटर एयरक्राफ्ट, मल्टी रोल ट्रान्सपोर्ट एयर क्रफ्ट, लाइट कॉम्बेट हेलीकॉप्टर, लाइट यूटिलिटी हेलिकॉप्टर आदि के विकास में कार्यरत है।

कंपनी ने ₹225.26 करोड़ के निवेश के साथ सॉफ्टवेयर विकास, उत्पादन सहायता, वैमानिकी के डिजाइन आदि के क्षेत्रों में 12 संयुक्त वेंचर किए हैं।

31 मार्च 2016 को कंपनी की प्राधिकृत पूँजी ₹600.00 करोड़ थी। प्रदत्त इक्विटी ₹361.50 करोड़ की थी जो पूर्ण रूप से भारत सरकार द्वारा धारण की गई थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹18498.28 करोड़ था तथा इस को ₹1653.77 करोड़ का लाभ हुआ।

2. भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड

अप्रैल 1954 में भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बेंगलूर रक्षा मंत्रालय के अधीन भारत सरकार के संपूर्ण स्वामित्व वाले उपक्रम के रूप में इस उद्देश्य के साथ निगमित किया गया कि रक्षा तथा सिविल उपभोक्ताओं द्वारा आवश्यक राडारों, संचार उपकरणों, नौसैनिक प्रणालियों, प्रसारण उपकरण, दूरसंचार उपकरण, संयंत्रों जैसे इलेक्ट्रॉनिक उपकरण का डिजाइन, विकास, निर्माण तथा आपूर्ति की जाए। भारत सरकार ने 22-06-2007 को बी.ई.एल को 'नवरत्न' का दर्जा प्रदान किया। कंपनी की वर्तमान में नौ उत्पादन इकाईयाँ हैं जो बेंगलूर, चेन्नई, हैदराबाद, मच्छलीपट्टनम पूर्ण, नवी मुम्बई, गाजियाबाद, कोटद्वारा तथा पंचकुला में स्थित हैं। कंपनी की एक संयुक्त वेंचर कंपनी (जे.वी.सी) है जैसे जी.ई.बी.ई प्राइवेट लिमिटेड तथा दो सहायक कंपनियाँ जैसे बी.ई.एल ऑप्ट्रॉनिक डिवाइसेस लिमिटेड तथा बी.ई.एल. थैल्स सिस्टम लिमिटेड हैं।

31 मार्च 2016 को कंपनी की प्राधिकृत पूँजी ₹250.00 करोड़ रही। प्रदत्त इक्विटी ₹240.00 करोड़ थी जिस में ₹180.04 करोड़ (75.02 प्रतिशत) भारत सरकार द्वारा धारण की गई थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹7827.30 करोड़ रहा और इस पर ₹1357.67 करोड़ का लाभ प्राप्त हुआ।

2.1 बी.ई.एल ऑप्टॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.-ओ.पी.)

बी.ई.एल. ऑप्टॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.-ओ.पी.), पुणे भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) बेंगलूरु की पूर्ण रूप से धारण सहायक कंपनी है। कंपनी की स्थापना सेना, सुरक्षा तथा वाणिज्यिक प्रणालियों में उपयोग हेतु इमेज इंटेसीफायर ट्यूब के अनुसंधान, विकास और उत्पादन हेतु हुई है।

कंपनी की प्राधिकृत पूँजी ₹100.00 करोड़ थी तथा प्रदत्त पूँजी ₹37.83 करोड़ थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹121.51 करोड़ था तथा इसमें कंपनी को ₹2.43 करोड़ का लाभ हुआ।

2.2. बी.ई.एल. थैल्स सिस्टम्स लिमिटेड

बी.ई.एल. थैल्स सिस्टम (बी.टी.एस.एल.) को कंपनी अधिनियम 2013 के अधीन लिमिटेड कंपनी के रूप में 28 अगस्त 2014 को भारत में निगमित किया। कंपनी बी.ई.एल. की एक सहायक कंपनी है। कंपनी को, कंपनी मामलों के मंत्रालय से अपने व्यापार को आरंभ करने हेतु 21 नवंबर 2014 को अनुमोदन प्राप्त हुआ है। कंपनी का प्राथमिक ध्यान रक्षा तथा सिविल राडारों का विकास, आपूर्ति तथा सहायता है।

कंपनी की प्राधिकृत पूँजी ₹80.00 करोड़ थी तथा प्रदत्त पूँजी ₹22.40 करोड़ थी जिसमें से ₹16.58 करोड़ भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा धारण की गई थी। कंपनी का वाणिज्यिक संचालन अभी तक प्रारंभ गया है नहीं किया तथा उसे वर्ष 2015-16 के दौरान निर्धारित जमा पर ब्याज से ₹0.96 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ। कंपनी को वर्ष 2015-16 में ₹2.47 करोड़ की हानि हुई।

3. बी.ई.एम.एल. लिमिटेड

भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड को रेल कोच खनन उपकरण तथा अतिरिक्त पुर्जों के निर्माण के लिए एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के रूप में मई 1964 में निगमित किया गया तथा बाद में 2006 में बी.ई.एम.एल. लिमिटेड (कम्पनी) के रूप में पुनः नामित किया गया। कंपनी को अगस्त 2006 से मिनी रत्न वर्ग - I का दर्जा प्रदान किया गया।

कंपनी की एक सहायक कंपनी विज्ञान इंडस्ट्रीज लिमिटेड तथा दो संयुक्त वेंचर बी.ई.एम.एल. मिडवेस्ट लिमिटेड तथा एम.ए.एम. सी. इंडिया लिमिटेड है।

कंपनी की नौ उत्पादन इकाईयाँ हैं जो बेंगलूरु, कोलार गोल्ड फील्डस (के.जी.एफ.), मैसूर तथा पालक्काड में स्थित हैं। कंपनी ब्रिज लेअर, फील्ड आर्टीलरी ट्रैक्टर, मध्य तथा भारी रिकवरी वाहन, पॉनटून मेन स्ट्रीम ब्रिज सिस्टम, क्रैश फायर टैंडर्स, मोबाईल मास्ट वाहन के लिए ट्रेड वाहनों के भिन्न-भिन्न प्रकारों के निर्माण का कार्य करती है। कंपनी हवाई हथियारों को लादने वाली ट्रॉली और वायुयानों के खींचने वाले ट्रैक्टर के अतिरिक्त अभियांत्रिकी माइन प्लॉज, टैंक

ट्रांसपोर्टेशन ट्रेलर, हथियारों को लादने हेतु प्रयुक्त उपकरण, आर्मड रिकवरी वाहन, मिलरैल कोचेस और वेगन्स की भी आपूर्ति करती है।

इसके अतिरिक्त, कंपनी खुले और भूमिगत माईन्स दोनो के लिए एक व्यापक और विस्तृत रूप से माइनिंग मशीनरी उपलब्ध कराती है। यह भारतीय रेलवे के लिए इंटिग्रल रेल कोच, ओवरहेड इलेक्ट्रिक इन्स्पेक्शन कारे, डाक गाडियाँ, ए.सी./डी.सी. इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट, डी-ई.एम.यू., यूटीलिटी ट्रेक वाहन (वेहिकल्स), ट्रेक पटरी डालने वाले उपकरण, ब्रॉड- गॉज रेलबस, खजाना वाहन, दूषित निष्कासन इकाई इत्यादि की आपूर्ति भी करती है। कंपनी ने इंटरसिटी आवागमन के लिए हाई टेक मेट्रो ट्रेनों के निर्माण में भी कदम रखा है।

वायुयान के क्षेत्र में ई-इंजीनियरिंग सेवाओं की क्षमताओं के उपयोग के लिए कंपनी ने वर्ष 2007 के दौरान अपना एरोस्पेस वर्टिकल आरंभ किया तथा वायुयान निर्माण की सुविधा कंपनी के मैसूर कॉम्प्लेक्स में स्थापित की गई।

31 मार्च 2016 तक कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹100.00 करोड़ रही। कुल प्रदत्त पूंजी ₹41.77 करोड़ रही जिसमें ₹22.50 करोड़ (54.03 प्रतिशत) भारत सरकार द्वारा तथा शेष 45.97 प्रतिशत सार्वजनिक वित्तीय संस्थाओं, विदेशी संस्थओं के निवेशक, बैंकों तथा कर्मचारियों द्वारा धारित की गई। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹3022.74 करोड़ रहा और इसके द्वारा अर्जित लाभ ₹52.65 करोड़ रहा।

3.1 विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड (वी.आई.एल)

वर्ष 1984 में बी.ई.एम.एल ने विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड, तरीकेरे, जिला चिकमंगलूर को अधिग्रहीत किया तथा यह एक सहायक कंपनी के रूप में कार्यरत है। वी.आई.एल. एक इस्पात ढलाई फाउन्ड्री है जो बी.ई.एम.एल लिमिटेड की विभिन्न निर्माता इकाईयों हेतु आवश्यक उत्तम गुणवत्ता वाले इस्पात तथा मिश्रधातुओं की आपूर्ति करता है।

31 मार्च 2016 तक कंपनी की अधिकृत पूंजी ₹4.00 करोड़ रही। प्रदत्त पूंजी ₹2.79 करोड़ रही जिसमें ₹2.69 करोड़ (96.56 प्रतिशत) बी.ई.एम. एल द्वारा धारण किया गया था। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹28.71 करोड़ रहा तथा इसके द्वारा अर्जित लाभ ₹0.45 करोड़ रहा।

4. भारत डायनामिक्स लिमिटेड

जुलाई 1970 में स्थापित भारत डायनामिक्स लिमिटेड (बी.डी.एल.) देश में प्रक्षेपास्त्रों के निर्माण हेतु एक महत्वपूर्ण संस्था है तथा यह रक्षा मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आती है।

कंपनी का पंजीकृत कार्यालय कंचनबाग, हैदराबाद में है तथा उत्पादन इकाईयाँ कंचनबाग, भानूर (मेडक जिला) तथा विशाखापटनम में है। कंपनी टैंक-रोधी गाईडेड मिसाइल {मिलन 2 टी, कॉकूर

इनवार (3 यू.बी. के 20)} आकाश प्रक्षेपास्त्र, उन्नत हल्के भार वाले तारपीडोज़, तारपीडो काउंटर मैजर सिस्टम, काउंटर मैजर डिस्पेसिंग सिस्टम तथा इन्फ्रारेड इटरफेरेन्स इंडिकेटर का (उत्पादन) निर्माण करती है।

31 मार्च 2016 तक कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹125 करोड़ रही। प्रदत्त पूंजी ₹97.75 करोड़ रही जो पूरी तरह से भारत सरकार द्वारा धारण की गई थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹4344.40 करोड़ रहा तथा इसके द्वारा अर्जित लाभ ₹563.24 करोड़ रहा।

5. मिश्र धातु निगम लिमिटेड

मिश्र धातु निगम लिमिटेड (मि.धा.नि.) की स्थापना उच्च स्तरीय विशिष्ट धातु तथा मिश्रधातुओं की आपूर्ति के लिए आत्मनिर्भर बनाने हेतु नवम्बर 1973 में हुई जिसकी अंतरिक्ष, परमाणु ऊर्जा, विमान विज्ञान, इस्पात तथा जल विद्युत ऊर्जा तथा रक्षा के क्षेत्रों में विकास हेतु आवश्यकता थी।

कंपनी का एक पंजीकृत कार्यालय है तथा उसकी उत्पादन इकाई कंचनबाग, हैदराबाद में है जिसका प्रादेशिक कार्यालय नई दिल्ली में है तथा इसके दो वाणिज्यिक कार्यालय कोलकता और चेन्नई में हैं।

कंपनी के पास सुपर-एलॉयस, टाइटेनियम, विशिष्ट उपयोग हेतु आवश्यक इस्पात तथा अन्य आवश्यक धातुओं तथा मिश्रधातुओं के निर्माण हेतु आवश्यक आधुनिक धातुकर्म सुविधाएँ तथा उत्पादन हेतु उच्च श्रेणी के तकनीकी सामर्थ्य है जो कठोर अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप वैमानिकी (विमान विज्ञान) रक्षा, परमाणु ऊर्जा विद्युत उत्पादन, रसायन तथा अन्य उन्नत उद्योगों हेतु उपयोग में लाए गए हैं।

31 मार्च 2016 तक कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹200.00 करोड़ थी। प्रदत्त पूंजी ₹187.34 करोड़ थी जो पूर्ण रूप से भारत सरकार द्वारा धारित थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹744.29 करोड़ रहा तथा उसने ₹118.03 करोड़ का अर्जित लाभ प्राप्त किया।

6. माझगाँव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड

1934 में स्थापित माझगाँव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड (एम.डी.एल.) (पूर्व में माझगाँव डॉक लिमिटेड के नाम से जाना जाता था) भारत सरकार के रक्षा मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन कार्यरत है। यह युद्धपोत के साथ ऑफ शोर प्लेटफार्म निर्माण करने वाला देश का अग्रणी शिपयार्ड है।

कंपनी का निगमित कार्यालय माझगाँव, मुंबई में है तथा इसका प्रादेशिक कार्यालय नई दिल्ली में स्थित है। कंपनी का मुख्य क्रियाकलाप पोतों का निर्माण, उसकी मरम्मत, समस्तरीय ढाँचा निर्माण है, जिसके लिए सुविधाएँ मुंबई और नहावा में स्थित हैं। कंपनी लगभग 30,000

डी.डब्ल्यू.टी. तक की क्षमता वाले युद्ध पोतों, पनडुब्बियों, व्यापारी पोतों तथा सुव्यवस्थित प्लैटफॉर्म, प्रक्रिया व उत्पादन प्लैटफॉर्म तथा जैक अप रीग्स के निर्माण में सक्षम है।

31 मार्च 2016 तक कंपनी की प्राधिकृत इक्विटी तथा वरीयता शेयर पूंजी क्रमशः ₹200.00 करोड़ तथा ₹123.72 करोड़ थी। प्रदत्त शेयर इक्विटी पूंजी ₹199.20 करोड़ थी जो कि पूर्ण रूप से भारत सरकार द्वारा धारित थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹4885.36 करोड़ रहा तथा कंपनी का अर्जित लाभ ₹637.82 करोड़ था।

7. गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड

कंपनी की स्थापना वर्ष 1884 में हुई। वर्ष 1916 में इसका प्रारंभिक नाम गार्डन रीच वर्क्स था और भारत सरकार के द्वारा अप्रैल 1960 में अधिग्रहीत करने के बाद अभियांत्रिकी उत्पादों की विविधता के कारण इसका नाम 01 जनवरी 1977 को बदलकर गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड कर दिया गया। कंपनी पोतों के निर्माण, उसकी मरम्मत, इंजन के पूर्ण के निर्माण तथा जांच का कार्य करती है।

कंपनी का पंजीकृत प्रधान कार्यालय कोलकाता में है। इसकी छः निर्माता इकाईयाँ हैं जिनमें से पाँच इकाईयाँ कोलकाता, पश्चिम बंगाल तथा उसके आसपास में हैं तथा एक इकाई राँची, झारखंड में है।

31 मार्च 2016 को कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹125.00 करोड़ थी। प्रदत्त पूंजी ₹123.84 करोड़ थी जो पूर्णरूप से भारत सरकार द्वारा धारित थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹1881.77 करोड़ था तथा कंपनी का अर्जित लाभ ₹160.72 करोड़ था।

8. गोवा शिपयार्ड लिमिटेड

गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी.एस.एल) 1957 में स्थापित हुई जो भारत के पश्चिम तट का एक अग्रणी आई.एस.ओ. 9001-2008 प्रमाणित शिपयार्ड है और भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन कार्य करती है।

कंपनी का पंजीकृत कार्यालय वास्को डी गामा, गोवा में स्थित है। कंपनी पोत निर्माण, उसकी मरम्मत, सामान्य अभियांत्रिकी सेवाएँ तथा अतिरिक्त पूर्णों की आपूर्ति का कार्य करती है।

31 मार्च 2016 को कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹40.00 करोड़ थी। प्रदत्त पूंजी ₹29.10 करोड़ थी जिसका ₹14.87 करोड़ (51.09 प्रतिशत) भारत सरकार द्वारा धारित है तथा ₹13.74 करोड़ (47.21 प्रतिशत) माझगाव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड द्वारा धारित है। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹786.37 करोड़ था तथा कंपनी की अर्जित आय ₹61.89 करोड़ थी।

9. हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड

1951 में स्थापित हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एच.एस.एल) पोतों के निर्माण तथा उनकी मरम्मत के कार्य में कार्यरत है। इस कम्पनी का प्रशासनिक नियंत्रण जोकि पूर्व में शिपिंग मंत्रालय के अधीन था उसे फरवरी 2010 के दौरान रक्षा मंत्रालय के अधीन स्थानांतरित कर दिया गया।

कंपनी का पंजीकृत कार्यालय तथा उत्पादन इकाई गांधीग्राम, विशाखापट्टनम में स्थित है।

31 मार्च 2016 को कंपनी की प्राधिकृत पूंजी ₹304.00 करोड़ थी। प्रदत्त पूंजी ₹301.99 करोड़ थी जो भारत सरकार द्वारा पूर्ण रूप से धारित थी। वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी का कुल राजस्व ₹648.56 करोड़ था तथा कंपनी द्वारा अर्जित लाभ ₹19.00 करोड़ था। 31 मार्च 2016 को कंपनी की संचित हानि ₹1306.37 करोड़ थी।

1.5 ब्याज से आय

डी.पी.एस.यू के लिए रक्षा मंत्रालय एक मुख्य ग्राहक था। छः डी.पी.एस.यू के अन्य आयों के विश्लेषण ने यह बताया कि इन सभी डी.पी.एस. यू के राजस्व का मुख्य स्रोत ब्याज से आय है, जिसमें ग्राहकों से प्राप्त अत्यधिक अग्रिम राशि भी समाहित है। छः डी.पी.एस. यू के सम्बन्ध में 31 मार्च 2016 को समाप्त 3 वर्षों के दौरान 31 मार्च को ग्राहकों से प्राप्त अग्रिम/प्रगति भुगतानों तथा बकायों, ब्याज आय, कर के उपरान्त लाभ तथा ब्याज आय पर कर के उपरान्त लाभ का प्रतिशत आदि का ब्यौरा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका - 1.1

(राशि ₹ करोड़ में)

डी.पी.एस.यू. का नाम	ब्यौरे	2013-14	2014-15	2015-16
हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहकों से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	9191.83	8024.56	7501.42
	अवधि जमा	16931.53	17200.65	12969.35
	ब्याज से आय (अवधि जमा से प्राप्त)	2065.35	1630.92	1548.57
	कर के बाद प्राप्त लाभ	2692.52	2388.05	1653.77
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	76.71	68.30	93.64
भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहकों से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	5272.68	4965.84	6311.37
	अवधि जमा	1343.96	1601.11	2018.31
	ब्याज से आय (अवधि जमा से प्राप्त)	413.66	419.74	458.51
	कर के बाद लाभ का प्रतिशत	931.62	1167.24	1357.67
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	44.40	35.96	33.77

डी.पी.एस.यू. का नाम	ब्यौरे	2013-14	2014-15	2015-16
भारत डायनामिक्स लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहको से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	5765.78	5487.39	5474.61
	अवधि जमा	4151.00	3632.00	3247.12
	ब्याज से आय(अवधि जमा से प्राप्त)	411.85	384.98	301.16
	कर के बाद लाभ का प्रतिशत	345.51	418.57	563.24
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	119.20	91.98	53.47
माझगाँव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहको से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	24419.21	27021.03	28767.78
	अवधि जमा	5237.66	7589.55	8736.41
	ब्याज से आय(अवधि जमा से प्राप्त)	517.81	515.89	675.57
	कर के बाद लाभ का प्रतिशत	397.61	491.59	637.82
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	130.23	104.94	105.92
गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहको से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	4891.95	5536.74	5555.37
	अवधि जमा	432.00	1965.00	2455.78
	ब्याज से आय(अवधि जमा से प्राप्त)	82.23	33.17	168.68
	कर के बाद लाभ का प्रतिशत	121.46	43.45	160.72
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	67.70	76.34	104.95
गोवा शिपयार्ड लिमिटेड	31 मार्च तक ग्राहको से प्राप्त अग्रिम/ प्रगति भुगतान तथा बकाये	405.17	475.64	473.55
	अवधि जमा	409.44	519.10	222.65
	ब्याज से आय(अवधि जमा से प्राप्त)	38.62	39.10	39.00
	कर के बाद लाभ का प्रतिशत	(-) 61.09	78.24	61.89
	ब्याज आय का कर से प्राप्त लाभ से प्रतिशत	-	49.97	63.02

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि छः डी.पी.एस.यू. ने रक्षा मंत्रालय से भारी अग्रिम प्राप्त की है तथा तीनों वर्षों के दौरान कर के उपरान्त प्राप्त लाभ का मुख्य अंश ब्याज से प्राप्त हुआ है।

अध्याय II

निष्पादन लेखापरीक्षा

2.1 पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्बेट के निर्माण तथा सुपुर्दगी पर निष्पादन लेखापरीक्षा



2.1.1 परिचय

रक्षा मंत्रालय द्वारा (मार्च 2003) सुरक्षा पर कैबिनेट समिति (सी.सी.एस.) को भारतीय नौसेना (आई.एन.) को चार पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्बेट के स्वदेशी निर्माण हेतु अनुमोदन प्राप्त करने के लिए एक प्रस्ताव (मार्च 2003) प्रस्तुत किया। प्रस्ताव में बताया गया कि कैबिनेट की आपातकालीन समिति ने (1964) भारतीय नौसेना के लिए X क्रूजर/विध्वंसक/फ्रिगेट के बल स्तर को स्वीकार किया जो X पोतों के बल स्तर से भिन्न था। उन X में से तीन को 2006 तक सेवामुक्त किया जाना था, दो पोत गार्डन रीच शिपबिल्डर्स तथा इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) के निर्माणाधीन थे तथा तीन पोतों को रूस में निर्मित किया जा रहा था। 2007 के अन्त तक, बल स्तर X का हो गया। प्रस्ताव युद्ध पोतों के बल स्तर में संभावित कमी को पूरा करना था।

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट की परिकल्पित भूमिका है

- अ) वाहक युद्ध समूह (सी.बी.जी.) को ए.एस.डब्ल्यू. क्षमता उपलब्ध कराना;
- ब) ए.एस.डब्ल्यू. हेलिकॉप्टरों का संचालन और नियंत्रण;
- स) ए.एस.डब्ल्यू. निगरानी नियंत्रण पटल के रूप में कार्य;

द) गृह बंदरगाहों पर पहुँचने वाले शिपिंग मार्ग में व्यापारियों को ए.एस.डब्ल्यू. सुरक्षा उपलब्ध कराना; और

ई) निर्दिष्ट क्षेत्रों में पनडुब्बी की खोज स्थिति का निर्धारण और उसका नाश

स्वदेशी हथियार तथा सेंसर फिट में हल माउन्टेड सोनार (एच.यू.एम.एस.ए.), एक्टिव टॉड अरे सोनार (ए.टी.ए.एस.), एडवॉन्सड टॉरपीडो डिफेन्स सिस्टम (ए.टी.ए.एस.), अंडर वाटर टेलीफोन (यू.डब्ल्यू.टी.), बाथी थर्मोग्राफ (एक्स.बी.टी.) तथा ए.एस.डब्ल्यू. फायर कंट्रोल प्रणाली को समाहित करता है। पोत टॉरपीडो, दो प्रक्षेपास्त्र प्रक्षेपकों, हैलो बॉर्न टॉरपीडो तथा गहराई प्रक्षेपक को धारण कर सकेगा। कॉर्वेटों की रूपरेखा बनाते समय उसमें कुछ गुप्त विशेषताएँ लाई गईं जिससे उनमें अंतर्जल कोलाहल, राडार अनुप्रस्थ काट तथा अवरक्त उत्सर्जन कम हो सके। पोत में एक एडवॉन्स लाईट हैलीकॉप्टर (ए.एल.एच.) तथा टेलीस्कोपिक स्टोवेज हैंगर होगा जो सीकिंग टाईप हैलीकॉप्टर को समाहित कर सकेगा।

नियोजित सेवा में शामिल करने (2002-03 से 2006-07 तक की दसवीं योजना तथा 2006-07 से 2011-12 तक के बीच की ग्यारहवीं योजना के दौरान चार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण में) का उद्देश्य आंशिक रूप से तीन ए.एस.डब्ल्यू. फ्रिगेटों तथा दस ए.एस.डब्ल्यू. पोतों की डीकमीशनिंग करने के कारण ए.एस.डब्ल्यू. की क्षमता में आई कमी की क्षतिपूर्ति करना था।

सी.सी.एस. नोट के अनुसार चार कॉर्वेटों के निर्माण की अनुमानित लागत ₹2871.27 करोड़ थी जिसमें उत्पाद शुल्क तथा विदेशी विनिमय (एफ.ई.) का ₹564.52 करोड़ समाहित था। प्रथम पोत की आपूर्ति का समय, निर्माण कार्य के प्रारम्भ से लेकर चार वर्षों तक रहा। तदनंतर पोतों का निर्माण तथा उनकी आपूर्ति 18 महीने के अंतराल से प्रभावित हुई। इस प्रकार निर्माण का कार्य 2004, 2005, 2007 तथा 2008 में प्रारम्भ होना था तथा उसकी आपूर्ति क्रमशः 2008, 2009, 2011 तथा 2012 में होनी थी।

भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय ने (मार्च 2003) एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) (आई.एच.क्यू. (एन)) को भारतीय नौसेना के लिए चार कॉर्वेटों के निर्माण हेतु प्रोजेक्ट की कुल लागत (2001-02 मूल्य स्तर) ₹3051.27 करोड़¹ भारत के राष्ट्रपति के अनुमोदन के सूचित किया। रक्षा मंत्रालय ने चार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के निर्माण तथा आपूर्ति हेतु एक आशय पत्र (एल.ओ.आई) गार्डन रीच शिपबिल्डर्स तथा इंजीनियर्स लिमिटेड (जी.आर.एस.ई.) कोलकाता को (मार्च 2003) सौंप दिया। आई.एच.क्यू. (एन) के एल.ओ.आई. के अनुसार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट का निर्माण नौसेना डिजाइन निदेशालय (डी.एन.डी) द्वारा तैयार करना था। जी.आर.एस.ई. को एकीकृत मुख्यालय (एन) द्वारा नामांकित विक्रेताओं से उत्पादों तथा सेवाओं को खरीदना था।

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट पश्चिमी नौसेना कमान, विशाखापट्टनम के अंतर्गत कमीशन किया जाना था।

¹ पोतों का निर्माण ₹2700.20 करोड़, बी तथा डी कलपुर्जों की लागत ₹171.07 करोड़ तथा यार्ड सुविधाओं में वृद्धि की लागत ₹180.00 करोड़।

निर्माण विशिष्टताएँ तथा सामान्य प्रबन्ध (जी.ए.) आरेख, पोतों के दो आधारभूत दस्तावेज जिनका निर्माण तथा प्रदान डी.एन.डी द्वारा होता है। डी.एन.डी. ने निर्माण विशिष्टताओं तथा जी.ए. आरेखों को 2006 में ही अंतिम रूप दे दिया था, पर 2008 तक इसमें आमूलचूल परिवर्तन होते रहे। डी.एन.डी द्वारा निर्माण विशिष्टताओं तथा जी.ए. आरेखों के अंतिम रूप के निर्धारण के आधार पर जी.आर.एस.ई. ने (सितम्बर 2008) एक संशोधित अनुमानित लागत ₹10665.55 करोड़ प्रस्तुत की। सी.एन.सी. की बैठक (अक्टूबर 2008 तथा जनवरी 2011) के बाद संशोधित लागत ₹7852.39 करोड़ हो गई। प्रोजेक्ट की लागत में आई वृद्धि के कई कारण थे जैसे मजदूरी में 242 प्रतिशत की वृद्धि (₹472.68 करोड़ से ₹1615.14 करोड़), उत्पादों के मूल्य में 99 प्रतिशत वृद्धि (₹1822.00 करोड़ से ₹3625.91 करोड़ तक), जी.आर.एस.ई. की सुविधाओं के आधुनिकीकरण में 84 प्रतिशत की वृद्धि (₹180 करोड़ से ₹331.27 करोड़ तक) तथा बेस व डिपो (बी. एण्ड डी.) कलपुर्जा में 454 प्रतिशत की वृद्धि (₹171.07 करोड़ से ₹947.04 करोड़ तक)। जी.आर.एस.ई. ने उपकरणों, हथियारों तथा सेंसर फिट में किये गए महत्वपूर्ण बदलावों में वृद्धि, विभिन्न उपकरणों पर किया गया स्वदेशीकरण प्रयत्न तथा पोत की विशिष्टियों में आए भारी विस्तार का कारण पोत की निर्णायक विशेषताएँ प्रारंभिक अवधारणा से काफी भिन्न होना बताया। सी.सी.एस. की स्वीकृति (अप्रैल 2012) ₹7852.39² करोड़ की संशोधित लागत के लिए ली गई। रक्षा मंत्रालय तथा जी.आर.एस. ई. के मध्य (जून 2012) चार पोतों के निर्माण तथा आपूर्ति के लिए निश्चित मूल्य के आधार पर एक अनुबंध हस्ताक्षरित हुआ।

लेखापरीक्षा का क्षेत्र एवं उद्देश्य

यह निष्पादन लेखापरीक्षा जी.आर.एस.ई. द्वारा 2002-03 से 2015-16 की अवधि के दौरान चार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के अभिकल्प, निर्माण एवं आपूर्ति पर केन्द्रित है।

यह परियोजना तकनीकी रूप से उन्नत स्वदेशी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के प्रवर्तन के उद्देश्य से आरम्भ की गई थी। निष्पादन लेखापरीक्षा का उद्देश्य निम्नलिखित जाँचों को करना था:

- क्या जी.आर.एस.ई. उन्नत ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण हेतु सामर्थ्य विकसित करने में सक्षम था;
- क्या भारतीय नौसेना प्रवर्तन योजना के अनुसार तकनीकी रूप से उन्नत स्वदेशी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के प्रवर्तन हेतु सक्षम थी;
- क्या भारतीय नौसेना द्वारा तकनीकी आवश्यकताओं को प्राप्त किया गया और क्या ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट द्वारा नियत लाभों को अर्जित किया गया।

लेखापरीक्षा मापदण्ड

² पोतों का निर्माण ₹6574.07 करोड़, बी तथा डी कलपुर्जा की लागत ₹947.04 करोड़ तथा याई सुविधाओं में वृद्धि की लागत ₹331.27 करोड़।

पोतों के कार्य निष्पादन, सुपुर्दगी और निर्माण के मूल्यांकन हेतु मापदण्ड निम्न प्रकार हैं:-

- सी.सी.एस. अनुमोदन
- भारतीय नौसेना की तकनीकी आवश्यकताओं का विवरण,
- भारतीय नौसेना की निर्माण विशिष्टताएँ/निर्माण योजना दस्तावेज
- भारतीय नौसेना तथा उपसंविदाकार के साथ संविदा
- रक्षा सामग्री उपलब्धि कार्यविधि/नियमावली और स्वेदशी पोत निर्माण प्रक्रिया
- मंत्रालय के अभिलेख और दिशा निर्देश
- जी.आर.एस.ई. बोर्ड की संस्वीकृतियाँ एवं अनुमोदन; आंतरिक आदेश एवं परिपत्र
- जी.आर.एस.ई. द्वारा भारतीय नौसेना को प्रस्तुत की गई मासिक प्रगति प्रतिवेदन
- सर्वोच्च समिति और परियोजना समीक्षा उप-समिति का कार्यवृत्त
- कार्यक्रम निरीक्षण पुनरीक्षण तकनीक (पी.ई.आर.टी.) एवं पोत निर्माण के लिए कार्य योजना
- जी.आर.एस.ई. की इन्वोइस और भुगतान किए गए बिल

पूर्ववर्ती लेखापरीक्षा का क्षेत्र

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा 'स्वदेश में निर्मित भारतीय नौसेना के युद्ध पोत' पर निष्पादन लेखापरीक्षा की गई और इसे 2010-11 की प्रतिवेदन सं. 32 में शामिल किया गया। प्रतिवेदन में 2005-06 से 2009-10 के अवलोकन और 1986 से 2003 तक की अनुमोदित परियोजनाएँ शामिल थी। ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के अवलोकनों में संविदा के अंतिमकरण में विलम्ब के कारणों में जी.आर.एस.ई. का चयन, जिसकी इस तरह के पोतों के निर्माण में कोई पूर्व दक्षता नहीं है, श्रम के घंटों के अंतिमकरण में विलम्ब, पोत के ढाँचे के अभिकल्प एवं उपस्करों में परिवर्तन, संविदा के तय होने से पूर्व ही निधियों को अदा करना, संविदा लागतों में असामान्य संशोधन को शामिल किया गया है। सभी अवलोकन संविदा तय होने के पूर्व के थे। प्रतिवेदन पर सार्वजनिक लेखाओं की समिति (पी.ए.सी.) द्वारा चर्चा की गई थी और मंत्रालय द्वारा पी.ए.सी. के अवलोकनों/सिफारिशों पर की गई कार्रवाई को पी.ए.सी. की 2015-16 के प्रतिवेदन सं. 32 में शामिल किया गया।

लेखापरीक्षा विधि

लेखापरीक्षा आयोजित करते समय अपनाई गई लेखापरीक्षा विधि में शामिल है।

- (i) प्रबंधन, रक्षा मंत्रालय के प्रतिनिधि (संविदा तय करने वाले प्राधिकारी) महानिदेशक नौसेना अभिकल्प (परियोजना के लिए नोडल अभिकरण) के साथ दिनांक 26 मई 2016 को एक प्रवेश सम्मेलन (एन्ट्री सम्मेलन) आयोजित करना;

- (ii) नौसेना गोदीबाड़ा (डॉक यार्ड), पूर्वी नौसेना कमान विशाखापट्टनम, डी.एन.डी., नई दिल्ली और जी.आर.एस.ई., कोलकाता के अभिलेखों की जाँच;
- (iii) सूचना और संविदाओं तथा उनके कार्यान्वयन के सार हेतु और एम.आई.एस. प्रतिवेदन;
- (iv) उत्तरों और स्पष्टीकरणों के लिए जारी किए गए प्रारम्भिक लेखापरीक्षा अवलोकन;
- (v) जी.आर.एस.ई. के प्रबंधन और डी.एन.डी. के साथ दिनांक 9 दिसंबर 2016 और 11 जनवरी 2017 को क्रमशः लेखापरीक्षा निष्कर्षों और संभावित सिफारिशों पर चर्चा करने के लिए एक्जिट कान्फ्रेंस आयोजित की गई। प्रतिवेदन के अंतिमकरण में प्रबंधन और डी.एन.डी. के दृष्टिकोणों को माना गया।

लेखा परीक्षा निष्कर्ष

2.1.2 लेखा परीक्षा उद्देश्य 1: क्या जी.आर.एस.ई. उन्नत ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट को बनाने की क्षमता का विकास करने में सक्षम था

2.1.2.1 युद्धपोतों के यथा समय निर्माण हेतु आधुनिक बुनियादी ढाँचे की स्थापना का न होना

मार्च 2003 में ₹180.00 करोड़ की जगह रक्षा मंत्रालय से हुई संविदा (जून 2012) के अनुसार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के निर्माण हेतु आवश्यक बुनियादी ढाँचे के विस्तार हेतु ₹331.27 करोड़ स्वीकृत किये गये। मार्च 2003 के सी.सी.एस. नोट के अनुसार कॉर्वेट निर्माण हेतु एक बड़े प्रांगण का आधुनिकीकरण करना था क्योंकि उपलब्ध बुनियादी ढाँचा पूर्णतया अपर्याप्त माना गया था। नवीनीकरण का कार्य जो कि सी.सी.एस. नोट के अनुसार जुलाई 2009 तक संपन्न हो जाना चाहिए था वह वर्ष 2013-14 में संपन्न हुआ। इस प्रकार शिपयार्ड के नवीनीकरण तथा कॉर्वेटों के निर्माण का कार्य साथ-साथ किया गया।

2.1.2.2 सुव्यवस्थित योजना की कमी

मार्च 2003 में जारी किये गये एल.ओ.आई. के अनुसार जी.आर.एस.ई. को अप्रैल 2003 तक प्रोजेक्ट लेने के लिए निर्माण तथा खरीद की रूपरेखा, निर्माण योजना हेतु आवश्यक धनराशि का पूर्वानुमान लगाना तथा योजनाएँ बनाने का कार्य संपन्न करना था।

अन्य बड़े पोतों के निर्माण के अनुभव के आधार पर जी.आर.एस.ई. द्वारा निर्माण कार्य की समय सीमा 42 से 48 महीने सूचित की गई। एल.ओ.आई. के जारी होने के तुरंत बाद संविदा अपना अंतिम रूप नहीं ले सकी जिसके कारण निर्माण हेतु आवश्यक वस्तुओं के संबंध में स्पष्टता की कमी तथा निर्माण प्रक्रिया की रूपरेखा को अंतिम रूप न दे पाना था। जी.आर.एस.ई.

ने पहले दो ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों (3017 और 3018) के पूर्व-लॉन्च क्रियाकलापों के लिए पी.ई.आर.टी तैयार नहीं की।

कंट्रोलरेंट ऑफ वार प्रोडक्शन एण्ड एक्वीजिशन प्रोजेक्ट रिव्यू मीटिंग (सी.पी.आर.एम.) के अनुसार चार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के निर्माण की निर्धारित तिथि तथा आपूर्ति की वास्तविक तिथि और उसकी उपलब्धियों का विस्तृत विवरण **अनुलग्नक-1** में दिया गया है।

यह पाया गया कि जी.आर.एस. ई. केवल “शुरूआत के निर्माण” के दिनों में निर्धारित किये गये समय का पालन कर पाई। तदनंतर मुख्य स्तर तक पहुँचने में देरी हुई जिसके कारण सी.पी.आर.एम. द्वारा निर्धारित तिथि में बदलाव हुए।

आगे जी.आर.एस.ई. के द्वारा तैयार किए गए पी.ई.आर.टी. का सी.पी.आर.एम. में निर्धारित तिथियों के बीच तालमेल न होने के कारण बार बार जी.आर.एस.ई. को पी.ई.आर.टी. चार्ट में बदलाव करना पड़ा।

प्रबंधन लेखापरीक्षा अवलोकन के साथ सहमत था और यह बात स्वीकार की कि एल.ओ.आई. के समय केवल पोत निर्माण की रूपरेखात्मक जानकारी उपलब्ध थी तथा डी.एन.डी. के द्वारा प्रणाली डिजाइन को अंतिम रूप देना बाकी था। युद्धपोत ग्रेड इस्पात भी स्वदेशी रूप से विकासाधीन था तथा उत्पादन केवल इस्पात की प्राप्ति के उपरान्त शुरू किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त ग्राहकों की आवश्यकताओं के अनुरूप आरेख/विशिष्टियों में बदलाव था, जो देरी का कारण बना। इसके फलस्वरूप पी.ई.आर.टी. में समय-समय पर बदलाव हुए जो अपरिहार्य थे।

2.1.2.3 डिजाइन को अन्तिम रूप देना

मार्च 2003 की एल.ओ.आई. में इंगित किया गया कि डी.एन.डी. के डिजाइन के अनुसार ए.एस.डब्ल्यू. तैयार की जाएगी। जी.आर.एस.ई. को अप्रैल 2003 तक निर्माण योजना आरेख की योजना तथा विशिष्टियाँ डी.एन.डी. को प्रस्तुत करनी थी। उस पर ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण के लिए रूपरेखा की विशिष्टियाँ, आरेख की रूपरेखा तथा उससे जुड़े अन्य दस्तावेजों को जी.आर.एस.ई. को उसकी प्राप्ति के चार सप्ताह भीतर अग्रेषित करना था।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि एल.ओ.आई. की प्राप्ति के समय जी.आर.एस.ई. को केवल पोत की रूपरेखात्मक विशिष्टियाँ उपलब्ध कराई गई तथा डी.एन.डी. द्वारा प्रणाली की रूपरेखा, उपकरणों की विशिष्टताएँ, हथियारों और सेंसर फिट का अंतिमकरण का कार्य किया जाना था। डी.एन.डी. ने 2006 में इसको अंतिम रूप दिया तथा मुख्य संशोधन का कार्य 2008 तक चलता रहा। जिसके परिणामस्वरूप जनरल रिक्वायरमेंट फॉर एक्सेप्टेंस ऑफ क्वालिटी (जी.आर.ए.क्यू.) को तैयार करने में भी विलम्ब हुआ।

अधोलिखित तालिका व्यवस्थित रूप से प्रणाली डिजाइन, डी.एन.डी. के द्वारा अनुमोदन, संशोधनों की संख्या तथा समय का सार है:

तालिका 2.1: प्रणाली के डिजाइन में आए सुधारों की संख्या का विवरण

विभाग	प्रमुख प्रणाली की संख्या	डी.एन.डी. द्वारा डिजाइन के अनुमोदन की तिथि	डिजाइन में बदलाव हेतु प्रदत्त अवधि	डिजाइनों में आए बदलावों की संख्या (न्यूनतम से अधिकतम)	एल.ओ.आई. प्रदत्त होने के बाद महीने में हुई देरी की संख्या (मार्च 2003)	अंतिम बदलाव के समय तक एल.ओ.आई. (मार्च 2003) प्रदान करने के बाद महीनों में हुई देरी
हल और सुपर स्ट्रक्चर	85	जुलाई 2005 से मार्च 2010	दिसम्बर 2005 से अक्टूबर 2013 तक	1 से 10	28 से 84	33 से 127
हल आऊटफिट	56	सितम्बर 2005 से मई 2015	अप्रैल 2006 से जून 2016	1 से 24	30 से 146	37 से 159
मशीनरी	31	फरवरी 2006 से अगस्त 2010	जनवरी 2007 से फरवरी 2013	1 से 13	35 से 89	46 से 119
विद्युत उपकरण तथा हथियार	75	जून 2006 से जुलाई 2015	जुलाई 2006 से जून 2016	1 से 16	39 से 148	40 से 159

लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा के परिशिष्ट ई में दर्शाए गए आरेख को जुलाई 2005 और जून 2016 के बीच डी.एन.डी. द्वारा जी.आर.एस.ई. को अग्रेषित किया गया। आगे तालिका में यह देखा जा सकता है कि अनुमोदित डिजाइन में जून 2016 के अंत तक 24 बार परिवर्तन हुए हैं। बार-बार होने वाले परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मुख्य प्रणालियों के डिजाइनों को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका जिसने कॉवर्ट निर्माण की कार्ययोजना को भी बुरी तरह प्रभावित किया। इन सभी कारणों से डिजाइन को अंतिम रूप प्रदान करने में काफी समय बीत गया जिससे शुरुआत में देरी हुई व योजना के विकास की गति भी धीमी हो गई।

इस प्रकार एल.ओ.आई. के जारी करने से पूर्व उपयुक्त देखरेख तथा उचित समयसीमा के निर्धारण न होने के कारण डी.एन.डी. डिजाइन को अन्तिम रूप देने में असमर्थ रहा जिससे कॉवर्ट निर्माण में देरी हुई।

2.1.2.4 तकनीकी आवश्यकता का विवरण (एस.ओ.टी.आर.)

प्रमुख उपकरण के लिए एस.ओ.टी.आर., भारतीय नौसेना के पेशेवर निदेशालय द्वारा परियोजना के उत्पादन निदेशालय अर्थात् डी.एन.डी. के साथ परामर्श करके तैयार किया जाता है। एस.ओ.टी.आर. को तैयार करने के बाद आपूर्ति हेतु संविदा के हस्ताक्षर से पूर्व विक्रेता को उसे प्रदान करने हेतु जी.आर.एस.ई. को सौंपा गया। अनुलग्नक-11 में अनुमोदन की तिथियाँ, संशोधन

तथा माँग पत्र के बीच समय अंतराल से वर्तमान संशोधन तक का पूर्ण ब्यौरा प्रस्तुत है। लेखापरीक्षा ने यह देखा कि एस.ओ.टी.आर. को अंतिम रूप देने में लिया गया समय 32 से 68 महीने हो गया जिसने ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण की प्रगति को प्रभावित किया।

एकीकृत मुख्यालय इस संबंध में मौन रहा।

2.1.2.5. पोत निर्माण में मिश्रित संरचनाओं का उपयोग

संविदा के अनुसार (जून 2012) कॉर्वेट का अनुमानित भार 3170 टन था। 3017 तथा 3018 के प्रथम दो कॉर्वेटों निर्माण के दौरान डी.एन.डी. ने यह पाया कि विभिन्न मूलभूत परिवर्तनों के प्रयोग में लाए जाने के कारण कॉर्वेट के भार में वृद्धि हुई। डी.एन.डी. ने चार में से तीन कॉर्वेट के भार में कमी लाने हेतु इस्पात सुपर संरचना के स्थान पर मिश्रित सुपर संरचना के प्रयोग का सुझाव (मई 2009) दिया जिससे कॉर्वेट का भार 70 से 80 टन तक कम किया जा सकता था। विदेशी विक्रेताओं से सामग्री की खरीद में हुए विलम्ब के कारण जी.आर.एस.ई. ने विचार किया कि मिश्रित प्रणाली का प्रयोग केवल अंतिम दो कॉर्वेटों के लिए किया जाए। एकीकृत मुख्यालय (एन) के द्वारा नामांकित तीन उपक्रमों³ से निविदाएँ आमंत्रित (मई 2009) करने के उपरान्त दो कॉर्वेटों अर्थात् 3019 तथा 3020 का लागत मूल्य ₹123.65 करोड़ पर थायसनक्रप मरीन सिस्टम्स इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड (टी.के.एम.एस.आई.) को सितम्बर 2010 में दो कॉर्वेटों के लिए मिश्रित सुपर स्ट्रक्चर सामग्री तथा उसमें संबंधित कार्यों का क्रय आदेश दिया गया। मिश्रित सुपर संरचना के कारण हुई अतिरिक्त लागत को जून 2012 में हस्ताक्षरित एक संविदा के अनुसार पूरा किया गया।

लेखापरीक्षा का तर्क है कि पोत निर्माण की ठोस योजना के अभाव में कॉर्वेट का भार बढ़ गया था। परियोजना की स्वीकृति से पूर्व श्रृंखलाबद्ध रीति से पोतों के निर्माण की योजना के बीच में अपर्याप्त तैयारी से निर्माण योजना/विधि में बड़ा परिवर्तन हुआ, जिससे स्वीकृत परिव्यय के लिए गैर-प्रतिबद्धता के साथ निर्माण लागत में बड़ी वृद्धि हुई। आगे मिश्रित सुपर संरचना का निर्माण विलम्ब से अर्थात् मई 2009 के अंत में किया गया व क्रय आदेश 15 से 23 महीने की पूर्ति के समय के साथ सितंबर 2010 में दिया गया जिससे निर्माण कार्य योजना में अत्याधिक विलम्ब हुआ।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि पोतों के भार को कम करने की दृष्टि से क्रेता ने यह निर्धारित किया कि पोत निर्माण के लिए नए तकनीक को अपनाने तथा पोत के संपूर्ण भार को कम करने से संबंधित सभी दृष्टिकोणों को ध्यान में रखते हुए कार्बन कॉम्पोसिट सुपर संरचना द्वारा उन्नत तकनीक के माध्यम से पोतों का निर्माण किया जाए।

³ मैसर्स इन्टरमरीन, ईटली; मैसर्स कोकुम्स, स्वीडन तथा मैसर्स कांगनम कॉर्प, कोरिया

यह उत्तर विश्वासनीय नहीं था और प्रारंभ से ही पोटों के डिजाइन की दोषपूर्णता की ओर संकेत करता था।

2.1.2.6. एकल विक्रेताओं का नामांकन

जी.आर.एस.ई. को विभिन्न प्रणालियों के लिए एकीकृत मुख्यालय (एन) द्वारा नामांकित विक्रेताओं को क्रय आदेश देना था। एकीकृत मुख्यालय (एन) ने विक्रेताओं का नामांकन आग्रह, जाँच, तकनीकी परीक्षण तथा चयन की प्रक्रियाओं के पश्चात किया। तदनुसार, डी.एन.डी. ने जी.आर.एस.ई. को अधिप्राप्ति कार्य प्रारम्भ करने की सूचना दी।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि एकीकृत मुख्यालय (एन) ने एकल स्रोत विक्रेताओं को 59 प्रमुख मशीनरी/उपकरणों/हथियारों और संवेदक प्रणाली के लिए नामांकित किया। ऐसे एकल स्रोत विक्रेताओं पर 132 क्रय आदेश देने का मूल्य ₹1992.61 करोड़ था जो सामग्री की कुल लागत ₹3453.24 करोड़ का 57.70 प्रतिशत था। बी.ई.एल., एल. एण्ड टी., बी.एच.ई.एल., के.ओ.ई.एल., जी.एस.एफ., वार्टसिला तथा यॉर्क इत्यादि वे प्रमुख एकल विक्रेता हैं जिनको जी.आर.एस.ई. ने क्रय आदेश जारी किया।

एकीकृत मुख्यालय (एन) ने बताया (अक्टूबर 2016) कि उपकरणों के लिए विक्रेता पेशेवर निदेशालय के द्वारा नामांकित किए गए थे। सुयोग्य विक्रेता का चुनाव करना, एक सतत प्रक्रिया थी और सूची समय-समय पर विक्रेताओं की क्षमता के मूल्यांकन के आधार पर अद्यतन की जाती थी।

प्रबंधन ने बताया (दिसंबर 2016) कि उनके पास या तो बहुत कम विकल्प थे या विकल्प थे ही नहीं, क्योंकि आवश्यक वस्तुएँ/उपकरण या तो स्वामित्वपूर्ण थे अथवा उनके निर्यातक उपभोगकर्ता/खरीददार के द्वारा नामांकित किये गये थे।

एकीकृत मुख्यालय (एन)/जी.आर.एस.ई. के उत्तर ने साफ-साफ यह संकेत दिया कि एल.ओ.आई. प्रदान करने के समय भी खरीद के स्रोतों का निर्धारण नहीं हो पाया था। आगे, एकल विक्रेताओं का भारी प्रतिशत इस बात की ओर संकेत करता है कि एकल विक्रेता के द्वारा आपूर्ति न हो पाने या विलंब होने पर विक्रेता अद्यतनीकरण की प्रक्रिया की सूची को सुधारा जाए ताकि वैकल्पिक विक्रेताओं की उपलब्धता सुनिश्चित की जाए।

2.1.2.7. स्वदेशी विक्रेताओं द्वारा आपूर्ति में होने वाला अत्यधिक विलंब

जी.आर.एस.ई. ने एकीकृत मुख्यालय (एन) द्वारा नामांकित स्वदेशी विक्रेताओं से बारी-बारी सुपर्दगी के साथ 2005-06 और 2012-13 के बीच प्रमुख उपकरणों की खरीद के लिए क्रय

आदेश दिये। एकल स्रोत विक्रेताओं पर ₹1992.61 करोड़ मूल्य के 132 क्रय आदेश की समीक्षा पर लेखापरीक्षा ने यह पाया कि विक्रेता आपूर्ति की निर्धारित तिथियों का सख्ती से पालन नहीं कर रहे हैं तथा अनुलग्नक-III के अनुसार संशोधन द्वारा (2 से 13 की अवधि के बीच) साढ़े सात वर्षों तक सुपुर्दगी की समयावधि को बढ़ाया गया। स्वदेशी विक्रेताओं के द्वारा कार्य में देरी का कारण निर्माण तथा विकास में हुई देरी, कच्चे माल का ग्रहण/उत्पाद में देरी, विदेशी विक्रेताओं से अत्यधिक आयातित वस्तुओं के कारण उन पर निर्भर होना, घटकों तथा सुपुर्दगी की सूची में होने वाला परिवर्तन इत्यादि हैं।

एकीकृत मुख्यालय (एन) ने न तो स्वदेशी विक्रेताओं तथा केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम को एकल विक्रेता के रूप में नामांकित करने से पूर्व की तैयारी का मूल्यांकन किया और न ही प्रक्रिया के विकास के लिए वैल्किपिक विक्रेताओं की खोज की। इन कारणों से सी.सी.एस नोट में बताए समयानुसार पोत निर्माण की प्रक्रिया अपनी समय सीमा से मेल नहीं खा पाई।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि यह युद्धपोतों के निर्माण के स्वदेशीकरण के उद्देश्य को लेकर बनाई गई विकासात्मक परियोजना है। जब एस.ओ.टी.आर. बन गया तब जी.आर.एस.ई. ने नामांकित विक्रेताओं को क्रय आदेश दिया। प्रणाली के निर्माण में विक्रेताओं ने बहुत अधिक समय लिया। भारत में इन उपकरणों के कारण जो हानि हुई है उसे भविष्य में होने वाले लाभ द्वारा पूरा किया जाएगा, ऐसा विचार किया गया। एकल विक्रेताओं के संबंध में प्रबंधन ने यह कहा कि उनके पास या तो इसका कोई विकल्प नहीं था या बहुत ही कम विकल्प थे।

उत्तर विश्वसनीय नहीं था क्योंकि जी.आर.एस.ई. ने जिन एकल विक्रेताओं को क्रय आदेश दिया था उन्होंने आपूर्ति में विलंब किया। इस विलंब ने भारतीय नौसेना की पनडुब्बी रोधी युद्ध क्षमताओं को बहुत प्रभावित किया। 2003 तक पेट्या क्लास ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट की डीकमीशनिंग तथा 2012 तक लीन्डर/नीलगिरि श्रेणी के फ्रिगेट्स का ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के डीकमीशनिंग के कारण भारतीय नौसेना के ए.एस.डब्ल्यू. सामर्थ्य में अत्यधिक गिराव आई व पहला ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट जुलाई 2014 में बिना किसी विशेष रक्षा और आघात सामर्थ्य के सेवा में शामिल किया गया।

2.1.2.8. इस्पात की खरीद

एकीकृत मुख्यालय (एन) ने (मार्च 2004) स्टील अथोरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (एस.ए.आई.एल.) से डी.एम.आर. 249 ए इस्पात की खरीद हेतु सुझाव दिया जो रक्षा धातु कर्म अनुसंधान प्रयोगशाला, हैदराबाद में विकासाधीन था। सी.पी.आर.एम. (जुलाई 2004) में एकीकृत मुख्यालय/डी.एन.डी. ने जी.आर.एस.ई. को निर्देश दिया कि वे मैसर्स रोसोबोरान एक्सपोर्ट रूस (आर.ओ.ई.) से प्रथम कॉर्वेट इस्पात के लिए डी. 40 एस. खरीद सकते हैं जब तक डी.एम.आर. 249 ए इस्पात का स्वदेशी स्रोत से विकास किया जाए ताकि इस्पात की खरीद में विलम्ब से बचा जा सके जो एस.ए.आई.एल. द्वारा पहली बार तैयार किया जा रहा है। आर.ओ.ई. के साथ जब बात-चीत चल रही थी, जी.आर.एस.ई. ने द्वितीय तथा तृतीय कॉर्वेटों हेतु इस्पात की खरीद के लिए एस.ए.आई.एल. को दो क्रय आदेश दिये (अगस्त 2004)। एस.ए.आई.एल. ने

डी.एम.आर.एल. द्वारा उपलब्ध करायी गयी तकनीकी विशिष्टताओं पर आधारित इस्पात का विकास किया (सितम्बर 2004)। तथापि रॉलिंग आउट में सामने आने वाली समस्याओं के कारण सुपर्दगी समयसीमा का अनुपालन नहीं हो सका व जून 2008 तक समयसीमा को बढ़ा दिया गया। उच्च मूल्यों के कारण आर.ओ.ई. से खरीद नहीं की गई तथा शेष दो पोतों के लिए इस्पात की आवश्यकता हेतु क्रय आदेश एस.ए.आई.एल. को दिया गया (जून 2007)। अतः एस.ए.आई.एल. से इस्पात की आपूर्ति में विलंब नें कॉर्वेट के निर्माण को प्रभावित किया।

एकीकृत मुख्यालय (एन) ने यह बताया (अक्टूबर 2016) कि पी-28 पोतों का निर्माण वास्तव में डी 40 एस उच्च तन्य इस्पात, जिसे रूस से आयातित किया गया था, के द्वारा किया जाना निश्चित था। तदनंतर निर्माण के दौरान डी.एम.आर. 249 ए इस्पात के प्रयोग का प्रस्ताव अनुमोदित हुआ तथा एस.ए.आई.एल. पर अगस्त 2004 में क्रय आदेश पारित किया गया।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि एस.ए.आई.एल. तथा अन्य निजी उद्योगों से डी.एम.आर. 249 ए इस्पात प्लेटों तथा विभागों के स्वदेशी उत्पादन को स्थिर करने में एक लम्बा समय लगा साथ ही इस इस्पात के लिए विशेष इलेक्ट्रोड की स्थापना हेतु भी कुछ समय लिया गया। जी.आर.एस.ई. ने वेल्डरों की योग्यता के अनुरूप ब्यौरेवार कार्यविधि तैयार की और उपठेकेदारों के वेल्डरों के साथ-साथ जी.आर.एस.ई. के अंतर्गत कार्यरत वेल्डरों का प्रशिक्षण दिया गया। हालांकि इस स्वदेशीकरण प्रक्रिया ने ए.एस.डब्ल्यू.सी. के निर्माण की समयसीमा में विलंब किया, इसने नौसेनिक पोतों के निर्माण के लिए स्वदेशी रूप से विकसित इस्पात सामग्री का उपयोग किया जो स्वदेशीकरण तथा आत्मनिर्भरता की ओर एक बड़ा कदम था।

2003 में कॉर्वेट का संचालन और 2007 तक कॉर्वेट की डीकमीशनिंग योजना को ध्यान में रखते हुए विलम्ब निर्णायक था। स्वदेशी डी.एम.आर. 249 ए इस्पात की आपूर्ति का प्रारंभ 2008 में हुआ तथा पहले कॉर्वेट की आपूर्ति 2014 में हुई जिसने भारतीय नौसेना की पनडुब्बी रोधी क्षमताएँ सीमित कर दी जिसके कारण सात वर्षों तक भारतीय नौसेना के पास पनडुब्बी रोधी क्षमताओं के साथ केवल सीमित पोत थे।

2.1.2.9. शस्त्र अग्निशमन प्रणाली (एम.एफ.एफ.एस.) की खरीद

शस्त्र अग्निशमन प्रणाली (एम.एफ.एफ.एस.) मैग्जीन स्पेस, बंदूक बारबेट तथा हैलिकॉप्टर हैंगर स्पेस के अग्निशमन प्रणाली को स्वचालित रूप से उपलब्ध कराती है। जी.आर.एस.ई. ने एम.एफ.एफ.एस. की खरीद हेतु दुनियाभर से निविदाएँ आमंत्रित की थी (अप्रैल 2009)। तथापि एकीकृत मुख्यालय (एन) ने सूचित किया (जनवरी 2010) कि एम.एफ.एफ.एस., आर.ओ.ई. से ही खरीदा जाना है क्योंकि अधिकांश स्वदेशी डिजाइन द्वारा निर्मित युद्धपोत रूस के अंतर्सरकारी करार द्वारा खरीदे जाते थे। एकीकृत मुख्यालय (एन) द्वारा विक्रेताओं के नामांकन में एक वर्ष से अधिक समय के पश्चात ₹111.03 करोड़ की लागत पर एम.एफ.एफ.एस. के चार सेटों के लिए आर.ओ.ई. को एक क्रय आदेश दिया गया (मई 2011)। एम.एफ.एफ.एस., जी.आर.एस.ई. द्वारा दो वर्षों से अधिक विलंब के बाद प्राप्त किया गया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अवलोकनों से सहमति जताते हुए उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि एकीकृत मुख्यालय (एन) से विशिष्टता के ब्यौरे का अंतिमकरण, टेन्डर नेगोसिएशन कमीटी (टी.एन.सी.) के निष्कर्ष तथा एम.एफ.एफ.एस. की आरंभिक खरीद के लिए एकीकृत मुख्यालय (एन) के निर्देशों की अंतिम पावती ने काफी समय लिया।

उत्तर, लेखापरीक्षा अवलोकन की पुष्टि करता है कि एम.एफ.एफ.एस. के आदेश ने पहले पोत के निर्माण में विलंब कराया।

इस प्रकार, आवश्यक वस्तुओं के चयन की प्रक्रिया का विलंब से होना तथा एकल विक्रेताओं का नामांकन इन दोनों ने जी.आर.एस.ई. द्वारा ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण हेतु आवश्यक उपकरणों की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला।

निष्कर्ष

डी.एन.डी. ने निर्माण विशिष्टियों के अंतिमकरण तथा एल.ओ.आई. की प्राप्ति के पूर्व तथा निर्माण कार्य से पूर्व डिजाइन को अंतिम रूप देने का कार्य संपन्न नहीं किया। एकीकृत मुख्यालय (एन) विक्रेताओं को समय पर नामांकित करने में विफल रहा तथा स्वदेशी विकास हेतु भारतीय विक्रेताओं की तैयारी का मूल्यांकन करने में भी विफल रहा।

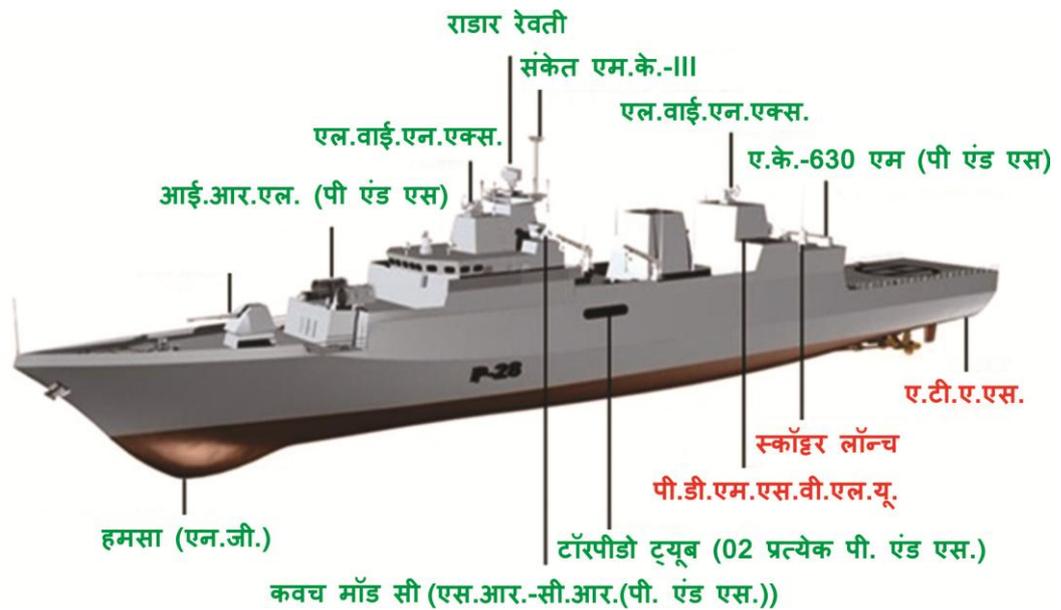
सिफारिशें

- रक्षा मंत्रालय आवश्यक मूलभूत ढाँचे का समय पर निर्माण निश्चित करे।
- युद्ध पोतों के निर्माण के समापन के साथ मेल करने हेतु विकासाधीन स्तर पर उपकरण का उसके अंतिम विकास के लिए एक स्पष्ट प्रगति मार्ग को तैयार करने की आवश्यकता है।
- एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) को वैकल्पिक विक्रेताओं का विकास करने की आवश्यकता है तथा नामांकन में विलंब के प्रभाव को तथा नामांकित विक्रेताओं द्वारा आपूर्ति में विफलता को न्यूनतम करने हेतु विक्रेता की साख का अद्यतन करने की आवश्यकता है।
- एकीकृत मुख्यालय को चाहिए कि वे विक्रेताओं को पहचानने हेतु वे उनकी पोत निर्माण विशेषज्ञता के आधार पर उनका चयन करे और उन्हें पोतों के समय पर सुपूर्दगी हेतु जिम्मेदार ठहराया जाए।

2.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: क्या भारतीय नौसेना तकनीकी रूप से उत्तम स्वदेशी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों को इंडक्शन योजना के अनुसार सेवा में शामिल करने योग्य थी।

2.1.3.1 परिचय

डी.एन.डी. की रूपरेखा के अनुसार जी.आर.एस.ई. द्वारा चार ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों का निर्माण विशेष विवरण की रूपरेखा विनिर्देश डिजाइनों तथा अन्य संबंधित दस्तावेजों के आधार पर किया जाना था। एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) विक्रेताओं के नामांकन, हथियारों तथा संवेदक प्रणालियों के विकास को निरीक्षण करने तथा स्वदेशीकरण को प्रोत्साहित करने के लिए जिम्मेदार है। जबकि जी.आर.एस.ई. ने क्रमशः जुलाई 2014 में आई.एन.एस. कामोर्टा (3017) तथा नवंबर 2015 में आई.एन.एस. कडमाट (3018) के दो ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों का निर्माण तथा सुपुर्दगी भारतीय नौसेना को की, शेष दो निर्माणाधीन (जनवरी 2017) थे।



लेखापरीक्षा ने यह पाया कि सुपुर्द किए गए ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों की संविदा में विनिर्दिष्ट अनुसार पनडुब्बी रोधी क्षमता के साथ पूरी तरह से सामर्थ्यवान नहीं थे। ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों के निर्माण क्षमताओं को प्रभावित करने वाले कारक नीचे दिए गए हैं:

2.1.3.2. ए.एस.डब्ल्यू कॉर्वेटों के निर्माण में हुआ विलम्ब

पोतवार, विभिन्न स्तरों पर, लिया गया समय नीचे प्रस्तुत है:

तालिका 2.2 - पोतों के अनुसार लिए गए समय का विवरण

क्र. सं.	क्रियाकलाप	कुल पोत निर्माण क्रियाकलाप	पूर्ण करने हेतु लिया गया समय (माह में)	पूर्ण करने हेतु दिसंबर 2016 तक लिया गया समय (माह में)

		के कार्य का प्रतिशत				
			3017	3018	3019	3020
	आरम्भ होने की तिथि		मार्च 2006	मार्च 2007	मार्च 2008	सितंबर 2009
	समाप्ति की तिथि		जून 2014	नवंबर 2015	प्रगति में	प्रगति में
	पूर्ण होने का प्रतिशत				85.96	48.96
1	हल	22.5	63	60	102	87
2	हल आऊट फिट (एच.ओ.एफ.)	17	81	95	78	60
3	नलसाजी	13.5	81	95	87	72
4	मशीनरी	12	78	77	66	45
5	विद्युत	12	69	71	60	42
6	वातानुकूलित संवातक तथा शीतलक प्रणाली (ए.सी.वी.आर)	3.5	48	68	60	39
7	हथियार	6	48	56	45	18
8	डिब्बे के बाहर फिटिंग	5	45	53	54	36
9	सेवाएं	8.5	54	65	45	24
	योग	100	99	104	105	87

जैसा कि उपरोक्त में से देख सकते हैं कि जी.आर.एस.ई. ने 99 महीनों में प्रथम ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट का निर्माण पूर्ण किया तथा 104 महीनों में द्वितीय। यद्यपि दिसंबर 2016 तक 105 महीनों तथा 87 महीनों का समय शेष दो पोतों के संबंध में लिया गया था, कार्य के पूर्ण होने का प्रतिशत क्रमशः मात्र 86 तथा 49 था।

द्वितीय कॉर्वेट (3018) की प्रथम कॉर्वेट (3017) के साथ निर्माण हेतु लिए गए क्रियाकलाप-वार समय की तुलना करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि 2 से 20 महीनों तक के बीच हुए नौ कार्यकलापों में से, (उपर्युक्त तालिका के मदों 2,3,5,6,7 तथा 8) छः में 3018 के संबंध में लिया गया समय 3017 द्वारा लिए गए समय से अधिक रहा। अन्य दो पोतों के संबंध में क्रियाकलाप-वार लिया गया समय प्रथम पोत के लिए गए समय से अधिक होने की भी संभावना थी। यह रक्षा मंत्रालय द्वारा श्रम उत्पादकता, बाहरी स्रोत, बाहरी फिटिंग, अधिप्राप्ति आदि जैसे निष्पादन मापदण्डों के लिए निर्धारित मापदंडों के विपरीत था। जिनमें समय के बाद पोत-दर पोत सुधार की संभावना थी। इसीलिए जी.आर.एस.ई. सीखने की अवस्था के लाभो को लेने में विफल रहा।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जी.आर.एस.ई. ने रक्षा मंत्रालय के वित्त मंत्रालय की कॉर्बेटों की लागत के संशोधन के संबंध में की गई टिप्पणियों के उत्तर में कहा (जनवरी 2012) कि जी.आर.एस.ई. के पास ए.एस.डब्ल्यू. श्रेणी के पोतों के निर्माण तथा सुपुर्दगी हेतु पर्याप्त तकनीकी क्षमता है। उन्होंने आगे कहा कि संकल्पना डिजाइन के आधार पर, जी.आर.एस.ई. ने विस्तृत डिजाइनों के साथ-साथ प्रणाली को सफलतापूर्वक विकसित किया तथा यह एकमात्र ऐसा रक्षा पोत यार्ड था जिसको डी एम आर 249 ए इस्पात का प्रयोग करने की प्रवीणता प्राप्त है।

2.1.3.3. ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट की लम्बित सुपुर्दगी हेतु परिनिर्धारित नुकसानी की वसूली

संविदा सुपुर्दगी अक्टूबर 2012 तथा जुलाई 2013 के विपरीत जुलाई 2014 तथा नवंबर 2015 के दौरान प्रथम दो कॉर्बेटों की सुपुर्दगी की गई। तीसरे और चौथे कॉर्बेटों का निर्माण प्रगति पर था जबकि उन्हें जुलाई 2014 तथा अप्रैल 2015 में सुपुर्द किया जाना चाहिये था।

कामोरटा



काडमाट



प्रथम दो कॉर्बेटों की सुपुर्दगी में विलम्ब के कारण, रक्षा मंत्रालय ने कामोरटा/काडमाट परिनिर्धारित नुकसानी (एल.डी.) ₹103.25 करोड़ (3017 के लिए ₹33.60 करोड़ तथा 3018 के लिए ₹69.65 करोड़) की राशि पर रोक लगाई। आगे, चूंकि शेष दो कॉर्बेटों हेतु संविदात्मक सुपुर्दगी तिथियाँ पहले ही समाप्त हो चुकी थी, जी.आर.एस.ई. संविदा के शर्तों के अनुसार ₹147.31 करोड़ के एल.डी. के भुगतान के लिए उत्तरदायी था। (पोतों की मूल लागत के 5 प्रतिशत की दर से 3019 के लिए ₹72.89 करोड़ तथा 3020 के लिए ₹74.42 करोड़)।

प्रबंधन ने, लेखापरीक्षा अवलोकन के साथ सहमत होते (दिसंबर 2016) समय, कहा कि विलम्ब का कारण पूर्णतः जी.आर.एस.ई. नहीं है। विलम्ब के लिए कारणों के विस्तृत विश्लेषण के उपरान्त उपभोक्ता के साथ सुपुर्दगी तिथि के विस्तार का मामला उठाया गया। यह प्रत्याशित किया गया कि परिनिर्धारित नुकसानी की माफी के मामले को अनुकूलता से देखा जाएगा (जिसे रक्षा मंत्रालय को सभी स्पष्टीकरणों के साथ प्रस्तुत किया गया)। शेष दो कॉर्बेटों (अर्थात् 3019 तथा 3020) के लिए समान दृष्टिकोण अपनाया जाएगा।

यद्यपि जी.आर.एस.ई. ने एल.डी. को माफ करने का अनुरोध प्रस्तुत किया, फिर भी रक्षा मंत्रालय (जनवरी 2017) ने अभी तक निर्णय नहीं लिया है। सुपुर्दगी में विलम्ब के कारण भारतीय नौसेना परिकल्पना के अनुसार वर्ष 2002-03 तथा 2011-12 के बीच ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों को शामिल नहीं कर पाई।

2.1.3.4. सभी हथियारों तथा संवेदक प्रणालियों की गैर-स्थापना

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों पर स्थापित किए जाने वाले 18 हथियारों तथा संवेदकों के विपरीत, लेखापरीक्षा ने यह देखा कि सुपुर्द किए गए दो ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों में X हथियार तथा संवेदक प्रणालियाँ नहीं जोड़ी गई हैं अर्थात् उपकरण 'अ' जिसमें उपकरण 'ब' तथा उपकरण 'स' को शामिल किया गया ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों को उनकी परिकल्पना के अनुसार उनकी पूर्ण क्षमता के साथ कार्य करने के लिए शामिल किया गया। मुद्दों की चर्चा नीचे की गई है:-

अ. उपकरण 'अ':

उपकरण 'अ' ने कॉर्वेटों को टॉरपीडोज, खनन, पनडुब्बियों आदि जैसे सभी प्रकार के उपसतह लक्ष्यों को पहचानने, ढूँढने, पता लगाने तथा वर्गीकरण उपलब्ध कराने की सुविधा दी। उपकरण 'ब' ने जो उपकरण 'अ' का एक भाग था। कॉर्वेट को उसकी ओर आने वाले टॉरपीडो को विस्तार योग्य डीकाय लांचर द्वारा बनाए गए गलत लक्ष्य की ओर विचलित करके टॉरपीडो के हमलें से उसे बचाया जाता है। उपकरण 'स' एक लांचर है जिसका प्रयोग टॉरपीडो को पोत से दूर ले जाने हेतु किया जाता है।

जी.आर.एस.ई. द्वारा तैयार की गई आवश्यकताओं के विवरण (एस.ओ.आर.), के अनुसार ए.टी.ए.एस. को यह जांचना था कि

- सक्रिय खोज स्तर पर पारंपरिक पनडुब्बियों और मोटरों पर एक निर्धारित दूरी तक निचले स्तर पर आना;
- निष्क्रिय स्थिति में पारंपरिक पनडुब्बियों और मोटरों पर एक निर्धारित दूरी तक निचले स्तर पर आना
- निर्धारित दूरी पर टॉरपीडोज

उत्पादन एजेन्सी के रूप में भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.) के साथ नौसैनिक भौतिकी तथा महासागरीय प्रयोगशाला (एन.पी.ओ.एल.) कोच्चि द्वारा डिजाइन किए और विकसित किए जाने वाले नागन परियोजना के अन्तर्गत उपकरण 'अ' को शामिल करने की (जून 1998) योजना बनाई गई थी। बी.ई.एल. द्वारा उत्पादित अनुसंधान तथा विकास (आर.एण्ड डी.) के मॉडल को प्रयोगकर्ता मूल्यांकन परीक्षण (यू.ई.टी.) करने के लिए आई.एन.एस. शारदा पर स्थापित किया गया तथापि उपकरण 'अ' ने नौसैनिक कर्मचारी गुणवत्ता की आवश्यकता (एन.एस.क्यू.आर.) को पूरा नहीं किया इसी दृष्टि में नागन परियोजना को जुलाई

2010 में स्थगित किया गया। इस दौरान, भारतीय नौसेना ने 'एल-30 ओ.एस.' प्रणाली के साथ परीक्षणों (2008) को किया जो सफल रहा। 2010 एवं 2011 में एल-3 ओ.एस. प्रणालियों के साथ बी.ई.एल. द्वारा परीक्षणों को किया गया जो सफल रहे। भारतीय नौसेना ने ए.टी.एल.ए.एस. प्रणाली के साथ 2011 के दौरान परीक्षण किए तथा परीक्षणों के आधार पर, उन्नत उपकरण 'अ' हेतु बोली लगाई गई (उपकरण 'अ'- ए.डी.वी.), जिसमें ए.टी.एल.ए.एस., एल-1 था तथा बी.ई.एल., एल-2 था। बी.ई.एल. तथा ए.टी.एल.ए. एस द्वारा कॉर्बेट पर फरवरी तथा नवंबर 2014 के दौरान हुए संयुक्त पोत सर्वेक्षण के दौरान, यह पाया गया कि ए.टी.एल.ए.एस. के उपकरण 'अ' को लगाने के लिए पोत में प्रमुख संरचनात्मक संशोधन की आवश्यकता थी। ए.टी.एल.ए.एस. उपकरण 'अ' - ए.डी.वी. के लागत निहितार्थ को ध्यान में रखते हुए, बी.ई.एल. ने, (अगस्त 2015) एल 3 - ओ.एस. के साथ समझौते के ज्ञापन को हस्ताक्षर करने हेतु भारतीय नौसेना को इस मामले का अपना विवरण प्रस्तुत किया। एकीकृत मुख्यालय ने (नवंबर 2015) एल-3 ओ.एस. के साथ आगे बढ़ने और रक्षा उत्पादन विभाग (डी.डी.पी.) के साथ मामले को बढ़ाने की सहमति दी। मामला डी.डी.पी. (जनवरी 2017) के अधीन प्रगति पर था।

डी.आर.डी.ओ. द्वारा उपकरण 'ब' का विकास कार्य हाथ में लिया गया तथा प्रायोगिक परीक्षण द्वारा एन.एस.क्यू.आर. को प्राप्त नहीं कर पाने के कारण उसे कॉर्बेट पर स्थापित नहीं किया जा सका।

आई.ए.सी. मॉड-सी के कार्य क्षेत्र से उपकरण 'स' को निकाल दिया गया क्योंकि वह प्रयोगकर्ता परीक्षण में विफल हुआ।

डी.एन.डी. ने सूचित (जनवरी 2017) किया कि उपकरण 'अ' प्रणाली की स्थापना हेतु बी.ई.एल. तथा टी.ओ.टी. के साझेदारों के बीच समझौता ज्ञापन की आवश्यकता थी तथा यह बी.ई.एल. से प्रतीक्षित था। आगे यह भी बताया गया कि उपकरण 'ब' को उपकरण 'अ' के साथ एकीकृत करने की परिकल्पना थी और उपकरण 'सी' उपकरण 'ब' का एक भाग था जो परीक्षणाधीन था तथा इसीलिए इसकी आपूर्ति नहीं की।

अतः, परीक्षणों को सफलतापूर्वक पूरा करने के बावजूद भारतीय नौसेना के उपयुक्त उपकरण 'अ' प्रणाली पर निर्णय में विफलता के कारण, उपकरण 'अ', उपकरण 'ब', तथा उपकरण 'स' सुपुर्द किए गए कॉर्बेटों पर स्थापित नहीं किए गए और इसीलिए, पनडुब्बी और टॉरपीडो का पता लगाने की ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेटों की क्षमता में बाधा आई।

ब. उपकरण 'द'

उपकरण 'द' कॉर्वेट की मिसाइल हमले के खिलाफ स्वयं रक्षा प्रणाली है, उपकरण 'द' सेल्वों हमले (विभिन्न मिसाइल हमले) के खिलाफ द्विस्तरीय रक्षा के साथ-साथ रक्षा करने संबंधित क्षमता को उपलब्ध कराती है। निर्धारित उपकरण 'द' मिसाइलों को स्थापित करने हेतु प्रत्येक कॉर्वेट के बोर्ड पर X उपकरण 'द' परिकल्पित किए गए थे। उपकरण 'द' खरीददार द्वारा प्रदत्त उपकरण था अर्थात् एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) को जी.आर.एस.ई. द्वारा आवश्यक सुपुर्दगी के अनुसार जी.आर.एस.ई. को इसकी आपूर्ति करनी थी। पोत निर्माण संविदा में बोर्ड पर प्रणाली की अधिप्राप्ति तथा स्थापना शामिल नहीं था। जी.आर.एस.ई. को बोर्ड पर उपकरण 'द' मिसाइलों की स्थापना हेतु केवल स्थान प्रदान करना था।

उपकरण 'द' रक्षा अनुसंधान तथा विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ.) हैदराबाद द्वारा विकसित तथा भारत डाइनामिक्स लिमिटेड द्वारा निर्मित किया जाना था। चूंकि डी.आर.डी.ओ. द्वारा उपकरण 'द' का समय पर विकास नहीं किया जा सका, उपकरण 'द' की स्थापना को परियोजना से विलंबित किया गया था।

नवंबर 2006 एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) जापान के अनुसरण में, भारतीय नौसेना द्वारा डिजाइन किए गए पोतों हेतु विकास प्रणालियों तथा उपकरण को शामिल किया जाना था तथा यदि विकास विफल रहा या दर्शाए गए समयसीमा का अनुपालन नहीं किया गया, तब साबित वैकल्पिक उपकरण को नामित किया जाना था ताकि पोत निर्माण की समय सीमा के भीतर अधिप्राप्ति तथा एकीकरण सुनिश्चित की जा सके। हथियार प्रणालियों की स्थापना न करना भारतीय नौसेना अनुदेशों का उल्लंघन है।

डी.एन.डी. ने (जनवरी 2017) कहा कि उत्तम प्रयासों के बावजूद, उपकरण 'द' का विकास करना संभव नहीं था तथा बाह्य एजेंसियों की टिप्पणियों के लिए एक माँग पत्र के अनुरोध (आर.एफ.आई.) का मसौदा मामले को आगे बढ़ाने के लिए तैयार और प्रेषित किया गया। आगे निर्धारित बंद हथियार प्रणालियों को जोड़ा गया ताकि कॉर्वेट को पोत-रोधी मिसाइलों के खिलाफ चिन्हित रक्षा उपलब्ध कराई जा सके।

उपकरण 'द' के अनुपलब्धता के कारण, ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के सेल्वों हमले से रक्षा के साथ-साथ द्विस्तरीय रक्षा करने से संबंधित क्षमता उपलब्ध न हो सकी।

2.1.3.5. बंदरगाह स्वीकृति परीक्षण (एच.ए.टी.)

संविदा के अनुच्छेद 1.4 में परिकल्पित किया गया कि जी.आर.एस.ई. बंदरगाह स्वीकृति परीक्षण (एच.ए.टी.)⁴ का कार्य तथा अनुबंधकार समुद्री परीक्षण (सी.एस.टी.) का कार्य स्वीकृत दस्तावेज

⁴ जब पोत रुका हो तब उस पर एच.ए.टी.एस. कराया जाता है जिसमें पोत के डीजल जेनेरेटर परीक्षण तथा बेसिन परीक्षण शामिल हैं।

डी-448⁵ के पहले अवलोकन⁶ के बाद समुद्री यात्रा के योग्य स्थिति में भारतीय नौसेना यानों की सुपुर्दगी से पूर्व करेंगे।

लेखापरीक्षा ने देखा है लगभग एक वर्ष से (दिसंबर 2016) द्वितीय ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट (3018) के संबंध में एफ.सी.एस.-आइ.ए.सी. मॉड-सी का एच.ए.टी. अभी तक लंबित था।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसंबर 2016) कि अंतरफलक मुद्दों के गैर-समाधान के कारण एफ.सी.एस.-आइ.ए.सी. (रक्षा मंत्रालय) द्वारा यार्ड 3018 के संबंध में कार्य संपन्न नहीं हुआ। डी.एन.डी. ने बताया कि (जनवरी 2017) सामान्यतः सुपुर्दगी से पूर्व एच.ए.टी को बड़े पैमाने पर पूरा किया जाता है। कुछ उपकरण/प्रणालियों के मामले में जहाँ एच.ए.टी की पूर्व सुपुर्दगी विभिन्न चुनौतियों के कारण विशेषकर विकासात्मक प्रणालियों के संदर्भ में पूर्ण नहीं हुई। लम्बित रही, इसे डी-448 देयता में शामिल किया गया।

उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि सभी पोतों से वहन किया गया ए.एस.डब्ल्यू. अग्नि नियंत्रण समाधान और ए.एस.डब्ल्यू. हथियारों की गोलीबारी की गणना के लिए एफ.सी.एस.आइ.ए.सी (मॉड-सी) एकीकृत कांम्बेक्ट सूट था। इस प्रणाली के लिए एच.ए.टी. को पूर्ण न होने के कारण ए.एस.डब्ल्यू. अग्नि नियंत्रण समाधानों की प्रभावपूर्ण गणना को नहीं दर्शा पाया।

2.1.3.6. डी-448 देयताएँ

सुपुर्दगी और स्वीकृति के प्रोटोकॉल के अनुच्छेद 7.4.2 के अनुसार यदि कोई बकाया देयता हो, उसकी विस्तृत रूप से सूची बनाई जाएगी तथा उसे सुपुर्दगी तथा स्वीकृति के प्रोटोकॉल (फार्म डी-448) में अनुलग्नित किया जाएगा। पोतों की सुपुर्दगी के 12 महीनों के भीतर डी-448 के देयताओं को परिनिर्धारित किया जाना था। तथापि, डी-448 के दूसरे अवलोकन के समय पर लंबित देयताओं का खरीदार तथा विक्रेता द्वारा संयुक्त रूप से मूल्य निर्धारित किया जाएगा तथा संयुक्त रूप से सहमत लागत की कटौती अंतिम स्तर के भुगतान से की जाएगी। सुपुर्दगी की तिथि पर सुपुर्द किए गए दो कॉर्वेटो के डी-448 की स्थिति और दिसम्बर 2016 को नीचे तालिका में दिखाया गया है:

⁵ डी-448 संविदा में सफलतापूर्वक बंदरगाह परीक्षण और अनुबन्धवार समुद्री परीक्षण (सी.एस.टी.) के लिए और स्वीकृत दस्तावेज डी-448 के पहले अवलोकन के बाद समुद्री यात्रा के योग्य स्थिति में खरीदार को पोतों की सुपुर्दगी के लिए प्रावधान था।

⁶ स्वीकृत दस्तावेज का प्रथम निरीक्षण उस दिन होता है जब डी-448 के दायित्वों को सूचिबद्ध किया जाता है। दूसरा निरीक्षण अधिपत्र की समाप्ति पर किया (1 वर्ष) जाता है।

तालिका 2.3 – डी-448 की देयताओं की स्थिति

दायित्व	आई.एन.एस. कामोरटा (3017)		आई.एन.एस. काडमाट (3018)	
	जुलाई 2014 के अनुसार स्थिति	दिसंबर 2016 की स्थिति	नवंबर 2015 के अनुसार स्थिति	दिसंबर 2016 की स्थिति
जी.आर.एस.ई.	8	2	8	3
नौसेना	3	2	2	2
नौसेना/जी आर एस ई	30	5	27	17
योग	41	9	37	22

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि ए.एस.डब्ल्यू.सी. 3017 के सुपुर्दगी के दो वर्षों से अधिक समय के बाद भी तथा ए.एस.डब्ल्यू.सी. 3018 के सुपुर्दगी के (दिसंबर 2016) एक वर्ष के बाद भी जी.आर.एस.ई./नौसेना देयताओं का समाधान अभी तक नहीं कर पाए।

3017 (आई.एन.एस. कामोरटा) तथा 3018 (आई.एन.एस. काडमाट) की देयताओं का दूसरा अवलोकन जुलाई 2015 तथा नवंबर 2016 के तुरंत बाद होना चाहिए था अर्थात, वारंटी अवधि की पूर्ति तक सभी देयताओं को परिनिर्धारित किया जाना चाहिए था। तथापि, एक वर्ष से अधिक समय समाप्त होने पर भी देयताओं का दूसरा अवलोकन अभी तक नहीं हुआ था (दिसंबर 2016)।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (दिसंबर 2016) कि डी-448 में उल्लेखित सभी लंबित देयताओं को परिनिर्धारित करने का प्रयास जारी है।

देयताओं का गैर-परिनिर्धारण यह दर्शाता है कि दोष/रियायतें अभी भी जारी हैं।

2.1.3.7. गारंटी दोष

संविदा के खंड 1.4 में यह निर्धारित किया गया था कि डी-448 में सूचित गारंटी दोष (जी.डी.), ड्राई डोकिंग की गारंटी तथा अन्य बकाया देयताओं को जी.आर.एस.ई. द्वारा परिनिर्धारित किया जाएगा। संविदा के अनुच्छेद 16 के अनुसार, आपूर्ति की गई सामग्री वारंटी के अधीन थी तथा जी.आर.एस.ई. कॉवेंट हेतु लिए जाने वाले समय से 12 महीनों की अवधि के लिए सामग्री अथवा उपकरण में दोष को सुधारने के लिए जिम्मेदार है। आगे, जी.आर.एस.ई. द्वारा देरी के ऐसे मामलों में जहाँ वारंटी के विस्तार की आवश्यकता होगी वहाँ देयता जी.आर.एस.ई. द्वारा देय होगी। नीचे दी गई तालिका में दिसंबर 2016 से लंबित तथा सुधारी गई जी.डी को दर्शाया गया है:

तालिका 2.4- विलंबित गारंटी दोष

(संख्या में)

ब्यौरा	3017 (कामोरटा)	3018 (काडमाट)
जी.डी की संख्या	515	1223
गैर-जी.डी.	57	240
जी.आर.एस.ई. द्वारा स्वीकृत जी.डी	458	983
जी.आर.एस.ई. द्वारा सुधारे गए जी.डी	435	572
लंबित जी.डी	23	411

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि दोनो कॉवर्टों पर उभरे जी डी की कुल संख्या की तुलना में जी.आर.एस. के द्वारा स्वीकृत जी.डी. की संख्या कॉवर्ट पर फिट किए गए उपकरण की उप अभीष्ट निष्पादन सहनशक्ति के बारे में बताती है।

निष्कर्ष

जी.आर.एस.ई. कॉवर्ट की सुपर्दगी हेतु संविदा में निर्धारित समयावधि का अनुपालन नहीं कर पाया जबकि उसने बताया कि वह एक मात्र रक्षा बंदरगाह है जिसने डी एम आर 249 ए इस्पात का उपयोग करने में अपने सामर्थ्य को सिद्ध किया है। ऊपरी ढाँचे के लिए सामग्री में परिवर्तन तथा समयसीमा का अनुपालन करने में स्वदेशी विक्रेताओं की विफलता के कारण विलंब हुआ है। इसके कारण रक्षा मंत्रालय को परिनिर्धारित नुकसानी की ओर ₹103.25 करोड़ को रोक कर रखना पड़ा। भारतीय नौसेना को ए.एस.डब्ल्यू.सी. 3018 को संवेदक प्रणाली तथा हथियारों में से एक पर एच.ए.टी की सफल पूर्ति के बिना सुपर्द किया गया था। जी.आर.एस.ई. डी-448 की देयताओं को एस.एस.डब्ल्यू.सी. की सुपर्दगी के उपरान्त एक वर्ष के भीतर परिनिर्धारित करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप वह ए.एस.डब्ल्यू.सी. का दूसरा अवलोकन आयोजित करने में असफल रहा। साथ ही, उपकरण/प्रणाली में गारंटी दोष यह दर्शाता है कि कॉवर्टों पर फिट किए गए उपकरण की उप अभीष्ट निष्पादन सहनशक्ति तथा उसे परिनिर्धारित करने में जी.आर.एस. ई. विफल रहा।

सिफारिशें

- जी.आर.एस.ई. को समर्पित परियोजना समीक्षा समितियों तथा पी.ई.आर.टी के द्वारा सुपर्दगी से निर्माण तक की परियोजना कार्यकलापों को प्रभावी रूप से देखरेख करने की आवश्यकता है।
- महत्वपूर्ण हथियारों/संसरों की स्थापना में इस बात का विशेष ध्यान रखना चाहिए कि निर्धारित समय सीमा के भीतर कार्य संपन्न हो।

- जी.आर.एस.ई. को सभी क्रियाकलापों को क्रमवार निर्धारित समयसीमा में करने की आवश्यकता है।
- जी.आर.एस.ई को इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि डी-448 के सभी दायित्वों तथा जी.डी के अनुबंध के अनुसार निर्धारित समय पर सारे कार्य संपन्न किये जाए।

2.1.4. लेखापरीक्षा उद्देश्य 3: क्या भारतीय नौसेना की तकनीकी आवश्यकताओं की पूर्ति की गई है तथा क्या ए.एस.डब्ल्यू. से उद्देशित लाभ की वसूली हुई

2.1.4.1. कॉर्बेटों के बेड़े का स्तर

राष्ट्र की सुरक्षा व खतरों को ध्यान में रखते हुए रक्षा मंत्रालय ने बल के स्तर में कमी को विशेषकर पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) के क्षेत्र में, दूर करने की इच्छा व्यक्त की।

भारत के पास उन्नत पनडुब्बी रोधी युद्ध कॉर्बेट न होने को ध्यान में रखते हुए रक्षा मंत्रालय ने यह परिकल्पित किया कि प्रत्येक युद्ध समूह में ए.एस.डब्ल्यू. के X पोतों की आवश्यकता है। रक्षा मंत्रालय ने जी.आर.एस.ई. पर चार स्वदेशी कॉर्बेट की सुपुर्दगी तथा निर्माण का क्रय आदेश दिया जिसे वर्ष 2008 तथा 2012 के बीच सुपुर्द किया जाना था। हालांकि, जी.आर.एस.ई. ने केवल दो कॉर्बेटों जुलाई 2014 तथा नवंबर 2015 में सुपुर्द किया। बाद में, भारतीय नौसेना को सुपुर्द किए ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट कुछ प्रमुख मिसाइल प्रणालियों तथा लांचरो के साथ पूर्ण रूप से सुसज्जित नहीं थे जो हिन्द महासागर में पानी के अन्दर के खतरे का प्रभावी ढंग से मुकाबला करने की क्षमता को प्रभावित करते हैं।

अतः, ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट की भूमिका अर्थात् वाहक युद्ध समूह को पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्बेट सहायता उपलब्ध कराने की क्षमता; ए.एस.डब्ल्यू. हेलिकॉप्टरों का नियंत्रण तथा संचालन, ए.एस.डब्ल्यू. निगरानी तथा नियंत्रण का मंच उपलब्ध कराने, मुख्य पोत मार्गों से गृह बंदरगाहों की और अग्रसर व्यापारियों को ए.एस.डब्ल्यू. सुरक्षा प्रदान करने तथा निर्दिष्ट क्षेत्रों में पनडुब्बी को ढूँढने और नष्ट करने में विफल रहें।

डी.एन.डी. ने सूचित किया कि (जनवरी 2017), हालांकि कई कारणों से परियोजना लंबित रही, नौसेना ने पर्याप्त बहु उपयोगी फ्रिगेट्स, विध्वंसक तथा तटीय ए.एस.डब्ल्यू. पोतों तथा ए.एस.डब्ल्यू. क्षमता वाले विमान को वांछित ए.एस.डब्ल्यू. तत्परता तथा क्षमता को बनाए रखा।

अतः, ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट अपनी विशिष्ट भूमिका अर्थात् निगरानी, उन्नत बचाव तथा हमले की क्षमता को शामिल करते हुए वृहद मंच उपलब्ध कराना सुनिश्चित नहीं कर पाया है।

2.1.4.2. भार में वृद्धि तथा गति स्तर में कमी

जुलाई 2003 में जारी ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के निर्माण विशिष्टता में 40°C के परिवेश के तापमान पर 18 नॉट की सामान्य गति तथा 25 नॉट⁷ की अधिकतम गति प्राप्त करने तथा 2500 टन का विस्थापन निर्धारित किया है।

आगे, सितंबर 2005 में आयोजित नियंत्रक परियोजना समीक्षा की बैठक (सी.पी.आर.एम.) के दौरान, जी.आर.एस.ई. को सूचित किया गया कि वह प्रभावकारी भार नियंत्रण तंत्र को उपयोग में लाए ताकि विस्थापन 2500 टन से अधिक न हो। तथापि जी.आर.एस.ई. ने स्पष्ट किया कि (नवंबर 2005) वह डिजाइन द्वारा निर्धारित भार को सुनिश्चित करने की स्थिति में नहीं था क्योंकि ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट का निर्माण नौसेना द्वारा अनुमोदित एस.ओ.टी.आर.⁸ के अनुसार हुआ था। जून 2012 में संविदा पर हस्ताक्षर करते समय, रक्षा मंत्रालय ने विस्थापन की आवश्यकता को 3170 टन तक बढ़ा दिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सुपुर्द किए गए पहले दो कॉर्वेट (3017 तथा 3018) के वास्तविक विस्थापन 3384 तथा 3490 टन थे जो वर्धित विस्थापन से क्रमशः 214 तथा 329 टन अधिक हो गए। आगे, पहले ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट (3017) पर प्राप्त अधिकतम गति तथा सामान्य गति 23.9 नॉट थी तथा दूसरे ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट (3018) पर 22.8 नॉट थी। निर्धारित गति में गिरावट का कारण मूलतः ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट के भार में प्रारंभिक परिकल्पित 2500 टनों से 800 टन की वृद्धि रही।

प्रबंधन सहमत था कि (दिसंबर 2016) कि पोत के विस्थापन में वृद्धि के कारण गति में कमी रही तथा यह कहा कि पोतों के बढ़ते भार को ध्यान में रखते हुए प्राप्त अधिकतम गति स्वयं में एक उपलब्धि थी। प्रबंधन ने यह भी कहा कि ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट भारतीय नौसेना के मुख्यालय की विशिष्टता, डिजाइन तथा आवश्यकता के अनुसार निर्माण किया गया था और भारतीय नौसेना में इस प्रकार का पहला युद्धपोत है जिसमें युद्धपोतों के स्वदेशी निर्माण तथा विकास का उद्देश्य निहित है। निर्माण के दौरान उपभोक्ता की आवश्यकतानुसार अतिरिक्त सामग्रियाँ/आवश्यकताएँ आईं जिसके परिणामस्वरूप भार/विस्थापन में वृद्धि हुई।

डी.एन.डी. ने (जनवरी 2017) कहा कि पूर्ण शक्ति पर मुख्य प्रणोदन प्रणाली के निष्पादन परीक्षणों के दौरान, 24.7 नॉट्स (जी.पी.एस. द्वारा) तथा 23.9 नॉट्स (लॉग द्वारा) रिकार्ड की गयी है जो डिजाइन गति के बहुत ही करीब थी तथा पोत की कुशल हाइड्रोडायनामिक डिजाइन का परिणाम थी।

⁷ 1 नॉट = 1.15 मील प्रति घंटा

⁸ तकनीकी आवश्यकताओं का विवरण

2.1.4.3. समुद्री स्वीकार्य परीक्षणों को करने में विलम्ब

समुद्री स्वीकार्य परीक्षण (एस.ए.टी.) पोत की गति, गतिशीलता, उपकरण तथा सुरक्षा विशेषताओं को जाँचने के लिए किए जाते हैं। पोत की सुपुर्दगी के बाद अर्थात् जब पोत समुद्री यात्रा पर है तब एस.ए.टी., नौसेना तथा जी.आर.एस.ई. का संयुक्त दायित्व होगा।

लेखापरीक्षा ने ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट 3017 के संबंध में देखा कि, एफ.सी.एस.-आइ.ए.सी. (एम.ओ.डी.) आई.आर.एल., आई.टी.टी.एल., ए.के.630, एच.यू.एम.एस.ए. एन.जी., तथा सी.एम.एस. के संबंध में एस.ए.टी. कार्य मार्च 2015 में आरंभ हुआ तथा इसकी संतोषजनक पूर्ति लम्बित रही। ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट 3018 के संबंध में, सभी हथियारों तथा संवेदकों पर एस.ए.टी. की संतोषजनक पूर्ति लम्बित है।

अतः, पनडुब्बी रोधी युद्ध के मुख्य विशिष्टताओं की प्रभावकारिता को सिद्ध करना अभी शेष था।

डी.एन.डी. का उत्तर (जनवरी 2017) इस मुद्दे पर मौन रहा।

निष्कर्ष

ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्बेट के पनडुब्बी रोधी युद्ध को सहायता उपलब्ध कराने की परिकल्पित भूमिका को विलम्ब के साथ-साथ महत्वपूर्ण संवेदकों/हथियारों की गैर-स्थापना के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका। पनडुब्बी रोधी युद्ध के मुख्य विशिष्टताओं की प्रभावकारिता अभी तक पूर्ण रूप से सिद्ध करना बाकी है क्योंकि प्रथम कॉर्बेट पर छः हथियार संवेदक प्रणालियाँ तथा द्वितीय कॉर्बेट के संबंध में सभी हथियारों तथा संवेदकों के एस ए टी की संतोषजनक पूर्ति लम्बित है।

सिफारिशें

- *आई.एन. पर्याप्त बेड़ा स्तर को बनाए रखने को सुनिश्चित करें।*
- *आई एन को इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि रुपरेखा का निर्माण इस तरह किया जाए कि भार तथा गति के संबंधित मापदंड सरलता से प्राप्त किये जाएं।*
- *प्रणाली में होने वाली कमियों की जांच करने हेतु समुद्री स्वीकृत परीक्षण को प्राथमिकता से करना चाहिए। एस.ए.टी. के सफलतापूर्वक संपादन के लिए समयसीमा को निर्धारित कर उचित रीति से देखरेख करनी चाहिए।*

मंत्रालय को मामले की सूचना दी गई (अक्टूबर 2016) तथा उनका उत्तर प्रतीक्षित है (मार्च 2017)।

अध्याय III

संव्यवहार लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड

3.1. हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड द्वारा हॉक एम.के. 132 ए.जे.टी. वायुयान का लाइसेंस उत्पादन एवं आपूर्ति

3.1.1. परिचय

भारत सरकार ने सुखोई, मिराज तथा जाग्वार जैसे उन्नत प्रौद्योगिकी वाले वायुयानों को चलाने हेतु पायलटों को प्रशिक्षित करने के लिए उन्नत जेट ट्रेनर (ए.जे.टी.) की अधिप्राप्ति को सिद्धांत रूप में अनुमोदन प्रदान किया (अक्टूबर 1991)। एच.ए.एल. ने प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर.एफ.पी.) जारी किया (फरवरी 1992) तथा राजनैतिक मामलों की मंत्रिमंडल समिति (सी.सी.पी.ए.) ने ए.जे.टी. की अधिप्राप्ति के लिए अनुमोदन प्रदान किया (अगस्त 1993)। प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर दिसंबर 1995 और फरवरी 1996 के बीच ब्रिटिश एरोस्पेस (बी.ए.ई.) तथा फरवरी 1997 में दासॉल्ट एविएशन, फ्रांस (डी.ए.) के साथ मूल्य संबंधी प्रारंभिक दौर की बातचीत की गई। चूंकि डी.ए. ने इसके बाद कोई जबाब नहीं दिया, इसलिए मूल्य संबंधी बातचीत अधूरी रही। वायु सेना मुख्यालय द्वारा ब्रिटिश एरोस्पेस सिस्टम्स (बी.ए.ई.एस.) और डी.ए. को नया आर.एफ.पी. भेजा गया (जून 1999), जिसपर बी.ए.ई.एस. ने अपना प्रस्ताव दिया (सितंबर 1999), जबकि डी.ए. ने कोई जबाब नहीं दिया। बी.ए.ई.एस. के साथ मूल्य के संबंध में अनेक बार बातचीत की गई और उस बातचीत के आधार पर बी.ए.ई.एस. ने अपना अंतिम प्रस्ताव दिया (मार्च 2002) जिसकी सरकार को अनुमोदनार्थ सिफारिश की गई। सुरक्षा की मंत्रिमंडल समिति (सी.सी.एस.) ने उड़ान के लिए तैयार स्थिति में 24 बी.ए.ई. हॉक 115 वाई ए.जे.टी. वायुयानों की अधिप्राप्ति तथा हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) द्वारा 42 वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए अनुमोदन प्रदान किया (सितंबर 2003)।

उड़ान के लिए तैयार स्थिति में 24 वायुयानों की आपूर्ति तथा एच.ए.एल. द्वारा 42 हॉक वायुयानों, उपस्करों एवं संबंध उपस्करों तथा सेवाओं के लाइसेंस उत्पादन के लिए भारत सरकार (जी.ओ.आई.) तथा ब्रिटिश सरकार और उत्तरी आयरलैंड के बीच 19 मार्च 2004 को एक समझौता जापन पर हस्ताक्षर किए गए। (एम.ओ.यू.) 42 वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए की गई संविदा (मार्च 2004) में निम्नलिखित बातें शामिल थीं।

- i. प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी.ओ.टी.) के लिए बी.ए.ई.एस के साथ लाइसेंस अनुबंध;

- ii. उत्पादों और सेवाओं की आपूर्ति, तथा ब्रिटेन में प्रशिक्षण और गन पोइस सहित वायुयानों की असेम्बली तथा स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर¹ आदि की आपूर्ति के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ क्रय संविदा;
- iii. एच.ए.एल. को दी जाने वाली सेवाओं के लिए संविदा; तथा
- iv. रोलस रॉयस टर्बोमेका (आर.आर.टी.एम.) के साथ एडूर एम.के 871-07 इंजन के उत्पादन के लिए लाइसेंस अनुबंध।

एम.ओ.डी. ने इन 42 वायुयानों के लिए उपरोक्त सभी संविदाओं का निष्पादन एच.ए.एल. को सौंपा और मूल उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) को दिए जाने वाले सभी भुगतान एच.ए.एल. के माध्यम से किए गए और तदनुसार एम.ओ.डी. ने ₹1982.21 करोड़ (बैच I संविदा) मूल्य पर 42 हॉक एम.के.आई. वायुयानों की आपूर्ति के लिए एच.ए.एल. के साथ संविदा की (फरवरी 2005)। इस लागत में लाइसेंस उत्पादन का एच.ए.एल. संघटक ₹1777.01 करोड़ (पूँजीगत व्यय² के लिए ₹290.67 करोड़, आस्थगित राजस्व व्यय के लिए ₹305.03 करोड़ और प्रति वायुयान ₹28.13 करोड़ की दर पर अन्य विनिर्माण लागत के लिए ₹1181.31 करोड़ सहित), प्रत्यक्ष पूर्ति वायुयान के संबंध में ग्राहक सज्जित उपस्करों (सी.एफ.ई.) के लिए ₹75.48 करोड़ पुर्जों और असंबद्ध प्रचालनों के लिए परीक्षण उपस्करों और एस.ए.सी.एल. मर्दों की आपूर्ति तथा अप्रतिष्ठापित इंजन परीक्षण सुविधा की आपूर्ति, प्रतिष्ठापन एवं चालूकरण के लिए ₹129.72 करोड़ शामिल थे।

उपरोक्त राशि में रक्षा मंत्रालय द्वारा भुगतान किया गया ₹2581.37 करोड़ शामिल नहीं था, यथा नीचे बताया गया है:

- एच.ए.एल. को प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने हेतु एम.ओ.डी. द्वारा बी.ए.ई.एस. को ₹212.29 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया।
- वायुयानों तथा गन पोइस आदि सहित स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर के विनिर्माण और असेम्बली के लिए टूलिंग एवं परीक्षण उपस्कर सहित प्रशिक्षण तथा सेवाओं एवं उत्पादों की आपूर्ति के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ क्रय संविदा हेतु ₹2215.82 करोड़;
- बी.ए.ई.एस. द्वारा एच.ए.एल. को प्रदान की जाने वाली सेवाओं (वायुयान तथा इंजन के लिए भारत में तकनीकी सहायता तथा एच.ए.एल. में इंजन परीक्षण सुविधा (ई.टी.एफ.) के परिष्करण में सहायता) हेतु संविदा के लिए ₹92.02 करोड़; और

¹ स्थानान्तरणीय रोल उपस्कर का तात्पर्य उपस्कर की उन मर्दों से है जिनका कुछ उड़ानों में वहन किया जाता है, परंतु खाली वजन में शामिल नहीं किया जाता है और किए जाने वाले प्रचालन के प्रकार के लिए जो अनिवार्य नहीं है।

² सिविल निर्माण कार्यों के लिए ₹41.00 करोड़ और संयंत्र व यंत्रावली के लिए ₹249.67 करोड़।

- एच.ए.एल. को प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने के लिए एम.ओ.डी. द्वारा रोल्स रॉयस को दिया गया लाइसेंस शुल्क ₹61.24 करोड़।

इस प्रकार, 42 वायुयानों की कुल लागत ₹4,563.58 करोड़ परिकल्पित हुई (₹108.66 करोड़ प्रति वायुयान)। एच.ए.एल. द्वारा इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2007-08 और 2010-11 के बीच की जानी थी। इसके विपरीत, एच.ए.एल. ने 2007-08 और 2012-13 के बीच अर्थात् पांच से 24 महीनों तक के विलंब के साथ वायुयानों की सुपुर्दगी की।

एच.ए.एल. में 42 वायुयानों का लाइसेंस उत्पादन तीन चरणों में आरंभ किया गया, यथा नीचे बताया गया है:

तालिका 3.1 - वायुयान विनिर्माण के चरण

चरण	वायुयान की संख्या	एच.ए.एल. की सहभागिता
I	3 (एस.के.डी.) ³	फ्लैपों का प्रतिष्ठापन, एलरॉन, पंखाग्र फेयरिंग्स, निश्चित असंबलियों के डीटेल भागों तथा असंबलियों (पूँछ के पंख, फ्लैप, एलरॉन, एयरब्रेक, इंजन बे द्वार और अधः वायुयान द्वार) का विनिर्माण डीटेल्स भागों तथा स्थानांतरणीय रोल उपस्करों की असंबलियों का निर्माण फिन युग्मित फ्यूजिलेज एवं अंतिम असंबलि में उपकरणों का प्रतिष्ठापन, फ्यूजिलेज में उपस्करों का प्रतिष्ठापन गन पोड के डीटेल भागों तथा असंबलियों का निर्माण, पंख और इंजन का संस्थापन तथा अंतिम असंबलि के कार्यकलाप, प्रणाली की जाँच (ईंधन, हाइड्रॉलिक्स, उड़ान नियंत्रण, वायु दाबानुकूलन आदि), इंजन ग्राउंड रन (ई.जी.आर.) उड़ान परीक्षण और स्वीकृति (एफ.ए.टी.) तथा सुपुर्दगी।
II	3 (सी.के.डी.) ⁴	फ्यूजिलेज ढाँचा, पंख ढाँचों की असेम्बली, फ्लैपों एलरॉनों एवं पंखाग्र फेयरिंगों का प्रतिष्ठापन, कैनॉपि और विंड स्क्रीन, डीटेल भाग एवं उपस्करण की असंबलियों के लिए डीटेल्स का विनिर्माण फिन एवं पंखों में उपस्करों का संस्थापन, उपस्करण और अंतिम असेम्बली, निश्चित असंबलियों के डीटेल भागों तथा असंबलियों (पूँछ के पंख, फ्लैप, एलरॉन, एयरब्रेक, इंजन बे द्वार और अधःवायुयान द्वार) का विनिर्माण और प्रतिष्ठापन, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों के लिए डीटेल्स भागों एवं असंबलियों का विनिर्माण, गन पोड के डीटेल भागों तथा असेम्बलियों का निर्माण, अंतिम असेम्बली में संस्थापन के लिए डीटेल भागों एवं असेम्बलियों का विनिर्माण, प्रणाली की जाँच (ईंधन, हाइड्रॉलिक्स, उड़ान नियंत्रण, वायु दाबानुकूलन आदि),

³ एस.के.डी. : सेमी नॉकड डाउन किट

⁴ सी.के.डी. : कंप्लीटली नॉकड डाउन किट

चरण	वायुयान की संख्या	एच.ए.एल. की सहभागिता
		इंजन ग्राउंड रन (इ.जी.आर.), उड़ान परीक्षण और स्वीकृति (एफ.ए.टी.) तथा सुपुर्दगी।
III	36 (कच्ची सामग्री)	एयरफ्रेम और संस्थापन किटों के लिए डीटेल्स भागों और असेम्ब्लियों का निर्माण, फ्यूजिलेज और इंजन में उपकरणों का प्रतिष्ठापन, गन पोंड के डीटेल्स भागों तथा असेम्ब्लियों का निर्माण और चरण I एवं II कार्यकलापों का पुर्नग्रहण।

यद्यपि बैच I कार्यान्वयन के अधीन था, एम.ओ.डी. ने 57 हॉक वायुयानों की आपूर्ति के लिए एच.ए.एल. के साथ (बैच II संविदाएं) दो संविदाएं कीं (जुलाई 2010), यथा नीचे विवरण दिया गया है:

- भारतीय वायुसेना के लिए ₹6459.89 करोड़ की लागत पर 40 हॉक वायुयान। इस लागत में 40 वायुयानों के लिए ₹3920.00 करोड़ (प्रति वायुयान ₹98.00 करोड़ की दर पर), तकनीकी प्रकाशनों के लिए ₹12.40 करोड़, दस रिजर्व इंजनों के लिए ₹332.80 करोड़, चार इंजन मोड्यूल्स के लिए ₹105.32 करोड़, पुर्जों व सेवाओं के लिए ₹1788.67 करोड़, बी.ए.ई.एस. को देय लाइसेंस शुल्क के लिए ₹238.31 करोड़, और ₹62.39 करोड़ आर.आर.टी.एम. को देय रॉयल्टी शामिल थी। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013-14 और 2016-17 के बीच की जानी थी।
- भारतीय नौसेना के लिए ₹3042.79 करोड़ की लागत पर 17 हॉक वायुयान। इस लागत में 17 वायुयानों के लिए ₹1666.00 करोड़ (प्रति वायुयान ₹98.00 करोड़ की दर पर), तकनीकी प्रकाशनों के लिए ₹5.27 करोड़, पाँच रिजर्व इंजनों के लिए ₹166.40 करोड़, दो इंजन मोड्यूल्स के लिए ₹52.66 करोड़, पुर्जों व सेवाओं के लिए ₹1017.92 करोड़, इंजन पर प्रशिक्षण के लिए ₹2.06 करोड़, बी.ए.ई.एस को देय लाइसेंस शुल्क के लिए ₹101.28 करोड़ और आर.आर.टी.एम. को देय रॉयल्टी के लिए ₹31.20 करोड़ शामिल थे। इन वायुयानों की सुपुर्दगी 2013-14 और 2016-17 के बीच की जानी थी।

एच.ए.एल. ने इन 57 वायुयानों की सुपुर्दगी जुलाई 2016 में पूरी की।

वायुसेना और नौसेना के साथ हस्ताक्षरित उपरोक्त संविदाओं के अनुवर्तन में एच.ए.एल. ने वायुयानों के निर्माण के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ तथा बैच II संविदा के इंजनों के लिए आर.आर.टी.एम. के साथ संविदाएं की।

यह देखा गया कि पांच महीने से 24 महीनों तक के बिलंब के साथ एच.ए.एल. ने बैच I के 42 हॉक वायुयान की आपूर्ति की थी, यथा नीचे बताया गया है:

तालिका 3.2 - बैच I वायुयानों की सुपुर्दगी का विवरण

चरण	आपूर्ति की जाने वाली संख्या	निर्धारित सुपुर्दगी	वास्तविक सुपुर्दगी	विलंब (महीनों में)
बैच I				
I	01	मार्च 2008	अगस्त 2008	5
	02	जून 2008	मार्च 2009	9
II	01	जून 2008	जून 2009	12
	02	सितंबर 2008	अगस्त 2009 अक्तूबर 2009	11 13
III	01	सितंबर 2008	फरवरी 2010	17
	03	दिसंबर 2008	मार्च 2010	15
	02	मार्च 2009	मार्च 2010	12
	03		सितंबर 2010	18
	04	जून 2009	दिसंबर 2010	18
	02		मार्च 2011	21
	06	सितंबर 2009	मार्च 2011	18
	01	दिसंबर 2009	मई 2011	17
	02		अगस्त 2011	20
	02		नवंबर 2011	23
	01		दिसंबर 2011	24
	01	मार्च 2010	जनवरी 2012	22
	02		फरवरी 2012	23
	03		मार्च 2012	24
	02	जून 2010	मार्च 2012	21
01	मई 2012		23	

एच.ए.एल. ने विलंब के कारण के रूप में ओ.ई.एम. द्वारा तकनीकी प्रलेखों, उपकरणों एवं टूलिंग की आपूर्ति में विलंब तथा आपूर्ति दोषपूर्ण उपकरणों एवं जिगों के सुधार में विलंब को बताया।

बैच II के सभी 57 वायुयानों की आपूर्ति 2012-13 और 2016-17 के बीच बिना किसी विलंब के की गई।

एच.ए.एल. द्वारा वायुयानों के दो बैचों में लाइसेंस उत्पादन की समीक्षा के दौरान निम्नलिखित बातों का पता चला:

3.1.2. अपर्याप्त आपूर्तियां

3.1.2.1. मिशन योजना डीब्रीफिंग प्रणाली का गैर चालूकरण

मिशन योजना डीब्रीफिंग प्रणाली (एम.पी.डी.एस.) कृत्रिम⁵ तथा वास्तविक उड़ानों के लिए एक डीब्रीफिंग उपकरण है। एच.ए.एल. ने आई.ए.एफ. को अप्रैल 2014 और फरवरी 2015 के बीच बैच II संविदा हेतु तीन सेट सॉफ्टवेयर सी.डी. सहित नौ एम.पी.डी.एस. की आपूर्ति की। तथापि, कोई संबद्ध नियमावली/प्रचालन अनुदेश नहीं दिए गए और इसलिए सिस्टम में उस सॉफ्टवेयर को लोड नहीं किया जा सका। सिस्टम की अनुपलब्धता के कारण नए रंगरूट पायलटों के कृत्रिम/वास्तविक उड़ान सत्रों का कोई अभिलेखन नहीं हुआ था। इस प्रकार, प्रशिक्षार्थी/प्रशिक्षक डीब्रीफिंग सत्रों से वंचित रह गए, जो प्रशिक्षार्थियों को उड़ान के दौरान होने वाली कमियों/त्रुटियों से बचने में उनको समर्थ बनाते। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि बैच I और बैच II एम.पी.डी.एस. के बीच संगतता समस्याएँ भी थीं।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि उपकरण के उपयोग के आधार पर आई.ए.एफ. ने मार्च 2016 में एम.पी.डी.एस. को औपचारिक रूप से स्वीकार किया, हालाँकि उसका चालूकरण अप्रैल 2015 में पूरा हुआ था। उन्होंने आगे बताया कि आई.ए.एफ. द्वारा भिन्न स्तर के एम.पी.डी.एस. के उपयोग से बचने के लिए बैच II एम.पी.डी.एस. से बैच I एम.पी.डी.एस. के निःशुल्क प्रतिस्थापन के लिए एच.ए.एल. ने एक प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2016), यथा बी.ए.ई.एस. द्वारा सुझाया गया था, और आई.ए.एफ. का उत्तर प्रतीक्षित था।

उत्तर से इस तथ्य की पुष्टि होती है कि आपूर्तित एम.पी.डी.एस. में समस्याएँ थीं और इस प्रकार सिस्टम से प्रोद्भूत होने वाले लाभ से आई.ए.एफ. वंचित रह गया।

3.1.2.2. वी.सी.आर. लूम केबिल दोष के कारण उड़ान संबंधी डाटा रिकार्ड करने में असमर्थता

बैच I के हॉक वायुयानों में प्रशिक्षार्थी पायलटों को उनके प्रशिक्षकों द्वारा डीब्रीफ करने के प्रयोजन के लिए वीडियो निगरानी एवं अभिलेखन प्रणाली लगाई गई थी। छः वायुयानों में तनन के कारण वी.सी.आर. लूम केबिल में टूट-फूट/भंग देखी गई, जिसके कारण प्रशिक्षकों द्वारा प्रशिक्षार्थी पायलटों को डीब्रीफ करने के प्रयोजन के लिए उड़ानों की रिकार्डिंग नहीं हुई।

⁵ सिंथेटिक एक सिम्युलेशन प्रणाली है।

बी.ए.ई.एस. ने नष्ट लूम दैर्घ्य को पुनः स्थापित करने के लिए एक सैक्रिफिशल केबिल को सलिविष्ट करने हेतु परिष्करण का प्रस्ताव रखा (मई 2013) और यह कार्य एच.ए.एल. द्वारा अपने खर्चे पर किया जाना था। अंततः बैच II के समान डिजिटल निगरानी एवं अभिलेखन प्रणाली (डी.बी.आर.एस.) के साथ बैच I वायुयानों के उन्नयन के लिए एक प्रतिस्थापन योजना का प्रस्ताव रखा गया (अक्टूबर 2013)।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि डिज़ाइन संबंधी समस्याओं को बी.ए.ई.एस. द्वारा हल किया गया था, यथा बी.ए.ई.एस. ने बैच I संविदा के तहत डी.वी.आर.एस. की आपूर्ति हेतु आई.ए.एफ. को प्रस्ताव देने के लिए अगस्त 2016 में पुष्टि की थी।

यह उत्तर इंगित करता है कि समस्या का हल अभी होना बाकी था, क्योंकि बैच I वायुयानों में डी.वी.आर.एस. का उन्नयन अभी पूरा किया जाना शेष था।

3.1.2.3. वायुयानों में वर्ग 'बी' लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिटों (एल.आर.यू.) का फिटमेंट

बी.ए.ई.एस. द्वारा सीधे आपूर्तित 24 वायुयानों की प्रयोज्यता को बनाए रखने के लिए आई.ए.एफ. ने लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिटों⁶ (एल.आर.यू.) के विपथन के लिए एच.ए.एल. से अनुरोध किया (मई 2009)। एच.ए.एल. ने 42 हॉक कार्यक्रम के अतिरिक्त पाँच वायुयान सेटों से आंशिक एल.आर.यू. का विपथन किया। चूँकि आई.ए.एफ. ने एच.ए.एल. द्वारा उधार दिए गए वर्ग 'ए' एल.आर.यू. को वापस नहीं किया, इसलिए प्रोडक्शन वायुयान के अंतिम बैच की सुपुर्दगी के लिए वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के फिटमेंट के लिए आई.ए.एफ. सहमत हुई। आई.ए.एफ. ने वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के फिटमेंट को सुगम बनाने के लिए एच.ए.एल. को तीन वायुयान उधार भी दिए थे (मार्च 2012)। एच.ए.एल. ने 2012-13 के उत्पादन समयक्रम को पूरा करने के लिए वायुयानों के पुर्जा का उपयोग किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि उधार दिए इन तीन वायुयानों को 2011-12 में सिगनल आउट किया गया और इसलिए उधार दिए वायुयानों को मानक प्रचालन प्रक्रिया (एस.ओ.पी.) के अनुसार पुनर्निर्मित किया जाना था तथा आई.ए.एफ. को उधार दिए वायुयानों को वापस करने हेतु सिगनलिंग आउट कार्य विधियों का कड़ाई से पालन किया जाना था।

एच.ए.एल. द्वारा आई.ए.एफ. को पाँच वायुयान सिगनल आउट किए गए (मार्च 2013), जिसके लिए वर्ग 'बी' मर्दे फिट की गई थीं। आई.ए.एफ. ने एच.ए.एल. को विशिष्ट रूप से बताया कि वायुयान इनवॉइस में वर्ग 'बी' एल.आर.यू. की लागत शामिल नहीं होनी चाहिए तथा वर्ग 'ए' एल.आर.यू. के साथ प्रतिस्थापन के बाद एच.ए.एल. उसका दावा कर सकेगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि रक्षा लेखा प्रधान नियंत्रक (भुगतान करने वाले प्राधिकारी) ने वायु सेना मुख्यालय

⁶ लाइन-प्रतिस्थानीय यूनिट (एल.आर.यू.), निम्न लाइन प्रतिस्थापनीय यूनिट (एल.एल.आर.यू.), लाइन-प्रतिस्थापनीय संघटक (एल.आर.सी.) अथवा लाइन प्रतिस्थापनीय मद (एल.आर.आइ.) विमान, पोट या अंतरिक्ष यान (या कोई अन्य विनिर्मित-उपकरण) का मोड्यूलर संघटक है, जो परिचालन स्थान पर शीघ्र प्रतिस्थापन के लिए डिज़ाइन किया गया है।

(ए.एच.क्यू.) से स्पष्टीकरण की प्राप्ति होने तक पाँच वायुयानों के शेष पाँच प्रतिशत ₹16.90 करोड़ के भुगतान को रोक रखा।

लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमत होते हुए प्रबंधन ने कहा कि इस मामले को ए.एच.क्यू. के साथ उठाया जा रहा था।

तथ्य यह है कि आई.ए.एफ. द्वारा वर्ग 'ए' एल.आर.यू. को वापस न करने के कारण वर्ग 'ए' के बजाय वर्ग 'बी' एल.आर.यू. के साथ पाँच वायुयानों की सुपुर्दगी के कारण जो स्वयं आई.ए.एफ. के विशेष अनुरोध पर किया गया था, एच.ए.एल. की निधियां आई.ए.एफ. के साथ अवरूद्ध पड़ी रही।

3.1.2.4. उच्च दाब ईंधन पंप की अपक्रिया

उच्च दाब ईंधन पंप (जून 2015) की अपक्रिया के कारण एक हॉक वायुयान को अवतरण के लिए बाध्य होना पड़ा। आर.आर.टी.एम. की जाँच (अगस्त 2015) से पता चला कि रबड़ का डायफ्रम फटा हुआ था और निर्माण की त्रुटि अनेक नए, ओवरहॉल किए गए (रीकंडीशन्ड) और मरम्मत किए गए एच.पी. ईंधन पंपों को प्रभावित कर सकती थी। बी.ए.ई.एस. की जाँचों के आधार पर आर.आर.टी.एम. ने अगली उड़ान से पहले प्रभावित संख्या में से सभी एच.पी. पंपों को वापस बुलाने का निर्देश देते हुए नॉन-मोड सर्विस बुलेटिन (एन.एम.एस.बी.) जारी किया, यदि उसने 100 घंटों का उपयोग पूरा नहीं किया था। ओ.ई.एम. द्वारा वापस बुलाए गए 62 एच.पी. ईंधन पंपों में से 60 पंप एच.ए.एल. द्वारा प्राप्त किए गए तथा उनमें से 52 को इंजनों में फिट किया गया। इस प्रकार, एन.एम.एस.बी. का अनुपालन नहीं हुआ है।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की है।

3.1.3. वायुयानों और इंजनों के परीक्षण, मरम्मत एवं ओवरहॉल के लिए सुविधाओं की स्थापना में विलंब

बी.ए.ई.एस. के साथ की गई संविदाओं (मार्च 2004) के भाग के रूप में एच.ए.एल. को हॉक वायुयान की मरम्मत तथा ओवरहॉल करने का पूर्ण अधिकार दिया गया था। हॉक एम.के. 132 वायुयान का कुल तकनीकी जीवनकाल (टी.टी.एल.) 6000 घंटे था और 2000 उड़ान घंटों/10 वर्षों, जो भी पहले आता था, की समाप्ति के बाद वायुयान में बड़ी सर्विसिंग के लिए भेजने की आवश्यकता थी। यद्यपि सुविधाओं का सृजन किया गया था, उन सुविधाओं को स्थापित करने में विलंब थे, जिनकी चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों पर की गई है।

तालिका 3.3 - मरम्मत एवं ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना का विवरण

क्र.सं.	सुविधा	निर्धारित समापन अवधि	वास्तविक समापन
1	एयरफ्रेम एल.आर.यू. के लिए मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर.ओ.एच.) सुविधाएं	दिसंबर 2012	मार्च 2016

2	एयरफ्रेम के बड़े सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना	मार्च 2016	समाप्त
3	इंजन के ओवरहॉल के लिए सुविधाओं की स्थापना	मार्च 2018 (24 संस्वीकृति की तिथि से 24 महीने अर्थात मार्च 2016)	--

3.1.3.1. निर्माण के लिए स्थल के हस्तांतरण में विलंब

हॉक वायुयान के लाइसेंस निर्माण से संबंधित डी.पी.आर. में यह परिकल्पना की गई थी कि हॉक के उत्पादन के लिए हेंगरों और सिविल निर्माण कार्यों का निर्माण जून 2006 तक पूरा हो जाएगा। एच.ए.एल. ने जून 2006 में सिविल निर्माण कार्यों (एप्रन, सड़कें, नालियां और चारदीवारी) के लिए कार्यादेश दिया तथा सितंबर 2007 तक उसका समापन निर्धारित था। तथापि, एच.ए.एल. ने 20 महीनों के विलंब के बाद केवल फरवरी 2008 में संविदाकार को स्थल का पूर्ण अधिकार सौंपा। स्थल के हस्तांतरण में विलंब के कारण संविदाकार को लागत वृद्धि के रूप में ₹3.50 करोड़ का भुगतान किया गया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमति जताई। इस प्रकार स्थल के हस्तांतरण में विलंब के कारण कंपनी को लागत वृद्धि के रूप में संविदाकार को ₹3.50 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा था।

3.1.3.2. अधिप्राप्त मशीनों का उपयोग न किया जाना

एच.ए.एल. ने हॉक वायुयान के शीट धातु संघटकों को निकालने के लिए 8.05 लाख यूरो (₹4.42 करोड़) की लागत पर मैसर्स ली क्रीनो इंडस्ट्रियल, फ्रांस को ब्रिज कट फिक्सड टेबिल मशीन के लिए आदेश दिया। मशीन जून 2007 में प्राप्त हुई, लेकिन सितंबर 2007 के दौरान वर्तमान हेंगर में स्थापित की गयी क्योंकि नया हेंगर तैयार नहीं था। इसके अतिरिक्त, एच.ए.एल. ने ₹12.80 करोड़ के व्यय पर 2007-09 के दौरान शीट धातु संघटकों के मशीनिंग के कार्य आउटसोर्स किया, हालाँकि अधिप्राप्त मशीन को संस्थापित किया गया था।

एच.ए.एल. ने हॉक वायुयान के विभिन्न संघटकों की मशीनिंग के लिए 22.80 लाख यूरो (₹13.00 करोड़) की लागत पर एफ.ई.टी. 600 टी स्ट्रेच फार्मिंग प्रेस मशीन के लिए ए.सी.बी., फ्रांस को आदेश दिया (दिसंबर 2005)। जनवरी 2007 में प्राप्त मशीन को वायुयान प्रभाग में केवल जून 2007 में स्थापित किया गया, क्योंकि उत्पादन सुविधाओं की स्थापना के लिए भवन तैयार नहीं था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के साथ सहमति जताई। इस प्रकार, मशीन की अधिप्राप्ति का मूलभूत उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ।

3.1.3.3. एच.ए.एल. में एयरफ्रेम एल.आर.यू. के लिए परीक्षण, मरम्मत तथा ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना में विलंब

एच.ए.एल. और बी.ए.ई.एस. द्वारा प्रस्तुत तकनीकी परियोजना रिपोर्ट (अगस्त 2000) तथा एम.ओ.डी. के साथ किए गए लाइसेंस अनुबंध, क्रय एवं सेवा अनुबंध में एक्सेसरीज़ के लिए एच.ए.एल. में मरम्मत एवं ओवरहॉल (आर.ओ.एच.) सुविधाओं की स्थापना परिकल्पित थी। बी.ए.ई.एस. द्वारा प्रदान किए गए 320 एल.आर.यू. में से 75 एल.आर.यू. मरम्मत योग्य नहीं थे, पांच एल.आर.यू. के लिए मूल उपस्कर निर्माता (ओ.ई.एम.) ने प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण नहीं किया, पांच एल.आर.यू. के लिए टी.ओ.टी. को व्यवहार्य नहीं माना गया तथा 235 एल.आर.यू. के लिए आर.ओ.एच. की स्थापना योजनाबद्ध थी। भारत सरकार ने सुविधाओं की स्थापना के लिए ₹530.05 करोड़ की संस्वीकृति की (दिसंबर 2009) जिसमें से ₹521.62 करोड़ की निधियों का प्रावधान एम.ओ.डी. द्वारा किया जाना था और शेष ₹8.43 करोड़ का प्रावधान एच.ए.एल. द्वारा किया जाना था। सुविधाएं, जिन्हें दिसंबर 2012 तक स्थापित किया जाना था, वह केवल मार्च 2016 तक ही स्थापित की गई थी। एच.ए.एल. ने किसी अतिरिक्त वित्तीय अनुमान के बिना नौ अतिरिक्त एल.आर.यू. (लागत ₹32.47 करोड़) के लिए सुविधाओं की स्थापना का प्रस्ताव रखा (नवंबर 2012/जून 2013) और नवंबर 2015 तक समय के विस्तार के लिए ए.एच.क्यू. से अनुरोध भी किया। सी.सी.एस. द्वारा प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाना अभी बाकी था (नवंबर 2016)। समय पर सुविधाओं को पूरा करने में विफलता के कारण एच.ए.एल. द्वारा जून 2016 तक व्यय किए गए ₹456.04 करोड़ में से एम.ओ.डी. ने केवल ₹186.32 करोड़ ही आबंटित किए थे।

यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि बी.ए.ई.एस. द्वारा दिसंबर 2005 से सितंबर 2007 तक की अवधि के दौरान आपूर्ति एल.आर.यू. की 706 मर्दें उत्पादन के विभिन्न चरणों में अप्रयोज्य हो गए थे। इनमें से 348 मर्दों की वारंटी समाप्त हो चुकी थी और दस मर्दें किफायती मरम्मत से परे (बी.ई.आर.) थी। दोषपूर्ण मर्दों को बी.ए.ई.एस. के पास सर्विस एवं मरम्मत के लिए भेजा गया। 2010-11 और 2011-12 वर्षों के दौरान वारंटी समाप्त एल.आर.यू. की सर्विसिंग, मरम्मत तथा वापसी के लिए एच.ए.एल. ने ₹41.41 करोड़ व्यय किए। एच.ए.एल. ने ₹75.47 करोड़ की लागत पर 323 एल.आर.यू. की अधिप्राप्ति भी की, जो अप्रयोज्य थे। एल.आर.यू. के लिए परीक्षण और मरम्मत व ओवरहॉल सुविधाएं स्थापित करने में विलंब के कारण एल.आर.यू. को बी.ए.ई.एस. के पास भेजना पड़ा और इससे ₹116.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने (नवम्बर 2016) इन विलंबों के लिए संविदा करने/उसके निष्पादन के दौरान सामने आयी अप्रत्याशित तकनीकी तथा संविदागत समस्याओं, ओ.ई.एम. द्वारा अखंडता संधि पर हस्ताक्षर करना, ओ.ई.एम. से विलंबित आपूर्तियां, ओ.ई.एम. से निर्यात लाइसेंस प्राप्त करने में कार्यविधिक विलंबों को कारण बताया और कहा कि ये एच.ए.एल. के नियंत्रण से बाहर थे।

सुविधाएं स्थापित करने में विलंब के कारण, अधिष्ठापित प्रथम दो वायुयानों के आर.ओ.एच., बी.ए.ई.एस. से तकनीकी सहायता के साथ ओवरहॉल प्रभाग की वर्तमान सुविधाओं में किए गए इससे एच.ए.एल. की निधियों का अवरोधन भी हुआ।

3.1.4. अन्य मुद्दे

3.1.4.1. अतिरिक्त 57 हॉक वायुयानों के लिए बी.ए.ई.एस./एच.ए.एल. को लाइसेंस शुल्क का परिहार्य भुगतान

एम.ओ.डी. ने लाइसेंस अनुबंध (मार्च 2004) के अनुसार 42 वायुयानों का विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने हेतु बी.ए.ई.एस. को लाइसेंस शुल्क के रूप में ₹212.29 करोड़ (26.00 मिलियन जी.बी.पी.) का भुगतान किया। 57 वायुयानों के विनिर्माण के लिए बी.ए.ई.एस. के साथ हस्ताक्षरित क्रय एवं लाइसेंस अनुबंध (अगस्त 2010) में असीमित संख्या में वायुयानों, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों और गन पोडों के विनिर्माण एवं आपूर्ति के पूर्ण अधिकार के लिए 37.80 मिलियन जी.बी.पी. लाइसेंस शुल्क का भुगतान निर्दिष्ट किया गया था।

संविदा वार्तालाप समिति (सी.एन.सी) ने बताया (जनवरी 2009) कि पुनः लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना न्यायसंगत नहीं था, क्योंकि सामान्यतः लाइसेंस शुल्क एक बार दिया जाता था। यद्यपि यह स्वीकारा गया था कि पूर्ववर्ती संविदाओं में इसकी संख्या के लिए विशेष नियंत्रण था। सी.एन.सी. की अभ्युक्तियों के आधार पर रॉयल्टी का अधित्याग करने के लिए विक्रेता सहमत हुआ, लेकिन लाइसेंस शुल्क को बनाए रखा।

बी.ए.ई.एस. ने बताया (सितंबर 2009) कि उन्होंने एच.ए.एल. को वायुयानों की संख्या सूचित करने का अनुरोध किया, ताकि वे संशोधित लाइसेंस शुल्क बता सकें और चूँकि एच.ए.एल. से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ, लाइसेंस अनुबंध में यह स्पष्ट किया गया कि यह केवल 42 वायुयानों के लिए था।

यह उल्लेख करना उचित होगा कि हॉक वायुयान के लिए एडूर एम के 871-07 इंजन का उत्पादन करने हेतु भारत सरकार द्वारा रोल्स रॉयस टर्बोमेका लिमिटेड (आर.आर.टी.एम.) के साथ किए गए लाइसेंस अनुबंध के खंड 4.5 में उस हद तक इंजनों के उत्पादन के लिए एच.ए.एल. को लाइसेंस देने हेतु लाइसेंस शुल्क के रूप में 7.50 मिलियन जी.बी.पी. की राशि परिकल्पित थी, जिस हद तक भारत सरकार एच.ए.एल. को काम सौंपता है। तथापि, उस प्रकार का कोई खंड बी.ए.ई.एस. के साथ किए गए अनुबंध में शामिल नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त संविदा के लिए भी एच.ए.एल. द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया गया।

इस प्रकार, प्रथमतः असीमित संख्या में वायुयानों, स्थानांतरणीय रोल उपस्करों तथा गन पोडों के लिए उत्पादन अधिकार प्राप्त करने में विफलता के परिणामस्वरूप असीमित संख्या में वायुयानों

के उत्पादन के लिए 37.80 मिलियन जी.बी.पी. (₹362.03 करोड़) का लाइसेंस शुल्क के रूप में भुगतान करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि दिनांक 26 मार्च 2004 की संविदा के माध्यम से बी.ए.ई.एस. को दिया गया लाइसेंस शुल्क केवल 42 वायुयानों के उत्पादन के लिए था तथा एच.ए.एल. को मात्र कार्यान्वयन के लिए यह संविदा सौंपी गई थी।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि एम.ओ.डी. अपने हितों की रक्षा करने में विफल रहा, यथा बी.ए.ई.एस. तथा आर.आर.टी.एम. के साथ किए गए दो अनुबंधों में विरुद्ध खंडों से स्पष्ट है।

3.1.4.2. किसी पक्के आदेश के बिना अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति - ₹107.05 करोड़

एच.ए.एल. बोर्ड ने आदेश के पूर्वानुमान में इंजनों के उत्पादन के लिए ₹107.05 करोड़ मूल्य पर आर.आर.टी.एम. से छः अतिरिक्त इंजन किटों, जिसमें कच्ची सामग्री, तैयार पुर्जे, कन्स्यूमेबल्स और एक्सेसरियां सम्मिलित हैं, की अधिप्राप्ति को अनुमोदन प्रदान किया (फरवरी 2012)। और तदनुसार एम.ओ.डी. से आदेश की प्रत्याशा में बैच II संविदा के 'भावी समर्थन' खंड के तहत आर.आर.टी.एम. को क्रयादेश दिया गया (मार्च 2012)। ये इंजन किटें अक्टूबर 2013 और जनवरी 2014 के बीच प्राप्त हुई थीं और तब से वे भंडार में पड़ी हुई हैं। चूंकि एम.ओ.डी. से अभी तक आदेश प्राप्त नहीं हुआ था (जनवरी 2017), इसलिए अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति के कारण निष्क्रिय संपत्ति उत्पन्न हुई और इसके परिणामस्वरूप ₹107.05 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

प्रबंधन ने कहा (नवंबर 2016) कि मूल्य खंड के प्रचालन के द्वारा मूल्य में लाभ की प्राप्ति हेतु अतिरिक्त छः इंजन किटों की अधिप्राप्ति की गई थी, आदेशों के पूर्वानुमान में खरीदारी करना एक व्यावसायिक निर्णय था तथा उसका भविष्य में उपयोग किया जाएगा और मूल्य वृद्धि एवं ई.आर.वी. के लाभ सामग्री वहन लागत की क्षतिपूर्ति करेंगे।

प्रबंधन का उत्तर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि करता है कि किसी पक्के आदेश/आशय पत्र के अभाव में अधिप्राप्ति की गई थी। प्रत्याशित आदेश अभी तक यथार्थ नहीं हुआ है और इस प्रकार, अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप उस पर ब्याज की परिणामी हानि के अलावा तीन वर्षों से अधिक तक ₹107.05 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ।

निष्कर्ष

ओ.ई.एम. द्वारा तकनीकी प्रलेखों, एक्सेसरियों एवं टूलिंग की आपूर्ति और आपूर्ति त्रुटिपूर्ण उपकरणों एवं जिंकों के परिशोधन में विलंब के कारण एम.ओ.डी. को वायुयानों की सुपुर्दगी में हुए विलंब से बैच I वायुयानों की आपूर्ति विलंबित हुई। बैच I संविदा के लिए बातचीत करते समय एम.ओ.डी. द्वारा असीमित संख्या में वायुयानों के निर्माण हेतु लाइसेंस के लिए आग्रह न करने

के परिणामस्वरूप असीमित संख्या में वायुयानों के लाइसेंस उत्पादन के लिए लाइसेंस शुल्क का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

एम.ओ.डी. से आदेश की प्रत्याशा में छः अतिरिक्त इंजन किटों की अधिप्राप्ति के कारण एच.ए.एल. को ₹107.05 करोड़ का व्यय हुआ, जो निष्फल था। एम.ओ.डी. द्वारा सीधे अधिप्राप्त वायुयानों को ध्यान में रखकर यद्यपि एयरफ्रेम और इंजनों के बड़े सर्विसिंग के लिए सुविधाओं की स्थापना क्रमशः मार्च 2016 एवं मार्च 2018 तक पूरा किया जाना परिकल्पित थी, एच.ए.एल. द्वारा सुविधाओं की स्थापना करना अभी भी बाकी था।

सिफारिशें

- *एच.ए.एल. यह सुनिश्चित करें कि आपूर्तियां संपूर्ण रूप से की गई हैं, ताकि ग्राहक को उत्पाद से परिकल्पित लाभ प्राप्त हो।*
- *एच.ए.एल. निष्क्रिय संपत्ति की धारिता से बचने के लिए केवल पक्के आदेशों पर ही अपेक्षित सामग्रियों की अधिप्राप्ति करें।*
- *ग्राहकों को समय पर विक्रयोपरांत सेवा सुनिश्चित करने के लिए एच.ए.एल. मरम्मत व ओवरहॉल हेतु सुविधाओं की स्थापना को प्राथमिकता दें।*
- *रक्षा मंत्रालय को सुनिश्चित करना चाहिए कि तकनीक स्थानान्तरण के लिए असीमित संख्या में निर्माण के लिए लाइसेंस फीस प्राप्त की गयी है ताकि भविष्य में अतिरिक्त संख्याओं की आवश्यकता की स्थिति में भुगतान से बचा जा सके।*

मामला मंत्रालय को प्रेषित किया गया (नवंबर 2016) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड

3.2. कम्पनी के अविवेकी निर्णय की वजह से ₹36.84 करोड़ का नुकसान हुआ

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड द्वारा काम की जटिलता व सम्बन्धित कीमतें जैसे विनिमय दर अस्थिरता, वारंटी का खर्चा और आपूर्ति में देरी के प्रभाव को ध्यान में लिए बिना कैम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना के लिए रेट उद्दरण करने व संविदा करने की वजह से ₹36.84 करोड़ का नुकसान हुआ।

भारतीय वायु सेना (आई.ए.एफ) ने "कैम्प एरिया नेटवर्क की स्थापना" (ए.आई.आर.सी.ए.एन.) के लिए एक्सप्रेस ऑफ इन्ट्रस्ट (ई.ओ.आई) आमन्त्रित की (मार्च-अप्रैल 2007)। नेटवर्क के मुख्य घटक सरवर भण्डार उपकरण, कम्प्यूटर, वाई-मैक्स रेडियो, विडियो कान्फ्रेंसिंग उपस्कर,

कियोस्क, माइक्रोसॉफ्ट व रैड हैट लाईनैक्स का सॉफ्टवेयर और ऑरेकल डाटाबेस है। ई.ओ.आई के अनुसार:

- परियोजना की अनुमानित कीमत लगभग ₹100 करोड़ थी।
- घटक वार केवल एक मूल उपस्कर निर्माता का अधिकार पत्र ई.ओ.आई के साथ संलग्न करने की आवश्यकता थी।
- भुगतान की शर्तें 49 बेशों पर सभी मदों की स्वीकृति, निरीक्षण और सभी सामानों की सुपुर्दगी के पश्चात संविदा की कुल कीमत की 50 प्रतिशत थी, पूर्ण प्रणाली को सुपुर्द करने और स्थापना, एकीकरण, प्रशिक्षण के सफलतापूर्वक पूर्ण होने पर संविदा की कुल कीमत का 40 प्रतिशत और पूर्ण प्रणाली की सुपुर्द करने की तारीख से 39 महीने के लिए वैद्य वारंटी बोनड की प्राप्ति पर संविदा की कुल कीमत का शेष 10 प्रतिशत थी।
- वारंटी के पश्चात तीन वर्षों तक ऑन साइट वारंटी और पाँच वर्षों के लिए उत्पाद समर्थन वायदा।
- विलम्ब की गई मदों की कीमत का 0.5 प्रतिशत अथवा उसके हिस्से पर परिनिर्धारित नुकसानी (एल.डी) बशर्ते कि विलम्ब की गई मदों की कीमत का 5 प्रतिशत से अधिक न हो।

भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) ने आई.बी.एम (सरवर और भण्डारण उपकरण), ऐसर (डेस्कटाप कम्प्यूटर), माकसेट (वाई मैक्स रेडियो), पोलीकॉम (वीडियो कान्फ्रेंसिंग उपस्कर), टाईको (किमोस्क), डेल्टा (बिना बाधा पावर आपूर्ति) (यू.पी.एस) और ई.पी.एस.ओ.एन (प्रिन्टर) को अधिकार पत्र प्रस्तुत किया।

ई.ओ.आई के पश्चात तकनीकी और वाणिज्यिक सुझाव प्रस्ताव अनुरोध पत्र जारी किया गया (सितम्बर 2007)। चूँकि यह एक प्रतिस्पर्धी बोली (एच.सी.एल इनफो सिस्सटम, मैसर्स विप्रो, आई.टी.आई., सी.एम.सी., एच.पी. इत्यादि से प्रतियोगिता) थी और ग्राहक का बजट ध्यान में रखते हुए कम्पनी ने ₹100 करोड़ दर उद्धरण करने का निर्णय लिया (जनवरी 2008)। कम्पनी ने विचार नहीं करने का भी निर्णय लिया।

- विदेशी विनिमय परिवर्तन(एफ.ई), चूँकि डॉलर और आई.टी उत्पादों की कीमतों का चलन उतार पर था और आई.टी उत्पादों की कीमतों में कमी डॉलर की दर में सम्भावित उछाल से ज्यादा थी।
- एल.डी चूँकि वायु सेना को वाणिज्यिक बोली खोलने से संविदा पर हस्ताक्षर करने तक कम से कम दो से तीन महीने लगेंगे और यह समय अधिप्राप्ति की अग्रिम कार्यवाही के लिए प्रयोग किया जायेगा ताकि एल.डी अधिरोपित न हो।

- अतिरिक्त वारंटी समर्थन कीमत, चूँकि सभी विक्रेताओं से लगातार वारंटी समर्थन पूछा गया।

कम्पनी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया और कैम्प एरिया नेटवर्किंग के लिए 49 बेसो पर हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर और नेटवर्किंग उपस्कर की आपूर्ति, स्थापना और सेवा में शामिल करने के लिए (आई. एण्ड सी.) के लिए ₹99.49 करोड़ कीमत पर 32 सप्ताह अर्थात् नवम्बर 2010 की सुपुर्दगी समयावधि के साथ बी.ई.एल को संविदा दी गयी (मार्च 2010)। की ई.एल ने दो वर्ष से अधिक विलम्ब के पश्चात मार्च 2013 तक संविदा पूरा किया।

निम्नलिखित अवलोकन किये गये

- (i) आयातित मर्दों में रगडाइज्ड फाइबर (ऑप्टिकल फाइबर केबल) शामिल था जो स्वीटजरलैंड से आयात करना था। यद्यपि मद को स्वीटजरलैंड से आयात करना था तो भी कम्पनी ने उद्धरण में विनिमय दर पर विचार न करने का निर्णय लेते समय स्विस् फ्रैंक के परिवर्तन के प्रभाव पर विचार नहीं किया। आगे, जबकि मर्दों की आपूर्ति के लिए संविदा पर वायुसेना के साथ मार्च 2010 में हस्ताक्षर हो गये थे लेकिन इस मद के लिए क्रय आदेश अप्रैल 2011 में हुआ और मद मार्च 2012 व जून 2012 के बीच प्राप्त हुआ। स्विस् फ्रैंक विनिमय दर पर आधारित वायु सेना को प्रस्तुत उद्धरण में ₹15.29 करोड़ पर विचार करने के प्रति कुल ₹23.38 करोड़ का भुगतान हुआ। उद्धरण में ₹34.32 विनिमय दर पर विचार करने के विरुद्ध वास्तविक विनिमय दर ₹54.70 से ₹58.50 तक परिवर्तित हुआ। प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय कम्पनी द्वारा स्विस् फ्रैंक की विनिमय दर में परिवर्तन पर विचार करने की असफलता के कारण क्रम आदेश विनिमय दर में परिवर्तन के कारण ऊँची कीमत पर व देर से हुआ जो सहन करना पड़ा।
- (ii) ₹99.49 करोड़ संविदा कीमत के विरुद्ध परियोजना पर ₹117.78 करोड़ (निर्माण के अलावा ऊपरी खर्च शामिल करते हुए (एन.एम.ओ.एस.)) वास्तविक कीमत के रूप में खर्च हुए जिसकी वजह से ₹18.30 करोड़⁷ का नुकसान हुआ। इस प्रकार अदृष्ट खर्च को ध्यान में रखे बिना कम्पनी का ₹100 करोड़ उद्धरण करना अदूरदर्शी था चूँकि कम्पनी अपने हितों को सुरक्षित करने में विफल हो गयी।
- (iii) 29 महीनों की देरी हुई थी और ग्राहक ने ₹5.45 करोड़ परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में काट लिए थे। कम्पनी ने उद्धरण में एल.डी पर विचार इस आधार पर नहीं किया कि वाणिज्यिक बोली तथा संविदा पर हस्ताक्षर के बीच का अधिप्राप्ति की अग्रिम कार्यवाही के लिए प्रयोग किया जायेगा। हालांकि कम्पनी ने इसका

⁷ निर्माण के अलावा ऊपरी खर्च कारपोरेट कार्यालय से सम्बंधित खर्च, सामान्य प्रशासन, कैंटीन, चिकित्सक, सामान्य आर एण्ड डी, यूनिटो के खर्च, मार्केटिंग और बिक्री के खर्च और प्रत्यक्ष खर्च के अलावा वित्तपोषण कीमत है। 2012-13 के दौरान इस परियोजना के लिए विचार किया गया एन.एम.ओ.एच मुख्य कीमत का 12.16 प्रतिशत था।

पालन नहीं किया जैसा कि विक्रेताओं को दिये गए क्रय आदेशों में दी गयी सुपुर्दगी की तारीखों से स्पष्ट है। विक्रेताओं को दिये गये 24 क्रय आदेशों में से 11 क्रय आदेशों में सुपुर्दगी की तय तारीखें संविदा पूर्ण होने की तिथि नवम्बर 2010 के बाद की थी। कम्पनी के अपने विक्रेताओं से एल.डी के तौर पर ₹1.51 करोड़ वसूल किया और शेष ₹3.94 करोड़ खुद ही सहन करना पड़ा।

- (iv) अतिरिक्त वारंटी समर्थन कीमत पर उद्धरण पर विचार नहीं किया गया था चूँकि सभी विक्रेताओं से लगातार वारंटी समर्थन के बारे में पूछा गया था। हालांकि, बी.ई.एल द्वारा सामग्री के प्राप्त होने के समय में भिन्नता और वायु सेना को इन मदों की आपूर्ति करने के कारण वारंटी कवरेज के समय में तालमेल नहीं था। विक्रेताओं द्वारा कम्पनी को प्रस्तावित वारंटी दिसम्बर 2011 और जनवरी 2015 के बीच थी लेकिन कम्पनी द्वारा वायु सेना को की गयी आपूर्ति के लिए वारंटी मार्च 2016 तक थी। परिणामस्वरूप कम्पनी ने ₹14.60 करोड़ वार्षिक रखरखाव संविदा के रूप में खर्च किये।

प्रबंधन ने कहा (अगस्त 2016) कि

- (i) चूँकि यह एक बहु निविदा आर.एफ.पी था व ई.आर.वी लागू नहीं था और इस प्रकार ई.आर.वी में परिवर्तन की बजह से नुकसान सहन करना पड़ा बी.ई.एल की बोली के समय पर एफ.ई के उतार चढ़ाव को ध्यान में रखकर तैयार की गयी थी और इसका उद्देश्य महत्वपूर्ण रक्षा ग्राहक से कीमती परियोजना को सुरक्षित करने के लिए एक प्रभावकारी प्रतिस्पर्धी बोली प्रस्तुत करना था।
- (ii) उसी ग्राहक के साथ भविष्य के व्यापार और उससे ज्यादा महत्वपूर्ण पी.ए.एन इंडिया आई.टी. परियोजना में प्रवेश को ध्यान में रखकर प्रबंधन का उनके प्रोफाइल और संविभाग में रक्षा सेवा ग्राहक के लिए एक बड़ा आई.टी परियोजना होना एक रणनीतिक रूप से सोचा समझा निर्णय था। इस प्रकार एक व्यापारिक निर्णय होने के नाते लिया गया जोखिम सही था। एस.बी.यू ने भारतीय थलसेना से एक ₹20 करोड़ का क्रय आदेश प्राप्त किया था।
- (iii) संविदा पर हस्ताक्षर करते समय बी.ई.एल को बिना एल.डी के सुपुर्दगी पूर्ण करने का पूरा भरोसा था। ग्राहक का डिस्ट्रीब्यूटिड से केन्द्रित नेटवर्क आर्किटेक्चर में बदलने के निर्णय ने ई-फॉर्म सॉल्यूशन का कार्यान्वयन और निष्पादन के लिए पूरा कार्यक्षेत्र ही बदल दिया। जिससे उपयुक्त सॉल्यूशन प्रोवाइडर के अंतिमकरण में विलम्ब हुआ। यद्यपि विलम्ब भारतीय वायुसेना द्वारा (उनके परिचालन/प्रबंधन से संबंधित मामलों) आवश्यकता में परिवर्तन के कारण था लेकिन कम्पनी को यह स्वीकार करना पड़ा और एल.डी के रूप में ₹5.45 करोड़ का अतिरिक्त नुकसान सहन करना पड़ा।
- (iv) ओ.ई.एम/विक्रेताओं के साथ एक के बाद एक वारंटी की समाप्ति के बाद, आई.ए.एफ के साथ वारंटी अवधि के शुरू होने तक परियोजना का समर्थन किया

जाना था। अतः ए.एम.सी आदेश को इस कार्यक्रम के समर्थन के लिए ओ.ई.एम/विक्रेताओं को किया जाना था और इस प्रकार ₹14.60 करोड़ के व्यय को अवशोषित किया जाना था।

- (v) आर.एफ.पी/संविदा के अनुसार, ई-फार्मों का विकास करना कार्य का दायरा था। हालांकि संविदा के बाद, ग्राहक ए.एफ.एन.ई.टी पर ई-फॉर्म चलाना चाहते थे। ए.एफ.एन.ई.टी के साथ विमेक्स के एकीकरण की शुरुआत संविदा के बाद की गई थी, जिसमें विन्यास और एकीकरण विनिर्देशनों को अंतिम रूप देने से पहले विभिन्न स्थानों पर क्षेत्र परीक्षण शामिल थे। यह एक समय लेनेवाली गतिविधि थी और 6-8 महीनों में पूरी हुई थी।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए कंपनी का उत्तर संतोषजनक नहीं है:

- बी.ई.एल इस परियोजना में होनेवाले काम की जटिलता के समुचित आकलन के बिना ही शामिल हो गया क्योंकि जैसा कि पहले ही बताया गया है, बोली प्रस्तुत करते समय कंपनी द्वारा की गई परिकल्पना का अनुपालन नहीं किया गया। इसके अलावा आ.एफ.पी. चरण के दौरान अर्थात् बोली प्रस्तुत करने से पहले सामग्री, नेटवर्किंग सिस्टम और अनुकूलन की आवश्यकता के बारे में पता था।
- निविदा प्रक्रिया के दौरान ही मांग और ई-फॉर्म की आवश्यकताओं का विश्लेषण पूरा करना आवश्यक था। जैसा कि ए.एफ.एन.ई.टी के आधिकारिक उद्घाटन (सितंबर 2010) से पहले इसका कार्यान्वयन प्रगति पर था, बोली लगाने की प्रक्रिया के दौरान ही कंपनी को इसके बारे में पता था और इसलिए, ए.एफ.एन.ई.टी पर ई-फॉर्म चलाने और ए.एफ.एन.ई.टी के साथ वाइमैक्स के एकीकरण की वजह से बदलाव अधिक समय लेने वाला था यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है।

इस प्रकार, शामिल किए गए कार्य की जटिलता और विनिमय दर में परिवर्तन, वारंटी व्यय और आपूर्ति में देरी के प्रभाव जैसे संबंधी लागतों पर ध्यान दिए बिना कैंप एरिया नेटवर्क की स्थापना के लिए संविदा में प्रवेश करने के बी.ई.एल के अविवेक निर्णय के परिणामस्वरूप ₹36.84 करोड़⁸ की हानि हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (नवंबर 2016); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

⁸ ₹3.94 करोड़ (शुद्ध एलडी) + ₹18.30 करोड़ (बिक्री मूल्य से अधिक खर्च) + ₹14.60 करोड़ (वारंटी = ₹36.84 करोड़)।

3.3. ग्राहक की आवश्यकता के बिना एल-बैंड में भरनी मार्क II के विकास के परिणामस्वरूप ₹11.45 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) ने बिना ग्राहक की विशिष्ट आवश्यकता का स्पष्ट रूप से पता लगाये तीन आयामी (3डी) एल बैंड राडार विकसित करने के लिए कदम उठाया। चूँकि ग्राहक भरनी एम.के-II की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु संशोधित किए गए एस बैंड 3डी असलेशा राडार का इच्छुक था, एल बैंड राडार के विकास किए जाने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹11.45 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल) से रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ) के डिजाइन पर आधारित "बाइ इंडियन कैटेगरी" के अंतर्गत 38 लो लेवल लाइटवेट राडार (एल.एल.एल.आर) मार्क-2 (भरनी एमके-II) की खरीद के लिए रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी) द्वारा एक प्रस्ताव बी.ई.एल को उनके टिप्पणियों के लिए भेजा गया था (जुलाई 2012)। यह प्रस्ताव इस बात को ध्यान में रखकर भेजा गया कि इलेक्ट्रॉनिक्स एंड राडार डेवलपमेंट इस्टेबलिशमेंट (एल.आर.डी.ई) ने पहले से ही एल.एल.एल.आर विकसित कर लिया था जो एम.ओ.डी के साथ हस्ताक्षरित अनुबंध (मार्च 2011) के तहत सेना को आपूर्ति के लिए बी.ई.एल द्वारा विनिर्माण किया जा रहा था। जबकि एल.एल.एल.आर एमके-I राडार 2-आयामी⁹ एल बैंड राडार था, प्रस्तावित भरनी एमके-II राडार को 3-आयामी¹⁰ निगरानी राडार के रूप में माना गया था जिसमें बेहतर ऊंचाई क्षमता और बेहतर परिचालन और प्रदर्शन विशेषताएं शामिल हैं।

बी.ई.एल के निदेशक मंडल ने ₹17.36 करोड़ की अनुमानित लागत पर एस बैंड असलेशा राडार के समान फीचर्स वाले भरनी एम.के. II का एक प्रोटोटाइप विकसित करने के लिए पूंजी निवेश सहित अनुमोदन प्रदान कि और अनुमोदन के 18 महीनों की समय-सीमा के भीतर उपयोगकर्ता को मूल्यांकन और जमीनी प्रदर्शन के लिए पेशकश की गई। विकसित करने के लिए परिकल्पित राडार एक एल-बैंड 3डी राडार था। बोर्ड ने प्रबंधन को एल.आर.डी.ई के साथ एक विस्तृत समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने के लिए भी सलाह दी क्योंकि एल.आर.डी.ई, भरनी एमके-II के लिए प्रणाली डिजाइन एजेंसी होगी।

बोर्ड द्वारा निर्धारित समयरेखा के अनुसार, यूजर ट्रायल के लिए सिस्टम के डिजाइन, विकास, साकार करना, एकीकरण, परीक्षण और फील्ड करने की संभावित तिथि अक्टूबर 2014 थी। एल.आर.डी.ई द्वारा डिजाइन को अंतिम रूप देने और बाद में उपयोगकर्ता और बी.ई.एल के साथ प्रारंभिक डिजाइन समीक्षा आयोजित करने के कारण परियोजना की प्रगति में देरी हो रही थी। इस बीच, एल.आर.डी.ई ने बी.ई.एल को सूचित किया (सितंबर 2014) कि सेना वायु रक्षा के साथ त्रैमासिक इंटरैक्टिव मीटिंग के दौरान, उपयोगकर्ता ने एस-बैंड पर उत्सुकता दिखायी और भरनी एमके-II आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक असलेशा राडार को उपयोगकर्ता मूल्यांकन के

⁹ स्पीड, अजीमुथ और लक्ष्य के रेंज के विवरण प्रदान करें।

¹⁰ सीमा, अजीमुथ, रेंज और लक्ष्य की ऊंचाई निर्धारित करें।

लिए मार्च 2015 तक तैयार किया जाना था। बैंड के परिवर्तन के कारण, एल बैंड का विकास रोक दिया गया था (नवंबर 2014) और एस-बैंड रडार के विकास के लिए ₹4.98 करोड़ की अनुमानित लागत पर अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक द्वारा एक नई स्वीकृति प्रदान की गई थी (मार्च 2015)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एल बैंड रडार के विकास पर ₹11.45 करोड़¹¹ (इन्वेण्ट्री सहित) का खर्च मार्च 2016 तक किया गया था, जैसा कि नीचे बताया गया है:

तालिका: 3.4-एल बैंड राडार के विकास पर किए गए व्यय का विवरण

मद	राशि (₹ करोड़ में)
सामग्री	4.13
श्रमिक	0.10
विकास और इंजीनियरिंग (डी एंड ई) लागत	6.18
ऊपरी खर्च	0.35
अन्य	0.69
योग	11.45

जैसा कि विकास को रोक दिया गया था, उपरोक्त अधिकांश व्यय व्यर्थ हुए थे।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एल.आर.डी.ई के साथ परियोजना और स्पष्टता सुनिश्चित करने के लिए बी.ई.एल ने एल.आर.डी.ई के साथ सहमति पत्र पर हस्ताक्षर करने में बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2016) कि एल.आर.डी.ई नामित डिजाइन एजेंसी है, ने एल-बैंड में अर्ध-सक्रिय चरणबद्ध सारणी तकनीक का उपयोग करके भरनी एम.के. II का प्रस्ताव किया था। आवृत्ति बैंड में बदलाव ने डिजाइन परिवर्तन को अनिवार्य किया। कुल व्यय में से ₹11.45 करोड़, अधिकांश पैसा अस्लेशा तकनीक पर आधारित एस-बैंड संस्करण के नए विकास/संशोधन/प्राप्ति में उपयोग किए गए थे और सामान्य उप-प्रणालियों का उपयोग 'एस' बैंड में मामूली संशोधनों के साथ-साथ अन्य परियोजनाओं के अतिरिक्त खरीद के रूप में किया जा सकता था। एल.आर.डी.ई के साथ मसौदा समझौता तैयार किया गया था लेकिन बैंड में बदलाव के कारण, सहमति समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर रोक दिया गया था।

लेखापरीक्षा का मानना है कि ग्राहक द्वारा प्रत्यावर्तित आवश्यकता 3डी राडार के लिए थी, बी.ई.एल. का उत्पादन एजेंसी होने के नाते, ग्राहकों के मांग धारणा के आधार पर विकास के साथ आगे बढ़ने से पहले सुविधाओं और विनिर्देशों के बारे में ग्राहकों की आवश्यकताओं को स्पष्ट रूप से पता होना चाहिए।

इस प्रकार बी.ई.एल का निर्णय एल बैंड राडार के विकास किए जाने के लिए विशेष रूप से विशिष्ट ग्राहक आवश्यकता के बारे में स्पष्ट रूप से पता न लगाने और सुविधाओं के

¹¹ 2 से 4 जी.एच.जेड. आवृत्ति के साथ शार्ट-वेव।

विनिर्देशों के कारण औचित्य नहीं था और इसके परिणामस्वरूप व्यय के एक हिस्से के रूप में ₹11.45 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय (सितंबर 2016) को प्रस्तुत किया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

3.4. कम तीव्रता वाले इलेक्ट्रॉनिक युद्ध प्रणाली की आपूर्ति में विलम्ब से ₹8.97 करोड़ के निर्णीत हर्जाने के अतिरिक्त ₹47.46 करोड़ की क्षति

लागत के अनुचित अनुमान और संविदा के संशोधन के प्रस्तावों को प्रस्तुत करने में देरी के परिणामस्वरूप परियोजना के विलम्बित निष्पादन और ₹8.97 करोड़ निर्णीत हर्जाने सहित ₹56.43 करोड़ की हानि।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (कम्पनी) ने एक लो ईंटेंसिटी कन्फ्लिक्ट इलेक्ट्रॉनिक वारफेयर सिस्टम¹² (एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू.) की सुपुर्दगी के लिए रक्षा मंत्रालय से प्रस्ताव के लिए एक अनुरोध (आर.एफ.पी.) प्राप्त किया (अगस्त 2008)। कम्पनी ने ₹188.83 करोड़ में इलेक्ट्रॉनिक्स कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड¹³ (ई.सी.आई.एल.) हैदराबाद के साथ कंसोर्टियम में टेकनो वयावसायिक प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसमें ₹16.53 करोड़ ए.एम.सी. की ओर और ₹1.26 करोड़ स्थापना लागत की ओर शामिल थे। ई.सी.आई.एल. के काम के हिस्से में मुख्य असेम्बली इकाईयाँ शामिल थीं यानि नियंत्रण केन्द्र (सी.सी.) की तीन इकाईयाँ, कोशीय संचार अवरोधन उपप्रणाली (सी.सी.आई.एस.) की तीन इकाईयाँ और अभियांत्रिकी समर्थन (ई.एस.) पैकेज सहित रेडियो प्रसारण के पुनरावर्तक स्टेशनों की छः इकाईयाँ। ई.सी.आई.एल. द्वारा प्रस्तुत ₹91.02 करोड़ की लागत (फरवरी 2009) के विरुद्ध, (₹71.67 करोड़ प्रमुख असेम्बली इकाईयाँ के लिए, ₹10.75 करोड़ ई.एस. पैकेज के लिए और ₹8.60 करोड़ ए.एम.सी. के लिए) कम्पनी ने रक्षा मंत्रालय को व्यावसायिक प्रस्ताव प्रस्तुत (फरवरी 2009) करते समय ई.सी.आई.एल. की सहमति के बिना ₹65.01 करोड़ उद्धृत किया। ई.सी.आई.एल. ने इन आधारों पर प्रस्ताव को स्वीकृत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की (अप्रैल 2012) कि घटी हुई कीमतें व्यवसायिक तौर पर व्यवहार्य नहीं थीं। परिणामस्वरूप, कम्पनी ने ई.सी.आई.एल. को उनके कार्य के भाग को क्रियान्वयन करने की प्रतिबद्धता से विमुक्त करने, (अप्रैल 2012) और समूची परियोजना को स्वतंत्र रूप से क्रियान्वयन करने का निर्णय लिया।

¹² एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू. प्रणाली प्रयोगिक मोबाइल ग्राउंड आधारित एकीकृत प्रणाली है जो पहाड़ी, मैदानों और जंगली इलाकों में खुले/निर्मित क्षेत्रों में कुशल कार्य करने में सक्षम है।

¹³ ई.सी.आई.एल. परमाणु ऊर्जा विभाग के तहत भारत सरकार का एक उद्यम है।

कम्पनी की बोली न्यूनतम थी और रक्षा मंत्रालय ₹188.83 करोड़ की एक कुल लागत से एक एल.आई.सी.ई.डब्ल्यू. प्रणाली की आपूर्ति हेतु संविदा की। संविदा के अनुसार, सुपुर्दगी संविदा ग्रहण करने के 18 महीनों के भीतर अर्थात् 11 जनवरी 2013 तक पूरी होनी थी।

कम्पनी ने ₹218.42 करोड़ की लागत खर्च करने के बाद 26 महीनों की देरी से परियोजना को मार्च 2015 में पूरा किया जिसके विरुद्ध कम्पनी ने ₹170.96 करोड़ अधिप्राप्त किए और ₹22.10 करोड़ अपेक्षित लाभ के विरुद्ध ₹47.46 करोड़ की हानि हुई जैसा कि ब्यौरा नीचे दिया गया है:

तालिका 3.5 - परियोजना पर कम्पनी द्वारा खर्च की गई लागत का ब्यौरा

(₹करोड़ में)			
ब्यौरा	अनुमानित लागत	वास्तविक खर्च (स्थापना पर खर्च सहित)	परिवर्तन
सामग्री की लागत	135.16	188.01	52.85
श्रम की लागत	5.77	26.13	20.36
डी. एण्ड ई. विकास की लागत	8.01	4.28	3.73
परिचालन सामानों/सेवाओं की लागत	148.94	218.42	69.48
संविदा के अनुसार पहचानी गई बिक्री	171.04	171.04	
अंशदान (हानि)	(+)22.10	(-)47.38	

इस प्रकार, अनुमानित लागत से कुल परिवर्तन ₹69.48 करोड़ था। कम्पनी ने सामग्री विषयवस्तु में बढ़ोतरी (₹31.79 करोड़) और विपरीत विनिमय दर परिवर्तन (₹18.79 करोड़) को परियोजना में हुई हानि के लिए मुख्य कारणों को बताया (नवंबर 2015)। आगे लेखा परीक्षा विश्लेषण से निम्नलिखित जानकारियां:

- आर.एफ.पी. में न प्राप्त हुई लागत न प्रतिबद्धता (एन.सी.एन.सी.) का प्रदर्शन था जो दिसम्बर 2009 में हुआ। एन.सी.एन.सी. प्रदर्शन के दौरान रक्षा मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित मुख्य परिवर्तन प्रस्तावित किए गए:

तालिका 3.6 - प्रस्तावित मुख्य परिवर्तनों का ब्यौरा

क्रम संख्या	मद	आर.एफ.पी. आवश्यकता	संशोधित आवश्यकता	प्रभाव (₹करोड़ में)
1.	एस.डी.बी.एफ.एस. एनटिटी	जिप्सी वाहन पर लगाने के लिए	सेना द्वारा दिए गए 2.5 टन वाहन पर लगाने के लिए	3.60
2.	एम3टीआर रेडियो	इनहाऊस विकसित रेडियो	आर एण्ड एस जर्मनी से आयातित होना	8.67
3.	सी.सी.आई.एस. एनटिटी	16 डुप्लैक्स चैनल प्रणाली	24 डुप्लैक्स चैनल प्रणाली	6.57

उपरोक्त परिवर्तनो पर संविदा करते समय विचार नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप आर.एफ.पी. के उत्तर में कम्पनी द्वारा कोट की गई राशि संविदा में अपरिवर्तनीय रही यद्यपि आर.एफ.पी. की मदों में परिवर्तन थे।

इसके अतिरिक्त, कम्पनी द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद निम्नलिखित मुख्य उपस्करों के वास्तविक उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) में परिवर्तन था:

तालिका 3.7 - ओ.ई.एम. में परिवर्तनों का ब्यौरा

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	मद	आर.एफ.पी. में संशोधन	प्रभाव
1.	15 केवीए जनरेटर	सुमिनस से मैसर्स एम.ए.के. कंट्रोलस विक्रेता में बदलाव	3.32
2.	25 केवीए जनरेटर	सुमिनस से मैसर्स एम.ए.के. कंट्रोलस विक्रेता में बदलाव	2.08
3.	वी./यू. एच.एफ. अकसाईटर	माइक्रोवेव इलेक्ट्रॉनिक्स सिस्टम से मैसर्स प्रगति माइक्रो विक्रेता में बदलाव	0.08

प्रस्तुत करने के बाद (फरवरी 2009) संविदा करने के समय (जुलाई 2011) ग्राहक की आवश्यकताओं को आश्वस्त करने में कोट असफलता के परिणामस्वरूप उपस्कर में बदलाव करने के बाद ग्राहक द्वारा प्रभावित कोट ओ.ई.एम. के कारण अतिरिक्त खर्च हुआ।

- ii. संविदा के खण्ड 36.1 के अनुसार, विदेशी सामान पर विनिमय दर परिवर्तन (ई.आर.वी.) लागू होगा। संविदा के खण्ड 36.3 में निर्धारित था कि आयातित सामान की सुपर्दगी अवधि को बाद में बढ़ाने/फिर से तय करने की दशा में ई.आर.वी. खण्ड लागू नहीं होगा। जैसा कि ऊपर बताया गया है, वास्तविक उपस्कर निर्माताओं (ओ.ई.एम.) के बदलने के कारण संशोधन, विनिर्देशों में बदलाव, वितरक के नाम में परिवर्तन, ओ.ई.एम. के पते में परिवर्तन आदि को रक्षा मंत्रालय द्वारा अनुमोदित किया जाना था। कम्पनी ने संशोधन की प्रक्रिया नवम्बर 2012 में प्रारम्भ की परन्तु पूर्ण औचित्य तथा सहायक दस्तावेजों के साथ अंतिम प्रस्ताव केवल मई 2013 में ही जमा किया अर्थात् सुपर्दगी अवधि (11 जनवरी 2013) की समाप्ति के लगभग चार महीनों के बाद। ओ.ई.एम. के बदलाव के कारण संशोधन का एम.ओ.डी. द्वारा अनुमोदन अक्टूबर 2013 में हुआ। इसके अतिरिक्त, एम.ओ.डी. ने तीन संशोधन जारी किए (सितम्बर 2013, जून 2014 तथा मार्च 2015) जिसके कारण परिनिर्धारित नुकसानी (एल.डी.) के आरोपण के साथ सुपर्दगी अवधि 31 मार्च 2015 तक बढ़ गई। एम.ओ.डी. द्वारा संशोधन जारी करने के लिए प्रस्ताव जमा करने में देरी के कारण कम्पनी द्वारा आयातित सामग्री के लिए

आदेश जारी नहीं किया जा सका। चूंकि संशोधनों का अनुमोदन नियत सुपुर्दगी अवधि के गुजर जाने के बाद हुआ था, नियत सुपुर्दगी अवधि के बाद प्राप्त आपूर्तियों पर ई.आर.बी. का वहन कम्पनी के द्वारा किया जाना था। संविदा में उल्लेखित विनिमय दर के आधार पर आयातित सामान के लिए किए गए क्रयआदेशों (पी.ओ.ज) (अक्टूबर 2011 से सितम्बर 2013) का मूल्य ₹94.75 करोड़ होने के बावजूद, इन क्रय आदेशों के सम्बन्ध में किया गया भुगतान ₹113.54 करोड़ था जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹18.79 करोड़ का अंतर झेलना पड़ा।

- iii. ई.सी.आई.एल. का कार्य कम्पनी द्वारा ₹69.56 करोड़ की दर की बजाय ₹65.09 करोड़ की लागत पर सम्पन्न किया गया। तथापि ओ.ई.एम., विनिर्देशनों में परिवर्तनों के लिए संशोधनों को प्राप्त करने में देरी के कारण सुपुर्दगी में देरी हुई। देरो से आपूर्ति के लिए एम.ओ.डी. ने ₹8.97 करोड़ का एल.डी. लगाया क्योंकि सुपुर्दगी अवधि में विस्तार एल.डी. के आरोपण के साथ था।

परिणामस्वरूप इस परियोजना के कार्यान्वयन के कारण कम्पनी को ₹56.43 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

जबाब में प्रवन्ध ने कहा (मई 2015) कि

- i) अधिप्राप्ति नीति के अनुसार अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय बोलीकर्ता को तकनीकी आवश्यकताओं को नेगोशियेट करने की अनुमति नहीं थी तथा कुछ ऐसी परिचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करना था जो आर.एफ.पी. का हिस्सा नहीं थीं। अनुमानित बारम्बार आदेशों तथा आगे आने वाले मुख्य वैधुत युद्ध (ई.डब्ल्यू.) कार्यक्रमों के मद्देनजर सचेत निर्णय लिया गया था।
- ii) यद्यपि परियोजना को नुकसान हुआ। लेकिन परियोजना को कार्यान्वित करने से बहुत ज्यादा तकनीकी जानकारी प्राप्त हुई जिसमें विकास सम्मिलित था तथा वैश्विक बोली के कारण एल.डी. की छूट के सारे प्रयास व्यर्थ हो गए।

कम्पनी का जबाब संतोषजनक नहीं है क्योंकि ग्राहक की आवश्यकता का निर्धारण निविदा पूर्व स्तर पर ही कर लिया जाना चाहिए था तथा आर.एफ.पी. में सम्मिलित न की गई मर्दों की चर्चा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से पहले अनुबंध बातचीत समिति (सी.एन.सी.) की बैठकों के दौरान कर लेनी चाहिए थी। हालाँकि इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता कि परियोजना के क्रियान्वयन से कम्पनी को तकनीकी जानकारी प्राप्त हुई,लेकिन लेखा परीक्षा का कहना है कि सामग्री की लागत की वसूली के बिना परियोजना का कार्यान्वयन कम्पनी के हित में नहीं था।

इस प्रकार, लागत का गलत अनुमान लगाने और संविदा के संशोधन हेतु प्रस्तावों की प्रस्तुति में विलंब के परिणामस्वरूप परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब हुआ और इसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹8.97 करोड़ की एल.डी. के अलावा ₹47.46 करोड़ की हानि भी हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (दिसंबर 2016); उनके उत्तर प्रतीक्षित थे (मार्च 2017)।

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड

3.5. वाकिंग ड्रैगलाइन के निर्माण और कमीशनिंग लेने में विलंब के कारण ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि

बी.ई.एम.एल लिमिटेड ने वाकिंग ड्रैगलाइन के कमीशनिंग में विलंब किया और परिणामस्वरूप परिनिर्धारित नुकसानी के रूप में उनको ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

उत्तरी कोलफील्ड लिमिटेड, (एन.सी.एल) ने बी.ई.एम.एल लिमिटेड (बी.ई.एम.एल) को सामग्रियों एवं उपयोग योग्य वस्तुओं के साथ एक बी.ई.एम.एल बूसाइरस डब्ल्यू 2000 (33/72) वाकिंग ड्रैगलाइन जिनकी कुल लागत ₹184.48 करोड़ है की आपूर्ति का आदेश दिया (सितम्बर 2009)। आपूर्ति आदेश के अनुसार,

- सामग्रियों के साथ उपस्कर को एफ.ओ.आर गंतव्य के आधार पर कस्टम प्राधिकरण के साथ संविदा के पंजीकरण की दिनांक से 22 माह के भीतर सुपुर्द किया जाना था।
- उपस्कर की निर्धारित समय सीमा में सुपुर्दगी में विफल रहने पर बी.ई.एम.एल को प्रति सप्ताह या सप्ताह के भाग की देरी के लिए उपस्कर की लागत का 0.5 प्रतिशत की दर से अधिकतम 10 प्रतिशत परिनिर्धारित नुकसानी हेतु जिम्मेदार ठहराया जायेगा।
- बी.ई.एम.एल साइट पर पूर्ण उपस्कर प्राप्त के 18 माह के भीतर संस्थापन एवं कमीशनिंग हेतु उत्तरदायी था। यदि उपस्कर के निर्धारित समय अवधि के भीतर कमीशनिंग में कोई विफलता आती है तो उस स्थिति में प्रति सप्ताह या सप्ताह के भाग की देरी के लिए सामग्रियों के साथ उपस्कर को पहुँचाई जाने की कीमत का 0.5 प्रतिशत की दर से अधिकतम 5 प्रतिशत एल.डी के तौर पर वसूला जाएगा।

बी.ई.एम.एल. ने बूसाइरस इंटरनेशनल इंक, यू.एस.ए (बूसाइरस) (जिसका बाद में कैटरपिल्लर ग्लोबल माइनिंग एल.एल.सी-सी.जी.एम.¹⁴ के रूप में नामकरण हुआ) को एक सेट कम्पलीटली नॉक्ड डाउन (सी.के.डी.) किट जिसकी आवश्यकता वाकिंग ड्रैगलाइन डब्ल्यू. 2000 (33/72) के लिए थी, कलपुर्जों की तीन वर्षों की गारंटी के साथ कुल लागत यू.एस.डी. 2.39 करोड़ (₹46.00

¹⁴ कैटरपिल्लर इंक ने बूसाइरस इंटरनेशनल इंक का अधिग्रहण जुलाई 2011 में किया।

प्रति यू.एस.डी. की दर से ₹110.11 करोड़) थी, का खरीद संबंधी आदेश दिया। इसके अलावा, बी.ई.एम.एल. एवं बूसाइरस के बीच हुए तकनीकी एवं संघटक आपूर्ति करार (सितम्बर 1998) के अनुसार बूसाइरस, बी.ई.एम.एल. को तकनीकी मार्गदर्शन एवं विक्रय उपरांत दी जाने वाली सलाह बी.ई.एम.एल. को बी.ई.एम.एल. की लागत पर प्रदान करेगा। प्रारंभ में करार पाँच वर्षों के लिए वैध था जिसे एक संशोधन के उपरांत सितम्बर 2004 से दस वर्षों के लिए बढ़ा दिया गया था।

आपूर्ति आदेश के अनुसार बी.ई.एम.एल. ने सितम्बर 2011 में निर्धारित समय अवधि के भीतर उपस्कर की आपूर्ति कर दी थी अतः संस्थापन एवं कमिश्निंग को सुपुर्दगी की वास्तविक तिथि से 18 माह के भीतर अर्थात् मार्च 2013 तक पूरा हो जाना चाहिए था। 22 माह के विलम्ब के उपरांत अर्थात् कि जनवरी 2015 में ही संस्थापन एवं कमिश्निंग का कार्य पूरा हो सका था। एन.सी.एल. ने ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग में हुए विलंब के लिए ₹9.56 करोड़ की वसूली एल.डी. के लिए की (मार्च 2015)।

चूँकि आपूर्ति आदेश ने यह निर्दिष्ट किया कि ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग में होने वाला विलंब प्रति सप्ताह वितरित उपस्कर की लागत के 0.5 प्रतिशत की दर से एल.डी. को आकर्षित करेगा, बी.ई.एम.एल. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ड्रैगलाइन के संस्थापन एवं कमिश्निंग को आपूर्ति आदेश में दर्शाए गए निर्धारित समय के भीतर ही पूरा किया जाना चाहिए। निर्धारित समय के भीतर ड्रैगलाइन के गैर कमिश्निंग से ₹9.56 करोड़ के एल.डी. भुगतान को परिहार्य किया जा सकता है।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में (नवम्बर 2016) यह कहा कि:

- i. 33 x 72 आकार का वाकिंग ड्रैगलाइन बी.ई.एम.एल. द्वारा प्रथम बार विनिर्मित किया गया था। यद्यपि बी.ई.एम.एल. द्वारा कई वर्षों में हासिल किए हुए कौशल ने उपस्कर के उत्पादन; संरचनाओं की वेल्डिंग में आवश्यक विशिष्ट कौशल को विकसित करने में लगने वाले समय में सहायता प्रदान की।
- ii. उपभोक्ता के गैर तैयार संस्थापन साइट के सौंपने के कारण संस्थापन प्रक्रिया के प्रारंभ में विलंब हुआ।
- iii. एल.डी. की वसूली (₹9.56 करोड़) के रूप में बी.ई.एम.एल. द्वारा कटौती की गई राशि की वापसी के लिए एन.सी.एल. के साथ आगे बढ़ने के लिए सभी प्रयास किए।

उत्तर संतोषजनक नहीं था क्योंकि:

- i. बी.ई.एम.एल. ने अपने प्रस्ताव में समतल/तैयार साइट के सौंपने के संबंध में कुछ नहीं कहा था। अतः वह एन.सी.एल. को विलंब के लिए उत्तरदायी नहीं ठहरा सकता।
- ii. बी.ई.एम.एल. के निवेदन को एन.सी.एल. द्वारा स्वीकारा नहीं गया है और एन.सी.एल. ने साइट क्षेत्र के समतल किए जाने के कारण को विलंब का कारण मानने से इंकार

कर दिया क्योंकि डोजर, क्रेन तथा अन्य उपस्कर बी.ई.एम.एल साइट प्रभारी को बिना विलंब प्रदान कर दिए थे। एन.सी.एल. ने अप्रत्याप्त एवं गैर-अनुभवी श्रमशक्ति की तैनाती, लेबर के भुगतान संबंधी मामले जिनके लिए वह कुछ अवसरों पर हड़ताल पर भी जा चुके थे, कार्य के चरमोत्कर्ष के समय होने वाले विलंब तथा दो शाफ्टों के बीच आने वाली दूरी संबंधी मामलों पर प्रकाश डाला। आगे, बूसाइरस के साथ हुए पत्र व्यवहार से यह देखा गया कि बूसाइरस ने गुणवत्ता विनिर्देशनों, गलत/घटिया सामग्री के प्रयोग करने, गैर प्रशिक्षित तथा वैल्विंग एवं आपूर्तिकर्ता गुणवत्ता आश्वासन संबंधी मुद्दों पर आशंका जाहिर की थी चूंकि ऐसा कहा गया था कि इन सब की बी.ई.एम.एल. द्वारा अनदेखी की गई है।

अतः बी.ई.एम.एल ने वाकिंग ड्रैगलाइन के कमिशनिंग में विलंब किया तथा परिणामस्वरूप एल.डी. के माध्यम से ₹9.56 करोड़ की परिहार्य हानि का सामना करना पड़ा।

यह मामला मंत्रालय को सौंपा गया था (नवम्बर 2016), उनका उत्तर अपेक्षित है (मार्च 2017)।

3.6. आवश्यकता आधारित संरचना को सुनिश्चित किए बिना मशीन की अधिप्राप्ति के कारण व्यर्थ निवेश

आवश्यक अवसंरचना के सुनिश्चित किए बिना मशीन की अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹13.15 करोड़ का व्यर्थ निवेश हुआ। बाद में बी.ई.एम.एल. लिमिटेड का विमानन डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने का लक्ष्य पहुँच से बाहर रहा।

बी.ई.एम.एल. लिमिटेड ने मैसूर परिसर में समर्पित ऐरोस्पेस विनिर्माण विभाग के संस्थापन (फरवरी 2009) द्वारा ऐरोस्पेस व्यापार में परिवर्तन लाने का प्रयास किया है। इसका उद्देश्य विमानन डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने की शुरुआत करना था। बी.ई.एम.एल. के निदेशक मण्डल ने ₹104.13 करोड़ के पूँजी निवेश एवं बेंगलूरु में 25 एकड़ के विशिष्ट आर्थिक क्षेत्र भूमि के ₹40.00 करोड़ के अनुमानित दर पर अधिग्रहण को अतिरिक्त विनिर्माण सुविधाओं को स्थापित करने संबंधी अनुमोदन (मई 2010) दिया। जैसे ही भूमि की लागत बढ़ी, मण्डल ने ₹9.56 करोड़ की राशि को अतिरिक्त निवेश को भूमि की लागत राशि के अंतर राशि का अनुमोदन (नवम्बर 2010) दिया।

बी.ई.एम.एल. ने 26 अप्रैल 2011 को ₹49.50 करोड़ की अदायगी के उपरांत कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड (के.आई.ए.डी.बी) से बेंगलूरु ऐरोस्पेस सॉफ्टवेयर एक्सपोर्ट जोन पार्क (बी.ए.एस.ई.जेड.पी.) में 25 एकड़ भूमि का अधिकार लिया।

बी.ई.एम.एल ने ऐ.सी.बी. फ्रांस (ऐ.सी.बी.) को एक इलैस्टोफोम प्रैस मशीन का जिसकी लागत यूरो 11.70 लाख (₹8.19 करोड़, ₹70 प्रति यूरो) थी की आपूर्ति करने का भी आदेश (मई 2012) दिया। मशीन, आदेश देने तथा साख पत्र के जारी होने के दिनांक से 11 माह के भीतर

सुपुर्द होनी थी। प्राप्ति के दिनांक से छः सप्ताह के भीतर उपस्कर का अधिष्ठापन एवं कमीशनिंग का काम पूरा हो जाना था। एल.सी. 27 जुलाई को स्थापित हुई थी और ए.सी.बी द्वारा आदेश 01 अगस्त 2012 को स्वीकारा गया था।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि प्री-इंजीनियर्ड बिल्डिंग प्रणाली हेतु संविदा के लिए बी.ए.एस.ई.जेड.पी. में औद्योगिक सुविधा (मार्च 2012) एवं सिविल कार्य संविदा (अप्रैल 2012) के लिए यू.आर.सी. कंस्ट्रक्शन्स प्राइवेट लिमिटेड को क्रमशः ₹34.72 करोड़ एवं ₹38.42 करोड़ की संविदा सौंपी गई। संविदा के अनुसार, पी.ई.बी. का कार्य 05 मार्च 2012 को आरंभ होकर 24 जून 2012 तक पूरा होना था, जबकि सिविल कार्य 10 अप्रैल 2012 को आरंभ होकर 15 अक्टूबर 2012 को समाप्त होना था।

पी.ई.बी. संविदा में एम.आर.ओ. हेंगर एवं कम्पोजिट हेंगर के निर्माण का कार्य भी सम्मिलित था। उद्योग के मानक अनुसार, ऐसे प्री-इंजीनियर्ड आवश्यकतानुसार बनाए गए डिजाइन तीसरी पार्टी के प्रमाणन द्वारा पुनरीक्षित होने थे। हालांकि संविदा में स्पष्ट प्रावधानों के बावजूद भी यू.आर. सी. द्वारा यह पूरा नहीं किया गया था अतः यू.आर.सी. को कार्य जारी रखने की अनुमति नहीं दी गई थी। यू.आर.सी. ने संविदा में मध्यस्थता के हवाले से मध्यस्थता का नोटिस (अक्टूबर 2012) दिया। मध्यस्थ ने अपना निर्णय सुनाया (अगस्त 2016) जिसे यू.आर.सी. द्वारा बैंगलूरु शहर के सिविल कोर्ट में चुनौती दी गई है। कोर्ट का अंतरिम निर्णय अभी प्रतीक्षित (नवंबर 2016) था।

जैसे ही सिविल कार्य रोक गया था, बी.ई.एम.एल. ने ए.सी.बी. से उपस्कर को रोकने एवं सुपुर्दगी में विलंब करने का निवेदन किया चूँकि अवसंरचना संबंधी सुविधाएँ तैयार नहीं थी। ए.सी.बी. ने कहा (जनवरी 2013) कि चूँकि मशीन अद्वितीय थी, आवश्यकतानुसार ग्राहकानुकूल बनाई गई थी और किसी भी अन्य ग्राहक को सौंपी नहीं जा सकती। ₹10.24 करोड़ की लागत से अधिप्राप्त की गई मशीन को मैसूर में (मई 2015) भेजा गया तथा अधिष्ठापित किया गया जिसके परिणामस्वरूप बी.ई.एम.एल. को कस्टम ड्यूटी के तौर पर ₹2.43 करोड़ की अदायगी करनी पड़ी जिसे देने में छूट मिल सकती थी, यदि मशीन को एस.ई.जेड. में अधिष्ठापित किया जाता।

27 जुलाई 2012 को इलास्टोफोम प्रैस मशीन हेतु एल.सी. खोलने का बी.ई.एम.एल. का निर्णय लेखापरीक्षा के तर्क द्वारा जल्दबाजी में लिया गया था चूँकि पी.ई.बी. और सिविल कार्य हेतु हुई संविदाएँ क्रमशः मार्च 2012 और अप्रैल 2012 में की गई थी जो संविदाकार द्वारा संविदा शर्तों के गैर-अनुपालन के कारण अभी तक शुरू नहीं हो पाई थी। चूँकि 01 अगस्त 2012 को ए.सी.बी. द्वारा आदेश स्वीकारा गया था अतः ए.सी.बी. के मशीन की आपूर्ति में विलंब करने को मना करने के उपरांत बी.ई.एम.एल. अपनी प्रतिबद्धता से पीछे नहीं हट सकता था। आगे, ₹12.67 करोड़ की लागत से अधिप्राप्त मशीन व्यर्थ पड़ी रही चूँकि पर्याप्त आदेशों/अवसंरचना की मांग के चलते प्रयोग हेतु प्रस्तुत नहीं की जा सकी। हिंदुस्तान ऐरोनोटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) (रक्षा मंत्रालय के अंतर्गत आने वाला एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम जो विमान के उत्पादन में शामिल है)

से एक टीम शीट धातू घटकों के विनिर्माण हेतु मूल्यांकन क्षमता को जाँचने हेतु बी. ई.एम.एल. मैसूर का दौरा (मई 2015) किया। टीम ने यह निष्कर्ष निकाला कि पारंपरिक रूटिंग सुविधा और ग्रीष्म उपचार सुविधा जो कि शीट धातु घटकों के निर्माण हेतु अनिवार्य थी, उपलब्ध नहीं थी।

बी.ई.एम.एल. ने परियोजना परामर्श सेवाओं पर ₹0.34 करोड़ तथा मशीन के रखरखाव पर ₹0.14 करोड़ भी खर्च किए। मशीन के गैर-प्रयोग के कारण ₹13.15 करोड़ का समस्त निवेश/खर्च व्यर्थ/निष्फल रहा था।

बी.ई.एम.एल. ने कहा (अगस्त 2016) कि पूँजी बजट 2016-17 के अनुमोदन पर आवश्यक सुविधाएँ ए.एस.डी., मैसूर, में स्थापित कर दी जाएगी। बाद में यह उतर दिया गया कि के.एन.ई. 18 एविओनिक्स तथा विमान होसिस के विनिर्माण हेतु सुविधाओं की स्थापना करने आदि पर रोसोबोरोन एक्सपोर्ट (आर.ओ.ई. रशियन हेलिकॉप्टर कोर्प) के साथ वार्ता जारी है तथा व्यापार शर्तों जे.वी./सहयोग को अंतिम रूप देने पर करार में प्रवेश किया जाएगा।

बी.ई.एम.एल. के उत्तर ने सुविधाओं को पूर्ण करने की तात्कालिकता की कमी तथा सुनियोजन के बिना प्रारंभ किए गए निवेश की ओर इशारा किया। इस बात की भी पुष्टि हुई कि ऐरोस्पेस के व्यापार सुअवसरों हेतु ऑफसेट कार्यक्रम में कोई प्रगति नहीं हुई थी (अगस्त 2016)।

अतः आवश्यक अवसंरचना को सुनिश्चित किए जाने के बिना ही मशीन की अधिप्राप्ति ने ₹13.15 करोड़ के व्यर्थ निवेश को परिणित किया। आगे, बी.ई.एम.एल. का विमान डिजाइन, विनिर्माण एवं सेवाओं में प्रवेश करने का लक्ष्य अप्राप्य रहा।

मामला मंत्रालय को सौंपा गया (सितम्बर 2016) उनका उत्तर उपेक्षित था (मार्च 2017)।

गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड

3.7. यान अवतरण उपयोगिता परियोजना के लिए बी.ई.एल. से उन्नत समेकित संप्रेषण प्रणाली की खरीद पर किया गया अतिरिक्त व्यय

संविदा में निधारित संशोधन का प्रस्ताव रखने में गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रक्षा मंत्रालय (एम.ओ.डी.) भारत सरकार ने आठ अवतरण यान उपयोगिता एम के IV पोतों (एल.सी.यू.एम. के - IV) के निर्माण एवं वितरण के लिए गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजिनियर्स लिमिटेड, कोलकाता (जी.आर.एस.ई.) के साथ एक संविदा सुनिश्चित की (सितम्बर 2011)। संविदा की धारा 37.1 यह अनुबंधित करती है कि, अगर कार्य की प्रगति के दौरान दोनों पक्षकारों में से कोई भी अनुमोदित चित्रों में किसी प्रकार के संशोधनों या परिवर्तनों और अतिरिक्त जोड़ या विनिर्देशों में किसी प्रकार के बदलाव को प्रस्तावित करता है, तो यह पक्षकारों को संविदा में दिए गए अनुलग्नक V के अनुसार उपयुक्त संशोधन फार्म के माध्यम से करना

होगा। धारा 37.3.1 के अनुसार जी.आर.एस.ई. को प्रस्तावित संशोधनों की विस्तृत जानकारी शीघ्रातिशीघ्र, 6 हफ्तों के अंदर एम.ओ.डी. को समय एवं लागत के प्रभाव को दर्शाती हुई अग्रेषित करनी चाहिए। संविदा की धारा 37.5 यह निर्धारित करती है कि विनिर्देशों द्वारा आवश्यक कोई भी सामग्री यदि नामित आपूर्तिकर्ता द्वारा आपूर्ति/ वितरण नहीं की जा सकती अथवा कम आपूर्ति की जाती है, तब जी.आर.एस.ई. आवश्यकता की पूर्ति के लिए अन्य सामग्री की आपूर्ति कर सकता है बशर्ते एम.ओ.डी. इसके लिए लिखित में सहमत हों।

एल.सी.यू. में उन्नत समेकित संप्रेषण प्रणाली (ए.सी.सी.एस.) सम्मिलित थे एवं इनके नामित विक्रेता थे, भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी.ई.एल.), इलेक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (ई.सी.आई.एल.) एवं मेसर्स टाटा पावर एस.ई.डी., मुम्बई। ए.सी.सी.एस. के लिए जी.आर.एस.ई. द्वारा (नवम्बर 2011) में बनाए गए आवश्यकता के विवरण (एस.ओ.आर.) के अनुसार माडल पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के लिए विचार किया गया था, जो कि ए.सी.सी.एस. का एक घटक था। ए.सी.सी.एस. के लिए ₹54.26 करोड़ का अनुमानित मूल्य बी.ई.एल. द्वारा अक्टूबर 2010 में प्राप्त कोट पर आधारित था जो कि माडल पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर को ध्यान में रखकर रखा गया था। जी.आर.एस.ई. ने ए.सी.सी.एस. की आपूर्ति के लिए बी.ई.एल., ई.सी.आई.एल. एवं मेसर्स टाटा पावर एस.ई.डी. मुम्बई से निविदाएं मंगाई (दिसम्बर 2011)। तकनीकी मुद्दों की चर्चा करने के लिए जी.आर.एस.ई., ई.सी.आई.एल. एवं बी.ई.एल. के बीच हुई प्री-बिड मीटिंग (दिसम्बर 2011), में बी.ई.एल. ने ए.सी.सी.एस. के लिए अप्रचलन के कारण, पी.ए.ई. 3060 को वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर माडल के बदले में एम 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम संस्करण की आपूर्ति का प्रस्ताव दिया। यह प्रस्ताव केवल बी.ई.एल. से प्राप्त किया गया (जनवरी 2012) जिसमें ₹89.30 करोड़ की राशि उद्धरित की गई थी एवं बाद में ₹93.20 करोड़ पर इसका संशोधन किया गया। अगस्त 2012 एवं मई 2013 के बीच में जी.आर.एस.ई. ने बी.ई.एल. के साथ तकनीकी/वाणिज्यिक समझौता किया और इसके बाद ₹67.00 करोड़ की राशि पर आठ ए.सी.सी.एस. प्रणाली की आपूर्ति का आदेश (जुलाई 2013) दिया।

जी.आर.एस.ई. ने (अप्रैल 2013) में ए.सी.सी.एस. में एम. 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम सांस्करण की आपूर्ति से हुए अंतर लागत के कारण एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) (आई.एच.क्यू.(एन.)) से प्रतिपूर्ति/मुआवजे का दावा किया। आई.एच.क्यू.(एन.) ने इस दावे से इनकार करते हुए, कहा (अप्रैल 2013) कि बनावट विनिर्देशों/अनुमोदित तकनीकी विनिर्देशों के आधार पर की गई ए.सी.सी.एस. की अधिप्राप्ति जी.आर.एस.ई. का संविदात्मक दायित्व था। और आई.एच.क्यू. ने ओ.ई.एम. द्वारा प्रस्तुत ए.सी.सी.एस. प्रणाली के तकनीकी विनिर्देशों में कोई बदलाव नहीं मांगा था। अतः निश्चित मूल्य संविदा के लिए परियोजना की लागत में वृद्धि व्यवहार्य नहीं थी।

लेखापरीक्षा का यह तर्क है कि जी.आर.एस.ई. संशोधनों का प्रस्ताव रखने में संविदा के प्रावधानों का पालन करने में असफल रहा। जब बी.ई.एल. ने माँडल पी.ए.ई. 3060 वी./यू. एच. एफ. ट्रान्स

रिसीवर के बदले में मॉडल एम. 7 वी./यू. एच.एफ. ट्रान्स रिसीवर के नवीनतम संस्करण की आपूर्ति का प्रस्ताव दिसम्बर 2011 में दे दिया था और जी.आर.एस.ई. को जुलाई 2012 में बी.ई.एल. की मूल्य बिडों के खुलने से पहले इन दोनों मॉडल के मूल्यों के बीच के महत्वपूर्ण अंतर का पता था, तो उसे एम.ओ.डी. को संविदा की शर्तों के अंतर्गत इन यंत्रों के संशोधनों के बारे में अवगत कराना चाहिए था। ठेके की शर्तों के अंतर्गत प्रस्ताव में संशोधन करने में हुई जी.आर.एस.ई. की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़¹⁵ की राशि का अतिरिक्त व्यय हुआ।

जी.आर.एस.ई. ने (नवम्बर 2016) उत्तर दिया कि बजटीय कोट पी.ए.ई. 3060 माडल के लिए होने के बावजूद, मूल्यों की बोली पी. ए. ई.-एम. 7 माडल के लिए लगाई गई जो कि तकनीकी रूप से अधिक उन्नत संस्करण थी, क्योंकि ई.सी.आई.एल. द्वारा पी.ए.ई. 3060 माडल का निर्माण बंद कर दिया गया था। तय किया गया मूल्य अनुमानित मूल्य से 23 प्रतिशत अधिक था। बजटीय कोट की वैधता दिनांक (मार्च 2011) से आदेश जारी करने की तिथि (जुलाई 2013) तक के 2.5 वर्षों के अंतराल को ध्यान में रखते हुए, सामान्य मूल्य वृद्धि 14 प्रतिशत थी और बकाया 9 प्रतिशत उन्नत विनिर्देशों/विशेषताओं के फलस्वरूप माना जा सकता है। इसके अतिरिक्त, ए.सी.सी.एस. का बढ़े हुए मूल्य का मामला उपभोक्ता प्रतिनिधियों की नज़र में कई मौकों पर लाया गया। आई.एच.क्यू.(एन.) का मूल्य वृद्धि के प्रतिपूर्ति से असहमत होने के कारण जी.आर.एस.ई. को सामग्री की आपूर्ति में देरी को रोकने के लिए अतिरिक्त लागत के साथ आगे बढ़ना पड़ा जिससे परियोजना की समयसीमा अंततः प्रभावित हुई।

यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि जी.आर.एस.ई. को एम.ओ.डी. के साथ संविदा की शर्तों के अनुसार संशोधन का प्रस्ताव समय एवं लागत को इंगित करते हुए समयसीमा के भीतर रखना चाहिए था।

अतः संविदा में निर्धारित संशोधन का प्रस्ताव रखने में जी.आर.एस.ई. की असफलता के परिणामस्वरूप ₹12.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मंत्रालय को (दिसंबर 2016) भेजा गया था उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2017)।

¹⁵ ₹67.00 करोड़ - ₹54.26 करोड़

विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड

3.8. स्टील कास्टिंग्स की असामान्य अस्वीकृतियों के कारण परिहार्य क्षति

ग्राहकों को सुपुर्द किए जाने से पूर्व वस्तुओं का प्रभावी सामग्री परीक्षण करने में हुई असफलता के कारण पिछले 5 वर्षों के दौरान 2015-16 समाप्त होने की अवधि में ग्राहकों द्वारा हुई वस्तुओं की अस्वीकृति के परिणामस्वरूप ₹2.77 करोड़ का नुकसान हुआ।

मैसर्स बी.ई.एम.एल. लिमिटेड (बी.ई.एम.एल.) की पूरक, विज्ञान इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड (वी.आई.एल.), एक स्टील कास्टिंग फाउंडरी है। वी.आई.एल. को अर्थ मूविंग मशीनरी, वाल्व्स, डाई कास्टिंग मशीन, रोपवे और ऑटोमोबाइल के विनिर्माण में विशिष्टता प्राप्त है। वी.आई.एल. 2015-16 तक केवल बी.ई.एम.एल. के लिए कैप्टिव फाउंडरी थी और अब इनकी आपूर्तियाँ महत्वपूर्ण ग्राहकों जैसे एच.एम.टी., बी.एच.इ.एल. के सी.पी.एल., एच.एम.एल एवं इंडियन रेल को की जाती हैं। वी.आई.एल. ने डक्टाइल आइरन कास्टिंग्स के उत्पादन से अपने उत्पाद में विविधता प्राप्त की है, वी.आई.एल. को 2015-16 के दौरान, मिथानी से 100 एम.टी.यू. 2 श्रेणी के स्टील कास्टिंग्स का आपूर्ति आदेश प्राप्त हुआ।

कास्टिंग्स के विनिर्माण में उपयोग होने वाला प्रमुख कच्चा माल लोहा और स्टील स्क्रेप होता है जिसे भट्टी में पिघलाकर तरल पदार्थ को आवश्यक विनिर्देश प्राप्त करने के लिए सांचे में ढाला जाता है।

2011-12 से 2015-16 तक कंपनी की बिक्री, होल्डिंग कम्पनी को बेची गई और उसके बाद उनकी अस्वीकृतियों का विवरण नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 3.8 - बिक्री और अस्वीकृतियों का विवरण

(₹ करोड़ में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
बिक्री (एम.टी. में)	3608.00	2181.00	2725.00	2210.00	2285.00
अस्वीकृतियाँ (एम.टी. में)	239.00	133.00	74.00	48.00	94.00
बिक्री में अस्वीकृतियों का प्रतिशत	6.62	6.10	2.72	2.17	4.11
स्वीकार्य अस्वीकृतियाँ (1.5 प्रतिशत पर) (एम.टी. में)	54.12	32.72	40.88	33.15	34.28
अत्यधिक	184.88	100.29	33.13	14.85	59.73

अस्वीकृतियाँ (एम.टी. में)					
मूल्य प्रति एम.टी. (₹ में)	99,970.00	96,370.00	1,01,360.00	1,11,340.00	1,03,160.00
अत्यधिक अस्वीकृतियों का मूल्य (₹ करोड़ में)	1.85	0.97	0.34	0.16	0.62
कमतर ₹30,000.00 प्रति एम.टी. की दर से वी.आई.एल. द्वारा खरीदा एवं पुनः संसाधित किया गया अस्वीकृत सामान (₹ करोड़ में)	0.55	0.30	0.10	0.04	0.18
रद्दी में भेजने के बाद अस्वीकृतियों की कीमत (₹ करोड़ में)	1.30	0.67	0.24	0.12	0.44

उपरोक्त से देखा जा सकता है कि ग्राहकों की अस्वीकृतियाँ 2.17 प्रतिशत से 6.62 प्रतिशत तक थीं जोकि 2011-12 से 2015-16 के सभी पाँच वर्षों में, 1.5 प्रतिशत के उद्योग मानक से अधिक थी। अस्वीकृत कास्टिंगों को नए कास्टिंग प्राप्त करने के लिए फिर से पिघलाया जाता है। पुनः संसाधन के लिए भेजने के बाद अस्वीकृतियों की कुल कीमत उद्योग मानक से अधिक ₹ 2.77 करोड़ थी।

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के वर्ष 2006 के रिपोर्ट संख्या 12 में असामान्य अस्वीकृतियों के कारण हुई हानि को इंगित किया गया था। प्रत्युत्तर में, बी.इ.एम.एल. ने कहा (जनवरी 2007) था कि मैग्नाफ्लैक्स डिटेक्टर मशीन की आपूर्ति (अक्टूबर 2006) बी.इ.एम.एल. द्वारा सूक्ष्म दोषों को खोजने एवं अस्वीकृतियों में कमी लाने के लिए की गई थी। मंत्रालय ने यह भी कहा था कि वी.आई.एल. की सुधारात्मक कार्यवाही के बाद अस्वीकृतियों में तेजी से कमी आ रही थी और मंत्रालय ने वी.आई.एल. का उद्योग मानकों के अंदर रहते हुए अस्वीकृतियों में कमी लाने की सलाह दी थी। हालाँकि, मंत्रालय/प्रबंधन द्वारा वादा किया गया कोई भी प्रभावी सुधारात्मक कदम नहीं उठाया गया, जो कि 9 वर्षों के बाद भी उद्योग मानक से अधिक हो रही हानि से सुस्पष्ट है।

प्रबंधन ने उत्तर (नवम्बर 2016) में कहा कि:

- क) वी.आई.एल. की विनिर्माण प्रक्रिया, यांत्रिकी और तकनीकी पिछले 10 वर्षों से समान थी। विनिर्माण प्रक्रिया और तकनीक ज्यादातर हाथ से किए जाने और कम स्वचलित होने के कारण त्रुटियाँ और अस्वीकृतियाँ स्वचलित स्टील फाउंडरियों के मुकाबले अधिक होती थीं। अतः 1.5 प्रतिशत का स्वचलित उद्योग मानक वी.आई.एल. की परिस्थितियों में प्राप्त करना संभव नहीं था।
- ख) वी.आई.एल. ने ₹ 8.95 करोड़ की लागत पर फास्ट लूप मोल्डिंग प्रणाली की अधिप्राप्ति (सितंबर 2009) और स्थापना की और इसके कारण 2011-12 में अस्वीकृतियों में 6.62 प्रतिशत से 2015-16 में 4.11 प्रतिशत की कमी आई।
- ग) 2016-17 के दौरान, वी.आई.एल. ने उत्पादों की मानक गुणवत्ता बढ़ाने, उत्पाद की मात्रा बढ़ाने और बरसात से होने वाले उत्पाद हानि से बचने के लिए मरम्मत, पुनः कंडिशनिंग और अधिप्राप्ति का कार्य शुरू किया। वर्ष 2016-17 और 2017-18 के दौरान आधुनिकीकरण और विद्यमान यांत्रिकी के उन्नयन के लिए योजनाबद्ध तरीके से बोर्ड की मंजूरी ली गई (ज्यादातर महत्वपूर्ण सुविधाएं कास्टिंग्स की गुणवत्ता पर संभावित प्रभाव डालती हैं)।

यह उत्तर निम्न कारणों से युक्तिसंगत नहीं है:

ग्राहक की ओर से अस्वीकरण कम से कम होना चाहिए और 6.62 प्रतिशत तक का अस्वीकरण गुणवत्ता नियंत्रण प्रक्रिया में शिथिलता की और इंगित करता है। पुरानी यंत्रावली या निर्माण प्रक्रिया अत्यधिक आंतरिक अस्वीकरण के लिए कारण हो सकती हैं, किंतु ग्राहकों द्वारा किए जाने वाले अस्वीकरण का पुरानी यंत्रावली/निर्माण प्रक्रिया से कोई संबंध नहीं है। यह इस बात को प्रतिबिंबित करता है कि वी.आई.एल. न तो अपनी ही विश्वसनीयता/सद्भाव को कोई महत्व देता है और न ही वह अपने ग्राहकों के प्रति प्रतिबद्धता दिखाता है।

वी.आई.एल. को यह जाँच करने की आवश्यकता है कि ग्राहकों को सुपुर्द करने हेतु दोषपूर्ण माल कैसे निकाले गए और ऐसी असावधानी के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के खिलाफ कार्रवाई करनी चाहिए। वी.आई.एल. को यह अध्ययन भी करना चाहिए कि ग्राहक उन कमियों का कैसे पता लगा पाए और उसे पूर्व-सुपुर्दगी गुणवत्ता जाँच को मज़बूत बनाना चाहिए।

इस प्रकार ग्राहकों को सुपुर्द करने के लिए माल को सही करार करने से पूर्व प्रभावकारी गुणवत्ता जाँच करने में विफलता के कारण 2015-16 को समाप्त पिछले पाँच वर्षों के दौरान ग्राहक अस्वीकरण के द्वारा ₹2.77 करोड़ की हानि हुई।

मामला मंत्रालय को भेजा गया था (नवंबर 2016); उनके उत्तर प्रतीक्षित थे (मार्च 2017)।

अध्याय IV

4.1 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्रवाई

नियंत्रक महालेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों सी.पी.एस.ई के विभिन्न कार्यालयों और विभागों में लेखों एवं अभिलेखों की संवीक्षा की प्रक्रिया की पद्धति को दर्शाते हैं। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा निष्कर्षों का कार्यपालिका के माध्यम से उचित एवं समयबद्ध तरीके से उत्तर प्राप्त हो।

लोक सभा सचिवालय ने संसद के दोनों सदनों में प्रस्तुत नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित विभिन्न पैराग्राफों/मूल्यांकनों पर सभी मंत्रालयों से यह आग्रह किया (जुलाई 1985) कि वह उनके द्वारा की गई उपचारी/सुधारात्मक कार्रवाई पर टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें (लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत् पुनिरीक्षित)। उन पैराग्राफों/मूल्यांकनों के संदर्भ में भी ऐसी टिप्पणियों को प्रस्तुत किया जाना आवश्यक है जिन्हें सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (सी.ओ.पी.यू.) पर समिति द्वारा नहीं चुना गया था। उपरोक्त निर्देशों को दोहराने के साथ सी.ओ.पी.यू. ने उपरोक्त दूसरे प्रतिवेदन में (1998-99 बारहवीं लोक सभा) निम्नलिखित की सिफारिश की:

- प्रत्येक मंत्रालय में निगरानी कक्ष की स्थापना करना ताकि व्यक्तिगत सार्वजनिक उपक्रमों (पी.एस.यू.) की लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) के संदर्भ में निगरानी हेतु की गई कार्रवाई की टिप्पणी (ए.टी.एन) को प्रस्तुत किया जा सके।
- विभिन्न मंत्रालयों के अंतर्गत आने वाले पी.एस.यू. से संबंधित प्रतिवेदनों के सम्मिलित पैराग्राफों के ए.टी.एन. के प्रस्तुतिकरण की निगरानी हेतु सार्वजनिक उद्यम विभाग, (डी.पी.ई.) में निगरानी कक्ष स्थापित करना; तथा
- नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के संसद में प्रस्तुत होने वाले सभी प्रतिवेदनों के संदर्भ में लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत् पुनिरीक्षित की गई ए.टी.एन. की अनुवर्ती कार्रवाई लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के प्रस्तुतीकरण के दिनांक से छः माह के भीतर समिति को प्रस्तुत किया जाना।

सचिवों की समिति की बैठक में (जून 2010) अगले तीन महीनों के भीतर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक लेखापरीक्षा पैरा तथा पी.ए.सी. की सिफारिशों पर लंबित पड़े ए.टी.एन./ए.टी.आर. को विशेष प्रयासों से निपटाए जाने का निर्णय लिया गया। इस निर्णय को सुनाते हुए (जुलाई 2010) वित्त मंत्रालय ने भविष्य में कार्रवाई में तेजी लाने हेतु संस्थागत तंत्र की सिफारिश की।

उपर्युक्त सिफारिशों पर सरकार द्वारा उठाई गई अनुवर्ती कार्रवाई की समीक्षा के दौरान, सी.ओ.पी.यू. ने अपने प्रथम प्रतिवेदन (1999-2000 तेहरवीं लोकसभा) में अपनी पहली सिफारिशों को दोहराते हुए कहा कि डी.पी.ई. में ही डी.पी.ई. को एक पृथक निगरानी कक्ष स्थापित करना चाहिए ताकि व्यक्तिगत उपक्रमों पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (वाणिज्यिक) में सम्मिलित टिप्पणियों पर विभिन्न मंत्रालयों/विभागों द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई पर निगरानी रखी जा सके। डी.पी.ई. ने सूचित किया (मार्च 2015) कि संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों द्वारा

ए.टी.एन. की प्रस्तुति के लिए अनुवर्ती कार्रवाई हेतु पृथक से एक निगरानी कक्ष स्थापित किया जा चुका था। डी.पी.ई. ने यह भी सूचित किया कि उन्होंने संबंधित सभी विभागों से जो सी.पी.एस.ई. के अधिकार क्षेत्र में थे, को उनके विभाग में निगरानी कक्ष स्थापित करने का आग्रह किया था।

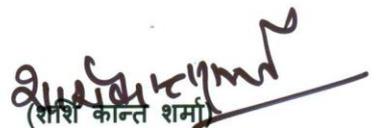
लेखापरीक्षा समीक्षा में यह उजागर हुआ कि 15 पैराग्राफों के संदर्भ में ए.टी.एन. जो कि रक्षा पी.एस.यू. से संबंधित थे, मार्च 2017 तक लंबित पड़े हुए थे (अनुलग्नक-IV) जिनमें से 4 पैराग्राफों के ए.टी.एन. प्राप्त ही नहीं हुए थे (अनुलग्नक-V)।

नई दिल्ली
दिनांक : 29 मई 2017


(नंद किशोर)
उप-नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक : 29 मई 2017


(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक-1 (पैरा सं. 2.1.2.2)

मूल तिथियों को दर्शाते, संशोधित तिथियाँ जिसमें कितने बार संशोधन किए गए तथा प्राप्त तिथियों को दर्शाते विवरण

(विलम्ब माह में)

प्रमुख घटनाएं	3017				3018				3019				3020			
	मूल	संशोधित (संशोधनों की सं.)	वास्तविक	विलम्ब	मूल	संशोधित (संशोधनों की सं.)	वास्तविक	विलम्ब	मूल	संशोधित (संशोधनों की सं.)	वास्तविक	विलम्ब	मूल	संशोधित (संशोधनों की सं.)	वास्तविक	विलम्ब
उत्पादन आरंभ	जून 2004	मार्च 2006(3)	मार्च 2006	21	मार्च 2007	-	मार्च 2007	-	मार्च 2008	-	मार्च 2008	-	सितंबर 2009		सितंबर 2009	-
नौतल बिछाना	फरवरी 2005	नवंबर 2006 (3)	नवंबर 2006	21	सितंबर 2007	-	सितंबर 2007	-	सितंबर 2008	अगस्त 2010 (2)	अगस्त 2010	22	जनवरी 2011	जनवरी 2012 (1)	जनवरी 2012	12
लान्च करना	अगस्त 2006	अप्रैल 2010 (6)	अप्रैल 2010	44	मई 2009	अक्तूबर 2011(3)	अक्तूबर 2011	29	जनवरी 2010	मार्च 2013 (3)	मार्च 2013	38	जनवरी 2013	मई 2015(7)	मई 2015	28
सुपुर्दगी	अगस्त 2008	अक्तूबर 2014 (6)	जुलाई 2014	74	मार्च 2011	जुलाई 2013(3)	नवंबर 2015	24	सितंबर 2011	नवंबर 2016 (3)	एन डी*	62	जनवरी 2015	नवंबर 2017 (2)	एन डी*	34

(टिप्पणी: एन डी (सु न) = सुपुर्द नहीं किया गया)

अनुलग्नक-II (पैरा सं. 2.1.2.4)

प्रमुख हथियारों तथा संवेदकों के लिए एस.ओ.टी.आर की सूची को दर्शाते हुए विवरण

क्र.सं.	हथियार तथा संवेदक	अनुमोदन की तिथि	संशोधनों की तिथि	संशोधनों की सं.	एल ओ आई तथा अनुमोदन के बीच का समय	वर्तमान संशोधन तथा एल ओ आई के बीच का समय
1.	लिनक्स	14.06.2004	07.06.2006	1	14 माह	38 माह
2.	ए.के. 630	15.07.2005	10.05.2006	1	27 माह	37 माह
3.	एक्टिव टोवड एरेय सोनार (ए.टी.ए.एस.)- नागन	08.05.2006	22.11.2006	1	37 माह	43 माह
4.	समग्र संचार प्रणाली (सी.सी.एस.)	25.10.2005	18.11.2005 27.11.2006	2	30 माह	43 माह
5.	युद्ध प्रबंधन प्रणाली (सी.एम.एस.)	7.02.2006	18.09.2006 28.09.2006, 16.11.2006, 31.01.2007 11.06.2009	5	34 माह	74 माह
6.	हल पर लगा हुआ सोनार (एच.यू.एम.एस.ए.)	6.07.2005	21.11.2006	1	27 माह	43 माह
7.	आई.ए.सी.एम. ओ.डी.-सी.	2.07.2005	09.12.2006 20.12.2006	2	27 माह	44 माह

8.	एकीकृत प्लेटफार्म प्रबंधन प्रणाली (आई.पी.एम.एस.)	30.05.2007	17.08.2007 15.11.2007, 26.12.2007	3	49 माह	56 माह
9.	स्वदेशी पनडुब्बी रोधी राकेट लांचर (आई.आर.एल.)	20.05.2004	06.12.2005	1	13 माह	32 माह
10.	स्वदेशी टविन ट्यूब टारपीडो लान्चर (आई.टी.टी.एल.)	22.06.2005	12.12.2005	1	26 माह	32 माह
11.	कवच मॉड-II	13.08.2005	13.06.2006	1	28 माह	38 माह
12.	रेवती	30.07.2005	14.09.2005 23.02.2006 18.11.2008	3	27 माह	67 माह
13.	शिपवाईड डाटा नेटवर्क (एस.डी.एन.) 28	22.06.2005	07.07.2005 31.08.2006 18.12.2008	3	26 माह	68 माह
14.	सुपर रैपिड गन माउंट (एस.आर.जी.एम.)	24.08.2004	17.03.2005	1	16 माह	23 माह

अनुलग्नक-III (पैरा सं. 2.1.2.7)

ए.एस.डब्ल्यू. कोर्वेट हेतु स्वदेशी विक्रेताओं द्वारा प्रमुख उपकरणों की सुपुर्दगी में विस्तार एवं विलम्ब को दर्शाते हुए विवरण

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे	के	एल (एच-जे)	एम (एच-के)
1.	सी.सी.एस. एम.के. III	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500010741 -44	26.12.06	115.00	दिसम्बर 08- जून 11	06-12	सितंबर 11- मई 12	नवंबर 11- सितंबर 14	09-41	17-69
		3017		4500010741	26.12.06	30.08	दिसम्बर- 08	12	मई-12	सितंबर-14	41	69
		3018		4500010742	26.12.06	27.89	दिसम्बर- 09	10	सितंबर-12	अक्तूबर-12	33	34
		3019		4500010743	26.12.06	28.17	जून-10	06	सितंबर-11	नवंबर-11	15	17
		3020		4500010744	26.12.06	28.86	जून-11	07	मार्च-12	अप्रैल-13	09	22
2.	एस.डी.एन. 28	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500009825 -28	18.09.06	111.00	अगस्त 08- फरवरी 11	06-08	अगस्त-12	सितंबर 11- अप्रैल 12	18-48	14-37
		3017		4500009825	18.09.06	28.67	अगस्त-08	08	अगस्त-12	सितंबर-11	48	37
		3018		4500009826	18.09.06	26.92	अगस्त-09	08	अगस्त-12	मार्च-12	36	31
		3019		4500009827	18.09.06	27.31	फरवरी-10	06	अगस्त-12	जनवरी-12	30	23
		3020		4500009828	18.09.06	28.09	फरवरी-11	06	अगस्त-12	अप्रैल-12	18	14
3.	लिक II	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4700003153 -56	02.11.11	30.60	अक्तूबर 12- अगस्त 12	02	अप्रैल-14	अगस्त 13- सितंबर 15	18-20	10-37
		3017		4700003153	02.11.11	7.69	अक्तूबर-12	02	अप्रैल-14	अगस्त-13	18	10
		3018		4700003154	02.11.11	7.64	अगस्त-12	02	अप्रैल-14	सितंबर-15	20	37

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3019		4700003155	02.11.11	7.64	अगस्त-12	02	अप्रैल-14	सितंबर-15	20	37
		3020		4700003156	02.11.11	7.64	अगस्त-12	02	अप्रैल-14	सितंबर-14	20	25
4.	ई.एस.एम. एस.ए.एन. के.ई.टी.	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500010757-60	26.12.06	87.00	अगस्त 08- फरवरी 11	04-07	मार्च 12- अक्टूबर 12	जनवरी 13- अक्टूबर 15	13-43	23-86
		3017		4500010757	26.12.06	21.75	अगस्त-08	04	मार्च-12	अक्टूबर-15	43	86
		3018		4500010758	26.12.06	21.75	अगस्त-09	07	मार्च-12	अक्टूबर-15	31	74
		3019		4500010759	26.12.06	21.75	फरवरी-10	05	अक्टूबर-12	अप्रैल-13	32	38
		3020		4500010760	26.12.06	21.75	फरवरी-11	05	मार्च-12	जनवरी-13	13	23
5.	ए.टी.एम. स्विच	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500012760-63	04.07.07	19.64	फरवरी 09- अगस्त 11	04-07	सितम्बर 11- फरवरी 12	नवंबर 11- दिसम्बर 12	06-31	7-40
		3017		4500012760	04.07.07	5.21	फरवरी-09	07	सितम्बर-11	जून-12	31	40
		3018		4500012761	04.07.07	4.70	दिसम्बर-09	05	सितम्बर-11	नवंबर-11	21	23
		3019		4500012762	04.07.07	4.79	अगस्त-10	05	सितम्बर-11	दिसम्बर-12 (आपूर्ति अभी होना शेष है)	13	28
		3020		4500012763	04.07.07	4.93	अगस्त-11	04	फरवरी-12	मार्च-12	06	7
6.	एफ.सी.एस. आई.ए.सी. (मॉड-सी.)	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500010753-56	26.12.06	50.58	दिसम्बर-08 जून-11	06-10	अप्रैल-13	अप्रैल-12 अगस्त-13	22-52	25-42

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3017		4500010753	26.12.06	12.91	दिसम्बर-08	10	अप्रैल-13	जून-12	52	42
		3018		4500010754	26.12.06	12.33	दिसम्बर-09	07	अप्रैल-13	अप्रैल-12	40	28
		3019		4500010755	26.12.06	12.50	जून-10	06	अप्रैल-13	जुलाई-12	34	25
		3020		4500010756	26.12.06	12.84	जून-11	06	अप्रैल-13	अगस्त-13	22	26
7.	एच.यू.एम. एस.ए. - एन.जी.	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500010745-48	26.12.06	98.80	दिसम्बर 08- जुलाई 11	07-11	मई-13	अप्रैल 13- मार्च 15	22-53	44-52
		3017		4500010745	26.12.06	25.24	दिसम्बर-08	11	मई-13	अप्रैल-13	53	52
		3018		4500010746	26.12.06	24.06	दिसम्बर-09	07	मई-13	सितम्बर-13	41	45
		3019		4500010747	26.12.06	24.40	जुलाई-10	07	मई-13	मार्च-14	34	44
		3020		4500010748	26.12.06	25.10	जुलाई-11	07	मई-13	मार्च-15	22	44
8.	सी.एम.एस. -28	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500011060-63	07.02.07	30.04	जनवरी 09- जुलाई 11	04.13	मई-12	मार्च 12- अगस्त 13	10-40	25-53
		3017		4500011060	07.02.07	8.27	जनवरी-09	13	मई-12	जून-13	40	53
		3018		4500011061	07.02.07	7.26	नवम्बर-09	08	मार्च-12	मार्च-12	28	28
		3019		4500011062	07.02.07	7.26	जुलाई-10	06	मई-12	जून-13	22	35
		3020		4500011063	07.02.07	7.26	जुलाई-11	04	मई-12	अगस्त-13	10	25
9.	एफ.सी.एस. लिनक्स यू. ।	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500008990-93	28.06.06	400.00	जनवरी 09- जुलाई 11	08-13	जून 12- मार्च 16	जुलाई 12- अप्रैल 16	41-56	42-68
		3017		4500008990	28.06.06	103.89	जनवरी-09	13	जून-12	जुलाई-12	41	42
		3018		4500008991	28.06.06	96.75	जनवरी-10	08	जून-12	अक्तूबर-13	45	45

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3019		4500008992	28.06.06	98.20	जुलाई-10	09	मार्च-14	मार्च-16	44	68
		3020		4500008993	28.06.06	101.15	जुलाई -11	13	मार्च-16	अप्रैल-16	56	57
10.	वी./यू.एच. एफ.डी.एफ. ई.एल. के. 7036	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500012902-05	14.07.07	24.76	सितम्बर 08-मार्च 11	कोई डाटा उपलब्ध नहीं है		सितम्बर 11-अगस्त 16		12-77
		3017		4500012902	14.07.07	8.49	सितम्बर-08			सितम्बर-11		36
		3018		4500012903	14.07.07	5.43	सितम्बर-09			फरवरी-12		29
		3019		4500012904	14.07.07	5.43	मार्च-10			अगस्त-16		77
		3020		4500012905	14.07.07	5.43	मार्च-11			मार्च-12		12
11.	रेवती राडार	बी.ई.एल., गाजियाबाद	एस	4500007789-92	10.03.06	213.84	अक्टूबर 08-अगस्त 14		03-10	जून 12-मार्च 16	अप्रैल 14-अगस्त 16	22-67
		3017		4500007789	10.03.06	48.29	अक्टूबर-08	07	जून -12	मई-14	67	67
		3018		4500007790	10.03.06	46.78	मार्च-09	10	जून -12	अप्रैल-14	33	61
		3019		4700002842	27.09.11	59.38	सितम्बर-13	04	मार्च-16	मार्च-16	30	30
		3020		4700002843	27.09.11	59.38	अगस्त-14	03	जून -16	अगस्त-16	22	24
12.	सी.एच.ए. एफ.एफ./ के.ए.वी.ए. सी.एच. मॉड-II	एम.टी.पी.एफ., अंबरनाथ	एस	4500009618-21	01.09.06	15.90	मई 08-नवंबर 10	05-09	दिसम्बर-13	अगस्त 13-जनवरी 16	35-67	62-74

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3017		4500009618	01.09.06	3.97	मई-08	09	दिसम्बर-13	अगस्त-13	67	63
		3018		4500009619	01.09.06	3.97	मई-09	05	दिसम्बर-13	जुलाई-15	55	74
		3019		4500009620	01.09.06	3.97	नवंबर-09	05	दिसम्बर-13	जनवरी-16	47	74
		3020		4500009621	01.09.06	3.97	नवंबर-10	05	दिसम्बर-13	जनवरी-16	35	62
13.	आई.आर. एल.	एल. एण्ड टी., मुम्बई	एस	4500007172-87	17-19.12.05	48.30	फरवरी 08-अक्तूबर 10	06-09	नवंबर 13-अक्तूबर 15	सितंबर 14-जनवरी 16	63-72	68-80
		3017		4500007172	17.12.05	11.62	फरवरी-08	09	फरवरी-14	सितंबर-14	72	79
		3018		4500007185	19.12.05	11.98	फरवरी-09	07	नवंबर-13	नवंबर-15	57	79
		3019		4500007186	19.12.05	12.35	अक्तूबर-09	06	अक्तूबर-15	जून-16	72	80
		3020		4500007187	19.12.05	12.35	अक्तूबर-10	06	जनवरी-16	जून-16	63	68
14.	एस.आर.जी. एम. 76/62	बी.एच.ई.एल., हरिद्वार	एस	4500007118-21	07.12.05	114.73	मई 09-जनवरी 11	02-06	नवंबर 11-सितंबर 13	अप्रैल 11-जून 13	30-42	15-49
		3017		4500007118	07.12.05	29.33	मई-08	06	नवंबर-11	2011से पूर्व	42	0
		3018		4500007119	07.12.05	27.90	मई-09	05	नवंबर-11	जून-13	30	49
		3019		4500007120	07.12.05	28.39	जनवरी-10	05	जुलाई-12	अप्रैल-11	30	15
		3020		4500007121	07.12.05	29.11	जनवरी-11	02	सितंबर-13	नवंबर-12	32	22
15.	ए.के. 630 एम.	ओ.एफ.बी./जी.एस. एफ. कोसीपुर	एस	4500009571-74	03.08.06	31.52	मई 08-जनवरी 11	04-07	मई 13-मार्च 16	अगस्त 15-मार्च 16	48-73	62-87
		3017		4500009571	03.08.06	7.88	मई-08	04	जून-13	अगस्त-15	61	87
		3018		4500009572	03.08.06	7.88	मई-09	05	मई-13	नवंबर-15	48	78

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3019		4500009573	03.08.06	7.88	जनवरी-10	04	फरवरी-16	फरवरी-16	73	73
		3020		4500009574	03.08.06	7.88	जनवरी-11	07	मार्च-16	मार्च-16	62	62
16.	डीजल इंजन	के.ओ.ई.एल.	एस	4500008296-99	04.05.06	159.36	अक्टूबर 07-अप्रैल 09	05-08	अगस्त 14-अगस्त 15	मई 13-अगस्त 13	76-84	49-70
		3017		4500008296	04.05.06	38.28	अक्टूबर-07	06	अगस्त-14	अगस्त-13	82	70
		3018		4500008297	04.05.06	39.48	अगस्त-08	08	अगस्त-15	मई-13	84	57
		3019		4500008298	04.05.06	40.19	अप्रैल-09	05	अगस्त-15	मई-13	76	49
		3020		4500008299	04.05.06	41.41	अप्रैल-09	05	अगस्त-15	मई-13	76	49
17.	सोनार हम्सा हेतु गियर का विनिर्देश	बी.ई.एल., बेंगलूरु	एस	4500023891-94	03.09.10	27.54	नवंबर 11-जनवरी 14	01.08	जनवरी 14-मार्च 16	जुलाई 13-अप्रैल 14	0-29	0-20
		3017		4500023891	03.09.10	7.48	नवंबर-11	08	अप्रैल-14	जुलाई-13	29	20
		3018		4500023892	03.09.10	6.27	नवंबर-11	04	अप्रैल-14	जुलाई-13	29	20
		3019		4500023893	03.09.10	6.90	जनवरी-14	02	मार्च-16	मार्च-14	26	02
		3020		4500023894	03.09.10	6.90	जनवरी-14	01	जनवरी-14	अप्रैल-14	0	03
18.	एच.वी.ए.सी.	यॉर्क	एस	4500013447-50	03.09.07	62.85	जनवरी 08-जून 10	07-13	अप्रैल 12-जुलाई 16	नवंबर 14-मार्च 16	51-90	69-92
		3017		4500013447	03.09.07	14.87	जनवरी-08	13	अप्रैल-12	नवंबर-14	51	82
		3018		4500013448	03.09.07	15.98	सितम्बर-08	13	मार्च-16	मई-16	90	92
		3019		4500013449	03.09.07	14.94	जून-09	08	जुलाई-16	मार्च-16	85	81

क्र.सं.	उपकरण	विक्रेताओं का नाम	निविदा	क्रय आदेश सं.	क्रय आदेश तिथि	क्रय आदेश मूल्य (₹ करोड़ में)	निर्धारित वितरण की सीमा	संशोधनों की सं.	सुपुर्दगी दिनांक तक बढ़ाया	आपूर्ति पूर्ण की गई	बढ़ाई गई अवधि	सुपुर्दगी में विलम्ब
											महीनों में	
		3020		4500013450	03.09.07	17.06	जून-10	07	दिसंबर15	मार्च-16	66	69
				योग		1641.46 करोड़						

याई	क्रय आदेश मूल्य	अतिरिक्त समय (महीनों की सीमा)	देरी (महीनों की सीमा)
3017	413.92	18-82	10-87
3018	394.97	20-90	20-92
3019	411.45	13-85	02-81
3020	421.12	06-66	03-69

* बढ़ाई गई आपूर्ति तिथि या अंतिम संशोधनों की तिथि।

** बनाई गई तालिका एस.ए.पी. द्वारा उत्पन्न डाटा पर आधारित।

अनुलग्नक-IV (पैरा सं. 4.1)

वर्षवार/रिपोर्टवार ए.टी.एन. की लंबित स्थिति

क्र.सं.	प्रतिवेदन सं./वर्ष	प्रतिवेदन/पैराग्राफ सं. जिन पर की गई कारवाई टिप्पणी पहली बार भी प्रस्तुत नहीं की गई हैं	प्रतिवेदन/पैराग्राफ सं. जिन पर संशोधित की गई कारवाई टिप्पणी प्रतीक्षित है
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	2013 की 13	1	-
2.	2014 की 13	-	2
3.	2014 की 35	--	2
4.	2015 की 37		3
5.	2015 की 38	2	1
6.	2015 की 44	--	3
7.	2016 की 19	1	--
योग		4	11

अनुलग्नक-V (पैरा सं. 4.1)

प्रतिवेदन/पैराग्राफ जिन पर की गई कारवाई टिप्पणी पहली बार भी प्रस्तुत नहीं की गई है

क्र.सं.	मंत्रालय/विभाग का नाम	प्रतिवेदन सं./वर्ष	पैरा सं.	प्रतिवेदन सं./पैरा का शीर्षक	संसद में प्रस्तुत करने की तिथि
1.	रक्षा मंत्रालय (वायु सेना)	2014 की 13	अध्याय VII पैरा 7.1	आकस्मिक अवकाश का अनियमित भुनाना	1 अगस्त 2014
2.			अध्याय IV पैरा 4.2	एच.ए.एल. में सयुक्त उपक्रम कम्पनियों में निवेश	
3.	रक्षा मंत्रालय (वायु सेना)	2015 की 38	अध्याय IV पैरा 4.3	स्थायी समावधि के साथ डी. ए.आर.आई.एन.-III संविदा की स्वीकृति से परिनिर्धारित नुकसान	18 दिसम्बर 2015
4.	रक्षा मंत्रालय (थल सेना)	2016 की 19	अध्याय VIII पैरा 8.2	सीमा शुल्क की छूट का लाभ न लेने की वजह से परिहार्य नुकसान	26 जुलाई 2016