अध्याय II

निष्पादन लेखापरीक्षा

2.1 पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्वेट 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.) कॉर्वेट 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. कॉर्वेट 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.), एडवान्सड टॉरपीडों 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 बोर्न टॉरपीडो तथा गहराई प्रक्षेपक को धारण कर सकेगा। कॉर्वेटों की रूपरेखा बनाते समय उसमें कुछ गुप्त विशेषताएँ लाई गई जिससे उनमें अंतर्जल कोलाहल, राडार अनुप्रस्थ काट तथा अवरक्त उत्सर्जन कम हो सके। पोत में एक एडवान्स 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 एस.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 मे 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 करोड़[1] 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 कलपुर्जो की लागत ₹171.07 करोड़ तथा यार्ड सुविधाओ 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 रुप दे दिया था, पर 2008 तक इसमें आमूलचूल परिवर्तन होते रहें। डी.एन.डी द्वारा निर्माण विशिष्टताओं तथा जी.ए. आरेखों के अंतिम रुप 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.) कलपुर्जो 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) ₹7852.39[2] 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 उदेश्य

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 अवश्यताओं 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 कलपुर्जो की लागत ₹947.04 करोड़ तथा यार्ड सुविधाओ में वृद्धि की लागत ₹331.27 करोड़।

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

- 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 पेातों के निर्माण में कोई पूर्व दक्षता नही है, श्रम के घंटों के अंतिमकरण में विलम्ब, पेात 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 संविदाओ 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 एक्ज़िट 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 उदेश्य 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 आधुनिकीरण करना था क्योंकि उपलब्ध बुनियादी ढ़ाँचा 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 मे 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 रुप नहीं ले सकी जिसके कारण निर्माण हेतु आवश्यक वस्तुओं के संबंध मे स्पष्टता की कमी तथा निर्माण प्रक्रिया की रुपरेखा 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।

कंट्रोलरेट 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-I** 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 रुप देना बाकी था। युद्धपोत ग्रेड इस्पात भी स्वदेशी रूप से विकासाधीन था तथा उत्पादन केवल इस्पात की प्राप्ति के उपरान्त शुरु किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त ग्राहकों की आवश्यकताओं के अनुरूप आरेख/विशिष्टियों में बदलाव था, जो देरी का कारण बना। इसके फलस्वरुप 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 रुपरेखात्मक विशिष्टियाँ उपलब्ध कराई गई तथा डी.एन.डी. द्वारा प्रणाली की रुपरेखा, उपकरणों की विशिष्टताएँ, हथियारों और सेंसर फिट का अंतिमकरण का कार्य किया जाना था। डी.एन.डी. ने 2006 में इसको अंतिम रुप दिया तथा मुख्य संशोधन का कार्य 2008 तक चलता रहा। जिसके परिणामस्वरूप जनरल रिक्वायरमेंन्ट 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 कॉर्वेट निर्माण की कार्ययोजना को भी बुरी तरह प्रभावित किया। इन सभी कारणों से डिजाइन को अंतिम रूप प्रदान करने मे काफी समय बीत गया जिससे शुरूआत 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 मे असमर्थ रहा जिससे कॉर्वेट 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 सौपा गया। **अनुलग्क-II** में अनुमोदन की तिथियाँ, संशोधन

तथा माँग पत्र के बीच समय अतंराल 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 संबध मे मौन रहा।

2.1.2.5. पोत निर्माण में मिश्रित संरचनाओ 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 उपक्रमों[3] से निविदाएँ आमंत्रित (मई 2009) करने के उपरान्त दो कॉर्वेटों अर्थात 3019 तथा 3020 का लागत मूल्य ₹123.65 करोड़ पर थायसनक्रप मरीन सिस्टम्स इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड (टी.के.एम.एस.आई.) को सितम्बर 2010 मे दो कॉर्वेटों के लिए मिश्रित सुपर स्ट्रक्चर सामग्री तथा उसमें संबधित कार्यो 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 मे 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 अर्थात 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 पोतों के डिजाईन की दोषपूर्णता की ओर संकेत करता था।

2.1.2.6. एकल विक्रेताओं का नामांकन

जी.आर.एस.ई. को विभन्न प्रणालीयों 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 प्रकिया 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 नही, क्योकि 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 सुपुर्दगी 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 **अनुलग्क-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 नही खा पाई।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि यह युद्धपोतो 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। एक्ल 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 नही था क्योंकि जी.आर.एस.ई. ने जिन एकल विक्रेताओं को क्रय आदेश दिया था उन्होने आपूर्ति मे 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 मे 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 रुस (आर.ओ.ई.) से प्रथम कॉर्वेट इस्पात के लिए डी. 40 एस. खरीद सकते है 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 सुपुर्दगी समयसीमा का अनुपालन नही 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)। अत: एस.ए.आई.एल. से इस्पात की आपूर्ति में विलंब नें कॉर्वेट के निर्माण को प्रभावित किया।

एकीकृत मुख्यालय (एन) ने यह बताया (अक्तूबर 2016) कि पी-28 पोतों का निर्माण वास्तव मे डी 40 एस उच्च तन्य इस्पात, जिसे रुस 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 अनुरुप 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 रुप 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 रुस 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 विक्रेताओ को पहचानने हेतु वे उनकी पोत निर्माण विशेषज्ञता के आधार पर उनका चयन करे और उन्हे पोतों के समय पर सुपुर्दगी हेतु जिम्मेदार ठहराया जाए।***

2.1.3 लेखापरीक्षा उदेश्य 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 है:

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

पोतवार, विभिन्न स्तरों पर, लिया गया समय नीचे प्रस्तुत हैः

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 कॉर्वेटों 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 प्रर्याप्त तकनीकी क्षमता है। उन्होने 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. कॉर्वेट की लम्बित सुपुर्दगी हेतु परिनिर्धारित नुकसानी की वसूली

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

कामोरटा

काडमाट

प्रथम दो कॉर्वेटों 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 कॉर्वेटों 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 उतरदायी 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 कॉर्वेटों (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 अर्थात **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 हैः-

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 टॉरपीडोज़

उत्पादन एजेन्सी के रूप में भारत इलेक्ट्रानिक्स 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 कॉर्वेट पर फरवरी तथा नवबंर 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 बढ़नें 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 कॉर्वेट पर स्थापित नही 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 कॉर्वेटों पर स्थापित नहीं किए गए और इसीलिए, पनडुब्बी और टॉरपीडो का पता लगाने की ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेटों 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 मिसाईल हमले) के खिलाफ द्विस्तरीय रक्षा के साथ-साथ रक्षा करने संबधित 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 प्रद्त्त उपकरण था अर्थात 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 नही 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। चूकि डी.आर.डी.ओ. द्वारा **उपकरण 'द'** का समय पर विकास नही किय़ा जा सका, **उपकरण 'द'** की स्थापना को परियोजना से विलंबित किया गया था।

नवंबर 2006 एकीकृत मुख्यालय (नौसेना) ज्ञापन 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 नही किया गया, तब साबित वैकल्पिक उपकरण को नामित किया जाना था ताकि पोत निर्माण की समय सीमा के भीतर आधिप्राप्ति 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 नही था तथा बाह्य एजेंसियों की टिप्पणियों के लिए एक माँग पत्र के अनुरोध (आर.एफ.आई.) का मसौदा मामले को आगे बढाने 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 सकें।

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. बदंरगाह 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 है।

डी-448[5] के पहले अवलोकन[6] 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.-आई.ए.सी. (रक्षा मंत्रालय) द्वारा यार्ड 3018 के संबंध में कार्य संपन्न नही हुआ। डी.एन.डी. ने बताया कि (जनवरी 2017) सामान्यतः सुपुर्दगी से पूर्व एच.ए.टी को बडे 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 नही 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.आई.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 नही 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 रुप से सूची बनाई जाएगी तथा उसे सुपुर्दगी तथा स्वीकृति के प्रोटोकॉल (फार्म डी-448) में अनुलग्नित किया जाएगा। पोतों की सुपुर्दुगी 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 रुप से मूल्य निर्धारित किया जाएगा तथा संयुक्त रुप 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 पहलें 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 वर्षो 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 नही कर पाए।

3017 (आई.एन.एस. कामोरटा) तथा 3018 (आई.एन.एस. काडमाट) की देयताओं का दूसरा अवलोकन जुलाई 2015 तथा नंवबर 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 नही 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 है।

2.1.3.7. गांरटी दोष

संविदा के खंड 1.4 में यह निर्धारित किया गया था कि डी-448 में सूचित गांरटी 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. कॉर्वेट 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 कॉर्वेटों पर उभरे जी डी की कुल संख्या की तुलना में जी.आर.एस. के द्वारा स्वीकृत जी.डी. की संख्या कॉर्वेट पर फिट किए गए उपकरण की उप अभीष्ट निष्पादन सहनशक्ति के बारे में बताती है।

निष्कर्ष

जी.आर.एस.ई. कॉर्वेट की सुपुर्दगी हेतु संविदा में निर्धारित समयावधि का अनुपालन नही 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 सुपुर्द किया गया था। जी.आर.एस.ई. डी-448 की देयताओं को एस.एस.डब्ल्यू.सी. की सुपुर्दगी के उपरान्त एक वर्ष के भीतर परिनिर्धारित करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरुप वह ए.एस.डब्ल्यू.सी. का दूसरा अवलोकन आयोजित करने में असफल रहा। साथ ही, उपकरण/प्रणाली में गारंटी दोष यह दर्शाता है कि कॉर्वेटों 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 सुपुर्दगी से निर्माण तक की परियोजना कार्यकलापों को प्रभावी रुप से देखरेख करने की आवश्यकता है।***

- ***महत्वपूर्ण हथियारों/सेंसरों 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. कॉर्वेटों 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 कॉर्वेट 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 कॉर्वेट की सुपुर्दगी तथा निर्माण का क्रय आदेश दिया जिसे वर्ष 2008 तथा 2012 के बीच सुपुर्द किया जाना था। हालाकि, जी.आर.एस.ई. ने केवल दो कॉर्वेटों जुलाई 2014 तथा नवंबर 2015 में सुपुर्द किया। बाद में, भारतीय नौसेना को सुपुर्द किए ए.एस.डब्ल्यू. कॉर्वेट कुछ प्रमुख मिसाइल प्रणालियों तथा लांचरो के साथ पूर्ण रुप से सुसज्जित नही 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. कॉर्वेट की भूमिका अर्थात् वाहक युद्ध समूह को पनडुब्बी रोधी युद्ध (ए.एस.डब्ल्यू.) कॉर्वेट 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 फ्रिगेटस, 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. कॉर्वेट अपनी विशिष्ट भूमिका अर्थात् निगरानी, उन्नत बचाव तथा हमले की क्षमता को शामिल करते हुए वृहद मंच उपलब्ध कराना सुनिश्चित नही 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 नॉट[7] 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 नही 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 आई जिसके परिणामस्वरुप 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 है। 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. कॉर्वेट 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. कॉर्वेट 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. कॉर्वेट 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 नही किया जा सका। पनडुब्बी रोधी युद्ध के मुख्य विशिष्टताओं की प्रभावकारिता अभी तक पूर्ण रुप से सिद्ध करना बाकी है क्योंकि प्रथम कॉर्वेट पर छः हथियार संवेदक प्रणालियाँ तथा द्वितीय कॉर्वेट 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)।