प्रैस रिलीज

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली
22 दिसंबर,2022

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष 2022 की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट 'तेल विपणन कंपनियों में एमएस, एचएसडी और एलपीजी की सप्लाई लॉजिस्टिक्स संचालन का प्रतिवेदन संसद में प्रस्तुत

नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष 2022 की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 13 - 'तेल विपणन कंपनियों में एमएस, एचएसडी और एलपीजी की सप्लाई लॉजिस्टिक्स संचालन का प्रतिवेदन आज संसद में प्रस्तुत किया गया।

देश में पेट्रोलियम उत्पादों का खुदरा विपणन मुख्य रूप से सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों जैसे इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल), भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल), नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड (एनआरएल), मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) और रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) और नायरा एनर्जी लिमिटेड (एनईएल) जैसी निजी कंपनियों द्वारा किया जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां मुख्य रूप से (लगभग 91 प्रतिशत) देश के एमएस, एचएसडी और एलपीजी की आवश्यकता को पूरा करती हैं।

देश भर में रिफाइनरियों से डिपो/बॉटलिंग संयंत्रों तक उत्पादों का प्राथमिक ट्रांसपोर्टेशन चार ट्रांसपोर्टेशन माध्यमों अर्थात पाइपलाइन, रेल, तटीय और सड़क द्वारा होता है। इन उत्पादों का द्वितीयक मूवमेंट यानी डिपो/बॉटलिंग प्लांट से रिटेल आउटलेट्स तक, एमएस, एचएसडी और एलपीजी की आपूर्ति के लिए तेल विपणन कंपनियों की आपूर्ति शृंखला में प्राइमरी ट्रांसपोर्टेशन यानी रिफाइनरियों से उत्पादों की आपूर्ति, टर्मिनलों/डिपो/बॉटलिंग के लिए आयात टर्मिनल शामिल हैं और द्वितीयक ट्रांसपोर्टेशन यानी डिपो/टर्मिनल/बॉटलिंग प्लांट से उत्पादों को रिटेल आउटलेट्स और एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर्स आउटलेट्स तक ट्रांसपोर्टेशन विशेष रूप से सड़कों द्वारा किया जाता है।

यह रिपोर्ट प्रणाली के विभिन्न पहलुओं वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान लॉजिस्टिक्स योजना, समय-निर्धारण और पेट्रोलियम उत्पादों के ट्रांसपोर्टेशन, लॉजिस्टिक्स अवसंरचना के साथ-साथ स्वास्थ्य, सुरक्षा और सप्लाई लॉजिस्टिक्स के पर्यावरण पहलुओं की योजना बनाना सहित तेल विपणन कंपनियों में एमएस, एचएसडी और एलपीजी के पेट्रोलियम लॉजिस्टिक्स की प्रभावशीलता की जांच करती है।

रिपोर्ट में एमएस, एचएसडी और एलपीजी के प्राथमिक और साथ ही द्वितीयक लॉजिस्टिक्स की योजना और कार्यान्वयन में कमियों पर प्रकाश डाला गया है, । रिपोर्ट के प्रमुख निष्कर्षों पर नीचे चर्चा की गई है:

1. लॉजिस्टिक्स के लिए योजना

यद्यपि अनुकूलित लॉजिस्टिक्स योजना लिनीयर प्रोग्रामिंग का उपयोग करके तैयार की जाती है, वास्तविक कार्यान्वयन के दौरान योजना को मैन्युअल हस्तक्षेपों के साथ संशोधित किया जाता है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान एमएस/एचएसडी के ट्रांसपोर्टेशन के मामले में अनुकूलित लॉजिस्टिक्स योजना के विचलन के कारण ₹516.30 करोड़ की कुल अतिरिक्त लागत और वर्ष 2015-16 से 2018-19 की अवधि के दौरान एलपीजी के मामले में ₹132.55 करोड़ खर्च किए। भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान एमएस/एचएसडी के ट्रांसपोर्टेशन में अनुकूलित लॉजिस्टिक्स योजना से भिन्नता के कारण नियोजित व्यय की तुलना में ₹43.69 करोड़ कम व्यय की सूचना दी। हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान एमएस/एचएसडी की आवाजाही में ₹200.21 करोड़ की अतिरिक्त लागत और वर्ष 2017-18 और 2018-19 की अवधि के दौरान एलपीजी पर ₹73 करोड़ की अतिरिक्त लागत वहन की ।**(पैरा 3.1.1)**

हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड और भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने अभी तक अपनी रिफाइनरियों में उपयुक्त तकनीक को लागू नहीं किया है, जैसा कि एलपीजी उत्पादन में सुधार और एलपीजी के आयात को कम करने के लिए पेट्रोलियम योजना और विश्लेषण प्रकोष्ठ (पीपीएसी) द्वारा नियुक्त सलाहकार द्वारा अनुशंसित है। **(पैरा 3.2)**

तेल विपणन कंपनियों ने एमएस, एचएसडी और एलपीजी की खरीद के लिए दो साल की अवधि के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) के साथ समझौता ज्ञापन(एम ओयू) (अगस्त/नवंबर 2016) किया और अक्टूबर 2019 में नायरा एनर्जी लिमिटेड के साथ किया। तेल विपणन कंपनियां रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड के साथ समझौते के क्लॉज़ 4.6 में प्रदान किए गए अनुसार आयात के माध्यम से बाद के महीने में निजी रिफाइनरियों द्वारा किसी भी महीने में द्रवित पेट्रोलियम गैस की कम आपूर्ति की भरपाई करने पर जोर नहीं दिया। **(पैरा 3.3)**

एमओपीएनजी ने तेल विपणन कंपनियों को सलाह दी (मई 2014) कि तीन तेल विपणन कंपनियों के लिए एक संयुक्त लिनीयर प्रोग्रामिंग मॉडल पायलट आधार पर संचालित किया जाए और अगस्त 2015 से पायलट मॉडल को निरंतर आधार पर चलाने के लिए निर्देशित किया (जून 2015)। तेल विपणन कंपनियों ने उद्योग के आधार पर थोक एलपीजी की आवाजाही के लिए एक पायलट मॉडल चलाया।। तीन महीने की पायलट अध्ययन अवधि के दौरान लाभ ₹52.52 करोड़ होने का अनुमान लगाया गया था। हालांकि, संभावित बचत की परिकल्पना के बावजूद, एमएस/एचएसडी और एलपीजी के लिए योजना को अंतर-कंपनी बकाया के निपटान के लिए एक सौहार्दपूर्ण व्यवस्था तक नहीं पहुंचने के कारण लागू नहीं किया गया था। **(पैरा 3.4.1)**

2. पेट्रोलियम उत्पादों का ट्रांसपोर्टेशन

लेखापरीक्षा ने परिहार्य कारणों से पाइपलाइन के बंद होने के उदाहरण देखे, जैसे, वार्षिक आधार पर पाइपलाइन की नॉन-पिगिंग जिसके परिणामस्वरूप पिग फंस गया, प्रतिस्थापन कार्य के दौरान पाइप लाइन में गंदगी का प्रवेश, विपणन स्थानों पर भंडारण सुविधा की अनुपलब्धता आदि। इसके परिणामस्वरूप अन्य तरीकों से ट्रांसपोर्टेशन पर अतिरिक्त लागत हुई। **(पैरा 4.2.2)**

अपर्याप्त बंदरगाह क्षमता के परिणामस्वरूप पोतों को बर्थिंग की प्रतीक्षा करनी पड़ी। जलयात्रा चार्टर जहाजों के मामले में, तेल विपणन कंपनियों ने विलंब शुल्क के लिए ₹2,227.20 करोड़ खर्च किए। लेखापरीक्षा ने विलंब शुल्क भुगतान के 137 उदाहरणों की समीक्षा की और पाया कि समीक्षा किए गए कुल मामलों में से केवल 37 प्रतिशत गैर-नियंत्रणीय कारणों जैसे पोत की बर्थिंग में देरी (51 उदाहरण) के कारण थे और शेष 63 प्रतिशत भंडारण स्थान की अनुपलब्धता, शट डाउन आदि के कारण थे, जो नियंत्रणीय हैं। **(पैरा 4.3.1)**

तेल विपणन कंपनियों और ट्रांसपोर्टरों के बीच सड़क ट्रांसपोर्ट करार के अनुसार ट्रक में वाहन ट्रैकिंग सिस्टम का प्रावधान अनिवार्य है। हालांकि, तेल विपणन कंपनियों द्वारा प्रणाली की स्थापना को अभी तक पूरा नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप जोखिम युक्त पेट्रोलियम उत्पादों को ले जाने वाले ट्रकों की निगरानी नहीं की जा रही है। **(पैरा 4.6)**

3. लॉजिस्टिक्स अवसंरचना

लेखापरीक्षा ने प्रतिष्ठापनों/बॉटलिंग संयंत्रों के निर्माण और चल रही पाइपलाइन परियोजनाओं से संबंधित परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब देखा। देरी का प्रमुख कारण पर्यावरण और अन्य वैधानिक मंजूरी प्राप्त करने में देरी थी। **(पैरा 5.1 और 5.2)**

कोचीन में इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड की आयात सुविधा का निर्माण वर्ष 2009 से 2015 की अवधि के दौरान जेट्टी की निर्माण गतिविधियों को शुरू करने में देरी और बाद में स्थानीय आंदोलन के कारण विलंबित था। इसी प्रकार, भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड के हल्दिया में आयात टर्मिनल सुविधा को पूरा करने में भी परियोजना को कार्यान्वित करते समय संभावित बाधाओं पर विचार किए बिना परियोजना की निष्क्रिय योजना के कारण विलम्ब हुआ। **(पैरा 5.4.1 और 5.4.3)**

4. स्वास्थ्य, सुरक्षा और पर्यावरण

16वीं लोकसभा की पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस पर स्थायी समिति (2017-18) ने अपनी रिपोर्ट संख्या 26 में अनुशंसा की थी (जनवरी 2019) कि एमओपीएनजी के अंतर्गत सुरक्षा परिषद को तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) द्वारा की गई सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट में सभी लंबित अनुशंसाओं का परिसमापन एक निश्चित समय सीमा में सुनिश्चित करना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि 19 ओआईएसडी टिप्पणियों के संबंध में, पीएसयू ने सुधारात्मक कार्रवाई करने में तीन वर्षों से अधिक समय लिया। **(पैरा 6.2)**