

अध्याय XIV: जहाजरानी विभाग

ड्रेजिंग कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड

14.1 ईंधन का प्रबन्धन

14.1.1 प्रस्तावना

14.1.1.1 ड्रेजिंग कार्पोरेशन आफ इंडिया (कम्पनी) पत्तनों, भारतीय नौसेना, शिपयार्ड और अन्यो के लिए समन्वित ड्रेजिंग सेवाएं उपलब्ध कराता है। कम्पनी दो प्रकार के ड्रेजरो- कटर सक्शन ड्रेजर्स (सीएसडीज) और ट्रेलर सक्शन हॉपर ड्रेजर्स (टीएसएचडीज) का प्रचालन करती है। सीएसडीज का उपयोग भारी ड्रेजिंग कार्यों जिनमें भारी पोतों को स्थापित करने के लिए चैनल गहराई और चौड़ाई शामिल होती है, के लिए किया जाता है। टीएसएचडीज का उपयोग ड्रेजिंग के रखरखाव के लिए किया जाता है जो सुनिश्चित करता है कि चैनल और बर्थ का रखरखाव अपेक्षित गहराई में किया जा रहा है। 31 मार्च 2011 को कम्पनी के स्वामित्व में तीन सीएसडीज और 10 टीएसएचडीज थे।

14.1.1.2 ईंधन और स्नेहकों पर व्यय कुल प्रचालन खर्चों का औसतन 39% था जो नीचे दिखाया गया है:

वर्ष	प्रचालन व्यय (₹ करोड़ में)			कुल लागत से ईंधन और स्नेहकों की लागत की प्रतिशतता
	ईंधन और स्नेहक	अन्य	कुल	
2007 - 08	202.35	320.36	522.71	39
2008 - 09	202.75	468.22	670.97	30
2009 - 10	172.17	312.62	484.79	36
2010 - 11	199.48	129.79	329.27	61*
जोड़	776.75	1230.99	2007.74	39

* 2010-11 में प्रतिशततो में असामान्य वृद्धि फालतु पुर्जों और भंडारों तथा मरम्मत एवं रखरखाव पर कम व्यय के साथ ईंधन की अधिक लागत के कारण थी।

14.1.1.3 लेखापरीक्षा का आयोजन ईंधन और स्नेहकों का 2007-08 से 2010-11 के दौरान कम्पनी की लाभ प्रदता पर इनके प्रभाव का निर्धारण करने के लिए योजना, खरीद, खपत निगरानी से संबंधित कम्पनी के क्रिया कलाप को शामिल करते हुए की गई। अध्ययन के लिए चयनित नमूना स्वामित्व वाले सभी 10 टीएसएचडीज और कम्पनी द्वारा किराए पर लिए गए तीन टीएसएचडीज पर कम्पनी द्वारा किया गया ईंधन व्यय था जो ईंधन और स्नेहकों की लागत का 91 प्रतिशत से 98 प्रतिशत तक था।

14.1.2 लेखापरीक्षा का निष्कर्ष

14.1.2.1 योजना

कम्पनी गत 35 वर्षों से ड्रेजिंग के कारोबार में है परन्तु ईंधन क्षमता उपलब्धि के लिए ड्रेजरों द्वारा ईंधन खपत के लिए प्रतिमान निर्धारित करने हेतु अध्ययन नहीं किया है अथवा नियुक्त किया है जबकि ईंधन और स्नेहकों की लागत कम्पनी के प्रचालन व्यय का लगभग 2/5वाँ भाग थी। इसके अतिरिक्त, यह देखा गया है कि कम्पनी द्वारा निश्चय किए गए ईंधन खपत के लिए एमओयू प्रतिमान पूर्व वर्ष की खपत तथा बिल्डरों के प्रतिमानों की अपेक्षा काफी अधिक थे। वर्ष वार विवरण नीचे प्रस्तुत किए गए हैं:

ड्रेज संख्या	ईंधन खपत का बिल्डर प्रतिमान (70% तक के कम्पनी के प्रचालन स्तर) के एल/दिन	2007-08		2008-09		2009-10		2010-11		2010-11 को समाप्त होने वाले 6 वर्षों के लिए सर्वोत्तम निष्पादन का औसत के एल/दिन
		एमओयू प्रतिमान केएल/दिन	वास्तविक खपत दर केएल/दिन	एमओयू प्रतिमान केएल/दिन	वास्तविक खपत दर केएल/दिन	एमओयू प्रतिमान केएल/दिन	वास्तविक खपत दर केएल/दिन	एमओयू प्रतिमान केएल/दिन	वास्तविक खपत दर केएल/दिन	
V	8.41	8.65	7.96	8.65	7.62	8.65	6.51	8.65	6.33	6.66
VI	8.41	8.65	7.32	8.65	6.65	8.65	7.47	8.65	7.75	6.61
VIII	9.99	14.30	13.41	14.30	10.79	14.30	10.41	14.30	11.10	11.10
IX	18.07	18.10	18.33	18.10	19.26	18.10	18.19	18.10	16.82	16.15
XI	18.07	18.10	19.34	18.10	15.07	18.10	12.09	18.10	16.85	18.36
XII	13.99	17.60	16.49	17.60	17.65	18.10	16.77	18.10	17.38	15.86
XIV	13.99	17.60	19.91	17.60	17.00	18.10	16.03	18.10	15.98	15.87
XV	19.39	24.50	23.68	24.50	23.61	26.00	21.25	26.00	23.97	22.01
XVI	19.39	24.50	24.39	24.50	24.90	26.00	23.67	26.00	25.00	18.21
XVII	19.39	24.50	24.32	24.50	23.50	26.00	25.21	26.00	24.50	21.89
समग्र		17.90	19.07	17.90	17.72	19.00	15.47	19.00	16.60	

कम्पनी ने ईंधन क्षमता की प्राप्ति के लिए कुछ प्रचालन दिशानिर्देशों को प्रकाशित किया था। तथापि, अभिलेख में यह प्रमाणित करने के लिए कुछ नहीं था कि दिशानिर्देश ड्रेजरों के लिए सम्प्रेषित किए गए थे और किसी उपयुक्त तंत्र का निर्धारण उनके अनुपालन की निगरानी के लिए किया गया था। लेखापरीक्षाधीन अवधि के दौरान बिल्डरों के प्रतिमानों की अपेक्षा अधिक ईंधन खपत के कारण ₹ 85.71 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (जनवरी 2012) कि ईंधन खपत उपस्करों के लिए मूल उपस्कर विनिर्माताओं द्वारा दिए गए विशेष ईंधन खपत डाटा के आधार पर प्राप्त की गई थी। ईंधन खपत को प्रभावित करने वाले बहुत से घटकों को प्रस्तुत करते हुए मंत्रालय ने बताया कि ड्रेजर वार और पत्तन वार मानकीकरण का कार्यान्वयन प्रति ड्रेजर विशेष ईंधन खपत प्रतिमान विकसित करने के लिए ऊर्जा और संसाधन संस्था (टीईआरआई) नियुक्त करने के बावजूद नहीं किया जा सका।

मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि लक्षित अंतिम ईंधन खपत बिल्डरों के प्रतिमानों से अधिक थी। इसके अतिरिक्त, कम्पनी 35 वर्षों से कारोबार में है और उन सभी घटकों से अवगत है जो ईंधन खपत प्रभावित करते हैं तथा इसलिए उत्तर कि कई घटक खपत का स्तर नियत करना असम्भव बनाते हैं, सन्तोषजनक नहीं है। टीईआरआई द्वारा किया गया अध्ययन (नवम्बर 2004) केवल यह अभिनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए था कि क्या कम्पनी के दस ड्रेजरों में से एक की खपत पद्धति के अध्ययन द्वारा इंजन अच्छी तरह कार्य कर रहे थे और इसलिए यह अध्ययन लेखापरीक्षा मुद्दे से संबद्ध नहीं था।

कम्पनी ने आगे अध्ययन के लिए लेखापरीक्षा की सिफारिशों पर विचार करना स्वीकार किया है और सभी डीसीआई ड्रेजरों द्वारा वर्तमान ईंधन खपत पर एक अध्ययन करने और प्रत्येक ड्रेजर के लिए ईंधन खपत के नियतन के लिए उपयुक्त प्रतिमान का सुझाव देने के लिए इंडियन रजिस्टर आफ शिपिंग, ल्वायड रजिस्टर आफ एशिया, पेट्रोलियम कन्जर्वेशन रिसर्च इंस्टीच्यूट, ब्यूरो वेरीटास और इंडियन आइल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड से बजटीय उद्धरण मंगवाया।

14.1.2.2 खरीद

कम्पनी की खरीद पद्धति पर नियमपुस्तक के अनुसार ऐसे मामलों में खुली निविदा जांच जारी की जानी है जहाँ उन उत्पादों का अनुमानित निविदामूल्य ₹ 50 लाख अथवा उससे अधिक है जिनकी कीमतें सरकार द्वारा नियंत्रित नहीं हैं। तथापि, ईंधन और स्नेहकों की खरीद के लिए कम्पनी ने कभी भी निविदा नहीं मंगाई और लाइट डीजल आइल (एलडीओ) तथा हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल (एचएफएचएसडी) दोनों जिनका इसने लेखापरीक्षाधीन अवधि के दौरान उपयोग किया, इस आधार पर इंडियन आइल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) से मंगाया कि केवल आईओसीएल सभी ड्रेजिंग स्थानों जहां यह प्रचालन करती है, पर बंकरों की आपूर्ति करने में समर्थ है और कि ईंधन की कीमतें सरकार द्वारा नियंत्रित हैं। इसके अतिरिक्त इसने अपनी अनुमोदित पद्धति से विचलन के लिए निदेशक बोर्ड का कोई विशेष अनुमोदन प्राप्त नहीं किया। इसके अलावा कम्पनी ने नियमित आंतरिक पद्धतियां जैसे (क) सामग्री प्रबन्धन विभाग को सक्षम प्राधिकारी द्वारा मांगपत्र का भेजना (ख) औपचारिक खरीद आदेश देना अथवा आईओसीएल के साथ दीर्घकालीन ईंधन आपूर्ति करार करना (ग) आदेश देने के पहले सक्षम प्राधिकारी का विशेष अनुमोदन प्राप्त करने आदि का अनुपालन नहीं किया।

इसके अतिरिक्त, कम्पनी ने 2007-08 में खरीदे गए 18790 के एल एलडीओ पर ₹ 3.38 करोड़ तक ईंधन लागतों में कटौती के लाभ लेने का अवसर खो दिया क्योंकि अन्य पार्टियां जिन्होंने

प्रतिस्पर्धी बोली को व्यवहार में लाया ₹ 1800/केएल का औसत बट्टा प्राप्त किया। पुनः यह देखा गया कि एचपीसीएल ने एचएसडी पर ₹ 310/ केएल का औसतन बट्टा ओएमसीज के मध्य प्रतिस्पर्धा के कारण दिया। इसलिए कम्पनी को प्रतिस्पर्धात्मक कीमतों की स्थापना के बिना 2010-11 को समाप्त होने वाले चार वर्षों के दौरान 1,57,673 केएल एचएसडी के खरीद के कारण लगभग ₹ 4.89 करोड़ की अवसर हानि हुई। इसके अतिरिक्त कम्पनी ने विभिन्न स्थानों पर ईंधन और स्नेहकों की अपनी वार्षिक अनुमानित मात्रा के लिए रूचि की अभिव्यक्ति नहीं मंगाई जिससे ओएमसीज अवसंरचना के सृजन के लिए परिमाणमूलक सुलाभ की संगणना करने में समर्थ होते। इसके अलावा आईओसीएल ने कम्पनी को एक महीने की क्रेडिट सुविधा वापस ले ली जिसके कारण ₹ 1.71 करोड़ के ब्याज के रूप में अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ा जबकि आईओसीएल विषाखापत्तनम पत्तन न्यास को 2 से 3 सप्ताह की क्रेडिट सुविधा अनुमत कर रहा था। निविदाएं न मंगाने और केवल आईओसीएल से सम्पूर्ण आवश्यकता की सोर्सिंग करने की त्रुटिपूर्ण प्रथा के कारण कम्पनी स्वयं बेहतर कीमत और बेहतर भुगतान शर्तों की व्यवस्था करने से वंचित रही।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2012) कि उद्धरणों के मंगाने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि एलडीओ/एचएफएचएसडी की कीमतों का नियंत्रण सरकार द्वारा किया जाता है। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने बताया कि एक मुश्त बट्टा प्राप्त करने के लिए उद्धरणों के मंगाने में अन्य तेल कम्पनियों की अन्य ओएमसीज की पर्याप्त लाजिस्टिक सहायता सुविधाओं के अभाव के कारण ड्रेजरों को तत्काल आपूर्ति की बाधाएं हैं। मंत्रालय ने बताया कि बीपीसीएल और एचपीसीएल जैसी अन्य कम्पनियों से ईंधन खरीद के लिए कम्पनी के पूर्व प्रयास तुलनात्मक रूप से उनकी घटिया आधारभूत सुविधाओं और खराब प्रतिक्रिया के कारण सफल नहीं थे। आगे यह बताया गया था कि कम्पनी के पास मांगपत्र देने/आदेश देने/प्राप्त करने/ बिल भुगतान/मानीटरिंग की सुव्यवस्थित प्रणाली है और अक्टूबर 2010 में विद्यमान प्रणाली नवीकरण के लिए विस्तृत अनुदेश जारी किए गए थे।

मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि एलडीओ/एचएफएचएसडी की कीमत नियंत्रण मुक्त है और इनके उद्धरण नीति के अनुसार मंगाने चाहिए। इसके अलावा कम्पनी ने आधारीक लाभ जो आईओसीएल अभिप्रायात्मक रूप से उठा रहा था, के उपयुक्त अन्य तेल कम्पनियों की सामर्थ्य प्रमाणित करने अथवा अप्रमाणित करने के लिए समग्र वार्षिक आवश्यकता घोषित करते हुए अपनी आवश्यकता की निविदा के लिए प्रयास नहीं किया। पुनः जैसा कि लेखापरीक्षा में बताया गया, अपने सामग्री प्रबन्धन विभाग को सक्षम प्राधिकारी द्वारा मांग पत्र भेजने /औरपचारिक खरीद आदेश देने अथवा अपनी आवश्यकता का प्रलेखन करते हुए आईओसीएल के साथ दीर्घकालीन ईंधन आपूर्ति करार और वाणिज्यिक निबन्धन और शर्तों/ आदेश देने के पूर्व सक्षम प्राधिकारी का विशेष अनुमोदन प्राप्त करने जैसी कोई नियमित आंतरिक नियंत्रण पद्धति नहीं है।

14.1.2.3 ईंधन और स्नेहकों का निर्गम और खपत

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि बंकरिंग आवश्यकता का निर्धारण प्रत्येक ड्रेजर के मुख्य इंजीनियरी अधिकारी सीईओ द्वारा किया गया है जो ड्रेजिंग के संबंधित स्थानों पर कम्पनी के परियोजना प्रबन्धक को ईंधन और स्नेहकों के लिए मांगपत्र भेजता है जो मांगी गई मात्रा कि

आपूर्ति के लिए आईओसीएल को अग्रेषित किया जाता है। समुद्री सुपुर्दगी रसीद पर हस्ताक्षर बंकरिंग की मात्रा, तारीख और स्थान जिस पर बंकरों की आपूर्ति की जाती है, के प्रमाणित करने के तत्काल बाद संबंधित पोत के सीईओ और आईओसीएल के प्रतिनिधियों द्वारा किया जाता है। आईओसीएल एमडीआर के आधार पर आपूर्त बंकरों के बीजक प्रस्तुत करता है। इसके अतिरिक्त, ड्रेजरों का आनबोर्ड ईंधन की खपत अभिलिखित करने के लिए कोई निर्धारित पद्धति नहीं है। इसके अलावा (क) दैनिक उपयोग रिपोर्टों (डीयूआर) के आधार पर ड्रेजरों द्वारा यथा घोषित और (ख) प्रधान कार्यालय द्वारा वर्ष के दौरान मांग के आधार पर ड्रेजरों को आपूर्त ईंधन के विवरणों के आधार पर यथा प्राप्त ईंधन खपत के मिलान की कोई प्रणाली नहीं थी। 31 मार्च 2011 को समाप्त होने वाले चार वर्षों के दौरान डीयूआर्स और सभी 10 टीएसएचडीएस में वित्त बिल रजिस्टर के अनुसार खपत किए गए ईंधन के बीच मिलान पर लेखापरीक्षा ने देखा उनमें विसंगतियां थीं जिनके मिलान की निम्नानुसार आवश्यकता थी:

मद	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
वित्त बिल रजिस्टर के अनुसार ड्रेजरों को जारी ईंधन (केएल में)	48870	45694	43360	47816
घटाए: उपर्युक्त रजिस्टर के अनुसार अंतशेष (केएल में)	2011	2323	2428	2974
वित्त बिल रजिस्टर के अनुसार खपत की गई मात्रा (केएल में) (क)	46859	43371	40932	44841
ड्रेजरों की दैनिक उपयोग रिपोर्टों (डीयूआर्स) के अनुसार खपत की जाने वाली घोषित मात्रा (केएल में) (ख)	45844	41349	38209	45321
अन्तर (केएल में) (क) - (ख)	1015	2022	2723	-480
ईंधन की औसत कीमत (प्रति केएल)	32802	36401	36640	41991
मिलान न किए गए स्टॉक का मूल्य (₹ करोड़ में)	3.33	7.36	9.98	-2.01

कम्पनी द्वारा उपर्युक्त विसंगति के कारण का विश्लेषण नहीं किया गया था। मिलान की प्रणाली की अविद्यमानता उचित स्टॉक और खपत लेखांकन के कारणों की पहचान करने के बाद व्यवस्थापरक परिवर्तनों अथवा उन्नत आंतरिक नियंत्रण उपाय प्रस्तुत करने की संभावना को नकारती है।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2012) कि ईंधन खपत का मिलान उपयोगिता रिपोर्टों (डीयूआर) और इंजन लागबुक डाटा के आधार पर किया जाता है। सूचनात्मक रूप से, ड्रेजरों से प्राप्त डीयूआर डाटा में दिन-ब-दिन आधार पर ईंधन खपत के साथ आन बोर्ड रिजर्व शामिल होते हैं और कम्पनी द्वारा मानीटर किए जाते हैं।

मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि यह पैरा में इंगित कमियों तथा ड्रेजरों को आपूर्त ईंधन के विवरण के आधार पर यथा प्राप्त की तुलना में डीयूआर्स के आधार पर ड्रेजरों द्वारा घोषित ईंधन खपत का मिलान न करने के कारणों के बारे में मौन है। इसके अतिरिक्त, जबकि डीयूआर में ईंधन खपत के साथ आन बोर्ड रिजर्व शामिल है फिर भी लेखापरीक्षा में केवल खपत मात्रा का विचार किया गया।

सेतुसमुद्रम कैनल परियोजना पर ईंधन की आपूर्ति

सेतुसमुद्रम कैनल परियोजना (एससीपी) पर ड्रेजिंग प्रचालनों के कार्यान्वयन के लिए कम्पनी द्वारा भाटकित आठ टीएसएचडीज में से कम्पनी को ठेके के अनुसार तीन ड्रेजरों को ईंधन आपूर्ति करनी थी जिसमें अन्य के साथ प्रत्येक टीएसएचडीज द्वारा न्यूनतम गारंटीशुदा उत्पादन का प्रावधान किया गया था। भाटकित तीन टीएसएचडीज में से दो के संबंध में ड्रेजिंग दिनों सहित चर्टरिंग ठेके में सहमत गारंटीशुदा उत्पादन दर और ईंधन आपूर्ति दर के ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दर्शाए गए हैं।

टीएसएचडीज का नाम	ठेके की तारीख	दिनों की संख्या	ईंधन आपूर्ति दर केएल/दिन	गारंटीशुदा उत्पादन घनमीटर/दिन
सागर हंस	04.04.07	119	36.00	19285.71
प्रशांत	17.01.07	104	29.16	27652.14

नोट: तृतीय भाटकित टीएसएचडीज "प्रोफेसर गोरजुनाव" के मामले में कोई निर्गम नहीं है।

करार गारंटीशुदा उत्पादन की प्राप्ति में कमी के अनुरूप ईंधन की आपूर्ति में कटौती के लिए प्रावधान नहीं करता है। परिणामतः, यद्यपि उपयुक्त दो टीएसएचडीज द्वारा प्राप्त वास्तविक उत्पादन उनके गारंटीशुदा उत्पादन का क्रमशः केवल 82 प्रतिशत और 59 प्रतिशत था फिर भी ईंधन दर की आपूर्ति प्राप्ति की प्रतिशतता तक सीमित नहीं की गई थी परिणामतः, ₹ 5.55 करोड़ मूल्य के 1691 केएल ईंधन अधिक जारी किया गया। इसके अलावा, किराये पर लिए गए दो टीएसएचडीज (गोर्जनाव और सागर हंस) के संबंध में ठेके में सहमत ईंधन निर्गम दर कम्पनी के स्वामित्व वाले उसी तरह के टीएसएचडीज की वास्तविक ईंधन खपत दर की अपेक्षा अधिक थी (जबकि उनकी प्रतिष्ठापित शक्ति कम्पनी के टीएसएचडीज की तुलना में थोड़ी अधिक थी) परिणामतः उन्हें अधिक ईंधन जारी किया गया। परिणामस्वरूप, कम्पनी ने दो भाटकित टीएसएचडीज को ₹ 19.42 करोड़ मूल्य का अधिक ईंधन अनुमत किया। मंत्रालय ने उत्तर दिया (जनवरी 2012) कि ड्रेजरों को भविष्य में किराए पर लेने के लिए चार्टर करार करते समय लेखापरीक्षा की सिफारिशों को ध्यान में रखा जाएगा।

14.1.2.4 ईंधन वृद्धि की प्रतिपूर्ति के लिए दावे

कम्पनी द्वारा दावे प्रस्तुत करने की शर्तें ग्राहक से ग्राहक की भिन्न भिन्न हैं। यह देखा गया था कि ईंधन वृद्धि के दावे प्रस्तुत करने में विलम्ब 10 दिनों से 319 दिनों के बीच था जिनके ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

दावे प्रस्तुत करने में विलम्ब	दृष्टांत
0 से 30 दिनों तक	4
31 से 120 दिनों तक	48
121 से 210 दिनों तक	11
211 से 300 दिनों तक	6
300 से 400 दिनों तक	1
जोड़	70

चूंकि 31 मार्च 2011 के अंत में ₹ 210.38 करोड़ मूल्य के दावे विलम्ब से किए गए थे परिणामतः ₹ 5.90* करोड़ की व्याज हानि हुई।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2012) कि ईंधन वृद्धि दावे प्रस्तुत करने में विलम्ब अंशतः साप्ताहिक अग्रिम देने के बाद समायोजन के लिए आईओसी से बिल प्राप्त करने में विलम्ब के कारण है। आईओसी के साथ मामले पर निरन्तर कार्रवाई की जा रही है। मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि मुद्दा दावे प्रस्तुत करने में कम्पनी की ओर से विलम्ब के बारे में है। कम्पनी को दावे शीघ्रता से प्रस्तुत किए जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, कम्पनी को आईओसी द्वारा समय से बिलों के प्रस्तुतीकरण के लिए उपयुक्त खंड पर जोर दिया जाना चाहिए।

ईंधन और सामग्री वृद्धि पर इसी प्रकार की टिप्पणी सीएजी के प्रतिवेदन संख्या 2008 की 11 के पैरा संख्या 19.1.1 में प्रतिवेदित किया गया था। यह बताया गया था कि ईंधन के लिए 15 से 118 दिनों तक के बीच और सामग्री के लिए 550 दिनों तक वृद्धि दावे प्रस्तुत करने में परिहार्य विलम्ब थे जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.93 करोड़ के व्याज की हानि हुई। जहाजरानी मंत्रालय (मंत्रालय) ने अपनी कृत कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में बताया (जुलाई 2008) कि ईंधन के संबंध में वृद्धि दावे शीघ्रता से प्रस्तुत करने के लिए परियोजना कार्यालय को भुगतान बिलों को तत्काल अग्रेषित करने के लिए आंतरिक व्यवस्था की गई है और लागू बुकों से जाँच अलग से की जाती है। परन्तु विशाखापत्तनम पत्तन -न्यास, पारादीप पत्तन न्यास, मारमुगाव पत्तन न्यास, नौसेना कमान (कोचि) के साथ अनुवर्ती अवधि में किए गए ठेकों के लिए लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी निरन्तर ईंधन/सामग्री वृद्धि के संबंध में दावे विलम्ब से करती रही और इसलिए मंत्रालय के एटीएन के अनुसार की गई कार्रवाई विश्वासोत्पादक नहीं है।

वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए ईंधन वृद्धि दावों की समीक्षा से पता चला कि 31 मार्च 2011 को 70 बकाया दावे थे। इनमें से ₹ 8.99 करोड़ की राशि के 15 मामले 2007-08 से पूर्व की अवधि से संबंधित थे। यह देखा गया था कि ग्राहकों से राशि की उगाही में निम्नानुसार 19 दिनों से 1643 दिनों तक विलम्ब हुआ था:-

बिलों की उगाही में विलम्ब	दृष्टांत
0 से 30 दिनों तक	4
31 से 120 दिनों तक	23
121 से 300 दिनों तक	18
301 से 400 दिनों तक	9
401 से 900 दिनों तक	1
901 से 1000 दिनों तक	0
1000 दिनों से अधिक	15
जोड़	70

ईंधन वृद्धि दावे के विलम्बित भुगतान पर व्याज लगाने से संबंधित किसी ठेकागत प्रावधान के विद्यमान न होने के कारण कम्पनी को ₹19.41* करोड़ के व्याज की हानि हुई।

* दावे के वर्ष से लागू किए गए मार्च 2011 के अंत तक औसत व्याज दरों की मिला कर

14.1.2.5 पर्यवेक्षण भूमिका

निदेशक बोर्ड द्वारा अभिशासन

कम्पनी के अभिशासन में निम्नलिखित कमियां देखी गई थी:

- इस बढ़ते हुए प्रतिस्पर्धी विश्व में लागत कमी के महत्व पर अधिक जोर नहीं दिया जा सकता। निदेशक बोर्ड द्वारा कम्पनी के निष्पादन की ग्यारहवीं तिमाही की समीक्षा में केवल चार अवसरों पर बोर्ड ने एमओयू रेटिंग की चूक के बारे में चिंता व्यक्त की। अन्य सभी अवसरों पर निष्पादन मात्र नोट किया गया था।
- एमओयू में नियत ईंधन खपत लक्ष्यों के संबंध में बोर्ड ने वैज्ञानिक रूप से एमओयू प्रतिमानों के आधार पर नियतन को विधिवत संज्ञान नहीं दिया। इसके अतिरिक्त, बोर्ड ने न तो विश्लेषण किया अथवा अच्छे या खराब निष्पादन के लिए कारण मांगा न ही इसने सुधार के लिए कोई मार्गनिर्देश/सिफारिशें दी।
- यद्यपि बोर्ड ने इच्छा व्यक्त की कि कम्पनी के निष्पादन में सुधार के लिए आवधिक आधार पर नीतिगत बैठकें आयोजित की जानी चाहिए परन्तु इसने आज तक अपने अनुदेशों का पालन सुनिश्चित नहीं किया जो बोर्ड द्वारा अपने अनुदेशों के अनुवर्तन का अभाव इंगित करता है।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2012) कि एमओयू पैरामीटर में यथा अभिव्यक्त ईंधन खपत प्रतिमान न केवल एसएफओसी संस्तुत ओईएम अपितु वर्षों से प्राप्त अनुभव के साथ देखे गए वास्तविक खपत रूझानों के आधार पर नियत किए गए हैं। एमओयू लक्ष्यों के प्रति वास्तविक निष्पादन तिमाही आधार पर निदेशक बोर्ड को प्रस्तुत किया गया है और निष्पादन का विश्लेषण किया गया है तथा बोर्ड की बैठकों में चर्चा की गई।

यहां यह कहना है कि यद्यपि औसत खपत की संगणना ओईएम के एसएफओसी के आधार पर की गई थी फिर भी एमओयू में प्रत्येक ड्रेजर के लिए माना गया ईंधन खपत का अन्तिम आंकड़ा विल्डर के प्रतिमानों से अधिक था जैसाकि उम्र पैरा 2.1.1 में चर्चा की गई और परिणामस्वरूप ईंधन खपत के लक्ष्य वैज्ञानिक पद्धति से नियत नहीं किए गए थे।

प्रशासनिक मंत्रालय द्वारा निष्पादन की समीक्षा

प्रशासनिक मंत्रालय द्वारा कम्पनी के निष्पादन की समीक्षा वार्षिक एमओयू में सहमत पैरामीटरों के माध्यम से होती है। चूंकि ड्रेजरों द्वारा ईंधन और स्नेहकों की खपत एक आवश्यक पैरामीटर है जो कम्पनी की लाभप्रदता को प्रभावित करती है, इसे निष्पादन के समग्र मूल्यांकन के दौरान अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। इसके विपरीत ईंधन खपत के महत्व को वर्षानुवर्ष निरंतर 2005-06 से 2007-08 तक के वर्षों के लिए "सात" से 2008-09 के लिए "पांच" तक, 2009-10 के लिए "चार" तक और 2010-11 के लिए "तीन" तक कम किया। इसप्रकार, आवश्यक पैरामीटर जो प्रचालन व्यय का 39 प्रतिशत बनता है, का एमओयू में केवल 3 प्रतिशत महत्व है।

▼ दावे के वर्ष से लागू किए गए मार्च 2011 के अंत तक औसत ब्याज दरों को मिलाकर

निष्कर्ष

कम्पनी ने ईंधन तथा स्नेहकों पर व्यय की अनुकूलता पर फोकस नहीं किया। कम्पनी ने वैज्ञानिक निर्धारण पर ईंधन खपत दर के लिए प्रतिमान नियत नहीं किया, आवश्यकता की सोर्सिंग के लिए अनुपयुक्त खरीद पद्धति अपनाई, ईंधन और स्नेहकों की खरीद के लिए प्रतिस्पर्धी कीमतों का निर्धारण नहीं किया और ईंधन तथा स्नेहकों की खरीद के लिए अपर्याप्त आंतरिक नियंत्रण पद्धति रखती थी। जारी किए गए ईंधन के साथ खपत किए गए ईंधन के नियमित मिलान, ईंधन वृद्धि तथा राशि की उगाही के लिए दावे शीघ्र प्रस्तुत करने, ड्रेजरो की चार्टरिंग के लिए करारों के अनुसार सहमत ईंधन आपूर्ति दर और गारंटीशुदा निष्पादन से जोड़ने को सुनिश्चित करने के लिए कोई उचित प्रणाली और पद्धति नहीं थी। ये कमियां ईंधन खपत मुद्दे की पेशेवर संभलाई का अभाव दर्शाती हैं।

उपर्युक्त कमियों के परिणामस्वरूप, कम्पनी ने 2007-11 के दौरान ईंधन खपत पर ₹ 164.63 करोड़ की बचत करने का अवसर खो दिया। यह राशि इन वर्षों के दौरान कम्पनी द्वारा सूचित कर पूर्व लाभ (₹ 335.19 करोड़) के 49 प्रतिशत के बराबर है। यह दर्शाता है कि ईंधन प्रबन्ध में व्यावसायिक पहुंच कम्पनी के लिए भारी लाभ ला सकता है और इसके वित्तीय साधनों में सुधार ला सकता है।

सिफारिशें

- कम्पनी को वैज्ञानिक पद्धति से ईंधन खपत के लिए प्रतिमान नियत करना चाहिए और आवधिक रूप से कम तथा अधिक ईंधन खपत के कारणों का विश्लेषण करना चाहिए।
- कम्पनी को प्रतिस्पर्धी दरें एवं वाणिज्यिक शर्तें प्राप्त करने के लिए ईंधन और स्नेहकों की अपनी आवश्यकता की पूर्ति के लिए निविदाएं मंगाने पर विचार करना चाहिए।
- दावों की प्रस्तुति ड्रेजिंग चक्र के पूरा होने के 15 दिनों के अन्दर होनी चाहिए और ईंधन वृद्धि दावों के विलम्ब से प्रस्तुति के लिए ब्याज लगाने का प्रावधान शामिल करना चाहिए।
- मंत्रालय सुनिश्चित करें कि (क) ईंधन खपत के पैरामीटर को एमओयू स्कीम में उचित महत्व दिया जाता है और (ख) ईंधन खपत लक्ष्यों को वैज्ञानिक पद्धति से नियत किया जाता है।

मामला मार्च 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।

शिपिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड

14.2 संयुक्त उद्यम में निवेश

शिपिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड ने केमिकल टैंकर आपरेशनों के लिए संयुक्त उद्यम करने से पहले गहन अध्ययन नहीं किया। वर्ष 2006 में अनुमोदित प्रारंभिक निवेश जोकि ₹ 45 करोड़ था, वर्ष 2011 में किसी प्रतिफल के बिना बढ़कर ₹ 141.80 करोड़ हो गया। कम्पनी को वेसलस के परिचालन में भी ₹ 32.56 करोड़ की हानि हुई।

शिपिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड (एससीआई) ने केमिकलों के परिवहन के लिए केमिकल टैंकरों के अधिग्रहण, प्रबन्धन और परिचालन के लिए एक संयुक्त उद्यम (जेवी) करने के दृष्टिगत

19 अप्रैल 2006 को फोर्बस और सटर्लिंग के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए। एमओयू हस्ताक्षर होने से पहले ही फोर्बस और सटर्लिंग ने सीधे तौर पर या संयुक्त उद्यम द्वारा केमिकल टैंकरों के अधिग्रहण, प्रबन्धन और परिचालन का निर्णय लिया, साऊथ कोरियन शिपयार्ड के साथ बातचीत की और अप्रैल 2006 के मध्य में लगभग यूएस \$ 25 मिलियन प्रति शिप पर मूल्य फ्रीज करने के लिए मांग पत्र (एलओआई) करने की कार्यवाही शुरू कर दी थी। तदनुसार एमओयू के अनुसार अधिग्रहण की जाने वाली वेसल की पहचान करने का मुख्य उत्तरदायित्व फोर्बस स्टर्लिंग का था। इसके अतिरिक्त, एमओयू में लिखा था कि अप्रैल 2006 से पहले जहाजों का आदेश देने के लिए एससीआई को अपने बोर्ड से आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करना होगा जिससे वह अप्रैल 2006 की समाप्ति से पहले प्रस्तावित जे.वी में भाग ले सके।

25 अप्रैल 2006 को हुई एससीआई के निदेशक बोर्ड (बीओडी) की बैठक में बीओडी ने जेवी द्वारा चार टैंकरों की खरीद के लिए यूएस \$100 मिलियन के कुल निवेश के प्रस्ताव पर विचार किया। वित्त पोषण 80 प्रतिशत ऋण और 20 प्रतिशत दोनों जेवी भागीदारों की बराबर इक्वीटी भागीदारी से किया जाना था। चार्टर किराये का अनुमान यूएस \$13000 प्रतिदिन प्रति जहाज लगाया गया था। बीओडी को भारत में रिफाइनिंग क्षमता में प्रक्षेपित भारी वृद्धि और वनस्पति तेलों और केमिकलों के परिवहन की बढ़ती माँग के बारे में बताया गया था। जेवी से एससीआई को सहक्रिया प्रदान करना और शीघ्रता से संयुक्त उद्यम द्वारा केमिकल टैंकरों की अधिप्राप्ति करना अपेक्षित था। बीओडी ने जेवी की संरचना और ₹ 45 करोड़ के इक्वीटी निवेश का अनुमोदन दिया।

14 जून 2006 को एक शेयरहोल्डर समझौता हस्ताक्षर किया गया था। वित्त पोषण के संबंध में, उसमें बताया गया "जेवीसी के परिचालन और गतिविधियों के लिए सभी आवश्यक निधियाँ जो अभिदत्त और दत्त पूंजी द्वारा कवर नहीं की जा सकती हो को शेयरहोल्डरों की निधियों के द्वारा जेवीसी में उनके अंशधारण के अनुपात में या अंशदाता ऋण के रूप में प्राप्त किया जाएगा। तथापि, पक्ष, बैंकरों, वित्तीय संस्थानों से उधार/संसाधन ले सकते हैं।" समझौते में आगे बताया गया था कि जेवी के बीओडी में दोनों सहयोगियों से छः गैर कार्यकारी निदेशक, अर्थात् प्रत्येक से तीन होने चाहिए। एससीआई ने बोर्ड में तीन सदस्यों को नामित किया।

28 जून 2006 को फोर्बस स्टर्लिंग और साऊथ कोरियन शिपयार्ड के बीच चार वेसल के लिए शिप बिल्डिंग कान्ट्रैक्ट पर हस्ताक्षर किया गया था। जेवी एससीआई फोर्बस लिमिटेड के रूप में 18 जुलाई 2006 में समाविष्ट की गई थी।

अप्रैल 2006 में प्रारंभिक निवेश अनुमोदन के बाद, एससीआई बोर्ड ने, जुलाई 2008 में दो वर्षों से अधिक के बाद हुई अपनी बैठक में, जेवी द्वारा दी गई परियोजना लागत की अन्य मदों के लिए अनुमान पर विचार विमर्श किया। लागत निर्माण के दौरान वेसल की सुपुर्दगी से पहले प्रारंभिक और पूर्व-क्रियात्मक व्ययों के ब्याज से संबंधित थी। ऐसे अनुमानों से परियोजना लागत यूएस \$ 121.65 मिलियन हो गई। मिलियन वित्तीय प्रबन्धन के बारे में भी चर्चा की गई, जिसके बाद स्पॉन्सर सपोर्ट डीड पर हस्ताक्षर किए गए थे (अगस्त 2008)। वेसल का वित्तपोषण नाटिक्सिस-एचएसबीसी बैंक द्वारा एक ऋण समझौते द्वारा किया गया था (अगस्त 2008)। ऋण समझौते के अनुसार एससीआई को परिसम्पत्ति कवरेज का अपेक्षित स्तर बनाए रखने के लिए रोकड़ जमा प्रदान करना था। इस कारण एससीआई को जेवी में और निवेश करना पड़ा। 31 मार्च 2011 तक एससीआई ने जेवी में ₹141.80 करोड़ का कुल निवेश किया।

बोर्ड द्वारा एक समिति का गठन किया गया (फरवरी 2011) जिसने एससीआई फोर्बस लिमिटेड के कार्यान्वयन को देखा और उसने अपनी रिपोर्ट जून 2011 में प्रस्तुत की। समिति ने पाया कि परियोजना सम्भाव्यता का विस्तृत अध्ययन न तो इन-हाउस और न ही बाहरी एजेंसी द्वारा किया गया था। वेसल के अधिग्रहण से पहले रिकार्ड के मूल्यांकन और जाँच से पता चला कि यार्ड में जाने का कोई साक्ष्य नहीं था। 2008 में परियोजना लागत के संशोधन से प्रारंभिक आंकलनों में कुछ लागत के विलोपन का पता चला। यद्यपि केवल एससीआई के पास केमिकल टैंकरों के परिचालन का कुछ अनुभव था जिसमें उसे हानि हुई थी और वह खण्ड 2007-08 में भी सही कार्य नहीं कर रहा था। जेवी जिसने जुलाई 2007 में वेसल इन चार्टर कर केमिकल टैंकरों का व्यवसाय प्रारंभ किया था मार्च 2007 में की गई गणना से बोर्ड को अधिशेष दर्शाने के बाद भी हानि उठाई जो कि कुछ माह बाद वास्तविक से काफी अलग थी। तदनन्तर जेवी ने अगस्त 2009 और मई 2010 के बीच 4 जहाज अधिग्रहित किए। जेवी ने श्रमशक्ति और जहाजों का तकनीकी प्रबन्धन बाह्य स्रोतों से किया और वेसल जेवी भागीदारों को चार्टर किए गए थे जिन्होंने वाणिज्यिक परिचालनों के लिए वह जहाज वूमर पूल को सब-चार्टर किए। ऐसे प्रबंधन से जेवी के प्रत्येक भागीदार द्वारा देय यूएस \$13000 प्रतिदिन की वास्तविक राशि और प्रतिदिन वसूली गई राशि के बीच बड़ा अन्तर हो गया जिससे जेवी भागीदारों के तुलन पत्र में भारी हानि हुई। एससीआई ने चार्टर समझौते के पालन में ₹ 32.56 करोड़ की हानि दर्ज की। परिचालनों को बन्द करने और जेवी का समापन करने के विकल्प की पुनरीक्षा करते समय समिति ने पाया कि ₹ 297 करोड़ की कीमत पर वेसल बेचने से रिजर्व के उपयोग द्वारा ₹ 333 करोड़ की परिसम्पत्तियों को भुनाने के बाद, जेवी के पास ₹ 125 करोड़ का रोकड़ अधिशेष बच जाएगा (जिसका मतबल ₹141.80 करोड़ के निवेश के प्रति एससीआई के लिए ₹ 62.50 करोड़)। समिति ने निष्कर्ष निकाला कि एससीआई जेवी को चालू रखने की आवश्यकता की पुनरीक्षा करे क्योंकि जेवी ने एससीआई के लिए कोई अनुकूल लाभ या उद्देश्य की वसूली नहीं की थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2006 में जब एमओयू और जेवी पर हस्ताक्षर किया गया था तो एससीआई, डीपीई दिशानिर्देशों (अगस्त 2005) के अनुसार जेवी में ₹ 500 करोड़ का निवेश करने के लिए प्रदत्त शक्तियों के साथ एक मिनिरल्स कम्पनी थी। बोर्ड को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव जेवी के गठन के लिए डीपीई दिशानिर्देशों (अक्टूबर 1997) के अनुरूप नहीं था जिसमें प्रदत्त था कि ऐसे सभी प्रस्ताव व्यावसायिक और विशेषज्ञों द्वारा या उनकी सहायता से तैयार किए जाने चाहिए और उपयुक्त मामलों में, वित्तीय संस्थानों या अपने क्षेत्र में निपुणता प्राप्त प्रसिद्ध व्यावसायिक संगठनों द्वारा मूल्यांकित किए जाने चाहिए।

जब विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन न किए जाने के बारे में प्रबंधन का ध्यान दिलाया गया (सितम्बर 2011) तो उसने उत्तर दिया (अक्टूबर 2011) कि चार केमिकल टैंकरों के अधिग्रहण प्रस्ताव (जेवीसी के संबंध में) को उसी मानदण्ड की शर्तों से मूल्यांकित किया गया, (जैसे कि यह एससीआई का स्वयं का अधिग्रहण प्रस्ताव हो) और उसे पारित कर दिया गया था।

इस संबंध में यह पाया गया कि जहाजों के अधिग्रहण की प्रक्रिया (जनवरी 2001) में निबंधित था कि अधिग्रहण कम्पनी की दीर्घकालिक संभावित योजना से संबंधित होगा। 10वीं योजना अवधि के दौरान एससीआई ने 31 वैसल की अधिप्राप्ति पर विचार किया। उसने केमिकल टैंकरों के अधिग्रहण को सम्मिलित नहीं किया। इससे पता चलता है कि कम्पनी ने अपनी दीर्घकालिक योजना में केमिकल टैंकर व्यवसाय की कल्पना नहीं की थी।

इसके अतिरिक्त, अपने वेसल की अधिप्राप्ति के लिए स्थापित प्रक्रिया में एक प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार करने का भी प्रावधान था जिसमें आन्तरिक रिटर्न की दर (आईआरआर) और आर्थिक रिटर्न की दर (ईआरआर) प्रत्येक 12 प्रतिशत से अधिक नहीं, को दर्शाया गया था। 12 प्रतिशत की निर्धारित दर से कम आईआरआर/ईआरआर को कम्पनी द्वारा तर्कसंगत ठहराना और सरकार को संदर्भित करना आवश्यक था। परियोजना रिपोर्ट प्रचलित भाड़े/चार्टर किराए दर पर आधारित होनी चाहिए थी और इस रिपोर्ट में कुछ समय से अन्तर्राष्ट्रीय भाड़ा दरों के रूझान को भी दर्शाया जाना आवश्यक था।

तथापि, इस ममाले में कोई परियोजना रिपोर्ट तैयार नहीं की गई थी। जेवी की परियोजना आईआरआर स्थापित प्रक्रिया में निबंधित 12 प्रतिशत के प्रति 11.23 प्रतिशत थी (बाद में जुलाई 2008 में संशोधित कर 10.69 प्रतिशत की गई)। प्रस्ताव में कुछ समय के अन्तर्राष्ट्रीय भाड़ा दरों के रूझान भी नहीं दर्शाए गए थे और बोर्ड को केवल प्रचलित भाड़ा/चार्टर किराया दरों के बारे में ही सूचित किया गया था।

यह पाया गया कि ड्रेवरी केमिकल फोरकास्टर क्वार्टर 4, 2005, जिस पर कम्पनी केमिकल टैंकरों की प्रचलित बाजार दरों की तुलना के लिए निर्भर थी, ने 2000 से 2004 में मांग के 13 से 30 प्रतिशत के बीच केमिकल टैंकर क्षेत्र में अधिशेष क्षमता रिपोर्ट की थी। इसने 2005 से 2009 के दौरान मांग की 20 से 28 प्रतिशत के बीच की अधिशेष क्षमता भी प्रत्यायोजित की थी। तथापि, जेवी में निवेश का अनुमोदन प्राप्त करते समय यह पहलू बीओडी की जानकारी में नहीं लाया गया था।

बीडीओ द्वारा ऋण वित्तपोषण का पूरी तरह से विश्लेषण नहीं किया गया था (i) बिना तुलन पत्र एक नई कम्पनी द्वारा ऋण लेने (ii) प्रतिभूति मूल्य अनुरक्षण से संबंधित जोखिमों और (iii) भविष्य में भाड़ा दरों में किसी गिरावट, जैसे प्रभावों को ध्यान में नहीं लिया गया था।

फोर्बस स्टार्लिंग द्वारा केमिकल टैंकर लेने हेतु पहले से लिए गए निर्णय के बाद में एमओयू और जेवी किए गए थे। एससीआई भारत का प्रमुख राष्ट्रीय केरियर था जबकि फोर्बस स्टार्लिंग को केमिकल टैंकर के व्यापार में व्यावहारिक रूप से कोई अनुभव नहीं था। एमओयू करने के छः दिन के भीतर 25 अप्रैल 2006 को बोर्ड की बैठक हुई थी जिसमें कम्पनी को अप्रैल 2006 तक जेवी करार पूरा करने की बाध्यता का खण्ड था।

इस प्रकार, जेवी समझौता परियोजना की वित्तीय अर्थापत्ति को देखे बिना किया गया जिससे बाद के घटनाक्रम हुए जैसा कि ऊपर विस्तृत रूप में दिया गया है। एससीआई द्वारा सीधे केमिकल टैंकरों के अधिग्रहण और परिचालन के लिए जेवी करने के फायदे के बारे में कभी भी चर्चा नहीं की गई थी। इस प्रक्रिया में, जेवी कम्पनी के वित्तपोषण पर एक बोझ बन गया था। जैसा परिकल्पित किया गया था कम्पनी को कोई महत्वपूर्ण लाभ नहीं हुआ था।

प्रबन्धन ने बताया (अक्तूबर 2011) कि जहाज अधिग्रहण परियोजना में कोई पेचीदगी नहीं थी और इसलिए उसने आवश्यक नहीं समझा कि निवेश प्रस्ताव को वित्तीय संस्थानों या विख्यात व्यावसायिक संगठनों से मूल्यांकित करवाया जाए और केमिकल केरियर, आर्थिक व्यवहार्यता इत्यादि की जरूरत और औचित्य के बारे में बीओडी को अप्रैल 2006 में बताया गया था। निवेश में वृद्धि के बारे में, उसने बताया कि गठन के समय प्रवर्तकों को कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को रोक दिया और सहमति व्यक्त की कि वेसल की सुपुर्दगी के समय इसे अधिक यथार्थता के साथ स्थापित किया जाए। यूएस \$13000 प्रतिदिन पर वेसल किराए पर देने के संबंध में, उन्होंने बताया कि दो वेसल को अतिरिक्त चार्टर समझौते के अन्तर्गत किराए पर दिया गया था जिससे देनदार बैंकों से

जहाज बनाने का ऋण प्राप्त किया जा सके और इस प्रकार, किराए पर दिए गए इनचार्टर्ड वेसल के किराए की दर की प्रचलित केमिकल टेंकर किराए दरों से तुलना नहीं की जा सकती।

उत्तर निम्नलिखित कारणों से युक्तियुक्त नहीं था:

- परियोजना की यूएस \$100 मिलियन की कुल लागत काफी बड़ी थी और डीपीई दिशानिर्देशों के अनुसार उसका गहन अध्ययन आवश्यक था। वास्तव में, यदि गहन अध्ययन किया जाता तो प्रारंभ में ही परियोजना की लागत में वृद्धि को स्पष्ट रूप से देखा जा सकता था और बीओडी को प्रस्तुत किया जा सकता था।
- परियोजना को 80 प्रतिशत ऋण से वित्तपोषित किया जाना था। तथापि, परियोजना के अनुमोदन के समय निम्नलिखित बातों का ध्यान नहीं रखा गया था:
 - जेवी, जिसके पास सहायक के रूप में कोई अन्य निःशुल्क जहाज़ नहीं था, की पृष्ठभूमि में प्रतिभूति मूल्य अनुसंधान से संबंधित जोखिम।
 - भविष्य में माल-भाड़ा दरों में कोई गिरावट।
- प्रबन्धन ने देश में पेट्रोकेमिकल उद्योग में काफी वृद्धि और केमिकल टेंकरों के लिए उच्च संभावना प्रत्यायोजित की थी (अप्रैल 2006)। तथापि, केमिकल टेंकरों का प्रक्षेपण कार्यान्वित नहीं हुआ और कम्पनी को देनदार बैंकों के साथ समझौते की शर्तों में यूएस \$13000 प्रतिदिन की अत्यधिक दर पर वेसलों को इनचार्टर करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप ₹ 32.56 करोड़ की हानि हुई।

इस प्रकार, सभी जोखिम घटकों के मूल्यांकन का गहन अध्ययन करने में कम्पनी की विफलता के कारण, प्रारंभ में प्रस्तावित ₹ 45 करोड़ का निवेश 31 मार्च 2011 तक बढ़ कर ₹141.80 करोड़ हो गया, जिसने कोई प्रतिदाय सृजित नहीं किया। इसके अतिरिक्त जेवी को बनाए रखने के लिए कम्पनी को अगस्त 2009 से जून 2011 के दौरान ₹ 32.56 करोड़ की हानि उठानी पड़ी। बेशक, जेवी में निवेश से कम्पनी को कोई महत्वपूर्ण लाभ या उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

मामला कंपनी और मंत्रालय को अक्टूबर 2011 में भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।

14.3 ठेके को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय

भंडार मदों की आपूर्ति के लिए ठेके को अंतिम रूप देने में अत्यधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 7.62 करोड़ का परिहार्य व्यय

दि शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कम्पनी) पोतों के परिचालन के लिए अपेक्षित भंडार मदों की आपूर्ति के लिए सामान्यतः दो वर्षों के लिए दर ठेका दे रहा था। कम्पनी की क्रय नियमपुस्तिका दो वर्षों की सामान्य अवधि से अधिक छः महीने की अवधि के लिए इन ठेकों का विस्तार करने का विकल्प प्रदान करती है। क्रय नियमपुस्तिका यह भी निर्धारित करती है कि विद्यमान ठेके की समाप्ति के पहले निविदा प्रक्रिया को पूरा किया जाना चाहिए ताकि यह निर्णय लिया जा सके कि क्या विकल्प का प्रयोग कर ठेके का विस्तार किया जाना है अथवा दरों की प्रतिस्पर्धात्मकता के आधार पर नया ठेका प्रदान करना है।

कम्पनी ने मई 2004 में विस्तार के लिए एक विकल्प सहित (जनवरी 2004 से प्रभावित) भंडार सामग्रियों की आपूर्ति के लिए ठेका दिया था। चूंकि ठेका दिसम्बर 2005 में समाप्त होना था, इसलिए, अगस्त 2005 में कम्पनी द्वारा नया ठेका देने की प्रक्रिया प्रारंभ की गई थी। तथापि, निविदा फार्मेट में विभिन्न कीमत सूची मदों के वर्गीकरण के संबंध में निविदा प्रक्रिया समिति की आपत्तियों के कारण उसमें विलम्ब हुआ। कम्पनी 26 सितम्बर 2006 की नियत तिथि के रूप में केवल अगस्त 2006 में निविदा आमंत्रण सूचना जारी कर सकी। इसी समय विद्यमान ठेकेदारों ने भंडार मदों की आपूर्ति करना जारी रखा।

निविदा आमंत्रण सूचना के उत्तर में, कम्पनी ने 12 पार्टियों से प्रस्ताव प्राप्त किए (सितम्बर 2006) जिसमें से सात पार्टियों को 29 दिसम्बर 2006 को तकनीकी रूप से योग्य पाया गया था। इन सात पार्टियों की कीमत बोलियों को 12 जनवरी 2007 को खोला गया था और मैसर्स लक्ष्मी इंटरप्राइजेज (एल 1) की उद्धृत दरें पहले के ठेके के अन्तर्गत प्राप्त दरों जिस पर आपूर्ति की गई थी से 63.47 प्रतिशत से कम पायी गयी थी। तथापि, कम्पनी सामान्य नियमों और शर्तों के अनुसार प्रस्ताव की वैधता अवधि (मार्च 2007) के भीतर ठेके को अंतिम रूप देने में विफल रही। परिणामस्वरूप, एल1 ने अप्रैल 2007 में प्रस्ताव वापस ले लिया।

यद्यपि, एल 1 के पीछे हट जाने के मामले में पुनः निविदा आमंत्रित करने के लिए केन्द्रीय सतर्कता आयोग स्पष्ट निर्देश थे, फिर भी कम्पनी ने बाकी पार्टियों को एल 1 दरों का प्रस्ताव दिया (मई 2007) तथापि, पार्टियों ने एल 1 दरें स्वीकार करने से इनकार कर दिया लेकिन एल 2 दरों पर स्टोर मदों की आपूर्ति करने के लिए तैयार हो गयी, जो पहले के ठेके, के अन्तर्गत दरों से 44.36 प्रतिशत कम था। प्रबंधन ने विद्यमान चार ठेकेदारों को जुलाई 2007 से आगे छः महीने के लिए एल 2 दरों पर ठेका प्रदान करने का निर्णय लिया (जुलाई 2007) जिसे समय-समय पर सितम्बर 2009 तक आगे बढ़ाया गया था। कम्पनी केवल अक्टूबर 2009 में प्रतिस्पर्धात्मक बोली के आधार पर 1 अक्टूबर 2009 से एक वर्ष के लिए एक नए ठेके को अंतिम रूप दे सकी।

अतः प्रस्ताव की वैधता अवधि के भीतर एल 1 के साथ ठेके को अंतिम रूप न देने के कारण कम्पनी को जनवरी 2006 से सितम्बर 2009 की अवधि के लिए एल 2 दरों पर भंडारों की खरीद करनी पड़ी यद्यपि एल 1 दर एल 2 दरों से 34.35 प्रतिशत¹ कम थी।

कम्पनी जुलाई 2007 से जून 2008 की अवधि को छोड़कर जनवरी 2006 से सितम्बर 2009 की अवधि में खरीद के संबंध में लेखापरीक्षा को पूर्ण डाटा मुहैया कराने में विफल रही। कथित एक वर्ष के दौरान, कम्पनी ने एल 2 दरों पर ₹ 22.17 करोड़ की भंडार मदों की खरीद की जिसके परिणामस्वरूप एल 1 दरों की तुलना में ₹ 7.62 करोड़² का अतिरिक्त व्यय हुआ। 45 महीने अर्थात् जनवरी 2006 से सितम्बर 2009 के दौरान आपूर्तियों की पूरी अवधि को ध्यान में रखते हुए वास्तविक हानि बहुत अधिक होगी।

प्रबंधन ने निविदा प्रक्रिया को सरल एवं कारगर बनाने हेतु कंपनी द्वारा किये गए प्रयास, तकनीकी और कीमत बोलियों की प्रक्रिया के कार्य की बृहत्ता, एकीकृत सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली में संबंधित कर्मियों के शामिल होने से दैनिक कार्य संभालने और विभिन्न अन्य विवेचनात्मक निविदाओं की

¹ आरंभिक दर ₹ 100, एल 2 दर ₹ 55.64 और एल 1 दर ₹ 36.53 मानते हुए और [(एल 2-एल 1)/एल 2] * 100 = [(55.64-36.53)/55.64] * 100 = 34.35 प्रतिशत फर्मूले का उपयोग

² एल 2 दर * 34.35 प्रतिशत = ₹ 22.17 करोड़ * 34.35 प्रतिशत = ₹ 7.62 करोड़ पर खरीद

प्रक्रिया और श्रमशक्ति बाधाओं को निविदा को अंतिमरूप देने में विलम्ब का कारण बताया (सितम्बर 2011)।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि:

- एक ठेके को अंतिमरूप देने के लिए निविदा प्रक्रिया में प्रणाली सुधार में अत्यधिक विलम्ब तर्कसंगत नहीं ठहराया जा सकता ।
- कम्पनी द्वारा यथा निर्धारित प्रस्ताव की वैद्यता अवधि के भीतर ठेके को अंतिमरूप न देने के कारण एल 1 वापिस गया। प्रबंधन को उसकी बृहत्ता और श्रमशक्ति बाधाओं, यदि कोई हो तो, को ध्यान में रखते हुए पहले ही प्रक्रिया नियोजित करनी चाहिए।

ठेके को अंतिमरूप देने में अत्यधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप जुलाई 2007 से जून 2008 तक भंडार मदों की खरीद में ₹ 7.62 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। प्रबंधन द्वारा डाटा प्रस्तुत न करने के कारण बाकी अवधि अर्थात् जनवरी 2006 से जून 2007 और जुलाई 2008 से सितम्बर 2009 के दौरान अतिरिक्त व्यय का परिकलन नहीं किया जा सका।

मामला मंत्रालय को अक्टूबर 2011; में भेजा गया, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।