



भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड में  
समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालन



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा  
Dedicated to Truth and Public Interest



संघ सरकार (वाणिज्यिक)  
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय  
2019 की सं. 7  
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

**भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन**

**तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड में  
समुद्री लॉजिस्टिक्स परिचालन**

**संघ सरकार (वाणिज्यिक)  
पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय  
2019 की सं. 7  
(निष्पादन लेखापरीक्षा)**



## विषय सूची

विवरण		पृष्ठ
प्राक्कथन		i
कार्यकारी सार, लेखापरीक्षा निष्कर्ष तथा अनुशंसा		v
अध्याय 1	परिप्रेक्ष	1
अध्याय 2	अधिदेश, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्य-प्रणाली	5
अध्याय 3	पोत के लिए योजना बनाना	9
अध्याय 4	पोतों का अधिग्रहण तथा किराये पर लेना	17
अध्याय 5	पोतों का परिनियोजन	25
अध्याय 6	आपूर्ति बेस प्रबंधन	42
अध्याय 7	सुरक्षा, अभिरक्षा, पर्यावरणीय तथा अन्य मुद्दे	62
अध्याय 8	लेखापरीक्षा निष्कर्ष और अनुशंसा	79
अनुलग्नक I - IX		87
शब्दावली		105



## प्राक्कथन

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) में समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों पर निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, अधिकार तथा सेवा की शर्तें) अधिनियमावली, 1971 की धारा 19-ए के प्रावधानों के तहत बनाया गया है। यह लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा एवं लेखा विनियमावली, 2007 तथा निष्पादन लेखापरीक्षा दिशानिर्देशों, 2014 के अनुसार तैयार किया गया है।

लेखापरीक्षा में 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि को शामिल किया गया है। प्रतिवेदन तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड से संबंधित दस्तावेजों की संवीक्षा पर आधारित है तथा यह भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2002 की प्रतिवेदन संख्या 4 तथा 2005 की प्रतिवेदन संख्या 6 (वाणिज्यिक) की अनुवर्ती कार्रवाई है जो पश्चिमी अपतट में ओएनजीसी के समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालन के निष्पादन को शामिल करता है। यह प्रतिवेदन 2012-13 से 2016-17 तक की समयावधि के दौरान समुद्र तटीय आधार प्रबंधन सहित समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों के अतिरिक्त क्षेत्रों के निष्पादन के साथ-साथ पूर्व के दो प्रतिवेदनों की लेखापरीक्षा टिप्पणियों के स्थिति की जांच करता है।

एक समेकित तेल तथा गैस अन्वेषण तथा उत्पादन कम्पनी ओएनजीसी देश के हाइड्रोकार्बन आउटपुट (2016-17) में 64 प्रतिशत योगदान करती है। कम्पनी की समुद्री लौजिस्टिक्स सेवाएं विभिन्न प्रकार की सामग्री/उपस्करों को एकत्र करके तथा उनकी आपूर्ति करके अपतट प्लेटफॉर्म तथा रिगों को महत्वपूर्ण सहायता प्रदान करती है। इसके अलावा, यह सुरक्षा सेवाएं तथा एक स्थान से दूसरे स्थान पर रिग को स्थानांतरित करने के लिए इन अपतट कार्य स्टेशनों तथा टोइंग सेवा भी प्रदान करता है। लेखापरीक्षा ने प्रकाशित किया कि त्रुटिपूर्ण योजना की वजह से पोतों का परिनियोजन कम हुआ जिसके परिणामस्वरूप अनिवार्य सुरक्षा (स्टैण्डबाई) कार्य, अनुभवहीन ठेकेदार को ठेका देने की वजह से नए पोतों की सुपुर्दगी में विलम्ब, निविदाकरण प्रक्रिया में विलम्ब, निर्धारित समय-सारणी का क्रियान्वयन न करने की वजह से पोतों का अधिक प्रतिवर्तन

काल, अभावपूर्ण मालसूची प्रबंधन प्रणाली, सुरक्षा प्रक्रियाओं का अनुपालन न करना आदि कार्य उचित ढंग से नहीं हो पाया ।।

लेखापरीक्षा, इस निष्पादन लेखापरीक्षा के करने में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, भारत सरकार और ओएनजीसी के अधिकारियों तथा कर्मचारियों द्वारा दिए गए सहयोग एवं सहायता के लिए आभार व्यक्त करती है।

dk; žkjh | kj





### परिप्रेक्ष

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) एक एकीकृत अन्वेषण तथा उत्पादन कम्पनी (यहां 'कम्पनी' के रूप में संदर्भित) है जो वर्तमान में देश के पश्चिमी अपतट में उत्पादन कार्य तथा पूर्वी अपतट जहां इसने गैस फील्ड्स की खोज की है, में अन्वेषण कार्य करती है। इन खोजों का मुद्रीकरण कार्यान्वयन जारी है। 2017-18 के दौरान, कंपनी के पास 17 अपतट प्लेटफार्म थे तथा पश्चिमी अपतट क्षेत्र में 36 अपतट ड्रिलिंग रिगों तथा पूर्वी अपतट क्षेत्र में तीन मानवरहित प्लेटफॉर्म और पांच ड्रिलिंग रिगो का परिनियोजन किया गया था। कंपनी की समुद्री लौजिस्टिक्स सेवाएं सहज अन्वेषण तथा उत्पादन परिचालनों के लिए पोतों को एकत्र करके तथा अपेक्षित विभिन्न प्रकार की सामग्रियों/उपकरणों की आपूर्ति करके इन अपतट प्लेटफॉर्म तथा रिगों को महत्त्वपूर्ण सहायता प्रदान करती है। पश्चिम अपतट में कंपनी के समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों के निष्पादन की समीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षा द्वारा 2002 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 4 में की गई थी तथा प्रतिवेदन पर की गई कार्रवाई की चर्चा 2005 की प्रतिवेदन संख्या 6 (वाणिज्यिक) में की गई थी। यह प्रतिवेदन पूर्व के दो प्रतिवेदनों की लेखापरीक्षा टिप्पणियों के स्थिति के साथ-साथ 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि को शामिल करते हुए तटीय आधार प्रबंधन सहित अतिरिक्त क्षेत्रों में निष्पादन की जांच करता है।

### पोतों हेतु योजना

पश्चिमी अपतट में, समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों के लिए परिनियोजित पोतों की वास्तविक संख्या 2012-13 से 2015-16 तक की समयावधि के दौरान स्वीकृत संख्या से कम थी। पूर्वी अपतट में भी वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के दौरान पोतों की संख्या में कमी देखी गई।

कंपनी ने अपतट आपूर्ति पोतों (ओएसवी) की पर्याप्त संख्या हेतु योजना नहीं बनाई थी जिसके परिणामस्वरूप अनिवार्य सुरक्षा के (स्टैंडबाई) कार्य को उचित रूप से नहीं किया गया। परिनियोजन के लिए ओएसवी की संख्या की योजना बनाते समय, कंपनी ने पीपावव शिपयार्ड लिमिटेड (पीएसएल) द्वारा नए पोतों की सुपुर्दगी में विलम्ब को नज़रअंदाज किया।

(पैरा 3.1)

कंपनी ने परिचालनों में मितव्ययिता को प्रभावित करने के लिए अपने बेड़े से दो प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोत (पीएसवी) कम करने की योजना बनाई। तथापि, इसने दो पीएसवी के स्थान पर दो ओएसवी कम किए। पीएसवी के अप्रभावी उपयोग पर विचार करते हुए, मंहगे पीएसवी के बजाय ओएसवी को कम करने का निर्णय संभावित रूप से स्टैंडबाई कार्य को प्रभावित करता है तथा परिचालनों की लागत को ₹ 25.99 करोड़ तक बढ़ाता है।

(पैरा 3.2)

#### पोतों का अधिग्रहण तथा किराए पर लेना

कंपनी ने ठेकेदार के मात्र विदेशी तकनीकी सहयोगी के अनुभव के आधार पर एक अनुभवहीन ठेकेदार में, पीपावव शिपयार्ड लिमिटेड (पीएसएल) को 12 नए पोतों के निर्माण का कार्य दिया। 12 पोतों की दिसम्बर 2011 तक निर्धारित सुपुर्दगी के प्रति, ठेकेदार मार्च 2018 तक केवल सात पोतों को सुपुर्द कर सका। कंपनी ने जुलाई 2018 में ठेका समाप्त कर दिया।

(पैरा 4.1)

कंपनी ने मूल्य संवर्धित कर तथा प्रवेश शुल्क के भुगतान से बचने के लिए वाटरफ्रन्ट पर सुपुर्दगी आधार पर हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल (एचएफएचएसडी) खरीदने का निर्णय लिया। इसके लिए तेल टैंकों को किराए पर लेना जरूरी था। लेखापरीक्षा ने टैंकों को किराए पर लेने के लिए निविदा को अंतिम रूप देने में असामान्य विलम्ब पाया। इसी बीच, कंपनी ने नामांकन आधार पर भारतीय नौवहन निगम से तेल टैंकर बी.सी. चटर्जी को किराए पर लिया। तथापि, किराए पर लिए तेल टैंकर की बार-बार विफलता की वजह से कंपनी को भूमि मार्ग के माध्यम से मंहगे

विकल्पों से एचएफएचएसडी की खरीद करनी पडी जिस कारण कंपनी को ₹ 163.44 करोड़ की अतिरिक्त लागत व्यय करना पडा। इसके अलावा, टैंकर से पोतों तक तेल के आवागमन हेतु दो बार्जों की आवश्यकता के प्रति, कंपनी ने केवल एक बार्ज किराए पर ली तथा अतिरिक्त बार्ज का परिनियोजन करने में विफल हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 307.58 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैरा 4.2.2 और 4.2.3)

### पोतों का परिनियोजन

कंपनी ने पोतों के प्रतिवर्तन काल को कम करने के लिए एक तदर्थ आधार के बजाए एक निश्चित आधार पर निर्धारित पोतों पर सलाहकार की सिफारिशें लागू नहीं की। यूरोपीय समुद्र में एक ही प्रकार के रिगों के लिए पोतों द्वारा की गई औसत यात्राओं की तुलना में ड्रिलिंग रिगों के लिए अधिक पोत यात्राओं के कारण कंपनी को ₹ 376.10 करोड़ की बढ़ी हुई लागत को दर्शाती है।

(पैरा 5.1)

ओएसवी द्वारा स्टैण्डबाई सहायता प्रदान करना अपेक्षित था। तथापि, आपूर्ति कार्य हेतु निर्मित पीएसवी (उच्च दर के साथ) को पश्चिमी अपतट पर स्टैण्डबाई कार्य हेतु बढ़ते क्रम से परिनियोजित किया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 181.72 करोड़ के लॉजिस्टिक्स परिचालन की लागत में वृद्धि हुई।

(पैरा 5.2)

डेक जगह का उपयोग इष्टतम स्तर से कम था तथा इसे उचित रूप से सत्यापित नहीं किया गया था। पोतों पर लदान हेतु कंटेनरों तथा कार्गो वहन इकाईयों (सीसीयू) के उपयोग के फलस्वरूप परिष्कृत डेक स्थल उपयोग को लागू नहीं किया गया था। वहन किए गए थोक कार्गो के अधिक भाग (52 प्रतिशत) को बोर्ड पर वापिस के रूप में अप्राप्य लौटाया गया।

अप्राप्य/अतिरिक्त कार्गो की लोडिंग के परिणामस्वरूप बन्दरगाह पर प्रतिवर्तन काल (टीएटी) में वृद्धि तथा यात्रा के दौरान अतिरिक्त ईंधन खपत हुई।

(पैरा 5.4 और 5.5)

कंपनी के पास किराए पर लिए हुए उन पोतों द्वारा एचएफएचएसडी खपत की जांच करने के लिए कोई प्रभावी मॉनीटरिंग/नियंत्रण तंत्र नहीं था जिनकी आपूर्ति निःशुल्क की गई थी। अपेक्षित पोतों को मोबिलाइज करने में विफलता, अधिक पोत डाउन-टाइम तथा समन्वय के अभाव के परिणामस्वरूप पूर्वी अपतट में अधिक रिग डाउनटाइम हुआ तथा रिग दिन दर प्रभारों पर ₹ 30.84 करोड़ का परिणामी परिहार्य व्यय हुआ।

(पैरा 5.7 और 5.8)

### आपूर्ति बेस प्रबंधन

तटीय बेस पर 6 घंटे के वैश्विक मानदण्ड के लिए प्रतिवर्तन काल (टीएटी) को सीमित करने में हुई विफलता के फलस्वरूप 2012-13 से 2016-17 तक की समयावधि के दौरान ₹181.78 करोड़ की अतिरिक्त परिचालनात्मक लागत आई ।

(पैरा 6.1)

न्हावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) वर्तमान में कमजोर अवसंरचना तथा अप्रचलित प्रणाली के साथ प्रबंधन कर रही है जिसके परिणामस्वरूप परिचालनों की बढ़ी हुई लागत तथा पोत आवश्यकता में वृद्धि हुई। यद्यपि एनएसबी उन्नयन परियोजना 2003 में आरम्भ की गई थी, तथापि इसे अभी क्रियान्वित किया जाना है। इस विलम्ब के परिणामस्वरूप टीएटी को प्रभावित करने वाली परिचालनात्मक बाधाएं हुईं। पीपावव पर वैकल्पिक आपूर्ति आधार की स्थापना पर कंपनी ने ₹20 करोड़ की वार्षिक बचत निर्धारित की थी (सितम्बर 2013) । यद्यपि, कंपनी ने जुलाई 2015 में प्रस्ताव स्वीकृत किया तथा फरवरी 2016 से नए आपूर्ति बेस पर परिचालन की परिकल्पना की तथापि, अभी तक आगे कोई प्रगति नहीं की गई (जनवरी 2018)।

एनएसबी के लिए एक वैकल्पिक रूप में आपूर्ति आधार की स्थापना करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹41.75 करोड़ के आकलित लाभ का परित्याग हुआ।

(पैरा 6.2)

पाइपलाइन के माध्यम से एमआईडीसी द्वारा एनएसबी को आपूर्त किए लगभग 83 प्रतिशत जल को मार्ग में ही अवैध रूप से निकाला गया। निजी रिगो/प्लेटफॉर्मों पर संस्थापित वाटर-मेकर या तो परिचालित नहीं थे या जल का उत्पादन अपेक्षित स्तर से कम था। एनएसबी पर जल की अपर्याप्त आपूर्ति ने अपतट परिचालनों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

(पैरा 6.3)

एनएसबी पर आन्तरिक नियंत्रण के अभाव तथा स्टोर और स्पेयर्स के अपर्याप्त भौतिक सत्यापन के परिणामस्वरूप स्टॉक खाता असंगत रहा तथा स्टोर की खपत में असमानता हुई। अप्रैल 2017 में की गई स्वतंत्र जांच ने दर्शाया कि स्टॉक को रद्दी माल तथा उपयोग्य सामग्री के बीच पृथक्करण किए बिना खुले क्षेत्र में रखा जा रहा था। मरम्मत हेतु एनएसबी से बाहर एजेंसियों को भेजी गई सामग्रियों का रिकॉर्ड एसएपी सिस्टम में अनुरक्षित नहीं किया गया था। 90 दिनों के मानदण्ड के प्रति 2 वर्ष पश्चात् भी कुछ सामग्रियाँ प्राप्त नहीं की गई थी।

(पैरा 6.4, 6.5 और 6.6)

### सुरक्षा, अभिरक्षा तथा पर्यावरण

पोत परिचालकों द्वारा समुद्री परिचालन नियमावली में वर्णित प्रक्रियाओं का अनुपालन न करने तथा दिशा-निर्देशों के चयनित स्वीकरण से समुद्री लॉजिस्टिक्स परिचालनों में सुरक्षा को उचित रूप से लागू नहीं किया गया। एनएसबी में समर्पित फायर वाटर नेटवर्क का अभाव था तथा सुरक्षा प्रणाली भी अपर्याप्त थी।

(पैरा 7.1 और 7.3)

ओएनजीसी के पास अपने परिचालन तथा अनुरक्षण ठेकेदार द्वारा प्रदत्त सेवाओं की गुणवत्ता का निरीक्षण करने तथा किराए पर लिए गए पोतों के लिए कंपनी द्वारा परिभाषित मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए एक पृथक समुद्री संवर्ग नहीं है।

(पैरा 7.4)

कंपनी की नीतिगत व्यवसाय इकाईयों (एसबीयू) ने उन सहज लक्ष्यों को प्रस्तावित किया तथा उन्हें अपनाया जो वास्तविक उपलब्धि के आधार पर इष्टतम नहीं थे। समग्र रूप से (एसएलए/पीसी) एसबीयू की तुलना में व्यक्तिगत लक्ष्यों का अभाव था। पूर्वी अपतट के निष्पादन ठेके ने पूर्वी अपतट पर समुद्री परिचालनों का मापन नहीं किया।

(पैरा 7.6)

इस प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा निष्कर्षों का वित्तीय प्रभाव ₹ 2021.19 करोड़ है (अधिक व्यय/परिचालनों की लागत के कारण ₹ 1716.57 करोड़ तथा परित्यक्त राजस्व/ब्याज हानि की वजह से ₹ 304.62 करोड़ को शामिल करते हुए)।

### सम्पूर्ण निष्कर्ष

कंपनी ने प्रभावी रूप से योजना नहीं बनाई तथा पोतों को समय पर किराए पर नहीं लिया। लॉजिस्टिक्स परिचालनों की क्षमता ने पोत की समय सारणी, पोतों द्वारा ईंधन खपत की मॉनीटरिंग के अभाव, निश्चित किए गए कर्तव्यों के लिए पोतों के इष्टतम उपयोग, बोर्ड पर कारगों की अधिक मात्रा में वापसी का सामना किया। बेस पर दुर्बल अवसंरचना तथा तटीय बेस उन्नयन में विलम्ब की वजह से तटीय बेस पर पोतों के प्रतिवर्तन काल अन्तर्राष्ट्रीय बेंचमार्क से अधिक था। पोतों के सुरक्षित परिचालनों से संबंधित विषयों का व्यापक रूप से समाधान किया जाना शेष था।

## सिफारिशें

### लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित की सिफारिश की:

1. वार्षिक ड्रिलिंग योजना के संदर्भ में पोत आवश्यकता के निर्धारण की समीक्षा की जानी चाहिए।
2. पोतों की निश्चित समयसारणी बनाई जाए तथा कार्य स्टेशन/उपयोगकर्ताओं के साथ समन्वय करके अपेक्षित कार्गो की शीघ्र सुपुर्दगी की योजना में सुधार किया जाए जिससे अनावश्यक पोत यात्राओं से बचा जाए। अपतटीय आपूर्ति पोतों के स्थान पर आपूर्ति कार्य के लिए प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोतों को परिनियोजित किया जाए।
3. इष्टतम डेक जगह उपयोग के लिए कार्गो वहन इकाईयों (सीसीयू) के उपयोग पर विचार किया जाए। यह सुनिश्चित किया जाए कि थोक कार्गो का लदान क्षेत्रीय आवश्यकताओं तथा पोतों द्वारा खपत को पूरा करने के लिए प्रतिबन्धित हो।
4. पोतों को किराए पर लेने के लिए बोलियों के मूल्यांकन में मापदण्ड के रूप में पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की लागत तथा खपत पैटर्न को शामिल किया जाए।
5. तटीय बेस परिचालनों के लिए मानक परिचालन प्रक्रियाओं को अंतिम रूप दिया जाए तथा क्रियान्वित किया जाए। परिचालनों को इष्टतम करके काकीनाड़ा आपूर्ति बेस (केएसबी) पर प्रतिवर्तन काल कम करने के लिए मै. काकीनाड़ा सीपोर्ट लिमिटेड (केएसपीएल) के साथ करार के फ्रेमवर्क के अन्तर्गत कार्रवाई की जाए।
6. अन्तर्राष्ट्रीय बेहतर पद्धतियों के अनुसार न्हावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) के लिए एक समेकित उन्नयन योजना बनाई जाए तथा क्रियान्वित की जाए और एक समेकित सामग्री प्रबंधन गोदाम के रूप में एनएसबी को परिचालित किया जाए। अपतटीय परिचालनों के लिए जल की समय पर तथा पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए विकल्प का मूल्यांकन किया जाए।



7. कंणी द्वावा अडनाई गई सुरक्षा, बचाव तथा आपातकालीन प्रतिक्रिया मानकों का पूर्ण रूप से अनुपालन सुनिश्चित किया जाए। पोत संबंधी क्षमता के साथ समुद्री पेशेवरों के एक संवर्ग का विकास किया जाए।

### मंत्रालय की प्रतिक्रिया

पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने सभी अनुशंसाओं को स्वीकार किया तथा एक समय-बाधित तरीके से अनुशंसाओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए कंणी को विशिष्ट निर्देश जारी किए (दिसम्बर 2017)।

मंत्रालय ने कंणी को (i) अपतट परिचालनों के लिए सामग्री की आपूर्ति के लिए मानक परिचालन प्रक्रियाएं बनाने, (ii) सुसंगत सॉफ्टवेयर के माध्यम से मालसूची प्रबंधन को शामिल करते हुए अन्तर्राष्ट्रीय मानकों तथा बेहतर पद्धतियों के अनुसार एनएसबी सहित अपतट परिचालनों के लिए आपूर्ति आधारों के आधुनिकीकरण के लिए जरूरी कार्रवाई करने, (iii) पर्यावरण, संस्थापन की सुरक्षा तथा अभिरक्षा के अधिनियम, नियम तथा विनियम का अनुपालन सुनिश्चित करने, तथा (iv) ओएंडएम ठेकेदारों द्वारा प्रदत्त सेवाओं की गुणवत्ता की मॉनीटरिंग के लिए समुद्री पेशेवरों सहित पर्याप्त श्रमबल तैनात करके अपतट परिचालनों को मजबूत करने का भी निर्देश दिया।

लेखापरीक्षा, मंत्रालय की सकारात्मक प्रतिक्रिया की सराहना करती है।

## अध्याय 1 : परिप्रेक्ष्य

तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) एक एकीकृत अन्वेषण तथा उत्पादन कंपनी है (इसके पश्चात 'कंपनी' के रूप में संदर्भित है) जिसने भारत के हाइड्रोकार्बन उत्पादन (2016-17) में 64 प्रतिशत योगदान किया है। इसके



कुल कच्चे तेल तथा प्राकृतिक गैस के उत्पादन का लगभग 75 प्रतिशत पश्चिमी अपतट क्षेत्र से होता है। कंपनी, वर्तमान में देश के पूर्वी अपतट क्षेत्र में अन्वेषण कार्य कर रही है जहां इसने 2001-02 से 2017-18 तक 23 गैस फील्ड की खोज की है, इन खोजों में से 14 का मुद्रीकरण कार्यान्वयन अधीन है। कंपनी ने 31.03.2018 तक पश्चिमी अपतट में 17 प्लेटफॉर्मों<sup>1</sup> का परिचालन किया है तथा 36 ड्रिलिंग रिग्स<sup>2</sup> का परिचालन किया है एवं पूर्वी अपतट में तीन मानवरहित प्लेटफॉर्म का परिचालन तथा पांच ड्रिलिंग रिग्स का परिचालन किया है।



कंपनी की समुद्री लॉजिस्टिक्स सेवाएं सहज अन्वेषण तथा उत्पादन कार्यों के लिए अपेक्षित विभिन्न प्रकार की सामग्रियों/उपकरण को स्टोर करके तथा आपूर्ति करके प्लेटफॉर्मों तथा रिगों ('कार्य स्टेशन/कार्य स्थल संबोधित किया जाए) को महत्वपूर्ण सहायता प्रदान करती है।

यह इन कार्य स्टेशनों (स्टैण्डबाई कार्य) को सुरक्षा सेवाएं तथा रिगों को एक स्थान से दूसरे स्थान (रिग आवागमन) पर स्थानांतरित करने के लिए टोईंग सेवाएं भी प्रदान करती है।

<sup>1</sup> एक अपतट संरचना जो स्थायी रूप से समुद्र तल से लगी हुई है।

<sup>2</sup> एक ड्रिलिंग इकाई जो अस्थायी रूप से समुद्र तल से लगी हुई है अर्थात् एक ड्रिलशिप, एक अर्द्ध-पनडुब्बी अथवा जैक-अप से लगी हुई है।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक ने 2002 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 4 में पश्चिमी अपतट पोतों के निष्पादन की समीक्षा की। इसमें 31 मार्च 2000 को समाप्त पांच वर्षों की अवधि के लिए अपतट पोतों की आवश्यकता के निर्धारण, परियोजना, मरम्मत तथा स्वामित्व वाले अपतट आपूर्ति पोतों (ओएसवी) के रखरखाव के परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए दिए अनुबंध के बारे में सम्मिलित किया गया है। हाइड्रोकार्बन क्षेत्र के बारे में भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2005 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 (वाणिज्यिक) में लेखापरीक्षा के निष्कर्षों पर मंत्रालय के जवाबों को शामिल किया गया है। लेखापरीक्षा के निष्कर्षों में पाए गए सुधार को सम्मिलित करके अनुलग्नक 1 में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि पूर्व समीक्षा में दर्शाए गए अधिकतम मुद्दों को कंपनी द्वारा संबोधित/पूर्ण रूप से संबोधित नहीं किया गया है।

### 1.1 पोतों के प्रकार

कंपनी विभिन्न प्रकारों तथा क्षमताओं के स्वामित्व वाले तथा किराए पर लिए पोतों दोनों से बने एक बेड़े का परिचालन करती है। ओएसवी का प्रयोग प्रमुख रूप से स्टैण्डबाई कार्यों के लिए तथा कभी-कभी आपूर्ति कार्यों के लिए किया जाता है। विन्चों से सुसज्जित एंकर हैंडलिंग टग एवं आपूर्ति (ए.एच.टी.एस.) पोतों का उपयोग प्रमुख रूप से रिग आवागमन के लिए किया जाता है। जब भी, कोई रिग आवागमन नहीं होता, तब ए.एच.टी.एस. का उपयोग स्टैण्डबाई कार्य तथा संयत मात्रा में आपूर्ति करने के लिए किया जाता है। प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोतों (पीएसवी) को विशेष रूप से ड्रिलिंग रिगों तथा अपतट प्लेटफॉर्मों को कार्गो की आपूर्ति करने के लिए बनाया गया है।

### 1.2 आपूर्ति बेस

पश्चिमी अपतट तथा पूर्वी अपतट में रिगो तथा प्लेटफॉर्मों को सामग्री की आपूर्ति को क्रमशः मुम्बई के समीप न्हावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) तथा काकीनाड़ा पर काकीनाड़ा आपूर्ति बेस (केएसबी) से प्रबंधित किया जाता है।

### 1.3 संगठनात्मक संरचना

कंपनी का समुद्री लॉजिस्टिक्स डिविजन, निदेशक (अपतट) के सम्पूर्ण नियंत्रण के तहत कार्य करता है। पश्चिमी अपतट में, इसकी अध्यक्षता कार्यकारी निदेशक (मुख्य लॉजिस्टिक्स सेवाएँ) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता महाप्रबंधक-समुद्री निर्माण,

समुद्री आपूर्ति बेस, समुद्री योजना, सामग्री प्रबंधन, वित्त तथा उप-महाप्रबंधक (मरम्मत तथा अनुरक्षण) द्वारा की जाती है। पूर्वी अपतट में, उप महाप्रबंधक/मुख्य प्रबंधक - लौजिस्टिक्स, बन्दरगाह परिचालनों, ओएसवी परिचालनों तथा सतही लौजिस्टिक्स से बने दल की अध्यक्षता उप महाप्रबंधक, प्रभारी लौजिस्टिक्स करता है।

#### 1.4 वित्तीय निष्पादन

2012-13 से 2016-17 तक की समयावधि के दौरान समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों पर कंपनी द्वारा किए गए व्यय को निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका-1.1: समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों पर व्यय (आंकड़े ₹ करोड़ में )

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
पूँजीगत	95.14	39.67	28.77	48.99	21.76
ठेकागत	904.22	898.01	1175.55	1712.83	1345.66
श्रमबल	47.60	63.60	49.20	57.82	72.60
कलपुरजे	0.03	0.13	0.08	0.09	0
भंडार	525.76	1320.08	1472.12	1288.71	1369.22
अन्य	10.15	9.81	10.52	10.26	12.11
<b>कुल</b>	<b>1582.90</b>	<b>2331.30</b>	<b>2736.24</b>	<b>3118.70</b>	<b>2821.35</b>

स्रोत: ओएनजीसी/वित्त द्वारा प्रदत्त आंकड़े

समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों का प्रमुख व्यय पोतों को किराए पर लेने, हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल<sup>3</sup> (एच.एफ.एच.एस.डी.) की खरीद तथा ओएनजीसी के स्वामित्व वाले पोतों की परिचालन एवं प्रबंधन (ओ एंड एम) लागतों पर था। समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों पर ₹ 1,582.90 करोड़ (2012-13) से ₹ 2821.35 करोड़ (2016-17) तक व्यय में वृद्धि प्रमुख रूप से पोतों के परिनियोजन में वृद्धि, रिगो तथा प्लेटफॉर्मों में एचएफएचएसडी के उपभोग में वृद्धि, (पोतों द्वारा एच.एफ.एच.एस.डी. के उपभोग में वृद्धि) ईंधन की लागत में वृद्धि, यूएस डॉलर की विदेशी विनिमय दर में ₹ 54.45 (2012-13) से ₹ 67.08 (2016-17) तक उर्ध्वगामी संशोधन की वजह से थी। चार्टर पोत का किराया यूएस डॉलर में देय है।

<sup>3</sup>सामान्यतः एचएफएचएसडी जो कि हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल है उसका उपयोग समुद्री अनुप्रयोग तथा फिशिंग पोतों के हेतु होता है।

, d virv vliir ikr iks l ohi



## अध्याय 2 : अधिदेश, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्य-प्रणाली

ओएनजीसी में समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों पर निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा की शर्तें) अधिनियम 1971 की धारा 19-ए के प्रावधानों के अन्तर्गत तैयार किया गया है। लेखापरीक्षा को भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की लेखापरीक्षा एवं लेखा विनियमावली, 2007 तथा निष्पादन लेखापरीक्षा दिशा-निर्देश, 2014 के अनुसार किया गया है।

### 2.1 लेखापरीक्षा उद्देश्य तथा कार्यक्षेत्र

निष्पादन लेखापरीक्षा में बैकवर्ड तथा फॉरवर्ड लिंकेज के साथ 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि हेतु कंपनी के समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों में इसके पश्चिमी तथा पूर्वी अपटट पर कुशलता, प्रभावकारिता तथा मितव्ययिता की समीक्षा सम्मिलित है। इस लेखापरीक्षा के उद्देश्य निम्नलिखित थे:

- यह सुनिश्चित करना कि क्या पोतों की आवश्यकता उचित रूप से निर्धारित की गई थी तथा परिसम्पत्तियों और सेवाओं की मांग को पूरा करने के लिए योजना बनाई गई थी;
- यह निर्धारित करना कि क्या समय पर किराए पर लेने या अधिग्रहण करके प्रभावी तथा कुशल तरीके से पोतों की अपेक्षित संख्या उपलब्ध कराई गई थी;
- यह निर्धारित करना कि क्या पोतों को इष्टतम रूप से परिनियोजित किया गया था तथा क्या स्वामित्व वाले पोतों की उचित मरम्मत हेतु कोई प्रणाली विद्यमान थी;
- यह निर्धारित करना कि क्या न्हावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) तथा काकीनाड़ा आपूर्ति बेस (केएसबी) के परिचालन अर्थात् आपूर्ति चेन प्रबंधन, सामग्री योजना, कन्डेम्ड/स्क्रेप मर्दों का निपटान आदि प्रभावी तथा कुशल थे; तथा

- यह निर्धारित करना कि क्या समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों से संबंधित सुरक्षा, अभिरक्षा तथा पर्यावरणीय आवश्यकताओं का अनुपालन किया गया था।

## 2.2 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा हेतु मानदण्ड को योजना, परिनियोजन, आपूर्ति बेस परिचालनों, सेवा, प्रमुख निष्पादन संकेतक तथा सलाहकार रिपोर्टों से संबंधित कंपनी के आंतरिक दस्तावेजों/मापदण्डों/प्रक्रियाओं से लिया गया था। इसके अलावा, तेल उद्यम सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) तथा पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (अपतट परिचालनों में सुरक्षा) नियमावली, 2008 (पीएनजी-(एसओओ) नियमावली) तथा खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन, हैंडलिंग तथा ट्रांस-बाउंड्री मूवमेंट) नियमावली 2008 तथा कंपनी की कॉर्पोरेट पर्यावरण नीति पर निर्भर है।

## 2.3 लेखापरीक्षा कार्य-प्रणाली

प्रबंधन के साथ 13 जनवरी 2017 को एक प्रवेश सम्मेलन का आयोजन किया गया जिसमें लेखापरीक्षा उद्देश्य, कार्य-क्षेत्र तथा कार्य-प्रणाली की चर्चा की गई थी। क्षेत्रीय लेखापरीक्षा जनवरी 2017 से जून 2017 के बीच की गई थी। क्षेत्रीय लेखापरीक्षा में सूचना/दस्तावेजों का संग्रहण तथा समीक्षा करना, प्रबंधन के साथ चर्चा तथा आपूर्ति बेस तटवर्ती निरीक्षण शामिल है।

प्रबंधन को 05 अगस्त 2017 को ड्राफ्ट प्रतिवेदन जारी की गई थी तथा 20 सितम्बर 2017 को उत्तर प्राप्त किया गया। प्रबंधन के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा 04 अक्टूबर 2017 को आयोजित निकासी सम्मेलन में की गई थी। पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) को 10 नवम्बर 2017 को संशोधित ड्राफ्ट प्रतिवेदन जारी की गई थी। मंत्रालय के उत्तर 21 तथा 28 दिसम्बर 2017 को प्राप्त किए गए थे।

प्रतिवेदन के लेखापरीक्षा निष्कर्षों तथा अनुशंसाओं पर चर्चा करने के लिए पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय तथा ओएनजीसी के प्रबंधन के साथ एक निकासी सम्मेलन 09 मार्च 2018 को आयोजित की गई। कंपनी से नया उत्तर, निकासी सम्मेलन के बाद 14 मई 2018 को प्राप्त किया गया था। निकासी सम्मेलन के दौरान पेट्रोलियम एवं

प्राकृतिक गैस मंत्रालय तथा प्रबंधन द्वारा व्यक्त की गई प्रतिक्रिया तथा मतों को प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

## 2.4 लेखापरीक्षा व्याप्ति

पोतों को किराए पर लेने के निर्धारण की योजना तथा इसका अनुमोदन, विभिन्न प्रकार के पोतों के आवश्यक संख्या को किराए पर लेने की निविदा गतिविधियाँ, स्वामीत्व वाले पोतों के परिचालन और प्रबंधन अनुबंध, नए पोत अधिग्रहण, पोत परिनियोजन, थोक कार्गो उपयोग तथा केएसबी परिचालनों को पूर्ण रूप से शामिल किया गया। समुद्री यात्रा रिपोर्टों के विस्तृत विश्लेषण वाले मुद्दों की नमूना जांच (डेक स्थल उपयोग, ईंधन तथा जल की आपूर्ति, पोतों का प्रतिवर्तन काल आदि) लेखापरीक्षा अवधि के दौरान की गई थी।

## 2.5 आभार

हम लेखापरीक्षा को सहज रूप से करने में पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय तथा ओएनजीसी के प्रबंधन तथा कर्मचारियों द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करते हैं।



vfrfjä dk;Z ij , d vks l oh



### अध्याय 3: पोत के लिए योजना बनाना

कंपनी लौजिस्टिक्स परिचालनों के लिए पोत की आवश्यकता, ड्रिलिंग योजना (विकास तथा अन्वेषी ड्रिलिंग स्थानों) समुद्री वहन किए जाने वाले कार्गो का आकलित लोड, सर्विस दिए जाने वाले कार्य स्टेशनों (रिग/प्लेटफॉर्म) की संख्या तथा वर्ष के दौरान योजना बनाए गए रिग आवागमन की संख्या के आधार पर निर्धारण करती है। कार्यकारी समिति (ईसी) द्वारा अनुमोदित पोत की संख्या तथा 2012-13 से 2016-17 तक की समयावधि के दौरान पोतों की वास्तविक संख्या को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 3.1: पोतों की वास्तविक संख्या की तुलना में अनुमोदित संख्या को दर्शाने वाली तालिका

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
<b>पश्चिमी अपतट</b>					
अनुमोदित संख्या	65	68	62	62	57
वास्तविक संख्या	44	40	47	58	57
कमी	21	28	15	4	0
<b>पूर्वी अपतट</b>					
अनुमोदित संख्या	8	8	8	12	10
वास्तविक संख्या	8	8	8	8	7
कमी	0	0	0	4	3

स्रोत: आपूर्ति बेस की वार्षिक/मासिक कार्य रिपोर्टों से संकलित डाटा

जैसा कि उक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि पश्चिम अपतट में, 2012-13 से 2015-16 तक की समयावधि के दौरान परिनियोजित पोतों की वास्तविक संख्या अनुमोदित संख्या से कम थी। पूर्वी अपतट के मामलों में, वर्ष 2015-16 तथा 2016-17

के दौरान अभाव था। अभाव हेतु कारणों तथा परिचालनों पर प्रभाव की समीक्षा लेखापरीक्षा में की गई थी। निष्कर्षों की चर्चा आगामी पैराग्राफ में की गई है।

### 3.1 ओएसवी की आवश्यकता के दोषपूर्ण निर्धारण के परिणामस्वरूप अधिदेशी स्टैण्डबाई कार्य के लिए कम पोतों की उपलब्धता हुई

कंपनी को पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस (अपतट परिचालनों में सुरक्षा) नियमावली, 2008 के प्रावधानों तथा तेल उद्यम सुरक्षा निदेशालय द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अधीन प्रत्येक अपतट संस्थापन के लिए रक्षित पोत का परिनियोजन करना अपेक्षित है। संस्थापन/रिगो के समीप पोतों के हस्तक्षेप से बचना, अग्नि शमन सुविधाएं प्रदान करना, हैलीकॉप्टर लैंडिंग तथा टेक ऑफ के दौरान अतिरिक्त सुविधाएं तथा आस-पास के क्षेत्रों में परिनियोजित एक रिग से अन्य रिग तक सामग्री के स्थानांतरण के लिए सुविधा जैसी आपातकालीन प्रतिक्रिया आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पोतों के परिनियोजन को निर्धारित किया गया था। पोतों को प्रत्येक कार्य स्टेशन के 5 नौटिकल मील<sup>4</sup> के अन्दर तेल उद्यम पद्धतियों के अनुसार निरन्तर परिनियोजित किया जाना है। तदनुसार, कंपनी लगातार उद्यम पद्धतियों के अनुसार निम्नलिखित मापदण्डों को अपना रही है:

स्थान	मापदण्ड
अन्वेषी स्थान <sup>5</sup>	प्रति रिग एक पोत
विकास स्थान <sup>6</sup>	प्रति रिग आधा पोत (5 समुद्री मील के रेडियस में 2 रिग)
प्रक्रिया कॉम्प्लेक्स <sup>7</sup>	प्रति प्रक्रिया कॉम्प्लेक्स एक पोत

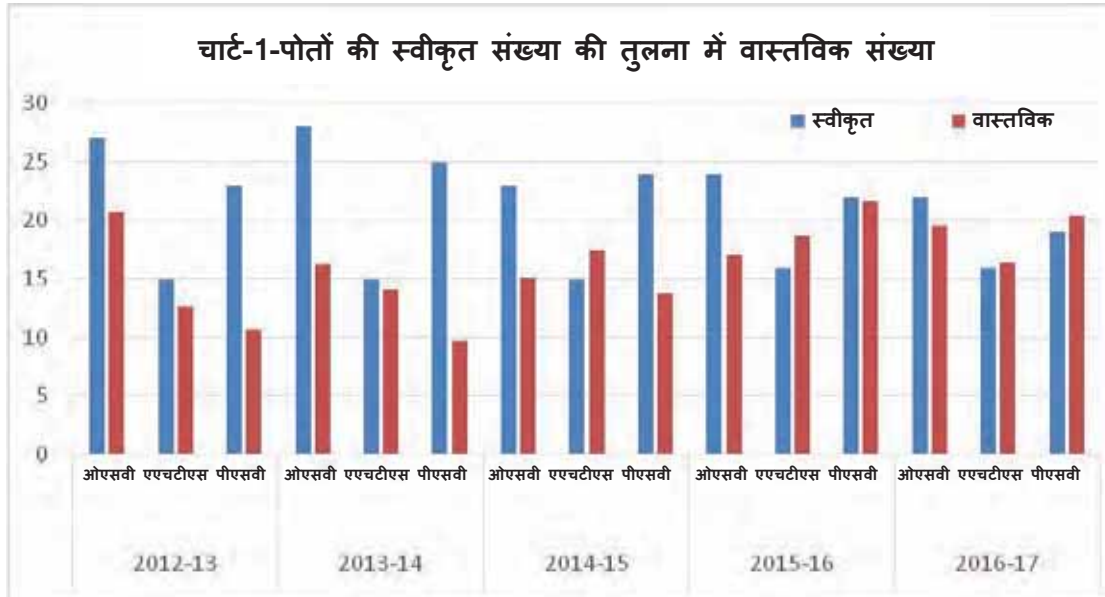
<sup>4</sup> नौटिकल मील (एनएम) समुद्र पर दूरी मापने में उपयोग की जाने वाली इकाई है, 1 एनएम=1.852 किलोमीटर

<sup>5</sup> कुएं वाले स्थानों को यह निर्धारित करने के लिए ड्रिल किया गया कि क्या विशिष्ट क्षेत्र में हाइड्रोकार्बन विद्यमान है।

<sup>6</sup> ऐसे स्थान जहां तेल अथवा प्राकृतिक गैस का उत्पादन आरंभ करने के लिए ड्रिलिंग तथा संबंधित कार्य हाइड्रोकार्बन की खोज के पश्चात कार्यान्वित किए जाते हैं।

<sup>7</sup> मानवसहित अपतट प्लेटफॉर्म जहां कुओं से तेल तथा गैस को तटवर्ती टर्मिनलों को भेजने से पूर्व अर्ध संसाधित किया जाता है।

कंपनी ने उक्त मापदण्डों के आधार पर स्टैण्डबाई कार्य के लिए अपनी पोत आवश्यकता की गणना की। पश्चिम अपतट हेतु 2012-13 से 2016-17 तक की समयावधि के लिए पोत के प्रत्येक प्रकार की स्वीकृत तथा वास्तविक संख्या को निम्न चार्ट में दर्शाया गया है:

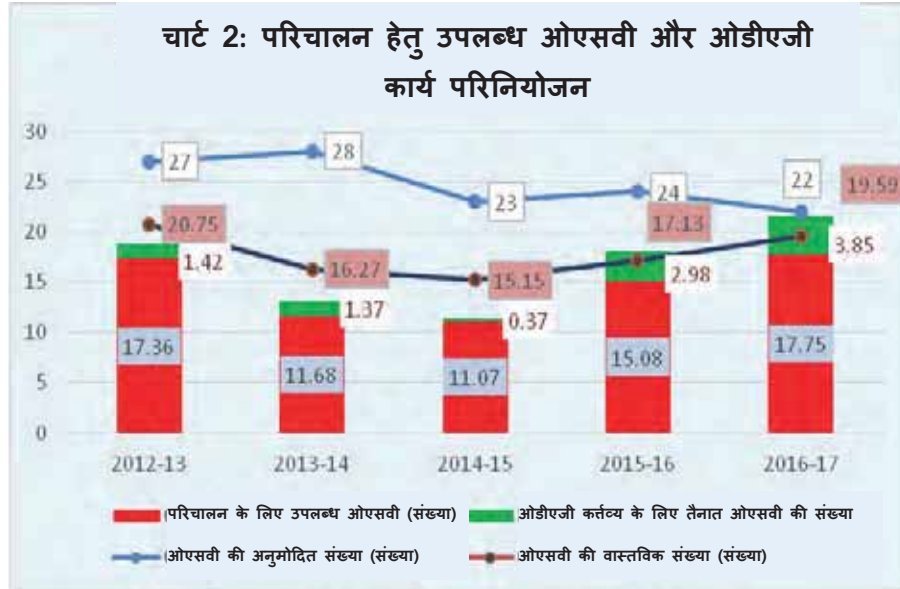


ओ.एस.वी: अपतट सहायता पोत; एचटीएस: एंकर हैंडलिंग टग सह आपूर्ति पोत; पीएसवी: प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोत

लेखापरीक्षा ने पाया कि सम्पूर्ण अवधि के दौरान ओएसवी की वास्तविक संख्या स्वीकृत संख्या से कम थी। वास्तविक एचटीएस संख्या 2014-15 से 2016-17 तक अधिक थी जबकि पीएसवी की वास्तविक संख्या 2016-17 में अधिक थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि ओएसवी की संख्या में कमी निम्नलिखित कारणों की वजह से थी:

- कंपनी ने स्वामित्व वाली समुद्रिका श्रृंखला ओएसवी (इस श्रृंखला के सभी पोतों का निपटान कर दिया गया) के अतिरिक्त डाउन टाइम और अतिरिक्त परिचलनों के लिए ओएसवी की अपेक्षित संख्या का प्रस्ताव करते हुए नये स्वामित्व वाले पोतों की सुपुर्दगी के लिए पीपावव शिपयार्ड को दिए गए समय के विस्तार पर विचार नहीं किया।

- ओएसवी को अपतटीय प्रतिष्ठानों की गश्त लगाने के लिए 2006-07 से अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह (ओडीएजी<sup>8</sup>) को प्रदान किए गए थे। 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान रक्षित



कर्तव्य के लिए आवश्यक ओएसवी की संख्या की गणना करते हुए, कंपनी ने ओडीएजी को प्रदान किए गए ओएसवी पर विचार नहीं किया। ओएसवी की कम उपलब्धता के परिणामतः चार्ट 2 में दर्शाए गए अपतटीय परिचालनों के लिए पोतों के अनिवार्य स्टैण्डबाई कर्तव्य को निभाने में कमी आई। ओएसवी की पर्याप्त मात्रा में कमी के कारण, कंपनी ने स्टैण्डबाई कर्तव्य के लिए महंगे पीएसवी को स्टैण्डबाई कर्तव्य में लगा दिया। इसे बाद में पैराग्राफ 3.2 और 5.2 में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2017) कि नये ओएसवी की सुपर्दगी में अनिश्चितता के कारण ओएसवी की संख्या में कमी आई थी। इसमें कहा गया है कि ओएसवी को नियमित आधार पर नहीं बल्कि मानसून अवधि के दौरान ओडीएजी के लिए प्रदान किया गया था जब गश्ती नौकाओं/तत्काल सहायता पोतों (आईएसवी) का परिचालन नहीं किया जा सकता था। मंत्रालय ने प्रबंधन के जवाब का समर्थन किया।

लेखापरीक्षा में कहा गया है कि कंपनी ने पुरानी समुद्रिका श्रृंखला ओएसवी के अपेक्षाकृत अधिक, डाउनटाइम शिपयार्ड के संशोधित वितरण अनुसूची और ओडीएजी द्वारा

<sup>8</sup>सरकार ने 31 दिसम्बर 1983 को ओडीएजी का गठन किया जो भारत सरकार (एमओपीएनजी) और ओएनजीसी को खतरे की धारणा और अपतटीय क्षेत्रों में सुरक्षा व्यवस्था पर योजना बनाने और सलाह देने के लिए था।

ओएसवी की आवश्यकता पर विचार नहीं किया। ओएसवी मानसून अवधि के बाद भी ओडीएजी कार्य हेतु तैनात किए जा रहे थे। कंपनी ने कमी को दूर करने के लिए अल्पावधि हेतु नामांकन आधार पर ओएसवी को भी काम पर नहीं रखा। मंत्रालय के साथ निकास सम्मेलन (अक्टूबर 2017) के दौरान, प्रबंधन/मंत्रालय ने स्वीकार किया कि योजना के चरणों में ओडीएजी कार्य हेतु पोतों की आवश्यकताओं को भी गणना में लिया जाएगा ।

### 3.2 पीएसवी के स्थान पर ओएसवी में कमी के कारण परिचालनों की लागत वृद्धि

कंपनी ने पोतों की आवश्यकता की समीक्षा करने के लिए गठित एक आंतरिक समिति की अनुशंसा के आधार पर पोतों की अनुमोदित संख्या मौजूदा (जून 2014) 75 से घटाकर 70 करने का निर्णय किया। संसाधनों को और अधिक अनुकूलित करने के प्रस्ताव में, 2016-17 से 2020-21 की अवधि के लिए दो पीएसवी तक पोत की संख्या को कम कर दिया था। हालांकि कार्यकारी समिति (ईसी) ने दो पीएसवी के बजाय दो ओएसवी की कटौती को अनुमोदित किया (मार्च 2016) क्योंकि ईसी का विचार था कि रिग चालों के तुरंत बाद अपतटीय आपूर्ति की मांग बढ़ गई थी।

तालिका 3.2 कार्यकारी समिति के द्वारा अनुमोदित पोत संख्या

पोतों के प्रकार	जून 2014 में आयोजित अपनी 448वीं बैठक में ईसी द्वारा अनुमोदित पोतों की संख्या	फरवरी 2016 में आयोजित 481वीं बैठक में प्रस्तावित संख्या	मार्च 2016 में आयोजित 482वीं बैठक में ईसी द्वारा अनुमोदित पोत संख्या
एएचटीएस	26	26	25
ओएसवी	25	24	22
पीएसवी	24	20	20
कुल	75	70	67

लेखापरीक्षा ने देखा कि पीएसवी के स्थान पर ओएसवी को कम करने के निर्णय में औचित्य का अभाव था क्योंकि पीएसवी को ओएसवी की तुलना में किराए पर लेना महंगा था। यद्यपि पीएसवी की संख्या लगभग 10.69<sup>9</sup> (2012-13) से 20.48 (2016-17) दोगुनी हो गई, लेकिन पीएसवी द्वारा ले जाई गई कार्गो की प्रति यात्रा 1210 एमटी (2012-13) से 790 एमटी (2016-17) तक काफी कम हो गई। प्रत्येक पीएसवी द्वारा प्रति वर्ष की गई यात्राओं की संख्या में भी 2013-14 में 62.64 यात्रा से 2016-17 के दौरान 39.21 यात्राओं से घटती प्रवृत्ति दिखाई दी। यह बंदरगाह और अपतटीय दोनों में पीएसवी के प्रतिवर्तन काल (टीएटी) में वृद्धि के कारण था। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने पाया कि स्टैंडबाई कर्तव्य के लिए पीएसवी के परिनियोजन में वृद्धि हुई थी। जो 3.33 पी.एस.वी. (2012-13) से 7.74 पीएसवी (2016-17) थी। स्टैंडबाई कार्य के लिए तैनात पीएसवी का प्रतिशत 2013-14 में 17.41 प्रतिशत से बढ़कर 2016-17 में 37.78 प्रतिशत हो गया। यह ओएसवी के साथ पीएसवी के चार्टर किराया दरों में अंतर को देखते हुए 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान परिचालन की लागत ₹ 25.99 करोड़ तक बढ़ने की संभावना है।

प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2017) कि दो ओएसवी के स्थान पर दो पीएसवी को सुपुर्द करने का प्रस्ताव परिचालन आवश्यकताओं पर आधारित था न कि आर्थिक आधार पर किया गया है।

लेखापरीक्षा ने अतिरिक्त कार्य के लिए अधिक संख्या में पीएसवी तैनाती (पैरा 5.2), अपतट में टीएटी की बढ़ती प्रवृत्ति (पैरा 5.3), कार्गो की आपूर्ति के लिए पोत समय-सारणी की अनुपस्थिति (पैरा 5.1) और अप्राप्य थोक कार्गो को पर्याप्त मात्रा में देखा था (पैरा 5.5)। इसलिए, पीएसवी के बजाय ओएसवी को कम करने के निर्णय में आर्थिक और परिचालन आवश्यकता दोनों के आधार पर औचित्य का अभाव था।

<sup>9</sup>दशमलव का आंकड़ा वर्ष की आंशिक अवधि के लिए पोत की उपलब्धता के कारण है।

मंत्रालय ने कहा (दिसम्बर 2017) कि प्रबंधन भविष्य में पीएसवी/ओएसवी की संख्या के बीच के असंतुलन का समाधान करेगा।

### 3.3 पोतों की आवश्यकता की समीक्षा करने के लिए वार्षिक ड्रिलिंग योजना पर विचार न करना

कंपनी ने विभिन्न प्रयोक्ता समूहों<sup>10</sup> से प्राप्त आगतों के बाद पोतों की दीर्घावधिक आवश्यकता को निर्धारित किया। आगतों की प्राप्ति के आधार पर ईसी ने तीन वर्षों की अवधि के लिए बेड़ों की संख्या का अनुमोदन किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के शुरू करने से पहले कंपनी की वार्षिक ड्रिलिंग योजना<sup>11</sup> तैयार की गई थी, लेकिन पोतों की आवश्यकता का निर्धारण करते समय ड्रिलिंग योजना के अनुसार तैनात किए जाने वाले रिग्स की संख्या पर विचार नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप वार्षिक ड्रिलिंग योजना के अनुसार आवश्यकताओं की तुलना में पोतों की असंगत संख्या की तैनाती हुई।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणी स्वीकार की (सितम्बर 2017) और कहा कि भविष्य में पोतों की परिनियोजन के लिए योजना बनाते समय वार्षिक ड्रिलिंग योजना पर विचार किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कार्य संचालन और संबंधित लागत के आधार पर पोत आवश्यकता को निर्धारित किया जाए, जिसकी प्रासंगिकता को लगातार सुनिश्चित करने के लिए वार्षिक ड्रिलिंग योजना को जोड़ने की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता थी।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया।

<sup>10</sup> अपतटीय प्लेटफॉर्मों और अन्य प्रतिष्ठानों के लिए सम्पत्ति और ड्रिलिंग रिग्स आवश्यकता के लिए ड्रिलिंग सेवाएं।

<sup>11</sup> वार्षिक ड्रिलिंग योजना में नियोजित स्थान में तैनात किए जाने वाले रिग्स का नाम और संख्या शामिल है।





## अध्याय 4: पोतों का अधिग्रहण और किराये पर लेना

### 4.1 पोतों का अधिग्रहण

कंपनी ने निजी और किराए पर लिए गए पोतों के मिश्रित बेडे को तैनात करने की व्यापार कार्यनीति अपनाई है ताकि किराए पर लिए गए पोतों पर पूर्ण निर्भरता न हो। इसने अपने पुराने पोतों को बदलने के लिए नए पोतों को प्राप्त करने की योजना बनाई। पोतों की उपलब्धता और अपेक्षित कार्य भार के निर्धारण का विचार करके और आवश्यकता के अनुसार, कंपनी ने बाजार से पोतों को किराए पर लिया,

#### 4.1.1 पोतों के अधिग्रहण में विलंब

कंपनी के 31 निजी पोतों में से, 28 पोतों ने 2004 से 2007 की अवधि के दौरान 20 वर्षों का उपयोगिता काल (कार्यकारी समिति द्वारा निर्धारित) पूरा<sup>12</sup> कर लिया था। चूँकि सामरिक दृष्टिकोण से आपूर्ति और सुरक्षा के लिए किराए पर लिए गए पोतों पर पूर्ण निर्भरता उचित नहीं थी, इसलिए कंपनी ने चरणबद्ध तरीके से पुराने पोतों को बदलने के लिए 12 पोतों के अधिग्रहण का प्रस्ताव (अगस्त 2006) किया था। निदेशक मंडल ने ₹ 736.65 करोड़ की अनुमानित लागत के प्रस्ताव को मंजूरी (जुलाई 2007) दी तथा पोतों की आपूर्ति अनुमोदन तिथि से 42 महीने की अवधि तय किया। इस प्रकार 12 पोतों का निर्माण और आपूर्ति दिसम्बर 2010 तक पूरी करना अपेक्षित था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निविदा आमंत्रित करने में एक वर्ष की देरी और इसके अलावा ठेका प्रदान करने में 19 महीनों की देरी हुई थी। कंपनी ने दिसम्बर 2011 तक सभी पोतों की नियत सुपुर्दगी के साथ मैसर्स पीपावाव शिपयार्ड लिमिटेड (पीएसएल) को 12

<sup>12</sup> सिंधु श्रृंखला पोतों को 1984-87 की अवधि के दौरान और समुद्रिका श्रृंखला पोतों को 1986 से 1993 के दौरान कंपनी द्वारा अधिग्रहित किया था। इस प्रकार 2006 से 2013 के दौरान समुद्रिका श्रृंखला और 2004-07 के दौरान सिंधु श्रृंखला पोतों का उपयोगी जीवन-काल पूरा हो गया था। (EC) ने चरणबद्ध तरीके से इन सभी पुराने पोतों को हटाने को मंजूरी दी और प्रथम चरण में 12 ओएसवी के निर्माण के लिए सैद्धांतिक मंजूरी दी।

पोतों के निर्माण के लिए ठेका (जून 2009) प्रदान किया। ठेके की समीक्षा ने निम्नलिखित संकेत दिए:

- निविदा आवश्यकता के अनुसार बोली कर्ता को समुद्र में जाने वाले स्वचालित पोतों के निर्माण का कम से कम पांच वर्षों का अनुभव अपेक्षित था। मैसर्स पीएसएल के पास आवश्यक न्यूनतम पांच वर्षों का अनुभव नहीं था। हालांकि, वे बोली खुलने पर मैसर्स जुरोंग शिपयार्ड, सिंगापुर जो आवश्यक अनुभव रखता है, उसके साथ उनका तकनीकी सहयोग के आधार पर अर्हक पाए गए। मैसर्स जुरोंग के साथ केवल उनके तकनीकी सहयोग के आधार पर एक अनुभवहीन ठेकेदार को ठेका प्रदान करने के कारण पोतों के अधिग्रहण में असामान्य विलंब हुआ।
- मैसर्स पीएसएल ने बोली के साथ ही मैसर्स जुरोंग के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) प्रस्तुत किया। एमओयू में बताया गया कि यह कंपनी के निविदा दस्तावेज में प्रदत्त अवधि के लिए वैध था और यदि मैसर्स पीएसएल को निविदा प्रदान की गई थी तो निश्चित तारीख से 30 दिनों के भीतर या दलों की परस्पर सहमति से एक स्पष्ट समझौता प्रस्तुत किया जाएगा। जैसा कि कंपनी ने कहा 1 फरवरी 2017 को ही कंपनी को नोटरीकृत करार प्रस्तुत किया गया था।
- ठेका प्रदान करने की तारीख के 30 महीनों के अंदर अर्थात् करार के अनुसार दिसम्बर 2011 तक 12 पोतों की सुपुर्दगी पूरी करनी थी। फरवरी/मार्च 2013 के दौरान दो पोतों की पहली सुपुर्दगी की गई थी, सितम्बर 2013/मार्च 2014 के दौरान दो और अगस्त 2014/अप्रैल 2015 के दौरान अन्य दो पोतों की सुपुर्दगी की गई थी। मैसर्स पीएसएल ने शेष छह पोतों की सुपुर्दगी के लिए अक्टूबर 2016 तक का समय विस्तार मांगा (नवम्बर 2015)। हालांकि, दिसम्बर 2016 तक, पीएसएल केवल एक पोत की सुपुर्दगी ही कर सका और पोतों की सुपुर्दगी के लिए अंतिम विस्तार (31 मई 2018 तक) की समाप्ति पर, कंपनी ने जुलाई 2018 में ठेका खण्डित कर दिया गया। कंपनी ने 74.68 मिलियन अमेरिकी डॉलर (₹500.05 करोड़ @ 66.95 प्रति अमेरिकी डॉलर) की बैंक गारंटी का आह्वान किया (अप्रैल/मई 2018) परंतु ठेकेदार फिर भी इसको मध्यस्थता में लेके गया (मार्च 2019) जिसका परिणाम प्रतिक्रियित है। लेखापरीक्षा ने यह पाया कि पाँच पोतों की आपूर्ति न होने के कारण तथा सात पोतों की देरी से आपूर्ति होने के कारण परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा क्योंकि उस दौरान कंपनी को

महंगे दामों वाले प्लेटफोर्म आपूर्ति पोतों (PSV) का उपयोग अनिवार्य स्टैण्डबाई कार्यों के लिए करना पडा। इस कारण लॉजिस्टिक ऑपरेशन मे अतिरिक्त लागत हुआ । इस बात को पैरा 3.2 तथा 5.2 में बताया गया है। प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2017) कि निदेशक मंडल के निर्णय के अनुसार आपूर्ति दिसम्बर 2010 तक पूरी हो जानी चाहिए थी और ठेके के कार्यान्वयन में 6 वर्षों से अधिक की देरी हुई थी। मंत्रालय ने इस मामले पर कोई विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की।

निकासी सम्मेलन के दौरान (अक्टूबर 2017), प्रबंधन ने कहा कि कंपनी ने भविष्य में इस तरह की घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए अब बोलीकर्ता/संघ की वित्तीय शक्ति से संबंधित बोली मूल्यांकन मापदंड (बीईसी) को मजबूत किया है।

## 4.2 पोतों को किराए पर लेना

पोतों की कमी को दूर करने के लिए कंपनी द्वारा अपनाए गए तरीको में एक तरीका पोतों को किराए पर लेने का था। पोत सामान्यतया तीन से पांच वर्षों की अवधि के लिए दीर्घावधिक आधार पर अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली (आईसीबी) के माध्यम से किराए पर लिए जाते थे। वर्ष 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि के दौरान कंपनी ने 26 विभिन्न निविदाओं के माध्यम से पोतों को किराए पर लेने के लिए 134 ठेके प्रदान किए। पोतों को किराए पर लेने की प्रक्रिया की समीक्षा ने निम्नलिखित संकेत दिए:

### 4.2.1 पोतों को किराए पर लेने के लिए निर्णायक निविदाओं को रूप देने में विलंब

ओएनजीसी के एकीकृत सामग्री प्रबंधन (एमएम) नियमावली में निविदाओं की प्रक्रिया के लिए 165 दिनों की अवधि निर्धारित की गयी जिसे नीचे रेखाचित्र में दर्शाया गया है:

#### 4.1 निविदाओं की प्रक्रिया के लिए एमएम नियमावली में निर्धारित समय सीमा



निविदाएं आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) के प्रकाशन से ठेका प्रदान करने की अधिसूचना (एनओए) की अवधि 120 दिन थी। इसके अलावा, स्पष्टीकरण के अधिकतम दो दौरें हेतु प्रत्येक के लिए 20 दिन और जहां कहीं आवश्यक हों संबंधित निदेशक का अनुमोदन प्राप्त करने, के लिए 5 दिन दिए गए थे।

लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2016-17 तक की अवधि के दौरान जारी किए गए विभिन्न निविदाओं के तहत 134 ठेको को प्रदान करने की प्रक्रिया के विभिन्न चरणों को पूरा करने में कंपनी द्वारा लिए गए वास्तविक समय से एमएम नियमावली में निर्धारित मानक अवधि के साथ तुलना की। इन निविदाओं की प्रक्रिया में देरी को देखा गया था जैसा कि नीचे तालिका में दिखाया गया है:

तालिका 4.1: निविदा को अंतिम रूप देने में विलंब

प्रक्रिया	ठेकों की संख्या जिनमें विलम्ब देखा गया	एमएम मैनुअल के अनुसार निर्धारित अवधि	माध्य विलंब (दिन)
ठेका प्रदान करना	62	एनआईटी के प्रकाशन से 120 दिन	39
ठेका पर हस्ताक्षर	97	एनओए जारी होने की तारीख से 30 दिन	38
निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) का प्रस्तुतीकरण	15	एनओए के प्लेसमेंट से 15 दिन	9

उपरोक्त ठेको में से, 13 ठेको में 90 दिनों से अधिक की देरी प्रदान करने और आठ ठेको में 90 दिनों से अधिक की देरी में हस्ताक्षर करने में हुई थी।

प्रबंधन ने कहा (सितम्बर 2017) कि निविदाओं को समय पर निर्णायक रूप देने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे और निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) के प्रस्तुतीकरण में विलंब के कारण ठेका के हस्ताक्षर में विलंब हुआ। पीबीजी के प्रस्तुतीकरण में विलंब पूरी तरह से कंपनी के नियंत्रण में नहीं था। प्रबंधन ने यह भी कहा कि पीबीजी के प्रस्तुतीकरण में विलंब के कारण जब पोट की आवश्यकता थी ठेका को रद्द करना कठिन था। हालांकि, प्रबंधन ने आश्वस्त किया (मई 2018) कि पीबीजी के समय से प्रस्तुतीकरण और ठेकों के समय से हस्ताक्षर को सुनिश्चित करने हेतु सभी प्रयास किए जाएंगे। मंत्रालय ने प्रबंधन के जवाब का समर्थन किया।

#### 4.2.2 नामांकन के आधार पर किराए पर लिए गए टैंकर के उप-इष्टतम निष्पादन के कारण महंगे हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल (एचएफएचएसडी) की खरीद

कंपनी ने दोहरे कर-लाभ अर्थात् मूल्य वर्धित कर की तुलना में कम केंद्रीय बिक्री कर का भुगतान तथा प्रवेश कर (तटबेस सुविधाओं के उपयोग के बिना वाटर फ्रंट पर बिक्री) का लागू न होने के कारण वाटर फ्रंट सुपुर्दगी<sup>13</sup> के आधार पर पश्चिमी अपतट में पोतों/रिगों की आपूर्ति हेतु एचएफएचएसडी की खरीद करने का निर्णय लिया (जुलाई 2015)।

इस व्यवस्था के लिए टैंकर और बार्ज को किराए पर लेना कंपनी के लिए जरूरी था। लेकिन कंपनी ने निविदा को अंतिम रूप देने में दो वर्ष से अधिक समय लिए और इसके परिणामस्वरूप कंपनी ने नवम्बर 2015 से दिसम्बर 2016 की अवधि के दौरान नामांकन आधार पर भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) से एक तेल टैंकर, बी.सी. चटर्जी को किराए पर लिया था। किराए के तेल टैंकर के इंजन, जनरेटर और बॉयलर में कमी की वजह से बार-बार रूकावट आ रही थी। जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) ने भी कंपनी को सूचित किया कि टैंकर के मुख्य इंजन और जनरेटर के गैर-परिचालन अविराम के कारण जेएनपीटी में लंगर डालकर जहाज ठहराना सुरक्षित नहीं था। टैंकर की बार-बार की विफलता ने कंपनी को वाटरफ्रंट आधार पर एचएफएचएसडी की कम कीमतों के लाभ से वंचित कर दिया क्योंकि कंपनी को तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) से ₹ 163.44 करोड़ (वैट और प्रवेश कर सहित) की अतिरिक्त लागत की उच्चतम दर पर एचएफएचएसडी की खरीद की थी। तेल टैंकर के डाउनटाईम के दौरान किराये पर लिये गये बार्ज पर ₹ 1.54 करोड़ की अतिरिक्त लागत भी खर्च किया (अनुलग्नक-II)।

प्रबंधन ने कहा (जून/सितम्बर 2017) कि तेल टैंकर कंपनी द्वारा किराए पर लिया जाने वाला एक नियमित पोत नहीं था और इसमें Expression of Interest (ईओआई) की बहुत कम प्रतिक्रियाएं थी। अन्य विकल्पों की अनुपस्थिति में, उच्च लागतों पर ओएमसी से एचएफएचएसडी की खरीद लागत को बचाने के लिए नामांकन आधार पर एससीआई से टैंकर किराए पर लिया गया था। मंत्रालय ने इस संबंध में कोई विशिष्ट प्रतिक्रिया प्रस्तुत नहीं की।

<sup>13</sup> पानी की बाड़ी के किनारे पर एचएफएचएसडी की बिक्री / खरीद, विशेष रूप से एक महासागर पर; घाट या बंदरगाह खंड तटीय आधार सुविधाओं के उपयोग के बिना

लेखापरीक्षा में कहा गया है कि कंपनी ने 2007 से 2016 की अवधि के दौरान मुम्बई अपतटीय क्षेत्रों से कच्चे तेल के भंडारण और परिवहन के लिए तेल टैंकरों को नियमित रूप से किराए पर लिया था। इसके अलावा, सितम्बर 2015 में ईओआई फ्लोट होने के समय बाजार में विभिन्न क्षमताओं के तेल टैंकर उपलब्ध थे। अगर कंपनी ने निर्धारित अवधि के भीतर निविदा को अंतिम रूप दे दिया होता, तो नामांकन के आधार पर टैंकर किराए पर लेने की आवश्यकता उत्पन्न नहीं होती।

#### 4.2.3 एचएफएचएसडी की आपूर्ति के लिए दो बार्जों का परिनियोजन न करना

कंपनी ने मंगलोर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) से प्राप्त एचएफएचएसडी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक बार्ज को किराए पर लिया। हालांकि, नहावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) में बार्ज भरने के समय और एनएसबी और एमआरपीएल और उसके वापसी के बीच की यात्रा के समय पर एक बार्ज अपर्याप्त था। कभी-कभी, जेएनपीटी ने कंपनी को आपातकाल में अन्य पोतों को समायोजित करने के लिए लंगरगाह को खाली करने का भी निर्देश दिया। इस अवधि के दौरान, अन्य ओएमसी (OMC) से प्राप्त महंगा एचएफएचएसडी की वैट और प्रवेश कर के भुगतान के बाद, पोतों को आपूर्ति की जा रही थी, क्योंकि आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक बार्ज पर्याप्त नहीं था।

ओएमसी से महंगे एचएफएचएसडी की प्राप्ति से बचने के लिए, कंपनी ने दो वर्षों की अवधि के लिए एक अतिरिक्त बार्ज को किराए पर लेने का विचार किया (अगस्त 2016)। कंपनी ने ₹ 11.83 करोड़ प्रति माह अतिरिक्त बार्ज किराए पर लेने से बचत का आकलन किया। प्रस्ताव को दिसम्बर 2016 में वर्चुअल कॉर्पोरेट कमेटी (वीसीसी)<sup>14</sup> द्वारा अनुमोदित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने 2006 से 2011 की अवधि के दौरान एमआरपीएल से एचएफएचएसडी प्राप्त किए और एचएफएचएसडी के परिवहन के लिए दो बार्जों को

<sup>14</sup> परिचालन आवश्यकताओं के लिए निर्णय लेने हेतु कार्य केन्द्र स्तर पर वीसीसी का गठन किया जाता है।

तैनात किया। मौजूदा व्यवस्था में भी, एनएसबी ने दो बार्जों की आवश्यकता का आकलन किया। हालांकि, मांग पत्र में केवल एक बार्ज को रखा गया था। प्रारंभिक अवस्था से ही दो बार्जोंका परिनियोजन न करने के कारण, नवम्बर 2015 से दिसम्बर 2017 तक ₹307.58<sup>15</sup> करोड़ की संभावित बचत नहीं हो पायी।

प्रबंधन ने कहा (जून/सितम्बर 2017) कि लंबे अन्तराल के बाद तेल टैंकर और बार्ज के माध्यम से एमआरपीएल से एचएफएचएसडी का परिवहन किया गया था। पहले की व्यवस्था में भी, दो बार्जों का 2500 KL की संयुक्त क्षमता का प्रयोग किया गया और प्रणाली ने पूरी तरह से सही काम किया। इस प्रकार 2500 KL क्षमता की एक बार्ज को किराए पर लेना विवेकी विचार था। हालांकि, परिचालन के दौरान तेल टैंकर बी.सी. चटर्जी को अधिक डाउनटाइम होने के कारण, द्वितीय बार्ज की आवश्यकता महसूस हुई थी। मंत्रालय ने इस मामले पर कोई विशेष टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की।

लेखापरीक्षा के अनुसार यदि एससीआई टैंकर का निष्पादन संविदात्मक आवश्यकता के अनुसार होता था तो भी, कुशल और उपयोगी परिचालन के लिए एक बार्ज का परिनियोजन पर्याप्त नहीं था ।

निकासी सम्मलेन के बाद अद्यतन जवाब में, प्रबंधन ने कहा (मई 2018) कि दो बार्जों के परिनियोजन का मामला परिशोधित था और द्वितीय बार्ज का जनवरी 2018 से परिनियोजन किया गया।

<sup>15</sup> प्रति महीने ₹ 11.83 करोड़ X 26 महीने (नवम्बर 2015 से दिसम्बर 2017 तक की ठेका अवधि)



ilse viki fir lyvOkel ¼h, l oihz



## अध्याय 5: पोतों का परिनियोजन

समुद्री लॉजिस्टिक्स के व्यवहार्य, कुशल और प्रभावी परिचालन के लिए निश्चित कर्तव्यों के लिए पोतों (किराए/स्वामित्व वाले) का इष्टतम परिनियोजन आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने यह आकलन करने के लिए कि क्या परिनियोजन इष्टतम था, कंपनी द्वारा पोतों के परिनियोजन का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा निष्कर्ष आगामी पैराग्राफों में दिए गए हैं।

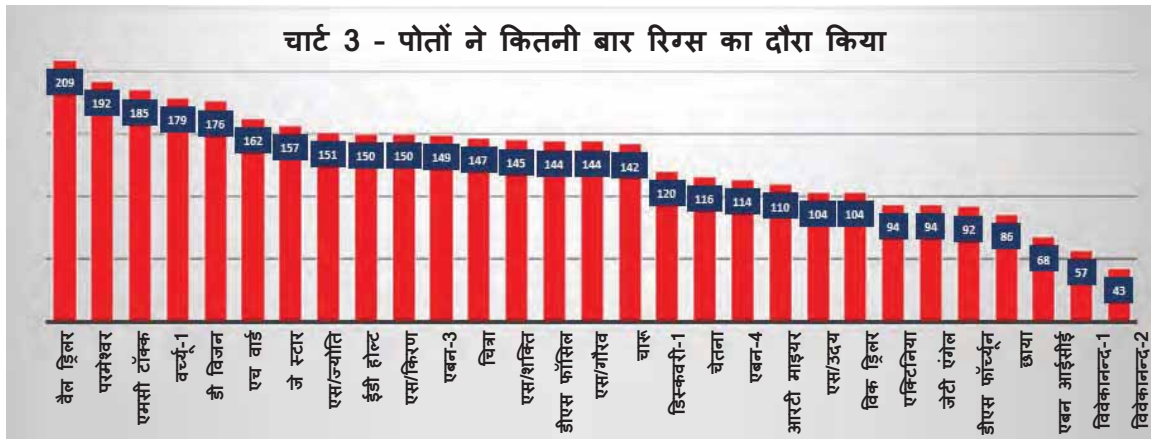
### 5.1 पोतों के समय-निर्धारण पर सिफारिश के कार्यान्वयन न होने से लॉजिस्टिक परिचालन की लागत में वृद्धि हुई

कंपनी ने इष्टतम उपयोग और व्यवहार्य परिचालन को प्राप्त करने के लिए पोतों के समय-निर्धारण की श्रेष्ठ पद्धति का सुझाव देने के लिए मैसर्स पीटरसन एसबीएस लिमिटेड, यू के को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया (अप्रैल 2011)। सलाहकार ने पाया कि मौजूदा प्रणाली एक निश्चित कार्यक्रम पर आधारित नहीं थी, लेकिन विभिन्न ड्यूटी स्टेशनों से मांगों के लिए प्रतिक्रियात्मक प्रतिक्रिया थी। सलाहकार ने निष्कर्ष निकाला कि निश्चित समय-सारणी की अनुपस्थिति में, प्रतिष्ठापन को पोतों के आगमन की समय-सारणी के बारे में पता नहीं था और इसलिए वे पोतों के आगमन पर कार्गो को उतारने या बैकलोड<sup>16</sup> करने की स्थिति में नहीं थे। सलाहकार ने एक निश्चित नौकायन अनुसूची और अपतटीय क्षेत्रों के विभाजन को छोटे और अधिक प्रबंधनीय क्षेत्रों (क्लस्टरों) में लागू करने की अनुशंसा (सितम्बर 2011) की। इस अनुशंसा से यात्राओं की संख्या में कमी और केन्द्रीकृत मार्गों में बढोतरी माध्यम से प्रति यात्रा के प्रतिवर्तन काल को कम करने की उम्मीद की गई थी।

<sup>16</sup> बैकलोड का अर्थ है अप्राप्य कार्गो, स्क्रेप जो पोतों द्वारा अपतटीय ड्यूटी स्टेशनों से तट आधार तक वापस लाया गया।

कंपनी ने सलाहकार<sup>17</sup> की अनुशंसाओं के आधार पर, अप्रैल 2012 के बाद की अवधि के लिए पोतों की आवश्यकता का निर्धारण किया। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने पोतों की निश्चित समय-सारणी को लागू नहीं किया था और दैनिक आवश्यकता के आधार पर सामग्री का प्रेषण जारी रखा। कंपनी<sup>18</sup> द्वारा नियुक्त एक अन्य सलाहकार मैसर्स मैक्किंसे ने भी रिगों और प्लेटफार्मों पर सामग्रियों की सुपुर्दगी के लिए पोतों के नियत समय सारणी की अनुशंसा (अप्रैल 2016) की थी, और पोतों के उपयोग को अनुकूलित करने के लिए सात दिनों की "आगे की योजना" स्थापित करने का सुझाव दिया था।

प्रत्येक यात्रा के दौरान पीएसवी ने कार्गो सुपुर्दगी/बैकलोड लेने के लिए कई ड्यूटी स्टेशनों (प्रतिष्ठापन/रिगों का दौरा किया। आपूर्ति पोतों द्वारा प्रतिवर्ष औसत 1400 यात्राएं प्रतिवर्ष की गईं। लेखापरीक्षा ने 2016-17 के दौरान रिगों का दौरा करने वाले पोतों की संख्या का आकलन करने के लिए यात्रा रिपोर्ट विवरणों की नमूना जांच की, जो नीचे दिए गए चार्ट 3 में प्रस्तुत किया गया है:



प्रति अपतटीय रिग प्रति सप्ताह पोतों की यात्राओं की संख्या 2.66 के औसत के साथ

<sup>17</sup> सलाहकार ने पश्चिमी अपतटीय में 47 ड्यूटी पॉइंट (34 रिग्स और 13 प्लेटफार्मों) के लिए 2011-12 में 66 पोतों की आवश्यकता के लिए काम किया था।

<sup>18</sup> सलाहकार अप्रैल 2016 में ओएनजीसी के लिए परिचालन कुशलता और लागत इष्टतमीकरण में सुधार के लिए लगा हुआ था।

29 रिग के लिए 1.56 से 4.01 तक थी। इसकी तुलना में, यूरोपीय जल में जहां इसी प्रकार के रिग्स लगे हुए हैं, प्रति सप्ताह<sup>19</sup> प्रति रिग पोतों की औसत यात्रा 2 से 2.50 थी। ओएनजीसी द्वारा यूरोपीयन जल में रिगों के लिए निर्धारित मानक से 523 अधिक यात्राएं परिचालित की गईं जैसा कि **अनुलग्नक-III** में दिया गया है। वर्ष 2016-17 के लिए उपरोक्त यात्राओं की कंपनी के लिए निर्देशालक लागत, पीएसवी की दिन दरों और इन अतिरिक्त यात्राओं के लिए कंपनी द्वारा आपूर्ति किए गए एचएफएचएसडी की लागत ₹ 376.10 करोड़ थी जैसा कि **अनुलग्नक-IV** में दिया गया है।

ईंधन और पानी के भंडारण के लिए रिगों में अंतर्निहित क्षमता हैं। प्रत्येक पोत द्वारा आपूर्ति किए जाने वाले ईंधन और पानी की मात्रा को निर्धारण करते समय भंडारण क्षमता पर विचार किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने रिगों द्वारा संग्रहित किया जाने वाले ईंधन की मात्रा पर विचार करते हुए पोत यात्राओं की आवश्यकता का आकलन किया लेखापरीक्षा ने पाया कि अपेक्षित 301 यात्राओं के मुकाबले, वर्ष 2016-17 में ईंधन पहँचाने की वास्तविक यात्राओं की संख्या 2,875 थी। **अनुलग्नक-V** में विवरण दिया है। प्रबंधन ने कहा (जून/सितम्बर 2017) कि पहले से ही<sup>20</sup> कार्गो के क्लस्टर वाईज क्लबिंग हो रही थी और जिसमें गैर-उत्पादक समय (एनपीटी) में काफी कमी आई थी। पोतों को उपकरणों, पीने योग्य पानी की सुपुर्दगी, ड्रिलिंग के लिए पानी, सीमेंट, बैराइट<sup>21</sup> और एचएफएचएसडी के अंतरक्षेत्र हस्तांतरण कार्य भी सौंपा गया था। ये हस्तांतरण और

<sup>19</sup> मैसर्स पीटरसन एसबीएस सलाहकार रिपोर्ट

<sup>20</sup> एमएच उत्तरी क्लस्टर, एमएच दक्षिणी क्लस्टर और डीआई क्लस्टर, ताप्ति क्लस्टर, बीएलक्यू । एवं ॥ और बी 193 में शामिल बी एवं एस क्लस्टर, नीलम और हीरा क्लस्टर और डीआई क्लस्टर, पोरबंदर क्लस्टर।

<sup>21</sup> बैराइट एक खनिज है जिसका आमतौर पर ड्रिलिंग तरल पदार्थ के लिए एक तौल एजेंट के रूप में उपयोग किया जाता है।

सुपुर्दगियां, जो एक बार के कार्य नहीं थे, पोतों की यात्राओं को रिगों /प्लेटफार्मों तक बढ़ाते थे।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि कंपनी द्वारा उल्लिखित क्लस्टरों के कार्यक्षेत्र में फील्ड<sup>22</sup> शामिल थे जबकि सलाहकार की रिपोर्ट के अनुसार 'क्लस्टर में संसाधन प्लेटफॉर्म तथा ड्रिलिंग रिग शामिल थे। सलाहकार की अनुशंसा के अनुसार पोतों की निर्धारित समय सारणी का कार्यान्वयन न करने पर प्रबंधन ने उत्तर नहीं दिया था। रिगों के अनुत्पादक समय की अवधि में वर्ष 2015-16 में 39 दिनों से 2016-17 में 224 दिनों तक वृद्धि हुई थी। इसके अलावा, अप्रैल-जून 2015 की तिमाही की यात्रा रिपोर्टों की नमूना जांच ने दर्शाया कि एक रिग से दूसरी में थोक कार्गो के स्थानांतरण के मामले कम थे।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि प्रबंधन को पोतों की निर्धारित समय-सारणी शुरू करनी चाहिए तथा कार्यास्थल /प्रयोक्ताओं के समन्वय से अपेक्षित कार्गो की शीघ्र सुपुर्दगी के लिए योजना में सुधार करना चाहिए जिससे अनावश्यक पोत यात्राओं को टाला जा सके।

मंत्रालय/कंपनी के साथ निकासी सम्मेलन (मार्च 2018) के दौरान प्रबंधन ने बताया कि अपतट लॉजिस्टिक्स परिचालन (ओएलएम) सॉफ्टवेयर का कार्यान्वयन एसएपी प्रणाली के भाग के रूप में किया गया था। पोत समय-सारणी सॉफ्टवेयर की जांच और इसके कार्यान्वयन के लिए एक समिति का गठन किया गया था जो पोत समय-सारणी की आवश्यकताओं का ध्यान रखेगी।

## 5.2 अतिरिक्त कार्यों के लिए प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोत (पीएसवी) का परिनियोजन

पीएसवी को विशेष रूप से ड्रिलिंग रिगों तथा अपतट प्लेटफार्मों को कार्गो की आपूर्ति हेतु बनाया गया है। ओएसवी का उपयोग मुख्यतः स्टैण्डबाई कार्यों तथा कभी-कभी आपूर्ति कार्यों के लिए किया जाता है। पीएसवी को किराए पर लेना ओएसवी की तुलना में महंगा पड़ता है। वर्ष 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान विभिन्न परिचालनों के लिए पीएसवी के परिनियोजन के ब्यौरे निम्नानुसार हैं।

<sup>22</sup> तेल/गैस उत्पादन करने वाले कई कुओं तथा अपतट प्रतिष्ठापनों वाले भौगोलिक क्षेत्र

तालिका 5.1: विभिन्न परिचालनों के लिए पीएसवी परिनियोजन घंटे दर्शाती तालिका

वर्ष	अतिरिक्त कार्य		आपूर्ति कार्य		मॉड्यूलर रिगों <sup>23</sup> के साथ कार्य		डाउनटाइम		कुल	
	पीएसवी की संख्या	परिनियोजन की प्रतिशतता	पीएसवी की संख्या	परिनियोजन की प्रतिशतता	पीएसवी की संख्या	परिनियोजन की प्रतिशतता	पीएसवी की संख्या	परिनियोजन की प्रतिशतता	पीएसवी की संख्या	परिनियोजन की प्रतिशतता
2012-13	3.33	31.17	6.45	60.26	0.31	2.94	0.60	5.62	10.69	100
2013-14	1.69	17.41	6.01	62.04	1.67	17.26	0.36	3.30	9.73	100
2014-15	3.52	25.51	8.32	60.21	1.00	7.24	0.97	7.04	13.81	100
2015-16	7.99	36.80	12.16	56.02	0.63	2.91	0.93	4.27	21.71	100
2016-17	7.74	37.78	11.28	55.06	0.00	0.00	1.47	7.16	20.48	100

स्त्रोत: न्हावा आपूर्ति बेस की वार्षिक रिपोर्ट;

पोतों की संख्या विशेष वर्ष में उनकी आंशिक उपलब्धता के कारण अंशों में दी गई है।

पीएसवी को विशेष रूप से अपतट प्रतिष्ठापनों/रिगों को कार्गो की आपूर्ति हेतु बनाया गया है। सलाहकार, मैसर्स पीटरसन एसबीएस ने सिफारिश की (सितंबर 2011) कि सभी स्टैण्डबाई सहायता ओएसवी पोतों द्वारा उपलब्ध कराई जानी चाहिए ताकि आपूर्ति कार्य के लिए पीएसवी को उपलब्ध कराया जा सके। यह पाया गया कि यद्यपि पीएसवी की उपलब्धता में 10.69 (2012-13) से 21.71 (2015-16) तक वृद्धि हुई, आपूर्ति कार्य घंटों में 62.04 प्रतिशत (2013-14) से 55.06 प्रतिशत (2016-17) तक गिरावट आई थी। लदान किया गया कार्गो 10 प्रतिशत से कम भिन्नता के साथ 2012-13 से 2015-16 के दौरान स्थिर रहा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पीएसवी के स्टैण्डबाई कार्य घंटों में 2013-14 में 17.14 प्रतिशत से 2016-17 में 37.78 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी। तथापि, जैसे एनएसबी की वार्षिक रिपोर्ट से देखा जा सकता है, स्टैण्डबाई कार्य के लिए अन्य प्रकार के पोतों (ओएसवी/एएचटीएस) के उपयोग में 2012-13 में पोतों के कुल उपलब्धी घंटों के 87.05 प्रतिशत से 2016-17 में 74.15 प्रतिशत थी। पीएसवी तथा ओएसवी के चार्टर किराए की दिन की दरों में अंतर पर विचार करते हुए लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2012-13 से 2016-17 के दौरान कंपनी को स्टैण्डबाई कार्य के लिए पीएसवी के परिनियोजन के कारण लौजिस्टिक परिचालनों की अतिरिक्त लागत ₹ 181.72 करोड़ (अनुलग्नक VI) आई है। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि पीएसवी का परिनियोजन स्टैण्डबाई कार्य करने के

<sup>23</sup> सघन एवं हल्के वजन के रिगों का उपयोग मुख्यतः अपतट क्षेत्र के लिए परिचालनों पर किया जाता है।

कारण कंपनी ने लॉजिस्टिक एवं सामग्रियों की कमी से 2012-13 से 2016-17 के दौरान ₹ 395.28<sup>24</sup> करोड़ की निष्फल रिग लागत उठाई।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि स्टैण्डबाई कार्य महत्वपूर्ण कार्य है और हर समय पोत की उपलब्धता परिनियोजित पोत के प्रकार से अधिक महत्वपूर्ण थी। तथापि, प्रबंधन ने आश्वासन दिया कि स्टैण्डबाई कार्य हेतु ओएसवी देने के लिए उपचारात्मक उपाय किए जाएंगे।

लेखापरीक्षा ने आपूर्ति कार्य के लिए ओएसवी के स्थान पर पीएसवी के परिनियोजन की सिफारिश की थी क्योंकि स्टैण्डबाई कार्य के लिए ओएसवी बेहतर हैं।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिश स्वीकार की और बताया (दिसंबर 2017) कि पीएसवी तथा ओएसवी के बीच बेमेलता का भविष्य में समाधान किया जाएगा।

### 5.3 पश्चिमी अपतट पर पोतों का उच्चतर प्रतिवर्तन समय

अपतट पर पोतों का प्रतिवर्तन समय (टीएटी) कार्गो के लदान के बाद बंदरगाह से पोत के नौचालन से आरंभ करके प्रतिष्ठापनों पर कार्गो की सुपुर्दगी के पश्चात बंदरगाह पर पोत की वापसी तक एक यात्रा हेतु पोत द्वारा लिया गया समय है। पश्चिमी अपतट का फील्ड विस्तार जिसकी सहायता न्हावा आपूर्ति बेस के पोतों द्वारा की जाती है, निम्नानुसार है:



कंपनी द्वारा मूल्यांकन किए गए विभिन्न हाइड्रोकार्बन फील्ड में अपेक्षित टीएटी निम्नानुसार है:

<sup>24</sup>लाभ एवं हानि लेखा में प्रभारित निष्फल रिग लागत (लॉजिस्टिक्स सहायता की कमी से) के ब्यौरें कंपनी द्वारा प्रस्तुत आंकड़े

तालिका 5.2: वर्ष 2016-17 में अपतट पर पोतों के टीएटी मानदंड

क्षेत्र/फील्ड	एनएसबी से दूरी (समुद्री मील में)	कंपनी मूल्यांकन के आधार पर एक यात्रा के लिए प्रतिवर्तन समय (घंटों में)	बंदरगाह पर औसत टीएटी (घंटों में)	अपतट पर टीएटी (प्राप्त) (घंटों में)	अपतट पर टीएटी (दिनों में)
क	ख	ग	घ	ङ=ग-घ	ड़/24
ताप्ती	132	83.78	15.58	68.2	2.84
कच्छ	383	150.71	15.58	135.13	5.63
बम्बई हाइ नॉर्थ (बीएचएन)	107	77.11	15.58	61.53	2.56
बीएचएस, नीलम एवं हीरा, बेसिन एवं सैटेलाइट, डी-1	80	61.43	15.58	45.85	1.91

स्त्रोत: ओएनजीसी कार्यकारी समिति एजेंडा का सार

अपतट पर अपेक्षित टीएटी के प्रति पीएसवी द्वारा लिए गए वास्तविक टीएटी का निर्धारण कंपनी द्वारा 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान किया गया था जिसे नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

तालिका 5.3: अपतट पर प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोतों का वास्तविक टीएटी

विवरण	कंपनी के मूल्यांकन के आधार पर अपेक्षित टीएटी	वास्तविक टीएटी				
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
औसत टीएटी दिनों में	1.91 से 5.63	7.68	5.08	6.08	8.04	8.23

स्त्रोत: एनएसबी की मासिक रिपोर्ट

अपतट पर पीएसवी का वास्तविक टीएटी कंपनी द्वारा निर्धारित किए गए अपेक्षित टीएटी से अधिक था तथा इसने वृद्धि का रुझान दर्शाया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि टीएटी में बढ़ोतरी का मुख्य कारण स्टैण्डबाई कार्यों हेतु पीएसवी का उपयोग तथा पोतों की निर्धारित समय सारणी की प्रणाली का कार्यान्वयन न करने के कारण पीएसवी की अधिक यात्राएं थी, जिसे क्रमशः पैराग्राफ 5.2 और 5.1 में पहले ही दर्शाया गया है। कुल पीएसवी परिनियोजन घंटों की प्रतिशतता के रूप में स्टैण्डबाई कार्य नीचे दर्शाए गए हैं:



तालिका 5.4: पीएसवी परिनियोजन घंटों की प्रतिशतता के रूप में पीएसवी के अतिरिक्त कार्य

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
कुल पीएसवी परिनियोजन घंटों की प्रतिशतता के रूप में पीएसवी के अतिरिक्त कार्य	31.17	17.41	25.51	36.80	37.78

स्त्रोत: एनएसबी की वार्षिक रिपोर्ट

मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2017) कि ओएनजीसी ने आश्वासन दिया था कि पीएसवी/ओएसवी के बीच बेमेलता का समाधान भावी निविदाओं में किया जाएगा। मंत्रालय के साथ निकास सम्मेलन के दौरान (मार्च 2018) प्रबंधन ने बताया कि एसएपी प्रणाली के भाग के रूप में अपतट लौजिस्टिक्स प्रबंधन (ओएलएम) सॉफ्टवेयर को कार्यान्वित किया जा रहा था। पोत समय-सारणी सॉफ्टवेयर की जांच और इसे कार्यान्वित करने के लिए एक समिति का गठन किया गया था जो पोत की समय-सारणी आवश्यकताओं का ध्यान रखेगी।

#### 5.4 प्लेटफार्म आपूर्ति पोतों के डेक कार्गो स्थान का उपेक्षित उपयोग

कंपनी ने विशेष रूप से कार्गो आपूर्ति कार्य हेतु पीएसवी को किराए पर लिया था। पीएसवी हेतु निविदाओं में डेक कार्गो की ढुलाई के लिए 500 वर्ग मीटर का न्यूनतम खाली डेक स्थान निर्धारित किया गया था। प्रचालक से उनकी बोली में निविदा की न्यूनतम आवश्यकता के प्रति उनके अनुबंधित पोत के वास्तविक खाली डेक स्थान का उल्लेख करना अपेक्षित था। डेक कार्गो उपयोग की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

##### 5.4.1 पश्चिमी अपतट

डेक जगह के उपयोग को एनएसबी द्वारा यात्रा रिपोर्टों में दर्ज किया जाता है। लेखापरीक्षा ने नमूना चयन आधार मई 2015 माह की यात्रा रिपोर्टों की समीक्षा की थी। यह देखा गया कि ठेका दस्तावेज में निर्दिष्ट डेक जगह के प्रति एनएसबी ने मई 2015 के दौरान परिनियोजित 22 पीएसवी में से दस में कम खाली डेक जगह स्वीकार किया था। इन दस पोतों में से चार मामलों में डेक जगह 500 वर्ग मीटर के पात्रता मानदंड से कम थी।

इसके परिणामस्वरूप यात्रा रिपोर्टों में वास्तविक की अपेक्षा अधिक डेक जगह का उपयोग दर्शाया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यदि बोलीदाता द्वारा बोली में निर्दिष्ट डेक जगह को ध्यान में रखा जाता तो डेक जगह का वास्तविक उपयोग एनएसबी द्वारा उनकी यात्रा रिपोर्टों में सूचित तथा अपतट लौजिस्टिक्स समूह (ओएलजी) के निष्पादन के मुल्यांकन हेतु अपनाए गए डेक जगह के उपयोग से कम होता। एनएसबी ने निरपवाद रूप से 100 प्रतिशत डेक कार्गो जगह का उपयोग दर्शाया था। कंपनी ने अवगत किया कि डेक जगह की योजना मिलान लिपिक (जहाजीकुली ठेका के अंतर्गत) द्वारा पोत के मालिक के साथ बनाई गई थी और यह उस विशिष्ट दिन की आवश्यकताओं पर निर्भर थी।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि सलाहकारों, मै. एशियन सप्लाई बेस (जून 2006) और पीटरसन एसबीएस (सितंबर 2011) ने बेहतर डेक जगह उपयोग, पोत लदान/उतराई शीघ्र करने तथा सुरक्षित परिचालनों के लिए कार्गो ढुलाई इकाइयों (सीसीयू) के कंटेनरीकरण तथा उपयोग का सुझाव दिया था। कंपनी के अध्यक्ष एवं प्रबंधन निदेशक (सीएमडी) की अध्यक्षता में की गई बैठक (जनवरी 2015) में निदेशक (अपतट) ने मत दिया कि एनएसबी से सामग्री भेजने के लिए सीसीयू का उपयोग किया जाना चाहिए था, जैसे कि निजी ठेकेदारों जैसे सकलम्बर्जर, सन्डॉनर द्वारा किया जा रहा था जो अपनी सामग्री एनएसबी से भी भेज रहे थे। तथापि, कंपनी सीसीयू का उपयोग नहीं कर रही थी।

प्रबंधन ने परिचालन द्वारा ठेका में निर्दिष्ट डेक जगह की अपेक्षा कम डेक जगह की गणना पर की गई लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर कोई टिप्पणी नहीं की (जून/सितंबर 2017)। इसने बताया कि कंपनी के लौजिस्टिक्स समूह के नियत कार्मिक द्वारा लदान योजना को अंतिम रूप दिए जाने के दौरान कार्गो के लदान हेतु पोत के मालिक द्वारा मिलान लिपिक को डेक-मैप दिया गया था जिसने पोतों के लदान का पर्यवेक्षण किया था।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि पोत के मालिक द्वारा तैयार किए गए एवं मिलान लिपिक द्वारा पालन किए गए डेक मैप से डेक स्थान का इष्टतम उपयोग नहीं किया गया।

#### 5.4.2 पूर्वी अपतट:

केएसबी में डेक स्थान के उपयोग का मापन कार्गो के भार अर्थात टन भार के संबंध में किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि पूर्वी अपतट अर्थात एससीआई नालंदा (फरवरी 2014 से जनवरी 2016) तथा लेविक आल्टेयर (मार्च 2015 से मार्च 2017) में किराए पर लिए गए दो पीएसवी पर डेक क्षमता (एमटी) के प्रति प्रत्येक यात्रा पर लदान किया गया औसत डेक कार्गो क्रमशः केवल 9.81 एवं 7.98 प्रतिशत था।

प्रबंधन ने (जुलाई और सितंबर 2017) बताया कि जब किसी पोत को थोक कार्गो से लादा जाता है तो यह भार के संबंध में अधिकतम डेक क्षमता का उपयोग नहीं कर सकता। डेक के इष्टतम उपयोग हेतु मापदंड जगह है, न कि भार क्योंकि डेक कार्गो सामान्यतः कम भार का होता है परन्तु यह अधिक स्थान घेरता है। डेक जगह के उपयोग पर सूचना पोत की दैनिक प्रगति रिपोर्ट (डीपीआर) में थी और अधिकांश डेक स्थान उपयोग 90 से 100 प्रतिशत था।

पोत डीपीआर के आधार पर 90 से 100 प्रतिशत डेक स्थान के उपयोग के बारे में प्रबंधन का तर्क स्वीकार्य होता यदि डीपीआर में प्रत्येक लदान के अंत में डेक स्थान उपयोग दर्ज किया जाता। परन्तु, यह एक विशेष समय पर किया जाता है, आवश्यक रूप से लदान की समाप्ति पर नहीं।

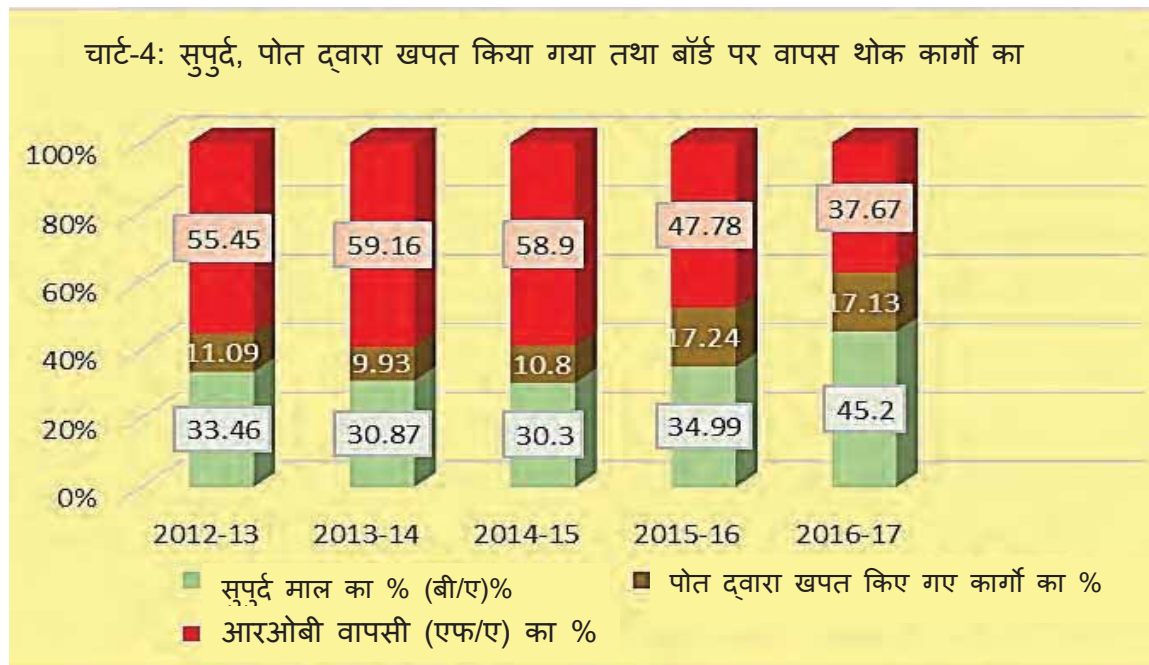
पैरा 5.4.1 तथा 5.4.2 के संदर्भ में लेखापरीक्षा ने सिफारिश कि:

- इष्टतम डेक स्थान उपयोग हेतु सीसीयू के उपयोग पर विचार किया जाए। ठेका की शर्तों के अनुसार उपलब्ध कराए जाने वाले डेक जगह को डेक जगह उपयोग के प्रमाणीकरण हेतु गिना जाना चाहिए तथा यह प्रमाणीकरण कंपनी के कर्मचारियों द्वारा इसे अधिक प्रभावी बनाने के लिए किया जाना चाहिए।
- यह सुनिश्चित करने के लिए प्रणालियों को कार्यान्वित करना कि पोतों के उपयोग तथा डेक कार्गो योजना सॉफ्टवेयर के उपयोग के मापन के समय टन भार तथा डेक स्थान दोनों पर विचार किया गया है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिशों को स्वीकार कर लिया था।

### 5.5 अप्राप्य थोक कार्गो

डेक कार्गो के अलावा, पोत थोक कार्गो की भी ढुलाई करते हैं जिसमें एचएफएचएसडी, पेय जल, ड्रिल के लिए जल, सीमेंट तथा बैराइट, सिंथेटिक ऑयल बेस मड (एसओबीएम) तथा बेस ऑयल शामिल हैं। अप्राप्य कार्गो 'बोर्ड पर शेष' (आरओबी) के रूप में वापस आ जाता है। बहुत अधिक आरओबी कार्गो की मौजूदगी पर 2002 की सीएजी की प्रतिवेदन सं. 4 के पैरा 4.1.7.4 तथा 2005 की सीएजी की प्रतिवेदन सं. 6 के पैरा 2.3.2 (viii) में टिप्पणी की गई थी। इन प्रतिवेदनों में यह बताया गया कि पोतों पर लादा गया 36 से 58 प्रतिशत थोक कार्गो एनएसबी में वापस आ गया था। मंत्रालय ने अपनी प्रतिक्रिया में बताया (दिसंबर 2003) कि ईंधन एवं जल की तरह बैराइट तथा सीमेंट नियमित उपभोज्य नहीं थे अतः विशेष प्रतिष्ठापन पर औसत मासिक या दैनिक आवश्यकता को सुनिश्चित करना संभव नहीं था। इसके अलावा मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2004) कि उद्यम पद्धति के अनुसार पोत की स्थिरता को कार्गो द्वारा बरकरार रखा गया था और इसलिए पूरे कार्गो की सुपुर्दगी नहीं की जा सकती थी।



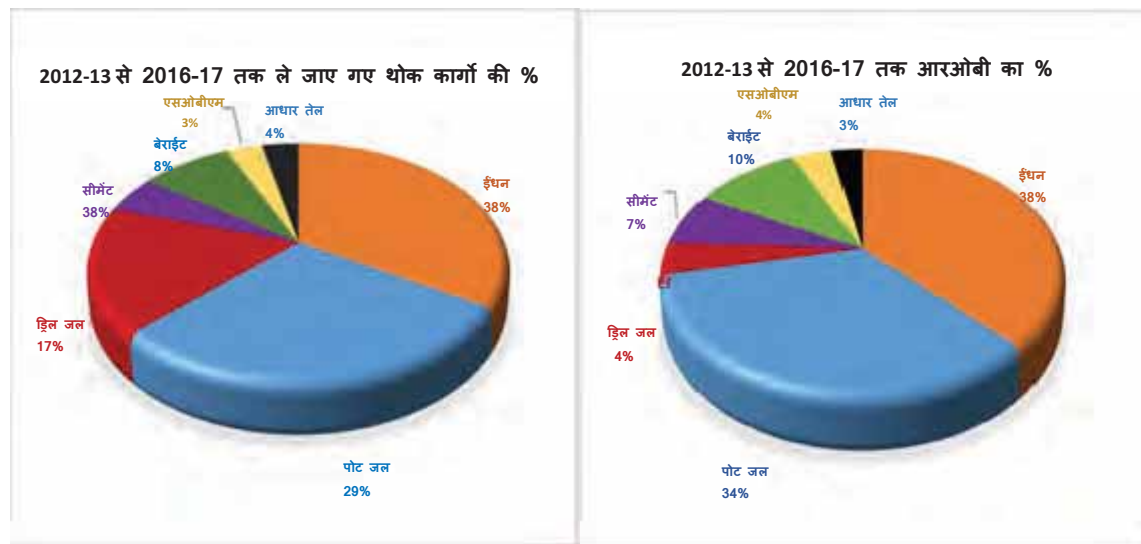
लेखापरीक्षा में थोक कार्गो की अप्राप्य मात्रा के विश्लेषण (2012-13 से 2016-17) से पता चला कि एनएसबी से भेजे गए थोक कार्गो के प्रत्येक 100 टन में से औसतन 35

प्रतिशत को प्रतिष्ठापनों को सुपुर्द किया गया था, जल एवं ईंधन सहित कुल थोक कार्गो के 13 प्रतिशत का उपयोग पोतों द्वारा किया गया था और शेष 52 प्रतिशत थोक कार्गो को आरओबी के रूप में एनएसबी में वापस लाया गया था जैसे कि चार्ट 4 में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पोतों पर थोक कार्गो को प्रतिष्ठापनों, जहां विशेष यात्रा के दौरान पोत के जाने की योजना बनाई गई थी, पर इसकी आवश्यकता पर ध्यान न देते हुए लादा गया था। इसके परिणामस्वरूप थोक कार्गो काफी मात्रा में अप्राप्य रह गया। कंपनी द्वारा ओएसवी बेड़ा एवं आपूर्ति श्रृंखला प्रबंधन के इष्टतमीकरण के अध्ययन हेतु नियुक्त किए गए (अप्रैल 2011) सलाहकार मै. पीटरसन, यूके ने पुष्टि की (सितंबर 2011) कि सभी पोतों को जहां संभव है 90 प्रतिशत तक थोक कार्गो से लादा जा रहा था, और यह कि आपूर्ति पोत द्वारा ढोए जा रहे थोक कार्गो के पर्याप्त भाग में थोक आरओबी के इधर-उधर के संचालन शामिल थे। इस प्रकार, थोक कार्गो के अधिक लदान के कारण बंदरगाह से प्रतिवर्तन बढ़ रहा और यात्रा के दौरान ईंधन की अधिक खपत हुई।

वर्ष 2012-13 से 2016-17 के दौरान पोत द्वारा ले जाया गया 60 प्रतिशत ईंधन एवं पेय जल पोत द्वारा खपत हेतु समायोजन के पश्चात आरओबी था। सीमेंट तथा बैराइट का अप्राप्य कार्गो क्रमशः 70 प्रतिशत 64 प्रतिशत था।

चार्ट 5: 2012-13 से 2016-17 तक ले जाए गए थोक कार्गो तथा आरओबी की प्रतिशतता



31 मार्च 2017 को पोतों में ईंधन के स्टॉक का मूल्य ₹ 64.49 करोड़ था। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि सामग्रियों की खरीद की योजना बनाते समय पोतों में शेष बचे थोक कार्गो पर ध्यान नहीं दिया गया था।

प्रबंधन ने बताया (जून/सितंबर 2017) कि थोक कार्गो का लदान पोत की क्षमता, जेटी पर उपलब्ध लदान बर्थ, फील्ड, जिसके लिए पोत की अगली यात्रा की योजना बनाई गई थी, की नियमितता एवं आवश्यकताओं के अनुसार किया गया था। पोतों में कुछ नॉन - पंपेबल मात्रा भी ले जाई जाती थी जो पोत में हमेशा रहती थी। पोतों ने शेष परिचालनों हेतु जल एवं एचएफएचएसडी की भी खपत की तथा बेस पर वापसी पर पोतों में कार्गो शेष बचा रहा। आगे यह बताया गया कि थोक मात्रा को वास्तविक आवश्यकता के आस-पास भेजने तथा आरओबी को न्यूनतम करने के लिए प्रयास किए जा रहे थे। इसके परिणामस्वरूप आरओबी में 2012-13 में 56 प्रतिशत से 2016-17 में 38 प्रतिशत तक कमी आई थी और आशा की गई कि इसमें और अधिक कमी आएगी।

लेखापरीक्षा ने नोट किया कि थोक सामग्री, विशेष रूप से ईंधन एवं जल, की पर्याप्त आरओबी ने दर्शाया कि पोतों में थोक कार्गो का लदान प्रतिष्ठापनों पर इनकी आवश्यकताओं से अधिक था। समान पोत और समान क्षमताओं के पोतों के बीच अप्राप्य कार्गो (आरओबी) की मात्रा में भी काफी अंतर था। मंत्रालय द्वारा पोतों की स्थिरता की आवश्यकता के आधार पर दिया गया स्पष्टीकरण सही नहीं था क्योंकि पोतों को बोर्ड पर किसी कार्गो के बिना भी स्थिरता बनाए रखने हेतु डिजाइन किया गया था। सामान्यरूप से कार्गो की अनुपस्थिति में बलास्ट पानी का उपयोग स्थिरता बनाए रखने के लिए किया जाता है वर्ष 2015-16 से 2016-17 की अवधि के दौरान आरओबी की प्रतिशतता में कमी मुख्यतः पोतों द्वारा ढोए जा रहे थोक कार्गो में कमी तथा पोतों द्वारा ईंधन एवं जल की खपत में बढ़ोतरी के कारण थी।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि थोक कार्गो का लदान फील्ड की आवश्यकताओं तथा पोत की खपत को पूरा करने तक सीमित किया जाए ताकि आरओबी की अनुत्पादक ढुलाई से बचा जा सके, बंदरगाह पर पोतों के टीएटी को कम किया जा सके तथा ईंधन खपत में कमी की जा सके।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिश को स्वीकार कर लिया तथा कंपनी को अपतट परिचालनों तथा उसके कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने हेतु सामग्री की आपूर्ति के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) तैयार करने हेतु परामर्श दिया (दिसम्बर 2017)।

#### 5.6 एससीआई के माध्यम से नामांकन आधार पर परिचालित नए पोतों का अधिक डाउनटाइम

कंपनी का कोई पृथक समुद्री संवर्ग नहीं था और इसलिए कंपनी ओएण्डएम ठेका के माध्यम से अपने पोतों का परिचालन करती थी। एक दीर्घ अवधि ठेका अंतिम रूप देने के प्रलम्बित रहते कंपनी ने लघु-अवधि नामांकन आधार पर एससीआई को ओएण्डएम ठेका दिया था। वर्ष 2013-14 से 2016-17 की अवधि के दौरान सुपुर्द स्वयं के पोतों में से सात एससीआई के साथ ओएण्डएम ठेका के अंतर्गत शामिल थे।

लेखापरीक्षा ने एनएसबी की वार्षिक रिपोर्टों में देखा कि इन सात नए पोतों का डाउनटाइम मुख्यतः परिचालनात्मक खराबी के कारण पुराने किराए पर लिए गए पोतों की अपेक्षा अधिक था। इसके अलावा, नामांकन आधार पर एससीआई के साथ किए गए लागत एवं नियत लाभ ठेका में निष्पादन संबंधी शास्तियों का प्रावधान नहीं किया गया था। ठेका में ऐसे शास्ति खंड के अभाव में पोतों की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु ओएण्डएम ठेकेदार को बाध्य करना संभव नहीं था। एससीआई ने कंपनी को किराए पर दिए गए अपने बेड़े पर चालक दल के रूप में अपने स्वयं के कर्मचारियों को नियुक्त किया था जबकि अनियमित/ठेकेदार के चालक दल को एससीआई को ओएण्डएम ठेका के अंतर्गत ओएनजीसी के पोतों के लिए नियुक्त किया गया था जिसके कारण पोतों की उपलब्धता कम हुई। कंपनी द्वारा नियुक्त सलाहकार (आई-मैरीटाइम) ने भी सिफारिश की (मार्च 2014) कि कंपनी ने पोत संबंधित दक्षता विकसित करने तथा ओएण्डएम ठेकेदारों द्वारा दी गई सेवा की गुणवत्ता के पर्यवेक्षण के लिए समुद्री पेशेवर की कोर टीम का गठन कर सकती है।

एससीआई द्वारा पहले से कलपुर्जों की व्यवस्था करने में विलंब के परिणामस्वरूप पोत की मरम्मतों में अधिक समय लगा। नियामक आवश्यकताओं के अनुसार, यदि पोत की मरम्मतों आदि हेतु लंगर डाला गया है तो भी उनसे मानवसहित होना अपेक्षित है और परिचालन हेतु सभी चालन उपस्करों का रख-रखाव आवश्यक था। किराए पर लिए गए एएचटीएस, ओएसवी तथा पीएसवी की तुलना में नए पोतों के अधिक डाउनटाइम के

परिणामस्वरूप 2013-14 से 2016-17 के दौरान पोतों की ठहराव लागत पर ₹ 7.36 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

प्रबंधन ने इसका कारण 2013 से 2016 के दौरान नए पोतों की प्रारंभिक कठिनाइयों और सीमित ठेका अवधि के कारण स्थायी चालक दल नियुक्त करने में एससीआई की असमर्थता को बताया (जून/सितंबर 2017) इसने आश्वासन दिया कि मरम्मतों एवं रख-रखाव अनुभाग को सुदृढ करने हेतु नए व्यक्तियों का समावेशन चल रहा था और प्रदर्शन में उत्तरोत्तर सुधार की संभावना थी।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाना चाहिए कि नए पोतों (16 प्रतिशत<sup>25</sup>) का डाउनटाइम समावेशन के तीन से चार वर्षों से अधिक बीत जाने के बाद भी किराए पर लिए गए पोतों (11 प्रतिशत) से अधिक था। नए पोतों की तकनीकी लेखापरीक्षा,<sup>26</sup> से अनुसूची के अनुसार उपस्कर की स्थितियों की निगरानी की विफलता तथा ओएण्डएम परिचालक द्वारा निवारक रख-रखाव अनुसूची के अननुपालन का पता चला। कंपनी ऐसे पोतों के परिचालनों के दस वर्षों के बाद भी स्वयं के पोतों हेतु ओएण्डएम के लिए दीर्घावधि ठेका को अंतिम रूप देने में असमर्थ रही।

### 5.7 पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की निगरानी न करना

कंपनी ने किराए पर लिए गए पोतों को उनकी खपत हेतु कोई अधिकतम सीमा लगाए बिना निःशुल्क एचएफएचएसडी की आपूर्ति की थी। एक वर्ष (2016-17) के दौरान स्वयं के एवं किराए पर लिए गए पोतों द्वारा खपत की गई एचएफएचएसडी की सूचक लागत ₹ 642 करोड़ है। किराए पर लिए गए पीएसवी के मामले में ईंधन खपत किराया लागत का 53 प्रतिशत है ।

लेखापरीक्षा ने समान प्रकार के कार्यों हेतु परिनियोजित किराए पर लिए गए और स्वयं के समान प्रकार के पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की खपत में काफी अंतर देखा। किराए पर लिए गए ओएसवी की 6.69 केएल प्रति दिन की खपत स्वयं के ओएसवी की 1.91 केएल से 4.47 केएल प्रतिदिन की खपत से अधिक थी। जो की इंजन की पावर तथा ब्रेक हॉर्स पावर क्षमताओं (बीएचपी) में अंतर के कारण हो सकता था। लेखापरीक्षा में पाया

<sup>25</sup> न्हावा आपूर्ति बेस की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार

<sup>26</sup> पोतों के उपस्करों एवं प्रणालियों की दुरुस्ती की स्थिति के मूल्यांकन के लिए कंपनी द्वारा दो वर्षों में एक बार तकनीकी लेखापरीक्षा की गई।



गया कि पोतों को किराए पर लेने हेतु बोलियों का मूल्यांकन करते समय पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की खपत का कोई विश्लेषण नहीं किया गया था। इसके अलावा, कंपनी ने एचएफएचएसडी की वास्तविक खपत अभिलिखित नहीं की थी परन्तु यात्रा शुरू करते समय पोत पर लदान किए गए ईंधन में से प्रतिष्ठापनों को सुपुर्द किए गए ईंधन और बोर्ड पर शेष बचे ईंधन को घटाकर खपत के आकड़े प्राप्त कर लिए थे। लेखांकन की इस प्रणाली ने पोतों की ईंधन दक्षता के उचित मूल्यांकन में रूकावट डाली।

इसके अलावा, कंपनी ने पूर्तियोग्य<sup>27</sup> डाउन्टाइम के दौरान भी पोतों को निःशुल्क एचएफएचएसडी उपलब्ध कराया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि लेखापरीक्षा अवधि (2012-13 से 2016-17) के दौरान ईंधन खपत में काफी अंतर था जो पूर्तियोग्य डाउन्टाइम के दौरान 0.54 केएल/प्रतिदिन से 7.18 केएल/प्रतिदिन<sup>28</sup> तक था।

पूर्व में (2006/2009), बाह्य सलाहकारों/लेखापरीक्षकों<sup>29</sup> ने पोतों के विभिन्न प्रकार के परिचालन एवं रख-रखाव के लिए ईंधन खपत मानदंडों का सुझाव दिया था। इसके अतिरिक्त उन्होंने ईंधन खपत की आवधिक निगरानी, असामान्य खपत पद्धति के कारणों की पहचान करने और उपचारात्मक कार्रवाई की योजना बनाने का सुझाव दिया।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई/सितंबर 2017) कि स्वयं के पोतों को मुख्यतः लंबी अवधियों के लिए स्टैण्डबाई कार्यों तथा अपतट रक्षा सलाहकार समूह (ओडीएजी) के कार्यों पर भी लगाया गया था। मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2017) कि कंपनी पोतों को डाउन्टाइम के दौरान एचएसएचएफडी की आपूर्ति को समाप्त करने पर सहमत हो गई थी।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की लागत एवं खपत पद्धति को कंपनी के वित्तीय हित की सुरक्षा हेतु पोत को किराए पर लेने हेतु बोलियों के मूल्यांकन में पैरामीटर के रूप में शामिल किया जाए।

निकास सम्मेलन (मार्च 2018) के दौरान मंत्रालय/प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया तथा कहा कि उक्त को प्राथमिक आधार पर लागू किया जाएगा तथा परिणाम के आधार पर सभी पोतों तक विस्तारित किया जाएगा।

## 5.8 अपतट लॉजिस्टिक्स सहायता की कमी के कारण रिग बेकार पड़े रहे

<sup>27</sup> ठेका प्रावधानों के अनुसार, पूर्तियोग्य डाउन्टाइम के रूप में माह में एक दिन की अनुमति है जिसके दौरान पोत चार्टर दिन दरों के भुगतान हेतु पात्र है।

<sup>28</sup> पूर्वी अपतट पर नमूना जांच के दौरान देखा गया

<sup>29</sup> मै. पीसीआरए तथा मै. इण्डवाई

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी 2012-13 से 2014-15 की अवधि के दौरान पूर्वी अपतट पर पोतों की वांछित संख्या का इस्तेमाल नहीं कर सकी। रिगों की संख्या पर संलग्न पोतों की संख्या का अनुपात 1.4 पोत प्रति कार्य स्टेशन के मानदंड की तुलना में वर्ष 2012-13, 2014-15 तथा 2016-17 के दौरान क्रमशः 1.24, 1.01 तथा 1.15 तक कम था। पोतों का डाउनटाइम वर्ष 2012-13, 2014-15 तथा 2016-17 के दौरान क्रमशः 7.82 प्रतिशत, 7.80 प्रतिशत एवं 8.33 प्रतिशत था जो चार्टर पार्टी<sup>30</sup> के अंतर्गत अनुमत 5.11 प्रतिशत की सामान्य अवधि से अधिक था। इसके अलावा, पूर्वी अपतट पर परिचालित स्वयं के एवं किराए पर लिए गए रिगों ने 2012 से 2017 तक पांच वर्षों के दौरान 2053.01 घंटे की अवधि हेतु पोतों की प्रतीक्षा की थी (स्वयं के रिगों ने 496.67 घंटे प्रतीक्षा की और किराए पर लिए गए रिगों ने 1556.34 घंटे)। इसके परिणामस्वरूप किराए पर लिए गए रिगों का निष्फल किराया प्रभार ₹ 30.84 करोड़ था।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई एवं सितंबर 2017) कि पोतों के लिए आयु मानदंड के अभाव में आरंभिक वर्षों में अपेक्षित पोतों को किराए पर नहीं लिया जा सका तथा 2014-15 में 21 वर्ष की मानदंड आयु के साथ स्थिति में सुधार हुआ। इसके अलावा, कंपनी ने एसेट<sup>31</sup> के साथ सेवा स्तर करार (एसएलए) का प्रस्ताव दिया क्योंकि पूर्वी अपतट पर समुद्री परिचालन वृद्धि हेतु तैयार थे। निकासी सम्मेलन के दौरान (अक्टूबर 2017) कंपनी ने बताया कि यह सभी प्रयोक्ताओं के साथ एसएलए करेगा।

<sup>30</sup> एक दिन प्रति माह जिसे आधे वर्ष में 6 दिनों तक तथा तीन वर्षों में 20 दिन की ड्राय-डॉक अवधि तक संचित किया जा सकता है।

<sup>31</sup> व्यवसाय इकाई जो मौजूदा कुओं से तेल एवं प्राकृतिक गैस के उत्पादन तथा संसाधन एवं उपभोक्ता को आपूर्ति हेतु तेल एवं गैस के परिवहन में शामिल है।

## अध्याय 6: आपूर्ति बेस प्रबंधन

कंपनी का आपूर्ति बेस अपतट प्रतिष्ठापनों (रिगों, प्लेटफॉर्म) पर कार्गो की आपूर्ति हेतु केंद्रीय भंडार एवं प्रेषण बेस दोनों का कार्य करता है। आपूर्ति बेस का प्रभावी परिचालन उत्पादन/ड्रिलिंग परिचालनों को प्रभावपूर्ण एवं समय पर आपूर्तियों, पोतों के इष्टतम उपयोग तथा इष्टतम माल प्रबंधन के लिए आवश्यक है। न्हावा आपूर्ति बेस (एनएसबी) तथा काकीनाडा आपूर्ति बेस (केएसबी) के परिचालनों के लेखापरीक्षा विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

### 6.1 बेस पर पोतों का प्रतिवर्तन समय (टीएटी)

#### 6.1.1 एनएसबी पर पोतों के अधिक प्रतिवर्तन समय पर अतिरिक्त व्यय

बेस पर टीएटी<sup>32</sup> का वैश्विक बेंचमार्क चार से छः घंटे<sup>33</sup> था। एनएसबी पर 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान परिचालित किए जा रहे पोत (स्वयं के/किराए के) का टीएटी निम्नलिखित चार्ट में दर्शाया गया है:



<sup>32</sup>पोत का प्रतिवर्तन समय (टीएटी) पोत द्वारा सामग्री को उतारने एवं लदान के लिए आपूर्ति बेस/बंदरगाह पर तथा मार्गदर्शन आवश्यकता, यदि कोई है, सहित वहां से निकलने में लिया गया समय है।

<sup>33</sup>स्त्रोत: ईसी एजेंडा (जून 2015)

चार्ट से देखा जा सकता है कि एनएसबी पर पोतों का टीएटी 2012-13 में 11.51 घंटे से 2016-17 में 15.58 घंटे तक बढ़ गया था। तथापि, इस अवधि के दौरान यात्राओं की संख्या 2015-16 में 1422 पर पहुँच गई थी।

टीएटी हेतु छः घंटे के वैश्विक बेंचमार्क को प्राप्त करने में विफलता के कारण कंपनी द्वारा 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान उठाई गई अतिरिक्त परिचालनात्मक लागत लेखापरीक्षा में ₹ 154.63 करोड़ पर निर्धारित की गई थी। ब्यौरे अनुलग्नक VII क में दिए गए हैं।

वर्ष 2012-13 से 2016-17 के दौरान कुल पांच जैटी में से केवल 3-4 जैटी का कार्गो के लदान हेतु वास्तव में उपयोग किया गया था और इनमें से केवल दो जैटी का सीमेंट तथा बैराइट के लदान हेतु प्रभाविकता से उपयोग किया गया था। जैटी बैकलोड से जाम हो गई थी तथा स्क्रेप सामग्रियों से पोत की लदान/उतराई प्रक्रिया प्रभावित हुई। एनएसबी सामग्री के भंडारण हेतु स्थान की कमी सामग्री प्रबंधन उपस्कर की कमी तथा श्रमबल जैसी विभिन्न बाधाओं का भी सामना कर रहा था।

### एनएसबी जैटी



प्रबंधन ने बताया (मई/सितंबर 2017) कि बेहतर समायोजन तथा पर्यवेक्षण और बेहतर परिणामों के लिए अवसंरचना के उन्नयन हेतु उपाय किए जा रहे थे। श्रमिकों

को प्रोत्साहित करने तथा टीएटी को कम करने के लिए उचित मजदूरी नीति लागू की जा रही थी। मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2017) कि प्रतिवर्तन समय में सुधार करने हेतु उपाय करने पर सहमत हो गई है।

प्रबंधन/मंत्रालय के उत्तर को एनएसबी के उन्नयन के साथ संयोजन में देखने की आवश्यकता है जिस पर आगामी पैरा 6.2 में विस्तार से चर्चा की गई है।

### 6.1.2 केएसबी पर प्रतिवर्तन समय

लेखापरीक्षा में पाया गया कि केएसबी पर पोतों का टीएटी चार से छः घंटे के वैश्विक बेंचमार्क से अधिक था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 27.15 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके ब्यौरे अनुलग्नक VII ख में दिए गए हैं।

प्रबंधन ने (जुलाई/सितंबर/अक्तुबर 2017) केएसबी में उच्च टीएटी के लिए, विदेशी बंदरगाहों / यार्डों के अनुरूप काकीनाड़ा डीप वाटर पोर्ट में स्वचालन की कमी, पोर्ट के बाहर स्थित अपने परिसर से सीधे सेवा ठेकेदार द्वारा सामग्री की आपूर्ति, अधिकतम संभव पीने के पानी और ड्रिल वाटर की जहाजों में लोडिंग में लिया गया लंबा समय, सिंथेटिक ऑयल बेस्ड मड और बाराइट्स की लोडिंग और अनलोडिंग एक अलग जेटी पर किया जाना और समय पर चार्टर के रूप में कंपनी द्वारा किराए पर जहाजों के रूप में टीएटी के प्रति रिग को प्राथमिकता देने की आवश्यकता के कारणों को जिम्मेदार ठहराया



तथ्य के संदर्भ में उत्तर देखा गया कि निजी ठेकेदार के द्वारा थोक हैंडलिंग प्लांट का परिचालन और रखरखाव किया जाता है जिस और 100 एमटी लोड को शिफ्ट करने में कम से कम 8 घंटे का समय ठेकेदार के करार में प्रदान किया था जबकि टीएटी के लिए वैश्विक मानदण्ड 6 घंटे का था।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि कंपनी इष्टतम परिचालन द्वारा केएसबी के प्रतिवर्तन काल को कम करने के लिए, मैसर्स काकीनाड़ा, बंदरगाह लिमिटेड (केएसबीएल) के साथ करार के ढांचे के संबंध में कदम उठाए।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया और कहा (दिसंबर 2017) कि पोत के इष्टतम उपयोग के लिए केएसबी में टीएटी के सुधार के उपाय करने के लिए कंपनी सहमत हुई।

## 6.2 एनएसबी के उन्नयन के साथ साथ वैकल्पिक आपूर्ति बेस की स्थापना में देरी



एनएसबी को तट बेस सुविधा के रूप में स्थापित किया था और 1983 से परिचालित हुआ। इन वर्षों में पश्चिमी अपतट में आपूर्ति आवश्यकताओं को बढ़ाने के साथ एनएसबी में

स्थान अपर्याप्त हो गया। कंपनी ने 2005 एवं 2011 के दौरान अंतर्राष्ट्रीय परामर्शदाता और जून 2010 में आन्तरिक समिति के माध्यम से एनएसबी के उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए विभिन्न अध्ययन किए थे। परामर्शदाताओं के साथ-साथ आंतरिक समिति ने बढ़ती आपूर्ति आवश्यकताओं का पता करने के लिए एनएसबी के नवीकरण के लिए अनुशंसा की। इसके अतिरिक्त, आंतरिक समिति ने एनएसबी से सेवाओं के अनुपूरक के वैकल्पिक आपूर्ति आधार की आवश्यकताओं की पहचान की।

कंपनी ने 15 वर्ष के रियायत अवधि के लिए 'बिल्ड एवं ओपरेट' (बीओ) नमूने पर पीपीपी<sup>34</sup> प्रोजेक्ट के माध्यम से एनएसबी के उन्नयन और परिचालन की संभावना की भी खोज (फरवरी 2012) की। कंपनी ने मौजूदा परिचालन ठेका लागत की तुलना में केवल श्रमबल लागत में इस प्रस्ताव से ₹ 262.87 करोड़ के लाभ का अनुमान लगाया। इस प्रस्ताव को कंपनी द्वारा अनुमोदित (फरवरी 2012) किया गया था। कंपनी की

<sup>34</sup>सार्वजनिक निजी भागीदारी

ड्रिलिंग सेवाओं ने यात्रा की अवधि में कमी, ईंधन की खपत और पोत की आवश्यकता के प्रभाव के संबंध में गुजरात तट की निकटता में एक वैकल्पिक आपूर्ति बेस की स्थापना की सिफारिश किया (सितंबर 2013) जिससे एनएसबी से आपूर्ति की तुलना में ₹ 20 करोड़ की वार्षिक बचत हो जाए

इस संबंध में, लेखापरीक्षा का अवलोकन निम्नलिखित है:

- हालांकि कंपनी ने एनएसबी के सुधार को अनुमोदित किया (फरवरी 2012), बीओ नमूने पर एक पीपीपी प्रोजेक्ट के माध्यम से एनएसबी की उन्नयन करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया। उसके स्थान पर, एनएसबी ने तदर्थ आधार पर सुधार कार्य को कार्यान्वित किया। इन कार्यों में मुख्य रूप से कथित उपयोगकर्ता के आवश्यकताओं के आधार पर मौजूदा पुराने संरचनाओं के पुनरुद्धार/प्रतिस्थापना जैसे सिविल निर्माण कार्य शामिल है।
- कंपनी ने फरवरी 2016 से नई आपूर्ति बेस में गतिविधियों की परिकल्पना शुरू की और वैकल्पिक आपूर्ति बेस को किराये पर लेने के लिए प्रस्ताव को अनुमोदित किया (जुलाई 2015)। कंपनी ने मार्च 2016 में एनआईटी जारी किया और अप्रैल 2016 में पूर्व बोली सम्मेलन आयोजित किया। हालांकि, इस संबंध में (मई 2018) तक कोई प्रगति नहीं हुई थी। इस प्रकार, लॉजिस्टिक परिचालन में ₹ 41.75<sup>35</sup> करोड़ (मई 2018 तक) पूर्ववर्ती संभावित बचत के फलस्वरूप अतिरिक्त आपूर्ति बेस को स्थापित करने में देरी हुई।

प्रबंधन ने तथ्य को स्वीकार करते हुए, निम्नानुसार बताया (मई 2018):

- चरणबद्ध तरीके से सुधार किया जाना था और वेयरहाउस का पुनरुद्धार और ट्यूबुलर संग्रहण का सुधार प्रगति पर थे। हालांकि, अलग-अलग उन्नयन में वृद्धि लाने के लिए श्रमबल की जरूरत थी।

<sup>35</sup> कंपनी द्वारा 20 करोड़ प्रति वर्ष की बचत बनाए गए; 20 करोड़ /12 (माह)=1.67 करोड़ प्रति माह। वैकल्पिक आपूर्ति बेस को किराए में लेने की देरी (मार्च 2016 से मई 2018= 25 माह); 1.67x25=41.75 करोड़

- वर्तमान योजना अतिरिक्त आधार को अंतिम रूप देने में और उस आधार पर 30 प्रतिशत परिचालन तक ले जाए। पूर्व देरी से बेहतर बनाने के लिए प्रोजेक्ट में निगरानी की जा रही थी और बोली पूर्व कार्यवृत्त को अंतिम रूप दिया था।

निकासी सम्मलेन के दौरान, प्रबंधन ने (अक्टूबर 2017) देरी को स्वीकार किया और कहा कि एक बार वैकल्पिक आपूर्ति बेस तैयार किया जाए, फिर एकीकृत रूप से उन्नयन किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने कहा कि एनएसबी के दूर्बल अवसंरचना और पुरानी व्यवस्था के फलस्वरूप एनएसबी के परिचालन में का लागत अपेक्षाकृत बढ गया । सलाहकारों द्वारा परिकल्पित एकीकृत प्रस्ताव को स्वीकार करने से तदर्थ और अलग-अलग उन्नयन कार्य के परिणामस्वरूपभी एनएसबी/पोत परिचालन की दक्षता में सुधार नहीं इसके अतिरिक्त, एक प्रोजेक्ट जिसको स्थापित करने के लिए सात महीने लगना चाहिए उसके लिए दो वर्ष के समाप्त होने के बाद भी बोली-पूर्व बैठक कार्यवृत्त के अनुमोदन में देरी हुई, कंपनी ने परिकल्पित बचत को त्यागना जारी रखा था जो कि औचित्यहीन था।

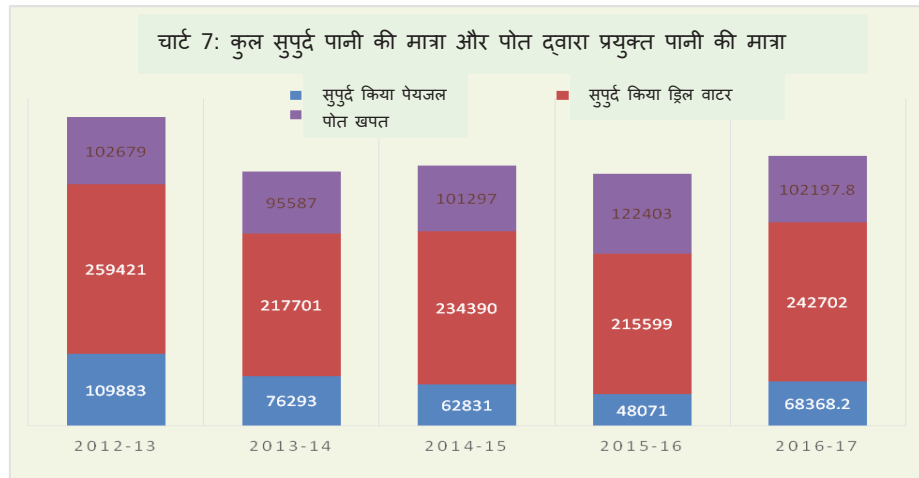
लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि कंपनी ने सभी हितधारकों के लिए एक एकीकृत सामग्री प्रबंधन वेयरहाउस के रूप में एनएसबी अंतर्राष्ट्रीय श्रेष्ठ अभ्यासों और परिचालन के साथ मालसूची प्रबंधन के लिए एकल बिन्दु जिम्मेदारी के साथ, बेकलोड्स से व्यापार करने की स्थिती में निपटान नीति के साथ एनएसबी के लिए एकीकृत उन्नयन योजना कार्यान्वित और आविष्कृत किया है। कंपनी अपतट पर भेजनेवाली सामग्री जांच करने के लिए एक गैर विध्वंसक परीक्षण सुविधा भी स्थापित की गई ताकि, भंडारों की आसान पहचान के लिए बैकलॉड, पृथक्करण और सामग्री की प्राप्ती के बाद टैगिंग किया जा सकता है।



मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया और कंपनी को अंतर्राष्ट्रीय मानक के अनुसार एनएसबी के आधुनिकीकरण के लिए समयबद्ध तरीके से आवश्यक कार्रवाई करने और उपयुक्त सॉफ्टवेयर के द्वारा मालसूची प्रबंधन सहित सर्वोत्तम पद्धतियों को शामिल करने का निर्देश दिया। (दिसंबर 2017)

### 6.3 एनएसबी में पानी का अपर्याप्त स्रोत

कंपनी के अपतट परिचालनों में पीने के लिए पेय जल<sup>36</sup> और ड्रिलिंग परिचालन के लिए ड्रिल जल अपेक्षित है। पोत में समस्त



कार्गो में पानी का अनुपात लगभग 42 प्रतिशत है।

#### 6.3.1 ड्रिलिंग तथा पेय जल की आवश्यकता

ड्रिलिंग गतिविधि के आधार पर ड्रिल पानी (डीडब्ल्यू) की आवश्यकता थी। रिगों प्लेटफॉर्म की संख्या पर पेयजल की निर्भरता और यात्रा से यात्रा तक काफी हद तक परिवर्तित करने की आवश्यकता नहीं थी। **अनुलग्नक VIII** में अपतट संस्थापन में आपूर्ति किए गए पानी का विवरण है।

सभी रिगों में ड्रिल पानी की आपूर्ति निःशुल्क थी जबकि कंपनी द्वारा किराये पर लिए गए रिगों में पेयजल की आपूर्ति प्रभार्य थी। चूंकि पेय जल एवं ड्रिल पानी के लिए आपूर्ति पोत में अलग से पानी की टंकी का अनुरक्षण नहीं किया, कंपनी ने ड्रिलिंग एवं

<sup>36</sup> ड्रिल पाइप अंदर से पम्प किया गया और ड्रिल बिट से बाहर निकला जो "मड" या ड्रिलिंग फ्लूइड बनाने के लिए ड्रिल पानी अपेक्षित है।

उपभोग के लिए महाराष्ट्र इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन (एमआईडीसी) से प्राप्त गुणवत्ता पेय जल की आपूर्ति की गई थी।

### 6.3.2 बेस में ड्रिल एवं पेय जल का स्रोत

महाराष्ट्र इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन (एमआईडीसी) ने गावन, कोपर और न्हावा के गांवों के माध्यम से गुजरने दास्तान फाटा से सिटी इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कोर्पोरेशन (सिडको) द्वारा बिछाई गई 11 की.मी पाइपलाइन के द्वारा एनएसबी को पानी की आपूर्ति की थी। 2012-13 से 2016-17 अवधि के दौरान दास्तान फाटा के स्रोत से पम्प किया गया पानी की आयतन और एनएसबी में प्राप्त आयतन निम्नलिखित है।

तालिका 6.1: न्हावा में प्राप्त एवं दास्तान फाटा से पम्प किया गया पानी का विवरण (प्रतिवर्ष क्युबिक मीटर में)

वर्ष	दास्तान फाटा में पम्प किया गया आयतन	न्हावा में प्राप्त आयतन	एनएसबी को आपूर्ति के लिए एमआईडीसी द्वारा अनुमोदित आयतन
2012-13	1775780	490206	920000
2013-14	1817131	494180	915000
2014-15	1855482	494010	915000
2015-16	1746876	353390	915000
2016-17	1862813	325230#	915000

स्रोत: एनएसबी द्वारा प्रस्तुत डाटा

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि एनएसबी में प्राप्त मात्रा दास्तान फाटा से पम्प किया गया पानी की मात्रा से काफी कम है। दास्तान फाटा से पम्प किया गया पानी की मात्रा 2012-13 में 28 प्रतिशत से 2016-17 में 17 प्रतिशत तक कम हुई। यह गाँव वालों द्वारा मार्ग में पाइपलाइन की अनधिकृत दोहन के कारण है। जबसे एमआईडीसी दास्तान फाटा में पम्प किए गए पानी की मात्रा पर लगाए गए शुल्क के 75,000 क्युबिक मीटर औसत स्वीकृत मात्रा से अधिक पानी पर प्रतिमाह अतिरिक्त शुल्क लगाया गया, कंपनी को 2012-17 के दौरान उपयोग नहीं किए गए जल हेतु ₹7.99 करोड़ का भुगतान करना पड़ा।

कंपनी ने अवलोकन किया (जनवरी 2017) कि रायगढ़ जिला परिषद द्वारा निर्मित भूमिगत और उपरी टंकी भी इस पाइपलाइन से भरा गया था जो मामला सीआईडीसीओ के संज्ञान में लाया गया, जो पाइपलाइन के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। तथापि सीआईडीसीओ द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई।

### 6.3.3 भूमि तथा रिगों के टैंको में पानी संग्रहण की उपलब्धता

एनएसबी में टैंकों की संग्रहण क्षमता केवल एक दिन की आवश्यकता को पूर्ण करने के लिए ही पर्याप्त थी। एमआईडीसी/सीआईडीसीओ द्वारा आपूर्ति को एक दिन से अधिक तक रोकने से एनएसबी में पानी की मांग को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करेगा और उच्च लागत पर बजरो द्वारा संवर्धित आपूर्ति आवश्यक होगी। सलाहकार मैर्सस पीटरसन एसबीएस (2011) और मैर्सस रॉयल हस्कोनिंग (2012) ने 3,600 एमटी से 5000 एमटी तक संग्रहण क्षमता बढ़ाने की अनुशंसा की थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी द्वारा (दिसंबर 2017) इस संबंध में कार्रवाई अभी तक शुरू नहीं की गई।

किराए पर लिए गये रिगों की निविदा शर्तें निर्धारित करती हैं कि सभी रिगों में कम से कम 15 दिन के लिए आवश्यक जल भंडारण क्षमता होनी चाहिए। इस आवश्यकता के अनुपालन के कारण 15 दिनों में केवल एक बार पोतों के माध्यम से किराए पर लिए गए रिगों को आवश्यक जल आपूर्ति की जाती है। हालांकि, जल आपूर्ति के लिए पोत के जाने की आवृत्ति का अवलोकन सप्ताह में दो बार किया गया। सामान्यतः अन्य थोक सामग्री के साथ पोतों द्वारा जल सुपुर्दगी होती थी। आगे देखा गया कि आपूर्ति में कमी के कारण, रिगों/प्लोटफॉर्मों में केवल जल सुपुर्द करने के लिए सप्ताह में कई बार यात्राएं की जाती थीं। लेखापरीक्षा द्वारा (2015-16) एक वर्ष के दौरान पोतों की यात्रा विवरण की नमूना जांच की गई और वर्ष 2015-16 में ₹ 22.34 करोड़<sup>37</sup> के लिए

<sup>37</sup> न्हावा पर लोड करने के लिए दिन दर पोत और प्रति दिन ₹ 1,20311 की दर से 1,857 अतिरिक्त यात्रा के लिए एचएफएचएसडी लागत अतिरिक्त यात्रा।

प्रतिष्ठापनों/रिगों को केवल जल सुपुर्दगी हेतु की गई यात्राओं की लागत निर्धारित की थी।

प्रबंधन ने स्पष्ट किया (अक्तूबर 2017) कि एनएसबी में पर्याप्त मात्रा में जल की अनुपलब्धता के कारण अतिरिक्त यात्राएं हुईं। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि इष्टतम मात्रा, जो व्यावहारिक रूप से प्रतिष्ठापना में संग्रहीत की जा सकती थी, जो उनको सुपुर्द नहीं किये गये थे, जिससे परिहार्य यात्रा की संख्या में वृद्धि हुई।

#### 6.3.4 कंपनी के परिचालनों पर जल की कमी का प्रभाव

मानसून पूर्व ग्रीष्म महीनों के दौरान जल की अत्यधिक कमी रहती थी। इस अवधि के दौरान रिगों/प्लेटफॉर्म से पहुँचाए गए जल से आवश्यकता को पूर्ण नहीं किया जा सका और उपलब्धता के आधार पर जल आपूर्ति को रोक दिया गया था। परिणामस्वरूप, ड्रिलिंग के लिए आवश्यक मिट्टी की तैयारी प्रभावित हुई और ड्रिलिंग का काम बाधित हो गया था। लेखापरीक्षा में पाया कि जल की आपूर्ति हेतु प्रतीक्षा के कारण रिगों का निष्क्रिय समय 2012-13 में 137 घंटे से 2016-17 में 797 घंटे बढ़ गया। यह ध्यान रखना उचित है कि 01 अक्तूबर 2015 से 08 नवंबर 2015 तक अल्प अवधि के दौरान 173 घंटे (7.2 दिनों) की अवधि के लिए डीब्ल्यू के अभाव में रिगों की निष्क्रिय के मामले थे। उपर्युक्त को ध्यान में रखकर लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2015-16 के दौरान लगभग ₹ 10.83 करोड़ की रिग की प्रतीक्षा समय लागत को कंपनी द्वारा परिचालनों में परिणामी विलंब/प्रभाव को शामिल किए बिना किराए पर लिए गए रिग की लागत के आधार पर संगणित की गई थी।

### 6.3.5 ओएनजीसी द्वारा स्वामित्व रिगों और प्लेटफॉर्म द्वारा पेय जल की खपत

सभी रिगों /प्लेटफॉर्मों में ऑनबोर्ड 'वाटर-मेकर्स' के लिए प्रावधान थी, जो पेयजल का उत्पादन कर सकता था। चार्टड/किराए पर लिए रिगों ने वाटर मेकर्स से पेय जल की लगभग उनकी

समस्त

आवश्यकता पूरी

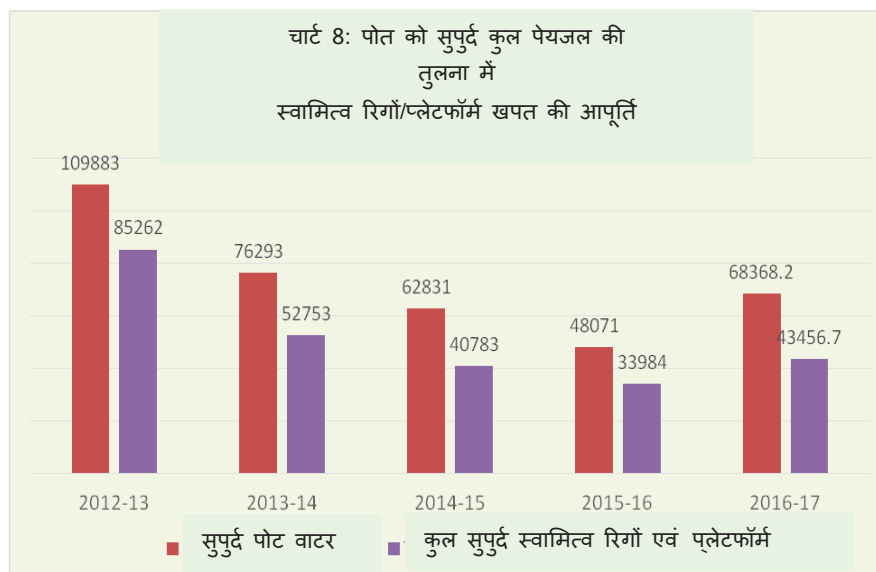
की क्योंकि पेयजल

की आपूर्ति प्रभार्य

थी। लेखापरीक्षा ने

अवलोकन किया

कि 2012-13 से



2016-17 तक के अवधि के दौरान 64 से 78 प्रतिशत पेयजल की आपूर्ति की, जो पश्चिम अपतट में स्थित स्वामित्व रिगों परिनियोजित/प्लेटफॉर्म में सुपुर्द की गई। यह इस तथ्य के कारण कि या तो स्वामित्व रिगों के ऑनबोर्ड में वाटर मेकर्स उपलब्धता में नहीं थे या उनके परिचालन कार्यक्षमता कम थी।

सीएजी के 2002 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 4 (पैरा 4.1.7.8), 2005 के प्रतिवेदन 6 (पैरा 2.3.2 (vi) और ओएनजीसी (2015 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 39 पैरा 6.3 ए.बी) में रिगों की प्रदर्शन और उपयोगिता पर प्रतिवेदन में भी कंपनी के स्वामित्व रिगों/प्लेटफॉर्मों में वाटर मेकर्स की गैर कार्यात्मक/अपर्याप्तता को दर्शाया गया था। यह इन प्रतिवेदनों में सामने लाया गया था कि स्वामित्व रिगों के आठ में से छह वाटर मेकर्स पुराना था, जबकि यह अन्य दो रिगों में अपर्याप्त था। कंपनी ने उत्तर में बताया (अप्रैल 2015) कि वाटर मेकर्स की खरीदा की जा रही थी। हालांकि लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया (जून 2017) कि दैनिक आवश्यकता पूर्ण करने के लिए पांच में से दो स्वामित्व रिग पर्याप्त

पानी का उत्पाद कर सकता है। पूर्वी अपतट पर ड्रिल शिप 'सागर विजय' का परिनियोजन हुआ जिसको ऑनबोर्ड वाटर मेकर नहीं था। वाटर मेकर के अनुपलब्धता के फलस्वरूप काकीनाडा सीपोर्ट लिमिटेड (के एसपीएल) से पेयजल 88,942 एम(MT) परिहार्य खरीद के फलस्वरूप ₹ 2.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

### 6.3.6 पोतों द्वारा जल की बोर्ड पर वापसी

लेखापरीक्षा ने पाया (पैरा 5.5) कि 52 प्रतिशत थोक कारगो को एनएसबी में आरओबी के अप्राप्य कारगो को वापस लाया गया। लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकन किया कि जबकि औसतन, प्रति यात्रा में पेयजल की आरओबी 90 एमटी(MT) से अधिक थी। दैनिक अपतट आवश्यकता को पूर्ण करने में एनएसबी से पानी की आपूर्ति अपर्याप्त थी ।

मामले के संबंध में पैरा 6.3.1 से 6.3.6, में बताए गए मुद्दों के संबंध में प्रबंधन ने कहा (जून/सितंबर 2017) कि ड्रिलिंग सेवा की परामर्श से प्रत्येक रिग में सुपुर्द पानी की इष्टतम मात्रा की योजना और मौजूदा पुरानी टंकी के उन्नयन द्वारा 5000 एमटी (MT) संग्रहण टंकी सलाहकार के सिफारिश से प्रदान किया जाएगा। आरओबी के रूप में पानी वापिस लाने के संबंध में, यह कहा गया था कि डेक कारगो के आधार पर पोत संचार में प्राथमिकता दी। प्रत्येक गांव के लिए मौजूदा लाइन के साथ नया पाइपलाइन बिछाने का प्रस्ताव सीआईडीसीओ अंतिम रूप दिया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि कंपनी अपतट में पानी की पर्याप्त आपूर्ति का परिचालन तथा जल्द से जल्द परिचालित करने के लिए समय पर दूसरे विकल्प का मूल्यांकन कर सकती है। वाटर मेकर्स ओफबोर्ड का उपयोग स्वयं के/ किराए पर लिए रिगों से सुनिश्चित किया जा सकता है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसाओं को स्वीकार किया।

## 6.4 तटबेस में मालसूची प्रबंधन शासित आंतरिक नियंत्रण प्रक्रियों में कमी

स्टॉक ट्रांसफर आदेश (एसटीओ) के माध्यम उनके द्वारा उठाए गए अनुरोधों पर उपयोगकर्ता विभागों मुद्दे और संग्रहण, क्रय विभाग द्वारा खरीदे गए माल को प्राप्त करने के लिए तटबेस जिम्मेदार था। कंपनी के दक्षता के लिए सूचना समेकन (आईसीई) विभाग सामग्री आवागमन की रिकॉर्डिंग के लिए एसएपी प्रणाली में अपनाए जानेवाली प्रक्रिया निर्धारित की है। यह निर्धारित है कि (वस्तु, कल प्रुर्जे आदि की ) एसएपी प्रणाली में अपतट प्लेटफॉर्म/रिंग द्वारा माल आवश्यकता को उठाया है और तटबेस में सुपुर्द किया गया है।

लेखापरीक्षा ने तटबेस में परिचालन में मालसूची प्रबंधन से संबंधित अंतरिक नियंत्रण प्रि या में निम्नलिखित कमियों को देखा।

### 6.4.1 पश्चिमी अपतट

#### 6.4.1.1 थोक कार्गो की आपूर्ति का प्रबंधन

एनएसबी द्वारा थोक कार्गो की आपूर्ति में सिमेन्ट, बैराइट<sup>38</sup> और एचएफएचएसडी (HFHSD) शामिल थे। अपतट में माल भेजने के लिए, हितधारक द्वारा सुपुर्द प्रमाणित करने के बाद स्टॉक सहस्तांतरण आदेश (एसटीओ) का सृजन करना पहला कदम है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि अप्रैल 2016 से जनवरी 2017 की अवधी के दौरान 730 मामलों में एसएपी प्रणाली द्वारा एसटीओ को बिना उठाए संस्थापन/रिंगों पर थोक कार्गो को सुपुर्द किया ।

कंपनी के लेखा प्रणाली के अनुसार विशेष रिंग/प्लेटफॉर्म के लिए उपयोग सामग्री को बुक किया जाता है जब इसका प्रयोग हो गया हो। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि नवंबर 2015 तक, एसएपी के खपत की लेखांकन के लिए जारी माल (जीआई) पोतों द्वारा ले जाने वाले सामग्री को सुपुर्द/वापसी के रूप में माना जाता था। प्राप्ति के रूप में

<sup>38</sup> बैराइट एक खनिज है जो सामान्यतः तरल प्रदार्थ की ड्रिलिंग के लिए तौल एजेंट के रूप में उपयोग किया जाता है।

(ट्रान्स्पोर्टर्स) पोत द्वारा प्राप्ति सूचना मात्रा और प्राप्ती के रूप में (उपयोगकर्ता) रिगों/प्लेटफॉर्म द्वारा प्राप्ती सूचना मात्रा के बीच महत्वपूर्ण असंतुलन थे। लेखापरीक्षा द्वारा आयोजित नमूना जांच से पता चला कि 2012-13 से 2015-16 की अवधी के दौरान (नवंबर 2015 तक), उपयोगकर्ता के लिए सुपुर्द की गई और परिववाहक को सौंपे गये ₹ 1.5 करोड़ कीमत की 274.082 के एल के अनुकूल एचएफएचएसडी(HFHSD) ईंधन की मात्रा में अंतर पाया गया । दिसंबर 2015 में, कंपनी ने लेखांकन प्रक्रिया में सुधार किया और उपयोगकर्ता के लिए प्राप्ती मात्रा परिववाहक को सौंपे गये मात्रा से मेल होने के बाद ही जीआई तैयार किया गया । प्रेषण और प्राप्ती मात्रा के लंबित संकल्प, ₹42.39 करोड़ ईंधन मूल्य के 8.138 केएल (KL) (2014-16 की अवधी) कंपनी की पुस्तिका में सामग्री का परिवहन एमआईटी (MT) में पड़ा था।

लेखापरीक्षा ने यह भी अवलोकन किया कि एचएफएचएसडी (HFHSD) के 253 मर्दों के लिए जी आई, दिसंबर 2015 से जनवरी 2017 की अवधी के दौरान सिमेंट के 115 मर्द और बैरैट के 362 मर्दों का उत्पाद नहीं किए थे, पोत द्वारा सुपुर्द मात्रा में लंबित विचार-विमर्श और रिग/प्लेटफॉर्म द्वारा सूचना प्राप्ति मात्रा पर विवाद नहीं था। लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकन किया कि (मार्च 2017) एसएपी प्रणाली में टेंकर बी.सी. चाटर्जी के साथ एमआईटी/साइट में सामग्री/एसआईटी के रूप में ₹ 8.69 करोड़ के मूल्य का ईंधन का हिसाब जारी रखा यद्यपि जनवरी 2016 में पोत किराए पर नहीं लिया। एसटीओ (STO) का अनुपस्थिति या एसटीओ (STO) के गलत मुद्दे विसंगतियों का कारण था। इस तथ्य के बावजूद कि तदनंतर कुछ रिगों को किराए पर नहीं लिया और कुछ कार्य विश्लेषण संरचना<sup>39</sup> डब्ल्यूबीएस (WBS) तत्वों को रोक दिया था, एसएपी प्रणाली में इन रिगों/डब्ल्यूबीएस (WBS) द्वारा खपत की संगणना अभी भी बाकी है।

<sup>39</sup> कार्य विश्लेषण संरचना परियोजना प्राप्यों और परियोजना कार्य को एसएपी ईआरपी प्रणाली में यथा परिभाषित छोटे, अधिक प्रबंधन योग्य घटकों में उपविभाजित करने की प्रक्रिया है।



इसके फलस्वरूप पूंजीगत कार्य की प्रगती का कमी और संपत्ती का कम पूंजीकरण के परिणामता और लाभ और हानि खाते में कम मूल्यहास का प्रभार लगाया जा रहा है।

#### 6.4.1.2 केसिंग पाइप्स, ट्यूबुलर, ड्रिल स्टोर, वेल हेड, एक्समस ट्री<sup>40</sup> स्पेयर आदि से संबंधित सामग्री प्रबंधन पद्धति में कमी।

पारगमन की उचित अवधि और उसके लेखांकन से ज्यादा कोई भी सामग्री एमआईटी (MT) के अंतर्गत नहीं होनी चाहिए। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि जनवरी 2005 में पोतों पर आपुरित सामग्री 2017 तक एमआईटी के रूप में निरंतर दिखाई गई है।

यदि सामग्री 60 दिन से ज्यादा पारगमन में हो और एमएस तीन महीने की खपत की आवश्यकता से ज्यादा हो, तो उपयोगकर्ता द्वारा नए एसटीओ के सृजन रोककर एमआईटी (MT) की मात्रा को कम करने के लिए प्रणाली में प्रमाणन प्रक्रिया आरंभ की गई थी (जुलाई 2006)। लेखापरीक्षा में अवलोकन किया गया कि एमआईटी के अंतर्गत दिखाई गई मदों की संख्या में (मार्च 2017) कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं था।

पश्चिमी अपतट क्षेत्र में 31 जनवरी 2017 में, ₹ 2,164.64 करोड़ मूल्य की कुल सामग्री के 9 प्रतिशत को एमआईटी के रूप में संगणित किया गया। हालांकि 1983 से एनएसबी (NSB) परिचालन में है, स्टोर/मालसूची की प्राप्ति, निर्गम और लेखांकन के लिए कोई एसओपी (SOP) निर्धारित नहीं थी। एसओपी(SOP) और प्रक्रिया के एकरूप सेट की अनुपस्थिति में एनएसबी (NSB) में अपतट प्रबंधन व्यक्तिगत पद्धतियों की क्षमता पर निर्भर था। लेखापरीक्षा में यह भी अवलोकन किया गया कि 23 फरवरी 2017 तक ₹ 57.87 करोड़ मूल्य के केसिंग पाइप 1800 दिनों से अधिक समय तक एमआईटी (MIT) के तहत लेखांकित किए जाते रहे। कंपनी ने जनवरी 2017 में एनएसबी (NSB) द्वारा जारी सिमेंट और डीजल का समन्वय से संबंधित मुद्दों को हल करने के लिए अनुशांसाओं का अध्ययन किया और प्रस्ताव करने और एनएसबी (NSB) में माल मुद्दे

<sup>40</sup> एक्समस ट्री वाल्वों की एक दल है, जो कुएँ के फ्ल्यूइड की निर्माण के बहाव को निदेश और नियंत्रण देने के लिए कुएँ के उपर स्पूल्स और फिटिंग्स से संयोजित करता है।

के विवाद का समाधान करने के लिए बहु अनुशासनिक दल का गठन किया। अगस्त 2017 में दल की रिपोर्ट प्रस्तुत की गई।

पैरा 6.4.1.1 एवं 6.4.1.2 के संबंध में प्रबंधन ने कहा (मई 2017) कि सामग्री की खपत की बुकिंग उपयोगकर्ता विभाग द्वारा की गई थी। एनएसबी (NSB) का अंतर्गामी एमआईटी (MIT) सामग्री लॉजिस्टिक अनुभाग द्वारा जीआर की तैयारी के लिए स्टोर हेतु सामग्री को न सौंपने के कारण था और इसका सक्रियता से पालन किया जा रहा था। मांगकर्ता से अपेक्षित अतिरिक्त केसिंग से अधिक मांग करने से दूर रहने की सलाह दी गई थी (फरवरी 2017) क्योंकि यह अंतर्गामी एमआईटी (MIT) के रूप में समाप्त होता है तथा सामग्री के निर्गम तथा ट्रेकिंग हेतु एसएपी (SAP) प्रणाली के उपयोग पर कार्यान्वयन हेतु आंतरिक रूप से चर्चा की जाएगी। तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि बहु अनुशासनिक टीम की अनुशंसाओं का अनुपालन अपूर्ण था। (मई 2018)।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कंपनी अपतट परिचालनों के लिए एक एसओपी (SOP) को अंतिम रूप दे तथा इसे कार्यान्वित करे। एसएपी प्रणाली का उपयोग एमआईटी (MIT) तथा एमएसएस (MAS) के लेखांकन हेतु सुनिश्चित किया जाए। मानकीकृत दस्तावेजीकरण को सभी यूनिटों में सामग्री/उपस्कर आवागमन, मालसूची प्रबंधन के लेखांकन एवं रिपोर्टिंग हेतु विकसित किया जाना चाहिए।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिशों को स्वीकार किया तथा अपतट परिचालनों के लिए सामग्रियों के आपूर्ति हेतु एसओपी तैयार करने हेतु और इसका कार्यान्वयन सुनिश्चित करने का कंपनी को निर्देश दिया (दिसंबर 2017)

## 6.4.2 पूर्वी अपतट

6.4.2.1 एसएपी (SAP) प्रणाली के अपतट लॉजिस्टिक्स प्रबंधन ओएलएम (OLM) मोड्यूल का उपयोग न करना

काकीनाडा, नारसापुर या एनएसबी (NSB) पर स्टोर से सामग्री की आवश्यकता के लिए रिगों ने मांग रखी। नरसापुर और एनएसबी में संग्रहित ड्रिलिंग सामग्री के मामले में, इन स्टोरों ने रिग स्थान के संबंध में एसएपी (SAP) में गुड्स इश्यू वाउचर जारी नहीं किया हालांकि इसके कारण सुपुर्दगी नोट/एमटीएन आउट) संबंधित रिग स्थान पर सीधे जारी की फिर भी रिगों में वास्तविक सुपुर्दगी के पहले कंपनी लॉजिस्टिक विभाग, जहाजीकुली ठेकेदारों और पोत ठेकेदारों जैसी मध्यवर्ती संस्थाओं की श्रृंखला द्वारा यह सामग्री स्टोर से रिगों तक जाती है। ऐसे सामग्री आवगमन को पूर्णतः मैप नहीं किया गया जिसने एसएपी (SAP) के ओएलएम (OLM); चक्र का उपयोग नहीं किया गया था। पूर्वी अपतट परिसंपत्ति में सामग्री आवगमन की प्रभावी निगरानी में कमी हुई।

प्रबंधन ने कहा (सितंबर 2017) कि एसएपी के ओएलएम मोड्यूल ने केएसबी में मानवसंसाधन की कमी के कारण कार्यान्वयन नहीं किया और श्रम शक्ति मामले को सुलझाने के बाद वे कार्यान्वयन में तेजी लाएंगे।

#### 6.5 मरम्मत के लिए बाह्य एजेंसी को भेजे स्टोर्स/स्पेयर्स/उपकरणों के लिए आंतरिक नियंत्रण प्रक्रिया में कमी

एनएसबी स्टोर/उपकरण आदि के उपयोग के बाद उपयोगकर्ता ने अपतट से सामग्री प्राप्त की। इसमें मरम्मत किए जाने वाले और पुनः उपयोग करने वाले और निन्दनीय मद भी शामिल था। मरम्मत किए जाने वाले मदों को बाह्य एजेंसी को मरम्मत के लिए भेजे गए और मरम्मत के बाद वापसी करते हैं, जिसे रिगों/प्लेटफॉर्म में उसके उपयोग के लिए वापिस भेजते हैं।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएसबी से बाहर मरम्मत के लिए भेजी गई सामग्री के रिकॉर्ड को एसएपी प्रणाली में अनुरक्षण नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि अनुबंध के तहत एनएसबी के बाह्य एजेंसी को मरम्मत के लिए भेजे गए सामग्री 90 दिनों के अंदर वापिस करना था। ड्रिलिंग सेवाओं द्वारा अनुरक्षित

नियमावली रजिस्टर की सत्यापन के दौरान पाया गया कि 2012-13 से 2015-16 की अवधी के दौरान 272 मदों को मरम्मत के लिए भेजा गया था, 31 मार्च 2017 तक एनएसबी को 56 मदों का वापस देना था। इसमें दो वर्ष से अधिक समय तक 46 मदों की प्राप्ती नहीं हुई और 93 से 756 दिनों में 66 मदों की प्राप्ति हुई जो समयातीत था। उपर्युक्त कमी में बताया कि मरम्मत योग्य सामग्री की अप्राप्ति/प्राप्ति में देरी की निगरानी के लिए पर्याप्त प्रक्रिया का अभाव है।

प्रबंधन और मंत्रालय ने आश्वासन दिया (सितंबर 2017) कि एसएपी प्रणाली का उपयोग किया जाएगा और मरम्मत के लिए बाहर भेजी गई सामग्री के की आवाजाही को ट्रैक करने के लिए एक प्रणाली रखी जाएगी।

#### 6.6 स्टोर्स/स्पेयर्स के प्रत्यक्ष सत्यापन शासित संबंधी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में कमी

उचित संग्रहण और अकाउंटिंग की लेखांकन सहज इनवेंट्री प्रबंधन का भाग है। एनएसबी (NSB) में अपनाए गई पद्धतियों का अवलोकन से ज्ञात हुआ कि सामग्री के संग्रहण और संचालन के लिए कोई एसओपी



(SOP) विकसित नहीं थे। इसके परिवामस्वरूप अतिसंग्रहण तथा केसिंग पाइप की स्थिति आई जिसने एनएसबी (NSB) पर किसी सीमांकन के बिना एकत्रित किए जा रही थोक मालसूची की स्थिति उत्पन्न की।

कई बार संग्रह सत्यापक ने अवलोकन किया कि ट्रक में लोड किया रद्दी माल को बाहर ले जाते समय, संदेह व्यक्त किया कि उसमें अच्छे माल है या रद्दी माल है। माल की आवागमन में उचित जांच या नियंत्रण नहीं था।

लेखापरीक्षा ने यह भी अवलोकन किया कि सामग्री प्रबंधन संघ ने केवल कार्यालय समय के दौरान कार्य किया जब कि केसिंग पाइप्स को भेजने एवं बैकलोड मर्दों की प्राप्ति चौबीसों घंटे काम किए जो गैर-लेखांकन या भंडारों में लेखांकन की देरी का कारण बना। शेड/यार्ड कई हितधारकों द्वारा परिचालित था। बैकलोड सामग्री को उद्यान क्षेत्र में ढेर के रूप में रखा गया था, एसएपी एमएटी<sup>41</sup> कोड (MAT CODE) के बिना और स्थिती पर ध्यान दिए बिना रद्दी माल के रूप में माने गए।

कंपनी ने अक्टूबर 2016 में एक स्वतंत्र एजेंसी द्वारा मालसूची का प्रत्यक्ष सत्यापन पूरा किया। स्वतंत्र सत्यापन किया जा सकता था जब एमएटी कोड के साथ मद हो और आंतरिक नियंत्रण और भंडार रखरखाव प्रक्रिया में अंतर को भी रिपोर्ट में स्पष्ट किया गया। सलाहकार ने अवलोकन किया कि स्थानांतरण के समय में माल का यथोचित सौपने/लेने के लिए कोई प्रणाली नहीं थी। किसी भी शेड में बंद परिपथ कैमरा का संस्थापन नहीं किया गया था। लम्बी अवधि से पड़े मर्दों को कई वर्षों से बिना खुले बक्से में देखा गया।



बंद सेड में खुले पडे संग्रहण के लिए मार्क किए मर्दें



खुले में पडे अप्रयुक्त केसिंग

प्रबंधन ने श्रमबल के अभाव की कमियों को उत्तरदायी ठहराते हुए यह कहा (सितंबर 2017) कि संग्रहण पद्धतियों में सुधार का प्रयास किए गए थे। केसिंग पाइप्स का

<sup>41</sup> एसएपी में सामग्री कोड

पृथकरण किया गया था तथा अच्छे पाइपों को सामग्री प्रबंधन विभाग के संरक्षण में ले लिया गया। यद्यपि 2016-17 के दौरान 'ए' क्षणी की मदों का प्रत्यक्ष सत्यापन किया गया था तथापि कोई विसंगति सूचित नहीं की गई। प्रबंधन ने यह स्वीकार किया कि ड्रिलिंग टूल यार्ड स्टोर (डीटीवाईएस) द्वारा केसिंग पाइपों/ड्रिल पाइपों की प्राप्ति को एक वर्ष के लिए रोका गया तथा तब से परिसम्पतियों को नई प्रणाली के लिए तैयार नहीं किया गया, सामग्री को परिसरों में ढेर लगाकर रखा गया। इसके अलावा, परिसीमा/शेडो के अभाव की वजह से, एक से अधिक हित धारको की सामग्री को एक शेड के तहत स्टोर किया गया था जिससे नियंत्रण का अभाव हुआ। नए शेड, पाइप रैक के निर्माण तथा स्टोर भाग में सीसीटीवी कैमरे का संस्थापन आरम्भ किया जाना था।

जवाब को इस तथ्य के सदंर्भ में देखा जाना है कि अपतट से वापिस की गई मदों के पास न तो कोई एमएटी कोड था न ही एसएपी में संगणित किया गया था। ये स्वतंत्र सत्यापन के अधीन भी नहीं थे। अपतट से सामग्री का स्थायी बैकलोड था जिसमें ऐसे अप्रयुक्त केसिंग पाइपें/ट्यूबिंग सम्मिलित थी। एनएसबी में स्क्रेप की जाने वाली अप्रयुक्त सामग्री से माल/उपयोग्य सामग्री की पहचान करने की एक गैर विध्वंसकारी परीक्षण (एनडीटी) सुविधा नहीं थी। कंपनी ने उपयुक्त मालसूची नियंत्रण तथा लेखाकन सुनिश्चित करने के लिए सहज संग्रहण पद्धतियों को कार्यान्वित किया है।

**लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि कंपनी को एनएसबी में संग्रहण की प्रकृति पर विचार करते हुए मालसूची के प्रत्यक्ष सत्यापन तथा समन्वय की प्रणाली में सुधार किया जाए।**

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिश को स्वीकार किया तथा एनएसबी लागू किए जाने वाले सुसंगत सॉफ्टवेयर के माध्यम से मालसूची प्रबंधन को सम्मिलित करते हुए बेहतर पद्धतियों और एनएसबी के आधुनिकीकरण हेतु आवश्यक कार्रवाई करने के लिए कंपनी को विशिष्ट निर्देश जारी किए (दिसम्बर 2017)।

## अध्याय 7: सुरक्षा, अभिरक्षा, पर्यावरणीय तथा अन्य मुद्दे

7.1 पोत परिचालकों द्वारा समुद्री परिचालन मैनुअल में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुपालन के परिणामस्वरूप समुद्री लौजिस्टिक्स प्रचालन में सुरक्षा से संबंधी समझौता ।

एक प्रतिष्ठापन के सुरक्षा क्षेत्र को प्रतिष्ठापन /रिग से पांच सौ मीटर तक विस्तारित किया गया और प्रचालक (इस मामले में, कंपनी) क्षेत्र के अन्तर्गत सुरक्षा हेतु उत्तरदायी था। अपतट प्रचालन (पीएनजी (एसओओ)) नियमावली, 2008 में पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस सुरक्षा में अपेक्षित है कि क्षेत्र के अन्तर्गत दुर्घटनाओं/घटनाओं के विषय में सक्षम प्राधिकारी नामतः तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) को समय-समय पर सूचित किया जाए। कंपनी ने घातक, बड़ी, छोटी और निकटवर्ती चूक की घटना<sup>42</sup> की रिपोर्टिंग और जांच के उद्देश्य से घटनाओं/दुर्घटनाओं को वर्गीकृत किया। पीएनजी (एसओओ) नियमावली के संबंध में ओआईएसडी द्वारा जारी किये गए (2012) दिशानिर्देश के अनुसार, उच्च संभावित चूकों/दुर्घटनाओं की जांच की जानी चाहिए और निकटवर्ती चूके जो उच्च संभावना की नहीं थी, का अध्ययन किया जाना चाहिए, जिससे प्रवृत्तियों और सामान्य महत्वपूर्ण कारकों (इन निकटवर्ती चूको में सहायक) की पहचान की जा सके। कंपनी की समुद्री परिचालन नियमावली अनुबंधित करती है कि जब एक प्रतिष्ठापन क्षेत्र के 500 मीटर के अन्तर्गत घटित होने पर पोत के अपतट प्रतिष्ठान प्रबंधक ओआईएम/नियंत्रण कक्ष को तत्काल मौखिक सूचना प्रदान करेगा।

<sup>42</sup> निकटवर्ती चूक की घटना को एक ऐसी घटना के रूप में परिभाषित किया जाता है जिसके कारण कोई क्षति एवं हानि नहीं होती, परन्तु जिसके परिणाम में क्षति और/अथवा संपत्ति की हानि संभावित है। इसका अर्थ यह भी हो सकता है कि यदि समय पर नियंत्रित नहीं किया जाता है तो एक बड़ी/छोटी घटना घटित हो सकती है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2012-13 से 2016-17 के दौरान एसएपी प्रणाली में परिसंपत्तियों/ड्रिलिंग सेवाओं के द्वारा प्रतिवेदित, पोतों से जुड़ी 22 निकटवर्ती चूक की घटनाओं में से, पोतों के द्वारा न्हावा सप्लाई बेस (एनएसबी) को केवल तीन मामलों की सूचना दी गई। पोत के द्वारा, पोत के टकराव और स्रोत से बहाव के ग्यारह मामले एनएसबी को सूचित नहीं किए गए थे और परिणामस्वरूप एनएसबी

पोतों को लगातार बेस को छुए बिना अपतट पर देखा गया था, जहां उनका सर्वेक्षण किया जाएगा। एक घटना देखी गई जिसमें 57 दिनों (मई, जून 2017) के लिए एक एएचटीएस को अपतटीय संपर्क में रखा गया और पोत के दोनों इंजनों की विफलता की सूचना के बाद इसे वापस लिया गया था।

ने उनको एसएपीईआरपी प्रणाली में दर्ज नहीं किया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएसबी परिसंपत्तियों/सेवाओं के द्वारा एसएपी में सूचित की गई घटनाओं को देखने के लिए अधिकृत नहीं था, फिर भी पोतों को उनके उपकरणों के परिशोधन अथवा घटनाओं पर की गई पूछताछ के बिना परिनियोजित किया जाना जारी रहा, जिससे अपतट प्रतिष्ठानों और पोतों पर लोगों की सुरक्षा से समझौता किया गया।

एक पोत के लिए गतिक स्थिति प्रणाली<sup>43</sup> (डीपी प्रणाली) की आवश्यकता थी जो विशेष रूप से परिचालन करते समय अपनी स्थिति को संभालने के लिए, जैसे बल्क कार्गो का लदान, जो अब लंबी अवधि के हैं और परिचालन के दौरान पोत की स्थिरता के लिए आवश्यक हैं। कंपनी ने पोत परिचालकों के साथ हुई बैठक में देखा था कि पोत अधिकारियों की ओर से किए गए अनुपयुक्त प्रबंधन अथवा डीपी प्रणाली एवं मुख्य इंजनों में खराबी के कारण अधिकतर घटनाएं घटित हुई थीं। डीपी प्रणाली/इंजनों/प्रक्षेपकों में खराबी, महत्वपूर्ण उपकरण होने के कारण, पोत के डाउनटाईम की माप करने के लिए अनुकूल थे और इसी कारण से क्षति की मरम्मत होने तक पोत करार से किराए पर

<sup>43</sup> गतिक स्थिति प्रणाली (डीपी) एक कम्प्यूटर नियमित क्रियाशील प्रणाली है जो अपने स्वयं के प्रोपेलन और प्रक्षेपकों का उपयोग करके स्वचालित रूप से एक पोत की स्थिति और शीर्ष को अनुरक्षित करने के लिए है। डीपी-1 प्रणाली में एक एकल नियंत्रण कम्प्यूटर और एक परिचालक होगा। डीपी-1 प्रणाली में, एकल खराबी के कारण स्थिति निर्धारण का दोष हो सकता है। डीपी 2 प्रणाली में, तीन कम्प्यूटर नियंत्रण और दो परिचालन केन्द्रों के माध्यम से अधिक अतिरिक्त प्रदान करने वाले अधिक मॉड्यूल हैं।



लिए गए दिन की दरें देय नहीं थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दूरवर्ती स्थान से पोत की सुरक्षित स्थिति की दूरस्थ रूप से निगरानी करने के लिए किसी भी सॉफ्टवेयर की अनुपस्थिति में, कंपनी पोत परिचालक की रिपोर्ट पर भरोसा करने के लिए बाध्य थी। इसलिए, घटनाओं के होने का जोखिम जैसे डीपी प्रणाली/इंजनों/प्रक्षेपकों की खराबी की रिपोर्ट नहीं की जा रही थी। इस खराबी के परिणाम में पोत के डाउनटाइम की गणना नहीं हुई और परिणामस्वरूप क्षति के परिशोधन तक पोत करार द्वारा किराए पर लेने वाले दिन की दर की वसूली नहीं हुई।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि कंपनी के द्वारा निम्नलिखित अनिवार्य सुरक्षा आवश्यकताओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा था:

- यद्यपि समुद्री परिचालन नियमावली में अनुबंधित किया गया है कि डीपी 2 प्रणाली डीपी-1 की तुलना में अधिक विनिर्देशित थी, 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान पोतों को किराये पर लेने हेतु बोली मूल्यांकन मानदंड (बीईसी) को केवल डीपी-1 में आवश्यकताओं के रूप में बताया गया था।
- परिचालन नियमावली को संशोधित करके (2016) निर्धारित किया गया कि पोतों को डीपी 2 प्रणाली, को पूर्व आवश्यकता (2008) के अनुसार डीपी-1 प्रणाली का अनुपालन करना आवश्यक था।
- यद्यपि समुद्री परिचालन नियमावली विनिर्दिष्ट करती है कि 20-25 नॉट<sup>44</sup> विंड तक तथा तीन से चार मीटर की उच्च तरंग तक पोतों का परिचालन जारी रखना अपेक्षित था, कंपनी द्वारा दी गई निविदा में पोतों को किराए पर लेने हेतु शर्तें दस नॉट विंड और एक मीटर तरंग (अर्थात समुद्र की तीन अवस्था) से कम आवश्यकता को निर्धारित किया गया है।

केवल जनवरी 2017 के दौरान तीन बड़ी घटनाएं (टीएजी-8, एससीआई-कुंदन और टैग-15) हुई थी इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारण उपस्करों में खराबी (डीपी प्रणाली /इंजनों) और खराब प्रबंधन थे।

<sup>44</sup> केनॉट जो एक नॉटिकल प्रति घंटा या 1.852 किलोमीटर प्रति घंटे के बराबर गति की एक इकाई है।

यह पश्चिमी अपतट क्षेत्र में विपरीत प्रभाव डाल सकता है जहां मानसून का मौसम चार महीने तक रहता है।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि समुद्री परिचालनों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए कंपनी की परिचालन नियमावली में निर्धारित प्रक्रियाओं का अनुपालन निम्न दृष्टान्तों में नहीं किया गया:

- ओएसवी मानेक-1, बाहर खींचते समय, रिग की ओर बढ़ गया और रिग सागर लक्ष्मी के संपर्क में आ गया (24 अप्रैल 2013)। यद्यपि एनएसबी घटना से अवगत था, पोत को वापस नहीं लिया गया अपितु इनको परिनियोजित किया जाता रहा। आगामी तीन दिनों के अन्तर्गत, हांलाकि पोत (27 अप्रैल 2013) आपूर्तियां प्रदान करते समय वह अपने आप को संभाल नहीं सका और प्लेटफार्म से टकरा गया।
- प्लेटफार्म से टकराव की घटना में शामिल पोत (टीएजी-9) (5 जुलाई 2016) को जांच के लिए वापस नहीं लिया गया परन्तु नीलम प्रोसेस कोम्प्लेक्स के लिए स्टैण्डबाई के रूप में इनका परिचालन जारी रखा। पोत को उच्च जोखिम संभावित बीएलक्यू-1 के साथ गैस प्रसंस्करण परिसर (बीएलक्यू) पर परिनियोजित किया गया था यद्यपि समुद्री सुरक्षा प्रमुख ने एनएसबी के रेडियो कक्ष को प्रथम अवसर में से पोत को एनएसबी में वापस लेने का सुझाव दिया था।
- ओएसवी गारवेयर-111 ने आपूर्ति कार्य के दौरान नियंत्रण खो दिया और रिग सागर शक्ति से टकरा गया (मई 2012)। इसके

गैस प्लेटफार्म बीएलक्यू 2 पर कार्य करते समय (अगस्त 2017), पोत हालुल 27 डीपी प्रणाली के खराब होने के कारण नियंत्रण खो दिया और बाहर निकालने से पहले इसका प्लेटफार्म से संपर्क हो गया। घटना की पूछताछ चल रही है।

लिए ओएसवी में डीपी प्रणाली की अनुपलब्धता को जिम्मेदार माना गया, हालांकि कंपनी ने 2005 की बीएचएन घटना<sup>45</sup> के बाद (जब 22 लोगों ने अपना जीवन खो दिया) तब पोत की आपूर्ति/किराए पर रखने के लिए अपनी निविदाओं में अनिवार्य पात्रता मानदंड के रूप में डीपी प्रणाली की उपलब्धता निर्धारित की थी।

- रिग/प्लेटफार्म से टकराने/संपर्क में आने वाली घटनाओं को शामिल करते हुए, जिसको बड़ी दुर्घटना के रूप में सूचित किया जाना चाहिए था, उनको एसएपी में निकटवर्ती चूक के रूप में सूचित किया गया था।

प्रबंधन ने बताया (मई 2017/सितम्बर 2017) जो निम्न प्रकार हैं:

- निकटवर्ती चूक/घटनाओं की सूचना नहीं देने और मशीनरी /उपकरणों की विलम्ब से सूचना देने के कारण पोत मालिक काली सूची में डाले गए थे और इससे पोतों की रिपोर्टिंग में सुधार हुआ था। एनएसबी और परिसंपत्तियों द्वारा घटनाओं की रिपोर्टिंग में अन्तराल को निकट भविष्य में दूर किया जाएगा।
- नौ पीएसवी को प्रतिस्थापित करने हेतु अगली निविदा में डीपी 2 मानदंड के समावेश का निर्णय लिया गया था। समुद्री परिचालन नियमावली का पालन करने के लिए सभी परिचालकों को उपयुक्त विनिर्देश जारी किये गए थे।
- कंपनी ने पोत कर्मचारियों के कौशल स्तर में सुधार के लिए अपतट विशिष्ट प्रशिक्षण प्रारंभ करने के लिए नौ-परिवहन महानिदेशक से निवेदन किया था।
- भविष्य में संपर्क की घटनाओं को उचित वर्गीकरण के साथ बड़ी घटना के रूप में रिपोर्टिंग सुनिश्चित की जाएगी।

लेखापरीखा ने अनुशंसा की कि आपूर्ति पोतों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी शर्तों को पूरा करने के लिए संविदात्मक शर्तों को संशोधित किया जा सकता है।

<sup>45</sup> 2005 में, एक पोत बीएचएन प्लेटफार्म से टकरा गया जिसके कारण एक बड़ी दुर्घटना हुई जहां सम्पूर्ण प्लेटफार्म जल गया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और कार्यान्वयन हेतु सिफारिशों पर विचार करने के लिए सहमत था। एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2017) के दौरान प्रबंधन ने यह भी बताया कि सुरक्षा पहलुओं को ध्यान में रखते हुए पोतों की आपूर्ति के लिए बोली दस्तावेजों में किए जाने वाले परिवर्तनों के अध्ययन और सुझाव हेतु एक समिति गठित की गई थी। मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया और कंपनी को प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और अभिरक्षा को शामिल करते हुए नियमों और अधिनियमों के सभी सांविधिक अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए निदेशित किया गया था (दिसम्बर 2017)।

## 7.2 समुद्री पोत परिचालनों में चयनात्मक दिशानिर्देशों को अपनाने के कारण सुरक्षा से समझौता

कंपनी ने, जुलाई 2005 में बोम्बे हाई नार्थ क्षेत्रीय (बीएचएन) घटनाओं के बाद अपतट प्लेटफार्मों/प्रतिष्ठानों के निकट पोतों के परिचालनों की सुरक्षा पर यूनाइटेड किंगडम अपतट परिचालक संघ (यूकेओओए) द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों<sup>46</sup> को अपनाया था। दिशानिर्देश आपातकालीन प्रतिक्रिया पर और बचाव पोत (ईआरआरवी) परिचालकों और अपतट प्रतिष्ठानों पर स्टैंडबाई कार्य पर पोतों की उपयुक्ता का निर्धारण करने के लिए करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों को मार्गदर्शन प्रदान करते हैं। पीएनजी (एसओओ) नियमावली के संबंध में ओआईएसडी द्वारा जारी की गई मार्गदर्शन टिप्पणी के अनुसार, आपातकालीन प्रतिक्रिया तैयारियों हेतु अतिरिक्त पोतों की क्षमता को बचाने के उपाय, विकास और बचाव विश्लेषण के आधार पर निर्णय लिया जाना चाहिए और निर्णय लेते समय, तेल एवं गैस यूनाइटेड किंगडम की आपातकालीन प्रतिक्रिया और बचाव पोत प्रबंधन और सर्वेक्षण दिशानिर्देशों का पालन किया जाना चाहिए था।

<sup>46</sup>यूकेओओए दिशानिर्देश ऑयल और गैस यूके और आपातकालीन प्रतिक्रिया और बचाव पोत संघ (ईआरआरए) के द्वारा संयुक्त रूप से जारी किए जाते हैं।

दिशानिर्देशों ने ईआरआरवी को विभिन्न समूहों में प्रतिष्ठापन के आधार पर परिसीमित किया, जैसा कि तालिका 7.1 में दर्शाया गया है।

**तालिका 7.1 : यूकेओओए आवश्यकताएं**

प्रतिष्ठापन के प्रकार	आवश्यकता की प्रकृति
<b>समूह क</b> श्रमबल की बड़ी संख्या द्वारा स्थापित प्रतिष्ठापन (300 से अधिक)	बची हुई सीटों की संख्या, सुविधाओं की क्षमता, पानी के लिए टैंक क्षमता, पुनर्प्राप्ति क्षेत्र का आकार, स्वच्छता क्षेत्र, भोजन और पानी प्रावधान के संबंध में मात्रात्मक अनुबंधों से संबंधित अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा किया जाना चाहिए।
<b>समूह ख</b> मानक ईआरआरवी	सभी आवश्यकताओं को पूरा किया जाए। अधिकांश ईआरआरवी।
<b>समूह ग</b> श्रमबल की छोटी संख्या द्वारा स्थापित प्रतिष्ठापन (20 तक)	विशेष रूप से उल्लिखित उन अपवादों के अलावा समूह ख के लिए सभी आवश्यकताओं को पूरा किया जाए।

कंपनी द्वारा पोतों को किराए पर लेने के लिए संविदा के तकनीकी विनिर्देश निर्धारित करते हैं कि अपतट प्रतिष्ठानों (समूह ग) के स्टैण्डबाई कार्य हेतु यूकेओओए दिशानिर्देशों की अनिवार्यता का अनुपालन करना चाहिए। लेखापरीक्षा में देखा गया कि कंपनी के प्रतिष्ठापन (प्लेटफार्म, स्वामित्व वाले और किराए पर लिये रिगों) किसी भी दिए गए समय पर 20 से अधिक व्यक्तियों द्वारा संचालित किए गए थे। अतः यह अपेक्षित था कि प्रतिष्ठानों के निकट स्टैण्डबाई कार्य करने वाले पोत को समूह ख की अनिवार्यताओं को पूरा करना आवश्यक था। हालांकि, कंपनी ने अपने स्वामित्व वाले नए ओएसवी और करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों के लिए समूह ग अनिवार्यताएं निर्धारित की जो केवल 20 व्यक्तियों को कवर कर सकता था।

इसके अतिरिक्त, संविदा की प्रमुख शर्तों का खण्ड 25 में (खोज और बचाव) पर निर्धारित किया गया कि "स्टैण्डबाई कार्य" अपतट प्रतिष्ठानों (समूह ग) हेतु यूकेओओए दिशानिर्देशों और पोत कार्गो जहाजों के लिए 2001 के समुद्री संधिपत्र समुद्र में जीवन की सुरक्षा (एसओएलएस) की अनिवार्यताओं का अनुपालन किया जाना चाहिए। ओआईएसडी दिशानिर्देशों/पीएनजी नियमावली के उल्लंघन में, जिनका उपरोक्त सुरक्षा

अनिवार्यताओं को पूर्णरूप से अनुपालन अनिवार्य था। कंपनी ने करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों से केवल चयनित अनुपालन<sup>47</sup> की मांग की थी।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि यूकेओओए दिशानिर्देशों के अनुसार एक ईआरआरवी को मूलभूत आवश्यकताएं पूर्ण करनी चाहिए, वह यह कि पोत पानी से बचाने या व्यक्तियों को वापस लाने और उनको चिकित्सा सहायता प्रदान करने में सक्षम होना चाहिए, सुरक्षित स्थान पर कार्य करना और प्रासंगिक प्रतिष्ठानों में आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना के अनुसार घटनास्थल समन्वय प्रदान करना। पर्याप्त आपातकाल उर्जा, बची हुए लोगों को सहायता और दो तेजी से बचाव करने वाले विमान नौका उपस्कर आदि हेतु यूकेओओए दिशानिर्देश प्रदान किए गए हैं। हालांकि इस प्रकार की आवश्यकताएं कंपनी से किए गए पोत चार्टर समझौतों में अनिवार्य नहीं थे।

यूकेओओए अनुपालन स्वतंत्र प्रमाणीकरण सुरक्षा आवश्यकताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने की एक पद्धति थी। कंपनी ने अपने स्वामित्व वाले नए ओएसवी के विनिर्माण हेतु तकनीकी विनिर्देशों में कंपनी द्वारा निर्धारित किया था (अक्टूबर 2009) कि स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए तीन विनिर्दिष्ट अपवादों के अलावा यूकेओओए की आवश्यकताओं के अनुसार पोत समर्थ होने चाहिए, ओएसवी द्वारा यूकेओओए ईआरआरवी सर्वेक्षण दिशानिर्देशों के अनुपालन में स्वतंत्र सर्वेक्षक के द्वारा जांच की गई थी और उस आशय का एक प्रमाणपत्र प्राप्त किया गया था। हालांकि, करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों के मामले में, स्वयं के नए पोतों के मामले में एक स्वतंत्र एजेंसी के द्वारा सर्वेक्षण किए गए और प्रमाणित किए गए स्टैण्डबाई पोत की प्रयोजन स्थिति के लिए योग्यता प्राप्त करने के बजाय कंपनी ने निविदा दस्तावेज में ठेकेदार की स्वयं घोषणा को स्वीकार किया था।

<sup>47</sup> आपात स्थिति के दौरान चालक दल की पहचान के लिए हाथ की पट्टियां, वेस्टकोट आदि, जैसे प्रावधान समुद्र की ओर से जहाज में चढ़ने के लिए प्रावधान, बचे लोगों के लिए अस्थाई शरण, जीवन रक्षक पेट्टी, अलार्म और सिग्नलिंग लैंप/सर्च लाइट, चिकित्सक वस्तुसूची आदि तथा तीव्र बचाव बार्ज का प्रावधान।

प्रबंधन का जवाब (जून 2017) निम्न प्रकार है:

- यूकेओओए दिशानिर्देश, व्यापक दिशानिर्देश थे और कंपनी सुरक्षा से समझौता किए बिना अपनी परिस्थितियों के अनुसार यूकेओओए दिशानिर्देशों का पालन कर रही थी। इसके अतिरिक्त, ईआरआरवी के रूप में पोत विशेष रूप से किराए पर नहीं लिये गए थे परन्तु रक्षित आपातकालीन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अतिरिक्त विशिष्टताओं जैसे फाई-फाई, एसओएलएस/यूकेओओएके अनुपालन के साथ आपूर्ति कर रहे थे। अति आपात स्थिति के मामले में उनसे निपटने के लिए कंपनी के द्वारा एमएसवी परिनियोजित किये गए थे।
- लेखापरीक्षा टिप्पणियों के अनुसार, प्रतिष्ठानों के निकट स्टैण्डबाई कार्य करने के लिए पोतों के पास प्रतिष्ठानों की क्षमता के बराबर या उससे अधिक क्षमता होनी चाहिए, जो 300 या इससे अधिक संख्या में स्थानान्तरित करते हो। ऐसी संख्या के लिए, केवल यात्री पोत किराए पर रखने आवश्यक थे, जो वास्तविक मामले में नहीं किया गया था। आपात स्थिति के मामले में एक से अधिक पोत परिनियोजित किये गये हैं तथा इसलिए समूह ग की आवश्यकताएं इस प्रयोजन को पूर्ण करती हुई दिखाई दे रही थी।
- तीसरे पक्ष के निरीक्षण के माध्यम से अनुपालन को सुनिश्चित करने के बाद करार द्वारा किराए पर लिए गए पोत स्वीकार किये गए थे।

निम्न परिपेक्ष्य में प्रबंधन के उतर को देखना आवश्यक है:

अतिरिक्त पोतों के लिए ऐसी शर्तों से हटने पर विशिष्ट अनुमोदन की अनुपस्थिति में, निर्धारित शर्तों के चयनात्मक अनुपालन से कंपनी को पीएनजी (एसओओ) नियमावली का अनुपालन नहीं होने के जोखिम से अवगत कराया गया था। तथ्य यह है कि अपने स्वामित्व वाले पोतों की तुलना में करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों को अनुपालन की निर्धारित शर्तों में छूट दी गई थी।

निकास सम्मेलन के दौरान (अक्टूबर 2017), प्रबंधन ने सुनिश्चित किया था कि किराए पर लिए गए पोतों को अपने स्वामित्व वाले पोतों हेतु कंपनी को समान मानदंडों का अनुपालन करना आवश्यक होगा और आंतरिक समिति की सिफारिशों के आधार पर सुरक्षा पहलुओं को देखते हुए, उपयुक्त प्रावधानों को बोली दस्तावेजों में शामिल किया जाएगा।

लेखापरीक्षा अनुशंसा करता है कि कंपनी यूकेओओए नियमावली के द्वारा बनाए गए बचाव और आपातकालीन प्रतिक्रिया मानकों का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित कर सकती है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा की अनुशंसा को स्वीकार किया और प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और अभिरक्षा को शामिल करते हुए नियमों और अधिनियमों के सांविधिक अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए (दिसम्बर 2017) कंपनी को निदेशित किया।

### 7.3 एनएसबी में सुरक्षा और अभिरक्षा की पर्याप्तता

एनएसबी तीन ओर से समुन्द्र से और दक्षिणी ओर से न्हावा गांव से घिरा हुआ है इसे श्रेणी 'ए' सुरक्षा संवेदनशील स्थल<sup>48</sup> के रूप में वर्गीकृत किया गया और आधिकारिक गोपनीयता अधिनियम, 1923 के तहत निषिद्ध क्षेत्र घोषित किया गया है। हालांकि लेखापरीक्षा ने (जून 2017) एनएसबी में निम्नलिखित सुरक्षा खामियों को देखा।

#### अग्नि शमन के उपाय:

- उपलब्ध चार अग्नि जल पंपों में से, दो पंप मई 2011 से उपयोग से बाहर किए जाने की प्रक्रिया में थे और ये प्रतिस्थापित किये जाने शेष थे।
- सुरक्षा दिशानिर्देशों और ओआईएसडी विनियमों के तहत आवश्यक एनएसबी में अग्निशमन परिचालन हेतु सक्षम जल आपूर्ति नेटवर्क नहीं था। सक्षम जल

<sup>48</sup> आधिकारिक गोपनीय अधिनियम, 1923 के अनुसार (वर्गीकरण के लिए सुझाया गया मॉडल) मापदंडों/मानदंडों में 60 से अधिक अंक वाले प्रतिष्ठानों को ए के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। यह महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों को प्रभावी सुरक्षा और अभिरक्षा प्रदान करने के लिए एक बोली में औद्योगिक सुरक्षा योजनाकारों के लिए एक मार्गदर्शन के रूप में उपयोग किया जाता है।



आपूर्ति नेटवर्क को संस्थापित करने का प्रस्ताव (दिसंबर 2015) प्रारंभिक अवस्था में था (जुलाई 2017)।

- जलबंध में पानी के नलों की अपर्याप्त संख्या थी और पानी के नल में पानी का दबाव ओआईएसडी मानक के अनुसार नहीं था।

#### सुरक्षा के मुद्दे:

- एनएसबी की चारदीवारी अनेक स्थानों पर क्षतिग्रस्त स्थिति में थी और जलबंध के दूरतम पूर्वोत्तर भाग में कोई दीवार मौजूद नहीं थी जो अनाधिकृत प्रवेश करने वालों से होने वाले सुरक्षा खतरों के आधार को उजागर करता है।
- गश्त पटरियां निर्माणाधीन हैं। एनएसबी के शुरूआती आठ वॉच टावरों में से केवल चार का पुनर्निर्माण किया गया था।
- एनएसबी जेट्टी के समुद्री वाटर फ्रंट पर दो नाइट कैमरे संस्थापित किए गए थे। जबकि महाराष्ट्र पुलिस द्वारा पाँच नाइट कैमरे की सिफारिश की गई थी (मई 2017)।
- एनएसबी में सुरक्षा, केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) द्वारा प्रबंधित थी। 166 संस्वीकृत श्रमबल हेतु, केवल 138 सीआईएसएफ जवान परिनियोजित किए गए थे। (मई 2017)।

प्रबंधन/मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया था (सितंबर/दिसंबर 2017) और बताया कि एनएसबी की अभिरक्षा और सुरक्षा में सुधार के लिए आवश्यक कार्रवाई प्रारंभ की जाएगी।

#### 7.4 श्रमबल के मुद्दे

कंपनी (मैसर्स आई मॉरीटाईम) ने ओ एंड एम ठेकों के तहत स्वामित्व वाले पोतों के साथ साथ करार द्वारा किराए पर लिए पोतों के सापेक्ष लाभों का अध्ययन करने के लिए सलाहकार नियुक्त किए जिसने ओएनजीसी में पोतों से संबंधित कार्यनिर्वाह क्षमता को विकसित करने के लिए समुद्री पेशेवरों की एक कोर टीम बनाने की अनुशंसा की थी।

ओ ओ एंड एम ठेकेदारों द्वारा प्रदान की गई सेवा की गुणवत्ता की बेहतर निगरानी सुनिश्चित करेगा और किराए पर लिए गए पोतों के लिए ओएनजीसी द्वारा परिभाषित मानकों का पालन सुनिश्चित करेगा। लेखापरीक्षा में देखा गया कि जुलाई 2017 तक, मुंबई में केवल तीन कार्यकारी समुद्री संवर्ग थे। इसमें से दो समुद्री सुरक्षा में और एक कार्यकारी को मरम्मत और रखरखाव अनुभाग में तैनात किया गया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया (सितंबर 2017) और इस बात पर सहमत हुआ कि इस संबंध में उसका हस्तक्षेप आवश्यक था।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कंपनी ओ एंड एम ठेकेदारों द्वारा प्रदत्त सेवा की गुणवत्ता का प्रभावी पर्यवेक्षण और किराए पर लिए गए पोतों हेतु लागू संविदात्मक प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए पोत संबंधित कार्यनिर्वाह-क्षमता वाले समुद्री व्यवसायिकों का एक संवर्ग बना सकती है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिश को स्वीकार किया और कंपनी को ओ एंड एम ठेकेदारों के द्वारा प्रदान की गई सेवा की गुणवत्ता की निगरानी हेतु समुद्री पेशेवरों को शामिल करते हुए पर्याप्त श्रमबल तैनाती करके अपतट परिचालनों को मजबूत करने के लिए निर्देशित किया (दिसंबर 2017)।

## 7.5 समुद्री लॉजिस्टिक्स परिचालनों में पर्यावरण के मुद्दे

कंपनी की कॉरपोरेट पर्यावरण नीति में उल्लेख किया गया है कि अपने परिचालनों में खतरनाक पदार्थों को उपयोग से हटाने के लिए ठोस कदम उठाए जाएंगे और कचरे के उत्सर्जन को कम से कम करने, कमी जारी रखने और लागू नियमों का पालन करते हुए पर्यावरणीय रूप से सुरक्षित तरीके से कचरे का निपटान करने के लिए कंपनी अत्यंत सावधानी बरतेगी।

### 7.5.1 समुद्री किनारे पर पर्यावरण प्रबंधन

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएसबी ने 2012 से भंडार सुविधाओं के लिए और 2010 से कीचड़ संयंत्र परिचालनों के लिए महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एमपीसीबी) से

'प्रचालन करने की सहमति' से संबंधित अनुमति प्राप्त नहीं की गई थी। सांविधिक विनियमों के अनुपालन के अनुसार एनएसबी द्वारा कचरा निपटान की उचित प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया था। एमपीसीबी ने एनएसबी द्वारा लागू कीचड़ संयंत्र के विस्तार के लिए सहमति को अस्वीकार करते हुए एक कारण बताओ नोटिस जारी किया (अप्रैल 2016)। कंपनी की ओर से इस संबंध में कोई सुधारात्मक कार्रवाई प्रारंभ नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, गुणवत्ता आश्वासन मानक और आईएसओ/ओएचएसएस प्रमाणपत्र<sup>49</sup> केवल अप्रैल/सितंबर 2014 तक वैध थे।

प्रबंधन ने अपने जवाब में बताया (अक्टूबर 2017) कि एमपीसीबी, एनएसबी के भीतर तीन इकाईयों को दिए गए पृथक लाइसेंस का समामेलित करना चाहती थी और सभी लाइसेंसों के लिए 2016 में फीस के भुगतान किए गए थे। आईएसओ प्रमाणपत्र नवीकृत भी किये गए थे।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कंपनी यह सुनिश्चित कर सकती है कि सांविधिक प्रावधानों और प्रासंगिक पर्यावरणीय नियमावली के अनुसार परिचालन हेतु आवश्यक पर्यावरणीय अनुमोदन प्राप्त किए जाएं।

मंत्रालय ने कंपनी को पर्यावरण को नियंत्रित करने वाले कानूनों, नियमों और विनियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए निदेशित किया (दिसंबर 2017)।

#### 7.5.2. अपतट सुविधाओं के कारण कचरे/अपशिष्ट का बैकलोड

कचरे के निपटान के लिए एनएसबी को भेजने से पहले कचरे को खतरनाक, गैर-खतरनाक, बायोडिग्रेडेबल और नॉन-डिग्रेडेबल श्रेणियों में रिगों/प्लेटफार्म द्वारा स्रोत पर अलग नहीं किया गया था। इससे समुद्र तट पर कचरे को पृथक करना अव्यवहारिक हो गया। लेखापरीक्षा को स्पष्ट संकेत नहीं दिया कि पूर्वी अपतट पर परिनियोजित रिगों के द्वारा उपरोक्त श्रेणियों में निपटान के लिए एनएसबी को भेजने से पहले कचरा अलग किया गया था।

<sup>49</sup> गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली, पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली (ओएसओ) और व्यावसायिक स्वास्थ्य तथा सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (ओएचएसएस)।

कंपनी ने अपशिष्ट प्रबंधन पर व्यापक दिशानिर्देश जारी किए थे (2009)। आंतरिक समिति ने यह भी सिफारिश की थी कि औद्योगिक कचरे के निपटान के लिए एसओपी को विकसित किया जाना था। हालांकि, लेखापरीक्षा अनुपालन की पुष्टि नहीं कर सका, क्योंकि दिशानिर्देश पता लगाने योग्य नहीं थे और एसओपी तैयारी के तहत था। कंपनी अपतट कचरे के निपटान से संबंधित खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन, निपटान और परिसीमा पर आवागमन) नियमवाली 2008 के अनुपालन पर आश्वासन देने के लिए कोई सहायक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सकी।

प्रबंधन ने अपने जवाब में (अक्टूबर 2017) बताया कि एसओपी की तैयारी चल रही थी। लेखापरीक्षा में अनुशंसा की गई कि कंपनी यह सुनिश्चित कर सकती है कि कचरे को अपतट के स्रोत पर पृथक किया जाए और खतरनाक सामग्री से निपटान के लिए एक एसओपी भी विकसित किया जाए।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया।

#### 7.6 अपतट लॉजिस्टिक्स समुह (समुद्री) के मुख्य कार्यकारियों के लिए लक्ष्य (एसएएल) निर्धारण माध्यम से प्रबंधन नियंत्रण

सेवा स्तर करार (एसएएल) एक दस्तावेज है जो न्यूनतम निष्पादन मानदंड निर्धारित करता है जो एक सेवा प्रदाता उपयोगकर्ता को उपलब्ध कराने के लिए प्रतिबद्ध है। एसएएल में संबंधित उपयोगकर्ता (ऐसेट/बेसिन के प्रबंधक) और सेवा प्रदाताओं (सेवाओं के प्रमुख) की गतिविधियां और जवाबदेही को शामिल किया गया और इसे निष्पादन ठेके (पीसी) का हिस्सा बनाया गया।

##### 7.6.1 ऐसेट/बेसिन/प्लाट और अपतट लॉजिस्टिक्स के बीच एसएएल का कार्यान्वयन

अपतट लॉजिस्टिक्स समुह के मामले में, निष्पादन ठेके से तीन माह पूर्व कार्यकारी निदेशक (मुख्य अपतट लॉजिस्टिक्स) के साथ ऐसेट/बेसिन/प्लाट प्रबंधकों के मध्य एसएएल को प्रारंभ किया गया। दोनों उपयोगकर्ता और सेवा प्रदाताओं को प्रतिबद्ध गतिविधियों की निष्पत्ति की संयुक्त रूप से समीक्षा करने और प्रत्येक तिमाही के लिए

संयुक्त समीक्षा रिपोर्ट निष्पादन प्रबंधन बैंच मार्किंग समूह (पीएमबीजी) को प्रस्तुत करने और ईसी को प्रस्तुत करना आवश्यक था।

2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान की लेखापरीक्षा में निष्पादन मूल्यांकन प्रणाली की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

#### 7.6.1.1 पश्चिमी अपतट

- पोत की उपलब्धता हेतु वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए 84 प्रतिशत का लक्ष्य सितंबर 2011 माने गए 92 प्रतिशत के वास्तविक स्तर से कम स्तर पर परामर्शदाताओं द्वारा नियत किया गया था। इन लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक आंकड़े सर्वदा अधिक थे।
- रिगों के प्रतीक्षा समय के लिए लक्ष्य जो अधिकतम महत्व (13-15 प्रतिशत) रखते थे, वो पिछले वर्ष की वास्तविक उपलब्धियों से प्राप्त नहीं हुए। एसेट/बेसिनों ने पोतों की समय पर अननुपलब्धता के कारण रिगों की निष्क्रियता पर बार-बार चिंता व्यक्त की गई थी। इस प्रकार लक्ष्य की प्राप्ति और परिचालन हेतु अधिक, पोतों को इस प्रमुख निष्पादन संकेतक (केपीआई) के तहत 'उत्कृष्ट' रेटिंग देना लक्ष्य निर्धारण में कमी का संकेत था।
- बल्क कार्गो को छोड़कर सुर्पद किया गया कार्गो केवल डेक उपयोगिता के लिए माना गया था जो कुल कार्गो का 90 प्रतिशत से अधिक बनाता था डेक स्पेस का उपयोग भी ठेका संबंधी शर्तों के अनुरूप नहीं था और पिछले वर्ष की प्राप्ति से कम था।
- परिवहन की लागत पर केपीआई को नियत करने में, स्टैण्डबाई कार्य, डाउनटाइम और रिग गतिविधि को छोड़कर (जो पोतों के कुल घंटों का 70 प्रतिशत माना गया था) केवल आपूर्ति कार्य पर वहन की गई लागत को माना गया था।
- आवर्तन से बाहर<sup>50</sup> के लिए केपीआई का पिछले वर्ष के आंकड़ों से कोई लिंक नहीं था। इस केपीआई के तहत समुद्री लॉजिस्टिक्स सेवाओं को 'सर्वश्रेष्ठ' रेटिंग प्राप्त हुई, हालांकि, किराए पर लिए गए पोतों की तुलना में स्वामित्व वाले पोत पर्याप्त डाउनटाइम पर थे।

<sup>50</sup> पूंजीगत मरम्मत नवीनीकरण, आपातकालीन स्थल जहाजघाट निरीक्षण आदि के कारण स्वामित्व वाले पोतों हेतु समय उपलब्ध नहीं था।

प्रबंधन ने बताया (जून/सितंबर 2017) कि प्रत्येक केपीआई के तहत अवरोधों/परिसीमाओं को ध्यान में रखते हुए लक्ष्य आशावादी स्तरों पर रख गये थे। पुराने समुद्रीका श्रृंखला पोतों के परिचालन को ध्यान में रखते हुए पोतों की उपलब्धता लक्ष्य 84 प्रतिशत पर रखी गई थी, जिनकी उपलब्धता कम थी। 2017-18 में, निष्पादन ठेके (पीसी) में पोतों की उपलब्धता हेतु लक्ष्य में 95 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। पोतों की अनुपलब्धता के कारण रिग प्रतिक्षा के लिए केपीआई के लक्ष्य अधिक चुनौतीपूर्ण होने चाहिए। पोतों की स्थिरता जैसे तकनीकी कारणों और अपतट प्रतिष्ठानों पर बल्क कार्गो की मांग के कारण सभी पोतों में 100 प्रतिशत बल्क कार्गो ले जाना विवेकपूर्ण नहीं था। प्रबंधन ने बताया कि कोई इष्टतम लागत जांच नहीं की गई थी। परिवहन की लागत में केपीआई को शामिल करने के लिए रक्षित और रिग परिचालन लागत का प्रस्ताव किया जाएगा। 'आवर्तन से बाहर' केपीआई पर, प्रबंधन ने उत्तर दिया कि वार्षिक सर्वेक्षणों, निवारक अनुरक्षण, सांविधिक अनिवार्यताओं आदि के आधार पर लक्ष्य नियत किये गए थे। यह भी आश्वासन दिया गया था कि लेखापरीक्षा सुझावों को दर्शाने के लिए ड्राई-डॉक स्थल और निष्पादन अनुरक्षण में सुधार किया जाएगा।

#### 7.6.1.2 पूर्वी अपतट

अपतट लॉजिस्टिक्स समुह, मुम्बई के पीसी ने पूर्वीय अपतट (ईओए) पर समुद्री लॉजिस्टिक परिचालनों (पोतों की उपलब्धता के अलावा) के निष्पादन का मूल्यांकन नहीं किया था। इसे ईओए के पीसी में भी शामिल नहीं किया गया था। इस प्रकार, पूर्वीय अपतट पर समुद्री परिचालन की निगरानी पीसी तंत्र के माध्यम से नहीं की जा रही थी।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई और सितंबर) कि ईओए अपने स्वामित्व पर चल रहा था और अपने स्वयं के संसाधनों का प्रबंधन करने की क्षमता नहीं थी और पश्चिमी अपतट की स्थापित परिसंपत्तियों हेतु एक समान सेवा स्तर करार (एसएलए) की अपेक्षा करना औचित्यपूर्ण नहीं था; केएसबी को रिगों और पोतों दोनों के क्षेत्रीय परिचालनों को आहार प्रबंधन का कार्य दिया गया था जबकि ड्रिलिंग सेवाएं, मुम्बई और अपतट लॉजिस्टिक्स

समूह (ओएलजी) रिग को परिनियोजित और पोत आवंटन को परिकल्पित और नियोजित कर रहा था।

उत्तर को अपतट गतिविधियों में अभिवृद्धि और ईएओ में परिचालनों के पैमाने और सेवा स्तर करार के लिए परिणामी अपेक्षाओं के दृष्टिकोण से देखा जाए।

#### 7.6.2. निष्पादन ठेके (पीसी) और मुख्य कार्यकारी के विशिष्ट लक्ष्यों के बीच संबद्धता का अभाव

निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन का कंपनी की एचआर नियमावली के अनुसार लक्ष्य पूर्ति से सीधा संबंध होना चाहिए। पीएमबीजी ने कार्यकारी समिति (ईसी) को प्रस्ताव दिया था (नवंबर 2008) कि नियत समय में प्रोत्साहन तय करने के लिए निष्पादन ठेके के कार्यसम्पादन पर विचार किया जाना चाहिए। यह ईसी द्वारा विधिवत रूप से अनुमोदित था। अप्रैल 2009 में, ईसी आशा करती है कि केपीआई को 2009-10 के लिए पीसी के संबंध में समग्र समझौता ज्ञापन के लक्ष्यों से जुड़ा होना चाहिए और पीआरपी संरचना के तैयार होने के बाद अंततः प्रदर्शन से संबंधित भुगतान (पीआरपी) होना चाहिए।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि, पीआरपी की संगणना के लिए व्यक्तियों द्वारा प्रस्तावित स्वीकार्य केपीआई निष्पादन ठेके (PC) और समग्र समझौता ज्ञापन (MOU) लक्ष्यों को संरेखित करने वालों के बजाय तत्कालीन नियंत्रण अधिकारी द्वारा अनुमोदित थे।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई/सितंबर 2017) कि मुख्य अधिकारियों (जीएम और ओएलजी में उपरोक्त) के पीआरपी के लिए केपीआई वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए ओएलजी के पीसी के साथ संरेखित किए गए थे।

## अध्याय 8: लेखापरीक्षा निष्कर्ष और अनुशंसा

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालन पोतों के परिनियोजन के माध्यम से कंपनी के अपतट परिचालनों के लिए एक महत्वपूर्ण सहायक सेवा है। इसमें संग्रहण, विभिन्न सामग्री/उपस्कर की आपूर्ति करना, रिगों/प्लेटफार्मों के निकट अतिरिक्त कार्यों का निष्पादन और एक स्थान से दूसरे स्थान पर रिगों को उठाकर ले जाना शामिल है। कंपनी का न्हावा में (मुंबई के निकट) अपना स्वयं का तट था, जबकि वह काकीनाड़ा में किराए के तट से परिचालित हो रहा था ।

अपने स्वयं के ओएसवी अधिगृहित करते हुए, कंपनी ने मैसर्स पिपावव शिपयार्ड को ठेका दिया था जो उनके केवल विदेशी तकनीकी सहयोगी के अनुभव के आधार पर ही चयनित किया गया था। ठेकेदार ने छः वर्षों से अधिक के विलंब से 12 ओएसवी में से केवल सात सुर्पुद किये थे। इस कारण किराए के पोतों पर निरंतर निर्भरता बनी रही। ओएनजीसी ने जून 2018 में ठेके को रद्द कर दिया ।

कंपनी के अपतट लौजिस्टिक्स समुह ने तीन वर्ष की अवधि के लिए पोत की संख्या को प्रस्तावित किया जिसमें पोत की आवश्यकता के असंगत आकलन के परिणाम स्वरूप अद्यतन वार्षिक ड्रिलिंग योजना पर विचार नहीं किया। 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान ओएसवी की आवश्यकता का आकलन करते समय अपतट रक्षा सलाहकार समूह की आवश्यकता का समावेश नहीं करने के कारण ओएसवी की कमी हुई।

पोतों के इष्टतम उपयोग और व्यवहार्य परिचालन और एनएसबी में दक्ष आपूर्ति श्रृंखला प्रबंधन को प्राप्त करने के लिए पोतों के नियत समय-निर्धारण पर परामर्शदाता द्वारा



की गई अनुशंसा कार्यान्वित नहीं किए गए, इसके परिणामस्वरूप अपतट कार्य स्थल के लिए निरर्थक यात्राएं की गईं।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि आपूर्ति कार्य हेतु मंहगे पीएसवी स्टैण्डबाई कार्य के लिए बड़ी संख्या में परिनियोजित किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप परिचालन की लागत अपेक्षाकृत अधिक हो गई। इसके अतिरिक्त तट से ले जाए जाने वाले बल्क कार्गो का पर्याप्त हिस्सा बोर्ड पर वापसी (आरओबी) के रूप में अप्राप्य वापस आ गया। अपेक्षित लॉजिस्टिक्स समर्थन प्रदान करने में विफलता के परिणामस्वरूप रिग निष्क्रिय हुए।

कंपनी के स्वामित्व वाले नए ओएसवी का डाउनटाइम पुराने किराए पर लिए गए पोतों की तुलना में अधिक था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि कंपनी के पास पोतों की मॉनिटरिंग हेतु समुद्री पेशेवरो का संवर्ग नहीं था। स्वामित्व वाले पोत भारतीय नौवहन निगम के साथ अल्पावधि ठेके के माध्यम से परिचालित और अनुरक्षित किये गए थे। ऐसे ठेकों में निष्पादन से सम्बद्ध कोई दंड नहीं था। कंपनी के पास ईंधन की खपत की निगरानी करने की कोई प्रणाली नहीं थी जो सभी किराए पर लिए गए पोतों को निःशुल्क उपलब्ध कराया गया था।

पुरानी और कमजोर बुनियादी सुविधाओं के साथ, अपर्याप्त भण्डारण सुविधाओं और स्थान संबंधी बाधाओं के कारण, न्वाहा आपूर्ति बेस (एनएसबी) अपतट प्रतिष्ठानों की बढ़ती आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सका, परिणामस्वरूप तट परिचालनों और पोत आवश्यकताओं की लागत में वृद्धि हुई। कंपनी ने अतिरिक्त आपूर्ति बेस की संभावना पर ध्यान दिया जिससे इसके कुछ परिचालनों को हस्तांतरित किया जा सके और अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार एनएसबी का एकीकृत उन्नयन किया जा सकता था, जो व्यवहार में नहीं लाया गया था। एकीकृत दृष्टिकोण के बजाय, कंपनी द्वारा तदर्थ आधार पर सिविल निर्माण कार्य किए जा रहे थे।

तट बेस पर छः घंटों के वैश्विक बेंचमार्क प्रतिवर्तन काल (टीएटी) हेतु, एनएसबी में औसत टीएटी 11:51 घंटों से 15:58 घंटों के बीच था परिणामतः टीएटी में अभिवृद्धि

की प्रवृत्ति देखी गई। काकीनाड़ा आपूर्ति बेस में, वैश्विक बेंच मार्क की तुलना में टीएटी अधिक था क्योंकि कंपनी यह सुनिश्चित करने में विफल रही कि अपेक्षित सुविधाएं यथावत थीं।

कंपनी ने पोत खपत हेतु पानी और रिगों हेतु ड्रिल वॉटर निःशुल्क प्रदान किये थे। आपूर्ति की कमी के कारण एनएसबी पानी की अपतट आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सका। एनएसबी के लिए एकीकृत पानी के एकमात्र स्रोत पाइपलाइनों में अनधिकृत पानी की निकासी की जा रही थी, जिसके परिणामस्वरूप एनएसबी को पंप किये पानी का केवल 18 प्रतिशत पानी प्राप्त हुआ। हालांकि कंपनी को वाणिज्यिक दर से स्रोत पर सम्पूर्ण पंप किए गए पानी की मात्रा के लिए भुगतान करना पड़ा। कंपनी के स्वामित्व वाले रिगों में वाटर-मेकर्स परिचालन में नहीं थे। लेखापरीक्षा में इसके उदाहरण देखे गए की रिगों के लिए पानी की आवश्यकताएं पूरी नहीं की गई थी जबकि पानी के पर्याप्त बैकलोड के साथ पोत बंदरगाह पर पहुंचे।

एनएसबी में भण्डारण प्रबंधन से संबंधित आंतरिक नियंत्रण प्रक्रिया प्रभावी नहीं थी। एसएपी प्रणाली से निगरानी में असफलता, मरम्मत के लिए बाह्य एजेंसियों को भेजी गई मदों के परिणामस्वरूप 90 दिनों के मानक के प्रति 2 वर्षों की अवधि के लिए ये वस्तुएं वापसी किए बिना शेष बनी रही। तटबेस से पोतों की मात्रात्मक सुपुर्दगी पर विचार किया गया था रिगों द्वारा अभिस्वीकृति के बावजूद आपूर्ति की गई इसके परिणामस्वरूप एचएफएचएसडी के मामले में महत्वपूर्ण विसंगतियां देखी गईं।

तटबेस पर सामग्री की प्रत्यक्ष जांच प्रभावी ढंग से नहीं की गई थी। सामग्रियों के भण्डारण उनकी संगणना और समाधान में स्वतंत्र प्रत्यक्ष जांच के दौरान महत्वपूर्ण चूकें देखी गई थीं। अपतट से लाई गई सामग्री के बैकलोड को पृथक नहीं किया गया था तथा अव्यवस्थित ढंग से संग्रहीत किया गया और उनकी स्थिति पर ध्यान दिए बिना स्क्रेप के रूप में संसाधित किया गया था।

सुरक्षा और आपातकालीन प्रतिक्रिया के संबंध में स्वामित्व और किराए पर लिए गए पोतों का परिचालन यूनाइटेड किंगडम अपतट परिचालन संघ (यूकेओओए) दिशानिर्देशों और पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस (अपतट परिचालन में सुरक्षा) के प्रावधानों के द्वारा शासित है। पोत संबंधी घटनाओं की रिपोर्टिंग (निकट दुर्घटना) कंपनी की समुद्री परिचालन नियमावली के प्रावधानों या वैधानिक आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं थी। डायनेमिक पोजिशनिंग सिस्टम जैसे सुरक्षा उपकरणों की विफलता के बाद भी पोत के परिचालन जारी रखने की अनुमति दी गई। विगत डीपी 2 प्रणाली के अपेक्षाकृत डीपी 1 प्रणाली की कम सुरक्षा आवश्यकताओं के अनुसार होने के लिए नियमावली के प्रावधानों को लचीला किया गया, जहां पोत स्थिरता प्रणाली की अतिरिक्ता सुनिश्चित की गई थी। प्रतिष्ठानों की श्रमबल और आकार देखते हुए स्थापित किए गए स्टैंडबाई पोत यूकेओओए दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं थे।

इस प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा निष्कर्षों का वित्तीय प्रभाव रु 2,021.19 करोड़ (अतिरिक्त व्यय/परिचालन लागत के कारण रु 1716.57 करोड़ तथा राजस्व हानि/कर हानि के कारण रु 304.62 करोड़ शामिल है) जो अनुलग्नक IX में दिया गया है।

### अनुशंसा

*लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अनुशंसाएँ की हैं :*

- 1. वार्षिक ड्रिलिंग योजना के संदर्भ में पोत की आवश्यकता के आकलन की समीक्षा की जानी चाहिए।*
- 2. पोतों का निश्चित समय-निर्धारण प्रस्तुत करें और ड्यूटी स्टेशनों/उपयोगकर्ताओं के साथ समन्वय करके अपेक्षित कार्गो की शीघ्र संपूर्णता के लिए योजना में सुधार करें जिससे अनावश्यक पोत यात्राओं से बचा जा सके। अपतटीय आपूर्ति जहाजों के स्थान पर आपूर्ति कार्य के लिए प्लेटफार्म सप्लाइ पोतों की तैनाती करें।*

3. डेक स्थान के इष्टतम उपयोग के लिए कार्गो ढुलाई इकाइयो (सीसीयू) के उपयोग पर विचार किया जाए। यह सुनिश्चित करें कि बल्क कार्गो लोडिंग क्षेत्र की आवश्यकताओं और पोत द्वारा खपत को पूरा करने के लिए प्रतिबंधित है।
4. पोतों को किराए पर लेने के लिए बोलियों के मूल्यांकन में एक पैरामीटर के रूप में पोतों द्वारा एचएफएचएसडी की लागत और खपत पद्यति शामिल करें।
5. तटीयबेस संचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रियाओं को अंतिम रूप दिया और कार्यान्वित किया जाना चाहिए। परिचालन को अनुकूलित करके काकीनाडा सप्लाई बेस (केएसबी) पर बदलाव के समय को कम करने के लिए मै. काकीनाडा सीपोर्ट्स लिमिटेड (केएसपीएल) के साथ समझौते के अनुरूप, कदम उठाए जाएं।
6. अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम व्यवसाय कार्य के अनुरूप न्हावा सप्लाई बेस (एनएसबी) के लिए एक एकीकृत अपग्रेडेशन योजना को तैयार करना तथा कार्यान्वित करना, और एनएसबी को एक एकीकृत सामग्री प्रबंधन गोदाम के रूप में संचालित करना। अपतटीय परिचालन के लिए पानी की समय पर और पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए वैकल्पिक विकल्पों का मूल्यांकन करें।
7. कंपनी द्वारा अपनाई गई सुरक्षा, बचाव और आपातकालीन प्रतिक्रिया मानकों का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित करें। पोत संबंधी योग्यता वाले समुद्री पेशेवरों का एक कैंडर विकसित करें।

### मंत्रालय की प्रतिक्रिया

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) ने सभी अनुशंसाओं को स्वीकार कर लिया और कंपनी को समय-बद्ध तरीके से अनुशंसाओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए (दिसंबर 2017) विशिष्ट निर्देश जारी किए।

मंत्रालय ने ओएनजीसी को निर्देश दिया कि (i) अपतटीय परिचालन के लिए सामग्री की आपूर्ति के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया तैयार करे (ii) अंतर्राष्ट्रीय मानकों तथा

सर्वोत्तम कार्य के अनुसार प्रासंगिक सॉफ्टवेयर द्वारा वस्तुसूची प्रबंधन शामिल करते हुए एनएसबी सहित अपतटीय परिचालन हेतु आपूर्ति स्थानों के आधुनिकीकरण के लिए आवश्यक कार्रवाई करे। (iii) विधियों शासकीय वातावरण के नियमों और विनियमों, बचाव एवं सुरक्षा की स्थापना का अनुपालन सुनिश्चित करें। (iv) ओएंडएम ठेकेदारों द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता की निगरानी के लिए समुद्री पेशेवरों सहित पर्याप्त श्रमबल तैनात करके अपतटीय परिचालनों को मजबूती दें ।

लेखापरीक्षा मंत्रालय की सकारात्मक प्रतिक्रिया की सराहना करता है।

**वेंकटेश मोहन**

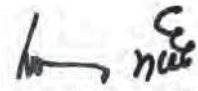
(वेंकटेश मोहन)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक)

नई दिल्ली

दिनांक : 24 जून, 2019

अद्योहस्ताक्षरित



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक : 24 जून, 2019

vuyXud



**अनुलग्नक I (अध्याय 1 में संदर्भित)**

**2002 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक प्रतिवेदन संख्या 4 "ओएनजीसी में मरीन लॉजिस्टिक सपोर्ट" में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की वर्तमान स्थिति और फोलोअप 2005 की प्रतिवेदन संख्या 6 में दर्शाया है।**

2005 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन नंबर 6 (2002 की प्रतिवेदन संख्या 4 का अनुसरण) -पारा सं. 2.3.2	वर्तमान स्थिति मई 2018 तक
<p>(i) ओएसवी की तैनाती के लिए मानदंड तय नहीं हैं आंतरिक प्रयासों के साथ-साथ बाहरी सलाहकारों की प्रतिवेदन के बावजूद, ओएसवी की तैनाती के लिए कोई मानदंड नहीं किए गए थे</p>	<p>पूर्व के अनुभव के आधार पर 1.4 पोतों प्रति कार्य स्थल किया गया था। हालाँकि रिग के लिए 1.35 पोतों का मानदंड और प्लेटफॉर्म के लिए 1.2 के रूप में अनुकूलित किया गया था, पोतों की तैनाती के अनुकूलन के लिए और गुंजाइश है। वर्तमान प्रतिवेदन के पैरा 3.2 और 5.1 में संबंधित मुद्दों पर चर्चा की गई है।</p>
<p>(ii) आई.एन.एस.ए पोतों के दीर्घकालिक चार्टर किराए के लिए दरें</p> <p>मंत्रालय ने ओएनजीसी द्वारा किराए पर लिए गए पोतों के लिए आईएनएसए के सदस्यों को चार्टर किराया दरों के लिए सुरक्षा प्रदान की थी, जो धीरे-धीरे बाजार में अस्थिरता के खिलाफ ऑपरेटरों के लिए पूरी सुरक्षा के साथ एक लागत-आधारित सूत्र में बदल गए थे।</p>	<p>वर्तमान में, कंपनी खुली प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम से पोतों को किराये पर ले रही है और बोली प्रक्रिया के माध्यम से दरों की खोज की गई है</p>
<p>(iii) अप्रत्याशित घटना खंड को अनुबंध में शामिल नहीं किया गया</p> <p>महानिदेशक (शिपिंग) द्वारा तैयार मॉडल पोत मालिकों और ओएनजीसी के बीच विरोध जिसमें पोत की आवश्यकता में पर्याप्त कमी के कारण अधिक पोतों के होने की स्थिति में अपने किराए की तारीखों के व्युत्क्रम क्रम में किराए से हटाया जा सकता है,</p>	<p>वर्तमान अनुबंधों के प्रावधानों के अंतर्गत कंपनी को बिना किसी कारण बताए बारह महीने पूरे होने के बाद अनुबंध समाप्त करने की अनुमति दी।</p>



<p>2005 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन नंबर 6 (2002 की प्रतिवेदन संख्या 4 का अनुसरण) -पारा सं. 2.3.2</p>	<p>वर्तमान स्थिति मई 2018 तक</p>
<p>ओएनजीसी द्वारा पोत मालिकों के साथ हस्ताक्षरित वास्तविक अनुबंध में इस तरह के प्रावधान को शामिल नहीं किया गया था। इसने ओएनजीसी को अपने अपतटीय परिचालन में बेड़े के आकार को कम करने के अवसर से वंचित किया।</p>	
<p><b>(iv) रक्षित कार्यों पर जहाजों की अतिरिक्त तैनाती</b> रक्षित कार्य के लिए पोतों की वास्तविक तैनाती कंपनी द्वारा अपनाए गए मानदंडों से अधिक थी।</p>	<p>रक्षित कार्य के लिए पोतों की तैनाती में कमी है। आपूर्ति कार्यों के लिए महंगा पीएसवी रक्षित कार्य के लिए तैनात किया जा रहा है। प्रतिवेदन के पैरा 3.1, 3.2 और 5.2 में इस मुद्दे पर चर्चा की गई है।</p>
<p><b>(v) आपूर्ति कार्यों पर पोतों की अपेक्षाकृत उच्च तैनाती</b> एक पोत यात्रा द्वारा संपूर्ण किए गए कार्गो की मात्रा इयूटी स्टेशनों की भंडारण क्षमता और पोतों की सुपुर्दगी क्षमता से काफी नीचे थी। इस प्रकार पोतों ने अधिक संख्या में यात्राएं कीं और इसके परिणामस्वरूप अधिक संख्या में आवश्यकता थी।</p>	<p>स्थिति अभी भी बनी हुई है। इसके अलावा, नियत समय-निर्धारण के अभाव में, पोतों को आवश्यकता से अधिक संख्या में यात्राएं करना जारी रखना पड़ेगा। प्रतिवेदन के पैरा 5.1, 5.4 और 5.5 में विस्तार से मुद्दे पर चर्चा की गई है।</p>
<p><b>(vi) वाटर-मेकर का अनुपयोग</b> अधिकांश प्लेटफार्मों और स्वामित्व वाले रिगों में, वाटर-मेकर या तो परिचालित नहीं थे या पानी का उत्पादन अपर्याप्त था। नतीजतन, अपेक्षाकृत महंगे पीने योग्य पानी की कमी को ओएसवी द्वारा वितरित आपूर्ति के माध्यम से उपयोगी बनाया गया था।</p>	<p>स्थिति अभी भी बनी हुई है। एनएसबी से प्राप्त होने वाले लगभग 70 प्रतिशत पीने योग्य पानी (पीडब्लू) की आपूर्ति स्वामित्व वाले रिगों और प्लेटफार्मों को की गयी। प्रतिवेदन के पैरा 6.3.5 पर विस्तार से चर्चा की गई है।</p>
<p><b>(vii) ईंधन के वितरण में विसंगति</b> पोतों द्वारा वितरित ईंधन की मात्रा में विसंगतियां देखी गईं और जिन्हें प्रतिष्ठापनों / रिगों द्वारा</p>	<p>वर्तमान लेखापरीक्षा के तहत अवधि के दौरान विसंगतियों को भी देखा गया और पैरा 6.4.1.1 में चर्चा की गई</p>

2005 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन नंबर 6 (2002 की प्रतिवेदन संख्या 4 का अनुसरण) -पारा सं. 2.3.2	वर्तमान स्थिति मई 2018 तक
स्वीकार किया गया	
<p><b>(viii) बल्क कार्गो का प्रहस्तन</b></p> <p>बल्क कार्गो जो बैराइट और सीमेंट से युक्त है को अपतटीय रिगों से बिना विशिष्ट आवश्यकता या मांग के लोड किया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप बोर्ड (आरओबी) पर पर्याप्त कार्गो शेष था।</p>	<p>स्थिति अभी भी बनी हुई है। प्रतिवेदन का पैरा 5.5 अप्राप्य बल्क कार्गो के मुद्दे की वर्तमान स्थिति को बताता है।</p>
<p><b>(ix) ईंधन की खपत</b></p> <p>स्वामित्व वाले ओएसवी द्वारा ईंधन की खपत किराए के ओएसवी से अधिक थी। यहां तक कि जब ओएसवी को जेट्टी / पोर्ट पर स्थापित किया गया था, तब स्वामित्व और ओएसवी द्वारा लिए गए किराए वाले पर ईंधन की खपत में व्यापक भिन्नताएं थीं।</p>	<p>पोतों द्वारा ईंधन की खपत को यात्रा से वापस आने पर प्राप्त आंकड़ों के आधार पर रिकॉर्ड किया जाता है, (यानी पोत द्वारा ईंधन की खपत = पोत पर लोड ईंधन (-) प्रतिष्ठानों के लिए दिया गया ईंधन (-) आरओबी) पोतों द्वारा ईंधन की खपत की निगरानी के लिए तंत्र का अभाव है। पैरा 5.7 वर्तमान स्थिति को सामने लाता है।</p>
<p><b>(x) ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम-असिस्टेड इम्प्रूव्ड नेवीगेशन सिस्टम का उपयोग न करने के कारण नुकसान</b></p> <p>नेविगेशन में सुधार के लिए, कार्गो और ट्रैफिक मैनेजमेंट कि रिपोर्टिंग स्थिति को बताने के लिए 1988 में स्थापित ग्लोबल सिस्टम (जीएआईएनएस) को प्रभावी उपयोग के लिए नहीं रखा गया था।</p>	<p>एसएपी प्रणाली या सॉफ्टवेयर का उपयोग अभी भी कार्गो योजना और पोतों की लोडिंग तथा तैनाती और पोतों के उपकरणों की कार्यप्रणाली की निगरानी के लिए नहीं किया जाता है। प्रतिवेदन में पैरा 5.1 और 7.1 में इस पर चर्चा की गई है।</p>
<p><b>(xi) अपतटीय आपूर्ति पोतों की अनुपलब्धता गैर-उपलब्धता</b></p> <p>स्वामित्व वाले ओएसवी का डाउनटाइम, किराये वाले ओएसवी की तुलना में अधिक था।</p>	<p>स्वामित्व वाले (पुराने और नए) पोतों का डाउनटाइम चार्टर किराया पोतों की तुलना में बहुत अधिक था। प्रतिवेदन में पैरा 5.6 में चर्चा की गई है।</p>
<p><b>(xii) परिचालकों द्वारा अपतटीय आपूर्ति पोतों का</b></p>	<p>कंपनी अपने सभी पोतों को अल्पावधि अनुबंधों</p>

<p>2005 की नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन नंबर 6 (2002 की प्रतिवेदन संख्या 4 का अनुसरण) -पारा सं. 2.3.2</p>	<p>वर्तमान स्थिति मई 2018 तक</p>
<p><b>खराब रखरखाव</b></p> <p>स्वामित्व वाले पोतों को खराब तरीके से अनुरक्षित रखा गया था।</p>	<p>(प्रदर्शन से जुड़े दंड खंड के बिना) पर परिचालन और रखरखाव के लिए एससीआई को सौंपना जारी रखा है, जो कि अति खर्चीला है। पैरा 5.6 स्वामित्व वाले पोतों के परिचालन और रखरखाव की वर्तमान स्थिति की पुष्टि करता है।</p>
<p><b>(xiii) छह पोतों की मरम्मत पर होने वाला परिहार्य व्यय</b></p> <p>नए अनुबंधों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण, ओएनजीसी को मौजूदा अनुबंध का विस्तार करने के लिए बाध्य किया गया था, हालांकि इसने ठेकेदार की ओर से पोतों के असंतोषजनक रखरखाव को संज्ञान में लिया। ओएनजीसी ने अपनी लागत पर पोतों की मरम्मत की, हालांकि अनुबंध ऑपरेटर को अपनी लागत पर पोतों की मरम्मत करने के लिए बाध्य करता है।</p>	<p>ओएनजीसी के सभी स्वामित्व वाले पोत वर्तमान में नामांकन आधार पर एससीआई के साथ ओ एंड एम अनुबंध के अधीन हैं।</p>
<p><b>(xiv) एसएपी प्रणाली में 'अपतटीय लॉजिस्टिक मॉड्यूल' का परिचय</b></p> <p>मंत्रालय ने कहा कि एसएपी प्रणाली में अपतटीय लॉजिस्टिक मॉड्यूल की शुरुआत के बाद आपूर्ति कार्यों पर ओएसवी की तैनाती, विभिन्न कार्य-स्थलों पर यात्राओं की संख्या, ईंधन की खपत, ईंधन की सपुर्दगी में विसंगतियां और बल्क कार्गो को संभालने पर प्रभावी नियंत्रण होगा। हालांकि एसएपी प्रणाली में 'अपतटीय लॉजिस्टिक्स मॉड्यूल' की प्रभावकारिता का परीक्षण लेखापरीक्षा में किया जाता रहा।</p>	<p>एसएपी प्रणाली या सॉफ्टवेयर का उपयोग अभी भी कार्गो योजना, लदान, पोत की तैनाती और पोतों के उपकरणों की कार्यप्रणाली की निगरानी के लिए नहीं किया जाता है। प्रतिवेदन में पैरा 5.1 पर इस पर चर्चा की गई है।</p>

## अनुलग्नक- II (पैरा 4.2.2 में निर्दिष्ट)

टैंकर बी.सी.टी चटर्जी की अनुपलब्धता के कारण ओएमसी से महंगे एचएफएचएसडी की खरीद पर अतिरिक्त व्यय का वक्तव्य

क्रम सं.	विवरण	मात्रा केएल में	रकम ₹ में
1	नवंबर 2015 से दिसंबर 2016 के दौरान ओएमसी से खरीदे गए एचएफएचएसडी की वास्तविक मात्रा	150810	
2	एनएसबी (ओसीएम) से अपतटीय आपूर्ति करने के लिए आवश्यक एचएफएचएसडी की मात्रा, न्हावा टेकरों की समुद्री यात्रा के दौरान आवागमन प्रति माह* 8 (अनुबंध अवधि के दौरान किए गए समुद्री यात्रा की वास्तविक संख्या) एमआरपीएल - में एक माह में 6 दिन के माध्यम से एचएफएचएसडी आपूर्ति की। *750 केएल प्रति दिन पोतों के माध्यम से अपतटीय को आपूर्ति की।	36000	
3	टैंकर से एचएफएचएसडी को उतारने तथा बार्जों में अपलोडिंग में लगने वाला समय महीने में 10 दिन *300 केएल *कुल महीना नवंबर 2015 से दिसंबर 2016 तक = 14 महीने *3000	42000	
	कुल योग	(-)78000	
4	टैंकर के डाउनटाइम के कारण उच्च दर पर ओएमसी से खरीदी गई अतिरिक्त मात्रा	72810	
5	विभेदक दर ₹22448 प्रति केएल [ओएमसी दर (-) एमआरपीएल दर यानी ₹ 50340 (-) ₹31581]]		22448
6	एचएफएचएसडी पर अतिरिक्त व्यय - ओएमसी से खरीद अतिरिक्त मात्रा * ₹ की दर में अंतर		163,44,38,880
	बार्ज रक्षित शुल्क		
7	टैंकर के डाउनटाइम दिन		57 days

2019 की प्रतिवेदन संख्या 7

8	प्रति दिन बार्ज का किराया शुल्क + सेवा कर 15 प्रतिशत + पानी की आपूर्ति लागत + एचएफएचएसडी बार्ज की आपूर्ति		2,71,189
9	57 दिनों तक बार्ज की स्थायी लागत		1,54,57,773

## अनुलग्नक- III (पैरा 5.1 में संदर्भित)

## पीएसवी द्वारा की गई अतिरिक्त यात्राएं

रिग का नाम	कितनी बार पोतों ने रिग का दौरा किया	रिग की उपलब्धता 2016-17	कितने सप्ताह रिग उपलब्ध रहा	सलाहकार प्रतिवेदन में 2.5 यात्राओं सप्ताहों अपेक्षित पोत यात्राएं (ड)	अतिरिक्त यात्राएं
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ड)	(ख-ड)
वाल ड्रिलर	209	365	52	130	79
परमेश्वर	192	365	52	130	62
एमसी टॉक	185	365	52	130	55
वर्च्यू-1	179	365	52	130	49
डी विजन	176	365	52	130	46
एच वार्ड	162	365	52	130	32
जे स्टार	157	365	52	130	27
एस/ज्योति	151	365	52	130	21
ईडी हाल्ट	150	365	52	130	20
एस/किरण	150	365	52	130	20
एबीएएन-3	149	365	52	130	19
चित्रा	147	365	52	130	17
एस/शक्ति	145	365	52	130	15
डीएस फोसिल	144	305	44	109	35
एस/गौरव	144	365	52	130	14
चारु	142	365	52	130	12
				कुल अतिरिक्त यात्राएं	523

**अनुलग्नक IV (पैरा 5.1 में संदर्भित)  
कंपनी की अतिरिक्त यात्राओं की लागत**

<b>पोत की लागत</b>		
अतिरिक्त यात्राएं	523	यात्राएं
प्रति यात्रा अपतटीय पर टीएटी	8.23	दिन
सभी अतिरिक्त यात्रा के लिए अपतटीय पर टीएटी	4304.29	दिन
2016-17 में पीएसवी की दैनिक औसत दर	7592	प्रति दिन यूएस डालर
अतिरिक्त यात्राओं के दौरान कुल पोत लागत	32678169.68	यूएस डालर
औसत विनिमय दर यूएस डालर/आईएनआर 2016-17 - \$ =₹ 67.09	67.09	
₹ में कुल पोत लागत	2192378404	(₹)
	<b>219.24</b>	<b>(₹) करोड़</b>
<b>ईंधन की लागत (पोतों को एचएफएचएसडी आपूर्ति)</b>		
प्रति यात्रा औसत ईंधन खपत	7.25	किली. प्रति दिन
स्रोत एनएसबी 2016-17 की वार्षिक प्रतिवेदन		
प्रति यात्रा दिनों की औसत संख्या	8.23	दिन
2016-17 के दौरान ईंधन की दर	50267	₹ प्रति किली.
अतिरिक्त यात्राओं की संख्या	523	यात्राएं
अतिरिक्त यात्राओं हेतु ईंधन लागत	1568637154	(₹)
	<b>156.86</b>	<b>(₹) करोड़</b>
<b>कुल लागत (पोत लागत+ईंधन लागत )</b>	<b>376.10</b>	<b>(₹) करोड़</b>

## अनुलग्नक-V (पैरा 5.1 में संदर्भित )

रिगों की अधिकार क्षमता के बदले ईंधन पहुंचाने के लिए रिग का दौरा करने वाले पोतों की संख्या को दर्शाने वाला वक्तव्य

रिग का नाम	औसत मात्रा जिसे प्रति दिन की आवश्यकता परिचालन बाधाओं पर विचार करके समय पर संग्रहीत किया जा सकता है (दिनों में)	रिग की भंडारण क्षमता पर विचार करते हुए एक वर्ष में अपेक्षित यात्राओं की संख्या	ईंधन और अन्य कार्गो की डिलिवरी के लिए पोत द्वारा कितनी बार दौरे किये गये
वाल ड्रिलर	30	12	209
वर्च्यू-1	31	12	179
एम-1161	24	15	170
एच वार्ड	31	12	162
जे स्टार	20	19	157
एस/ज्योति	25	15	151
ईडी हॉल्ट	25	15	150
एस/किरण	25	15	150
चित्रा	40	10	147
एस/शक्ति	75	5	145
डीएस फोसिल	26	15	144
चारु	26	14	142
टीआर-2	25	15	139
एबीएन-4	30	12	114
एस/उदय	58	6	104
एक्टीनीया	24	15	94
जेटी ऐंजल	24	15	94
डीएस फॉरच्यून	30	12	92
छाया	36	11	86
एबीएन आईस	145	3	68
परमेश्वरा	22	17	78
विवेक-1	16.66	22	57
विवेक -2	28	14	43
कुल		301	2875



## अनुलग्नक VI (पैरा 5.2 में देखें)

रक्षित कार्यों हेतु पीएसवी की परिनियोजन के कारण अतिरिक्त लॉजिस्टिक परिचालन  
लागत

क्रम सं.	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
1	सेवाकर सहित यूएस डालर में पीएसवी की दैनिक दर	11582	14416	15416	11685	7626
2	विनिमय दर	54.45	60.5	61.15	65.46	67.09
3	रू में पीएसवी की दैनिक दर (1)×(2)	630639.9	872168	942688.4	764900.1	511628.34
4	सेवाकर सहित यूएस डालर में ओएसवी की दैनिक दर	7925	7925	7925	9101	5527
5	विनिमय दर	54.45	60.5	61.15	65.46	67.09
6	रूपये में ओएसवी की दैनिक दर (4) x (5)	431516.25	479462.5	484613.75	595751.46	370806.43
7	पीएसवी और ओएसवी की दैनिक दर में अन्तर (3)-(6)	199123.65	392705.5	458074.65	169148.64	140821.91
8	उपलब्ध पीएसवी दिनों की संख्या	344	351	339	349	310
9	ओएसवी के स्थान पर पीएसवी को किराये पर लेने के कारण अतिरिक्त भुगतान (7) x (8)	68498535.6	137839630.5	155287306.4	59032875.36	43654792.1
10	रक्षित कार्यों को करते हुए पीएसवी की संख्या	3.33	1.69	3.52	7.99	7.74
	कुल ₹ (9) x (10)	228100123.5	232948975.5	546611318.4	471672674.1	337888090.9
					<b>कुल योग ₹</b>	<b>181,72,21,182</b>

## अनुलग्नक VII क (पैरा 6.1.1 में देखें)

## एनएसबी पर अतिरिक्त टीएटी के कारण अतिरिक्त परिचालन लागत

वर्ष	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
वैश्विक बेंचमार्क (घंटों में)	6	6	6	6	6
पायलट (घंटे) के बिना एनएसबी पर टीएटी	11.51	12.45	12.94	13.67	15.58
वैश्विक बेंचमार्क से अतिरिक्त समय	5.51	6.45	6.94	7.67	9.58
यात्राओं की संख्या	1372	1264	1327	1422	1360
सभी यात्राओं हेतु घंटों में अतिरिक्त समय	7560	8153	9209	10907	13029
अतिरिक्त दिन	315	340	384	454	543
यूएस डालर में पीएसवी दर	13955	13955	13955	13955	7625
यूएस डालर में अतिरिक्त लागत	4395662	4740514	5354871	6341815	4139358
यूएस डालर से रुपये में विनिमय दर	54.45	60.49	61.14	65.46	67.08
रुपये में अतिरिक्त लागत	239343806	286753662	327396797	415135201	277668157
<b>कुल अतिरिक्त लागत ₹</b>					<b>154.63 करोड़</b>

## अनुलग्नक VII ख (पैरा 6.1.2 में संदर्भित )

## केएसवी पर अतिरिक्त टीएटी के कारण अतिरिक्त परिचालन लागत

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
पायलटेज (घंटें) को छोड़कर केएसवी पर टीएटी	19.81	16.81	17.78	16.26	16.11
वैश्विक बेंचमार्क से अतिरिक्त समय	13.81	10.81	11.78	10.26	10.11
यात्राओं की संख्या	203	228	234	174	193
सभी यात्राओं के लिए घंटों में अतिरिक्त समय	2803.43	2464.68	2756.52	1785.24	1951.23
अतिरिक्त दिन	117	103	115	74	81
वर्ष के दौरान कम से कम पोत किराया दर (डालर)	8202	8202	10416	10568	8050
यूएस डालर में अतिरिक्त लागत	958072	842304	1196330	786101	654475
विनिमय दर यूएस डालर से ₹ आई.एन.आर तक	54.45	60.49	61.14	65.46	67.08
रूपये में अतिरिक्त लागत आई.एन.आर में	52167031	50950993	73143597	51458150	43902187
₹ कुल अतिरिक्त लागत					27.16 करोड़

## अनुलग्नक VIII (पैरा 6.3.1 में संदर्भित)

अपतटीय परिचालन के लिए पीने योग्य पानी/ड्रिल पानी की आपूर्ति दर्शाता विवरण

वर्ष	(वितरीत) पीने योग्य पानी	(वितरीत) ड्रिल पानी	(वितरीत) कुल अपतटीय	पोत की खपत	कुल अपतटीय आवश्यकता	स्वामित्व वाली रिग हेतु आपूर्ति	प्लेटफार्म के लिए आपूर्ति	कुल आपूर्ति पीडब्ल्यू के लिए अपने रिग/प्लेट फार्मों को आपूर्ति पीडब्ल्यू का %
2012-13	109883	259421	369304	102679	471983	36571	48691	77.59
2013-14	76293	217701	293994	95587	389581	27238	25515	69.15
2014-15	62831	234390	297221	101297	398518	34708	6075	64.91
2015-16	48071	215599	263670	122403	386073	30287	3697	70.70
2016-17	68368	242702	311070.2	102198	413268	33916	9540.7	63.56

## अनुलग्नक IX (अध्याय 8 में संदर्भित)

## प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के पैरा वार वित्तीय प्रभाव (₹ करोड़ में)

पैरा सं.	शीर्षक	मौद्रिक प्रभाव
<b>अतिरिक्त व्यय / संचालन की लागत</b>		
3.2	पीएसवी के स्थान पर ओएसवी की आवश्यकता को कम करने के निर्णय से परिचालन की लागत में वृद्धि होती है	25.99
4.2.2	नामांकन आधार पर किराए पर लिए गए पोतों का उप-इष्टतम निष्पादन, हाई फ्लैश हाई स्पीड डीजल (एचएफ-एचएसडी) की खरीद में प्रमुखता	164.98
4.2.3	एचएफएचएसडी की आपूर्ति के लिए दो नौकाओं की अ-तैनाती	307.58
5.1	पातों के समय निर्धारण पर सलाहकार की अनुशंसा को लागू नहीं करने से लादान परिचालन की लागत में 10 376.10 करोड़ की वृद्धि हुई	376.10
5.2	अतिरिक्त आपूर्ति के लिए प्लेटफॉर्म सप्लाइ वेसल्स (पीएसवी) की तैनाती (181.72 करोड़ (+) 395.28 करोड़ (रिग निष्क्रिय लागत))	577.00
5.7	मै. शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इण्डिया के माध्यम से नामांकन आधार पर परिचालित नए पोतों का उच्चतम डाउनटाइम	7.36
5.9	अपतटीय लादान सहायता की कमी के कारण रिग्स की निष्क्रियता	30.84
6.1	बेस पर पोतों का बदलाव का समय क) एनएसबी में पोतों के अतिरिक्त समय पर 154.63 करोड़ का अतिरिक्त व्यय	154.63
	ख) काकीनाडा आपूर्ति बेस पर बदलाव का समय	27.15
6.3.2	बेस पर ड्रिल और पीने योग्य पानी का स्रोत	7.99
6.3.3.	भूमि पर और रिग्स / ड्रिल जहाजों में टैंकों में पानी के भंडारण की उपलब्धता	22.34
6.3.4.	कंपनी के परिचालनों पर पानी की कमी का प्रभाव	10.83
6.3.5.	ओएनजीसी के स्वामित्व वाले रिग्स और प्लेटफार्मों द्वारा पीने	2.28

	योग्य पानी की खपत	
6.4.1	वितरित और स्वीकृत ईधन की मात्रा में विसंगति	1.5
	<b>कुल</b>	<b>1716.57</b>
<b>परित्यक्त राजस्व / ब्याज की हानि</b>		
6.2	एनएसबी के उन्नयन में देरी (श्रमबल लागत में बचत)	262.87
6.2	वैकल्पिक आधारित आपूर्ति आधार स्थापित करने में विलंब (बचत की सीमा)	41.75
	<b>कुल</b>	<b>304.62</b>
	<b>कुल योग पर प्रभाव रू में</b>	<b>2021.19</b>



i kfj Hkkf"kd 'kCnkoyh





## पारिभाषिक शब्दावली

शब्द	अर्थ
एंकर हैंडिंग टग तथा सप्लाई (एएचटीएस) पोत	एएचटीएस पोतों द्वारा रिगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर रस्सियों के साथ विचेंज से बांधती है और जिसमें चरखी होती है जो रिग के एंकर को उठाने और स्थिर करने में उपयोग की जाती है।
संपत्ति	यह एक ऐसी इकाई को संदर्भित करता है जो मौजूदा कुओं से तेल और प्राकृतिक गैस के उत्पादन में शामिल है और उपभोक्ता के लिए प्रसंस्करण और आपूर्ति के लिए तेल और गैस का परिवहन करती है।
बेसिन	पृथ्वी को अपरी सतह में एक दबाव है जहां तलछटी सामग्री वर्षों से जमा होती है।
बोली मूल्यांकन मानदंड	बोली मूल्यांकन मानदंड एक मानक या परीक्षण है जिसका उपयोग सबसे लाभप्रद बोली / प्रस्ताव का चयन करने के लिए बोली / प्रस्ताव के मूल्यांकन में किया जाता है जो आवश्यकताओं को पूरा करता है और अधिक सर्वोत्तम मूल्य प्रदान करता है।
डेडवेट टन भार (डीडब्ल्यूटी)	डेडवेट टन भार एक पोत के भार वहन क्षमता का एक उपाय है, और इसमें जहाज का वजन शामिल नहीं है।
निश्चित समझौता	एक निश्चित खरीद समझौता एक कानूनी दस्तावेज है जो किसी व्यवसाय की खरीद / बिक्री के लिए शर्तों को रिकॉर्ड करता है। यह खरीदार और विक्रेता के बीच पारस्परिक रूप से बाध्यकारी अनुबंध है।
प्रगति	तेल या प्राकृतिक गैस का उत्पादन शुरू करने के लिए खोज, ड्रिलिंग और संबंधित गतिविधियों के बाद।
डायनेमिक पोजिशन	डायनेमिक पोजिशन एक कंप्यूटर-नियंत्रित प्रणाली है जो अपने स्वयं के प्रोपेलर और थ्रस्टर्स का उपयोग करके किसी पोत की स्थिति और शीर्ष को स्वचालित रूप से बनाए रखने के लिए है।
आपातकालीन प्रतिक्रिया और बचाव पोत संघ (ईआरआरवी)	एक उद्देश्य-निर्मित <b>बचाव पोत</b> , जो अपतटीय प्रतिष्ठानों में भाग ले रहा है। एक ईआरवीवी को युक्तिपूर्ण समिश्रित, संवर्धित उत्तरजीविता प्रतिग्रहण और चिकित्सा के बाद देखभाल की सुविधा, कला नौवहन / संचार उपकरण की स्थिति और गंभीर मौसम में संचालन करने में सक्षम <b>बचाव</b> क्राफ्ट का संयोजन करना चाहिए।

कार्यकारी समिति	कार्यकारी समिति में निगम के पूरे समय के रोजगार में अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक और निदेशक शामिल होते हैं और उन्हें निगम के कार्य के हित में बोर्ड स्तर से नीचे के अधिकारियों के लिए निहित शक्तियों को उप-अधिकृत करने के लिए अधिकृत किया जाता है। उनके पास रणनीतिक मुद्दों पर पूरी शक्तियां हैं
अन्वेषण	स्थलाकृतिक सर्वेक्षण, भूगर्भिक अध्ययन, भूभौतिकीय सर्वेक्षण, भूकंपीय सर्वेक्षण और ड्रिलिंग कुओं सहित तेल और / या प्राकृतिक गैस की खोज।
खतरनाक अपशिष्ट	खतरनाक अपशिष्ट का अर्थ किसी भी अपशिष्ट से है, जो किसी भी भौतिक, रासायनिक प्रतिक्रियाशील, विषाक्त, ज्वलनशील, विस्फोटक या संक्षारक विशेषताओं के कारण खतरे का कारण बनता है या जिससे स्वास्थ्य या पर्यावरण के लिए खतरा होने की संभावना है
मुख्य निष्पादन सूचक (केपीआई)	केपीआई एक मात्रात्मक माप है जिसका उपयोग निष्पादन के उद्देश्यों को पूरा करने में किसी संगठन, कर्मचारी आदि की सफलता का मूल्यांकन करने के लिए किया जाता है
तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) दिशानिर्देश	तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) भारत में एक विनियामक और तकनीकी निदेशालय है। इसे 1986 में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा तेल उद्योग के लिए सुरक्षा मानकों को तैयार करने और लागू करने के लिए स्थापित किया गया था।
आर्वतन से बाहर	जहाजों के लिए आर्वतन की अवधि का अर्थ है कि जहाज नियमित संचालन में नहीं हैं। इसे आम तौर पर निष्क्रिय समय के रूप में जाना जाता है।
पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान संघ (पीसीआरए)	पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान संघ (पीसीआरए) 1978 में भारत में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के तत्वावधान में भारत में स्थापित एक संगठन है जो अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों में ऊर्जा दक्षता को बढ़ावा देने में लगा हुआ है।
रिग	एक उपकरण जो एक अच्छी तरह से बोर ड्रिलिंग के लिए उपयोग किया जाता है। विभिन्न प्रकार के रिग्स हैं जैसे जैक-अप रिगों, फ्लोटों फर्स, मॉड्यूलर रिगों इत्यादि।
रिग टो ड्यूटी	पोत का उपयोग रिगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए

	किया जाता है।
सेवा स्तर समझौता	सेवा स्तर समझौता एक सेवा प्रदाता और संपत्ति के बीच एक अनुबंध है। यह सेवा प्रदाता के लिए प्रदर्शन मानकों को परिभाषित करता है।
सिंथेटिक तेल आधारित मिट्टी	गैर-जलीय, जल-आंतरिक (क्रम बदलना) पायसन मिट्टी जिसमें बाहरी चरण तेल में के बजाय एक सिंथेटिक तरल पदार्थ होता है। इसमें और अन्य छोटे बदलावों से अपतटीय उपयोग के लिए पर्यावरणीय रूप से स्वीकार्य मिट्टी में सिंथेटिक तरल पदार्थ बनाए हैं
बेस पर बदलाव का समय	किसी पोत के आने और बंदरगाह से निकलने के बीच का समय; अक्सर पोर्ट दक्षता के उपाय के रूप में उपयोग किया जाता है।
थ्रस्टर्स	ढका हुआ थ्रस्टर्स (बो थ्रस्टर और स्टर्न थ्रस्टर्स) एक ट्रांसवर्सल प्रोपल्शन डिवाइस है, जिसे पोत या बार्ज के बो या स्टर्न पर लगाया या इसे और अधिक ढकने योग्य बनाने के लिए बनाया जाता है।



© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)

