

अध्याय 3: पोत के लिए योजना बनाना

कंपनी लॉजिस्टिक्स 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
पश्चिमी अपतट					
अनुमोदित संख्या	65	68	62	62	57
वास्तविक संख्या	44	40	47	58	57
कमी	21	28	15	4	0
पूर्वी अपतट					
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 मील⁴ 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 ⁵	प्रति रिग एक पोत
विकास स्थान ⁶	प्रति रिग आधा पोत (5 समुद्री मील के रेडियस में 2 रिग)
प्रक्रिया कॉम्प्लेक्स ⁷	प्रति प्रक्रिया कॉम्प्लेक्स एक पोत

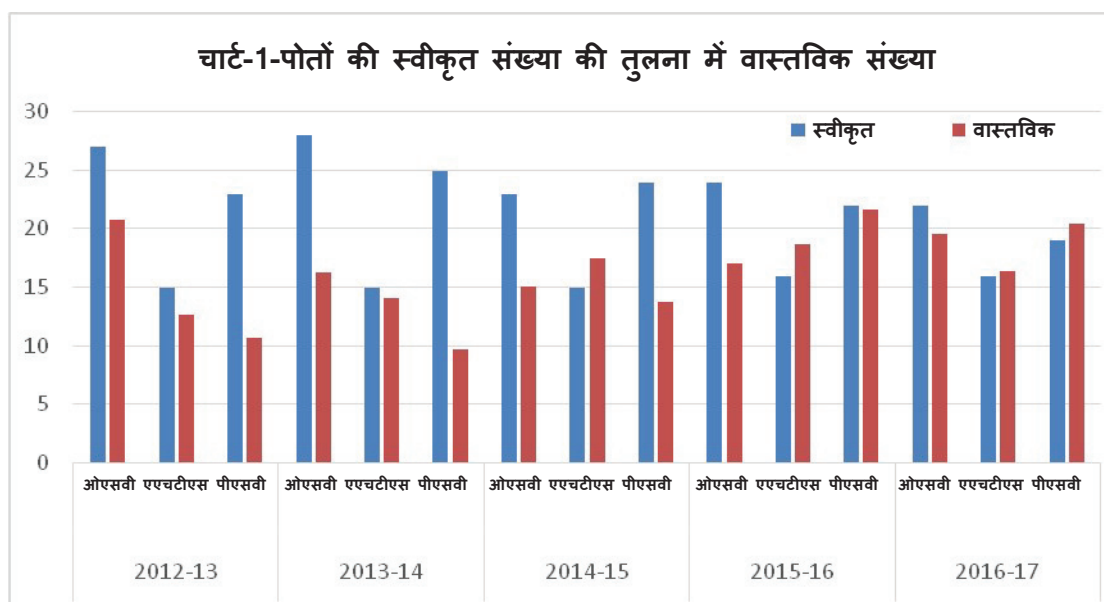
⁴ नौटिकल मील (एनएम) समुद्र पर दूरी मापने में उपयोग की जाने वाली इकाई है, 1 एनएम=1.852 किलोमीटर

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

⁶ 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।

⁷ 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:

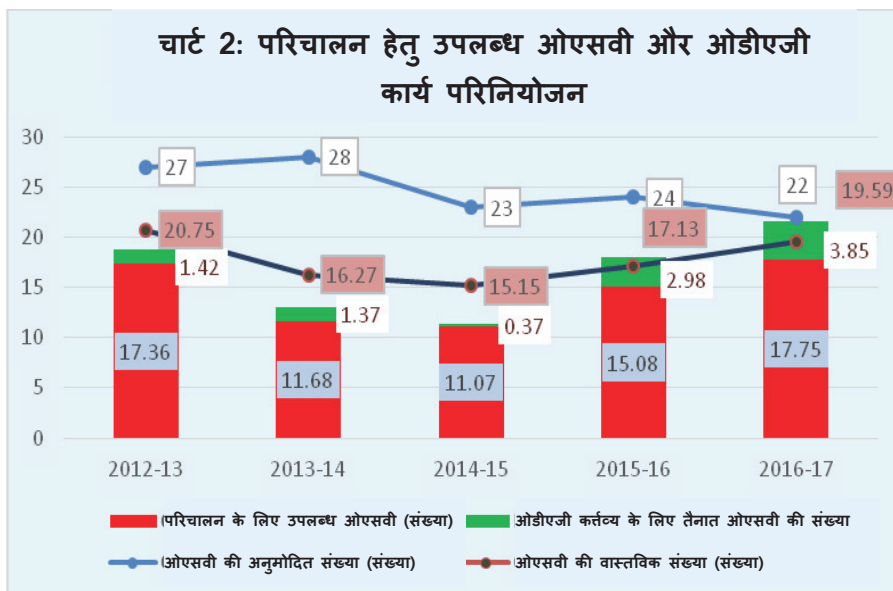


ओ.एस.वी: अपतट सहायता पोत; एचटीएस: एंकर हैडलिंग टग सह आपूर्ति पोत; पीएसवी: प्लेटफॉर्म आपूर्ति पोत

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 कारकों 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 प्रतिष्ठापनों की गश्त लगाने के लिए 2006-07 से अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह (ओडीएजी⁸) 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 सुपुर्दगी 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

⁸सरकार 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 पोतों की 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 10.69⁹ (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।

⁹ 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 समूहों¹⁰ 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 योजना¹¹ 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।

¹⁰ अपतटीय प्लेटफॉर्मों और अन्य प्रतिष्ठानों के लिए सम्पत्ति और ड्रिलिंग रिग्स आवश्यकता के लिए ड्रिलिंग सेवाएं।

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

