

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 बेड़े 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) पूरा¹² कर लिया था। चूँकी 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

¹² 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 प्रतिक्षित 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 पडा 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 में 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 दौर 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 सुपुर्दगी¹³ 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।

¹³ 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 बाजों 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)¹⁴ 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 बाजों को

¹⁴ 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 ₹307.58¹⁵ 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।

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

पोत आपूर्ति ज्वेलफार्म (पीएसवी)

