

### 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 सपुर्द किए गए कार्गो की मात्रा ड्यूटी 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>(viii) बल्क कार्गो का प्रहस्तन</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>(ix) ईंधन की खपत</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>पातों 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>(x) ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम-असिस्टेड इम्प्रूव्ड नेवीगेशन सिस्टम का उपयोग न करने के कारण नुकसान</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 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>(xi) अपतटीय आपूर्ति पोतों की अनुपलब्धता गैर-उपलब्धता</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>(xii) परिचालकों द्वारा अपतटीय आपूर्ति पोतों का</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 टैकरों 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		<b>1,54,57,773</b>

## 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 हॉल्ट	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 स्रोत एनएसबी 2016-17 की वार्षिक प्रतिवेदन	7.25	किली. प्रति दिन
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 फॉसिल	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 )

## केएसबी पर अतिरिक्त टीएटी के कारण अतिरिक्त परिचालन लागत

विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
पायलटेज (घंटों) को छोड़कर केएसबी 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	<b>54.45</b>	<b>60.49</b>	<b>61.14</b>	<b>65.46</b>	<b>67.08</b>
रूपये में अतिरिक्त लागत आई.एन.आर में	<b>52167031</b>	<b>50950993</b>	<b>73143597</b>	<b>51458150</b>	<b>43902187</b>
₹ कुल अतिरिक्त लागत					<b>27.16 करोड़</b>

**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 आपूर्तित पीडब्ल्यू के लिए अपने रिग/प्लेट फार्मों को आपूर्तित 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 सप्लाई 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 ईंधन 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 रु में</b>	<b>2021.19</b>