

अध्याय 8: लेखापरीक्षा निष्कर्ष और अनुशंसा

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

समुद्री लॉजिस्टिक्स 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 लॉजिस्टिक्स समूह 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 ट्रिलिंग 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 गई।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि आपूर्ति कार्य हेतु मंहगे पीएसवी स्टैंडबाई 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 पेशेवरों 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 कि रिगों के लिए पानी की आवश्यकताएं पूरी नहीं की गई थी जबकि पानी के पर्याप्त बैकलॉड 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 बैकलॉड 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 स्टैण्डबाई 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 सपूर्दगी 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 पद्धति 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

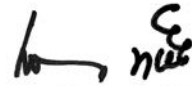
(वेंकटेश मोहन)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक)

नई दिल्ली

दिनांक : 24 जून, 2019

अद्योहस्ताक्षरित



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक : 24 जून, 2019