

### 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 महत्वपूर्ण 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 पड़ी जिस कारण कंपनी को ₹ 163.44 करोड़ की अतिरिक्त लागत व्यय करना पड़ा। 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 कार्गो 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 जाएं।
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. कंपनी द्वारा अपनाई 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 कंपनी को विशिष्ट निर्देश जारी किए (दिसम्बर 2017)।

मंत्रालय ने कंपनी 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।