

अध्याय-5

राजस्व प्रबंधन

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- कंपनी द्वारा जुलाई 2019 से अगस्त 2022 की अवधि के दौरान ₹ 17.42 लाख की अतिरिक्त विद्युत प्रभार की धनराशि एकत्र की गयी थी एवं इसे शासकीय खाते अथवा डिस्कॉम के खाते में जमा न करा कर कंपनी द्वारा अनधिकृत रूप से अपने पास रख लिया गया था।
- कंपनी द्वारा कार्यालय भवन के लिए भुगतान किए गए किराए पर सेवा कर/जीएसटी का भुगतान सुनिश्चित नहीं किया गया।
- कम यात्रियों के कारण मार्च 2019 (परियोजना के आरम्भ) से 2023-24 की अवधि में कंपनी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में किए गए अनुमानों के अनुरूप परिचालन से राजस्व प्राप्त नहीं किया जा सका था।
- कंपनी द्वारा वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों से प्राप्त होने वाले राजस्व के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका था क्योंकि वाणिज्यिक उपयोग के लिए उपलब्ध सम्पूर्ण स्थान को पट्टे पर नहीं दिया जा सका था।
- उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कंपनी को 'संपत्ति विकास' के लिए उपलब्ध कराई जाने वाली भूमि अक्टूबर 2013 में चिन्हित की गयी थी, परन्तु कंपनी को यह भूमि आठ साल से अधिक समय व्यतीत हो जाने के उपरांत अप्रैल 2022 में उपलब्ध करायी गयी थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा 'संपत्ति विकास' हेतु प्राप्त 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के उपरांत भी नहीं किया गया था।

मेट्रो परियोजनाओं द्वारा संपत्ति विकास के माध्यम से राजस्व सृजन एक वैश्विक अभ्यास है, क्योंकि मेट्रो परियोजनाओं के निर्माण में अत्यधिक पूंजी शामिल होती है एवं सरकारी सब्सिडी के बिना वित्तीय रूप से टिकाऊ बने रहने का एकमात्र तरीका नॉन-फेयर बॉक्स से राजस्व प्राप्त करना होता है जिसमें संपत्ति विकास गतिविधियां यथा विज्ञापन, खुदरा बिक्री, मेट्रो स्टेशनों पर अचल संपत्ति आदि मुख्य स्रोत हैं।

नॉन-फेयर बॉक्स राजस्व से संबंधित संपत्ति विकास और विज्ञापन व्यवसायों से राजस्व सृजन के लिए कंपनी में एक 'संपत्ति विकास प्रकोष्ठ' गठित है।

यह कंपनी द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, राजस्व सृजन के लिए कार्य योजना अथवा 'आरक्षित मूल्यों' के अनुमान के लिए अध्ययन करता है। लेखापरीक्षा द्वारा कंपनी के वित्तीय प्रबंधन की समीक्षा की गयी एवं उसके निष्कर्षों को अग्रेतर प्रस्तारों में प्रस्तुत किया गया है।

5.1 विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित वित्तीय उपलब्धियों को कंपनी द्वारा प्राप्त न किया जाना

परियोजना की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के लिये परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट एक मार्गदर्शक अभिलेख है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार, उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के लिए वर्ष 2019-20⁴³ में यात्रियों की संख्या 4.29 लाख अनुमानित की गई थी। लेखा परीक्षा में पाया गया कि उक्त वर्ष में वास्तविक यात्रियों की संख्या मात्र 0.54 लाख थी जो मूल अनुमान से 87.41 प्रतिशत कम थी। वर्ष-वार अनुमानित यात्रियों और वास्तविक यात्रियों का विवरण नीचे तालिका 5.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 5.1

वर्षवार यात्रियों के अनुमानित, वास्तविक और कमी का विवरण

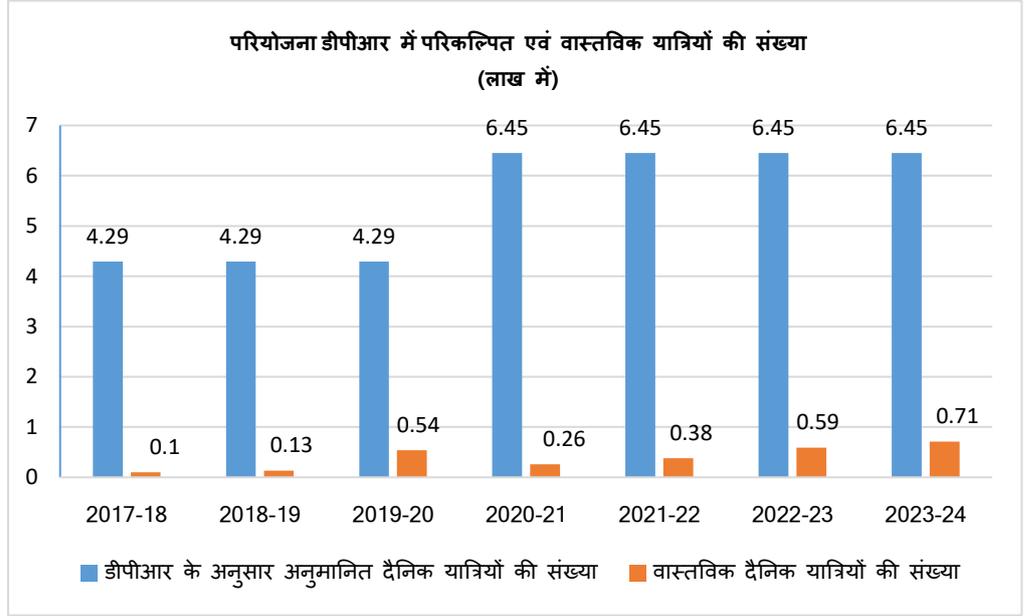
वर्ष	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार अनुमानित दैनिक यात्रियों की संख्या	वास्तविक दैनिक यात्रियों की संख्या	प्रतिशत कमी
2017-18	4,29,250	10,054	अनुपलब्ध ⁴⁴
2018-19	4,29,250	12,787	अनुपलब्ध
2019-20	4,29,250	53,782	87.47
2020-21	6,44,659	25,888	95.98
2021-22	6,44,659	37,885	94.12
2022-23	6,44,659	59,154	90.82
2023-24	6,44,659	71,016	88.98
कुल	38,66,386	2,70,566	

(स्रोत: परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और कंपनी द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े)

⁴³ उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर का संपूर्ण खंड मार्च 2019 से संचालित हो गया था।

⁴⁴ 2017-18 और 2018-19 के दौरान केवल चौधरी चरण सिंह हवाई अड्डे से चारबाग तक प्राथमिकता वाले खंड को संचालित किया गया था इसलिए यात्रियों की संख्या में कमी की गणना नहीं की गई है।

चार्ट 5.1



उपरोक्त तालिका एवं ग्राफ से प्रदर्शित होता है कि वर्ष 2019-24 की अवधि में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित यात्रियों की संख्या के सापेक्ष किसी भी वर्ष में वास्तविक यात्रियों की संख्या बहुत कम थीं, जिससे मेट्रो के संचालन से प्राप्त होने वाले राजस्व सृजन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिसका उल्लेख विस्तृत रूप से तालिका-5.2 और 5.3 में वर्णित किया गया है।

तालिका-5.2

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार परिचालन से अनुमानित राजस्व

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
फेयर बॉक्स रेवेन्यू (ए)	-	333.00	350.00	480.00	503.00	586.00	615.00
नॉन-फेयर बॉक्स रेवेन्यू (बी)	-	33.00	35.00	48.00	50.00	59.00	62.00
परिचालन से प्राप्त राजस्व (सी)=(ए)+(बी)	-	366.00	385.00	528.00	553.00	645.00	677.00

(स्रोत: विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की तालिका 14.9.1)

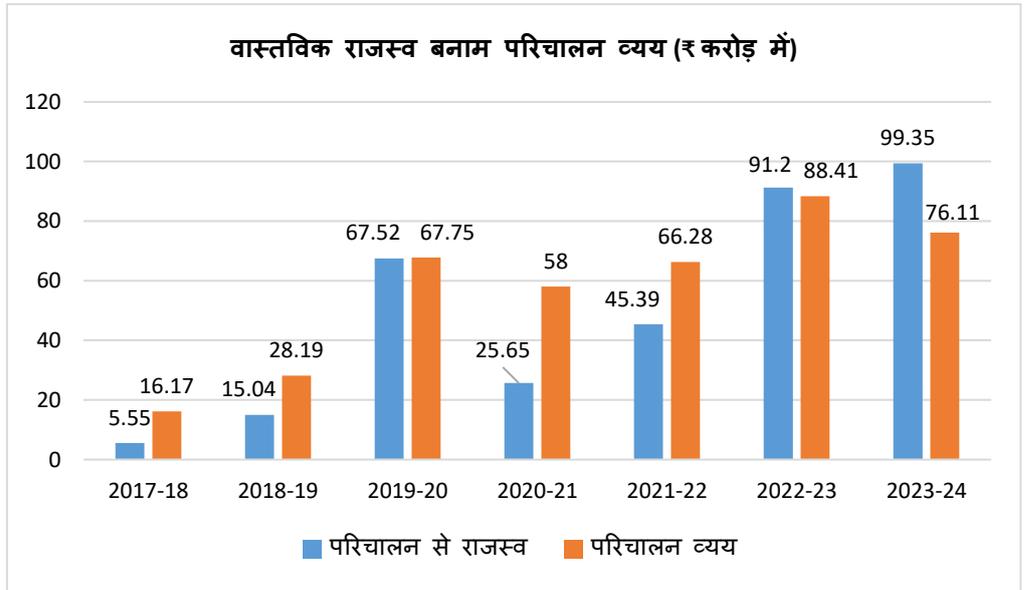
तालिका-5.3
कंपनी का वित्तीय प्रदर्शन

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
फेयर बॉक्स रेवेन्यू (ए)	4.35	10.80	54.73	15.94	35.60	66.44	77.02
नॉन-फेयर बॉक्स रेवेन्यू (बी)	1.20	4.24	12.79	9.71	9.79	24.76	22.33
परिचालन से राजस्व (सी)=(ए+बी)	5.55	15.04	67.52	25.65	45.39	91.20	99.35
परिचालन व्यय (डी)	16.17	28.19	67.75	58.00	66.28	88.41	76.11
विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमान के सापेक्ष प्राप्त राजस्व का प्रतिशत	-	4.11	17.54	4.86	8.21	14.14	14.67
परिचालन अनुपात= (डी)x100/(सी) (प्रतिशत में)	291.09	187.40	100.34	226.17	146.02	96.94	76.61

(स्रोत: कंपनी के वित्तीय विवरण)

चार्ट-5.2



उपरोक्त तालिका एवं ग्राफ से प्रदर्शित था कि कंपनी का परिचालन राजस्व वर्ष 2017-18 से वर्ष 2023-24 की अवधि में 281.62 प्रतिशत की औसत वृद्धि के साथ ₹ 5.55 करोड़ से बढ़कर ₹ 99.35 करोड़ (1690.10 प्रतिशत) हो गया था। वर्ष 2020-21 एवं वर्ष 2021-22 में कोविड महामारी की अवधि को छोड़कर संदर्भित अवधि में कंपनी के परिचालन राजस्व में निरंतर वृद्धि हुयी थी। उक्त अवधि में परिचालन व्यय में भी वृद्धि ₹16.17 करोड़ से बढ़कर ₹ 76.11 करोड़ हो गयी थी। कंपनी परिचालन राजस्व से परिचालन व्यय (वर्ष 2022-23 एवं वर्ष 2023-24 के अतिरिक्त) वहन करने में सक्षम नहीं थी।

यद्यपि कंपनी के लिए यह उत्साहजनक था कि उसने लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के पांच साल के संचालन के बाद परिचालन व्यय से अधिक परिचालन राजस्व अर्जित किया था।

अग्रेतर, कंपनी किसी भी वर्ष (2018-19 से 2023-24) में उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में किए गए अनुमानों के अनुसार परिचालन से राजस्व प्राप्त नहीं कर सकी थी तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के निर्धारित लक्ष्य का मात्र 4.11 प्रतिशत (वर्ष 2018-19) और 17.54 प्रतिशत (वर्ष 2019-20) ही राजस्व प्राप्त कर सकी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर (सितंबर 2024) में बताया गया कि उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर से प्राप्त वास्तविक राजस्व की तुलना विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व के साथ किया जाना तर्कसंगत नहीं है क्योंकि उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व की गणना पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर से आने वाले अतिरिक्त यातायात को ध्यान में रखते हुए की गई थी, लेकिन वर्तमान परिदृश्य में पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर अस्तित्व में नहीं है। शासकीय आदेश के अनुसार, मेट्रो द्वारा इक्विटी और ब्याज मुक्त अधीनस्थ ऋण से प्राप्त धनराशि के अल्पकालिक निवेश पर अर्जित ब्याज को भी लाभ और हानि के विवरण में शामिल किया जाना चाहिए। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्ष 2019 तक केवल 8 किमी. तक का एक हिस्सा खोला गया था और इसके उपरांत पूरा कॉरिडोर खोलने के बाद कोविड-19 के कारण मेट्रो का संचालन दो बार बंद रहा जिससे यात्रियों का पैटर्न पूरी तरह से अस्तव्यस्त हो गया था। कंपनी ने लखनऊ और कानपुर मेट्रो का संचालन करते हुए वर्ष 2022-23 में ₹ 167.59 करोड़ अर्जित किये हैं। जबकि, इन शहरों में मेट्रो के सुचारु परिचालन सुनिश्चित करने के लिए कुल धनराशि ₹ 157.71 करोड़ व्यय किया गया था। ये मेट्रो कैश-इन कैश-आउट के आधार पर अपना व्यय वहन करने में सक्षम थीं। हालांकि, यदि ऋण चुकौती को भी शामिल कर लिया जाए तो इन मेट्रो को घाटे में माना जाएगा, क्योंकि इन्हें लगभग ₹ 300 करोड़ चुकाने होंगे।

कंपनी द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के संबंध में कम प्राप्त राजस्व की तुलना विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व से की गयी है। अग्रेतर, अल्पकालिक निवेश पर ब्याज अर्जित करना कंपनी का नियमित व्यवसाय नहीं है ऐसी आय पूंजीगत कार्य समाप्त होने पर अर्जित होना बंद हो जाएगी।

परियोजना की व्यवहार्यता कैश-इन कैश-आउट के आधार पर नहीं तैयार की गयी थी। यद्यपि लखनऊ और कानपुर मेट्रो कैश-इन कैश-आउट के आधार पर सुचारु रूप से चल रही थीं किन्तु, किसी कंपनी का वास्तविक प्रदर्शन तभी तय होता है जब वह अपनी सभी देनदारियों के भुगतान/प्रावधान को चुकता कर देती है। उसके बाद ही अंतिम लाभ और हानि खाता कंपनी की वास्तविक स्थिति को दर्शाते हैं।

5.2 वित्तीय अनियमिततायें

कंपनी की निष्क्रियता के कारण सरकारी खजाने को सेवा कर का नुकसान उठाना पड़ा। कंपनी द्वारा गलत तरीके से विद्युत प्रभार वसूल कर उसे अपने पास रख लिया गया। इस प्रकार, कंपनी के पास विभिन्न कानूनों एवं नियमों की सही व्याख्या करने की प्रणाली का अभाव था, जिसके कारण विभिन्न वित्तीय अनियमितताएँ पायीं गयीं जिन्हें निम्नलिखित प्रस्तारों में उल्लिखित किया गया है:

5.2.1 कर चालान प्राप्त किए बिना किराये का भुगतान किये जाने से राजकोष को हानि

वित्त अधिनियम 1994 की धारा 65(105) (zzzz) के अनुसार, अचल संपत्ति को किराए पर देने हेतु कर योग्य सेवा का अर्थ है किसी अन्य व्यक्ति द्वारा किसी व्यक्ति को व्यवसाय या वाणिज्य को आगे बढ़ाने के लिए उपयोग के लिए अचल संपत्ति को किराए पर देने के संबंध में प्रदान की गई सेवा या आगे प्रदान की जाने वाली कोई सेवा है। सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की अनुसूची II के पैरा 5 में भी प्रावधान किया गया है कि अचल संपत्ति को किराए पर देना सेवा की आपूर्ति है। इसके अलावा, सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की धारा 73 (10) भुगतान न किए गए कर की मांग और वसूली के लिए समय सीमा⁴⁵ निर्दिष्ट करती है।

कंपनी द्वारा एक सोसाइटी⁴⁶ से अपने कॉर्पोरेट कार्यालय के लिए भवन किराए पर लिया गया था (फरवरी 2015) जिसका मासिक किराया ₹ 3.05 लाख था जिसपर हर तीन साल बाद 15 प्रतिशत की बढ़ोतरी होनी थी। कंपनी द्वारा सोसाइटी को फरवरी 2015 से सितंबर 2017 की अवधि के लिए ₹ 94.86 लाख का किराया दिया गया था। सोसाइटी दिसंबर 2017 तक सेवा कर/जीएसटी में अपंजीकृत थी। इसलिए सोसाइटी द्वारा न तो सेवा कर/जीएसटी की मांग की गयी और न ही कंपनी द्वारा किराये की सेवा पर सेवा कर/जीएसटी का भुगतान किया गया था तथा कंपनी द्वारा कर चालान प्राप्त किए बिना ही किराए का भुगतान किया गया था। कंपनी द्वारा कर सोसाइटी से चालान प्राप्त करने हेतु प्रयास नहीं किया गया था। सीजीएसटी अधिनियम, 2017 के अनुसार कर की वसूली/मांग तथा भुगतान नहीं किए गए कर हेतु निर्दिष्ट समय सीमा पहले ही दिसंबर 2020 में समाप्त हो चुकी थी जिससे सरकार को ₹ 14.19 लाख के सेवा कर/जीएसटी से प्राप्त होने वाले राजस्व की हानि हुयी (परिशिष्ट-VIII)।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि कंपनी सेवा प्रदाता को सभी करों और अन्य शुल्कों के साथ किराए का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थी। अनुबंध के उपनियम 2 (सी) के अनुसार कंपनी द्वारा प्रत्येक माह सोसाइटी को किराए का भुगतान अग्रिम रूप से किया जाना था। यद्यपि,

⁴⁵ जिस वित्तीय वर्ष के लिए कर नहीं चुकाया गया है/कम चुकाया गया है, उसके लिए वार्षिक रिटर्न प्रस्तुत करने की नियत तारीख से तीन वर्ष के भीतर ।

⁴⁶ स्मारक, संग्रहालयों, संस्थाओं, पार्कों व उपवनों आदि की प्रबन्धन सुरक्षा एवं संरक्षण समिति ।

कंपनी उत्तरदायी नहीं थी क्योंकि उसने अनुबंध की शर्तों एवं 'कर चालान' के अनुसार करों और अन्य शुल्कों के साथ सोसाइटी को किराए का भुगतान किया था। अग्रेतर, सेवा प्रदाता 'फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म' के अंतर्गत आता है एवं समय पर 'कर चालान' जारी करने और जीएसटी का भुगतान करने की जिम्मेदारी सेवा प्रदाता की थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा सोसायटी को कोई कर का भुगतान नहीं किया गया था। कंपनी को सोसायटी पर खुद को पंजीकृत कराने के लिए बल दिया जाना चाहिए था/शर्त रखनी चाहिए थी ताकि सोसायटी को सेवा कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाया जा सके। कंपनी ने सेवा प्रदाता पर केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सेवा कर विभाग में खुद को पंजीकृत कराने के लिए बल नहीं दिया, जिसके परिणामस्वरूप राजकोष को नुकसान हुआ।

5.2.2 वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों से विद्युत प्रभार की अतिरिक्त वसूली को राज्य सरकार को वापस न किया जाना

उत्तर प्रदेश विद्युत शुल्क अधिनियम 1952 की धारा 4 (1) के अनुसार विद्युत प्रभार का भुगतान राज्य सरकार को किये जाने का प्रावधान है। अशासकीय रेल की श्रेणी में आने के कारण कंपनी को एचवी-3बी श्रेणी के अंतर्गत विद्युत् कनेक्शन दिया गया था तथा उत्तर प्रदेश विद्युत नियामक आयोग द्वारा निर्धारित टैरिफ के अनुसार डिस्कॉम द्वारा कंपनी को अन्य शुल्कों के साथ ₹ 7.30 प्रति केवीएच की दर से विद्युत बिल निर्गत किया गया था। इसमें कुल विद्युत् बिल का 7.5 प्रतिशत की दर से 'विद्युत प्रभार' भी शामिल था। तदनुसार, कंपनी द्वारा डिस्कॉम को 'विद्युत् शुल्क' के साथ-साथ 'विद्युत् प्रभार' का भुगतान किया गया था।

यद्यपि, अपने वाणिज्यिक किरायेदारों को विद्युत बिल निर्गत करते समय कंपनी द्वारा ₹ 8.75 प्रति यूनिट की दर से 'विद्युत शुल्क' की मांग की गयी थी जिसके कारण कुल 'विद्युत बिलों' पर 'विद्युत प्रभार' का संग्रह भी बढ़ गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा विद्युत् बिलों (जुलाई 2019 से अगस्त 2022 तक) की नमूना जाँच किये जाने पर ज्ञात हुआ कि कंपनी द्वारा उच्च दर से 'विद्युत् शुल्क' संग्रहीत के कारण ₹ 17.42 लाख अतिरिक्त 'विद्युत् प्रभार' की धनराशि एकत्र की गई थी जिसका विस्तृत विवरण **परिशिष्ट-IX** में दर्शाया गया है। इस प्रकार, कंपनी द्वारा उक्त धनराशि अनधिकृत रूप से अपने पास रखी गई थी एवं सरकार अथवा डिस्कॉम को भुगतान नहीं की गयी थी।

उत्तर में कंपनी द्वारा बताया गया (अप्रैल 2025) कि कंपनी डिस्कॉम की ट्रांसमिशन और वितरण प्रणाली का उपयोग नहीं कर रही थी बल्कि, उसने अपने द्वारा निर्मित किये गए बुनियादी ढांचे का उपयोग किया था एवं कंपनी द्वारा उसका रखरखाव भी किया जा रहा था। रखरखाव की लागत वसूलने के लिए कंपनी अपने वाणिज्यिक किरायेदारों से उच्च टैरिफ वसूल कर रही थी।

कंपनी का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी ट्रांसमिशन और वितरण नेटवर्क के निर्माण और रखरखाव के लिए किए गए खर्च की वसूली के लिए उच्च टैरिफ तो एकत्र कर सकती थी परन्तु, कंपनी द्वारा एकत्र की गयी कोई भी 'विद्युत प्रभार' की धनराशि को राज्य सरकार को सीधे अथवा डिस्कॉम के माध्यम से प्रेषित किया जाना चाहिए था।

5.3 संपत्ति विकास

5.3.1 वाणिज्यिक एवं पार्किंग स्थलों से इष्टतम राजस्व प्राप्त न होना

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अध्याय 14 में परिचालन के दौरान संपत्ति विकास से अन्य राजस्व को फेयर बॉक्स राजस्व⁴⁷ का दस प्रतिशत अनुमानित किया गया था। मेट्रो स्टेशनों पर संपत्ति विकास के अतिरिक्त स्टेशनों पर पार्किंग स्थलों को पट्टे पर देकर, ट्रेनों और टिकटों पर विज्ञापन, स्टेशनों और पार्किंग स्थलों के भीतर विज्ञापन, वायडक्ट, स्तंभों और अन्य मेट्रो संरचनाओं पर विज्ञापन, कॉर्पोरेट सह-ब्रांडिंग अधिकार, मेट्रो परिसर में फिल्म शूटिंग और विशेष आयोजनों के माध्यम से राजस्व संसाधन बढ़ाया जाना था।

अभिलेखों की जांच से ज्ञात हुआ कि कंपनी द्वारा दिसंबर 2016 में आठ प्राथमिकता वाले मेट्रो स्टेशनों के 53,174.16 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों और 15,984.54 वर्ग फुट पार्किंग स्थलों को चिन्हित कर निविदा आमंत्रित की गयी थी। उक्त स्थलों से प्रति माह ₹ 42.28 लाख⁴⁸ का राजस्व अनुमानित किया गया था। पुनः दिसंबर 2018 एवं जनवरी 2019 में निविदाएँ आमंत्रित की गयी थीं। यद्यपि, जनवरी 2019 तक मात्र 6,768 वर्ग फुट⁴⁹ खाली व्यावसायिक स्थलों को कंपनी द्वारा पट्टे पर दिया गया जिससे कंपनी को ₹12.00 लाख मासिक राजस्व प्राप्त हुआ था। लेखा परीक्षा में पाया गया कि दिसंबर 2016 में आमंत्रित की गयी निविदाओं में पार्किंग स्थलों हेतु कोई निविदा प्राप्त नहीं हुयी थी तथा कंपनी द्वारा बाद में आमंत्रित की गयी निविदाओं में पार्किंग स्थलों को शामिल नहीं किया गया था। अग्रेतर, कंपनी द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के सम्पूर्ण भाग के लिए अप्रैल 2019 और जून 2021 के मध्य 1,08,684 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थानों के लिए निविदाएँ आमंत्रित की गयी थीं। तथापि, कंपनी द्वारा मात्र 45,197 वर्ग फीट (42 प्रतिशत) खाली व्यावसायिक स्थलों को पट्टे पर दिया गया था जिससे मासिक राजस्व ₹ 55.38 लाख प्राप्त हो रहा था।

लेखापरीक्षा द्वारा शेष 62,948 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों एवं 15,984.54 वर्ग फुट उपलब्ध पार्किंग स्थलों की निविदाएँ आमंत्रित करने हेतु कंपनी द्वारा कृत कार्रवाई के सम्बन्ध में माह मार्च 2025 में भी पूछा गया

⁴⁷ यात्रियों की संख्या से प्राप्त राजस्व फेयर बॉक्स संग्रह है।

⁴⁸ खाली व्यावसायिक स्थलों से ₹ 39.88 लाख और पार्किंग स्थलों से ₹ 2.40 लाख।

⁴⁹ जनवरी 2018 में वाणिज्यिक स्थल 1285 वर्ग फुट और जनवरी 2019 में 5483 वर्ग फुट था।

था। उत्तर में कंपनी द्वारा सूचित किया गया था (अप्रैल 2025) कि ₹ 12.59 लाख की मासिक आय वाले 8,751 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थान को भी फरवरी 2025 तक पट्टे पर दे दिया गया है। इस प्रकार, ₹ 33.01 लाख प्रति माह के आरक्षित मूल्य वाले 54,196 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों की नीलामी मार्च 2025 तक भी नहीं की जा सकी थी। विवरण **परिशिष्ट-X** में दर्शाया गया है। 15,984.54 वर्ग फुट उपलब्ध पार्किंग स्थलों के संबंध में पुनः निविदा आमंत्रण किये जाने के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा द्वारा पूछे जाने पर कंपनी द्वारा कोई अभिलेख/सूचना नहीं प्रदान की गयी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि वाणिज्यिक स्थलों के मौद्रिकीकरण हेतु नियमित निविदाएं आमंत्रित की जा रही हैं। कठिन प्रयासों के कारण ही कंपनी संपत्ति विकास से फेयर-बॉक्स राजस्व का 10 प्रतिशत से अधिक अर्जित करने में सफल रही है। वर्ष 2019 तक मात्र उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर का प्रथम आठ किमी खंड ही संचालित किया गया था एवं पूर्ण खंड संचालित होने के बाद संपत्ति विकास से आय में वृद्धि हुई है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्ति कंपनी के पास पहले से उपलब्ध खाली वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों जिन्हें मार्च 2025 तक पट्टे पर नहीं दिया गया था, से राजस्व प्राप्त नहीं किये जाने के सम्बन्ध में थी जबकि, कंपनी द्वारा फेयर बॉक्स राजस्व की उपलब्धि के बारे में सूचित किया गया था। परिणामस्वरूप, कंपनी संपत्ति विकास से ₹ 43.05 करोड़ (जनवरी 2016 से फरवरी 2025) की अनुमानित राजस्व की धनराशि अर्जित नहीं कर सकी थी जिसका विवरण **परिशिष्ट-X** में दर्शाया गया है।

5.3.2 भूमि अधिग्रहण एवं विकास में विलम्ब

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अध्याय 14 में निहित था कि लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के राजस्व में मुख्य रूप से फेयर बॉक्स संग्रह एवं राज्य सरकार से प्राप्त भूमि पर संपत्ति विकास, विज्ञापन, पार्किंग शुल्क आदि से होने वाली अन्य आय शामिल होंगी। कंपनी को राज्य सरकार से प्राप्त कुल उपलब्ध भूमि का 30 प्रतिशत संपत्ति विकास के लिए होगा जिसका उपयोग वाणिज्यिक गतिविधियों के लिए किया जाएगा जबकि शेष 70 प्रतिशत भूमि का उपयोग आवासीय गतिविधियों के विकास के लिए किया जाएगा। अनुमानित आय में किराये से राजस्व वर्ष 2018-19 से प्राप्त होगा। कंपनी द्वारा अनुमानित किराये की आय से रखरखाव पर व्यय को पूरा करने के बाद ऋण और ब्याज चुकाया जा सकेगा। उपरोक्त उद्देश्य की पूर्ति के लिए संपत्ति विकास से एफआईआर⁵⁰ की गणना हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में 60 हेक्टेयर भूमि प्राप्त होने का अनुमान लगाया गया था।

अभिलेखों की जांच से ज्ञात हुआ कि दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन द्वारा प्राथमिक रूप से तैयार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के लिए

⁵⁰ वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर: यह आय सृजन परियोजना के निवेश पर वित्तीय प्रतिफल को मापने के लिए एक संकेतक है और इसका उपयोग निवेश निर्णय लेने के लिए किया जाता है।

न्यूनतम 4.55 प्रतिशत एफआईआरआर बनाए रखने का प्रस्ताव दिया गया था। हालांकि, उत्तर प्रदेश सरकार ने दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन को आठ प्रतिशत⁵¹ से अधिक एफआईआरआर बनाए रखने का निर्देश (अगस्त 2013) दिया गया था। आठ प्रतिशत से अधिक एफआईआरआर हासिल करने के लिए, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा 'प्रतिबद्ध देयता' के रूप में 150 एकड़ जमीन मुफ्त उपलब्ध कराई जानी थी। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कंपनी के लिए लखनऊ में चक गंजरिया सिटी परियोजना में 150 एकड़ जमीन चिन्हित (अक्टूबर 2013) की गयी थी एवं कंपनी पर विकास शुल्क लगाने एवं लखनऊ विकास प्राधिकरण को भुगतान करने के लिए निर्णय लिया गया था। अग्रेतर, जांच में ज्ञात हुआ कि उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा 150 एकड़ जमीन उपलब्ध कराने के अपने फैसले को बदल दिया गया (फरवरी 2020) और लगभग ₹ 328 करोड़ के आंतरिक/बाह्य विकास शुल्क का समायोजन करने के बाद मात्र 86.83 एकड़ भूमि दिए जाने पर सहमति प्रदान की गयी। कंपनी द्वारा उत्तर प्रदेश सरकार से 150 एकड़ भूमि उपलब्ध कराने के लिए कई बार⁵² अनुरोध किया गया था। राज्य सरकार द्वारा अप्रैल 2022 में कंपनी को मात्र 86.10 एकड़ भूमि उपलब्ध करायी गयी थी। इस प्रकार, कंपनी को उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भूमि चिन्हित किये जाने के आठ वर्ष से अधिक समय व्यतीत होने के बाद उपलब्ध हुयी थी। लेखापरीक्षा द्वारा अग्रेतर पाया गया कि कंपनी द्वारा भूमि प्राप्ति के तीन वर्ष व्यतीत होने के उपरांत भी संपत्ति विकास के लिए 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग नहीं किया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि शासन स्तर पर यह निर्णय लिया गया था कि कंपनी को फंड के सापेक्ष 150 एकड़ जमीन दी जाएगी और जमीन के आंतरिक और बाहरी विकास पर होने वाला खर्च कंपनी द्वारा वहन किया जाना होगा। बाद में कंपनी द्वारा वहन किए जाने वाले व्यय के बराबर जमीन समायोजित की गयी एवं 150 एकड़ के सापेक्ष 86.10 एकड़ जमीन देने का निर्णय लिया गया। अन्यथा, कंपनी को विकास शुल्क के रूप में ₹ 328 करोड़ भुगतान करना पड़ता, जो कंपनी पर बड़ा वित्तीय बोझ होता।

कंपनी को भूमि विलम्ब से उपलब्ध कराने के सम्बन्ध में कोई उत्तर नहीं दिया गया। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा भूमि मिलने के तीन वर्ष बाद भी 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग संपत्ति विकास के लिए नहीं किया गया था।

5.4 निष्कर्ष

कंपनी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित अनुमानित राजस्व मार्च 2024 तक प्राप्त नहीं किया गया था। वर्ष 2017-18 से वर्ष 2021-22 की अवधि में कंपनी परिचालन से प्राप्त राजस्व से परिचालन व्यय भी पूरा करने में असमर्थ रही। कार्यालय भवन के किराए का भुगतान सेवा

⁵¹ आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय, नई दिल्ली, भारत सरकार के सुझाव पर ।

⁵² अगस्त 2017, मार्च 2018 और जनवरी 2020 ।

कर/जीएसटी का भुगतान किए बिना किया गया, जिससे राजकीय कोष की हानि हुयी। अतिरिक्त वसूल की गयी विद्युत प्रभार की धनराशि शासन को प्रेषित नहीं की गयी थी। कंपनी द्वारा ₹ 33.01 लाख प्रति माह के आरक्षित मूल्य वाले 54,196 वर्ग फुट खाली वाणिज्यिक स्थानों को पट्टे पर नहीं दिया जा सका था। इसके अतिरिक्त, कंपनी के पास उपलब्ध 15,984.54 वर्ग फुट पार्किंग स्थलों के लिए दिसंबर 2016 में आमंत्रित निविदा में कोई निविदायें प्राप्त नहीं हुयी, तदोपरांत कंपनी द्वारा वर्ष 2017-24 की अवधि में आमंत्रित निविदाओं में उपलब्ध पार्किंग स्थलों को शामिल नहीं किया गया था। कंपनी द्वारा संपत्ति विकास हेतु 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग प्राप्ति के लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद भी नहीं किया गया था।

5.5 संस्तुतियां

8. मेट्रो में यात्रियों की संख्या और राजस्व बढ़ाने के लिए यात्रियों को आकर्षित करने हेतु एकीकृत संपर्क व्यवस्था स्थापित करने हेतु तंत्र विकसित किये जायें।
9. संपत्ति विकास के लिए उपलब्ध भूमि का समय पर विकास सुनिश्चित किया जाये तथा उपलब्ध वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों को समय पर पट्टे पर देकर विकसित संपत्तियों से इष्टतम राजस्व की प्राप्ति सुनिश्चित किया जाये।



(राज कुमार)

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा-I)

उत्तर प्रदेश

प्रयागराज

दिनांक:

12 जनवरी 2026

प्रतिहस्ताक्षरित



(के. संजय मूर्ति)

नई दिल्ली

दिनांक:

15 JAN 2026

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

