



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली
पर प्रतिवेदन
31 मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए**

**राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार
वर्ष 2024 का प्रतिवेदन सं. 4
(निष्पादन लेखापरीक्षा - वाणिज्यिक)**

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली
पर प्रतिवेदन
31 मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए**

**राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार
वर्ष 2024 का प्रतिवेदन सं. 4**

विषय-सूची

अध्याय सं.	विवरण	पृष्ठ संख्या
	प्रस्तावना	iii
	कार्यकारी सारांश	v
1	परिचय	1
2	योजना और वित्तीय प्रबंधन	7
3	परिचालन निष्पादन	35
4	बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन	57
5	मानव संसाधन प्रबंधन	75
6	अन्य मुद्दे	81
7	आंतरिक नियंत्रण तंत्र	85

अनुलग्नक

संख्या	विवरण	संदर्भ	
		पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
2.1	31 मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों के दौरान निगम की वित्तीय स्थिति	2.2.1 एवं 2.2.3	91
2.2	31 मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों में निगम के कार्य परिणाम	2.2.1 एवं 2.2.2	92
3.1	31 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के लिए निगम का परिचालन निष्पादन	3.1	94
3.2	31 मार्च 2023 को समाप्त पिछले आठ वर्षों से निगम के पास मौजूद बसों की वय-प्रोफाइल	3.2.1 एवं 3.2.2	95
3.3	निगम, एमटीसी, बीएमटीसी और क्लस्टर बसों की वाहन उत्पादकता दर्शाने वाला विवरण	3.2.3	96

संख्या	विवरण	संदर्भ	
		पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
3.4	निगम और क्लस्टर बसों का लोड घटक दर्शाने वाला विवरण	3.2.4	96
3.5	छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर को दर्शाने वाला विवरण	3.2.6	97
3.6	सीएनजी की वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम सीएनजी पर प्राप्त मील-दूरी और सीएनजी खपत पर अतिरिक्त व्यय दर्शाने वाला विवरण	3.2.8	98
4.1	2013 से बसों की खरीद के लिए किए गए प्रस्तावों को दर्शाने वाला विवरण, परंतु निविदा चरण तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका	4.1	99
5.1	31 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान कार्मिकों की स्थिति दर्शाने वाला विवरण	5.3	100

प्रस्तावना

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार अधिनियम, 1991 की धारा 48 के तहत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के उपराज्यपाल को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है ताकि इसे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की विधान सभा के समक्ष रखा जा सके।

दिल्ली परिवहन निगम की स्थापना 1971 में सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के तहत एक वैधानिक निगम के रूप में की गई थी, जिसे दिल्ली सड़क परिवहन कानून (संशोधन) अधिनियम, 1971 द्वारा संशोधित किया गया था, ताकि दिल्ली में एक कुशल, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान की जा सके।

2015-16 से 2021-22 की अवधि से संबंधित इस प्रतिवेदन में "दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली" पर निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं जो 2015-16 से 2021-22 की अवधि की नमूना लेखापरीक्षा के दौरान दृष्टिगत हुए; परंतु पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित नहीं किए जा सके; जहां आवश्यक हुआ वहां वर्ष 2021-22 के बाद के मामले भी शामिल किए गए हैं।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सारांश

हमने यह लेखापरीक्षा क्यों शुरू की?

दिल्ली परिवहन निगम की स्थापना 1971 में सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (अधिनियम) के तहत एक वैधानिक निगम के रूप में की गई थी, जिसे दिल्ली सड़क परिवहन कानून (संशोधन) अधिनियम, 1971 द्वारा संशोधित किया गया था, ताकि दिल्ली में एक कुशल, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान की जा सके। 31 मार्च 2022 तक निगम के 36 डिपो में 461 शहर और सात राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (रा.रा.क्षे.) के मार्गों पर चलने वाली 3,762 बसों का बेड़ा था। 30,591 कर्मचारियों की जनशक्ति के साथ इसने प्रति दिन औसतन 15.62 लाख यात्रियों को यात्रा कराई तथा 2021-22 में इसका टर्नओवर ₹ 660.37 करोड़ रहा। 31 मार्च 2023 तक निगम के पास 3,937 बसों का बेड़ा था।

यह निष्पादन लेखापरीक्षा दिल्ली में निगम द्वारा प्रदान की जा रही आवश्यक बस सेवा और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए की गई थी कि निगम को इसमें लगातार घाटा हो रहा है।

लेखापरीक्षा ने जांच की कि क्या 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों की अवधि के दौरान ठोस व्यावसायिक सिद्धांतों के आधार पर परिचालन क्षमता और सेवाओं के प्रबंधन को प्राप्त करने के लिए संसाधनों का इष्टतम उपयोग किया गया था।

लेखापरीक्षा में क्या पाया गया?

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण नीचे दिया गया है:

निगम ने कोई व्यावसायिक योजना या परिप्रेक्ष्य योजना तैयार नहीं की थी। अपने कामकाजी घाटे को रोकने हेतु विभिन्न भौतिक और वित्तीय मापदंडों के संबंध में लक्ष्य निर्धारित करने के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार (रा.रा.क्षे.दि.स.) के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए गए। इसने अपने निष्पादन को अन्य राज्य परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) के मापदंडों के साथ बेंचमार्क नहीं किया। इसके अतिरिक्त, यद्यपि निगम को लगातार घाटा

हो रहा था परंतु निगम ने लाभप्रदता/संधारणीयता पर कोई अध्ययन नहीं किया था।

2015-23 की अवधि के दौरान, निगम का बेड़ा 4,344 (2015-16) से घटकर 3,937 (2022-23) बसों का रह गया। रा.रा.क्षे.दि.स. से निधियों की उपलब्धता के बावजूद निगम 2021-22 और 2022-23 के दौरान केवल 300 इलेक्ट्रिक बसें (ईबी) ही खरीद सका। बेड़े में ईबी को जोड़ने में देरी हुई, जिसके लिए ऑपरेटरों पर विलंबित डिलीवरी के लिए ₹ 29.86 करोड़ का जुर्माना नहीं लगाया गया।

2015-22 के दौरान निगम में अधिक पुरानी लो फ्लोर बसों की संख्या 0.13 प्रतिशत (5 बसें) से बढ़कर 17.44 प्रतिशत (656 बसें) हो गई, जो 31 मार्च 2023 तक बढ़कर कुल बेड़े का 44.96 प्रतिशत (1,770 बसें) हो गई। यदि निगम नई बसें खरीदने/जोड़ने के लिए गंभीर प्रयास नहीं करता है तो अधिक पुरानी बसों का अनुपात और बढ़ जाएगा।

बेड़े का उपयोग और वाहन उत्पादकता के संबंध में अखिल भारतीय औसत की तुलना में निगम की परिचालन क्षमता निचले स्तर पर थी। 31 मार्च 2022 तक निरंतर ब्रेकडाउन और इसके बेड़े में 656 अधिक पुरानी बसों की मौजूदगी के कारण 2015-22 के दौरान निगम द्वारा बेड़े का उपयोग 76.95 प्रतिशत से 85.84 प्रतिशत तक रहा और वाहन उत्पादकता प्रति दिन प्रति बस 189 से 200 किलोमीटर के लक्ष्य के प्रति, प्रति दिन प्रति बस 180 किलोमीटर से 201 किलोमीटर तक थी।

मार्ग योजना में कमी थी। निगम 31 मार्च 2022 तक 814 मार्गों में से 468 मार्गों (57 प्रतिशत) पर परिचालन कर रहा था। निगम उनके द्वारा परिचालित किसी भी मार्ग पर अपनी परिचालन लागत वसूल नहीं कर सका। परिणामस्वरूप, 2015-22 के दौरान परिचालन पर इसे ₹ 14,198.86 करोड़ का परिचालन घाटा हुआ। 2015-22 के दौरान बसों द्वारा छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर 7.06 से 16.59 प्रतिशत के बीच थी और प्रति 10,000 किलोमीटर के परिचालन पर ब्रेकडाउन की संख्या 2.90 से 4.57 के बीच थी। इसके परिणामस्वरूप 2015-22 के दौरान छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर और ब्रेकडाउन की उच्च दर के कारण ₹ 668.60 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

स्वचालित किराया संग्रह प्रणाली (एफसीएस) के लिए परियोजना चरण-1 को चालू किया गया था (दिसंबर 2017), परंतु सिस्टम इंटीग्रेटर की इसे चलाने में असमर्थता के कारण यह मई 2020 से क्रियाशील नहीं था।

मार्च 2021 में 3,697 बसों में सीसीटीवी सिस्टम लगाया गया था और उसे चालू किया गया था और संविदाकार को ₹ 52.45 करोड़ का भुगतान किया गया था, परंतु सिस्टम के उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण के लंबित रहने तक इसे लाइव घोषित नहीं किया गया था। इस प्रकार मई 2023 तक बसों में सिस्टम पूरी तरह से कार्यात्मक नहीं था।

दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मोडल ट्रांजिट सिस्टम लिमिटेड (डीआईएमटीएस) द्वारा परिचालित क्लस्टर बसों का निष्पादन निगम बसों की तुलना में प्रति किलोमीटर परिचालन राजस्व को छोड़कर हर परिचालन पहलू में बेहतर था, यद्यपि दोनों एक ही शहर में और समान परिस्थितियों में परिचालन कर रही थीं।

निगम के पास किराया निर्धारण की स्वायत्तता नहीं है जिसके कारण वह अपनी परिचालन लागत पूरी तरह से वसूलने में असमर्थ था। निगम की बसों का किराया अंतिम बार 3 नवंबर 2009 से परिशोधित और प्रभावी किया गया था। इसकी भरपाई के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. वार्षिक राजस्व अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता प्रदान करता है और रियायती पास के प्रति निगम को प्रतिपूर्ति करता है और महिला यात्रियों की निःशुल्क यात्रा के लिए सब्सिडी देता है।

क्लस्टर बसों के परिचालन/पार्किंग हेतु हस्तांतरित स्थान के लिए अप्राप्त किराया, सेवा कर और जल शुल्क के प्रति परिवहन विभाग से ₹ 225.31 करोड़ की बकाया राशि वसूल करनी थी। इसके अतिरिक्त, इन डिपो पर संपत्ति कर और भूमि किराए के रूप में ₹ 6.26 करोड़ तथा परिवहन विभाग को वाहन उपलब्ध कराने में ₹ 4.62 करोड़ भी वसूल नहीं किए गए।

निगम ने विज्ञापन संविदा देने में देरी के कारण संभावित राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया और वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए डिपो में उपलब्ध स्थान का उपयोग करके अपने राजस्व को बढ़ाने में भी विफल रहा।

छूट प्राप्त सेवाओं पर वस्तु एवं सेवा कर के लिए गलत तरीके से इनपुट टैक्स क्रेडिट का लाभ उठाने के कारण निगम को ₹ 63.10 करोड़ के ब्याज और जुर्माने की परिहार्य देनदारी उठानी पड़ी।

ऐसा प्रतीत होता है कि निगम की आर्थिक स्थिति की गिरावट को रोकने और इसकी राजकोषीय स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए कोई निर्धारित रोड मैप नहीं है।

निगम की कार्मिक नीति को 2013 में बोर्ड द्वारा सैद्धांतिक रूप से अनुमोदित किया गया था, परंतु उसके बाद इसमें कोई परिशोधन नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, निगम बसों के उपलब्ध बेड़े के संदर्भ में अपने कर्मचारियों की संवर्ग-वार वास्तविक आवश्यकता निर्धारित करने में सक्षम नहीं था। कंडक्टरों को छोड़कर सभी संवर्गों में कमी थी। अधिशेष कंडक्टरों को अन्य प्रशासनिक कार्यों में तैनात किया गया था।

आंतरिक नियंत्रण तंत्र अपर्याप्त था। प्रबंधकीय नियंत्रण अक्षम था और जवाबदेही का अभाव था। लेखापरीक्षा में नई बसों की खरीद के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में अनिर्णय, कमज़ोर परिचालन नियंत्रण, प्रभागों के बीच समन्वय की कमी, देनदारों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई की कमी, वैधानिक अनुपालन में देरी आदि देखी गईं, जिसके कारण निगम को हानि हुई।

हम क्या सिफारिश करते हैं?

1. विभाग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि निगम के परिचालन को प्रभावी और संधारणीय बनाने के लिए उद्योग की सर्वोत्तम प्रक्रियाओं को ध्यान में रखते हुए तथा बेंचमार्क निर्धारित करते हुए अल्पकालिक और दीर्घकालिक योजनाएं तैयार की जाती हैं।
2. निगम को गैर-यातायात राजस्व उत्पन्न करने, नए रास्ते खोजने और भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के लिए लंबित परियोजनाओं को विकसित करने के लिए सभी प्रयास करने की अपनी क्षमता को अधिकतम करने की आवश्यकता है।
3. निगम को एएमसी संविदाकारों के साथ परिचालन के लिए सड़कयोग्य बसों की निर्धारित संख्या सुनिश्चित करने में तेज़ी लाने की ज़रूरत है।

4. निगम को अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के दायरे में अपने राजस्व को इष्टतम बनाने के लिए लोड घटक का समय-समय पर पुनरीक्षण और बसों के विन्यास की कार्यनीति पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, निगम को उपलब्ध बसों के इष्टतम उपयोग के लिए मार्गों का समय-समय पर पुनरीक्षण करना चाहिए।
5. निगम को अपने निष्पादन और डीआईएमटीएस के निष्पादन के बीच अंतर का विश्लेषण करने की आवश्यकता है तथा निष्पादन में सुधार के लिए आवश्यक घटकों को अपनाने हेतु कदम उठाने की आवश्यकता है।
6. निगम को एएफसीएस प्रणाली को लागू करने की प्रक्रिया में तेजी लाने और यात्रियों की सुरक्षा के लिए सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना के लिए विभाग के साथ मामला उठाना चाहिए।
7. जनशक्ति के इष्टतम उपयोग और उनकी नियुक्ति तथा तैनाती के लिए उचित तंत्र हेतु निगम की कार्मिक नीति का पुनरीक्षण किया जाना चाहिए।

अध्याय 1

परिचय

परिवहन विभाग

दिल्ली परिवहन निगम

‘दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली’ पर निष्पादन लेखापरीक्षा

अध्याय 1: परिचय

दिल्ली परिवहन निगम (निगम) की स्थापना 1971 में सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (अधिनियम) के तहत एक वैधानिक निगम के रूप में की गई थी, जिसे दिल्ली सड़क परिवहन कानून (संशोधन) अधिनियम, 1971 द्वारा संशोधित किया गया था, ताकि दिल्ली में एक कुशल, किफायती और उचित रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान की जा सके। केंद्र सरकार ने दिल्ली नगर निगम द्वारा संचालित पूर्ववर्ती दिल्ली परिवहन उपक्रम से परिसंपत्तियों और देनदारियों को अपने अधिकार में ले लिया (नवंबर 1971)। इसके बाद, अगस्त 1996 में निगम का नियंत्रण राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार (रा.रा.क्षे.दि.स.) में स्थानांतरित कर दिया गया।

मार्च 2022 तक, निगम के पास 461 शहर और सात राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (रा.रा.क्षे.) मार्गों पर 36 डिपो से चलने वाली 3,762 बसों का बेड़ा था, जो प्रतिदिन औसतन 15.62 लाख यात्रियों को सेवा प्रदान करता था। अपने कार्यों के निर्वहन के लिए इसके पास 30,591 कर्मचारियों की जनशक्ति थी।

वित्तीय निष्पादन

31 मार्च 2022 तक निगम को ₹ 1,983.85 करोड़ और ₹ 660.37 करोड़ की क्रमशः प्रदत्त पूंजी और टर्न-ओवर था। टर्न-ओवर में ₹ 558.78 करोड़ का परिचालन राजस्व और ₹ 101.59 करोड़ का गैर-परिचालन राजस्व शामिल था। इसके अतिरिक्त, निगम को वर्ष 2021-22 के दौरान ₹ 2,320 करोड़ का राजस्व अनुदान प्राप्त हुआ। निगम द्वारा किया गया कुल व्यय ₹ 11,489.72 करोड़ था, जिसमें ₹ 3,060.33 करोड़ का परिचालन व्यय और ₹ 8,429.39 करोड़ का गैर-परिचालन व्यय शामिल था। गैर-परिचालन व्यय में मुख्य रूप से रा.रा.क्षे.दि.स. के ऋण पर वर्ष 2021-22 के लिए ₹ 8,375.92 करोड़ की ब्याज लागत शामिल थी, जिसका भुगतान निगम द्वारा 2011-12 से नहीं किया गया

है। वर्ष 2021-22 में निगम को ₹ 8,498.35 करोड़ का घाटा हुआ जो उस वर्ष के लिए अदत्त ब्याज को छोड़ने के बाद, घटकर ₹ 122.43 करोड़ हो गया। निगम को मुख्य रूप से रा.रा.क्षे.दि.स. के ऋण पर ब्याज लागत के भारी बोझ के कारण घाटा हो रहा था, जो कुल व्यय का 72.90 प्रतिशत था। ब्याज लागत को छोड़ने के बाद घाटे को पूरा करने के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को राजस्व अनुदान से वित्तपोषित किया।

1.1 निगम के उद्देश्य

अधिनियम के अनुसार निगम के लिए निम्नलिखित उद्देश्य निर्धारित किए गए हैं:

- (i) सड़क परिवहन की एक कुशल, किफायती, विश्वसनीय और उचित रूप से समन्वित प्रणाली प्रदान करना या सुनिश्चित करना या बढ़ावा देना;
- (ii) ऐसा करने में यह व्यावसायिक सिद्धांतों पर कार्य करेगा;
- (iii) उच्च स्तर की परिचालन क्षमता प्राप्त करना;
- (iv) राज्य द्वारा निर्धारित किराए से अधिक किराया न वसूलना; और
- (v) वित्तीय आत्मनिर्भरता प्राप्त करना।

1.2 संगठनात्मक ढांचा

निगम के बोर्ड में एक अध्यक्ष और 17 निदेशक होते हैं जिनकी नियुक्ति उपराज्यपाल द्वारा की जाती है। आवश्यकता के अनुसार बोर्ड में सात आधिकारिक सदस्यों और 10 गैर-आधिकारिक सदस्यों की नियुक्ति की जानी है। इसके विपरीत, मौजूदा बोर्ड में अध्यक्ष (माननीय परिवहन मंत्री, रा.रा.क्षे.दि.स.), प्रबंध निदेशक (एमडी) और पांच निदेशक (आधिकारिक सदस्य) हैं और कोई गैर-आधिकारिक निदेशक नहीं है। एम.डी., मुख्य कार्यकारी होने के नाते, चार मुख्य महाप्रबंधकों¹, चार क्षेत्रीय प्रबंधकों, वित्तीय सलाहकार और मुख्य सतर्कता अधिकारी की सहायता से निगम के दिन-प्रतिदिन के कार्यों का प्रबंधन करते हैं।

¹ तकनीकी, परिचालन एवं कार्मिक, कार्यनीतिक व्यावसायिक इकाई और विधिक के लिए एक-एक

1.3 सार्वजनिक परिवहन में निगम की हिस्सेदारी

माननीय उच्च न्यायालय ने (रा.रा.क्षे.दि.स.) को मार्च 2009 के अंत तक सिटी बस बेड़े को 11,000 बसों तक बढ़ाने का निर्देश दिया (सितंबर 2007)। मेसर्स दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मोडल ट्रांजिट सिस्टम लिमिटेड (डीआईएमटीएस) द्वारा अक्टूबर, 2007 में तैयार की गई “दिल्ली में निजी स्वामित्व वाली स्टेज कैरिज बसों के परिचालन के लिए कार्यप्रणाली पर रिपोर्ट” के आधार पर रा.रा.क्षे.दि.स. ने एक नई योजना शुरू की (मई 2011), जिसमें एक एकीकृत समय सारणी के तहत 'क्लस्टर' में निगम और निजी ऑपरेटरों के समवर्ती संचालन की परिकल्पना की गई थी। प्रत्येक क्लस्टर एक नेटवर्क का हिस्सा है, जिसका उद्देश्य दिल्ली में निगम और क्लस्टर बसों के माध्यम से प्रत्येक मार्ग पर समान अनुपात में (निगम और क्लस्टर बसों द्वारा प्रत्येक में 5,500 बसें) स्टेज कैरिज सेवाएं प्रदान करना है। इसके विपरीत, 31 मार्च 2023 तक निगम और क्लस्टर बसों के बेड़े में क्रमशः 3,937 और 3,293 बसें शामिल थीं।

1.4 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा का मुख्य उद्देश्य यह आकलन करना था कि क्या:

- सड़क परिवहन की एक कुशल, किफायती, विश्वसनीय और समन्वित प्रणाली प्रदान करने के लिए परिचालन योजना बनाई गई थी;
- परिचालन क्षमता प्राप्त करने के लिए पर्याप्त संसाधन (वित्त, मानव और उपकरण) उपलब्ध थे और उनका इष्टतम उपयोग किया गया था;
- सेवाओं का कार्यान्वयन और प्रबंधन अच्छे व्यावसायिक सिद्धांतों पर आधारित थे; और
- आंतरिक नियंत्रण तंत्र प्रभावी था।

1.5 लेखापरीक्षा का मानदंड

लेखापरीक्षा निष्कर्षों का मूल्यांकन निम्नलिखित मानदंडों के आधार पर किया गया:

- राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के संघ (एसआरटीयू) द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक और परिचालन मानदंड एवं केंद्रीय सड़क परिवहन

संस्थान, पुणे (सीआईआरटी) द्वारा प्रकाशित राज्य परिवहन उपक्रम प्रोफाइल एवं निष्पादन;

- निगम के निदेशक मंडल और लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की कार्यसूची और कार्यवृत्त।
- रा.रा.क्षे.दि.स. एवं प्रबंधन द्वारा निर्धारित भौतिक और वित्तीय लक्ष्य/मानदंड;
- निर्माताओं के विनिर्देश, बसों की रक्षा के लिए मानदंड, निवारक अनुरक्षण कार्यक्रम और ईंधन क्षमता के मानदंड;
- भारत सरकार और परिवहन विभाग (विभाग), रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा जारी प्रासंगिक नियम एवं विनियम और निर्देश;
- निगम द्वारा प्राप्त अनुदान/सब्सिडी के स्वीकृति आदेश एवं उनके उपयोगिता प्रमाण पत्र, तथा
- बसों के संचालन के लिए निगम द्वारा निर्धारित प्रक्रियाएँ एवं मानदंड।

1.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

2010-11 से 2014-15 की अवधि के लिए निगम की कार्यप्रणाली पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा (पीए) रा.रा.क्षे.दि.स. के 31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पैरा संख्या 2.2 के रूप में सम्मिलित थी। प्रतिवेदन पर सरकारी उपक्रमों की समिति (सीओजीयू) द्वारा अब तक (मई 2023) चर्चा नहीं की गई थी। निगम की कार्यप्रणाली पर वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा जुलाई से दिसंबर 2022 तक की गई, जिसमें 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों की अवधि शामिल थी। लेखापरीक्षा में कॉर्पोरेट कार्यालय, यातायात विभाग, कार्यनीतिक व्यावसायिक इकाई, परिचालन विभाग, प्रचार प्रभाग, भंडार खरीद विभाग, सिविल इंजीनियरिंग विभाग, केंद्रीय कार्यशालाएं, सूचना प्रौद्योगिकी विभाग, चार क्षेत्रीय कार्यालय (36 डिपो/क्लस्टर डिपो को नियंत्रित करने वाले) 10 डिपो (यादृच्छिक प्रतिचयन विधि के माध्यम से लेखापरीक्षा के लिए चयनित) और परिवहन विभाग की जांच की गई।

लेखापरीक्षा पद्धति, कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों और मानदंडों पर चर्चा करने के लिए निगम के प्रबंध निदेशक के साथ एक एन्ट्री कॉन्फ्रेंस जून 2022 में आयोजित किया

गया। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का मसौदा विभाग और निगम दोनों को जारी किया गया था (फरवरी 2023)। निगम का उत्तर 18 मई 2023 को प्राप्त हुआ जबकि विभाग का उत्तर प्रतीक्षित था (नवंबर 2023)। 20 अप्रैल 2023 को आयोजित एकजट कॉन्फ्रेंस में निगम प्रबंधन के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर भी चर्चा की गई। विभाग के किसी भी प्रतिनिधि ने एकजट कॉन्फ्रेंस में भाग नहीं लिया। निगम से प्राप्त उत्तरों को प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

आभार

हम निष्पादन लेखापरीक्षा के संचालन के दौरान निगम और विभाग द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभार प्रकट करते हैं।

1.7 प्रतिवेदन की संरचना

निष्पादन लेखापरीक्षा के निष्कर्षों को लेखापरीक्षा उद्देश्यों के अनुरूप व्यवस्थित किया गया है और निम्नलिखित अध्यायों में चर्चा की गई है:

अध्याय 2: योजना और वित्तीय प्रबंधन;

अध्याय 3: परिचालन निष्पादन;

अध्याय 4 बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन;

अध्याय 5: मानव संसाधन प्रबंधन;

अध्याय 6: अन्य मुद्दे; और

अध्याय 7: आंतरिक नियंत्रण तंत्र

अध्याय 2

योजना और वित्तीय प्रबंधन

अध्याय 2: योजना और वित्तीय प्रबंधन

निगम के लिए कुशल और प्रभावी परिवहन सेवाओं तथा बढ़ती मांगों से निपटने हेतु विभिन्न परिचालन और वित्तीय आवश्यकताओं की रणनीति बनाने के लिए उचित दीर्घकालिक/अल्पकालिक योजनाएं तैयार करना आवश्यक था। परिवहन विभाग, एक प्रशासनिक विभाग होने के नाते, परिचालन, मार्गों, किराया निर्धारण और डिपो के विकास पर प्रमुख निर्णय लेता था और निगम द्वारा परिचालन और खरीद निर्णय लिए जाते थे। तथापि, लेखापरीक्षा में निगम में व्यवसाय योजना या परिप्रेक्ष्य योजना का अभाव देखा गया। निगम द्वारा भौतिक तथा वित्तीय लक्ष्यों के निर्धारण हेतु रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे।

इस अवधि के दौरान निगम की वित्तीय स्थिति खराब हो गई थी। निगम ने परिचालन और जनशक्ति पर भारी व्यय किया जो अर्जित राजस्व के अनुरूप नहीं था जिसके परिणामस्वरूप घाटा, कम शोधन-क्षमता अनुपात और ऋणात्मक निवल मूल्य का संचय हुआ। किराए में परिशोधन न होने और यात्रियों की संख्या कम होने के कारण परिचालन राजस्व संग्रह में गिरावट की प्रवृत्ति थी। गैर-परिचालन राजस्व बढ़ाने की दिशा में कोई बड़ी पहल नहीं की गई जो क्लस्टर बसों के लिए डिपो के हस्तांतरण के कारण ₹ 225.31 करोड़ के किराए की गैर-वसूली, विज्ञापनों के प्रदर्शन के लिए संविदाएं देने में विलंबित निर्णय और वाणिज्यिक उपयोग के लिए डिपो में उपलब्ध स्थान के उपयोग में विफल रहने से भी स्पष्ट था। रा.रा.क्षे.दि.स. से राजस्व अनुदानों के वार्षिक समर्थन के बावजूद पिछले कुछ वर्षों में संचित घाटा 2015-16 के ₹ 25,299.87 करोड़ से बढ़कर 2021-22 में ₹ 60,741.03 करोड़ हो गया। निगम की अर्थव्यवस्था की गिरावट को रोकने और इसकी वित्तीय स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए कोई निर्धारित रोड मैप नहीं था।

2.1 योजना

योजना किसी संगठन को अतिव्याप्ति और फिजूलखर्ची गतिविधियों पर जोखिम की संभावना को कम करके अपने उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए दिशा-निर्देश प्रदान करती है। यह निर्णय लेने में सहायता करती है और नवाचारी विचारों को प्रोत्साहित करती है। निगम के लिए योजना का महत्व जिसका लक्ष्य राष्ट्रीय

राजधानी दिल्ली के लोगों को परिवहन सेवाएं प्रदान करना है, कार्य के विस्तार को देखते हुए बढ़ा-चढ़ाकर नहीं कहा जा सकता है। यद्यपि निगम की कार्यप्रणाली के कई पहलू जैसे मार्गों की पहचान, भूमि की खरीद, बस किराया तय करना आदि रा.रा.क्षे.दि.स. के पास हैं परंतु बसों के परिचालन और खरीद की योजना, जनशक्ति उपयोग आदि जैसी महत्वपूर्ण गतिविधियों की ज़िम्मेदारी विभाग के परामर्श से कभी-कभी स्वयं निगम की ही होती है। इस प्रकार, अपने निर्दिष्ट उद्देश्यों को पूरा करने के लिए यह ज़रूरी है कि निगम के पास दीर्घकालिक के साथ-साथ अल्पकालिक योजनाएं भी होनी चाहिए, जिसमें यह बताया जाए कि निर्दिष्ट समयसीमा के भीतर अपने उद्देश्यों को कैसे प्राप्त किया जाए।

2.1.1 अल्पकालिक एवं दीर्घकालिक योजनाओं का अभाव

अधिनियम द्वारा निगम को दिल्ली के लोगों को एक कुशल, पर्याप्त और किफायती सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने का अधिदेश दिया गया है। निर्दिष्ट उद्देश्य के लिए निगम को दीर्घकालिक और अल्पकालिक योजनाएं तैयार करनी चाहिए थीं। निगम परिचालन योजनाएं तैयार करता है जिसमें परिचालित किए जाने वाले मार्गों का निर्धारण, निर्धारित की जाने वाली यात्राओं की संख्या, वार्षिक परिचालन लक्ष्यों का निर्धारण तथा दिन के अलग-अलग समय पर बसों को चलाने के लिए अनुसूची तैयार करना इत्यादि शामिल हैं। तथापि, इसने न तो अपने लक्ष्यों का औपचारिक विवरण एवं लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए परिचालन और वित्तीय मापदंडों के लक्ष्य निर्धारित करने वाली कोई व्यावसाय योजना तैयार की है और न ही कोई परिप्रेक्ष्य योजना यानी मार्च 2022 को समाप्त होने वाले सात वर्षों की अवधि के दौरान दीर्घकालिक विकास के लिए उद्देश्यों और लक्ष्यों के बारे में कोई ब्लू प्रिंट तैयार की है। निगम के प्रयास उचित योजना के अभाव में अपने अनिवार्य उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए दिशाहीन और असमन्वित थे। उचित योजना का ऐसा अभाव निगम के परिचालन और वित्तीय मापदंडों में निम्न स्तरीय निष्पादन के लिए उत्तरदायी हो सकता है जैसा कि प्रतिवेदन के आगामी अध्यायों में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि डीआईएमटीएस द्वारा मार्ग युक्तिकरण का काम किया गया था और निगम द्वारा बसों की खरीद या किराए पर लेने का काम किया गया था। यह उत्तर परिचालन और वित्तीय लक्ष्यों के लिए व्यवसाय

योजना या अल्पकालिक योजना और निगम के भावी के विकास के लिए उद्देश्यों और लक्ष्यों के संबंध में परिप्रेक्ष्य योजना या दीर्घकालिक योजना से संबंधित मुद्दे का समाधान नहीं करता है।

योजना में अन्य कमियों की चर्चा निम्नलिखित पैराग्राफों में की गई है।

2.1.2 भौतिक और वित्तीय लक्ष्यों के निर्धारण के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए गए

रा.रा.क्षे.दि.स. के योजना विभाग ने निगम की हानियों को रोकने के लिए इस बात पर ज़ोर दिया (मई 2010) कि निगम को अपनी परिचालन हानियों को रोकने के लिए विभिन्न भौतिक और वित्तीय मापदंडों के संबंध में लक्ष्य निर्धारित करने के लिए परिवहन विभाग के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर करने चाहिए। तथापि, न तो निगम ने विभाग के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए और न ही विभाग ने इस मामले को आगे बढ़ाया। यह विशेष रूप से महत्वपूर्ण था क्योंकि निगम पिछले कुछ वर्षों से लगातार हानियों में चल रहा था। रा.रा.क्षे.दि.स. लक्ष्यों के अभाव में निगम के निष्पादन के मूल्यांकन हेतु मापदंडों से वंचित रह गया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि जब कभी सरकार यह चाहती है निगम, रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने के लिए तैयार है। तथापि विभाग से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

2.1.3 बेंचमार्क निर्धारित करने और सर्वोत्तम प्रक्रियाओं के पालन में विफलता

योजना के महत्वपूर्ण पहलुओं में से एक संगठन को अन्य समान संगठनों के साथ अपनी तुलना करने और अपनी कार्यप्रणाली में इस उद्योग में विद्यमान प्रक्रियाओं को शामिल करने का अवसर प्रदान करना है। तथापि यह पाया गया कि निगम ने उन क्षेत्रों को जिनमें सुधार की आवश्यकता है, निर्धारित करने के लिए अन्य राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों (एसआरटीयू) के मापदंडों के साथ अपने निष्पादन का आकलन नहीं किया। इसने अन्य एसआरटीयू की सर्वोत्तम

प्रक्रियाओं¹ जैसे तेलंगाना राज्य सड़क परिवहन निगम में यात्री फीडबैक प्राप्त करने के लिए कॉल सेंटर; चंडीगढ़ परिवहन उपक्रम (सीटीयू) में सिटी बस परिचालन के लिए एसएमएस आधारित कर्मी प्रबंधन; बेंगलूरु महानगर परिवहन निगम (बीएमटीसी) में इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम और स्मार्ट फोन एप्लीकेशन तथा नवी मुंबई नगर परिवहन (एनएमएमटी), नवी मुंबई में इंटीग्रेटेड इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम (आईआईटीएस) का भी पालन नहीं किया।

निगम ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023)।

2.1.4 लाभप्रदता/संधारणीयता अध्ययन करने में प्रयासों की कमी

लाभप्रदता/संधारणीयता बढ़ाने के लिए एक प्रभावी कार्य-पद्धति तैयार करने हेतु इन पहलुओं को प्रभावित करने वाले मुद्दों के बारे में जानकारी की उपलब्धता आवश्यक है। तथापि निगम ने लाभप्रदता/संधारणीयता पर कोई अध्ययन नहीं किया था ताकि मितव्यय और कार्य-क्षमता बढ़ाने के लिए इसके परिचालन में आवश्यक सुधार किए जा सकें, भले ही वह वर्षों से लगातार हानियों में चल रहा था।

निगम ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023)।

2.1.5 डीआईएमटीएस की तुलना में डीटीसी के परिचालन का तुलनात्मक विश्लेषण नहीं किया गया

चूंकि दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मोडल ट्रांज़िट सिस्टम लिमिटेड (डीआईएमटीएस) क्लस्टर बसें भी परिचालित करता है, जिनका परिचालन निगम के परिचालन के समान था, निगम अपने वित्तीय और परिचालन निष्पादन को बेहतर बनाने में डीआईएमटीएस की विशेषज्ञता का लाभ उठाने के लिए अद्वितीय स्थिति में था। डीआईएमटीएस का निष्पादन कुछ निष्पादन संकेतकों जैसे बेड़े का उपयोग, वाहन उत्पादकता, लोड घटक तथा कम ब्रेकडाउन के आधार पर निगम की तुलना में काफी बेहतर था। बोर्ड ने वर्ष 2015-16 की तुलना में वर्ष 2016-17 में परिचालन और वित्तीय मापदंडों में गिरावट देखी (मई 2018) और निर्देश दिया कि परिचालन और वित्तीय निष्पादन को बढ़ाने के लिए कदम उठाए जाएं।

¹ जैसाकि एसआरटीयू द्वारा प्रकाशित राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की सर्वोत्तम प्रक्रिया नियमावली में पहचाना गया है।

बोर्ड की यह भी इच्छा थी कि डीआईएमटीएस की तुलना में निगम के वित्तीय और परिचालन निष्पादन के संबंध में एक तुलनात्मक विश्लेषण किया जाए। तथापि निगम द्वारा कोई तुलनात्मक विश्लेषण नहीं किया गया।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि विशाल स्थायी और संविदात्मक कर्मचारियों तथा डिपो के भूमि किराया और संपत्ति कर के भुगतान के कारण डीआईएमटीएस के साथ निगम का वित्तीय निष्पादन तुलनीय नहीं था, जिसका उपयोग डीआईएमटीएस द्वारा अपनी क्लस्टर बसों के लिए भी बिना किसी लागत के किया गया था।

तथापि विशाल स्थायी और संविदात्मक कर्मचारियों के होने के बावजूद खराब परिचालन निष्पादन के संबंध में उत्तर में कुछ भी नहीं कहा गया है। तथ्य यह है कि निगम ने डीआईएमटीएस के साथ परिचालन निष्पादन का कोई तुलनात्मक विश्लेषण भी नहीं किया था तथा बेड़े का बेहतर उपयोग, वाहन उत्पादकता, लोड घटक और कम ब्रेकडाउन के रूप में अपने परिचालन निष्पादन में सुधार करने में डीआईएमटीएस की विशेषज्ञता का लाभ उठाने का अवसर खो दिया।

सिफारिश 2.1:

- *निगम को विभाग द्वारा अपने निष्पादन के मूल्यांकन के लिए भौतिक और वित्तीय लक्ष्य तय करने के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने चाहिए;*
- *विभाग को सुनिश्चित करना चाहिए कि निगम के परिचालन को प्रभावी तथा संधारणीय बनाने के लिए उद्योग की सर्वोत्तम प्रक्रियाओं को ध्यान में रखते हुए तथा बेंचमार्क निर्धारित करते हुए अल्पकालिक और दीर्घकालिक योजनाएं तैयार की जाती हैं।*

2.2 वित्तीय प्रबंधन

निगम राजस्व अनुदान के माध्यम से अपने व्यवहार्यता अंतर के वित्तपोषण के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. पर निर्भर है क्योंकि परिचालन लागतों को पूरा करने के लिए राजस्व पर्याप्त नहीं है। निगम अपने अनुमानित राजस्व और व्यय के आकलन के आधार पर घाटे को पूरा करने के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. से अनुदान प्राप्त करता है। निगम द्वारा निधियों की आवश्यकता विभाग को भेजी जाती

है। विभाग बजट अनुमानों के आधार पर निगम की आय पर अनुमानित अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए सहायता-अनुदान को मंजूरी देता है और इसे अगले वर्ष के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. बजट में शामिल किया जाता है।

2.2.1 वित्तीय स्थिति

निगम की वित्तीय स्थिति और कार्य-परिणाम अनुलग्नक 2.1 और 2.2 में दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त, 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों के दौरान निगम द्वारा अर्जित राजस्व, किए गए व्यय और वहन की गई हानि का विवरण तालिका 2.1 में दिया गया है।

तालिका 2.1: निगम के राजस्व, व्यय और हानि का विवरण

(₹ करोड़ में)

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
परिचालन राजस्व	914.72	839.10	810.12	777.57	792.44	454.42	558.78
गैर-परिचालन राजस्व	90.27	79.60	79.21	106.71	100.30	55.00	101.59
रा.रा.क्षे.दि.स. से राजस्व अनुदान	1174.00	1550.00	2007.00	1825.00	2030.00	2475.00	2320.00
पूँजीगत अनुदान और अन्य पूर्व अवधि की आय, आदि	118.86	21.65	62.12	32.69	19.80	9.76	11.00
कुल राजस्व	2297.85	2490.35	2958.45	2741.97	2942.54	2994.18	2991.37
परिचालन व्यय	2398.50	2449.87	2770.49	2692.26	2870.38	3104.10	3060.33
गैर-परिचालन व्यय							
रा.रा.क्षे.दि.स. ऋण पर ब्याज लागत	3277.14	3830.59	4487.48	5252.03	6144.55	7176.23	8375.92
ब्याज लागत से अन्य व्यय	33.31	53.51	29.90	78.23	74.66	56.00	53.47
कुल व्यय	5708.95	6333.97	7287.87	8022.52	9089.59	10336.33	11489.72
वर्ष के लिए परिचालन हानि (परिचालन राजस्व - परिचालन व्यय)	1483.78	1610.77	1960.37	1914.69	2077.94	2649.68	2501.55
वर्ष के लिए कुल हानि (कुल राजस्व - कुल व्यय)	3411.10	3843.62	4329.42	5280.55	6147.05	7342.15	8498.35

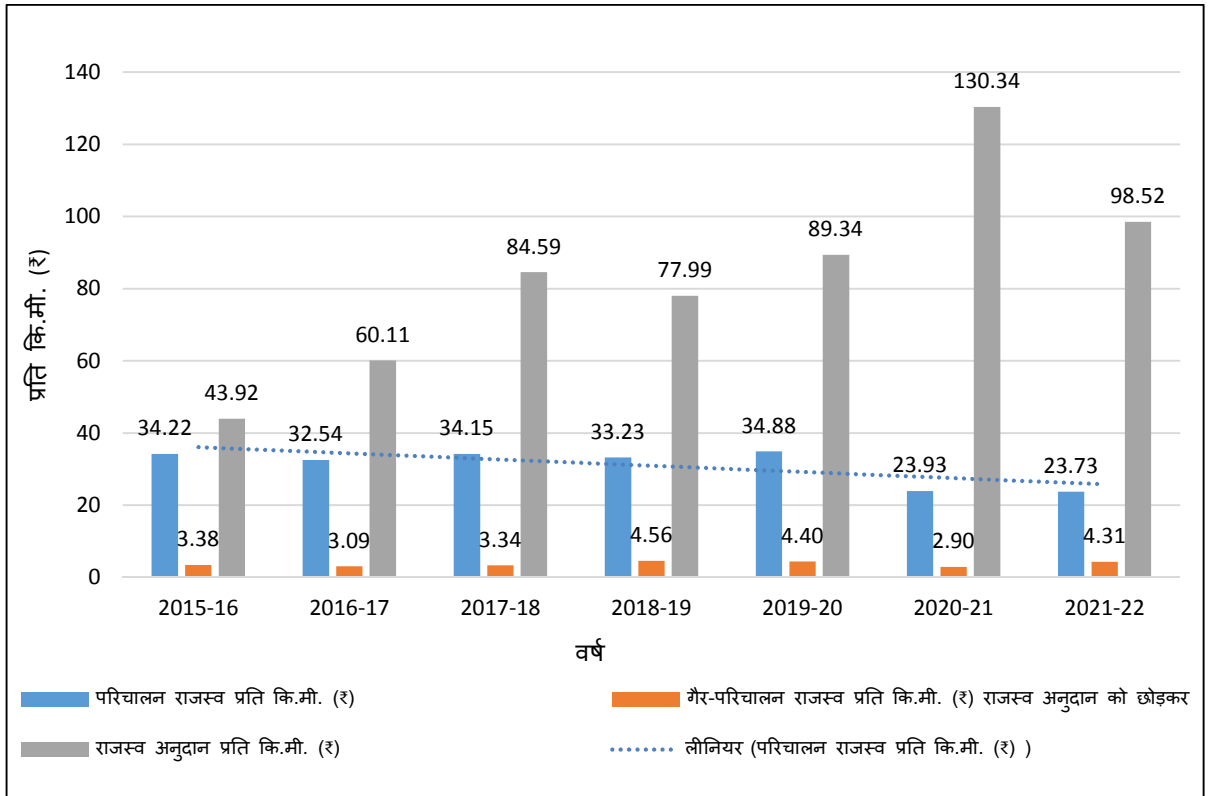
स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि परिचालन से प्राप्त राजस्व में पिछले कुछ वर्षों में गिरावट आई थी और 2020-21 और 2021-22 के दौरान मुख्य रूप से कोविड महामारी के प्रभाव के कारण राजस्व में उल्लेखनीय कमी आई थी। परिचालन हानि की प्रवृत्ति बढ़ रही थी क्योंकि परिचालन राजस्व की तुलना में परिचालन व्यय हमेशा उच्च स्तर पर था जिससे निगम रा.रा.क्षे.दि.स. (राजस्व अनुदान) की वित्तीय सहायता पर बहुत अधिक निर्भर हो गया था। जैसाकि उपर्युक्त तालिका से भी देखा जा सकता है कि 2015-22 की अवधि के दौरान ₹ 5147.15 करोड़ का कुल परिचालन राजस्व ₹ 19345.93 करोड़ के

कुल परिचालन व्यय की अपेक्षा कम था। तथापि उपर्युक्त अवधि के दौरान निगम द्वारा रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त राजस्व अनुदान केवल ₹ 13,381 करोड़ था जिससे राजस्व अंतराल ₹ 817.78 करोड़² हो गया।

चार्ट 2.1, 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान प्रति कि.मी. परिचालन राजस्व, गैर-परिचालन राजस्व और प्राप्त राजस्व अनुदान (घाटे को पूरा करने के लिए) की प्रवृत्ति को दर्शाता है।

चार्ट 2.1: राजस्व प्रवृत्ति

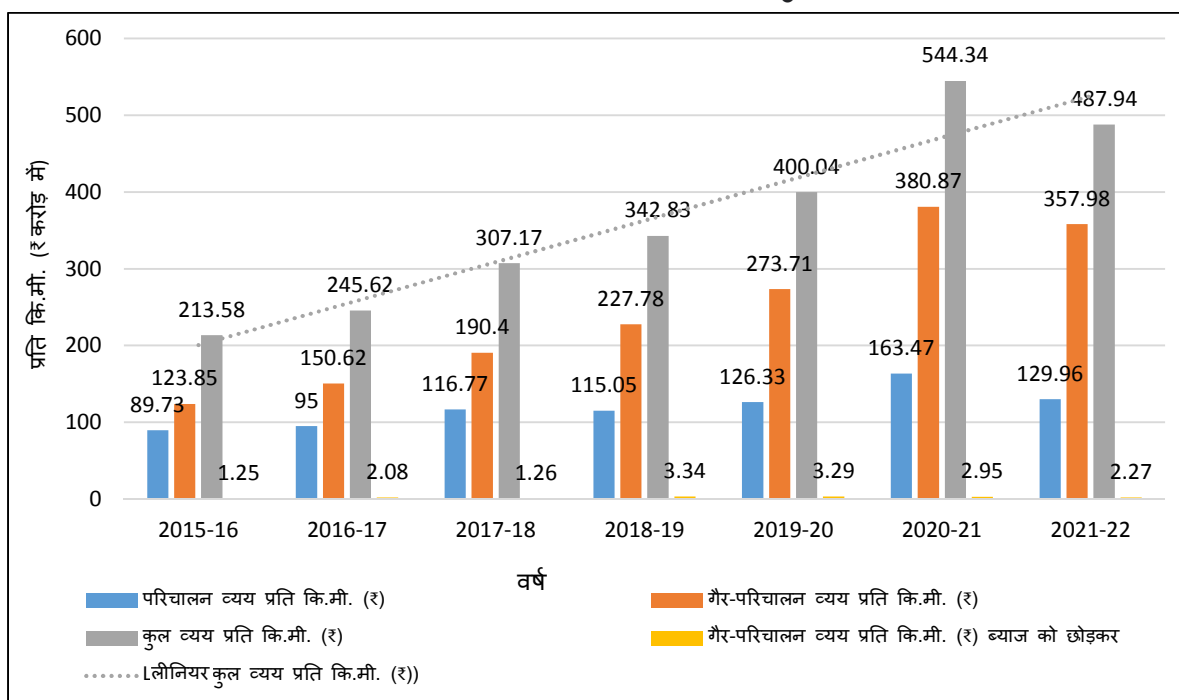


स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

चार्ट 2.2 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान प्रति कि.मी. परिचालन व्यय, गैर-परिचालन व्यय, कुल व्यय और गैर-परिचालन व्यय (संचित ब्याज को छोड़कर) को दर्शाता है।

² ₹ 19,345.93 करोड़ घटा (₹ 5,147.15 करोड़ + ₹ 13,381 करोड़)

चार्ट 2.2 : व्यय प्रवृत्ति



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

2.2.2 परिचालन एवं गैर-परिचालन व्यय का विश्लेषण

लेखापरीक्षा की अवधि के दौरान निगम के परिचालन और गैर-परिचालन व्यय का विवरण तालिका 2.2 (अनुलग्नक 2.2) में दर्शाया गया है।

तालिका 2.2: व्यय का अवयव-वार विवरण

(₹ करोड़ में)

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
परिचालन व्यय							
सीएनजी, तेल एवं स्नेहक और मरम्मत तथा अनुरक्षण	430.29	398.93	409.43	437.12	455.56	352.33	509.70
एएमसी शुल्क - लो फ्लोर बसें	229.29	264.60	280.65	312.41	352.58	356.19	485.34
कर्मचारी लागत	1487.74	1551.14	1837.76	1695.70	1799.73	2174.25	1845.90
मूल्यहास	168.64	168.98	168.66	167.55	166.48	149.53	134.25
अन्य विविध परिचालन व्यय	82.54	66.22	73.99	79.48	96.03	71.80	85.14
कुल परिचालन व्यय	2398.50	2449.87	2770.49	2692.26	2870.38	3104.10	3060.33
गैर-परिचालन व्यय							
रा.रा.क्षे.दि.स. ऋण पर ब्याज	3277.14	3830.59	4487.48	5252.03	6144.55	7176.23	8375.92
अन्य (इक्विटी पूंजी और योजना ऋण पर ब्याज को पूंजीगत रिसर्व में पुनः विनियोजित किया गया और अन्य विविध।)	33.31	53.51	29.90	78.23	74.66	56.00	53.47
कुल गैर-परिचालन व्यय	3310.45	3884.10	4517.38	5330.26	6219.21	7232.23	8429.39
कुल व्यय	5708.95	6333.97	7287.87	8022.52	9089.59	10336.33	11489.72

स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

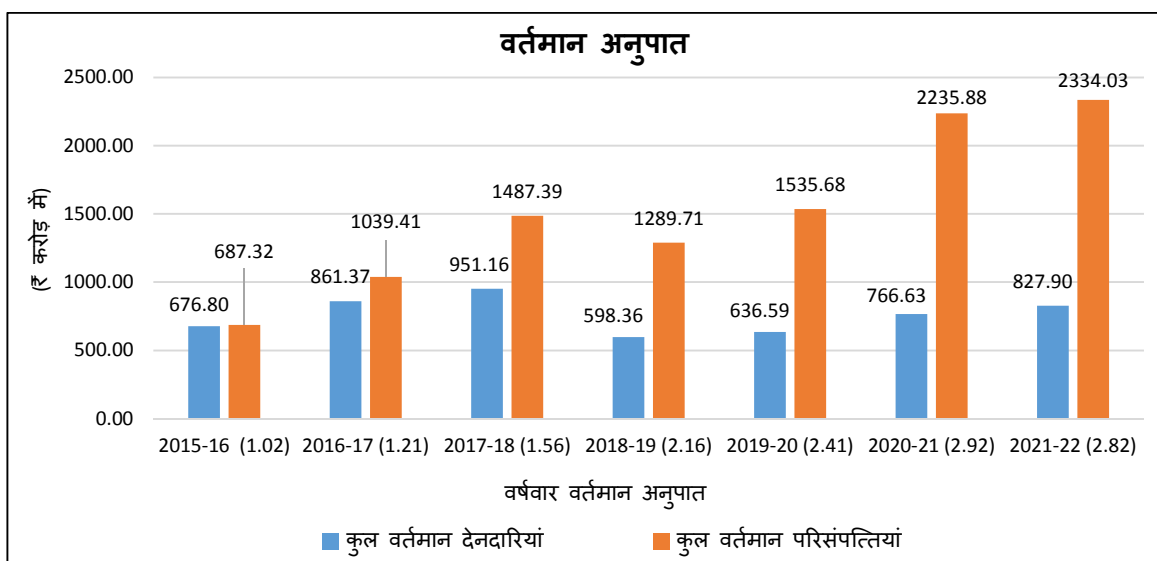
उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि कर्मचारी लागत परिचालन व्यय का एक बड़ा हिस्सा है और कुल परिचालन व्यय के 60.32 प्रतिशत और 70.04 प्रतिशत के बीच रही। इसके अतिरिक्त लो फ्लोर बसों के वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) शुल्क में तेज़ी से वृद्धि हुई, जो सात वर्षों की अवधि के दौरान दोगुना से अधिक हो गया था।

दूसरी ओर, गैर-परिचालन व्यय में मुख्य रूप से रा.रा.क्षे.दि.स. ऋणों पर ब्याज शामिल है। 31.03.2022 तक रा.रा.क्षे.दि.स. ऋणों पर ₹ 47,800.43 करोड़ का संचयी ब्याज 2011-12 से रा.रा.क्षे.दि.स. को भुगतान नहीं किया गया था और उसे संचय के आधार पर लेखाओं में दर्ज किया गया था। इस संबंध में निगम ने ₹ 511.30 करोड़ के योजनागत ऋणों को इक्विटी में बदलने और 31 मार्च 2016 तक ₹ 12,499.99 करोड़ के बकाया ब्याज के साथ ₹ 11,164.84 करोड़ के गैर-योजनागत ऋण को सहायता अनुदान में बदलने के लिए दिसंबर 2016 में विभाग को कैबिनेट नोट का एक मसौदा भेजा था। तथापि यह मई 2023 तक कैबिनेट की मंजूरी के लिए लंबित था।

2.2.3 वित्तीय अनुपात

अल्पकालिक शोधन-क्षमता: किसी इकाई की अल्पकालिक शोधन-क्षमता वर्तमान अनुपात (चलती पूंजी अनुपात) अर्थात् आगामी अल्पकालिक देनदारियों का भुगतान करने के लिए उपलब्ध वर्तमान परिसंपत्तियों की सीमा द्वारा निर्धारित की जाती है। इसके अतिरिक्त क्या वर्तमान परिसंपत्तियां इस रूप में हैं कि इन वर्तमान देनदारियों का भुगतान करने के लिए उन्हें आसानी से नकदी में परिवर्तित किया जा सकता है, इसे चलनिधि अनुपात द्वारा दर्शाया जाता है। निगम की अल्पकालिक शोधन-क्षमता की स्थिति चार्ट 2.3 और अनुलग्नक 2.1 से देखी जा सकती है।

चार्ट 2.3: अल्पकालिक शोधन-क्षमता की स्थिति



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

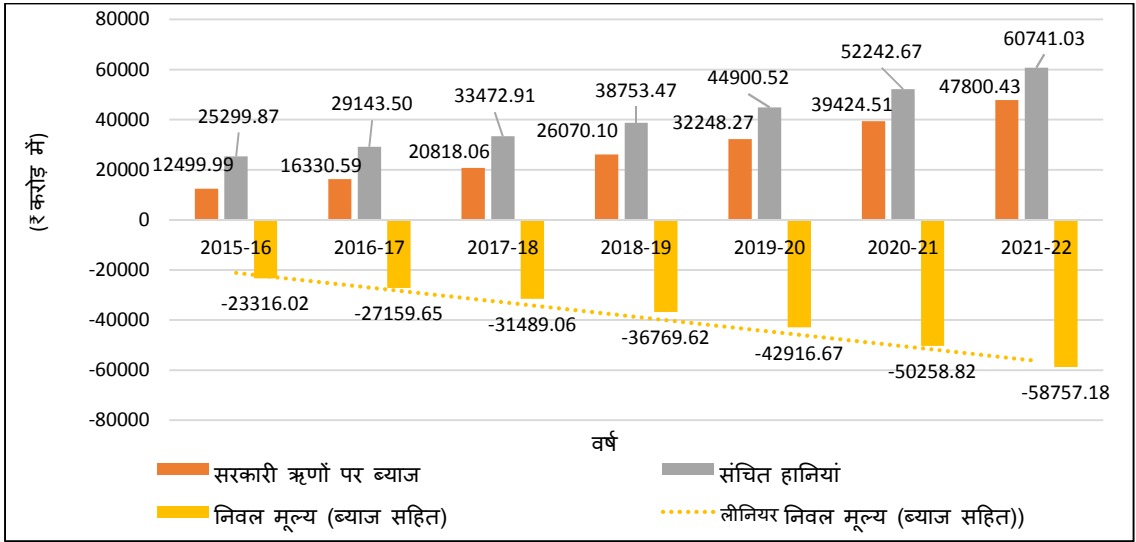
यद्यपि प्रथम दृष्टया निगम की वर्तमान परिसंपत्तियां अल्पकालिक देनदारियों को आसानी से कवर करती प्रतीत होती हैं (क्योंकि वर्तमान अनुपात 2020-21 में 2.92 तक सुधर गया है), तथापि वर्तमान परिसंपत्तियों में देनदार और अग्रिम (2021-22 में 54.40 प्रतिशत) शामिल हैं जिन्हें अवरुद्ध कर दिया गया था (मुख्य रूप से अदालत में जमा राशि और अप्राप्त देनदारों के कारण)। इसके अतिरिक्त, 43.36 प्रतिशत देनदार तीन वर्ष से अधिक पुराने थे और उनकी वसूली संदिग्ध थी।

वर्तमान परिसंपत्तियों में बैंक जमा भी शामिल हैं जो विशिष्ट प्रयोजनों/चिह्नित निधियों के लिए प्राप्त अनुदानों के प्रति चिह्नित किए गए थे (₹ 347.79 करोड़ अर्थात् कुल वर्तमान परिसंपत्तियों का 14.90 प्रतिशत)। इस प्रकार इन निधियों का उपयोग निर्धारित निधि होने के कारण अन्य प्रयोजनों के लिए नहीं किया जा सकता है। इस प्रकार, इसकी अल्पकालिक देनदारियों का भुगतान करने के लिए उपलब्ध प्रभावी चल संपत्तियां ₹ 716.51 करोड़ अर्थात् कुल वर्तमान संपत्तियों का 30.70 प्रतिशत थीं। परिणामस्वरूप चलनिधि अनुपात इस प्रकार घटकर 0.87³ रह गया जो निगम की असंतोषजनक वित्तीय स्थिति को दर्शाता है।

³ ₹ 2334.03 करोड़ (कुल वर्तमान संपत्तियां) - ₹ 929.71 करोड़ (देनदार) - ₹ 340 करोड़ (अग्रिम) - ₹ 347.81 करोड़ (चिह्नित निधियां) / ₹ 827.90 करोड़ (वर्तमान देनदारियां)

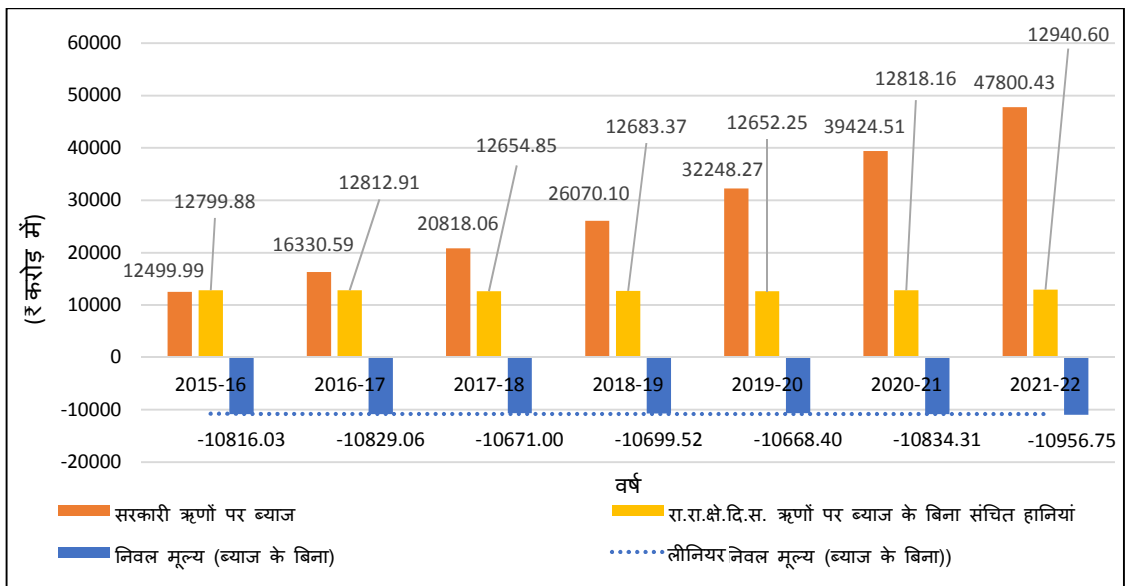
दीर्घकालिक शोधन-क्षमता किसी संगठन की दीर्घकालिक देनदारियों को संतुलित करने के लिए उसकी संपत्तियों की पर्याप्तता के संबंध में वित्तीय स्थिति को दर्शाती है। किसी संगठन का निवल मूल्य उसकी देनदारियों को घटाने के बाद परिसंपत्तियों का मूल्य है जो दीर्घकालिक शोधन-क्षमता का आकलन करने के लिए एक संकेतक है। 2015-2022 की अवधि के दौरान निगम का निवल मूल्य पूरी तरह से समाप्त हो गया था और ऋणात्मक आंकड़ों में था जैसा कि चार्ट 2.4.1 और 2.4.2 में दर्शाया गया है।

चार्ट 2.4.1: ऋणों पर संचित ब्याज को ध्यान में रखते हुए दीर्घकालिक शोधन-क्षमता



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

चार्ट 2.4.2: ऋणों पर संचित ब्याज के बिना दीर्घकालिक शोधन-क्षमता



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि समीक्षाधीन सभी वर्षों के दौरान निवल मूल्य ऋणात्मक था और भारी संचित हानियों के कारण (-) ₹ 23,316.02 करोड़ (2015-16) से बढ़कर (-) ₹ 58,757.18 करोड़ (2021-22) हो गया। इस प्रकार 31 मार्च 2022 तक निगम ₹ 60,483.69 करोड़ की अपनी भारी देनदारियों का भुगतान करने में सक्षम नहीं था। निवल मूल्य में गिरावट का कारण यह था कि निगम का राजस्व उसके परिचालन व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं था जिसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2022 तक ₹ 60,741.03 करोड़ की संचित हानियां हुईं।

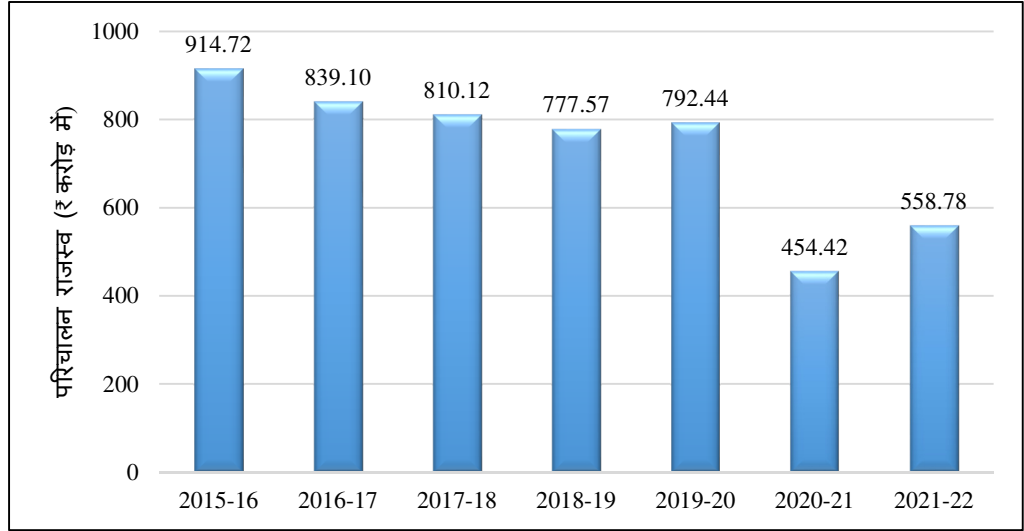
इसके अतिरिक्त यदि रा.रा.क्षे.दि.स. ऋणों पर संचित अर्जित ब्याज, जिसका 2011-12 से भुगतान नहीं किया गया था, को संचित हानियों से निकाल दिया जाता है, तो निवल मूल्य मुख्य रूप से पुरानी संचित हानियों के कारण (-) ₹ 10,816 करोड़ (2015-16) से (-) ₹ 10,956.75 करोड़ (2021-22) तक मामूली बदलाव के साथ प्रायः स्थिर बना रहा। इसके अलावा 2017-20 के दौरान निवल मूल्य (-) ₹ 10,671 करोड़ से (-) ₹ 10,668.40 करोड़ तक कम भी हो गया था और पिछले दो वर्षों के दौरान कोविड महामारी से प्रभावित कम परिचालन राजस्व के कारण ऋणात्मक निवल मूल्य में और वृद्धि हुई। इस प्रकार निगम पिछले सात वर्षों के दौरान लगातार परिचालन हानियों के कारण अपने परिचालन को बनाए रखने के लिए हानियों को पूरा करने के लिए राजस्व अनुदानों (पिछले सात वर्षों के दौरान ₹ 13,381 करोड़) पर निर्भर था।

इस प्रकार निगम की समग्र वित्तीय स्थिति और कामकाजी परिणाम लगातार परिचालन हानियों और पुरानी संचित हानियों के कारण इसकी दीर्घकालिक शोधन-क्षमता और वित्तीय संधारणीयता के बारे में गंभीर चिंता का विषय हैं।

2.2.4 परिचालन राजस्व

परिचालन राजस्व वह राजस्व है जो एक इकाई अपनी प्राथमिक व्यावसायिक गतिविधियों से उत्पन्न करती है। निगम के लिए परिचालन राजस्व के प्रमुख स्रोत टिकटों की बिक्री, संविदा सेवाएं, पास और सीज़न टिकट, रियायती पास के प्रति सब्सिडी और महिला यात्रियों की निःशुल्क यात्रा के प्रति प्रतिपूर्ति थे। पिछले कुछ वर्षों में परिचालन राजस्व में गिरावट आई है जैसा कि चार्ट 2.5 में दर्शाया गया है।

चाट 2.5: परिचालन राजस्व



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

अधिनियम की धारा 22 के अनुसार निगम व्यावसायिक सिद्धांतों पर कार्य करेगा। तथापि निगम के पास किराया निर्धारण की स्वायत्तता नहीं है (अंतिम किराया परिशोधन 2009 में किया गया था) और एक सामाजिक दायित्व के रूप में किराए को किफायती स्तर पर रखा गया था जो इसकी परिवर्तनीय लागत को वसूल करने में भी मदद नहीं करता है। इसकी भरपाई के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. रियायती पासों के प्रति प्रतिपूर्ति और निःशुल्क यात्रा के प्रति सब्सिडी के रूप में वित्तीय सहायता प्रदान करती है जो वार्षिक राजस्व अनुदान के अलावा आर्थिक दरों से भी कम थी। जैसाकि चाट 2.5 से देखा जा सकता है, संपूर्ण लेखापरीक्षा अवधि के दौरान निगम का परिचालन राजस्व कम हो गया था। कमी के मुख्य कारणों के रूप में रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा 2009 से किराए में परिशोधन नहीं करना, मार्च 2020 से मार्च 2022 तक कोविड-19 का प्रभाव, अधिक मेट्रो लाइनों की शुरुआत और निजी वाहनों में वृद्धि को ज़िम्मेदार ठहराया गया था। इसके अतिरिक्त 2015-22 के दौरान धारित बसों की संख्या में कमी आई है (13.40 प्रतिशत), जो 2015-16 की 4,344 बसों से घटकर 2021-22 में 3,762 बसें हो गईं जिसके परिणामस्वरूप परिचालित किलोमीटर 2015-16 के 2,673.50 लाख किलोमीटर से घटकर 2021-22 में 2,354.74 लाख किलोमीटर रह गए। परिचालित किलोमीटर में गिरावट के परिणामस्वरूप परिचालन राजस्व में गिरावट आई।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि कुछ ऐसे क्षेत्र थे जहां निगम ने सरकारी सहायता का लाभ उठाने का अवसर खो दिया जिसके फलस्वरूप पिछले कुछ वर्षों में परिचालन राजस्व में कमी आई जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.2.4.1 वर्ष 2009 से बस किराए में परिशोधन नहीं किया गया

अधिनियम की धारा 22 के साथ पठित धारा 19(एन) में परिकल्पना की गई है कि निगम व्यावसायिक सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकार की पूर्व मंजूरी से यात्रियों के परिवहन के लिए किराया संरचना निर्धारित कर सकता है।

बसों का किराया अंतिम बार परिशोधित करके 3 नवंबर 2009 से लागू किया गया था। तब से निगम ने 2010 से 2012 के दौरान और उसके बाद नवंबर 2016 में रा.रा.क्षे.दि.स. से किराया परिशोधन के लिए कई बार प्रयास किया था। तथापि परिवर्तनीय लागत के प्रमुख तत्व कई गुना बढ़ गए थे फिर भी किराए में कोई परिशोधन नहीं किया गया। घाटे की भरपाई रा.रा.क्षे.दि.स. से राजस्व अनुदान के माध्यम से की गई।

भारत सरकार, वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग (कर अनुसंधान इकाई) ने 1 जून 2016 से वातानुकूलित बस के किराए पर सेवा कर की प्रयोज्यता को अधिसूचित किया (फरवरी 2016)। परिणामस्वरूप, एसी बसों के 40 प्रतिशत किराए पर 15 प्रतिशत का सेवा कर लागू हो गया, जिससे एसी बसों के टिकटों की कीमत में छह प्रतिशत की वृद्धि हुई। तदनुसार, निगम ने सेवा कर देनदारी को कम करने के लिए एसी बस किराया छह प्रतिशत बढ़ाने के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी के लिए नवंबर 2016 में विभाग से अनुरोध किया।

विभाग ने यह विचार करते हुए कि एसी बस किराया छह प्रतिशत बढ़ाने से किराया अतार्किक हो जाएगा और यात्रियों को असुविधा होगी, किराया संरचना में परिशोधन का सुझाव दिया (नवंबर 2016) जैसा कि तालिका 2.3 में दिया गया है।

तालिका 2.3: प्रस्तावित परिशोधित किराया संरचना

सेवा का प्रकार	स्लैब (दूरी): वर्तमान किराया	स्लैब (दूरी)/प्रस्तावित किराया
साधारण स्टेज कैरिज	4 किलोमीटर तक: ₹ 5/-	10 किलोमीटर तक: ₹ 10/-
	4 से 10 किलोमीटर तक: ₹ 10/-	10 किलोमीटर से अधिक: ₹ 20/-
	10 किलोमीटर से अधिक: ₹ 15/-	
एसी-स्टेज कैरिज	4 किलोमीटर तक: ₹ 10/-	4 किलोमीटर तक: ₹ 10/-
	4 से 8 किलोमीटर तक: ₹ 15/-	4 से 12 किलोमीटर तक: ₹ 20/-
	8 से 12 किलोमीटर तक: ₹ 20/-	12 किलोमीटर से ऊपर: ₹ 30/-
	12 किलोमीटर से अधिक: ₹ 25/-	

तथापि निगम ने प्रस्तावित किराया वृद्धि को स्वीकार नहीं किया (दिसंबर 2016) क्योंकि वह चाहता था कि सीएनजी लागत और सीपीआई सूचकांक जैसे अन्य कारकों पर भी विचार किया जाए। प्रस्तावित किराया वृद्धि के अनुसार किराया संरचना में परिशोधन से निगम के राजस्व में प्रति वर्ष लगभग ₹ 170 करोड़⁴ की वृद्धि होगी, यह मानते हुए कि दोनों मामलों में सवारियों की संख्या वर्तमान स्तर पर बनी रहेगी।

इसके बाद निगम ने विभाग को प्रस्ताव प्रस्तुत किया (दिसंबर 2016) कि चूंकि नवंबर 2009 से किराया नहीं बढ़ाया गया था, इसलिए परिशोधित किराया तय करते समय अन्य लागतों जैसे कि 2009 से 2016⁵ तक सीएनजी की कीमत में 85.83 प्रतिशत की वृद्धि पर भी विचार किया जाना था। निगम ने नॉन-एसी बसों और एसी बसों का किराया क्रमशः 65 प्रतिशत और 71 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव दिया। तथापि इस संबंध में विभाग द्वारा कोई निर्णय नहीं बताया गया जबकि निगम ने दिसंबर 2022 तक कई बार इस मामले को विभाग के साथ उठाया।

इस प्रकार निगम न तो किराए में वृद्धि के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी प्राप्त कर सका और न ही उसने एसी बसों पर भुगतान किए गए ₹ 56.29 करोड़⁶ (जून 2016 से मार्च 2022 तक) के सेवा कर/जीएसटी की लागत को पूरा करने के लिए किराए में प्रस्तावित वृद्धि का लाभ उठा सका।

⁴ निगम द्वारा वर्ष 2015-16 के लिए की गई गणना के अनुसार एसी और नॉन-एसी बसों के लिए प्रति माह 4.50 करोड़ टिकटों की औसत बिक्री हुई

⁵ जुलाई 2016 में ₹ 36.85/कि.ग्रा. तथा नवंबर 2009 में ₹ 19.83/कि.ग्रा.

⁶ निगम द्वारा एसी बसों से आय तथा सेवा कर/जीएसटी की लागू दर के आधार पर परिकलित किया गया

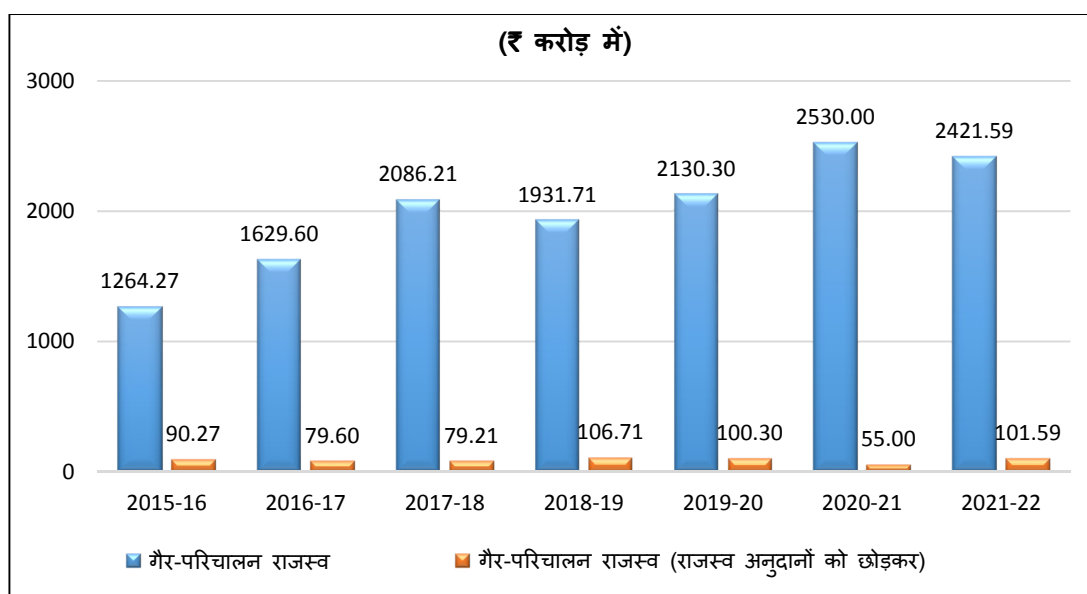
प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि किराया परिशोधन विभाग का नीतिगत मामला है। जब तक विभाग इसकी मंजूरी नहीं देता, निगम किराया परिशोधन लागू नहीं कर सकता। तथ्य यह है कि निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा सुझाए गए प्रस्तावित परिशोधित किराए को स्वीकार नहीं किया और प्रति वर्ष लगभग ₹ 170 करोड़ का लाभ उठाने का अवसर खो दिया।

2.2.5 गैर-परिचालन राजस्व

2.2.5.1 निगम के गैर-परिचालन राजस्व की स्थिति

निगम ने गैर-परिचालन राजस्व (बसों के परिचालन के अलावा) मुख्य रूप से रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त अनुदान, अप्रयुक्त पूंजीगत/योजनागत निधि पर ब्याज से आय, अल्पावधि जमा पर ब्याज, विज्ञापन अनुबंधों से आय, स्ट्रैप वाहनों की बिक्री, जुर्माना और अन्य विविध प्राप्तियों से अर्जित किया। 2015-16 से 2021-22 के दौरान निगम द्वारा अर्जित गैर-परिचालन राजस्व का विवरण चार्ट 2.6 में दर्शाया गया है।

चार्ट 2.6: गैर-परिचालन राजस्व



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

उपर्युक्त चार्ट से देखा जा सकता है कि गैर-परिचालन राजस्व ₹ 1,264.27 करोड़ और ₹ 2,530.00 करोड़ के बीच रहा। इसमें रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त राजस्व अनुदान ₹ 1,174.00 करोड़ (2015-16) और ₹ 2,475.00 करोड़ (2020-21) शामिल थे। निगम को अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए गैर-यातायात राजस्व

के अन्य स्रोत जैसे परिसंपत्तियों से किराए की वसूली, बसों पर विज्ञापन, डिपो में उपलब्ध स्थानों के वाणिज्यिक उपयोग आदि खोजने की आवश्यकता थी। बकाया गैर-यातायात राजस्व की वसूली और राजस्व के अन्य स्रोतों को बढ़ाने में देखी गई कमियों पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.2.5.2 परिवहन विभाग द्वारा बकाया राशि का भुगतान नहीं किया जाना

(i) निगम ने क्लस्टर बसों के परिचालन/पार्किंग के लिए मार्च 2022 तक बारह डिपो और एक बस टर्मिनल पर 3.18 लाख वर्गमीटर स्थान विभाग को हस्तांतरित किया। तथापि विभाग से न तो कोई किराया अनुबंध और न ही किराए के भुगतान का कोई आश्वासन प्राप्त किया गया था।

निगम विभाग पर नियमित रूप से उपर्युक्त स्थान के लिए किराया, सेवा कर और जल शुल्क के लिए बिल जारी कर रहा था। 31 मार्च 2022 तक बकाया राशि बढ़कर ₹ 225.31 करोड़ हो गई थी। तथापि विभाग से न तो कोई राशि वसूल की गई और न ही कोई आश्वासन प्राप्त किया गया। यह उल्लेख करना उचित है कि विभाग ने रियायतग्राहियों और विभाग के बीच अनुबंध के अनुसार क्लस्टर बसों के रियायतग्राहियों से इन स्थानों के लिए किराया वसूल किया था परंतु इसे निगम को नहीं दिया था।

इसके अतिरिक्त निगम ने उन संपत्तियों जिनका उपयोग क्लस्टर बसों द्वारा किया गया था, का मालिक होने के नाते 2015-16 से 2021-22 तक की अवधि का संपत्ति कर और भूमि के किराए के लिए ₹ 6.26 करोड़ का भुगतान किया जो विभाग द्वारा भुगतान के बिना पड़ा रहा।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि मामले पर विभाग के साथ अनुवर्ती कार्यवाही की जा रही है।

(ii) निगम ने विभाग को जनवरी 2010 से राज्य परिवहन प्राधिकरण के प्रवर्तन स्कंध में तैनाती के लिए 35 से 41 टवेरा वाहन प्रदान किए। मार्च 2022 तक विभाग से इन वाहनों को किराए पर देने के लिए ₹ 7.82 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी। इसमें से विभाग ने ₹ 3.20 करोड़ का भुगतान कर दिया था और दिसंबर 2022 तक ₹4.62 करोड़ बकाया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि मामले पर विभाग के साथ अनुवर्ती कार्यवाही की जा रही है।

सिफारिश 2.2:

- **निगम को पुराने बकाए की वसूली के लिए विभाग के साथ मामले को सख्ती से आगे बढ़ाना चाहिए।**
- **विभाग को निगम के बकाए का समय पर भुगतान सुनिश्चित करना चाहिए।**

2.2.5.3 डीटीआईडीसीएल से ₹ 21.29 करोड़ की बकाया राशि वसूल नहीं की गई

रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को निर्देश दिया (16 अगस्त 2012) कि अब से दिल्ली के रा.रा.क्षे. में सभी बस क्यू शेल्टरों (बीक्यूएस) का निर्माण और अनुरक्षण दिल्ली परिवहन अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (डीटीआईडीसीएल) द्वारा किया जाएगा। तदनुसार निगम ने 2015-16 तक 884 बीक्यूएस को डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरित कर दिया। तथापि आदेश में इन बीक्यूएस की लागत के प्रति डीटीआईडीसीएल द्वारा किए जाने वाले भुगतान पर कोई जानकारी नहीं थी।

निगम ने डीटीआईडीसीएल पर 156 बीक्यूएस के निर्माण और परियोजना प्रबंधन परामर्श (पीएमसी) शुल्क की लागत के प्रति ₹ 21.29 करोड़ की मांग उठाई थी (अगस्त 2015) जिसका भुगतान दिसंबर 2022 तक नहीं किया गया था। तथापि यह पाया गया कि निगम ने हस्तांतरण की तिथि पर ₹ 7.33 करोड़ के हसित मूल्य के बजाय बीक्यूएस के निर्माण की मूल लागत के लिए दावा किया था। निगम डीटीआईडीसीएल के साथ समाधान के लिए विभाग के साथ मामले को आगे बढ़ाने के बजाय बिना किसी परिणाम के डीटीआईडीसीएल के साथ पत्राचार करता रहता है।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और आगे उत्तर दिया कि उसने पहले ही इस मामले को डीटीआईडीसीएल और परिवहन विभाग के साथ उठाया था।

2.2.5.4 मध्यस्थता मामलों का डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरण नहीं करने के कारण ₹ 16.51 करोड़ का परिहार्य व्यय

डीटीआईडीसीएल को बीक्यूएस का हस्तांतरण करने के संबंध में दिनांक 16 अगस्त 2012 के रा.रा.क्षे.दि.स. आदेश के बिंदु संख्या 6 के अनुसार यह निर्दिष्ट किया गया है कि बीक्यूएस के निर्माण और अनुरक्षण से संबंधित सभी अदालती मामले सीधे डीटीआईडीसीएल द्वारा निपटाए जाएंगे।

बीक्यूएस का हस्तांतरण करते समय, निगम और मेसर्स ग्रीन दिल्ली बीक्यूएस लिमिटेड (एजेंसी) के बीच विवाद मध्यस्थता के अधीन था। मेसर्स ग्रीन दिल्ली को 2007 में निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण के आधार पर 248 बीक्यूएस के निर्माण के लिए एक संविदा दी गई थी। बाद में निगम द्वारा संविदा-भंग का हवाला देते हुए संविदा को समाप्त कर दिया गया (8 मार्च 2011)। एजेंसी ने ₹ 50.26 करोड़ की बीक्यूएस की निर्माण लागत का दावा करते हुए मध्यस्थता में प्रवेश किया, जिसका प्रतिवाद निगम ने एजेंसी से ₹ 33.75 करोड़ के लंबित लाइसेंस शुल्क का दावा करके दिया। यद्यपि इन बीक्यूएस को 2015-16 से पहले डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरित कर दिया गया था परंतु मध्यस्थता का मामला डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरित नहीं किया गया और निगम ने अपने दम पर मामला लड़ना जारी रखा। दोनों पक्षों के दावों पर विचार करने के बाद, मध्यस्थ ने (1 जुलाई 2019) निगम द्वारा एजेंसी को देय ₹ 16.51 करोड़ (₹ 50.26 करोड़ से ₹ 33.75 करोड़ घटाकर) की निवल राशि का निर्णय किया। फिर, बीक्यूएस की निर्माण लागत के प्रति इस दायित्व को डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरित करने के बजाय निगम निर्णय के विरुद्ध माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के पास पहुंचा। निगम ने ₹ 16.51 करोड़ की मध्यस्थ निर्णय राशि भी न्यायालय में जमा कर दी (3 फरवरी 2020) जिसका भुगतान डीटीआईडीसीएल द्वारा किया जा सकता था यदि मध्यस्थता मामला समय पर उसे हस्तांतरित कर दिया जाता। निगम को देर से एहसास हुआ (जनवरी 2020) कि इस मामले में दायित्व डीटीआईडीसीएल से संबंधित है और उसने इसके लिए दावा प्रस्तुत किया। डीटीआईडीसीएल ने अब तक (दिसंबर 2022) ₹ 16.51 करोड़ का भुगतान नहीं किया था।

इस प्रकार सरकार के आदेशों का पालन करने में निगम की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 16.51 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और आगे कहा कि ₹ 16.51 करोड़ भेजने के लिए मामला डीटीआईडीसीएल के साथ उठाया गया था।

सिफ़ारिश 2.3: निगम को बकाया राशि की वसूली और मध्यस्थता निर्णय की राशि के मामले को डीटीआईडीसीएल के साथ आगे बढ़ाना चाहिए। निगम कानूनी मामले को डीटीआईडीसीएल को हस्तांतरित करने के लिए कदम उठाए।

2.2.5.5 गैर-यातायात राजस्व बढ़ाने में विफलता

चूँकि निगम को लगातार घाटा हो रहा था इसलिए परिचालन के अलावा अन्य स्रोतों से राजस्व बढ़ाना काफी महत्वपूर्ण है। तथापि लेखापरीक्षा में ऐसे कई उदाहरण देखे गए जहां निगम ने विज्ञापनों, डिपो में उपलब्ध स्थानों के वाणिज्यिक उपयोग आदि के माध्यम से अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने के अवसर खो दिए जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

i) यूनीपोल पर विज्ञापनों के लिए संविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया

दिल्ली आउटडोर विज्ञापन नीति 2017 के अनुसार दिल्ली में किसी भी आउटडोर विज्ञापन को प्रदर्शित करने से पहले दिल्ली नगर निगम से अनुमति लेनी चाहिए। उसी के अनुसरण में निगम को उत्तरी और पूर्वी दिल्ली नगर निगमों (एनडीएमसी और ईडीएमसी) से अनुमति मिली थी। अक्टूबर 2016 और फरवरी 2021 के बीच यूनिपोल पर विज्ञापन के लिए पांच बार निविदाएं जारी की गईं परंतु एनडीएमसी और ईडीएमसी क्षेत्रों में केवल एकल बोली या कोई बोली प्राप्त नहीं होने के कारण ये सभी रद्द कर दी गईं। इस संबंध में आरक्षित मूल्य के परिशोधन के लिए गठित समिति (अगस्त 2016) ने पाया कि निर्धारित किए गए आरक्षित मूल्य बहुत अधिक थे। इसके अतिरिक्त निगम द्वारा मांगी गई विज्ञापन एजेंसियों की राय (अक्टूबर 2018) में अन्य बातों के साथ-साथ राजस्व हिस्सेदारी मॉडल अपनाने का सुझाव दिया गया। तथापि निगम ने इन सुझावों को स्वीकार नहीं किया।

दक्षिण दिल्ली नगर निगम (एसडीएमसी) क्षेत्रों के लिए कोई निविदा जारी नहीं की गई क्योंकि कोई अनुमति नहीं ली गई थी या एमओयू पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे। एनडीएमसी और ईडीएमसी में यूनियोपल के लिए विज्ञापन संविदाओं को अंतिम रूप देने में निगम की विफलता के परिणामस्वरूप राजस्व अर्जित करने का अवसर खो गया।

इसके अतिरिक्त एसडीएमसी की अनुमति प्राप्त करने के लिए उच्च स्तर पर अधिक प्रयास नहीं किए गए। अंततः एसडीएमसी आयुक्त के साथ एमडी की बैठक (फरवरी 2019) के बाद अनुमति प्राप्त की गई और अगस्त 2020 में एसडीएमसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। समझौता ज्ञापन के अनुसार एसडीएमसी क्षेत्र में यूनियोपल के लिए निविदाएं एसडीएमसी द्वारा जारी की जानी थीं परंतु इसके द्वारा कोई निविदा जारी नहीं की गई। इसके अतिरिक्त अन्य क्षेत्रों में यूनियोपल के लिए निविदाएं जारी की गईं, तथापि कोई निविदाएं नहीं दी गईं। इसके अलावा प्रबंधन ने विज्ञापन के माध्यम से राजस्व उत्पन्न करने में सुधार के लिए किसी भी मीडिया सलाहकार को नियुक्त नहीं किया।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि पूर्वी और उत्तरी दिल्ली नगर निगम क्षेत्रों में खराब प्रतिक्रिया के कारण निविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया था। इसके अतिरिक्त एसडीएमसी ने नियमित पत्राचार के बावजूद निगम को बस बॉडी रैप्स और यूनियोपल पर टेंडर करने की अनुमति नहीं दी। अंत में 17 अगस्त 2020 को एसडीएमसी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।

बोलीदाताओं की खराब प्रतिक्रिया के संबंध में प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निगम ने निविदा को अधिक आकर्षक बनाने के लिए आरक्षित मूल्य में परिशोधन करने पर कोई कार्रवाई नहीं की। इसके अतिरिक्त कोई अन्य रास्ता नहीं खोजा गया। जहां तक एसडीएमसी से अनुमति प्राप्त करने का संबंध है यह बहुत देर के पश्चात प्राप्त की गई।

ii) समझौते के अनुसार बस बॉडी रैप्स के माध्यम से विज्ञापन के लिए राजस्व वसूलने में विफलता

निगम ने एनडीएमसी और ईडीएमसी क्षेत्रों में आने वाले 13 डिपो की बसों पर बस बॉडी रैप (बीबीडब्ल्यू) के माध्यम से विज्ञापन हेतु पांच वर्ष की अवधि के

लिए संविदा की (दिसंबर 2018) तथा समझौते के अनुसार संविदा मूल्य में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि होनी थी। इसके अतिरिक्त, 21 डिपो की 972 एसी बसों के लिए बीबीडब्ल्यू के माध्यम से विज्ञापन की संविदा मेसर्स असम गवर्नमेंट मार्केटिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड को दी गई (जनवरी 2021)। उपर्युक्त संविदाओं के अनुसार मासिक लाइसेंस शुल्क की बिलिंग डिपो द्वारा धारित बेड़े/बसों के 90 प्रतिशत पर आधारित होनी थी। तथापि लेखापरीक्षा में पाया गया कि निगम ने ₹ 98.41 लाख की प्राप्य राशि के प्रति ₹ 73.57 लाख वसूल किए जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2020 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान ₹ 24.84 लाख तक का राजस्व कम वसूल किया गया।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि 36 बसों को अन्य डिपो में स्थानांतरित कर दिया गया, कोविड अवधि के दौरान तीन महीने की छूट दी गई और 234 बसें अन्य विज्ञापनदाताओं के साथ संविदाधीन थीं। ₹ 24.84 लाख की कम वसूली तक पहुंचते समय प्रबंधन द्वारा दिए गए उत्तर में उल्लिखित कारकों पर लेखापरीक्षा द्वारा विचार किया गया था।

निगम ने सभी तीन क्षेत्रों अर्थात् एनडीएमसी, ईडीएमसी तथा एसडीएमसी में उन बसों को छोड़कर जिनके विज्ञापन के लिए संविदा की गई थी, बीबीडब्ल्यू के लिए उपलब्ध एसी तथा नॉन-एसी बसों के कुल बेड़े को ध्यान में रखते हुए, एसडीएमसी के साथ समझौता विज्ञापन पर हस्ताक्षर करने में देरी तथा एनडीएमसी और ईडीएमसी क्षेत्रों में संविदाओं के गैर-कार्यान्वयन के कारण 2015-16 से 2021-22 (दिसंबर 2022 तक) तक बीबीडब्ल्यू के माध्यम से विज्ञापन पर ₹ 40.57 करोड़⁷ का राजस्व अर्जित करने का अवसर भी खो दिया।

iii) बसों में एलईडी स्क्रीन लगाने के प्रस्ताव को अंतिम रूप देने में विफलता

निगम ने विज्ञापन राजस्व प्राप्त करने के लिए बसों में एलईडी स्क्रीन लगाने की योजना बनाई। तथापि निगम की ओर से अनिर्णय के कारण बसों में एलईडी स्क्रीन लगाने का प्रस्ताव साकार नहीं हो सका जिससे निगम को अतिरिक्त गैर-परिचालन राजस्व से वंचित होना पड़ा।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (मई 2023) में इस मुद्दे पर कुछ नहीं कहा।

⁷ लेखापरीक्षा द्वारा एसडीएमसी क्षेत्र में डिपो के लिए राजस्व की संभावित हानि की गणना उन दरों के आधार पर की गई जिन पर संविदा दी गई थी जिसे बाद में अनुमति न मिल पाने के कारण रद्द कर दिया गया।

iv) डिपो आदि के वाणिज्यिक उपयोग के माध्यम से राजस्व बढ़ाने में विफलता मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में डिपो के वाणिज्यिक उपयोग के लिए विभिन्न विकल्पों की खोज करने में निगम की विफलता पर प्रकाश डाला गया था। निगम ने कृत कार्रवाई टिप्पणी में कहा कि डिपो/टर्मिनलों आदि में मल्टीलेवल पार्किंग के निर्माण का कार्य सितंबर 2015 में लोक निर्माण विभाग (लो.नि.वि.) को सौंपा गया था। तथापि डिपो के वाणिज्यिक उपयोग के लिए विकल्प खोजने में कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं देखी गई जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- निगम ने छह डिपो/टर्मिनलों में मल्टीलेवल पार्किंग, बजट होटल इत्यादि के निर्माण के लिए दिल्ली पर्यटन और परिवहन विकास निगम लिमिटेड (डीटीटीडीसी) को काम पर लगाने के प्रस्ताव को मंजूरी दी (जनवरी 2013) और डीटीटीडीसी के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए (सितंबर 2013)। तथापि समझौता ज्ञापन के अनुसार डीटीटीडीसी द्वारा कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं की गई। बाद में निगम ने वही काम लो.नि.वि. को सौंपा, तथापि वह भी डीडीए के साथ पट्टे की भूमि को पूर्ण स्वामित्व वाली भूमि में बदलने आदि (2017) से संबंधित मुद्दों के कारण काम शुरू नहीं कर सका। निगम ने बाद में राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम (एनबीसीसी) को काम पर लगाया और निगम के भूमि खंडों के विकास के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए (27 अक्टूबर 2020)। तथापि, दिसंबर 2022 तक कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं हुई।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि एनबीसीसी को वाणिज्यिक उपयोग के लिए भूमि खंड के पुनर्विकास की परियोजना के लिए लगाया गया था।

तथ्य यह है कि 2013 से निर्माण एजेंसी को काम पर लगाने में काफी समय लगाया गया और मई 2023 तक काम अभी भी प्रारंभिक चरण में था।

- इसी प्रकार, सरकार ने अधिक विकसित क्षेत्र पर किराए के माध्यम से राजस्व उत्पन्न करने के लिए दिल्ली राज्य औद्योगिक और अवसंरचना

विकास निगम लिमिटेड (डीएसआईआईडीसी) द्वारा इंद्रप्रस्थ (आईपी) डिपो के कार्यालय परिसर के पुनर्विकास तथा आईपी डिपो/मुख्यालय में एक बहुमंजिला परिसर के निर्माण को मंजूरी दी (अप्रैल 2010)। प्रस्ताव को बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था (दिसंबर 2011) तथा डीएसआईआईडीसी द्वारा परियोजना के लिए निधियों की व्यवस्था विकसित स्थान को निगम और सरकारी विभागों को पट्टे पर देकर की जानी थी। तथापि, परियोजना पर काम शुरू नहीं हुआ। भूमि एवं विकास कार्यालय (एल एंड डीओ), शहरी एवं आवास कार्य मंत्रालय, भारत सरकार ने परियोजना के लिए अनापत्ति पत्र देने से पहले 16 जनवरी 1992 से 14 जनवरी 2015 तक की अवधि के दौरान निगम द्वारा किए गए अनधिकृत निर्माण के लिए क्षति प्रभारों के रूप में ₹ 1.41 करोड़ की राशि की मांग नोटिस जारी की (नवंबर 2016)। निगम ने एल एंड डीओ को ₹ 1.41 करोड़ के क्षति प्रभारों का भुगतान किया (नवंबर 2017)।

बाद में, दिसंबर 2020 में, डीएसआईआईडीसी ने अपनी ही निधियों से दिल्ली की महायोजना (एमपीडी) 2021 के अनुसार कार्यालय परिसरों और पार्किंग क्षेत्रों के पुनर्विकास के लिए समझौता ज्ञापन का एक मसौदा प्रस्तुत किया, जिसके अनुसार डीएसआईआईडीसी और निगम को विकसित क्षेत्र को 40:60 के अनुपात में साझा करना था। तथापि, मई 2023 तक समझौता ज्ञापन के मसौदे पर हस्ताक्षर नहीं किए गए।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि आईपी डिपो में कार्यालय परिसर के पुनर्विकास के लिए डीटीसी और डीएसआईआईडीसी के बीच हस्ताक्षरित होने वाला समझौता ज्ञापन अंतिम चरण में था।

तथापि, तथ्य यह है कि निगम ने अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने के लिए आईपी डिपो में एक बहुमंजिला कॉम्प्लेक्स के निर्माण के लिए बोर्ड द्वारा अनुमोदन (दिसंबर 2011) के बावजूद परियोजना शुरू करने में देरी की। मई 2023 तक कोई प्रगति नहीं हुई थी।

इन परियोजनाओं से निगम को (i) अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करने (ii) मल्टीलेवल बस पार्किंग के माध्यम से बस पार्किंग स्थान में वृद्धि और (iii) निगम डिपो/टर्मिनलों के आधुनिकीकरण से लाभ होता। उपलब्ध

भूमि का उपयोग वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए करने में निगम की विफलता ने इसे संभावित अतिरिक्त राजस्व से वंचित कर दिया।

सिफारिश 2.4:

निगम को चाहिए कि:

- उच्चतम स्तर पर सक्रिय दृष्टिकोण अपनाकर यूनियोन, बस बाँड़ी रैप संविदा और बसों में एलईडी की स्थापना के माध्यम से राजस्व उत्पन्न करने की अपनी क्षमता को अधिकतम करे तथा निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी को कम करे;
- लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए सभी संभव प्रयास करे ताकि भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से इसके राजस्व को बढ़ाया जा सके; और
- विज्ञापन राजस्व के नए रास्ते खोजने के लिए एक विशेषज्ञ/सलाहकार नियुक्त करने पर भी विचार करे।

2.3 अन्य वित्तीय मामले

2.3.1 भविष्य निधि (पीएफ) अंशदान जमा करने में देरी

निगम ने कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, 1952 (ईपीएफ अधिनियम) के तहत एक कर्मचारी भविष्य निधि ट्रस्ट (ट्रस्ट) का गठन किया है। ईपीएफ अधिनियम की धारा 7 क्यू के अनुसार कर्मचारी के वेतन से काटे गए भविष्य निधि अंशदान नियोक्ता के अंशदान के साथ अगले महीने की 15 तारीख तक ट्रस्ट में जमा किए जाने हैं और नियत तारीख के भीतर देय राशि का भुगतान करने में विफलता पर 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करना पड़ता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान कर्मचारियों के पीएफ अंशदान और अपने अंशदान को ट्रस्ट में जमा करने में एक दिन से 37 दिनों तक की देरी हुई, जिसके लिए निगम ने स्वयं को ₹ 1.79 करोड़ के ब्याज के भुगतान के लिए उत्तरदायी बनाया। निगम ने दिसंबर 2022 तक ब्याज के रूप में ₹ 1.79 करोड़ की राशि के प्रति ₹ 25.95 लाख का भुगतान किया था और ₹ 1.27 करोड़ बकाया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि देरी मुख्य रूप से निधियों की कमी के कारण हुई क्योंकि विभाग से सहायता अनुदान प्राप्त नहीं हुआ था और इसने वैधानिक देय राशि को समय पर जमा करके सुधारात्मक कार्रवाई का आश्वासन दिया।

सिफ़ारिश 2.5: निगम को बाद में किसी भी अतिरिक्त ब्याज भार/जुर्माने से बचने के लिए वैधानिक देय राशि समय पर जमा करनी चाहिए।

2.3.2 वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) के लिए अपात्र इनपुट टैक्स क्रेडिट (आईटीसी) का लाभ उठाने के कारण ₹ 63.10 करोड़ का ब्याज और जुर्माना लगाया गया

निगम को जीएसटी आसूचना महानिदेशक, चंडीगढ़ से एक सम्मन प्राप्त हुआ (जुलाई 2021) जिसमें छूट प्राप्त सेवाओं, अर्थात् नॉन-एसी बसों से प्राप्त आय, और सामान्य सेवाओं जैसे स्टाफ कारों के किराया प्रभार, बैटरी, टायर और ट्यूब की खरीद, मरम्मत, आदि पर आईटीसी का लाभ उठाने के संबंध में एक सुनवाई में उपस्थित होने के लिए कहा गया।

निगम ने 2017-18 से 2021-22 के दौरान ₹ 39.41 करोड़ की पात्रता के प्रति एसी/नॉन-एसी बसों/बसों के किराए और सामान्य सेवाओं से प्राप्त आय पर ₹ 224.34 करोड़ की आईटीसी का लाभ उठाया था। दावा किए गए/लाभ उठाए गए ₹ 184.93 करोड़ के कुल अपात्र आईटीसी में से ₹ 132.33 करोड़ के दावे वापस ले लिए गए (सितंबर 2021 में ₹ 55 करोड़, अक्टूबर 2021 में ₹ 24.73 करोड़ और अगस्त 2022 में ₹ 52.60 करोड़) तथा अप्रैल 2022 में ₹ 38.47 करोड़ का भुगतान किया गया। मई 2022 में, जीएसटी विभाग ने निगम को ₹ 14.13 करोड़ के शेष आईटीसी का भुगतान करने का निर्देश दिया और गलत तरीके से अपात्र आईटीसी का लाभ उठाने के लिए ₹ 82.18 करोड़ का ब्याज और जुर्माना (₹ 56.56 करोड़ का ब्याज एवं ₹ 25.62 करोड़ का जुर्माना) भी लगाया। इस प्रकार निगम द्वारा अपात्र आईटीसी का लाभ उठाने के परिणामस्वरूप ₹ 82.18 करोड़ के ब्याज और जुर्माने की परिहार्य देनदारी हुई जिसका भुगतान अब तक (दिसंबर 2022) नहीं किया गया था और मामला जीएसटी विभाग के पास लंबित था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि जीएसटी विभाग ने जीएसटी की रिवर्सल राशि पर परिकलित ब्याज और अन्य वस्तुओं पर जीएसटी भुगतान के प्रति ₹ 37.48 करोड़ की परिशोधित मांग भेज दी है (मार्च 2023)। तथापि निगम द्वारा दुतरफा जांच पर, अंतिम ब्याज ₹ 32.22 करोड़ परिकलित किया गया और 15 मई 2023 को जीएसटी विभाग को इसका भुगतान किया गया। इसने आगे कहा (अगस्त 2024) कि ₹ 14.13 करोड़ के शेष आईटीसी की पुनः जांच के बाद जीएसटी विभाग को ₹ 4.20 करोड़ का भुगतान भी कर दिया गया।

तथ्य यह है कि जीएसटी विभाग द्वारा अग्रेषित ₹ 37.48 करोड़ के ब्याज की परिशोधित मांग और उसके प्रति ₹ 32.22 करोड़ के भुगतान पर विचार करते हुए निगम जीएसटी विभाग को ₹ 30.88 करोड़ (जुर्माना: ₹ 25.62 करोड़ तथा शेष ब्याज ₹ 5.26 करोड़) का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था।

अध्याय 3

परिचालन निष्पादन

अध्याय 3: परिचालन निष्पादन

माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के आधार पर, कुशल और संतोषजनक सार्वजनिक परिवहन सुनिश्चित करने के लिए निगम के पास कम से कम 5,500 बसों का बेड़ा होना आवश्यक था। मार्च 2023 के अंत में, निगम के पास केवल 3,937 बसों का बेड़ा था जिसमें 1,770 अधिक पुरानी बसें शामिल थीं। निगम बेड़े के उपयोग और वाहन उत्पादकता के संबंध में अखिल भारतीय औसत की तुलना में परिचालन क्षमता प्राप्त नहीं कर सका। मार्ग नियोजन में कमी थी। अनुसूचित किलोमीटर प्राप्त नहीं किए गए। प्रति 10,000 किलोमीटर परिचालन पर ब्रेकडाउन 2.90 और 4.57 के बीच था जो अन्य राज्य परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) और क्लस्टर बसों की तुलना में बहुत अधिक था। क्लस्टर बसों का निष्पादन लगभग प्रत्येक परिचालन पैरामीटर में निगम से काफी बेहतर था, भले ही दोनों समान परिस्थितियों में कार्य कर रहे थे।

3.1 परिचय

सिटी बस बेड़े को 11,000 बसों तक बढ़ाने के माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों (सितंबर 2007) का पालन करने के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. एक नई योजना लेकर आई, जिसमें 'क्लस्टर' में एक एकीकृत समय सारणी के तहत निगम और निजी ऑपरेटरों की बसों के समवर्ती परिचालन की परिकल्पना की गई थी (मई 2011)। प्रत्येक क्लस्टर को प्रत्येक मार्ग पर समान अनुपात में (5,500 निगम द्वारा और 5,500 क्लस्टर बसें) निगम और डीआईएमटीएस (क्लस्टर) बसों के माध्यम से दिल्ली में स्टेज कैरिज सेवाएं प्रदान करने के लिए एक नेटवर्क का हिस्सा बनना था। 31 मार्च 2022 तक निगम के पास 3,762 बसों का बेड़ा था और 2021-22 के दौरान औसतन 3,760 बसों का बेड़ा था, जिनमें से 3,206 (85.27 प्रतिशत)¹ का उपयोग किया जा रहा था, जबकि 3,239 क्लस्टर बसों का बेड़ा था और औसतन 2,837 बसों का बेड़ा था जिनमें से 2021-22 के दौरान 2,809 बसें (99.01 प्रतिशत) चल रही थीं। 2021-22 के दौरान निगम की बसें 468 मार्गों पर चलीं, जिनमें कुल 57 करोड़ यात्रियों ने यात्रा की और 2,354.74 लाख किलोमीटर की दूरी तय की। मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों के लिए निगम का परिचालन निष्पादन **अनुलग्नक 3.1** में दिया गया है:

¹ कोविड अवधि के दौरान बेड़े का उपयोग 76.95 प्रतिशत से 85.27 प्रतिशत के बीच रहा।

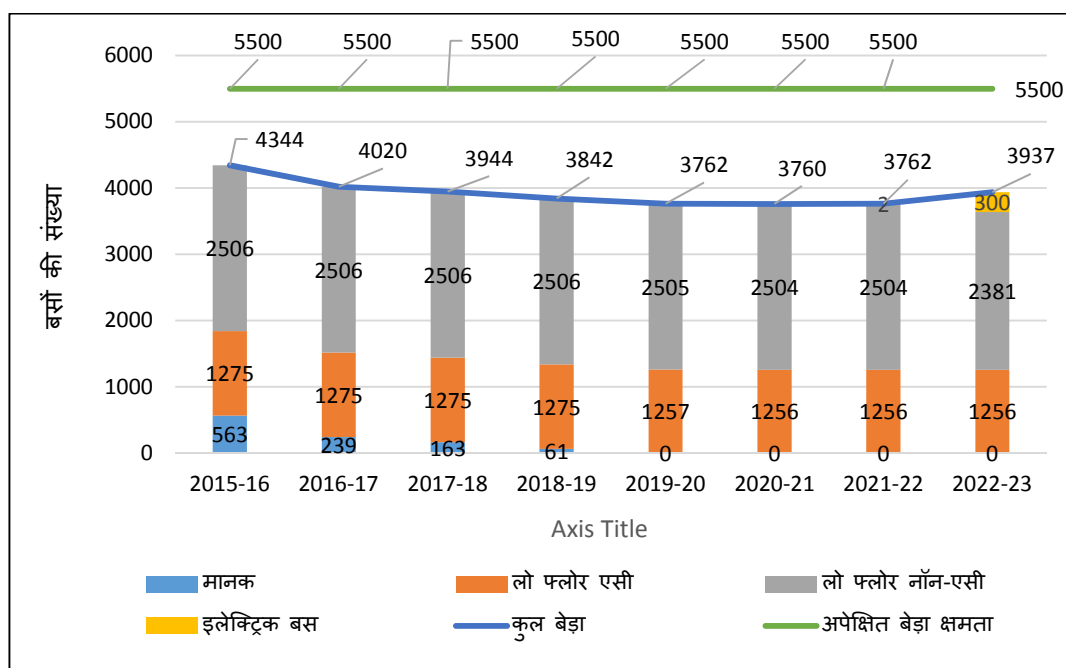
निगम के परिचालन निष्पादन के विश्लेषण की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

3.2 लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां

3.2.1 बेड़ा क्षमता और वय प्रोफाइल

कुशल और संतोषजनक सार्वजनिक परिवहन सुनिश्चित करने के लिए, निगम के पास कम से कम 5,500 बसों² का बेड़ा होना आवश्यक था। तथापि, 2015-16 से 2021-22 के दौरान, निगम के पास पर्याप्त संख्या में बसें नहीं थीं जैसा कि चार्ट 3.1 में दर्शाया गया है।

चार्ट 3.1: निगम की बेड़ा क्षमता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े।

नोट: निगम के पास 2021-22 में दो इलेक्ट्रिक बसें भी थीं।

उपर्युक्त चार्ट से यह देखा जा सकता है कि निगम के पास सभी वर्षों (2015-16 से 2021-22) में पर्याप्त संख्या में बसें नहीं थीं, इसलिए मौजूदा बेड़े को बढ़ाने के साथ-साथ पुरानी और अनुपयोगी बसों को बदलने के लिए नई बसें खरीदना आवश्यक था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015 में बसों की खरीद के लिए ₹ 236.82 करोड़ उपलब्ध था और मार्च 2022 तक इस उद्देश्य के लिए

² दिल्ली उच्च न्यायालय के सितंबर 2007 के निर्देश

₹ 233.06 करोड़ उपलब्ध था। तथापि, निगम पिछले 10 वर्षों के दौरान अपने बेड़े में नई बसें (मार्च 2022³ में दो इलेक्ट्रिक बसें और मार्च 2022 के बाद नवंबर 2022 तक 298 बसें छोड़कर) शामिल करने में विफल रहा (आखिरी बस 2011-12 में शामिल की गई थी)। इसके अतिरिक्त मानक फ्लोर बसों को छोड़कर समीक्षा अवधि के दौरान बसों की संख्या समान रही, जिन्हें 2019-20 में पूरी तरह से हटा दिया गया था। बसों की खरीद के मुद्दे पर अध्याय 4 में चर्चा की गई है।

परिवहन विभाग ने मंजूरी दी (अगस्त 2012) कि स्टेज कैरियर परमिट के साथ-साथ कॉन्ट्रैक्ट कैरिज परमिट वाली निगम सीएनजी बसें 15 वर्ष की आयु तक दिल्ली के रा.रा.क्षे. के भीतर चलाई जा सकती हैं। निगम द्वारा निर्धारित मानदंडों (फरवरी 2015) के अनुसार, लो फ्लोर एसी/नॉन-एसी बस का उपयोग काल 12 वर्ष या 7.50 लाख किलोमीटर परिचालन, जो भी बाद में हो, था। बोर्ड ने मंजूरी दी (फरवरी 2015) कि विशिष्ट मामलों में जहां बस अपरिहार्य कारणों से लंबे समय तक रुकी रहती है और 15 वर्ष तक 7.5 लाख किलोमीटर का परिचालन पूरा करने में असमर्थ होती है, तो प्रत्येक मामले की योग्यता के आधार पर सीएमडी के अनुमोदन से वाहन को 15 वर्ष के उपयोग काल के बाद स्क्रेप किया जा सकता है। 2015-16 से 2022-23 की अवधि के लिए लो फ्लोर बसों का प्रतिशत, जिन्होंने अपना उपयोगी जीवन काल (निगम द्वारा निर्धारित) पूरा कर लिया था, **अनुलग्नक 3.2** में उल्लिखित और **चार्ट 3.2** में संक्षेपित किया गया है।

³ निगम ने भारत सरकार के भारी उद्योग विभाग की फेम-II योजना के कैपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों की खरीद में भागीदारी की। योजना के तहत, एमएचआई ने विक्रेताओं को सब्सिडी के रूप में प्रति बस ₹ 55 लाख का योगदान दिया, जिसे डीटीसी के माध्यम से भेजा जाना था। निगम को बसों के परिचालन के लिए विक्रेताओं को ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर की दर से भुगतान करना है। इसलिए निगम द्वारा कोई अग्रिम भुगतान नहीं किया जाना था और ₹ 233.06 करोड़ का कोष अप्रयुक्त रह गया। इन 300 ई-बसों में से जिन्हें वितरित किया जाना था (नवंबर 2021 तक : 100 बसें और जनवरी 2022 तक : 200 बसें), मार्च 2022 तक केवल 2 बसें प्राप्त हुईं और शेष नवंबर 2022 तक प्राप्त हुईं।

चार्ट 3.2: अधिक पुरानी लो फ्लोर बसों की प्रतिशतता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े।

जैसा कि चार्ट 3.2 से देखा जा सकता है, 2018-23 के दौरान निगम के बेड़े में अधिक पुरानी लो फ्लोर बसों की संख्या 0.13 प्रतिशत (2018-19 में पांच बसें) से बढ़कर 44.96 प्रतिशत (2022-23 में 1,770 बसें) हो गई। निगम की अधिक पुरानी बसों की प्रतिशतता एपीएसआरटीसी⁴ (एक प्रतिशत) और बीईएसटीयू⁵ की तुलना में अधिक थी, जिनके बेड़े में कोई भी अधिक पुरानी बस नहीं थी। अधिक पुरानी बसों की संख्या में वृद्धि निगम की नई बसें खरीदने और अधिक पुरानी बसों को समय पर स्क्रेप करने में असमर्थता के कारण हुई जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि चूंकि केवल 300 नई बसें खरीदी जा सकीं, इसलिए इन अधिक पुरानी बसों को निगम के बेड़े से स्क्रेप/हटाया नहीं जा सका। वर्तमान में निगम के पास 3,937 बसें (3,637 सीएनजी और 300 इलेक्ट्रिक बसें) हैं। तथ्य यह है कि 31 मार्च 2023 तक 1,770 लो फ्लोर सीएनजी बसें (44.96 प्रतिशत) अधिक पुरानी हो चुकी थीं और निगम द्वारा निर्धारित 12 वर्ष की उपयोगी अवधि⁶ से अधिक समय तक परिचालित की जा रही थी।

⁴ आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम

⁵ बृहन्मुंबई विद्युत आपूर्ति एवं परिवहन उपक्रम

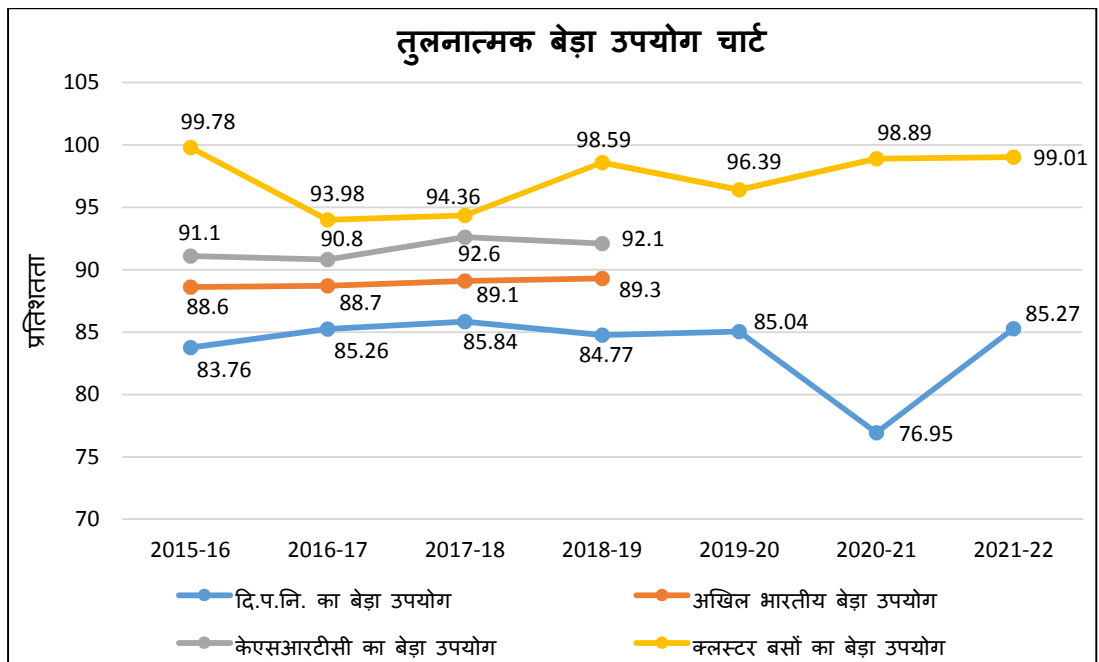
⁶ छह बसें 15 वर्ष से अधिक पुरानी

3.2.2 बेड़े का उपयोग

बेड़े का उपयोग सड़क पर चलाई जा रही बसों की संख्या और निगम के बेड़े के अनुपात को दर्शाता है। किसी परिवहन उपक्रम के परिचालन निष्पादन को बढ़ाने के लिए बेड़े का इष्टतम उपयोग आवश्यक है। बेड़े का इष्टतम उपयोग प्राप्त करने में असमर्थता निगम के परिचालन निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगी।

निगम ने 2019-20 तक मानक फ़्लोर और लो फ़्लोर बसों का मिश्रित बेड़ा बनाए रखा और 2020-21 से इसके बेड़े में केवल लो फ़्लोर बसें थीं। लो फ़्लोर बसों के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) के अनुसार, संविदाकारों को वारंटी अवधि के दौरान 95 प्रतिशत उपलब्धता यानी तीन वर्ष की अवधि या 2.10 लाख किलोमीटर तक बस के परिचालन के लिए, जो भी बाद में हो और वारंटी अवधि के बाद 92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने की आवश्यकता थी। तथापि, संविदाकार 2015-22 की पूरी अवधि के दौरान सड़क पर लो फ़्लोर बसों की 92 प्रतिशत उपलब्धता को सुनिश्चित करने में असफल रहा जैसा कि चार्ट 3.3 में दर्शाया गया है। एएमसी के प्रावधान के अनुसार, निगम ने 2015-22 की अवधि के दौरान संविदाकार को भुगतान किए गए बिलों से ₹ 21.57 करोड़ का जुर्माना काट लिया।

चार्ट 3.3: अन्य की तुलना में निगम की बसों का बेड़ा उपयोग



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े, सीआईआरटी का डेटा और परिवहन विभाग का डेटा।

बेड़े के उपयोग की गणना भी सही तस्वीर नहीं दर्शाती है क्योंकि इसकी गणना शाम की पाली में आउट शेड बसों को ध्यान में रखे बिना केवल सुबह की पाली में आउट शेड⁷ बसों के आधार पर की जा रही थी।

चार्ट 3.3 से देखा जा सकता है कि निगम द्वारा बेड़े के उपयोग की प्रवृत्ति अखिल भारतीय स्तर (2015-16 से 2018-19), केएसआरटीसी⁸ (जो सभी एसटीयू के बीच बेड़े के उपयोग में सबसे अच्छा निष्पादन करने वाला था) और कलस्टर बसों से नीचे थी। बेड़े का कम उपयोग मुख्य रूप से बार-बार होने वाली खराबी जैसा कि पैराग्राफ 3.2.3 में चर्चा की गई है और 31 मार्च 2023 तक 1,770 अधिक पुरानी बसों (अनुलग्नक 3.2) की मौजूदगी के कारण था।

इस प्रकार, निगम अपने बेड़े का इष्टतम उपयोग प्राप्त करने में असमर्थ रहा, जिसके परिणामस्वरूप इसके परिचालन निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

इस मुद्दे को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के राजस्व और सामाजिक एवं आर्थिक क्षेत्रों (पीएसयू) पर मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए सीएजी के प्रतिवेदन में शामिल पिछले निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैराग्राफ 2.2.3.2 में भी उजागर किया गया था (वर्ष 2016 का प्रतिवेदन संख्या 1)। तथापि, बेड़ा उपयोग को बढ़ाने के लिए कोई सुधारात्मक उपाय नहीं किए गए थे।

सिफारिश 3.1: निगम को नई बसें खरीदने, अधिक पुरानी बसों को हटाने तथा बेड़े के उपयोग को बढ़ाने के लिए परिचालन हेतु सभी बसों की 92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए एएमसी संविदाकार के साथ मामला उठाने की आवश्यकता है।

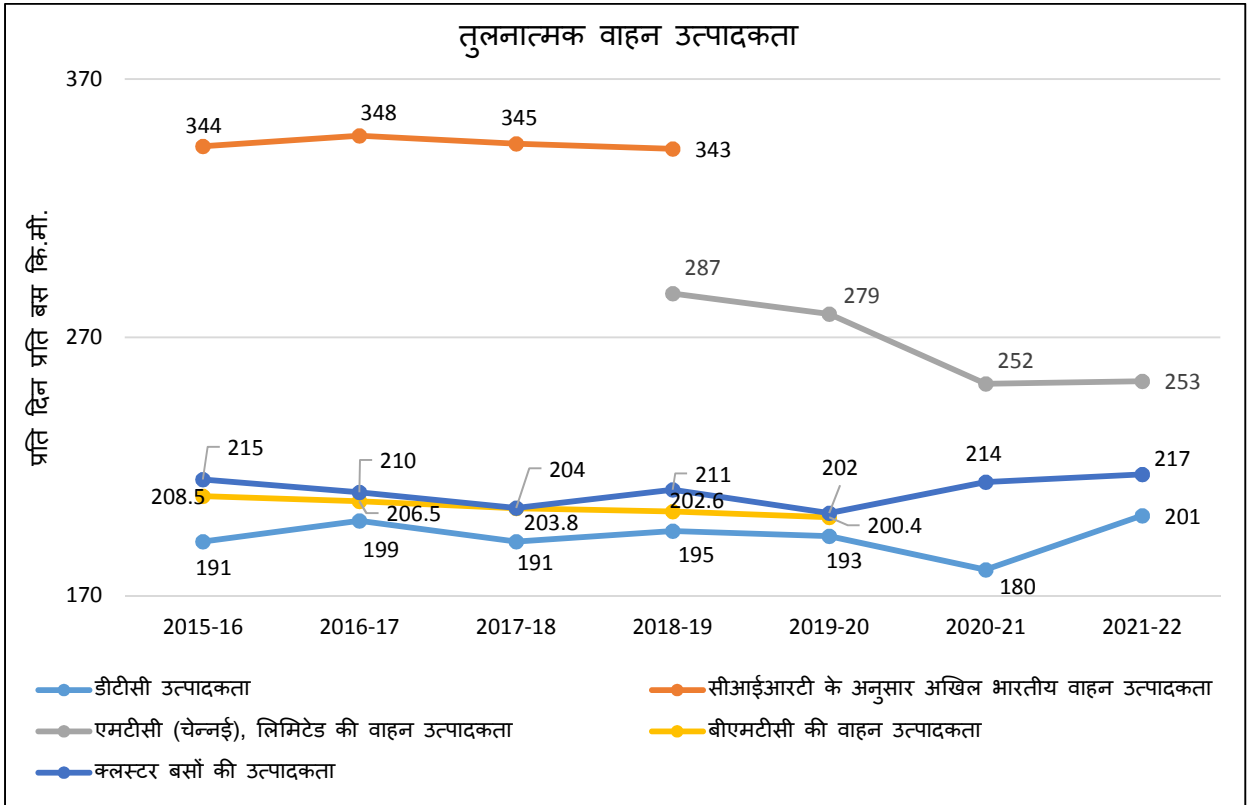
3.2.3 वाहन उत्पादकता

वाहन उत्पादकता से तात्पर्य एक वर्ष में प्रति दिन प्रत्येक बस द्वारा चलाए गए औसत किलोमीटर से है। 2015-22 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में निगम की वाहन उत्पादकता के विस्तृत आंकड़े अनुलग्नक 3.3 में दर्शाए गए हैं। इसका सारांश चार्ट 3.4 में भी दिया गया है।

⁷ जब बस चालक और कंडक्टर के साथ डिपो से बाहर निकलती है तो उसे आउट शेड माना जाता है

⁸ केएसआरटीसी-कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम

चार्ट 3.4: उत्पादकता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े, सीआईआरटी का डेटा और परिवहन विभाग का डेटा।

2015-16 से 2018-19 के दौरान अखिल भारतीय औसत वाहन उत्पादकता (उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार) प्रति बस प्रति दिन 343 कि.मी. से 348 कि.मी. तक थी जबकि निगम के लिए 2015-22 के दौरान यह 180 किलोमीटर से 201 किलोमीटर तक थी। निगम की वाहन उत्पादकता, अन्य महानगरीय शहरों, जहां पुराने बड़े का प्रतिशत अधिक था, जो मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (एमटीसी) (चेन्नई) लिमिटेड (252 से 287 प्रति बस/किलोमीटर/दिन) या बेंगलूरु मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (200.4 से 208.5 प्रति बस/किलोमीटर/दिन) की वाहन उत्पादकता से कम थी, यद्यपि ये निगम समान भीड़-भाड़ वाली शहरी सड़क स्थितियों में काम कर रहे थे। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मानक फ्लोर बसों और लो फ्लोर बसों दोनों का ब्रेकडाउन बहुत अधिक था, जैसा कि तालिका 3.1 में दर्शाया गया है, जिससे वाहन उत्पादकता पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

तालिका 3.1 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान प्रति 10,000 किलोमीटर पर बसों के ब्रेकडाउन का सारांश दर्शाती है।

तालिका 3.1: प्रति 10,000 किलोमीटर पर ब्रेकडाउन

(संख्या में)

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
मानक फ्लोर बसें	4.63	2.67	4.58	4.75	उ.न.	उ.न.	उ.न.
नॉन एसी लो फ्लोर बसें	4.15	4.84	4.90	4.64	5.21	3.18	4.22
एसी लो फ्लोर बसें	2.83	3.47	3.68	3.63	4.24	2.75	3.89
समग्र रूप से डीटीसी	4.50	3.83	4.08	3.96	4.57	2.90	4.01
बीएमटीसी में ब्रेकडाउन	0.06	0.06	0.05	0.03	0.03	0.01	उ.न.
एमटीसी (चेन्नई) में ब्रेकडाउन	उ.न.	उ.न.	उ.न.	0.001	0.001	0.004	0.002
बीईएसटीयू में ब्रेकडाउन	0.57	0.39	0.33	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
क्लस्टर बसें	0.01	0.01	0.02	0.03	0.01	0.01	0.02

स्रोत: निगम के आंकड़े और बीएमटीसी, एमटीसी (चेन्नई) और बीईएसटीयू की वार्षिक रिपोर्ट। उ.न.- उपलब्ध नहीं।

तालिका 3.1 से पता चलता है कि प्रति 10,000 किलोमीटर पर ब्रेकडाउन की दर में वर्ष प्रति वर्ष उतार-चढ़ाव होता रहा। मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान यह 2.90 और 4.57 के बीच था, जबकि 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान बेंगलूरु मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन के मामले में यह 0.01 से 0.06, मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (चेन्नई) लिमिटेड के मामले में 0.001 से 0.004, बृहन्मुंबई इलेक्ट्रिक सप्लाई एंड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग (बीईएसटीयू) के मामले में 0.33 से 0.57 था और क्लस्टर बसों के संबंध में 0.01 से 0.03 था।

इसके अतिरिक्त, निगम की बसों के संबंध में प्रति 10,000 किलोमीटर पर चार ब्रेकडाउन का औसत इंगित करता है कि एक बस हर 12 दिनों में खराब हो जाती है, जबकि क्लस्टर बसों के प्रति 10,000 किलोमीटर पर 0.02 ब्रेकडाउन का औसत इंगित करता है कि एक बस हर 2,300 दिनों में केवल एक बार खराब होती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि लो फ्लोर बसों के संबंध में ब्रेकडाउन में चिंताजनक दर से वृद्धि हुई है। लो फ्लोर नॉन-एसी बसों के संबंध में, 2015-16 और 2019-20 के बीच इसमें 25.54 प्रतिशत की वृद्धि हुई और एसी लो फ्लोर बसों के संबंध में इसी अवधि के दौरान इसमें 49.82 प्रतिशत की वृद्धि हुई, फिर 2021-22 में थोड़ा कम हो गया जबकि अधिक पुरानी मानक बसों के संबंध में, 2016-17 और 2018-19 के बीच इसमें 77.90 प्रतिशत की वृद्धि हुई और 2019-20 में इन बसों को चरणबद्ध तरीके से हटा दिया गया। 10 वर्ष से अधिक पुरानी होने के कारण सभी लो फ्लोर बसों में ब्रेकडाउन की संख्या में लगातार

वृद्धि हो रही थी। इसके अतिरिक्त, वार्षिक अनुरक्षण संविदाओं के तहत संविदाकारों द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण की गुणवत्ता भी खराब थी, जिससे वाहन उत्पादकता और बस सेवा की विश्वसनीयता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

कम वाहन उत्पादकता के कारण, निगम 2015-22 के दौरान **अनुलग्नक 3.3** में दिए गए अपने निर्धारित लक्ष्यों को भी प्राप्त करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 68.40 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

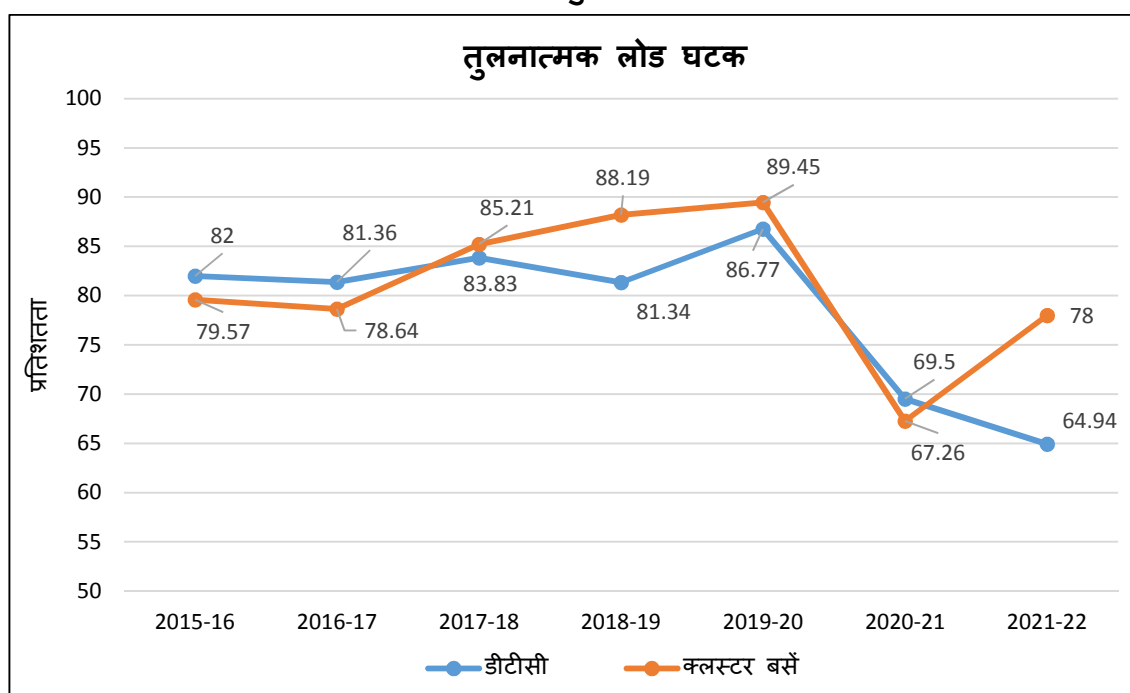
प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि कम वाहन उत्पादकता के लिए कारण दिल्ली में अधिक पुरानी बसें, लगातार ट्रैफिक जाम और मार्ग विपथन थे, जिसके परिणामस्वरूप परिचालन समय में वृद्धि और परिचालन किलोमीटर में कमी आई। तथापि, तथ्य यह है कि क्लस्टर बसें, एमटीसी और बीएमटीसी जो समान/तुलनीय परिस्थितियों में परिचालन कर रही थीं, उनकी वाहन उत्पादकता अधिक थी।

सिफारिश 3.2: निगम को समय पर निवारक अनुरक्षण के द्वारा बसों की सड़कयोग्यता सुनिश्चित करके वाहन उत्पादकता में वृद्धि करनी चाहिए।

3.2.4 लोड घटक

एक परिवहन उपक्रम के क्षमता उपयोग को लोड घटक के संदर्भ में मापा जाता है, जो उपलब्ध बैठने की क्षमता की तुलना में अधिभुक्त बैठने की क्षमता के प्रतिशत को दर्शाता है। परिचालन का कार्यक्रम, मार्गों के उचित अध्ययन के बाद तय किया जाना है और लोड घटक में सुधार के लिए समय-समय पर पुनरीक्षण आवश्यक है। निगम ने 2015-16 से 2021-22 के दौरान 64.94 प्रतिशत से 86.77 प्रतिशत के बीच में लोड घटक की सूचना दी (**अनुलग्नक 3.4**)। क्लस्टर बसों की तुलना में निगम के लोड घटक को दर्शाने वाला एक ग्राफ **चार्ट 3.5** में दिया गया है।

चार्ट 3.5: तुलनात्मक लोड घटक



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े और परिवहन विभाग के आंकड़े

निगम के परिचालन-वार (शहर और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) लोड घटक का विस्तृत ब्योरा अनुलग्नक 3.4 में उल्लिखित है। यह देखा जा सकता है कि 2015-16 से 2020-21 के दौरान रा.रा.क्षे. के मार्गों में लोड घटक 28.55 से 60.91 प्रतिशत तक कम रहा और शहरी मार्गों में यह 37.93 से 89.62 प्रतिशत तक रहा। रा.रा.क्षे. और शहरी मार्गों में भिन्न लोड घटक के आलोक में, डीटीसी को अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के दायरे में अपने राजस्व को इष्टतम बनाने के लिए बसों के विन्यास की कार्यनीति पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है।

सीआईआरटी पुणे के फॉर्मूले, जिसमें लोड घटक की गणना केवल टिकट से प्राप्त राजस्व के आधार पर की जाती है, की तुलना में निगम पास, विशेष किराया और स्कूल बसों का किराया शामिल करते हुए कुल परिचालन राजस्व के आधार पर लोड घटक की गणना करता है। इस प्रकार परिकल्पित लोड घटक बहुत अधिक प्रतीत होता है। इस प्रकार, निगम द्वारा निकाला गया लोड घटक सही और यथार्थवादी तस्वीर नहीं दर्शाता है।

सिफारिश 3.3: निगम को अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के दायरे में अपने राजस्व को इष्टतम बनाने के लिए लोड घटक का समय-समय पर पुनरीक्षण और बसों के विन्यास की कार्यनीति पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है।

3.2.5 मार्ग योजना और युक्तिकरण

जैसा कि सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 की धारा 22 में अनुबंधित है, निगमों के परिचालन को व्यावसायिक सिद्धांतों पर चलाना सामान्य सिद्धांत होगा। राज्य परिवहन निगम के परिचालन निष्पादन को अलाभकारी मार्गों की अवस्थिति का आकलन करने की दृष्टि से ऐसे मार्गों का समय-समय पर पुनरीक्षण करके उन्हें तर्कसंगत बनाने और उच्च राजस्व अर्जित करने वाले मार्गों पर बसों के इष्टतम परिचालन के द्वारा सुधार किया जा सकता है। निगम के अभिलेखों की जांच से इस संबंध में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

3.2.5.1 बसों का परिचालन व्यवसायिक सिद्धांतों के अनुरूप नहीं होना

31 मार्च 2022 तक, विभाग द्वारा दिल्ली में बसों के परिचालन के लिए 657 मार्गों को मंजूरी दी गई थी, जिनमें से निगम केवल 311 मार्गों पर ही परिचालन कर रहा था। इन 311 मार्गों के अतिरिक्त जनता की मांग पर निगम द्वारा 157 अन्य मार्गों पर भी परिचालन किए गए। इस प्रकार, निगम 31 मार्च 2022 तक कुल 814 मार्गों में से 468 मार्गों (57 प्रतिशत) पर परिचालन कर रहा था। 2021-22 के दौरान परिचालित 403 मार्गों के संबंध में प्रति कि.मी. आय (ईपीके) और प्रति कि.मी. परिचालन लागत के विश्लेषण से पता चला कि निगम अपने द्वारा परिचालित किसी भी मार्ग पर अपनी परिचालन लागत वसूल करने में असमर्थ था। 2015-22 के दौरान निगम का परिचालन घाटा ₹ 14,198.86 करोड़⁹ था जो काफी हद तक रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 13,381 करोड़ के राजस्व अनुदान और ₹ 612.68 करोड़ के अन्य गैर-परिचालन राजस्व से पूरा किया गया था। यह दर्शाता है कि निगम अपने अस्तित्व के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. पर निर्भर था और व्यावसायिक सिद्धांतों पर काम नहीं कर रहा था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि उन्होंने बसों की कमी और मेट्रो लाइनों में वृद्धि के कारण दिल्ली सरकार द्वारा अनुमोदित सभी 657 मार्गों पर परिचालन नहीं किया। इसके अतिरिक्त, निगम ने विभिन्न मार्गों पर अपनी बसें चलाना भी बंद कर दिया था जहां क्लस्टर बसें भी परिचालित की जा रही थीं और सार्वजनिक सेवा होने के कारण, निगम/क्लस्टर बसों का किराया भारत में सबसे कम था।

⁹ 2015-16- ₹ 1,483.80 करोड़, 2016-17- ₹ 1,610.80 करोड़, 2017-18- ₹ 1,960.40 करोड़, 2018-19- ₹ 1,914.70 करोड़, 2019-20- ₹ 2,077.94 करोड़, 2020-21- ₹ 2,649.68 करोड़ और 2021-22- ₹ 2,501.54 करोड़

दूसरी ओर वेतन, पेंशन, एएमसी, सीएनजी और अन्य ओवरहेड्स पर इनपुट लागत काफी बढ़ गई थी। इसलिए, निगम द्वारा मार्गों के परिचालन में कोई लाभप्रदता नहीं थी।

उत्तर केवल लेखापरीक्षा के इस तर्क की पुष्टि करता है कि डीटीसी सभी अधिसूचित मार्गों पर बसें नहीं चला रहा था तथा विभिन्न मार्गों पर मेट्रो लाइनों की संख्या में वृद्धि तथा क्लस्टर बसों के परिचालन को देखते हुए मार्गों का पुननिर्धारण आवश्यक है।

3.2.5.2 मार्गों का आवधिक पुनरीक्षण नहीं किया गया

बसों की अपर्याप्त संख्या, निगम द्वारा किए गए घाटे और शहर के सभी हिस्सों में सेवा करने के दायित्व को देखते हुए निगम को समय-समय पर मार्गों का पुनरीक्षण करके विभिन्न मार्गों पर सेवाओं की इष्टतम मात्रा तय करने की आवश्यकता थी, ताकि लक्ष्य की पूर्ति करते हुए अपने राजस्व को अनुकूलित किया जा सके। इस प्रयोजन के लिए, प्रति किलोमीटर मार्गवार परिचालन लागत और प्रति किलोमीटर आय (ईपीके) मार्ग की आर्थिक व्यवहार्यता का आकलन करने के लिए आवश्यक है। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि निगम द्वारा परिचालन की मार्ग-वार लागत के संदर्भ में ऐसा कोई आंकड़ा नहीं रखा जा रहा था। निगम द्वारा आगे कहा गया कि ईपीके के संदर्भ में मार्गों का कोई व्यवहार्यता मूल्यांकन/लागत लाभ विश्लेषण नहीं किया गया था। इस प्रकार, निगम ने अलाभकारी मार्गों की अवस्थिति के संबंध में निर्णय लेने के लिए ऐसे मार्गों की पहचान नहीं की थी।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि निगम को यात्री सुविधा और आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मार्गों की आर्थिक व्यवहार्यता की परवाह किए बिना सभी मार्गों पर सेवा प्रदान करनी थी। इसके अतिरिक्त, निगम द्वारा समय-समय पर मार्गों का आवधिक पुनरीक्षण भी किया जाता था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि न तो ऐसी कोई पुनरीक्षण रिपोर्ट उत्तर के साथ संलग्न की गई थी और न ही लेखापरीक्षा के दौरान प्रस्तुत की गई थी। इसके अतिरिक्त उत्तर पैरा 3.2.5.1 में उल्लिखित बिंदु के विपरीत है कि निगम ने विभिन्न मार्गों पर अपनी बसें चलाना बंद कर दिया था जहां क्लस्टर बसें भी परिचालित की जा रही थीं।

3.2.5.3 मार्गों का युक्तिकरण

यात्रियों के यात्रा पैटर्न में बदलाव, परिवहन के व्यक्तिगत तरीका, शहरी क्षेत्रों का विस्तार, मेट्रो नेटवर्क, परिवहन विभाग द्वारा अधिकृत सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों ने बस मार्गों के युक्तिकरण को आवश्यक बना दिया। निगम ने वर्ष 2015-22 के दौरान मार्ग युक्तिकरण के लिए कोई भी अध्ययन नहीं किया था। इसके अतिरिक्त, 2021-22 में डीआईएमटीएस द्वारा किए गए मार्ग युक्तिकरण अध्ययन के आधार पर, निगम को परिचालन के लिए 40 अतिरिक्त मार्ग आबंटित किए गए थे, परंतु दिसंबर 2022 तक इनमें से केवल 26 मार्ग ही परिचालन में थे।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) परंतु यह निगम को आबंटित 40 अतिरिक्त मार्गों में से केवल 26 के परिचालन के कारणों पर मौन है।

सिफारिश 3.4: निगम को उपलब्ध बसों के इष्टतम उपयोग के लिए मार्गों का समय-समय पर पुनरीक्षण करना चाहिए।

3.2.6 बस सेवा की विश्वसनीयता

बस सेवा की विश्वसनीयता मुख्यतः नियमितता प्रतिशत/परिचालन अनुपात और प्रति 10,000 किलोमीटर परिचालन पर ब्रेकडाउन दर के संदर्भ में मापी जाती है। नियमितता कुल निर्धारित यात्राओं की तुलना में परिचालित यात्राओं का प्रतिशत है।

तालिका 3.2 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान निगम की बसों की नियमितता प्रतिशत दर्शाती है।

तालिका 3.2: निगम बसों का नियमितता प्रतिशत

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	प्रतिदिन निर्धारित यात्राओं की औसत संख्या	39232	36115	35212	34167	32913	26795	33547
2	प्रतिदिन परिचालित यात्राओं की औसत संख्या	33497	33101	31341	30562	29832	24582	31834
3	नियमितता प्रतिशत/परिचालन अनुपात (2/1*100)	85.38	91.65	89.01	89.45	90.64	91.74	94.89

स्रोत: निगम का आंकड़ा

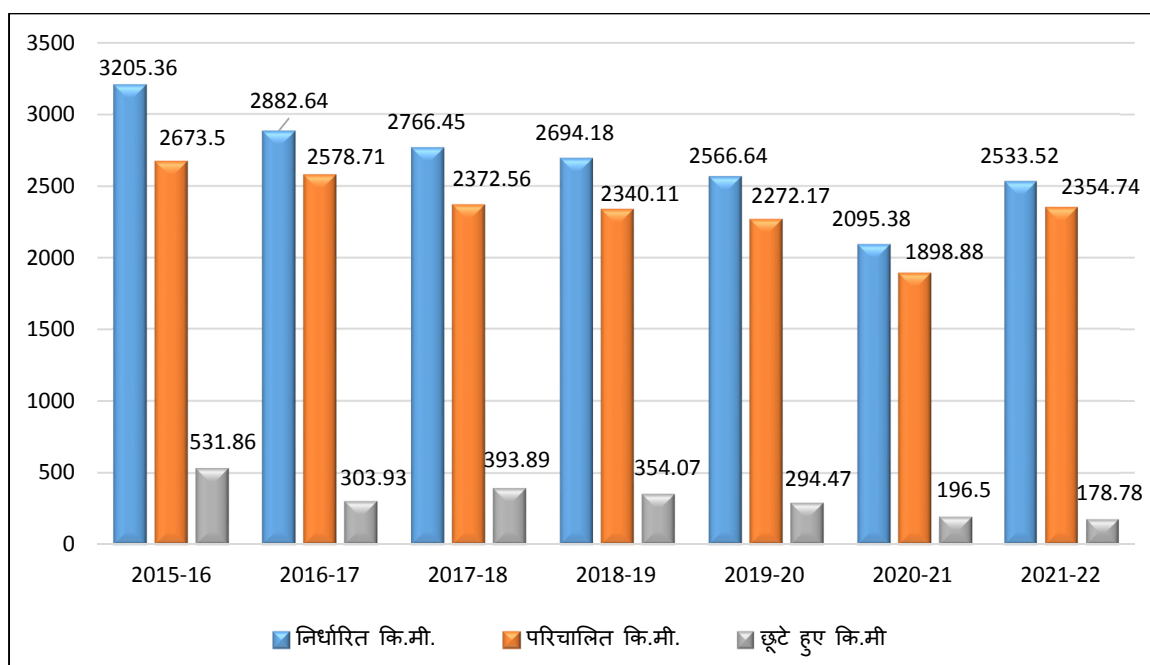
तालिका 3.2 से देखा जा सकता है कि 2016-17 से 2019-20 के दौरान प्रति दिन लगभग 10 प्रतिशत निर्धारित यात्राएं छूट गईं, जिसमें 2020-21 और 2021-22 में थोड़ा सुधार हुआ।

संबंधित वर्षों में छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का विश्लेषण तालिका 3.3 के अंतर्गत पैराग्राफ में किया गया है।

छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर

चार्ट 3.6 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों के दौरान छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर को दर्शाता है।

चार्ट 3.6: छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर (लाख किलोमीटर में)



स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

चार्ट 3.6 से यह देखा जा सकता है कि छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का प्रतिशत 2015-16 के 16.59 प्रतिशत से घटकर 2021-22 में 7.06 प्रतिशत हो गया था। तथापि, छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का प्रतिशत केएसआरटीसी की तुलना में अधिक था, जो 2015-16 से 2018-19 के दौरान 3.01 प्रतिशत से 6.52 प्रतिशत तक रहा। उपलब्ध बसों की औसत संख्या 3,817 से घटकर 3,206 होने के कारण निगम की निर्धारित किलोमीटर दूरी 2015-16 के 3,205.36 लाख किलोमीटर से घटकर 2021-22 में 2,533.52 लाख किलोमीटर हो गई थी।

निगम द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का कारण-वार विश्लेषण तालिका 3.3 में दिया गया है।

तालिका 3.3: किलोमीटर छूटने के कारणों का सारांश

(लाख किलोमीटर में)

कारण का प्रकार	किलोमीटर छूटने के कारण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
नियंत्रणीय कारण	देर से आउट शेडिंग	36.67	18.90	19.17	9.84	7.28	4.68	5.12
	पर्याप्त बसों की अनुपलब्धता	82.40	53.50	64.62	35.45	18.69	10.84	21.37
	सीएनजी की अनुपलब्धता	7.72	4.27	5.12	3.09	1.68	1.24	0.23
	ड्राइवरों/कंडक्टरों की कमी	151.31	52.69	80.29	110.62	83.57	67.00	14.27
	ब्रेकडाउन	62.70	44.70	42.71	37.78	43.11	20.97	33.84
	सीएनजी भरना, कर्मों दल का परिवर्तन आदि।	29.06	17.79	13.71	7.24	3.75	2.77	3.10
अनियंत्रणीय	दुर्घटना	1.48	0.69	0.25	0.21	0.22	0.31	0.39
न पहचानने योग्य	डीटीसी द्वारा पहचाना नहीं गया	160.52	111.39	168.02	149.84	136.17	88.69	100.46

स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

तालिका 3.3 में बताए गए नियंत्रणीय कारणों के संबंध में लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियां इस प्रकार हैं:

- i) निगम की बसों का बेड़ा उपयोग, निरंतर ब्रेकडाउन, पर्याप्त बसों की अनुपलब्धता और ड्राइवरों/कंडक्टरों की अनुपस्थिति जो परिचालन के लिए उपलब्ध बसों की संख्या को सीमित कर दिया, के कारण अप्रैल 2015 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान 76.95 प्रतिशत से 85.84 प्रतिशत के बीच रहा। ब्रेकडाउन के मामलों को समय पर निवारक अनुरक्षण सुनिश्चित करके और एएमसी संविदाकार द्वारा लो फ्लोर बसों की 95/92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करके हल किया जा सकता है।
- ii) निगम द्वारा पहचाना गया निर्धारित किलोमीटर छूटने का मुख्य कारण ड्राइवरों और कंडक्टरों की कमी था। पद पर कार्यरत व्यक्तियों के आंकड़ों से यह पता चला कि 2015-16 और 2021-22 के दौरान ड्राइवरों और 2015-22 के दौरान कंडक्टरों की कोई कमी नहीं थी। तथापि, कंडक्टरों की कमी इसलिए उत्पन्न हो गई क्योंकि लिपिकीय कर्मचारियों की कमी के कारण उन्हें निगम के अन्य अनुभागों में तैनात किया गया था।
- iii) आउट शेडिंग में देरी बसों की सड़कयोग्यता/कर्मों दल की उपलब्धता आदि की अपर्याप्त निगरानी के कारण थी।

इस प्रकार, निगम नियंत्रणीय कारणों से (43.59 प्रतिशत से 69.54 प्रतिशत) छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर के कारण 2015-16 से 2021-22 के दौरान संभावित राजस्व के रूप में ₹ 399.68 करोड़ से वंचित हो गया (अनुलग्नक 3.5)। इसके अतिरिक्त, निगम 2015-16 से 2021-22 के दौरान छूटे हुए किलोमीटरों के 30.18 प्रतिशत से 56.19 प्रतिशत के कारणों की पहचान नहीं कर सका और इसके परिणामस्वरूप ₹ 268.92 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि 2015-16 से 2021-22 के दौरान निर्धारित किलोमीटर के छूटने के मुख्य कारण ब्रेकडाउन, ट्रैफिक जाम और अनुपस्थिति थे। तथापि, उचित सेवाओं/वाहनों की डॉकिंग और सेवा प्रदाताओं द्वारा समय पर निवारक अनुरक्षण के माध्यम से बसों की सड़क योग्यता सुनिश्चित करके छूटे हुए किलोमीटर को कम करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, सभी डिपो प्राधिकारियों को छूटे किलोमीटर को न्यूनतम स्तर पर लाने का निर्देश दिया गया।

3.2.7 आग लगने की घटनाएं

निगम के बेड़े में लो फ्लोर बसों में आग लगने की घटनाएं आम बात थी। मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान इन लो फ्लोर बसों में आग लगने की 41 घटनाएं हुईं। इनमें से छह बसें भीड़ द्वारा पूरी तरह से जला दी गईं और न तो नुकसान की भरपाई की जा सकी और न ही बसों की मरम्मत की गई। क्षति की मात्रा का पता लगाने के लिए पांच जली हुई बसों में आग लगने की घटना से संबंधित अभिलेख निगम के पास उपलब्ध नहीं थे।

शेष 30 बसों के संबंध में, आग लगने की अन्य घटनाओं के लिए मुख्य दर्ज किए गए कारण शॉर्ट सर्किट, इंजन के अधिक गर्म होने के कारण हाई टेंशन (एचटी) लेड का जलना, व्हील ओवरहीट, एचटी केबल/लेड का ढीला होना, व्हील जाम, एएमसी द्वारा अनुरक्षण में चूक आदि थे। यह संविदाकारों द्वारा अनुरक्षण की खराब गुणवत्ता को इंगित करता है। इसके अतिरिक्त, डिपो अधिकारियों को डिपो छोड़ने से पहले निरीक्षण और जांच के माध्यम से बसों का उचित अनुरक्षण सुनिश्चित करने की अपनी ज़िम्मेदारी से मुक्त नहीं किया जा सकता है। आग

लगने की इतनी अधिक घटनाएं न केवल यात्रियों की सुरक्षा को लेकर गंभीर चिंता पैदा करती हैं बल्कि सार्वजनिक परिवहन की विश्वसनीयता को भी प्रभावित करती हैं।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि अलग-अलग आग की घटनाओं के कारणों की जांच के लिए एक समिति गठित की गई थी। इसके अतिरिक्त, लो फ्लोर बसों में आग लगने की घटनाओं को रोकने के लिए विभिन्न उपचारात्मक उपाय/सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किए गए। तथापि, निगम द्वारा विभिन्न उपचारात्मक उपायों के उठाए जाने के दावे के बावजूद, इस अवधि के दौरान आग लगने की 41 घटनाएं हुईं जो निगम द्वारा उठाए गए उपायों की प्रभावहीनता को दर्शाती हैं।

सिफ़ारिश 3.5: निगम को आग लगने की घटनाओं को गंभीरता से लेने और इसे कम करने के लिए पर्याप्त कदम उठाने की आवश्यकता है जो बसों और यात्रियों की सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण है।

3.2.8 ईंधन क्षमता

ईंधन लागत किसी भी राज्य परिवहन उपक्रम की लागत का एक प्रमुख घटक होता है। निगम के लिए, ईंधन लागत 2021-22 में कुल परिचालन व्यय का 16.22 प्रतिशत थी क्योंकि ईंधन लागत का परिचालन के मितव्यय पर सीधा संबंध होता है। लो फ्लोर बसों के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) के मानदंडों के अनुसार, संविदाकार (मेसर्स अशोक लीलैंड लिमिटेड (एएलएल) और मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड (टीएमएल)) परिचालित किलोमीटर के हिसाब से खपत की गई प्रति किलोग्राम (केएमपीकेजी) सीएनजी ईंधन के संदर्भ में न्यूनतम औसत ईंधन क्षमता की गारंटी देंगे, जैसा कि तालिका 3.4 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.4: एएमसी के अनुसार सीएनजी की न्यूनतम औसत ईंधन क्षमता

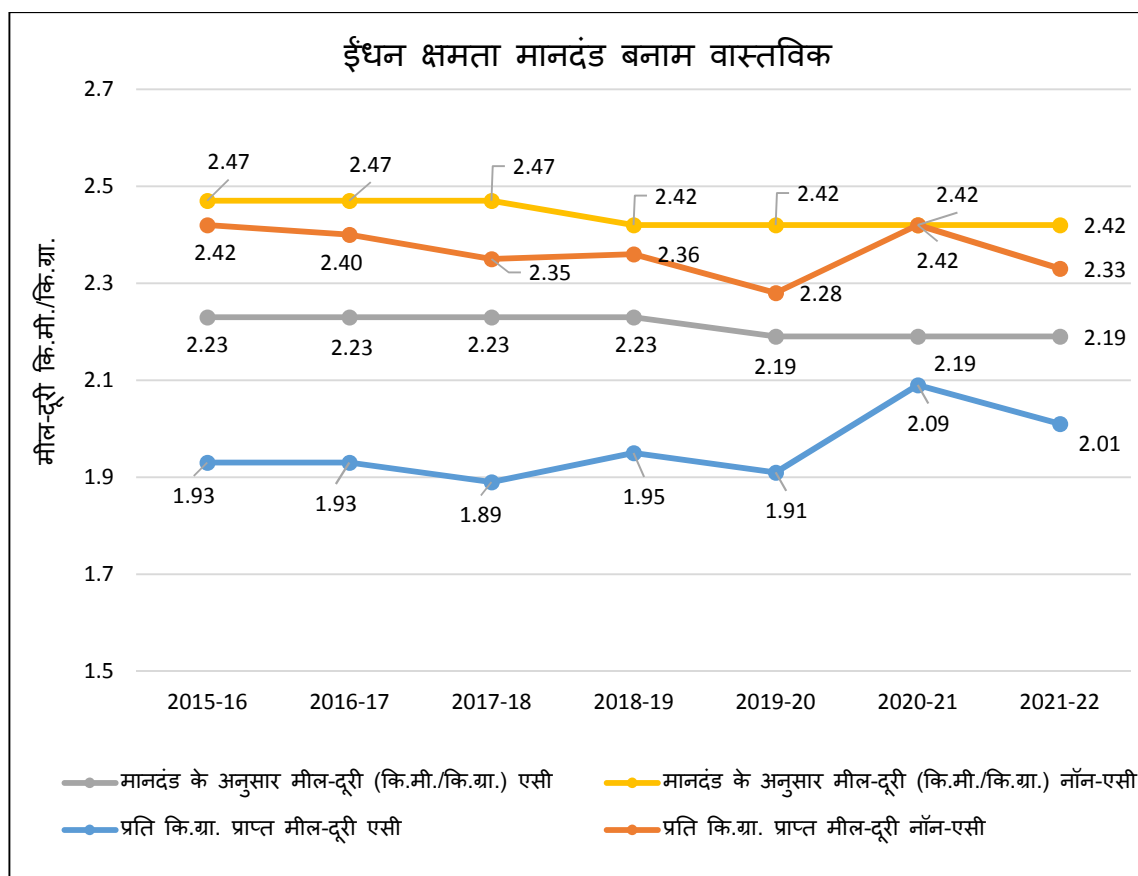
(केएमपीकेजी में)

क्र.सं.	विवरण	नॉन-एसी	एसी
1	वारंटी अवधि के दौरान	2.60	2.35
2	वारंटी अवधि के बाद परिचालन के 8 वर्ष तक	2.47	2.23
3	8 वर्ष से अधिक : 7.5 लाख किलोमीटर या 12 वर्ष का परिचालन, जो भी बाद में हो	2.42	2.19

स्रोत: एएमसी के अनुसार।

उपर्युक्त मानदंडों के विपरीत, वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम प्राप्त मील-दूरी और सीएनजी खपत पर अतिरिक्त व्यय का विवरण अनुलग्नक 3.7 में दिया गया है। प्राप्त मील-दूरी का सारांश चार्ट 3.7 में दिया गया है।

चार्ट 3.7: इष्टतम मील-दूरी की तुलना में प्राप्त मील-दूरी



स्रोत: निगम द्वारा प्रस्तुत आंकड़ा और विक्रेता के साथ एलओए।

लो फ्लोर बसों के संबंध में, मानकों से अधिक सीएनजी की खपत के लिए निगम द्वारा एएमसी के अनुसार वाहन निर्माताओं से जुर्माना वसूला जाना था। निगम ने एएमसी के मानदंडों की तुलना में 469.55 लाख किलोग्राम अधिक ईंधन की खपत की। जुर्माने के संबंध में, 2015-22 के दौरान अतिरिक्त सीएनजी खपत के कारण हुई ₹ 30.11 करोड़ की हानि के प्रति मेसर्स एएलएल से ₹ 12.04 करोड़ (हानियों के प्रति 40 प्रतिशत) की राशि वसूल की गई। जहां तक मेसर्स टीएमएल का संबंध है, उसी अवधि के दौरान मानदंडों से अधिक खपत के कारण हुई ₹ 122.51 करोड़ की हानि के प्रति कोई भी राशि वसूल नहीं की गई।

इसके अतिरिक्त, निगम ने 2009-10 से 2021-22 तक सीएनजी की अधिक खपत के कारण मेसर्स टीएमएल से ₹ 187.06 करोड़ की वसूली का आकलन किया था। तथापि, आज तक कोई राशि वसूल नहीं की जा सकी (दिसंबर 2022) क्योंकि मध्यस्थ ने सीएनजी ईंधन केएमपीकेजी के लिए जुर्माना राशि की गणना के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली के आधार पर दावे को खारिज कर दिया और मामला माननीय उच्च न्यायालय में निर्णय के लिए लंबित था (दिसंबर 2022)। इसी प्रकार, 2009-10 से 2021-22 तक मेसर्स एएलएल से ₹ 58.86 करोड़ की राशि वसूली योग्य आंकी गई थी। तथापि, अंतरिम मध्यस्थ न्यायाधिकरण के आदेशों के अनुपालन में दिसंबर 2022 तक केवल ₹ 26.60 करोड़ की वसूली की गई थी।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की (मई 2023) और कहा कि मार्च 2023 तक न्यायालय के निर्देशों के अनुरूप मेसर्स टीएमएल के बिलों से अतिरिक्त सीएनजी खपत के प्रति ₹ 86.10 करोड़ का कुल जुर्माना वसूल किया गया था (3 फरवरी 2023)। तथापि, तथ्य यह है कि ₹ 100.96 करोड़ की वसूली अभी भी लंबित थी (मई 2023)।

सिफारिश 3.6: निगम मध्यस्थ के साथ मामले का नियमित अनुसरण करके मेसर्स एएलएल और टीएमएल के साथ उच्च ईंधन खपत के मुद्दे को हल करे।

3.2.9 डीआईएमटीएस की तुलना में निगम के परिचालन निष्पादन का तुलनात्मक विश्लेषण

मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के लिए पूर्ववर्ती पैराओं में पहले से ही चर्चा किए गए मापदंडों के अतिरिक्त डीआईएमटीएस¹⁰ की तुलना में निगम के परिचालन और वित्तीय निष्पादन का तुलनात्मक आंकड़ा तालिका 3.5 में दिया गया है।

¹⁰ दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मॉडल ट्रांजिट सिस्टम लिमिटेड

तालिका 3.5: डीआईएमटीएस के साथ परिचालन निष्पादन की तुलना

क्र.सं.	विवरण		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1.	वर्ष के अंत में उपलब्ध बसों की संख्या	निगम	4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762
		डीआईएमटीएस	1293	1552	1648	1679	2741	2990	3239
2.	प्रति एक लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाएं	निगम	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04	0.04
		डीआईएमटीएस	0.02	0.02	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01
3.	प्रति कि.मी. यातायात से आय (₹ में)	निगम	31.21	30.58	31.26	30.32	32.37	22.94	22.28
		डीआईएमटीएस	25.92	27.23	28.51	27.73	27.81	14.76	15.54
4.	राजस्व प्रति कि.मी. (₹ में)	निगम	37.60	35.63	37.49	37.79	39.28	26.83	28.04
		डीआईएमटीएस	28.17	29.65	31.19	30.39	30.76	18.17	18.70
5.	प्रति कि.मी. कुल लागत (₹ में)	निगम	213.58	245.63	307.17	342.83	400.04	544.34	487.94
		डीआईएमटीएस	54.06	55.00	62.59	62.95	70.34	70.70	74.33
6.	राजस्व अनुदान/व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (₹ करोड़ में)	निगम	1174.00	1550.00	2007.00	1825.00	2030.00	2475.00	2320.00
		डीआईएमटीएस	287.50	288.71	387.57	393.85	638.90	1082.71	1350.77

स्रोत: निगम का आंकड़ा और डीआईएमटीएस से प्राप्त उत्तर। डीआईएमटीएस के लिए प्रति कि.मी. यातायात से प्राप्त आय, प्रति कि.मी. राजस्व और प्रति कि.मी. कुल लागत का घटकवार ब्योरा विभाग द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया था, इसलिए भिन्नता के कारणों का विश्लेषण नहीं किया जा सका।

तालिका 3.5 से देखा जा सकता है कि:-

- समीक्षाधीन सभी वर्षों में निगम की प्रति कि.मी. यातायात से प्राप्त आय और राजस्व डीआईएमटीएस से अधिक था। तथापि, डीआईएमटीएस के मामले में प्रति किलोमीटर परिचालन की कुल लागत 2015-22 के दौरान ₹ 54.06 से ₹ 74.33 तक थी जबकि निगम के मामले में, प्रति किलोमीटर परिचालन की कुल लागत ₹ 213.58 (2015-16) से बढ़कर ₹ 544.34 (2020-21) हो गई। निगम की परिचालन लागत में 2015-16 में ₹ 122.60 प्रति किलोमीटर और 2021-22 में ₹ 355.67 प्रति किलोमीटर की ब्याज लागत शामिल है जिसका 2011-12 से भुगतान नहीं किया गया।
- डीआईएमटीएस बेड़े में 2015-16 में 1293 बसों से बढ़कर 2021-22 में 3,239 बसें हो गईं जबकि उसी अवधि में मौजूदा बेड़े का पुराना होने और 2015-22 के दौरान नई बसों की कोई खरीद (मार्च 2022 में दो इलेक्ट्रिक बसों को छोड़कर) नहीं होने के कारण निगम का बेड़ा 4,344 बसों से घटकर 3,762 बसें हो गईं जैसा कि अध्याय 4 में विस्तार से चर्चा की गई है।
- निगम की बसों की दुर्घटनाएं डीआईएमटीएस द्वारा परिचालित बसों की तुलना में अधिक थीं।

- 2021-22 में 3,239 बसों के बेड़े के परिचालन के लिए डीआईएमटीएस द्वारा आवश्यक राजस्व अनुदान/व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण ₹ 1,350.77 करोड़ था, तथापि 2021-22 में 3,762 बसों के बेड़े के परिचालन के लिए निगम द्वारा प्राप्त राजस्व अनुदान ₹ 2,320 करोड़ था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि डीआईएमटीएस हाइड्रोलिक रैंप/पारंपरिक बसों के साथ 12 मीटर 900 मि.मी. फ्लोर ऊंचाई वाली बसें परिचालित करता है, जिन्हें अपने मरम्मत एवं अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा बनाए रखना आसान होता है। तथापि, निगम को केवल लो फ्लोर बसें शामिल करने का आदेश दिया गया था जो अत्यधिक उन्नत हैं और उनके अनुरक्षण के लिए विशेष प्रयोजन उपकरण और कुशल जनशक्ति की आवश्यकता होती है।

प्रबंधन ने आगे कहा कि निगम की उच्च प्रति कि.मी. परिचालन लागत और अनुदान की उच्च आवश्यकता 6,937 स्थायी कर्मचारियों, किराया संग्रह प्रबंधन प्रणाली (एफसीएमएस) डिपो सहित डीआईएमटीएस द्वारा उपयोग किए जा रहे डिपो की भूमि का किराया और संपत्ति कर के भुगतान के कारण थी। निगम के स्वामित्व वाले सभी बस टर्मिनलों का अनुरक्षण डीआईएमटीएस द्वारा अपनी क्लस्टर बसों के लिए बिना किसी लागत के किए जाने के बावजूद इसके द्वारा किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, निगम द्वारा 20,000 पेंशनभोगियों को प्रति माह ₹ 50 करोड़ का पेंशन भुगतान भी किया जाता था।

डीआईएमटीएस की तुलना में निगम की बसों की दुर्घटना की अधिक घटनाओं के कारणों के संबंध में उत्तर मौन है।

इस प्रकार, प्रति किलोमीटर राजस्व को छोड़कर लगभग हर परिचालन और वित्तीय पहलू में डीआईएमटीएस निगम से बेहतर निष्पादन कर रहा था।

सिफारिश 3.7: निगम को अपने निष्पादन और डीआईएमटीएस के निष्पादन के बीच अंतर का विश्लेषण करने की आवश्यकता है तथा निष्पादन में सुधार के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।

अध्याय 4

**बसों की खरीद और कुशल परिवहन
प्रणाली का कार्यान्वयन**

अध्याय 4: बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन

माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय ने 10 सितंबर 2007 को स्वतः संज्ञान लेते हुए आदेश जारी किया था जिसमें दिल्ली सरकार और निगम को अन्य बातों के साथ-साथ शहरी बेड़े को 11,000 बसों तक बढ़ाने का निर्देश दिया। रा.रा.क्षे.दि.स. के मंत्रिमंडल के निर्णय (जुलाई 2012) के अनुसार, निगम के बेड़े में हिस्सेदारी 5,500 होनी आवश्यक थी, जबकि 31 मार्च 2023 तक निगम के पास 3,937 लो फ्लोर बसें थीं। जैसा कि अध्याय 3 में चर्चा की गई है, ये लो फ्लोर बसें 10 वर्ष से अधिक पुरानी थीं और 2024-25 तक चरणबद्ध तरीके से पूरी तरह हटा दिया जाना था। यद्यपि 31 मार्च 2022 तक 5,500 बसों की आवश्यकता के प्रति 1,740 बसों की कमी थी, 31 मार्च 2022 तक ₹ 233.06 करोड़ की धनराशि की उपलब्धता के बावजूद कोई नई बसें (मार्च 2022 में दो इलेक्ट्रिक बसों और नवंबर 2022 तक 298 बसों को छोड़कर) नहीं खरीदी जा सकीं। निगम ने बसों की विशिष्टताओं के बारे में स्पष्टता की कमी और निर्णय नहीं होने के कारण फेम-I योजना के तहत ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सहायता प्राप्त करने का अवसर खो दिया। फेम-II योजना के तहत 300 इलेक्ट्रिक बसों के लिए बोलियों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण बसों की खरीद में देरी हुई, जिसके परिणामस्वरूप अनुबंध की अवधि 12 वर्ष से घटकर 10 वर्ष हो गई और दिसंबर 2022 तक ₹ 29.86 करोड़ का लिक्विडेटेड डैमेज नहीं लगाया गया। सरकार द्वारा परियोजना शुरू किए जाने के नौ साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद एएफसीएस और सीसीटीवी निगरानी प्रणाली निगम की बसों में काम नहीं कर रही थी।

इस प्रकार दिल्ली में कुशल, पर्याप्त और विश्वसनीय बस सेवा उपलब्ध कराने का निर्धारित उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ।

4.1 बसों की खरीद

निगम रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा प्रदान किए गए नीतिगत निर्णयों और धनराशि के अनुसार बसों की खरीद/परिचालन करता है। मंत्रिमंडल, रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी के परिणामस्वरूप, बसों की खरीद के लिए 2013 से निगम द्वारा किए गए प्रयासों का विवरण तालिका 4.1 में दिया गया है।

तालिका 4.1: बसों की खरीद के लिए की गई कार्रवाई

विवरण	एएमसी के साथ 1380 नॉन-एसी बसें	एएमसी के साथ 345 एसी प्रीमियम सेगमेंट	एएमसी के साथ 1380 नॉन-एसी बसें	बिना एएमसी के 1000 नॉन-एसी मानक आकार 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली सीएनजी बसें	बिना एएमसी के 1000 एलएफबी एसी	बिना एएमसी के 1000 एलएफबीएसी (पुनः निविदा)	300 इलेक्ट्रिक बसें
मंत्रिमंडल की मंजूरी	2086 दिनांक 3.10.2013			2504 दिनांक 1.9.2017	2713 दिनांक 11.7.2019	2713 दिनांक 11.7.2019	2795 दिनांक 23.12.2019
बस का प्रकार/फ्लोर की ऊंचाई	स्टैंडर्ड फ्लोर बसें (900 मिमी) सीएनजी, रखरखाव के साथ	प्रीमियम सेगमेंट 400 मिमी फ्लोर की ऊंचाई, सीएनजी, रखरखाव के साथ	एएमसी के साथ स्टैंडर्ड फ्लोर बसें (900 मिमी), सीएनजी	बिना एएमसी के मानक फ्लोर 900 मिमी नॉन-एसी सीएनजी	लो फ्लोर सीएनजी, एएमसी के बिना एसी	एएमसी के बिना एलएफबी सीएनजी एसी	एलएफ एसी
परामर्शकर्ता	कोई परामर्शकर्ता नहीं	कोई परामर्शकर्ता नहीं	सीआईआरटी पुणे	डीआईएमटीएस	डीआईएमटीएस	डीआईएमटीएस	मेसर्स ऑलमोड्स
भुगतान किया गया परामर्श शुल्क	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई शुल्क का उल्लेख नहीं है	₹19.47 लाख	₹ 13.62 लाख	₹ 24.99 लाख	₹ 21.16 लाख
अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	414	311	414	330	850	850	1460
निविदा तिथि	4.10.13	4.10.13	30.6.14	15.3.18	26.7.19	20.3.20	15.10.2019 15.6.2020 3.12.2020
प्राप्त बोलियों की संख्या	एक	शून्य	एक	एक-मेसर्स टीएमएल	दो	दो	चार
निविदा का परिणाम	सशर्त बोली के कारण रोक लगा दी गई	लागू नहीं	अनुचित रूप से उच्च मूल कीमतों और एएमसी शुल्कों के कारण रोक लगा दी गई।	उच्च न्यायालय ने स्टैंडर्ड फ्लोर बसें खरीदने पर रोक लगा दी (जून 2018)।	विसंगतियों और अनियमितताओं के कारण शीघ्र ही बंद कर दिया गया	फरवरी 2021 में 700 बसों के लिए मेसर्स जेबीएम और 300 बसों के लिए मेसर्स टाटा मोटर्स के साथ अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।	एलओए 30.3.2021 को मेसर्स जेबीएम ऑटो लिमिटेड (200 ई-बसें) और मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड (100 ई-बसें) को
निर्णय	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	एकल बोली और हाई कोर्ट के फैसले के कारण टेंडर रद्द कर दिया गया।	नई बोलियां आमंत्रित करना	रा.रा.क्षे.दि.स. के आदेश दिनांक 11.06.2021 के अनुसार खरीद प्रक्रिया को अगले आदेश तक स्थगित रखा गया।	एएमसी के साथ ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर पर जारी किया गया था।

उपर्युक्त के अलावा, बोर्ड ने 2013 से 2021 की अवधि के दौरान बसों की खरीद के लिए नौ प्रस्तावों को मंजूरी दी। तथापि, रा.रा.क्षे.दि.स. से औपचारिक मंजूरी न मिलने या रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा विनिर्देशों में बदलाव के कारण ये निविदा चरण तक नहीं पहुंच सके, जैसा कि अनुलग्नक 4.1 में बताया गया है।

इस संबंध में, अंतिम रूप न दिए जाने या देरी से अंतिम रूप दिए जाने वाली निविदाओं पर लेखापरीक्षा की अभियुक्तियां निम्न प्रकार हैं:

- निगम ने 900 मिमी, 650 मिमी और 400 मिमी या मिडी-बसों¹ के बीच अलग-अलग फ्लोर की ऊंचाई वाली बसों की खरीद के प्रस्तावों को बार-बार बदला और आवश्यकताओं को एसी से नॉन-एसी और एएमसी के साथ या एएमसी के बिना बदल दिया। यह दर्शाता है कि निगम स्वयं निश्चित नहीं था कि किस प्रकार की बस शहर के लिए उपयुक्त थी, जिसके कारण निविदा पर कार्रवाई नहीं हो सकी।
- निविदाएं जारी करने से पहले, निगम ने वाहन निर्माताओं (वीएम) से उपलब्धता पहलू का आकलन नहीं किया। निगम ने 400 मिमी फ्लोर हाइट प्रीमियम सेगमेंट एसी बसों के लिए विनिर्देश तय किए, जिसके प्रति वीएम के साथ निर्दिष्ट बसों की अनुपलब्धता के कारण कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली। नतीजतन, प्रत्येक बार निविदा विफल हो गई।
- उपर्युक्त निविदाओं की विफलता का मुख्य कारण एएमसी के साथ बसों की खरीद थी। बोलीदाताओं ने ऐसी बोलियों में बहुत ऊंची दरें उद्धृत कीं क्योंकि उन्हें निगम की लो फ्लोर सीएनजी बसों के लिए एएमसी हेतु पूर्ण भुगतान प्राप्त करने में कठिनाई का सामना करना पड़ रहा था। इसके बावजूद, निगम ने कोई ठोस निर्णय नहीं लिया कि क्या वीएम द्वारा एएमसी या किसी तीसरे पक्ष द्वारा एएमसी या वर्कशॉप कर्मचारियों द्वारा बसों का आंतरिक रखरखाव किया जाए, जिसके कारण विनिर्देशों में बार-बार बदलाव होता रहा और निविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका जैसाकि ऊपर तालिका 4.1 में विस्तार से बताया गया है।
- तीन अवसरों पर बोलियों को अंतिम रूप देने में विफलता के कारण ₹ 58.08 लाख का परामर्श शुल्क व्यर्थ हो गया।
- शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार (एमओयूडी) द्वारा निर्धारित (अप्रैल 2013) शहरी बस विनिर्देश-II (यूबीएस-II) के अनुसार, राज्य सड़क परिवहन निगम/राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा मानक आकार की बस के

¹ मिडी बसें मिनी बसों से बड़ी और पूर्ण आकार की बसों से छोटी होती हैं।

लिए अधिकतम फ्लोर हाईट 400/650/900 मिमी का पालन किया जाना है। यूबीएस-II के अनुसार, दस लाख से कम या उसके बराबर आबादी वाले शहर 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली बसें भी खरीद सकते हैं, जबकि दस लाख से अधिक आबादी वाले शहर 650 मि.मी. या 400 मि.मी. फ्लोर की ऊंचाई वाली बसें खरीद सकते हैं। संरचना में कोई भी परिवर्तन एमओयूडी के अनुमोदन के अधीन है। पिछले सात वर्षों में कई बार बसों की विनिर्देशों को बदलने के बाद, अंततः एमओयूडी से अनुमोदन के बिना मानक आकार 900 मिमी फ्लोर की ऊंचाई वाली 1,000 पूरी तरह से निर्मित गैर वातानुकूलित सीएनजी बसें खरीदने का निर्णय लिया गया, जो यूबीएस-II विनिर्देशों के विरुद्ध था। इसके अलावा, माननीय उच्च न्यायालय ने भी निगम को स्टैंडर्ड फ्लोर बसें खरीदने से रोक दिया (जून 2018) क्योंकि वो दिव्यांगों के अनुकूल नहीं थी।

- वाणिज्य सचिव, भारत सरकार ने यह सूचित करते हुए कि ऑटोमोबाइल जीईएम पर बाजार दरों से 12 प्रतिशत से लेकर 20 प्रतिशत तक की अत्यधिक रियायती दरों पर उपलब्ध हैं, मुख्य सचिव, रा.रा.क्षे.दि.स. से अनुरोध किया (दिसंबर 2018) कि वे संबंधित अधिकारियों, विशेष रूप से सचिव परिवहन और राज्य सड़क परिवहन निगम के एमडी को जीईएम पर वाहन खरीदने के लिए आवश्यक निर्देश जारी करें। परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को उपर्युक्त आदेशों के अनुसार कार्रवाई करने का निर्देश दिया (21 जनवरी 2019)। हालांकि, निगम ने इस संभावना का पता नहीं लगाया और इसके लिए कोई कारण रिकॉर्ड पर उपलब्ध नहीं थे।
- फरवरी 2021 में 1000 लो फ्लोर बसों के लिए लेटर ऑफ अवार्ड (एलओए) पर जिसमें 700 बसों के लिए मेसर्स जेबीएम और 300 बसों के लिए मेसर्स टाटा मोटर्स के साथ हस्ताक्षर किए गए थे। हालांकि, एक शिकायत के आधार पर 11 जून 2021 को विभाग से प्राप्त आदेशों के अनुसार इसकी खरीद प्रक्रिया को स्थगित रखा गया था, इसके अलावा भारत सरकार ने केंद्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मामले में प्रारंभिक जांच करने का निर्णय लिया (अगस्त 2021) जिसकी स्थिति लेखापरीक्षा के दौरान रिकॉर्ड पर उपलब्ध नहीं थी।

- निगम ने कन्वर्जेंस एनर्जी सर्विसेज लिमिटेड (सीईएसएल) की ग्रैंड चैलेंज योजना के माध्यम से भारी उद्योग विभाग (डीएचआई), भारत सरकार की फेम-II योजना के तहत 1500 इलेक्ट्रिक बसों (921 फास्टर एडॉप्शन एंड मैनुफैक्चरिंग ऑफ इलेक्ट्रिक व्हीकल्स (फेम II) स्कीम और 579 नॉन फेम II) की भागीदारी के लिए सदस्यता ली। तदनुसार, 14 जुलाई 2022 को 1500 ई-बसों का ऑर्डर दिया गया, जिसमें से जनवरी 2024 तक 900 ई-बसें प्राप्त हुईं।

यद्यपि 2015-22 के दौरान बसों की खरीद हेतु प्रक्रिया कई बार शुरू की गई परन्तु 300 ई-बसों² को छोड़कर, रा.रा.क्षे.दि.स. से धन की उपलब्धता के बावजूद मार्च 2023 तक कोई अन्य आवश्यक बसें नहीं खरीदी जा सकीं। इस प्रकार, निविदाओं के प्रक्रिया में देरी ने दिल्ली को एक कुशल, पर्याप्त और विश्वसनीय बस पारगमन सेवा प्रदान करने के अनिवार्य उद्देश्य को विफल कर दिया।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों की पुष्टि की और स्वीकार किया (मई 2023)।

4.2 ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सब्सिडी का लाभ उठाने का अवसर खोना

भारी उद्योग विभाग (डीएचआई) ने नवंबर 2016 में आयोजित एक बैठक में वित्तीय सहायता प्रदान करके इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहन खरीद को प्रोत्साहित करने के लिए राष्ट्रीय इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन के तहत अप्रैल 2015 में शुरू की गई फेम ((हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तेज़ी से अपनाना और निर्माण) योजना के बारे में जानकारी दी। इसके तहत, राज्य सरकारें ई-बसों की खरीद के लिए मंजूरी और धनराशि जारी करने के लिए डीएचआई से संपर्क कर सकती हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पायलट परियोजना के रूप में दिल्ली में पूरी तरह से इलेक्ट्रिक बसें शुरू करने के संबंध में निगम के बोर्ड ने निर्देश दिया

² निगम ने भारत सरकार के भारी उद्योग विभाग की फेम-II योजना के कैपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों का अनुबंध किया। इस योजना के तहत, एमएचआई ने विक्रेताओं को सब्सिडी के रूप में प्रति बस ₹ 55 लाख का योगदान दिया, जिसे डीटीसी के माध्यम से चलाया जाना था। निगम को बसों के परिचालन के लिए विक्रेताओं को ₹ 68.58 प्रति कि.मी. की दर से भुगतान करना है। इसलिए, निगम द्वारा कोई अग्रिम भुगतान नहीं किया जाना था और ₹ 233.06 करोड़ का कोष अप्रयुक्त रह गया। इन 300 ई-बसों में से, मार्च 2022 तक केवल 2 बसें प्राप्त हुईं और शेष नवंबर 2022 तक प्राप्त हुईं।

(16 मार्च 2017) कि फेम योजना के तहत सीमित निविदा जांच के माध्यम से एक पेशेवर परामर्शकर्ता को शामिल करने के प्रस्ताव के साथ-साथ 100 हाइब्रिड इलेक्ट्रिक बसों की खरीद का प्रस्ताव रखा जाए। निगम ने आगे कोई कार्रवाई नहीं की क्योंकि फेम-I योजना 31 मार्च 2017 तक वैध थी। हालाँकि, फेम-I को बाद में 31 मार्च 2018 तक या फेम-II योजना के शुरुआत होने तक, जो भी पहले हो, बढ़ा दिया गया था।

भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय, भारत सरकार ने रा.रा.क्षे.दि.स. को सूचित किया (नवंबर 2017) कि डीएचआई जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता कम करने के उद्देश्य से विद्युत गतिशीलता को बढ़ावा देने के लिए फेम योजना चला रहा था। इसके अतिरिक्त इसने 30 नवंबर 2017 से पहले इलेक्ट्रिक बसों/चार पहिया यात्री कारों और इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहनों की खरीद के लिए इच्छुक शहरों से रुचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) प्रस्तुत करने की मांग की।

विभाग से अनुमोदन के बाद, निगम ने 29 नवंबर 2017 को भारत सरकार को 100 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद का प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जिसके प्रति डीएचआई ने दिल्ली के लिए 40 ई-बसों की मंजूरी दी (27 दिसंबर 2017)। निगम द्वारा 28 फरवरी 2018 तक आशय पत्र (एलओआई) जारी करना आवश्यक था, ऐसा न करने पर मंजूरी रद्द कर दी जानी थी। हालाँकि, निगम ने विभाग को सूचित किया (9 जनवरी 2018) कि उसके लिए 28 फरवरी 2018 तक एलओआई देना संभव नहीं होगा और अपने पिछले अनुभव के अनुसार, वे जुलाई 2018 तक आदेश देने में सक्षम होंगे। यह भी सूचित किया कि 40 ई-बसों की खरीद के लिए परियोजना में डिपो में चार्जिंग बुनियादी ढांचे के निर्माण पर व्यय के अलावा ₹ 88 करोड़ (डीएचआई द्वारा प्रोत्साहन के रूप में ₹ 34 करोड़ और निगम को इक्विटी के रूप में रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा ₹ 54 करोड़ प्रदान किए जाएंगे) का अनुमानित व्यय शामिल होगा। निगम ने स्वीकृत परियोजना को आगे नहीं बढ़ाने का फैसला किया, हालांकि फेम योजना को समय-समय पर भारत सरकार द्वारा मार्च 2019 तक बढ़ाया गया था।

इस प्रकार, फेम-I योजना के तहत दिल्ली के लिए 40 ई-बसों की मंजूरी और 31 मार्च 2019 तक समय-समय पर योजना के विस्तार के बावजूद, निगम ने 40 ई-बसों नहीं खरीदी और फेम योजना के तहत ₹ 49 करोड़ की केंद्रीय सब्सिडी

(इलेक्ट्रिक बसों की लागत के लिए ₹ 34 करोड़ और चार्जिंग बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए ₹ 15 करोड़) का लाभ उठाने का अवसर खो दिया।

निगम ने कहा (मई 2023) कि उसने मार्च 2018 में विभाग को सूचित किया था कि उनके पास कोई तकनीकी जनशक्ति नहीं है और इस प्रकार उन्नत प्रौद्योगिकी आधारित इलेक्ट्रिक बसों की तकनीकी विशिष्टताओं, इलेक्ट्रिक बसों की रखरखाव में निहितार्थ, चार्जिंग बुनियादी ढांचे की स्थापना और परिचालन और इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के लिए निविदा प्रक्रिया के बारे में विशेषज्ञता/ज्ञान का अभाव है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम ने पैरा 4.1 में उल्लिखित 300 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के मामले में पूरी निविदा प्रक्रिया को पूरा करने के लिए एक पेशेवर परामर्शकर्ता³ को नियुक्त किया था। हालांकि, बोर्ड की मंजूरी के बावजूद 40 इलेक्ट्रिक बसों की खरीद के मामले में पेशेवर परामर्शकर्ता की नियुक्त करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया।

सिफ़ारिश 4.1: निगम को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि राज्य में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली में सुधार के लिए सरकारी वित्तपोषण का लाभ उठाने के लिए एक उचित प्रणाली स्थापित की जाए।

4.3 बोलियों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण इलेक्ट्रिक बसों की खरीद में देरी - फेम योजना-II

डीएचआई ने राज्य परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) द्वारा परिचालन व्यय (ओपेक्स)⁴ मॉडल को अपनाकर ई-बसों को शामिल करने के लिए अप्रैल 2019 से शुरू होने वाले तीन साल की अवधि के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों के तेजी से अपनाने और विनिर्माण (फेम) योजना चरण-II शुरू की (मार्च 2019)। प्रस्तावित अधिकतम प्रोत्साहन ₹ 20,000/- प्रति किलोवाट था जिसमें बस की लागत की 40 प्रतिशत की सीमा शामिल थी। बसों के लिए प्रोत्साहन की राशि इंटर-सिटी, इंटर-सिटी या अंतर-राज्यीय बसों के लिए एसटीयू द्वारा आयोजित मूल उपकरण निर्माताओं

³ मैसर्स आलमंड्स ग्लोबल सिक्योरिटीज लिमिटेड

⁴ ओपेक्स (परिचालन व्यय) मॉडल: बसों का परिचालन रियायतग्राही द्वारा निर्दिष्ट अवधि के लिए सहमत प्रति किलोमीटर दर के आधार पर रियायतग्राही द्वारा किया गया था, जिसमें रियायतग्राही द्वारा बसों का परिचालन और रखरखाव शामिल था। इस प्रकार, बसों का स्वामित्व रियायतग्राही के पास रहता है।

(ओईएम) के बीच प्रतिस्पर्धी बोली के अधीन थी। एसटीयू द्वारा भारत सरकार को हित की अभिव्यक्ति (ईओआई) प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि 18 जुलाई 2019 थी।

प्रधान सचिव (परिवहन) ने निगम को ओपेक्स मॉडल पर फेम-II योजना के तहत 1,000 लो फ्लोर इलेक्ट्रिक बसों को शामिल करने के प्रस्ताव की जांच करने और पेश करने का निर्देश दिया (4 अप्रैल 2019)। निगम ने 25 अप्रैल 2019 को डीएचआई को सूचित किया कि वह फेम-II योजना के तहत 1,000 ई-बसों को शामिल करने की प्रक्रिया में है और एक विस्तृत प्रस्ताव भारत सरकार को प्रस्तुत किया जाएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि निगम ने 2 जुलाई 2019 को डीएचआई को ईओआई प्रस्तुत किया था, जिसके लिए 300 एसी ई-बसों को शामिल करने के लिए 21 अगस्त 2019 को डीएचआई द्वारा मंजूरी दे दी गई थी। डीएचआई द्वारा यह निर्धारित किया गया था कि सफल बोली दाता को आपूर्ति आदेश 15 नवंबर 2019 तक जारी किया जाना चाहिए, अन्यथा प्रस्ताव रद्द कर दिया जाएगा। आपूर्ति आदेश जारी करने की अंतिम तिथि बाद में 31 मार्च 2021 तक बढ़ा दी गई।

मंत्रिमंडल की मंजूरी प्राप्त करने, परामर्शकर्ता की नियुक्ति, निविदा प्रक्रिया तथा एलओए देने में निगम द्वारा अपनाई गई समय-सीमा का विस्तृत विवरण तालिका 4.1 में दिया गया है और आगे तालिका 4.2 में विस्तार से बताया गया है।

तालिका 4.2: 300 ई-बसों की खरीद के लिए निविदाओं का परिणाम

विवरण	ओपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए निविदा को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया		
	पहला दृष्टांत	दूसरा दृष्टांत	तीसरा दृष्टांत
आरएफपी (निविदा) फ्लोटिंग तिथि	15.10.2019	15.6.2020	3.12.2020
बोली पूर्व बैठक की तिथि	21.10.2019	23.6.2020	7.12.2020
आरएफपी में संशोधन के बाद आरएफपी को फ्रीज करने और अपलोड करने की तिथि	5.11.2019	8.7.2020	14.12.2020
तकनीकी वाणिज्यिक बोलियां खोलने की तिथि	21.11.2019	25.8.2020	28.12.2020
प्राप्त बोलियों की संख्या	चार मेसर्स जेबीएम ऑटो, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड	तीन मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स आजाद कोच	चार मेसर्स जेबीएम, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड

अध्याय 4: बसों की खरीद और कुशल परिवहन प्रणाली का कार्यान्वयन

विवरण	ओपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए निविदा को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया		
	पहला दृष्टांत	दूसरा दृष्टांत	तीसरा दृष्टांत
तकनीकी रूप से योग्य बोलियाँ	तीन मेसर्स जेबीएम, टीएमएल, मेसर्स पीएमआई	दो मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई	चार मेसर्स जेबीएम, मेसर्स टीएमएल, मेसर्स पीएमआई और मेसर्स ओलेक्ट्रा ग्रीन टेक लिमिटेड
वित्तीय बोलियाँ खोलने की तिथि	13.12.2019	1.10.2020	22.1.2021
उन बोलीदाताओं की संख्या जिनकी वित्तीय बोलियाँ खोली गईं	तीन	दो	चार
वित्तीय बोली में उद्धृत प्रति किलोमीटर दर	जेबीएम ₹ 82.60 टीएमएल ₹ 83.00 पीएमआई ₹ 98.13	पीएमआई लिमिटेड-₹ 89.72 टीएमएल ₹ 96.70	जेबीएम लिमिटेड ₹ 68.58 टीएमएल: ₹ 72.20 ओलेक्ट्रा ग्रीन : ₹ 76.10 पीएमआई ₹ 79.84
निगम द्वारा निकाली गई अनुमानित उचित दर	नासिक नगर निगम निविदा की समायोजित दरें ₹ 76.39 प्रति किमी	पश्चिम बंगाल परिवहन निगम की समायोजित दर ₹ 81.71 प्रति किमी	₹ 74.87 प्रति किमी डब्ल्यूबीटीसी की समायोजित दरें, ₹ 76.91 प्रति किमी प्रथम निविदा आमंत्रण की समायोजित दरें और ₹ 84.12/कि.मी. द्वितीय निविदा आमंत्रण की समायोजित दरें
तय की गयी कीमत	मेसर्स जेबीएम लिमिटेड - ₹ 82.51 प्रति किमी	दरों में कटौती पर सहमति नहीं पीएमआई - ₹ 89.72 प्रति किमी	कोई बातचीत नहीं हुई
निगम अध्यक्ष का प्रस्ताव.	26.12.2019 बोर्ड की मंजूरी के अधीन बातचीत की गई दरों को स्वीकार करने का प्रस्ताव।	19.11.2020 पिछली निविदा की अनुमानित दरों और तय की गई दरों की तुलना में तय की गई दरें अधिक थीं, इसलिए, फेम-II के तहत अन्य एसटीयू द्वारा जारी की गई निविदा की तुलना में वर्तमान नियमों और शर्तों पर फिर से विचार करके निविदा को बंद करने और नए आरएफपी जारी करने का प्रस्ताव रखा गया है।	23.2.2020 मेसर्स जेबीएम की एल-1 दरें ₹ 68.58 प्रति किमी आरएफपी के अनुसार काउंटर ऑफर देने की शर्त के साथ अनुमोदन के लिए प्रस्तावित है यानी मेसर्स जेबीएम को 200 बसें और मेसर्स टीएमएल को 100 इलेक्ट्रिक बसें।
निगम बोर्ड का निर्णय	बोर्ड ने 1.1.2020 को निविदा में कुछ कमियां देखीं और निविदा को जल्द ही बंद करने का निर्णय लिया और प्रक्रिया में पारदर्शिता तथा निष्पक्षता सुनिश्चित करने के लिए तुरंत नई बोलियाँ आमंत्रित करने का निर्देश दिया।	प्रबंधन के निर्णय से बोर्ड को अवगत नहीं कराया गया।	बोर्ड ने 01.03.2021 को स्वीकृति प्रदान की। मंत्रिमंडल ने 30.03.2021 को प्रस्ताव को मंजूरी दे दी।
इलेक्ट्रिक बसों के लिए अनुबंध प्रदान करना	निविदा 1.1.2020 को शीघ्र ही बंद कर दिया गया।	निविदा 19 नवंबर 2020 को शीघ्र ही बंद कर दिया गया।	300 एसी ई-बसों को शामिल करने के लिए एलओए 30.3.2021 को मेसर्स जेबीएम (200 ई-बसें) और मेसर्स टीएमएल (100 ई-बसें) को ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर पर जारी किया गया था जिसमें 10 वर्षों की रियायती अवधि में ₹ 1,824.28 करोड़ का खर्च शामिल है।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, अक्टूबर 2019 में जारी की गई पहली निविदा को बोर्ड द्वारा निविदा में कमियों का हवाला देते हुए और प्रक्रिया में पारदर्शिता और निष्पक्षता सुनिश्चित करने के निर्देश के साथ जल्दी ही बंद कर दिया गया था (जनवरी 2020)। निगम ने जून 2020 में फिर से निविदा जारी करने में छह महीने और मूल्य बोलियां खोलने में साढ़े तीन महीने का काफी समय लिया। आखिरकार, 19 नवंबर 2020 को मूल्य बोलियां खोलने के बाद दूसरी निविदा को भी बंद कर दिया गया, जिसमें कहा गया कि बातचीत की गई दरें अनुमानित दरों से अधिक थीं और पिछली निविदा की बातचीत की गई दरों के भी विरुद्ध थीं।

इस प्रकार, डीएचआई द्वारा फेम-II योजना शुरू करने के बाद अप्रैल 2019 में ई-बसों को शामिल किए जाने के लिए प्रक्रिया शुरू करने के बावजूद, 30 मार्च 2021 को तीसरे प्रयास में ही निगम द्वारा निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा सका। यह देखा गया कि कार्य को दिए जाने में देरी के कारण, अनुबंध की अवधि को 12 वर्ष (अक्टूबर 2019 निविदा) से घटाकर 10 वर्ष (दिसंबर 2020 निविदा) करना पड़ा। एलओए की प्रक्रिया और अंतिम रूप देने में देरी के परिणामस्वरूप, 300 इलेक्ट्रिक बसों की डिलीवरी में भी देरी हुई।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार कर लिया (मई 2023) और आगे कहा कि ई बसों की पहली निविदा 01 जनवरी 2020 को शीघ्र ही बंद कर दी गई थी क्योंकि एल-1 बोलीदाताओं की उद्धृत दरें अनुचित थीं। हालांकि, पुनः निविदा में देरी और पाई गई कमियों के बारे में उत्तर में विस्तार से नहीं बताया गया।

4.4 बसों की डिलीवरी में देरी के लिए ₹ 29.86 करोड़ रुपये का जुर्माना नहीं लगाया गया

एलओए के अनुसार, तालिका 4.3 में दिए गए डिलीवरी शेड्यूल के अनुसार बसों को डिलीवरी किया जाना था।

तालिका 4.3: बसों की डिलीवरी अनुसूची

क्र.सं.	खेप सं.	मेसर्स जेबीएम द्वारा 200 बसों की डिलीवरी की निर्धारित तिथि	डिलीवरी की वास्तविक तिथि	विलंबित दिनों की संख्या	मेसर्स टीएमएल द्वारा 100 बसों की डिलीवरी की निर्धारित तिथि	डिलीवरी की वास्तविक तिथि	विलंबित दिनों की संख्या
1	प्रोटोटाइप	29.06.2021 (1 बस)	मार्च 2022	255 दिन	29.06.2021 (1 बस)	अप्रैल 2022	289 दिन
2	118 बसों की पहली खेप	29.10.2021 (59 बसें)	अप्रैल से मई 2022	165 से 201 दिन	29.10.2021 (59 बसें)	अप्रैल से जून 2022	165 से 231 दिन
3	100 बसों की दूसरी खेप	29.11.2021 (60 बसें)	मई से अगस्त 2022	170 से 257 दिन	29.11.2021 (40 बसें)	जून से अगस्त 2022	200 से 250 दिन
4	60 बसों की तीसरी खेप	29.12.2021 (60 बसें)	अगस्त से अक्टूबर 2022	226 से 295 दिन			
5	20 बसों की चौथी खेप	29.01.2022 (20 बसें)	अक्टूबर से नवंबर 2022	265 से 283 दिन			

स्रोत: विक्रेताओं के साथ एलओए।

जैसा कि उपर्युक्त डिलीवरी शेड्यूल से स्पष्ट है, इलेक्ट्रिक बसों की डिलीवरी जनवरी 2022 तक पूरी होनी थी। हालांकि, एलओए जारी होने के 12 महीने बीत जाने के बाद 31 मार्च 2022 तक केवल दो बसें प्राप्त हुईं और सभी 300 बसों की डिलीवरी 8 नवंबर 2022 तक ही पूरी हो गई।

एलओए के अनुच्छेद 13.9.1 के अनुसार, यदि ऑपरेटर निर्धारित डिलीवरी तिथि के अनुसार बसें डिलीवर करने में असमर्थ है, तो निगम के अलावा किसी अन्य कारण से या किसी अप्रत्याशित घटना के कारण, ऑपरेटर को डिलीवरी में देरी के पहले तीस दिनों के लिए ₹ 2500/- प्रति बस प्रति दिन और ₹ तीस दिन की देरी के बाद ₹ 5000/- प्रति बस प्रति दिन की दर से नुकसान का भुगतान करना होगा। हालांकि, बसों की डिलीवरी में देरी के लिए मेसर्स जेबीएम एवं मेसर्स टीएमएल के संबंध में क्रमशः ₹ 20.46 करोड़ और ₹ 9.40 करोड़ के नुकसान की गणना की गई, जिसका निगम द्वारा दिसंबर 2022 तक दावा नहीं किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि दोनों फर्मों पर ₹ 29.86 करोड़ के लिक्विडेटेड डैमेज की मांग की गई थी (फरवरी 2023)। हालांकि, दोनों फर्मों ने अभी भी इसे जमा नहीं किया है (मई 2023)।

4.5 इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट प्रणाली

मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए राजस्व और सामाजिक और आर्थिक क्षेत्र (पीएसयू) से संबंधित सीएजी की प्रतिवेदन के पैरा संख्या 2.2.3.9 में रा.रा.क्षे.दि.स. बताया गया कि शहरी विकास मंत्रालय (एमओयूडी), भारत सरकार (जीओआई) के शहरी बस विनिर्देश सुरक्षा दिशानिर्देश (यूबीएसएसजी) ने जेएनएनयूआरएम⁵ के अंतर्गत खरीदी गयी बसों में इलेक्ट्रॉनिक रूट डिसप्ले प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकटिंग मशीन (ईटीएम) का उपयोग करके स्वचालित किराया संग्रह प्रणाली (एएफसीएस), ग्लोबल पोजिशनिंग प्रणाली (जीपीएस) आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली (एवीएलएस) और क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरों की स्थापना को अनिवार्य कर दिया है। निगम ने जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) के तहत सितंबर 2009 और सितंबर 2010 के बीच 1,500 एलएफ बसें खरीदीं। इसके अलावा, अप्रैल 2013 में, शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार ने शहरी बस विनिर्देश-II (यूबीएस-II) तैयार की, जिसका अनुपालन शहरी बस सेवाओं में उपयोग की जाने वाली बसों की संबंधित श्रेणी द्वारा किया जाना है। यूबीएस-II के अनुसार, बसों को आईटीएस सक्षम बस - ऑन बस इंटेलिजेंट ट्रांसपोर्ट प्रणाली - (ओबीआईटीएस) होनी चाहिए। इसमें यात्री सूचना प्रणाली, स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली, सुरक्षा कैमरा नेटवर्क प्रणाली, ऑन-बोर्ड पोल माउंटेड टिकटिंग मशीन आदि जैसी उप प्रणालियाँ शामिल होंगी। चूंकि एएफसीएस, जीपीएस, सीसीटीवी योजनाएं पिछले निष्पादन लेखापरीक्षा (पीए) के दौरान कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण में थीं इसलिए वर्तमान पीए के दौरान इसकी प्रगति की समीक्षा की गई। मुख्य अभियुक्तियों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

4.5.1 स्वचालित किराया संग्रहण प्रणाली (एएफसीएस) लागू नहीं की गई

निगम ने निगम बसों में एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए जनवरी 2015 में जारी दूसरी वैश्विक निविदा में एकल बोलीदाता मेसर्स ट्राइमैक्स आईटी इंफ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड (मेसर्स ट्राइमैक्स) को कार्य सौंपा। मेसर्स

⁵ जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन

ट्रिमैक्स को 30 सितंबर 2015 को छह साल की अवधि के लिए कार्यादेश जारी किया गया। एएफसीएस की कार्यान्वयन प्रक्रिया को तीन चरणों⁶ में विभाजित किया गया था।

एएफसीएस परियोजना (प्रथम चरण) का वाणिज्यिक परिचालन दिसंबर 2017 से शुरू हुआ और मई 2018 में सभी डिपो में ईटीएम शुरू कर दिए गए। मेसर्स ट्राइमैक्स ने 24 जनवरी 2020 को उपर्युक्त एएफसीएस परियोजना को चलाने में असमर्थता दिखाई और 14 अप्रैल 2020 से सेवाएं प्रदान करना बंद कर दिया। इस प्रकार, मई 2020 से निगम की बसों में एएफसीएस का कार्यान्वयन बंद कर दिया गया।

इसी बीच, माननीय राष्ट्रीय कंपनी कानून न्यायाधिकरण (एनसीएलटी) ने मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ आदेश दिनांक 21 फरवरी 2019 के माध्यम से कॉर्पोरेट दिवालियापन समाधान प्रक्रिया (सीआईआरपी) भी शुरू की थी। निगम ने मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ न तो समय पर और न ही उचित प्रारूप में ₹ 91 करोड़ का दावा दायर किया। रिज़ॉल्यूशन प्रोफेशनल (आरपी) ने 9 जनवरी 2020 को निगम के दावे को खारिज कर दिया। माननीय एनसीएल अपीलीय न्यायाधिकरण ने 18 अगस्त 2022 के अपने फैसले में भी निगम के दावे को खारिज कर दिया। निगम ने जुलाई 2021 में नवंबर 2023 तक की अवधि के लिए पूर्व-अनुमानित क्षति के लिए ₹ 218.22 करोड़ की राशि का दावा किया। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने 14 नवंबर 2022 के आदेश के तहत मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ निगम के दावों को खारिज कर दिया।

निगम ने मेसर्स अर्नस्ट एंड यंग लिमिटेड (ई एंड वाई) को निगम की बसों में एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए ₹ 17.00 लाख की लागत पर बोली प्रबंधन परामर्शकर्ता के रूप में नियुक्त किया। दिसंबर 2022 तक, एएफसीएस के कार्यान्वयन के लिए प्रणाली इंटीग्रेटर के चयन के लिए निविदा प्रक्रियाधीन थी और दिसंबर 2022 तक खुली निविदा जारी करने हेतु अनुमोदन के लिए फाइल लंबित थी। मेसर्स ई एंड वाई को ₹ 8.50 लाख का भुगतान किया गया था।

⁶ चरण I: पायलट परियोजना के रूप में 200 बसों में और तत्पश्चात कुल बेड़े में ईटीएम की स्थापना, कार्यान्वयन और कमीशनिंग।

चरण II: 200 बसों में सत्यापनकर्ताओं की स्थापना और डीएमआरसी प्रणाली के साथ एएफसीएस का एकीकरण

चरण III: कुल बेड़े में सत्यापनकर्ताओं की स्थापना और कमीशनिंग।

चूंकि एएफसीएस प्रणाली मई 2020 से काम नहीं कर रही थी इसलिए निगम लागत में कमी और राजस्व की बरबादी की जांच के लिए एएफसीएस प्रणाली का स्पष्ट लाभ लेने में विफल रहा। निगम दावा दायर करने में देरी के कारण मेसर्स ट्राइमैक्स के खिलाफ ₹ 91 करोड़ का जुर्माना वसूल करने में विफल रहा, जिसे एनसीएलटी ने अगस्त 2022 में खारिज कर दिया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि परिवहन विभाग ने निगम और क्लस्टर बसों के लिए नेशनल कॉमन मोबिलिटी कार्ड आधारित एएफसीएस निविदा जारी की थी जो 28 फरवरी 2023 को खुलने वाली थी। तथ्य यह है कि एएफसीएस प्रणाली के कार्यान्वयन में अनावश्यक देरी हुई है।

सिफारिश 4.2: निगम को एएफसीएस प्रणाली को लागू करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए परिवहन विभाग के साथ मामला उठाना चाहिए।

4.5.2 बसों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली का कार्यशील न होना

केंद्रीय गृह सचिव, भारत सरकार की अध्यक्षता में 12 मार्च 2013 को हुई बैठक में यह निर्णय लिया गया कि निगम बसों में केंद्रीय नियंत्रण कक्ष से जुड़े सीसीटीवी कैमरे लगाएगा और किसी आतंकवादी घटना या दुर्घटना की स्थिति में फुटेज दिल्ली पुलिस को उपलब्ध कराएगा। इसके बारे में अगस्त 2013 में निगम को सूचित किया गया था। तदनुसार, एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में नवंबर 2014 तक सरोजिनी नगर डिपो की 100 बसों और राजघाट डिपो की 100 बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे। पायलट प्रोजेक्ट के बाद, निगम द्वारा सभी बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाने के लिए निविदा शुरू की जानी थी। नवंबर 2014 में पायलट आधार पर सीसीटीवी कैमरों की परियोजना शुरू करने के बाद निगम ने निर्णय लिया (अगस्त 2016 में) कि निगम और क्लस्टर बसों में सीसीटीवी कैमरे लगाने और केवल निगम बसों में यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस) लगाने के लिए निविदा प्रक्रिया परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा शुरू की जाएगी। तदनुसार, परिवहन विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. (टीडी) ने मेसर्स ईएंडवाई को निगम और क्लस्टर बसों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना हेतु बोली प्रबंधन प्रक्रिया के लिए परामर्शकर्ता के रूप में नियुक्त किया

(फरवरी 2018)। सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना के लिए नवंबर 2018, जनवरी 2019 और जुलाई 2019 में तीन बार निविदाएं जारी की गईं। तकनीकी रूप से योग्य दो बोलीदाताओं में से एल-1 बोलीदाता मेसर्स टेलीकम्युनिकेशन कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड (टीसीआईएल) को दिसंबर 2019 में निगम और क्लस्टर की 5,000 बसों (मात्रा में 10 प्रतिशत की भिन्नता के खंड के साथ) के लिए ₹ 149.98 करोड़ की लागत पर कार्य सौंपा गया जिसमें से निगम की बसों की लागत ₹ 89.64 करोड़ थी। इसके अलावा, महिला सुरक्षा के मुद्दों पर विचार करते हुए, मंत्रिपरिषद ने यह भी निर्णय लिया (दिसंबर 2019) कि सभी मौजूदा निगम और क्लस्टर बसों में इंटरनेट प्रोटोकॉल क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन (आईपीसीसीटीवी), पैनिक बटन और स्वचालित वाहन ट्रेकिंग प्रणाली स्थापित किया जाना चाहिए जो अनुबंध का भी हिस्सा होगा।

निगम की 3,697 बसों में मास्टर सर्विस एग्रीमेंट (एमएसए) के अनुसार सीसीटीवी प्रणाली की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग पूरी करने के बाद, उचित जुर्माने में कटौती के बाद मार्च 2021 में मेसर्स टीसीआईएल को ₹ 52.45 करोड़ का भुगतान जारी किया गया। गो-लाइव तिथि, यानी पांच वर्ष का अनुबंध शुरू करने की प्रभावी तिथि उपयोगकर्ता स्वीकृति परीक्षण (यूएटी) आयोजित करने के बाद घोषित की जानी थी। तथापि, इस उद्देश्य के लिए विभाग द्वारा जून 2022 में ही अर्थात्, स्थापना के एक वर्ष से अधिक समय के बाद एक समिति का गठन किया गया था और यूएटी का परिचालन दिसंबर 2022 तक किया जाना बाकी था।

इसी बीच, मेसर्स टीसीआईएल ने पहली तिमाही के लिए ओएंडएम शुल्क के कारण ₹ 1.65 करोड़ के भुगतान के लिए 21 जून 2021 को एक चालान प्रस्तुत किया। हालाँकि, निगम ने सूचित किया कि यूएटी के सफल समापन के बिना भुगतान संसाधित नहीं किया जा सकता है। मेसर्स ईएंडवाई ने 11 अगस्त 2021 को ईमेल के माध्यम से सूचित किया कि उन्हें पिछली तीन तिमाहियों से भुगतान नहीं मिला है और अगस्त 2021 से काम बंद कर दिया है।

निगम द्वारा उपलब्ध करायी गयी जानकारी (दिसंबर 2022) के अनुसार, मेसर्स टीसीआईएल पैनिक बटन अलर्ट और उन पर की गई कार्रवाई के रिकॉर्ड रखने के लिए एक रियल-टाइम डैशबोर्ड और एमआईएस के लिए डैशबोर्ड विकसित

करने की प्रक्रिया में था। परिचालन और रखरखाव (ओएंडएम) भाग दिसंबर 2022 तक शुरू होना बाकी था।

इस प्रकार, सरकार द्वारा परियोजना शुरू किए जाने के नौ साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद, निगम की बसों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना दिसंबर 2022 तक अधूरी थी। हालांकि जनवरी 2021 में निगम के 3,697 बसों में सीसीटीवी प्रणाली की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग करने तथा मेसर्स टीसीआईएल को ₹ 52.45 करोड़ का भुगतान जारी करने के बाद भी विभाग द्वारा दिसंबर 2022 तक यूएटी आयोजित नहीं की गई। समय बीतने के साथ-साथ रखरखाव की कमी के कारण स्थापित सीसीटीवी प्रणालियों के खराब होने से भी इंकार नहीं किया जा सकता है जैसा कि सितंबर 2022 में आयोजित⁷ एक संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया कि सीसीटीवी प्रणाली 430 बसों में से केवल 284 में काम कर रहा थी और दो डिपो में नमूना जांच की गई 15 बसों में से किसी में भी डिपो मैनेजर को एसएमएस भेजने का काम नहीं कर रहा था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि विभाग सीसीटीवी परियोजना और एमआईएस रिपोर्ट के लिए रियल-टाइम डैशबोर्ड विकसित करने की प्रक्रिया में है तथा आवश्यक कार्रवाई करने के लिए विभाग को फरवरी 2023 में एक पत्र लिखा गया था। तथ्य यह है कि सीसीटीवी प्रणाली के परिचालन में देरी के कारण यात्रियों को सुरक्षा सुविधाएं और रियल-टाइम जानकारी प्रदान करने का उद्देश्य⁸ हासिल नहीं किया जा सका।

सिफ़ारिश 4.3: चूंकि मार्च 2013 में परिकल्पित परियोजना में अनावश्यक देरी हुई थी इसलिए निगम को यात्रियों की सुरक्षा के लिए निगम की बसों में सीसीटीवी प्रणाली और यूएटी की स्थापना के लिए तुरंत विभाग के साथ मामला उठाना चाहिए।

4.5.3 निगम के डिपो/इकाइयों/टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित नहीं होना

दिल्ली परिवहन निगम ने डिपो और कार्यालयों में विभिन्न गतिविधियों की निगरानी करने, कर्मचारियों के बीच अनुशासन स्थापित करने, शरारती तत्वों के

⁷ टीसीआईएल, डीटीसी और मिलेनियम ऑटोमेशन प्राइवेट लिमिटेड द्वारा संचालित।

⁸ आतंकवादी घटना या दुर्घटना, महिला सुरक्षा, चोरी की घटनाओं और यात्रियों के लिए अन्य खतरों को रोकना।

खिलाफ कड़ी निगरानी रखने, डिपो परिसर को बाहरी खतरों से सुरक्षित रखने आदि के लिए सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित करने का इरादा किया था (अक्टूबर 2017)। माननीय परिवहन मंत्री ने भी उत्तम नगर टर्मिनल का निरीक्षण करने के बाद, निगम को दिल्ली के सभी बस टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित करने का निर्देश दिया (नवंबर 2017) ताकि किसी भी अवांछनीय गतिविधियों की जांच/या रोकथाम की जा सके।

उपर्युक्त आवश्यकताओं के आलोक में, विभिन्न डिपो/कॉर्पोरेट कार्यालय/टर्मिनलों में स्थापित किए जाने वाले सीसीटीवी निगरानी प्रणाली की अस्थायी संख्या का आकलन पांच साल की रखरखाव अवधि के साथ छह करोड़ रूपए के अनुमानित व्यय के साथ 358 किया गया था (दिसंबर 2017)।

निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा अनुमोदन के लिए सभी डिपो/इकाईयों/टर्मिनलों में सीसीटीवी निगरानी प्रणाली की स्थापना का प्रस्ताव अग्रेषित किया (मार्च 2018)। हालाँकि, विभाग ने सूचित किया (मई 2018) कि एक स्वायत्त निकाय होने के नाते निगम सीसीटीवी निगरानी के माध्यम से अपने परिसर को सुरक्षित करने और अपने स्तर पर मामले पर निर्णय लेने और अपने संसाधनों के माध्यम से इसे लागू करने के लिए बाध्य है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दिसंबर 2022 तक चार साल से अधिक समय बीत जाने के बाद भी मामले पर आगे कार्रवाई नहीं की गई थी।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि पर्याप्त पूंजीगत निधि की अनुपलब्धता के कारण डिपो/यूनिट/टर्मिनलों में सीसीटीवी प्रणाली की स्थापना को रोक दिया गया था। तथ्य यह है कि डिपो में सीसीटीवी प्रणाली स्थापित नहीं करने से सुरक्षा संबंधी समस्या थी क्योंकि विभिन्न डिपो द्वारा दोपहिया वाहनों की चोरी, लॉकर, टूटी खिड़कियां और घुसपैठियों की गतिविधियों आदि के कई मामले सामने आए थे।

अध्याय 5

मानव संसाधन प्रबंधन

अध्याय 5: मानव संसाधन प्रबंधन

निगम की कार्मिक नीति त्रुटिपूर्ण थी क्योंकि कंडक्टरों को छोड़कर सभी संवर्गों में कमी थी। अतिरिक्त कंडक्टरों को अन्य प्रशासनिक कार्यों में तैनात किया गया था, जिसके लिए उन्हें पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित नहीं किया गया था, जिससे अंततः काम की गुणवत्ता प्रभावित हुई। इसका प्रभाव प्रचालन के वास्तविक किलोमीटर में कमी के कारण परिचालन निष्पादन में गिरावट के रूप में देखा जा सकता है।

5.1 परिचय

मानव संसाधन प्रबंधन (एचआरएम) कार्यस्थल पर लोगों के प्रबंधन का एक रणनीतिक और व्यापक दृष्टिकोण है। सभी संवर्गों में पर्याप्त संख्या में प्रशिक्षित कार्मिकों को बनाए रखना दिल्ली परिवहन निगम जैसे संगठन के लिए एक पूर्वापेक्षा है जो न केवल एक तकनीकी संगठन है बल्कि आर्थिक रूप से भी मज़बूत नहीं है। निगम के पास विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारी थे जिन्हें नियमित और संविदात्मक मोड के तहत भर्ती किया गया था। इसने सेवानिवृत्त कर्मचारियों को भी संविदा के आधार पर परामर्शदाताओं के रूप में पुनः नियुक्त किया। इसका एक अलग प्रशिक्षण विंग है जो अपने कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्रदान करता है।

5.2 कार्मिक नीति

बोर्ड ने कार्मिक नीति को सैद्धांतिक रूप से इस शर्त के साथ मंजूरी दी (2013) कि अनुसचिवीय कर्मचारियों, प्रिंटिंग प्रेस, सिविल इंजीनियरिंग विभाग के लिए प्रस्तावित मानदंड नियमित कर्मचारियों के लिए 50 प्रतिशत तथा संविदात्मक कर्मचारियों के लिए 50 प्रतिशत हो और अधिकारियों के मामले में नियमित और संविदात्मक अधिकारियों के लिए मानदंड क्रमशः 70 प्रतिशत और 30 प्रतिशत हो।

स्वीकृत कर्मचारी संख्या निगम के पास बेड़े (बसों) की उपलब्धता और बेड़े की मरम्मत तथा अनुरक्षण संविदाओं की प्रकृति पर भी निर्भर करती है। परिवहन एक गतिशील क्षेत्र है, इसलिए बेड़े में चरणबद्ध तरीके से बदलाव तथा नई बसें शामिल होने के कारण परिवर्तन होता रहता है। फिर भी, 2013 के बाद से निगम द्वारा कार्मिक नीति में कोई संशोधन नहीं किया गया।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (मई 2023) कि कार्मिक नीति को आखिरी बार 2013 में संशोधित किया गया था और आज की तारीख में निगम के बेड़े में वृद्धि हो रही थी। निगम ने एफसीएमएस डिपो को लगभग 5,500 कंडक्टर और अन्य कर्मचारी भी उपलब्ध कराए थे।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा अवधि (2015-22) के दौरान, बेड़ा लगातार घट रहा था और प्रत्येक वित्तीय वर्ष में कंडक्टर आवश्यकता से अधिक थे। इसके अतिरिक्त, स्वीकृत संख्या में एफसीएमएस डिपो¹ के लिए कंडक्टर भी शामिल हैं।

5.3 निगम में जनशक्ति की स्थिति

निगम के कार्मिकों की वर्ष-वार स्वीकृत संख्या (एसएस) और पद पर कार्यरत कर्मचारियों (पीआईपी) का विवरण अनुलग्नक 5.1 में दर्शाया गया है और 31 मार्च 2022 तक की स्थिति तालिका 5.1 में संक्षेपित है।

तालिका 5.1: 31 मार्च 2022 तक स्वीकृत संख्या और पद पर कार्यरत कर्मचारी

(आंकड़े संख्या में)

संवर्ग	स्वी. सं.	कार्यरत कर्म. की सं. (नियमित + संविदात्मक)	आधिक्य/कमी
ड्राइवर	9,925	10,710	785
कंडक्टर	14,077	17,221	3,144
यातायात पर्यवेक्षक	2,315	731	(-) 1,584
मरम्मत और रखरखाव	2,143	1,395	(-) 748
प्रशासन एवं अनुसंचिवीय कर्मचारी	2,616	534	(-) 2,082
कुल	31,076	30,591	(-) 485

स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

अनुलग्नक 5.1 के अनुसार, वर्ष 2015-16 के दौरान कार्यरत कर्मचारी और स्वीकृत संख्या क्रमशः 26,291² और 26,508 थे तथा वर्ष 2021-22 के दौरान क्रमशः 30,591³ और 31,076 थे।

¹ 2019-20 से, निगम क्लस्टर बसों (एफसीएमएस) में किराया संग्रह के लिए प्रतिपूर्ति आधार पर परिवहन विभाग को कंडक्टर उपलब्ध करा रहा है।

² 26,291 में 11,359 संविदा तक कर्मचारी अर्थात् ड्राइवरों, कंडक्टरों और अधिकारियों/परामर्शदाताओं की क्रमशः 3,794, 7,524 और 41 संख्या शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, 26,291 में मरम्मत और अनुरक्षण में कार्यरत कर्मचारियों की संख्या शामिल नहीं है क्योंकि इसे उपलब्ध नहीं कराया गया था।

³ 30,591 में 22,946 संविदा तक कर्मचारी शामिल हैं जिनमें क्रमशः 5,405, 17,047, 450 और 44 ड्राइवर, कंडक्टर, मरम्मत और अनुरक्षण कर्मचारी और अधिकारी/परामर्शदाता शामिल हैं।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियां इस प्रकार हैं:

- 2016-17 से 2020-21 के दौरान 35 से 622 तक ड्राइवों की कमी थी तथा 773 से 1,722 तक यातायात पर्यवेक्षकों की कमी थी। 2019-20 से 2021-22 के दौरान 70 से 748 तक मरम्मत और रखरखाव कर्मचारियों की कमी थी तथा 2015-16 से 2021-22 के दौरान प्रशासन और अनुसचिवीय कर्मचारियों की कमी 1,454 से 2,082 तक थी।
- जनशक्ति की कमी के अलावा, निगम द्वारा निर्धारित मानदंडों के विरुद्ध 2015-16 और 2021-22 में ड्राइवों की अधिकता और 2015-16 से 2021-22 तक कंडक्टरों की अधिकता थी।
- उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए जनशक्ति का इष्टतम उपयोग और इसकी लागत पर नियंत्रण आवश्यक थे। 2015-22 के दौरान प्रति प्रभावी किलोमीटर जनशक्ति लागत ₹ 55.65 से ₹ 114.50 तक बढ़ गई थी। यह प्रति प्रभावी कि.मी. जनशक्ति लागत में वृद्धि को दर्शाता है।
- दूसरी ओर, प्रति व्यक्ति⁴ प्रति दिन जनशक्ति उत्पादकता 2017-18 से 2021-22 के दौरान 26 से 18 कि.मी. तक थी। इसी प्रकार, 2017-18 और 2018-19 के दौरान अखिल भारतीय कर्मचारियों की जनशक्ति उत्पादकता 63.26 और 61.82 कि.मी. थी। यह कम जनशक्ति उत्पादकता को दर्शाता है।
- निगम के मामले में कंडक्टर और बस का अनुपात प्रति बस 2.71 से 3.49 कंडक्टर के बीच था। इसके विपरीत, डीआईएमटीएस में प्रति बस दो कंडक्टर थे। यह डीआईएमटीएस की तुलना में निगम में अधिक कंडक्टरों को दर्शाता है।

5.4 कर्मचारियों का अपयोजन

1. 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान 114 से 202⁵ ड्राइवर, कंडक्टर और अन्य कर्मचारियों को राज्य परिवहन प्राधिकरण (एसटीए)/रा.रा.क्षे.दि.स. के अन्य विभागों में अपयोजन किया गया था। इन अपयोजित कर्मचारियों को ₹ 56.92 करोड़ के वेतन और भत्तों का

⁴ प्रति व्यक्ति प्रति दिन उत्पादकता (कि.मी.) = (वर्ष के दौरान प्रभावी कि.मी./जनशक्ति)/365 दिन

⁵ वर्ष 2015-16, 2016-17, 2017-18, 2018-19, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के दौरान, क्रमशः 146, 190, 178, 196, 202, 193 और 114 कर्मचारियों का अपयोजन किया गया।

भुगतान अपनी खराब वित्तीय स्थिति के बावजूद निगम द्वारा किया गया था। प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि विभाग ने निर्देश दिया (06.03.2013) कि निगम अपयोजित कर्मचारियों को वेतन का भुगतान करना जारी रखें।

2. अधिशेष कंडक्टरों को लिपिकीय कर्मचारियों की कमी के कारण निगम के अन्य अनुभागों में तैनात किया गया था, जिसके लिए वे न तो योग्य थे और न ही प्रशिक्षित थे, जिसका प्रभाव अन्य वर्गों के काम की गुणवत्ता पर भी पड़ा होगा। प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया। इसी प्रकार, 1.50 से 0.25 व्यक्ति प्रति बस के रूप में मानदंडों में बदलाव के कारण वर्कशॉप कर्मचारी अतिरिक्त हो गए। अतिरिक्त जनशक्ति को अन्य प्रभागों अर्थात् प्रशासनिक अनुभागों जैसे कि रोकड़ अनुभाग, कार्यक्रम-सूची अनुभाग, सामान्य कार्यालय आदि में तैनात किया गया, जिससे काम की गुणवत्ता प्रभावित हो सकती है।

इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि निगम ने न तो कार्मिकों के संबंध में कोई कार्मिक नीति बनाई थी और न ही कार्मिकों की अधिकता या कमी की निगरानी तथा नियंत्रण के लिए कोई प्रणाली और तंत्र विकसित किया था। किसी भी प्रणाली/तंत्र और नीति की अनुपलब्धता के कारण, निगम कंडक्टरों की वास्तविक आवश्यकता पर निर्णय लेने और निर्धारित करने में सक्षम नहीं था।

5.5 कार्मिकों का प्रशिक्षण

5.5.1 ड्राइवरों और कंडक्टरों को अपर्याप्त प्रशिक्षण

दुर्घटनाओं को कम करने और सड़कों पर यातायात के प्रवाह को सुचारु बनाने के लिए, माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय ने निगम को निर्देश दिया (मार्च 2007) कि वह अपने सभी ड्राइवरों के लिए एक शैक्षिक-सह-प्रशिक्षण कार्यक्रम तैयार करे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि वे उस कार्यक्रम के अंतर्गत प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों और/या पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों से गुज़रे। इन निर्देशों के अनुसार, निगम नंद नगरी डिपो परिसर में स्थापित अपने प्रशिक्षण स्कूल के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत सात⁶ प्रशिक्षण केंद्र चलाता है।

⁶ नंदनगरी, द्वारका डिपो सेक्टर-8, सुभाष प्लेस, सरोजिनी नगर, पीरागढ़ी, रोहिणी और तेहखंड।

ड्राइवरों द्वारा भाग नहीं लिए गए निर्धारित प्रशिक्षण का वर्ष-वार विवरण तालिका 5.2 में दिया गया है।

तालिका 5.2: ड्राइवरों द्वारा छोटे हुए निर्धारित प्रशिक्षण का वर्ष-वार विवरण

वर्ष	ड्राइवरों द्वारा भाग नहीं लिए गए निर्धारित प्रशिक्षणों की प्रतिशतता
2015-16	62.66
2016-17	57.29
2017-18	56.67
2018-19	61.57
2019-20	53.36
2020-21	26.48
2021-22	46.48

स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

तालिका 5.2 से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2015-16 से 2019-20 के दौरान, ड्राइवरों द्वारा निर्धारित प्रशिक्षण में भाग नहीं लेने की दर 53.36 प्रतिशत से 62.66 प्रतिशत तक थी। इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि इसी अवधि⁷ के दौरान दुर्घटनाओं⁸ की संख्या 121 से 212 तक थी, जो दर्शाता है कि औसतन हर तीसरे दिन एक दुर्घटना हुई। इसके अतिरिक्त, 2015-22 के दौरान बसों के संचालन के प्रभावी किलोमीटर⁹ में भी कमी आई थी।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि ड्राइवरों को हर महीने कार्यक्रम के अनुसार प्रशिक्षण दिया गया था। तथापि, बसों को अधिक संख्या में चलाने के कारण प्रशिक्षण छूट गया। प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नियमित प्रशिक्षण ड्राइवरों के परिचालन कौशल में सुधार करते हैं जो अंततः उनके समग्र निष्पादन को बढ़ाते हैं। इस प्रकार, सड़क सुरक्षा और प्रभावी किलोमीटर में सुधार के लिए, प्रशिक्षण कार्यक्रम को नहीं छोड़ा जाना चाहिए।

5.5.2 सिम्युलेटर की खरीद न होने और निर्दिष्ट निधि के अपयोजन के कारण ड्राइवरों को सिम्युलेटर पर प्रशिक्षण से वंचित करना

रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार ने प्रशिक्षण स्कूल के लिए सिम्युलेटर की खरीद हेतु ₹ 1.97 करोड़ की योजना निधि के ब्याज के उपयोग के लिए फरवरी 2005 में

⁷ यातायात प्रतिबंधों (कोविड-19) के कारण 2020-21 और 2021-22 पर विचार नहीं किया गया।

⁸ 2015-16:153, 2016-17:128, 2017-18: 212, 2018-19:125, 2019-20:121, 2020-21:69 और 2021-22: 95।

⁹ कुल राजस्व अर्जक किलोमीटर।

मंजूरी दी। सिम्युलेटर के माध्यम से, इस तरह से बस चलाना सिखाने के लिए एक प्रणाली विकसित की जानी थी ताकि उच्च सुरक्षा मानक बनाए रखते हुए उत्पादकता बढ़ाई जा सके और साथ ही मौजूदा ड्राइवरों के निष्पादन का मूल्यांकन, पुनश्चर्या प्रशिक्षण और मौजूदा ड्राइवरों के कौशल को उन्नत किया जा सके। इस प्रकार, यह लो फ्लोर बसों की दैनिक रखरखाव लागत को कम कर देता और लाइफ के संदर्भ में ऑटोमोबाइल उत्पाद की उपयोगिता को बढ़ाता। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रशिक्षण स्कूल द्वारा केवल ₹ 13 लाख का उपयोग किया गया था और इस निर्दिष्ट निधि की शेष राशि ₹ 1.84 करोड़ का अपयोजन किया गया तथा बोर्ड और रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी से आईजीएल और एएमसी की बकाया देनदारी के भुगतान के लिए निगम द्वारा उपयोग किया गया था। परिणामस्वरूप, निगम सिम्युलेटर नहीं खरीद सका और ड्राइवर सिम्युलेटर के माध्यम से आवश्यक प्रशिक्षण से वंचित रह गए।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि अपयोजन सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से किया गया था।

सिफ़ारिश 5.1: निगम को चाहिए कि:

- *जनशक्ति के इष्टतम उपयोग के लिए कार्मिक नीति तैयार करे और जनशक्ति की नियुक्ति तथा तैनाती के लिए उचित तंत्र बनाए।*
- *ड्राइवरों और कंडक्टरों को न केवल उनके परिचालन मापदंडों में सुधार करने के लिए बल्कि यात्रियों को बेहतर स्तर की सेवा प्रदान करने के लिए अनिवार्य प्रशिक्षण प्रदान करे।*

अध्याय 6

अन्य मुद्दे

अध्याय 6: अन्य मुद्दे

योजना, परिचालन, वित्त और जनशक्ति में अनियमितताओं, कमियों और गैर-अनुपालनों के अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में निक्षेप कार्य पूरा करने में देरी, कोइल प्रावधानों का अनुपालन न करना, अनधिकृत कब्जाधारियों को बेदखल करने में असमर्थता आदि भी पाए गए जो निगम द्वारा अपने कार्यों को निपटाने में अप्रभावी दृष्टिकोण अपनाने के संकेतक हैं।

6.1 सब्सिडी की हानि और सौर विद्युत ऊर्जा इकाइयों का खराब निष्पादन

निगम ने 2015 में दिल्ली राज्य औद्योगिक और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (डीएसआईआईडीसी) के माध्यम से ₹ 3.18 करोड़ की कुल लागत पर अपने तीन डिपो में सौर ऊर्जा इकाइयां स्थापित कीं। इस परियोजना में 8 अप्रैल 2015 से पांच वर्ष का व्यापक वार्षिक अनुरक्षण (सीएएम) भी शामिल था, यानी वह तारीख जब से इन इकाइयों ने काम करना शुरू किया था। सीएएम अवधि पूरी होने के बाद, इन सौर ऊर्जा संयंत्रों के अनुरक्षण के लिए निगम द्वारा कोई एजेंसी नियुक्त नहीं की गई थी।

भारत सरकार के नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एमएनआरई) ने इन सौर ऊर्जा संयंत्रों के लिए सब्सिडी प्रदान की और सब्सिडी की पहली किस्त ₹ 12.50 लाख का भुगतान किया। ₹ 29.14 लाख की शेष सब्सिडी का भुगतान नहीं किया गया, क्योंकि एमएनआरई ने निरीक्षण (19 फरवरी 2020) में इन इकाइयों की स्थापना और अनुरक्षण में विभिन्न कमियां पाईं, जिससे इकाइयों की कार्यक्षमता प्रभावित हुई। तथापि, निगम ने शेष सब्सिडी का दावा करने के लिए एमएनआरई द्वारा बताई गई कमियों को दूर करने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की। इसने उस एजेंसी के खिलाफ कोई कार्रवाई भी नहीं की, जो उन संयंत्रों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार थी क्योंकि संविदा में एजेंसी को उसके खराब निष्पादन के लिए दंडित करने का कोई प्रावधान नहीं था।

इसके अतिरिक्त, एमएनआरई के आकलन के अनुसार, इन संयंत्रों से प्रति किलोवाट स्थापित क्षमता से प्रति दिन औसतन तीन यूनिट बिजली के उत्पादन की आशा थी। प्रचलित शुल्क दर पर, प्रत्याशित चुकौती अवधि परिचालन शुरू होने के बाद 5 से 6 वर्ष थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन संयंत्रों में अप्रैल 2015 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान 26.85 लाख यूनिट अपेक्षित

उत्पादन के प्रति केवल 12.50 लाख यूनिट का उत्पादन ही किया जा सका, जो प्रत्याशित विद्युत उत्पादन के 50 प्रतिशत से भी कम था। इस अवधि (लगभग सात वर्ष) के दौरान प्रचलित शुल्क दर के अनुसार संयंत्रों से वसूल की गई लागत ₹ 1.36 करोड़ थी जो परियोजना की पूंजीगत लागत ₹ 3.18 करोड़ का केवल 42.77 प्रतिशत थी। इस प्रकार संयंत्रों का उचित अनुरक्षण सुनिश्चित करने में निगम की विफलता ने व्यय के एक बड़े हिस्से का निष्फल बना दिया।

सिफारिश 6.1: निगम को उर्जा का अधिकतम उत्पादन सुनिश्चित करने के लिए सौर ऊर्जा इकाइयों के अनुरक्षण में आने वाली कमियों को दूर करना चाहिए।

6.2 स्टाफ क्वार्टरों पर अनधिकृत अधिभोग से निगम को ₹ 221.28 करोड़ की हानि

1978 में, निगम ने 5,144 आवासीय क्वार्टरों में से 4,844 के स्वामित्व- अधिकार उन कर्मचारियों को हस्तांतरित कर दिए जो इन क्वार्टरों में रह रहे थे। तथापि, उस समय हरि नगर और जीटी रोड कॉलोनियों में 150-150 क्वार्टरों का स्वामित्व हस्तांतरित नहीं किया गया था। 1979 में, निगम ने इन मकानों को इनमें रहने वालों को बेचने का निर्णय लिया, परंतु 1981 में इस निर्णय को रद्द कर दिया। तब से नवंबर 2006 में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निगम के पक्ष में स्वामित्व-अधिकार का निर्णय लेने तक मामला मुकदमेबाजी में था। तथापि, निगम इन क्वार्टरों को खाली नहीं करा सका।

यद्यपि निगम बोर्ड ने इन कॉलोनियों को अधिभोगियों से तुरंत खाली कराने का निर्देश दिया (2016) था परंतु निगम ने केवल नवंबर/दिसंबर 2020 में बेदखली की प्रक्रिया शुरू की थी। तब भी, पुलिस बल की अनुपलब्धता के कारण वह ऐसा नहीं कर सका। तब से, निगम द्वारा कर्मचारी क्वार्टरों के अनधिकृत अधिभोगियों को बेदखल करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

2023 तक 287 स्टाफ क्वार्टर लगातार अनधिकृत कब्जे में रहे और 31 मार्च 2022 तक ₹ 221.28¹ करोड़ की राशि अधिभोगियों से किराया और जल शुल्क के रूप में वसूली योग्य थी।

¹ हरि नगर कॉलोनी और जीटी रोड कॉलोनी के लिए क्रमशः ₹ 107.34 करोड़ और ₹ 112.94 करोड़ का किराया तथा ₹ 48.14 लाख और ₹ 52 लाख का जल शुल्क 31.03.2022 तक जिसका कुल योग ₹ 221.28 करोड़ था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया और सुधारात्मक कार्रवाई करने का आश्वासन दिया।

6.3 घुमन हेड़ा बस डिपो और मुंडेला कलां बस डिपो के निर्माण कार्यों के पूरा होने में देरी और निष्पादन में विसंगतियां

निगम ने 08.05.2018 और 07.05.2018 को क्रमशः घुमन हेड़ा और मुंडेला कलां में निक्षेप कार्यों के रूप में लो.नि.वि. द्वारा दो बस डिपो के निर्माण के लिए अलग-अलग कार्य सौंपे और इसे छह महीने के भीतर पूरा किया जाना था। तथापि, दोनों कार्य क्रमशः नवंबर 2021 और जनवरी 2022 को पूरे किए गए। इन परियोजनाओं पर लो.नि.वि. द्वारा किया गया व्यय क्रमशः ₹ 28.93 करोड़ (घुमन हेड़ा) और ₹ 15.38 करोड़ (मुंडेला कलां) था। निगम में उपलब्ध अभिलेखों की जांच से पता चला कि घुमन हेड़ा के मामले में ₹ 8.10 करोड़ और मुंडेला कलां के मामले में ₹ 5.50 करोड़ की लागत के अतिरिक्त कार्य को निगम की पूर्व मंजूरी के बिना लो.नि.वि. द्वारा कराया गया था जो कि कें.लो.नि.वि. की नियमावली के खंड 24.2.3(1) के अनुसार अनियमित था जिसमें प्रावधान है कि अतिरिक्त या प्रतिस्थापित कार्यों के लिए सक्षम प्राधिकारी की पूर्व मंजूरी आवश्यक है। निगम ने अतिरिक्त कार्यों की तर्कसंगतता और विवरण को सुनिश्चित किए बिना 7 अक्टूबर 2021 को दोनों कार्यों के लिए कार्योत्तर मंजूरी दे दी। निगम के वित्त स्कंध ने पाया कि निगम के सिविल इंजीनियरिंग विभाग को ऐसे मामलों में पूर्व अनुमोदन सुनिश्चित करना चाहिए था। इसके अतिरिक्त, यद्यपि दोनों परियोजनाओं के पूरा होने में तीन वर्ष या उससे अधिक की देरी हुई, परंतु देरी के लिए लो.नि.वि. द्वारा संविदाकारों पर लगाया गया जुर्माना निगम के अभिलेखों से स्पष्ट नहीं था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि लो.नि.वि. ने काम में देरी के बावजूद संविदाकार पर कोई जुर्माना नहीं लगाया और अतिरिक्त कार्य प्रशासनिक मंजूरी की सीमा के तहत था। तथापि, उत्तर में अतिरिक्त कार्यों को शामिल करने और काम में देरी के कारणों का उल्लेख नहीं था, जिससे अंततः संविदा मूल्य में वृद्धि हुई और समय पर डिपो के संचालन में विलंब हुआ।

6.4 ₹ 17.84 करोड़ मूल्य के ऑक्सीजन टैंकर बेकार पड़े रहे

रा.रा.क्षे.दि.स. ने दिल्ली को कोविड-19 की संभावित तीसरी लहर के लिए तैयार करने हेतु 350 मैट्रिक टन क्षमता के 25 ऑक्सीजन टैंकर खरीदने का निर्णय लिया (जून 2021) और इसके लिए ₹ 31 करोड़ के बजटीय प्रावधान किया गया। आवश्यकता को बाद में 12 टैंकरों तक संशोधित किया गया। इसके अतिरिक्त, यह निर्देश दिया गया कि निगम इन टैंकरों को सामान्य रूप से आवश्यकता के अनुसार अन्य राज्यों या संस्थानों को पट्टे पर देकर एक इष्टतम उपयोग मॉडल पर विचार कर सकता है।

उचित प्रक्रिया के अनुपालन के पश्चात दिसंबर 2021 को बोलीकर्ता को (तकनीकी रूप से योग्य एकल निविदा) ₹ 17.84 करोड़ का आपूर्ति आदेश दिया गया। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2022 से जनवरी 2023 तक निगम को 12 ऑक्सीजन टैंकर वितरित किए गए थे। तथापि, पट्टे पर देने के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. के स्पष्ट निर्देश के बावजूद इन सभी टैंकरों का उपयोग नहीं किया गया था। वे बेकार पड़े रहे, खुले में पार्क किए गए और प्राकृतिक तत्वों के संपर्क में रहे जिससे उनके खराब होने का खतरा बना रहा। इस प्रकार, निगम किसी भी टैंकर को व्यावसायिक रूप से पट्टे पर देकर उसका उपयोग करने में विफल रहा।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि उन्होंने मार्च 2023 में पट्टे पर देने की प्रक्रिया शुरू की थी, तथापि, कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली।

अध्याय 7
आंतरिक नियंत्रण तंत्र

अध्याय 7: आंतरिक नियंत्रण तंत्र

आंतरिक नियंत्रण तंत्र में कमी थी। अकुशल प्रबंधकीय नियंत्रण और जवाबदेही की कमी थी। लेखापरीक्षा में नई बसों की खरीद के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में अनिर्णय, कमज़ोर परिचालन नियंत्रण, प्रभागों के बीच समन्वय की कमी, देनदारों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई की कमी, वैधानिक अनुपालन में देरी आदि पाए गए, जिससे निगम को हानि हुई।

7.1 परिचय

एक प्रभावी आंतरिक नियंत्रण तंत्र एक इकाई के भीतर अभिन्न प्रक्रिया है जो किफायती, कुशल और प्रभावी संचालन का उचित आश्वासन और हानि के खिलाफ इकाई के संसाधनों के लिए पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करता है। संगठन के कार्यनीतिक, संचालन, अनुपालन और रिपोर्टिंग उद्देश्यों को प्राप्त करने में उपयोगी होने के लिए आंतरिक नियंत्रण को उचित रूप से डिज़ाइन और कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

7.2 आंतरिक लेखापरीक्षा

निगम के पास एक आंतरिक लेखापरीक्षा विंग है जो मुख्य रूप से स्थापना संबंधी मामलों तक ही सीमित है। परिचालन और वित्तीय मामलों की लेखापरीक्षा सनदी लेखाकारों की एक फर्म को सौंपी गई थी जिसने अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट निगम के प्रबंध निदेशक को प्रस्तुत की थी।

यह देखा गया है कि सनदी लेखाकार (सीए)/आंतरिक लेखापरीक्षा विंग की लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र मुख्य रूप से स्थापना संबंधी मुद्दों, संविदाओं की समीक्षा, वित्तीय मामलों और एएमसी शर्तों के अनुपालन आदि तक सीमित था। तथापि, कार्य के सीमित दायरे के कारण आंतरिक लेखापरीक्षा, योजनाएं तैयार नहीं करना, डिपो-वार परिचालन और वित्तीय लक्ष्य तथा उनकी उपलब्धि तय नहीं करना जैसी परिचालन संबंधी बड़ी समस्याओं का समाधान करने में विफल रही।

बड़ी संख्या में लेखापरीक्षा आपत्तियां लंबित थीं और उठाई गई 32,881 लेखापरीक्षा आपत्तियों में से 7,116 लेखापरीक्षा आपत्तियां बकाया थीं। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2021-22 के लिए सीए फर्म द्वारा की गई आंतरिक लेखापरीक्षा में उठाई गई 507 आपत्तियों में से किसी भी आपत्ति का निपटारा नहीं किया गया। निगम के आकार और निगम द्वारा सामना किए जा रहे वित्तीय संकट के कारण, लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को जल्द से जल्द संबोधित करना अनिवार्य हो जाता है।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया और कहा कि 31 मार्च 2023 तक लंबित अभ्युक्तियां 7,116 से घटकर 4,305 हो गई हैं।

सिफारिश 7.1: निगम को बड़ी संख्या में लंबित लेखापरीक्षा आपत्तियों के निपटान के लिए समय पर कार्रवाई करनी चाहिए।

7.3 लेखापरीक्षा समिति की बैठक

निगम बोर्ड ने अन्य बातों के साथ-साथ निर्णय लिया (2007) कि निगम की लेखापरीक्षा समिति को प्रत्येक तिमाही में एक बार बैठक करने का प्रयास करना चाहिए। बोर्ड ने त्रैमासिक आधार पर बैठकें आयोजित करने के लिए लेखापरीक्षा समिति का पुनर्गठन किया (2009)। तथापि, फरवरी 2007 से केवल छः बैठकें आयोजित की गईं और अंतिम बैठक दिसंबर, 2015 में आयोजित की गई।

प्रबंधन द्वारा यह निर्णय लिया गया (17 फरवरी 2021) कि निगम के सभी महत्वपूर्ण मामले, चाहे वह नीतिगत मामलों से संबंधित हों या वित्तीय मामलों से, समय-समय पर निगम का प्रशासनिक विभाग होने के नाते परिवहन विभाग के माध्यम से सरकार द्वारा निगरानी/समीक्षा की जा रही थी अतः एम.डी. की मंजूरी के बाद फरवरी 2021 में लेखापरीक्षा समिति की प्रणाली बंद कर दी गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि लेखापरीक्षा समिति विभिन्न महत्वपूर्ण मामलों पर निर्णय लेने का एक प्रमुख माध्यम है, जिसमें रा.रा.क्षे.दि.स. के योजना और वित्तीय विभाग के सदस्य भी शामिल होते हैं, जो निगम के कामकाज पर स्वतंत्र और आलोचनात्मक दृष्टि रख सकते हैं। लेखापरीक्षा समिति की बैठकें आयोजित न करने और बोर्ड की मंजूरी के बिना समिति को बंद करने से निगम की कार्यप्रणाली कमजोर हो गई क्योंकि लेखापरीक्षा समिति के निरीक्षण कार्य को समाप्त कर दिया गया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया।

सिफारिश 7.2: निगम को नियमित अंतराल पर लेखापरीक्षा समिति की बैठकें आयोजित करने की प्रक्रिया जारी रखनी चाहिए।

7.4 आंतरिक नियंत्रण में अन्य कमियां

परिचालन और नियामक कार्यों के संबंध में आंतरिक नियंत्रण तंत्र में कमियों को उजागर करने वाले उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

- सड़क पर पर्याप्त बस बेड़ा बनाए रखने के लिए आवश्यक नई बसों की खरीद के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में अनिर्णय की स्थिति थी। इसके कारण सड़कों पर अधिक पुरानी बसें चलने लगीं, जिससे परिचालन मापदंडों में कमी आई और निगम द्वारा किए जाने वाले व्यय में वृद्धि हुई।

- लो फ्लोर बसों द्वारा ईंधन क्षमता बनाए नहीं रखी गई, तब भी जब वे एएमसी/वारंटी के अधीन थीं तथा सेवा प्रदाताओं के विरुद्ध दंडात्मक कार्रवाई की कमी कमज़ोर आंतरिक नियंत्रण की ओर इशारा करती है।
- निगम द्वारा प्रत्येक माह के लिए परिचालन आंकड़े तैयार किए जा रहे थे जो उस महीने के लिए निगम के परिचालन निष्पादन को दर्शाते थे। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि बोर्ड स्तर पर इसकी चर्चा नहीं की जा रही थी, जिसके अभाव में उत्पादकता बढ़ाने के लिए कोई योजना तैयार नहीं की गई/सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई। प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि जब भी किसी संदर्भ की आवश्यकता होती थी, बोर्ड की बैठकों में परिचालन आंकड़ों पर चर्चा की जाती थी। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान बोर्ड की बैठकों में आंकड़ों पर कभी भी चर्चा नहीं की गई, सिवाय एक बैठक (27 दिसंबर 2016) के जिसमें छह महीने के परिचालन डेटा का एक चुनिंदा सारांश केवल जानकारी के लिए रखा गया था।
- 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों की अवधि के दौरान, सीएमडी/एमडी का पद आठ अलग-अलग पदाधिकारियों द्वारा एक महीने से 23 महीने तक की अवधि के लिए धारित किया गया था, जिससे निगम जवाबदेही और संगठनात्मक उद्देश्यों की पूर्ति हेतु आवश्यक निरंतरता और स्थिर नेतृत्व के लाभ से वंचित हो गया। प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि मामला रा.रा.क्षे.दि.स. से संबंधित है। तथापि, विभाग का उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2023)।
- निर्माण कार्यों में के.लो.नि.वि. की नियमावली के प्रावधानों जैसे अतिरिक्त या प्रतिस्थापित कार्यों के लिए सक्षम प्राधिकारी की पूर्व मंजूरी का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। कार्योंत्तर मंजूरी देते समय निगम के वित्त स्कंध द्वारा भी इस पर आपत्ति उठाई गई थी।
- प्रचार प्रभाग, डिपो तथा लेखा प्रभाग के बीच आंतरिक संपर्क की कमी के कारण मेसर्स रोज़ एडवरटाइजिंग प्राइवेट लिमिटेड (आरएपीएल) के प्रति विज्ञापन का प्रदर्शन एवं बी.क्यू.एस. का अनुरक्षण/रखरखाव टाइम कीपिंग बूथों की संविदा में बकाया दावे, समय बाधित हुए और अततः ₹ 1.74 करोड़ की हानि हुई। लगातार बकायादार होने के बावजूद, निगम ने 2018 में बस बॉडी रैप के लिए मेसर्स आरएपीएल के साथ फिर से एक संविदा की, जिसे फर्म द्वारा फिर से बकाया कर दिया गया और संविदा अवधि (दिसंबर 2023) की समाप्ति से पहले ही जनवरी 2020 में संविदा समाप्त कर दी गई। प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023)

और कहा कि संविदाकार को 2020 में बकाया करने के बाद ब्लैकलिस्ट कर दिया गया था।

- निगम ने वर्ष 2004 और 2005 में सात¹ फर्मों को बस क्यू शेल्टर/टाइम कीपिंग बूथ पर विज्ञापन प्रदर्शित करने की संविदा दी थी। अनुबंध के अनुसार, संविदाकार/विज्ञापनदाता को विज्ञापन कर या किसी अन्य कर का भुगतान सीधे अधिकारियों को करना था और यह राशि लाइसेंस शुल्क के अतिरिक्त होगी। विज्ञापन के लिए स्थान और समय को पट्टे पर देने पर सेवा कर 1 मई 2006 से लागू हुआ था। सेवा कर एकत्र करने के लिए, निगम को सेवा कर पंजीकरण संख्या प्राप्त करना आवश्यक था।
- निगम ने लगभग दो वर्ष की देरी के बाद अप्रैल 2008 में सेवा कर पंजीकरण संख्या प्राप्त की। सेवा कर विभाग ने सेवा कर का भुगतान न करने के संबंध में 14 जनवरी 2008 से 01 अगस्त 2008 के दौरान निगम को तीन कारण बताओ नोटिस जारी की। परिणामस्वरूप, निगम ने सभी सात फर्मों पर मई 2006 से मार्च 2008 तक की अवधि के लिए सेवा कर के बकायों के लिए ₹ 7.19 करोड़ के बिल जारी किए। ₹ 7.19 करोड़ की मांग के प्रति इन सात फर्मों ने दावा किया कि उन्होंने सेवा कर प्राधिकारियों के खाते में ₹ 2.13 करोड़ जमा किए थे। तदनुसार, निगम ने ₹ 5.06 करोड़ (₹ 7.19 करोड़ - ₹ 2.13 करोड़) के शेष सेवा कर का भुगतान किया।

सेवा कर विभाग ने फर्मों द्वारा राशि जमा करने के साक्ष्य की अनुपलब्धता के आधार पर फर्मों द्वारा ₹ 2.13 करोड़ जमा किए जाने संबंधी दावों को खारिज कर दिया (2019)। बाद में, सेवा कर विभाग की 'सबका विश्वास योजना-2019' के तहत ₹ 1.28 करोड़ का भुगतान कर इस मामले का निपटारा किया गया। योजना के तहत जुर्माना/ब्याज भी माफ कर दिया गया।

इस प्रकार, फर्मों से समय पर सेवा कर पंजीकरण संख्या प्राप्त करने तथा सेवा कर की वसूली करने में निगम की विफलता के परिणामस्वरूप उसे अपने ही स्रोतों से ₹ 6.34 करोड़ के सेवा कर का भुगतान करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि मेसर्स शिवाई इंडस्ट्रीज़ प्रा. लिमिटेड और मेसर्स इंटरनेशनल एवेन्यू से राशि की वसूली नहीं की जा सकी तथा मामला माननीय उच्च न्यायालय, दिल्ली में निर्णय के लिए लंबित है।

¹ 1. मेसर्स शिवाई इंडस्ट्रीज़ प्रा. लिमिटेड, 2. मेसर्स इंटरनेशनल एवेन्यूज, 3. मेसर्स सतीश चंद राजेश कुमार प्रा. लिमिटेड, 4. मेसर्स श्री अग्रसेन एडवरटाइज़र, 5. मेसर्स हिंदुस्तान कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन 6. मेसर्स पायनियर पब्लिक कार्पोरेशन और मेसर्स सेलवेल मीडिया लिमिटेड।

- दिल्ली पर्यटन एवं परिवहन विकास निगम (डीटीटीडीसी) के अनुरोध पर निगम ने अगस्त 2010 से अक्टूबर 2015 तक निगम डिपो में 14 एच.ओ.एच.ओ. बसों के लिए पार्किंग और अनुरक्षण की सुविधाएं प्रदान कीं। तथापि, इस संबंध में निगम और डीटीटीडीसी द्वारा कोई अनुबंध नहीं किया गया था। अनुबंध के अभाव में, निगम डीटीटीडीसी से कोई भी पार्किंग शुल्क, बिजली शुल्क और जल शुल्क का दावा नहीं कर सका। निगम ने 2018-19 में ₹ 1.83 करोड़ का पार्किंग शुल्क माफ कर दिया था, जबकि बिजली और पानी का शुल्क ₹ 9.33 लाख बकाया था (मई 2023)। प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि ₹ 9.33 लाख की वसूली के लिए डीटीटीडीसी के साथ यह मामला उठाया गया था।

इस प्रकार, आंतरिक नियंत्रण तंत्र अपूर्ण था क्योंकि प्रबंधकीय नियंत्रण अक्षम और जबावदेही की कमी थी, जिसके कारण अंततः निगम को हानि हुई।

नई दिल्ली:
दिनांक: 8 नवंबर 2024


(राजीव कुमार पाण्डेय)

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), दिल्ली

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली:
दिनांक: 12 नवंबर 2024



(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक 2.1

(पैराग्राफ 2.2.1 और 2.2.3 में संदर्भित)

31 मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों के दौरान निगम की वित्तीय स्थिति

(₹ करोड़ में)

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
देनदारियां							
जेएनएनयूआरएम के तहत जारी सहित कुल इन्विटी पूंजी	1983.85	1983.85	1983.85	1983.85	1983.85	1983.85	1983.85
रिजर्व और फंड	1407.50	1545.48	1718.4	1881.10	2084.76	2694.24	2806.77
जीएनसीटीडी से ऋण	511.30	511.30	511.30	511.30	511.30	511.30	511.30
जीएनसीटीडी से अर्थापय ऋण	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84
सहायता अनुदान (जल संचयन)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
बस डिपो/टर्मिनलों के निर्माण के लिए सहायता अनुदान	18.70	18.33	33.00	43.32	24.88	102.65	88.73
सीसीटीवी के लिए सहायता अनुदान	0	0	0	0	0	54.29	54.29
इलेक्ट्रिक बसों पर सब्सिडी	0	0	0	0	0	0	33.30
राज्य विद्युत वाहन निधि	0	0	0	0	0	0	2.88
सरकारी ऋण पर ब्याज	12499.99	16330.59	20818.06	26070.10	32248.27	39424.51	47800.43
वर्तमान देनदारियां	676.80	861.37	951.16	598.36	636.59	766.63	827.90
कुल	28263.00	32415.78	37180.63	42252.89	48654.51	56702.33	65274.31
संपत्ति							
अचल संपत्तियां	2272.69	2229.59	2216.91	2206.14	2214.59	2220.01	2195.34
कम मूल्यहास	1163.21	1281.80	1437.27	1576.33	1732.61	1878.58	2012.42
शुद्ध अचल संपत्तियां	1109.48	947.79	779.64	629.81	481.98	341.43	182.92
आरक्षित निधि के प्रति बैंक में निवेश/जमा	3.12	3.28	3.42	3.57	3.72	3.77	3.91
कुल चालू संपत्ति, ऋण एवं अग्रिम	687.32	1039.41	1487.39	1289.71	1535.68	2235.88	2334.03
संचित घाटा	25299.87	29143.50	33472.91	38753.47	44900.52	52242.67	60741.03
कुल	28263.00	32415.78	37180.63	42252.89	48654.51	56702.33	65274.31
वर्तमान अनुपात¹	1.02	1.21	1.56	2.16	2.41	2.92	2.82
निवल मूल्य²	-23316.02	-27159.65	-31489.06	-36769.62	-42916.67	-50258.82	-58757.18
ब्याज रहित निवल मूल्य³	-10816.03	-10829.06	-10671.00	-10699.52	-10668.40	-10834.31	-10956.75

स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

¹ वर्तमान अनुपात = चालू संपत्तियों को वर्तमान देनदारियों से विभाजित किया गया

² निवल मूल्य = प्रदत्त पूंजी - संचित घाटा

³ ब्याज रहित निवल मूल्य = प्रदत्त पूंजी - संचित घाटा (ब्याज रहित)

अनुलग्नक 2.2

(पैराग्राफ 2.2.1 और 2.2.2 में संदर्भित)

31 मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों में निगम के कार्य परिणाम

(₹ करोड़ में)

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
परिचालन राजस्व	914.72	839.10	810.12	777.57	792.44	454.42	558.78
गैर परिचालन राजस्व :							
ए) अर्थोपाय अनुदान (राजस्व)	1174.00	1550.00	2007.00	1825.00	2030.00	2475.00	2320.00
बी) गैर परिचालन राजस्व (राजस्व अनुदान को छोड़कर)	90.27	79.60	79.21	106.71	100.30	55.00	101.59
सी) सहायता/किसी अन्य मद में अनुदान का उपयोग (पूँजीगत अनुदान)	4.99	5.74	0.10	19.85	18.45	0.68	0.75
डी) अन्य पूर्व अवधि समायोजन आदि	113.87	15.91	62.02	12.84	1.35	9.08	10.25
कुल राजस्व	2297.85	2490.35	2958.45	2741.97	2942.54	2994.18	2991.37
निवल कुल राजस्व (राजस्व और पूँजीगत अनुदान को छोड़कर) अन्य पूर्व अवधि आदि सहित	1118.86	934.61	951.35	897.12	894.09	518.50	670.62
निवल कुल राजस्व (राजस्व, पूँजीगत अनुदान और अन्य पूर्व आदि को छोड़कर)	1004.99	918.70	889.33	884.28	892.74	509.42	660.37
परिचालन व्यय							
सीएनजी, तेल एवं स्नेहक और मरम्मत एवं रखरखाव	430.29	398.93	409.43	437.12	455.56	352.33	509.70
एएमसी शुल्क - लो फ्लोर बसें	229.29	264.60	280.65	312.41	352.58	356.19	485.34
कुल कर्मचारी लागत	1487.74	1551.14	1837.76	1695.70	1799.73	2174.25	1845.90
मूल्यहास	168.64	168.98	168.66	167.55	166.48	149.53	134.25
अन्य विविध परिचालन व्यय	82.54	66.22	73.99	79.48	96.03	71.80	85.14
कुल परिचालन व्यय	2398.50	2449.87	2770.49	2692.26	2870.38	3104.10	3060.33
गैर परिचालन व्यय							
जीएनसीटीडी ऋण पर ब्याज	3277.14	3830.59	4487.48	5252.03	6144.55	7176.23	8375.92
अन्य (इक्विटी पूँजी और योजना ऋण पर ब्याज को पूँजी आरक्षित और अन्य विविध में पुनर्विनियोजित किया गया)	33.31	53.51	29.90	78.23	74.66	56.00	53.47
कुल गैर परिचालन व्यय	3310.45	3884.10	4517.38	5330.26	6219.21	7232.23	8429.39
कुल व्यय	5708.95	6333.97	7287.87	8022.52	9089.59	10336.33	11489.72
वर्ष के लिए परिचालन हानि	1483.78	1610.77	1960.37	1914.69	2077.94	2649.68	2501.55
वर्ष के लिए कुल हानि	3411.10	3843.62	4329.42	5280.55	6147.05	7342.15	8498.35
परिचालित प्रभावी किलोमीटर (करोड़ में)	26.73	25.79	23.73	23.40	22.72	18.99	23.55
परिचालन राजस्व प्रति कि.मी. (₹)	34.22	32.54	34.15	33.23	34.88	23.93	23.73
गैर परिचालन राजस्व प्रति कि.मी. (₹)							
राजस्व अनुदान (आरजी) को छोड़कर	3.38	3.09	3.34	4.56	4.40	2.90	4.31
राजस्व अनुदान प्रति कि.मी. (₹)	43.92	60.11	84.59	77.99	89.34	130.34	98.52
अनुदान (पूँजीगत अनुदान), अन्य पूर्व	4.45	0.84	2.62	1.40	0.87	0.51	0.4 6

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
अवधि समायोजन आदि का उपयोग							
कुल राजस्व प्रति कि.मी. (₹)	85.97	96.58	124.70	117.18	129.49	157.68	127.02
निवल कुल राजस्व (राजस्व और पूंजीगत अनुदान को छोड़कर) अन्य पूर्व अवधि समायोजन आदि सहित	41.86	36.24	40.10	38.34	39.34	27.31	28.47
निवल कुल राजस्व (राजस्व, पूंजीगत अनुदान और अन्य पूर्व आदि को छोड़कर)	37.60	35.63	37.48	37.79	39.28	26.83	28.04
परिचालन व्यय प्रति कि.मी. (₹)	89.73	95.00	116.77	115.05	126.33	163.47	129.96
गैर परिचालन व्यय प्रति कि.मी. (₹)	123.85	150.62	190.40	227.78	273.71	380.87	357.98
गैर परिचालन व्यय प्रति कि.मी. ब्याज के बिना (₹)	1.25	2.08	1.26	3.34	3.29	2.95	2.27
वर्ष के लिए परिचालन हानि प्रति कि.मी. (₹)	55.51	62.46	82.63	81.82	91.45	139.54	106.23
कुल व्यय प्रति कि.मी.	213.58	245.63	307.17	342.83	400.04	544.34	487.94
कुल लाभ (हानि) प्रति कि.मी. (₹)	-127.61	-149.05	-182.48	-225.65	-270.55	-386.66	-360.91

स्रोत: निगम का वार्षिक लेखा और परिचालन आंकड़े

अनुलग्नक 3.1

(पैराग्राफ 3.1 में संदर्भित)

31 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के लिए निगम का परिचालन
निष्पादन

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	वर्ष के अंत में उपलब्ध बसें	4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762
2	उपलब्ध बसों की औसत संख्या	4557	4160	3963	3887	3789	3761	3760
3	सड़क पर बसों की औसत संख्या	3817	3547	3402	3295	3222	2894	3206
4	बसों के उपयोग का प्रतिशत $\{(3\div 2)\times 100\}$	83.76	85.26	85.84	84.77	85.04	76.95	85.27
5	कर्मचारियों की संख्या	26291	24194	25450	24696	28078	28671	30591
6	कर्मचारी वाहन अनुपात (5÷2)	5.77	5.82	6.42	6.35	7.41	7.62	8.14
7	वर्ष के दौरान परिचालित मार्गों की संख्या	557	483	461	445	455	460	468
8	प्रतिदिन निर्धारित टिप्स की औसत संख्या	39232	36115	35212	34167	32913	26795	33547
9	प्रतिदिन परिचालित टिप्स की औसत संख्या	33497	33101	31341	30562	29832	24582	31834
10	परिचालन अनुपात (प्रतिशत) $\{(9\div 8)\times 100\}$	85.38	91.65	89.01	89.45	90.64	91.74	94.89
11	निर्धारित किलोमीटर (लाख में)	3205.36	2882.64	2766.45	2694.18	2566.64	2095.38	2533.52
12	परिचालित प्रभावी किलोमीटर (लाख में)	2673.50	2578.71	2372.56	2340.11	2272.17	1898.88	2354.74
13	डेड किलोमीटर (लाख में)	29.06	17.79	13.71	7.24	3.75	2.77	3.1
14	कुल परिचालित किलोमीटर (लाख में) (12+13)	2702.56	2596.5	2386.27	2347.35	2275.92	1901.65	2357.84
15	कुल किलोमीटर के प्रति डेड किलोमीटर की प्रतिशतता $\{(13\div 14)\times 100\}$	1.08	0.69	0.57	0.31	0.16	0.15	0.13
16	छुटा हुआ किलोमीटर (लाख में) (11-12)	531.86	303.93	393.89	354.07	294.47	196.50	178.78
17	निर्धारित किलोमीटर के प्रति छूट गए किलोमीटर की प्रतिशतता $\{(16\div 11)\times 100\}$	16.59	10.54	14.24	13.14	11.47	9.38	7.06
18	वाहन उपयोग किलोमीटर/बस/ दिन (12÷ सड़क पर वाहनों की औसत संख्या ÷ वर्ष में दिनों की संख्या)	191	199	191	195	193	180	201
19	दिल्ली की जनसंख्या (लाख में)	267.20	276.02	285.14	293.99	302.91	311.81	320.66
20	प्रति एक लाख जनसंख्या पर बसों की औसत संख्या(3÷19)	14.29	12.85	11.93	11.21	10.64	9.28	10
21	कुल यात्रियों की संख्या (प्रति वर्ष लाख में)	12944.24	11516.52	10897.91	11004.48	12182.40	4468.05	5702.20
22	लोड फैक्टर (प्रतिशत)	82.00	81.36	83.83	81.34	86.77	69.50	64.94
23	प्रति 10,000 किलोमीटर पर ब्रेकडाउन	4.50	3.83	4.08	3.96	4.57	2.90	4.01
24	प्रति एक लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाएं	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04	0.04

अनुलग्नक 3.2

(पैराग्राफ 3.2.1 और 3.2.2 में संदर्भित)

31 मार्च 2023 को समाप्त पिछले आठ वर्षों से निगम के पास मौजूद बसों की वय-प्रोफाइल

क्र.सं.	विवरण		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1	वर्ष की शुरुआत में बसों की कुल संख्या	मानक	924	563	239	163	61	0	0	0
		लो फ्लोर एसी	1275	1275	1275	1275	1275	1257	1256	1256
		लो फ्लोर नॉन एसी	2506	2506	2506	2506	2506	2505	2504	2504
		इलेक्ट्रिक बसें	0	0	0	0	0	0	0	2
		कुल योग	4705	4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762
2	वर्ष के दौरान परिवर्धन ⁴	मानक	0	0	0	0	0	0	0	0
		लो फ्लोर एसी	0	0	0	0	0	0	0	0
		लो फ्लोर नॉन एसी	0	0	0	0	0	0	0	0
		इलेक्ट्रिक बसें	0	0	0	0	0	0	2	298
		कुल योग	0	0	0	0	0	0	0	298
3	वर्ष के दौरान नष्ट कर दिया गया	मानक	361	324	76	102	61	0	0	0
		लो फ्लोर एसी	0	0	0	0	18	1	0	0
		लो फ्लोर नॉन एसी	0	0	0	0	1	1	0	123
		इलेक्ट्रिक बसें	0	0	0	0	0	0	0	0
		कुल योग	361	324	76	102	80	2	--	123
4	वर्ष के अंत में बसें	मानक	563	239	163	61	--	--	--	0
		लो फ्लोर एसी	1275	1275	1275	1275	1257	1256	1256	1256
		लो फ्लोर नॉन एसी	2506	2506	2506	2506	2505	2504	2504	2381
		इलेक्ट्रिक बसें							2	300
		कुल योग	4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762	3937
5	आठ वर्ष से अधिक पुरानी (मानक बसें)/ 12 वर्ष से अधिक पुरानी (लो फ्लोर बसें) बसों की संख्या	मानक	563	239	163	61	--	--	--	--
		लो फ्लोर एसी	--	--	--	--	--	--	25	274
		लो फ्लोर नॉन एसी	--	--	--	5	6	165	631	1496
		इलेक्ट्रिक बसें								
		कुल योग	563	239	163	66	6	165	656	1770
6	कुल बसों की तुलना में ओवरएज वाली बसों का प्रतिशत (% आयु में)	मानक	100	100	100	100	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
		लो फ्लोर एसी	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.	2.00	21.82
		लो फ्लोर नॉन एसी	उ.न.	उ.न.	उ.न.	0.20	0.24	6.59	25.20	62.83
		इलेक्ट्रिक बसें								
		कुल योग	12.96	5.95	4.13	1.72	0.16	4.39	17.44	44.96
7	अन्य राज्य परिवहन उपक्रमों में कुल बसों की तुलना में ओवरएज वाली बसों का प्रतिशत (एएसआरटीयू के आंकड़े के अनुसार) ⁵	आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम (एपीएसआरटीसी)	1	1.04	1.23	1.23	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
		बृहन्मंबई विद्युत आपूर्ति एवं परिवहन (बीईएसटी)	0	0	0	0	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.

स्रोत: निगम के आंकड़े एवं राज्य सड़क परिवहन उपक्रम (एएसआरटीयू) से प्राप्त आंकड़े

उ.न. - उपलब्ध नहीं

⁴ मार्च 2022 में दो इलेक्ट्रिक बसें खरीदी गईं, इसलिए आयु प्रोफाइल में शामिल नहीं हैं।

⁵ जानकारी केवल 2015-16 से 2018-19 तक चार वर्षों के लिए उपलब्ध है।

अनुलग्नक 3.3

(पैराग्राफ 3.2.3 में संदर्भित)

निगम, एमटीसी, बीएमटीसी और क्लस्टर बसों की वाहन उत्पादकता दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	प्रति बस लक्ष्य (कि.मी. प्रति दिन में)	189	198	193	192	200	194	उ.न.
2	मानक बसें	160	173	159	155	उ.न.	उ.न.	उ.न.
3	एसी लो फ्लोर बसें	192	197	188	194	198	197	210
4	नॉन-एसी लो फ्लोर बसें	199	203	194	196	190	172	197
5	इलेक्ट्रिक बसें	0	0	0	0	0	0	0
6	कुल (भारित औसत)	191	199	191	195	193	180	201
7	प्रति दिन प्रति बस द्वारा कम परिचालित कि.मी. (1-6)	उ.न.	उ.न.	2	उ.न.	7	14	उ.न.
8	वर्ष के दौरान सड़कों पर बसों की औसत संख्या	उ.न.	उ.न.	3402	उ.न.	3222	2894	उ.न.
9	वर्ष में दिनों की संख्या	उ.न.	उ.न.	365	उ.न.	366	365	उ.न.
10	प्रति कि.मी. यातायात आय (पैसे में)	उ.न.	उ.न.	3126	उ.न.	3237	2294	उ.न.
11	राजस्व हानि (7*8*9*10) (₹ करोड़ में)	उ.न.	उ.न.	7.76	उ.न.	26.72	33.92	उ.न.
12	सीआईआरटी के अनुसार अखिल भारतीय वाहन उत्पादकता	344	348	345	343	उ.न.	उ.न.	उ.न.
13	एमटीसी (चेन्नई) लिमिटेड की वाहन उत्पादकता	उ.न.	उ.न.	उ.न.	287	279	252	253
14	बीएमटीसी की वाहन उत्पादकता	208.50	206.50	203.80	202.60	200.40	उ.न.	उ.न.
15	क्लस्टर बसों की वाहन उत्पादकता	215	210	204	211	202	214	217

स्रोत: निगम के आंकड़े, सीआईआरटी पुणे प्रकाशन, एमटीसी (चेन्नई) और बीएमटीसी की वार्षिक रिपोर्ट।

उ.न. - उपलब्ध नहीं

अनुलग्नक 3.4

(पैराग्राफ 3.2.4 में संदर्भित)

निगम और क्लस्टर बसों का लोड घटक दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	विवरण		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	नगर परिचालन	एसएफ	63.07	49.03	38.99	37.93	38.52	उ.न.	उ.न.
		एलएफ	87.69	86.88	86.47	82.71	87.21	81.84	76.73
		एसी एलएफ	85.76	82.14	85.11	82.53	89.62	40.00	42.14
2	एनसीआर परिचालन	एसएफ	45.97	45.10	47.74	15.16	उ.न.	उ.न.	उ.न.
		एलएफ	57.11	55.54	60.91	58.31	58.24	36.71	उ.न.
		एसी एलएफ	46.20	51.08	59.01	57.58	52.08	28.55	उ.न.
	कुल		82.00	81.36	83.83	81.34	86.77	69.50	64.94
	क्लस्टर बसें		79.57	78.64	85.21	88.19	89.45	67.26	78.00

स्रोत: निगम के आंकड़े

उ.न. - उपलब्ध नहीं

अनुलग्नक 3.5

(पैराग्राफ 3.2.6 में संदर्भित)

छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	यातायात आय प्रति किलोमीटर (पैसे में)	3121	3058	3126	3032	3237	2294	2228
2	परिवर्तनीय लागत (प्रति किलोमीटर पैसे में)							
	एचएसडी और पेट्रोल	46	101	263	8	6.22	4.14	2.42
	सीएनजी	1504	1469	1677	1787	1950.21	1893.47	2021.74
	स्नेहक	16	5	3	1	0.02	0	0.23
	टायर, ट्यूब और फ्लैप	6	0	1	0	0.09	2.76	0.10
	रि-ट्रेडिंग सामग्री	4	1	0	0	0	0	0
	स्टोर और स्पेयर पार्ट्स	28	12	3	4	1.27	0	1.08
	टिकट	9	8	17	16	17.89	46.84	5.86
	कुल परिवर्तनीय लागत	1613	1596	1964	1816	1975.7	1947.21	2031.43
3	प्रति किलोमीटर अंशदान (पैसे में)	1508	1462	1162	1216	1261.3	346.79	196.57
4	नियंत्रणीय कारणों से छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर (लाख किलोमीटर में)	369.86 (69.54%)	191.85 (63.12%)	225.62 (57.28%)	209.02 (57.62%)	158.08 (53.68%)	107.5 (54.71%)	77.93 (43.59%)
5	नियंत्रणीय कारणों से राजस्व की हानि (₹ करोड़ में)(1*4)	115.43	58.67	70.53	61.86	51.17	24.66	17.36
6	डीटीसी द्वारा पहचाने न जा सकने वाले कारणों से छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर (लाख किलोमीटर में)	160.52 (30.18%)	111.39 (36.64%)	168.02 (42.65%)	149.84 (42.32%)	136.17 (46.24%)	88.69 (45.13%)	100.46 (56.19%)
7	डीटीसी द्वारा पहचाने न जा सकने वाले कारणों से राजस्व की हानि (₹ करोड़ में) (1*6)	50.10	34.06	52.52	45.43	44.08	20.35	22.38

अनुलग्नक 3.6

(पैराग्राफ 3.2.8 में संदर्भित)

सीएनजी की वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम सीएनजी पर प्राप्त मील-दूरी और
सीएनजी खपत पर अतिरिक्त व्यय दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	विवरण	बस का प्रकार	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1.	परिचालित कुल सकल किलोमीटर (लाख किलोमीटर में)	एसी	741.27	764.30	740.15	756.34	775.10	670.69	835.95
		नॉन-एसी	1946.53	1816.56	1631.54	1576.57	1501.64	1249.83	1488.77
2.	सीएनजी की वास्तविक खपत (लाख किलोग्राम में)	एसी	384.46	397.03	392.38	388.47	406.70	321.19	415.71
		नॉन-एसी	805.72	755.68	695.11	669.18	659.79	516.34	638.78
3.	प्रति किलोग्राम प्राप्त माइलेज	एसी	1.93	1.93	1.89	1.95	1.91	2.09	2.01
		नॉन-एसी	2.42	2.40	2.35	2.36	2.28	2.42	2.33
4.	मानक के अनुसार माइलेज (किलोग्राम में) (8 वर्ष से कम)	एसी	2.23	2.23	2.23	2.23	2.23	2.23	2.23
		नॉन-एसी	2.47	2.47	2.47	2.47	2.47	2.47	2.47
	मानक के अनुसार माइलेज (किलोग्राम में) (8 वर्ष से अधिक)	एसी	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19	2.19
		नॉन-एसी	2.42	2.42	2.42	2.42	2.42	2.42	2.42
5.	मानक के अनुसार उपभोग की गई सीएनजी (लाख किलोग्राम में)	एसी	332.41	342.74	332.03	340.58	353.80	306.25	381.71
		नॉन-एसी	788.11	736.45	663.98	646.81	620.48	516.46	615.20
6.	अतिरिक्त सीएनजी खपत (किलोग्राम में) (2-5) (लाख किलोग्राम में)	एसी	52.05	54.29	60.35	47.90	52.90	14.94	33.99
		नॉन-एसी	17.61	19.23	31.13	22.38	39.31	-0.12	23.59
		कुल	69.66	73.52	91.49	70.27	92.21	14.82	57.58
7.	औसत सीएनजी मूल्य (₹ में)		36.24	35.45	37.51	41.63	44.14	41.50	46.30
8.	हानि (₹ लाख में)		2524.36	2606.35	3431.69	2925.43	4070.15	615.04	2665.93

स्रोत: निगम आंकड़े

अनुलग्नक 4.1

(पैराग्राफ 4.1 में संदर्भित)

2013 से बसों की खरीद के लिए किए गए प्रस्तावों को दर्शाने वाला विवरण, परंतु निविदा चरण तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका

विवरण	1380 नॉन-एसी बसें (एएमसी के बिना)	एएमसी के बिना 500 नॉन-एसी बसें	345 एसी प्रीमियम सेगमेंट	1100 (600 नॉन-एसी एलएफ सीएनजी बसें 400 मिमी और 500 नॉन-एसी सीएनजी मिडी बसें 650 मिमी)	1000 एसी एलएफ सीएनजी	एएमसी के साथ 1000 नॉन एसीएलएफ सीएनजी	एएमसी के बिना 500 एलएफबी (400 नॉन-एसी और 100एसी)	एएमसी के बिना 1000एसी सीएनजी लो फ्लोर बसों को	1015 इलेक्ट्रिक बसें और 230 सीएनजी बसें
मंत्रिमंडल की मंजूरी	2086 दिनांक 3.10.13	-	2086 दिनांक 3.10.13	-	-	-	-	2579 दिनांक 18.5.18	-
बोर्ड की अनुमोदन की तिथि	28.5.15	28.5.15	29.7.15	30.11.15	4.2.16	17.2.16	25.6.18	5.3.19	1.10.21
बस का प्रकार/फ्लोर की ऊँचाई	सेमी एलएफ बसें(650 मिमी) नॉन एसी	सीएनजी मिडी बसें (650 मिमी), नॉन एसी, बिना एएमसी	प्रीमियम सेगमेंट 400 मिमी फ्लोर हाइट, एसी, एएमसी के साथ	लो फ्लोर नॉन-एसी सीएनजी बसें (400 मिमी) 650 मिमी फ्लोर नॉन-एसी सीएनजी मिडी बसें	लो फ्लोर	लो फ्लोर सीएनजी	लो फ्लोर, नॉन-एसी	लो फ्लोर सीएनजी, 500 एसी और 500 नॉन-एसी	इलेक्ट्रिक और सीएनजी
सलाहकार	निविदा आमंत्रित (19.6.15)	डीआईएम टीएस	सीआईआर टी, पुणे	डीआईएमटीएस				डीआईएमटीएस	डीआईएम टीएस
अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	552	125	338		780	650	410	850	
परिणाम/निर्णय	प्रस्ताव को सरकार द्वारा अंतिम रूप नहीं दिया जा सका और 1000 एसी 400 मिमी फ्लोर हाइट बस खरीदने का निर्णय बदल दिया गया		-	जीएनसीटीडी की औपचारिक मंजूरी डीटीसी को नहीं बताई गई	1000 एलएफ नॉन-एसी सीएनजी बसों की खरीद का प्रस्ताव बंद कर दिया गया	जीएनसीटीडी की औपचारिक मंजूरी डीटीसी को नहीं बताई गई		मंत्रिमंडल मंजूरी दिनांक 11.7.19 के अनुसार सभी 1000 बसों के विनिर्देशन को बदलकर एसीएलएफबी कर दिया गया	इस संबंध में परिवहन विभाग से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली।

अनुलग्नक 5.1

(पैराग्राफ 5.3 में संदर्भित)

31 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान कार्मिकों की स्थिति दर्शाने
वाला विवरण

(आंकड़े संख्या में)

वर्ग	कर्मचारी	वर्ष						
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
मौजूदा बेड़े की ताकत (संख्या)		4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762
इंजवर	स्वीकृत	10860	10617	10407	9949	10239	9904	9925
	रोल पर	11499	10582	10023	9891	9617	9671	10710
	अधिकता/कमी (-)	639	-35	-384	-58	-622	-233	785
कंडक्टर	स्वीकृत	10860	10617	10442	9949	12736	13380	14077
	रोल पर	12370	11348	10656	10642	15440	15289	17221
	अधिक/कमी (-)	1510	731	214	693	2704	1909	3144
यातायात पर्यवेक्षक	स्वीकृत	2172	2010	1972	1878	2191	2290	2315
	रोल पर	1260	1237	793	873	469	954	731
	अधिकता/कमी (-)	-912	-773	-1179	-1005	-1722	-1336	-1584
मरम्मत और रखरखाव	स्वीकृत	रिकार्ड उपलब्ध नहीं है		2456	2337	2153	2153	2143
	रोल पर			3052	2476	1855	2083	1395
	अधिकता/कमी (-)			596	139	-298	-70	-748
प्रशासन एवं मंत्रालयिक कर्मचारी	स्वीकृत	2616	2616	2616	2616	2616	2616	2616
	रोल पर	1162	1027	926	814	697	674	534
	अधिकता/कमी (-)	-1454	-1589	-1690	-1802	-1919	-1942	-2082

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/ag/new-delhi/hi>

