

अध्याय-II  
सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम



## अध्याय - II

### सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

#### 2.1 राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की कार्यशैली

##### 2.1.1 परिचय

राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सा.क्षे.उ.) की स्थापना वाणिज्यिक प्रकृति की गतिविधियों को करने के लिए हुई है और ये राज्य की अर्थव्यवस्था में मुख्य स्थान रखते हैं। 31 मार्च 2015 को रा.रा.क्षे. दिल्ली में 17 सा.क्षे.उ. थे। इनमें से कोई भी कंपनी किसी भी स्टॉक एक्सचेंज में सूचीबद्ध नहीं थी। वर्ष 2014-15 के दौरान कोई भी सा.क्षे.उ. सम्मिलित या बंद नहीं हुआ। 31 मार्च 2015 को रा.रा.क्षे. दिल्ली के राज्य सा.क्षे.उ. का ब्यौरा निम्नलिखित है:

तालिका 2.1.1: 31 मार्च 2015 को सा.क्षे.उ. की कुल संख्या

सा.क्षे.उ. की प्रकार	कार्यशील सा.क्षे.उ.	कुल
सरकारी कंपनी <sup>1</sup>	15	15
सांविधिक निगम	2	2
योग	17	17

सितम्बर 2015 तक उनके नवीनतम निर्मित लेखों के अनुसार सा.क्षे.उ. की टर्नओवर ₹ 8,210.02 करोड़ दर्ज की गई। यह टर्नओवर राज्य के 2014-15 के सकल घरेलू उत्पाद (स.घ.उ) की 1.82 प्रतिशत के बराबर थी। सितम्बर 2015 तक उनके नवीनतम निर्मित लेखों के अनुसार इन सा.क्षे.उ. को ₹ 611.03 करोड़ की हानि हुई और उनके पास मार्च 2015 के अन्त तक 0.39 लाख कर्मचारी थे।

##### 2.1.2 उत्तरदायित्व संरचना

सरकारी कम्पनियों की लेखापरीक्षा की प्रक्रिया कंपनी अधिनियम, 2013 (अधिनियम) की धारा 139 और 143 के प्रावधानों द्वारा शासित होती है। अधिनियम की धारा 2 (45) के अनुसार, सरकारी कंपनी से अर्थ है कि कोई भी कंपनी जिसमें प्रदत्त पूंजी का 51 प्रतिशत से कम नहीं भाग जो केन्द्र सरकार द्वारा या किसी राज्य सरकार या सरकारों या आंशिक रूप से केन्द्र सरकार व आंशिक रूप से एक या अधिक राज्य सरकारों द्वारा और इसमें ऐसी सरकारी कंपनी की अनुषंगी कंपनी भी शामिल हैं, रखा जाता है। अधिनियम की धारा 143 की उपधारा 7 के अनुसार नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (नि.म.ले.प.), किसी भी कंपनी के सम्बन्ध में जो धारा 139 की उपधारा (5) या उपधारा (7) में आती है, यदि आवश्यकता हो, उक्त कंपनी के लेखों की जाँच लेखापरीक्षा संचालित कर सकता है और इन जाँच लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा शर्तें) अधिनियम 1971 की धारा 19ए का

<sup>1</sup>अकार्यशील स.क्षे.उ. वो हैं जिनका अपना संचालन बंद हो चुका है। सरकारी सा.क्षे.उ. में कंपनी अधिनियम 2013 की धारा 139(5) और 139 (7) में उल्लेखित अन्य कम्पनियाँ सम्मिलित हैं।

प्रावधान लागू होगा। इस तरह, सरकारी कंपनी या कोई भी कंपनी जो केन्द्र सरकार या राज्य सरकार या सरकारों या आंशिक रूप से केन्द्र सरकार व एक या एक से अधिक राज्य सरकारों द्वारा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से स्वामित्व या नियंत्रित की जाती है, की लेखापरीक्षा नि.म.ले.प. के अधीन की जाती है। 31 मार्च 2014 को या उससे पहले प्रारम्भ होने वाले वित्तीय वर्षों के लिए कम्पनियों की वित्तीय विवरणियों की लेखा परीक्षा कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन प्रावधानों द्वारा नियन्त्रित होगी।

### 2.1.3 सांविधिक लेखापरीक्षा

सरकारी कम्पनियों (जैसा की कंपनी अधिनियम 2013, की धारा 2(45) में परिभाषित है) की वित्तीय विवरणियों की लेखापरीक्षा सांविधिक लेखापरीक्षक द्वारा की जानी है, जो नि.म.ले.प. द्वारा अधिनियम के प्रावधान की धारा 139 (5) या (7) के अनुसार नियुक्त किए गए हो। नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षक नि.म.ले.प. को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की प्रतिलिपि जमा करेगा, जिसमें अन्य बातों के साथ, अधिनियम की धारा 143(5) के अन्तर्गत कंपनी की वित्तीय विवरणियाँ भी शामिल है। यह वित्तीय विवरणियाँ अधिनियम की धारा 143(6) के अन्तर्गत लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की प्राप्ति की तिथि से साठ दिन के भीतर नि.म.ले.प. द्वारा की जाने वाली पूरक लेखापरीक्षा के अधीन होती है।

सांविधिक निगमों की लेखापरीक्षा सम्बंधित विधानमण्डलों के द्वारा संचालित होती है। दो सांविधिक निगमों में से, नि.म.ले.प., दिल्ली परिवहन निगम का एकल लेखापरीक्षक है। दिल्ली वित्तीय निगम का लेखापरीक्षा चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा व पूरक लेखापरीक्षा नि.म.ले.प. द्वारा की जाती है।

### 2.1.4 सरकार और विधानमण्डल की भूमिका

राज्य सरकार अपने प्रशासनिक विभागों द्वारा इन सा.क्षे.उ. के कार्यकलापो पर नियंत्रण रखती है। मुख्य अधिशासी और बोर्ड के निदेशक सरकार द्वारा नियुक्त किए जाते हैं।

राज्य विधानमंडल सा.क्षे.उ. में सरकारी निवेश के लेखों व उपयोग की भी निगरानी करता है। इसके लिए, सांविधिक निगमों के विषय में उनकी पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन विधानमंडल के समक्ष उनके संबंधी अधिनियमों के प्रावधान के अनुसार प्रस्तुत किए जाते हैं। नि.म.ले.प. का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सरकार को नि.म.ले.प. (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा शर्तें) अधिनियम 1971 की धारा 19ए के अंतर्गत प्रस्तुत किया जाता है।

### 2.1.5 रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार की हिस्सेदारी

राज्य सरकार की इन सा.क्षे.उ. में हिस्सेदारी मुख्यतः तीन प्रकार की है:

- **अंश पूंजी व ऋण**— अंश पूंजी के योगदान के अतिरिक्त, राज्य सरकार समय-समय पर सा.क्षे.उ. को ऋणों के रूप में वित्तीय सहायता भी देती है।
- **विशेष वित्तीय समर्थन**— राज्य सरकार सा.क्षे.उ. को जब भी आवश्यकता हो अनुदान और आर्थिक सहायता के रूप में बजटीय समर्थन भी देती है।
- **गारंटी**— राज्य सरकार, सा.क्षे.उ. द्वारा वित्तीय संस्थानों से लिए गए ऋणों का ब्याज सहित का भुगतान करने के लिये गारंटी देती है।

### 2.1.6 राज्य सा.क्षे.उ. में निवेश

31 मार्च 2015, को 17 सा.क्षे.उ. में नीचे दिए गए ब्यौरा के अनुसार निवेश (पूंजी व दीर्घकालीन ऋण) ₹ 27,670.57 करोड़ का था।

तालिका 2.1.2: सा.क्षे.उ. में कुल निवेश

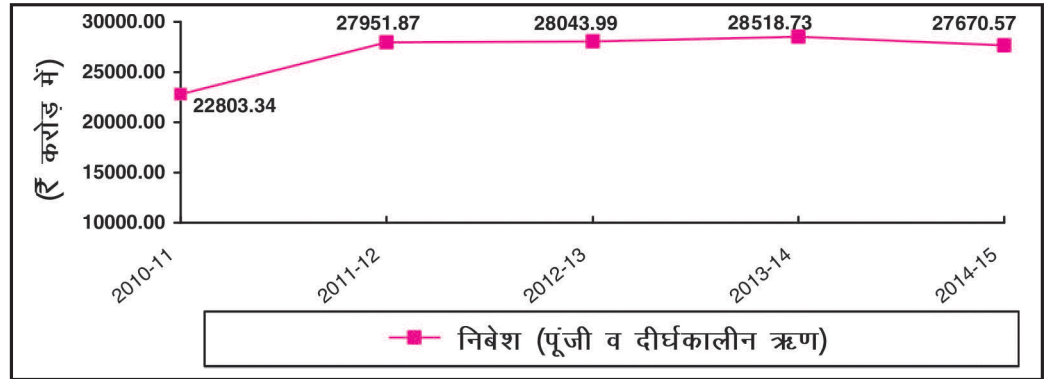
(₹ करोड़ में)

सा.क्षे.उ. का प्रकार	सरकारी कम्पनियां			सांविधिक निगम			कुल योग
	पूंजी	दीर्घ कालीन ऋण	योग	पूंजी	दीर्घ कालीन ऋण	योग	
कार्यशील सा.क्षे.उ.	7607.72	6325.17	13932.89	2010.21	11727.47	13737.68	27670.57

स्रोत: सा.क्षे.उ. आकड़े

इस कुल निवेश में 34.76 प्रतिशत भाग पूंजी व 65.24 प्रतिशत भाग दीर्घकालीन ऋण का था। निवेश जो कि वर्ष 2010-11 में रूपये 22,803.34 करोड़ था 21.34 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2014-15 में रूपये 27,670.57 करोड़ हो गया जैसा कि नीचे प्रदर्शित किया गया है।

लेखाचित्र 2.1.1: सा.क्षे.उ. में कुल निवेश



31 मार्च 2015 को सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश का सारांश नीचे दिया गया है:

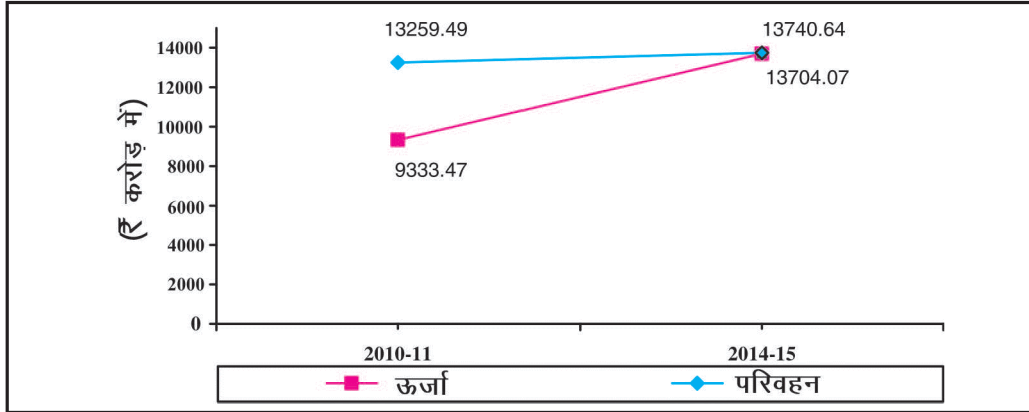
तालिका 2.1.3: सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश

क्षेत्र का नाम	सरकारी कम्पनियां	सांविधिक निगम	कुल	निवेश (अंश व ऋण) (रूपये करोड़ में)
ऊर्जा	5	-	5	13704.07
वित्त	1	1	2	177.62
परिवहन	1	1	2	13740.64
सेवाएं	6	-	6	27.24
अवसंरचनाएं	2	-	2	21.00
<b>योग</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>27670.57</b>

स्रोत: सा.क्षे.उ. आँकड़े

31 मार्च 2011 व 31 मार्च 2015 को दो महत्वपूर्ण क्षेत्रों में निवेश और उसका प्रतिशत नीचे दिए गए लेखाचित्र में सूचित है:

लेखाचित्र 2.1.2: सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश



सा. क्षे. उ. में निवेश का जोर ऊर्जा क्षेत्र में था जो वर्ष 2010-11 से 2014-15 के दौरान कुल निवेश का 40.93 प्रतिशत से बढ़कर कुल निवेश का 49.53 प्रतिशत हो गया। परिवहन क्षेत्र वर्ष 2010-11 में कुल निवेश का 58.15 प्रतिशत भाग का घटकर वर्ष 2014-15 में 49.66 प्रतिशत रह गया।

### 2.1.7 वर्ष के दौरान विशेष समर्थन और प्रतिफल

राज्य सरकार वार्षिक बजट के माध्यम से सा.क्षे.उ. को विभिन्न रूपों से वित्तीय सहायता प्रदान करती है। वर्ष 2014-15 को समाप्त हुए विगत तीन वर्षों में अंशदान, ऋणों तथा अनुदान/वित्तीय सहायता की ओर बजटीय व्यय का सारांशित ब्यौरा नीचे दिया गया है:

तालिका 2.1.4: सा.क्षे.उ. के बजटीय समर्थन का ब्यौरा

(करोड़ में)

क्रं. स.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15	
		सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि	सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि	सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि
1.	बजट से अंश पूंजी निर्गम	4	743.55	-	-	-	-
2.	बजट से दिया गया ऋण	4	770.00	5	3639.39	2	200.00
3.	बजट से अनुदान/आर्थिक सहायता	5	1271.40	4	1455.14	6	1603.35
	<b>कुल निर्गम (1+2+3)</b>	<b>7</b>	<b>2784.95</b>	<b>8</b>	<b>5094.53</b>	<b>7</b>	<b>1803.35</b>

### 2.1.8 वित्त लेखों से मिलान

राज्य सा.क्षे.उ. के अभिलेखों के अनुसार बकाया अंशदान व ऋण सम्बंधित आँकड़े, राज्य के वित्त लेखों में दर्शाये गए आँकड़ों से मेल खाने चाहिए। यदि आँकड़ें मेल नहीं खाते हैं,

तो सम्बंधित सा.क्षे.उ. और वित्त विभाग को अंतर का समाधान करना चाहिए। इस संदर्भ में 31 मार्च 2015 की स्थिति नीचे दी गई है:

**तालिका 2.1.5: वित्त लेखों व सा.क्षे.उ. के रिकार्ड के अनुसार बकाया अंशदान व ऋण**

(₹ करोड़ में)

बकाया के सम्बंध में	वित्त लेखों के अनुसार राशि	सा.क्षे.उ. के रिकार्ड के अनुसार राशि	अंतर
अंशदान <sup>21</sup>	9177.78	9197.70	19.92
ऋण <sup>22</sup>	11807.79	15421.82	3614.03

लेखापरीक्षा ने पाया कि छः<sup>23</sup> सा.क्षे.उ. में अंतर आया और कुछ अंतरों का समाधान वर्ष 2008 से लम्बित है। सरकार व सा.क्षे.उ.को समयबद्ध ढंग से अंतरों का समाधान करने हेतु ठोस कदम उठाने चाहिए।

### 2.1.9 सरकारी कंपनियों के लेखों को अंतिम रूप देने में बकाया

अधिनियम की धारा 96(1) के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक वित्त वर्ष के लिए कंपनियों के वित्तीय विवरणियों को सम्बंधित वित्त वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् छः महीनों के भीतर अर्थात् सितम्बर के अंत तक अंतिम रूप दिया जाना आवश्यक है। ऐसा करने में असफल होने पर अधिनियम की धारा 99 के अंतर्गत दण्ड का प्रावधान है।

30 सितम्बर 2015 को लेखों को अंतिम रूप देने में सा.क्षे.उ. द्वारा की गई प्रगति का विवरण नीचे दिया गया है:

**तालिका 2.1.6: कंपनियों के लेखों को अंतिम रूप देने सम्बंधित स्थिति**

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1.	कार्यशील सा.क्षे.उ./अन्य कंपनियों की संख्या	13	17	17	17	17
2.	वर्ष के दौरान अंतिम रूप दिये गये लेखों की संख्या	11	12	21	15	9
3.	बकाया लेखों की संख्या	11	16	12	14	22
4.	कार्यशील सा.क्षे.उ. की संख्या लेखों के बकाये के साथ	4	8	3	4	11
5.	बकायों की सीमा (वर्ष सं. में)	1 से 8	1 से 9	1 से 9	1 से 10	1 से 11

यह देखा जा सकता है कि बकाया लेखों की संख्या 11 (वर्ष 2010-11) से बढ़कर 22 (वर्ष 2014-15) हो गई। एक सा.क्षे.उ. दिल्ली अनुसूचित जाति/अनुसूचित जन जाति/ अन्य

<sup>21</sup>अंशदान आकड़ों में केवल राज्य सरकार का अंश ही शामिल है।

<sup>22</sup>ऋण के आकड़ों कंपनियों के रिकार्ड से लिए गए हैं और वे.ले.का. के स्रोत की सूचना से मिलान की गई है। 9 कंपनियों से सम्बंधित सूचना वे.ले.का. से अपेक्षित है।

<sup>23</sup>डीएसआईआईडीसी, एसआरसी, डीटीआईडीसी, डीटीसी के अंश दान के आँकड़ें तथा डीटीडीडीसी एवं डीटीसी के ऋण आँकड़ें।

पिछड़ा वर्ष/अल्पसंख्यक व विकलांग वित्त और विकास निगम लिमिटेड (दि.अ.जा.वि.वि.नि.) के पूर्व 11 वर्षों के लेखों का कार्य संचय था जबकि अन्य सा.क्षे.उ. में 30 सितम्बर 2015 को एक से दो वर्षों के लेखों का बकाया था। यह प्रशासनिक विभाग की जिम्मेदारी है कि वह इनकी गतिविधियाँ देखे और यह सुनिश्चित करे कि लेखों को तय सीमा में अंतिम रूप दिया व इन सा.क्षे.उ. द्वारा उन्हें अंगीकृत कर लिया जाये। बकाया लेखों को अंतिम रूप देने का मामला प्रत्येक माह प्रधान सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे. दिल्ली के साथ उठाया जाता है और मुख्य सचिव रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार के साथ भी यह मामला जून 2015 में उठाया गया था। राज्य सरकार ने 11 सा.क्षे.उ. में उन वर्षों के दौरान जिनमें लेखों को अंतिम रूप नहीं दिया गया था जैसाकि **अनुलग्नक 2.1(i)** में विस्तृत विवरण दिया है, रुपये 1,971.36 करोड़ का निवेश किया था {अंशदान रुपये 19.28 करोड़ (एक सा.क्षे.उ.), ऋण: रुपये 262.49 करोड़ (चार सा.क्षे.उ.) और अनुदान/आर्थिक सहायता ₹ 1,689.59 करोड़ (सात सा.क्षे.उ.)}। लेखों के अंतिम रूप और अनुगामी लेखापरीक्षा के अभाव में यह सुनिश्चित नहीं हो सका कि निवेश व व्यय का उचित ढंग से लेखा जोखा हुआ है और जिस उद्देश्य के लिए राशि का निवेश किया गया था, वह पूर्ण हुआ या नहीं।

#### 2.1.10 सांविधिक निगमों के पृथक लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों की प्रस्तुति

नि.म.ले.प.द्वारा दोनो सांविधिक निगमों जैसा कि दिल्ली वित्तीय निगम व दिल्ली परिवहन निगम के सम्बंध में जारी की गई पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन विधानमण्डल में प्रस्तुति की गई।

#### 2.1.11 सा.क्षे.उ. का उनके नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार कार्य निष्पादन

कार्यशील सरकारी कम्पनियों और सांविधिक निगमों की वित्तीय स्थिति व कार्यशील परिणामों का ब्यौरा **अनुलग्नक 2.1(ii)** में दिया जा रहा है। नीचे दी गई तालिका वर्ष 2014-15 के अंत तक पाँच वर्षों की अवधि के लिये कार्यशील सा.क्षे.उ. की टर्नओवर व राज्य के स.घ.उ. को दर्शाता है:

**तालिका 2.1.7 : राज्य के स.घ.उ. के सापेक्ष कार्यशील सा.क्षे.उ. का टर्नओवर**

(₹ करोड़ में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
टर्नओवर <sup>24</sup>	4678.90	7341.49	8465.57	8415.09	8210.02
राज्य स.घ.उ.	252753	287107	334915	391125	451154
राज्य स.घ.उ. से टर्नओवर का प्रतिशत	1.85	2.56	2.53	2.15	1.82

(स्रोत: सूचना सा.क्षे.उ. और राज्य स.घ.उ. से एकत्र की गई)

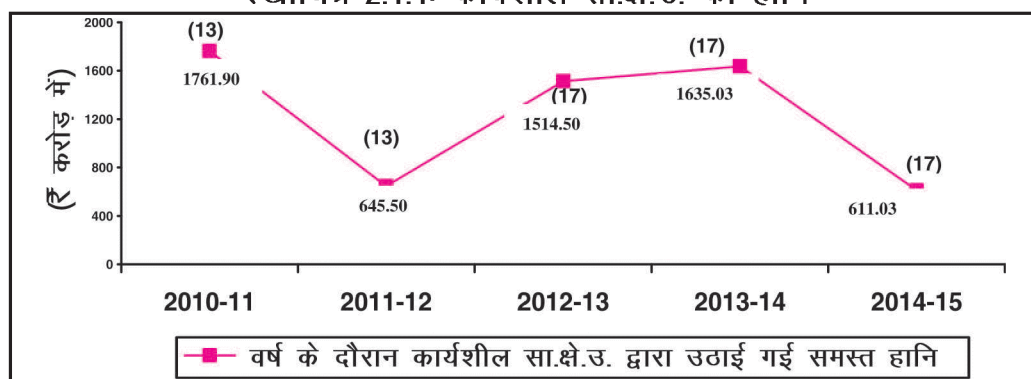
<sup>24</sup>30 सितम्बर को नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार टर्नओवर।



वर्ष 2010-11 से 2012-13 में सा.क्षे.उ. की टर्नओवर बढ़त की प्रवृत्ति दर्शाती है और तत्पश्चात अगले दो वर्षों अर्थात् 2013-14 और 2014-15 में अल्प गिरावट दर्ज हुई। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2013-14 और 2014-15 में स.घ.उ. से सा.क्षे.उ. के टर्नओवर प्रतिशत में गिरावट हुई।

वर्ष 2010-11 से 2014-15 के दौरान राज्य के कार्यशील सा.क्षे.उ. द्वारा उठायी गई समस्त हानि नीचे दिए गए बार रेखाचित्र में दी गई है:

रेखाचित्र 2.1.4: कार्यशील सा.क्षे.उ. की हानि



(कोष्ठक में दिये गये आँकड़े सम्बंधित वर्षों में कार्यशील सा.क्षे.उ. की संख्या को दर्शाता है)

वर्ष 2010-11 से 2014-15 के दौरान कार्यशील सा.क्षे.उ. द्वारा हुई हानि मिश्रित प्रवृत्ति को दर्शाती है। वर्ष 2014-15 के दौरान, 17 कार्यशील सा.क्षे.उ. में से 10 सा.क्षे.उ. ने ₹ 988.70 करोड़ का लाभ अर्जित किया और 6 सा.क्षे.उ. को ₹ 1,599.73 करोड़ की हानि हुई। 1 सा.क्षे.उ. ने अपने लेखे "ना लाभ ना हानि" आधार पर बनाए। प्रगति पावर निगम लिमिटेड (₹ 597.91 करोड़), इन्द्रप्रस्थ पावर जेनरेशन कंपनी लिमिटेड (₹ 189.66 करोड़), दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (₹ 148.35 करोड़) ने लाभ में प्रमुख योगदान दिया। दिल्ली परिवहन निगम (₹ 1,363.74 करोड़) व दिल्ली ट्रांसकों लिमिटेड (₹ 199.97 करोड़) को हानि हुई।

तालिका 2.1.8 : राज्य सा.क्षे.उ. के प्रमुख मापदण्ड

(₹ करोड़ में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (प्रतिशत)	*25	10.45	17.41	5.21	12.90
ऋण	15089.70	19071.18	18426.18	18900.86	18052.64
टर्नओवर <sup>26</sup>	4678.90	7341.49	8465.57	8415.09	8210.02
ऋण/टर्नओवर अनुपात	3.23:1	2.60:1	2.18:1	2.25:1	2.20:1
ब्याज भुगतान	1578.67	2140.48	2341.86	2655.25	3117.02
संचित लाभ (हानि)	(14242.56)	(15519.42)	(17299.73)	(19507.97)	(21153.51)

<sup>25</sup>पूंजी पर ऋणात्मक प्रतिफल था।

<sup>26</sup>30 सितम्बर 2015 को कार्यशील सा.क्षे.उ. के नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार टर्नओवर।

उपर दिए गए मापदंड सा.क्षे.उ. की वित्तीय स्थिति की मिश्रित प्रवृत्ति दर्शाते हैं। वर्ष 2010-11 में ऋणात्मक हो जाने के बावजूद, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान नियोजित पूंजी पर प्रतिफल प्रतिशत (नि.पू.प्र.प्र.) बढ़ाव की प्रवृत्ति दर्शाता है। तत्पश्चात, वर्ष 2013-14 में यह तेजी से गिरा और वर्ष 2014-15 में 12.90 तक दुबारा बढ़ा। ऋण से टर्नओवर का अनुपात भी वर्ष 2010-11 में 3.23:1 से 2012-13 में 2.18:1 तक घटा और वर्ष 2014-15 में 2.20:1 पर रहा। संचित हानि वर्ष 2010-11 से 2014-15 तक लगातार बढ़ी।

उनके नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार, 10 सा.क्षे.उ. ने रूपये 988.70 करोड़ का सकल लाभ अर्जित किया और एक सा.क्षे.उ. दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड ने रूपये 0.50 करोड़ का लाभांश घोषित किया।

### 2.1.12 लेखों पर टिप्पणियाँ

13 कार्यशील कंपनियों ने अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 की अवधि के दौरान अपने 13 लेखापरीक्षा किए गए लेखों को प्र.महालेखाकार को अग्रेषित किया। इनमें से आठ कम्पनियों के आठ लेखे पूरक लेखापरीक्षा के लिए चुने गए और पाँच कंपनियों को गैर-समीक्षा प्रमाण पत्र जारी किया गया। नि.म.ले.प. द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षकों और नि.म.ले.प. की पूरक लेखापरीक्षकों का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन यह संकेत करता है कि लेखों के अनुरक्षण की गुणवत्ता को सुधार की आवश्यकता है। सांविधिक लेखापरीक्षकों तथा नि.म.ले.प. की लेखापरीक्षा टिप्पणियों के सकल धन मूल्य का विवरण नीचे दिया गया है।

#### तालिका 2.1.9 : कार्यशील कंपनियों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियों का प्रभाव

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15	
		लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि
1.	लाभ में कमी	2	2.98	3	11.12	-	-
2.	लाभ में वृद्धि	4	66.76	3	68.29	2	0.25
3.	हानि में कमी	-	-	-	-	-	-
4.	हानि में वृद्धि	1	850.59	1	554.82	1	2.59
5.	महत्वपूर्ण तथ्यों का उजागर न करना	4	1328.86	-	-	1	3.15
6.	वर्गीकरण की त्रुटियाँ	2	7.30	1	40.17	1	3.54

दो लेखों में ऐसे उदाहरण थे, जिनमें 0.25 करोड़ से लाभ में वृद्धि और ₹ 2.59 करोड़ से हानि में वृद्धि दर्शाए गए थे।

वर्ष के दौरान उपरोक्त संदर्भित 13 लेखों में से सांविधिक लेखापरीक्षकों ने पाँच<sup>27</sup> लेखों को बिना-शर्त प्रमाण पत्र और सात<sup>28</sup> लेखों को सशर्त प्रमाण पत्र प्रदान किया तथा एक<sup>29</sup> लेखा के प्रतिकूल (अर्थात् लेखे सत्य तथा सही स्थिति प्रदर्शित नहीं करते) होने का प्रमाण

<sup>27</sup>डीएसएसआईडीसी मद्य, डीएसएसआईडीसी अनुरक्षण, जीएसडीएल, एसआरडीसी और डीएससीएससी।

<sup>28</sup>डीएसएसआईडीसी इनर्जी, डीएसएसआईडीसी एकजिम, डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल, पीपीसीएल, डीटी.टीडीसी।

<sup>29</sup>डीटीआईडीसी।

पत्र दिया। उपरोक्त के अतिरिक्त, पूरक लेखापरीक्षा के दौरान नि.म.ले.प. ने 30 सितम्बर 2015 तक एक-एक लेखे को बिना शर्त व सशर्त प्रमाण पत्र दिए (शेष 6 लेखें अंतिम रूप देने के अंतर्गत थे)। वर्ष के दौरान दो लेखों में लेखा मानकों के गैर-अनुपालन के दो उदाहरण थे।

इसी तरह से, अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 के दौरान दो सांविधिक निगमों ने अपने लेखे प्र.म.ले.प. को अग्रेषित किया। इसमें से, दिल्ली परिवहन निगम का एक लेखा जो कि नि.म.ले.प. की एकल लेखापरीक्षा से सम्बंध रखता है पूर्ण हुआ और वर्ष 2013-14 के लिए पृथक लेखा परीक्षा प्रतिवेदन जारी किया गया। शेष दिल्ली वित्तीय निगम का एक लेखा पूरक लेखापरीक्षा के लिए चुना गया जो कि 30 सितम्बर 2015 को अंतिम रूप देने के अन्तर्गत था। सांविधिक लेखापरीक्षकों के लेखापरीक्षा व नि.म.ले.प. की एकल पूरक लेखापरीक्षा के प्रतिवेदन यह संकेत करते हैं कि लेखों के अनुरक्षण की गुणवत्ता को मजबूत सुधार की आवश्यकता है। सांविधिक लेखापरीक्षकों व नि.म.ले.प. की टिप्पणियों की सकल धन राशि का विवरण नीचे दिया गया है :

**तालिका 2.1.10 : सांविधिक निगमों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियों का प्रभाव**

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15 <sup>30</sup>	
		लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि
1.	लाभ में कमी	-	-	-	-	-	-
2.	लाभ में वृद्धि	1	0.01	-	-	-	-
3.	हानि में कमी	-	-	1	1306.17	1	24.56
4.	हानि में वृद्धि	1	549.70	2	2569.52	1	2695.74
5.	महत्वपूर्ण तथ्यों का उजागर न करना	2	10.71	1	1.54	-	-
6.	वर्गीकरण की त्रुटियां	-	-	1	116.66	-	-

दिल्ली परिवहन निगम के लेखों में रुपये 2,695.74 करोड़ की हानि में वृद्धि थी।

### 2.1.13 सरकार की निष्पादन लेखापरीक्षा और पैराग्राफ पर प्रतिक्रिया

31 मार्च 2015 में समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक व महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन के लिए, एक निष्पादन लेखापरीक्षा और आठ लेखापरीक्षा पैराग्राफ सम्बंधित विभागों के अतिरिक्त मुख्य सचिवों/प्रधान सचिवों को छः सप्ताह में उत्तर प्रस्तुत करने के अनुरोध के साथ जारी किए गए। यद्यपि, निष्पादन लेखापरीक्षा और तीन अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों के उत्तर राज्य सरकार से प्रतिक्रियित थे (फरवरी 2016)।

### 2.1.14 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्यवाही

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन लेखापरीक्षा अनुसंधान के समापन को प्रदर्शित करता है। इसलिए, उसे अधिशासी से उपयुक्त व सामयिक प्रतिक्रिया प्राप्त करना आवश्यक है। रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार के वित्त विभाग के सभी उपक्रमों को निर्देश है कि वे भारत के नि.म.ले.प. के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित पैराग्राफ/समीक्षा उनके

<sup>30</sup>वर्ष 2013-14 के लिये दि.प.नि. के लेखा टिप्पणियों का प्रभाव।

विधान मण्डल में प्रस्तुत होने के पश्चात् उत्तर/कार्यवाही नोट्स (ए.टी.एन.) निर्धारित प्रपत्र में प्राथमिकता के आधार पर दें। रा.रा.क्षे.दि.स. के वर्ष 31 मार्च 2009 से 31 मार्च 2014 के समाप्त वर्षों तक भारत के नियंत्रण महालेखापरीक्षक की वाणिज्यिक/सा.क्षे.उ. क्षेत्र के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में पाँच निष्पादन लेखापरीक्षा व 29 अनुपालना लेखापरीक्षा पैराग्राफ प्रदर्शित थे। 30 सितम्बर 2015 को विभाग से इन निष्पादन लेखापरीक्षा व अनुपालना लेखापरीक्षा पैराग्राफ के कार्यवाही नोट्स की प्राप्ति में कोई लम्बित मामला नहीं था।

### 2.1.15 सरकारी उपक्रमों पर समिति (कोगू) द्वारा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर चर्चा

30 सितम्बर 2015 को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निर्गत निष्पादन लेखापरीक्षा व पैराग्राफ जिन पर सरकारी उपक्रमों की समिति (कोगू) द्वारा की गई चर्चा की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका संख्या 2.1.11 : लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निर्गत एवं चर्चा किये गये समीक्षा/पैरा (30 सितम्बर 2015)

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की अवधि	समीक्षाओं/पैराओं की संख्या			
	लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में निर्गत		चर्चा किये गए पैरा	
	नि.ले.प्र.	पैराग्राफ	नि.ले.प्र.	पैराग्राफ
2009	1	4	1	शून्य
2010	1	8	शून्य	शून्य
2011	शून्य	5	शून्य	1
2012	1	3	शून्य	शून्य
2013	1	7	शून्य	शून्य
2014	1	2	शून्य	शून्य
<b>योग</b>	<b>5</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

### 2.1.16 कोगू के प्रतिवेदनो का अनुपालन

तीन पैराग्राफ के कार्यवाही नोट्स जो कि कोगू के एक प्रतिवेदन से सम्बंधित थे मार्च 2009 व मार्च 2015 के बीच राज्य विधान मण्डल को प्रस्तुत नहीं हुए थे (दिसम्बर 2015) जैसा दर्शाया गया:

तालिका 2.1.12: कोगू प्रतिवेदनों का अनुपालन

कोगू प्रतिवेदनों का वर्ष	कोगू प्रतिवेदनों की कुल संख्या	कोगू प्रतिवेदनों में सिफारिशों की कुल संख्या	सिफारिशों की संख्या जहां कार्यवाही नोट्स प्राप्त नहीं हुए
2010	1	11	11

कोगू के इन प्रतिवेदनों में एक<sup>31</sup> उपक्रम के पैराग्राफों से सम्बंधित सिफारिशें सम्मिलित थी, जो भारत के नि.म.ले.प. के मार्च 2005 को समाप्त हुये वर्ष के प्रतिवेदन में निर्गत था।

### 2.1.17 सरकारी स.क्षे.उ. का विनिवेश, नवीनीकरण और निजीकरण

वर्ष 2014-15 के दौरान राज्य सरकार ने किसी भी राज्य सा.क्षे.उ. के विनिवेश, निजीकरण या नवीनीकरण की गतिविधि नहीं की।

<sup>31</sup>दिल्ली अनुसूचित जाति/अनुसूचित जन जाति/अन्य पिछड़ा वर्ग/अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड।

## परिवहन विभाग

### 2.2 'दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली' पर निष्पादन लेखापरीक्षा

दिल्ली परिवहन निगम को दिल्ली में एक दक्ष, मितव्ययी और उचित रूप से संयोजित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए गठित किया गया। निष्पादन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित हैं :

#### मुख्य बिन्दु

बेड़े का उपयोग और वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय औसत से कम थे। रूट योजना में कमियाँ थीं। 2010-15 के दौरान परिवर्ती लागत की वसूली न कर पाने वाले रूटों की संख्या 15.24 प्रतिशत से 63.80 प्रतिशत तक बढ़ गई। 14.14 से 21.29 प्रतिशत तक निर्धारित कि. मी. छोड़ दिए गए। प्रति 10,000 कि.मी पर वाहन में खराबी के मामलों की संख्या 1.77 से बढ़कर 5.35 हो गई।

(पैरा 2.2.3.1 से 2.2.3.7)

निगम निधियों के उपलब्ध होने के बावजूद नई बसों का क्रय नहीं कर पाया। इसने ₹ 204.57 करोड़ की केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने का अवसर भी गंवा दिया।

(पैरा 2.2.4.1 से 2.2.4.3)

बिना किसी अभिलिखित कारणों के रा.रा.क्षे.दि.स. के अन्य विभागों में स्टाफ की तैनाती के कारण ₹ 57.40 करोड़ के वेतन एवं भत्तों की प्रतिपूर्ति नहीं हुई।

(पैरा 2.2.4.5)

समग्र निधि के ₹ 40.65 करोड़, विनिर्देशों के विरुद्ध, वेतन के भुगतान, फर्नीचर, सहायक वाहनों एवं कम्प्यूटरों की खरीद के लिए प्रयोग किये गए। प्रणाली में दोषों, अनुचित रखरखाव, विज्ञापन के ठेको की सुपुर्दगी में अविवेकपूर्ण/विलंबित निर्णयों और निष्क्रियता के कारण निगम ने ₹ 79.84 करोड़ का राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

(पैरा 2.2.5.2 और 2.2.5.3)

बिना लिखित समझौते करे अन्य विभागों को स्थान के हस्तांतरण के कारण ₹ 53.06 करोड़ की वसूली नहीं हुई। 2010-15 के दौरान स्कूल बसों के संचालन में निगम को ₹ 46.11 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 2.2.5.4)

## 2.2.1 प्रस्तावना

दिल्ली में एक दक्ष, मितव्ययी और उचित रूप से संयोजित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए सड़क परिवहन निगम (स.प.नि.) अधिनियम, 1950 की धारा 3 के अन्तर्गत भारत सरकार (भा.स.) के पूर्ण स्वामित्व वाले निगम के रूप में नवम्बर 1971 में दिल्ली परिवहन निगम (निगम) का गठन किया गया। इसका प्रशासनिक नियंत्रण 5 अगस्त 1996 को परिवहन विभाग (प.वि.) रा.रा.क्षे.दि.स. को स्थानान्तरित कर दिया गया।

31 मार्च 2015 को निगम के 43 डिपो में, 4,705 बसों का बेड़ा था और 32,930 कर्मचारियों की श्रमशक्ति थी। 2014-15 के दौरान प्रतिदिन यह औसतन 38.87 लाख यात्रियों को ले जा रहा था और इसका कुल टर्नओवर ₹ 1,121.90 करोड़ की था। निगम को इसके गठन के समय से ही घाटा हो रहा था और अपनी संचालन लागत को वसूल कर पाने में असमर्थ था।

### 2.2.1.1 संगठनात्मक ढाँचा

निगम का प्रबन्धन, निदेशक बोर्ड (नि.बो.) में निहित है जिसमें रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा नियुक्त अध्यक्ष सह प्रबन्ध निदेशक (अ.प्र.नि.) और निदेशक शामिल हैं। अ. प्र. नि. निगम का मुख्य कार्यकारी है जो निगम के रोजमर्रा का प्रचालन अपने चार मुख्य महाप्रबन्धकों, छः क्षेत्रीय प्रबन्धकों और डिपो प्रबन्धकों की सहायता से प्रबन्धित करता है।

### 2.2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के मुख्य उद्देश्य यह निर्धारित करना था कि क्या:

- संचालन निष्पादन एक कुशल, मितव्ययी, भरोसेमंद और संयोजित सड़क परिवहन प्रणाली प्रदान करने के लिए आवश्यकता आधारित आकलन पर आधारित था।
- पर्याप्त संसाधन (वित्त, श्रमशक्ति और उपकरण) मौजूद थे और संचालन कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए इष्टतम रूप से उपयोग किये गए थे।
- सेवाओं का कार्यान्वयन व प्रबन्धन पूर्ण व्यवसायिक सिद्धान्तों पर आधारित था और
- आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली प्रभावी थी।

### 2.2.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्यविधि

मौजूदा निष्पादन लेखापरीक्षा निगम की कार्यप्रणाली पर 2010-11 से 2014-15 की पाँच वर्षों की अवधि को लेते हुए मई 2015 से अगस्त 2015 में की गई। लेखापरीक्षा ने कॉरपोरेट कार्यालय, ट्रैफिक आंकड़ा विभाग, सामरिक व्यवसाय इकाई, क्रयविभाग, सिविल इंजीनियरिंग विभाग, केन्द्रीय कार्यशालाएँ, छः क्षेत्रीय कार्यालयों (जो 43 डिपो को नियंत्रित कर रहे थे) एवं प्रचार विभाग के अभिलेखों की जाँच की।

मुख्य महाप्रबन्धक (वित्त, संचालन एवं प्रशासन) के साथ लेखापरीक्षा कार्यविधि, कार्यक्षेत्र, उद्देश्य एवं मानक की चर्चा करने के लिए प्रवेश सम्मेलन जून 2015 में आयोजित किया गया। प्रारूप प्रतिवेदन सरकार को दिसम्बर 2015 में जारी की गई। प्रबन्ध निदेशक एवं मुख्य महाप्रबन्धक (वित्त, ट्रैफिक एवं संचालन) एवं उप सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे.दि.स. की उपस्थिति में एक निकासी सम्मेलन भी आयोजित किया गया (फरवरी 2016)। इस निष्पादन लेखापरीक्षा में निगम के विचारों को, जहाँ प्राप्त हुए, ध्यान में रखा गया है एवं शामिल किया गया है। सरकार के उत्तर प्रतीक्षित हैं (फरवरी 2016)।

### 2.2.1.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड

लेखापरीक्षा अभियुक्तियों का आकलन निम्न से प्राप्त मापदण्डों के अनुसार किया है:

- राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की एसोसिएशन (ए.एस.आर.टी.यू.) द्वारा निश्चित निष्पादन मानक तथा परिचालन मानक और केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पूना (सी.आई.आर.टी.) द्वारा प्रकाशित राज्य परिवहन के रेखाचित्र एवं निष्पादन और राज्य परिवहन उपक्रमों की त्वरित समीक्षा;
- निदेशक बोर्ड, लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की कार्यसूची व कार्यवृत्त और निगम के वार्षिक लेखे;
- रा.रा.क्षे.दि.स. और प्रबन्धन द्वारा निश्चित भौतिक तथा वित्तीय लक्ष्य/मानक;
- निर्माताओं के विनिर्देश, एक बस के जीवन काल के लिए मानक, निवारक रखरखाव कार्यक्रम एवं ईंधन दक्षता के मानक;
- भा.स. तथा रा.रा.क्षे.दि.स. के द्वारा जारी निर्देश तथा अन्य सम्बन्धित नियम तथा विनियम;
- निगम के लिए अनुदानों व आर्थिक सहायता के स्वीकृति आदेश।

### 2.2.1.5 पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा

निगम के कामकाज पर निष्पादन लेखापरीक्षा मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट (सिविल एवं वाणिज्यिक), रा.रा.क्षे.दि.स. में शामिल की गई थी। सरकार के उपक्रमों पर समिति (कोगू) ने प्रतिवेदन पर चर्चा की (दिसम्बर 2011) किन्तु इसकी सिफारिशें प्रतीक्षित हैं (जनवरी 2016)।

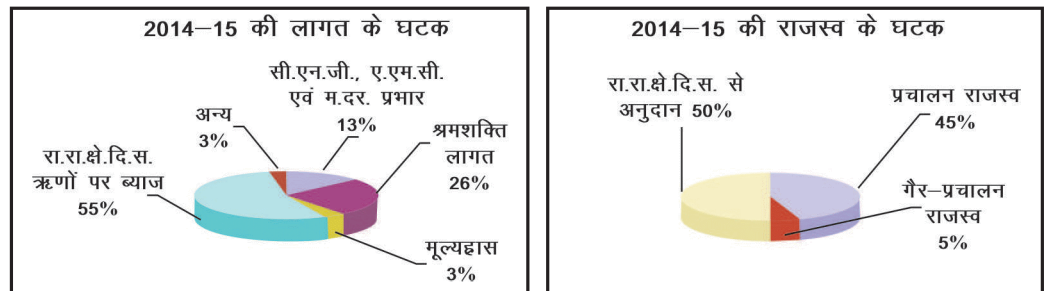
यद्यपि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि प्रबंधन ने डिपोवार लक्ष्य निर्धारित करने, “मरम्मत और रखरखाव श्रेणी” के अंतर्गत अतिरिक्त स्टाफ की वैज्ञानिकता से पुर्नव्यवस्था करने, वाहन बेड़ा उपयोग एवं वाहन उत्पादकता बढ़ाने तथा रीयल एस्टेट में संभावनाएँ तलाशने और विज्ञापन नीति को प्रवाही बनाने के बारे में पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा की सिफारिशों पर कोई सुधारक कार्यवाही नहीं की है।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 2.2.2 निगम की वित्तीय स्थिति

लागत और राजस्व के मुख्य घटक नीचे दिये गए चार्ट में प्रदर्शित है:

चार्ट 2.2.1: 2014-15 में लागत एवं राजस्व के घटक



स्रोत: निगम के आंकड़े

उक्त चार्ट दर्शाता है कि रा.रा.क्षे.दि.स. से ऋण पर ब्याज और श्रमशक्ति लागत कुल लागत के 80 प्रतिशत से ऊपर थी। प्रचालन राजस्व कुल राजस्व का 45 प्रतिशत था।

2010-11 से 2014-15 के वर्षों के लिए निगम की वित्तीय स्थिति जैसे परिचालनीय राजस्व तथा व्यय, कुल राजस्व तथा व्यय, शुद्ध अधिशेष या हानि तथा परिचालन के प्रति किलोमीटर अर्जन तथा लागत **अनुलग्नक 2.2ए** तथा **2.2 बी** में दिये हुए हैं।

कार्यशील परिणामों के विश्लेषण निम्न प्रकार है:

**2.2.2.1 द्रवता स्थिति:** एक निकाय का द्रव अनुपात (एल.आर.) अर्थात् चालू देयताओं पर चालू परिसंपत्तियों<sup>32</sup> की अधिकता से निर्धारित होता है। अनुपात जितना कम होगा अपनी तत्कालिक जरूरतों को पूरा करने के लिए ईकाई की स्थिति उतनी ही नाजुक होगी। निगम के लिए 2010-11 से 2014-15 के दौरान एलआर 0.26:1 और 0.43:1 के बीच था, जिसका अर्थ यह था कि इसमें अपनी अल्पावधि देयताओं की पूर्ति हेतु आवश्यक द्रवता नहीं थी। यद्यपि एलआर 2010-11 में 0.26:1 से सुधरकर 2014-15 में 0.43:1 हो गया, जो 2010-11 के विरुद्ध 2014-15 में विविध ऋणियों में 102 प्रतिशत की वृद्धि एवं चालू देयताओं में 46 प्रतिशत की कमी के कारण था और ना कि हस्त एवं बैंक में नकदी में वृद्धि के कारण। 2010-15 के दौरान ₹ 5,922.98 करोड़ की कुल आमदनी की तुलना में निगम का नकद व्यय ₹ 9,656 करोड़ था जिससे नकदी के संकट की स्थिति आ गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निगम अपने कर्मचारियों के वेतन में से काटे गए और अपने भविष्य निधि (भ.नि.) अंशदान की वैधानिक देयताओं का कर्मचारी भविष्य निधि (ट्रस्ट) में समय पर जमा होना सुनिश्चित नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप निगम पर ₹ 3.16 करोड़ के ब्याज का अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ा जिसमें से ₹ 1.26 करोड़ 2010-15 के दौरान अदा किये गये।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निधियों की कमी और कर्मचारी एवं ईंधन की भारी लागत के कारण, पी.एफ. की वैधानिक देयताओं को समय पर जमा नहीं कराया जा सका।

**2.2.2.2** 2010-15 के दौरान प्रत्येक वर्ष में घाटे के कारण लाभकारी अनुपात, इक्विटी पर लाभ, लगाई गई पूंजी पर लाभ एवं निवल मूल्यांकन नकारात्मक था (**अनुलग्नक 2.2.ए**)।

**2.2.2.3** कुल आय में 2010-11 में ₹ 33.71 प्रति कि.मी. से 2013-14 में ₹ 108.92 प्रति कि.मी. और 2014-15 में ₹ 77.47 प्रति कि.मी., के बदलाव का कारण रा.रा.क्षे.दि.स. से 2013-14 एवं 2014-15 में प्राप्त ₹ 2,204 करोड़ और ₹ 1,104.64 करोड़ के अनुदान का लेखाकरण था, ना कि परिचालन निष्पादन में सुधार।

**2.2.2.4** 2010-15 के दौरान निगम का कुल व्यय ₹ 113.60 प्रति कि.मी. और ₹ 177.50 प्रति कि.मी. के बीच था। वर्ष 2010 से वर्ष 2015 के अंतराल में संचालन व्यय एवं गैर-संचालन व्यय<sup>33</sup> क्रमशः ₹ 23.81 प्रति कि.मी. से एवं ₹ 41.56 प्रति कि.मी. से पर्याप्त रूप से बढ़ गया। सिर्फ कर्मचारी लागत ही निगम के कुल उपार्जन के बराबर या उससे अधिक थी, जिससे अन्य संचालन लागतों के लिए कोई गुंजाइश नहीं बची।

<sup>32</sup>जिसमें इक्विटी पूंजी/योजनागत ऋणों का अल्पावधि जमा राशि शामिल नहीं है क्योंकि ये पुनर्संरचना/अवसंरचना निर्माण के लिए नामोद्दिष्ट निधियाँ थीं, अल्पावधि देयताओं के भुगतान के लिए नहीं।

<sup>33</sup>संचालन व्यय: कार्मिक लागत, सी.एन.जी/तेल/लूबरिकेन्ट खपत, मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार, स्पेयर पार्ट, लो फ्लोर बसों का वार्षिक रखरखाव प्रभार और मूल्यहास। गैर-संचालन व्यय में मुख्यतः रा.रा.क्षे.दि.स. के ऋणों पर ब्याज शामिल था।



### 2.2.3 परिचालन निष्पादन

निगम का मार्च 2015 को समाप्त पाँच वर्षों का परिचालन निष्पादन **अनुलग्नक-2.3** में दिया गया है। संचालन मानदण्डों का मूल्यांकन अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णित है:

#### 2.2.3.1 दिल्ली में सार्वजनिक परिवहन में निगम की हिस्सेदारी

रा.रा.क्षे.दि.स. की शहरी परिवहन की व्यवस्था— दिल्ली की परिचालन योजना (2007) सार्वजनिक परिवहन का एक सन्तुलित मॉडल अन्वेषित करती है तथा व्यक्तिगत यातायात को निरूत्साहित करती है। राज्य परिवहन प्राधिकरण (एस.टी.ए.) ने निर्णय लिया (जुलाई 2007) कि निजी कम्पनियों द्वारा संचालित बसों के प्रवेश के साथ तब मौजूद व्यक्तिगत परमिट धारकों द्वारा परिचालित निजी स्टेज कैरिज बसों को समकालिक रूप से फेज आऊट किया जाएगा। तदनुसार, दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी मोडल ट्रांसिट सिस्टम लिमिटेड (डी.आई.एम.टी.एस.) को अध्ययन करने एवं प.वि. को रिपोर्ट प्रस्तुत करने का कार्य दिया गया (जुलाई 2007)। डी.आई.एम.टी.एस. ने रिपोर्ट नवंबर 2007 में प्रस्तुत की। रा.रा.क्षे.दि.स. ने दिल्ली के सार्वजनिक परिवहन रूटों को 17 समूहों में पुनः वर्गीकृत किया (अक्तूबर 2007)। प्रत्येक समूह दोनों निगम एवं नई संगठित 'कारपोरेट क्षेत्र बस परिचालक प्रणाली', सामान्यतया 'क्लस्टर बसों' के नाम से जानी जाने वाली, के द्वारा एकीकृत समय सारिणी के अन्तर्गत संचालित किया जाना था। रा.रा.क्षे.दि.स. ने डी.आई.एम.टी.एस. को क्लस्टर बसों की प्रणाली को समन्वित करने के लिए नियुक्त किया (नवम्बर 2007)। रा.रा.क्षे.दि.स. ने एक अलग अध्ययन के आधार पर दिल्ली के रा.रा.क्षे. के लिए 11000 सार्वजनिक बसों की आवश्यकता आंकलित की और निर्णय लिया (अक्तूबर 2007) कि निगम की हिस्सेदारी 60 प्रतिशत और क्लस्टर बस चालकों की हिस्सेदारी 40 प्रतिशत होगी। रा.रा.क्षे. दि.स. ने इसमें संशोधन कर (मई 2010) क्लस्टर बसों की हिस्सेदारी की तुलना में निगम की हिस्सेदारी 40:60 कर दी और फिर (जुलाई 2012) 50:50 कर दिया।

**तालिका 2.2.1: निगम द्वारा वर्षवार मुहैया कराई गई बसों की स्थिति**

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
दिल्ली में सड़क पर अपेक्षित कुल सार्वजनिक बसें	11000	11000	11000	11000	11000
परिवहन योजना के अनुसार निगम की बसों की हिस्सेदारी	4400	4400	5500	5500	5500
सड़क पर निगम की बसों की औसत संख्या	4330	5121	4805	4567	4180

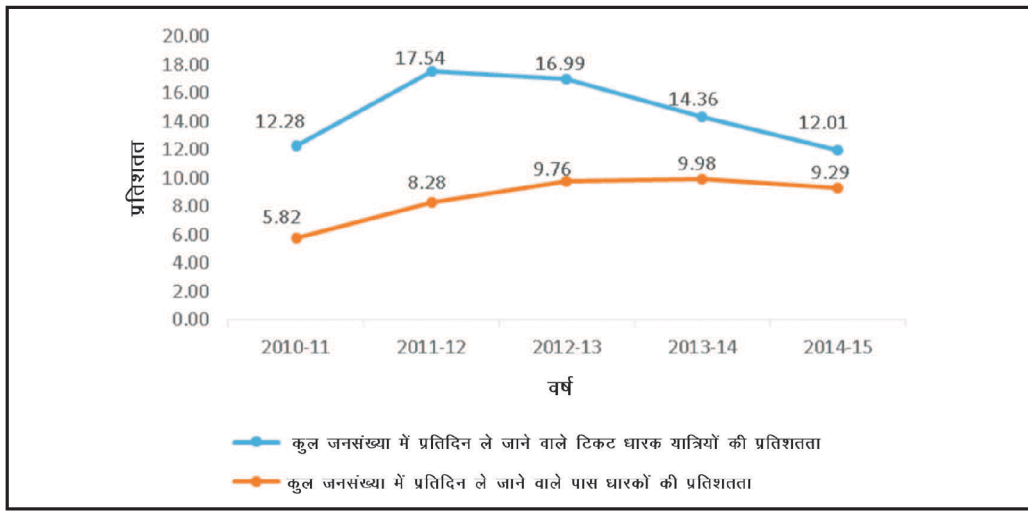
**स्रोत: निगम के आंकड़े**

जैसा कि उपर दी गई तालिका से देखा जा सकता है, सिर्फ 2011-12 में ही निगम, दिल्ली के सार्वजनिक बस बेड़े के लिए अपेक्षित बसों की संख्या मुहैया करवा सका। अगस्त 2015 तक अपनी 5,500 बसों की हिस्सेदारी के विरुद्ध क्लस्टर बस चालक सिर्फ 1,324 बसें ही मुहैया करवा सके।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि अपने बेड़े को निर्धारित 5,500 बसों तक बढ़ाने के लिए एवं अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों को प्रावस्थाबद्ध रूप में बदलने के लिए निगम अपने सर्वोत्तम प्रयासों के बाद भी नई बसें नहीं खरीद सका।

सार्वजनिक परिवहन में निगम का हिस्सा अर्थात् कुल जनसंख्या का प्रतिदिन निगम द्वारा ले जाने वाले औसत यात्रियों की प्रतिशतता 2010-11 में 18.10 प्रतिशत से बढ़कर 2012-13 में 26.75 प्रतिशत हो गया, लेकिन तत्पश्चात् 2014-15 में घटकर 21.30 प्रतिशत हो गया। इस अवधि में निगम ने अपने यात्री आधार को 3.20 प्रतिशत बढ़ाया। विभिन्न श्रेणियों के पास धारकों की प्रतिशतता 3.47 प्रतिशत बढ़ी और टिकट वाले यात्रियों की प्रतिशतता, जिनके पास अन्य यातायात के विकल्प हैं, 0.27 प्रतिशत से घट गये, जैसा कि निम्नलिखित ग्राफ में प्रदर्शित है:

**चार्ट 2.2.2: जनसंख्या पर टिकट वाले यात्रियों की प्रतिशतता**



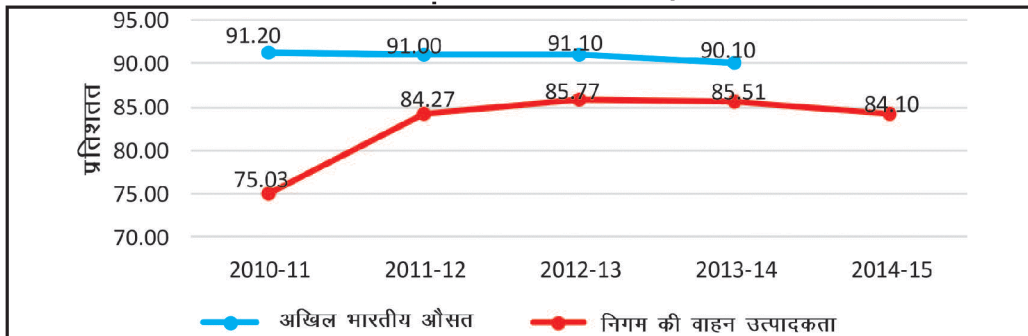
स्रोत: निगम के आंकड़े

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम के द्वारा प्रतिदिन ले जाने वाले यात्रियों की प्रतिशतता कई घटकों पर निर्भर है जिसमें परिवहन के अन्य साधन एवं बसों की संख्या शामिल है।

### 2.2.3.2 बेड़ा उपयोग

बेड़ा उपयोग सड़क पर बसों का निगम के पास उपलब्ध बसों से अनुपात दर्शाता है। परिचालन निष्पादन को बढ़ाने के लिए बेड़े का आदर्श उपयोग आवश्यक है। 2010-15 के दौरान निगम का बेड़ा उपयोग नीचे ग्राफ में प्रदर्शित है:

**चार्ट 2.2.3: बेड़ा उपयोग की अखिल भारतीय औसत की तुलना में निगम के बेड़े की औसत को दर्शाता चार्ट**



स्रोत: निगम के आंकड़े एवं ए.एस.आर.टी.यू. के आंकड़े

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2010-14 के बीच राज्य परिवहन बसों के 90.1 से 91.2 प्रतिशत अखिल भारत औसत<sup>34</sup> बेड़ा उपयोग के विरुद्ध, 2010-11 में निगम की बसों का बेड़ा उपयोग 75.03 प्रतिशत था, 2012-13 में 85.77 प्रतिशत एवं 2014-15 में 84.10 प्रतिशत था। कम बेड़ा उपयोग के मुख्य कारण में शामिल हैं: पुरानी स्टैंडर्ड फ्लोर (एस.एफ.) बसें, मोटर वाहन निरीक्षण प्रमाणपत्र प्राप्त करने में देरी (35,502 बस दिन) और खराबी की दर में वृद्धि (2010-11 में 1.77 से 2014-15 में 5.35 प्रति 10,000 कि.मी.)।

यह मामला नि.म.ले.प. (सिविल एवं वाणिज्यिक) की मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के पैरा 5.2.7 में भी उठाया गया था किन्तु बेड़ा उपयोग को बढ़ाने के ठोस उपाय नहीं किये गए। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम राजपत्रित अवकाश, शनिवार एवं रविवार को कम यात्रियों की संख्या उपलब्ध होने के कारण अपेक्षाकृत कम बसें सड़क पर भेजता है और कार्य दिवसों पर वह 92 प्रतिशत, शनिवार को 85 प्रतिशत एवं रविवार को 70 प्रतिशत बसें भेजता है। इसलिए वह 91 प्रतिशत बेड़ा उपयोग नहीं प्राप्त कर सकता और बेड़ा उपयोग, बेड़े में उपलब्ध कुल बसों पर आंकलित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि शनिवार/रविवार को कम बसें निकाले जाने के आधार पर भी निगम का बेड़ा उपयोग 87 प्रतिशत से थोड़ा ऊपर होता है जो राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की अखिल भारत बेड़ा उपयोग औसत से कम था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि निगम द्वारा बेड़ा उपयोग सायंकाल की शिफ्ट में निकाली गई बसों की संख्या को ध्यान में ना रखते हुए, जो काफी कम था, और जिसे परकलन में शामिल करने पर बेड़ा उपयोग के आंकड़े और कम हो जाएँगे, सिर्फ सुबह की शिफ्ट में निकाली गई बसों के आधार पर परिकलित किया जा रहा था।

### 2.2.3.3 वाहन उत्पादकता

वाहन उत्पादकता एक वर्ष में प्रति दिन प्रत्येक बस द्वारा चलाये गये औसत किलोमीटर को दर्शाती है। नि.म.ले.प. (सिविल एवं वाणिज्यिक) की मार्च 2009 को समाप्त वर्ष की रिपोर्ट में आयु पूरी कर चुकी बसों को बदल के या खराबियों में कमी कर के वाहन उत्पादकता को सुधारने की जरूरत को इंगित किया था। 2010-15 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में निगम की वाहन उत्पादकता नीचे तालिका में दी गई है:

तालिका 2.2.2: प्रति बस का प्रतिदिन कि.मी. लक्ष्य और वाहन उत्पादकता प्राप्ति

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
लक्ष्य प्रति बस (कि.मी. प्रतिदिन में)	180	201	201	192	191
प्राप्त की गयी वाहन उत्पादकता					
निगम समस्त तौर पर	185	199	202	190	188
एस.एफ.बसें	165	171	173	165	161
अवातानुकूलित एल.एफ.बसें	198	212	213	199	197
वातानुकूलित एल.एफ.बसें	203	219	213	198	192

स्रोत: निगम के आंकड़े

<sup>34</sup>केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पूना द्वारा प्रकाशित राज्य परिवहन उपक्रमों का रेखाचित्र एवं निष्पादन के अनुसार

निगम ने वाहन उत्पादकता के संबंध में डिपो वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए हैं। 2010-14 की अवधि के दौरान वाहन उत्पादकता का अखिल भारतीय औसत<sup>35</sup> 345.3 से 351.7 कि.मी. था, जबकि निगम के लिए यह 2010-11 में 185 कि.मी. से बढ़कर 2012-13 में 202 कि.मी. हो गया और बाद में 2014-15 में घटकर 188 कि.मी. तक हो गया। एस.एफ. बसों का उपयोग कम हो रहा था क्योंकि 75.29 से 100 प्रतिशत तक एस.एफ. बसें आयु सीमा पार कर चुकी थी। यद्यपि एल.एफ. बसों का उपयोग निगम द्वारा अपने लिए निर्धारित लक्ष्यों से अधिक था। यह बैंगलूरु महानगर परिवहन निगम (बी.एम.टी.सी.) (2011-14 के दौरान 218.2 से 224.8 कि.मी.) और महानगर परिवहन निगम, चेन्नई (एम.टी.सी.सी.) (2010-14 के दौरान 307.3 से 316.3 कि.मी.) से बहुत कम था यद्यपि यह सभी भीड़ वाली शहरी सड़कों की स्थिति में प्रचालन कर रहे थे।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि यद्यपि 19.77 से 35.33 प्रतिशत बेड़े की आयु सीमा पार हो जाना कम वाहन उत्पादकता का एक प्रमुख घटक था किन्तु लो-फ्लोर बसों की रखरखाव में कमी से प्रति 10,000 कि.मी. संचालन पर साल दर साल अवातानुकूलित एल.एफ. बसों में 2010-11 में 1.97 से 2014-15 में 4.89 एवं वातानुकूलित एल.एफ. बसों में 2010-11 में 1.36 से 2014-15 में 8.13, बढ़ती हुई खराबियों की संख्या ने भी वाहन उत्पादकता को प्रभावित किया। कम वाहन उत्पादकता के कारण 2011-12 और 2013-15 के दौरान निगम अपने स्वयं के लक्ष्य भी हासिल करने में असफल रहा जिसके कारण ₹ 18.23 करोड़<sup>36</sup> के योगदान की हानि हुई।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि अखिल भारतीय औसत की सीमा में वाहन उत्पादकता अंतर्राज्यीय लम्बे मार्गों पर ही संभव है और शहरी सेवाओं में वाहन उपयोगिता 200-250 कि.मी. प्रतिदिन की सीमा में रहती है। कम वाहन उत्पादकता का मुख्य कारण चालकों की अनुपस्थिति थी जिसके परिणामस्वरूप सायंकाल की शिफ्ट में बसों को नहीं निकाला गया जिससे अंततः निम्न वाहन उत्पादकता हुई। तथ्य यह है कि निगम ने अपने लक्ष्य 180 से 201 कि.मी. प्रतिदिन प्रति बस रखा जो कि उसकी 200-250 कि.मी. की दलील से नीचे था और चालकों की अनुपस्थिति प्रबंधन द्वारा संज्ञान का मामला था।

#### 2.2.3.4 भार घटक

एक परिवहन उपक्रम की क्षमता उपयोगिता भार घटक के रूप में मापी जाती है जो ले जाए गए यात्रियों को सीटों की क्षमता से प्रतिशतता का निरूपण करती है। निगम ने 2010-15 की अवधि के लिए 71.43 से 92.90 प्रतिशत की सीमा में भार घटक रिपोर्ट किया था। लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दिखाया कि ए.सी. लो-फ्लोर बसों के प्रति रा.रा.क्षे. में कम सार्वजनिक प्रतिक्रिया थी, उनका भार घटक कम रहा, जो 2010-15 की अवधि के दौरान 34.41 से 56.02 प्रतिशत के बीच रहा, किन्तु निगम ने अधिक लाभ कमाने के लिए इन बसों को शहरी रूटों पर लगाने के लिए आवश्यक नहीं समझा जहाँ उसी अवधि के लिए भार घटक, 55.25 से 99.34 प्रतिशत सीमा के भीतर था। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016)

<sup>35</sup>स्रोत: सी.आई.आर.टी., पूने द्वारा प्रकाशित रा.प.उ. का रेखाचित्र एवं निष्पादन

<sup>36</sup>निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में प्रतिदिन प्रति बस कम चलाए गए कि.मी. × वर्ष के दौरान सड़क पर औसत बसें × वर्ष में दिनों की संख्या × प्रति कि.मी. योगदान

कि रा. रा. क्षे. की ए.सी. बसों का भार घटक शहरी संचालन से कम था, लेकिन सामाजिक बाध्यताओं के कारण दि. प. नि. रूटों को शहरी संचालन के उन रूटों की तरफ नहीं मोड़ सका जहाँ भार घटक अधिक है। यह उत्तर उचित नहीं हैं और निगम तथ्यों के आधार पर ए सी बसों का भार घटक कम था, रा.रा.क्षे. के उन रूटो पर ए.सी. बसों के स्थान पर सामान्य तल और/ या गैर-ए.सी. बसें लगाने पर विचार कर सकता था।

भार घटक को सुधारने के लिए इसकी नियतकालिक समीक्षा आवश्यक है, चूंकि यह न केवल सड़क पर वाहनों की संख्या पर निर्भर करता है किन्तु खराबियों की संख्या, निर्धारित किलोमीटरों का निरस्तीकरण और अन्य विश्वसनीयता मानकों जो नियन्त्रण योग्य है, पर भी निर्भर करता है। तथापि निगम ऐसा करने में असफल हो गया। **तालिका-2.2.3** दिए गए स्तर पर वाहन उत्पादकता पर ना लाभ ना हानि पर परिचालन के लिए भार घटक घाटा पूर्ति (भा.घ.घा.पू.) और प्रति कि.मी. लागत के विवरण प्रस्तुत करता है:

**तालिका 2.2.3: भार घटक घाटा पूर्ति विश्लेषण**

क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	प्रति कि.मी. लागत (₹ में)	113.60	102.06	120.51	151.67	177.50
2	चालू भार घटक पर प्रति कि.मी. परिचालन राजस्व (₹ में)	29.65	31.98	34.74	35.24	34.52
3	भार घटक	71.43	77.75	92.90	86.63	85.02
4	100 प्रतिशत भार घटक पर प्रति कि.मी परिचालन राजस्व (₹ में) (2/3×100)	41.51	41.13	37.40	40.68	40.60
5	घाटा पूर्ति भार घटक (प्रतिशत) (1/4×100)	273.67	248.13	322.26	372.85	437.17

स्रोत: निगम के आंकड़े

जैसा कि देखा जा सकता है, निगम का भा.घ.घा.पू बहुत अधिक था तथा वर्तमान भार घटक को देखते हुए इसे प्राप्त करने की संभावना बहुत कम है, विशेष रूप से जबकि निगम को शहर के सभी रास्तों पर भी संचालन करना पड़ता है। अतः भार घटक के सुधार की सीमित संभावना की स्थिति में, बस किराये को पुनरीक्षण करने की तथा गैर-संचालनात्मक राजस्व को बढ़ाने तथा संचालन लागत को कम करने की जरूरत है; जिसकी बाद में नि. ले. में चर्चा की गई है।

### 2.2.3.5 रूट नियोजन

सड़क ट्रांसपोर्ट निगम अधिनियम की धारा 22 के अनुसार निगम अपने संचालन करते हुये व्यापार सिद्धांत पर कार्य करेगा। संचालनात्मक निष्पादन का सुधार अलाभकारी रूटों को बनाए रखने का आंकलन करने के लिए उनकी आवधिक समीक्षा, उनको युक्तिसंगत बनाने और अधिक राजस्व अर्जित करने वाले रूटों पर बस संचालन अधिकाधिक करके हो सकता है। तथापि, लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

(i) **रूटों की आर्थिक व्यवहार्यता:** 31 मार्च 2015 को निगम 791 रूटों में से 574 रूट चला रहा था। आय प्रति कि.मी. की पूरे आपरेटिंग लागत से तुलना करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि इनमें से कोई भी रूट लाभकर नहीं था तथा इनमें से कई चल लागत (जिसमें कार्मिक लागत, मूल्यह्रास आदि शामिल नहीं है) भी वसूल नहीं कर पा रहे थे। इस वजह से निगम को 2010-15 में संचालन पर ₹ 5,022.05 करोड़<sup>37</sup> का घाटा हुआ। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि रूटों पर बसें उनकी आय एवं यात्री भार घटक के आधार पर आवंटित की जाती है। उत्तर न्यायोचित नहीं है क्योंकि निगम रूटवार आय और व्यय के आंकड़ों का संकलन नहीं कर रहा था।

(ii) **रूटों की आवधिक समीक्षा:** बसों की अपर्याप्त संख्या, बढ़ता घाटा तथा शहर के सभी हिस्सों में सेवा करने की दृष्टि से निगम के लिए यह आवश्यक था कि वह अपने राजस्व को बढ़ाने हेतु रूटों की आवधिक समीक्षा करें। हालांकि निगम द्वारा ऐसी कोई गतिविधि नहीं की गई जबकि 2010-15 के दौरान चल लागत की वसूली न करने वाले रूटों की संख्या 15.24 प्रतिशत से बढ़कर 63.80 प्रतिशत हो गई, जो रूटों की योजना में अभाव को इंगित करता है।

(iii) **रूटों का युक्तिकरण:** यात्रा-तरीके में परिवर्तन, शहरी क्षेत्र, मेट्रो नेटवर्क और प.वि. द्वारा अधिकृत सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों के विस्तार के कारणों से बसों के रूटों के युक्तिकरण की जरूरत थी। निगम ने बताया (जून 2012) कि रा.रा.क्षे.दि.स. ने जो राजस्व बढ़ाने हेतु रूट युक्तिकरण पर एक रिपोर्ट मांगी। डी.आई.एम.टी.एस. ने ड्राफ्ट रिपोर्ट तैयार की जो रा.रा.क्षे.दि.स. के विचाराधीन थी और निगम ने रूटों की कटौती और बढ़ौतरी के लिए समय-समय पर कार्यवाही की है।

(iv) **कलस्टर बसों का पक्ष लेना:** निगम तथा कलस्टर बसें 95 रूटों पर एकीकृत समय सारिणी के तहत संचालन कर रहे थे। लेखापरीक्षा में यह पता चला कि उन 13 रूटों पर, जहाँ पर आपेक्षिक तौर पर प्रति कि.मी. आय अधिक थी, वहाँ निगम तथा कलस्टर बसों की तैनाती 50:50 के सहमत अनुपात में नहीं थी। यह देखा गया कि कलस्टर बसों को 7.14 प्रतिशत से 28.57 प्रतिशत तक ट्रिप सहमत अनुपात से अधिक आवंटित किये गये थे। निगम ने इन सभी रूटों में से सात रूटों की त्रुटि प.वि. को बताई तथा बाकी बचे छः रूटों की त्रुटि नहीं बताई। प.वि. ने अभी तक बसों के सही अनुपात को लागू करने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की। 50:50 के सहमत अनुपात को लागू करवाने की असफलता ने निगम की राजस्व अर्जित संभाव्य क्षमता को प्रतिकूल रूप से और वित्तीय हितों को प्रभावित किया।

### 2.2.3.6 निर्धारित किलो मीटर का छूटना:

बसों के संचालन संबंधी आँकड़ों की लेखापरीक्षा जाँच में यह पता चला कि निगम ने निर्धारित किलोमीटर (कि.मी.) को पूरी तरह से संचालित नहीं किया। बसों की अपर्याप्त उपलब्धता, कर्मिंदल और सी.एन.जी. का अभाव, खराबी इत्यादि को इसके कारणों में दर्ज

<sup>37</sup>अनुलग्नक 2.2बी की क्रम संख्या 16- (₹ 741.09 करोड़ + ₹ 837.86 करोड़ + ₹ 975.68 करोड़ + ₹ 1,194.23 करोड़ + ₹ 1,273.19 करोड़ = ₹ 5,022.05 करोड़)

किया। निर्धारित कि.मी. के छूटने का विवरण नीचे प्रस्तुत तालिका में दिया गया है:

**तालिका 2.2.4: निगम की बसों के निर्धारित कि.मी.,  
प्रभावी कि.मी. तथा छोड़े गए कि.मी**

(आंकड़े लाख कि.मी. में)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	निर्धारित कि.मी.	3666.18	4354.33	4195.17	4012.45	3647.73
2	प्रभावी कि.मी.	2920.70	3738.70	3534.09	3165.21	2870.98
3	छोड़े गए कि.मी.	745.48	615.63	661.08	847.24	776.75
4	निर्धारित कि.मी. में से छोड़े गए कि.मी. की प्रतिशतता	20.33	14.14	15.76	21.12	21.29
<b>छोड़े गए कि.मी. का कारण-वार विश्लेषण (छोड़े गए कि.मी. का प्रतिशत ब्रैकिट में दिया गया है)</b>						
5	बसों का अभाव	250.65 (33.62)	273.56 (44.44)	296.98 (44.92)	271.59 (32.06)	221.72 (28.54)
6	कर्मिंदल का अभाव	359.06 (48.16)	154.90 (25.15)	146.05 (22.10)	319.09 (37.65)	246.45 (31.74)
7	बस को बाहर निकालने में देरी	34.54 (4.63)	47.66 (7.74)	40.05 (6.06)	41.00 (4.84)	45.85 (5.90)
8	सी.एन.जी. की कमी	4.07 (0.55)	6.01 (0.98)	4.58 (0.69)	3.28 (0.39)	4.15 (0.53)
9	दूसरे कारण	97.16 (13.03)	133.50 (21.69)	173.42 (26.23)	212.28 (25.06)	258.58 (33.29)
10	नियंत्रण योग्य कारकों के कारण छोड़े गए कि.मी. (5 से 8)	648.32 (86.97)	482.13 (78.31)	487.66 (73.77)	634.96 (74.94)	518.17 (66.71)
11	प्रति कि.मी. योगदान	19.53	17.41	16.39	15.07	14.61
12	राजस्व का घाटा (10×11/100) (करोड़ में रुपये)	126.62	83.94	79.93	95.69	75.70

स्रोत: निगम के आँकड़े

छोड़े गए किलोमीटर का प्रतिशत 2010-11 में 20.33 प्रतिशत से 2011-12 में 14.14 प्रतिशत तक घट गया पर आगे 2014-15 में 21.29 प्रतिशत तक बढ़ गया। बी.एम.टी.सी. (2.56 से 5.41 प्रतिशत) तथा एम.टी.सी. (1.65 से 6.11 प्रतिशत) के 2010-13 के आँकड़ों की तुलना में छूटे हुये निर्धारित कि.मी. का प्रतिशत ज्यादा था। लेखापरीक्षा ने पाया कि छूटे हुये कि.मी. के लिए उत्तरदायी मुख्य कारकों में बसों की कमी, बेकार पड़ी बसों की मरम्मत में ज्यादा समय, वाहन निरीक्षण सर्टिफिकेट में देरी, तथा सी.एन.जी. का ना भरा जाना आदि थे। ये कारक मैनेजमेंट के सही समय पर सुधारात्मक कार्यवाही करके कम किये जा सकते थे। छोड़े गये किलोमीटर के कारण निगम 2010-15 के दौरान ₹ 461.88 करोड़ के योगदान से वंचित रहा। निगम ने बताया (फरवरी 2016) कि उन्होंने छोड़े गए कि.मी. कम करने के लिए सुधारात्मक कदम उठाये हैं।

### 2.2.3.7 बस सेवा की विश्वसनीयता

सार्वजनिक बस सेवा की गुणवत्ता केवल रोड पर बसों की संख्या से नहीं मापी जा सकती बल्कि उनकी क्रियाविधि की विश्वसनीयता अर्थात् समयनिष्ठा की विश्वसनीयता पर भी निर्भर करती है। लेखापरीक्षा ने उन कारकों को देखा जिनसे कि शहर में निगम की बस सेवा की गुणवत्ता पर असर पड़ता है। इनकी चर्चा नीचे की गई है:

(i) **नियमितता प्रतिशत:** संचालित ट्रिप्स का निर्धारित ट्रिप्स से अनुपात 2010-11 में 79.13 प्रतिशत से 2011-12 में 85.76 प्रतिशत तक बढ़ गया लेकिन 2014-15 में 80.33 प्रतिशत तक घट गया। तुलनात्मक दृष्टि में यह अनुपात 2010-13 में बी.एम.टी.सी. में 92.93 से 97.89 प्रतिशत था तथा एम.टी.सी. में 93.23 से 97.70 प्रतिशत था। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि दिल्ली शहर के रूट बी.एम.टी.सी. के रूटों से तुलनीय नहीं है क्योंकि दिल्ली में ट्रैफिक अनुशासन, वाहनों की अधिक संख्या और मिश्रित ट्रैफिक जैसी समस्याएँ हैं। जवाब तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम की अपनी लेखापरीक्षा समिति ने जोर दिया था (मार्च 2010) कि दि.प.नि. का निष्पादन बी.एम.टी.सी. के मानकों के निर्देशचिह्न पर होना चाहिए।

(ii) **ट्रैफिक नियम के उल्लंघन की स्थिति में बसों का जब्त किया जाना:** लेखापरीक्षा में यह पता चला कि 2010-15 में 34 डिपों की 1888 बसों का चालान काटा गया एवं उन्हें 3831 दिनों के लिए जब्त किया गया जिससे ₹ 7.38 लाख कि.मी. छूट गए जिसकी वजह से ₹ 1.29 करोड़ का घाटा हुआ।

(iii) **बसों के खराब होने की दर:** संचालन के प्रति 10,000 कि.मी. पर बसों के खराब होने की दर 2010-11 में 1.77 से बढ़ कर 2014-15 में 5.35 हो गई।

(iv) **आग से होने वाली दुर्घटना:** एल.एफ. बसों में 2010-15 में आग से होने वाली कुल 67 घटनाएँ हुईं जिनकी वजह थी शार्ट-सर्किट होना, कूलेन्ट का लीक होना, इन्जिन ब्लॉक का फटना तथा पार्टस का ढीले लगे होना आदि। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि उन्होंने भविष्य में ऐसी आग की घटनाओं को टालने के लिए दिशानिर्देश जारी किये हैं (जनवरी 2016)।

### 2.2.3.8 ईंधन लागत

ईंधन निगम की 2014-15 के कुल लागत का 8.85 प्रतिशत था। निगम ने अपने अशोक लेलैंड तथा टाटा निर्मित सामान्य तल बसों के संदर्भ में सी.एन.जी. खपत लक्ष्य 3.00 तथा 3.20 कि.मी. प्रति कि.ग्रा. (के.एम.पी.के.जी.) तय किया था। 2010-15 में एसएफ बसें औसत ईंधन निपुणता 2.77 के.एम.पी.के.जी. से 2.99 के.एम.पी.के.जी. प्राप्त कर सकी। वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम प्राप्त किया गया माइलेज तथा सी.एन.जी. पर अतिरिक्त व्यय अनुलग्नक-2.4 में दिए गए हैं। लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2010-15 के दौरान प्रति किलोग्राम प्राप्त किया गया माइलेज निगम द्वारा निश्चित किये गये लक्ष्यों से कम था जिसकी वजह से लक्ष्यों की तुलना में ₹ 41.24 करोड़ लागत के 120.98 लाख किलोग्राम सी.एन.जी. की अतिरिक्त खपत हुई। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि आयु पूरी कर चुकी एस.एफ. बसें ईंधन निपुणता मानक, जो कि नई बसों के संचालन के समय निर्धारित किये



गये थे, को प्राप्त नहीं कर सकती तथा इस स्थिति में इन बसों पर हानि की गणना करना उचित नहीं है। जवाब स्वीकार्य नहीं क्योंकि निगम ने अपने लक्ष्य सड़क उपयोग, घिसाई और टूट-फूट के तथ्यों पर विचार करने के बाद निर्धारित किये थे।

एल.एफ. बसों के विषय में वार्षिक रखरखाव ठेका (ए.एम.सी.) में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी शामिल है कि ठेकेदार (मैसर्स अशोक लेलैंड तथा मैसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड) को न्यूनतम औसत ईंधन निपुणता को सी.एन.जी. के कि.मी. प्रति किलोग्राम के संबंध में गारंटी देनी चाहिए जैसे कि निम्न दिये गये तालिका में दिखाया गया है:

**तालिका 2.2.5: ए.एम.सी. के अनुसार सी.एन.जी. के कि.मी. प्रति किलोग्राम में न्यूनतम औसत ईंधन निपुणता**

क्र.सं.	विवरण	अवातानुकूलित	वातानुकूलित
1	वारंटी पीरियड के दौरान	2.6	2.35
2	वारंटी पीरियड के बाद संचालन के 8 साल तक (2.6-5 प्रतिशत)	2.47	2.23
3	8 साल से अधिक 7.5 लाख कि.मी. तक या संचालन के 12 साल तक, जो भी बाद में है (2.6-7 प्रतिशत)	2.42	2.19

ए.एम.सी. में सालाना औसतन आधार पर ईंधन निपुणता की गणना के बारे में दिया गया है तथा यह निगम की ठेकेदारों से सी.एन.जी. के सहमत मानकों से अधिक खपत की लागत वसूल करने का अधिकार देता है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि साल 2011-14 में एल.एफ. बसों ने सहमत मानकों से 182.57 लाख किलो की अधिक सी.एन.जी. खपत की तथा ₹ 66.74 करोड़ मैसर्स अशोक लेलैंड और मैसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड से प्राप्त होने थे, हालाँकि साल 2011-12 के केवल ₹ 5.10 करोड़ ही मैसर्स अशोक लेलैंड से प्राप्त हो सके। दोनों ठेकेदारों से बकाया राशि की वसूली का विषय मध्यस्थता में था। आगे, निगम ने 2009-11 और 2014-15 के सी.एन.जी. खपत के आँकड़ों को अन्तिम रूप नहीं दिया (फरवरी 2016)।

### 2.2.3.9 जी.पी.एस., स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली एवं सी.सी.टी.वी.कैमरो की गैर-स्थापना

शहरी विकास मंत्रालय (श.वि.म.) के शहरी बस विनिर्देश सुरक्षा दिशा निर्देशों (यू.बी.एस.एस. जी.) ने जेएनएनयूआरएम के अन्तर्गत खरीदी गई बसों में इलेक्ट्रॉनिक मार्ग प्रदर्शन प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकट मशीन (ईटीएम) का प्रयोग करते हुए स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली (ए.एफ.सी.एस.), व्यापक अवस्थिति प्रणाली (जीपीएस) आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली (एवीएलएस) एवं बन्द परिपथ टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरों की स्थापना को अनिवार्य कर दिया था। निगम ने जेएनएनयूआरएम के अन्तर्गत सितंबर 2009 एवं सितंबर 2010 के बीच 1,500 एलएफ बसें खरीदी। इन सुविधाओं की स्थिति नीचे स्पष्ट की गई है:

(i) जीपीएस पर आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली: दिल्ली उच्च न्यायालय के निर्देशों (फरवरी 2009) के अनुसार प.वि. ने निगम की सभी

बसों एवं कलस्टर बसों में जीपीएस पर आधारित ए.वी.एल.एस. की स्थापना का कार्य डी.आई.एम.टी.एस. को सौंपा (फरवरी 2009)। तथापि, डिपो प्रबन्धकों एवं डीआईएमटीएस द्वारा आयोजित एक सत्यापन सर्वेक्षण (जून 2013) ने दर्शाया कि 6,197 बसों में से केवल 3,906 में ही प्रणाली की स्थापना की गई। सर्वेक्षण रिपोर्टों के लेखापरीक्षा अवलोकन ने दर्शाया कि निगम ने समय-समय पर इन कमियों को दूर करने के लिए डी.आई.एम.टी.एस. को इंगित किया लेकिन कोई फायदा नहीं हुआ। तत्पश्चात, प.वि. ने निर्णय लिया (मई 2014) कि जीपीएस प्रणाली की अभिलाक्षणिकता को सुधारने के लिए 'सुधार समय सीमा'<sup>38</sup> को बढ़ा दिया जाए, जिसके लिए दि.प.नि. के एक डिपो नोएडा को एक माह के समय के लिए परीक्षण हेतु चुना गया। निगम ने कहा कि जुलाई 2015 में, 3,906 में से सिर्फ 404 बसों में ही जीपीएस काम कर रहे थे।

**(ii) स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली:** बसों में ईटीएम का उपयोग करते हुए ए.एफ.सी.एस. का कार्यान्वयन भी डीआईएमटीएस को दिया गया (फरवरी 2010), परन्तु ई.टी.एम. की असन्तोषजनक परीक्षण निष्पादन एवं मूल्यों में अन्तर इत्यादि के कारण, प.वि. ने निगम को परियोजना को स्वयं संसाधित करने को कहा (अक्तूबर 2013)। प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि ई.टी.एम. का प्रयोग करते हुए किराया एकत्रीकरण एक रूट की 20 बसों पर पायलट परियोजना के रूप में चालू कर दिया गया है (जनवरी 2016)। पायलट परियोजना के सफलतापूर्वक समापन के बाद यह पूरे बेड़े में लगाया जायेगा।

**(iii) बन्द परिपथ टी.वी. कैमरे:** प.वि. ने प्रारंभ में 200 बसों में सीसीटीवी स्थापित करने का निर्णय लिया (जुलाई 2013)। इसके सफल समापन के बाद, बाकी बसों में भी स्थापना का कार्य किया जाना था। सीसीटीवी स्थापना का प्रारंभिक चरण ₹ 3.91 करोड़ की लागत पर नवम्बर 2014 में पूरा किया गया। निगम ने बाकी 3,575 एलएफ बसों में सीसीटीवी कैमरों की स्थापना के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 103.25 करोड़ जारी करने का निवेदन किया (नवम्बर 2014)। प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि 3,575 एल.एफ. बसों के बाकी बेड़े में जी.पी.एस. + वाई फाई + यात्री सूचना प्रणाली सहित सीसीटीवी कैमरों की स्थापना के लिए दिल्ली सरकार ने मंजूरी दे दी लेकिन अभी तक निधियाँ जारी नहीं की गई हैं।

इस प्रकार, पाँच वर्ष से भी अधिक बीत जाने पर भी यूबीएसएस दिशा निर्देशों का उल्लंघन करते हुए सभी बसों में प्रणालियों की स्थापना नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप 1,500 एलएफ बसों के लिए ₹ 24.21 करोड़ की केन्द्रीय सहायता की अंतिम किस्त रोक दी गई और निगम को भी इसके इच्छित लाभों से वंचित रहना पड़ा।

<sup>38</sup>कमियों को दूर करने के लिए समय निर्धारित किया गया।

## 2.2.4 साधनों की प्राप्यता एवं उपयोग

### 2.2.4.1 बसों का आयु रेखाचित्र एवं बस बेड़ा शक्ति

निगम ने अपनी स्टैंडर्ड फ्लोर (एसएफ) बसों के लिए आठ वर्ष या पाँच लाख किलोमीटर जो भी पहले हो के एसआरटीयू के मानदण्डों को अपनाया। 2010-15 के दौरान निगम के स्वामित्व में बसों का आयु रेखाचित्र नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.2.6: निगम की बसों का 2010-15 के दौरान आयु रेखाचित्र

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	वर्ष के आरंभ में बसों की कुल संख्या	4718	6197	5884	5438	5216
2	वर्ष के दौरान वृद्धि	1839	32	-	-	-
3	वर्ष के दौरान स्क्रेप की गई बसें	360	345	446	222	511
4	वर्ष के अंत में बसों की संख्या (1+2-3)	6197	5884	5438	5216	4705
5	(4) में से 8 वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या	1843	2079	1634	1440	930
6	कुल बसों में से आयु पूरी कर चुकी बसों की प्रतिशतता	29.74	35.33	30.05	27.61	19.77

स्रोत: निगम के आँकड़े

निगम बसों की निर्धारित आयु रेखाचित्र को कायम नहीं रख सका एवं कुल बसों की संख्या में से अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों की संख्या 19.77 एवं 35.33 प्रतिशत के बीच थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा की निगम अपनी बसों की संख्या में वृद्धि नहीं कर सका। निगम के पास बसों की खरीद के लिए 2009-10 एवं 2012-13 के बीच आवंटित ₹ 245.83 करोड़ की प्रदत्त पूंजी होने के बावजूद भी 2014-15 के अन्त में 5,500 बसों की आवश्यकता के विरुद्ध सिर्फ 4,680 बसें (4,705 बसें- 25 जली एल.एफ. बसें, उनमें 924 एस.एफ. बसें एवं 3756 एल.एफ. बसें) थी।

### 2.2.4.2 बसों की खरीद

परिवहन सेवाओं की वृद्धि एवं आयु पूरी कर चुकी बसों को धीरे-धीरे क्रम से बदलने के लिए सरकार ने सितम्बर 2012, अक्तूबर 2012 एवं अक्तूबर 2013 में बसों की खरीद की

मंजूरी दी। इस संबंध में 2010-15 के दौरान निगम द्वारा निम्नलिखित प्रस्ताव प्रारंभ किए गए लेकिन निष्फल रहे।

तालिका 2.2.7: बसों की खरीद के प्रस्ताव

विवरण	625 बसें (500 गैर-वातानुकूलित व 125 वातानुकूलित)	1,100 गैर-वातानुकूलित बसें	1,725 बसें (1,380 गैर-वातानुकूलित + 345 वातानुकूलित प्रीमियम श्रेणी)	1,380 गैर-वातानुकूलित बसें	1,380 गैर वातानुकूलित बसें बिना ए.एम.सी.
मंत्रिमण्डल का अनुमोदन	1933 दिनांक 17.09.2012 का	1946 दिनांक 22.10.2012 का	2086 दिनांक 03.10.2013	-	-
बस का प्रकार/तल की ऊँचाई	निम्न तल (350 से 400 मि.मी.)	साधारण तल (900 मि.मी.)	गैर-वातानुकूलित साधारण तल और वातानुकूलित निम्न तल बसें	साधारण तल (900 मि.मी.)	अर्द्ध निम्न तल बसें (650 मि.मी.)
परामर्शदाता	डी.आई.एम.टी.एस.	सी.आई.आर. टी. पुणे	सी.आई.आर.टी., पुणे	सी.आई.आर.टी., पुणे	निविदाएँ आमंत्रित की गई (19 जून 2015)
परामर्श शुल्क	₹ 0.48 करोड़	₹ 0.38 करोड़	-	-	-
अनुमानित लागत	₹ 330 करोड़ (₹ 52.78 लाख प्रति बस की दर से)	₹ 330 करोड़ (₹ 30 लाख प्रति बस की दर से)	₹ 725 करोड़ (गैर-वातानुकूलित- ₹ 414 करोड़ व वातानुकूलित- ₹ 311 करोड़)	-	₹ 552 करोड़
निविदा की तिथि	मार्च 2013	-	अक्टूबर 2013	जून 2014	18 जून 2015 को रा.रा.क्षे.दि.स को प्रस्ताव अनुमोदनार्थ भेजा गया
प्राप्त बोलियों की संख्या	500- गैर वातानुकूलित बसों हेतु मै. टी. एम.एल. <sup>39</sup> की एकल बोली	-	गैर-वातानुकूलित बसों हेतु मै. टी.एम.एल. की एकल बोली और वातानुकूलित बस के लिए कोई बोली नहीं	मै. टी.एम.एल. से एकल बोली	
निविदा का परिणाम	बहुत ऊँची दरों <sup>40</sup> के कारण जुलाई 2013 में रद्द की गई	625 निम्न तल बसों की निरस्त निविदा के साथ जोड़ दिया गया	सशर्त बोली होने के कारण 2014 में समय पूर्व समाप्त की गई।	अनुचित रूप से ऊँची दरों <sup>41</sup> के कारण अप्रैल 2015 में समयपूर्व समाप्त की।	सरकार द्वारा प्रस्ताव अभी भी अनुमोदित नहीं किया गया
निर्णय	1100 साधारण तल गैर-वातानुकूलित बसों के साथ जोड़ दिया गया		निविदाएँ भेजने हेतु बोली की शर्तों <sup>42</sup> में सशोधन करने का निर्णय किया गया	वाहन निर्माताओं से ए.एम.सी. के बगैर निविदाएँ माँगने का निर्णय लाया गया	50 प्रतिशत बसों की ए.एम.सी. स्वयं द्वारा और 50 प्रतिशत बसों का आऊट सोर्स द्वारा

रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ एक बैठक में (जुलाई 2015) निगम ने बताया कि मै.ए.एल.एल.<sup>23</sup> और मै.कोरोना के पास 650 मि.मी. तल ऊँचाई वाली बसें थी जिनमें रखरखाव लागत बहुत अधिक थी जब कि मै.टी.एम. एल. और मै.ए.एल.एल. के पास 900 मि.मी. साधारण तल बसें थी जिनका गृह अनुरक्षण संभव था। निगम ने 900 मि.मी. तल ऊँचाई वाली बसों का प्रस्ताव किया क्योंकि इन्हें कम लागत पर बेहतर ईंधन कार्यक्षमता और कम रखरखाव लागत के साथ अपेक्षाकृत शीघ्र खरीदा जा सकता था। यद्यपि नि.बो. ने राजधानी में आधुनिक बसों की जरूरत को ध्यान में रखते हुए अर्द्ध निम्न तल (650 मि.मी.) वाली बसों की जगह 1380 गैर वातानुकूलित 400 मि.मी. तल ऊँचाई वाली सी.एन.जी. बसों के प्रापण का निर्णय लिया (29 जुलाई 2015)। इसके अलावा 400 मि.मी. तल की ऊँचाई की प्रीमियम श्रेणी की 345 वातानुकूलित बसों की खरीद (अनुमानित लागत ₹ 338 करोड़) का प्रस्ताव भी नि.बो.के अनुमोदन की प्रक्रियाधिन था (जुलाई 2015)

<sup>39</sup>टाटा मोटर्स लिमिटेड।

<sup>40</sup>बस ₹ 75.98 लाख और वार्षिक रखरखाव संविदा (ए.एम.सी.) ₹ 83.06 से ₹ 433.08 प्रति कि.मी.।

<sup>41</sup>बस ₹ 44.64 लाख और तर्कसंगत ए.एम.सी. ₹ 19.64 प्रति कि.मी. के विरुद्ध औसत ए.एम.सी. ₹ 52.34 प्रति कि.मी.।

<sup>42</sup>बेड़ा उपलब्धता 90-92 प्रतिशत, ईंधन कार्यक्षमता मानक, विलम्बित प्रेषण हेतु एल.डी., ए.एम.सी. शर्तें 6.50 लाख कि.मी. या 10 साल संचालन तक, जो भी बाद में हो।

<sup>43</sup>अशोक लेलैंड लिमिटेड।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि प्रस्तावों में बार-बार बदलाव किया गया, निविदाओं को रद्द किया गया एवं पुनः निविदाएँ की गईं। निगम निधियों की उपलब्धि के बावजूद भी फरवरी 2016 तक बसों की खरीद को सम्पन्न नहीं कर सका। इस प्रक्रिया में, परामर्शदाताओं को अदा किए गए ₹ 0.58 करोड़ निष्फल हो गए।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि रा.रा.क्षे.दि.स. के नीतिगत निर्णय के अनुसार बसों का प्रापण किया जाता है और प्रयत्नों के बावजूद बसें खरीदी नहीं जा सकी, क्योंकि वाहन निर्माता ने रखरखाव के साथ बसों की आपूर्ति में रुचि नहीं दिखाई।

#### 2.2.4.3 जेएनएनयूआरएम योजना के अन्तर्गत निधियों को पाने के अवसर खो देना

भा.स. ने जवाहरलाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) के अंतर्गत शहरी बस विनिर्देश-II (यूबीएस-II) को पूरा करती हुई खरीदी गई बसों की कुल क्रय लागत का 35 प्रतिशत निधिकरण करने की योजना जारी की (अगस्त 2013)। इसके लिए राज्य स्तर केंद्रक अभिकरण की मंजूरी के बाद विस्तृत योजना रिपोर्ट (डीपीआर) को भा.स. को 31 मार्च 2014 से पहले भेजा जाना था।

निगम ने ₹ 3.03 करोड़ की अंतरिम लागत पर बसों के खरीद के लिए सितम्बर 2013 तक डीपीआर बनाने हेतु मेसर्स केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी) को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया (जून 2013)। अनुबन्ध के अनुसार, डीपीआर की प्रस्तुति के बाद 30 प्रतिशत परामर्श फीस देय थी। परामर्शदाता ने निगम को डीपीआर अनुमोदन हेतु दी (25 सितम्बर 2013)। निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी के लिए एवं भा.स. को अग्रेषित किए जाने के लिए डीपीआर प्रस्तुत की (26 सितम्बर 2013)। तथापि रा.रा.क्षे.दि.स. ने नौ महीने बाद भा.स. को डीपीआर भेजी (23 जून 2014) जो कि 31 मार्च 2014 की अनुबन्ध तारीख से तीन महीने की देरी से भेजी गई। भा.स. द्वारा विलम्ब के कारण डीपीआर वापस कर दी गई (2 जुलाई 2014)। इस प्रकार, डीपीआर को अग्रेषित करने में देरी के कारण निगम ने बसों की खरीद के लिए ₹ 204.57 करोड़ की केन्द्रीय सहायता पाने का अवसर गवां दिया। इस बीच, निगम ने सीआईआरटी को प्रस्ताव के लिए जो ₹ 25 लाख परामर्श फीस व्यर्थ हो गई।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि परियोजना अधिकारी (जेएनएनयूआरएम), भा.स. एवं रा.रा.क्षे.दि.स. के द्वारा दि.प.नि./प.वि. से स्पष्टीकरण मांगने की प्रक्रिया में समय खर्च होने के कारण शहरी विकास मंत्रालय को डीपीआर प्रस्तुत करने में देरी हुई।

#### 2.2.4.4 स्टैंडर्ड फ्लोर बसों की मरम्मत और रखरखाव

अपनी एसएफ बसों की मरम्मत और रखरखाव (म. एवं र.) के लिए निगम की दो वर्कशाप है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि निगम की एस.एफ. बसें अपना आयुकाल समाप्त कर चुकी थीं और प्रति बस म. एवं र. व्यय बढ़ता जा रहा था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका दर्शाती है:

तालिका 2.2.8: प्रति एसएफ बस म. एवं र. व्यय (2010-15)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1.	एसएफ बसों की औसत संख्या	2722	2302	1821	1560	1189
2.	खपत किए गए सामग्री, स्पेयर पार्ट्स की लागत (₹ करोड़ में)	47.56	52.14	44.75	37.82	20.97
3.	श्रमशक्ति लागत (₹ करोड़ में)	96.45	87.27	79.08	76.44	66.68
4.	कुल मरम्मत- रखरखाव व्यय (₹ करोड़ में)	144.01	139.41	123.83	114.26	87.65
5.	प्रति बस मरम्मत और रखरखाव व्यय (₹ लाख में)	5.29	6.05	6.80	7.32	7.37
6.	प्रति बस सामग्री, स्पेयर पार्ट की लागत (₹ लाख में)	1.75	2.26	2.46	2.42	1.76
7.	प्रति बस श्रमशक्ति लागत (₹ लाख में)	3.54	3.79	4.34	4.90	5.61

अपना आयुकाल पूरा कर चुकी बसों पर म. एवं र. व्यय 2010-15 के दौरान ₹ 5.29 लाख से बढ़कर ₹ 7.37 लाख प्रति बस हो गया। प्रति बस सामग्री, स्पेयर पार्ट की लागत 2010-11 में ₹ 1.75 लाख प्रति बस से बढ़कर 2012-13 में ₹ 2.46 लाख प्रति बस हो गई लेकिन 2014-15 में घटकर ₹ 1.76 लाख प्रति बस हो गई जबकि श्रमशक्ति लागत 2010-11 में ₹ 3.54 लाख प्रति बस से लगातार बढ़कर 2014-15 में ₹ 5.61 लाख प्रति बस हो गई। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि नवीकृत इंजनों के समय से पहले खराबी के मामले 2010-11 में 22 प्रतिशत से बढ़कर 2014-15 में 53 प्रतिशत हो गए और नवीकृत गियर बॉक्सों की खराबी के मामले 2010-11 में 28 प्रतिशत से बढ़कर 2014-15 में 49 प्रतिशत हो गए जो इन वर्कशॉपों में किए गए कामों की खराब गुणवत्ता दर्शाते हैं। इसके अतिरिक्त, वर्कशॉप कुल बेड़े का क्रमशः ईंजन असेम्ब्ली एवं गियर बक्सों का पाँच प्रतिशत एवं छः प्रतिशत जरूरी रिजर्व रखने में असमर्थ रहा, जिसके परिणामस्वरूप बसों को डिपो में रोकना पड़ा। प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि इंजन को समय से पहले खराब होने से बचाने के लिए निवारक उपाय अपनाने हेतु निर्देश जारी किए गए हैं।

(i) **टायरों की अपनी औसत आयु पूरी न करने के कारण घाटा:** निगम द्वारा निर्धारित एस.एफ. बस के एक टायर की आयु (रीट्रेडिंग सहित) 1.30 लाख कि.मी. है। यद्यपि, निगम ने टायर की औसत आयु 1.01 से 1.05 लाख कि.मी. प्राप्त की। टायर की औसत आयु प्राप्त करने में विफलता के कारण अतिरिक्त नए टायरों की खरीद की आवश्यकता पड़ी, जिससे 2010-15 के दौरान ₹ 15.45 करोड़ का घाटा हुआ। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि ट्रैफिक की धीमी गति, सड़कें खचाखच भरी होने और ब्रेकों के बार-बार प्रयोग होने के कारण टायर की आयु कम हो जाती है। ओवरलोडिंग के कारण सी.एन.जी. बसों में अत्याधिक ऊष्मा उत्पन्न होने से भी टायरों की आयु प्रभावित होती है। यह उत्तर उचित नहीं है क्योंकि निगम ने ट्रैफिक और सड़कों की स्थिति को ध्यान में रखते हुए मानक निर्धारित किए हैं।

(ii) **फिटनेस प्रमाण पत्र के लिए वाहनों की डॉकिंग:** 2010-15 के दौरान 33 डिपो की कुल 3,729 बसें (35,502 बस दिनों के बराबर) मोटर वाहन निरीक्षण रिपोर्ट नहीं होने, सीएनजी लीकेज का चालान, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र (प्र.नि.प्र.प.) नहीं दिखाने, दोषपूर्ण ढाँचा निर्माण कार्य, अधिक धुआँ उत्सर्जन इत्यादि के कारण रुकी रही। इसके परिणामस्वरूप ₹ 11.86 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

#### 2.2.4.5 श्रमशक्ति लागत

(i) **श्रमशक्ति लागत में वृद्धि:** लागत का एक महत्वपूर्ण घटक श्रमशक्ति था, जिस पर व्यय 2014-15 में निगम के कुल व्यय का 26 प्रतिशत था। इसलिए, श्रमशक्ति का इष्टतम उपयोग और उसकी लागत पर नियंत्रण उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए जरूरी थे। 2010-15 के दौरान श्रमशक्ति का विवरण, इसकी लागत और उत्पादकता **अनुलग्नक 2.5** में दी गई है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि श्रमशक्ति लागत 2010-15 के दौरान प्रति संचालित प्रभावी कि.मी. पर ₹ 33.73 से बढ़कर ₹ 46.31 हो गई, और यह ₹ 11.45 से ₹ 13.83 की अखिल भारत के औसत की तुलना में वृद्धयात्मक था। प्रति दिन प्रति व्यक्ति श्रमशक्ति उत्पादकता 2010-15 के दौरान 19.08 और 25.37 कि.मी. के बीच थी, जिसकी तुलना में अखिल भारतीय औसत 52.72 से 59.15 कि.मी. थी। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि:

- रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को अनावश्यक और बेकार पदों को समाप्त करने और उन्हें जरूरी घटकों में समेकित करने के निर्देश दिये (जून 2012) और लागत कम करने के लिए कार्मिक नीति बनाने को कहा। ड्राफ्ट कार्मिक नीति को फरवरी 2016 में भी अन्तिम रूप दिया जाना बाकी था।
- निगम ने 2011-15 के दौरान संविदा आधार पर 1,350 चालकों और 3,474 संचालकों को नियुक्त किया जबकि 31 मार्च 2011 तक इन संवर्गों में क्रमशः 710 और 952 अतिरिक्त स्टाफ था। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि चालकों और संचालकों की श्रेणियों में अनुपस्थिति के कारण उन्होंने चालकों और संचालकों की कमी के चलते निगम की बसें रुकी न रह जाएँ, यह सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त स्टाफ लगाया। यह उत्तर उचित नहीं है क्योंकि अनुपस्थिति एक नियंत्रण योग्य कारक है। आगे, अतिरिक्त स्टाफ को लगाने के बावजूद भी स्टाफ की कमी से 2010-15 के दौरान 1225.55 लाख कि.मी. छूट गए।
- मरम्मत व रखरखाव शाखा में 1,632 स्टाफ एलएफ बसों की मरम्मत और रखरखाव को आउटसोर्स किए जाने के कारण अतिरिक्त हो गए। इस अतिरिक्त श्रमशक्ति का उपयोग असम्बन्धित क्षेत्रों जैसे कि प्रशासन और ट्रेफिक में किया जा रहा था जिससे उनकी कुशलता का कम उपयोग हो रहा था। निगम ने 2010-15 के दौरान मरम्मत और रखरखाव की गृह क्षमता के विकास के विषय में कभी भी विचार नहीं किया और केवल मई 2015 में ही 50 प्रतिशत नई बसों के लिए गृह मरम्मत व रखरखाव सुविधाओं हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया।

(ii) **रा.रा.क्षे.दि.स. के अन्य विभागों में स्टाफ की तैनाती:** निगम 1997 से ही अपने अतिरिक्त स्टाफ को प.वि., राज्य परिवहन प्राधिकरण (रा.प.प्रा.) और रा.रा.क्षे.दि.स. के

सामान्य प्रशासन विभागों में लगा रहा था, जिसका कारण अभिलेखों में दर्ज नहीं किया गया। निगम के बार-बार आग्रह करने के बावजूद स्टाफ उधार लेने वाले विभागों ने यह दलील देते हुए विपथित स्टाफ के वेतन व भत्ते की प्रतिपूर्ति नहीं की कि इसकी आधारभूत नियम व पूरक नियमावली के अंतर्गत प्रतिपूर्ति नहीं की गई। यद्यपि कुछ स्टाफ को वापिस बुला लिया गया, फिर भी जुलाई 2012 में 275 स्टाफ की तुलना में मार्च 2015 में 143 कर्मचारी अन्य विभागों में कार्यरत थे। विपथित स्टाफ का वेतन और भत्ता जिसकी प्रतिपूर्ति नहीं की गई, संचित होकर दिसंबर 2014 तक ₹ 57.40 करोड़ हो गए थे।

## 2.2.5 वित्तीय प्रबंधन

**2.2.5.1** निगम अपनी स्थापना के समय से ही लगातार घाटा अर्जित कर रहा है। अपनी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए निगम रा.रा.क्षे.दि.स. के सब्याज अर्थोपाय ऋणों पर निर्भर था। 31 मार्च 2011 तक रा.रा.क्षे.दि.स. ने ₹ 11,164.84 करोड़ (वेतन के लिए ₹ 4,009.06 करोड़ और ₹ 7,155.78 करोड़ भुगतान योग्य ब्याज के समायोजन के रूप में) जारी किये। 2012-15 के दौरान रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम के संचालन घाटे की पूर्ति के लिए सब्याज अर्थोपाय ऋण के बजाय सहायता अनुदान के रूप में ₹ 3,164 करोड़ जारी किये। लेखापरीक्षा में पाया गया कि हालाँकि निगम को ₹ 3,164 करोड़ (42 प्रतिशत) की वित्तीय सहायता दी गई लेकिन इसने घाटों को कम करने के लिए अपनी कार्यक्षमता में सुधार करने के पर्याप्त उपाय नहीं किए और संचालन के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. की निधियों पर आश्रित रहा।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि उच्च निवेश लागत और अन्य समानान्तर परिवहन सेवाओं के कारण इसके राजस्व पर असर पड़ा। सत्य यह है कि कार्यक्षमता को सुधारा नहीं गया और सरकारी निधियों पर निर्भरता कम करने के लिए निगम ने गैर-ट्रैफिक राजस्व को बढ़ाने के नए क्षेत्रों को नहीं तलाशा।

**2.2.5.2** निगम ने अनुपयोगित इक्विटी पूंजी और योजनागत निधियों को बैंकों में सावधि जमा के रूप में रखा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 31 मार्च 2015 तक अव्ययित इक्विटी पूंजी और योजनागत निधियों (अभिलेखों के अनुसार ₹ 677.89 करोड़) और बैंक खातों में जमा रकम (₹ 387.81 करोड़ का निवेश) के बीच ₹ 290.08 करोड़ का भारी अंतर था। लेखापरीक्षा ने पाया कि बसों की खरीद के प्रयोजन हेतु विनिर्दिष्ट इक्विटी पूंजी निधि में से वेतन संवितरण के लिए 2010 एवं 2012 में क्रमशः ₹ 40 करोड़ और ₹ 50 करोड़ हस्तांतरित किए गए। आगे, निगम ने इक्विटी पूंजी निधि और योजनागत ऋण निधि से प्राप्त ब्याज से एक समग्र निधि बनाई, (सितम्बर 2001) और इससे प्राप्त राशि का उपयोग विशेष परियोजनाओं, आर एण्ड डी प्रचार आधारित और तकनीकी परियोजनाओं इत्यादि के अर्थ प्रबंध में किया जाना था। तथापि निगम ने वेतन और फर्नीचर एवं फिक्सचर, सहायक वाहनों, कम्प्यूटर के क्रय पर 2003-10 और 2010-15 के बीच क्रमशः ₹ 20.57 करोड़ और ₹ 20.08 करोड़ खर्च किए, जो समग्र निधि के उपयोग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन था।



प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि वेतन संवितरण में हस्तांतरित राशि कर्मचारियों के रोष को टालने हेतु की गई जिसकी पूंजीगत निधि में पूर्ति सरकार से धनराशि प्राप्ति के पश्चात् कर दी गई। समग्र निधि के उपयोग के सम्बन्ध में यह कहा कि सक्षम अधिकारी का अनुमोदन प्राप्त किया गया था। तथ्य वही है कि निगम ने समग्र निधि के उपयोग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करके निधियों का विचलन किया।

### 2.2.5.3 गैर-प्रचालन राजस्व

निगम की गैर प्रचालन आय<sup>44</sup> जो वर्ष 2010-11 में ₹ 116.64 करोड़ थी जो मात्र 0.90 प्रतिशत बढ़कर वर्ष 2014-15 में ₹ 117.70 करोड़ हुई। लेखापरीक्षा में पाया कि गैर-प्रचालन आय में बढ़ोतरी न होने की वजह समन्वित शुल्क<sup>45</sup> (जून 2011) का स्थानांतरण एवं निगम के आधीन बस क्यू शैल्टरों (बी.क्यू.एस) एवं टाईम कीपिंग बूथ (टी.के.बी.) के कुछ हिस्सों (अगस्त 2012) (उसके विज्ञापन अधिकारों के स्थानांतरण को सम्मिलित करते हुये) के रखरखाव को एक अन्य सार्वजनिक उपक्रम- दिल्ली परिवहन अवसंचरना विकास निगम (दि.प.अ.वि.नि.) को सौंप देना था जो कि इससे पहले निगम की आय के साधन थे।

निगम के पास मार्च 2015 तक दिल्ली के प्रमुख स्थानों पर डिपो, टर्मिनल और वर्कशाप बनाने के लिए 87 स्थल थे। इनमें से 10 परिसंपत्तियाँ खाली पड़ी थीं (अनुलग्नक 2.6)। मार्च 2009 को समाप्त वर्ष की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (सिविल एवं वाणिज्यिक) के पैरा 5.2 में रियल एस्टेट के गहन उपयोग तथा विज्ञापन नीति को प्रवाही बनाने की सिफारिशों के बावजूद निगम ने अपनी गैर-प्रचालन आय को बढ़ाने की सम्भावनाओं की खोज नहीं की जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

(i) **यूनीपोल के लिए विज्ञापन संविदा सौंपने में देरी:** निगम ने, प्रत्येक डिपो में चार यूनीपोल की स्थापना कर विज्ञापनों के प्रदर्शन हेतु 10 बस डिपो में स्थानों को चिह्नित किया (अप्रैल 2009) और प्रत्येक यूनीपोल के लिए ₹ 30,000 प्रतिमाह का रिजर्व लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया। नवम्बर 2009 में जारी की गई निविदाओं को योग्यता मानदण्डों में त्रुटि के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। बाद में, निगम ने अन्य स्थानों को चिह्नित करने का निर्देश दिया और स्वयं ही यूनीपोल निर्माण करने व स्थापना का निर्णय लिया (जुलाई 2011) लेकिन इस पर अप्रैल 2014 तक कोई प्रगति नहीं हुई।

बाद में निगम ने 17 अन्य स्थानों को चिह्नित किया तथा कुल 27 स्थानों में से पहले से चिह्नित 10 स्थानों के लिए निविदा मंगवाई (मई 2014) और ₹ 28,775 प्रतिमाह प्रति यूनीपोल के अनुसार तीन वर्ष के लिए ठेका दिया (अक्तूबर 2014)। बाद में चिह्नित 17 स्थानों के लिए नवम्बर 2014 में बुलाई गई निविदा को नगर निगम (न.नि.) की अनुमति न मिलने के कारण अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका (फरवरी 2016)। न.नि. से अनुमति प्राप्त न करने के कारण इसने दिसम्बर 2009 से जून 2015 के बीच ₹ 14.90 करोड़ के राजस्व की उगाही के अवसर गँवा दिये।

<sup>44</sup>अप्रयुक्त पूंजी/पूंजीगत निधियों पर ब्याज आय, विज्ञापन प्रदर्शन संविदाओं का अधिनिर्णय, वाहन निर्माताओं पर लगाए गए हर्जाने, इत्यादि।

<sup>45</sup>प्राईवेट स्टेज कैरिज संचालकों से ₹ 10,000 प्रतिमाह और प्रति आरटीवी ₹ 2,400 प्रतिमाह।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि उत्तरी दिल्ली नगर निगम ने अनुमति दे दी है परन्तु दक्षिणी दिल्ली नगर निगम से अनुमति मिलनी बाकी है।

**(ii) बस क्यू शैल्टर (बी.क्यू.एस.)/टाइम कीपिंग बूथ (टी.के.बी.) के अनुपयुक्त रखरखाव के कारण घाटा:** निगम ने छः क्षेत्रों<sup>46</sup> में 612 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के विज्ञापन अधिकारों के ठेके (₹ 3,194 से ₹ 12,700 प्रति बी.क्यू.एस./टी.के.बी. लाइसेंस शुल्क के साथ अनुरक्षण व रखरखाव प्रभारों के रूप में ₹ 400 प्रतिमाह प्रति बी.क्यू.एस./टी.के.बी. की दर से) दो वर्ष की अवधि के लिए दिये (मार्च 2010), जिन्हें सितम्बर 2013 तक बढ़ा दिया गया। पश्चिमी क्षेत्र-1 का भी एक ठेका 66 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के लिए ₹ 8,460 प्रतिमाह प्रति बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के लाइसेंस शुल्क पर तीन वर्ष के लिए दिया गया (जनवरी 2013)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के विखण्डित और खराब स्थिति के कारण आरंभ में छः क्षेत्रों में 612 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के लिए सौंपे गए ठेके सितम्बर 2013 में संविदा की समाप्ति पर घटकर मात्र 425 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. ही रह गए, जबकि पश्चिम क्षेत्र-1 में 31 मार्च 2015 तक 44 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. ही रह गए। निगम ने संबंधित डिपो और ठेकेदारों की सूचना के आधार पर बी.क्यू.एस./टी.के.बी. की कम हुई संख्या पर लाइसेंस शुल्क पर छूट भी दी। ये सब करने में निगम को ₹ 3.55 करोड़ के सम्भाव्य राजस्व का घाटा हुआ।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि जब कभी भी बी.क्यू.एस./टी.के.बी. खराब पाये गए तो डिपो प्रबंधक निधियों एवं श्रमशक्ति की उपलब्धता के अनुसार इनकी मरम्मत करवा रहे थे। निगम ने चालू कार्य, टूट फूट से क्षति एवं चोरी इत्यादि को भी बी.क्यू.एस. कम होने के लिए उत्तरदायी ठहराया। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डिपो इसके लिए अभियान्त्रिकी विभाग को कह रहे थे किन्तु अभियान्त्रिकी विभाग बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के रखरखाव के लिए सम्बन्धित डिपो को जिम्मेदार ठहरा रहा था।

**(iii) एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन प्रदर्शित न किया जाना:** एक आन्तरिक समिति ने एक बस में 1.0206 व.मी. के कुल स्थान के लिए ₹ 2,000 प्रति बस प्रतिमाह के नियत मूल्य पर एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन सौंपने की सिफारिश की (नवम्बर 2009)। तथापि, निगम ने मार्च 2015 तक बस के अन्दर विज्ञापन अधिकार सौंपने पर विचार नहीं किया। अतः सरकारी विभागों से ₹ 8.72 करोड़ का अर्जित राजस्व को छोड़ कर एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन सौंपने में प्रबंधन की निष्क्रियता के कारण निगम ने अप्रैल 2010 से मार्च 2015 की अवधि के लिए ₹ 31.33 करोड़<sup>47</sup> के राजस्व को अर्जित करने का मौका गंवा दिया। यह मामला भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के प्रतिवेदन (सिविल व वाणिज्यिक) के पैरा 5.2.15 में भी प्रमुखता से दर्शाया गया, लेकिन इस मामले में मार्च 2015 तक निगम द्वारा एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन के लिए कोई विचार नहीं किया गया।

<sup>46</sup>सिविल लाईन-1, नरेला आर-1, रोहिणी-1, रोहिणी-II करोल बाग, शाहदरा एन।

<sup>47</sup>₹2000 प्रतिबस प्रतिमाह पर बिना कोई बढ़ोतरी करते हुए गणना की गई।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि आरक्षित मूल्य घटाने के बावजूद भी रिअर विंड स्क्रीन विज्ञापन के लिए टेन्डर अप्रतिक्रियाशील रहे। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निगम ने बसों की विंड स्क्रीन पर विज्ञापन के लिए ही अभिक्रम किया जो कि पहले ही न्यायालय द्वारा अप्रैल 2012 में प्रतिबन्धित कर दिया गया था परन्तु बसों के भीतर विज्ञापन के लिए कोई कार्यवाही नहीं की।

**(iv) एल.एफ. बसों के ढाँचा आवरण पर विज्ञापनों का प्रदर्शन:** नि.बो. द्वारा निगम को अपने गैर-ट्रैफिक राजस्व को बढ़ाने का निर्देश (अक्तूबर 2012) देने के बावजूद निगम ने एक वर्ष से अधिक समय बीत जाने के पश्चात् बसों के पूर्ण ढाँचा आवरण (पिछले भाग के शीशे को छोड़कर) पर विज्ञापनों के बारे में विचार करने के लिए एक समिति गठित की (मार्च 2014) जिसने प्रति बस 262.99 से 297.87 व.फू. के क्षेत्र के लिए ₹ 1.92 लाख से ₹ 2.18 लाख प्रति बस प्रतिमाह नियत मूल्य की सिफारिश की। निगम ने पाँच डिपो की 530 बसों के लिए निविदाएँ आमंत्रित की (नवम्बर 2014)। सार्वजनिक वाहनों पर विज्ञापन पर सरकारी नीति में परिवर्तन<sup>48</sup> (दिसम्बर 2014) के कारण निविदाओं में संशोधन की आवश्यकता हुई अतः बोली खुलने की तिथि आगे बढ़ा दी गई। तकनीकी बोली को अंततः खोला गया (फरवरी 2015) पाँच में से दो खेप के लिए मै. प्राईम टाईम कम्यूनिकेशंस की एकल बोली ₹ 1,501 व ₹ 1,555 प्रति बस प्रति माह की प्राप्त हुई। नगर निगम से अनुमति लम्बित होने के कारण ठेका अभी दिया जाना शेष था (फरवरी 2016)। इस प्रकार निर्णय में देरी के साथ-साथ संविदा सौंपने में देरी के कारण निगम को 2010-15 के दौरान ₹ 30.06 करोड़<sup>49</sup> के सम्भाव्य राजस्व के अर्जन से वंचित रहना पड़ा।

**(v) बस डिपो/टर्मिनलों का वाणिज्यिक प्रयोग के लिए दोहन न किया जाना** भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के प्रतिवेदन (सिविल व वाणिज्यिक) के पैराग्राफ 5.2.15 में दिए गए लेखापरीक्षा कथन 'वाणिज्यिक स्थलों का दोहन न किया जाना' को ध्यान में रखते हुए निगम ने छः डिपो/टर्मिनल बजट श्रेणी के होटल, बहुस्तरीय पार्किंग और खुदरा विपणन केंद्रों को निर्माण करने के लिए चिन्हित किया। तथापि अगस्त 2015 तक दि.प.प.वि.नि. के साथ स.ज्ञा. पर हस्ताक्षर (सितम्बर 2013) और दि.प.प. वि.नि. द्वारा कार्यवाही परामर्शदाता की नियुक्ति (जनवरी 2014) के अलावा कोई महत्वपूर्ण प्रगति दिखाई नहीं दी। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम दि.प.प.वि.नि. से कथित कार्य वापिस लेने की प्रक्रिया में है।

अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने और पार्किंग क्षमता बढ़ाने के लिए निगम ने आईपी डिपो में एक बहुमंजिला काम्प्लेक्स के निर्माण का अनुमोदन किया (दिसम्बर 2011)। फरवरी 2016 तक इस पर कोई प्रगति नहीं हुई।

<sup>48</sup>विज्ञापन मात्र बस के बाईं तरफ हो, और जिससे 75: से अधिक भाग ढँका न जाए। टाटा नान एसी और एसी के लिए कुल क्षेत्र (98.75 व.फी.) और ए.एल.एल. नान एसी (100.18 व.फी.) ए.एल.एल. एसी (102.80 व.फी.)।

<sup>49</sup>जुलाई 2015 में प्राप्त एकल निविदा में प्राप्त न्यूनतम मूल्य ₹ 1501 प्रतिबस प्रतिमाह के आधार पर उपलब्ध बसों के 92 प्रतिशत पर लाइसेंस शुल्क बिना बढ़ोतरी गणना किया गया। यद्यपि यह मार्च 2014 में कमेटी द्वारा अनुशंसित मूल्य ₹ 72093 प्रतिबस प्रतिमाह की तुलना में अत्यन्त कम था।

#### 2.2.5.4 अन्य मामले

##### (i) डिपो में पार्किंग स्थल के किराए की वसूली न होना

(क) लेखापरीक्षा में पाया गया कि निगम ने कोई लिखित करार किए बगैर जनवरी 2011 से अक्टूबर 2013 के बीच प.वि. को 1.59 लाख वर्ग मीटर का स्थान (आठ डिपो<sup>50</sup>, वर्कशाप, बस टर्मिनल) किराये पर क्लस्टर बसों की पार्किंग हेतु हस्तांतरित किया। निगम प.वि. को जनवरी 2011 से ही किराए<sup>51</sup> और जल प्रभारों के बिल जारी कर रहा था, लेकिन कोई भुगतान प्राप्त नहीं किया गया। 31 मार्च 2015 तक प्राप्त करने योग्य धनराशि संचित होकर ₹ 51.39 करोड़ हो गई थी।

(ख) निगम ने दिल्ली पर्यटन व परिवहन विकास निगम (दि.प.प.वि.नि.) को, लागत के आधार पर, आईपी डिपो पर 14 हॉप ऑन हॉप ऑफ बसों की पार्किंग और रखरखाव हेतु स्थान प्रदान किया (अगस्त 2010) लेकिन इसके लिए कोई लिखित करार नहीं किया। यद्यपि निगम नियमित रूप से किराया और जल प्रभारों के बिल दि.प.प.वि.नि. को भेज रहा था लेकिन जून 2015 तक कोई भुगतान राशि नहीं मिली जो संचित होकर ₹ 1.67 करोड़ हो गई थी (मई 2015)। लेखापरीक्षा ने देखा कि यह मामला कभी रा.रा.क्षे.दि.स. के सामने नहीं लाया गया जबकि यह सुविधा इसकी मध्यस्थता पर प्रदान की गई थी।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि दि.प.प.वि.नि. द्वारा बकायों का भुगतान न करने के कारण निगम ने अक्टूबर 2015 से इन बसों के लिए पार्किंग सुविधा को बंद कर दिया है। यह फिर भी सत्य है कि दि.प.नि. लिखित समझौता न होने की स्थिति में किराया वसूली को लागू नहीं कर पाया।

##### (ii) विद्यालय बसों का संचालन

निगम रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा नवंबर 2009 में निर्धारित एस.एफ. बसें ₹ 40 प्रति कि.मी. की दर से, एलएफ अवातानुकूलित बसें ₹ 60 प्रति कि.मी. और एलएफ वातानुकूलित बसें ₹ 75 प्रति कि.मी. की दर से विद्यालयों को बसें, प्रदान कर रहा था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2010-15 के दौरान ₹ 49.79 प्रति कि.मी. और ₹ 74.09 प्रति कि.मी. कार्यशील लागत के विरुद्ध विद्यालय बस सेवाओं से प्राप्त औसत राजस्व ₹ 43.65 प्रति कि.मी. और ₹ 51.90 प्रति कि.मी. के बीच था, जिससे ₹ 46.11 करोड़ का कार्यशील घाटा हुआ।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि विद्यालय परिचालन के बाद ये बसें सामान्य रूटों पर तैनात की जाती हैं। उत्तर स्वीकार्य नहीं है जैसा कि लेखापरीक्षा ने प्रति कि.मी. परिचालित कार्यशील घाटा इंगित किया है और न कि प्रतिदिन प्रति बस घाटा और यह निगम के लिए लाजिमी था कि ऐसी सेवाओं के लिए कम से कम परिचालन खर्चों की वसूली सुनिश्चित करे।

<sup>50</sup>मिलेनियम पार्क, कंझावाला, बीबीएम-II, दिलशाद गार्डन, राजघाट, कैर, सीडब्ल्यूएस-II ओखला, पंजाबी बाग।

<sup>51</sup>लो.नि.वि. द्वारा दरों के निर्धारण के अभाव में निगम ने मासिक किराया प्रभार उन दरों पर लगाया जिसपर दिल्ली नगर निगम (दि.न.नि.) परिवहन विभाग से सुनहरी नाला, कुशक नाला इत्यादि के लिए किराया प्रभार ले रहा था।

### 2.2.6 आंतरिक नियंत्रण प्रणाली

प्रभावशाली आंतरिक नियंत्रण प्रणाली एक निकाय के भीतर एक एकीकृत प्रक्रिया है जो निगम में हानि के प्रति निकाय के संसाधनों की मितव्यता, दक्षता एवं प्रभावी संचालन तथा पर्याप्त सुरक्षा का उचित आश्वासन प्रदान करती है। प्रबंधन सूचना प्रणाली लक्ष्यों की प्राप्ति पर सूचना प्रदान करने और प्रणालीगत कमियों को दूर करने का कार्य करती है। निगम के आंतरिक नियंत्रण प्रणाली के मूल्यांकन ने दर्शाया कि:

- डिपोवार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए जिसके कारण प्रबंधन परिचालन निष्पादन, बेड़े का उपयोग, वाहन एवं श्रमशक्ति उत्पादकता की दक्षता पूर्वक निगरानी करने में समर्थ नहीं था;
- आंतरिक नियंत्रण प्रणाली और वित्तीय सूचना प्रणाली की तिमाही समीक्षा के लिए प्रधान सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे.दि.स. की अध्यक्षता में एक लेखापरीक्षा समिति का पुनर्गठन किया गया (अक्टूबर 2009)। यद्यपि, समिति की बैठक 2010-15 में मात्र तीन बार हुई जिससे इसके पुनर्गठन का उद्देश्य निष्फल हो गया; तथा
- मासिक संचालनात्मक आंकड़ों की बोर्ड स्तर पर चर्चा नहीं हुई, परिणामस्वरूप निगम का नि.बो. कमजोर क्षेत्रों का संज्ञान लेने एवं सुधारात्मक कदम उठाने में विफल रहा।

#### 2.2.6.1 आंतरिक लेखापरीक्षा

निगम की एक आन्तरिक लेखापरीक्षा शाखा है जो मुख्य प्रबंधक (वित्त) को रिपोर्ट करती है जिसने स्वयं को स्थापना मामलों तक सीमित रखा। परिचालन और वित्तीय मामलों की लेखापरीक्षा चार्टर्ड अकाउण्टेंट (सीए) की एक फर्म को सौंपी गई थी जो अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट को सी.एम.डी. को प्रस्तुत करती है। आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा अनुपालना हेतु इन रिपोर्टों को देखता है।

सितम्बर 2015 तक, स्थापना मामलों से संबंधित 4,397 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ अनुपालना हेतु बाकी थी जो निगम के द्वारा कमजोर अनुवर्ती कार्यवाही को दर्शाता है। रिपोर्ट की अवधि के दौरान चार्टर्ड अकाउण्टेंट फर्म ने 2011-14 की अवधि की लेखापरीक्षा की। लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के बकाया अभ्युक्तियों की समेकित स्थिति निगम द्वारा तैयार नहीं की जा रही थी, इसलिए लेखापरीक्षा में सीए लेखापरीक्षा से संबंधित बकाया अभियुक्तियों की संख्या का आंकलन नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, आंतरिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट बोर्ड के अवलोकन एवं कार्यवाही के लिए प्रस्तुत नहीं की जा रही थी।

लेखापरीक्षा निदेशालय, रा.रा.क्षे.दि.स. ने 2010-15 के दौरान निगम की कोई लेखापरीक्षा आयोजित नहीं की।

#### 2.2.7 निष्कर्ष

निगम का बेड़ा उपयोग और वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय औसत की तुलना में कम थे। भारत सरकार के शहरी बस सुरक्षा दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत आवश्यक सहूलतों का बसों में लगाया जाना बाकी था। छोड़े गए निर्धारित कि.मी. और खराबियों की उच्च दर के कारण इसके राजस्व का नुकसान हुआ। निगम अपना बेड़ा बढ़ाने में नाकाम रहा और

इसकी रखरखाव की लागत ज्यादा थी। यह अपने साधनों को बढ़ाने के लिए गैर-ट्रैफिक वित्तीय स्रोतों का उपयोग करने में विफल रहा। आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली कमजोर थी।

### 2.2.8 सिफारिशें

सरकार निगम को निम्न पर विचार करने के लिए निर्देश दे सकती है:

- i. बेड़ा उपयोग और वाहन उत्पादकता बढ़ाने के लिए;
- ii. सुरक्षा और परिचालन कार्यकुशलता में सुधार करने के लिए जीपीएस आधारित स्वचालित वाहन स्थाननिर्धारण प्रणाली, स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली और सीसीटीवी प्रणालियाँ लगाने एवं चालू करने के लिए;
- iii. समय पर बसों की खरीद से अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों को बदलने और रखरखाव की कार्य विधियाँ और कामों में सुधार के लिए;
- iv. राजस्व अर्जित करने के लिए गैर-ट्रैफिक स्रोतों को खोजने के लिए, और
- v. आन्तरिक नियंत्रण को मजबूत करने के लिए।

**पावर विभाग**

**इन्द्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड**

**2.3 आयकर के ज्यादा भुगतान के कारण निधियों का अवरोध**

**कर की स्व-निर्धारण गणना के समय मैट क्रेडिट का लाभ नहीं लेने के कारण ज्यादा आयकर जमा किया गया जिसके कारण ₹ 8.10 करोड़ की निधि का अवरोधन और फलस्वरूप ₹ 0.95 करोड़ ब्याज का भार।**

आयकर अधिनियम का अनुच्छेद 115 जेएए प्रदान करता है कि अगले दस वर्षों के दौरान मिनिमम अल्टरनेट टैक्स (मैट) क्रेडिट को नियमित देय कर के मुकाबले निर्धारित किया जा सकता है।

इन्द्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (कंपनी) ने ₹ 121.97 करोड़ आयकर का भुगतान कर निर्धारण वर्ष 2012-13 के लिए किया। उस समय कंपनी के पास कर निर्धारण वर्ष 2010-11 का ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट था। जबकि कंपनी ने कर निर्धारण वर्ष 2012-13 का आयकर भुगतान करते समय उपलब्ध मैट क्रेडिट का लाभ नहीं लिया। तत्पश्चात, सितम्बर 2012 में आयकर विवरणी भरते समय कंपनी ने ₹ 8.10<sup>52</sup> करोड़ के ज्यादा भुगतान हुए आयकर की वापसी का दावा किया जिसमें ₹ 7.55 करोड़ का मैट क्रेडिट शामिल था। हालांकि, आयकर विभाग (आईटी विभाग) ने दावा की गई आयकर वापसी को, कर निर्धारण वर्ष 2010-11 की मांग के अनुरूप ₹ 8.02 करोड़ को समायोजित (अगस्त 2013) कर दिया। वर्ष 2012-13 के लिए कर निर्धारण आदेश फरवरी 2015 में पारित हुआ था।

करों के स्व-निर्धारण के समय उपलब्ध ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट का लाभ न लेने के कारण कंपनी को ₹ 43.13 करोड़ के बदले ₹ 51.23 करोड़ का आयकर भुगतान करना पड़ा। अतः ₹ 8.10 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ जिसकी वजह से कंपनी को (अगस्त 2013 तक) ₹ 0.95<sup>53</sup> करोड़ का ब्याज भार भी उठाना पड़ा, जोकि अपनी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए ऋण निधि तक था।

प्रबंधन ने (जुलाई 2013) यह स्वीकार किया कि से ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट के लाभ को नहीं लिया जा सका। यह मामला सरकार को (जुलाई 2013/अगस्त 2015) को भेज दिया गया था, उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2016)।

<sup>52</sup>मैट क्रेडिट ₹ 755.36 लाख (+) उस पर व्याज ₹ 67.20 लाख (+) स्रोत पर कर कटौती ₹ 6.35 लाख (-) अधिक कर भुगतान ₹ 19.16 लाख या 8.10 करोड़।

<sup>53</sup>अगस्त 2012 से जनवरी 2013 तक 11 प्रतिशत की दर से और फरवरी 2013 से अगस्त 2013 तक 10.7 प्रतिशत की दर से।

## दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड

### 2.4 परिहार्य ब्याज देयता

**कंपनी ने ₹ 3.54 करोड़ के रूप में मिनिमम अल्टरनेट टैक्स के देरी से भुगतान के कारण, ब्याज के रूप में ₹ 0.46 करोड़ मूल्य की अतिरिक्त देयता वहन की।**

आयकर अधिनियम, 1961 (अधिनियम) की धारा 115जेबी के अनुसार जहाँ भी निर्धारिती कंपनी है, इस अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित कुल आय पर देय आयकर, अप्रैल 2010 के प्रथम दिन पर या उसके बाद प्रारम्भ होने वाले किसी भी कर निर्धारण वर्ष के पिछले वर्ष के संदर्भ में यदि बुक प्रोफिट के 15 प्रतिशत से कम हो तो यह बुक प्रोफिट कर दाता की कुल आय मान लिया जाएगा और करदाता द्वारा ऐसी कुल आय पर देय कर 15 प्रतिशत की दर से मिनिमम अल्टरनेट टैक्स (मैट) के रूप में आयकर की रकम होगी।

दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड (कंपनी) ने वर्ष 2009-10 की बैलेन्स सीट के अनुसार ₹ 59.39 करोड़ का निवल लाभ तथा ₹ 20.87 करोड़ का बुक प्रोफिट कमाया। पिछले सालों में कंपनी की संचित हानि को देखते हुए कंपनी की कर देयता शून्य होनी थी। हालाँकि कंपनी का वर्ष 2009-10 में ₹ 20.87 करोड़ का बुक प्रोफिट था तो अधिनियम की धारा 115जेबी के प्रावधानों के अनुसार कंपनी को बुक प्रोफिट पर 15 प्रतिशत की दर से मैट, अधिभार और उपकर को शामिल करते हुए पिछले साल 2009-10 में कुल ₹ 3.54 करोड़ का भुगतान करना था। लेकिन कंपनी ने अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित समय अर्थात् जून, सितम्बर, दिसम्बर और मार्च की 15 तारीख तक यह जमा नहीं किया और इसलिए अधिनियम की धारा 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत उस पर ब्याज भुगतान की दायी हुई। जब लेखापरीक्षा के द्वारा कंपनी को (मई 2013) और सरकार को (सितम्बर 2013) यह बताया गया, तब कंपनी ने अपनी मैट देयता ₹ 3.54 करोड़ के साथ ब्याज के रूप में ₹ 2.02 करोड़ का भुगतान अनुच्छेद 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत जुलाई 2014 में किया। इस प्रकार ₹ 3.54 करोड़ का मैट देर से जमा करने पर आयकर अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन के फलस्वरूप ब्याज के रूप में ₹ 2.02 करोड़ की परिहार्य देयता हुई।

प्रबंधन ने (नवम्बर 2014), सरकार से पृष्ठांकित (जनवरी 2015/दिसम्बर 2015) उत्तर में कहा कि मैट के भुगतान नहीं करने का विचार तत्कालीन प्रबन्धन द्वारा लिया गया था। उन्होंने बताया कि आयकर विभाग ने भी इसकी आयकर रिटर्न पर कोई आपत्ति नहीं की जिसको बिना किसी आपत्ति के स्वीकार कर लिया था और अभिप्राप्त सलाह के बाद पिछले वर्ष 2009-10 के मैट का भुगतान आयकर विभाग को कर दिया गया। उन्होंने आगे दृढ़तापूर्वक कहा कि अधिनियम की शर्तों के अनुसार और केवल मैट के मूलधन पर ब्याज का भुगतान किया गया जबकि उपलब्ध निधि का निवेश करा गया तथा इस पर विभिन्न अवधियों के लिए ब्याज अर्जित किया तथा देरी के कारण इसमें ज्यादा मात्रात्मक विचलन/अधिक ब्याज का भुगतान नहीं होगा।

यह उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि कंपनी को अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार ₹ 20.87 करोड़ के बुक प्रोफिट अर्जित करने पर मैट जमा करना आवश्यक था। उनका तर्क कि आयकर विभाग भी आयकर रिटर्न पर चुनौती नहीं दे रहा था, इस तथ्य से अलग है क्योंकि वर्ष



2010-11 के लिए एक पक्षीय कर निर्धारण आदेश पारित करा गया था। आगे, निवेशित राशि पर अर्जित ब्याज (मैट देयताए नहीं जमा करने के कारण) और देरी से भुगतान करने के कारण ब्याज का अंतर ₹ 0.46 करोड़<sup>54</sup> की सीमा तक था।

## दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड

### 2.5 परिहार्य ब्याज देयता

**लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के परिणामस्वरूप ₹ 3.20 करोड़ के ब्याज के रूप में परिहार्य देयता उत्पन्न हुई।**

दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग विस्तृत (कंडक्ट आफ बिजनेस) विनियम 2001 (विनियम 2001) का विनियम 49 के अनुसार एक लाइसेंसी अपेक्षा करता है, जिसे कि बिजली आपूर्ति तथा वितरण का लाइसेंस प्राप्त है, से निर्धारित शुल्क का भुगतान लाइसेंस लेते समय तथा लाइसेंस की अवधि तक वार्षिक रूप से करेगा। बिजली अधिनियम, 2003 (अधिनियम, 2003) का उपबंध 14 कहता है कि स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटी (एस.टी.यू.) को वितरण लाइसेंसी समझा जायेगा तथा इस अधिनियम के अंतर्गत लाइसेंस प्राप्त करना जरूरी नहीं होगा। इसके अतिरिक्त सी.ई.आर.सी. नोटिफिकेशन नंबर एल-1/106/2012-सीईआरसी तिथि 30 मार्च 2012 के अनुसार लाइसेंस शुल्क के भुगतान में लाइसेंसी तथा मानित (डीम्ड) लाइसेंसी समान है।

दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग (डीईआरसी) ने दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड (कंपनी) को (28 मई 2003) दिल्ली क्षेत्र में बिजली की थोक आपूर्ति तथा वितरण के लिये लाइसेंस दिया। लाइसेंस के अनुच्छेद 12.2 तथा 12.3 के अनुसार विनियम 2001 के विनियम 49 की अनुसूची के अनुसार लाइसेंसी को प्रत्येक साल के 10 अप्रैल तक वार्षिक लाइसेंस शुल्क डीईआरसी को भुगतान करना था और यदि लाइसेंसी उचित समय पर शुल्क का भुगतान करने में असफल रहा तो लाइसेंसी बकाया देय पर 2 प्रतिशत प्रति माह ब्याज भुगतान करने के लिए दायी होगा।

दिल्ली विद्युत सुधार अधिनियम 2000 और उसके अन्तर्गत समय-समय पर बनाये गए नियमों की पारगमन अवधि के पूरा होने पर डीईआरसी ने आदेश दिया कि कंपनी 1 अप्रैल 2007 से कंपनी थोक आपूर्ति लाइसेंसी नहीं रही और इसका कार्य मात्र दिल्ली में बिजली का वितरण तथा चक्रण का रहेगा और सरकार के आदेशानुसार राज्य विद्युत भार प्रेषण केन्द्र के रूप जैसाकि ये स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटी को दी गई जिम्मेदारी तथा कार्य करेगी। इस प्रकार यह ₹ 50 लाख प्रति वर्ष लाइसेंस शुल्क भुगतान के लिए दायी थी।

कंपनी ने (4 अप्रैल 2007) डीईआरसी से सुझाव मांगा कि क्या मौजूदा लाइसेंस में जो रा.रा.क्षे. दिल्ली में थोक विद्युत आपूर्ति और संचार के लिए जारी किया गया था, मात्र बिजली संचार की गतिविधियों को सीमित करने के लिए, संशोधित करना आवश्यक है या नया लाइसेंस प्राप्त करना जरूरी है। कंपनी ने पूरी की जाने वाली औपचारिकताओं का विवरण भी मांगा जिसमें लाइसेंस शुल्क का भुगतान भी शामिल था। डीईआरसी ने सूचित किया (2 जुलाई 2009) कि बिजली की खरीदारी तथा थोक आपूर्ति के कार्य नीति निर्देश

<sup>54</sup>धारा 234बी और 234सी के अन्तर्गत ब्याज ₹ 2.02 करोड़ तथा ₹ 3.54 करोड़ पर कंपनी के रिकार्ड से ली गई एफडीआर की ब्याज दरों से अन्तर की गणना की गई।

की अवधि की समाप्ति पर विधिक रूप से अक्रियाशील हो गये। डीईआरसी से मिली इस स्पष्ट सलाह के बावजूद कंपनी ने 2007-08 से 2013-14 की अवधि के दौरान ₹ 3.50 करोड़ का लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया (₹ 50 लाख प्रति वर्ष सात वर्षों के लिए)। डीईआरसी ने बकाया वार्षिक लाइसेंस शुल्क के साथ लाइसेंस के अनुच्छेद 12.3 के अनुसार ब्याज की माँग (जुलाई 2013) की। कंपनी ने मात्र बकाया लाइसेंस शुल्क का भुगतान (15 जनवरी 2014) किया लेकिन ब्याज अदा नहीं किया और डीईआरसी से ब्याज माफी के लिए अनुरोध किया। डीईआरसी ने अनुरोध नहीं मानते हुये (सितम्बर 2014) डी.टी.एल. को ₹ 3.20 करोड़ के लगाये ब्याज के भुगतान के लिए माँग की। जैसाकि डीटीएल ने यह नहीं माना, डीईआरसी ने इस मामले को रा.रा.क्षे.दि.स. को प्रेषित किया (31 मार्च 2015) तथा अनुरोध किया कि कंपनी को शीघ्र देय राशि का भुगतान करने के लिए उचित निर्देश दिये जाये। उस पर सरकार का निर्णय प्रतिक्षित है (फरवरी 2016)।

इस प्रकार लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान करने के कारण इसमें ₹ 3.20 करोड़ के ब्याज की देयता उत्पन्न हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (सितम्बर 2015), जिसे सरकार द्वारा पृष्ठांकित किया गया है (दिसम्बर 2015), में बताया कि वे देरी से लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने के लिए, जैसा की डीईआरसी ने दावा किया है, उत्तरदायी नहीं थे। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विद्युत अधिनियम, 2003 की धारा 14 के अनुसार स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटी (इस मामले में डीटीएल) एक मानित लाइसेंसधारी है और लाइसेंस शुल्क और विलम्ब होने पर ब्याज के भुगतान हेतु उत्तरदायी है क्योंकि ये डीईआरसी के प्रति सांविधिक देयताएँ हैं।

## 2.6 ब्याज का परिहार्य भुगतान

**अग्रिम कर देयता के निर्धारण व उसके निपटान में असफलता, परिणामस्वरूप ब्याज के रूप में ₹ 8.62 करोड़ का परिहार्य व्यय।**

आयकर अधिनियम 1961 की धारा 210 में प्रावधान है कि प्रत्येक व्यक्ति जो धारा 208<sup>55</sup> के अन्तर्गत अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, निर्दिष्ट तिथि को या उससे पहले, अपनी वर्तमान आय पर अग्रिम कर का भुगतान करेगा जिसका आकलन धारा 209<sup>56</sup> के अन्तर्गत दिये गये तरीके से किया गया हो। धारा 234बी के अनुसार किसी भी वित्तीय वर्ष में यदि एक करदाता ऐसे अग्रिम कर का भुगतान करने में असफल हो जाता है या जहाँ करदाता द्वारा ऐसे भुगतान किया गया कर निर्धारित कर के 90 प्रतिशत से कम है तो करदाता प्रत्येक माह के लिए एक प्रतिशत की दर से सामान्य ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। धारा 234सी आगे बताती है कि जहाँ कंपनी जो कि धारा 208 के अन्तर्गत अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, ऐसे कर का भुगतान करने में असफल हो गई हो या कंपनी द्वारा जून, सितम्बर, और दिसम्बर की 15 तारीख को या इससे पहले भुगतान किया गया अग्रिम कर रिटर्नड आय पर देय कर के क्रमशः

<sup>55</sup>आयकर अधिनियम की धारा 208 के अन्तर्गत प्रत्येक करदाता वित्तीय वर्ष के दौरान अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए बाध्य है यदि उसकी अनुमानित कर देयता चालू वित्त वर्ष में ₹ 10000 या इससे ज्यादा है।

<sup>56</sup>अग्रिम कर का आकलन अधिनियम की धारा 209 के अन्तर्गत चालू वर्ष की अनुमानित आय से किया जाता है और यह प्रत्येक वित्त वर्ष में चार किस्तों में 15 जून (15 प्रतिशत तक अनुमानित ऐसी कर देयता), 15 सितम्बर (इस अनुमानित कर देयता के 45 प्रतिशत तक), 15 दिसम्बर (इस अनुमानित कर देयता के 75 प्रतिशत तक) और 15 मार्च को या इससे पहले (कर देयता का 100 प्रतिशत) देय है।

15 प्रतिशत, 45 प्रतिशत व 75 प्रतिशत से कम है तो कंपनी घट रही रकम पर तीन माह तक एक प्रतिशत प्रति माह की दर से साधारण ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी और जहाँ कंपनी द्वारा अपनी चालू आय पर भुगतान किया गया अग्रिम कर 15 मार्च या इससे पहले रिटर्नड आय पर देय कर से कम है, तो कंपनी घट रही रकम पर एक प्रतिशत की दर से साधारण ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया (जुलाई 2014) कि कंपनी ने कर निर्धारण वर्ष 2012-13 की अपनी आय पर अग्रिम कर जमा कराने में देरी के कारण रु. 8.62 करोड़ का ब्याज अदा किया। वित्तीय वर्ष 2011-12 की पहली तिमाही के लिए कंपनी ने अपनी अग्रिम कर देयता का कर निर्धारण किया परन्तु अनुगामी तिमाही के लिए कर निर्धारण नहीं किया। कंपनी ने सितम्बर 2012 में ₹ 201.14 करोड़ की अपनी कर देयता का निर्धारण किया और स्रोत पर हुई कर कटौती को ध्यान में रखते हुए, ₹ 78.00 करोड़ का बकाया कर तथा ₹ 8.62 करोड़ ब्याज धारा 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत, जो कि अधिनियम के अन्तर्गत अग्रिम कर जमा न कराये जाने के कारण वांछित था, जमा (सितम्बर 2012) किया।

प्रबंधन ने स्पष्ट किया (जुलाई 2014) कि बिजली वितरण कंपनियों (डिस्कॉम) के साथ संप्रेषण करारों में, यह अपने संप्रेषण व्यवसाय पर कोई भी आयकर देयता वसूल करने की हकदार थी और वह आयकर देयता ब्याज वाले ऋणों से पूरी होने वाली थी, और यह भी जोड़ा की किसी भी अवस्था में व्यावसायिक आय का अनुमान साल के अन्त में निर्धारित आय की तरह नहीं किया जा सकता है। प्रबंधन ने आयकर भुगतान देरी के कारण ब्याज भुगतान के ये विशेष कारण बतलाये (i) पिछली वर्ष की ₹ 320 करोड़ की आय के कारण वित्तीय वर्ष 2011-12 में ₹ 1005.33 करोड़ के लाभ में असामान्य वृद्धि (ii) ज्यादा परिसम्पत्तियों को पूँजी में परिणत किये जाने के असाधारण दावों (iii) आयकर देयता जमा कराने से पहले राय या स्पष्टीकरण को प्राप्त करने का निर्णय।

कंपनी का तर्क स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि अग्रिम आयकर की अदायगी में देरी के लिए अदा किया गया ब्याज डिस्कॉम से वसूली योग्य नहीं है, जैसा कि दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग (डीईआरसी) ने वित्त वर्ष 2009-10<sup>57</sup> के अपने टैरिफ आदेश में उल्लेखित किया था। इसके साथ ही, कंपनी का यह तर्क कि अपनी आयकर देयता की पूर्ति के लिए इसे ब्याज वाले ऋण लेना पड़ता, अपनी सांविधिक देयताओं की पूर्ति में विलंब करने का कोई कारण नहीं बनता। पिछले वर्ष की ₹ 320 करोड़ की आय के बारे में कंपनी को अगस्त 2011 से ही पता था जिसके कारण आयकर देयता उत्पन्न हुई और कंपनी को इसे संज्ञान में लेकर अपने अग्रिम आयकर का निर्धारण व भुगतान समय पर करना चाहिए था, और सितम्बर 2012 जब उसने राय प्राप्त करने और वित्त वर्ष की समाप्ति पर आयकर देयता का भुगतान किया, तक प्रतीक्षा नहीं करनी चाहिए थी।

इस प्रकार कंपनी को अग्रिम कर देयताओं में विलम्ब होने के कारण परिहार्य ब्याज ₹ 8.62 करोड़ का भुगतान करना पड़ा।

मामला कंपनी को (जुलाई 2015)/सरकार (सितम्बर 2015) को भेजा गया, जिसका जवाब अपेक्षित है (फरवरी 2016)।

<sup>57</sup>जैसा कि न.दि.पा.लि. के वित्त वर्ष 2007-08 के अंतिम समायोजित आकड़े और वि.व. 2009-10 के ए.आ.आर. पर डीईआरसी के आदेश में उल्लिखित है।

## 2.7 'राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में कारपोरेट गवर्नेंस'

रा.रा.क्षे.दि.स. के सा.क्षे.उ. के कारपोरेट गवर्नेंस में कंपनी अधिनियमों 1956 व 2013 के संदर्भ में कमियाँ थीं। निदेशक बोर्ड में स्वतन्त्र निदेशक नहीं थे, निदेशक बैठकों में नियमित रूप से उपस्थित नहीं हो रहे थे और न उन्होंने अन्य कम्पनियों में अपने निहित हितों के बारे में बताया। लेखापरीक्षा समितियाँ या तो गठित नहीं की गई थी या अधिनियम में परिकल्पित तरीके से कार्य नहीं कर रही थीं। कंपनियों ने समयानुसार विवरणियाँ जमा करने में और अपने वार्षिक लेखों को अंतिम रूप देने में चूक की।

'कारपोरेट गवर्नेंस' का अभिप्राय ऐसी प्रणाली से है जो एक कंपनी के परिचालन को निर्देशित व नियंत्रित करती है, जिससे पारदर्शिता और समय से वित्तीय रिपोर्टिंग सुनिश्चित हो सके। कंपनी अधिनियम, 1956 (1956 का अधिनियम) व कंपनी अधिनियम, 2013 (2013 का अधिनियम) में अच्छे कारपोरेट गवर्नेंस के लिए प्रावधान शामिल हैं।

इससे पहले मार्च 2005 और मार्च 2006 को समाप्त वर्षों के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. पर भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में दिल्ली के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (सा.क्षे.उ.) में कारपोरेट गवर्नेंस में दोषों को क्रमशः पैरा सं. 5.11 व पैरा सं. 5.12 द्वारा उजागर किया गया था। यह लेखापरीक्षा 2012-13 से 2014-15 की अवधि को लेते हुए 15 में से 10<sup>58</sup> सा.क्षे.उ. में की गई जिन्हे प्रदत्त पूंजी तथा परिचालन के पैमाने के आधार पर चुना गया। मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

### 2.7.1 निदेशक बोर्ड (नि.बो.)

कंपनी के प्रबंधन में कारपोरेट गवर्नेंस के सिद्धांतों के अनुपालन की जिम्मेदारी मुख्यतः कारपोरेट बोर्ड की होती है।

**2.7.1.1 निदेशक बोर्ड की संरचना:** 2013 के अधिनियम की धारा 149(4) के अनुसार ₹ 10 करोड़ या इससे अधिक की प्रदत्त पूंजी वाली या ₹ 100 करोड़ या इससे अधिक टर्नओवर या ₹ 50 करोड़ से अधिक के बकाया ऋण, ऋणपत्रों या जमाओं वाली एक सार्वजनिक कंपनी में कम से कम दो 'स्वतंत्र निदेशक' 31 मार्च 2015 तक नियुक्त किये जाने थे। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात<sup>59</sup> चयनित कंपनियों के नि.बो. में नवम्बर 2015 तक कोई स्वतंत्र निदेशक नहीं था।

अपने उत्तर में, जो सरकार द्वारा पृष्ठांकित हैं, डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि उन्होंने निदेशकों को नामांकित करने के लिए सरकार से निवेदन किया था जबकि डीटीआईडीसी और जीडीएल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया (जुलाई और अगस्त 2015)। डीएससीएफडीसी ने कहा

<sup>58</sup>(i) दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड (डीपीसीएल), (ii) दिल्ली अजा/अजजा/अपिव अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड (डीएससीएफडीसी), (iii) दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड (डीएससीएससी), (iv) दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (डीएसआईडीसी), (v) दिल्ली यातायात अवसंरचना विकास निगम (डीटीआईडीसी), (vi) दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड (डीटीएल), (vii) दिल्ली पर्यटन एवं परिवहन विकास निगम लिमिटेड (डीटीटीडीसी), (viii) जियोस्पेशियल दिल्ली लिमिटेड (जीडीएल), (ix) इंद्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (आईपीजीसीएल) और (x) प्रगति पावर कार्पोरेशन लिमिटेड (पीपीसीएल)।

<sup>59</sup>(डीपीसीएल, डीएससीएफडीसी, डीटीआईडीसी, डीटीएल, जीडीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल)।

(दिसम्बर 2015) कि रा.रा.क्षे.दि.स. ने इसके बोर्ड को जुलाई 2015 में पुनर्गठित किया जिसमें एनबीसीएफडीसी, एनएमएफडीसी और एनएचएफडीसी के प्रतिनिधि शामिल थे, जिनको स्वतन्त्र निदेशकों के तौर पर माना जा सकता है। प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नामांकित निदेशकों को अधिनियम के अन्तर्गत स्वतन्त्र निदेशक नहीं माना जा सकता।

### 2.7.1.2 निदेशक बोर्ड की बैठकों की आवृत्ति

1956 के अधिनियम की धारा 285 के अनुसार नि.बो. की बैठक तीन माह में कम से कम एक बार और प्रत्येक वर्ष में कम से कम चार बार होनी चाहिए। 2013 के अधिनियम की धारा 173 के अनुसार प्रत्येक कंपनी को प्रति वर्ष अपने नि.बो. की कम से कम चार बैठकें इस ढंग से करनी चाहिए कि दो बैठकों के बीच 120 दिनों से अधिक का अंतराल न हो। तथापि डीएससीएससी के नि.बो. की 2012-13 की पहली तिमाही में कोई बैठक नहीं हुई। डीटीआईडीसी में 2012-13 में नि.बो. की मात्र दो बैठकें हुईं और पहली व दूसरी तिमाही में कोई बैठक नहीं हुई। जीडीएल में 2012-15 के दौरान निदेशक बोर्ड (नि.बो.) की प्रत्येक वर्ष में मात्र तीन बैठकें हुईं। डीटीआईडीसी, जीडीएल और डीएससीएससी ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष को स्वीकार कर लिया (जुलाई से अक्टूबर 2015)।

### 2.7.1.3 निदेशक बोर्ड की बैठकों में उपस्थिति

यह महत्वपूर्ण है कि प्रत्येक निदेशक ज्ञान तथा कौशल को बाँटने के लिए नि.बो. की बैठकों में उपस्थित हो। यद्यपि चयनित कंपनियों के निदेशकों ने बैठकों में नियमित रूप से भाग नहीं लिया जैसा कि परिशिष्ट 2.7 से देखा जा सकता है। नि.बो. की बैठकों में उल्लेखनीय अनुपस्थिति थी। डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीटीडीसी तथा जीडीएल में (2012-13 के लिए); डीएससीएफडीसी, डीएसआईआईडीसी, डीटीएल, डीटीटीडीसी तथा जीडीएल में (2013-14 के लिए) और डीएससीएफडीसी, डीटीटीडीसी, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल में (2014-15 के लिए) – एक या दो निदेशक इन वर्षों में नि.बो. की किसी भी निर्धारित बैठक में उपस्थित नहीं हुए।

### 2.7.2 लेखापरीक्षा समिति की संरचना और पुनर्गठन

1956 के अधिनियम की धारा 292ए के अनुसार, प्रत्येक सार्वजनिक कंपनी जिसकी प्रदत्त पूंजी ₹ पाँच करोड़ से कम नहीं है, को एक लेखापरीक्षा समिति का गठन करना चाहिए। 2013 के अधिनियम की धाराएँ 177 और 177(3) भी यह निर्धारित करती हैं कि प्रत्येक लेखापरीक्षा समिति जो अधिनियम के शुरु होने से बिल्कुल पहले थी, को नया अधिनियम शुरु होने के एक साल के भीतर कम से कम तीन निदेशकों सहित, जिसमें बहुलता स्वतंत्र निदेशकों की हो, पुनर्गठित करना चाहिए। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- डीपीसीएल ने 2013-14 के दौरान कोई लेखापरीक्षा समिति गठित नहीं की और 2014-15 के दौरान स्वतंत्र निदेशकों की अपेक्षित संख्या सम्मिलित कर लेखापरीक्षा समिति के पुनर्गठन में असफल रही। अपने उत्तर में जो कि सरकार द्वारा पृष्ठांकित है, में डीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि ऐसी समिति अनिवार्य नहीं थी क्योंकि वित्त वर्ष 2013-14 के आरंभ में प्रदत्त पूंजी ₹ पाँच लाख थी, जो सितंबर 2013 में बढ़ा दी गई, लेकिन आश्चर्य कि लेखापरीक्षा समिति का पुनर्गठन स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति के बाद किया जाएगा।

- डीटीआईडीसी, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने अपनी लेखापरीक्षा समितियाँ पुनर्गठित नहीं की, जैसा कि 2013 के अधिनियम के अन्तर्गत अपेक्षित है। अपने उत्तर में जो कि सरकार द्वारा पृष्ठांकित है, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि लेखापरीक्षा समिति रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति के बाद पुनर्गठित की जाएगी। डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि उनकी लेखापरीक्षा समिति समय-समय पर आवश्यकतानुसार पुनर्गठित की गई। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा समिति 2013 के अधिनियम के अनुसार पुनर्गठित नहीं की गई।
- जीडीएल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (अगस्त 2015) और बताया कि स्वतंत्र निदेशकों की कमी के कारण वह अपनी लेखापरीक्षा समिति पुनर्गठित नहीं कर सकी।
- डीपीसीएल, डीटीएल, जीडीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल की लेखापरीक्षा समितियों में स्वतंत्र निदेशक नहीं थे। जीडीएल ने (अगस्त 2015) और सरकार ने डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल के लिए लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।

**2.7.2.1 लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की आवृत्ति:** लेखापरीक्षा जाँच में पता चला कि लेखापरीक्षा समितियाँ बैठक नियमित रूप से नहीं कर रही थी, जैसा कि नीचे बताया गया है:

- डीएससीएफडीसी में लेखा परीक्षा समिति ने कंपनी द्वारा प्रत्येक वर्ष हेतु निश्चित की गई छह बैठकों के विपरीत 2012-13 में मात्र दो बार और 2013-15 की अवधि के दौरान कोई भी बैठक नहीं की गई। डीएससीएफडीसी ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)। डीएसआईआईडीसी ने निर्णय लिया कि उनकी लेखापरीक्षा समिति की बैठक प्रत्येक तिमाही में एक बार होनी चाहिए। परन्तु 2012-13 की चौथी तिमाही, 2013-14 की पहली और तीसरी तिमाही और 2014-15 की पहली और चौथी तिमाही में कोई बैठक नहीं की गई। डीएसआईआईडीसी ने भावी अनुपालन के लिए नोट कर लिया (नवम्बर 2015)।
- डीटीआईडीसी ने लेखापरीक्षा समिति की बैठक के लिए कोई आवृत्ति तय नहीं की। 2012-13 के दौरान कोई बैठक नहीं हुई और 2013-14 में केवल एक ही बैठक हुई। अपने उत्तर में डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि एक छोटे पैमाने का संगठन होने के कारण लेखापरीक्षा समिति की बैठकें आवश्यकता के आधार पर हुईं। कंपनी प्रत्येक वर्ष में होने वाली लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की न्यूनतम आवृत्ति तय कर सकती है।
- डीटीटीडीसी ने तय किया था कि लेखापरीक्षा समिति की एक वर्ष में तीन बैठक होनी चाहिए। यद्यपि 2012-13 और 2014-15 के दौरान प्रत्येक वर्ष में मात्र दो बैठकें हुईं। सरकार ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (फरवरी 2016)।
- जीडीएल ने अपनी लेखापरीक्षा समिति बैठकों की आवृत्ति तय नहीं की थी और 2012-13 और 2014-15 के दौरान प्रत्येक वर्ष मात्र एक बैठक और 2013-14 के दौरान दो बैठकें की। कंपनी ने बताया (अगस्त 2015) कि उनकी लेखापरीक्षा समिति

की बैठकों उपयुक्त थी और इसका परिचालन अभी प्रारंभिक चरण में है। कंपनी प्रत्येक वर्ष में होने वाली लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की न्यूनतम आवृत्ति तय कर सकती है।

**2.7.2.2 लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में उपस्थिति:** 1956 के अधिनियम की धारा 292ए(5) कहती है कि लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में लेखापरीक्षक, आंतरिक लेखापरीक्षक, यदि कोई हो, और वित्त के प्रभारी निदेशक को उपस्थित होना होगा। यद्यपि, यह पाया गया कि ये प्रमुख प्राधिकारी नियमित रूप से लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में भाग नहीं ले रहे थे (**परिशिष्ट 2.8**)। यह देखा जा सकता है कि 2012-15 की अवधि के दौरान सभी प्रतिभागियों में से डीएससीएफडीसी और डीटीआईडीसी में उल्लेखनीय अनुपस्थिति थी।

डीएससीएससी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि चूंकि सांविधिक लेखापरीक्षक वार्षिक लेखों की लेखापरीक्षा करते हैं, वे केवल उन बैठकों में उपस्थित होते हैं जिसमें वार्षिक लेख लेखापरीक्षा समिति के समक्ष रखे जाते हैं। इसने आगे कहा कि चूंकि वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए आन्तरिक लेखापरीक्षक क्रमशः दिसम्बर 2012 तथा जनवरी 2014 में नियुक्त किये गये थे इसलिए उन्होंने अपनी नियुक्ति से पहले रखी गई बैठकों में भाग नहीं लिया। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 1956 के अधिनियम के अनुसार लेखापरीक्षक तथा आन्तरिक लेखापरीक्षक को लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में भाग लेना अनिवार्य है।

### 2.7.2.3 लेखापरीक्षा समितियों द्वारा आवण्टित मामलों की चर्चा न करना

1956 के अधिनियम की धारा 292ए(6) के अनुसार, लेखापरीक्षा समिति को निश्चित अवधि पर लेखापरीक्षकों के साथ आंतरिक नियंत्रण प्रणालियों, लेखापरीक्षा क्षेत्र पर चर्चा तथा बोर्ड को प्रस्तुत किए जाने से पूर्व वार्षिक वित्तीय विवरणों का पुनरीक्षण करना चाहिए। इसके अतिरिक्त 2013 के अधिनियम की धारा 177(4) के अनुसार लेखापरीक्षा समिति कंपनी के लेखापरीक्षकों की नियुक्ति एवं पारिश्रमिक की शर्तों की अनुशंसा, वित्तीय विवरणी, लेखापरीक्षकों के प्रतिवेदन की समीक्षा और आंतरिक वित्तीय नियंत्रणों का मूल्यांकन करेगी। यद्यपि लेखापरीक्षा समितियों ने इन सभी गतिविधियों की चर्चा नियमित रूप से नहीं की। कंपनी के क्रम में विवरण **परिशिष्ट 2.9** में दिये गये हैं।

- लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2005 के पैरा 5.12 पर कार्यवाही नोट में डीएससीएससी ने लेखापरीक्षा समिति द्वारा वित्तीय व जोखिम प्रबंधन नीतियों के पुनरीक्षण की समीक्षा करने का आश्वासन दिया था पर इसका पालन नहीं किया। कंपनी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि लेखापरीक्षा समिति ने सिवाय जालसाजी के सभी मामलों पर चर्चा की। उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूंकि चर्चा का ऐसा लेखा जोखा बैठकों के कार्यवृत्त में नहीं था।
- डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि आंतरिक नियंत्रण प्रणाली समिति को संक्षेप में बताई गई थी और आंतरिक प्रक्रिया का सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पालन किया जा रहा था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह बैठकों के कार्यवृत्तों से समर्थित नहीं है।

- लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2005 के पैरा 5.12 के कार्यवाही नोट में आईपीजीसीएल ने बताया कि बोर्ड ने यह निर्णय किया था कि लेखापरीक्षा समिति के अधिदेश में जालसाजी व जालसाजी जोखिम का पुनरीक्षण सम्मिलित किया जाएगा। यद्यपि लेखापरीक्षा अवधि के अंतर्गत लेखापरीक्षा समिति के संदर्भ की शर्तों के अनुसार स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं था। कंपनी द्वारा ₹ 0.85 करोड़ के रद्दी माल की जालसाजी का मामला पाया गया (2012-13), जो नीति के अपुनरीक्षण के कारण जोखिम और कमजोर आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को दर्शाता है।

### 2.7.3 वार्षिक आम सभा (एजीएम) में लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष की उपस्थिति

कंपनी 1956 के अधिनियम की धारा 292ए(10) के अनुसार लेखापरीक्षा समिति का अध्यक्ष लेखापरीक्षा से संबंधित मामलों पर कोई स्पष्टीकरण प्रदान करने हेतु कंपनी की वार्षिक आम सभा (एजीएम) में सम्मिलित होगा। यद्यपि लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि सम्बन्धित लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष 2013-14 के दौरान जीडीएल, 2014-15 के दौरान डीपीसीएल, डीटीटीडीसी और डीटीएल और 2013-15 के दौरान डीएससीएससी व डीएसआईआईडीसी की वार्षिक आम सभा में सम्मिलित नहीं हुए। डीएसआईआईडीसी और जीडीएल ने (नवम्बर और अगस्त 2015) और सरकार ने डीपीसीएल, डीटीटीडीसी और डीटीएल के लिए लेखापरीक्षा अभियुक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2015/ फरवरी 2016)। डीएससीएससी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि अध्यक्ष 2013-14 व 2014-15 की वार्षिक आम सभा में सम्मिलित हुए। उत्तर तथ्यों पर आधारित नहीं है क्योंकि कार्यवृत्त/लेखों से प्रकट था कि 2013-14 में हुई वार्षिक आम सभा में लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष सम्मिलित नहीं हुए थे।

### 2.7.4 कंपनी रजिस्ट्रार को कागजात फाइल करना

1956 के अधिनियम की धारा 220 के अनुसार 'बैलेंस शीट' और 'लाभ और हानि खाता' को वार्षिक आम सभा के समक्ष प्रस्तुत किए जाने की तिथि से 30 दिनों के भीतर कंपनी रजिस्ट्रार के कार्यालय में भेजना चाहिए। जहाँ कंपनी की वार्षिक आम सभा किसी वर्ष के लिए नहीं हुई है, इन्हें कंपनी रजिस्ट्रार कार्यालय में उस अंतिम दिन जिस पर या जब तक उस बैठक का आयोजन अपेक्षित था, से 30 दिन के भीतर भेजा जाना चाहिए।

यद्यपि आईपीजीसीएल, पीपीसीएल, डीपीसीएल, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीएल और डीटीटीडीसी ने 2012-14 के दौरान इन कागजातों को निर्धारित अवधि के भीतर जमा नहीं कराने पर ₹ 34,500 का हर्जाना दिया। इन्हें तीन से 312 दिन तक के विलंब के बाद जमा किया गया। डीएसआईआईडीसी, डीएससीएससी तथा डीटीटीडीसी (अगस्त से नवम्बर 2015) ने और डीपीसीएल, आईपीजीसीएल, पीपीसीएल व डीटीएल (नवम्बर 2015) के लिए सरकार ने लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को स्वीकार कर लिया।

### 2.7.5 निगमित सामाजिक उत्तरायित्व (सीएसआर)

2013 के अधिनियम की धारा 135(1) के अनुसार प्रत्येक कंपनी, जिसका निवल मूल्य ₹ 500 करोड़ या इससे अधिक है या टर्नओवर ₹ 1000 करोड़ या अधिक है या निवल लाभ एक वित्त वर्ष के लिए ₹ 5 करोड़ या अधिक है, को 31 मार्च 2015 तक बोर्ड की एक



निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व समिति (सी.एस.आर.सी.) का गठन करना अनिवार्य था। इसके अतिरिक्त धारा 135(3)(ए) यह निर्धारित करती है कि यह समिति बोर्ड को अनुशंसा कर एक निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व नीति (सी.एस.आर.सी.) का निर्माण करेगी। यद्यपि डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी और डीटीआईडीसी ने नि.सा.उ.नी. का निर्माण नहीं किया। डीटीएल ने सितम्बर 2015 में सी.एस.आर.सी. बनाई। डीएससीएफडीसी ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)। डीटीआईडीसी और डीएससीएससी ने कहा (जुलाई और अक्टूबर 2015) कि निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व नीति बन रही थी। आगे 2013 के अधिनियम की धारा 135(5) के अनुसार नि.बो. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कंपनी पिछले तीन वर्षों में अर्जित किए गए निवल लाभों का कम से कम दो प्रतिशत निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व नीति जैसे कि भुखमरी उन्मूलन, गरीबी, शिक्षा की प्रौन्नति और अन्य सामाजिक विषयों पर खर्च करें। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि 10 चुनी हुई कंपनियों में से छः कंपनियों ने अपनी सीएसआर पूरी नहीं की। रकमों का विवरण, जिसे इन कंपनियों को 2014-15 के दौरान अपनी सीएसआर को पूरा करने के लिए खर्च करना अपेक्षित था, परिशिष्ट 2.10 में दिया गया है।

इनके लेखों को देखते हुए, इन छः कंपनियों को 2014-15 के दौरान अपनी सीएसआर पूरा करने के लिए कुल ₹ 17.87 करोड़ खर्च करना अपेक्षित था, लेकिन कोई रकम खर्च नहीं की गई। डीएसआईआईडीसी और डीटीआईडीसी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर और जुलाई 2015)। आगे, अपने उत्तर में जो सरकार द्वारा पृष्ठांकित था, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने उत्तर दिया (नवम्बर 2015) कि बीआरपीएल<sup>60</sup> और बीवाईपीएल<sup>61</sup> द्वारा बकायों का भुगतान न किये जाने से हुए तीव्र वित्तीय संकट के कारण वे सीएसआर गतिविधियों पर खर्च नहीं कर पाये थे।

### 2.7.6 निदेशकों द्वारा सम्बद्धता अथवा हित का प्रकटन

2013 के अधिनियम की धारा 184 यह प्रावधान करती है कि प्रत्येक निदेशक को बोर्ड की पहली बैठक जिसमें वह सम्मिलित होता है और तत्पश्चात प्रत्येक वित्त वर्ष की पहली बैठक में, किसी कंपनी, निगमित निकायों, फर्मों या अन्य संघ में अपनी सम्बद्धता या उनमें अपने हितों को प्रकट करना होगा। यद्यपि डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीटीटीडीसी के निदेशकों ने 2014-15 के दौरान हुई बोर्ड की बैठकों में ऐसी सूचनाएँ प्रकट नहीं की। डीएससीएससी ने कहा (अक्टूबर 2015) कि निदेशकों ने निदेशक पहचान संख्या (नि.प.स.) और अन्य महत्वपूर्ण कागजात प्रस्तुत कर दिये जिन्हें हित के प्रकटन के तौर पर माना जा सकता है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रत्येक निदेशक को बोर्ड की पहली बैठक में जिसमें वह भाग लेता है अपना हित प्रकट करना चाहिए, ना कि किसी और अवसर पर। सरकार ने डीटीटीडीसी के लिए लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को भावी अनुपालना के लिए नोट किया (फरवरी 2016)।

<sup>60</sup>बीएसईएस राजधानी पावर लिमिटेड।

<sup>61</sup>बीएसईएस यमुना पावर लिमिटेड।

### 2.7.7 अन्य विषय

- (i) डीएससीएफडीसी में यह पाया गया कि:
- मार्च 2016 तक वार्षिक लेखे 2004-05 से लेकर बकाया थे।
  - 2012-15 की अवधि के दौरान कोई आंतरिक लेखापरीक्षा नहीं की गई। कंपनी ने इन वर्षों के लिए आंतरिक लेखापरीक्षकों की नियुक्ति नहीं की। डीएससीएफडीसी ने कहा (दिसम्बर 2015) कि आंतरिक लेखापरीक्षकों की नियुक्ति का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया।
  - इसके नि.बो. ने 25 सितंबर 2012 को हुई लेखापरीक्षा समिति की दूसरी बैठक के कार्यवृत्त पर न तो चर्चा की, न ही इसने मई 2015 तक वर्ष 2002-03 व 2003-04 के वित्तीय विवरणों पर नि.म.ले.प. की टिप्पणियों को अनुमोदित किया।
- (ii) डीटीआईडीसी के 2013-14 के वार्षिक लेखे बकाया थे। कंपनी ने बताया (जुलाई 2015) कि वार्षिक लेखे अपरिहार्य कारणों से बकाया है और उन्हें पूर्ण करने का प्रयास जारी है।

### 2.7.8 निष्कर्ष

सा.क्षे.उ. में कारपोरेट गर्वनेस दोषपूर्ण था। नि.बो. की जरूरी आवृत्ति के अनुसार बैठक नहीं हुई और स्वतन्त्र निदेशक निर्धारित संख्या से कम थे। निदेशक बैठकों में नियमित रूप से सम्मिलित नहीं हो रहे थे और उन्होंने अन्य कंपनियों और फर्मों में अपना हित प्रकट नहीं किया। लेखापरीक्षा समितियां गठित नहीं की गईं और कार्य नहीं कर रही थी जैसा कि अधिनियम में परिकल्पित किया गया था। यद्यपि संवैधानिक तौर पर कंपनियों को अपने शुद्ध लाभ के 2 प्रतिशत को खर्च करना जरूरी था, छः सा.क्षे.उ. ने निगमित सामाजिक उत्तरदायित्वों के लिए कोई रकम खर्च नहीं की।

उक्त बिन्दु दिल्ली सरकार को सितम्बर 2015 में सूचित किये गये थे, उनका उत्तर डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीआईडीसी और जीडीएल पर की गई अभियुक्तियों के लिए प्रतिक्षित था (मार्च 2016)।

## शहरी विकास विभाग

### 2.8 शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम की कार्य पद्धति

शाहजहानाबाद का पुनर्विकास करने के अधिदेश को पूर्ण करने के लिए शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम ने अपनी स्थापना के सात वर्ष बाद भी कोई योजना नहीं बनाई। यह एक भी परियोजना को वैचारिक और व्यवस्थित करने में असफल रहा और शाहजहानाबाद को पुनर्जीवित करने का उद्देश्य आज भी आरंभिक अवस्था में है। आरम्भ से ही ₹ 4.36 करोड़ का व्यय मुख्यता स्थापना पर हुआ।

रा.रा.क्षे.दि.स. ने अपने शहरी विकास विभाग के एक प्रस्ताव दिल्ली की वाल्ड सिटी (शाहजहानाबाद) के धरोहर स्थलों के संरक्षण एवं उन्नयन के कार्य की गतिशीलता बढ़ाने के लिए अनुमोदन (30 नवम्बर 2007) किया और एक स्पेशल परपज वहिकल (एसपीवी) का गठन किया। यह एसपीवी 'शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम' के नाम से नामित किया गया और 01 मई 2008 को कंपनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत सैक्शन 25 की कंपनी (कंपनी लाभ के लिए नहीं), के रूप में निगमित हुआ। कंपनी बनाने का प्रमुख उद्देश्य कटरों का विकास, हवेलियों और स्मारकों का संरक्षण, नागरिक सेवाओं का सुधार और बाजारों और जोखिमपूर्ण प्रकृति के व्यापार को इस क्षेत्र से स्थानांतरित करने की नीति का प्रतिपादन करना था।

अपना लक्ष्य प्राप्त करने में इसके द्वारा की गई गतिविधियों के मूल्यांकन हेतु लेखापरीक्षा के दौरान एस.आर.डी.सी के कार्य का मूल्यांकन किया गया। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगे के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

#### 2.8.1 अधिदेश और संगम ज्ञापन में विसंगति

कंपनी की स्थापना विशेष अधिदेश के साथ दिल्ली की वॉल्ड सिटी में विकास और संरक्षण के कार्य हेतु हुई थी। यद्यपि लेखापरीक्षा में देखा गया कि इसके संगम ज्ञापन (सं.ज्ञा.) में कंपनी ने अपने उद्देश्य दिल्ली के संपूर्ण रा.रा.क्षे. पर प्रभावी कर लिए थे।

#### अधिदेश के क्षेत्र से परे की गई गतिविधियाँ

- कंपनी ने पुरातत्व विभाग, रा.रा.क्षे. दिल्ली द्वारा स्थानान्तरित स्मारकों (दिसम्बर 2009) के संरक्षण और कुतुब की बॉवली (मार्च 2011) के पुनरुत्थान का बीड़ा उठाया। जबकि यह देखा गया कि कंपनी के निदेशक मण्डल ने विसंगति को पहचान कर कार्यों को बन्द कर दिया (सितम्बर 2011/जुलाई 2013) और अपनी गतिविधियों को वॉल्ड सिटी क्षेत्र में प्रथम चरण की गतिविधियों तक सीमित किया। उस समय जब यह निर्णय लिया गया तब तक कुतुब की बॉवली की सफाई पर ₹ 9.37 लाख संरक्षण नोट्स को बनाने पर ₹ 17.50 लाख तथा व्यय किए जा चुके थे। इस प्रकार यदि यह निर्णय समय पर इसके उद्देशित अधिदेश के साथ लिया गया होता तो ₹ 26.87 लाख के खर्च को बचाया जा सकता था।
- हेरिटेज सिटी का प्रदर्शन करना जैसा कि उसके अधिदेश का भाग था कंपनी ने हेरिटेज पदयात्रा और कार्यशालाए आयोजित की। कंपनी ने नामांकन आधार पर,

छमाही आधार पर ₹ 50000 के समेकित मासिक वेतन पर एक परामर्शदाता नियुक्त किया (फरवरी 2011)। जबकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि आधे से ज्यादा हेरिटेज पदयात्रा वॉल्ड सिटी से अलग क्षेत्रों में आयोजित हुई जिसमें हौज खास, मैहरोली शामिल था जबकि एस.आर.डी.सी. को अपनी गतिविधियों को अपने अधिशेषानुसार शाहजहानाबाद के भीतर ही सीमित रखना चाहिए था। कंपनी ने इन पर ₹ 27.10 लाख<sup>62</sup> व्यय किए।

### 2.8.2 व्यापक ढाँचे के निर्माण में देरी

प्रत्येक परियोजना में शाहजहानाबाद के संरक्षण व पुनर्विकास के अधिदेशाधीन उद्देश्य की प्राप्ति के लिए किये जाने वाले कार्य और स्थान का विस्तृत आंकलन तैयार किया जाना है। इस लिए एस.आर.डी.सी. को प्रत्येक परियोजना के लिए कार्यक्रम और योजना जो भी आवश्यक हो विविध हिस्सेदारों को आमन्त्रित करते हुए संरक्षण बजट और कार्यान्वयन प्रक्रिया के लिए व्यापक ढाँचा तैयार करना चाहिए था। अन्तर्विरोध की गतिविधियों से बचाव के लिए इसको इस क्षेत्र में अन्य नागरिक एजेंसियों जैसे: नगर निगम, लोक निर्माण विभाग (लो.नि.वि.), विद्युत, जल आपूर्ति आदि द्वारा किए जा रहे कार्यों का विवरण भी जुटाना चाहिए था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इसके गठन के सात वर्ष बीत जाने के बाद भी कंपनी किसी भी उद्देशित व्यापक योजना को अंतिम प्रारूप देने में समर्थ नहीं रही। यह भी देखा गया कि इसको दिए गए कुछ कार्य जैसे 'जामा मस्जिद के परिसर का पुनर्विकास' (दि.न. नि. से स्थानांतरित), 'चांदनी चौक का पुनर्विकास', जिसमें सभी बड़ी सड़कों के साथ-साथ भूमिगत सुविधाओं के लिए वाहिनी बनाने का कार्य भी शामिल थे, को टुकड़ों में किया गया जो कि बड़ी योजना के भाग नहीं थे।

### 2.8.3 विकास कार्य

चांदनी चौक पुनर्विकास परियोजना को दो चरणों में करने का निर्णय लिया गया, पहले चरण में सभी सेवाओं को भूमिगत करना सम्मिलित था और दूसरे चरण में चांदनी चौक का पुनरुत्थान शामिल था। लेखा परीक्षा ने पाया:

वॉल्ड सिटी में सुरुचि पूर्ण सुधार के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. ने वार्षिक योजना 2011-12 में सभी प्रमुख मार्गों पर जनोपयोगी सुविधाओं को भूमिगत करने के लिए वाहिनियों की व्यवस्था करने हेतु एस.आर.डी.सी. के लिए ₹ 25 करोड़ का प्रावधान किया। प्रथम चरण में कंपनी ने दो मार्गों-उर्दू बाजार मार्ग और चाँदनी चौक मार्ग को चिह्नित किया (जून 2011)। इसने कार्य की लागत ₹ 12 करोड़ अनुमानित की, जिसे संशोधित कर ₹ 13.23 करोड़ किया गया (सितम्बर 2011), जो कि दिसम्बर 2011 तक पूर्ण होना था। परियोजना का उद्घाटन चाँदनी चौक मार्ग पर 5 दिसंबर 2011 को किया गया। कंपनी ने विज्ञापन पर ₹ 35.78 लाख का व्यय किया।

रा.रा.क्षे.दि.स. ने धीमी प्रगति को प्रेक्षित कर, क्योंकि कार्य उद्घाटन के दो वर्ष बाद भी कार्य शुरू नहीं हुआ, इसे लो.नि.वि. को स्थानान्तरित किया (फरवरी 2013), लेखापरीक्षा परीक्षण ने पाया कि लोक निर्माण विभाग (लो.नि.वि.) ने मुख्य मार्ग के उत्तरी भाग में नालियां बनाई थीं जबकि

<sup>62</sup>वेतन: ₹ 20 लाख, 40 माह के लिये ₹ 50,000 प्रतिमाह की दर से, विडियोग्राफी तथा फोटोग्राफी व्यय ₹ 7.10 लाख

दक्षिणी भाग का कार्य दिल्ली सरकार के ट्रामवे प्रणाली के लम्बित निर्णय के कारण अभी दिसम्बर 2015 तक शुरू करना बाकी था। तथापि कंपनी ने परियोजना के लिए रा.रा.क्षे. दि.स. के व्यय वित्त समिति से अनुमोदन और निधि प्राप्त करने के लिए ज्ञापन जमा नहीं किया था (फरवरी 2016)।

लेखापरीक्षा ने प्रेक्षित किया कि लो.नि.वि. ने उप राज्यपाल द्वारा बुलाई गई बैठक (जून 2014) में लिए गए निर्णय के अनुपालन में दिल्ली मेट्रो रेल निगम द्वारा ट्रामवे प्रणाली के लिए एक डीपीआर तैयार कराई (मई 2015)। जिसकी अनुमानित लागत ₹ 782 करोड़ थी। परियोजना 'शाहजहानाबाद पुनर्विकास योजना' के विषय क्षेत्र में थी, इसको ध्यान में रखते हुए, लो.नि.वि. ने ट्रामवे प्रणाली के डीपीआर को अनुमोदन के लिए डीपीआर बनाने की लागत ₹ 75 लाख (अभी अनुमोदन नहीं हुआ है), के भुगतान के लिए प्रार्थना सहित एस.आर.डी.सी. को भेजा (मई 2015) यद्यपि एस.आर.डी.सी. बोर्ड ने इस प्रस्ताव को इसकी भारी लागत और क्रियान्वयन की लंबी अवधि मानते हुए साफ तौर पर अस्वीकार कर दिया (सितम्बर 2015) और इसके स्थान पर वैद्युतीय बसों के लिए प्रस्ताव किया और लो.नि.वि. से निवेदन किया कि वैद्युतीय बसों के संचालन का प्रस्ताव जमा करे।

#### 2.8.4 चाँदनी चौक का पुनर्विकास

'चाँदनी चौक का पुनर्विकास' परियोजना की संकल्पना वैज्ञानिक व औद्योगिक अनुसंधान परिषद और दि.न.नि. द्वारा 2008 में की गई और इसकी डीपीआर मैसर्स अभिमन्यु दलाल आर्किटेक्ट्स (अ.द.आ.) द्वारा कार्य की लागत का अनुमान ₹ 18.94 करोड़ किया गया। इस परियोजना में मार्गों पर पैदल यात्रियों के लिए व्यवस्था, वाहन मार्ग का सुधार, प्रकाश हेतु उपकरण, कलात्मक स्थल पर बागवानी के कार्य और भू-दृश्य-निर्माण हेतु, सार्वजनिक सेवाओं की संकल्पना की गई। एस.आर.डी.सी. ने इस परियोजना को परियोजना के दूसरे चरण- 'शाहजहानाबाद के सभी बड़े मार्गों के साथ नालियों की व्यवस्था' के रूप में ग्रहण किया (मई 2011) और रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 22.5 करोड़ की निधि की माँग की (सितंबर 2011)। यद्यपि इसके बाद दिसम्बर 2015 तक कोई प्रगति नहीं हुई।

#### 2.8.5 वित्त और क्षमता वृद्धि

कंपनी 100 प्रतिशत शहरी विकास विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त सहायता अनुदान से वित्त पोषित है। 12वीं पंचवर्षीय योजना में इसे ₹ 200 करोड़<sup>63</sup> आवंटित हुए। (जिसमें पुनर्विकास एवं संरक्षण कार्य पर पूंजीगत व्यय और क्षमता वृद्धि व्यय सम्मिलित है)। कंपनी को अपनी परियोजनाएँ व्यय वित्त समिति (ई.एफ.सी.) से अनुमोदित कराने के बाद ही निधि आवंटित की जानी थी। जबकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि एस.आर.डी.सी. ने ई.एफ.सी. से अनुमोदन हेतु किसी परियोजना के लिए कोई ज्ञापन प्रस्तुत नहीं किया था। 2008-15 के दौरान एस.आर.डी.सी. को आवंटित और जारी की गई निधियों को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

<sup>63</sup>मार्गों पर सेवाओं के भूमिगत-करण हेतु नालियों के प्रबंध, चाँदनी चौक और जामा मस्जिद परिसर के पुनर्विकास, क्षमता निर्माण, डिजिटल मानचित्र और भू-सूचना प्रणाली आधारित स्मारकों को सूचीबद्ध करना, स्मारक संवेदी अवसंरचना के निर्माण, इत्यादि।

**तालिका 2.8.1: निधियों का आवंटन, निर्गमन व उपयोग (2008-15)**

(रु. करोड़ में)

वर्ष	आवंटित निधियाँ	जारी निधियाँ	उपयोगित निधि
2008-09	20.00	1.00	-
2009-10	5.00	4.93	0.29
2010-11	5.00	-	0.69
2011-12	30.00	-	1.32
2012-13	40.00	-	0.77
2013-14	47.00	-	0.81
2014-15	5.00	-	0.48
<b>योग</b>	<b>152.00</b>	<b>5.93</b>	<b>4.36</b>

यह स्पष्ट है कि एस.आर.डी.सी. अपने गठन के सात वर्ष बाद भी अपनी प्रारंभिक अवस्था में ही थी। ₹ 5.93 करोड़ की जारी प्रारंभिक निधि के बाद कोई निधि जारी नहीं की गई क्योंकि एस.आर.डी.सी. ने ई.एफ.सी. के समक्ष किसी परियोजना का प्रस्ताव नहीं रखा। सात वर्षों की अवधि के दौरान ₹ 4.36 करोड़ का व्यय मुख्यतः स्थापना पर किया गया।

एस.आर.डी.सी. विभिन्न क्षेत्रों<sup>64</sup> में अंशकालिक व पूर्णकालिक विशेषज्ञ और/या परामर्शदाता नियुक्त करने में असफल रही। उप निदेशक (परियोजना एवं प्रशासन) का पद भी मई 2014 में ही सृजित हुआ उसने अब तक कोई औपचारिक अंशधारी विश्लेषण नहीं किया जिससे उन्हें कार्यक्रमों की योजना और उनके क्रियान्वयन और स्मारक स्थलों के रखरखाव में शामिल किया जा सके। इस तथ्य से यह भी प्रत्यक्ष है कि एस.आर.डी.सी. शाहजहानाबाद के पुनरुद्धार के लिए एक वैचारिक ढांचा बनाने में भी असमर्थ रहा (नवम्बर 2015)।

कंपनी 60 प्रतिशत तक स्टाफ की कमी से प्रभावित थी, और नौ महत्वपूर्ण पद<sup>65</sup> उनके सृजन होने के समय से ही रिक्त थे।

### 2.8.6 अन्य विषय

कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों के अनुसार, किसी भी निदेशक का कंपनी के साथ कोई आर्थिक संबंध नहीं होना चाहिए। लेखापरीक्षा ने प्रेक्षित किया कि एस.आर.डी.सी. के बोर्ड में एक स्वतंत्र निदेशक था, उनकी फर्म (मैसर्स एडीए) के मार्फत 'शाहजहानाबाद के सभी मुख्य मार्गों के साथ-साथ नालियों की व्यवस्था' और 'चांदनी चौक के पुनर्विकास' के परामर्श दाता का कार्य किया गया। यह कंपनी अधिनियम का उल्लंघन था।

<sup>64</sup>इतिहास, विरासत शिक्षा, वास्तुशिल्प, संरक्षण, नगर नियोजन, कला व संस्कृति, वित्त, योजना, समन्वय और पर्यवेक्षण हेतु प्रशासन।

<sup>65</sup>अक्टूबर 2009 में परामर्शदाता (सांस्कृतिक धरोहर), परामर्शदाता (योजना व समन्वय) और प्रबंधक (सू.प्रौ.) के सृजित तीन पद, सितंबर 2011 में उप निदेशक (अभियांत्रिकी कार्य), उप निदेशक (नगर नियोजन), सहा. निदेशक (सिविल), सहा. निदेशक (विद्युत), कनिष्ठ अभियंता (सिविल), कनिष्ठ अभियंता (विद्युत) के सृजित छःपद।

### 2.8.7 निष्कर्ष

यद्यपि एस.आर.डी.सी. की स्थापना वर्ष 2008 में हुई थी, इसने शाहजहानाबाद के पुनर्विकास के संकलित अधिदेश के कार्यान्वयन के लिए अभी तक कोई योजना नहीं बनाई। यह एक भी परियोजना के लिए संकल्पना और योजना बनाने में असफल रही और शाहजहानाबाद के पुनरुद्धार का उद्देश्य अभी तक आरम्भिक अवस्था में ही था।



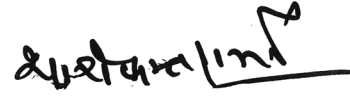
(डौली चक्रवर्ती)

नई दिल्ली

दिनांक : 18 अप्रैल 2016

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), दिल्ली

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

दिनांक : 19 अप्रैल 2016

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

