

अध्याय-5
परिचालन एवं रखरखाव
और राजस्व प्रबंधन

ELDECO JUNCO

PROJECT BY ELDECO AND KAPOOR DEVELOPERS

FASHION

PRAD

THE MOBILE STORE

Adidaas

Raymand FINE FABRICS

KFC restaurant



अध्याय 5

परिचालन एवं रखरखाव और राजस्व प्रबंधन

5.1 डीएमआरसी परिचालन और रखरखाव के लिए एक मिश्रित दृष्टिकोण का पालन करता है जिसमें प्रमुख संपत्तियों का प्रमुख परिचालन और रखरखाव इस उद्देश्य के लिए विशेष रूप से भर्ती और प्रशिक्षित नियमित कर्मचारियों के द्वारा इन-हाउस किया जाता है, जबकि गैर-प्रमुख और ऑफलाइन गतिविधियां आम तौर पर आउट-सोर्स की जाती हैं, हालांकि उनमें से कुछ इन-हाउस प्रबंधित किए जा रहे हैं। मेट्रो परियोजनाओं द्वारा संपत्ति विकास के माध्यम से राजस्व सृजन एक वैश्विक प्रथा है क्योंकि मेट्रो परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान हैं और वे सरकारी सब्सिडी, संपत्ति विकास गतिविधियों जैसे विज्ञापन, खुदरा बिक्री, मेट्रो स्टेशन पर रियल इस्टेट से गैर-किराया से प्राप्त राजस्व अर्जित किए बिना भी वित्तीय रूप से स्थायी रह सकती हैं। डीएमआरसी के पास गैर-किराया से प्राप्त राजस्व अर्जित करने के लिए संपत्ति विकास और संपत्ति व्यवसाय विभाग हैं। डीएमआरसी को संपत्ति विकास से चरण-III में परियोजना लागत का 4.5 प्रतिशत अर्जित करने के लिए अधिदेशित किया गया है। संपत्ति व्यवसाय विभाग परिचालन और रखरखाव के खर्चों को पूरा करने के लिए राजस्व अर्जित करने के लिए उत्तरदायी है। संपत्ति विकास विभाग मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए राजस्व अर्जित करने के लिए कार्य योजना या आरक्षित मूल्य के आकलन के लिए अध्ययन करता है। आम तौर पर, संपत्ति व्यवसाय विभाग कोई अध्ययन नहीं करता है क्योंकि उन्हें मेट्रो स्टेशनों पर परियोजना विभाग द्वारा निर्मित क्षेत्र को लीज़ पर देना होता है। लेखापरीक्षा द्वारा डीपीआर के अनुमानों की तुलना में वास्तविक यात्री-संख्या, डीएमआरसी की परिचालन दक्षता और मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के संबंध में एकीकृत यातायात और परिवहन अवसंरचना योजना और इंजीनियरिंग केंद्र की सिफारिशों की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा में परिचालन एवं रख-रखाव में अक्षमताओं, संपत्ति विकास एवं संपत्ति व्यवसाय से अनुमानित आय तथा वाणिज्यिक परिचालन के बाद के संबंध में नियोजित लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी को पाया गया, जैसा कि आगामी पैराओं में बताया गया है।

5.2 परिचालन और रखरखाव

5.2.1 लाइन-वार परिचालन लाभ/ हानि विवरणों का रखरखाव न करना तथा संबंधित राज्य सरकार से परिचालन हानि का दावा न करना

सचिव, एमओयूडी ने डीएमआरसी को लाइन-वार लाभ एवं हानि लेखा तैयार करने का निर्देश (अप्रैल 2012) दिया। परिचालन हानि को वहन करने/ साझा करने के संबंध में 2011 से 2019 के दौरान एमओयूडी/ एमओएचयूए द्वारा जारी किए गए स्वीकृति पत्रों के उद्धरण, अनुलग्नक-VII में दिखाए गए हैं। चरण-IIIके अंतर्गत विभिन्न लाइनों/ कॉरिडोरों की 2019-20 के दौरान अनुमानित यात्री-संख्या और वास्तविक यात्री-संख्या में 15 प्रतिशत से 88 प्रतिशत की कमी की तुलना तालिका 1.1 में दर्शाई गई है।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि एनसीआर विस्तार सहित चरण-IIIके दौरान निर्मित सभी कॉरिडोर/ लाइनें (ढांसा बस स्टैंड विस्तार को छोड़कर) 31 मार्च 2020 तक चालू थी। डीएमआरसी ने लाइन-वार परिचालन लाभ और हानि तैयार नहीं की, जिसके अभाव में, जहां कहीं भी आवश्यक था, डीएमआरसी द्वारा न तो निदेशक मंडल को परिचालन लाभ/ हानि के बारे में अवगत कराया जा सका और न ही संबंधित राज्य सरकारों के साथ आवश्यक दावे किए जा सके, जिससे संबंधित राज्य सरकारों से पिछले वर्षों की परिचालन हानि की वसूली स्वीकृति पत्रों के अनुसार संदिग्ध हो गई।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार करते हुए उत्तर दिया (जनवरी 2021) कि निदेशक मंडल की 138वीं बैठक (12 नवंबर 2020) में 2020-21 से परिचालन हानि को विभाजित करने का निर्णय और अनुमोदन किया गया है। तथापि, तथ्य यह है कि लाइन-वार परिचालन लाभ और हानि के अभाव में, पिछले वर्ष की परिचालन हानि, यदि कोई हो, का संबंधित राज्य सरकारों से दावा नहीं किया जा सकता था।

5.2.2 चरण-III और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के विस्तार के पूरा होने के बाद अनुमानित यात्री-संख्या की प्राप्ति न होना

भारत सरकार द्वारा 103.05 किमी के चार कॉरिडोर (26 सितंबर 2011) तथा लगभग 57.70 किमी (सितंबर 2011 से मार्च 2020) के मौजूदा कॉरिडोर/ कॉरिडोर के नौ एक्सटेंशन को मंजूरी दी। 31 मार्च 2020 तक ढांसा बस स्टैंड को छोड़कर (दिल्ली

और एनसीआर के अंदर) सभी कॉरिडोर जनता के लिए खोल दिए गए हैं। प्रारंभिक चरण-III कॉरिडोर एवं एनसीआर/ अन्य एक्सटेंशन की कॉरिडोर/ सेक्शन-वार अनुमानित यात्री-संख्या और वास्तविक यात्री-संख्या नीचे दर्शाई गई हैं:

चित्र 5.1:

अनुमानित यात्री-संख्या और वास्तविक यात्री-संख्या

कॉरिडोर सेक्शन/ का नाम	डीपीआर के अनुसार अनुमानित 2019 दैनिक सवारियां	2019-20 के दौरान वास्तविक दैनिक सवारियां	%कमी
द्वारका नजफगढ़	97,070	12,012	87.63
मुकुंदपुर (मजलिसपार्क) -मौजपुर- शिव विहार	11,63,191	1,83,044	84.26
बदरपुर- फरीदाबाद- बल्लभगढ़	3,38,873	60,648	82.10
मुंडका- बहादुरगढ़	1,27,776	22,968	82.02
दिलशाद गार्डन न्यू बस अड्डा (गाजियाबाद)	1,72,679	43,617	74.74
केंद्रीय सचिवालय- कश्मीरी गेट	2,42,688	62,578	74.21
जनकपुरी पश्चिम- कालिंदी कुंज	6,50,188	1,71,262	73.66
जहांगीर पुरी- बादली	52,081	27,600	47.01
नोएडा सिटी सेंटर- नोएडा इलेक्ट्रॉनिक सिटी	93,312	67,978	27.15
कालिंडी कुंज- बोटानिकल गार्डन	51,917	44,068	15.12

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

(i) डीपीआर के अनुसार चरण-III के प्रारंभिक स्वीकृत चार कॉरिडोर से 2016 में 18.56 लाख (2019-20 में 20.89 लाख) की अनुमानित यात्री-संख्या के प्रति, 2019-20 में वास्तविक यात्री-संख्या केवल 4.38 लाख थीं, जो कि अनुमानित यात्री-संख्या से 79.02 प्रतिशत कम है। इसी प्रकार, डीपीआर के अनुसार एनसीआर/ अन्य एक्सटेंशन के मामले में, इन कॉरिडोर पर अनुमानित यात्री-संख्या की अपेक्षा वास्तविक यात्री-संख्या 15.12 प्रतिशत से 87.63 प्रतिशत कम थी। डीएमआरसी ने डीपीआर में यात्री-संख्या अनुमान के आधार पर दिल्ली एमआरटीएस के लिए भारी मेट्रो प्रणाली का चयन किया था। हालांकि, चूंकि परिचालन के दौरान यात्री-संख्या में कमी 15.12 प्रतिशत से 87.63 प्रतिशत तक थी, इसलिए डीएमआरसी उपलब्ध साधनों जैसे हल्की मेट्रो और बस रैपिड ट्रांजिट सिस्टम से परिवहन के सर्वाधिक उपयुक्त रूप का चयन करने के लिए एक वस्तुनिष्ठ और तर्कसंगत पद्धति अपनाने पर विचार कर सकता है जैसा कि शहरी परिवहन पर कार्यकारी समूह द्वारा सुझाया गया है।

(ii) चरण-III और एनसीआर एक्सटेंशन के डीपीआर के अनुसार, वर्ष 2016 में परियोजना के पूर्ण होने के उपरांत संपूर्ण डीएमआरसी नेटवर्क (चरण-I, चरण-II और चरण-III) की कुल यात्री-संख्या 43.79 लाख (2019-20 में 53.47 लाख) अनुमानित की गई थी। जबकि, संपूर्ण चरण-III और एनसीआर एक्सटेंशन के पूर्ण होने के उपरांत, द्वारका-ढांसा बस स्टैंड (1.2 किमी) के एक छोटे से हिस्से को छोड़कर, डीएमआरसी की वास्तविक यात्री-संख्या केवल 27.79 लाख (2019-20), अर्थात् अनुमानित यात्री-संख्या की 51.97 प्रतिशत थीं।

(iii) अक्टूबर 2019 में खुलने के बाद द्वारका-नजफगढ़ (लाइन-9) सेक्शन की यात्री-संख्या 11,972 थी, जबकि मौजूदा द्वारका मोड़ और द्वारका स्टेशन में सितंबर से नवंबर 2019 तक यात्री-संख्या कम होकर⁸³ 11,074 हो गई, जो यह दर्शाता है कि ₹1,065 करोड़ के अनुमानित व्यय और आवर्ती महत्वपूर्ण परिचालन और रखरखाव व्यय करने के बाद, केवल 898 नए यात्री (डीपीआर के अनुसार अनुमानित यात्री-

⁸³ द्वारका मोड़ स्टेशन की दैनिक यात्री-संख्या सितंबर 2019 - 44,729, नवंबर 2019 - 35,478
द्वारका स्टेशन की दैनिक यात्री-संख्या सितंबर 2019 - 9963, नवंबर 2019 - 8140 मौजूदा
द्वारका और द्वारका मोड़ स्टेशन की यात्री-संख्या में निवल कमी - 11,074

संख्या 97,070 का 0.92 प्रतिशत) जोड़े गये। इसी प्रकार, जून 2018 में मुंडका-बहदुरगढ़ सेक्शन के खुलने के बाद वास्तविक यात्री-संख्या 17,304 थी। मई और जुलाई 2018 के दौरान मौजूदा मुंडका स्टेशन की यात्री-संख्या में 5,762 की कमी⁸⁴ आई थी। इस प्रकार, ₹1,991 करोड़ का अनुमानित व्यय करने के बाद केवल 11,542 नए यात्री (अर्थात् 1,05,600 की अनुमानित यात्री-संख्या का 10.93 प्रतिशत) जोड़े गए।

(iv) 2011-12 से 2016-17 (अनुलग्नक-VIII) की अवधि के लिए संपूर्ण डीएमआरसी नेटवर्क की कुल यात्री-संख्या में वृद्धि की प्रवृत्ति थी जब कोई किराया संशोधित नहीं किया गया था। हालांकि, 2017-18 के दौरान किराए में 91 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि की गई, जिससे यात्री-संख्या प्रभावित हुई। 2018-19 के दौरान वास्तविक यात्री-संख्या 25.21 लाख थी, जो 2015-16 के दौरान वास्तविक यात्री-संख्या 25.94 लाख से कम थी, जो दर्शाता है कि इस अवधि के दौरान 131 किमी लंबाई की नई लाइनों/ सेक्शन को जोड़ने तथा डीपीआर के अनुसार यात्री-संख्या की वार्षिक वृद्धि के बावजूद कोई वृद्धिशील यात्री-संख्या नहीं थी।

(v) चरण-III के पूर्ण होने के बाद, प्रति किमी यात्री-संख्या वर्ष 2019-20 के लिए 8,543 थी जो वर्ष 2011-12 के लिए 9,921 से बहुत कम थी।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि चरण-III को चरणबद्ध तरीके से खोलने, त्रिलोकपुरी पर बंद होने, चौथी किराया निर्धारण समिति की सिफारिश के कार्यान्वयन, कैब सेवाओं के परिचालन आदि सहित विभिन्न कारणों से यात्री-संख्या में कमी आई, जिन पर डीपीआर तैयार करते समय विचार नहीं किया गया था। हालांकि, डीएमआरसी ने न केवल अपनी यात्री-संख्या पुनः प्राप्त की है, बल्कि वित्तीय वर्ष 2019-20 में अधिकतम औसत यात्री-संख्या 27.79 लाख भी प्राप्त की है। प्रारंभ में उच्च घनत्व वाले क्षेत्रों को कवर किया गया था जिसके कारण यात्री-संख्या/ नेटवर्क की लंबाई अधिक थी। इसके अलावा, कुछ विस्तारों को डीएमआरसी के कुछ अधिक उपयोग वाले कारिडोरों पर यात्री भार को कम करने के लिए डिज़ाइन किया गया था, जो अन्यथा भीड़भाड़ वाले थे। हालांकि, डीएमआरसी यात्री-संख्या को आकर्षित करने और यात्री-संख्या बढ़ाने के लिए

⁸⁴ मई 2018 एवं जुलाई 2018 माह में मुंडका स्टेशन की यात्री-संख्या में अंतर

कई उपाय कर रही है। डीएमआरसी यात्री-संख्या का अनुमान लगाने के लिए वैज्ञानिक चार चरण यातायात मॉडलिंग का भी उपयोग करता है जो विधिवत स्थापित है।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि चरण-III डीपीआर तैयार करने के समय ही चरणबद्ध तरीके से चरण-III खोलने पर विचार किया गया था। प्रारंभिक चरण-III कॉरिडोर की 103.05 किमी लंबाई में से, त्रिलोकपुरी में 300 मीटर का केवल एक छोटा सा हिस्सा अभी भी निर्माणाधीन है। जबकि, वर्ष 2019-20 में अनुमानित 20.89 लाख यात्री-संख्या के मुकाबले, चरण-III के कॉरिडोर में वर्ष 2019-20 में वास्तविक यात्री-संख्या केवल 4.38 लाख अर्थात् 21 प्रतिशत थीं। डीएमआरसी ने मेट्रो यात्रियों द्वारा परिवहन के अन्य साधनों जैसे कैब प्रयोग के स्पष्ट स्थानांतरण के लिए कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराया। इसके अतिरिक्त, यात्री-संख्या में कमी के अन्य कारणों में खराब अंतिम छोर कनेक्टिविटी, मल्टी मॉडल एकीकरण सुविधाओं का अभाव आदि शामिल हैं। चौथी किराया निर्धारण समिति की सिफारिशों को लागू करने के बाद यात्री प्रति किमी में कमी के संबंध में डीएमआरसी के उत्तर में उल्लेख नहीं है। यद्यपि एक ही मॉडल को लागू करने पर भी चरण-I और चरण-II में अनुमानित यात्री-संख्या प्राप्त नहीं की जा सकी, फिर भी डीएमआरसी बिना किसी संशोधन के उसी ट्रैफिक मॉडलिंग के साथ जारी रहा।

5.2.3 यात्रियों को अंतिम छोर तक कनेक्टिविटी सेवाएँ

फीडर बस परियोजना शहर के आंतरिक क्षेत्रों में अंतिम छोर कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए डीएमआरसी द्वारा आरंभ की गई थी। इसका प्रमुख परिकल्पित लाभ, आंशिक रूप से आपूर्ति में वृद्धि तथा आंशिक रूप से अधिक आकर्षक और सुविधाजनक वाहनों द्वारा यात्री-संख्या में सुधार करना था। डीएमआरसी ने 400 मिडी डीएमआरसी फीडर बसों की अधिप्राप्ति, परिचालन और रखरखाव के लिए दो ऑपरेटरों, 300 बसों के लिए मैसर्स राजधानी कोच क्लस्टर्स सर्विस प्राइवेट लिमिटेड को और 100 बसों के लिए मैसर्स प्रसन्ना पर्पल मोबिलिटी सॉल्यूशंस प्राइवेट लिमिटेड को अनुबंध (मई 2012/ जनवरी 2013) दी। करार के निबंधन और शर्तों के अनुसार, ये बसें 73 राज्य परिवहन प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मार्गों से संचालित की जाएंगी। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

(i) अंतिम छोर कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए निजी ऑपरेटरों द्वारा अभी तक 400 बसों में से केवल 174 मिडी फीडर सीएनजी नॉन-एसी बसें (43.5 प्रतिशत)

अधिप्राप्त की गई थीं। कम बसों की उपलब्धता के कारण डीएमआरसी 73 रूटों में से 32 रूटों पर बसों का परिचालन कर रही थी। इसके अलावा, ऑपरेटरों ने कोविड-19 महामारी तथा महिला यात्रियों के लिए मुफ्त यात्रा हेतु दिल्ली सरकार की योजना का हवाला देते हुए अनुबंध को समाप्त करने का अनुरोध किया है।

(ii) लॉकडाउन और कोविड-19 परिदृश्य से पूर्व लगभग 800 इलेक्ट्रिक-रिक्शा चालू थे; वर्तमान में लगभग 250 इलेक्ट्रिक-रिक्शा चालू हैं। इसी तरह, कैब एग्रीगेटर और इलेक्ट्रिक-स्कूटर सेवाएं केवल क्रमशः 11 और 6 मेट्रो स्टेशनों (254 स्टेशनों में से) पर चालू हैं। ऑटो एग्रीगेटर सेवा को अभी चालू किया जाना है।

(iii) वर्ष 2018-19 के दौरान, अंतिम छोर कनेक्टिविटी को सुदृढ़ बनाने हेतु, डीएमआरसी ने एक पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी 'दिल्ली मेट्रो लास्ट माइल सर्विसेज लिमिटेड (कंपनी) भी शुरू की (13 अप्रैल 2018) जिसके साथ इसने दिल्ली सरकार द्वारा व्यवहार्यता अन्तर निधियन के साथ एसी इलेक्ट्रिकल/ सीएनजी बसें फीडर सेवाओं के रूप में चलाने का प्रस्ताव दिया। उत्तर और पूर्व क्लस्टर के लिए 100 इलेक्ट्रिक बस एसी लो-फ्लोर के साथ 10 मार्गों पर दो ऑपरेटरों का चयन (दिसंबर 2019) किया गया है लेकिन बसों का परिचालन अभी किया जाना है। 31 मार्च 2020 तक, कंपनी की कोई परिचालन आय और व्यय नहीं था।

इस प्रकार, यात्री को लास्ट माइल कनेक्टिविटी के परिकल्पित लाभ से वंचित रहे।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि डीएमआरसी ने 400 मिडी डीएमआरसी फीडर बसों की अधिप्राप्ति, परिचालन और रखरखाव के लिए अनुबंध किया। इस दौरान, ऑपरेटरों ने विभिन्न घटकों के कारण काम का दायरा कम करने का अनुरोध किया। तत्पश्चात्, मिडी फीडर बसों की संख्या कम कर दी गई और डीएमआरसी ने अनुबंध करारों में परिशिष्ट पर हस्ताक्षर के साथ ऑपरेटरों को मौजूदा 174 नॉन-एसी मिडी फीडर बसों के परिचालन की अनुमति दी। ऑपरेटर द्वारा बसों की अधिप्राप्ति नहीं की जा सकी क्योंकि एमओएचयूए द्वारा जारी बसों के विनिर्देश बाजार में आसानी से उपलब्ध नहीं थे।

निविदा के विनिर्देशों के साथ बसों की अनुपलब्धता के संबंध में डीएमआरसी का कथन स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह डीएमआरसी का उत्तरदायित्व है कि वह निविदा

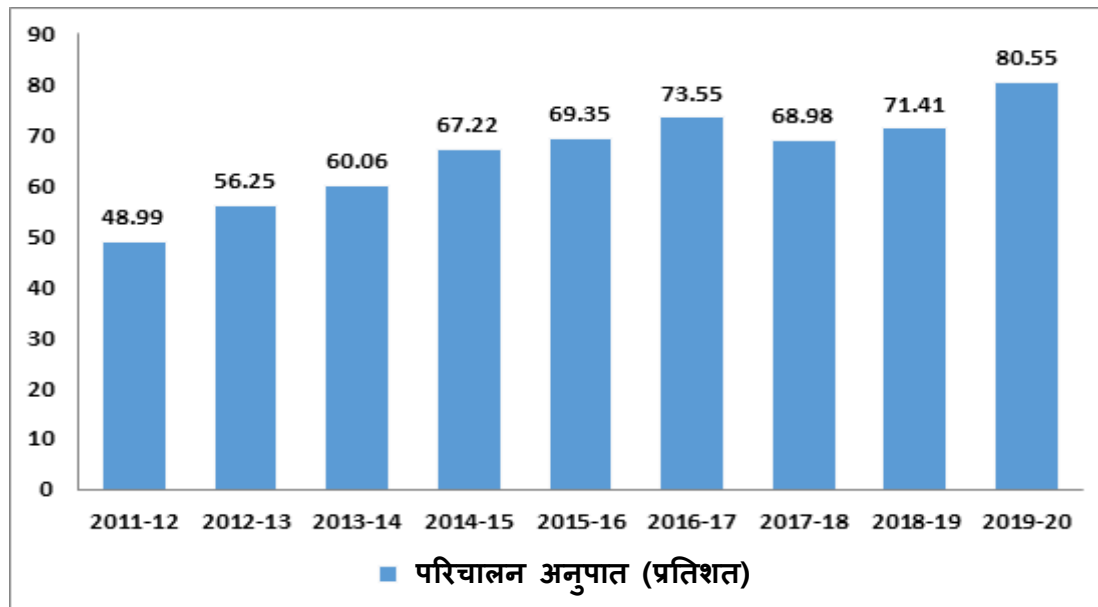
प्रक्रिया जारी करने और अंतिम रूप देने से पहले बाजार में बसों की उपलब्धता सुनिश्चित करे।

5.2.4 डीएमआरसी का अदक्ष परिचालन निष्पादन

परिचालन अनुपात द्वारा परिचालन लागतों अर्थात परिचालन से राजस्व की लागत तथा परिचालन व्यय एवं परिचालन से राजस्व के बीच संबंध स्थापित किया जाता है। परिचालन अनुपात का उद्देश्य कारोबार की परिचालन दक्षता का निर्धारण करना है। परिचालन अनुपात में वृद्धि दक्षता में कमी का संकेत देती है।

चार्ट 5.1

डीएमआरसी का परिचालन अनुपात (चरण-I, चरण-II और चरण-III)



इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

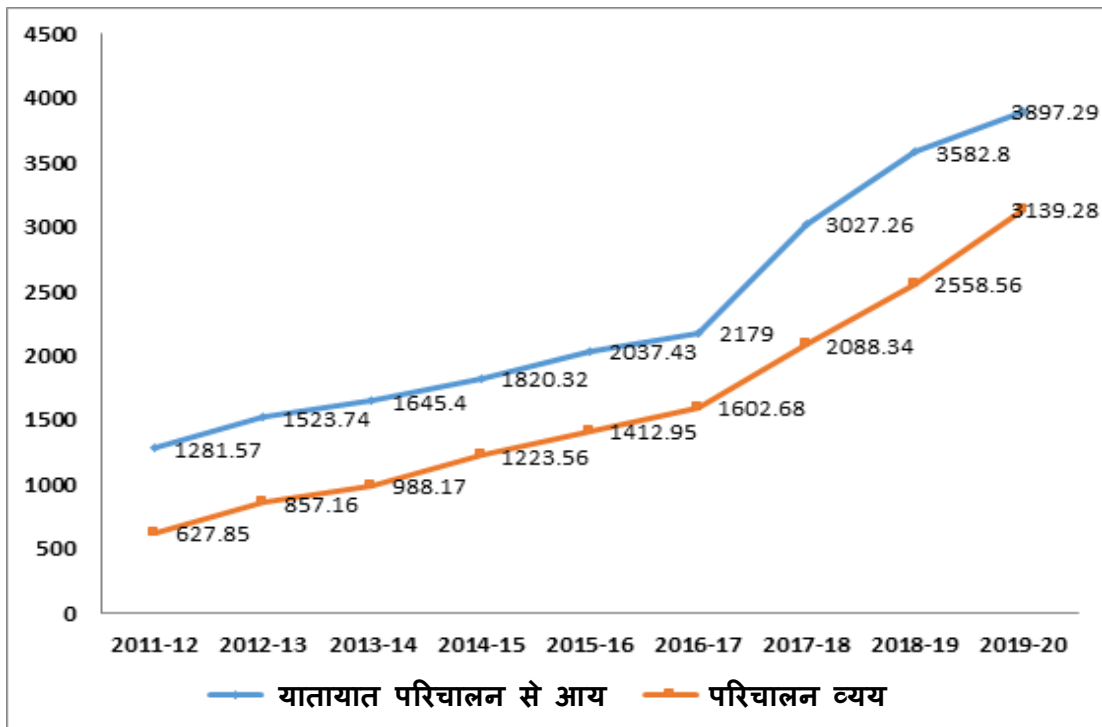
(i) सामान्य स्वीकृत लेखा सिद्धांतों के अनुसार, परिचालन लाभ एक लेखांकन आँकड़ों को संदर्भित करता है जो किसी कंपनी/ निगम द्वारा ब्याज और कर-कटौतियों को छोड़कर मूल्यहास और परिशोधन सहित इसके मुख्य कारोबार परिचालन से अर्जित लाभ की गणना करता है। इसके अलावा, चौथी किराया निर्धारण समिति की रिपोर्ट (सितंबर 2016) के अनुसार, दिल्ली मेट्रो के परिचालन और रखरखाव की लागत को पांच प्रमुख शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है जो स्टाफ लागत, रखरखाव लागत, ऊर्जा लागत, ब्याज प्रभार और मूल्यहास हैं। अतः मूल्यहास तथा परिशोधन और ब्याज लागत परिचालन व्यय का हिस्सा हैं। परिचालन अनुपात की गणना करते समय, डीएमआरसी ने मूल्यहास तथा परिशोधन व्यय और ब्याज लागत

को परिचालन व्यय के भाग के रूप में शामिल नहीं किया जिससे परिचालन व्यय कम हो गया। इस प्रकार, डीएमआरसी परिचालन लाभ अर्जित करने की बजाय परिचालन हानि उठा रहा था जैसा कि इसकी वार्षिक रिपोर्ट के **अनुलग्नक-IX** में दर्शाया गया।

(ii) मूल्यहास और ब्याज व्यय पर विचार किए बिना भी, परिचालन अनुपात (2017-18 को छोड़कर) में लगातार वृद्धि हुई है, जो डीएमआरसी के अदक्ष परिचालन निष्पादन को दर्शाता है।

चार्ट 5.2:

यातायात परिचालन और परिचालन व्यय से डीएमआरसी आय का विवरण
(₹ करोड़ में)



मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर(जुलाई 2020 एवं जनवरी 2021) दिया कि वित्तीय वर्ष के दौरान ब्याज और मूल्यहास पर विचार करने के बाद हुआ लाभ/ हानि डीएमआरसी के वित्तीय विवरण में परिलक्षित होता है। परिचालन अनुपात की गणना मेट्रो ट्रेनों को चलाने के दौरान अर्जित राजस्व से मूल्यहास और ब्याज को छोड़कर परिचालन व्यय की दक्षता और वसूली योग्यता को दर्शाती है। मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि परिचालन अनुपात में वृद्धि संगठन की दक्षता में गिरावट का संकेत देती है। डीएमआरसी ने यह भी स्वीकार किया है कि परिचालन अनुपात की गणना करते समय, मूल्यहास और वित्तपोषण

लागत से संबंधित परिचालन व्यय को छोड़ दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप परिचालन लाभ हुआ।

5.2.5 मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के सभी घटकों का कार्यान्वयन न करना

भारत सरकार की राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति, 2006 के उद्देश्यों में से एक उद्देश्य सभी साधनों में निर्बाध यात्रा उपलब्ध कराने वाली एकीकृत और गुणवत्ता केंद्रित बहु-रूप सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की स्थापना को सक्षम बनाना था। चरण-III के मेट्रो कॉरिडोर के सभी नए स्टेशनों पर एकीकृत यातायात एवं परिवहन अवसंरचना योजना एवं इंजीनियरिंग केंद्र स्ट्रीट डिजाइन, कनेक्टिविटी और पैदल-यात्री डिजाइन सिफारिशों (2009) के अनुसार मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन⁸⁵ के आवश्यक घटकों को शामिल किया जाना है।

चित्र 5.2

मल्टी मोडल इंटीग्रेशन



इस संबंध में, लेखापरीक्षा में यह पाया गया:

- (i) डीएमआरसी ने न तो डीपीआर चरण में पूर्ण मल्टी मॉडल एकीकरण के कार्यान्वयन की परिकल्पना की और न ही कोई बजट प्रावधान या अतिरिक्त भूमि क्षेत्र को शामिल किया। इसमें एमआरटीएस के चरण-III के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने के समय भी उसे शामिल नहीं किया गया था।

⁸⁵ मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के उद्देश्य में परिवहन के विभिन्न साधनों के बीच निर्बाध इंटरचेंज, मेट्रो स्टेशनों के पास सुरक्षित पैदल यात्री क्रॉसिंग सुविधाओं की उपलब्धता, यातायातधीमा करने के उपायों का सृजन, अभिगम और अंतिम मेट्रो कनेक्टिविटी में सुधार, चहलकदमी की क्षमता, सुरक्षा, अल्पकालिक पार्किंग और ड्रॉप ऑफ सुविधाओं में सुधार, गैर-मोटर चालित वाहन (एनएमवी) लेन का निर्माण, बस शेल्टर, सार्वजनिक शौचालय तथा हरित एवं स्वच्छ परिवहन को बढ़ावा देना शामिल हैं।

(ii) चूंकि चरण-III के कार्यों के कार्यान्वयन में लगभग दो वर्ष की देरी हुई थी, डीएमआरसी का ध्यान केवल तत्काल सड़क के पुनःस्थापन कार्य पर था, न कि पूर्ण मल्टी मॉडल एकीकरण के कार्यान्वयन पर। मल्टी मॉडल एकीकरण के नाम पर, डीएमआरसी ने चरण-III के सभी नए स्टेशनों पर भूमि पर सड़क के पुनःस्थापन का काम किया।

(iii) चरण-I और चरण-II के उन तीस मेट्रो स्टेशनों की रेट्रोफिटिंग के लिए पहचान (फरवरी 2019) हुई जिन पर दिन भर ट्रैफिक जाम रहता है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि छतरपुर स्टेशन को छोड़कर उनमें से किसी भी स्टेशन में पूर्ण मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन लागू नहीं किया गया है।

(iv) छतरपुर मेट्रो स्टेशन के लिए मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन प्लान का संकल्पनात्मक आरेखण 28 फरवरी 2012 को अनुमोदित किया गया था। डीएमआरसी द्वारा इसके कार्यान्वयन के लिए निविदा जारी (05 अप्रैल 2017) की गई और स्वीकृति पत्र 09 अगस्त 2017 को जारी किया गया था। अनुबंध के अनुसार, कार्य को 14 अगस्त 2017 से 10 महीने के भीतर अर्थात् 13 जून 2018 तक पूरा किया जाना था। हालांकि, कार्य अगस्त 2019 में पूरा किया गया था। जबकि डीएमआरसी को निविदा जारी करने में पांच वर्ष लगे, वहीं छतरपुर स्टेशन पर मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन का कार्य पूरा करने में एक वर्ष से अधिक की देरी हुई।

इस प्रकार पूर्ण मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के अभाव में परिकल्पित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सका। मंत्रालय के साथ इस रिपोर्ट के लिए एग्जिट कांफ्रेंस (जनवरी 2021) के दौरान, मंत्रालय और डीएमआरसी दोनों मल्टी मॉडल इंटीग्रेशन के सभी घटकों के कार्यान्वयन के लिए सहमत हुए।

5.3 संपत्ति विकास और संपत्ति व्यवसाय से राजस्व

5.3.1 संपत्ति विकास से ₹1,847.87 करोड़ के राजस्व की कमी

प्रशासनिक मंत्रालय (एमओएचयूए) के निर्देशानुसार, संपत्ति विकास से उत्पन्न राजस्व का उपयोग चरण-III परियोजना के वित्तपोषण के लिए किया जाना था और परियोजना लागत का 4.5 प्रतिशत संपत्ति विकास से पूरा किया जाना था। डीएमआरसी ने चरण-III के दौरान संपत्ति विकास के माध्यम से ₹2,505 करोड़ (चरण-III के ₹751 करोड़ की कमी सहित) की राशि का अनुमान लगाया है।

तदनुसार, डीएमआरसी ने संपत्ति विकास के माध्यम से चरण-III हेतु लक्षित राजस्व उत्पन्न करने के लिए एक कार्रवाई योग्य नीति तैयार करने पर सलाह देने हेतु मैसर्स केपीएमजी एडवाइजरी सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड और मैसर्स नाइट फ्रैंक (इंडिया) लिमिटेड (कंसोर्टियम) के संघ को नियुक्त किया (21 जून 2012)। संघ ने चरण-III के दौरान विकसित किए जाने वाले संपत्ति विकास के लिए तीन स्थलों⁸⁶को चिन्हित कर अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत (मई 2013) की।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि 31 मार्च 2020 को, सात वर्ष के अंतराल पर भी, डीएमआरसी द्वारा ₹2,505 करोड़ की लक्षित आय के प्रति केवल ₹657.13 करोड़ को अर्जित किया गया है। इसलिए ₹1,847.87 (₹2,505 - ₹657.13) करोड़ (अर्थात् 73.77 प्रतिशत) की कमी थी। लेखापरीक्षा में निम्नलिखित भी देखा गया:

(i) डीएमआरसी ने वसंत विहार साइट पर संपत्ति विकास के लिए कोई संभावना नहीं खोजी है, जिसकी अकेले ही संभावित आय ₹2,292 करोड़ है।

उत्तर में, डीएमआरसी ने कहा कि उसने डीडीए से वसंत विहार में प्लॉट आवंटन के लिए अनुरोध किया था (मार्च 2014)। हालांकि, डीडीए ने सुझाव दिया कि भूमि के बदले, यह उचित होगा कि डीएमआरसी संपत्ति विकास बजट के तदनु रूप निधि की मांग करे। इस प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, डीएमआरसी ने डीडीए से चरण-III के लिए ₹2,505 करोड़ की मांग की। अनुवर्ती कार्रवाई के बावजूद, डीडीए ने कोई अनुकूल कार्रवाई नहीं की है। तथापि, तथ्य यह है कि डीएमआरसी वसंत विहार में प्लॉट का आवंटन अथवा डीडीए द्वारा सुझाई गई कोई राशि प्राप्त करने में असमर्थ रहा।

(ii) यद्यपि भीकाजी कामा प्लेस में 14,000 वर्गमीटर की संपत्ति विकास भूमि की पहचान की गई है, परंतु अभी तक किसी निविदा को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

उत्तर में, डीएमआरसी ने कहा कि भीकाजी कामा प्लेस में संपत्ति विकास की परिकल्पना स्टेशन बॉक्स के ऊपर की गई है। भूमि एवं विकास कार्यालय द्वारा प्रारंभिक देरी के उपरांत, 16 अप्रैल 2019 को भूमि आवंटित की गई है। परियोजना को रोक दिया गया है क्योंकि क्षेत्र के भूमि उपयोग को 'जिला पार्क' से 'परिवहन' में

⁸⁶ वसंत विहार, भीकाजी कामा प्लेस, आनंद विहार

बदला नहीं गया है। इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित वाणिज्यिक विकास के विरुद्ध माननीय राष्ट्रीय हरित अधिकरण में एक आवेदन फाईल किया गया है जिसने इस क्षेत्र में 'यथापूर्व स्थिति' बनाए रखने का आदेश दिया है। डीएमआरसी डीडीए के साथ भूमि उपयोग में परिवर्तन के लिए और राष्ट्रीय हरित अधिकरण से स्थगन को रद्द करने के लिए भी प्रयास कर रहा है। तथापि, तथ्य यह है कि संपत्ति विकास से परिकल्पित राजस्व को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका।

(iii) आनंद विहार में, 1.5 हेक्टेयर (15,000 वर्गमीटर) की प्रस्तावित भूमि के स्थान पर, संपत्ति विकास के लिए केवल 1,358 वर्गमीटर भूमि को चिन्हित किया गया है और संपत्ति विकास के लिए कोई प्रस्ताव प्रारंभ नहीं किया गया है।

उत्तर में डीएमआरसी ने कहा कि आनंद विहार में चरण-II मेट्रो स्टेशन के स्टेशन बॉक्स में वाणिज्यिक विकास के लिए लगभग 9,000 वर्गमीटर के क्षेत्र की पहचान की गई है। चरण-III के स्टेशन के आगामी इंटरचेंज के कारण परियोजना को आरंभ नहीं किया जा सका। रिक्त स्थान को पट्टे पर देने के लिए निविदाएं शीघ्र ही आमंत्रित की जाएंगी। डीएमआरसी का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि चरण-III के अंतर्गत स्टेशन 31 दिसंबर 2018 को वाणिज्यिक संचालन के लिए आरंभ किया गया था, जबकि संपत्ति विकास के लिए चिन्हित क्षेत्र चरण-II से संबंधित था। इस प्रकार, तथ्य यह है कि डीएमआरसी चरण-III की परियोजना लागत को पूरा करने के लिए चिन्हित क्षेत्र को पट्टे पर देने में विफल रहा।

इस प्रकार, इन प्लॉटों से संभावित अग्रिम और पट्टे से आय पर विचार करते हुए, आवश्यक अनुमोदन और योजना को पहले पूरा किया जाना चाहिए था ताकि संभावित राजस्व की हानि को कम किया जा सके।

5.3.2 ₹151.49 करोड़ की लागत से निर्मित संपत्ति विकास क्षेत्र से राजस्व की प्राप्ति न होना

शहरी विकास मंत्रालय ने बदरपुर (दिल्ली में) से वाईएमसीए चौक (हरियाणा) तक नौ स्टेशनों⁸⁷ वाले 13.875 किलोमीटर की लंबाई के मार्ग पर लाइन-6 के विस्तार को संस्वीकृति दी (13 सितंबर 2011)। आय में संवृद्धि और कॉरिडोर को व्यावहारिक

⁸⁷ सराय, एनएचपीसी चौक, मेवला महाराजपुर, सेक्टर ए 27, बड़कल मोड़, ओल्ड फरीदाबाद, अजरोदा, फरीदाबाद न्यू टाउन और वाईएमसीए चौक

बनाने हेतु संपत्ति विकास के लिए निःशुल्क चार हेक्टेयर भूमि हरियाणा सरकार द्वारा उपलब्ध कराई जानी थी। डीपीआर (फरवरी 2007) के अनुसार, संपत्ति विकास और वाणिज्यिक उपयोग के लिए सरकार के स्वामित्व वाली भूमि के दो प्लॉट को चिन्हित किया गया है जिनसे ₹234.22 करोड़ की आय अपेक्षित है। डीएमआरसी को चल स्टॉक हेतु लिए गए ऋण की शीघ्र प्रतिपूर्ति के लिए मेट्रो स्टेशनों के ऊपरी क्षेत्र और पार्किंग क्षेत्र के वाणिज्यिक उपयोग की भी अनुमति दी गई थी। कॉरिडोर को दो स्टेशनों अर्थात् एनसीबी कॉलोनी और बल्लभगढ़ (अब राजा नाहर सिंह) के साथ 3.25 किमी की लंबाई के साथ बल्लभगढ़ तक बढ़ा दिया गया था। बदरपुर से वाईएमसीए चौक (नौ स्टेशन) और एनसीबी कॉलोनी से राजा नाहर सिंह (दो स्टेशन) तक का कॉरिडोर क्रमशः 06 सितंबर 2015 और 19 नवंबर 2018 को वाणिज्यिक संचालन के लिए खोला गया था। उपरोक्त कॉरिडोर के 11 स्टेशनों पर ₹151.49 करोड़⁸⁸ के व्यय से 44,751 वर्ग मीटर के संपत्ति विकास क्षेत्रों का निर्माण किया गया। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- (i) ₹151.49 करोड़ की लागत से सराय और राजा नाहर सिंह स्टेशन में प्रत्येक स्टेशन पर तीन अतिरिक्त तलों सहित मेट्रो स्टेशनों पर 44,751 वर्गमीटर क्षेत्र निर्मित किया गया, जो विशेष रूप से संपत्ति विकास के लिए बनाया गया था, निष्क्रिय रहा क्योंकि डीएमआरसी आज तक उन्हें पट्टे पर देने में असमर्थ रहा।
- (ii) हरियाणा शहरी विकास प्राधिकरण द्वारा संपत्ति विकास के लिए सौंपी गई फरीदाबाद के सेक्टर 5 और सेक्टर 20 में भूमि आज तक डीएमआरसी द्वारा पट्टे पर नहीं दी गई है। इस प्रकार, डीएमआरसी संपत्ति विकास से ₹234.22 करोड़ की आय करने में सक्षम नहीं है जैसा कि डीपीआर में अनुमान लगाया गया।
- (iii) डीपीआर के पैरा 12.8 के अनुसार, बदरपुर-फरीदाबाद कॉरिडोर के लिए 30 वर्षों की अवधि में ₹798 करोड़ का नकारात्मक नकदी अंतर्वाह था। इस कारण, वाईएमसीए चौक तक मेट्रो लाइन के विस्तार की अनुशंसा नहीं की गई थी। यह अनुशंसा की गई थी कि डीएमआरसी को किसी अन्य प्राधिकरण/ निकाय/ संगठन के

⁸⁸ नौ स्टेशनों के संबंध में संपत्ति विकास क्षेत्र निर्माण लागत डीएमआरसी द्वारा तैयार की गई लागत शीट से प्राप्त की गई थी और दो स्टेशनों नामतः संत सूरदास (एनसीबी कॉलोनी) और राजा नाहर सिंह (बल्लभगढ़) के संबंध में डीएमआरसी द्वारा निर्माण की वास्तविक लागत प्रदान नहीं की गई थी, इसे क्रमशः अजरौदा और सराय स्टेशन की वास्तविक निर्माण लागत के आधार पर माना गया है।

साथ राजस्व साझा किए बिना परियोजना के लिए उपलब्ध कराई गई भूमि और स्टेशनों के ऊपरी क्षेत्र अधिकार के वाणिज्यिक उपयोग की अनुमति दी जानी चाहिए। इससे चल स्टॉक की अधिप्राप्ति के लिए डीएमआरसी द्वारा लिए गए वाणिज्यिक ऋण की अदायगी करने में मदद मिलेगी। हालांकि, हरियाणा सरकार द्वारा आबंटित दो प्लॉट और ₹151.49 करोड़ की लागत से ग्यारह स्टेशनों पर निर्मित संपत्ति विकास क्षेत्र से डीएमआरसी संपत्ति विकास राजस्व अर्जित करने में विफल रहा।

इस प्रकार, डीएमआरसी पिछले पांच वर्षों के दौरान 40,071 वर्गमीटर (44,751 वर्गमीटर में से) को पट्टे पर देने में असमर्थ था जो कि विशेष रूप से संपत्ति विकास के लिए निर्मित कुल क्षेत्र का लगभग 90 प्रतिशत है।

डीएमआरसी ने कहा (जुलाई 2020) कि रूपरेखा हेतु निर्माण की लागत जो कि शीर्ष प्राप्त करने के लिए आवश्यक थी, को संपत्ति विकास के लिए जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है और यह ₹151.49 करोड़ की राशि संपत्ति विकास क्षेत्र के निर्माण पर व्यय नहीं की गई है। डीएमआरसी ने वर्ष 2015-16 में पांच स्टेशनों पर संपत्ति विकास क्षेत्रों के लिए सफलतापूर्वक निविदाएं जारी की थीं। सराय और नीलम-चौक अजरौदा स्टेशनों के लिए तीन बार निविदा आमंत्रित की जा चुकी है। संपत्ति विकास विभाग द्वारा प्राप्त अनुभव के आधार पर पुनः निविदा आमंत्रित करने के माध्यम से निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं, जो हरियाणा सरकार के सरकारी विभागों और अन्य सार्वजनिक उपक्रमों को स्थान पट्टे पर देने के प्रयास के अलावा हैं।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि लेखापरीक्षा के तर्क, कि संपत्ति विकास क्षेत्रों के सृजन पर ₹151.49 करोड़ की राशि खर्च की गई है, पर सहमति नहीं है चूंकि संपत्ति विकास क्षेत्र के सृजन की लागत निकालने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा उपयोग की जाने वाली कार्यप्रणाली, गलत है। हाल ही में, सेक्टर 20-बी में 7,615 वर्गमीटर के माप वाले संपत्ति विकास प्लॉट को पट्टे पर दिया गया है और अपेक्षित प्रतिभूति के साथ ₹6 करोड़ का अग्रिम भुगतान प्राप्त हुआ है। इसी प्रकार, ओल्ड फरीदाबाद मेट्रो स्टेशन पर 4,680 वर्गमीटर माप वाले फ्लोर स्पेस को लीज पर दिया गया है और अपेक्षित प्रतिभूति के साथ ₹2 करोड़ का अग्रिम भुगतान प्राप्त किया गया है। जहां तक ऋण की शीघ्र वसूली का संबंध है, चल स्टॉक की लागत को डीएमआरसी ने अपने

आंतरिक संसाधनों से पूरा किया। नकारात्मक नकदी प्रवाह के मुद्दे पर, यह कहा गया है कि डीएमआरसी ने कभी भी संपत्ति विकास के साथ इसका अनुमान नहीं लगाया।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा संपत्ति विकास क्षेत्र निर्माण लागत की गणना के लिए स्वयं की कोई कार्यप्रणाली नहीं अपनाई थी। बल्कि नौ स्टेशनों के निर्माण की लागत डीएमआरसी द्वारा तैयार की गई लागत पत्र से प्राप्त की गई थी। 44,751 वर्गमीटर के क्षेत्र का निर्माण ₹151.49 करोड़ की लागत से संपत्ति विकास के लिए विशेष रूप से किया गया था जो स्टेशनों की निर्माण लागत के अतिरिक्त था। 2007 के डीपीआर में सरकारी भूमि पाकेट की पहचान की गई है और सितंबर 2015 में वाणिज्यिक संचालन के लिए लाइन खोली गई। फिर भी, डीएमआरसी अभी तक संपत्तियों को पट्टे पर देने में समर्थ नहीं है। डीपीआर पैरा 12.8 में यह स्पष्ट रूप से उल्लेखित था कि परियोजना की अनुशंसा नहीं की गई थी और डीएमआरसी को परियोजना के लिए उपलब्ध कराई गई भूमि और स्टेशनों के ऊपरी क्षेत्र का अधिकार वाणिज्यिक ऋण की शीघ्र अदायगी के लिए वाणिज्यिक रूप से उपयोग करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

5.3.3 एकमात्र बोलीदाता को अनुचित लाभ

डीएमआरसी ने मालवीय नगर में 12,219 वर्गमीटर प्लॉट के संपत्ति विकास के लिए 50 वर्ष की पट्टा अवधि (तीन वर्ष के मोरेटोरियम सहित) के लिए निविदा आमंत्रित की (24 फरवरी 2016) और अग्रिम भुगतान का ₹120 करोड़ का मूल्यांकन किया था। निविदा खोली (11 मई 2016) गई लेकिन कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी। अग्रिम फीस को ₹50 करोड़ तक कम करके, संशोधित मानकों पर संशोधित निविदा आमंत्रित (सितंबर 2016) की गई थी। केवल एक बोलीदाता अर्थात् मैसर्स एल्डेको इंफ्रास्ट्रक्चर एंड प्रॉपर्टीज लिमिटेड (ईआईपीएल) ने बोली प्रस्तुत की (01 दिसंबर 2016)। मैसर्स ईआईपीएल ने मासिक पट्टा फीस ₹212 प्रति वर्गमीटर उद्धृत किया। निविदा समिति ने मैसर्स ईआईपीएल के प्रस्ताव को स्वीकार किया और प्रतिमाह मैसर्स ईआईपीएल को स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किया गया (13 फरवरी 2017)। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

(i) वित्तीय बोली (27 जनवरी 2017) को खोलने से पूर्व बोलीदाता ने ₹50 करोड़ के फिक्स्ड अपफ्रंट लीज शुल्क के साथ ₹19.70 प्रति वर्ग फुट प्रतिमाह मासिक पट्टा शुल्क का अपना वित्तीय प्रस्ताव प्रस्तुत (15 नवंबर 2016) किया है। यह तकनीकी बोली के मूल्यांकन (20 जनवरी 2017) से पूर्व था। चूंकि तकनीकी बोली खोलने से पहले डीएमआरसी को मूल्य बोली की जानकारी थी, इसलिए डीएमआरसी द्वारा निविदा रद्द की जानी चाहिए थी। इसके बजाय, एकल बोलीदाता को कार्य दिया गया था। यह तथ्य कि अनुबंधकार ने अपना वित्तीय प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, निदेशक (व्यवसाय विकास) जो निविदा समिति का सदस्य भी था, को ज्ञात था। फिर भी, इस तथ्य को न तो निविदा समिति की जानकारी में लाया गया और न ही प्रबंध निदेशक, डीएमआरसी को उनकी स्वीकृति लेते समय अवगत कराया गया।

(ii) स्टैंड अलोन प्लॉट के लिए संपत्ति विकास निविदा आमंत्रित करने के लिए संशोधित बोली मापदंडों के अनुसार, अग्रिम पट्टा को परियोजना के निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) के 30 प्रतिशत से 35 प्रतिशत तक रखा जाना चाहिए। अनुमोदित बोली मापदंड में अग्रिम शुल्क को कम करने के लिए कोई मानदंड नहीं थे। हालांकि, किसी औचित्य के बिना अपफ्रंट शुल्क को डीएमआरसी द्वारा लगातार ₹120 करोड़ से घटाकर ₹60 करोड़ और फिर ₹50 करोड़ कर दिया गया है।

(iii) डीएमआरसी ने मालवीय नगर मेट्रो स्टेशन के पास पांच स्थानों पर प्रचलित किराये का विवरण प्रदान करने के लिए तीन सलाहकारों⁸⁹ को लगाया। हालांकि, डीएमआरसी ने स्क्वायर वन मॉल के प्रतिमाह केवल ₹151 प्रति वर्ग फीट की किराये की दर पर विचार किया, जो निविदा देने के उद्देश्य के लिए पांच स्थानों की किराये की दरों में दूसरा सबसे कम था। ₹151 प्रति वर्ग फीट प्रति माह⁹⁰ के स्क्वायर वन मॉल के इस मासिक किराये के आधार पर, डीएमआरसी ने प्रति माह⁹¹ ₹41.47 प्रति वर्ग फीट एवं ₹60 करोड़ के अग्रिम शुल्क के रूप में आरक्षित मूल्य⁹² की गणना की (चूंकि, यह एक खाली प्लॉट था इसकी गणना के लिए निर्माण की लागत, अग्रिम शुल्क आदि पर विचार किया गया था)। हालांकि, आरक्षित मूल्य समिति (जनवरी 2017) ने आरक्षित मूल्य के अनुमान के लिए किसी औचित्य के बिना प्रति माह

⁸⁹ मेसर्स जेएलएल, मेसर्स सीबीआरई और मेसर्स नाइट फ्रैंक (आई) प्राइवेट लिमिटेड

⁹⁰ न्यूनतम आरक्षित मूल्य जिससे कम में निविदा नहीं दी जा सकती

⁹¹ उपयोग हेतु तैयार संपत्ति से संभावित मासिक पट्टा आय

⁹² ₹446.38 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह

₹110 प्रति वर्ग फीट प्रति माह के मासिक किराये पर विचार किया, जो ₹14.21 प्रति वर्ग फीट⁹³ निर्धारित किया गया था। हालांकि, ₹19.70 प्रति वर्ग फुट की कीमत डीएमआरसी को पता थी (नवम्बर 2016)। यह एकमात्र बोलीदाता को अनुचित लाभ का इशारा करती है।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि तकनीकी पैकेज के साथ बोलीदाता द्वारा प्रस्तुत की गई कोई भी अतिरिक्त वित्तीय सूचना वित्तीय प्रस्ताव के रूप में नहीं मानी जा सकती है। विमुद्रीकरण के पश्चात्, रियल एस्टेट बाजार लंबे समय से खराब स्थिति में था। यदि उस बोली पर कार्रवाई नहीं की जाती तो डीएमआरसी को भारी राजस्व का नुकसान हो सकता था। डीएमआरसी ने आगे कहा कि निविदा के पिछले आमंत्रण के दौरान परियोजना एनपीवी के 30 प्रतिशत से 35 प्रतिशत तक अग्रिम से प्राप्त करना संभव नहीं था और इसलिए इसे और अधिक आकर्षक बनाने के लिए अग्रिम राशि अनुशोधित किया गया था, और एनपीवी को कम कर दिया गया था। स्थान और आकार में समान क्षेत्रों की औसत दरों को ₹110 प्रति वर्ग फुट प्रति माह के आरक्षित मूल्य आंकलन के आधार के रूप में रखा गया था।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि उप मुख्य विद्युत अभियंता एवं कार्यकारी निदेशक/ अनुबंध द्वारा निदेशक (व्यवसाय विकास) के संज्ञान में लाया गया था कि एकमात्र बोलीदाता ने अपनी वित्तीय बोली प्रस्तुत की है। डीएमआरसी के उत्तर में निविदा समिति से जानकारी न देने पर भी उल्लेख नहीं है। निर्धारित तिथि अर्थात् 1 दिसंबर 2016 तक चार निविदाकारों ने निविदा प्रतिभूति जमा की थी। इस प्रकार, निविदा के लिए पर्याप्त प्रतिक्रियाएं थीं। यदि बाजार खराब स्थिति में था, तो डीएमआरसी को एकल बोली के मूल्यांकन के बजाय बोली भेजने की तारीख आगे बढ़ानी चाहिए थी। बोली मानकों को इस तरह से संशोधित किया गया था कि निर्माण अवधि के दौरान नाममात्र का अग्रिम भुगतान प्राप्त होगा और परिचालन अवधि के दौरान अधिकतम आवर्ती पट्टा फीस प्राप्त होगी। डीएमआरसी द्वारा प्राप्त अग्रिम शुल्क परियोजना लागत को कम करने में मदद करेगा और पट्टा शुल्क पट्टे की अवधि में डीएमआरसी की परिचालन आय में वृद्धि करेगा। सलाहकार द्वारा सुझाए गए औसत किराए पर विचार करने की बजाय, डीएमआरसी द्वारा

⁹³ ₹153 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह

न्यूनतम किराए पर विचार किया गया जिसके परिणामस्वरूप निम्न आरक्षित मूल्य का निर्धारण हुआ। इस प्रकार स्पष्ट है कि मैसर्स ईआईपीएल को अनुचित लाभ देने के लिए, आरक्षित मूल्य ₹14.21 प्रति वर्ग फुट प्रतिमाह निर्धारित किया गया था, जो एकल बोलीदाता को ₹19.70 प्रतिवर्ग फुट प्रतिमाह की जात मूल्य बोली से कम था।

5.3.4 तीसरी कंपनी को पट्टे के अधिकार का हस्तांतरण

मैसर्स ईआईपीएल ने विशेष प्रयोजन कंपनी के माध्यम से मालवीय नगर परियोजना को कार्यावित करने के लिए अपना प्रस्ताव (3 जुलाई 2017) प्रस्तुत किया। तदनुसार, उन्होंने डीएमआरसी से विशेष प्रयोजन कंपनी के पक्ष में पट्टा विलेख निष्पादित करने का अनुरोध किया। डीएमआरसी ने मैसर्स बेस्ट व्यू इंफ्राकॉन लिमिटेड (बीवीआईएल) (ईआईपीएल की एक सहायक कंपनी) के माध्यम से परियोजना के कार्यान्वयन और मानीटरिंग के लिए विशेष प्रयोजन कंपनी के गठन के लिए अनुमोदन प्रदान किया (7 अगस्त 2017)। इस उद्देश्य से डीएमआरसी, ईआईपीएल और बीवीआईएल के बीच करार के एक परिशिष्ट पर हस्ताक्षर किए गए (22 नवंबर 2017) और उन्होंने अनुपूरक पट्टा करार किया (27 मार्च 2018) जहां यह निर्णय लिया गया कि बीवीआईएल परियोजना को निष्पादित करेगा और अग्रिम पट्टा फीस का भुगतान उनके द्वारा किया जाएगा। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

(i) चूंकि प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) में सहायक कंपनी/ विशेष प्रयोजन कंपनी को परियोजना के हस्तांतरण के लिए प्रावधान नहीं है, बीवीआईएल को विकास अधिकारों का हस्तांतरण निविदा शर्तों के उल्लंघन में था। इस प्रकार, डीएमआरसी ने बीवीआईएल को विकास अधिकार प्रदान किए जिन्होंने बोली प्रक्रिया में भाग नहीं लिया था।

(ii) बीवीआईएल विशिष्ट उद्देश्य के लिए बनाई गई एक नई विशेष प्रयोजन कंपनी नहीं थी, बल्कि ईआईपीएल की एक मौजूदा सहायक कंपनी थी जिसे 2008 में निगमित किया गया था। बीवीआईएल को परियोजना के हस्तांतरण हेतु अनुमोदन प्राप्त करते समय इस तथ्य को डीएमआरसी के संज्ञान में नहीं लाया गया था। कार्यकारी निदेशक (संपत्ति विकास) ने भी किसी विशेष प्रयोजन कंपनी के गठन के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया (10 मार्च 2017) क्योंकि आरएफपी दस्तावेजों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। इसके अलावा, बीवीआईएल को कार्य हस्तांतरित करते समय, वित्तीय और तकनीकी क्षमता का मूल्यांकन नहीं किया गया था। वर्ष 2016

को समाप्त वर्ष के और 30 सितंबर 2017 वित्तीय परिणामों (छमाही) की समीक्षा से पता चला कि बीवीआईएल की कोई परिचालन आय नहीं है। इस प्रकार, बीवीआईएल बोली प्रक्रिया में प्रवेश करने के लिए वित्तीय रूप से सक्षम नहीं थी।

(iii) इसके अतिरिक्त, डीएमआरसी, ईआईपीएल और बीवीआईएल के बीच किए गए पूरक पट्टा करार (27 मार्च 2018) के खंड 3 में निर्दिष्ट है कि "दिनांक 29 जून 2017 के पट्टा करार के तहत ईआईपीएल/ पट्टेदार को हस्तांतरित सभी अधिकार अब बीवीआईएल के पास होंगे"। इस प्रकार, डीएमआरसी ने बीवीआईएल को विकास अधिकार प्रदान किए जिसने बोली प्रक्रिया में भाग नहीं लिया था और बोली प्रक्रिया में प्रवेश करने के लिए वित्तीय रूप से सक्षम भी नहीं थी।

इस प्रकार, ईआईपीएल ने निविदा प्रक्रिया में भाग लिया और फिर बीवीआईएल को कार्य प्रदान और स्थानांतरित कर दिया गया।

डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जुलाई 2020) कि अनुबंध करार में एक कंपनी के लिए विशेष प्रयोजन वाहन/ विशेष प्रयोजन कंपनी के गठन का उल्लेख नहीं किया गया था। परंतु परियोजना के प्रभावी कार्यान्वयन और मानीटरिंग के लिए, ईआईपीएल ने पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी (विशेष प्रयोजन कंपनी के 99.99 प्रतिशत इक्विटी शेयर का नियंत्रण करने वाली) का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इस कारण, प्रबंधन निदेशक का अनुमोदन प्राप्त करके एसपीसी को अनुमति देने के लिए अनुबंध की शर्त में संशोधन किया गया था। मंत्रालय/ दिल्ली सरकार ने डीएमआरसी के उत्तरों का समर्थन किया (जनवरी 2020)।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी ने स्वीकार किया है कि विशेष प्रयोजन कंपनी के गठन के लिए करार में कोई प्रावधान नहीं था। किसी नई विशेष प्रयोजन कंपनी का गठन नहीं किया गया था लेकिन कार्य बीवीआईएल (मौजूदा ईआईपीएल की सहायक कंपनी) को हस्तांतरित किया गया। बीवीआईएल की वित्तीय और तकनीकी क्षमता पर डीएमआरसी के उत्तर में उल्लेख नहीं है।

5.3.5 बाजार सर्वेक्षण/ विश्लेषण के बिना विनोद नगर डिपो के ऊपर संपत्ति विकास स्थान का निर्माण

चरण-III की डीपीआर (सितंबर 2011) के अनुसार, मयूर विहार (वर्तमान में विनोद नगर) में एक नया एट ग्रेड डिपो प्रस्तावित किया गया था। परंतु कार्यान्वयन चरण के

दौरान भूमि की कमी के कारण, डीएमआरसी ने योजना बनाई (जुलाई 2014) और डिपो के ऊपर एलिवेटेड विनोद नगर डिपो और संपत्ति विकास क्षेत्र का निर्माण किया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि डीएमआरसी ने विनोद नगर डिपो पर संपत्ति विकास क्षेत्र हेतु संरचनाओं के सुदृढीकरण के लिए ₹37.71 करोड़ का प्रावधान किया था। हालांकि, डिपो पर संपत्ति विकास के लिए निर्णय लेने से पूर्व, योजना की संभाव्यता और भविष्य की संभावना पर कोई बाजार विश्लेषण नहीं किया गया था। यह संपत्ति विकास स्थान आज तक संचालित नहीं किया गया है, जबकि डिपो का परिचालन 2018 से आरंभ है।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जुलाई 2020 और जनवरी 2021) कि सभी दिशाओं से अच्छी कनेक्टिविटी के साथ एनएच-24 पर इसके स्थान के कारण डबल डेक स्टेबलिंग पर भविष्य के संपत्ति विकास के लिए प्रावधान पर विचार किया गया था। पहली दो मंजिलों पर ट्रेनों को खड़ा करने और इन मंजिलों के ऊपर चार मंजिलों पर बाजार सर्वेक्षण के बाद संपत्ति विकास के लिए सिस्टम की योजना बनाई गई थी।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि किसी बाजार सर्वेक्षण/ विश्लेषण के अभाव में भविष्य में संपत्ति विकास की संभावना पर भरोसा नहीं किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, उत्तर के साथ विपणन सर्वेक्षण से संबंधित कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं किया गया था।

5.4 संपत्ति व्यवसाय से राजस्व

5.4.1 संपत्ति व्यवसाय विभाग से ₹1,841.19 करोड़ के राजस्व सृजन में कमी

चरण-III की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में बताया गया है कि परिचालन चरण के दौरान संपत्ति व्यवसाय⁹⁴ और विज्ञापन से होने वाला राजस्व किराया से प्राप्त संग्रहण का 25 प्रतिशत होगा। निदेशक मंडल की 87वीं बैठक 15 मार्च 2012 के दौरान, यह कहा गया कि डीएमआरसी का गैर-परिचालन राजस्व कुल राजस्व का केवल 21.6 प्रतिशत बनता है और अगले पांच वर्षों में गैर-परिचालन राजस्व, कुल

⁹⁴ मौजूदा संपत्ति विकास विभाग में से जुलाई 2012 में संपत्ति व्यवसाय नामक एक नया विभाग बनाया गया

राजस्व का कम से कम 30 प्रतिशत तक बढ़ने की अत्यधिक संभावना है। इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

(i) डीएमआरसी के पास विस्तारों सहित चरण-III गैर-किराया से प्राप्त राजस्व सृजन संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय विभाग के मार्गदर्शन और निर्णय लेने हेतु कोई मानक परिचालन प्रक्रिया/ अनुमोदित योजना/ नीति नहीं थी जैसा कि डीपीआर में अनुमानित था।

(ii) चरण-III और अन्य विस्तारों की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में 2016-17 से 2019-20 (अनुलग्नक-X) के दौरान गैर-किराया से प्राप्त राजस्व के लिए ₹1,917.25 करोड़ का लक्ष्य रखा गया था, जिसमें से आय का बड़ा हिस्सा चरण-III के स्टेशनों के अर्ध-नामकरण अधिकार/ कॉ ब्रांडिंग अधिकार से संबंधित था, जो एक नई अवधारणा थी और डीपीआर में इस पर विचार नहीं किया गया था। इस लक्ष्य के प्रति डीएमआरसी ने मार्च 2020 तक केवल ₹76.06 करोड़ (3.97 प्रतिशत) अर्जित किया। इस कारण, वर्ष 2016-2020 के दौरान संपत्ति कारबार राजस्व से ₹1,841.19 करोड़ (₹1917.25 करोड़ - ₹76.06 करोड़) की कमी हुई।

(iii) अनुमानित संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय आय के लिए डीपीआर तैयार करते समय संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय विभाग से परामर्शी डिवीजन द्वारा इनपुट/ सुझाव नहीं लिए गए थे। उदाहरण के लिए, हैदरपुर बादली मोड़ स्टेशन और विनोद नगर डिपो में संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय क्षेत्र की योजना बनाई गई और निर्माण किया गया जो कि एक लैंडफिल साइट के पास स्थित हैं, जो यह विधिवत विचार किए बिना था कि वे अविकसित क्षेत्र थे और जहां पर यातायात कनेक्टिविटी की समस्याएं थी। इसके अलावा, चरण-III के कॉरिडोर पर प्रस्तावित स्टेशनों के अंदर और बाहर विज्ञापन, कियोस्क, एटीएम आदि के लिए स्थान सुनिश्चित नहीं किया गया था।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि किराया से प्राप्त संग्रहण का 25 प्रतिशत चरण-III के पूर्ण चालू किए जाने पर पट्टे पर दी गई संपत्तियों, विज्ञापन अधिकारों, कियोस्क को पट्टे पर देने, एटीएम, स्टेशनों के सेमी-नेमिंग अधिकारों आदि पर आवर्ती भुगतान से प्राप्त होना था। गैर-किराया से प्राप्त राजस्व का अनुमान इस परिकल्पना पर लगाया गया था कि संपूर्ण चरण-III नेटवर्क वर्ष 2016-17 तक चालू हो जाएगा। हालांकि, चरण-III

परियोजना केवल 1.5 किमी के एक छोटे से हिस्से को छोड़कर दिसंबर 2018 तक ही पूरी की जा सकी। चरण-III की अनुबंधों हेतु मार्च 2020 तक कुल संपत्ति व्यवसाय/ विकास आय लगभग ₹76.06 करोड़ है। आर्किटेक्चर विंग संपत्ति व्यवसाय गतिविधियों के लिए चिह्नित स्थानों की एक अस्थायी सूची प्रदान करता है। तथापि, कथित खंड/ लाइन/ स्टेशन के खुलने के बाद ही स्थानों की अंतिम सूची सुनिश्चित की जाती है। संपत्ति व्यवसाय एक अस्थिर गतिविधि है और मौजूदा बाजार स्थितियों पर निर्भर करती है।

डीएमआरसी ने स्वीकार किया कि डीपीआर का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया है। तथ्य यह है कि संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय गतिविधियों हेतु स्थान, क्षेत्र के संबंध में परामर्शी विभाग और प्रचालन विभाग के बीच कोई समन्वय नहीं था। डीपीआर तैयार करते समय, आस-पास की जगह में संपत्ति व्यवसाय गतिविधियों, बाजार प्रवृत्तियों, प्रत्याशित किराये के लिए क्षेत्र का उल्लेख किए बिना लाभ/ व्यवहार्यता की वित्तीय आंतरिक दर की गणना के लिए किराया से प्राप्त राजस्व का एक निश्चित प्रतिशत 1 प्रतिशत से 25 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। संपत्ति विकास/ संपत्ति व्यवसाय आय का अनुमान डीपीआर तैयार करते समय अर्थात् किसी बाजार विश्लेषण और मांग अनुमानों के बिना विशिष्ट लाइन सेक्शन/ कॉरिडोर के निर्माण के आरंभ होने से पहले लगाया जाता है। मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी के उत्तर में अन्य मुद्दों जैसे मानक परिचालन प्रक्रिया/ संपत्ति विकास नियमावली तैयार करने पर उल्लेख नहीं है। इसके अलावा संपत्ति व्यवसाय के लक्ष्यों भले डीपीआर को निदेशक मण्डल द्वारा अनुमोदित किया गया था। बोर्ड ने डीपीआर में उल्लिखित संपत्ति व्यवसाय प्रभाग के लक्ष की उपलब्धि की समय-समय पर समीक्षा नहीं की है और इसे पूरा करने के लिए आवश्यक कार्यवाही नहीं की है।

5.4.2 अनुबंध देने में हुए विलम्ब के कारण ₹15.80 करोड़ के राजस्व की हानि

कॉन्ट्रैक्टिंग अनुबंध: निविदा आमंत्रित करने/ निविदा देने/ विस्तारण/ संपत्ति विकास तथा परिचालन और रख-रखाव अनुबंधों में निष्पादन के लिए क्रियाविधि आदेश के संबंध में डीएमआरसी के सतर्कता परिपत्र (06 अक्टूबर 2012) में बताया गया है कि प्रस्ताव का प्रशासनिक अनुमोदन, अनुबंध बंद होने से कम से कम चार महीने पहले लिया जाना चाहिए तथा निविदाएं कम से कम तीन महीने पूर्व मंगाई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त यह निर्धारित किया गया था कि निविदाएं आमंत्रित करने से ठीक

पहले निविदा समिति का गठन किया जाना चाहिए। संपत्ति व्यवसाय विभाग ने 15 कॉ-ब्रांडिंग अनुबंध (अनुलग्नक-XI) प्रदान करने में 71 दिनों से लेकर 1,270 दिनों तक की देरी से चरण-III के दौरान निर्मित मेट्रो स्टेशनों की कॉ-ब्रांडिंग के लिए कई अनुबंध प्रदान कीं। परिणामतः डीएमआरसी को ₹15.80 करोड़ के राजस्व से वंचित रहना पड़ा जो कि अर्जित किया जा सकता था यदि सतर्कता परिपत्र का पालन किया जाता और उक्त मेट्रो स्टेशनों की अनुबंधों को निर्धारित समय में प्रदान किया जाता।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि 2014 में डीएमआरसी द्वारा प्रारंभ की गई को-ब्रांडिंग, विज्ञापन की एक अत्यंत नवीन अवधारणा है। कॉ-ब्रांडिंग की निविदाओं को आमंत्रित करने के साथ-साथ निविदा देने की प्रक्रिया चरण-III के पूर्ण होने से ठीक पहले आरंभ हो गई थी और यह एक सतत प्रक्रिया है। इस कारण निविदा जारी करने की तिथि से किसी एक स्टेशन के परिचालन की तिथि तक की देरी पर विचार करना उचित नहीं है। मेट्रो स्टेशनों के सेमी-नेमिंग अधिकार के लाइसेंस के लिए रुचि की अभिव्यक्ति के सिद्धांत पर निविदा आमंत्रित किए जा रहे हैं। डीएमआरसी के महत्त्वपूर्ण राजस्व के अनावश्यक खर्च से बचने के लिए केवल उन्हीं मेट्रो स्टेशनों को निविदा में शामिल किया गया है जिनके लिए रुचि की अभिव्यक्ति प्राप्त हुई है।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर सही नहीं है क्योंकि सतर्कता परिपत्र 2012 में प्रस्तुत किया गया था जबकि डीएमआरसी ने 2014 में उस समय मौजूद चरण-I और चरण-II स्टेशनों के लिए को-ब्रांडिंग अवधारणा आरंभ की थी। अतः निविदा प्रक्रिया की अग्रिम योजना बनायी जानी चाहिए थी ताकि परिपत्र के अनुसार समय सीमा का पालन किया जा सके। इसके अतिरिक्त, चरण-III के पूरा होने की निर्धारित तिथि अर्थात् मार्च 2016 तक केवल सात स्टेशनों (उपरोक्त को छोड़कर) के अर्ध नामकरण अधिकार अनुबंधों के लिए निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था क्योंकि चरण-III कॉरिडोर के निर्धारित खोलने अर्थात् मार्च 2016 से पूर्व पर्याप्त समय (दो वर्ष/ चार वर्ष) था तथा अधिकांशतः स्टेशन वर्ष 2018-19 में खोले गए। परंतु चरण-III के स्टेशनों के राजस्व परिचालन के आरंभ होने से पहले अर्ध नामकरण अधिकार टेंडरों को अंतिम रूप देने और निविदा देने में देरी के कारण, डीएमआरसी को ₹15.80 करोड़ के राजस्व का परित्याग करना पड़ा।

5.4.3 लाइन-7 और लाइन-8 के मेट्रो स्टेशनों पर स्थापित प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर पर विज्ञापन स्थान का उपयोग न करना

मई 2012 में, डीएमआरसी ने लाइन-7 और लाइन-8 के सभी स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर की स्थापना के सुझाव के अतिरिक्त लाइन-7 और लाइन-8 पर रोलिंग स्टॉक पर आधारित चालक रहित ट्रेन परिचालन की खरीद का प्रस्ताव किया। प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर का प्रस्ताव निदेशक मंडल की 91वीं बैठक में रखा गया था (जुलाई 2012)। निदेशक मंडल द्वारा नियुक्त उप-समिति ने विचार-विमर्श किया कि चूंकि प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर की प्रारंभिक लागत अधिक है, इस कारण विज्ञापन से होने वाली आय का अनुमानित वित्त पोषण की पद्धति के जानने के लिए किया गया है। उप-समिति ने विज्ञापन के लिए स्थान का उपयोग करने की सुविधा के साथ लाइन-7 और लाइन-8 पर 63 स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर की स्थापना के लिए सिफारिश की (अगस्त 2012) और विज्ञापन के लिए उपलब्ध 15 वर्ग मीटर क्षेत्र प्रति स्टेशन पर विचार करने के बाद लाइन-7 और लाइन-8 के 63 स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर पर विज्ञापन से 30 वर्षों के लिए संभावित आय ₹225 करोड़ आंकी गयी थी। डीएमआरसी की सूचना के अनुसार स्टेशनों पर 200 वर्गमीटर का औसतन विज्ञापन स्थान था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि लाइन-7 और लाइन-8 पर चयनित 49 मेट्रो स्टेशनों के लिए आंतरिक विज्ञापन अधिकारों के एनआईटी के अनुसार, प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर सहित प्रत्येक स्टेशन पर उपलब्ध विज्ञापन के वास्तविक क्षेत्र को निर्दिष्ट किए बिना परिकल्पित यात्री-संख्या के आधार पर प्रत्येक स्टेशन के श्रेणीकरण के बाद लाइसेंसधारी को 40 वर्ग मीटर से 80 वर्ग मीटर के विज्ञापन का न्यूनतम क्षेत्र दिया गया है।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार और डीएमआरसी ने उत्तर दिया (जनवरी 2021 और जुलाई 2020) कि इष्टतम क्षेत्र के प्रस्ताव के बावजूद, 40 प्रतिशत से अधिक 45 प्रतिशत तक विज्ञापन क्षेत्र आम तौर पर रिक्त है, लेकिन अनुबंध की शर्तों के अनुसार सफल लाइसेंसधारी को निश्चित लाइसेंस फीस का भुगतान करना होता है। प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर और स्टेशनों के अंदर विज्ञापन अधिकारों के लिए अलग-अलग निविदा जारी करने से पार्टियों के बीच हितों का टकराव हो सकता है जिससे डीएमआरसी के लिए अनावश्यक मुकदमेबाजी हो सकती है। इसके अतिरिक्त, प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर को लगाने का मूल उद्देश्य ट्रेक पर यात्रियों द्वारा दुर्घटनावश

गिरने या कूदने को रोकना था। विज्ञापन से आय राजस्व अर्जित करने के लिए एक महान अवधारणा के साथ कल्पित की गई थी।

मंत्रालय/ दिल्ली सरकार/ डीएमआरसी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीएमआरसी ने कभी विशेष रूप से प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर्स विज्ञापन के लिए निविदा जारी नहीं की थी जिसकी परिकल्पना निदेशक मंडल द्वारा प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर्स की स्थापना के लिए अनुमोदन के समय की गई थी। डीएमआरसी ने मौजूदा लाइनों के आधार पर विज्ञापन अनुबंधों में लाइन-7 और लाइन-8 की अनुमानित कीमत की गणना की, जिसमें प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर्स स्थापित ही नहीं किए गए थे। दो विज्ञापनदाताओं के बीच हितों के टकराव डीएमआरसी का अनुमान है और डीएमआरसी ने पहले ही आईटीओ स्टेशन पर भीतरी स्टेशन विज्ञापन अनुबंध के अलावा डिजिटल विज्ञापन के लिए अलग-अलग निविदा दी थी। चूंकि प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर्स विज्ञापन की संभावना अधिक है, निदेशक मंडल द्वारा यथा अनुशंसित अलग अनुबंध देने की बजाय, डीएमआरसी ने प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर के विज्ञापन क्षेत्र को निर्दिष्ट किए बिना स्टेशन के लिए मौजूदा अनुबंधकारों को इस विशाल क्षेत्र को उपयोग करने की अनुमति दी।

निष्कर्ष

इस प्रकार, परिचालन और रख-रखाव में त्रुटियाँ थीं तथा वाणिज्यिक परिचालन के उपरांत नियोजित लाभों की प्राप्ति में कमी थी। डीएमआरसी ने लाइन-वार परिचालन लाभ/ हानि विवरण तैयार नहीं किया था तथा मार्च 2020 तक संबंधित राज्य सरकारों से परिचालन हानियों यदि कोई हो, का दावा नहीं किया था। 2019-20 में चरण-III के पूर्ण होने के बाद अनुमानित यात्री-संख्या 20.97 लाख के प्रतिवास्तविक यात्री-संख्या केवल 4.38 लाख थी, जो अनुमानों से 79.03 प्रतिशत कम थी। एनसीआर और अन्य विस्तारों में, वास्तविक यात्री-संख्या अनुमानों की तुलना में 15.12 प्रतिशत से 87.63 प्रतिशत तक कम थी। परिचालन लागत अनुपात 2011-12 में 48.99 प्रतिशत से बढ़कर 2019-20 में 80.55 प्रतिशत होने से डीएमआरसी की परिचालन दक्षता भी घट रही थी।

डीएमआरसी की परिचालन व्यय की गणना की पद्धति में मूल्यहास एवं परिशोधन व्यय और ब्याज लागत को शामिल नहीं किया गया, परिणामस्वरूप परिचालन व्यय कम हो गया और परिचालन लाभ दर्शाया गया हालांकि वास्तव में वे परिचालन हानि झेल रहे थे। डीएमआरसी न केवल अंतिम छोर से जोरने वाली सेवाएं प्रदान करने में

विफल रहा बल्कि उसने मौजूदा सिफारिशों का भी पालन नहीं किया और मल्टी मॉडल इंटिग्रेशन सुविधाएं प्रदान करने में असमर्थ था।

संपत्ति विकास से आय में ₹2,505 करोड़ की लक्षित आय के मुकाबले ₹1,847.87 करोड़⁹⁵ की कमी थी। 2016-17 से 2019-20 के दौरान ₹1,917.25 करोड़ के अनुमानित गैर-किराया से प्राप्त राजस्व के मुकाबले संपत्ति व्यवसाय के माध्यम से गैर-किराया से प्राप्त राजस्व सृजन में ₹1,841.19 करोड़ की कमी थी।

सिफारिशों

17. डीएमआरसी लाइन-वार लाभ और हानि लेखा तैयार कर सकता है और प्रचालन हानि, यदि कोई हो, का संबंधित राज्य सरकारों दावा कर सकता है।
18. डीएमआरसी नियोजित फीडर बस सेवाओं सहित विभिन्न माध्यमों से यात्री बढ़ाने के लिए अंतिम छोर तक कनेक्टिविटी भी सुनिश्चित कर सकता है।
19. डीएमआरसी परिचालन अनुपात को कम करके परिचालन दक्षता में वृद्धि करने के लिए अपने प्रयासों को बढ़ा सकता है और भविष्य के डीपीआर के लिए अधिक यथार्थवादी यात्रियों का अनुमान भी लगा सकता है।
20. डीएमआरसी भूमि उपयोग और परिवहन के विभिन्न साधनों की एकीकृत योजना बनाने के साथ मौजूदा सिफारिशों के अनुसार एक पूर्ण विवध मॉडल एकीकरण (एमएमआई) के कार्यान्वयन को सुनिश्चित कर सकता है।
21. एकरूपता और लगातार निर्णय लेने को सुनिश्चित करने के लिए एक संरचित और अनुमोदित संपत्ति विकास और संपत्ति व्यवसाय नियमावली तैयार की जा सकती है। डीएमआरसी चरण-I, चरण-II और चरण-III के संयुक्त अनुभव के आधार पर लक्षित गैर-किराया से प्राप्त राजस्व प्राप्त करने के लिए एक रोड मैप तैयार करने पर भी विचार कर सकता है।
22. संपत्ति विकास और संपत्ति व्यवसाय से संबंधित गतिविधियों से प्रभावी ढंग से निपटने के लिए बोर्ड में विपणन कौशल के साथ एक सदस्य/ विशेषज्ञ होनी चाहिए।

⁹⁵ ₹2,505 करोड़ - ₹657.13 करोड़

