

# कार्यकारी सारांश



## कार्यकारी सारांश

### हमने यह लेखापरीक्षा क्यों शुरू की?

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

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

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

### लेखापरीक्षा में क्या पाया गया?

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण नीचे दिया गया है:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### हम क्या सिफारिश करते हैं?

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

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

