

अध्याय 1

परिचय

परिवहन विभाग

दिल्ली परिवहन निगम

‘दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली’ पर निष्पादन लेखापरीक्षा

अध्याय 1: परिचय

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

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

वित्तीय निष्पादन

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

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

1.1 निगम के उद्देश्य

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

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

1.2 संगठनात्मक ढांचा

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

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

1.3 सार्वजनिक परिवहन में निगम की हिस्सेदारी

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

1.4 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा का मुख्य उद्देश्य यह आकलन करना था कि क्या:

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

1.5 लेखापरीक्षा का मानदंड

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

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

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

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

1.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

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

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

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

आभार

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

1.7 प्रतिवेदन की संरचना

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

अध्याय 2: योजना और वित्तीय प्रबंधन;

अध्याय 3: परिचालन निष्पादन;

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

अध्याय 5: मानव संसाधन प्रबंधन;

अध्याय 6: अन्य मुद्दे; और

अध्याय 7: आंतरिक नियंत्रण तंत्र

