

अध्याय 2

योजना और वित्तीय प्रबंधन

अध्याय 2: योजना और वित्तीय प्रबंधन

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

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

2.1 योजना

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

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

2.1.1 अल्पकालिक एवं दीर्घकालिक योजनाओं का अभाव

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

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

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

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

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

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

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

2.1.3 बेंचमार्क निर्धारित करने और सर्वोत्तम प्रक्रियाओं के पालन में विफलता

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

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

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

2.1.4 लाभप्रदता/संधारणीयता अध्ययन करने में प्रयासों की कमी

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

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

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

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

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

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

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

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

सिफारिश 2.1:

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

2.2 वित्तीय प्रबंधन

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

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

2.2.1 वित्तीय स्थिति

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

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

(₹ करोड़ में)

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

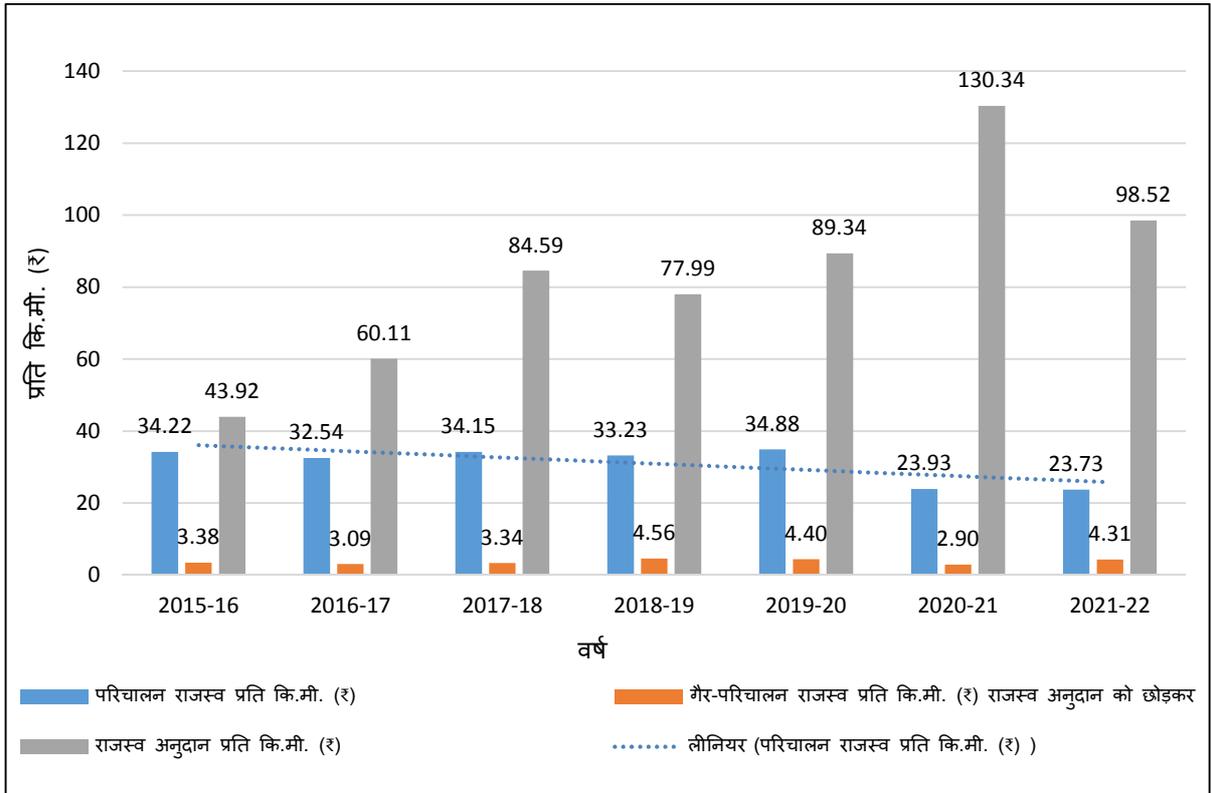
स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

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

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

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

चार्ट 2.1: राजस्व प्रवृत्ति

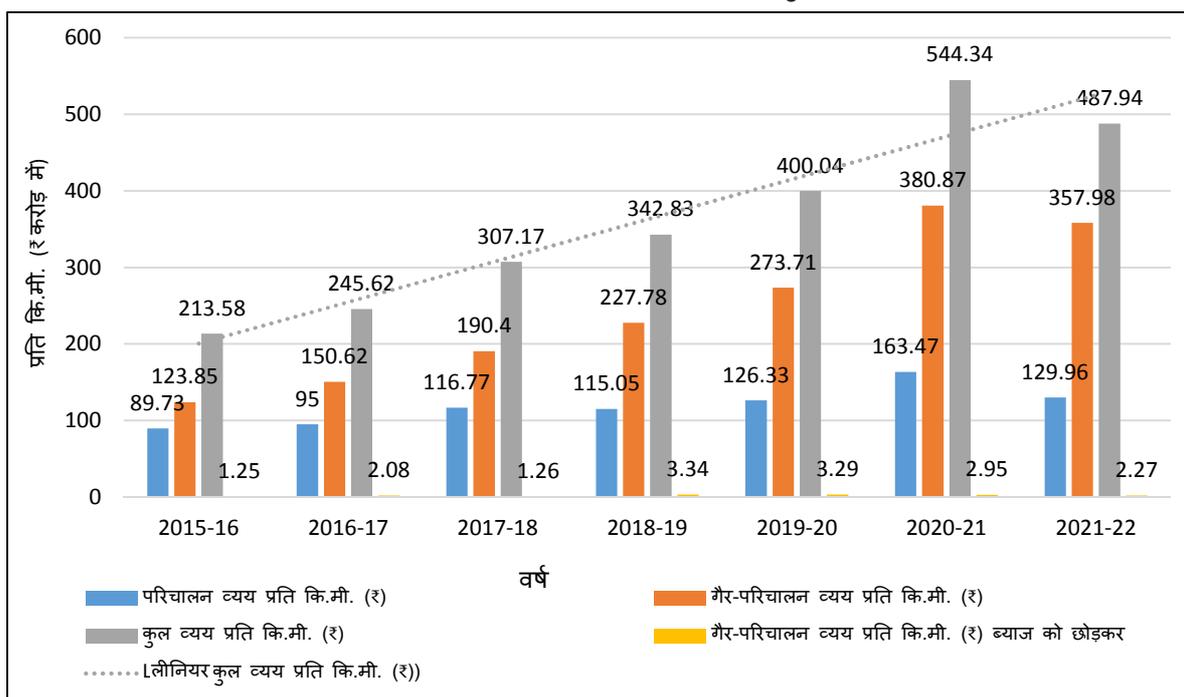


स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

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

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

चार्ट 2.2 : व्यय प्रवृत्ति



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

2.2.2 परिचालन एवं गैर-परिचालन व्यय का विश्लेषण

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

तालिका 2.2: व्यय का अवयव-वार विवरण

(₹ करोड़ में)

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

स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

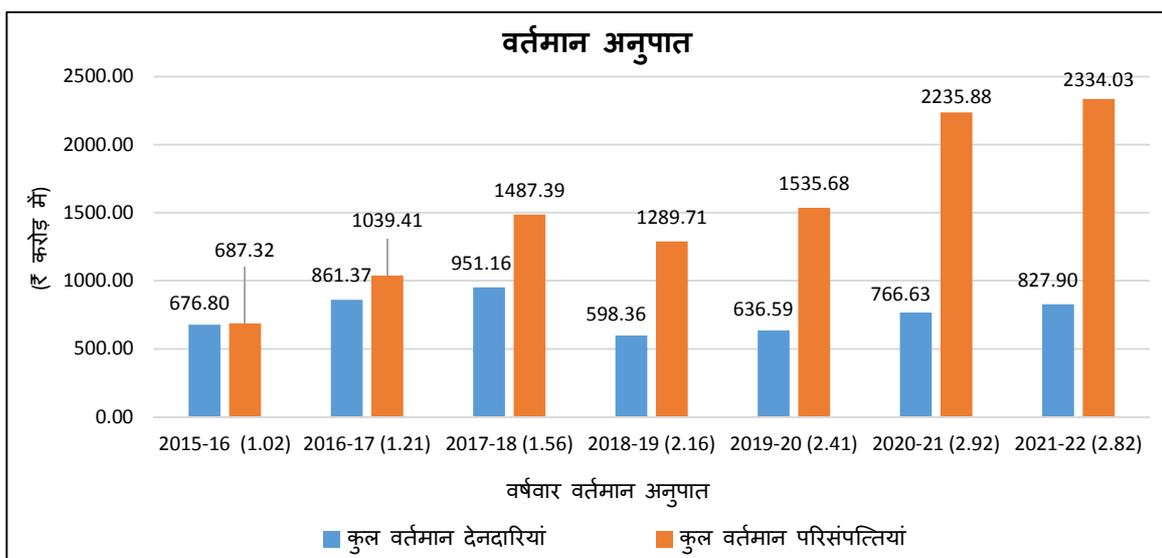
उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि कर्मचारी लागत परिचालन व्यय का एक बड़ा हिस्सा है और कुल परिचालन व्यय के 60.32 प्रतिशत और 70.04 प्रतिशत के बीच रही। इसके अतिरिक्त लो फ्लोर बसों के वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) शुल्क में तेज़ी से वृद्धि हुई, जो सात वर्षों की अवधि के दौरान दोगुना से अधिक हो गया था।

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

2.2.3 वित्तीय अनुपात

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

चार्ट 2.3: अल्पकालिक शोधन-क्षमता की स्थिति



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

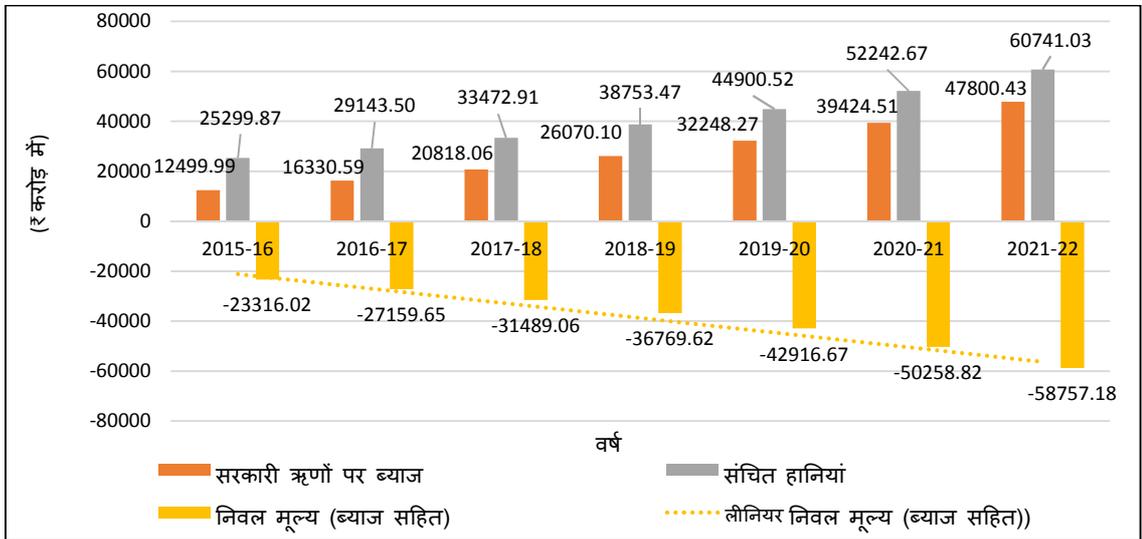
यद्यपि प्रथम दृष्टया निगम की वर्तमान परिसंपत्तियां अल्पकालिक देनदारियों को आसानी से कवर करती प्रतीत होती हैं (क्योंकि वर्तमान अनुपात 2020-21 में 2.92 तक सुधर गया है), तथापि वर्तमान परिसंपत्तियों में देनदार और अग्रिम (2021-22 में 54.40 प्रतिशत) शामिल हैं जिन्हें अवरुद्ध कर दिया गया था (मुख्य रूप से अदालत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

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

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

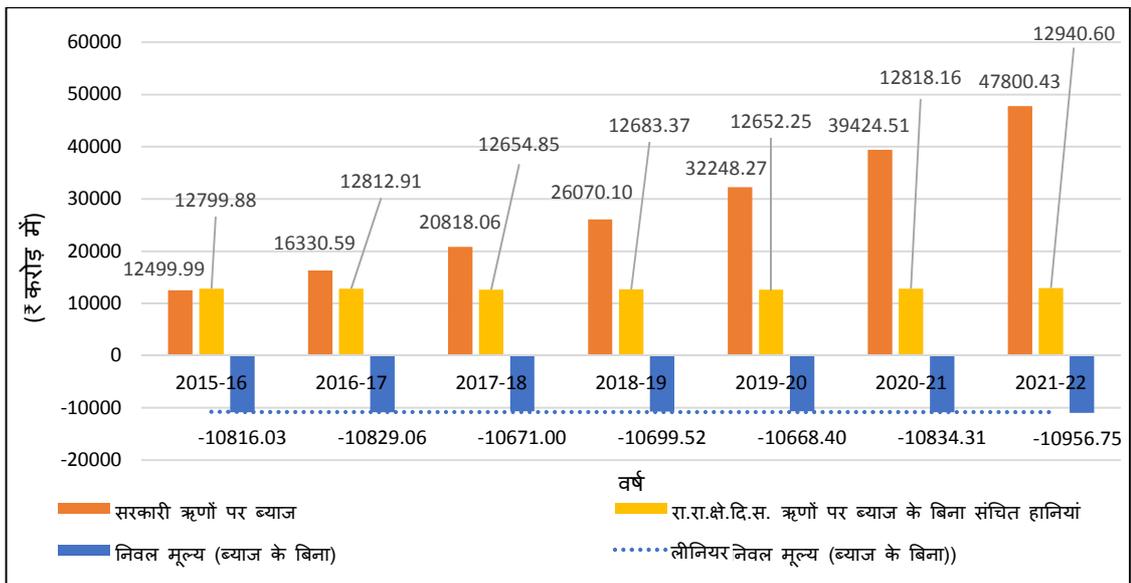
दीर्घकालिक शोधन-क्षमता किसी संगठन की दीर्घकालिक देनदारियों को संतुलित करने के लिए उसकी संपत्तियों की पर्याप्तता के संबंध में वित्तीय स्थिति को दर्शाती है। किसी संगठन का निवल मूल्य उसकी देनदारियों को घटाने के बाद परिसंपत्तियों का मूल्य है जो दीर्घकालिक शोधन-क्षमता का आकलन करने के लिए एक संकेतक है। 2015-2022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

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



स्रोत: डीटीसी के वार्षिक लेखे

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



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

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

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

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

2.2.4 परिचालन राजस्व

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

चाट 2.5: परिचालन राजस्व



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

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

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

2.2.4.1 वर्ष 2009 से बस किराए में परिशोधन नहीं किया गया

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

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

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

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

तालिका 2.3: प्रस्तावित परिशोधित किराया संरचना

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

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

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

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

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

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

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

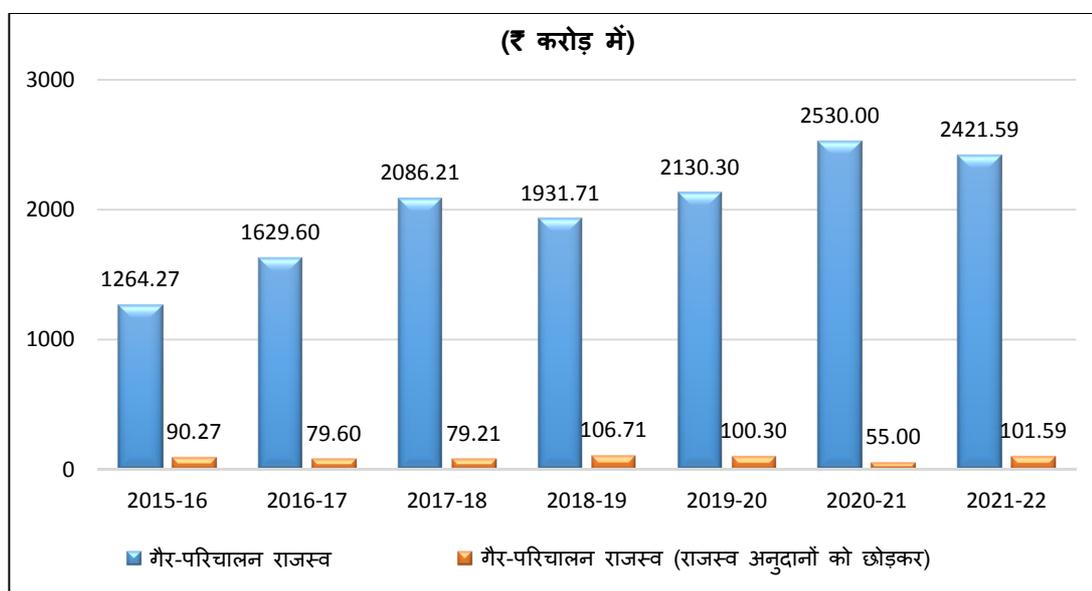
प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि किराया परिशोधन विभाग का नीतिगत मामला है। जब तक विभाग इसकी मंजूरी नहीं देता, निगम किराया परिशोधन लागू नहीं कर सकता। तथ्य यह है कि निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा सुझाए गए प्रस्तावित परिशोधित किराए को स्वीकार नहीं किया और प्रति वर्ष लगभग ₹ 170 करोड़ का लाभ उठाने का अवसर खो दिया।

2.2.5 गैर-परिचालन राजस्व

2.2.5.1 निगम के गैर-परिचालन राजस्व की स्थिति

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

चार्ट 2.6: गैर-परिचालन राजस्व



स्रोत: निगम के वार्षिक लेखे

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

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

2.2.5.2 परिवहन विभाग द्वारा बकाया राशि का भुगतान नहीं किया जाना

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

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

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

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

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

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

सिफारिश 2.2:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.5.5 गैर-यातायात राजस्व बढ़ाने में विफलता

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

सिफारिश 2.4:

निगम को चाहिए कि:

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

2.3 अन्य वित्तीय मामले

2.3.1 भविष्य निधि (पीएफ) अंशदान जमा करने में देरी

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

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

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

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

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

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

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

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

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