

## अध्याय 3

### परिचालन निष्पादन



### अध्याय 3: परिचालन निष्पादन

माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के आधार पर, कुशल और संतोषजनक सार्वजनिक परिवहन सुनिश्चित करने के लिए निगम के पास कम से कम 5,500 बसों का बेड़ा होना आवश्यक था। मार्च 2023 के अंत में, निगम के पास केवल 3,937 बसों का बेड़ा था जिसमें 1,770 अधिक पुरानी बसें शामिल थीं। निगम बेड़े के उपयोग और वाहन उत्पादकता के संबंध में अखिल भारतीय औसत की तुलना में परिचालन क्षमता प्राप्त नहीं कर सका। मार्ग नियोजन में कमी थी। अनुसूचित किलोमीटर प्राप्त नहीं किए गए। प्रति 10,000 किलोमीटर परिचालन पर ब्रेकडाउन 2.90 और 4.57 के बीच था जो अन्य राज्य परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) और क्लस्टर बसों की तुलना में बहुत अधिक था। क्लस्टर बसों का निष्पादन लगभग प्रत्येक परिचालन पैरामीटर में निगम से काफी बेहतर था, भले ही दोनों समान परिस्थितियों में कार्य कर रहे थे।

#### 3.1 परिचय

सिटी बस बेड़े को 11,000 बसों तक बढ़ाने के माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों (सितंबर 2007) का पालन करने के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. एक नई योजना लेकर आई, जिसमें 'क्लस्टर' में एक एकीकृत समय सारणी के तहत निगम और निजी ऑपरेटरों की बसों के समवर्ती परिचालन की परिकल्पना की गई थी (मई 2011)। प्रत्येक क्लस्टर को प्रत्येक मार्ग पर समान अनुपात में (5,500 निगम द्वारा और 5,500 क्लस्टर बसें) निगम और डीआईएमटीएस (क्लस्टर) बसों के माध्यम से दिल्ली में स्टेज कैरिज सेवाएं प्रदान करने के लिए एक नेटवर्क का हिस्सा बनना था। 31 मार्च 2022 तक निगम के पास 3,762 बसों का बेड़ा था और 2021-22 के दौरान औसतन 3,760 बसों का बेड़ा था, जिनमें से 3,206 (85.27 प्रतिशत)<sup>1</sup> का उपयोग किया जा रहा था, जबकि 3,239 क्लस्टर बसों का बेड़ा था और औसतन 2,837 बसों का बेड़ा था जिनमें से 2021-22 के दौरान 2,809 बसें (99.01 प्रतिशत) चल रही थीं। 2021-22 के दौरान निगम की बसें 468 मार्गों पर चलीं, जिनमें कुल 57 करोड़ यात्रियों ने यात्रा की और 2,354.74 लाख किलोमीटर की दूरी तय की। मार्च 2022 को समाप्त पिछले सात वर्षों के लिए निगम का परिचालन निष्पादन **अनुलग्नक 3.1** में दिया गया है:

<sup>1</sup> कोविड अवधि के दौरान बेड़े का उपयोग 76.95 प्रतिशत से 85.27 प्रतिशत के बीच रहा।

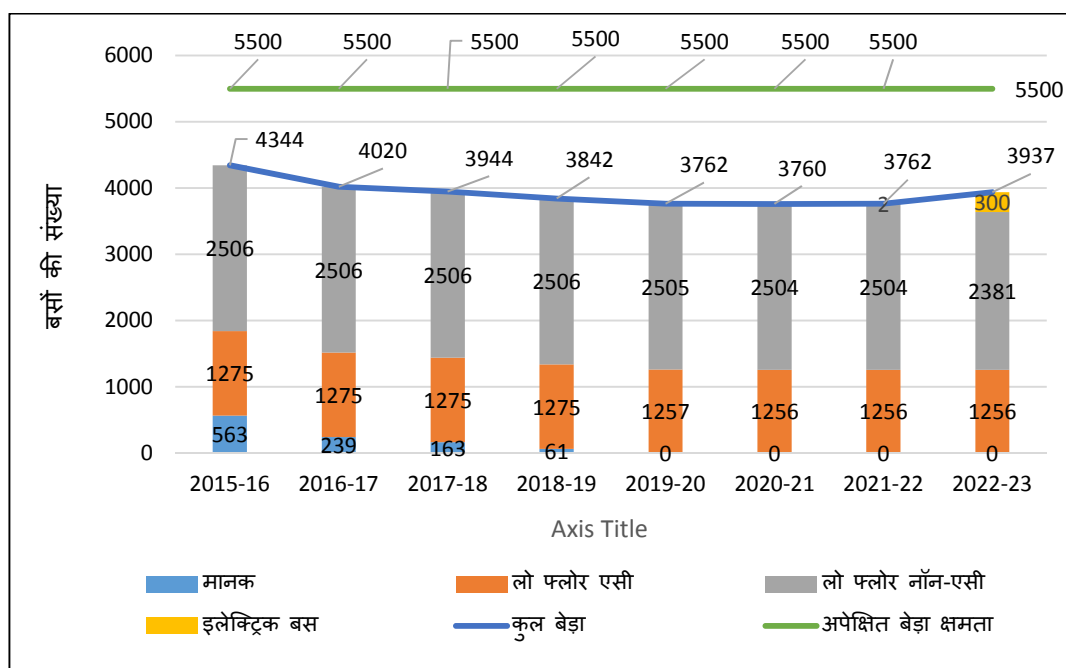
निगम के परिचालन निष्पादन के विश्लेषण की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

### 3.2 लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां

#### 3.2.1 बेड़ा क्षमता और वय प्रोफाइल

कुशल और संतोषजनक सार्वजनिक परिवहन सुनिश्चित करने के लिए, निगम के पास कम से कम 5,500 बसों<sup>2</sup> का बेड़ा होना आवश्यक था। तथापि, 2015-16 से 2021-22 के दौरान, निगम के पास पर्याप्त संख्या में बसें नहीं थीं जैसा कि चार्ट 3.1 में दर्शाया गया है।

चार्ट 3.1: निगम की बेड़ा क्षमता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े।

नोट: निगम के पास 2021-22 में दो इलेक्ट्रिक बसें भी थीं।

उपर्युक्त चार्ट से यह देखा जा सकता है कि निगम के पास सभी वर्षों (2015-16 से 2021-22) में पर्याप्त संख्या में बसें नहीं थीं, इसलिए मौजूदा बेड़े को बढ़ाने के साथ-साथ पुरानी और अनुपयोगी बसों को बदलने के लिए नई बसें खरीदना आवश्यक था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2015 में बसों की खरीद के लिए ₹ 236.82 करोड़ उपलब्ध था और मार्च 2022 तक इस उद्देश्य के लिए

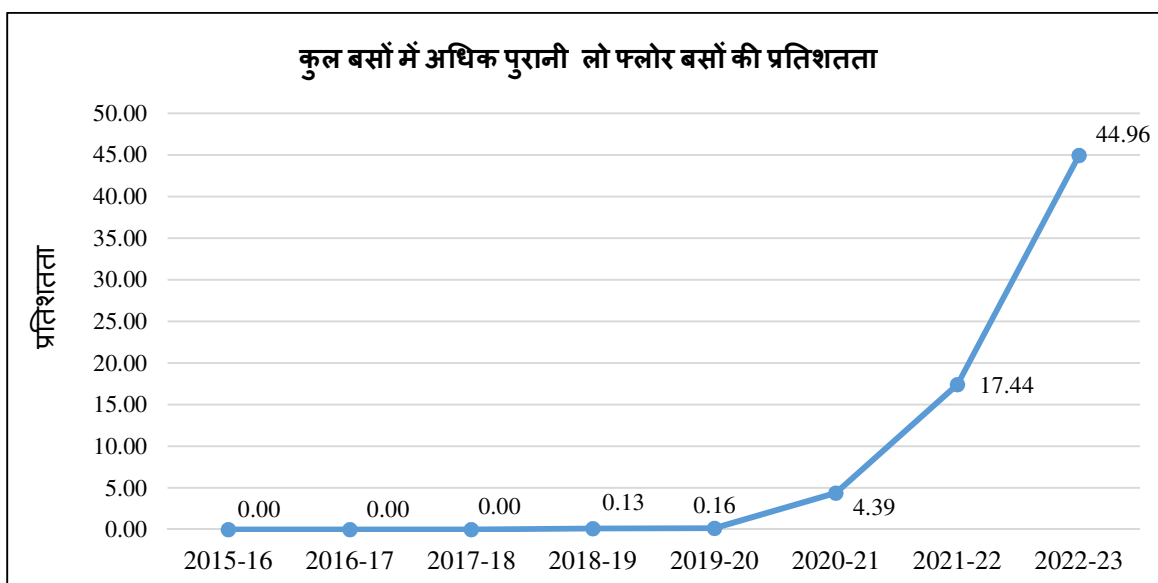
<sup>2</sup> दिल्ली उच्च न्यायालय के सितंबर 2007 के निर्देश

₹ 233.06 करोड़ उपलब्ध था। तथापि, निगम पिछले 10 वर्षों के दौरान अपने बेड़े में नई बसें (मार्च 2022<sup>3</sup> में दो इलेक्ट्रिक बसें और मार्च 2022 के बाद नवंबर 2022 तक 298 बसें छोड़कर) शामिल करने में विफल रहा (आखिरी बस 2011-12 में शामिल की गई थी)। इसके अतिरिक्त मानक फ्लोर बसों को छोड़कर समीक्षा अवधि के दौरान बसों की संख्या समान रही, जिन्हें 2019-20 में पूरी तरह से हटा दिया गया था। बसों की खरीद के मुद्दे पर अध्याय 4 में चर्चा की गई है।

परिवहन विभाग ने मंजूरी दी (अगस्त 2012) कि स्टेज कैरियर परमिट के साथ-साथ कॉन्ट्रैक्ट कैरिज परमिट वाली निगम सीएनजी बसें 15 वर्ष की आयु तक दिल्ली के रा.रा.क्षे. के भीतर चलाई जा सकती हैं। निगम द्वारा निर्धारित मानदंडों (फरवरी 2015) के अनुसार, लो फ्लोर एसी/नॉन-एसी बस का उपयोग काल 12 वर्ष या 7.50 लाख किलोमीटर परिचालन, जो भी बाद में हो, था। बोर्ड ने मंजूरी दी (फरवरी 2015) कि विशिष्ट मामलों में जहां बस अपरिहार्य कारणों से लंबे समय तक रुकी रहती है और 15 वर्ष तक 7.5 लाख किलोमीटर का परिचालन पूरा करने में असमर्थ होती है, तो प्रत्येक मामले की योग्यता के आधार पर सीएमडी के अनुमोदन से वाहन को 15 वर्ष के उपयोग काल के बाद स्क्रेप किया जा सकता है। 2015-16 से 2022-23 की अवधि के लिए लो फ्लोर बसों का प्रतिशत, जिन्होंने अपना उपयोगी जीवन काल (निगम द्वारा निर्धारित) पूरा कर लिया था, **अनुलग्नक 3.2** में उल्लिखित और **चार्ट 3.2** में संक्षेपित किया गया है।

<sup>3</sup> निगम ने भारत सरकार के भारी उद्योग विभाग की फेम-II योजना के कैपेक्स मॉडल के तहत 300 ई-बसों की खरीद में भागीदारी की। योजना के तहत, एमएचआई ने विक्रेताओं को सब्सिडी के रूप में प्रति बस ₹ 55 लाख का योगदान दिया, जिसे डीटीसी के माध्यम से भेजा जाना था। निगम को बसों के परिचालन के लिए विक्रेताओं को ₹ 68.58 प्रति किलोमीटर की दर से भुगतान करना है। इसलिए निगम द्वारा कोई अग्रिम भुगतान नहीं किया जाना था और ₹ 233.06 करोड़ का कोष अप्रयुक्त रह गया। इन 300 ई-बसों में से जिन्हें वितरित किया जाना था (नवंबर 2021 तक : 100 बसें और जनवरी 2022 तक : 200 बसें), मार्च 2022 तक केवल 2 बसें प्राप्त हुईं और शेष नवंबर 2022 तक प्राप्त हुईं।

चार्ट 3.2: अधिक पुरानी लो फ्लोर बसों की प्रतिशतता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े।

जैसा कि चार्ट 3.2 से देखा जा सकता है, 2018-23 के दौरान निगम के बेड़े में अधिक पुरानी लो फ्लोर बसों की संख्या 0.13 प्रतिशत (2018-19 में पांच बसें) से बढ़कर 44.96 प्रतिशत (2022-23 में 1,770 बसें) हो गई। निगम की अधिक पुरानी बसों की प्रतिशतता एपीएसआरटीसी<sup>4</sup> (एक प्रतिशत) और बीईएसटीयू<sup>5</sup> की तुलना में अधिक थी, जिनके बेड़े में कोई भी अधिक पुरानी बस नहीं थी। अधिक पुरानी बसों की संख्या में वृद्धि निगम की नई बसें खरीदने और अधिक पुरानी बसों को समय पर स्कैप करने में असमर्थता के कारण हुई जैसा कि आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

प्रबंधन ने इस तथ्य को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि चूंकि केवल 300 नई बसें खरीदी जा सकीं, इसलिए इन अधिक पुरानी बसों को निगम के बेड़े से स्कैप/हटाया नहीं जा सका। वर्तमान में निगम के पास 3,937 बसें (3,637 सीएनजी और 300 इलेक्ट्रिक बसें) हैं। तथ्य यह है कि 31 मार्च 2023 तक 1,770 लो फ्लोर सीएनजी बसें (44.96 प्रतिशत) अधिक पुरानी हो चुकी थीं और निगम द्वारा निर्धारित 12 वर्ष की उपयोगी अवधि<sup>6</sup> से अधिक समय तक परिचालित की जा रही थी।

<sup>4</sup> आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम

<sup>5</sup> बृहन्मुंबई विद्युत आपूर्ति एवं परिवहन उपक्रम

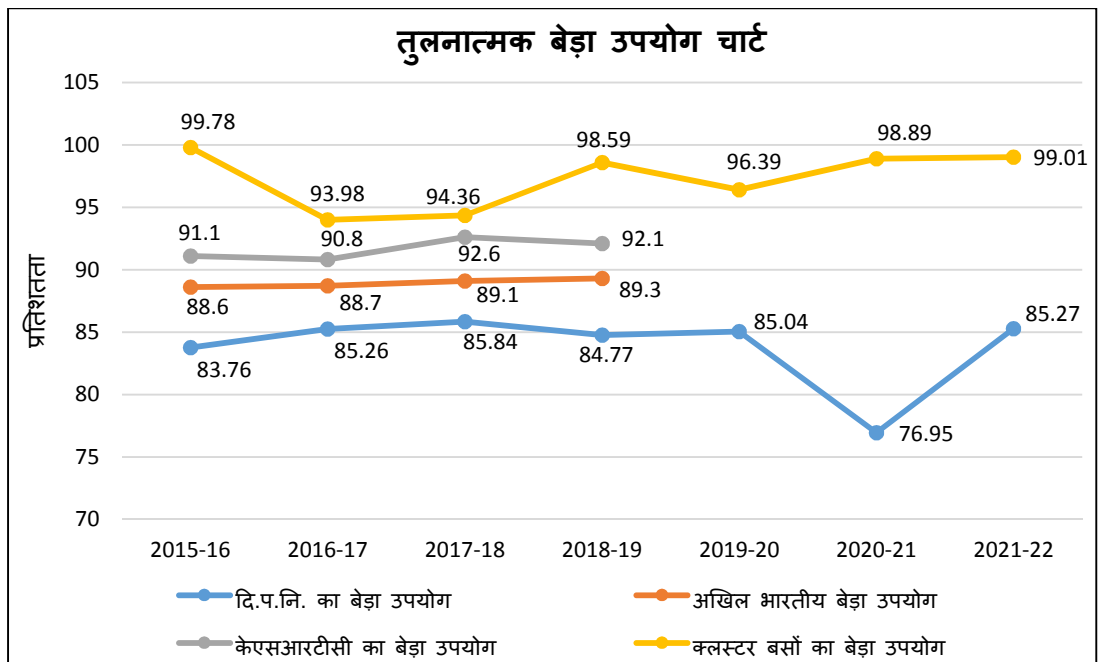
<sup>6</sup> छह बसें 15 वर्ष से अधिक पुरानी

### 3.2.2 बेड़े का उपयोग

बेड़े का उपयोग सड़क पर चलाई जा रही बसों की संख्या और निगम के बेड़े के अनुपात को दर्शाता है। किसी परिवहन उपक्रम के परिचालन निष्पादन को बढ़ाने के लिए बेड़े का इष्टतम उपयोग आवश्यक है। बेड़े का इष्टतम उपयोग प्राप्त करने में असमर्थता निगम के परिचालन निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगी।

निगम ने 2019-20 तक मानक फ़्लोर और लो फ़्लोर बसों का मिश्रित बेड़ा बनाए रखा और 2020-21 से इसके बेड़े में केवल लो फ़्लोर बसें थीं। लो फ़्लोर बसों के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) के अनुसार, संविदाकारों को वारंटी अवधि के दौरान 95 प्रतिशत उपलब्धता यानी तीन वर्ष की अवधि या 2.10 लाख किलोमीटर तक बस के परिचालन के लिए, जो भी बाद में हो और वारंटी अवधि के बाद 92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने की आवश्यकता थी। तथापि, संविदाकार 2015-22 की पूरी अवधि के दौरान सड़क पर लो फ़्लोर बसों की 92 प्रतिशत उपलब्धता को सुनिश्चित करने में असफल रहा जैसा कि चार्ट 3.3 में दर्शाया गया है। एएमसी के प्रावधान के अनुसार, निगम ने 2015-22 की अवधि के दौरान संविदाकार को भुगतान किए गए बिलों से ₹ 21.57 करोड़ का जुर्माना काट लिया।

चार्ट 3.3: अन्य की तुलना में निगम की बसों का बेड़ा उपयोग



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े, सीआईआरटी का डेटा और परिवहन विभाग का डेटा।

बेड़े के उपयोग की गणना भी सही तस्वीर नहीं दर्शाती है क्योंकि इसकी गणना शाम की पाली में आउट शेड बसों को ध्यान में रखे बिना केवल सुबह की पाली में आउट शेड<sup>7</sup> बसों के आधार पर की जा रही थी।

चार्ट 3.3 से देखा जा सकता है कि निगम द्वारा बेड़े के उपयोग की प्रवृत्ति अखिल भारतीय स्तर (2015-16 से 2018-19), केएसआरटीसी<sup>8</sup> (जो सभी एसटीयू के बीच बेड़े के उपयोग में सबसे अच्छा निष्पादन करने वाला था) और कलस्टर बसों से नीचे थी। बेड़े का कम उपयोग मुख्य रूप से बार-बार होने वाली खराबी जैसा कि पैराग्राफ 3.2.3 में चर्चा की गई है और 31 मार्च 2023 तक 1,770 अधिक पुरानी बसों (अनुलग्नक 3.2) की मौजूदगी के कारण था।

इस प्रकार, निगम अपने बेड़े का इष्टतम उपयोग प्राप्त करने में असमर्थ रहा, जिसके परिणामस्वरूप इसके परिचालन निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

इस मुद्दे को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के राजस्व और सामाजिक एवं आर्थिक क्षेत्रों (पीएसयू) पर मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए सीएजी के प्रतिवेदन में शामिल पिछले निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के पैराग्राफ 2.2.3.2 में भी उजागर किया गया था (वर्ष 2016 का प्रतिवेदन संख्या 1)। तथापि, बेड़ा उपयोग को बढ़ाने के लिए कोई सुधारात्मक उपाय नहीं किए गए थे।

**सिफारिश 3.1: निगम को नई बसें खरीदने, अधिक पुरानी बसों को हटाने तथा बेड़े के उपयोग को बढ़ाने के लिए परिचालन हेतु सभी बसों की 92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए एएमसी संविदाकार के साथ मामला उठाने की आवश्यकता है।**

### 3.2.3 वाहन उत्पादकता

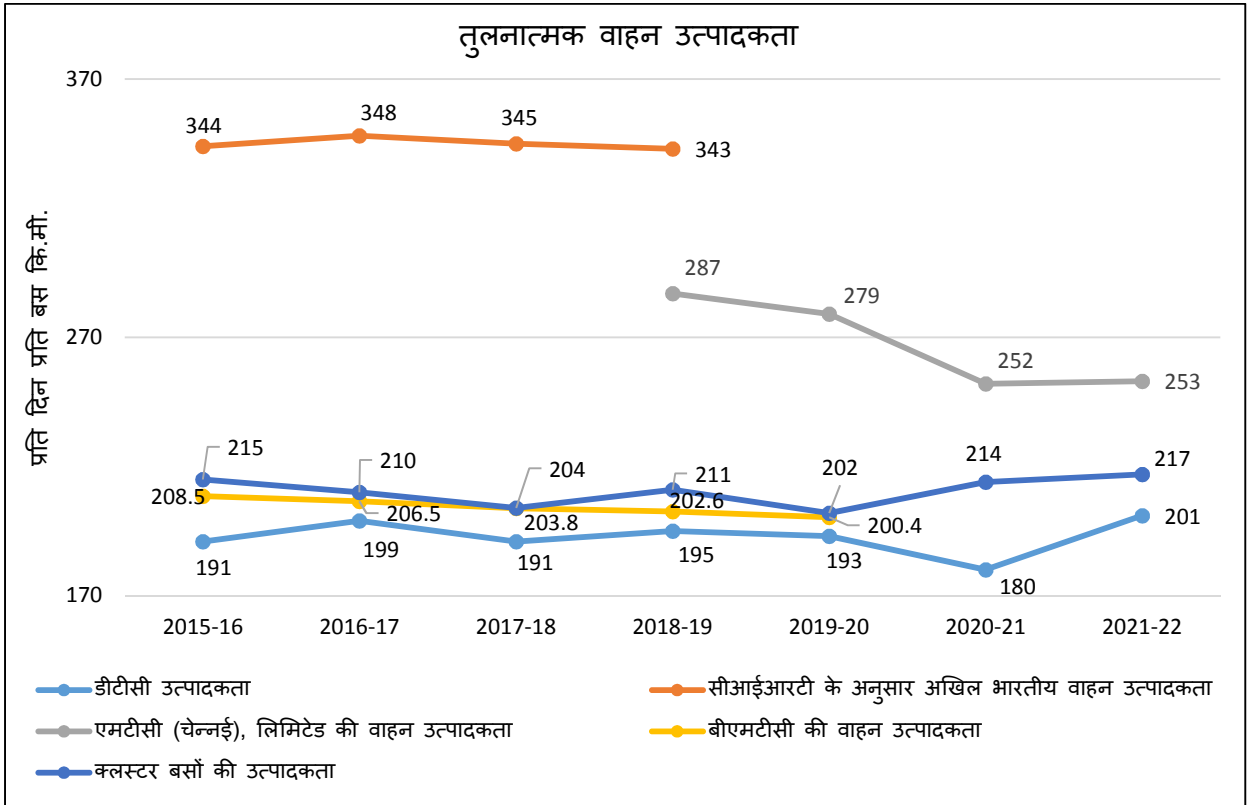
वाहन उत्पादकता से तात्पर्य एक वर्ष में प्रति दिन प्रत्येक बस द्वारा चलाए गए औसत किलोमीटर से है। 2015-22 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में निगम की वाहन उत्पादकता के विस्तृत आंकड़े अनुलग्नक 3.3 में दर्शाए गए हैं। इसका सारांश चार्ट 3.4 में भी दिया गया है।

<sup>7</sup> जब बस चालक और कंडक्टर के साथ डिपो से बाहर निकलती है तो उसे आउट शेड माना जाता है

<sup>8</sup> केएसआरटीसी-कर्नाटक राज्य सड़क परिवहन निगम



चार्ट 3.4: उत्पादकता



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े, सीआईआरटी का डेटा और परिवहन विभाग का डेटा।

2015-16 से 2018-19 के दौरान अखिल भारतीय औसत वाहन उत्पादकता (उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार) प्रति बस प्रति दिन 343 कि.मी. से 348 कि.मी. तक थी जबकि निगम के लिए 2015-22 के दौरान यह 180 किलोमीटर से 201 किलोमीटर तक थी। निगम की वाहन उत्पादकता, अन्य महानगरीय शहरों, जहां पुराने बड़े का प्रतिशत अधिक था, जो मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (एमटीसी) (चेन्नई) लिमिटेड (252 से 287 प्रति बस/किलोमीटर/दिन) या बेंगलूरु मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (200.4 से 208.5 प्रति बस/किलोमीटर/दिन) की वाहन उत्पादकता से कम थी, यद्यपि ये निगम समान भीड़-भाड़ वाली शहरी सड़क स्थितियों में काम कर रहे थे। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मानक फ्लोर बसों और लो फ्लोर बसों दोनों का ब्रेकडाउन बहुत अधिक था, जैसा कि तालिका 3.1 में दर्शाया गया है, जिससे वाहन उत्पादकता पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

तालिका 3.1 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान प्रति 10,000 किलोमीटर पर बसों के ब्रेकडाउन का सारांश दर्शाती है।

तालिका 3.1: प्रति 10,000 किलोमीटर पर ब्रेकडाउन

(संख्या में)

विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
मानक फ्लोर बसें	4.63	2.67	4.58	4.75	उ.न.	उ.न.	उ.न.
नॉन एसी लो फ्लोर बसें	4.15	4.84	4.90	4.64	5.21	3.18	4.22
एसी लो फ्लोर बसें	2.83	3.47	3.68	3.63	4.24	2.75	3.89
समग्र रूप से डीटीसी	4.50	3.83	4.08	3.96	4.57	2.90	4.01
बीएमटीसी में ब्रेकडाउन	0.06	0.06	0.05	0.03	0.03	0.01	उ.न.
एमटीसी (चेन्नई) में ब्रेकडाउन	उ.न.	उ.न.	उ.न.	0.001	0.001	0.004	0.002
बीईएसटीयू में ब्रेकडाउन	0.57	0.39	0.33	उ.न.	उ.न.	उ.न.	उ.न.
क्लस्टर बसें	0.01	0.01	0.02	0.03	0.01	0.01	0.02

स्रोत: निगम के आंकड़े और बीएमटीसी, एमटीसी (चेन्नई) और बीईएसटीयू की वार्षिक रिपोर्ट। उ.न.- उपलब्ध नहीं।

तालिका 3.1 से पता चलता है कि प्रति 10,000 किलोमीटर पर ब्रेकडाउन की दर में वर्ष प्रति वर्ष उतार-चढ़ाव होता रहा। मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान यह 2.90 और 4.57 के बीच था, जबकि 2015-16 से 2021-22 की अवधि के दौरान बेंगलूरु मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन के मामले में यह 0.01 से 0.06, मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट कॉरपोरेशन (चेन्नई) लिमिटेड के मामले में 0.001 से 0.004, बृहन्मुंबई इलेक्ट्रिक सप्लाई एंड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग (बीईएसटीयू) के मामले में 0.33 से 0.57 था और क्लस्टर बसों के संबंध में 0.01 से 0.03 था।

इसके अतिरिक्त, निगम की बसों के संबंध में प्रति 10,000 किलोमीटर पर चार ब्रेकडाउन का औसत इंगित करता है कि एक बस हर 12 दिनों में खराब हो जाती है, जबकि क्लस्टर बसों के प्रति 10,000 किलोमीटर पर 0.02 ब्रेकडाउन का औसत इंगित करता है कि एक बस हर 2,300 दिनों में केवल एक बार खराब होती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि लो फ्लोर बसों के संबंध में ब्रेकडाउन में चिंताजनक दर से वृद्धि हुई है। लो फ्लोर नॉन-एसी बसों के संबंध में, 2015-16 और 2019-20 के बीच इसमें 25.54 प्रतिशत की वृद्धि हुई और एसी लो फ्लोर बसों के संबंध में इसी अवधि के दौरान इसमें 49.82 प्रतिशत की वृद्धि हुई, फिर 2021-22 में थोड़ा कम हो गया जबकि अधिक पुरानी मानक बसों के संबंध में, 2016-17 और 2018-19 के बीच इसमें 77.90 प्रतिशत की वृद्धि हुई और 2019-20 में इन बसों को चरणबद्ध तरीके से हटा दिया गया। 10 वर्ष से अधिक पुरानी होने के कारण सभी लो फ्लोर बसों में ब्रेकडाउन की संख्या में लगातार

वृद्धि हो रही थी। इसके अतिरिक्त, वार्षिक अनुरक्षण संविदाओं के तहत संविदाकारों द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण की गुणवत्ता भी खराब थी, जिससे वाहन उत्पादकता और बस सेवा की विश्वसनीयता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

कम वाहन उत्पादकता के कारण, निगम 2015-22 के दौरान **अनुलग्नक 3.3** में दिए गए अपने निर्धारित लक्ष्यों को भी प्राप्त करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 68.40 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

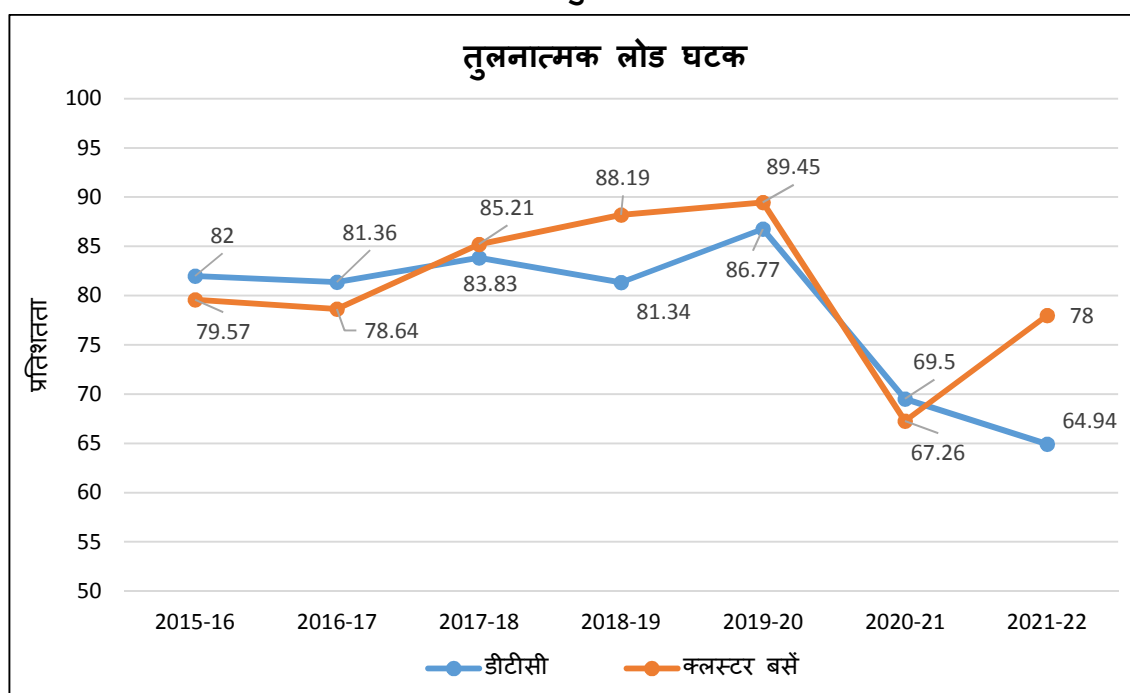
प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि कम वाहन उत्पादकता के लिए कारण दिल्ली में अधिक पुरानी बसें, लगातार ट्रैफिक जाम और मार्ग विपथन थे, जिसके परिणामस्वरूप परिचालन समय में वृद्धि और परिचालन किलोमीटर में कमी आई। तथापि, तथ्य यह है कि क्लस्टर बसें, एमटीसी और बीएमटीसी जो समान/तुलनीय परिस्थितियों में परिचालन कर रही थीं, उनकी वाहन उत्पादकता अधिक थी।

**सिफारिश 3.2:** निगम को समय पर निवारक अनुरक्षण के द्वारा बसों की सड़कयोग्यता सुनिश्चित करके वाहन उत्पादकता में वृद्धि करनी चाहिए।

#### 3.2.4 लोड घटक

एक परिवहन उपक्रम के क्षमता उपयोग को लोड घटक के संदर्भ में मापा जाता है, जो उपलब्ध बैठने की क्षमता की तुलना में अधिभुक्त बैठने की क्षमता के प्रतिशत को दर्शाता है। परिचालन का कार्यक्रम, मार्गों के उचित अध्ययन के बाद तय किया जाना है और लोड घटक में सुधार के लिए समय-समय पर पुनरीक्षण आवश्यक है। निगम ने 2015-16 से 2021-22 के दौरान 64.94 प्रतिशत से 86.77 प्रतिशत के बीच में लोड घटक की सूचना दी (**अनुलग्नक 3.4**)। क्लस्टर बसों की तुलना में निगम के लोड घटक को दर्शाने वाला एक ग्राफ चार्ट 3.5 में दिया गया है।

चार्ट 3.5: तुलनात्मक लोड घटक



स्रोत: निगम के परिचालन आंकड़े और परिवहन विभाग के आंकड़े

निगम के परिचालन-वार (शहर और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) लोड घटक का विस्तृत ब्योरा अनुलग्नक 3.4 में उल्लिखित है। यह देखा जा सकता है कि 2015-16 से 2020-21 के दौरान रा.रा.क्षे. के मार्गों में लोड घटक 28.55 से 60.91 प्रतिशत तक कम रहा और शहरी मार्गों में यह 37.93 से 89.62 प्रतिशत तक रहा। रा.रा.क्षे. और शहरी मार्गों में भिन्न लोड घटक के आलोक में, डीटीसी को अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के दायरे में अपने राजस्व को इष्टतम बनाने के लिए बसों के विन्यास की कार्यनीति पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है।

सीआईआरटी पुणे के फॉर्मूले, जिसमें लोड घटक की गणना केवल टिकट से प्राप्त राजस्व के आधार पर की जाती है, की तुलना में निगम पास, विशेष किराया और स्कूल बसों का किराया शामिल करते हुए कुल परिचालन राजस्व के आधार पर लोड घटक की गणना करता है। इस प्रकार परिकल्पित लोड घटक बहुत अधिक प्रतीत होता है। इस प्रकार, निगम द्वारा निकाला गया लोड घटक सही और यथार्थवादी तस्वीर नहीं दर्शाता है।

**सिफारिश 3.3:** 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।

### 3.2.5 मार्ग योजना और युक्तिकरण

जैसा कि सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 की धारा 22 में अनुबंधित है, निगमों के परिचालन को व्यावसायिक सिद्धांतों पर चलाना सामान्य सिद्धांत होगा। राज्य परिवहन निगम के परिचालन निष्पादन को अलाभकारी मार्गों की अवस्थिति का आकलन करने की दृष्टि से ऐसे मार्गों का समय-समय पर पुनरीक्षण करके उन्हें तर्कसंगत बनाने और उच्च राजस्व अर्जित करने वाले मार्गों पर बसों के इष्टतम परिचालन के द्वारा सुधार किया जा सकता है। निगम के अभिलेखों की जांच से इस संबंध में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

#### 3.2.5.1 बसों का परिचालन व्यवसायिक सिद्धांतों के अनुरूप नहीं होना

31 मार्च 2022 तक, विभाग द्वारा दिल्ली में बसों के परिचालन के लिए 657 मार्गों को मंजूरी दी गई थी, जिनमें से निगम केवल 311 मार्गों पर ही परिचालन कर रहा था। इन 311 मार्गों के अतिरिक्त जनता की मांग पर निगम द्वारा 157 अन्य मार्गों पर भी परिचालन किए गए। इस प्रकार, निगम 31 मार्च 2022 तक कुल 814 मार्गों में से 468 मार्गों (57 प्रतिशत) पर परिचालन कर रहा था। 2021-22 के दौरान परिचालित 403 मार्गों के संबंध में प्रति कि.मी. आय (ईपीके) और प्रति कि.मी. परिचालन लागत के विश्लेषण से पता चला कि निगम अपने द्वारा परिचालित किसी भी मार्ग पर अपनी परिचालन लागत वसूल करने में असमर्थ था। 2015-22 के दौरान निगम का परिचालन घाटा ₹ 14,198.86 करोड़<sup>9</sup> था जो काफी हद तक रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 13,381 करोड़ के राजस्व अनुदान और ₹ 612.68 करोड़ के अन्य गैर-परिचालन राजस्व से पूरा किया गया था। यह दर्शाता है कि निगम अपने अस्तित्व के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. पर निर्भर था और व्यावसायिक सिद्धांतों पर काम नहीं कर रहा था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि उन्होंने बसों की कमी और मेट्रो लाइनों में वृद्धि के कारण दिल्ली सरकार द्वारा अनुमोदित सभी 657 मार्गों पर परिचालन नहीं किया। इसके अतिरिक्त, निगम ने विभिन्न मार्गों पर अपनी बसें चलाना भी बंद कर दिया था जहां क्लस्टर बसें भी परिचालित की जा रही थीं और सार्वजनिक सेवा होने के कारण, निगम/क्लस्टर बसों का किराया भारत में सबसे कम था।

<sup>9</sup> 2015-16- ₹ 1,483.80 करोड़, 2016-17- ₹ 1,610.80 करोड़, 2017-18- ₹ 1,960.40 करोड़, 2018-19- ₹ 1,914.70 करोड़, 2019-20- ₹ 2,077.94 करोड़, 2020-21- ₹ 2,649.68 करोड़ और 2021-22- ₹ 2,501.54 करोड़

दूसरी ओर वेतन, पेंशन, एएमसी, सीएनजी और अन्य ओवरहेड्स पर इनपुट लागत काफी बढ़ गई थी। इसलिए, निगम द्वारा मार्गों के परिचालन में कोई लाभप्रदता नहीं थी।

उत्तर केवल लेखापरीक्षा के इस तर्क की पुष्टि करता है कि डीटीसी सभी अधिसूचित मार्गों पर बसें नहीं चला रहा था तथा विभिन्न मार्गों पर मेट्रो लाइनों की संख्या में वृद्धि तथा क्लस्टर बसों के परिचालन को देखते हुए मार्गों का पुननिर्धारण आवश्यक है।

### 3.2.5.2 मार्गों का आवधिक पुनरीक्षण नहीं किया गया

बसों की अपर्याप्त संख्या, निगम द्वारा किए गए घाटे और शहर के सभी हिस्सों में सेवा करने के दायित्व को देखते हुए निगम को समय-समय पर मार्गों का पुनरीक्षण करके विभिन्न मार्गों पर सेवाओं की इष्टतम मात्रा तय करने की आवश्यकता थी, ताकि लक्ष्य की पूर्ति करते हुए अपने राजस्व को अनुकूलित किया जा सके। इस प्रयोजन के लिए, प्रति किलोमीटर मार्गवार परिचालन लागत और प्रति किलोमीटर आय (ईपीके) मार्ग की आर्थिक व्यवहार्यता का आकलन करने के लिए आवश्यक है। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि निगम द्वारा परिचालन की मार्ग-वार लागत के संदर्भ में ऐसा कोई आंकड़ा नहीं रखा जा रहा था। निगम द्वारा आगे कहा गया कि ईपीके के संदर्भ में मार्गों का कोई व्यवहार्यता मूल्यांकन/लागत लाभ विश्लेषण नहीं किया गया था। इस प्रकार, निगम ने अलाभकारी मार्गों की अवस्थिति के संबंध में निर्णय लेने के लिए ऐसे मार्गों की पहचान नहीं की थी।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि निगम को यात्री सुविधा और आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मार्गों की आर्थिक व्यवहार्यता की परवाह किए बिना सभी मार्गों पर सेवा प्रदान करनी थी। इसके अतिरिक्त, निगम द्वारा समय-समय पर मार्गों का आवधिक पुनरीक्षण भी किया जाता था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि न तो ऐसी कोई पुनरीक्षण रिपोर्ट उत्तर के साथ संलग्न की गई थी और न ही लेखापरीक्षा के दौरान प्रस्तुत की गई थी। इसके अतिरिक्त उत्तर पैरा 3.2.5.1 में उल्लिखित बिंदु के विपरीत है कि निगम ने विभिन्न मार्गों पर अपनी बसें चलाना बंद कर दिया था जहां क्लस्टर बसें भी परिचालित की जा रही थीं।

### 3.2.5.3 मार्गों का युक्तिकरण

यात्रियों के यात्रा पैटर्न में बदलाव, परिवहन के व्यक्तिगत तरीका, शहरी क्षेत्रों का विस्तार, मेट्रो नेटवर्क, परिवहन विभाग द्वारा अधिकृत सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों ने बस मार्गों के युक्तिकरण को आवश्यक बना दिया। निगम ने वर्ष 2015-22 के दौरान मार्ग युक्तिकरण के लिए कोई भी अध्ययन नहीं किया था। इसके अतिरिक्त, 2021-22 में डीआईएमटीएस द्वारा किए गए मार्ग युक्तिकरण अध्ययन के आधार पर, निगम को परिचालन के लिए 40 अतिरिक्त मार्ग आबंटित किए गए थे, परंतु दिसंबर 2022 तक इनमें से केवल 26 मार्ग ही परिचालन में थे।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया (मई 2023) परंतु यह निगम को आबंटित 40 अतिरिक्त मार्गों में से केवल 26 के परिचालन के कारणों पर मौन है।

**सिफारिश 3.4: निगम को उपलब्ध बसों के इष्टतम उपयोग के लिए मार्गों का समय-समय पर पुनरीक्षण करना चाहिए।**

### 3.2.6 बस सेवा की विश्वसनीयता

बस सेवा की विश्वसनीयता मुख्यतः नियमितता प्रतिशत/परिचालन अनुपात और प्रति 10,000 किलोमीटर परिचालन पर ब्रेकडाउन दर के संदर्भ में मापी जाती है। नियमितता कुल निर्धारित यात्राओं की तुलना में परिचालित यात्राओं का प्रतिशत है।

तालिका 3.2 मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान निगम की बसों की नियमितता प्रतिशत दर्शाती है।

**तालिका 3.2: निगम बसों का नियमितता प्रतिशत**

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	प्रतिदिन निर्धारित यात्राओं की औसत संख्या	39232	36115	35212	34167	32913	26795	33547
2	प्रतिदिन परिचालित यात्राओं की औसत संख्या	33497	33101	31341	30562	29832	24582	31834
3	नियमितता प्रतिशत/परिचालन अनुपात (2/1*100)	85.38	91.65	89.01	89.45	90.64	91.74	94.89

स्रोत: निगम का आंकड़ा

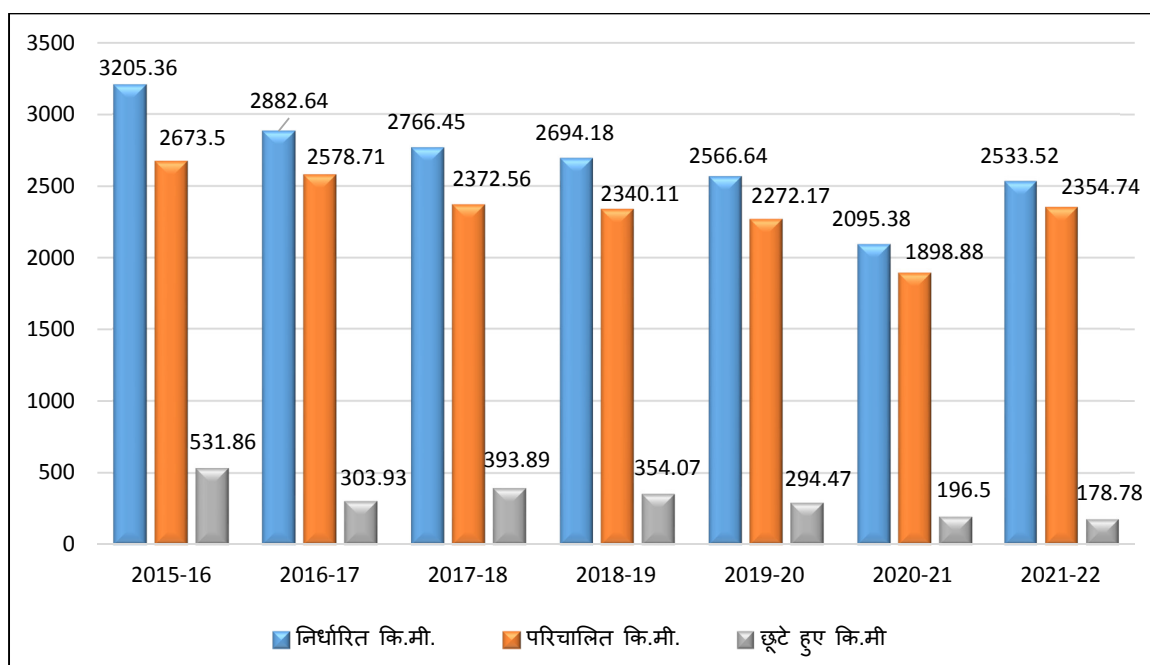
तालिका 3.2 से देखा जा सकता है कि 2016-17 से 2019-20 के दौरान प्रति दिन लगभग 10 प्रतिशत निर्धारित यात्राएं छूट गईं, जिसमें 2020-21 और 2021-22 में थोड़ा सुधार हुआ।

संबंधित वर्षों में छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का विश्लेषण तालिका 3.3 के अंतर्गत पैराग्राफ में किया गया है।

### छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर

चार्ट 3.6 2015-16 से 2021-22 तक सात वर्षों के दौरान छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर को दर्शाता है।

चार्ट 3.6: छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर (लाख किलोमीटर में)



स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

चार्ट 3.6 से यह देखा जा सकता है कि छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का प्रतिशत 2015-16 के 16.59 प्रतिशत से घटकर 2021-22 में 7.06 प्रतिशत हो गया था। तथापि, छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का प्रतिशत केएसआरटीसी की तुलना में अधिक था, जो 2015-16 से 2018-19 के दौरान 3.01 प्रतिशत से 6.52 प्रतिशत तक रहा। उपलब्ध बसों की औसत संख्या 3,817 से घटकर 3,206 होने के कारण निगम की निर्धारित किलोमीटर दूरी 2015-16 के 3,205.36 लाख किलोमीटर से घटकर 2021-22 में 2,533.52 लाख किलोमीटर हो गई थी।



निगम द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर का कारण-वार विश्लेषण तालिका 3.3 में दिया गया है।

**तालिका 3.3: किलोमीटर छूटने के कारणों का सारांश**

(लाख किलोमीटर में)

कारण का प्रकार	किलोमीटर छूटने के कारण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
नियंत्रणीय कारण	देर से आउट शेडिंग	36.67	18.90	19.17	9.84	7.28	4.68	5.12
	पर्याप्त बसों की अनुपलब्धता	82.40	53.50	64.62	35.45	18.69	10.84	21.37
	सीएनजी की अनुपलब्धता	7.72	4.27	5.12	3.09	1.68	1.24	0.23
	ड्राइवरों/कंडक्टरों की कमी	151.31	52.69	80.29	110.62	83.57	67.00	14.27
	ब्रेकडाउन	62.70	44.70	42.71	37.78	43.11	20.97	33.84
	सीएनजी भरना, कर्मों दल का परिवर्तन आदि।	29.06	17.79	13.71	7.24	3.75	2.77	3.10
अनियंत्रणीय	दुर्घटना	1.48	0.69	0.25	0.21	0.22	0.31	0.39
न पहचानने योग्य	डीटीसी द्वारा पहचाना नहीं गया	160.52	111.39	168.02	149.84	136.17	88.69	100.46

स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराया गया आंकड़ा

तालिका 3.3 में बताए गए नियंत्रणीय कारणों के संबंध में लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियां इस प्रकार हैं:

- i) निगम की बसों का बेड़ा उपयोग, निरंतर ब्रेकडाउन, पर्याप्त बसों की अनुपलब्धता और ड्राइवरों/कंडक्टरों की अनुपस्थिति जो परिचालन के लिए उपलब्ध बसों की संख्या को सीमित कर दिया, के कारण अप्रैल 2015 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान 76.95 प्रतिशत से 85.84 प्रतिशत के बीच रहा। ब्रेकडाउन के मामलों को समय पर निवारक अनुरक्षण सुनिश्चित करके और एएमसी संविदाकार द्वारा लो फ्लोर बसों की 95/92 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करके हल किया जा सकता है।
- ii) निगम द्वारा पहचाना गया निर्धारित किलोमीटर छूटने का मुख्य कारण ड्राइवरों और कंडक्टरों की कमी था। पद पर कार्यरत व्यक्तियों के आंकड़ों से यह पता चला कि 2015-16 और 2021-22 के दौरान ड्राइवरों और 2015-22 के दौरान कंडक्टरों की कोई कमी नहीं थी। तथापि, कंडक्टरों की कमी इसलिए उत्पन्न हो गई क्योंकि लिपिकीय कर्मचारियों की कमी के कारण उन्हें निगम के अन्य अनुभागों में तैनात किया गया था।
- iii) आउट शेडिंग में देरी बसों की सड़कयोग्यता/कर्मों दल की उपलब्धता आदि की अपर्याप्त निगरानी के कारण थी।

इस प्रकार, निगम नियंत्रणीय कारणों से (43.59 प्रतिशत से 69.54 प्रतिशत) छूटे हुए निर्धारित किलोमीटर के कारण 2015-16 से 2021-22 के दौरान संभावित राजस्व के रूप में ₹ 399.68 करोड़ से वंचित हो गया (अनुलग्नक 3.5)। इसके अतिरिक्त, निगम 2015-16 से 2021-22 के दौरान छूटे हुए किलोमीटरों के 30.18 प्रतिशत से 56.19 प्रतिशत के कारणों की पहचान नहीं कर सका और इसके परिणामस्वरूप ₹ 268.92 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (मई 2023) और कहा कि 2015-16 से 2021-22 के दौरान निर्धारित किलोमीटर के छूटने के मुख्य कारण ब्रेकडाउन, ट्रैफिक जाम और अनुपस्थिति थे। तथापि, उचित सेवाओं/वाहनों की डॉकिंग और सेवा प्रदाताओं द्वारा समय पर निवारक अनुरक्षण के माध्यम से बसों की सड़क योग्यता सुनिश्चित करके छूटे हुए किलोमीटर को कम करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, सभी डिपो प्राधिकारियों को छूटे किलोमीटर को न्यूनतम स्तर पर लाने का निर्देश दिया गया।

### 3.2.7 आग लगने की घटनाएं

निगम के बेड़े में लो फ्लोर बसों में आग लगने की घटनाएं आम बात थी। मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के दौरान इन लो फ्लोर बसों में आग लगने की 41 घटनाएं हुईं। इनमें से छह बसें भीड़ द्वारा पूरी तरह से जला दी गईं और न तो नुकसान की भरपाई की जा सकी और न ही बसों की मरम्मत की गई। क्षति की मात्रा का पता लगाने के लिए पांच जली हुई बसों में आग लगने की घटना से संबंधित अभिलेख निगम के पास उपलब्ध नहीं थे।

शेष 30 बसों के संबंध में, आग लगने की अन्य घटनाओं के लिए मुख्य दर्ज किए गए कारण शॉर्ट सर्किट, इंजन के अधिक गर्म होने के कारण हाई टेंशन (एचटी) लेड का जलना, व्हील ओवरहीट, एचटी केबल/लेड का ढीला होना, व्हील जाम, एएमसी द्वारा अनुरक्षण में चूक आदि थे। यह संविदाकारों द्वारा अनुरक्षण की खराब गुणवत्ता को इंगित करता है। इसके अतिरिक्त, डिपो अधिकारियों को डिपो छोड़ने से पहले निरीक्षण और जांच के माध्यम से बसों का उचित अनुरक्षण सुनिश्चित करने की अपनी ज़िम्मेदारी से मुक्त नहीं किया जा सकता है। आग

लगने की इतनी अधिक घटनाएं न केवल यात्रियों की सुरक्षा को लेकर गंभीर चिंता पैदा करती हैं बल्कि सार्वजनिक परिवहन की विश्वसनीयता को भी प्रभावित करती हैं।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि अलग-अलग आग की घटनाओं के कारणों की जांच के लिए एक समिति गठित की गई थी। इसके अतिरिक्त, लो फ्लोर बसों में आग लगने की घटनाओं को रोकने के लिए विभिन्न उपचारात्मक उपाय/सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किए गए। तथापि, निगम द्वारा विभिन्न उपचारात्मक उपायों के उठाए जाने के दावे के बावजूद, इस अवधि के दौरान आग लगने की 41 घटनाएं हुईं जो निगम द्वारा उठाए गए उपायों की प्रभावहीनता को दर्शाती हैं।

**सिफारिश 3.5: निगम को आग लगने की घटनाओं को गंभीरता से लेने और इसे कम करने के लिए पर्याप्त कदम उठाने की आवश्यकता है जो बसों और यात्रियों की सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण है।**

### 3.2.8 ईंधन क्षमता

ईंधन लागत किसी भी राज्य परिवहन उपक्रम की लागत का एक प्रमुख घटक होता है। निगम के लिए, ईंधन लागत 2021-22 में कुल परिचालन व्यय का 16.22 प्रतिशत थी क्योंकि ईंधन लागत का परिचालन के मितव्यय पर सीधा संबंध होता है। लो फ्लोर बसों के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा (एएमसी) के मानदंडों के अनुसार, संविदाकार (मेसर्स अशोक लीलैंड लिमिटेड (एएलएल) और मेसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड (टीएमएल)) परिचालित किलोमीटर के हिसाब से खपत की गई प्रति किलोग्राम (केएमपीकेजी) सीएनजी ईंधन के संदर्भ में न्यूनतम औसत ईंधन क्षमता की गारंटी देंगे, जैसा कि तालिका 3.4 में दर्शाया गया है।

**तालिका 3.4: एएमसी के अनुसार सीएनजी की न्यूनतम औसत ईंधन क्षमता**

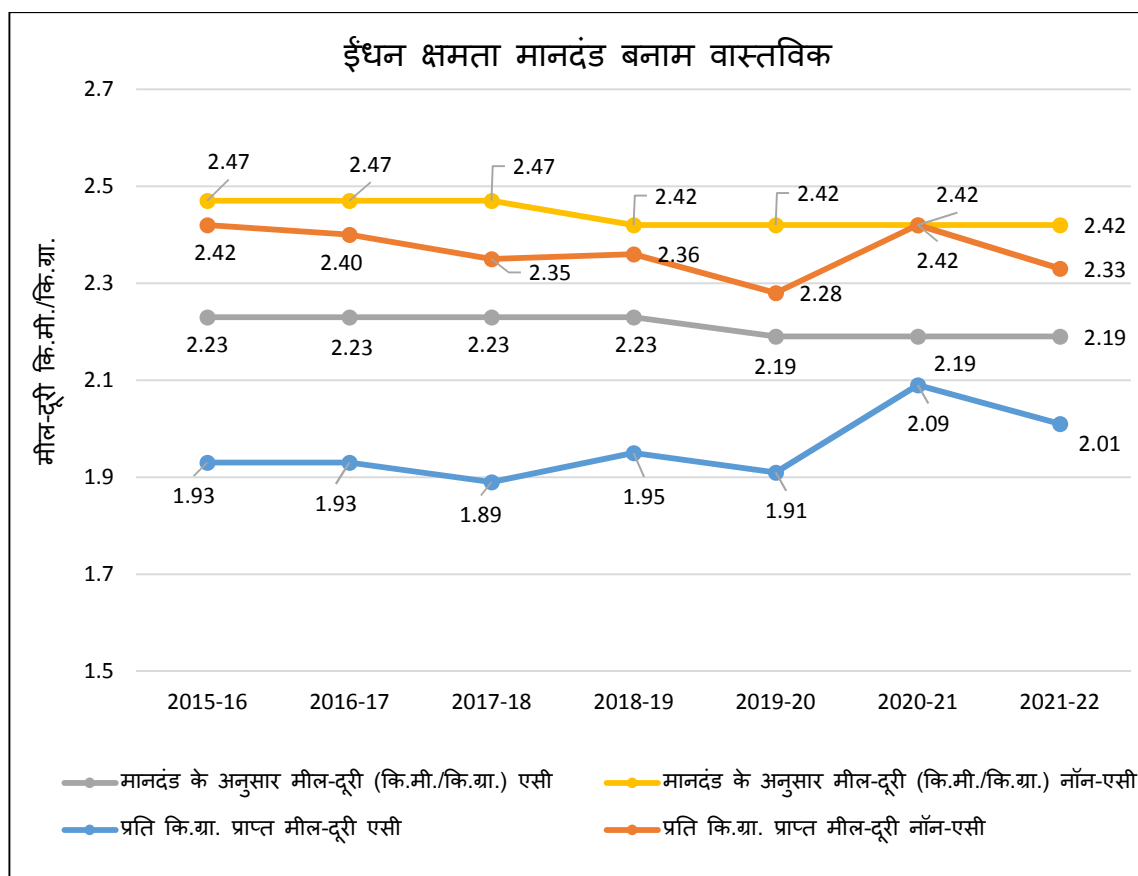
(केएमपीकेजी में)

क्र.सं.	विवरण	नॉन-एसी	एसी
1	वारंटी अवधि के दौरान	2.60	2.35
2	वारंटी अवधि के बाद परिचालन के 8 वर्ष तक	2.47	2.23
3	8 वर्ष से अधिक : 7.5 लाख किलोमीटर या 12 वर्ष का परिचालन, जो भी बाद में हो	2.42	2.19

स्रोत: एएमसी के अनुसार।

उपर्युक्त मानदंडों के विपरीत, वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम प्राप्त मील-दूरी और सीएनजी खपत पर अतिरिक्त व्यय का विवरण अनुलग्नक 3.7 में दिया गया है। प्राप्त मील-दूरी का सारांश चार्ट 3.7 में दिया गया है।

चार्ट 3.7: इष्टतम मील-दूरी की तुलना में प्राप्त मील-दूरी



स्रोत: निगम द्वारा प्रस्तुत आंकड़ा और विक्रेता के साथ एलओए।

लो फ्लोर बसों के संबंध में, मानकों से अधिक सीएनजी की खपत के लिए निगम द्वारा एएमसी के अनुसार वाहन निर्माताओं से जुर्माना वसूला जाना था। निगम ने एएमसी के मानदंडों की तुलना में 469.55 लाख किलोग्राम अधिक ईंधन की खपत की। जुर्माने के संबंध में, 2015-22 के दौरान अतिरिक्त सीएनजी खपत के कारण हुई ₹ 30.11 करोड़ की हानि के प्रति मेसर्स एएलएल से ₹ 12.04 करोड़ (हानियों के प्रति 40 प्रतिशत) की राशि वसूल की गई। जहां तक मेसर्स टीएमएल का संबंध है, उसी अवधि के दौरान मानदंडों से अधिक खपत के कारण हुई ₹ 122.51 करोड़ की हानि के प्रति कोई भी राशि वसूल नहीं की गई।

इसके अतिरिक्त, निगम ने 2009-10 से 2021-22 तक सीएनजी की अधिक खपत के कारण मेसर्स टीएमएल से ₹ 187.06 करोड़ की वसूली का आकलन किया था। तथापि, आज तक कोई राशि वसूल नहीं की जा सकी (दिसंबर 2022) क्योंकि मध्यस्थ ने सीएनजी ईंधन केएमपीकेजी के लिए जुर्माना राशि की गणना के लिए अपनाई गई कार्यप्रणाली के आधार पर दावे को खारिज कर दिया और मामला माननीय उच्च न्यायालय में निर्णय के लिए लंबित था (दिसंबर 2022)। इसी प्रकार, 2009-10 से 2021-22 तक मेसर्स एएलएल से ₹ 58.86 करोड़ की राशि वसूली योग्य आंकी गई थी। तथापि, अंतरिम मध्यस्थ न्यायाधिकरण के आदेशों के अनुपालन में दिसंबर 2022 तक केवल ₹ 26.60 करोड़ की वसूली की गई थी।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की (मई 2023) और कहा कि मार्च 2023 तक न्यायालय के निर्देशों के अनुरूप मेसर्स टीएमएल के बिलों से अतिरिक्त सीएनजी खपत के प्रति ₹ 86.10 करोड़ का कुल जुर्माना वसूल किया गया था (3 फरवरी 2023)। तथापि, तथ्य यह है कि ₹ 100.96 करोड़ की वसूली अभी भी लंबित थी (मई 2023)।

**सिफारिश 3.6: निगम मध्यस्थ के साथ मामले का नियमित अनुसरण करके मेसर्स एएलएल और टीएमएल के साथ उच्च ईंधन खपत के मुद्दे को हल करे।**

### 3.2.9 डीआईएमटीएस की तुलना में निगम के परिचालन निष्पादन का तुलनात्मक विश्लेषण

मार्च 2022 को समाप्त सात वर्षों की अवधि के लिए पूर्ववर्ती पैराओं में पहले से ही चर्चा किए गए मापदंडों के अतिरिक्त डीआईएमटीएस<sup>10</sup> की तुलना में निगम के परिचालन और वित्तीय निष्पादन का तुलनात्मक आंकड़ा तालिका 3.5 में दिया गया है।

<sup>10</sup> दिल्ली इंटीग्रेटेड मल्टी-मॉडल ट्रांजिट सिस्टम लिमिटेड

तालिका 3.5: डीआईएमटीएस के साथ परिचालन निष्पादन की तुलना

क्र.सं.	विवरण		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1.	वर्ष के अंत में उपलब्ध बसों की संख्या	निगम	4344	4020	3944	3842	3762	3760	3762
		डीआईएमटीएस	1293	1552	1648	1679	2741	2990	3239
2.	प्रति एक लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाएं	निगम	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04	0.04
		डीआईएमटीएस	0.02	0.02	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01
3.	प्रति कि.मी. यातायात से आय (₹ में)	निगम	31.21	30.58	31.26	30.32	32.37	22.94	22.28
		डीआईएमटीएस	25.92	27.23	28.51	27.73	27.81	14.76	15.54
4.	राजस्व प्रति कि.मी. (₹ में)	निगम	37.60	35.63	37.49	37.79	39.28	26.83	28.04
		डीआईएमटीएस	28.17	29.65	31.19	30.39	30.76	18.17	18.70
5.	प्रति कि.मी. कुल लागत (₹ में)	निगम	213.58	245.63	307.17	342.83	400.04	544.34	487.94
		डीआईएमटीएस	54.06	55.00	62.59	62.95	70.34	70.70	74.33
6.	राजस्व अनुदान/ व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण (₹ करोड़ में)	निगम	1174.00	1550.00	2007.00	1825.00	2030.00	2475.00	2320.00
		डीआईएमटीएस	287.50	288.71	387.57	393.85	638.90	1082.71	1350.77

स्रोत: निगम का आंकड़ा और डीआईएमटीएस से प्राप्त उत्तर। डीआईएमटीएस के लिए प्रति कि.मी. यातायात से प्राप्त आय, प्रति कि.मी. राजस्व और प्रति कि.मी. कुल लागत का घटकवार ब्योरा विभाग द्वारा प्रस्तुत नहीं किया गया था, इसलिए भिन्नता के कारणों का विश्लेषण नहीं किया जा सका।

तालिका 3.5 से देखा जा सकता है कि:-

- समीक्षाधीन सभी वर्षों में निगम की प्रति कि.मी. यातायात से प्राप्त आय और राजस्व डीआईएमटीएस से अधिक था। तथापि, डीआईएमटीएस के मामले में प्रति किलोमीटर परिचालन की कुल लागत 2015-22 के दौरान ₹ 54.06 से ₹ 74.33 तक थी जबकि निगम के मामले में, प्रति किलोमीटर परिचालन की कुल लागत ₹ 213.58 (2015-16) से बढ़कर ₹ 544.34 (2020-21) हो गई। निगम की परिचालन लागत में 2015-16 में ₹ 122.60 प्रति किलोमीटर और 2021-22 में ₹ 355.67 प्रति किलोमीटर की ब्याज लागत शामिल है जिसका 2011-12 से भुगतान नहीं किया गया।
- डीआईएमटीएस बेड़े में 2015-16 में 1293 बसों से बढ़कर 2021-22 में 3,239 बसें हो गईं जबकि उसी अवधि में मौजूदा बेड़े का पुराना होने और 2015-22 के दौरान नई बसों की कोई खरीद (मार्च 2022 में दो इलेक्ट्रिक बसों को छोड़कर) नहीं होने के कारण निगम का बेड़ा 4,344 बसों से घटकर 3,762 बसें हो गईं जैसा कि अध्याय 4 में विस्तार से चर्चा की गई है।
- निगम की बसों की दुर्घटनाएं डीआईएमटीएस द्वारा परिचालित बसों की तुलना में अधिक थीं।

- 2021-22 में 3,239 बसों के बेड़े के परिचालन के लिए डीआईएमटीएस द्वारा आवश्यक राजस्व अनुदान/व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण ₹ 1,350.77 करोड़ था, तथापि 2021-22 में 3,762 बसों के बेड़े के परिचालन के लिए निगम द्वारा प्राप्त राजस्व अनुदान ₹ 2,320 करोड़ था।

प्रबंधन ने कहा (मई 2023) कि डीआईएमटीएस हाइड्रोलिक रैंप/पारंपरिक बसों के साथ 12 मीटर 900 मि.मी. फ्लोर ऊंचाई वाली बसें परिचालित करता है, जिन्हें अपने मरम्मत एवं अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा बनाए रखना आसान होता है। तथापि, निगम को केवल लो फ्लोर बसें शामिल करने का आदेश दिया गया था जो अत्यधिक उन्नत हैं और उनके अनुरक्षण के लिए विशेष प्रयोजन उपकरण और कुशल जनशक्ति की आवश्यकता होती है।

प्रबंधन ने आगे कहा कि निगम की उच्च प्रति कि.मी. परिचालन लागत और अनुदान की उच्च आवश्यकता 6,937 स्थायी कर्मचारियों, किराया संग्रह प्रबंधन प्रणाली (एफसीएमएस) डिपो सहित डीआईएमटीएस द्वारा उपयोग किए जा रहे डिपो की भूमि का किराया और संपत्ति कर के भुगतान के कारण थी। निगम के स्वामित्व वाले सभी बस टर्मिनलों का अनुरक्षण डीआईएमटीएस द्वारा अपनी क्लस्टर बसों के लिए बिना किसी लागत के किए जाने के बावजूद इसके द्वारा किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, निगम द्वारा 20,000 पेंशनभोगियों को प्रति माह ₹ 50 करोड़ का पेंशन भुगतान भी किया जाता था।

डीआईएमटीएस की तुलना में निगम की बसों की दुर्घटना की अधिक घटनाओं के कारणों के संबंध में उत्तर मौन है।

इस प्रकार, प्रति किलोमीटर राजस्व को छोड़कर लगभग हर परिचालन और वित्तीय पहलू में डीआईएमटीएस निगम से बेहतर निष्पादन कर रहा था।

**सिफारिश 3.7: निगम को अपने निष्पादन और डीआईएमटीएस के निष्पादन के बीच अंतर का विश्लेषण करने की आवश्यकता है तथा निष्पादन में सुधार के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है।**