

अध्याय 2

वित्तीय और परिचालन निष्पादन

2.1 वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम

2015-20 की पांच वर्षों की अवधि के लिए रोडवेज की वित्तीय स्थिति की गणना नहीं की जा सकी क्योंकि प्रपत्र लेखे 2015-16 से बकाया हैं। विभाग द्वारा 08 सितंबर 2021 को लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किए गए 2015-16 के प्रपत्र लेखों में निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अस्थायी कार्यचालन परिणामों की तुलना में कुछ विसंगतियां थीं। एक समान दृष्टिकोण अपनाने और राजस्व प्राप्तियों एवं व्यय, परिचालन राजस्व व्यय और अन्य घटकों का तुलनीय मूल्यांकन करने के लिए प्रत्येक डिपो के महाप्रबंधक से प्राप्त मासिक कार्यचालन परिणामों के आधार पर निदेशक राज्य परिवहन कार्यालय द्वारा संकलित 2015-16 से 2019-20 की अवधि के लिए विभिन्न वित्तीय और परिचालन मानकों पर डेटा का विश्लेषण के लिए उपयोग किया गया था, जैसा कि **तालिका 2.1** में दिया गया है।

तालिका 2.1: 2015-20 की अवधि के लिए अनंतिम कार्यचालन परिणाम

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1	कुल राजस्व ¹	1,254.01	1,265.13	1,273.42	1,189.53	1,105.77
2	परिचालन राजस्व ²	1,152.96	1,160.29	1,151.20	1,082.35	998.84
3	कुल व्यय	1,740.63	1,862.86	1,948.39	2,038.15	1,979.73
4	परिचालन व्यय ³	1,688.02	1,809.71	1,885.83	1,959.80	1,899.47
5	परिचालन हानि (4-2)	535.06	649.42	734.63	877.45	900.63
6	वर्ष की हानि (3-1)	486.62	597.73	674.97	848.62	873.96
7	संचित हानि	3,767.02	4,364.75	5,039.72	5,888.34	6,762.29
8	नियत लागत					
	(i) कार्मिक लागत ⁴	786.35	830.83	890.61	922.77	1,060.71
	(ii) मूल्यहास	42.75	40.75	43.36	43.75	43.75
	(iii) ब्याज	37.50	38.50	38.15	38.50	38.50
	(iv) अन्य नियत लागत ⁵	195.55	210.68	223.68	230.42	240.83
	कुल नियत लागत	1,062.15	1,120.76	1,195.80	1,235.44	1,383.79
9	परिवर्तनीय लागत					
	(i) ईंधन - डीजल	465.89	522.23	516.73	568.03	486.07

1 वित्त लेखों के आंकड़े और तालिका में शामिल डेटा मेल नहीं खाते क्योंकि निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा ने समेकित मासिक कार्यचालन परिणामों के आधार पर डेटा की आपूर्ति की जो निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा 2015-20 की अवधि के लिए संकलित किए गए थे।

2 परिचालन राजस्व में टिकटों की बिक्री, अग्रिम बुकिंग, पास और सीजन टिकट, रियायती पासों की प्रतिपूर्ति आदि शामिल हैं।

3 परिचालन व्यय में डीजल, ओवरटाइम, स्पेयर पार्ट्स, मरम्मत एवं रखरखाव, वेतन एवं मजदूरी, मोटर वाहन कर आदि पर व्यय शामिल हैं।

4 वेतन और मजदूरी।

5 अनुग्रहपूर्वक राशि, मोटर वाहन कर और दिशा शुल्क, आदि।

क्र.सं.	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
	(ii) टायर एवं ट्यूब, तेल और स्पेयर पार्ट्स	76.52	78.82	74.63	68.19	71.96
	(iii) अन्य परिवर्तनीय लागत ⁶	136.07	141.05	161.23	166.49	37.91 ⁷
कुल परिवर्तनीय लागत		678.48	742.10	752.59	802.71	595.94
10	प्रभावी किलोमीटर परिचालित (लाख में)	4,589.28	4,601.87	4,299.96	4,053.07	3,701.41
11	प्रति किलोमीटर आय (₹ में) (1/10)	27.32	27.49	29.61	29.35	29.87
12	प्रति किलोमीटर नियत लागत (₹ में) (8/10)	23.15	24.35	27.81	30.48	37.39
13	परिवर्तनीय लागत प्रति किलोमीटर (₹ में) (9/10)	14.78	16.13	17.50	19.81	16.10
14	लागत प्रति किलोमीटर (₹ में) (3/10)	37.93	40.48	45.31	50.29	53.49
15	शुद्ध हानि प्रति किलोमीटर (₹ में) (14-11)	10.61	12.99	15.70	20.94	23.62
16	यातायात राजस्व प्रति किलोमीटर (₹ में) (2/10)	25.12	25.21	26.77	26.70	26.99
17	परिचालन हानि प्रति किलोमीटर (₹ में) (5/10)	11.66	14.11	17.08	21.65	24.33

हरियाणा रोडवेज का कुल राजस्व 2015-16 में ₹ 1,254.01 करोड़ से मामूली रूप से बढ़कर 2017-18 में ₹ 1,273.42 करोड़ हो गया और उसके बाद राजस्व 2018-19 में घटकर ₹ 1,189.53 करोड़ रह गया तथा 2019-20 में और घटकर ₹ 1,105.77 करोड़ रह गया। 2015-16 से 2018-19 के दौरान कुल व्यय में निरंतर वृद्धि देखी गई और वर्ष 2019-20 के दौरान मामूली कमी आई। रोडवेज को सभी वर्षों में घाटा हुआ और 2015-20 के दौरान संचित घाटा ₹ 3,767.02 करोड़ से बढ़कर ₹ 6,762.29 करोड़ हो गया। घाटे में वृद्धि के कारणों में वाहन उत्पादकता में कमी (**अनुच्छेद 2.3.2.2**), घटते लोड फैक्टर (**अनुच्छेद 2.3.2.3**), अतिरिक्त परिचालन कर्मचारियों की तैनाती के कारण श्रमशक्ति लागत में वृद्धि (**अनुच्छेद 2.6**) और बस का किराया रोडवेज की बढ़ती परिचालन लागत के अनुरूप न होना (**अनुच्छेद 2.7**) थे।

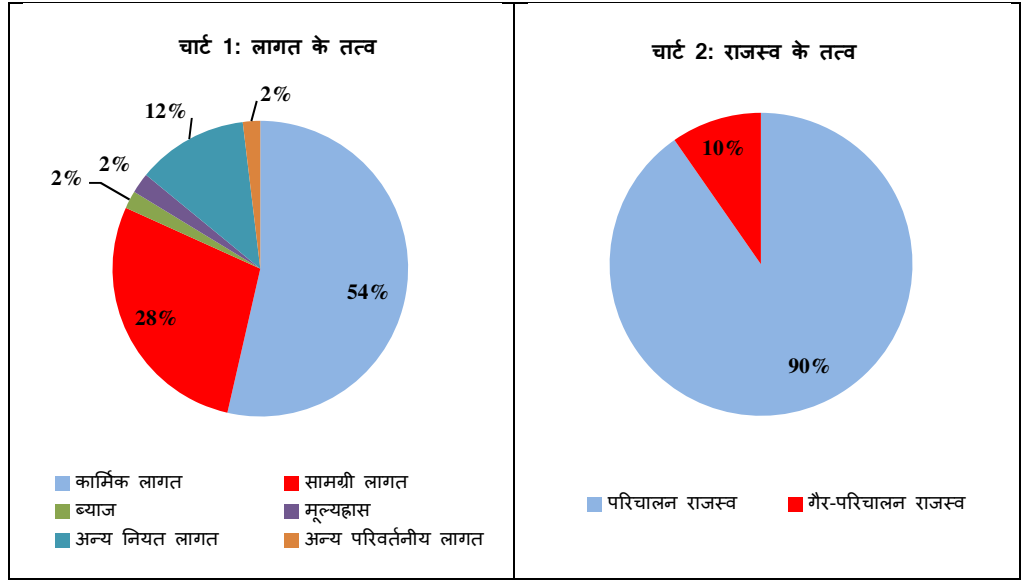
एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की।

2.1.1 लागत और राजस्व के तत्व

कार्मिक लागत और सामग्री लागत, लागत के प्रमुख तत्व हैं। 2019-20 के लिए लागत और राजस्व का विभाजन क्रमशः **चार्ट 1 और चार्ट 2** में दिया गया है।

⁶ ओवरटाइम (नवंबर 2018 तक), यात्रा भत्ता और बस इंजनों की ओवरहालिंग।

⁷ 2018-19 से 2019-20 तक अन्य परिवर्तनीय लागतों में तेज गिरावट का कारण नवंबर 2018 से ओवरटाइम नीति को समाप्त करना था।



2.2 निधि प्रबंधन

2.2.1 राजस्व प्राप्ति एवं राजस्व व्यय की प्रवृत्ति

परिवहन विभाग के परिचालन विंग की आय का मुख्य स्रोत परिचालन राजस्व है जो टिकटों की बिक्री, अग्रिम बुकिंग, पास एवं सीजन टिकट, रियायती पास के विरुद्ध प्रतिपूर्ति आदि के कारण प्राप्त होता है। 2015-20 की अवधि के दौरान परिचालन विंग (परिवहन विभाग) के बजट अनुमानों और वास्तविक प्राप्तियों के विवरण **तालिका 2.2** में दिए गए हैं।

तालिका 2.2: परिचालन विंग के बजट अनुमानों और वास्तविक प्राप्तियों के विवरण

(₹ करोड़ में)

वर्ष	परिवहन विभाग द्वारा वित्त विभाग को प्रस्तुत अनुमानित प्राप्तियां	वित्त विभाग द्वारा अनुमोदित बजट अनुमान	वास्तविक प्राप्तियां	कमी (प्रतिशत में)	परिचालन राजस्व (वास्तविक प्राप्तियों के विरुद्ध प्रतिशत में)
2015-16	1,325.00	1,450.00	1,254.01	195.99 (14)	1,152.96 (92)
2016-17	1,370.00	1,865.00	1,265.13	599.87 (32)	1,160.96 (92)
2017-18	1,365.00	1,970.00	1,273.42	696.58 (35)	1,151.20 (90)
2018-19	1,480.00	2,000.00	1,189.53	810.47 (41)	1,082.35 (91)
2019-20	1,345.00	2,000.00	1,105.77	894.23 (45)	998.84 (90)
कुल	6,885.00	9,285.00	6,087.86	3,197.14 (34)	5,546.31 (91)

स्रोत: बजट दस्तावेज और वास्तविक प्राप्तियों के संबंध में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

2015-20 के दौरान वास्तविक प्राप्तियां ₹ 1,254.01 करोड़ से घटकर ₹ 1,105.77 करोड़ रह गईं और बजट अनुमानों पर वास्तविक प्राप्तियों में कमी 2015-16 में 14 प्रतिशत से बढ़कर 2019-20 में 45 प्रतिशत हो गई। परिचालनों से प्राप्त राजस्व, जो प्राप्तियों का मुख्य स्रोत है, भी इसी अवधि के दौरान ₹ 1,152.96 करोड़ से घटकर ₹ 998.84 करोड़ रह गया। प्रत्येक वर्ष वित्त विभाग द्वारा निर्धारित प्राप्तियों का बजट अनुमान परिवहन विभाग द्वारा अनुमानित प्राप्तियों से काफी अधिक था। पांच वर्ष की अवधि के दौरान परिवहन विभाग द्वारा ₹ 6,885 करोड़

की अनुमानित प्राप्ति के विरुद्ध वित्त विभाग ने ₹ 9,285 करोड़ की बजट प्राप्ति का अनुमान लगाया, जबकि वास्तविक प्राप्ति ₹ 6,087.86 करोड़ (बजट अनुमान से 34 प्रतिशत कम) थी। वित्त विभाग द्वारा प्राप्तियों के उच्च अनुमान का औचित्य अभिलेख में उपलब्ध नहीं था।

2015-20 की अवधि के दौरान परिचालन विंग (परिवहन विभाग) के बजट अनुमान और वास्तविक राजस्व व्यय का विवरण **तालिका 2.3** में दिया गया है।

तालिका 2.3: बजट अनुमानों और वास्तविक राजस्व व्यय के विवरण

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट अनुमान	वास्तविक व्यय	बचत (प्रतिशत में)
2015-16	2,029.53	1,740.63	288.90 (14)
2016-17	2,149.43	1,862.86	286.57 (13)
2017-18	2,240.79	1,948.39	292.40 (13)
2018-19	2,253.20	2,038.15	215.05 (10)
2019-20	2,296.30	1,979.73	316.57 (14)
कुल	10,969.25	9,569.76	1,399.49 (13)

स्रोत: बजट दस्तावेज और वास्तविकों के संबंध में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि वास्तविक व्यय 2015-20 की अवधि के दौरान बजट अनुमानों से कम था और इसी अवधि के दौरान बचत 10 से 14 प्रतिशत के मध्य थी।

वास्तविकों से बजट अनुमानों के विचलन, प्राप्ति और व्यय दोनों के लिए बड़े थे। पांच वर्षों की अवधि के दौरान बजट प्राप्तियों के मध्य ₹ 3,197.14 करोड़ का अंतर था जबकि बजटीय व्यय और वास्तविक व्यय के मध्य का अंतर ₹ 1,399.49 करोड़ था।

2.2.2 योजना

लोगों की बढ़ती मांगों से निपटने के लिए कुशल और प्रभावी परिवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए परिवहन विभाग के लिए उपयुक्त नीति और कार्यक्रम तैयार करना आवश्यक था।

विभाग में दीर्घकालिक/अल्पकालिक योजना तैयार करने से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि विभाग द्वारा अल्पकालिक/दीर्घकालिक योजनाएं तैयार नहीं की जा रही थीं और भविष्य में अपने उद्देश्यों/लक्ष्यों की बेहतर उपलब्धि के लिए इन्हें तैयार करने का आश्वासन दिया। परिणामस्वरूप, बेड़े की संवर्द्धन, मरम्मत एवं अनुरक्षण गतिविधियों, परिचालन निष्पादन तथा निगरानी में कमियां थीं, जैसा कि अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

परिचालन निष्पादन पर असर डालने वाले प्रमुख घटकों पर बजट का उपयोग **तालिका 2.4** में दिया गया है।

तालिका 2.4: 2015-20 के दौरान प्रमुख घटकों के संबंध में बजट अनुमान और वास्तविक व्यय

(₹ करोड़ में)

घटक	बजट अनुमान	वास्तविक व्यय	अव्ययित राशि (प्रतिशत में)
चेसिस की खरीद	700.45	157.48	542.97 (78)
प्रमुख कार्य	475.00	459.75	15.25 (3)
मशीनरी और उपकरण	5.50	1.30	4.20 (76)
कुल	1,180.95	618.53	562.42(48)

चेसिस, प्रमुख कार्यों, मशीनरी और उपकरणों की खरीद के लिए अनुमानित बजट के विरुद्ध 48 प्रतिशत की बचत हुई। योजना के अभाव में, विभाग बसों की परिचालन आवश्यकता का अनुमान लगाने और बस बेड़े को सड़क योग्य स्थिति में रखने के लिए आवश्यक निधियों के आबंटन के बाद पर्याप्त सड़क योग्य बस बेड़े की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं कर सका। इसके साथ ही, बस की चेसिस की खरीद को अंतिम रूप देने में देरी के परिणामस्वरूप बजट आवंटन का कम उपयोग हुआ, जिसकी चर्चा **अनुच्छेद 2.4.1** में विस्तार से चर्चा की गई है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की। तथापि, इस संबंध में विभाग का उत्तर प्रतीक्षित है (जनवरी 2022)।

विभाग को योजना और निधि प्रबंधन में सुधार की आवश्यकता है।

2.2.3 निधियों का विचलन

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन की स्थापना हरियाणा रोडवेज के विभिन्न डिपो की बसों की बाँटी बनाने के लिए की गई थी। उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा बस चेसिस की खरीद को अंतिम रूप दिया जाता है और निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा, चंडीगढ़ द्वारा संसाधित किया जाता है और बस चेसिस को चेसिस विनिर्माता से सीधे बाँटी फैब्रिकेशन कार्य के लिए हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन के सुपुर्द किया जाता है और बाद में तैयार की गई बसों को परिचालन के लिए निदेशक, राज्य परिवहन हरियाणा के आबंटन के अनुसार डिपो के सुपुर्द किया जाता है।

जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन योजना, जिसमें हरियाणा में केवल फरीदाबाद को शामिल किया गया था, को 3 दिसंबर 2005 को शुरू किया गया था और 31 मार्च 2014 को बंद कर दिया गया था। परिवहन विभाग द्वारा विशिष्ट उद्देश्यों अर्थात् जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन के अंतर्गत बसों की खरीद (₹ 8.50 करोड़), इलेक्ट्रिक बस टिकटिंग मशीन की खरीद (₹ एक करोड़) और बस स्टैंड का कम्प्यूटरीकरण (₹ 0.92 करोड़), कंप्रेसड नेचुरल गैस बसों की खरीद (₹ 4.41 करोड़), आदि के लिए अप्रैल 2008 और फरवरी 2014 के मध्य की अवधि के दौरान ₹ 32.02 करोड़ प्राप्त किए गए थे। प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में इन निधियों को चूक से बचाने के लिए समय-समय पर इन निधियों को हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन की बहियों में रखा गया था। 31 मार्च 2019 तक, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग

कॉर्पोरेशन के पास ₹ 32.02 करोड़ की शेष राशि थी जिसे बैंकों के पास सावधि जमा में रखा गया था जैसा कि **परिशिष्ट I** में दर्शाया गया है।

वर्ष 2019-21 के दौरान ₹ 32.02 करोड़ में से परिवहन विभाग की ओर से हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन द्वारा कंप्यूटर हार्डवेयर की खरीद, एसी वॉल्वो बसों की खरीद, मर्सिडीज बेंज बसों और मिनी बसों के मोबिलाइजेशन अग्रिम के लिए ₹ 21.97 करोड़ की राशि खर्च की गई थी जैसा कि **परिशिष्ट II** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया (अगस्त 2021) कि अप्रैल 2008 और फरवरी 2014 के मध्य की अवधि के दौरान विशिष्ट उद्देश्य के लिए ₹ 32.02 करोड़ की निधियां प्राप्त हुई थी जिनमें से ₹ 21.97 करोड़ का उपयोग मई 2019 और जून 2020 के मध्य उस उद्देश्य, जिसके लिए निधियां प्रदान की गई थी, के अलावा अन्य उद्देश्य के लिए किया गया था। समय पर निधियों का उपयोग न करने और निधियों को जिस प्रयोजन के लिए दिया गया था, उसके अलावा अन्य प्रयोजनों के लिए विपथित करने के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। अव्ययित शेष, जिसे ब्याज सहित अनुदान संस्वीकृत करने वाले प्राधिकारी को लौटाना आवश्यक है, अभी भी सावधि जमा में पड़ा हुआ है।

इन निधियों के लिए संस्वीकृतियों और उपयोगिता प्रमाण-पत्रों की प्रतियां अगस्त 2021 में और फिर जनवरी 2022 में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा, चंडीगढ़ के कार्यालय से मांगी गई थी। तथापि, सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। फलस्वरूप इन अप्रयुक्त निधियों को संबंधित अनुदानों के लिए संस्वीकृतियों और उपयोगिता प्रमाण-पत्रों से जोड़ने की लेखापरीक्षा में जांच नहीं की जा सकी थी।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान विभाग ने आश्वासन दिया कि लेखापरीक्षा को सूचित करते हुए मामले की जांच की जाएगी। जांच के परिणामों को संप्रेषित करने वाले विभाग से कोई और प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (जनवरी 2022)।

विभाग को निधियों के विपथन को रोकने के लिए कदम उठाने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि निधियों का उपयोग केवल उस विशिष्ट उद्देश्य के लिए किया जाता है जिसके लिए निधियां प्राप्त की गई थी।

2.3 कुशल, किफायती, विश्वसनीय, सुरक्षित तथा पर्यावरण के अनुकूल परिवहन सेवाएं प्रदान करना

2.3.1 सार्वजनिक परिवहन में रोडवेज की हिस्सेदारी

2015-20 की अवधि के लिए राज्य में सार्वजनिक परिवहन की हिस्सेदारी के विवरण **तालिका 2.5** में दिए गए हैं।

तालिका 2.5: राज्य में सार्वजनिक परिवहन का विवरण

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1	वर्ष के अंत में धारित रोडवेज बसें	4,208	4,122	4,142	3,843	3,592
2.	किलोमीटर योजना पर किराये की बसें	-	-	-	-	462
3	वर्ष के अंत में धारित निजी स्टेज कैरिज बसें	859	1,041	1,157	1,192	1,192
4	सार्वजनिक परिवहन के लिए कुल बसें (1+2+3)	5,067	5163	5,299	5,035	5,246
5	रोडवेज का प्रतिशतता हिस्सा	83.05	79.84	78.17	76.33	77.28
6.	निजी ऑपरेटरों का प्रतिशतता हिस्सा	16.95	20.16	21.83	20.67	22.72
7	अनुमानित जनसंख्या (लाख में)	273.18	277.12	280.98	284.80	288.55
8.	प्रति एक लाख जनसंख्या पर कुल बसों के लिए वाहन घनत्व (क्रमांक 4/7)	18.55	18.63	18.86	17.68	18.18
9	प्रति एक लाख जनसंख्या पर रोडवेज बस (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) का वाहन घनत्व {क्रमांक (1+2)/7}	15.40	14.87	14.74	13.49	14.05

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

2015-20 की अवधि के दौरान 4,500 बसों के स्वीकृत बेड़े के मुकाबले, हरियाणा रोडवेज द्वारा प्रदान की गई उपलब्ध बसें 4,208 से घटकर 3,592 हो गईं। तथापि, हरियाणा रोडवेज ने 2019-20 में किलोमीटर योजना पर 462 बसों को किराये पर लेकर परिचालित बसों की संख्या में वृद्धि की, इस प्रकार उपलब्ध बसों की संख्या 4,054 हो गई जो अभी भी स्वीकृत बेड़े की संख्या से 446 बसें कम थी। इसके अलावा, जनता के लिए बस सेवा की उपलब्धता में कमी आई और परिचालन की मात्रा 2015-16 में 4,589.28 लाख प्रभावी किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 लाख प्रभावी किलोमीटर हो गई जैसा कि **अनुच्छेद 2.1** में चर्चा की गई है, हालांकि प्राइवेट स्टेज कैरिज बसों की संख्या 859 (2015-16) से बढ़कर 1,192 (2019-20) हो गई। परिणामस्वरूप, 2015-16 से 2019-20 की अवधि के दौरान रोडवेज का प्रतिशतता हिस्सा 83.05 प्रतिशत से घटकर 77.28 प्रतिशत रह गया।

रोडवेज बसों की उपलब्धता प्रति लाख जनसंख्या पर 2015-16 में 15.40 से घटकर 2018-19 में 13.49 हो गई। किलोमीटर योजना पर 462 बसों को किराये पर लेने के कारण वर्ष 2019-20 में ये बढ़कर 14.05 बसें हो गई। इस प्रकार, रोडवेज को जनता को पर्याप्त परिवहन सेवा प्रदान करने के अपने उद्देश्य को पूरी तरह से प्राप्त करने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ा।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की।

2.3.2 परिचालन निष्पादन

विभाग के परिचालन निष्पादन का मूल्यांकन विभिन्न मापदंडों जैसे क्षमता उपयोग, वाहन उत्पादकता, भार घटक, ईंधन लागत तथा वाहनों की मरम्मत एवं रखरखाव पर किया गया था। इस संबंध में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:

2.3.2.1 बेड़े की संख्या तथा आयु रूपरेखा

राज्य सरकार ने निर्धारित (मई 2013) किया था कि आठ वर्ष पुरानी और सात लाख किलोमीटर की दूरी तय करने वाली बसों को अनुपयोगी किया जाना चाहिए। बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने के मामले में राज्य सरकार की अनुमति अपेक्षित थी। मार्च 2020 तक रोडवेज के पास 3,592 बसों का बेड़ा था। पांच वर्षों (2015-20) के दौरान रोडवेज की बसों के बेड़े की संख्या तथा आयु रूपरेखा के साथ-साथ ब्रेक-डाउन की संख्या, मरम्मत एवं रखरखाव की लागत और प्रति बस मरम्मत की औसत लागत का संक्षिप्त विवरण **तालिका 2.6** में दिया गया है।

तालिका 2.6: बसों के बेड़े तथा आयु रूपरेखा का वर्ष-वार विवरण

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	वर्ष के आरंभ में बसों की कुल संख्या	4,212	4,208	4,122	4,142	3,843
2.	वर्ष के दौरान अतिरिक्त	180	193	269	183	168
3.	वर्ष के दौरान रद्द की गई बसें	184	279	249	482	419
4.	वर्ष के अंत तक रखी गई बसें (1+2-3)	4,208	4,122	4,142	3,843	3,592
5.	बसों की औसत संख्या	4,210	4,165	4,132	3,993	3,718
6.	आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या (क्रमांक 4 में से)	82	102	194	220	582
7.	ब्रेक डाउन की संख्या	4,118	5,034	4,817	4,784	4,841
8.	मरम्मत एवं रखरखाव की लागत (₹ लाख में)	8,392.75	8,733.18	8,347.15	7,817.8	8,072.26
9.	प्रति बस मरम्मत एवं रखरखाव की औसत लागत (₹ लाख में) (8/5)	1.99	2.10	2.02	1.96	2.17
10.	प्रति बस ब्रेक डाउन की औसत संख्या (क्रमांक 7/क्रमांक 5)	0.978	1.209	1.166	1.198	1.302

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि बसों की औसत संख्या 2015-16 में 4,210 से धीरे-धीरे घटकर 2019-20 में 3,718 रह गई। साथ ही, 2015-20 की अवधि के दौरान आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या 82 से धीरे-धीरे बढ़कर 582 हो गई। इसी अवधि के दौरान मरम्मत की औसत लागत ₹ 1.99 लाख से बढ़कर ₹ 2.17 लाख प्रति बस हो गई। पुरानी बसों की संख्या में वृद्धि के परिणामस्वरूप इस अवधि के दौरान ब्रेकडाउन की औसत संख्या प्रति बस बढ़कर 1.3 हो गई, जो 2015-16 से प्रति बस ब्रेकडाउन पर 33.13 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाता है। बसों द्वारा कवर किए गए प्रभावी किलोमीटर 2016-17 में 4,601.87 लाख किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 किलोमीटर रह गए।

2015-20 की अवधि के दौरान, राज्य सरकार ने चैसिस की खरीद तथा बस बाँडी के निर्माण के लिए ₹ 700.45 करोड़ संस्वीकृत किए लेकिन विभाग उक्त राशि से केवल ₹ 157.48 करोड़ का ही उपयोग कर सका। नए बेड़े को शामिल न करने का मुख्य कारण विभाग की दुविधा तथा तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप देने में विफलता थी जैसा कि अनुवर्ती **अनुच्छेद 2.4.1** में वर्णित है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की और बताया कि हरियाणा सरकार की नई पहल के अनुसार जहां दैनिक यात्रा बहुत अधिक होने की उम्मीद नहीं है तथा इन पुरानी बसों की क्षमता के अनुरूप है और सामाजिक दायित्वों को पूरा करने विशेष रूप से सरकारी स्कूलों की छात्राओं को लाने-ले जाने के लिए बसों को सेवामुक्त करने की समय अवधि को संशोधित करके आठ वर्ष के स्थान पर 10 वर्ष कर दिया गया है। विभाग का उत्तर लेखापरीक्षा मुद्दे से संबंधित नहीं था जो कम दूरी की यात्राओं के अलावा नियमित संचालन में उपयोग की जा रही अधिक उम्र की बसों के लिए मरम्मत की बढ़ी हुई लागत और ब्रेकडाउन से संबंधित था।

2.3.2.2 वाहन उत्पादकता

वाहन उत्पादकता का तात्पर्य एक वर्ष में प्रतिदिन प्रत्येक बस द्वारा तय किए गए औसत किलोमीटर से है। विभाग की वाहन उत्पादकता तथा आठ वर्ष से अधिक आयु के बेड़े की प्रतिशतता का विवरण *तालिका 2.7* में दिया गया है।

तालिका 2.7: वाहन उत्पादकता तथा अधिक आयु के बेड़े की प्रतिशतता के विवरण

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	वाहन उत्पादकता (प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर)	302	304	290	281	275
2.	प्रत्येक वर्ष के अंत में बसों की कुल संख्या	4,208	4,122	4,142	3,843	3,592
3.	वर्ष के अंत में आठ वर्ष से अधिक की पुरानी बसों का निश्चित आयु से अधिक का बेड़ा (संख्या में)	82	102	194	220	582
4.	वर्ष के अंत में आठ वर्ष से अधिक की पुरानी बसों का निश्चित आयु से अधिक का बेड़ा (प्रतिशत में)	1.95	2.47	4.68	5.72	16.20

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े।

वाहन उत्पादकता में 2015-16 में 302 किलोमीटर से थोड़ा सुधार हुआ और 2016-17 में 304 किलोमीटर हो गई लेकिन बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि के कारण 2019-20 तक धीरे-धीरे घटकर 275 किलोमीटर हो गई। वाहन उत्पादकता में गिरावट के अन्य कारणों में परिचालन हेतु उपलब्ध बेड़े का कम उपयोग (*अनुच्छेद 2.3.2.7*) और कार्यशाला में बसों का लंबे समय तक रुकना (*अनुच्छेद 2.5.2*) था। लेखापरीक्षा में शामिल किए गए पांच वर्षों के दौरान बसों की कम वाहन उत्पादकता के कारण विभाग की परिचालन लागत की वसूली नहीं हुई और इसके परिणामस्वरूप परिचालन हानि हुई।

2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए अखिल भारतीय वाहन उत्पादकता के आंकड़े उपलब्ध थे तथा हरियाणा का निष्पादन *तालिका 2.8* में वर्णित है।

तालिका 2.8: हरियाणा रोडवेज के निष्पादन के साथ-साथ अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादन के विवरण

वर्ष	हरियाणा रोडवेज (प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर)	रैंक	राज्य सड़क परिवहन उपक्रम की कुल संख्या	ऑल इंडिया बेस्ट परफॉर्मेंस प्रोडक्टिविटी ऑन फ्लीट होल्ड किलोमीटर रन प्रति बस प्रतिदिन (राज्य परिवहन उपक्रम का नाम)
2015-16	302	16	37	541 (स्टेट एक्सप्रेस ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड तमिलनाडु)
2016-17	304	18	41	613 (पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन)
2017-18	290	18	35	530 (स्टेट एक्सप्रेस ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड तमिलनाडु)

धारित बेड़े की वाहन उत्पादकता के संबंध में अखिल भारतीय निष्पादन पर 2015-16 में 37 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से हरियाणा रोडवेज 16वें स्थान पर रहा तथा 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 41 और 35 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से 18वें स्थान पर खिसक गया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि के कारण वाहन उत्पादकता में कमी आई है।

2.3.2.3 भार घटक

परिवहन विभाग के क्षमता उपयोग को भार घटक के रूप में मापा जाता है, जो ढोए जानेवाले यात्रियों की संख्या की प्रतिशतता को दर्शाता है। 2015-20 की अवधि के लिए बस के प्रति किलोमीटर परिचालन की लागत, वास्तविक भार घटक, शत प्रतिशत भार घटक पर अर्जित किया जाने वाला प्रति किलोमीटर परिचालन राजस्व तथा ब्रेक-ईवन फैक्टर के विवरण तालिका 2.9 में दिए गए हैं।

तालिका 2.9: लागत प्रति किलोमीटर, वास्तविक भार घटक, अर्जित होने वाला परिचालन राजस्व तथा ब्रेक-ईवन भार घटक

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	लागत प्रति किलोमीटर (₹ में)	37.93	40.48	45.31	50.29	53.49
2.	वास्तविक भार घटक (प्रतिशत में)	75.29	68.76	67.87	70.77	69.58
3.	यातायात प्राप्तियां (₹ प्रति किलोमीटर में)	25.12	25.21	26.77	26.70	26.99
4.	100 प्रतिशत भार घटक पर प्रति किलोमीटर परिचालन राजस्व (₹ में)	33.36	36.66	39.44	37.73	38.79
5.	परिचालन राजस्व पर ही विचार करते हुए ब्रेक-ईवन ⁸ भार घटक (प्रतिशत में)	113.70	110.42	114.88	133.29	137.90

यह अवलोकित किया गया था कि पांच वर्ष की अवधि के दौरान प्रति किलोमीटर लागत ₹ 37.93 से बढ़कर ₹ 53.49 (41.02 प्रतिशत) हो गई, जबकि प्रति किलोमीटर राजस्व ₹ 25.12 से बढ़कर ₹ 26.99 (केवल 7.44 प्रतिशत) ही हुआ। 2015-20 की अवधि के दौरान

⁸ ब्रेक-ईवन वह बिंदु है जिस पर कुल लागत और कुल राजस्व समान हैं।

वास्तविक भार घटक 67.87 और 75.29 प्रतिशत के मध्य रहा। ब्रेक-ईवन भार घटक काफी अधिक और अप्राप्य बना हुआ है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि वर्तमान परिदृश्य में ब्रेक-ईवन प्वाइंट प्राप्त करना संभव नहीं था क्योंकि राज्य सरकार द्वारा बस किराये में वृद्धि की अनुमति नहीं थी।

2.3.2.4 परिचालनों की लागत की वसूली

रोडवेज अपने परिचालनों की लागत की वसूली करने में भी सक्षम नहीं था। वर्ष 2015-20 की अवधि के दौरान, प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि में वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई दी, साथ ही परिचालन की लागत की वसूली में वर्ष दर वर्ष दबाव बना रहा। 2015-20 की अवधि के लिए प्रति किलोमीटर परिचालन लागत, प्रति किलोमीटर आय और प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि का विवरण **तालिका 2.1** में दर्शाया गया है।

विभाग 2015-20 की अवधि के दौरान बेड़ा चलाकर अपनी कमाई से लागत वसूल नहीं कर पाया था। इसी अवधि के दौरान प्रति प्रभावी किलोमीटर श्रमशक्ति लागत में वृद्धि (**अनुच्छेद 2.6**) और किराये का संचालन की लागत के अनुरूप न होने (**अनुच्छेद 2.7**) के कारण प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि ₹ 10.61 प्रति किलोमीटर से बढ़कर ₹ 23.62 प्रति किलोमीटर हो गई थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की थी।

2.3.2.5 हरियाणा रोडवेज द्वारा परिचालित बेड़े के प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर

लागत, सड़कों पर भीड़भाड़ और पर्यावरणीय प्रभाव के मामले में व्यक्तिगत परिवहन पर सार्वजनिक परिवहन के निश्चित लाभ हैं। सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को उन लाभों को प्रभावी ढंग से प्राप्त करने के लिए पर्याप्त होना चाहिए। प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर को एक राज्य के सार्वजनिक परिवहन द्वारा एक वर्ष में तय किए गए किलोमीटरों की कुल संख्या के अनुपात के रूप में परिभाषित किया जाता है। 2015-20 की अवधि के लिए हरियाणा रोडवेज द्वारा परिचालित प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर की स्थिति **तालिका 2.10** में दी गई है।

तालिका 2.10: 2015-20 के दौरान परिचालित प्रभावी किलोमीटर, अनुमानित जनसंख्या और प्रति व्यक्ति किलोमीटर प्रति वर्ष के विवरण

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	परिचालित प्रभावी किलोमीटर (लाख में)	4,589.28	4,601.87	4,299.96	4,053.07	3,701.41
2.	अनुमानित जनसंख्या (लाख में)	273.18	277.12	280.98	284.80	288.55
3.	प्रति व्यक्ति किलोमीटर प्रति वर्ष	16.80	16.61	15.30	14.23	12.83

उपर्युक्त तालिका 2015-20 की अवधि के दौरान परिचालित प्रभावी किलोमीटरों में गिरावट दर्शाती है जबकि इस अवधि के दौरान अनुमानित जनसंख्या में वृद्धि हुई है। कमी का प्राथमिक कारण बेड़े की संख्या में कमी है (**अनुच्छेद 2.3.2.1**)।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने उपर्युक्त तथ्यों से सहमति व्यक्त की और बताया कि आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसें और नई बस चेसिस की खरीद न होना प्रभावी किलोमीटर की कम मात्रा और प्रति व्यक्ति किलोमीटर घटने के कारण थे।

2.3.2.6 ईंधन दक्षता और लक्ष्य

ईंधन दक्षता को वाहन द्वारा प्रति लीटर ईंधन की खपत के औसत किलोमीटरों के रूप में परिभाषित किया जाता है। राज्य परिवहन विभाग ने अपर मुख्य सचिव, परिवहन विभाग, हरियाणा सरकार की अध्यक्षता में दिसंबर 2015 और मई 2018 के मध्य विभिन्न बैठकें कीं जिनमें निदेशक, राज्य परिवहन सहित विभाग के अन्य अधिकारियों ने भाग लिया और निदेशक, राज्य परिवहन ने अपने आदेशों को दोहराया कि सामान्य बसों के लिए पांच किलोमीटर प्रति लीटर (किलोमीटर प्रति लीटर) किसी भी कीमत पर स्वीकार नहीं किया जाएगा। विवरण *परिशिष्ट III* में दिए गए हैं।

हरियाणा रोडवेज के सभी डिपुओं के लिए डीजल की औसत खपत 2018-19 में 4.73 किलोमीटर/लीटर से थोड़ा बेहतर होकर 2019-20 में 4.79 किलोमीटर/लीटर हो गई। 2015-20 की अवधि के दौरान हरियाणा रोडवेज के नमूना-जांच किए गए डिपुओं में डीजल की औसत खपत 4.67 और 4.97 किलोमीटर/लीटर के मध्य थी।

ईंधन दक्षता पर चयनित आठ डिपुओं के निष्पादन का आकलन करने पर, यह अवलोकित किया गया था कि आठ चयनित डिपुओं में से केवल कुरुक्षेत्र डिपो ने 2015-20 की अवधि के दौरान पांच किलोमीटर प्रति लीटर का लक्ष्य प्राप्त किया था जबकि चार⁹ डिपुओं ने केवल एक से दो वर्षों के लिए वांछित लक्ष्य प्राप्त किया था। इन चार डिपुओं में से फरीदाबाद और करनाल डिपुओं ने क्रमशः 2015-16 में 5.16 किलोमीटर/लीटर तथा 2018-19 में 5.17 किलोमीटर/लीटर हासिल किया था। गुरुग्राम और कैथल डिपुओं ने क्रमशः 2016-18 तथा 2015-17 में लक्ष्य हासिल किया था। तीन डिपुओं ने 2015 से 2020 तक किसी भी वर्ष में लक्ष्य प्राप्त नहीं किया था। 2015-20 की अवधि के दौरान न्यूनतम बेंचमार्क के प्रति नमूना-जांच किए गए डिपुओं में ₹ 21.68 करोड़ मूल्य के 39.86 लाख लीटर डीजल की अधिक खपत का आकलन किया गया था।

इसके अलावा, यह देखा गया है कि सभी डिपुओं के लिए किलोमीटर प्रति लीटर के सार्वभौमिक लक्ष्य को बिना किसी विश्लेषण अथवा डिपुओं में बसों के बेड़े की आयु प्रोफाइल के संदर्भ में परिचालन स्थितियों, प्रत्यक्ष भीड़भाड़ तथा अन्य प्रासंगिक कारकों से संबंधित आंकड़ों का अध्ययन किए बिना निर्धारित किया गया था। ऐसे सार्वभौमिक लक्ष्यों को निर्धारित करने से प्राप्त करने योग्य परिचालन क्षमता को बढ़ाने के उद्देश्यों के प्रति निगरानी में सहायता नहीं मिलती है।

2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए अखिल भारतीय ईंधन दक्षता के आंकड़े उपलब्ध थे और अन्य राज्यों की रोडवेज ने बेहतर निष्पादन किया। 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए उदाहरण स्थिति *तालिका 2.11* में प्रदान की गई है।

⁹ फरीदाबाद, गुरुग्राम, कैथल और करनाल।

तालिका 2.11: हरियाणा रोडवेज के निष्पादन के साथ-साथ अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादन के विवरण

वर्ष	हरियाणा रोडवेज (किलोमीटर प्रति लीटर)	रैंक	अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादनकर्ता (किलोमीटर प्रति लीटर) (राज्य परिवहन उपक्रम का नाम)
2015-16	4.74	17 ^{वां}	5.62 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)}
2016-17	4.75	20 ^{वां}	5.68 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)}
2017-18	4.74	18 ^{वां}	5.69 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)}

स्रोत: केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे द्वारा बनाया गया राज्य परिवहन उपक्रम रूपरेखा और निष्पादन रिपोर्ट।

जैसा कि तालिका से स्पष्ट है कि सकल किलोमीटर पर अखिल भारतीय ईंधन दक्षता (किलोमीटर प्रति लीटर में) में हरियाणा रोडवेज का रैंक 17^{वां} (2015-16) से फिसलकर 20^{वां} (2016-17) स्थान पर आ गया और 2017-18 में सुधार करते हुए यह 18^{वां} स्थान पर पहुंच गया जबकि तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम) 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 5.62 किलोमीटर/लीटर, 5.68 किलोमीटर/लीटर और 5.69 किलोमीटर/लीटर के साथ शीर्ष पर रहा।

इसके अलावा, पड़ोसी राज्यों में, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 5.2, 5.24 और 5.25 किलोमीटर/लीटर हासिल किया। इसी प्रकार, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम ने भी इसी अवधि के दौरान क्रमशः 5.00, 5.06 और 5.10 किलोमीटर/लीटर हासिल किया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान (3 दिसंबर 2021) विभाग ने उपर्युक्त वर्णित तथ्यों से सहमति जताई और बताया कि किलोमीटर प्रति लीटर में सुधार के लिए संबंधित डिपुओं द्वारा आवश्यक कदम उठाने के लिए अनुदेश जारी किए जाएंगे। साथ ही, विभाग ने राज्य की सड़कों की स्थिति और अन्य परिस्थितियों के अनुसार अलग-अलग मानदंड तय करने का भी आश्वासन दिया है।

2.3.2.7 छूटे हुए किलोमीटर

एक विशेष अवधि के लिए आबंटित मार्गों पर रोडवेज बसों (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) द्वारा परिचालित किए जाने वाले कुल किलोमीटरों को निर्धारित किलोमीटर के रूप में जाना जाता है, जबकि राजस्व अर्जित करने के लिए रोडवेज बसों द्वारा वास्तव में तय की गई दूरी को 'प्रभावी किलोमीटर' के रूप में जाना जाता है। रोडवेज कई बार निर्धारित मार्गों और यात्राओं की पूरी संख्या को परिचालित करने में सक्षम नहीं होता है। ऐसी यात्राओं की दूरी जो परिचालित नहीं की जा सकती 'छूटे हुए किलोमीटर' के रूप में जानी जाती है।

नमूना-जांच किए गए डिपुओं में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि हरियाणा रोडवेज की बसों (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) द्वारा निर्धारित किलोमीटर पूरी तरह से परिचालित नहीं किए गए थे। उपलब्ध बसों के अनुसार निर्धारित किलोमीटरों, प्रभावी किलोमीटरों, छूटे हुए किलोमीटरों, छूटे हुए किलोमीटरों की

प्रतिशतता और छूटे हुए किलोमीटरों के कारण वसूल¹⁰ नहीं की गई राशि के विवरण **तालिका 2.12** में दिए गए हैं।

तालिका 2.12: निर्धारित किलोमीटर, प्रभावी किलोमीटर और छूटे हुए किलोमीटर के विवरण और छूटे हुए किलोमीटर के कारण वसूल नहीं की गई राशि

डिपो का नाम	निर्धारित किलोमीटर	प्रभावी किलोमीटर	छूटे हुए किलोमीटर	निर्धारित किलोमीटर से छूटे हुए किलोमीटर की प्रतिशतता	वसूल नहीं की गई राशि (₹ करोड़ में)
	(लाख में)				
	1	2	3 (1-2)		
अंबाला	1,195.02	1,115.34	79.68	6.67	6.09
फरीदाबाद	665.09	643.94	21.15	3.18	1.65
गुरुग्राम	1,091.79	881.25	210.54	19.28	33.64
कैथल	852.79	773.70	79.09	9.27	6.58
करनाल	1,235.52	962.55	272.97	22.09	27.72
कुरुक्षेत्र	171.29	167.11	4.18	2.44	0.32
पंचकुला	102.16	98.27	3.89	3.81	0.16
यमुनानगर	993.37	889.61	103.76	10.45	10.76
कुल	6,307.03	5,531.77	775.26	12.29	86.92

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि नमूना-जांच किए गए डिपो 775.26 लाख निर्धारित किलोमीटरों का परिचालन न करने के कारण ₹ 86.92 करोड़ की संभावित वसूली नहीं कर सके। ये छूटे हुए किलोमीटर मुख्य रूप से परिचालन में बेड़े में कमी (**अनुच्छेद 2.3.2.1**), परिचालन के लिए उपलब्ध बेड़े के कम उपयोग (**अनुच्छेद 2.4.3**) और कार्यशालाओं में बसों के लंबे समय तक रुकने (**अनुच्छेद 2.5.2**) के कारण थे।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की। विभाग ने विस्तृत उत्तर देने की इच्छा भी व्यक्त की थी जो प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

2.3.3 गुरुग्राम डिपो द्वारा वोल्वो बसों का परिचालन

गुरुग्राम डिपो के बेड़े में गुरुग्राम और चंडीगढ़ के मध्य परिचालन के लिए 2015-18 के दौरान 20 तथा 2018-20 के दौरान 17 वोल्वो बसें थीं। 2017-18 के दौरान तीन वोल्वो बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया। बसों की संख्या, प्राप्ति एवं व्यय, परिचालित किलोमीटरों सहित इन वोल्वो बसों का निष्पादन **तालिका 2.13** में विस्तृत रूप में दिया गया है।

तालिका 2.13: वोल्वो बसों द्वारा प्राप्ति एवं व्यय तथा परिचालित किलोमीटरों के विवरण

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
बसों की संख्या	20	20	20	17	17
यातायात प्राप्ति (₹ लाख में)	2,167.01	2,124.36	2,213.60	1,840.17	1,543.92
कुल व्यय (₹ लाख में)	1,940.25	1,909.61	1,849.88	1,697.93	1,627.99
कुल परिचालित किलोमीटर (लाख में)	35.97	32.94	32.10	25.56	23.73
लाभ/हानि (₹ लाख में)	226.76	214.75	363.71	142.25	(-) 84.07
प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर	493	451	440	412	382

स्रोत: गुरुग्राम डिपो द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

¹⁰ वसूल नहीं की गई राशि = प्रति किलोमीटर औसत मार्ग प्राप्ति - प्रति किलोमीटर औसत परिवर्तनीय लागत।

इन वॉल्वो बसों के परिचालन से लाभ 2015-18 के दौरान ₹ 2.27 करोड़ से बढ़कर ₹ 3.64 करोड़ हो गया। यह 2018-19 में घटकर ₹ 1.42 करोड़ हो गया और 2019-20 में ₹ 0.84 करोड़ का घाटा हुआ। इन बसों का परिचालन 493 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन से घटकर 382 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन हो गया, जिससे लोगों को सेवा प्रदान करने के साथ-साथ परिचालन तथा वित्तीय निष्पादन प्रभावित हुआ। 2015-16 से 2019-20 तक प्रतिदिन प्रति बस किलोमीटरों में गिरावट के अन्य कारणों में ब्रेकडाउन/रखरखाव के कारण कार्यशाला में अधिक ठहराव, तैनाती न करना, 2018 में राज्यव्यापी हड़ताल, आदि शामिल हैं।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि 2015 से 2020 के दौरान प्रति किलोमीटर प्राप्तियां ₹ 65.80 के औसत के साथ ₹ 60.25 और ₹ 72.01 के मध्य थी। इसके विपरीत, 2015 से 2020 के दौरान प्रति किलोमीटर व्यय ₹ 60.05 प्रति किलोमीटर के औसत व्यय के साथ ₹ 53.94 और ₹ 68.61 के मध्य था। 2015-20 की अवधि के दौरान प्रति किलोमीटर राजस्व में वृद्धि की दर आठ प्रतिशत थी और प्रति किलोमीटर व्यय में तदनुसूची वृद्धि 27 प्रतिशत थी। इसने इन सेवाओं के परिचालन की वित्तीय व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है जो परिचालन निष्पादन में कमी से जुड़ा हुआ है जैसा कि प्रतिदिन प्रति बस द्वारा तय किए गए किलोमीटर 2015-16 में 493 से घटकर 2019-20 में 382 हो गए।

इसके अलावा, वोल्वो बसों के संबंध में अभिलेखों (बिन कार्ड्स) की संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि सात वोल्वो बसों में लगातार अंतराल पर विभिन्न पुर्जों को बदला गया था। इन पुर्जों में फ्यूल टैंक, अल्टरनेटर, इंजन फ्लाय व्हील असेंबली, ट्रेक रॉड, टर्बोचार्जर, वाल्व, ब्रेक हाउसिंग, इंटर-कूलर तथा कंप्रेसर शामिल थे जिनका मूल्य ₹ 0.53 लाख और ₹ 1.61 लाख प्रति पुर्जे के मध्य था और इन्हें सात और 487 दिनों के मध्य दो से चार बार बदला गया था। इनमें से अधिकांश पुर्जों¹¹ को थोड़े समय के अंदर ही बदल दिया गया था।

डिपो वारंटी द्वारा कवर किए गए प्रतिस्थापनों के दस्तावेजी साक्ष्य और शीघ्र प्रतिस्थापन के लिए औचित्य प्रदान करने में विफल रहा। विभाग द्वारा परिचालन क्षमता को 493 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन से घटाकर 382 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन करने का कोई कारण नहीं बताया गया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने मामले को देखने और उस पर विस्तृत प्रतिक्रिया देने का आश्वासन दिया। विभाग की ओर से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (दिसंबर 2021)।

¹¹ बस संख्या 1501 में ₹ 0.71 लाख की लागत वाले ईंधन टैंक को 50 दिनों के अंदर बदल दिया गया, बस संख्या 5302 में ₹ 0.55 लाख की लागत वाले अल्टरनेटर को 18 अप्रैल 2019, 16 मई 2019, 23 मई 2019 और 21 अगस्त 2019 को चार बार बदला गया तथा बस संख्या 1503, 4603, 5303 में ₹ 1.38 लाख की लागत वाले ब्रेक हाउसिंग पार्ट 25 और 403 दिनों के मध्य बदले गए थे।

2.4 निर्मित बसों की खरीद, निर्माण, संरचना तथा बसों का वितरण

2.4.1 बस चेसिस की खरीद तथा निर्माण हेतु निधियों के बजट आबंटन का उपयोग न करना

हरियाणा राज्य में यथा लागू पंजाब बजट मैनुअल के अनुच्छेद 5.3 में प्रावधान है कि बजट अनुमान यथासंभव सटीक होने चाहिए और प्रत्येक मद के संबंध में शामिल किए जाने वाले प्रावधान वित्तीय वर्ष के दौरान किए जाने वाले संभावित व्यय पर आधारित होने चाहिए।

निदेशक, राज्य परिवहन विभाग ने 2015-20 की अवधि के दौरान बस बेड़े के विस्तार के लिए प्रतिस्थापित/जोड़ी जाने वाली बस चेसिस की खरीद तथा बसों के निर्माण की लागत पर बेड़ा योजना के अधिग्रहण और विभागीय वाहनों (कार/जीपों) के अंतर्गत ₹ 700.45 करोड़ के बजट प्रावधान के विरुद्ध ₹ 157.48 करोड़ का व्यय किया था। 2015-20 की अवधि के दौरान बजट प्रावधान और वास्तविक व्यय का विवरण **तालिका 2.14** में दिया गया है।

तालिका 2.14: 2015-20 के दौरान बजट प्रावधान, वास्तविक व्यय का विवरण

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट प्रावधान	वास्तविक व्यय
2015-16	156.90	21.92
2016-17	163.55	13.59
2017-18	180.00	95.72
2018-19	100.00	22.17
2019-20	100.00	4.08
कुल	700.45	157.48

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है, विभाग को ₹ 700.45 करोड़ के कुल बजट प्रावधान के विरुद्ध ₹ 542.97 करोड़ की राशि का अभ्यर्पण करना पड़ा। लेखापरीक्षा ने 2015-20 की अवधि के दौरान साधारण बसें खरीदने की प्रक्रिया के संबंध में निम्नलिखित घटनाक्रमों को देखा:

- वर्ष 2015-16 के दौरान विभाग ने बस बेड़े के विस्तार हेतु 995¹² बसों की खरीद के लिए ₹ 156.90 करोड़ का बजट प्राप्त किया। तथापि, विभाग ने केवल 600 स्टैंडर्ड बस चेसिस की खरीद का प्रस्ताव तैयार किया। तदनुसार, मुख्यमंत्री ने 600 स्टैंडर्ड बस चेसिस (भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानक की 300 और भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक की 300) की खरीद के लिए प्रशासनिक अनुमोदन दिया (जून 2015)। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने अधिसूचना (अगस्त 2015) जारी की थी जिसमें 1 अक्टूबर 2015 से हरियाणा राज्य की बसों सहित भारी वाणिज्यिक वाहनों के लिए भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक को पूरा करना अनिवार्य था। इस अधिसूचना के आधार पर, भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक की मात्र 300 बस चेसिस खरीदने के लिए 28 नवंबर 2015 को ई-निविदा आमंत्रित की गई थी। तत्पश्चात, पूर्व-

¹² 995 बस चेसिस: 600 साधारण बस चेसिस, एचवीएसी की 10 बस चेसिस, कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति 170 साधारण बस चेसिस तथा वर्ष 2014-15 के लिए 215 साधारण बस चेसिस का बैकलॉग।

बोली बैठक के दौरान, एक बोलीदाता के अनुरोध पर तकनीकी विशिष्टताओं को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया था। परिवहन मंत्री ने अवलोकित किया (जनवरी 2016) कि विस्तृत निविदा आमंत्रण सूचना में दिए गए मौजूदा तकनीकी विनिर्देश इंगित करते हैं कि एक ही फर्म/स्रोत का पक्ष लिया गया था। इसलिए विभाग द्वारा निविदा को निरस्त कर दिया था। परिणामस्वरूप, विभाग बस बेड़े के विस्तार हेतु बस चेसिस खरीदने के लिए बजट का उपयोग करने में विफल रहा।

- वर्ष 2016-17 के दौरान, विभाग ने 595¹³ साधारण बस चेसिस की खरीद हेतु ₹ 163.55 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग ने संशोधित तकनीकी विनिर्देश के साथ भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानकों को पूरा करने वाली 300 बस चेसिस की खरीद के लिए ई-निविदा आमंत्रित की (मई 2016)। विभाग ने 15 दिसंबर 2016 एवं 23 दिसंबर 2016 को क्रमशः 50 एवं 250 बस चेसिस की आपूर्ति के लिए दो आपूर्ति आदेश दिए। विभाग मार्च 2017 तक केवल 50 बसों की सुपुर्दगी ले सका और शेष 250 बस चेसिस की आपूर्ति 2017-18 के दौरान की गई थी। निविदा प्रक्रिया को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण विभाग वर्ष 2016-17 के लिए उपर्युक्त आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2017-18 के दौरान विभाग ने 589¹⁴ साधारण बस चेसिस की खरीद के लिए ₹ 180 करोड़ का बजट प्राप्त किया। तथापि, विभाग ने दिनांक 13 सितंबर 2017 के आपूर्ति आदेश के अंतर्गत केवल 150 साधारण बस चेसिस खरीदी तथा जनवरी 2018 और अप्रैल 2018 के मध्य डिलीवरी प्राप्त की। दर्ज नहीं किए गए कारणों से कम संख्या में बस चेसिस की खरीद के कारण विभाग आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2018-19 के दौरान विभाग ने बस चेसिस की खरीद के लिए ₹ 100 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग ने 367 साधारण बस चेसिस की खरीद के लिए ई-निविदाएं आमंत्रित की (जून 2018)। हालांकि, तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न देने के कारण इन 367 साधारण बस चेसिस को खरीदने की प्रक्रिया मार्च 2019 तक पूरी नहीं हुई थी। इस प्रकार विभाग आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2019-20 के दौरान, विभाग ने बस चेसिस की खरीद हेतु ₹ 100 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग सितंबर 2019 तक तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न देने के कारण 367 बस चेसिस की खरीद की पिछली प्रक्रिया को पूरा नहीं कर सका और उसके बाद अप्रैल 2020 से भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के कार्यान्वयन को बताते

¹³ 595 साधारण बस चेसिस: 350 साधारण बस चेसिस, 245 साधारण बस चेसिस कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति।

¹⁴ 589 साधारण बस चेसिस: 300 साधारण बस चेसिस, 289 साधारण बस चेसिस कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति।

हुए विभाग ने 367 के बजाय 100 बस चेसिस खरीदने का निर्णय लिया। इन 100 बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया को विनिर्माता और हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन की मार्च 2020 तक क्रमशः चेसिस की आपूर्ति/निर्माण में असमर्थता के कारण अंतिम रूप नहीं दिया गया था। हालांकि, मानक बसों के लिए भारत स्टेज-VI मानदंडों का पालन करने के निर्णय के विपरीत विभाग ने 28 जनवरी 2020 को भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक वाली 18 सुपर लग्जरी बसों के लिए आपूर्ति आदेश दिया और भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के लागू होने से ठीक पहले मार्च 2020 में इन सुपर लग्जरी बसों की डिलीवरी प्राप्त की।

यदि विभाग ने 367 साधारण बसों की खरीद प्रक्रिया को समय पर पूरा करने के लिए कड़े प्रयास किए होते, जैसे कि उसने 2019-20 में 18 सुपर लग्जरी बसों की खरीद के लिए किए, तो भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के कार्यान्वयन से बहुत पहले डिलीवरी ली जा सकती थी।

परिवहन विभाग/उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा निर्णय लेने और तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप देने में अकथनीय देरी के कारण वर्षों से बेड़े की संख्या में कमी आई है। 2015-20 के दौरान 995 नई बसें शुरू करने के लक्ष्य के विरुद्ध विभाग केवल 450 साधारण बस चेसिस, 150 मिनी बसें और 18 सुपर लग्जरी बसें खरीद सका, जबकि इस अवधि के दौरान 1,613 बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया था। परिणामस्वरूप, परिचालन बेड़ा 2015-16 में 4,208 से घटकर 2019-20 में 3,592 रह गया।

बेड़े की संख्या बढ़ाने के लिए विभाग को बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए कदम उठाने चाहिए।

2.4.2 बसों को उठाने में विलंब

बस चेसिस की खरीद को उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा अंतिम रूप दिया जाता है और खरीद की प्रक्रिया निदेशालय राज्य परिवहन कार्यालय द्वारा की जाती है। बस चेसिस सीधे हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन को सुपुर्द की जाती हैं। बस चेसिस के निर्माण के बाद निदेशालय राज्य परिवहन द्वारा किए गए आबंटन के अनुसार बसों को संबंधित डिपुओं में पहुंचाया जाता है।

संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन द्वारा बसों के निर्माण के बाद डिपुओं ने बसों को समय पर नहीं उठाया था। कुछ मामलों में, संबंधित डिपुओं द्वारा हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन से बसों को उठाने में असामान्य देरी हुई थी। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन से डिपुओं द्वारा असामान्य देरी से उठाई गई फेब्रिकेटेड बसों का विवरण **तालिका 2.15** में दिया गया है।

तालिका 2.15: डिलीवरी के लिए तैयार फेब्रिकेटेड बसों, जिन्हें देरी से उठाया गया था, के विवरण

वर्ष	डिलीवरी के लिए तैयार फेब्रिकेटेड बसों	बसों जिनकी डिलीवरी देरी से ली गई	सात दिन की छूट के बाद बसों को उठाने में विलंब	दिनों की संख्या जिनमें बसों सड़क पर नहीं आईं	वाहन उपयोगिता प्रतिदिन (किलोमीटर में)	प्रति किलोमीटर संभावित ¹⁵ राजस्व की हानि (₹ में)	बसों को न उठाने के कारण हानि (₹ लाख में)
	1	2	3	4	5	6	7 = (4 x 5 x 6)
2015-16	167	163	19 से 333	20,829	302	10.34	650.42
2016-17	24	24	85 से 125	2,318	304	9.08	63.98
2017-18	321	303	13 से 111	17,544	290	9.27	471.64
2018-19	130	39	10 से 43	953	281	6.90	18.48
कुल	642	529					1,204.52

स्रोत: हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

सात दिनों की उचित समय अवधि की छूट देने के बाद भी डिपुओं द्वारा 642 फेब्रिकेटेड बसों में से 529 बसों को देरी से उठाया गया। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन डिलीवरी के लिए तैयार बसों के लिए संबंधित डिपुओं को सूचना देने के संबंध में कोई फाइल/प्रलेखन अभिलेख नहीं रख रहा था। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के अभिलेखों में विलंब का कोई कारण नहीं पाया गया कि डिपो बसों की सुपुर्दगी लेने के लिए अनिच्छुक क्यों थे। इस प्रकार, इन बसों को समय पर न उठाने के कारण हरियाणा रोडवेज को 2015-19 की अवधि के दौरान ₹ 12.05 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम ने बताया (दिसंबर 2021) कि रिक्विजिशन/मांग नोट के अनुसार जैसे और जब बसों डिलीवरी के लिए तैयार थीं, संबंधित डिपुओं को टेलीफोन पर सूचित किया जा रहा था।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की।

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि संबंधित डिपुओं द्वारा बसों की डिलीवरी समय पर प्राप्त की जाए।

2.4.3 सेमी लो फ्लोर स्टार बसों का उपयोग और समय से पहले बेकार घोषित करना

राज्य सरकार ने एक बस की अपेक्षित आयु आठ वर्ष तथा सात लाख किलोमीटर (अनुपयोगी घोषित करने के लिए दोनों शर्तों को पूरा किया जाना है) की दूरी निर्धारित की थी (जून 2013)। बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने के मामले में राज्य सरकार की अनुमति अपेक्षित थी।

महानिदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा ने 2008-09 के दौरान ₹ 5.95 करोड़¹⁶ की लागत से

¹⁵ संभावित हानि की गणना संबंधित वर्ष के लिए बस किलोमीटरों के नुकसान x प्रति किलोमीटर अंशदान के आधार पर की गई है। प्रति किलोमीटर अंशदान = प्रति किलोमीटर यातायात प्राप्त घटा प्रति किलोमीटर परिवर्तनीय लागत।

¹⁶ ₹ 17.50 लाख प्रति बस।

34 सेमी लो फ्लोर स्टार बसें खरीदी थीं। इन बसों को पांच¹⁷ डिपुओं को आबंटित किया गया था और इन डिपुओं द्वारा जनवरी-फरवरी 2009 में सड़क पर उतारा गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इन बसों ने सात लाख किलोमीटर की निर्धारित दूरी को तय नहीं किया था और फरवरी 2020 तक उनका उपयोग 18 से 86 प्रतिशत के मध्य था (परिशिष्ट IV)। इसके बाद इनका परिचालन नहीं किया गया था। इन डिपुओं ने खुले बाजार से स्पेयर पार्ट्स की अनुपलब्धता और इन बसों की मरम्मत के लिए कुशल श्रमशक्ति न होने के कारणों का हवाला देते हुए निदेशक, राज्य परिवहन से बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने का अनुरोध किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि अभिलेख में कोई दस्तावेज नहीं है जो यह दर्शाता हो कि क्या संबंधित डिपुओं ने इन बसों के परिचालन चरण के दौरान आने वाली कठिनाइयों के बारे में निदेशक, राज्य परिवहन को सूचित किया था।

यह विभाग का उत्तरदायित्व था कि वह बसों की सड़क योग्यता सुनिश्चित करने के लिए पुर्जों और मरम्मत करने हेतु तकनीकी जनशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करे। परिणामस्वरूप, इन बसों को निर्धारित मानदण्डों अर्थात् सात लाख किलोमीटर के पूर्ण होने से पहले सड़क से हटाने के कारण विभाग को ₹ 3.33 करोड़ की संभावित हानि हुई थी जैसा कि *परिशिष्ट IV* में वर्णित है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की थी और विस्तृत उत्तर देने का आश्वासन दिया था। विभाग से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि संबंधित डिपुओं द्वारा निर्धारित सीमा के अनुसार बसों का उपयोग किया गया है।

2.4.4 भारत सरकार द्वारा शुरू किए गए सुरक्षा मानकों को शामिल न करना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने 'बस बॉडी संरचना और अनुमोदन के लिए अभ्यास संहिता' में संशोधन अधिसूचित किया (मई 2014) जिसके अंतर्गत यह निर्धारित किया गया था कि सभी प्रकार की टाइप I, टाइप II और टाइप III सार्वजनिक सेवा बसों में ऑडियो/विजुअल या ऑडियो-विजुअल सूचना प्रणाली प्रदान की जाएगी ताकि यात्रियों को आपातकालीन बचाव के प्रावधानों, गंतव्य, बस स्टॉप आदि के बारे में बस के अंदर सूचित किया जा सके। यह व्यवस्था यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए शुरू की गई थी। इसके अलावा, सार्वजनिक सेवा बसों के लिए यह भी अपेक्षित था कि यात्रियों की त्वरित निकासी के लिए आपात स्थिति घोषित करने के लिए ड्राइवर द्वारा संचालित किया जाने वाला आपातकालीन घोषणा स्विच, ऑडियो हूटर और दृश्य लाल ब्लिंकिंग लाइट, और बस के बाहर एम्बर लाइट प्रदान की जाए। प्रदान की गई जानकारी चित्रलेख के रूप में होगी। शब्दों, अक्षरों और संख्याओं को एक ही चिह्न पर संयोजन में चित्रलेख को पूरक करना था।

¹⁷

अंबाला: 9 बसें; कुरुक्षेत्र: 8 बसें, पानीपत: 2 बसें, कैथल: 2 बसें और चंडीगढ़: 13 बसें।

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन की लेखापरीक्षा के दौरान, गुरुग्राम डिपो की छः बसों, जो 2017 के दौरान या उसके बाद सुपुर्द की गई थी, की लेखापरीक्षा द्वारा यादृच्छिक रूप से जांच की गई थी। इन बसों में ऊपर बताई गई सुरक्षा विशिष्टताएं नहीं पाई गई थीं।

महाप्रबंधक, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम ने पुष्टि की कि प्रोटोटाइप बस में इन सुविधाओं को शामिल करने के बावजूद इन सुविधाओं को प्रदान नहीं किया गया था और भविष्य में बसों के निर्माण कार्य के दौरान बसों में इन सुरक्षा सुविधाओं को शामिल करने का आश्वासन दिया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने बताया कि इन सुविधाओं को वर्तमान में हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन में बनने वाली बसों में शामिल किया जा रहा है। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन द्वारा तैयार की गई बसों में इन सुविधाओं की अनुपलब्धता चिंता का विषय है।

2.5 बसों का रखरखाव

2.5.1 बसों के निवारक अनुरक्षण में विलंब के परिणामस्वरूप बड़ा ब्रेकडाउन और इंजनों की पूर्ण ओवरहॉलिंग

बसों को अच्छी रनिंग स्थिति में रखने और ब्रेकडाउन/अन्य यांत्रिक विफलताओं को कम करने के लिए निवारक रखरखाव एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। हरियाणा रोडवेज ने प्रत्येक 18,000 किलोमीटर पर निवारक रखरखाव कार्यक्रम (क एवं ख सर्विस)¹⁸ निर्धारित किए थे। डिपुओं को निवारक अनुरक्षण अनुसूची का कड़ाई से पालन करना था और नियमित रूप से रिपोर्ट तैयार करनी थी।

परिशिष्ट V में दिए गए विवरण के अनुसार 2015-20 की अवधि के दौरान सात डिपुओं में क एवं ख सर्विस की निर्धारित निवारक रखरखाव अनुसूची का पालन नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निवारक अनुरक्षण अर्थात 'क' एवं 'ख' सर्विस समय पर नहीं की गई थी। पांच¹⁹ डिपुओं में 'क' सर्विस करने में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई। चार²⁰ डिपुओं में 'ख' सर्विस के मामले में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई। अंबाला डिपो में निवारक अनुरक्षण काफी कम था क्योंकि चयनित अवधि के दौरान 'क' सर्विस में 36.66 प्रतिशत और 'ख' सर्विस में 39.45 प्रतिशत की कमी थी। 'क' एवं 'ख' सर्विस के निष्पादन में कमी के कारण, विभाग को इंजनों की बड़ी ओवरहॉलिंग पर ₹ 1.49 करोड़ का व्यय करना पड़ा। हालांकि, कैथल डिपो ने तुलनात्मक रूप से बेहतर निष्पादन किया क्योंकि इसने 'क' और 'ख' सर्विस के निवारक रखरखाव में क्रमशः 9.58 और 8.48 प्रतिशत की कमी सूचित की थी तथा 22 इंजनों को

¹⁸ 'क' सर्विस: इंजन ऑइल, ऑइल फिल्टर बदलना; 'ख' सर्विस: हब ग्रीसिंग और ब्रेक निरीक्षण।

¹⁹ अंबाला, करनाल, कुरुक्षेत्र, पंचकुला और यमुनानगर।

²⁰ अंबाला, गुरुग्राम, कुरुक्षेत्र और यमुनानगर।

ओवरहॉलिंग के लिए भेजा था और केंद्रीय कार्यशाला, करनाल से इंजनों की प्रमुख मरम्मत पर ₹ 0.18 करोड़ का व्यय किया था।

लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकित किया कि अंबाला एवं कैथल डिपुओं में बस-वार अभिलेखों का अनुरक्षण नहीं किया गया था। इसके अभाव में, लेखापरीक्षा यह पता नहीं लगा सकी कि केन्द्रीय कार्यशाला, करनाल को भेजे गए इंजन उन बसों के थे जिनके निवारक अनुरक्षण में काफी विलंब हुआ था।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान (3 दिसंबर 2021), विभाग ने मामले को देखने और उस पर विस्तृत उत्तर प्रस्तुत करने का आश्वासन दिया। तथापि, विभाग की ओर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

2.5.2 बसों को यथोचित समय से अधिक तक कार्यशाला में रोकने के कारण राजस्व की हानि

मरम्मत एवं रखरखाव के उद्देश्यों के लिए संबंधित कार्यशाला में बसों को ले जाना अपेक्षित है तथा कार्यशालाओं में बसों को रोकना उचित समय सीमा के भीतर होना चाहिए।

2015-20 की अवधि हेतु चयनित डिपुओं के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया था कि कार्यशालाओं में बसों को औसतन 76 दिन की देरी के साथ 16 और 510 दिनों के मध्य की अवधि के लिए रोका गया था। 2015-20 के दौरान कार्यशाला में दिनों की रोक के साथ बसों की संख्या का विवरण **तालिका 2.16** में दिया गया है।

तालिका 2.16: कार्यशाला में रोके जाने की अवधि सहित बसों की संख्या का विवरण

(संख्या में)

सीमा दिनों में	2015-16		2016-17		2017-18		2018-19		2019-20		कुल	
	बस	दिन	बस	दिन	बस	दिन	बस	दिन	बस	दिन	बस	दिन
16-100	16	920	48	2,256	51	2,421	61	2,931	28	1,652	204	10,180
101-200	5	711	7	816	12	1,609	13	1,710	4	560	41	5,406
201 और अधिक	7	2,521	1	479	1	324	0	0	0	0	9	3,324
कुल	28	4,519	56	3,551	64	4,354	74	4,641	32	2,212	254	19,277

स्रोत: संबंधित डिपुओं से संकलित किए गए आंकड़े।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है, 204 बार, जब बसों को 16 से 100 दिनों तक कार्यशाला में रखा गया था, 10,180 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे। इसी प्रकार 41 मामलों में, जहां बसों को 101 से 200 दिनों तक कार्यशाला में रखा गया था, 5,406 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे। 9 मामलों में, बसों को 201 दिनों से अधिक समय तक रखा गया था और 3,324 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि कार्यशालाओं में बसों को लंबे समय तक रोकने के कारण, आठ चयनित डिपुओं को ₹ 4.23²¹ करोड़ (**परिशिष्ट VI**) के संभावित राजस्व हानि हुई जिसकी गणना कार्यशालाओं में 15 दिनों की रोक का मार्जिन देने के बाद संभावित परिचालन दिनों के

²¹ अंबाला: ₹ 123.96 लाख, फरीदाबाद: ₹ 5.11 लाख, गुरुग्राम: ₹ 35.98 लाख, कैथल: ₹ 27.62 लाख, करनाल: ₹ 50.85 लाख, कुरुक्षेत्र: ₹ 21.78 लाख, पंचकुला: ₹ 106.84 लाख और यमुनानगर: ₹ 51.05 लाख।

नुकसान के आधार पर की गई थी। कार्यशाला में बसों को अपेक्षाकृत अधिक समय तक रखने के मुख्य कारण आकस्मिक मरम्मत, इंजन की मरम्मत, ईंधन पंप की मरम्मत आदि थे जिन्हें कार्यशाला में तकनीकी कर्मचारियों की कमी के कारण समय पर पूरा नहीं किया जा सका था। सभी चयनित डिपुओं में वर्षों से कार्यशाला स्टाफ की भारी कमी थी। 2015-16 के दौरान, सात डिपुओं में कार्यशालाओं में स्वीकृत 1,744 पदों के विरुद्ध 50 प्रतिशत से अधिक की कमी के साथ पदस्थापित पद केवल 747 कार्यरत थे। 2016-17 और 2017-19 के दौरान कमी बढ़कर 1,063 और 1,137 हो गई। 2019-20 में, तकनीकी कर्मचारियों की कमी थोड़ी कम होकर 1,095 हो गई लेकिन यह अभी भी बहुत अधिक थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने कार्यशालाओं द्वारा किए गए विभिन्न मरम्मत कार्यों हेतु लिए गए समय के संबंध में मानदंड तय करने का आश्वासन दिया। तथापि, विभाग ने कार्यशालाओं में बसों को अधिक समय तक रोके जाने के कारणों के संबंध में कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया।

2.6 श्रमशक्ति लागत और उत्पादकता

2015-20 के दौरान, हरियाणा रोडवेज की कुल स्थिर²² और परिवर्तनीय²³ लागत ₹ 9,569.76 करोड़ थी। श्रमशक्ति²⁴ और ईंधन की लागत²⁵ ₹ 7,050.22 करोड़ थी जो इस अवधि के लिए कुल स्थिर और परिवर्तनीय लागत का 73.67 प्रतिशत थी। श्रमशक्ति लागत कुल लागत का 46.93 प्रतिशत थी। लागत, प्रभावी किलोमीटरों, बसों की संख्या के साथ तैनात की गई श्रमशक्ति *तालिका 2.17* में दी गई है।

तालिका 2.17: श्रमशक्ति लागत और उत्पादकता के विवरण

क्रमांक	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1	कुल श्रमशक्ति (संख्या में)	17,646	16,968	16,004	19,663	19,932
2	श्रमशक्ति लागत (₹ करोड़ में)	786.35	830.83	890.61	922.77	1,060.71
3	प्रभावी किलोमीटर (लाख में)	4,589.28	4,601.87	4,299.96	4,053.07	3,701.41
4	प्रति प्रभावी किलोमीटर लागत (₹ में) (क्रमांक 2/क्रमांक 3)	17.13	18.05	20.71	22.77	28.66
5	प्रति व्यक्ति प्रतिदिन उत्पादकता (किलोमीटर) {क्रमांक 3*1,00,000/ (क्रमांक 1 x 365 दिन)}	71.25	74.30	73.61	56.47	50.88
6	कुल बसें (संख्या में)	4,208	4,122	4,142	3,843	3,592
7	प्रति बस श्रमशक्ति (क्रमांक 1/क्रमांक 6)	4.19	4.12	3.86	5.12	5.55

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन विभाग द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

प्रतिदिन श्रमशक्ति उत्पादकता 2015-16 में 71.25 किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 50.88 किलोमीटर हो गई है। बेड़े में कमी (*अनुच्छेद 2.3.2.1*), परिचालन के लिए उपलब्ध बेड़े का कम उपयोग (*अनुच्छेद 2.4.3*), परिचालन कर्मचारियों की अधिक तैनाती (*अनुच्छेद 2.6.1*)

²² ₹ 5,997.94 करोड़।

²³ ₹ 3,571.82 करोड़।

²⁴ ₹ 4,491.27 करोड़।

²⁵ ₹ 2,558.95 करोड़।

तथा कार्यशाला में बसों के लंबे समय तक रुकने (**अनुच्छेद 2.5.2**) के कारण श्रमशक्ति उत्पादकता में कमी आई। परिणामस्वरूप प्रभावी किलोमीटर भी 2015-16 में 4,589.28 लाख किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 लाख किलोमीटर हो गए, जबकि प्रति बस श्रमशक्ति 2015-16 में 4.19 प्रति बस से बढ़कर 2019-20 में 5.55 प्रति बस हो गई। प्रतिदिन प्रति व्यक्ति अखिल भारतीय औसत उत्पादकता का डाटा केवल 2016-17 के लिए उपलब्ध था जो कि 59.88 किलोमीटर था। 2016-17 में प्रति व्यक्ति 74.30 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत उत्पादकता के साथ हरियाणा रोडवेज अखिल भारतीय आधार पर आठवें स्थान पर रहा। 2016-17 में प्रति व्यक्ति 117.60 किलोमीटर प्रतिदिन के साथ उत्तर प्रदेश की औसत उत्पादकता सबसे अधिक थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने बताया कि बेड़े में नई बसों को शामिल न करना वाहन उत्पादकता में कमी का मुख्य कारण था।

2.6.1 ड्राइवर्स और कंडक्टरों की अधिक तैनाती

राज्य सरकार ने परिचालन बेड़े के अनुसार ड्राइवर्स और कंडक्टरों के लिए सिटी बसों के लिए 1:2.5 तथा अन्य हेतु 1:1.4 के अनुपात में मानदंड निर्धारित किए थे। मानदंडों से ऊपर कोई भी अधिकता राज्य के राजकोष पर अनावश्यक वित्तीय बोझ डालेगी।

चयनित डिपुओं में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि 2018-19 और 2019-20 के दौरान मानदंडों से अधिक ड्राइवर्स की संख्या सात और 351 ड्राइवर्स के मध्य थी जिसके परिणामस्वरूप 2018-20 के दौरान ₹ 34.88 करोड़ का निष्क्रिय वेतन भुगतान हुआ (**परिशिष्ट VII**)। 2015-20 के दौरान कैथल डिपो में निर्धारित मानदंडों के संबंध में अतिरिक्त कंडक्टर तैनात किए गए थे और शेष सात डिपुओं में उसी अवधि हेतु विभिन्न वर्षों में अतिरिक्त कंडक्टर तैनात किए गए थे।

तथापि, 2018-19 और 2019-20 के दौरान सभी डिपुओं में निर्धारित मानदंडों से अधिक ड्राइवर्स को तैनात किया गया था।

महाप्रबंधक, अंबाला डिपो ने बताया (अक्टूबर 2020) कि ड्राइवर्स को अधिकृत संस्वीकृत बेड़े के अनुसार तैनात किया गया था, जो वास्तविक बेड़े की संख्या से अधिक थे। फरीदाबाद डिपो ने बताया (जुलाई 2021) कि अन्य डिपुओं से स्थानांतरण के कारण अधिक ड्राइवर और कंडक्टर तैनात किए गए थे। कुरुक्षेत्र तथा यमुना नगर डिपुओं ने बताया (फरवरी-मार्च 2021) कि अतिरिक्त कर्मचारियों को अन्य इयूटी जैसे कैश ब्रांच, पास ब्रांच, फलाइंग इयूटी, यार्ड इयूटी, स्टैंड इयूटी आदि पर तैनात किया जा रहा था। यह अनियमित था क्योंकि ड्राइवर्स की इयूटी के अलावा अन्य सेवाओं के लिए अधिशेष ड्राइवर्स की तैनाती के लिए प्रतिनियुक्ति/अधिशेष सम्मेलन की औपचारिक प्रक्रिया अपेक्षित थी। इन पदों के संबंध में 2015-16 से 2019-20 के दौरान संस्वीकृत संख्या एवं तैनाती की स्थिति यमुनानगर एवं कुरुक्षेत्र डिपुओं सहित सभी आठ चयनित डिपुओं से मांगी गई थी (4 जनवरी 2022) और केवल छः डिपुओं से प्रतिक्रिया प्राप्त हुई थी। यह कैथल व करनाल डिपुओं से प्राप्त नहीं हुई थी। यह आकलन किया गया है

कि अधिशेष ड्राइवों को कैश ब्रांच, पास ब्रांच, फ्लाइंग ड्यूटी में तैनात करना अनियमित था और उन्हें उन संवर्गों में अधिशेष के रूप में घोषित करके या औपचारिक प्रक्रिया के माध्यम से प्रतिनियुक्ति पर लेकर समामेलन करना अपेक्षित था। विभाग प्रत्येक डिपो में बेड़े के संबंध में अपनी संस्वीकृत संख्या की समीक्षा करे और तदनुसार इसे ठीक करे। अतिरिक्त कर्मचारियों को विभाग अथवा किसी अन्य विभाग में स्टाफ कार ड्राइवों की ड्यूटी आदि करने के लिए समायोजित किया जा सकता है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि ड्राइवों की अधिक तैनाती से संबंधित मामला विचाराधीन था और फिलहाल राज्य परिवहन आयुक्त के कार्यालय एवं अन्य विभागों में समायोजन का विकल्प तलाशा जा रहा है। जहां तक कंडक्टरों की बात है तो उन्हें पहले से ही किराये की बसों में समायोजित किया जा रहा है।

2.7 किराया नीति

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 67 (1)(i) के अनुसार, राज्य सरकार समय-समय पर आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ, स्टेज कैरिज के अधिकतम और न्यूनतम किराये तय करने के निर्देश जारी कर सकती है।

राज्य सरकार ने 30 जून 2016 से 10 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री (13.33 प्रतिशत) की दर से दिनांक 01.04.2015 से किराया 75 पैसे से बढ़ाकर 85 पैसे कर दिया (जून 2016)। किराये में संशोधन की कवायद 2019 में की गई थी लेकिन किराये में इस आधार पर संशोधन नहीं किया गया था कि आम जनता के हित में बस किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसके बाद, किराया 100 किलोमीटर तक 85 पैसे से बढ़ाकर 100 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री (17.64 प्रतिशत) तथा 100 किलोमीटर से ऊपर 105 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री कर दिया गया था (मई 2020)।

तथापि, परिचालन की कुल लागत 2015-16 में ₹ 37.93 प्रति किलोमीटर से बढ़कर 2019-20 में ₹ 53.49 हो गई अर्थात् 41.02 प्रतिशत की वृद्धि। लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि यात्री किराये में वृद्धि बसों के परिचालन की बढ़ती लागत के अनुरूप नहीं थी। इसलिए विभाग को सक्रिय रूप से परिचालन लागत प्रबंधन की दक्षता का अनुकूलन और सुधार करना चाहिए।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि वह बसों के परिचालन की बढ़ती लागत के साथ यात्री किराये में वृद्धि के विकल्प का पता लगाएगा।

2.8 गैर-यातायात प्राप्ति

2.8.1 दुकानों/बूथों को पट्टे पर देना

हरियाणा रोडवेज के बस स्टैंडों पर दुकानों/बूथों आदि को पट्टे पर देने के लिए व्यापक नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार, नीलामी/आबंटन के माध्यम से आबंटन की अवधि तीन वर्ष है। किराये की राशि को हर वित्तीय वर्ष में 10 प्रतिशत बढ़ाना आवश्यक है।

नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार महाप्रबंधक को दुकानों का कब्जा देने से पहले सभी दुकानों के ठेकेदारों के साथ एक अनुबंध करना अपेक्षित था और आबंटियों को अग्रिम रूप से तिमाही आधार पर किराया जमा करना आवश्यक था। लेखा अधिकारी समयबद्धता और किराये की सही वसूली के लिए जिम्मेदार है। महाप्रबंधक द्वारा निर्धारित समय पर जांच की जानी थी। किराये के भुगतान में विलंब में जुर्माने²⁶ का उद्ग्रहण और ठेका²⁷ रद्द करना शामिल था। बोलीदाताओं को दुकानों का कब्जा लेने से पहले बैंक गारंटी²⁸/सावधि जमा प्रस्तुत करना अपेक्षित था। इसके अलावा, निदेशक, राज्य परिवहन ने निर्देश जारी किया (दिसंबर 2016) कि बस स्टैंड पर दुकानों व अन्य किराये वाली सुविधाओं से किराये की वसूली ऑनलाइन ही की जानी चाहिए।

किराये की कम वसूली

वर्ष 2016-20 की अवधि के लिए यमुना नगर डिपो में पांच दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित पट्टा किराये से संबंधित उपलब्ध नकद प्राप्ति पर्चियों के आधार पर लेखापरीक्षा ने निम्नानुसार कम वसूली अवलोकित की:

- अप्रैल 2016 से जून 2019 की अवधि (आचार संहिता के मद्देनजर तीन माह की विस्तारित पट्टा अनुबंध अवधि सहित) के दौरान पांच दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 136.82²⁹ लाख की देय राशि के विरुद्ध ₹ 66.02³⁰ लाख का पट्टा किराया वसूल किया गया था। इस प्रकार, पांच दुकानों के इन पट्टेदारों से ₹ 70.80 लाख की राशि कम वसूल की गई थी (परिशिष्ट VIII)।

इसके अलावा, जुलाई 2019 से मार्च 2021 की अवधि के लिए छः दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 73.92³¹ लाख की देय राशि के विरुद्ध ₹ 29.98³² लाख का पट्टा किराया वसूल किया गया था। इस प्रकार, पट्टेदारों से पट्टा किराया और वस्तु एवं सेवा कर के कारण ₹ 43.94³³ लाख की राशि कम वसूल की गई थी (परिशिष्ट IX)।

यह इंगित किए जाने पर, दो पट्टेदारों से वसूली के माध्यम से ₹ 8.46³⁴ लाख की राशि जमा की गई थी। डिपुओं में किराये का भुगतान न होने के कारण कारण बताओ नोटिस एवं दुकानों के निरस्त किए गए ठेके के संबंध में अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

²⁶ देय राशि पर दो प्रतिशत प्रति माह की दर पर।

²⁷ यदि किराए के भुगतान में विलंब एक माह से अधिक था।

²⁸ चार महीने के किराए के बराबर और अनुबंध की समाप्ति के बाद तीन महीने की वैधता के साथ।

²⁹ किराया: ₹ 117 लाख + सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 19.82 लाख।

³⁰ किराया: ₹ 59.51 लाख + सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 6.51 लाख।

³¹ किराया: ₹ 62.64 लाख + वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 11.28 लाख।

³² केवल किराए के कारण जमा ₹ 29.98 लाख।

³³ किराया: ₹ 32.66 लाख + वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 11.28 लाख।

³⁴ 25 मार्च 2021 और 27 मार्च 2021 को साइकिल स्टैंड से नवंबर, दिसंबर 2019 और जनवरी 2020 माह का किराया ₹ 6.75 लाख तथा 25 मार्च 2021 को हॉट एंड कोल्ड शॉप से नवंबर 2019 माह का किराया ₹ 1.71 लाख।

लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकित किया कि पट्टा किराया नीति में निर्धारित अनुसार महाप्रबंधक द्वारा किराया रजिस्टर का न तो ठीक से रखरखाव किया गया था और न ही हस्ताक्षर/जांच की गई थी। लेखा अधिकारी की ओर से भी चूक हुई थी जिसने किराया वसूली की निगरानी नहीं की थी।

इस प्रकार, निर्धारित आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन में कमी के कारण 2016-21 की अवधि के लिए सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 1.15 करोड़ के किराये की कम वसूली हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि प्राथमिकी दर्ज कर ली गई है और विभागीय कार्रवाई के लिए जांच अधिकारी नियुक्त कर दिया गया है। जांच के परिणाम लेखापरीक्षा को सूचित कर दिए जाएंगे।

2.9 अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्ति

सरकार ने निर्णय लिया (फरवरी 2014) कि अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्ति ₹ 30 प्रति किलोमीटर से कम नहीं होनी चाहिए। यदि प्राप्ति ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी तो मुख्यालय की अनुमति आवश्यक थी। महाप्रबंधकों को ऐसे रूटों को बंद करने पर विचार करने के निर्देश दिए गए थे जो ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम अर्जन कर रहे थे।

2015-20 की अवधि हेतु अंतर्राज्यीय मार्ग प्राप्ति के निष्पादन विवरणों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि डिपो अपनी बसें उन अंतर्राज्यीय मार्गों पर चला रहे थे जिनमें 459 बसों को ₹ 25 प्रति किलोमीटर से ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य यातायात प्राप्ति हुई तथा 393 बसों को ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम यातायात प्राप्ति हुई, जैसा कि **परिशिष्ट X** में विवरण दिया गया है।

डिपो को 459 बसें चलाने के लिए मुख्यालय से अनुमति प्राप्त करनी अपेक्षित थी जहां यातायात प्राप्ति ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी। तथापि, मांगी गई अनुमति से संबंधित अभिलेख, यदि कोई हो, चयनित डिपोओं में नहीं पाया गया था। इसके अलावा, चयनित डिपोओं, जहां यातायात प्राप्ति ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम थी, में बसों को बंद करने पर विचार करने के लिए महाप्रबंधकों द्वारा प्रस्तावों की पहल लेखापरीक्षा को नहीं मिली। विभाग द्वारा मामले पर निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 37.01 करोड़ की हानि हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने मामले की जांच करने और विस्तृत प्रतिक्रिया देने का आश्वासन दिया। विभाग से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (दिसंबर 2021)।

विभाग वर्ष-दर-वर्ष बढ़ते अपने घाटे को कम करने के लिए अंतर्राज्यीय रूट की बसों को लाभदायक मार्गों पर चलाकर विवेकपूर्ण और तर्कसंगत ढंग से कार्य कर सकता है।