

अध्याय VI
निष्पादन लेखापरीक्षा
राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

अध्याय VI

निष्पादन लेखापरीक्षा

परिवहन विभाग

जम्मू एवं कश्मीर राज्य पथ परिवहन निगम

6.1 जम्मू एवं कश्मीर राज्य पथ परिवहन निगम की कार्यप्रणाली

एक पूर्ण सरकारी स्वामित्व वाले परिवहन उपक्रम, जम्मू एवं कश्मीर राज्य पथ परिवहन निगम (निगम) की स्थापना सितंबर 1976 में, राज्य में सामान्य जन के लिए यात्रियों और वस्तुओं दोनों की परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति के उद्देश्य से की गई थी। वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि हेतु निगम की निष्पादन लेखापरीक्षा में नियोजन, परिचालन निष्पादन, आंतरिक नियंत्रण इत्यादि में कुछ कमियों के दृष्टांत पाये गये। इस निष्पादन लेखापरीक्षा का कुल वित्तीय निहितार्थ ₹737.57 करोड़ है, निष्पादन लेखापरीक्षा के कुछ प्रमुख बिन्दु निम्नलिखित हैं:

प्रमुख बिन्दु

- वर्ष 2014-15 में ₹204.74 करोड़ से वर्ष 2018-19 में ₹245.57 करोड़ तक प्रदत्त शेयर पूँजी में 20 प्रतिशत की वृद्धि के बावजूद, संचित हानियों में ₹1,229.56 करोड़ से ₹1,639.01 करोड़ तक 33 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी जिसने इंगित किया कि सरकार द्वारा निवेश की गई पूँजी का निगम ने कुशलतापूर्वक उपयोग नहीं किया था।

(पैराग्राफ: 6.1.6)

- निगम के योजना विंग ने इसके पुनः प्रवर्तन के लिए कोई भावी योजना या दीर्घकालीन योजना तैयार नहीं की थी।

(पैराग्राफ: 6.1.7)

- प्रवर्ती बेड़े के लक्ष्यों और राजस्व संग्रहण के लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान क्रमशः 28 से 33 प्रतिशत एवं 31 और 37 प्रतिशत के बीच रही। वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान राजस्व के लक्ष्य की प्राप्ति में कुल ₹165.22 करोड़ की कमी थी।

(पैराग्राफ: 6.1.7.1)

- निगम इसके परिचालन राजस्व को अर्जित करने में विफल रहा, क्योंकि वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान परिचालन हानि ₹15.03 प्रति किमी से ₹34.68 प्रति किमी के बीच रही।

(पैराग्राफ: 6.1.8)

- वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान बेड़े की कुल संख्या 133 वाहनों (14 प्रतिशत) तक घट गई। इसी अवधि के दौरान 142 वाहनों की वृद्धि के बावजूद निगम वाहनों की उपलब्धता में सुधार नहीं कर सका।

(पैराग्राफ: 6.1.9)

- वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान बेड़े परिचालन 51 और 59 प्रतिशत के बीच रहे तथा कार्यशाला में वाहनों की रोक 29 से 44 प्रतिशत के बीच रही। अप्रयुक्त वाहनों का प्रतिशत वर्ष 2014-15 में पाँच प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2018-19 में 19 प्रतिशत तक हो गया।

(पैराग्राफ: 6.1.9.2)

- नमूना इकाइयों, आगार और उप-आगारों में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रोक हेतु निर्धारित प्रावधानों को अनुमति प्रदान करने के बाद भी, कार्यशालाओं में वाहनों की रोक अधिक थी, जिसने वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान निगम के राजस्व सृजन को ₹135.88 करोड़ तक प्रभावित किया।

(पैराग्राफ: 6.1.9.2)

- संपत्तियों की स्वामित्व हकदारिता को अर्जित करने में विफलता, संपत्तियों का मूल्यांकन नहीं करना, हस्तांतरित भूमि के प्रतिकर की वसूली नहीं करना, संपत्तियों की गैर-उपयोगिता, पट्टों का नवीकरण नहीं करना इत्यादि ने इसकी परिसंपत्तियों के बेहतर प्रबंधन के लिए निगम की अपर्याप्त पहल को इंगित किया।

(पैराग्राफ: 6.1.13)

- चालकों/ परिचालकों की सेवाओं का कुशलतापूर्वक उपयोग नहीं किया गया, क्योंकि कार्यशालाओं में अपेक्षित स्टाफ उपलब्ध होने के बावजूद, कार्यशालाओं में चालक/ परिचालक रोके गए वाहनों के साथ संलग्न रहे जिसका परिणाम अप्रयुक्त रहे स्टाफ को ₹44.95 करोड़ के भुगतान के रूप में हुआ।

(पैराग्राफ: 6.1.14)

- निगम की आंतरिक नियंत्रण क्रियाविधि अपर्याप्त थी, बोर्ड बैठकों, मासिक बैठकों, प्रशासनिक निरीक्षणों और सतर्कता जाँचों को नियमित रूप से संचालित नहीं किया गया था।

(पैराग्राफ: 6.1.15)

6.1.1 प्रस्तावना

जम्मू एवं कश्मीर (जीओजेएण्डके) राज्य सरकार ने जून 1948 में सरकारी परिवहन उपक्रम (जीटीयू) की स्थापना की, जो तत्पश्चात् सितंबर 1976 में पथ परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के अंतर्गत जम्मू एवं कश्मीर राज्य पथ परिवहन निगम (एसआरटीसी) में परिवर्तित किया गया था। निगम का उद्देश्य राज्य में यात्रियों एवं वस्तुओं दोनों की परिवहन की आवश्यकता को पूरा करना था। निगम जम्मू एवं कश्मीर राज्य सरकार का पूर्ण रूप से स्वामित्व वाला परिवहन उपक्रम है। विभाग द्वारा उपलब्ध करायी गई सूचना के अनुसार, वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान निगम के पास जम्मू एवं कश्मीर राज्य में लोक परिवहन¹ का लगभग एक प्रतिशत अंश है। इसलिए राज्य की आवश्यकता मुख्य रूप से निजी स्वामित्व वाली बसों/ मिनी-बसों और भार वाहकों के माध्यम से पूरी की जा रही थी।

6.1.2 संगठनात्मक संरचना

प्रबंध निदेशक निगम का मुख्य कार्यकारी अधिकारी होता है जिसकी सहायता एक संयुक्त प्रबंध निदेशक और वित्तीय सलाहकार व मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा की जाती है। निगम के दिन प्रतिदिन के संचालनों की देखरेख के लिए पाँच महाप्रबंधक (जीएम), पाँच उप महाप्रबंधक (डीजीएम) और 17 प्रबंधक होते हैं। संगठनात्मक संरचना *परिशिष्ट 6.1.1* में दी गयी है।

6.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा के मुख्य उद्देश्य निम्न के बारे में आंकलन करना था;

- पूरे राज्य में पर्याप्त परिवहन सेवायें उपलब्ध कराने, निष्पादन को सुधारने और निगम की परिचालन लागतों को अनुकूलतम बनाने के लिए शीर्ष स्तर पर वित्तीय और परिचालन नियोजन संबंधी गतिविधियाँ।
- राज्य वित्तीय नियमावली के अनुसार मितव्ययी ढंग से वाहनों, अतिरिक्त पुर्जों और अन्य सामग्री की खरीद की गयी थी।

¹ लोक परिवहन में यात्री वाहन जैसे बसें/ मिनी-बसें और भार वाहक जैसे ट्रक/ टिपर शामिल हैं।

- निगम की परिसंपत्तियों का, अन्य बातों के साथ-साथ, बेड़ा, भूमि, भवन, कार्यशालायें, मानव संसाधनों इत्यादि को शामिल करते हुए, कुशलतापूर्वक उपयोग किया गया था।
- निगम के पास कुशल और प्रभावी आंतरिक नियंत्रण एवं निगरानी प्रणाली है।

6.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

निगम की कार्यप्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा वर्ष 2014-15 से 2018-19 तक की अवधि को समाविष्ट करते हुए वर्ष 2019-20 के दौरान संचालित की गई थी। निगम के पास 50 परिचालित इकाइयाँ² थी जिनमें से 18 इकाइयों³ के नमूने (जैसा कि परिशिष्ट 6.1.2 में विवरण दिया गया है) और कॉर्पोरेट कार्यालय निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए चयनित किए गए थे। लेखापरीक्षा हेतु नमूना, संबंधित इकाइयों द्वारा परिचालनों के विस्तार, रोके गए बेड़े और राजस्व सृजन के आधार पर चयन किए गए थे।

वर्ष 2003-04 से 2007-08 की अवधि हेतु निगम की कार्यप्रणाली पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा की पूर्व में समीक्षा की गई थी और मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए जम्मू एवं कश्मीर सरकार, भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में निगमित की गई थी जिस पर राज्य विधानमण्डल की सार्वजनिक उपक्रमों पर समिति (सीओपीयू) द्वारा आंशिक रूप से चर्चा की गई थी। सीओपीयू ने उपर्युक्त निष्पादन लेखापरीक्षा पर कोई सिफारिशें नहीं दी थी, बल्कि इसने अपने 47वें प्रतिवेदन में विभाग को कुछ निर्देश दिए थे। हालांकि, सीओपीयू के 49वें प्रतिवेदन के अनुसार, सरकार द्वारा इन निर्देशों पर अनुपालन उपलब्ध (फरवरी 2018) नहीं कराया गया था।

16 मई 2019 को आयोजित एक प्रवेश सम्मेलन में लेखापरीक्षा उद्देश्यों पर प्रबंधन के साथ चर्चा की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष, प्रबंधन को सूचित किए गए थे और इन पर एक्जिट सम्मेलन (10 नवंबर 2020) में चर्चा की गयी थी। निगम के जवाब जनवरी 2020 में एक्जिट सम्मेलन में प्राप्त हुए थे जिन्हें उपयुक्त रूप से इस प्रतिवेदन में निगमित कर लिया गया है।

² जिनमें 16 मुख्य इकाइयाँ, 13 आगार और 21 उप-कार्यालय/ यातायात नियंत्रण बिन्दु (टीसीपी) शामिल हैं।

³ जिनमें 13 मुख्य इकाइयाँ, तीन आगार और दो बुकिंग कार्यालय शामिल हैं।

6.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा मानदण्ड निगम द्वारा अपनाये गए सिद्धांतों के आधार पर निर्धारित किए गए थे जिनमें, *अन्य बातों के साथ-साथ* निम्नलिखित शामिल था:

- जम्मू एवं कश्मीर वित्तीय संहिता,
- पथ परिवहन निगम अधिनियम, 1950,
- परिचालनों पर निगम की नियमपुस्तक, जेकेएसआरटीसी में खरीदों पर नियमपुस्तक, और
- समय-समय पर जारी आदेशों और अन्य संस्वीकृतियों को सम्मिलित करते हुए निगम के बजट दस्तावेजों सहित सामान्य वित्तीय नियमावली

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

6.1.6 वित्तीय मामले

निगम की प्रदत्त शेयर पूँजी⁴ वित्तीय वर्ष 2014-15 के अंत में ₹204.74 करोड़ से बढ़कर वित्तीय वर्ष 2018-19 के अंत में ₹245.57 करोड़ तक हो गई, जैसा कि तालिका 6.1.2 में दिया गया है। हालांकि, भारत सरकार ने मार्च 2019 की समाप्ति तक पिछले पाँच वर्षों के दौरान शेयर पूँजी के प्रति कोई अंशदान नहीं किया है। वर्ष 2014-15 से 2018-19 तक की अवधि हेतु राज्य पथ परिवहन निगम की वित्तीय स्थिति तालिका 6.1.1 में दी गई है।

तालिका 6.1.1: वर्ष 2014-19 के दौरान निगम की प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वर्ष	से प्राप्त अनुदान/ वित्तीय सहायता			परिचालन राजस्व	अन्य प्राप्तियाँ ⁵	कुल प्राप्तियाँ
	भारत सरकार	राज्य सरकार				
		योजना	ऋण के रूप में गैर-योजना			
1	2	3	4	5	6	7=(2+3+4+5+6)
2014-15	-	-	35.54	83.09	14.34	132.97
2015-16	-	5.95	35.54	78.53	22.20	142.22
2016-17	-	5.00	30.00	79.45	18.60	133.05
2017-18	-	3.75	30.00	80.09	25.17	139.01
2018-19	4.49	17.90	30.00	79.71	17.09	149.19
कुल	4.49	32.60	161.08	400.87	97.40	696.44

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

⁴ मार्च 2005 तक भारत सरकार (जीओआई) का ₹15.01 करोड़ का शेयर शामिल है।

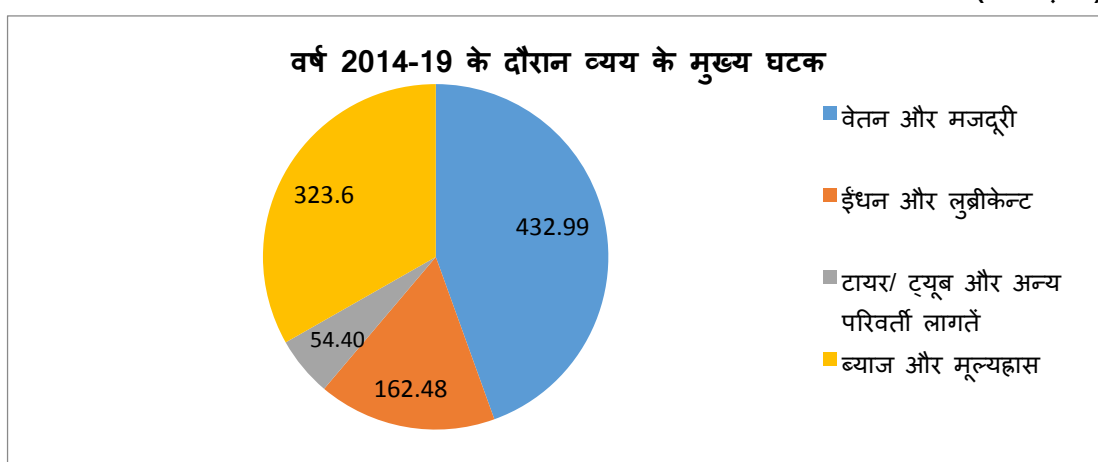
⁵ अन्य प्राप्तियों में किराया, एफडीआर पर ब्याज और अन्य विविध प्राप्तियाँ शामिल हैं।

परिचालन राजस्व वर्ष 2014-15 में ₹83.09 करोड़ से घटकर वर्ष 2018-19 में ₹79.71 करोड़ हो गये और यह वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान कुल प्राप्तियों का लगभग 58 प्रतिशत था। वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान कुल प्राप्तियों के लगभग 23 प्रतिशत को समाविष्ट किए हुए, राज्य सरकार से प्राप्त गैर-योजना अनुदान वर्ष 2014-15 में ₹35.54 करोड़ से घटकर वर्ष 2018-19 में ₹30.00 करोड़ तक हो गये; जिसने 16 प्रतिशत की कमी दर्शायी। राज्य सरकार ने ऋणों के रूप में गैर-योजना बजटीय सहायता उपलब्ध कराई जिसके लिए निगम द्वारा कोई पुनर्भुगतान नहीं किए गए थे। चूँकि निगम हानि में चल रहा था, अतः राज्य सरकार को इसके निवेशों के प्रति किसी लाभांश का भुगतान नहीं किया गया था।

अर्जित राजस्व वेतन और भत्तों और अन्य परिचालनात्मक व्ययों पर खर्च किया गया था जबकि भारत सरकार से प्राप्त वित्तीय सहायता का उपयोग विभिन्न योजनाओं⁶ के अंतर्गत बसों की खरीद के लिए किया गया था। वर्ष 2014 से 2019 (चार्ट 6.1.1) की अवधि के दौरान व्यय के मुख्य घटक वेतन और मजदूरियाँ ₹432.99 करोड़ (44 प्रतिशत), ओवरहेड, ब्याज और मूल्यहास ₹323.60 करोड़ (33 प्रतिशत), ईंधन और लुब्रीकेन्ट ₹162.48 करोड़ (17 प्रतिशत), टायर/ ट्यूब/ अतिरिक्त पुर्जे, मोटर वाहन कर और यात्री कर तथा अन्य परिवर्ती लागत ₹54.40 करोड़ (6 प्रतिशत) थे।

चार्ट 6.1.1: व्यय के घटक

(₹ करोड़ में)



(स्रोत: निगम के अभिलेख)

⁶ पुनर्नवीकरण और शहरी रूपांतरण हेतु अटल मिशन और बुद्धिमत्तापूर्ण परिवहन प्रबंधन प्रणाली योजना।

निगम द्वारा तैयार किए गए वर्ष 2013-14 तक के वार्षिक लेखाओं की प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा) द्वारा मार्च 2019 तक लेखापरीक्षा की गई थी। वर्ष 2014-15 से 2018-19 के लिए वार्षिक लेखाओं को समय पर तैयार और अंतिम रूप नहीं दिया गया था। इन लेखाओं की लेखापरीक्षा समाप्त हो गई है और वर्ष 2014 से 2019 तक की अवधि के लिए पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन अंतिम रूप दिए जाने के अधीन हैं।

वर्ष 2014-15 से 20108-19 की अवधि हेतु तैयार किये गये अनंतिम लेखाओं में दर्शायी गयी परिसंपत्तियों एवं देयताओं की स्थिति को तालिका 6.1.2 में दिया गया है।

तालिका 6.1.2: परिसंपत्तियों और देयताओं की स्थिति

(₹ करोड़ में)

वर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
देयताएं					
प्रदत्त पूँजी	204.74	210.69	217.92	223.18	245.57
उधार राशियाँ	550.48	586.02	616.02	646.02	676.02
अन्य देयताएं	621.98	679.15	751.74	821.39	872.11
संचित हानियाँ	(-) 1229.56	(-) 1,311.83	(-) 1415.23	(-) 1518.30	(-) 1639.01
कुल	147.64	164.03	170.45	172.29	154.69
परिसंपत्तियाँ					
सकल रुकावट ⁷	67.97	64.05	64.53	77.06	74.45
मूल्यहास	06.61	06.10	6.28	06.61	7.09
निवल- रुकावट	61.36	57.95	58.25	70.45	67.36
वर्तमान परिसंपत्तियाँ, ऋण और अग्रिम	86.28	106.08	112.20	101.84	87.33
कुल	147.64	164.03	170.45	172.29	154.69

(स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

यद्यपि प्रदत्त पूँजी में वर्ष 2014-15 में ₹204.74 करोड़ से वर्ष 2018-19 में ₹245.57 करोड़ तक 20 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई, उक्त अवधि के दौरान संचित हानियों में ₹1,229.56 करोड़ से 1,639.01 करोड़ तक 33 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। यह इंगित करता है कि राज्य द्वारा निगम में निवेशित निधियाँ पर्याप्त राजस्व का सृजन नहीं कर सकी। इसके अतिरिक्त, निरंतर हानियों के कारण, निगम भविष्य निधि कार्यालय में कर्मचारियों की भविष्य निधि के प्रति अंशदान के इसके भाग को

⁷ निर्धारित परिसंपत्तियों की लागत (भूमि, भवन, बेड़े, औजार संयंत्र, मशीनरी इत्यादि)।

जमा कराने में भी विफल रहा और इसे वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान ₹1.46 करोड़ की राशि के दंड स्वरूप ब्याज का भुगतान करना पड़ा था जिससे समय पर भुगतानों के माध्यम से बचा जा सकता था।

6.1.7 नियोजन

आने वाले समय में जनोपयोगी संस्थान को बनाए रखने हेतु, एक जनोपयोगी इकाई को कुशलतापूर्वक चलाने के लिए दीर्घकालिक के साथ-साथ अल्पकालिक मामलों हेतु पर्याप्त योजना अनिवार्य होती है। इसलिए, बाजार इनपुट/ सर्वेक्षण और अन्य मापदण्डों के आधार पर एक दीर्घकालिक भावी योजना के साथ वार्षिक योजनायें बनाना आवश्यक है। निगम के पास सहायक निदेशक की अध्यक्षता में एक योजना विंग थी। योजना विंग का मुख्य उद्देश्य उद्गम स्थल से गंतव्य तक यात्रियों के सर्वेक्षण का संचालन करना, प्रतिपुष्टि प्रतिवेदनों को तैयार करना, अर्जित राजस्व और वसूल किए गए राजस्व के संबंध में क्रॉस जाँच करना तथा उच्च प्रबंधन को समीक्षा एवं सुधारात्मक कार्रवाई के लिए रिपोर्ट करना था। योजना विंग को लक्ष्य निर्धारित करने और उपलब्धियों की निगरानी का कार्य भी सौंपा गया था।

निगम की योजना विंग ने कोई भावी योजना या दीर्घकालिक योजना तैयार नहीं की थी और सहायक निदेशक (योजना) द्वारा यह कहा गया था कि प्रबंधन से इस संबंध में कोई अनुदेश प्राप्त नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, प्रबंध निदेशक ने कहा कि एक पुनः प्रवर्तन योजना उच्च प्रबंधन/ प्रशासनिक विभाग के विचाराधीन थी। हालांकि, जैसा कि अभिलेखों में देखा गया, पुनः प्रवर्तन योजना जुलाई 2018 से ही विचाराधीन थी।

इसके अतिरिक्त, यात्री प्रतिपुष्टि, सेवाओं की गुणवत्ता, अर्जित राजस्व के संबंध में क्रॉस जाँच तथा अन्य मापदण्डों⁸ से संबंधित कोई सर्वेक्षण संचालित नहीं किया गया था जैसा कि परिचालन नियमपुस्तक में निर्धारित था। इसके अलावा, परिचालनों में हानि और राजस्व सृजन एवं बेड़ा परिचालनों के लिए निर्धारित लक्ष्यों की अनुपलब्धि का विश्लेषण नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा (मई 2019) से पता चला कि वर्ष 2017-18 हेतु लक्ष्यों का निर्धारण पिछले वर्ष की उपलब्धियों (2016-17) के आधार पर किया गया था। शेष

⁸ रिपोर्टिंग समय की अवधि और प्रस्थान का समय, सेवाओं को सुधारने के लिए आँकड़ा अनुसंधान संबंधी, हानि वाले वाहनों की स्थिति, वाहनों की रिपोर्टिंग और प्रस्थान समय, मार्गों की व्यवहार्यता संबंधी अनुसंधान आँकड़ा, वाहन कार्य निष्पादन, इत्यादि।

वर्षों हेतु लक्ष्यों को निर्धारित करने के आधार के अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। योजना विंग केवल इकाइयों के प्रगति प्रतिवेदनों को संकलित करने से सम्बद्ध थी। हालांकि, योजना विंग से सेवाओं के सुधार के लिए इनपुटों पर आधारित निर्देश और हानियों को कम करने के लिए निगम में कोई योजना उपलब्ध नहीं थी।

इसे इंगित किए जाने पर (मई 2019), प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि जनशक्ति की कमी के कारण सर्वेक्षण, यात्री प्रतिपुष्टि, अर्जित/ वसूल किए गए राजस्व की क्रॉस जाँच इत्यादि कार्य नहीं किये जा सके। यह भी कहा गया था कि इंटेलीजेंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम, नवीन सर्वेक्षण, बस सेवाओं का पुनः निर्धारण और वर्गीकरण, जनशक्ति की उपयोगिता इत्यादि जनवरी 2020 तक निगम में प्रक्रियाधीन थे।

6.1.7.1 बेड़ा संचालन और राजस्व संग्रहण हेतु लक्ष्य

वार्षिक लक्ष्यों को निगम के योजना विंग द्वारा परिचालन इकाइयों से प्राप्त मासिक निष्पादन प्रतिवेदनों के आधार पर निर्धारित किया जाता है। तथापि, निगम ने इन लक्ष्यों को इकाई प्रमुखों के साथ परामर्श किए बिना ही निर्धारित किया था। वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान राजस्व और परिचालनों से संबंधित लक्ष्य एवं उपलब्धि तालिका 6.1.3 में वर्णित हैं।

तालिका 6.1.3: वर्ष 2014-15 से 2017-18 के दौरान लक्ष्य और उपलब्धि

(कोष्ठक में दिए गए आँकड़े प्रतिशत को दर्शाते हैं)

वर्ष	उपलब्ध बेड़ा	लक्ष्यों के अनुसार बेड़ा परिचालन	संचालित बेड़े की उपलब्धि	कमी	राजस्व संग्रहण के लक्ष्य (₹ करोड़ में)	राजस्व संग्रहणों की उपलब्धि (₹ करोड़ में)	राजस्व संग्रहण में कमी (₹ करोड़ में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)= (3-4)	(6)	(7)	(8)= (6-7)
2014-15	934	664 (71)	469	195 (29)	131.43	83.44	47.99 (37)
2015-16	819	614 (75)	443	171 (28)	115.79	79.74	36.05(31)
2016-17	776	655 (84)	436	219 (33)	123.53	79.95	43.59(35)
2017-18	786	642 (82)	442	200 (31)	117.69	80.09	37.60 (32)
2018-19	लक्ष्य निर्धारित नहीं थे						
कुल					488.44	323.22	165.22 (34)

(स्रोत: निगम के योजना विंग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना पर आधारित)

बेड़े के परिचालन हेतु वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान निर्धारित लक्ष्य उपलब्ध बेड़े के 71 प्रतिशत और 84 प्रतिशत के बीच रहे। प्रवर्ती बेड़े के ये लक्ष्य भी पूरी तरह से प्राप्त नहीं किए गए थे। वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान प्रवर्ती बेड़े के लक्ष्यों की प्राप्ति में 28 प्रतिशत और 33 प्रतिशत के

बीच कमी रही। तदनुसार, निर्धारित लक्ष्यों के प्रति राजस्व संग्रहण में भी 31 प्रतिशत और 37 प्रतिशत के बीच कमी रही। वर्ष 2014-15 से 2017-2018 की अवधि के दौरान राजस्व संग्रहण के लक्ष्य की प्राप्ति में समग्र कमी ₹165.22 करोड़ थी, यद्यपि, लक्ष्यों का निर्धारण कार्यशाला में मरम्मत और अनुरक्षण हेतु वाहनों की रोक पर विचार करने के पश्चात् किया गया था। वर्ष 2018-19 हेतु लक्ष्य निर्धारित नहीं किये गये थे।

जवाब में, प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि आयु पार बेड़े, लगातार ऑफ रोड रहना, जनशक्ति की कमी और घाटी में अशांति के कारण, परिचालन संबंधी तथा वित्तीय लक्ष्यों की प्राप्ति नहीं हो पाई थी।

तथ्य यह रहता है कि लक्ष्यों को निर्धारित करने से पहले निगम को आयु पार बेड़े, जनशक्ति की कमी इत्यादि जैसी बाध्यताओं पर विचार करना चाहिए।

नमूना इकाइयों और आगार (उप-आगारों को सम्मिलित करते हुए) में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान निर्धारित लक्ष्य इन इकाइयों के उपलब्ध सामान्य बेड़े के 65 प्रतिशत और 87 प्रतिशत के बीच रहे तथा इसी अवधि के दौरान ₹119.20 करोड़ की सीमा तक प्रस्तावित राजस्व संग्रहण में समग्र कमी⁹ सहित प्रवर्ती बेड़े के लक्ष्यों की प्राप्ति में 15 प्रतिशत और 69 प्रतिशत के बीच कमी रही जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.3** में विवरण दिया गया है।

डोडा आगार में प्रवर्ती बेड़े के लक्ष्यों की प्राप्ति में सर्वाधिक कमी पायी गयी, वहाँ कमी 64 प्रतिशत और 69 प्रतिशत के बीच रही।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि बसें विशेष/ आपातकालीन अवसर पर सरकारी माँग/ आवश्यकता को पूरी करने के लिए खड़ी रखी गई हैं। यह भी कहा गया था कि अन्तर-जिला मार्गों पर, निगम हल्के वाणिज्यिक वाहनों (एलसीवी)/ निजी प्रचालकों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना करता है, हालांकि, लोगों की सुविधा के लिए अनुत्पादक मार्गों पर परिवहन सुविधा उपलब्ध कराई गई थी। बसों की पार्किंग हेतु कारणों के लिए हड़तालें, नयी अच्छी गुणवत्ता वाली एलसीवी/ बसों के साथ पुराने बेड़े के प्रतिस्पर्धा करने में असमर्थ होने और वाहनों/ जनशक्ति की रोक को जिम्मेदार ठहराया। जवाब तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम एक वाणिज्यिक संगठन है और यह

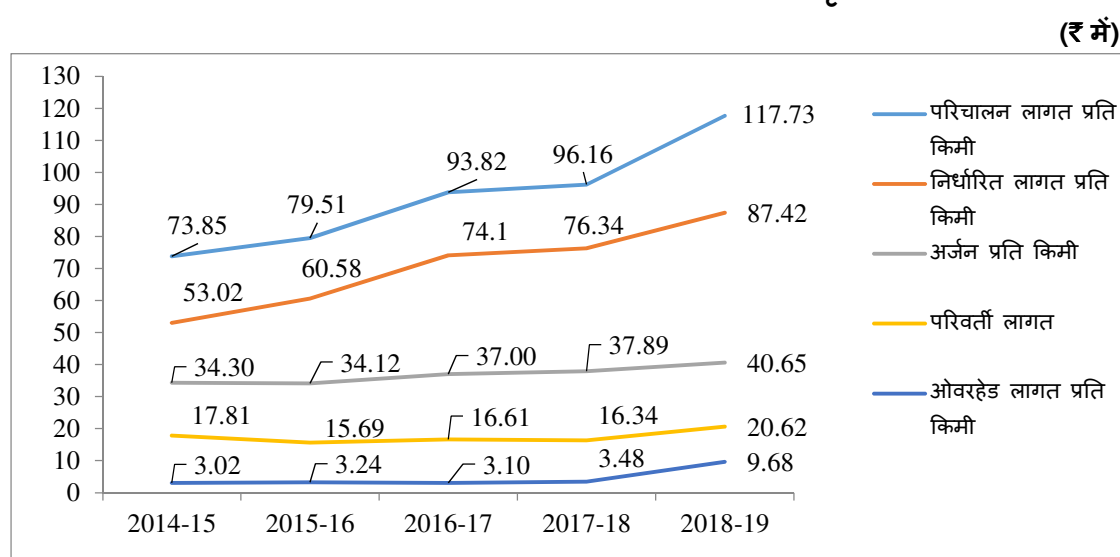
⁹ वसूल किये गए वास्तविक राजस्व को घटाकर वर्ष हेतु लक्ष्यों के निर्धारण के दौरान कंपनी द्वारा प्रस्तावित राजस्व के बीच का अंतर।

निजी संस्थाओं से प्रतिस्पर्धा का सामना करने हेतु बाध्य है। इसके अतिरिक्त, निगम को उचित वित्त पोषण द्वारा इसके बेड़े या तो ऋण या सरकार से सहायता लेकर अद्यतित करने की आवश्यकता है।

6.1.8 परिचालन संबंधी मामले

वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के अनंतिम लेखाओं के आधार पर निगम के परिचालनों के परिणामों को दर्शाते हुए, कार्यप्रणाली परिणामों को **परिशिष्ट 6.1.4** में दिया गया है। निगम के परिचालन राजस्व, जिसमें यातायात प्राप्तियों, पास एवं सीजन टिकटों, रियायती पासों के प्रति प्रतिपूर्ति, किमी (केएम) योजना के अंतर्गत निजी प्रचालकों से वसूला गया भाड़ा इत्यादि शामिल थे, में वर्ष 2015-16 में ₹78.54 करोड़ निम्नतम रहने के साथ वर्ष 2014-15 में ₹83.09 करोड़ से वर्ष 2018-19 में ₹79.71 करोड़ (चार प्रतिशत) तक की कमी रही। हालांकि, इसी अवधि के दौरान परिचालन व्यय, जिसमें निर्धारित लागत (कार्मिक, मूल्यहास, ब्याज), परिवर्ती लागत (ईंधन/ लूब्रीकेन्ट्स, टायर/ ट्यूब, अतिरिक्त पुर्जे) और ओवरहेड लागत शामिल थी, में वर्ष 2014-15 में ₹119.48 करोड़ से वर्ष 2018-19 में ₹147.71 करोड़ तक 24 प्रतिशत की वृद्धि हुई। हालांकि, परिचालनों के प्रभावी किमी¹⁰ वर्ष 2014-15 में 242.23 लाख किमी से वर्ष 2018-19 में 196.08 लाख किमी तक 46.15 लाख किमी (19 प्रतिशत) की कमी रही, लागत और प्राप्तियाँ प्रति किमी की वर्ष-वार प्रवृत्ति को चार्ट 6.1.2 में दर्शाया गया है।

चार्ट 6.1.2: लागत और प्राप्तियों की वर्ष-वार प्रवृत्ति



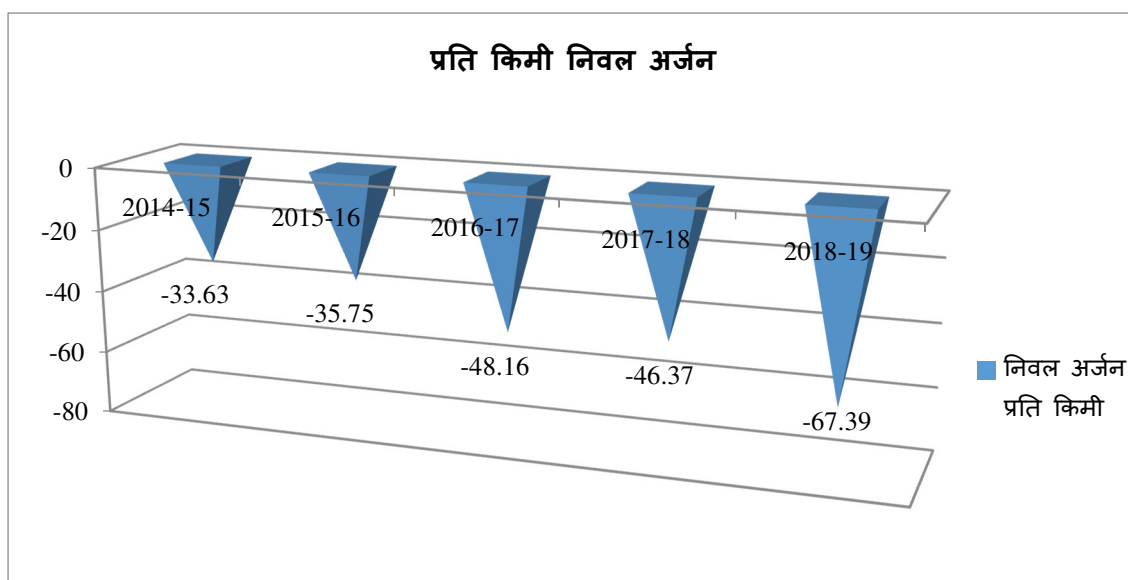
(स्रोत: निगम के अभिलेख)

¹⁰ निगम के बेड़े द्वारा चली गई दूरी।

यद्यपि, निगम के प्रति किमी परिचालन राजस्व में वर्ष 2014-15 में ₹34.30 से वर्ष 2018-19 में ₹40.65 (18.51 प्रतिशत) की वृद्धि हुई, प्रति किमी निर्धारित लागत में ₹53.02 से ₹87.42 (64.88 प्रतिशत) तक की वृद्धि हुई और परिचालन लागत में ₹73.85 से ₹117.73 (59.42 प्रतिशत) प्रति किमी तक वृद्धि हुई। इसने प्रति किमी परिचालनात्मक निवल प्राप्तियों को प्रभावित किया जो घटकर (-) ₹33.63 से (-) ₹67.39 (चार्ट 6.1.3) तक हो गयी। प्रति किमी परिचालन लागत (मूल्यहास और ब्याज को शामिल न करते हुए) में भी वर्ष 2014-15 में ₹49.33 से वर्ष 2018-19 में (परिशिष्ट 6.1.4) ₹75.33 तक की वृद्धि हुई तथा प्रति किमी परिचालन निवल प्राप्तियाँ घटकर (-) ₹15.03 से (-) ₹34.68 तक हो गयी। इसने संचित हानियों की वृद्धि में योगदान दिया था जो वर्ष 2014-15 में (-) ₹1,229.56 करोड़ से वर्ष 2018-19 में (-) ₹1,639.01 करोड़ (33 प्रतिशत) तक हो गयीं। निगम की निवल प्राप्तियों में वर्ष-वार कमी को चार्ट 6.1.3 में दर्शाया गया है तथा हानियों के कारणों पर अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गयी है।

चार्ट 6.1.3: वर्ष 2014-2019 की अवधि के दौरान निगम की प्रति किमी निवल प्राप्तियों में हास

(₹ में)



(स्रोत: निगम के अभिलेख)

6.1.9 निगम का परिचालन निष्पादन

6.1.9.1 बेड़ा संख्या

प्रबंधन को इसके उपलब्ध संसाधनों का इष्टतम आउटपुट प्राप्त करने के लिए कुशलतापूर्वक व्यवसाय परिचालनों को संचालित करने हेतु इसकी परिसंपत्तियों का प्रबंध एवं संवृद्धि करना अपेक्षित है। निगम वर्ष 2014-15 से 2018-19 के दौरान इसकी बेड़ा संख्या सुधारने के लिए वाहनों की पर्याप्त संख्या जोड़ने में समर्थ नहीं था। इसके विपरीत 142 नये वाहनों¹¹ को जोड़ने के बावजूद वाहनों की संख्या 14 प्रतिशत (964 से 831) तक कम हो गई थी। आयु पार वाहनों को शामिल करते हुए, पिछले पाँच वर्षों के दौरान निगम की बेड़ा संख्या को तालिका 6.1.4 में दिया गया है।

तालिका 6.1.4: निगम की बेड़ा संख्या

वर्ष	बसें	ट्रक	कुल	आयु पार वाहनों की संख्या			आयु पार बेड़े का प्रतिशत (8) = (7/4)*100
				बसें	ट्रक	कुल	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2014-15	610	354	964	एनए ¹²	एनए	एनए	एनए
2015-16	610	354	964	340	253	593	62
2016-17	529	318	847	244	204	448	53
2017-18	525	318	843	213	202	415	49
2018-19	512	319	831	191	142	333	40

(स्रोत: वर्ष 2014-15 से 2018-19 हेतु निगम के निष्पादन प्रतिवेदन /निगम द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़े)

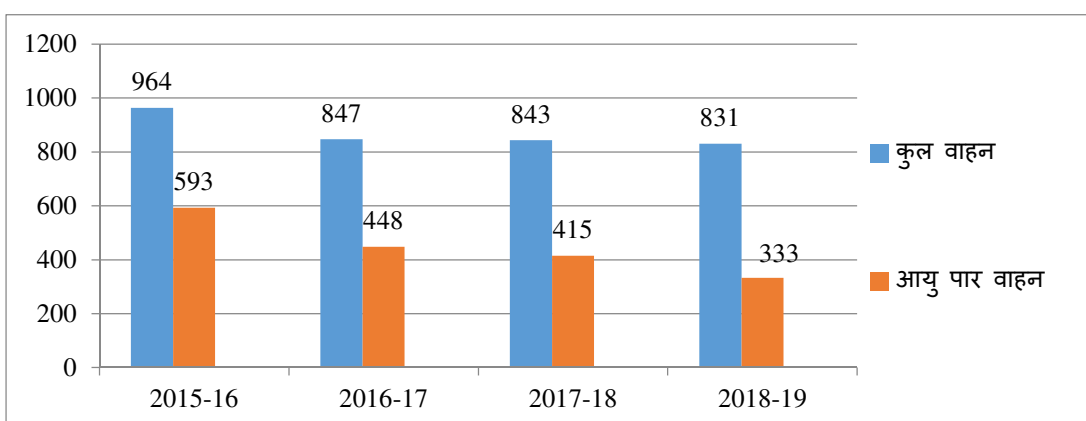
प्रशासनिक विभाग द्वारा निर्धारित किए गए (जनवरी 2011) मानदण्डों¹³ के अनुसार, चार लाख किमी से अधिक चलने वाली या दस वर्ष पुरानी बसें और पाँच लाख किमी से अधिक चलने वाले या 12 वर्ष पुराने ट्रक, जो भी बाद में हो, अनुपयोगी घोषित करने हेतु शेष हैं। परिभाषित मानदण्डों के बावजूद, वर्ष 2015-2016 से 2018-2019 की अवधि के दौरान निगम द्वारा चलाए गए आयु पार वाहन 40 प्रतिशत और 62 प्रतिशत के बीच रहे जैसा कि चार्ट 6.1.4 में देखा जा सकता है।

¹¹ ट्रक: 76; बसें: 66

¹² उपलब्ध नहीं।

¹³ परिवहन विभाग द्वारा जारी आदेश संख्या: 6 टीआर-2011 द्वारा निर्धारित।

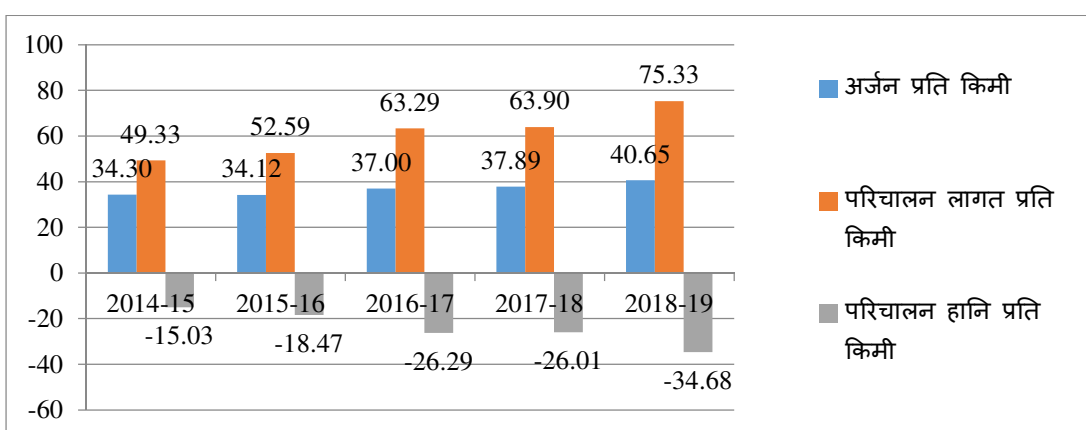
चार्ट 6.1.4: वर्ष-वार बेड़ा संख्या और निगम के आयु पार वाहन



(स्रोत: वर्ष 2014-15 से 2018-19 हेतु निगम के निष्पादन प्रतिवेदन/ निगम द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़े)

निगम परिचालन राजस्व को अर्जित करने में विफल रहा, और प्रति किमी परिचालन हानि¹⁴ वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान ₹15.03 प्रति किमी से ₹34.68 प्रति किमी के बीच रही जैसा कि चार्ट 6.1.5 में दर्शाया गया है।

चार्ट 6.1.5: परिचालन लागत प्रति किमी की तुलना में प्रति किमी अर्जन



(स्रोत: निगम के अभिलेख)

6.1.9.2 वाहनों/ बेड़ों की उपयोगिता

निगम द्वारा रोके गए वाहनों की वर्ष-वार प्रवर्ती संख्या तालिका 6.1.5 में दी गई है।

¹⁴ वर्ष के दौरान वाहनों के चलाने से प्रति किमी राजस्व प्राप्तियों से उस वर्ष के दौरान चलाने की प्रति किमी परिचालन लागत (निर्धारित और परवर्ती लागत मूल्यहास एवं ब्याज को शामिल न करते हुए) को कम करके।

तालिका 6.1.5: वाहनों की प्रवर्ती संख्या

वर्ष	रोके गए वाणिज्यिक बेड़े	परिचालित बेड़ा		अप्रयुक्त बेड़ा		रोक	
		वाहन	प्रतिशत	वाहन	प्रतिशत	वाहन	प्रतिशत
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2014-15	914	469	51	45	5	400	44
2015-16	820	443	54	41	5	336	41
2016-17	786	436	55	60	8	290	37
2017-18	746	442	59	63	8	241	32
2018-19	797	416	52	148	19	233	29

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

वर्ष 2014-15 से 2018-19 के दौरान रोके गए बेड़े का परिचालन 51 और 59 प्रतिशत के बीच रहा तथा कार्यशाला में वाहनों की रोक 29 और 44 प्रतिशत के बीच रही। इसलिए, निगम में अप्रयुक्त पड़े हुए वाहनों की संख्या वर्ष 2014-15 में पाँच प्रतिशत से वर्ष 2018-19 में 19 प्रतिशत तक बढ़ गयी।

नमूना इकाइयों, आगार और उप-आगारों में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान कार्यशालाओं में वाहनों की रोक 15 से 35 प्रतिशत की प्रस्तावित रोक से अधिक थी। वर्ष 2014-15 से 2018-19 के दौरान कार्यशालाओं में वाहनों की वास्तविक रोक 26 से 80 प्रतिशत के बीच रही और इन प्रावधानों से अधिक थी, जिसने ₹135.88 करोड़ की सीमा तक राजस्व सृजन को प्रभावित किया जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.5** में विवरण दिया गया है।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि वाहनों की थोड़ी संख्या प्रतिस्थापित कर दी गई है जिसका परिणाम निगम के आयु पार बेड़े के गैर-प्रतिस्थापन के रूप में हुआ। इसके अतिरिक्त, यह कहा गया कि हड़तालें/ बंद और अन्य सुरक्षा संबंधी मामले, कार्यशालाओं में तकनीकी जनशक्ति की कमी होने का परिणाम बेड़े की कम उपयोगिता के रूप में हुआ।

हालांकि, तथ्य यह रहता है कि निगम कुशलतापूर्वक वाहनों/ बेड़े की उपयोगिता को नहीं सुधार सका। दस नमूना इकाइयों¹⁵ में किये गये लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि 88.7 प्रतिशत के अखिल भारतीय औसत (एआईए)¹⁶ की तुलना में, वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान औसत प्रवर्ती बेड़ा 20 और 79 प्रतिशत

¹⁵ एमपीएस, जम्मू; एमपीएस, श्रीनगर; एमटीएस, श्रीनगर; एमटीएस, जम्मू; टीएम लोड, जम्मू; टीएम लोड, श्रीनगर; डोडा आगार; उप-आगार, किशतवाड; उप-आगार, रामबन; प्रबंधक सिटी सेवा डिवीजन, श्रीनगर।

¹⁶ वर्ष 2016-17 हेतु केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान के प्रतिवेदनानुसार, बेड़ा उपयोगिता का एआईए (रोके गए कुल बेड़े का प्रवर्ती बेड़ा)।

के बीच रहा था। जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.6** में विवरण दिया गया है, अखिल भारतीय औसत की तुलना में, बेड़े की कम उपयोगिता ने ₹284.75 करोड़ तक राजस्व अर्जन को प्रभावित किया है।

6.1.9.3 मार्गों की व्यवहार्यता

परिचालनों की आर्थिक व्यवहार्यता को सुनिश्चित करने के लिए, नये मार्ग को आरंभ से पहले मार्गों का लागत लाभ विश्लेषण किया जाना था। लेखापरीक्षा ने प्रबंधक यात्री सेवा, जम्मू और प्रबंधक पर्यटक सेवा, जम्मू के अधिकार क्षेत्र में 22 मार्गों में से 13 का विश्लेषण किया। यह पाया गया कि:

(I) नौ मार्गों पर परिचालन (तालिका 6.1.6) या तो किसी भी लागत लाभ विश्लेषण के बिना या उच्च प्राधिकारियों के अनुदेशों पर प्रारंभ किया गया।

तालिका 6.1.6: राजस्व प्राप्ति की तुलना में परिचालित मार्गों और तेल पर किये गये व्यय

(₹ लाख में)

क्र.स.	मार्ग का नाम	अवधि	निष्पादित यात्रायें (संख्या में)	ईंधन की लागत	अर्जित राजस्व	अंतर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(5-6)
1.	बनिहाल-जम्मू-बनिहाल	जुलाई 2017 से मई 2018	149	3.96	1.88	2.08
2.	जम्मू-रबीता बुरगनी	सितंबर 2018 से फरवरी 2019	59	0.92	0.70	0.22
3.	जम्मू-शिवखोरी	मई 2014 से फरवरी 2018	75	2.30	1.55	0.75
4.	जम्मू-बामयाल	अप्रैल 2014 से फरवरी 2018	163	1.78	1.38	0.40
5.	जम्मू-चिगयाल-जम्मू	मार्च 2018 से अगस्त 2018	180	1.95	1.48	0.47
6.	महिला स्पेशल	अप्रैल 2016 से सितंबर 2018	1,557	5.17	1.02	4.15
7.	सचिवालय सेवायें	अप्रैल 2014 से मार्च 2019	2,845	9.61	5.69	3.92
8.	जगती महिला स्पेशल	अक्टूबर 2014 से मार्च 2019	1,468	7.96	4.33	3.63
9.	जम्मू-कटरा श्रीनगर	अप्रैल 2014 से मार्च 2019	12,067	7.59	1.92	5.67

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

जैसा कि तालिका 6.1.6 में देखा जा सकता है, निगम इन नौ मार्गों पर परिचालनों से ईंधन की लागत की वसूली भी नहीं कर सका।

इसके अतिरिक्त, अर्जित राजस्व की तुलना में यात्रा की समग्र लागत के कुछ उदाहरणों का विवरण तालिका 6.1.7 में दिया गया है।

तालिका 6.1.7: अर्जित राजस्व और तेल, चालक/ परिचालक एवं आकस्मिक व्यय पर किया गया खर्च

(₹ लाख में)

क्र सं.	सेवा का नाम	सेवा के दिन	परिचालन की अवधि	निष्पादित यात्रायें (संख्या में)	आकस्मिक खर्च	ईंधन की लागत और चालक/ परिचालक पर व्यय	कुल	अर्जित राजस्व	अंतर
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10) = (8-9)
1.	चंबा मण्डी	2 दिन	मई 2015 से अप्रैल 2016	235	0.09	7.22	7.31	7.30	0.01
2.	बटोट	2 दिन	जुलाई 2017 से अगस्त 2017	22	0.01	0.62	0.63	0.56	0.07
3.	फरोसी दरताल	2 दिन	अगस्त 2015 से अक्टूबर 2015	73	0.03	2.66	2.69	2.22	0.47
4.	गजंसू चरगली	1 दिन	जुलाई 2017 से अक्टूबर 2017	53	0.02	0.28	0.30	0.23	0.07
	कुल				0.15	10.78	10.93	10.31	0.62

(स्रोत: निगम के अभिलेख) (यात्रा आकस्मिक खर्च की गणना चालक ₹25 प्रति यात्रा; परिचालक ₹15 प्रति यात्रा के आधार पर)

तालिका 6.1.7 में दिए गए उदाहरणों में, यात्राओं की समग्र लागत जिसमें ₹10.93 लाख की राशि की ईंधन की लागत, चालक/ परिचालक पर व्यय और यात्रा के आकस्मिक व्यय शामिल हैं, इन परिचालनों के माध्यम से अर्जित ₹10.31 लाख के राजस्व से प्राप्त नहीं किये जा सके।

इसे इंगित किये जाने पर, प्रबंधक यात्री सेवार्यें (एमपीएस) जम्मू ने पुष्टि की (अगस्त 2019) कि भविष्य में परिचालनों को आरंभ करने से पूर्व मार्गों का लागत विश्लेषण किया जाएगा। हालांकि, प्रबंधक पर्यटक सेवा (एमटीएस), जम्मू ने कहा कि मार्गों की लाभप्रदता की इस कार्यालय द्वारा निगरानी नहीं की जाती है क्योंकि बसों का परिचालन जीएम कार्यालय से निदेशित होता था। तथ्य यह रहता है कि निगम ने अव्यवहार्य मार्गों पर परिचालन किया और विवेकपूर्ण लागत लाभ विश्लेषण का संचालन नहीं किया।

(II) नमूना इकाइयों¹⁷ में चलने वाले वाहनों¹⁸ की ₹178.55 करोड़ की परिचालन लागत ₹154.16 करोड़ के अर्जित राजस्व से अधिक थी, जिसका परिणाम वर्ष 2014-19 के दौरान ₹24.39 करोड़ के घाटे के रूप में हुआ।

एमपीएस, जम्मू ने कहा (अगस्त 2019) कि इकाई परिचालन लागत को कम करने के लिए प्रभावी कदम उठायेगा। हालांकि, एमपीएस, श्रीनगर ने कहा कि जेकेएसआरटीसी एक सार्वजनिक उपक्रम है इसलिए इसे, उन मार्गों पर बसें चलाने की आवश्यकता होती है जिन पर निजी क्षेत्रों द्वारा वाहन नहीं चलाये जाते हैं।

(III) प्रबंधक, पर्यटक सेवायें (एमटीएस), श्रीनगर और सिटी सेवा श्रीनगर के संबंध में, बेड़े या तो मांग की आवश्यकता या चालकों की आवश्यकता के कारण अप्रयुक्त रहे। वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान सिटी सेवा श्रीनगर में प्रतिदिन लगभग चार से सात तक की औसत से वाहन अप्रयुक्त रहे, जबकि एमटीएस, श्रीनगर में प्रतिदिन लगभग 13 से 43 तक की औसत से वाहन अप्रयुक्त रहे। इसके अतिरिक्त, सिटी सेवा डिवीजन, श्रीनगर में, प्रत्येक बस ने शहर में प्रतिदिन लगभग एक यात्रा निष्पादित की, जिसने इकाई में बसों की कम उपयोगिता की पराकाष्ठा को इंगित किया। इसलिए, वाहनों की कम उपयोगिता/ अप्रयुक्तता ने वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान इन दो इकाइयों की समग्र राजस्व प्राप्तियों को ₹19.43 करोड़¹⁹ तक प्रभावित किया है।

प्रबंधक, सिटी सेवा ने सूचित किया कि बसें मांग की आवश्यकता के कारण अप्रयुक्त रहीं, जबकि एमटीएस श्रीनगर ने जवाब दिया कि घाटी की मौजूदा स्थिति, अपर्याप्त कर्मिदल और पर्यटकों के कम आने के कारण, वाहन अप्रयुक्त रहे।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि जेकेएसआरटीसी ने सरकारी संगठन होने के नाते समाज के प्रति सामाजिक दायित्वों के निर्वहन के लिए इसकी सेवाओं को परिनियोजित किया। जेकेएसआरटीसी स्थानीय जनसंख्या की मांग को पूरा करने के लिए, आपातकालीन परिस्थितियों इत्यादि में अनुत्पादक और कठोर मार्गों पर वाहन परिनियोजित करता है।

¹⁷ प्रबंधक यात्री सेवा जम्मू (अंतरराज्यीय डिवीजन): ₹8.93 करोड़; प्रबंधक यात्री सेवा जम्मू (जिला सेवा): ₹1.79 करोड़; प्रबंधक यात्री सेवा श्रीनगर: ₹9.17 करोड़; यातायात प्रबंधक शहर सेवा श्रीनगर: ₹4.50 करोड़।

¹⁸ एचएसडी की लागत, चालक और परिचालक का वेतन, कर और ट्रिप मनी इत्यादि।

¹⁹ सिटी सेवा श्रीनगर: ₹1.60 करोड़; एमटीएस श्रीनगर: ₹17.83 करोड़।

हालांकि, तथ्य यह रहता है कि हानियों को नियंत्रित करने के लिए परिचालन को आरंभ करने से पूर्व नये मार्गों का पर्याप्त सर्वेक्षण करना आवश्यक है।

6.1.9.4 अनुसूचित परिचालन

समीक्षा की अवधि के दौरान यह देखा गया, कि निगम के पाँच प्रमुख आगारों में से केवल एमपीएस, श्रीनगर, जम्मू और डोडा में बसों के परिचालन हेतु अनुसूचियाँ थी, जबकि श्रीनगर एवं जम्मू दोनों एमटीएस के मामले में, बसों के परिचालन हेतु कोई नियमित अनुसूची तैयार नहीं की गयी थी। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि निगम या तो वाहनों की अनुपलब्धता या अन्य अवसंरचना संबंधी मामलों के कारण अनुसूचित यात्राओं का निष्पादन नहीं कर सका। दो डिवीजनों एमपीएस, श्रीनगर और डोडा की नमूना-जाँच के दौरान निम्नलिखित बिन्दु पाये गये:

- एमपीएस, श्रीनगर में वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान अनुसूचित परिचालनों का गैर-निष्पादन 24 प्रतिशत (5,809 यात्राएं) और 51 प्रतिशत (12,059 यात्राएं) के बीच रहा जिसका ₹10.47 करोड़ का संभाव्य वित्तीय निहितार्थ था। एमपीएस, श्रीनगर ने कहा (सितंबर 2019) कि वाहनों की भारी रोक और यात्राओं द्वारा निगम के वाहनों को पसंद नहीं करने के कारण इकाई बसों को नहीं चला सकी। यह भी कहा गया था कि इस इकाई को अंतरराज्यीय परिचालन से पुराने और निम्न स्तर के वाहनों को उपलब्ध कराया गया था जिसका परिणाम उनके बार-बार खराब होने के कारण अनुसूचित यात्राओं को छोड़ने और परिणामतः जेकेएसआरटीसी बसों में यात्रियों के कम प्रवाह के रूप में हुआ।
- इसी प्रकार, डोडा जिले में वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान ₹7.40 करोड़ तक राजस्व प्राप्तियों को प्रभावित करते हुए, 38,478²⁰ अनुसूचित यात्रायें छूट गयी थी। आगार प्रबंधक, डोडा ने कहा (सितंबर 2019) कि वाहनों और पर्याप्त कार्यशाला सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण, अनुसूची यात्रायें निष्पादित नहीं की जा सकीं। यह इस तथ्य का सूचक है कि अन्य इकाइयों में बेड़े की उपलब्धता के बावजूद, निगम इन मार्गों पर वाहन चलाने में विफल रहा।

²⁰ डोडा: 13,101; किश्तवाड: 12,276; रामबन: 13,101

- निगम ने पारस्परिक एमओयू/ करारों/ अस्थायी अनुमतियों के अनुसार, पड़ौसी राज्यों अर्थात् पंजाब, हिमाचल प्रदेश, राजस्थान, उत्तरप्रदेश (यूपी), उत्तराखण्ड, हरियाणा, केंद्र शासित प्रदेश चण्डीगढ़ में बसें चलाई। निष्पादित यात्राओं की अनुसूची किलोमीटर चलाई/ यात्री-आधार/ भाडा-आधार इत्यादि के अनुसार विनियमित की जाती है। ये एमओयू/ करार/ अस्थायी अनुमतियाँ 13 से 30 वर्षों पुरानी²¹ थी। निगम एमओयू/ करारों/ अस्थायी अनुमतियों के अनुसार अवसर का पूरी तरह लाभ नहीं उठा सका क्योंकि यह इन मार्गों पर कुल 65,411 यात्रायें निष्पादित करने में समर्थ नहीं था। वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान ₹61.15 करोड़ के संभाव्य परिचालन राजस्व का उपार्जन नहीं किया जा सका जैसा कि तालिका 6.1.8 में विवरण दिया गया है।

तालिका 6.1.8: अंतरराज्यीय मार्गों पर अनुसूचित परिचालनों का वर्ष-वार गैर-निष्पादन

वर्ष	अनुसूची यात्राएं	निष्पादित यात्राएं	यात्राएं निष्पादित नहीं की गईं	यात्राओं का निष्पादन नहीं करने के कारण राजस्व हानि ²² (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5
2014-15	24,741	12,649	12,092	9.78
2015-16	24,741	11,865	12,876	11.57
2016-17	24,741	11,240	13,501	13.01
2017-18	24,741	10,992	13,749	13.42
2018-19	24,741	11,548	13,193	13.36
कुल	1,23,705	58,294	65,411	61.15

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

- अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निगम ने एमओयू/ पारस्परिक करारों में निर्धारित मापदण्ड के आधार पर अन्य राज्यों²³ को अग्रिम कर का भुगतान किया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण से प्रकट हुआ कि निगम ने चार राज्यों में बसों की अपेक्षित संख्या नहीं चलायी जिसका परिणाम अनुसूचित यात्राओं के गैर-निष्पादन के रूप में हुआ जिसके लिए ₹82.59 लाख²⁴ के यात्री कर का भुगतान किया गया था। प्रबंध निदेशक ने (जनवरी 2020) कहा कि बेड़े की अनुपलब्धता, अवरोध एवं हड़तालों के कारण अनुसूचित यात्रायें छूट गई थी और अनावश्यक भुगतानों से बचने के लिए

²¹ पंजाब: जून 1983/ सितंबर 1988; हिमाचल: नवंबर 1986/ नवंबर 1999; हरियाणा: जून 1976/ नवंबर 2005; राजस्थान: दिसंबर 2000; उत्तराखण्ड: अगस्त 2004; यूपी: उपलब्ध नहीं।

²² प्रत्येक वर्ष के दौरान प्रत्येक मार्ग पर एक यात्रा से अर्जित औसत राजस्व के आधार पर गणना की गई।

²³ पंजाब, राजस्थान, उत्तरप्रदेश, उत्तराखण्ड।

²⁴ पंजाब: ₹71.76 लाख; राजस्थान: ₹2.67 लाख; उत्तरप्रदेश: ₹5.29 लाख; उत्तराखण्ड: ₹2.87 लाख।

यात्री कर के भुगतान संबंधी मामले की जाँच की जाएगी। जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निगम ने न केवल अनुसूचित यात्राएं छोड़ी बल्कि पुराने करारों का नवीनीकरण भी नहीं कर पाया जिसका परिणाम ₹82.59 लाख के यात्री कर के निष्फल भुगतान के रूप में हुआ।

6.1.9.5 सूदूर क्षेत्रों में परिचालन

निगम सुदूर क्षेत्रों की परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भी आदेशित है जिससे पिछड़ी जनसंख्या मुख्य शहरी क्षेत्रों से जुड़ सके। दो इकाइयों एमपीएस, जम्मू यातायात प्रबंधक, डोडा की नमूना-जाँच से पता चला कि एमपीएस, जम्मू को आबंटित आठ सुदूर मार्गों में से केवल एक मार्ग ही वर्ष 2015 से 2018 की अवधि के दौरान परिचालित किया गया था। हालांकि, वर्ष 2018-19 के दौरान इन सुदूर मार्गों में से कोई भी परिचालित नहीं किया गया था। इसी प्रकार, प्रबंधक डोडा जिले के अंतर्गत 45 सुदूर क्षेत्र प्रवर्ती मार्गों में से केवल 11 ही परिचालनात्मक थे। लेखापरीक्षा टिप्पणियों के जवाब में, एमपीएस, जम्मू द्वारा यह कहा गया था कि ये मार्ग उच्च प्राधिकारियों के अनुदेशों पर परिचालित किए गए थे और बाद में इन्हें अलाभप्रदता के कारण बंद कर दिया गया था। यातायात प्रबंधक, डोडा ने कहा कि वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान आगार में बड़े की अनुपलब्धता एवं वाहनों की भारी रोक के कारण 24 से 29 मार्गों का परिचालन नहीं किया जा सका।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि सुदूर क्षेत्रों में परिचालन ऊबड़-खाबड़ सड़कों पर परिचालन हेतु सक्षम यांत्रिक रूप से उपयुक्त बड़े की अनुपलब्धता से प्रभावित थे। यह भी कहा गया था कि इन क्षेत्रों में यात्री प्रवाह को देखने के बाद, निजी प्रचालकों ने इन मार्गों पर अपने वाहनों का परिचालन आरंभ किया, अतः सेवार्यें रोक दी गईं।

अतः सुदूर क्षेत्रों में ऊबड़-खाबड़ सड़कों पर परिचालन हेतु सक्षम यांत्रिक रूप से उपयुक्त बड़े के अभाव के कारण निगम सुदूर क्षेत्रों में नियमित रूप से परिचालनों के उद्देश्य को पूरा नहीं कर सका।

6.1.9.6 ईंधन की खपत

वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) और लुब्रीकेन्ट पर ₹986.02 करोड़ के कुल व्यय में से ₹159.77 का व्यय किया गया था जो समग्र व्यय का लगभग 16 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा ने एचएसडी की खपत की तुलना 4.95²⁵ किलो मीटर प्रतिलीटर (केएमपीएल) के अखिल भारतीय औसत के संदर्भ में की, जैसा कि तालिका 6.1.9 में विवरण दिया गया है।

तालिका 6.1.9: अखिल भारतीय औसत की तुलना में एचएसडी की अधिक खपत

वर्ष	कवर किए गए कुल किमी (लाख में)	जारी ईंधन (लाख लीटर में)	ईंधन की लागत (₹लाख में)	औसत केएमपीएल	एआईए के अनुसार खपत किए जाने वाला ईंधन (लीटर लाख में) कॉ-2/4.95	ईंधन की अधिक खपत (लीटर लाख में) कॉ- (3-6)	प्रति लीटर ईंधन की औसत लागत (₹ में) कॉ 4/3	राजस्व निहितार्थ (₹ लाख में) कॉ 7x8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2014-15	244.53	60.01	3,652.28	4.07	49.40	10.61	60.86	645.72
2015-16	233.28	56.26	2,837.66	4.15	47.13	9.13	50.44	460.52
2016-17	217.31	52.42	2,903.89	4.15	43.90	8.52	55.40	472.01
2017-18	213.60	51.77	3,134.65	4.13	43.15	8.62	60.55	521.94
2018-19	199.34	47.77	3,448.17	4.17	40.27	7.50	72.18	541.35
कुल						44.38		2,641.54

(स्रोत: 2014-15 से 2018-19 के लिए निष्पादन प्रतिवेदन और तुलन पत्र-आँकड़े)

जैसा कि तालिका 6.1.9 से देखा जा सकता है, वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान 4.07 से 4.17 केएमपीएल की सीमा में औसत ईंधन खपत 4.95 केएमपीएल की अखिल भारतीय औसत से कम थी जिसका परिणाम ₹26.42 करोड़ मूल्य के 44.38 लाख लीटर अधिक ईंधन की खपत के रूप में हुआ।

सात नमूना इकाइयों²⁶ के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निगम द्वारा विभिन्न मार्गों पर ईंधन की खपत का पैमाना निर्धारित नहीं किया गया था। इन इकाइयों में बस बेड़े से संबंधित औसत ईंधन खपत 3.71 केएमपीएल और 4.51 केएमपीएल के बीच रही, जबकि ट्रक बेड़े के संबंध में यह 3.44 केएमपीएल तथा 3.90 केएमपीएल के बीच रही जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.7** में विवरण दिया गया है। निगम ने ईंधन की खपत के लिए पैमाने के मानकीकरण हेतु कोई गंभीर प्रयास नहीं किए हैं।

²⁵ वर्ष 2016-17 हेतु राज्य उपक्रमों के निष्पादन पर प्रतिवेदन, केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान।

²⁶ सिटी सेवा, श्रीनगर, एमटीएस, श्रीनगर, एमटीएस, जम्मू, एमपीएस, जम्मू, एमपीएस, श्रीनगर, यातायात प्रबंधक लोड, जम्मू, यातायात प्रबंधक लोड, श्रीनगर।

जवाब में, प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि पुराने बेड़े और पहाड़ी इलाके के कारण ईंधन-पैमाना नहीं बनाया जा सका। आगे यह कहा गया था कि ईंधन की खपत को न्यूनतम करने के लिए मामले की समीक्षा की जाएगी। जवाब तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम को ईंधन की खपत में मितव्ययता, जवाबदेही और कुशलता सुनिश्चित करने के लिए अलग-अलग मार्ग पर प्रत्येक अलग तरह के वाहन हेतु खपत के पैमाने का मानकीकरण करना चाहिए।

6.1.10 ट्रक बेड़े का परिचालन

निगम के पास दो मुख्य इकाइयाँ हैं, एक जम्मू और एक श्रीनगर में जो कि ट्रकों के परिचालन की अनवेक्षा करती हैं। वर्ष 2014-19 के दौरान ट्रक बेड़े की स्थिति तालिका 6.1.10 में दी गई है।

तालिका 6.1.10: ट्रक बेड़े की स्थिति

(ट्रकों की संख्या)

वर्ष	परिचालन हेतु उपलब्ध वाणिज्यिक बेड़े	परिचालित औसत बेड़े	अप्रयुक्त औसत बेड़े	मरम्मत की आवश्यकता हेतु रोक
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
2014-15	334	211 (63)	16 (5)	107 (32)
2015-16	306	203 (66)	15 (5)	88 (29)
2016-17	299	200 (67)	31 (10)	68 (23)
2017-18	263	193 (73)	27 (10)	43 (16)
2018-19	315	185 (59)	85 (27)	45 (14)

(स्रोत: निगम का योजना विंग, कोष्ठक में आँकड़े प्रतिशत में हैं)

वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान परिचालित ट्रकों की औसत बेड़ा संख्या 59 प्रतिशत और 73 प्रतिशत के बीच रही, जबकि उक्त अवधि के दौरान मरम्मत के लिए रोके गए वाहन 14 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के बीच थे। शेष अप्रयुक्त ट्रक वर्ष 2014-15 में पाँच प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2018-19 में 27 प्रतिशत हो गये।

वर्ष 2014-15 से 2017-18 की अवधि हेतु ट्रक इकाइयों के लक्ष्य एवं उपलब्धि नीचे तालिका 6.1.11 में दी गयी है।

तालिका 6.1.11: ट्रक बेड़े से संबंधित इकाई-वार लक्ष्य और उपलब्धि

इकाई का नाम	वर्ष	रोके गए सामान्य बेड़े	प्रवर्ती बेड़े के लक्ष्य	प्रवर्ती की उपलब्धि	कम प्रवर्ती (प्रतिशत)	राजस्व के लक्ष्य (₹ लाख में)	राजस्व की प्राप्ति (₹ लाख में)	राजस्व में कमी (₹ लाख में) (प्रतिशत)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
टी. एम. ²⁷ लोड, जम्मू	2014-15	112	84 (75)	63 (75)	21 (25)	1,326.51	1,075.21	251.30 (19)
	2015-16	110	83 (75)	57 (69)	26 (31)	1,374.30	985.59	388.71 (28)
	2016-17	106	90 (85)	67 (74)	23 (26)	1,664.52	1,160.09	504.43 (30)
	2017-18	112	95 (85)	70 (74)	25 (26)	1,634.04	1,183.87	450.17 (28)
	2018-19	लक्ष्य निर्धारित नहीं थे						
	कुल						5,999.37	4,404.76
टी. एम. लोड, श्रीनगर	2014-15	222	167 (75)	148 (89)	19 (11)	2,807.60	2,289.04	518.56 (18)
	2015-16	196	147 (75)	142 (97)	2 (01)	2,372.68	2,302.10	70.58 (3)
	2016-17	193	164 (85)	133 (81)	31 (19)	2,777.97	2,359.32	418.65 (15)
	2017-18	187	159 (85)	123 (77)	36 (23)	2,668.24	2,254.20	414.04 (16)
	2018-19	लक्ष्य निर्धारित नहीं थे						
	कुल						10,626.49	9,204.66
कुल योग						16,625.86	13,609.42	3,016.44

(स्रोत: इकाइयों के प्रगति प्रतिवेदन, कोष्ठक में आँकड़े प्रतिशत में हैं, वर्ष 2018-19 के लक्ष्य निर्धारित नहीं थे)

वर्ष 2014 से 2018 की अवधि के दौरान ट्रक बेड़े के परिचालन से राजस्व के लक्ष्य की कमी एक प्रतिशत और 31 प्रतिशत के बीच रही, इस तथ्य के बावजूद कि लक्ष्य कुल उपलब्ध बेड़े के 75 से 85 प्रतिशत के आधार पर निर्धारित किए गए थे। इसने वर्ष 2014 से 2018 की अवधि के दौरान राजस्व लक्ष्यों में कुल ₹30.16 करोड़ की कमी का मार्ग प्रशस्त किया।

इसे इंगित किए जाने पर (जून 2019), यातायात प्रबंधक (लोड), श्रीनगर ने कहा कि एसआरओ (सद्रेय रियासत आदेश) 157²⁸ की समाप्ति के कारण मांग कम हो गई है और राजस्व अर्जन बड़ी सीमा तक प्रभावित हुआ। यह भी कहा गया था कि 44 ट्रक चालकों की आवश्यकता के कारण अप्रयुक्त पड़े हुए हैं। यातायात प्रबंधक, जम्मू ने कहा कि कार्यशाला में वाहनों की भारी रोक के कारण लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी रही है।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि लक्ष्यों को बेड़े की आयु और रोकों के आधार पर निर्धारित किया गया था। हालांकि, लक्ष्यों को कार्यशालाओं में प्रशिक्षित जनशक्ति में हास, घाटी में प्रचलित स्थिति, चालकों की कमी इत्यादि के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका।

²⁷ यातायात प्रबंधक।

²⁸ एसआरओ 157 के अनुसार, सरकारी विभागों को जेकेएसआरटीसी की सेवाओं का उपयोग करना अनिवार्य था।

जवाब स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि निगम अन्य निजी अभिकरणों से भार ढोने के लिए ट्रक भाड़े पर ले रहा है और साथ ही अपने स्वयं के ट्रकों को लगातार अप्रयुक्त रखे हुए है। यह इंगित करता है कि मांग के बावजूद, निगम इसके ट्रक बेड़े का कुशलतापूर्वक उपयोग करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, निगम अनुरक्षण और मरम्मत किए जा रहे वाहनों के साथ संलग्न चालकों का कुशलतापूर्वक बेड़े की इ्यूटी पर उपयोग कर सकता था।

6.1.10.1 ट्रक बेड़े के संबंध में रोक

ट्रक बेड़े को संभलाने वाली दो इकाइयों में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान निवल बेड़ा संख्या 15 प्रतिशत से 25 प्रतिशत तक की रोक हेतु प्रावधान²⁹ होने के बावजूद, कार्यशालाओं में वाहनों की अधिक रोक थी। यह देखा गया था कि वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान, ट्रक बेड़े के वाहनों की औसत अधिक रोक चार से 13 वाहन प्रतिदिन के बीच रही जैसा कि तालिका 6.1.12 में विवरण दिया गया है।

तालिका 6.1.12:

वर्ष 2014-15 से 2018-19 के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण के लिए कार्यशालाओं में ट्रक बेड़े की इकाई-वार रोक

इकाइयों के नाम	वर्ष	रोके गए औसत निवल बेड़े ³⁰	परिचालित औसत बेड़े	रोके गए औसत बेड़े (प्रतिशत)	वर्ष हेतु रोक के प्रावधान	प्रावधान से परे औसत अधिक रोक	प्रति वाहन/दिन अर्जित औसत निवल राजस्व (₹)	अधिक रोक के कारण राजस्व प्रभाव (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9=7x8x365
टीएम (लोड), जम्मू	2014-15	109	63	38 (35)	27 (25)	11	4631	185.93
	2015-16	108	57	40 (37)	27 (25)	13	4705	223.25
	2016-17	107	67	27 (25)	16 (15)	11	5333	214.12
	2017-18	107	70	24 (22)	16 (15)	08	5512	160.95
	2018-19	112	75	23 (21)	17 (15)	06	5743	125.77
(ए) कुल								910.02
टीएम (लोड), श्रीनगर	2014-15	216	148	63 (29)	54 (25)	09	4196	137.84
	2015-16	206	142	55 (27)	51 (25)	04	4503	65.74
	2016-17	185	133	35 (19)	28 (15)	07	4822	123.20
	2017-18	156	123	20 (13)	23 (15)	अधिक रोक नहीं	5260	0
	2018-19	198	110	16 (08)	30 (15)		5991	0
(बी) कुल								326.78
कुल (ए+बी)								1,236.80

(स्रोत: इकाइयों के प्रगति प्रतिवेदन, कोष्ठक में आँकड़े प्रतिशत में हैं, वर्ष 2018-19 के लक्ष्य निर्धारित नहीं थे)

²⁹ जैसा कि 2014-15 से 2017-18 वर्षों के लिए लक्ष्यों में इंगित किया गया। चूँकि वर्ष 2018-19 हेतु लक्ष्य निर्धारित नहीं थे, वर्ष 2017-18 के प्रावधानों को इंगित किया गया।

³⁰ नीलामी या अन्य इकाइयों को हस्तांतरित करने हेतु रखे गए बेड़े को छोड़कर कुल बेड़ा।

जैसा कि तालिका 6.1.12 से स्पष्ट है, प्रत्येक वर्ष के लिए निर्धारित मानदण्डों से अधिक ट्रक बेड़े की रोक से वर्ष 2014 से 2019 के दौरान निगम की राजस्व प्राप्तियों पर कुल ₹12.37³¹ करोड़ का प्रभाव पड़ा था। इस तथ्य के बावजूद कि ट्रक बेड़े की मरम्मत और रखरखाव की आवश्यकता को पूरा करने हेतु दो पूर्ण विकसित कार्यशालायें थी, निगम अतिरिक्त पुर्जों, टायरों इत्यादि के अभाव के कारण ट्रक बेड़े की अतिरिक्त अप्रयुक्त रोक अवधि को सीमित करने में विफल रहा।

इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया कि रोक न केवल कार्यशालाओं में मरम्मत के कारण थी बल्कि वाहनों को चालकों की अनुपलब्धता के कारण भी खड़ा किया गया था।

कार्यालय यातायात प्रबंधक (लोड), जम्मू के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि चालक जनवरी 2019 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान औसत छह वाहनों के लिए उपलब्ध नहीं थे, जिनमें ₹35.48 लाख की सीमा तक राजस्व निहितार्थ था। यह कहा गया था कि ज्यादातर चालक वर्ष 2018 से 2019 की अवधि में सेवानिवृत्त हो गए, जिसके परिणामस्वरूप वाहन खड़े रखे गए थे।

इसी प्रकार, कार्यालय यातायात प्रबंधक (लोड), श्रीनगर में चालकों की अनुपलब्धता के कारण 17,671 वाहन दिवस गंवा दिए गए जिसका परिणाम वर्ष 2018 से 2019 की अवधि के दौरान ₹10.80 करोड़ की संभाव्य राजस्व हानि के रूप में हुआ। हालांकि, चालक कार्यशालाओं में रोके गए वाहनों के साथ उपलब्ध थे, किन्तु उन्हें निगम द्वारा परिनियोजित नहीं किया गया था।

जवाब में, प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि कार्यशालाओं में वाहनों की रोक पर्याप्त रूप में प्रशिक्षित जनशक्ति की कमी, अतिरिक्त कलपुर्जों की अनुपलब्धता और वित्तीय तंगी के कारण थी।

6.1.10.2 माल वाहक वाहनों की मांग की पूर्ति नहीं होना

26 अप्रैल 2001 के *सद्रेय रियासत आदेश* (एसआरओ) 157 के अनुसार, सरकारी विभागों द्वारा केवल जेकेएसआरटीसी से, आवश्यकता के अनुसार ही ट्रकों को भाड़े

³¹ यातायात प्रबंधक (लोड), जम्मू: 2014-15: ₹185.93 लाख; 2015-16: ₹223.25 लाख; 2016-17: ₹214.12 लाख; 2017-18: ₹160.95 लाख और 2018-19: ₹125.77 लाख तथा यातायात प्रबंधक (लोड), श्रीनगर 2014-15: ₹137.84 लाख; 2015-16: ₹65.74 लाख; 2016-17: ₹123.20 लाख; 2017-18: शून्य और 2018-19: शून्य।

पर लेना था। सरकारी विभागों को निजी संस्थाओं से वाहन भाड़े पर लेने से पहले जेकेएसआरटीसी से अनापत्ति प्रमाण-पत्र (एनओसी) प्राप्त करना अपेक्षित था। निगम माल ढोने वाले वाहनों की मांग के आधार पर निजी ट्रांसपोर्टर्स से ट्रकों की कॉन्ट्रैक्ट हायरिंग (सीएचटी) के प्रति लचीलापन रखता था। यह एसआरओ 157, हालांकि, मार्च 2018 को समाप्त कर दिया था।

यातायात प्रबंधक (लोड), जम्मू की नमूना-जाँच से पता चला कि निगम ने वर्ष 2014 से 2019 की अवधि हेतु माल को ढोने के लिए आवश्यकता का आंकलन नहीं किया था। श्रीनगर में भी इकाई द्वारा लेखापरीक्षा को ट्रकों की कुल मांग प्रस्तुत नहीं की गयी थी।

ट्रकों की कॉन्ट्रैक्ट हायरिंग (सीएचटी) को शामिल करते हुए माल ढोने के लिए परिचालन की मांग और आपूर्ति को तालिका 6.1.13 में दिया गया है।

तालिका 6.1.13: माल ढोने के लिए विभिन्न अवसरों पर अपेक्षित ट्रकों की मांग और आपूर्ति

(अवसरों की इकाई संख्या)

वर्ष	टीएम, जम्मू				टीएम, श्रीनगर			
	मांग	आपूर्ति		कमी	मांग	आपूर्ति		कमी
		जेकेएसआर टीसी	सीएचटी			जेकेएसआर टीसी	सीएचटी	
2014-15	46,655	7,805	31,639	7,211	-	-	-	इकाई द्वारा सूचना का प्रावधान नहीं होने के कारण आंकलन नहीं किया जा सका
2015-16	62,758	10,434	41,274	11,050	26,925	26,777		
2016-17	70,830	12,378	56,720	1,732	39,803	28,995		
2017-18	64,101	13,426	49,851	824	38,558	34,049		
2018-19	66,936	14,679	50,041	2,216	36,805 ³²	-		
कुल	3,11,280	58,722 (19)	2,29,525 (74)	23,033 (7)				

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

जैसा कि लेखापरीक्षा में देखा गया, वर्ष 2018-19 के दौरान 63 नये ट्रकों की खरीद के बावजूद, जम्मू प्रभाग में ट्रक बेड़ा मांग के अनुसार पर्याप्त वाहनों की आपूर्ति नहीं कर सका। यह भी देखा गया था कि एक तरफ तो, निगम जम्मू में निजी संस्थाओं से ट्रकों को भाड़े पर ले रहा था जबकि दूसरी तरफ श्रीनगर में अपने ट्रकों को अप्रयुक्त रखे हुए था जैसा कि पैराग्राफ 6.1.10.1 में विवरण दिया गया है। वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान निगम की जम्मू इकाई इसके स्वयं के बेड़े से

³² कुल परिनियोजन 1,211 अवसरों पर किया गया था।

माल को ढोने के लिए अपेक्षित ट्रकों की आपूर्ति की 19 प्रतिशत मांग ही पूरी कर सकी। विस्तृत आवश्यकता (74 प्रतिशत) को पूरा करने के लिए निजी संविदाकार के विनियोजन के बावजूद, सकल मांग की पूर्ति में कुल सात प्रतिशत की कमी थी। श्रीनगर में ट्रकों की मांग का आंकलन नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा में दो इकाइयों के मध्य ट्रकों के नियतन का युक्तिसंगत आंकलन नहीं किया जा सका। यह देखा गया था कि यद्यपि 36,805 ट्रक दिवस उपलब्ध थे, वर्ष 2018-19 में श्रीनगर में जेकेएसआरटीसी द्वारा केवल 1,211 ही परिनियोजित किये गये थे।

लेखापरीक्षा में इसे इंगित (जून 2019) किये जाने पर, यातायात प्रबंधक (लोड), जम्मू द्वारा यह कहा गया था कि जेकेएसआरटीसी की बेड़ा संख्या सीएचटी संविदाकार की तुलना में कम है, जिसके कारण सीएचटी संविदाकार की साझेदारी खाद्य, नागरिक आपूर्ति और उपभोक्ता मामले (एफसीएसएण्डसीए) और अन्य सरकारी विभागों की मांग को पूरा करने में उच्चतर है। इससे यह भी इंगित होता है कि कॉरपोरेट स्तर पर वास्तविक आवश्यकता का आंकलन नहीं किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि कार्यालय यातायात प्रबंधक (लोड), श्रीनगर में निगम के 36 से 100 ट्रक चालकों की आवश्यकता के कारण अप्रयुक्त रहे जिसमें इकाई में 201 के उपलब्ध प्रवर्ती बेड़े का 19 से 50 प्रतिशत शामिल था।

प्रबंध निदेशक ने लेखापरीक्षा के निष्कर्षों को स्वीकार (जनवरी 2020) किया और कहा कि, मांग को पूरा करने के लिए प्रत्येक प्रयास किया जाएगा।

निजी स्रोतों से वाहनों को किराये पर लेने के प्रावधानों के बावजूद, निगम ने माल वाहक वाहनों की मांग के अनुसार ट्रकों की पर्याप्त आपूर्ति नहीं होने के कारण राजस्व सृजन के अवसर को गवां दिया।

6.1.10.3 बकाया राशियों की वसूली नहीं होना

निगम सरकारी विभागों के माल का परिवहन करता है और गंतव्य स्थान पर माल की सुपर्दगी के साक्ष्य के रूप में रसीद (चालान) प्राप्त करता है, जिसके आधार पर प्रत्येक विभाग के प्रति बिल प्रस्तुत किए जाते हैं। 31 मार्च 2019 तक 52 कार्यालयों से संबंधित सरकारी विभागों से बकाया राशि ₹16.64 करोड़ थी जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.8** में विवरण दिया गया है। कार्यालय प्रबंधक (लोड), जम्मू में अभिलेखों

की संवीक्षा (जुलाई 2019) से पता चला कि 31 मार्च 2019 तक ₹16.64 करोड़ की बकाया राशि में से, पिछले तीन से छह वर्षों में अकेले खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले विभाग के प्रति ₹10.16 करोड़³³ की राशि बकाया थी। इस राशि में ₹45.58 लाख³⁴ सम्मिलित थे जो माल सुपुर्दगी चालानों को प्रस्तुत नहीं करने के कारण प्राप्त नहीं हुए हैं।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि बकाया राशि के निपटान हेतु मामले का लगातार अनुकरण किया जा रहा है।

यद्यपि, निगम पर्याप्त हानि में चल रहा था, संबंधित विभागों/ अभिकरणों से बकाया राशि को वसूल करने के प्रयास अपर्याप्त थे।

6.1.11 अधिप्राप्ति

निगम भिन्न-भिन्न योजनाओं के अंतर्गत सरकार द्वारा उपलब्ध कराए गए अनुदानों से इसकी बसें एवं ट्रक खरीदता है क्योंकि वहाँ पूँजीगत व्यय के वित्त पोषण के लिए कोई आंतरिक संसाधन नहीं हैं। वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान निगम ने 348 खराब वाहनों (234 बसों और 114 ट्रकों) की नीलामी की जिसके प्रति यह केवल 142 वाहन (66 नयी बसें³⁵ और 76 नये ट्रक³⁶) प्रतिस्थापित कर सका।

अपने संदृश्य प्रलेख (जुलाई 2018) में, निगम ने 1500 बसों और 1000 ट्रकों के बेड़े की आवश्यकता का अनुमान लगाया था। हालांकि, इसने अपने स्वयं के संसाधनों, अन्य वित्तीय संस्थानों या सरकार से वित्त पोषण द्वारा नये वाहनों की खरीद के लिए कोई प्रमुख कार्रवाई आरंभ नहीं की। यह इस तथ्य का सूचक था कि ना तो सरकार ना ही निगम इसकी बेड़ा संख्या बढ़ाने हेतु प्रभावी कदम उठा रहा था। अपर्याप्त बेड़ा संख्या के कारण, निगम के परिचालन राजस्व में वृद्धि नहीं हुई और यह इसके स्थापना व्यय को प्राप्त करने के लिए भी पूर्णतया सरकारी अनुदानों पर निर्भर था।

³³ 2013-14: ₹2.29 करोड़; 2014-15: ₹1.65 करोड़; 2015-16: ₹5.89 करोड़; 2016-17: ₹0.33 करोड़।

³⁴ 2014-15: ₹2.52 लाख; 2015-16: ₹1.95 लाख; 2016-17: ₹7.83 लाख; 2017-18: ₹11.75 लाख; 2018-19: ₹23.53 लाख।

³⁵ 2014-15: शून्य; 2015-16: शून्य; 2016-17: 13; 2017-18: 63; 2018-19: शून्य

³⁶ 2014-15: शून्य; 2015-16: 02; 2016-17: 16; 2017-18: 32; 2018-19: 16

6.1.11.1 शास्ति की कम कटौती

निगम ने पूरी तरह निर्मित, 44 सीटर बीएस IV वाली 32 बसों की खरीद के लिए आपूर्ति आदेश (दिसंबर 2017) दिए। आपूर्ति आदेश के अनुसार, आदेश के जारी होने के 60 दिनों की अवधि के अंदर बसों की आपूर्ति की जानी थी। 15 दिनों और 15 दिनों से अधिक की आपूर्ति में देरी के लिए क्रमशः ₹800 तथा ₹1,600 प्रति वाहन प्रतिदिन की शास्ति की कटौती अंतिम बिल से की जानी थी।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निगम को 32 बसों की प्राप्ति हुयी थी और 30 और 33 दिनों के बीच की देरी के कारण अंतिम बिल से ₹12.48 लाख की कटौती की गई। हालांकि, बसों की प्राप्ति में 44 दिनों और 47 दिनों³⁷ के बीच की वास्तविक देरी थी और आपूर्तिकर्ता ₹23.49 लाख की अदायगी के लिए उत्तरदायी था। निर्धारित दरों पर शास्ति की वसूली नहीं करने का परिणाम ₹11.01 लाख की कम कटौती के रूप में हुआ।

इसे इंगित (फरवरी 2019) किए जाने पर, यह कहा गया (अगस्त 2019) था कि वसूली महाप्रबंधक (यात्री और सेवायें) के साथ परामर्श करने के पश्चात् की जायेगी।

6.1.11.2 अन्य पुर्जों की खरीद

खरीद/ परिचालन नियमपुस्तक के अनुसार, निगम द्वारा खरीद के घटकों को एबीसी³⁸ श्रेणी में वर्गीकृत करना, मुख्यालय में स्टॉक स्तर की आवधिक समीक्षा, भण्डारों का स्टॉक सत्यापन करना और वाहनों के कलपुर्जों की खपत/ टूट-फूट का वाइटल इसेन्शियल डिजायरेबल (वीईडी) विश्लेषण करना अपेक्षित था। टायर, बैटरी और अन्य पुर्जों की खरीद, थोक खरीद के लिए नामित समितियाँ; विभागीय क्रय समिति (डीपीसी) 1 और छोटी खरीद डीपीसी 2 द्वारा की जाती है। वर्ष 2014-15 से 2018-19 तक की अवधि के दौरान टायरों ट्यूबों, एसेसरीज, बैटरियों और अतिरिक्त पुर्जों की अधिप्राप्ति पर ₹28.47 करोड़³⁹ का व्यय किया गया।

लेखापरीक्षा ने टायर, बैटरियों की आवश्यकता और खरीद को प्रस्तुत करने की प्रक्रिया का परीक्षण किया। टायरों और बैटरियों की सामयिकता एवं कुशलता के आंकलन हेतु,

³⁷ 8 बसें: 44 दिन; 12 बसें: 46 दिन और 12 बसें: 47 दिन।

³⁸ श्रेणी ए वाहन/ पूरी तरह निर्मित इंजन, श्रेणी बी बस टायर, बैटरी, एचएसडी और श्रेणी सी अतिरिक्त पुर्जे और अन्य छोटे कलपुर्जे।

³⁹ टायर्स/ ट्यूब्स/ फ्लैप्स: ₹11.45 करोड़; बैटरी: ₹1.08 करोड़; अतिरिक्त पुर्जे: ₹15.94 करोड़।

वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान निगम द्वारा टायरों और बैटरियों की आवश्यकता और खरीद का विवरण तालिका 6.1.14 दिया गया है।

तालिका 6.1.14: टायरों और बैटरियों की वर्ष-वार खरीद

(संख्या में इकाई)

वर्ष	आवश्यकता		वास्तविक खरीद		कमी	
	टायर	बैटरी	टायर	बैटरी	टायर	बैटरी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)= (2-4)	(7)= (3-5)
2014-15	1,460	488	1,110	430	350	58
2015-16	2,090	585	1,686	483	404	102
2016-17	1,453	360	1,222	82	231	278
2017-18	1,332	492	886	207	446	285
2018-19	696	आंकलन नहीं किया गया	536	शून्य	160	-
कुल	7,031	1,925	5,440	1,202	1,591	723

(स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

7,031 टायर और 1,925 बैटरी की आवश्यकता के प्रति केवल 5,440 टायर (77 प्रतिशत) और 1,202 बैटरियों (62 प्रतिशत) की खरीद की गई थी। इसके अतिरिक्त, निगम ने वित्त वर्ष के आरंभ में अपने कलपुर्जों, बैटरियों, टायरों इत्यादि की आवश्यकता का आंकलन नहीं किया। निगम द्वारा पूरे वर्ष मांग की गई। परिणामस्वरूप, निगम को समय-समय पर आपूर्ति आदेश देने पड़े थे जिसने इन घटकों की अनुपलब्धता का मार्ग प्रशस्त किया जो कार्यशालाओं में वाहनों की लंबी अवधि तक रोक का कारण बना। इसने वाहनों के परिचालन को प्रभावित किया था।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि निधियों के अभाव के कारण, घटकों का वीडि आधार पर अनुरक्षण नहीं किया जा सका। प्रबंध निदेशक ने आगे कहा (जनवरी 2020) कि अतिरिक्त पुर्जे इत्यादि के कारण वाहन-रोक से बचने के प्रयास किए जाएंगे।

6.1.12 कार्यशालाओं का प्रबंधन

लेखापरीक्षा ने पाँच⁴⁰ (कुल आठ में से) कार्यशालाओं की कार्यपद्धति के आंकलन की जांच की। इंजनों की मरम्मत दो केंद्रीय कार्यशालाओं⁴¹ द्वारा की जाती है जिनमें से जम्मू स्थित कार्यशाला को लेखापरीक्षा जाँच हेतु चुना गया था। यह देखा गया कि

⁴⁰ लोड जम्मू; लोड श्रीनगर; पीएमडी जम्मू; पीएमडी श्रीनगर; केंद्रीय कार्यशाला जम्मू।

⁴¹ जम्मू और पंपोर में एक-एक।

वाहनों की रोक की अवधि इंजन मरम्मत, अतिरिक्त पुर्जों, टायरों, बैटरियों इत्यादि की आवश्यकता के कारण अधिक थी।

लेखापरीक्षा ने कार्यशालाओं में 15 दिनों से अधिक की अवधि तक रोके गए वाहनों का विश्लेषण भी यह जाँच करने के लिए किया कि क्या निगम कार्यशालाओं का प्रबंधन कुशलतापूर्वक ढंग से करने के योग्य है या नहीं। यह भी देखा गया कि इन कार्यशालाओं में वाहनों की समयबद्ध तरीके से आउट शेडिंग हेतु कोई परिभाषित समय सीमा नहीं थी जिसके परिणामस्वरूप मरम्मत और अनुरक्षण में बहुत देरी हुई।

चार नमूना कार्यशालाओं⁴² में वर्ष 2014-15 से 2018-19 के दौरान, यह देखा गया कि वार्षिक फिटनेस, अतिरिक्त पुर्जे, टायर और इंजन की मरम्मत इत्यादि की आवश्यकता हेतु 976 वाहनों को 15 दिवसों की अनुमत्य रोक अवधि से परे 60,959 वाहन दिवसों⁴³ तक रोक कर रखा गया, जिसने निगम के राजस्व उपार्जन को ₹50.18 करोड़⁴⁴ तक प्रभावित किया जैसा कि **परिशिष्ट 6.1.9** में विवरण दिया गया है।

केंद्रीय कार्यशाला जम्मू में 62 कार्मिकों की आवश्यकता थी जैसा कि उप महाप्रबंधक द्वारा सूचित किया गया। तथापि, वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान औसत रूप से केवल 22 से 16 कार्मिक कार्यरत थे। लेखापरीक्षा विश्लेषण में पाया गया कि जम्मू में केंद्रीय कार्यशालाओं में इस अवधि के दौरान 15,984 वाहन दिवसों की अवधि में इंजन मरम्मत/ कलपुर्जे हेतु 174 वाहन⁴⁵ खड़े रहे जिससे निगम की राजस्व आय ₹6.40 करोड़⁴⁶ तक प्रभावित हुई।

जवाब में यह कहा गया कि वाहनों की रोक पर्याप्त जनशक्ति की अनुपलब्धता, अतिरिक्त पुर्जे, पुराने औजार और मशीनरी जो कि 15 वर्षों से अधिक पुरानी थी तथा पॉवर बैंक अप की अनुपलब्धता के कारण की गई थी।

⁴² लोड जम्मू: 10,796 दिवसों के लिए 295 ट्रक; लोड श्रीनगर: 2,853 दिवसों के लिए 64 ट्रक; पीएमडी जम्मू: 30,127 दिवसों के लिए 380 बसें; पीएमडी श्रीनगर: 17,183 दिवसों के लिए 237 बसें।

⁴³ रोक अवधि की गणना केवल उन वाहनों के लिए की गई है जिन्हें कार्यशाला में 15 दिनों से अधिक के लिए रखा गया था।

⁴⁴ लोड जम्मू: 10,796 दिवस, ₹5.42 करोड़; लोड श्रीनगर: 2,853 दिवस, ₹1.43 करोड़; पीएमडी जम्मू: 30,127 दिवस, ₹38.05 करोड़; पीएमडी श्रीनगर: 17,183 दिवस, ₹5.28 करोड़।

⁴⁵ 14,651 वाहन दिवसों हेतु 150 बसें और 1,333 वाहन दिवसों के लिए 24 ट्रक।

⁴⁶ प्रत्येक वर्ष के दौरान एक ट्रक/ बस के परिचालन द्वारा संग्रह किए गए औसत राजस्व के आधार पर गणना की गई।

प्रबंध निदेशक ने कहा (जनवरी 2020) कि वित्तीय संकट के कारण कलपुर्जे उपलब्ध नहीं थे। यह भी कहा गया कि निगम की कर्मचारी संख्या कम थी। हालांकि, तथ्य यह रहता है कि निगम कार्यशाला की आधारभूत आवश्यकता, जिसमें पर्याप्त जनशक्ति, कुशल तकनीशियन, विद्युत, अतिरिक्त पुर्जे, टायर और अन्य सहायक सामग्री शामिल हैं, का आंकलन करने में विफल रहा जिसके कारण वाहनों की रोक अनावश्यक रूप से बढ़ गयी। इकाई में विद्युत की सुविधा सीमित थी जिसका परिणाम वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान 0.53 लाख लीटर के एचएसडी की खपत के रूप में हुआ। यह इस तथ्य के कारण था कि विद्युत देयताओं के गैर-भुगतान के कारण निरंतर विद्युत आपूर्ति बंद (अगस्त 2012) कर दी गयी थी।

6.1.13 निर्धारित परिसंपत्तियों का प्रबंधन

बुद्धिमत्तापूर्ण परिसंपत्ति प्रबंधन वाणिज्यिक उपक्रम की सबसे महत्त्वपूर्ण आवश्यकताओं में से एक है, विशेष रूप से जब निगम भारी नुकसान में चल रहा हो। निगम द्वारा अधिकार में रखी गई 29 संपत्तियों⁴⁷ के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से प्रकट हुआ कि सात⁴⁸ संपत्तियों के संबंध में शीर्षक/ स्थानांतरण संबंधी दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे।

निगम द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियों के प्रबंधन में पायी गयी कमियों का विवरण तालिका 6.1.15 में दिया गया है।

तालिका 6.1.15: निगम द्वारा अधिकार में रखी गई 29 संपत्तियों में से नमूना-जाँच किये गये मामलों की स्थिति

क्र.सं.	संपत्ति का नाम	क्षेत्र	अभ्युक्तियाँ
1.	टीआरसी स्थित भार वहन संरचना (कार्यशाला और कार्यालय क्रमशः एक व दो मंजिला श्रीनगर)	तहजीब महल के निर्माण हेतु 485 कनाल में से सरकार द्वारा अधिग्रहित 22 कनाल	वर्ष 2012 के दौरान कला व संस्कृति विभाग को 20 कनाल सौंपी गई। यद्यपि, नौगाम में सरकार द्वारा 23 कनाल की वैकल्पिक भूमि पहचानी गई, वैकल्पिक भूमि को अभी भी प्राप्त किया जाना था।
2.	तीन मंजिला होटल इमारत भार वहन संरचना सीजीआई रुफिंग सहित लाल चौक	जम्मू और कश्मीर पर्यटन विकास निगम (जेकेटीडीसी) के अधीन, भूमि के 6	किराया अनुबंध का कोई अभिलेख नहीं था और जेकेटीडीसी द्वारा कोई किराये का भुगतान नहीं किया जा रहा था। 29 दुकानों

⁴⁷ कश्मीर: 14; जम्मू: 13; लद्दाख: 2

⁴⁸ 1. टीआरसी, श्रीनगर में भार वहन संरचना (दो मंजिला), 2. बाइपास, बेमिना में भार वहन संरचना कार्यालय और कार्यशाला, 3. अनंतनाग में आगार कार्यालय और कार्यालय ब्लॉक, 4. सोपोर में भार वहन संरचना, 5. नरवाल जम्मू में पीएमडी कार्यशाला, 6. यातायात प्रबंधक लोड जम्मू के कार्यालय में भूमि 7. लोड कार्यशाला नरवाल जम्मू में भूमि।

क्र.सं.	संपत्ति का नाम	क्षेत्र	अभ्युक्तियाँ
	श्रीनगर में खाली भूमि	कनाल पर भवन की 32 कमरों की दुकानें और होटल के कमरे	में से केवल 14 दुकानें ही किराये का भुगतान कर रही थी जबकि शेष 15 दुकानों ने 2012 से कोई भी किराया नहीं दिया था। किराये की वसूली या किराया अनुबंध को रद्द करने या सम्पत्तियों की वसूली के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाये गये।
3.	बड़गाम कश्मीर में स्थित भूमि	6.5 कनाल	जेकेएसआरटीसी द्वारा भूमि को खरीदा गया परंतु हकदारी अभी भी हस्तांतरित की जानी है।
4.	पम्पोर कश्मीर (भार वहन संरचना) में केन्द्रीय कार्यशाला का मुख्य भवन और कार्यशाला भवन	82 कनाल	182 कनाल में से 100 कनाल को योजना और विकास विभाग को हस्तांतरित किया गया। भूमि निर्धारण और प्राप्त होने वाली राशि प्रतीक्षित थी।
5.	पुलवामा कश्मीर में स्थित खुली भूमि	20.11 कनाल	यद्यपि उपायुक्त, पुलवामा को ₹20.82 लाख रुपये की राशि जमा करवाई गई परंतु भूमि को आबंटित नहीं किया गया।
6.	जंगली, कुपवाड़ा में खुली भूमि स्थित	4 कनाल	भूमि का लाभदायक ढंग से उपयोग न करने के कारणों की सूचना नहीं दी गई।
7.	क्षेत्रीय कार्यालय, जम्मू	31.01 कनाल	13 कनाल माप की भूमि को अन्य विभाग को सौंपा गया हालांकि कोई क्षतिपूर्ति/ मूल्य निगम को प्रदान नहीं की गयी। क्षतिपूर्ति का दावा/ वसूली से संबंधित की गई कार्रवाई प्रतीक्षित थी।
8.	केन्द्रीय कार्यशाला, जम्मू	21.17 कनाल	केन्द्रीय भण्डार, विक्रम चौक, जम्मू में 110 कनाल भूमि में से केवल 21 कनाल पर निगम का आधिपत्य था, क्योंकि सड़क को चौड़ा करने व कला केन्द्र का निर्माण करने के लिए भूमि को उपलब्ध कराया गया था। हालांकि, 600 कनाल भूमि उपलब्ध करायी जानी थी जिसके प्रति निगम को वास्तव में 56 कनाल भूमि ही उपलब्ध करायी गई। सरकार द्वारा शेष 544 कनाल भूमि के दावे हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई।
9.	डिपो कार्यालय, ऊधमपुर	29.01 कनाल	ऊधमपुर स्थित डिपो कार्यालय 1994 से सीआरपीएफ के अधीन आधिपत्य में है। किराये की वसूली और संपत्ति को खाली करवाने के लिए की गई कार्रवाई लेखापरीक्षा में प्रतीक्षित थी।

(स्रोत: निगम के अभिलेख)

इस प्रकार, सम्पत्तियों की स्वामित्व हकदारी (टाइटल) प्राप्त करने, सम्पत्तियों का मूल्य प्राप्त करने, अन्य प्राधिकरणों के आधिपत्य के अधीन सम्पत्तियों का पुनः दावा करने, हस्तांतरित भूमि की पर्याप्त क्षतिपूर्ति की गैर-वसूली, अधिकृत सम्पत्तियों

का इष्टतम स्तर पर उपयोग नहीं करना, पदों का गैर-नवीकरण इत्यादि में विफलता ने इंगित किया कि निगम अपनी परिसम्पतियों का कुशलतापूर्वक प्रबंधन नहीं कर रहा था।

प्रबंध निदेशक ने टिप्पणियों को स्वीकार करते हुए कहा (जनवरी 2020) कि स्वामित्व मामले और सम्पत्ति के बुद्धिमत्तापूर्ण उपयोग के निरीक्षण के लिए समिति का गठन किया जाएगा।

6.1.14 जनशक्ति प्रबंधन

प्रबंधन का प्रमुख उत्तरदायित्व यह सुनिश्चित करना होता है कि उचित कार्मिक को सही कार्य/ समनुदेशन सौंपना है। जनशक्ति को संस्वीकृत संख्या के अनुसार विनियमित करने की आवश्यकता है। वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान पदों की संस्वीकृत संख्या, कार्यरत कर्मी और रिक्त पदों को तालिका 6.1.16 में दर्शाया गया है।

तालिका 6.1.16: वर्ष-वार संस्वीकृत संख्या और कार्यरत कर्मी

(संख्या में)

पदों का नाम	संस्वीकृत संख्या	2014-15		2015-16		2016-17		2017-18		2018-19	
		एमआईपी	रिक्त	एमआईपी	रिक्त	एमआईपी	रिक्त	एमआईपी	रिक्त	एमआईपी	रिक्त
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
प्रबंध निदेशक	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
जेएमडी/ एफए और सीएओ	2	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0
महाप्रबंधक	5	2	3	1	4	2	3	3	2	3	2
डीजीएम	6	2	4	1	5	5	1	5	1	5	1
एडी योजना	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
डीएओ	2	2	0	2	0	2	0	1	1	1	1
टीएम	16	6	10	6	10	5	11	9	7	7	9
डब्ल्यूएम	8	8	0	8	0	5	3	5	3	5	3
चालक	1,245	512	733	499	746	538	707	515	730	498	747
परिचालक	700	402	298	395	305	362	338	311	389	300	400
अन्य	1,617	1,188	429	1,170	447	1,022	595	1,050	567	1,027	590
कुल	3,603	2,126	1,477	2,086	1,517	1,945	1,658	1,903	1,700	1,850	1,753
संस्वीकृत संख्या का प्रतिशत		59	41	58	42	54	46	53	47	51	49

(स्रोत: निगम द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना)

3,603 पदों की समग्र संस्वीकृत संख्या के प्रति, कार्यरत कर्मों वर्ष 2014-15 में 2,126 से घट कर वर्ष 2018-19 में 1,850 रह गये, जिसके द्वारा रिक्त पदों में लगातार 41 प्रतिशत से 49 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई।

परिचालनों की नियमपुस्तक के अनुसार, निगम द्वारा वाहन जनशक्ति का 1:3 का मानक अनुपात अपनाया गया। यह देखा गया कि वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान निगम का वाहन जनशक्ति अनुपात⁴⁹ 1:2.32 और 1:2.55 के बीच रहा जो कि 1:3 के मानक अनुपात से नीचे था। अधिकतम रिक्तियों की संख्या चालक तथा परिचालकों के संबंध में थी। कार्यशालाओं में वाहनों सहित रोके गए चालक तथा परिचालकों से संबंधित एक लेखापरीक्षा विश्लेषण का संचालन किया गया था। यह पाया गया कि जम्मू क्षेत्र की तीन⁵⁰ इकाइयों में चालकों के साथ वर्ष 2014-15 से 2018-19 में रोके गए वाहनों का समय 129 और 225 दिनों के बीच रहा, जबकि परिचालकों की रोक का समय 12 और 73 दिनों के बीच रहा। इसी तरह, कश्मीर क्षेत्र की दो⁵¹ इकाइयों में वर्ष 2014 से 2018 की अवधि के दौरान कार्यशालाओं में चालकों की रोक का समय 58 और 73 दिनों के बीच रहा, जबकि परिचालकों के संबंध में यह समय 12 और 42 दिनों के बीच रहा। वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान इन अप्रयुक्त चालक/ परिचालकों, जिन्हें कार्यशालाओं में वाहनों का समनुदेशन सौंपा गया, को भुगतान की गई राशि⁵² ₹44.95 करोड़⁵³ थी।

क्योंकि कार्यशालाओं में टेस्ट ड्राइवर्स उपलब्ध हैं, कार्यशालाओं में नियमित चालक/ परिचालकों को उनके वाहनों सहित रोकना अपेक्षित नहीं था, अन्यत्र उनकी सेवाओं के अनुपयोग के अलावा, इन अप्रयुक्त चालकों/ परिचालकों को वेतन के रूप में ₹44.95 करोड़ के भुगतान से बचा सकता था।

⁴⁹ वर्ष 2014-15: (1:2.32); 2015-16: (1:2.54); 2016-17: (1:2.47); 2017-18: (1:2.55); 2018-19: (1:2.32)

⁵⁰ एमटीएस जम्मू, एमपीएस जम्मू, टीएम, लोड जम्मू।

⁵¹ एमपीएस, श्रीनगर, टीएम, लोड श्रीनगर।

⁵² प्रत्येक वर्ष के दौरान चालक/ परिचालक के औसत वेतन के आधार पर गणना की गई।

⁵³ चालक: ₹26.45 करोड़; परिचालक: ₹18.50 करोड़।

6.1.15 आन्तरिक नियन्त्रण

आन्तरिक नियंत्रण क्रियाविधि से संबंधित निम्नलिखित बिन्दुओं को देखा गया:

- वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान बोर्ड की केवल 10 बैठकों का आयोजन किया गया था, यद्यपि जेकेएसआरटीसी अधिनियम के अनुसार 20 बोर्ड बैठकों का आयोजन किया जाना आवश्यक था।
- परिचालनों की नियमपुस्तक के अनुसार, इकाइयों के प्रमुखों के साथ मासिक बैठकों को महाप्रबंधक स्तर पर आयोजित किया जाना था। जम्मू डिवीजन में, महाप्रबंधक स्तर पर क्रमशः वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान आठ और 15 बैठकों का आयोजन किया गया था। महाप्रबंधक, श्रीनगर द्वारा संचालित बैठकों से संबंधित अभिलेख और सूचना लेखापरीक्षा को प्रस्तुत/ सूचित नहीं की गयी।
- प्रबंधन ने जीएम स्तर पर कोई भी प्रशासनिक निरीक्षण नहीं किया था। यह भी देखा गया कि आगारों में बसों के प्रस्थान/ आगमन हेतु समय सारणी बस टर्मिनलों में प्रदर्श पट्टों पर उपलब्ध नहीं थी।
- जीएम, जम्मू के सिवाय, जिन्होंने सूचित किया कि वर्ष 2018 से 2019 की अवधि के दौरान 19 सतर्कता जाँचें की गई थी, सतर्कता जाँचों के लिए जीएम स्तर पर कोई अभिलेख अनुरक्षित नहीं किये गये थे।
- एमपीएस, जम्मू में अप्रैल 2014 से नवंबर 2018 तक टिकटों की मार्ग में जाँच के लिए उड़नदस्ता क्रियाशील नहीं था।
- दिल्ली-जम्मू मार्ग के सिवाय, निगम द्वारा कोई भी ऑनलाइन बुकिंग सुविधा उपलब्ध नहीं करायी गयी थी।
- निगम द्वारा उपलब्ध करायी गई सेवाओं के संबंध में यात्रियों के संतुष्टि स्तर को अभिनिश्चित करने हेतु निगम द्वारा किसी भी सर्वेक्षण का संचालन नहीं किया गया।
- संवीक्षा से यह भी प्रकट हुआ कि उच्च प्राधिकारियों के अनुमोदन के बिना गैर-हकदार अधिकारियों⁵⁴ को तीन गैर-वाणिज्यिक वाहन उपलब्ध कराये गये थे। लेखापरीक्षा को उपलब्ध करवाई गई 15 लॉग बुक में से तीन लॉग बुक की नमूना-जाँच में यह पाया गया कि वर्ष 2014 से 2019 की अवधि के दौरान 50,023 लीटर पेट्रोल ऑयल लुब्रीकेन्ट्स (पीओएल) गैर-हकदार अधिकारियों द्वारा

⁵⁴ डीजीएम, प्रबंधक और अन्य अधीनस्थ कर्मचारी गण।

उपयोग किए गए वाहनों के लिए जारी किया गया था जिसने निगम की हानि को ₹25.01 लाख तक और अधिक बढ़ा दिया।

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 146 के साथ पठित धारा 140 के अधीन, ऑपरेटर द्वारा थर्ड पार्टी रिस्क के प्रति बीमा लेने की आवश्यकता है। सरकार ने निगम को थर्ड पार्टी बीमा से इस शर्त के अधीन छूट⁵⁵ दी थी कि इस उद्देश्य और मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (एमएसीटी) के वित्तीय सांविधिक दायित्व के लिए अलग से निधि को अनुरक्षित करेगा। हालांकि, निगम ने अलग से किसी निधि को अनुरक्षित नहीं किया, जिसका परिणाम सरकार के आदेश का उल्लंघन के रूप में हुआ और वर्ष 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान निगम ने क्षतिपूर्ति⁵⁶ के रूप में थर्ड पार्टी दावेदारों को ₹6.86 करोड़ का भुगतान किया।

प्रबंध निदेशक (जनवरी 2020) ने कहा कि निगम के लिए आंतरिक नियंत्रक क्रियाविधि में सुधार के लिए गंभीर प्रयास किए जायेंगे और लेखापरीक्षा को तदनुसार सूचित किया जायेगा।

6.1.16 निष्कर्ष

निगम ने, अपने पुनः प्रवर्तन के लिए कोई भी व्यवहार्य दीर्घकालिक और अल्पकालिक योजना नहीं बनायी। लक्ष्यों को निर्धारित करने के साथ-साथ दिन प्रतिदिन के परिचालनों के लिए अपनाए गए मापदण्डों को परिचालनात्मक इकाई प्रमुखों से परामर्श सहित नहीं बनाया गया और निर्धारित लक्ष्यों को पूरी तरह से प्राप्त नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, वाहनों के कम उपयोग, बसों का अलाभकारी/अव्यवहार्य मार्गों पर चलने, अनुसूचित यात्राओं को टालने, अन्तरराज्यीय मार्गों पर कम बेड़े को चलाने, वाहनों के अप्रयुक्त रहने इत्यादि के कारण परिचालन निष्पादन प्रभावित हुआ। निगम अपने सामाजिक दायित्वों की पूर्ति के लिए दूरस्थ क्षेत्रों में वाहनों को नहीं चला सका। कार्यशालाओं का प्रबंधन आधारभूत अवसंरचना, अतिरिक्त पूर्णों की समय पर आपूर्ति, टायरों, बैटरियों, दक्ष जनशक्ति के अभाव के कारण प्रभावित हुआ, जिसने वाहनों की विशाल रोक/ वाहनों के अप्रयुक्त रहने का मार्ग प्रशस्त किया और इसकी आमदनी को प्रभावित किया। बोर्ड बैठकों/ मासिक बैठकों का

⁵⁵ सरकारी आदेश संख्या: 21-टीआर 2005 दिनांक 23.03.2005 का अवलोकन करें।

⁵⁶ दण्डात्मक ब्याज सहित।

निर्धारित संख्या में आयोजन न करना, नियमित निरीक्षणों/ सतर्कता जाँचों का संचालन न करना इत्यादि से आंतरिक नियंत्रण की कमजोरी का प्रमाण मिलता है। इस लेखापरीक्षा हस्तक्षेप का समग्र वित्तीय निहितार्थ ₹737.57 करोड़ है।

6.1.17 अनुशंसाएं

प्रबंधन विचार कर सकता है:

- परिचालन नियमपुस्तक के अनुसार योजना मापदण्डों में सुधार और वास्तविक लक्ष्यों का पूरी तरह निर्माण करे। इसके अलावा, निगम को आत्मनिर्भर बनाने के लिए दीर्घकालिक योजना का निर्माण किये जाने की आवश्यकता है।
- वाहनों के उपलब्ध बेड़े का उपयोग और निष्पादन सुधारते हुए परिचालन घाटे को न्यूनतम करने की आवश्यकता है। निगम में उपलब्ध जनशक्ति के समग्र निष्पादन को सुधारने, स्टाफ/ वाहनों को अप्रयुक्त रहने से रोकने के लिए इसका इष्टतम उपयोग करने की आवश्यकता है। इसके अलावा, नवीन परिचालनों को आरंभ करने से पहले मार्गों की व्यवहार्यता और लाभप्रदता अभिनिश्चित करने के लिए उचित सर्वेक्षणों का संचालन किया जाना चाहिए।
- निगम बेहतर वित्तीय और परिचालनात्मक नियंत्रण के लिए बसों और ट्रकों के परिचालन हेतु स्वतंत्र लागत/ लाभ केंद्र के रूप में पृथक वर्टीकल्स के सृजन पर विचार कर सकता है।
- निगम की परिसंपत्तियों का उनकी हकदारिता प्राप्त करने के पश्चात् बुद्धिमत्ता पूर्वक उपयोग किया जाए और बहुत पुराने समय के वाहनों के बेड़े को नये वाहनों से बदलने के लिए उचित सर्वेक्षणों के संचालन के पश्चात् एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाया जाए ताकि लाभप्रदता को सुनिश्चित किया जा सके।
- कार्यशालाओं में वाहनों और जनशक्ति की अनावश्यक रोक के परिहार को सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त पुर्जों/ टायरों इत्यादि की अधिप्राप्ति समयबद्ध ढंग से की जाए।
- आंतरिक नियंत्रण कार्यविधि को सशक्त किए जाने की आवश्यकता है।

