



**THIRTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY**

**COMMITTEE  
ON  
PUBLIC UNDERTAKINGS  
(2014-2016)**

**FORTY SEVENTH REPORT**  
(Presented on 30th June, 2014)

SECRETARIAT OF THE KERALA LEGISLATURE  
THIRUVANANTHAPURAM  
2014

THIRTEENTH KERALA LEGISLATIVE ASSEMBLY

**COMMITTEE  
ON  
PUBLIC UNDERTAKINGS  
(2014-2016)**

**FORTY SEVENTH REPORT**

**On**

**Kerala State Road Transport Corporation based on the Report of the  
Comptroller and Auditor General of India for the year ended on  
31st March, 2008 and 2011 (Commercial)**

## CONTENTS

	<i>Page</i>
Composition of the Committee	.. v
Introduction	.. vii
Report	.. 1
Appendix I	
Summary of main Conclusions/Recommendations	.. 18
Appendix II	
Notes furnished by Government on the Audit Paragraphs	.. 22

## COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS (2014-2016)

### *Chairman:*

Shri K. N. A. Khader

### *Members:*

Shri Abdurahiman Randathani

Shri A. A. Azeez

Shri P. K. Gurudasan

DR. N. Jayaraj

Shri Elamaram Kareem

Shri T. N. Prathapan

Shri Palode Ravi

Shri S. Sarma

Shri P. Thilothaman

Shri P. C. Vishnunadh

### *Legislature Secretariat:*

Shri P. D. Sarangadharan, Secretary

Shri M. K. Surendralal, Joint Secretary

Smt. Manju Varghese, Deputy Secretary

Smt. Lima Francis, Under Secretary.

## INTRODUCTION

I, the Chairman, Committee on Public Undertakings 2014-2016 having been authorised by the Committee to present the Report on their behalf, present this Forty Seventh Report on Kerala State Road Transport Corporation based on the Reports of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2008 and 2011 (Commercial) relating to the Government of Kerala.

The Reports of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended on 31st March, 2008 and 2011, was laid on the Table of the House on 23-6-2009 and 23-3-2012 respectively. The consideration of the audit paragraphs included in this Report and the examination of the departmental witness in connection thereto was made by the Committee on Public Undertakings constituted for the years 2011-2014.

This Report was considered and approved by the Committee at the meeting held on 7th May, 2014.

The Committee place on record their appreciation of the assistance rendered to them by the Accountant General (Audit), Kerala in the examination of the Audit Paragraphs included in this Report.

The Committee wish to express their thanks to the officials of the Transport department of the Secretariat and Kerala State Road Transport Corporation for placing before them the materials and information they wanted in connection with the examination of the subject. They also wish to thank in particular the Secretaries to Government, Transport and Finance Departments and the officials of Kerala State Road Transport Corporation who appeared for evidence and assisted the Committee by placing their considered views before the Committee.

Thiruvananthapuram,  
30th June, 2014.

K. N. A. KHADER,  
*Chairman,*  
*Committee on Public Undertakings.*

## REPORT

### KERALA STATE ROAD TRANSPORT CORPORATION

#### AUDIT PARAGRAPH

#### **Avoidable financial commitment**

The Corporation invited tenders (June 2005) for the construction of an Office-cum-Shopping Complex at Kasargode at an estimated cost of ₹ 4.32 crore as the Probable Amount of Contract (PAC). As per the conditions of tender, copies of price bid should be submitted only in a sealed cover by Registered post/Speed post/courier service. Tenders submitted otherwise would be rejected. Of the seven tenders received, two tenderers (L1-Moideen Kutty Haji and L3-M. Sreekantan Nair) submitted the bids by hand and the Corporation accepted the tenders in violation of the above tender conditions. These two tenderers were qualified as L1 and L3. The Concord Constructions (CC), (the L2 Tenderer), who quoted ₹ 4.27 crore, would have been the lowest. The fourth lowest tenderer (T. K. Rajan) thereupon approached (December 2005) the High Court of Kerala citing the violation of tender conditions by the Corporation. In the meanwhile the eligible lowest tenderer (CC) withdrew the offer on expiry of the validity period (March 2006). The Court directed (June 2006) the Corporation to consider the tender submitted by Shri T. K. Rajan. Thereupon the Corporation awarded the work (January 2007) to Shri T. K. Rajan at ₹ 4.45 crore at an additional financial commitment of ₹ 18 lakh (₹ 4.45 crore—₹ 4.27 crore). The work was in progress (April 2008).

Audit noticed (August 2007) that instead of considering the offer of the two tenderers who violated the tender conditions, the Corporation could have awarded the work to CC (L2) at ₹ 4.27 crore and avoided the additional liability. Thus the decision of the Corporation to accept the tenders submitted in violation of tender conditions led to the award of work at higher amount leading to extra financial commitment of ₹ 18 lakh.

The Management stated (April 2008) that there was delay in getting additional tender forms printed and on finding it difficult to receive the tenders by post within the prescribed time, the tenderers were asked to submit the tenders by hand. The Management, however, should have made necessary arrangements in time to ensure compliance with the tender conditions.

The matter was reported to the Government (April 2008), their reply was awaited (August 2008).

[Audit Para No. 4.17 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2008 (Commercial).]

The notes on the audit paragraph received from Government is given in Appendix II.

1. The Committee sought explanation regarding the non-observance of the terms and conditions mentioned in the tender notice by Kerala State Road Transport Corporation relating to the construction of an office-cum-shopping complex at Kasargode which led to extra financial commitment of ₹ 18 lakh. The witness replied that Kasargode shopping complex was a maiden endeavour of the Corporation of its kind. He added that while inviting tenders only 25 tender forms had been made available in the office on the presumption that there would be only limited number of bidders. But contrary to the expectation more than 25 tenderers turned out to purchase the tender forms. The Reprographic Centre, which was entrusted to print and supply tender forms earlier expressed their inability to print and supply the additional tender forms within the stipulated time. This made the Chief Engineer to take the decision to receive two tenders directly in the office in violation to the tender condition that “Copies of price bid should be submitted only in a sealed cover by post/speed post etc...”

2. The Committee did not agree with the explanation put forth by the witness to vindicate the decision of the Corporation and remarked that the Corporation had taken decision to receive the bid by hand without foreseeing the consequences. Two tenders, which were submitted by hand were qualified as L1 and L3. The Committee opined that if the Corporation had not taken the injudicious decision, the Concord Constructions, which was qualified as L2 (₹ 4.27 crore) would have been the lowest tenderer. Shri T. K. Rajan, the fourth lowest tenderer (₹ 4.45 crore) filed a petition before the Hon’ble High Court seeking to nullify the decision of the Corporation which had violated the tender conditions. The Committee pointed out that the Corporation had failed to adduce any evidence before the Hon’ble Court to prove the legality of the procedure followed by the Corporation. As the decision of the Corporation was considered void the court directed the Corporation to consider the tender submitted by Shri T. K. Rajan. The Concord Constructions meanwhile had withdrawn their bid on expiry of the validity period. In the light of the judgment, the Corporation had awarded the work to Shri T. K. Rajan at the higher rate quoted by him leading to extra financial commitment of ₹ 18 lakh.

The Committee categorically denied the contention of the witness that some procedural lapses had occurred as it was the maiden venture of the Corporation. The Committee opined that the injudicious decision on the part of the Corporation had resulted in additional financial commitment and the Committee suspected some ulterior motives behind the decision. To a specific question of the Committee regarding the officer responsible for the issue, the witness replied that the Chief Engineer, who had taken the decision had already retired from service. The Committee pointed out that the irresponsibility and negligence on the part of the Corporation had resulted in an avoidable financial commitment and hence opined that the officials have to be more vigilant and careful before venturing into new areas of operation. The Committee opined that it was a serious fault on the part of the officer concerned for not making necessary arrangements in time to ensure compliance with the tender conditions. Therefore the Committee recommended to fix the responsibility and take necessary steps against the officer concerned.

### **Conclusions/Recommendations**

**3. The Committee finds no justification for the loss of ₹ 18 lakh sustained to the Corporation consequent on its imprudent decision to accept two bids by hand in violation of the provisions of tender notification. Moreover the Committee suspects some ulterior motive behind this injudicious decision. The Committee views this lapse seriously and therefore recommends that stringent action should be taken against the responsible officer.**

**4. The Committee remarks that it is the responsibility of the officer concerned to make necessary arrangements well in advance to ensure compliance with tender specifications. The Committee opines that it would be advisable to conduct a sample survey so as to get an approximate number of prospective bidders so that similar situations can be avoided in future. The Committee recommends that due care and vigilance should be exercised by concerned officials while processing tender and venturing into new areas of operation and that in no circumstances, the tender conditions should be violated.**



## AUDIT PARAGRAPH

**Avoidable extra expenditure**

The Corporation invited tenders (July 2006) for purchase of 25000 nylon tyres, 40000 tubes and 50000 flaps. Out of six offers received, the rates quoted by Michigan Rubber (India) Limited (MR) were the lowest at all inclusive rate of ₹ 6,975 per tyre, ₹ 695 per tube and ₹ 155 per flap. The Corporation, however, decided (September 2006) to re-tender on the ground that MR was a new firm having no previous experience with the Corporation and that the price of natural rubber was likely to comedown.

Thereupon the Corporation invited tenders (September 2006) for supply of 20000 nylon tyres, 30000 tubes and 40000 flaps under two part bid system. Out of six offers received, the technical bid of MR was rejected on the ground that they had not supplied a minimum of 500 tyres to the Corporation during the last five years and that their quality had not been assessed. The higher rates offered by Birla Tyres (₹ 6,930 per tyre, ₹ 650 per tube and ₹ 230 per flap exclusive of VAT) and JK Industries Limited (₹ 7,000 per tyre, ₹ 600 per tube and ₹ 200 per flap exclusive of VAT) were accepted. Orders were placed on Birla Tyres (November 2006) for 15000 tyres, 22500 tubes and 30000 flaps and JK Industries Limited (November 2006) for 9000 tyres, 13500 tubes and 18000 flaps and the supplies were completed by 31st March, 2008.

Audit noticed (April 2008) that the Corporation had purchased (January 2002) 4800 tyres and 7200 tubes from Betul Tyre and Tube Industries Limited which was subsequently renamed and registered (January 2005) as Michigan Rubber (India) Limited. MR had also submitted copies of fresh certificate of incorporation consequent on change of name, factory licence, certificate issued by Bureau of Indian Standards, test report issued by Central Institute of Road Transport along with their bid in August 2006 as well as the subsequent tender in September 2006 and also the details of supply made by them to the Corporation during the year 2002. The Corporation, however, ignored these records submitted by MR and rejected their offer on the untenable ground that MR had not supplied a minimum of 500 tyres during the previous five years. Further, laying down a condition of a minimum supply of 500 tyres to the Corporation amounted to restricting the number of suppliers and hence the competition which was not in the interest of better price discovery.

Thus the decision of the Corporation to ignore a valid lowest offer and procurement of material at higher rates resulted in avoidable extra expenditure of ₹ 2.13 crore.

The Government stated (June 2008) that even though the Corporation had purchased more than 500 tyres from Betul Tyre and Tube Industries Limited during the previous five years, the tender opening committee had not considered the certificate produced by the firm to this effect without specifying any reason. The fact remained that the Corporation had incurred huge extra expenditure due to the lapse on the part of the tender Committee.

[Audit Para No. 4.18 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2008 (Commercial).]

The notes on the Audit Paragraph received from Government is given in Appendix II.

5. The Committee enquired the reason for the rejection of the price bid submitted by Michigan Rubber (India) Limited which had resulted in an avoidable extra expenditure of ₹ 2.13 crore.

6. The witness clarified that Betul Tyre and Tube Industries which was subsequently renamed as Michigan Rubber (India) Limited had submitted their bid in its new name and their tender had been rejected by the Corporation on the ground that Michigan Rubber (India) Limited was a new firm having no previous experience with the Corporation. The witness further stated that, though the firm had quoted the lowest price, it would have been L4 while calculating the performance based on cost per km.

7. The Committee pointed out that Michigan Rubber (India) Limited had previous experience with the Corporation and to establish that they had produced the copies of fresh certificate of incorporation consequent on Change of Name, Factory Licence, Certificate issued by Bureau of Indian Standards and test report issued by Central Institute of Road Transport, but the Corporation had summarily rejected the bid ignoring all these records.

8. To a specific question of the Committee regarding the entry of new players in participating the tender, the witness replied that it would be based on the performance of 500 sample tyres as per trial order in the previous year.

9. To the question of the Committee regarding the method followed by the Corporation to ascertain the quality of tyre, the witness replied that it was determined only after analysing various aspects such as weight, dimension, performance etc. The Committee pointed out that assessment of performance could not be taken as a reliable method as it was based on mere assumption. Moreover it was evident that the performance of tyres of a Company in a particular year might not be repeated in the succeeding years.

10. The Committee enquired whether there was any specification in the tender regarding performance guarantee. The witness replied that, while the specification regarding performance guarantee had been incorporated in the tender notification in the year 2009, no other regular firms, but only one had turned up to submit tender, which compelled the Corporation to abandon the clause. The witness further stated that cost per km. (CPKM) which had been used as a unit to assess the performance, was not a scientific method.

11. The Committee opined that the cost per km. mechanism had proved as baseless since there showed wide disparity in the performance of a same company in different years. The field assessment could easily be changed so that it would be very easy to take a favourable assessment to protect the interest of a particular firm. The Committee wanted to have an explanation regarding the criterion in determining cost per km. The witness replied that purchase of each item had a separate purchase policy and in the purchase of tyre and tread rubber the Corporation followed the practice of cost per km. method rather than lowest price, as depending on the lowest price alone would certainly pave the way for great loss to the Corporation. The witness further informed that in order to record performance of each tyre, a tyre card had been maintained, which could be used as an authentic source to understand overall performance of the tyre. The same had been maintained manually and mistakes could be easily identified through cross check. The witness further stated that in almost all states cost per km. had been reckoned as standard unit to assess the performance of tyre.

12. Accountant General pointed out that the cost per km. of a tyre purchased in a particular year could be assessed only after three or four years, hence this method proved to be unscientific and irrational. The Committee recommended that a viable method in lieu of cost per km. should be evolved to determine the quality of tyres at the time of purchase.

13. Special Secretary, Finance submitted that the decision of the Corporation to ignore the tenders for want of performance analysis would ultimately restrict the number of suppliers and prevent fair competition. Moreover new firms would not get any chance to participate in the tender. He further suggested that in order to ascertain the quality of tyre, it should be subjected to temperature and pressure tests. The witness made it clear that the Corporation would consider the offers submitted by such companies after analysing the performance of 500 sample tyres in different physiographic and climatic conditions, which had been bought as per trial purchase order.

14. In replying to another question relating to the acceptance of certificate issued by ASRTU (Association of State Road Transport Undertaking), the witness informed that the technical aspect of tyres had been tested and certified by ASRTU and due to lack of adequate facility to ascertain the same, the Corporation had to consider the certificate to validate the technicality of tyres, before going ahead with the purchase of tyres. The Committee expressed its dissatisfaction over the ill-defined and unreasonable practice prevailing in the Corporation regarding the purchase of tyres and opined that a scientific and effective method need to be implemented for assessing quality of tyres and recommended to initiate a viable and scientific study in this regard. The witness assured that the Corporation would take up this matter with due gravity in the light of observations made by the Committee and hoped to conduct a scientific study using the funds available for the diversification and modernization of the Corporation. The Committee pointed out that a scientific pre-qualification test should be made mandatory in order to ensure the quality of tyres at the time of purchase.

15. To a specific question of the Committee relating to the fixation of liability, the witness replied that the Corporation had followed the usual method of working out cost per km. for the selection of the lowest bidder, since no other alternative scientific parameter was available, hence there was no purposeful lapse on the part of the officials of the Corporation.

16. Accountant General strongly disagreed with the reply of the witness and stated that the Corporation could have implemented a scientific method to assess the quality of tyres and the imprudent decision on the part of the Corporation to ignore the lowest tender had led to extra financial commitment, so the officials were liable for the loss incurred to the Corporation. The witness justified the Corporation's attempts as a positive signal and stated that with the implementation of the existing system, the Corporation could reduce the quantity of tyres used considerably.

17. The Committee strongly disapproved the injudicious and outdated method followed by the Corporation and observed that the aforesaid loss had proved the negligence and lack of proper planning on the part of the Corporation. The Committee pointed out that the raw materials used for the production of tyres such as rubber, tread, nylon belt, silica, textile fabric, specialised chemical components and its temperature holding capacity should be taken into consideration while assessing the quality of tyres and the Committee recommended that a reliable, scientific and transparent method should be implemented to overcome the shortcomings of the present system followed by the Corporation. The Committee opined that the Corporation should have prepared an action plan in this regard and to submit a detailed report to the Committee within a month.

### **Conclusions/Recommendations**

18. **The Committee notices that the avoidable extra expenditure of ₹ 2.13 crore incurred by the Corporation was due to the inappropriate decision of the tender committee to procure materials at higher rates after ignoring the valid lowest tender submitted by Michigan Rubber (India) Ltd., on the ground that the Company has no previous experience with the Corporation. The Committee expresses its strong displeasure over the decision of the tender Committee without considering the relevant certificates placed by the firm along with the bid to prove its previous experience with the Corporation. The Committee therefore recommends that an investigation should be conducted to bring to light the real intention which persuaded the tender committee to take such an imprudent decision. The Committee also recommends that legal action should be taken against the officers responsible for the huge extra expenditure incurred by the Corporation.**

19. **The Committee understands that the present system followed in the Corporation to ascertain the quality of tyres has proved to be unscientific and irrational. The Committee notices that cost per km. of a tyre purchased in a particular year could be assessed only after three or four years.**

20. **The Committee remarks that raw materials used for the production of tyres such as rubber, tread, nylon belt, silica, textile fabric, specialised chemical components, temperature holding capacity etc., should be taken into consideration while assessing the quality of tyres. The Committee further recommends that scientific pre-qualification test should be made mandatory.**

21. **The Committee recommends that the Corporation should evolve a reliable, scientific and transparent method to assess the quality of tyres purchased. The Committee desires to be furnished with an action plan and a detailed report on the measures taken by the Corporation in this regard without delay.**

## AUDIT PARAGRAPH

**Avoidable extra expenditure**

To meet the requirement of 1200 MT of Pre-cured Tread Rubber (PCTR) for the year 2005-06, the Corporation decided (July 2005) to procure 50 per cent of the material from Association of State Road Transport Undertakings (ASRTU), approved rate contract suppliers and balance 50 per cent from SSI units. Accordingly, orders were placed in August 2005 for 600 MT of PCTR with Hill Top Rubbers Pvt. Ltd. (HTR), New Delhi (an ASRTU rate contract supplier) at ₹ 88.49 per kg. For the balance 600 MT, tenders were invited in July 2005 and orders placed in October 2005 with four SSI units at ₹ 94.36 per kg.

The Corporation, however, did not insist for entering into an agreement with HTR on the ground that there was no need for execution of a separate agreement with ASRTU contractors. On the request of HTR the Corporation agreed to make (September 2005) 100 per cent payment immediately after inspection of materials. However, there was delay ranging between 2 to 35 days on the part of the Corporation in making payments for the material supplied by HTR between October 2005 and February 2006.

Since the Corporation could not adhere to the terms of payment, HTR supplied only 96.64 MT of PCTR up to March 2006 as against the ordered quantity of 600 MT. On the ground that the failure to supply PCTR hampered production, the Corporation cancelled (April 2006) the unexecuted portion of 503.36 MT of the material and procured 376.567 MT (May 2006 to March 2007) from three SSI units at rates varying between ₹ 99 per Kg. and ₹ 116.84 per Kg. When compared to the procurement rate of ₹ 88.49 per kg. of HTR, the Corporation incurred extra expenditure of ₹ 67.77 lakh on the purchase of 376.567 MT of PCTR from SSI units at higher rate. Thus, the failure of the Corporation to make prompt payment to a supplier as per contract and subsequent purchase of material at higher rate from alternate sources after cancellation of existing contract resulted in avoidable extra expenditure of ₹ 67.77 lakh.

The Management stated (July 2008) that due to financial crisis there was some delay in making payment in time. However, the Corporation had sufficient funds available from Kerala Transport Development Finance Corporation Limited for making payment for purchases in time.

[Audit Para No. 4.19 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2008 (Commercial).]

The notes on the Audit Paragraph received from Government is given in Appendix II.

22. The Committee pointed out that the failure of the Corporation to make prompt payment for the Tread Rubber Supplied by Hill Top Rubbers Pvt. Ltd. (HTR) as per agreement and subsequent purchase of the material at higher rate from alternate sources after the cancellation of the existing contract resulted in avoidable additional expenditure of ₹ 67.77 lakh. The Committee enquired whether the witness could produce any document to corroborate the contention of the Corporation that the agreement with Hill Top Rubbers Pvt. Ltd. had been cancelled due to poor performance of the firm. The witness answered in affirmative and the Committee wanted to be furnished with the copies of the correspondence with the firm. The witness replied that the Corporation had not entered into a direct agreement with the firm, since it had been an ASRTU (Association of State Road Transport Undertaking) rate contract supplier. The witness further stated that the Corporation had depended only on SSI Units for purchasing Tread Rubber till 2005.

23. The Committee sought clarification regarding the delay in making payment in time as per agreement though the Corporation had sufficient fund available from Kerala Transport Development Finance Corporation. The witness made it clear that the Corporation had agreed to make 100 per cent payment immediately after inspection of materials, but due to financial crisis there had been a reasonable delay ranging between 2 to 35 days on the part of the Corporation in making payments for the material supplied by HTR between October 2005 and February 2006. Moreover there was no precedent in the Corporation to avail loans for the purchase materials required for daily use. The witness further added that the loan availed from KTDFC was used to finance bus body building and to purchase chassis.

24. The Committee cited this as an example of the Corporation's failure in adhering to the terms of contract which had resulted in an extra payment of ₹ 67.77 lakh. The Committee further added that had the Corporation complied with the terms of payments with HTR, it could have avoided the extra expenditure of ₹ 67.11 lakh paid to SSI Units for procuring tread rubber. The Committee recommended that necessary steps should be taken to avoid the recurrence of such events in future.

25. The Committee opined that KSRTC should consider the prospects of entering into tyre manufacturing industry so that the Corporation could be self-reliant in its needs for tyre, tube etc.

### **Conclusions/Recommendations**

26. **The Committee finds that the failure of the Corporation to enter into a formal agreement with Hill Top Rubber Pvt. Ltd. incorporating provisions to safeguard its interest refrained it from initiating legal action against the firm when it failed to comply with the oral agreement. The Committee desires to be furnished with the copies of correspondence made with HTR. The Committee recommends that in its future dealings a formal agreement in the best interest of the Corporation should be executed and strict compliance of the agreement ensured so as to avoid such incidents in future.**

27. **The Committee opines that the Corporation should consider the prospects of entering into tyre manufacturing industry so that the Corporation should be self-reliant in its needs for tyre, tube etc.**

AUDIT PARAGRAPH

### **Procurement of tyres, tubes and flaps**

Scrutiny of procurement of tyres, tubes and flaps made by Kerala State Road Transport Corporation (Corporation) during the period 2006-11 was undertaken in audit. For the purpose of placement of orders, the price quoted by the bidder was

---

\* Cost per Kilo Meter.



adjusted for average past performance measured in terms of kilometers per tyre (CPKM\*). The details of purchase orders are tabulated in Annexure I.

## ANNEXURE I

<i>Sl. No.</i>	<i>PO No.</i>	<i>Name of Supplier</i>	<i>Ordered quantity</i>	<i>No. of tyres purchased</i>	<i>Performance considered for placement of orders</i>	<i>Actual performance obtained</i>	<i>Shortfall in performance</i>	<i>CPKM (Paise)</i>	<i>Extra Expenditure (₹)</i>
					<i>(Km. per Tyre)-1</i>				
	1	2		3	4	5	6 = (4-5)	7	8=(3x6x7)/100
1	SRA 1/25160/06	BIRLA	15000	10499	31740	27873	3867	27.68	11237978
2	SRA 1/25160/06	JK	9000	6776	29732	27397	2335	28.38	4490272
		JK		2224	29732	27397	2335	29.51	1532466
3	SRA 1/34887/07	JK	15000	13745	30905	24951	5954	31.3	25615209
4	SRA 1/1181/09	BIRLA	20000	19873	27724	25109	2615	32.55	16915550
									59791475

- As seen from the table above (serial no. 3) the order on JK Tyres was placed reckoning performance expressed in terms of Kilometers per tyre on 30905 whereas the actual mileage obtained was only 24951 kms. The monetary value of shortfall in performance worked out to ₹ 2.56 crore. Audit analysis revealed that there was lacuna in the agreement due to non-linking of payments to actual performance. The absence of such clause had adverse monetary implication of ₹ 5.98 crore to the Corporation in respect of the four orders mentioned above.
- In respect of purchase orders at serial nos. 3 and 4 above the Corporation had to incur extra expenditure of ₹ 69.21 lakh (Annexure 24) due to the failure of the parties to supply the material in the required quantity/as per the time schedule necessitating purchase from other sources. The defaulting companies were granted a favour through non-invoking of penalty clause for the extra expenditure incurred.

Government stated (August 2011) that:

- Cost per kilometer was adopted for selection of the lower bidder as no other statistical parameter could be relied upon. The Corporation had incorporated performance guarantee clause for purchase of tyres during 2009 but, since the minimum performance guarantee offered was below the past performance the same was discontinued.
- Efforts were underway for recovery of loss due to alternative purchase.

The Government reply was not acceptable in view of the fact that:

- When manufacturers were unwilling to offer performance guarantee equivalent to past average performance reckoned for working out CPKM, the award of works on CPKM basis was inappropriate.

- Payment of only ₹ 45.06 lakh was requested for from Birla Tyres and claim with JK Tyres was yet to be raised (November 2011).
- KSRTC had no effective method of recovery of damages from these firms.

[Audit para No. 4.16 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2011 (Commercial).]

The notes on the Audit Paragraph received from Government is given in Appendix II.

28. The Committee wanted to have explanation regarding the audit remarks relating to the monetary loss of ₹ 6.67 crore suffered by the Corporation during the period 2006-2011, due to the absence of a procurement policy, non linking of payments to actual performance and the failure of the manufactures to supply the materials in required quantity with in the stipulated time which necessitated the Corporation to purchase from alternate sources. The witness explained that while floating tenders in 2009, the Corporation had incorporated performance warranty clause and bidders had been asked to quote guaranteed mileage. No other reputed firm other than M/s Birla Tyres had submitted the tender. Moreover the minimum performance warranty of 18000 km. offered by Birla Tyres was far below their average past performance of 28000 km.

29. The Committee suspected that there had been an illicit nexus between the officials of the Corporation and some manufactures like M/s Birla Tyres and M/s JK Tyres and enquired whether any undue favour had been granted to these firms. The witness replied that there was no ambiguity in it since the Corporation has been purchasing tyres, tubes and flaps from reputed firms by floating open tenders after giving wide publicity through media. The witness further stated that the Corporation had negotiated with MRF and Apollo Tyres to persuade them to participate in the tender, however these reputed manufactures had kept aloof from the tender.

30. The Committee opined that adoption of defective formula and absence of a definite procurement policy had resulted in substantial financial loss to the Corporation. The Committee recommended that henceforth the officials of the Corporation should be vigilant and see that in all transactions, the interest of the Corporation should be given the top priority.

### **Conclusions/Recommendations**

31. **The Committee observes that absence of a clause to enable linking of payments to actual performance and non imposition of penalty on the suppliers for default in supply have led to loss of ₹ 6.67 crore to the Corporation in the procurement of tyres, tubes and flaps.**

32. **The Committee suspects an illicit nexus between the officials of the Corporation and some manufactures like M/s Birla Tyres and M/s JK Tyres in the procurement of tyres, tubes and flaps. The Committee opines that the Corporation suffered substantial financial loss due to fraudulent practices prevailing in the Corporation, absence of a definite procurement policy and unscientific parameter used to assess the performance of tyres. The Committee recommends that the officials of the Corporation should analyse the reasons for the inefficiency and should take appropriate remedial measures. The Committee further recommends that a scientific quality parameter should be evolved and enforced for ensuring quality of materials procured by the Corporation. The Committee also recommends that details regarding the action taken should be intimated without delay.**

#### **AUDIT PARAGRAPH**

#### **Construction of shopping complex**

The Corporation in possession of land admeasuring 2.21 acres at Kottarakara, on which a garage was functioning, decided (March 2005) to demolish the same and construct a shopping complex having an area of 2080 square meters.

Smooth progress of the work was dependent on handing over of clear site. The demolition and shifting of garage itself was dependent on construction of an alternative accommodation. The Corporation without waiting for alternative accommodation for garage invited the bids (February 2006) for construction of shopping complex. Due to high percentage rates quoted, the work was decided to be retendered and bids opened in April 2007.

The contractor who was awarded the work in July 2007 was to complete it by June 2008. The contractor could not commence the work and made no progress till March 2008 due to non-handing over of clear site by the Corporation. The dismantling of garage was hampered due to non-provision of funds for the

alternative accommodation. The contractor who was awarded the work based on 2004 Schedule of Rates sought enhanced rates to complete the work.

Audit analysis revealed (June 2011) that the agreement did not provide for price variation clause which would have ensured fair and transparent way of taking care of such contingencies.

The Corporation decided to cancel the tender and once again invited bids (April 2008). The same contractor emerged as the successful bidder with an increase of 25 per cent over the initial quoted value. The extra expenditure for the Corporation worked out to ₹ 55.64 lakh\*. Thus inadequate planning and lack of co-ordination of various items of work led to cancellation of the contract and subsequent re-tendering.

Not taking up advance action for construction of alternative accommodation had another adverse impact for the Corporation as the shopping complex originally scheduled for completion by June 2008 could be completed only by April 2010. This delay of two years had resulted in the Corporation losing rental income during the period 2008 to 2010.

We noticed delay of ten months in completion of the work by the contractor and as per provisions of the contract, liquidated damages of ₹ 31 lakh<sup>†</sup> were leviable. The Corporation however, recovered only a paltry sum of ₹ 5,000 as liquidated damages.

Government stated (September 2011) that the work of shopping complex was tendered in anticipation of receipt of funds for construction of new garage by the time tendering formalities get completed which did not turn out as expected. Further, the delay in completion of works was due to reasons beyond the control of contractor as well as the Corporation and no avoidable loss was incurred by the Corporation. The fact remains that the work had to be tendered and executed at higher cost. The delay in completion of construction had its effect in the form of loss of rental income which the Corporation could have earned on the space let out after completion. The funds required for shifting of garage were ₹ 28.31 lakh

while extra expenditure incurred on construction of shopping complex was of the order of ₹ 55.64 lakh.

[Audit Para No. 4.17 contained in the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended 31st March, 2011 (Commercial).]

The notes on the Audit paragraph received from Government is given in Appendix II.

33. The Committee wanted to know the details for the inordinate delay occurred in completing the construction of shopping complex at Kottarakara. The witness informed that the commencement of construction of shopping complex was lagged due to the failure of the Corporation to handover the site in which a garage was functioning. The work of shopping complex was tendered in anticipation of receipt of infrastructure fund for the construction of a new garage by the Corporation. As fund did not turn up as expected, the construction of shopping complex was held up till fund for the construction of a new garage was allocated from the MLA Fund. Delay occurred due to these reasons was beyond the control of the Corporation. The Committee accepted the explanation of the witness.

### **Conclusion/Recommendation**

#### **34. No Comments.**

Thiruvananthapuram,  
30th June, 2014.

K. N. A. KHADER,  
*Chairman,*  
*Committee on Public Undertakings.*

## APPENDIX I

1048/2014  
SUMMARY OF MAIN CONCLUSIONS/RECOMMENDATIONS

<i>Sl. No.</i>	<i>Para No.</i>	<i>Department concerned</i>	<i>Conclusions/Recommendations</i>
(1)	(2)	(3)	(4)
1	3	Kerala State Road Transport Corporation	The Committee finds no justification for the loss of ₹ 18 lakh sustained to the Corporation consequent on its imprudent decision to accept two bids by hand in violation of the provisions of tender notification. Moreover the Committee suspects some ulterior motive behind this injudicious decision. The Committee views this lapse seriously and therefore recommends that stringent action should be taken against the responsible officer.
2	4	„	The Committee remarks that it is the responsibility of the officer concerned to make necessary arrangements well in advance to ensure compliance with tender specifications. The Committee opines that it would be advisable to conduct a sample survey so as to get an approximate number of prospective



bidders so that similar situations can be avoided in future. The Committee recommends that due care and vigilance should be exercised by concerned officials while processing tender and venturing into new areas of operation and that in no circumstances, the tender conditions should be violated.

(1)	(2)	(3)	(4)
3	18	Kerala State Road Transport Corporation	The Committee notices that an avoidable extra expenditure of ₹ 2.13 crore incurred to the Corporation was due to the inappropriate decision of the tender committee to procure materials at higher rates after ignoring the valid lowest tender submitted by Michigan Rubber (India) Ltd. on the ground that the Company has no previous experience with the Corporation. The Committee expresses its strong displeasure over the decision of the tender Committee without considering the relevant certificates placed by the firm along with the bid to prove its previous experience with the Corporation. The Committee therefore recommends that an investigation should be conducted to bring to light the real intention which persuaded the tender committee to take such an imprudent decision. The Committee also recommends that legal action should be taken against the officers responsible for the huge extra expenditure incurred by the Corporation.
4	19	„	The Committee understands that the present system followed in the Corporation to ascertain the quality of tyres has proved to be unscientific and irrational. The Committee notices that cost per km. of a tyre purchased in a particular year could be assessed only after three or four years.

5	20	„	The Committee remarks that raw materials used for the production of tyres such as rubber, tread, nylon belt, silica, textile fabric, specialised chemical components, temperature holding capacity, etc. should be taken into consideration while assessing the quality of tyres. The Committee further recommends that scientific pre-qualification test should be made mandatory.
(1)	(2)	(3)	(4)
6	21	Kerala State Road Transport Corporation	The Committee recommends that the Corporation should evolve a reliable, scientific and transparent method to assess the quality of tyres purchased. The Committee desires to be furnished with an action plan and a detailed report on the measures taken by the Corporation in this regard without delay.
7	26	„	The Committee finds that the failure of the Corporation to enter into a formal agreement with Hill Top Rubber Pvt. Ltd. incorporating provisions to safeguard its interest refrained it from initiating legal action against the firm when it failed to comply with the oral agreement. The Committee desires to be furnished with the copies of correspondence made with HTR. The Committee recommends that in its future dealings a formal agreement in the best interest of the Corporation should be executed and strict compliance of the agreement ensured so as to avoid such incidents in future.
8	27	„	The Committee opines that the Corporation should consider the prospects of entering into tyre manufacturing industry so that the Corporation should be self reliant in its needs

for tyre, tube, etc.

9      31      ,,      The Committee observes that absence of a clause to sue the suppliers for non linking of payments to actual performance and non imposition of penalty clause on the supplies for default supply has led to loss of ₹ 6.67 crore to the Corporation in the procurement of tyres, tubes and flaps.

(1)	(2)	(3)	(4)
10	32	Kerala State Road Transport Corporation	The Committee suspects an illicit nexus between the officials of the Corporation and some manufactures like M/s Birla Tyres and M/s JK Tyres in the procurement of tyres, tubes and flaps. The Committee opines that the Corporation suffered substantial financial loss due to fraudulent practices prevailing in the Corporation, absence of a definite procurement policy and unscientific parameter used to assess the performance of tyres. The Committee recommends that the officials of the Corporation should analyse the reasons for the inefficiency and should take appropriate remedial measures. The Committee further recommends that a scientific quality parameter should be evolved and enforced for ensuring quality of materials procured by the Corporation. The Committee also recommends that details regarding the action taken should be intimated without delay.

APPENDIX II

NOTES FURNISHED BY GOVERNMENT ON THE AUDIT PARAGRAPHS

<i>Para No.</i>	<i>Action Taken</i>
(1)	(2)
<p>4.17 (2007-08)</p>	<p>കാസർഗോഡ് കോർപ്പറേഷൻ വക സ്ഥലത്ത് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് പണിയാൻ കോർപ്പറേഷൻ ബോർഡ് തീരുമാനിച്ചു. 11-7-2005-ന് മുമ്പ് ലഭിക്കുന്ന രീതിയിൽ ടെൻ്റർ അപേക്ഷകൾ ക്ഷണിക്കുകയുണ്ടായി. സാധാരണ പോലെ 25 ദർഘാസ് പ്രമാണങ്ങൾ തയ്യാറാക്കിയെങ്കിലും അപ്രതീക്ഷിതമായി കൂടുതൽ അപേക്ഷകൾ ഉണ്ടായതിനാൽ ടെണ്ടർ അപേക്ഷ ഫാറം തികയാതെ വരികയും റിപ്രോഗ്രാഫിക് സെന്റർ മുഖാന്തിരം അധിക ദർഘാസ് പ്രമാണങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്തു. ആവശ്യപ്പെട്ട എല്ലാവർക്കും ടെണ്ടർ അപേക്ഷ നൽകുകയും അപേക്ഷ ലഭിക്കേണ്ട അവസാന തീയതി 21-7-2005 ലേക്ക് മാറ്റുകയും ചെയ്തു.</p> <p>സീൽ ചെയ്ത ടെണ്ടർ അപേക്ഷകൾ കോർപ്പറേഷൻ വക ടെണ്ടർ ബോക്സിൽ നിക്ഷേപിക്കുകയോ, രജിസ്റ്റേർഡ്/സ്പീഡ് പോസ്റ്റ്/കൊറിയർ സർവ്വീസ് എന്നിവ മുഖേന സമർപ്പിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്. ദർഘാസുകൾ സ്വീകരിച്ച രീതിയിൽ അപാകതയൊന്നും സംഭവിച്ചിട്ടില്ല. പതിനഞ്ച് ടെണ്ടറുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. 22-7-2005-ന് എല്ലാ കോൺട്രാക്ടർമാരുടേയും സാന്നിധ്യത്തിൽ ടെണ്ടറിലെ യോഗ്യതാ നിർണ്ണയ കവറുകൾ തുറക്കുകയുണ്ടായി. യോഗ്യതാനിർണ്ണയ പ്രമാണങ്ങൾ വിലയിരുത്തിയതിൽ ആറുപേർക്കു മാത്രമേ യോഗ്യതയുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. അവരുടെ പേരുകൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) അപ്പക്സ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ, കോഴിക്കോട്</li> <li>(2) വിജയ കൺസ്ട്രക്ഷൻ, തൃശൂർ</li> <li>(3) എ. കെ. രാമകൃഷ്ണൻ, കോഴിക്കോട്</li> <li>(4) റ്റി. കെ. രാജൻ, മാംഗളൂർ</li> <li>(5) എം. ശ്രീകണ്ഠൻ നായർ, കാസർഗോഡ്</li> <li>(6) മെസ്സേജ് കോൺകോർഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻസ്</li> </ol> <p>യോഗ്യതാനിർണ്ണയ കവറുകൾ തുറക്കുന്ന സമയം കോൺട്രാക്ടർമാരിൽ നിന്നും ഒരു പരാതിയും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. 30-11-2005-ന് 11 മണിക്ക് 6 കോൺട്രാക്ടർമാരുടെയും സാന്നിധ്യത്തിൽ തുക നിർണ്ണയ കവറുകൾ പൊട്ടിക്കുകയുണ്ടായി. കവറിൽ താഴെപ്പറയുംവിധം എഴുതിയിരുന്നു:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) എ. കെ. രാമകൃഷ്ണൻ—38.00% പി.എ.സി.ക്ക് മുകളിൽ</li> <li>(2) അപ്പക്സ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ—19.20%</li> </ol>

(1)

(2)

- (3) വിജയ കൺസ്യക്ഷൻ—16.01%
- (4) റ്റി. കെ. രാജൻ—03.00%
- (5) എം. ശ്രീകണ്ഠൻ നായർ—00.09% പി.എ.സി.ക്ക് താഴെ
- (6) മെസ്സേജ് കോൺകോർഡ് കൺസ്യക്ഷൻസ് 10.02%.

6-ാമത് പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കോൺകോർഡ് കൺസ്യക്ഷനാണ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ തുകയ്ക്ക് ടെൻ്റർ നൽകിയിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ നാലാമതായി പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കോൺട്രാക്ടർ ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ ടെൻ്റർ ക്ഷണിച്ചതിൽ അപാകതയുണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാട്ടി ബഹു. ഹൈക്കോടതിയിൽ നിന്നും സ്റ്റേ സമ്പാദിച്ച ഡബ്ല്യു.പി. (സി.) 33768/05 കോടതി കേസ് തുടരവേ എല്ലാ കോൺട്രാക്ടർമാരും ഇ.എം.ഡി. തിരിച്ചു വാങ്ങിയ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ ജോലി തനിക്ക് ലഭിക്കുന്നതിന് അനുകൂലമായി ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ സമ്പാദിച്ച കോടതി ഉത്തരവ് പാലിക്കാൻ കോർപ്പറേഷൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ടെൻ്ററുകാരനായ മെസ്സേജ് കോൺകോർഡ് കൺസ്യക്ഷൻസിന് ലഭിക്കേണ്ട ഈ കരാർ ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ അനുകൂലമായി നൽകാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചത്.

കോൺട്രാക്ടർ ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സിന്റെ പണി സ്വന്തമാക്കാൻ നൽകിയ കേസിനെ തുടർന്ന് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സിന്റെ പണി തുടങ്ങാനും പൂർത്തിയാക്കാനും കാലതാമസം ഉണ്ടായി എന്നതാണ് കോർപ്പറേഷന് ഉണ്ടായ നഷ്ടം. ബിൽഡിംഗ് മെറ്റീരിയൽസിനും, പണിതൂലിയും ദിനംപ്രതി വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ പണി തുടങ്ങിയ സമയത്ത് പലിശ രഹിത ഡെപ്പോസിറ്റുകൾ സ്റ്റാളുകൾ ആവശ്യമുള്ളവരിൽനിന്നും സ്വീകരിച്ചാണ് പണി പൂർത്തീകരിക്കുവാൻ വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. മെസ്സേജ്, കോൺകോർഡ് കൺസ്യക്ഷൻസ്, നിരതദ്രവ്യം പിൻവലിച്ച്, രംഗത്തുനിന്ന് പിൻവാങ്ങിയതുകൊണ്ട് ബഹു. കോടതിവിധി വന്നപ്പോൾ അവരുടെ ദർഘാസ് പരിഗണിക്കുവാൻ കഴിയാതെ പോയി. ആകയാൽ ബഹു. കോടതിവിധി മാനിച്ച് ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ അനുകൂലമായി പണികൾ നൽകുവാൻ കോർപ്പറേഷൻ ബാധ്യസ്ഥമാവുകയായിരുന്നു. ദർഘാസുകൾ നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ ദർഘാസ് പെട്ടികളിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതുമൂലം ദർഘാസ് വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്ന് സമർപ്പിക്കുന്നു. മറ്റു കരാറുകാർ പിൻവാങ്ങുകയും, ബഹു. കോടതി ഉത്തരവ് പാലിച്ച് പണി ശ്രീ. റ്റി. കെ. രാജൻ നൽകിയ സാഹചര്യത്തിൽ 18 ലക്ഷം രൂപയുടെ അധികബാധ്യത ഉണ്ടായതായി കണക്കാക്കാവുന്നതല്ല എന്ന വിവരം ബോധിപ്പിക്കുന്നു.

4.18  
(2007-08)

ഖണ്ഡിക 4.18 പ്രകാരം 2006 സെപ്റ്റംബർ 19-ാം തീയതിയിലെ ടയറുകൾ, ട്യൂബുകൾ, ഫ്ലാപ്പുകൾ എന്നിവയ്ക്കുവേണ്ടി കോർപ്പറേഷൻ ലയവ്യവസ്ഥ പ്രകാരം നടത്തിയ ദർഘാസിനെക്കുറിച്ച് ഓഡിറ്റിൽ കണ്ടെത്തിയ നിഗമനങ്ങൾ വസ്തുതകൾക്ക് നിരക്കാത്തതാണ്. പ്രസ്തുത

(1)

(2)

ദർഘാസിൽ പങ്കെടുത്ത മിച്ചഗുണ ടയർ ഇന്ത്യ ലിമിറ്റഡ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ ദർഘാസ് അകാരണമായി നിരസിച്ചുവെന്നും അതുവഴി കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിൽനിന്ന് കോർപ്പറേഷൻ വ്യതിചലിക്കുകയും തർജ്ജലം ഉയർന്ന നിരക്കിൽ ടയർ വാങ്ങേണ്ടിവന്നുവെന്നും അതുവഴി 2.13 കോടി രൂപയുടെ ഒഴിവാക്കുവാനാവുമായിരുന്ന അധിക ചെലവിന് ഇടയാക്കിയെന്നുമാണ് ആരോപണം. മിച്ചഗുണ റബ്ബർ ഇന്ത്യാ ലിമിറ്റഡിന്റെ ദർഘാസ് നിരസിച്ചതുമൂലം ടി സ്ഥാപനം വാശാനം ചെയ്തു ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിന് കോർപ്പറേഷന് കഴിയാതെ വന്നു എന്ന പ്രസ്താവനയാണ് വസ്തുതകൾക്ക് നിരക്കാത്തത്. പ്രസ്തുത ദർഘാസ് പ്രകാരം കോർപ്പറേഷൻ ടയർ വാങ്ങിയത് അനുകൂലമായ വിലയ്ക്കു തന്നെയാണ്. അനുകൂലമായ വിലയെന്നാൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വിലയെന്ന് അർത്ഥമില്ല. അനുകൂലമായ വിലയ്ക്ക് അതിനെത്തന്നെ പ്രവർത്തന ക്ഷമത ലഭിക്കുന്ന സാധനസാമഗ്രികൾ തന്നെയാണ് ഈ ദർഘാസിലും കോർപ്പറേഷൻ വാങ്ങിയത്. ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വിലയെ മാത്രം പരിഗണിച്ച് സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിന് വേണ്ടിയല്ല എല്ലാ ദർഘാസുകളും ക്ഷണിക്കപ്പെടുന്നത്. വിലയും അതു നൽകുന്ന ഗുണഫലവും പരിഗണിച്ച് ആയതിൽ ഏറ്റവും അനുകൂലമായ വിലയ്ക്കൊത്ത ഗുണഫലം നൽകുന്ന സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ കരണീയമായിട്ടുള്ളത്. കോർപ്പറേഷൻ ടയർ വാങ്ങിക്കുന്നത് വിലയുടെ മാത്രം അടിസ്ഥാനത്തിലല്ല മറിച്ച് "പ്രതികിലോ മീറ്ററിനുള്ള ചെലവിന്റെ" അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കാരണം വിവിധങ്ങളായ വിലകളും വിവിധങ്ങളായ പ്രവർത്തനക്ഷമതയുമുള്ള സാധന സാമഗ്രികളെ താരതമ്യം ചെയ്യുന്നതിന് വിലയെ മാത്രം ആശ്രയിച്ച് സാധിക്കുന്നതല്ല. ഇത്തരം അവസരങ്ങളിൽ വിവിധങ്ങളായ സാധനങ്ങളുടെ വിലകളെയും അവയുടെ പ്രവർത്തനക്ഷമതയെയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പൊതുമാനദണ്ഡം ആവശ്യമായിവരുന്നു.

ഇങ്ങനെ ഒരു സൂചിക ലഭ്യമാകണമെങ്കിൽ വാശാനം ചെയ്ത സാധനത്തിന്റെ വിലയും അതിന്റെ ഗുണഫലത്തിന്റെ അളവും ആവശ്യമാണ്. ടയറിന്റെ കാര്യത്തിൽ അതിന്റെ വിലയും പ്രസ്തുത വിപണന നാമത്തിലുള്ള ടയർ തുടർച്ചയായി കഴിഞ്ഞുപോയ 5 വർഷങ്ങളിൽ പ്രധാനം ചെയ്ത പ്രവർത്തനക്ഷമത അതു ഓടിയ ശരാശരി ദൂരം കിലോമീറ്റർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കണക്കാക്കുകയും ഇവയെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ച് "ഒരു കിലോമീറ്റർ വാഹനം ഓടുമ്പോൾ പ്രസ്തുത ടയറിന്റെ വകയിൽ എത്ര രൂപയുടെ ചെലവ്" (പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവ്) എന്ന ഒരു പൊതു സൂചിക കണക്കാക്കുന്നു. പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവ് എന്ന ഈ മാനദണ്ഡത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമേ വിലയേറിയ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അല്ലാത്തപക്ഷം കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്കു നിലവാരമില്ലാത്ത സാധനങ്ങൾ വാങ്ങി നാം വഞ്ചിക്കപ്പെടും. ആയതിനാൽ എല്ലാ കാലഘട്ടത്തിലും "പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവിന്റെ" അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമേ കോർപ്പറേഷൻ ടയറുകൾ വാങ്ങിയിട്ടുള്ളൂ. ഇതേ മാർഗ്ഗം തന്നെയാണ് 2006-ലും അനുവർത്തിച്ചിട്ടുള്ളത്.

(1)

(2)

വില മാത്രം കണക്കാക്കിയാൽ പ്രസ്തുത ദർഘാസ് ടി സ്ഥാപനം ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വിലയാണ് വാഗ്ദാനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. 2003-ൽ ബീറ്റൽ ടയർ ആന്റ് ട്യൂബ് ഇൻഡസ്ട്രീസ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിൽ നിന്നും വാങ്ങിയ ടയറുകളുടെ പ്രവർത്തനക്ഷമതയും മിച്ചഗൺ റബ്ബർ ഇന്ത്യാ ലിമിറ്റഡ് 2006-ൽ വാഗ്ദാനം ചെയ്ത നിരക്കിനെയും ബന്ധിപ്പിച്ച് "പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവ്" കണക്കാക്കുമ്പോൾ ടി സ്ഥാപനത്തിന് നാലാം സ്ഥാനം മാത്രമാണുള്ളത്. ആയതിനാൽ ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ ദർഘാസ് പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിരുന്നവെങ്കിൽപോലും ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ നിന്ന് വാങ്ങൽ സംഭവ്യമല്ലായിരുന്നു. ആയതിനാൽ ടി സ്ഥാപനത്തിന്റെ ദർഘാസ് പരിഗണിക്കാത്തതുമൂലം 2.13 കോടി രൂപയുടെ ഒഴിവാക്കാനാവുമായിരുന്ന നഷ്ടം ഉണ്ടായി എന്നുള്ള കണ്ടെത്തൽ തികച്ചും നിലനിൽക്കാത്തതാണ്. 2006-ലെ ദർഘാസിൽ പങ്കെടുത്ത വിവിധ വിപണന നാമത്തിലുള്ള ടയറുകളുടെ അവയുടെ കഴിഞ്ഞ 5 വർഷങ്ങളിലെ പ്രവർത്തനക്ഷമത ഇവയെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന "പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവ്" എന്നിവയുടെ വിവരം താഴെ ചേർക്കുന്നു (Annexure II):

മേൽകൊടുത്തിട്ടുള്ള പട്ടികയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിവരങ്ങളിൽനിന്നും ഓഡിറ്റിലെ കണ്ടെത്തൽ പൂർണ്ണമായും വസ്തുതാവിരുദ്ധമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാവുന്നതാണ്. ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ ദർഘാസ് തുറന്ന് അവർ വാഗ്ദാനം ചെയ്ത നിരക്ക് കൂടി പരിഗണിച്ചാലും ടി സ്ഥാപനത്തിന്റെ ടയർ വാങ്ങുന്നതിന് സാധിക്കുന്നതായിരുന്നില്ല. കാരണം പ്രതികിലോമീറ്ററിനുള്ള ചെലവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ സ്ഥാപനത്തിന് നാലാം സ്ഥാനം മാത്രമാണുള്ളത്. വസ്തുതകൾ ഇതായിരിക്കെ ടി സ്ഥാപനത്തിൽനിന്നും സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കാത്തതുമൂലം കോർപ്പറേഷന് 2.13 കോടിയുടെ നഷ്ടം ഉണ്ടായിരുന്ന വാദം തെറ്റാണ്.

എന്നാൽ മിച്ചഗൺ എന്ന് പുനർനാമകരണം ചെയ്യപ്പെട്ട ബീറ്റൽ ടയേഴ്സ് ആന്റ് ട്യൂബ്സ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ ദർഘാസ് പരിഗണിക്കാതിരുന്നത് വീഴ്ച തന്നെയാണ്. യോഗ്യത നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുള്ള ദർഘാസ് തുറക്കുന്ന സമയവും സാമ്പത്തിക ദർഘാസ് തുറക്കുന്നതിനുള്ള സമയവും തമ്മിൽ കുറഞ്ഞ വ്യത്യാസം മാത്രമാണുണ്ടായിരുന്നത്. സമയക്കുറവുമൂലം യോഗ്യത നിർണ്ണയത്തിൽ തിരക്കിട്ടെടുത്ത തീരുമാനമാണ് ഇപ്രകാരം സംഭവിക്കാൻ കാരണമായതെന്ന് അനുമതിക്കുന്നു. ആയതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ അതിനുശേഷം ദ്വയ വിഭാഗ ദർഘാസുകളുടെ കാര്യത്തിൽ രണ്ട് ദർഘാസുകളും തുറക്കുന്ന സമയങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള അകലം കൂടുതലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ യോഗ്യത നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുള്ള ദർഘാസ് തുറക്കുമ്പോഴും തുറന്നതിനുശേഷവും ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ പുനർപരിശോധനയും നടത്തുന്നുണ്ട്. ദർഘാസ് സമിതിയുടെ പരിധിയിൽ നിന്നുകൊണ്ട് തീരുമാനം എടുക്കാൻ കഴിയാത്തതും എന്നാൽ പരാതിക്ക് ഇടനൽകാൻ സാധ്യതയുള്ളതുമായ സാഹചര്യങ്ങൾ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർ തന്നെ വിലയിരുത്തുന്നതിന്

(1)

(2)

ആവശ്യമായ ഏർപ്പാടുകൾ ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ആയതിനാൽ ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ വസ്തുതകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച ഓഡിറ്റിലെ പരാമർശം ഒഴിവാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

4.19  
(2007-08)

മേൽ ഖണ്ഡിക പ്രകാരം 2006-ൽ ടയർ റീഡ്രിംഗിനാവശ്യമായ പ്രീക്യൂവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബർ വാങ്ങിയതിൽ കോർപ്പറേഷൻ 66.77 ലക്ഷം രൂപയുടെ ഒഴിവാക്കാനാവുമായിരുന്ന അധിക ചെലവുണ്ടായെന്ന പരാമർശം വസ്തുതാപരമായി ശരിയല്ല. 2006-ൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വാർഷിക ആവശ്യത്തിനുള്ള 1200 മെട്രിക് ടൺ റബ്ബറിൽ 600 മെട്രിക് ടൺ റബ്ബർ എ.എസ്.ആർ.ടി.യുമായി നിരക്ക് കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടിരുന്ന ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബേഴ്സ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിൽനിന്നും വാങ്ങുന്നതിനായി ഓർഡർ നൽകിയിരുന്ന. കോർപ്പറേഷന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായിട്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇത്തരത്തിൽ കേരളത്തിനു വെളിയിൽ, നിരവധി സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അപ്പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥാപനത്തിൽനിന്നും പ്രീക്യൂവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബർ വാങ്ങുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചത്. കോർപ്പറേഷൻ അതുവരെ കേരളത്തിനകത്തുള്ള ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളിൽ നിന്നുമാത്രമാണ് ട്രേഡ് റബ്ബർ വാങ്ങിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ ഇതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബറിന്റെ പക്കൽനിന്നും പ്രീക്യൂവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബർ വാങ്ങുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചത്. ഇതിന് പ്രേരകമായത് പലകാരണങ്ങളാണ്. ഒന്നാമതായി ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളിൽനിന്നും വാങ്ങി ഉപയോഗിച്ച സാധനങ്ങൾക്ക് പ്രതീക്ഷിച്ച പ്രവർത്തനക്ഷമത ലഭിച്ചില്ല. രണ്ടാമതായി വാശാനം ചെയ്ത പ്രവർത്തനക്ഷമത ലഭ്യമാകാതെ വന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളുമായി നിരവധി തർക്കങ്ങളും കോടതി വ്യവഹാരങ്ങളും ഉത്ഭവിച്ചു. കൂടാതെ എ.എസ്.ആർ.ടി.യു. നിരക്ക് ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളുടെ നിരക്കിനേക്കാൾ കുറവായിരുന്നു. ഇക്കാരണങ്ങളാലാണ് ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബറിൽനിന്നും പ്രീക്യൂവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബർ വാങ്ങുന്നതിന് ഓഡർ നൽകിയത്.

എന്നാൽ ടി സ്ഥാപനത്തിന്റെ വിതരണം ഒന്നും തന്നെ യോഗ്യമായിരുന്നില്ല. കോർപ്പറേഷന്റെ ആവശ്യത്തിന് സാധനങ്ങൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിൽ ഈ സ്ഥാപനം പൂർണ്ണമായി പരാജയപ്പെടുകയാണുണ്ടായത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ടി സ്ഥാപനത്തിൽനിന്നും വാങ്ങാനായി തീരുമാനിച്ച പ്രീക്യൂവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബറിൽ അവർ നൽകിയ 96.64 മെട്രിക് ടൺ കഴിച്ച് ബാക്കിയുണ്ടായിരുന്ന 503.36 മെട്രിക് ടൺ റബ്ബർ തത്സമയത്തെ വിതരണക്കാരായ ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളിൽ നിന്നും വാങ്ങുന്നതിനായി തീരുമാനിച്ചു. ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളുടെ നിരക്ക് ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബേഴ്സിന്റേതിനേക്കാൾ കൂടുതലായതിനാൽ ഇത്തരത്തിൽ ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റിൽനിന്നും സാധനങ്ങൾ



(1)

(2)

വാങ്ങിയപ്പോൾ അധിക തുക ചെലവാക്കേണ്ടിവന്നത് സ്വാഭാവികമാത്രമാണ്. എന്നാൽ ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിൽ പറയുന്നതുപോലെ ഇത് ഒഴിവാക്കാനാവുമായിരുന്ന ചെലവോ, കോർപ്പറേഷന്റെ വീഴ്ചമോ ഉണ്ടായതല്ല. പ്രിക്യുവേർഡ് റബ്ബർ കോർപ്പറേഷൻ ദൈനംദിനം ആവശ്യമുള്ളതും എന്നാൽ അധികമായി സംഭരിക്കുവാൻ സാധിക്കാത്തതും അത്യധികം വിലപിടിപ്പുള്ളതുമായ സാധനമാണ് ഈ സാധനം മുടക്കം കൂടാതെ ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഡീസൽ ഇല്ലാത്ത അവസ്ഥയ്ക്കു സമാനമായ അവസ്ഥയാണ് സംജാതമാകുന്നത്. എന്നാൽ നിരവധി സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അപ്പുറത്തുള്ള ഒരു സ്ഥാപനത്തിൽനിന്നും എത്തിച്ചേരേണ്ട സാധനത്തെ ആശ്രയിച്ച് മുന്നോട്ടു പോകുക ഒട്ടും പ്രായോഗികമല്ലായിരുന്നു. പ്രത്യേകിച്ചു ടി സ്ഥാപനം വിതരണക്കാര്യത്തിൽ കാണിച്ച തികഞ്ഞ അനാസ്ഥയുടെയും അലംഭാവത്തിന്റെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ എ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യു. നിരകിൽ കരാറുകാരിൽനിന്നും സാധനം വാങ്ങാൻ തീരുമാനിക്കുമ്പോൾ അത് ഒരു പരീക്ഷണമായും ചെറുകിട വ്യവസായ യൂണിറ്റുകളുടെ ആധിപത്യത്തിനൊരു മുന്നറിയിപ്പായുമാണ് കോർപ്പറേഷൻ ലക്ഷ്യമാക്കിയത്. എന്നാൽ നിരവധി സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കപ്പുറത്തുള്ള വിതരണക്കാരിൽനിന്നും മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്വഭാവ വിശേഷതകൾ ഉള്ള ഒരു ഉത്പ്പന്നത്തിന്റെ വിതരണം ഒട്ടും പ്രോത്സാഹനകമായിരുന്നില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഒരു തിരിച്ചുപോക്ക നടത്തിയത് ഇതുമൂലം കോർപ്പറേഷന് യാതൊരുവിധ നഷ്ടവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കാരണം ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബറിന്റെ പ്രിക്യുവേർഡ് ട്രേഡ് റബ്ബർ ലഭ്യമായെങ്കിൽ മാത്രമേ ടയർ റീട്രെയിംഗ് ഷോപ്പുകൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കൂ എന്ന് കോർപ്പറേഷൻ വാഗ്ദാനം ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ കോർപ്പറേഷൻ ടയർ റീട്രെയിംഗ് ഷോപ്പുകൾ നിശ്ചലമായിത്തീരുന്നതിനും നൂറുകണക്കിന് ബസ്സുകൾ കട്ടപ്പുറത്താകുന്നതിനും കാരണമായിത്തീരുന്ന എന്നതാണ് വസ്തുത. ആയതിനാൽ ഉണ്ടാകുമായിരുന്ന നഷ്ടം ഒഴിവാക്കുന്നതിന് സമയോചിതമായ തീരുമാനം ഉപകരിച്ചുവെന്നതാണ് വസ്തുത.

കോർപ്പറേഷൻ ഹിൽടോപ്പ് റബ്ബേഴ്സിന് അവരുമായി സമ്മതിച്ച പ്രകാരം സാധനങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചാലുടൻ തന്നെ അതിന്റെ വില നൽകാം എന്ന ഉറപ്പിൽ മനഃപൂർവ്വം വീഴ്ച വരുത്തിയെന്നും തൻമൂലം ടി സ്ഥാപനം സാധനം നൽകാതിരിക്കുകയായിരുന്നുവെന്നുമുള്ള കണ്ടെത്തൽ തികച്ചും അസ്ഥാനത്താണ്. കോർപ്പറേഷൻ ഒരിക്കൽ പോലും മനഃപൂർവ്വമായി പണം നൽകുന്നത് താമസിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. വിനിയോഗത്തിനുള്ള പണത്തിന്റെ അഭാവത്തിൽ ചിലപ്പോൾ കാലതാമസമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. വിനിയോഗത്തിന് പണമില്ലാതിരുന്ന സാഹചര്യത്തിലല്ലാതെ യാതൊരുവിധ സാഹചര്യത്തിലും പണം നൽകുന്നതിന് കാലവിളംബമുണ്ടായിട്ടില്ല എന്നു നേരത്തേ അറിയിച്ചിരുന്നതാണ്. എന്നാൽ ഈ വാദം തെറ്റാണെന്നും കോർപ്പറേഷനിൽ വിനിയോഗത്തിന് ആവശ്യമായ പണം ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ നിലനിൽപ്പുണ്ടായിരുന്നുവെന്നും ഓഡിറ്റിൽ ആരോപിക്കുന്നു.

(1)

(2)

ഈ കാലയളവിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ വരുമാനവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു. ഈ കാലയളവിൽ കോർപ്പറേഷൻ കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽനിന്നും കടമെടുത്ത തുക ബസ്സ് ബോഡി നിർമ്മാതാക്കൾക്കും ബസ്സ് നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിനാണ് ഉപയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ കാലയളവിൽ ഒരിക്കൽ പോലും സ്പെയർ പാർട്സ് ട്രേഡ് റബ്ബർ തുടങ്ങിയ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിന് വേണ്ടി കടം എടുത്തിട്ടില്ല. പ്രത്യേകിച്ചും ദൈനംദിന ഉപയോഗത്തിനുള്ള സാധനസാമഗ്രികൾ വാങ്ങുന്നതിനായി സാധാരണയായി ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും തൽസമയം കടമെടുക്കാറില്ല. വസ്തുതകൾ ഇതായിരിക്കെ കോർപ്പറേഷന് കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി.യിൽ നിന്നും കടമെടുത്ത തുക ലഭ്യമായിരുന്നെന്നുള്ള ഓഡിറ്റിന്റെ കണ്ടെത്തൽ തെറ്റാണ്.

ഇതിൽനിന്നും ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ ഒരിക്കൽപോലും കോർപ്പറേഷനിൽ വിനിയോഗത്തിന് ആവശ്യമായ പണം ലഭ്യമല്ലായിരുന്നു എന്ന് വ്യക്തമാകുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ സംഗതികളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ ഓഡിറ്റിലെ പരാമർശം ഒഴിവാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

4.16  
(2010-11)

KSRTC has been purchasing tyres, tubes and flaps from reputed manufactures by floating open tenders after giving wide publicity through Media. The basic parameter adopted for the selection of the bidder is the cost per Km. (CPKM) of tyres based on the average past performance of new tyres for 5 years supplied by the respective bidder. The bidder who qualifies for the lowest (CPKM) is normally selected. This method of working out CPKM is the one and only distinct and scientific way as no other alternative formula is reliable for the selection of the lowest bidder.

In this situation, it may be noted that if the average performance of tyres under new purchase is poor, next year that particular band will be shifted to higher CPKM status. Thus the performance of last year becomes a deciding factor in the next year purchase.

This mode of purchase was evolved in KSRTC in the year in 2006-07 after evaluating the scope of various possible modes. A team of higher level officers were entrusted with the assignment and it was their suggestion to adopt the policy which is now continuing in KSRTC.

If KSRTC ask the bidders to offer guaranteed mileage, they can offer a safe target which is easily achievable. This was what happened in 2009. KSRTC had incorporated performance warranty clause for the purchase of tyres during 2009 in the tender condition.

(1)

(2)

Among the bidders, only M/s Birla Tyres offered a minimum performance warranty of 18000 kms., which was far below the average past performance of 27724 kms., by them. The other two bidders M/s JK Tyres Industries Ltd., and M/s SS Agencies preferred to decline the offer mileage guarantee specifically. Also fixing performance warranty and incorporating such conditions in the tender may compel the firm to refrain from bidding. Or else the bidder may offer a considerably higher performance and will get the purchase order by attaining a lower CPKM and in the end when the real field performance comes out and if that is below the guaranteed one, they can resort to litigations raising a lot of reasons as that happened in the case of Tread rubber purchase prior to 2006. As far as KSRTC is considered, the insisting of a particular mileage performance or the obtaining offer of guaranteed performance from the bidders were practically proved to be a failure for KSRTC. KSRTC has not yet recovered from the damages caused to it due the above practice. The Audit may earnestly look into the scenario of the purchase of PCTR since 2006, which is being purely done based on CPKM. In the purchase of Tread rubber prior to 2006, KSRTC had been following the modes of purchases by insisting mileage guarantee or getting offer from bidders in this regard. Both these practices have gifted nothing but only paved way for never ending legal disputes and litigations. KSRTC was in no way benefited but adversely affected due to this practice.

Moreover, if the firms continuously offer a low mileage guarantee vis-à-vis repeated tenders, KSRTC would have no other remedy for the procurement of tyres. Such situation will adversely affect the interest of the Corporation as tyre being critical and vital, and procurement of tyres is of paramount importance.

Tyre manufactures are very few in our Country and tyre is a hot cake. In fact, in the purchase of tyres, the buyer is already at a weaker side. No tyre manufacture can be highly competitive without sacrificing quality. From the experience of KSRTC the present mode of tyre purchase is scientific and logical. The present practice is as following:

- (1) Open tender procedure is adopted.
- (2) The selection is based on the CPKM arrived at from the average field performance of the last 5 years and rates quoted in the tender.
- (3) Tyre, Tube and Flap will be purchased as a set from a single source.

(1)

(2)

In the circumstances, the adoption of CPKM for the selection of the lowest bidder is appropriate, genuine and empirically correct. Hence the modification in the criterion does not seem necessary.

If KSRTC insist for mileage guarantee either the bidder may refrain from it or they may offer the lowest and safest figure. If some one offers high performance, their intention will be to go for litigations. If KSRTC relate the payments to performance, the chances of disputes are innumerable and there will be no settling of issues. When KSRTC prioritise the bidders in the succeeding year based on the field performance in the preceding years, which is internally, evaluated by KSRTC is less prone to litigations. Here the performance of the procured and consumed material becomes a deciding factor in the next year purchase. If any one wants to continue business with us, they will try to maintain the quality standards or else, they will be automatically expelled. That means by adopting this method, KSRTC really exert an invisible pressure/compulsion on the bidder to maintain the quality.

Regarding the loss involved on account of alternative purchase (₹ 69.21), legal steps have been initiated to realize the loss from the defaulted firms viz., M/s Birla Tyres and M/s Ceat Tyres by invoking relevant agreement conditions. M/s JK Tyres is not so far observed as a defaulter by the audit.

KSRTC has incorporated clauses with respect to recovery of damages in the purchase order and in the agreement being executed with the suppliers. Those provisions are effective and Corporation has many a time invoked such provision for realizing loss, if any occurred to Corporation.

4.17  
(2010-11)

The C&MD, KSRTC has promised that the Corporation will take utmost care to avoid time lag in handing over the work site for commencement of works. While tendering of major works, steps will be taken to include clauses regarding price variation for better transparency as stated in the audit para, based on provisions in Kerala PWD Manual. Now KSRTC is not tendering any works in anticipation of the funds.

ANNEXURE II

ക്രമ നമ്പർ	സ്ഥാപനത്തിന്റെ പേര്	വാശാനം ചെയ്ത വില എല്ലാ നികുതികളുമടക്കം (1 ടയർ, 1 ട്യൂബ്, 1 ഫ്ലാഷ് എന്നിവയുടെ കൂട്ടായ വില)	പ്രസ്തുത സ്ഥാപനത്തിന്റെ ടയർ കഴിഞ്ഞ 5 വർഷങ്ങളിൽ നൽകിയ പ്രവർത്തന ക്ഷമത ശരാശരി കിലോമീറ്ററിൽ	പ്രതികിലോ മീറ്ററിനുള്ള ചെലവ് (പൈസയിൽ)	നിലവാരം
1	ബിർജാ ടയർ	8786.25	31740	27.68	ഒന്നാം സ്ഥാനം
2	ജെ.കെ. ടയർ ഇൻഡസ്ട്രീസ്	8437.5	29732	28.38	രണ്ടാം സ്ഥാനം
3	സിയറ്റ് ലിമിറ്റഡ്	8426.25	26916	31.31	മൂന്നാം സ്ഥാനം
4	മിച്ചഗൺ റബ്ബർ ഇന്ത്യാ ലിമിറ്റഡ് (ബിറ്റർ ടയർ ട്യൂബ് ഇൻഡസ്ട്രീസ്)	7825.0	24166	32.38	നാലാം സ്ഥാനം