



महाराष्ट्र विधानमंडळ
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१५-२०१६)
(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००८-२००९ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१५, ३.१६, ३.२१, ३.२२, ३.२४, ३.२५, ३.२६, ३.३१, ३.३४, ३.३५, ३.४०, ३.४१, ३.४२, ३.४३, ३.४९, ३.५०, ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५, ३.५६, ३.५७, ३.६०, ३.६१, ३.६२, व ३.६३ यावरील समितीचा

तेरावा अहवाल

(दिनांक ३० मार्च २०१७ रोजी विधानसभेस / विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई.

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१५-२०१६)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००८-२००९ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१५, ३.१६, ३.२१, ३.२२, ३.२४, ३.२५, ३.२६, ३.३१, ३.३४, ३.३५, ३.४०, ३.४१, ३.४२, ३.४३, ३.४९, ३.५०, ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५, ३.५६, ३.५७, ३.६०, ३.६१, ३.६२ व ३.६३ यावरील समितीचा

तेरावा अहवाल

(तीन)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१५-२०१६)

समिती प्रमुख

(१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

सदस्य

(२) प्रा.डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.

(३) श्री. भिमराव धोंडे, वि.स.स.

(४) श्री. बाबुराव पाचर्णे, वि.स.स.

(५) डॉ. आशिष देशमुख, वि.स.स.

(६) अॅड. आकाश फुंडकर, वि.स.स.

(७) श्री. द्वारम मल्लिकार्जून रेड्डी, वि.स.स.

(८) श्री. अमित साटम, वि.स.स.

(९) श्री. राजन साळवी, वि.स.स.

(१०) श्री. हर्षवर्धन जाधव, वि.स.स.

(११) श्री. सुनिल राऊत, वि.स.स.

(१२) श्री. मनोहर भोईर, वि.स.स.

(१३) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१४) अॅड. यशोमती ठाकूर, वि.स.स.

(१५) श्री. भारत भालके, वि.स.स.

(१६) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.

(१७) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(१८) श्री. मकरंद जाधव-पाटील, वि.स.स.

(चार)

- (१९) श्री. हितेंद्र ठाकूर, वि.स.स.
(२०) श्री. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
(२१) अॅड. अनिल परब, वि.प.स.
(२२) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
(२३) श्री. जयवंतराव जाधव, वि.प.स.
(२४) आर्कि. अनंत गाडगीळ, वि.प.स.
*(२५) रिक्त

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव,
श्री. राजेश तारवी, उप सचिव,
श्री. प्रकाशचंद्र खोंदले, अवर सचिव,
श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी.

* श्रीमती दिप्ती चवधरी, वि.प.स. यांची दिनांक ७ जुलै, २०१६ रोजी विधानपरिषद सदस्यत्वाची मुदत संपुष्टात आल्याने सदर जागा रिक्त आहे.

(पाच)

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
प्रस्तावना एक	“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” (लेखापरिक्षा अहवाल २००८-२००९)	(सात)
	(१) सार्वजनिक वाहतुकीत महामंडळाचा भाग (परिच्छेद क्रमांक ३.१५ व ३.१६)	१
	(२) कार्यचालन किमतीची वसुली (परिच्छेद क्रमांक ३.२१ व ३.२२)	५
	(३) कार्यचालनामधील कार्यक्षमता व काटकसर, वाहन संख्या व वापर, ११ वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेखा (परिच्छेद क्रमांक ३.२४ ते ३.२६)	
	(४) क्षमतेचा वापर, भारांक घटक (परिच्छेद क्रमांक ३.३१)	१४
	(५) मार्ग नियोजन (परिच्छेद क्रमांक ३.३४ व ३.३५)	१९
	(६) वाहनांची परिरक्षा (प्रतिबंधात्मक परिरक्षा) (परिच्छेद क्रमांक ३.४०)	२२
	(७) बसेसचे पूर्वप्रायकरण (परिच्छेद क्रमांक ३.४१)	२५
	(८) बसेसचे डॉकिंग (परिच्छेद क्रमांक ३.४२)	२८
	(९) दुरुस्ती व परिरक्षा (परिच्छेद क्रमांक ३.४३)	३२
	(१०) भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील किंमत कार्यक्षमता (परिच्छेद क्रमांक ३.४९ व ३.५०)	३८
	(११) दावे व येणे (परिच्छेद क्रमांक ३.५२ ते ३.५६)	४८
	(१२) आदर्श व्यवसाय पुनर्संरखन (परिच्छेद क्रमांक ३.५७)	५०
	(१३) भाडे धोरणाचे अस्तित्व व त्याचा रास्तपणा (परिच्छेद क्रमांक ३.६० ते ३.६३)	५८
दोन	बैठकीचे परिशिष्ट	

(सात)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००८-२००९ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१५, ३.१६, ३.२१, ३.२२, ३.२४, ३.२५, ३.२६, ३.३१, ३.३४, ३.३५, ३.४०, ३.४१, ३.४२, ३.४३, ३.४९, ३.५०, ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५, ३.५६, ३.५७, ३.६०, ३.६१, ३.६२ व ३.६३ यावरील समितीचा तेरावा अहवाल (तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करीत आहे.

“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर परिवहन विभागाचे अपर मुख्य सचिव, श्री. सुधीर श्रीवास्तव, तसेच “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे” उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. रणजीत सिंह देओल, यांची समितीने दिनांक ८ जून २०१६ व १५ जून २०१६ रोजी साक्ष नोंदवून घेतली.

श्री.रविकिरण उबाळे, उप महालेखाकार (लेखा III), तसेच श्री.एस.व्ही.खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी (वाणिज्यिक लेखापरीक्षक) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच परिवहन विभागाचे अपर मुख्य सचिव, श्री. सुधीर श्रीवास्तव तसेच “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे” उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. रणजीत सिंह देओल यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने शुक्रवार दिनांक १७ मार्च, २०१७ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन :

मुंबई,

दिनांक १७ मार्च, २०१७.

डॉ. सुनिल देशमुख,

समिती प्रमुख,

सार्वजनिक उपक्रम समिती.

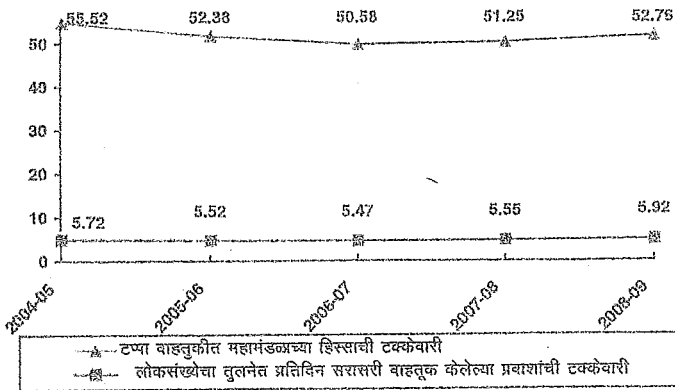
“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ”

(सन- २००८-२००९)

एक - सार्वजनिक वाहतुकीत महामंडळाचा भाग :- (महामंडळाची भूमिका व्याख्यित केलेले एकात्मिक वाहतूक धोरण महाराष्ट्र शासनाने अद्याप निश्चित केले नव्हते).

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१५ व ३.१६ मध्ये “सार्वजनिक वाहतुकीत महामंडळाचा भाग” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.१५- सार्वजनिक व खाजगी वाहतुकीचे संतुलित मिश्रण असलेले ज्यांत महामंडळाची भूमिका व्याख्यित केली होती असे एकात्मिक वाहतूक धोरण असणे आवश्यक आहे. या धोरणामध्ये एकूण सार्वजनिक वाहतूक पद्धतीत बस वाहतुकीची व वाहतुकीच्या इतर साधनांची वाढ विचारात घेऊन मुख्य सेवा पुरवठाकार असण्यावर लक्ष केंद्रीत व्हायला हवे. महामंडळाने प्रवासी वाहतूक धोरणासाठी एक कल्पना दस्ताऐवज (कन्सेप्ट पेपर) महाराष्ट्र शासनाला सादर केला (फेब्रुवारी २००८) होता. परंतु याबाबतचे धोरण अद्याप (नोव्हेंबर, २००९) निश्चित व्हायचे होते. महामंडळाची विशिष्ट भूमिका व इतर सार्वजनिक वाहतूक साधने यांचे यतार्थ दर्शन घडविणारी एकात्मिक वाहतूक धोरण असणे आवश्यक आहे.

३.१६- राज्यामधील सर्व वाहतूक साधनांच्या सहाय्याने एकूण किती प्रवाशांनी प्रवास केला व त्यात महामंडळाचा हिस्सा किती होता अशी एकूण प्रवासी वाहतुकीची आकडेवारी राज्य शासनाकडे उपलब्ध नव्हती. राज्यातील २००८-०९ या वर्षी संपलेल्या पाच वर्षांच्या कालावधीत केलेली एकूण लोकसंख्येच्या तुलनेत महामंडळाने प्रतिदिन सरासरी प्रवासी वाहतुकीची टक्केवारी व बसेसच्या तुलनेत टप्पा वाहतुकीत महामंडळाचा हिस्सा खालील रेखाकृतीत दाखविला आहे.



(स्रोत: महामंडळाने जनगणनेची सादर केलेली माहिती)

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी जापनात ३.१५ संदर्भात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने फेब्रुवारी, २००८ मध्ये प्रवासी वाहतूक धोरणाबाबत संकल्पना पत्र महाराष्ट्र शासनाला सादर केले आहे. तसेच ३.१६ संदर्भात महामंडळाचे अभिप्राय नाहीत.

१.३ याप्रकरणी शासनाचे ३.१५ संदर्भात अभिप्राय नाहीत तसेच ३.१६ संदर्भात विविध प्रकारच्या वाहतूकीची माहिती संबंधीत खात्यांकडे ठेवली जाते. परंतु रस्ते वाहतूकीसंबंधीची माहिती गृह खात्याकडे ठेवली जाते. असे शासनाने अभिप्राय व्यक्त केले.

१.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.१५ व ३.१६ मध्ये “सार्वजनिक वाहतूकीत महामंडळाचा भाग” या आक्षेपासंदर्भात सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था प्रभावशाली असणे अत्यंत आवश्यक आहे. खाजगी वाहतूक महागडी असते. तसेच ती पर्यावरणाच्या दृष्टीने योग्य नसते. वाहतूकीसाठी आपल्याला रस्त्याचे जाळे मोठ्या प्रमाणात तयार करावे लागते. सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था प्रभावशाली होण्यासाठी एसटी महामंडळाची भूमिका अत्यंत प्रभावी राहणार आहे. एसटीला स्टेट कॅरेजची मोनोपॉली दिली आहे. काही ठिकाणी पुरेशी वाहतूक होत असून ते रुट फायदेशीर आहेत.

परंतु काही ठिकाणी फायदा नसताना सुद्धा एसटी वाहतूक सेवा दिली जाते अशाप्रकारे एसटी संमिश्र रुटवर सेवा पुरवित असते. एसटीच्या माध्यमातून सुरक्षित आणि एका विशिष्ट पातळीवर सेवा उपलब्ध करून देण्याचा प्रयत्न केला जातो. एसटीची मक्तेदारी असली तरी वाहतूकीची आवश्यकता एसटीकडून पूर्ण होऊ शकते असे नाही. सध्याच्या व्यवस्थेत एसटीला मक्तेदारी दिली असून त्याद्वारे साडेअठरा हजार बसेस, साडेअठरा हजार रुटसच्या आणि एक लाखापेक्षा जास्त धांब्यांच्या माध्यमातून वाहतूकीची सुविधा पुरविली जात आहे. एसटीच्या एका सर्वेक्षणातून असे निदर्शनास आले आहे की, खाजगी माध्यमातून होणाऱ्या जवळपास एक लाख अवैध वाहतूक सेवेच्या माध्यमातून ३० ते ३५ लाख प्रवासी प्रवास करीत आहेत. या संदर्भात सर्वांकडून चूका होत असून दोन्ही बाजूंची सांगड घालणे आवश्यक आहे. एसटी सेवा पुरवित असताना त्यावेळी खाजगी सेवा उपलब्ध असणे ही गोष्ट एसटीला स्पर्धा असल्यासारखी आहे. एसटी अवर्धन रुटवर सेवा पुरवित आहे ती क्षमता कमी करण्यासारखे होईल. तसेच जेथे एसटी सेवा उपलब्ध नाही तेथे अशा प्रकारच्या साधनांचा वाहतूक धोरणामध्ये समावेश करून घ्यावा लागेल.

तसेच असाही विचार पुढे आला आहे की, त्यांच्याकडून स्वामित्वधन (रॉयल्टी) घेऊन त्यांना

परवानगी देऊ शकतो का, यावर समितीने विचारले की, एकूण प्रवासी वाहतुकीमध्ये एसटी आणि खाजगी वाहतुकीचा ढोबळमानाने किती हिस्सा आहे त्यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, यासंबंधी केलेल्या सर्व्हेनुसार दररोज ६५ लक्ष प्रवासी प्रवास करतात. २४० कोटी प्रवासी कि.मी. असा प्रवास आहे. एसटीने केलेल्या ढोबळ सर्वेक्षणानुसार जवळपास १ लाख २० हजार खाजगी वाहने अशा प्रकारच्या वाहतुकीमध्ये गुंतलेले आहेत त्यातून ३५ लाख प्रवाशी प्रवास करीत आहेत. याबाबत समितीने विचारले की, एसटी महामंडळाकडून शासनाकडे फेब्रुवारी, २००८ मध्ये कल्पना दस्ताएवज (कन्सेप्ट पेपर) सादर करण्यात आला. आता ८ वर्षे उलटून गेली आहेत. यासंबंधी शासनाने निर्णय घेणे अत्यावश्यक होते. एसटी महामंडळाने त्यांचे म्हणणे कल्पना दस्ताएवजाद्वारे (कन्सेप्ट पेपर) शासनाला कळविले होते. परंतु ८ वर्षांच्या काळात सदर निर्णय न होणे ही बाब योग्य नाही.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, शासनाकडे ढोबळमानाने कल्पना दस्ताएवज (कन्सेप्ट पेपर) आला होता. सार्वजनिक वाहतुकीला प्रोत्साहन देणे गरजेचे आहे याबाबत दुमत नाही. परंतु हा मोठा पेच आहे. आपल्याला प्रत्येक ठिकाणी सेवा पुरवायची आहे. प्रत्येक ठिकाणी खाजगी सेवा पोहोचणार नाहीत, जेथे नफा आहे तेथे खाजगी सेवा पोहचत आहे. एसटीकडे मत्तेदारी (मोनोपॉली) असल्यामुळे जेथे वर्धनक्षम मार्ग (रुट्स) आहेत तेथील नफ्याच्या माध्यमातून दुसरीकडे त्यांना सेवा पुरवता येतील. सार्वजनिक वाहतूक धोरणांतर्गत खाजगी लोकांचा अंतर्भाव करण्याचा प्रयत्न केला तर हा मोठा जटिल प्रश्न आहे. यानंतर समितीने नमूद केले की, शासनाने यासंबंधी कोणताही निर्णय न घेणे किंवा धोरण मसुदा (पॉलिसी ड्राफ्ट) तयार न करणे हे आपली एकात्मिक योजना (इंटिग्रेटेड प्लॅन) आहे त्यावर शासनाने सर्वकष विचार करावा.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.१५ व ३.१६ “सार्वजनिक वाहतुकीत महामंडळाचा भाग” (महामंडळाची भूमिका व्याख्यित केलेले एकात्मिक वाहतूक धोरण महाराष्ट्र शासनाने अद्याप निश्चित केले नव्हते) या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, एकूण प्रवाशांपैकी ८० टक्के एसटीने, १६ टक्के रेल्वेने आणि फक्त ४ टक्के प्रवासी विमानाने प्रवास करतात. विमान सेवेकरिता इन्फ्रास्ट्रक्चर आणि इतर सोयी सुविधा मोठ्या प्रमाणात दिलेल्या आहेत. विमानतळाकरिता केंद्रशासनाकडून जेवढा निधी देण्यात येतो त्याच्या तुलनेत राज्य शासनाने काही प्रमाणात एसटीकरिता निधी देणे अत्यावश्यक आहे. खाजगी वाहतुकीमुळे दिवसेंदिवस एसटी तोट्यामध्ये जात आहे. तसेच निश्चित धोरण नसल्यामुळे विविध विभागांमध्ये समन्वयाचा अभाव दिसून येतो. यातून काही निष्पन्न होत नाही. समितीची अशी सूचना आहे की, यासंबंधी शासनाने पुढाकार घेऊन सकारात्मक (प्रो-अॅक्टिव्ह) भूमिका स्वीकारावी. तसेच याबाबत त्वरीत निर्णय घेऊन ३ महिन्यांत घेतलेल्या निर्णयाबाबतची माहिती समितीला अवगत करावी.

ग्रामीण भागात एसटी शिवाय कोणताही पर्याय नाही. तालुका पातळीवरील एसटी डेपो व बस स्थानके अत्यंत दुरावस्थेत आहेत त्या ठिकाणी शौचालये नाहीत, पुरुषांना व महिलांना बसण्यासाठी जागा नाही, संरक्षण नाही. पावसाळ्यात अनेक ठिकाणी पत्रे गळतात, अनेक ठिकाणी शेड टाकण्यात आले नाहीत. ज्या बस स्थानकांची दुरुस्ती करण्याची अत्यंत आवश्यकता आहे. त्यांना पहिले प्राधान्य दिले पाहिजे. बीओटी पद्धतीवरील कामे सुरू ठेवली पाहिजेत. बीओटीवर बस स्थानकांचे बांधकाम करण्याचा निर्णय झाला तर त्याचा फायदा होईल. कारण एसटीच्या जागा अत्यंत मोक्याच्या ठिकाणी आहेत, मार्केट एरियात आहेत, त्यामुळे एसटीला मदत होईल व प्राप्त निधीमधून नवीन गाड्या खरेदी करून ग्रामीण भागातील लोकांची दळणवळणाची सोय करता येईल. अजूनही तीन हजार लोकसंख्येच्या गावात अद्याप एसटी जात नाही. एसटी महामंडळाला जी कामे करावयाची आहेत, त्यामध्ये नवीन बसेस खरेदी करावयाच्या आहेत, नवीन डेपो उभारणे, जुन्या डेपोची दुरुस्ती करणे आवश्यक आहे.

महाऑनलाईनची जी सुविधा केंद्रे आहेत, तेथून प्रवाशांना एसटीची तिकीटे उपलब्ध झाली तर ग्रामीण भागातील जनतेला दिलासा मिळेल. एजंट संख्या वाढवावी त्यामुळे भारांक (लोडफॅक्टर) वाढेल, ज्याप्रमाणे उबेर व ओला या टॅक्सी कोठे आहेत याबाबतची माहिती अॅपवरून समजते. तसेच, शिवनेरी बससाठी व्हेईकल ट्रॅकिंग सिस्टीम तयार करण्यात आली आहे. त्याप्रमाणे ही प्रणाली एस.टी. करिता वापरल्यास ग्रामीण भागात एसटी बस कधी येईल हे कळेल व लोकांचा वेळ वाया जाणार नाही. एसटी ही प्रवाशांना अधिक चांगली सेवा देणारी असल्यामुळे भारांकावर (लोड फॅक्टरवर) सकारात्मक परिणाम होईल. एसी बससाठी वेगळे बस स्टॅण्ड असणे आवश्यक आहे. एसी बससाठी वेगळे स्टॅण्ड व बैठक व्यवस्था असेल तर त्या बसेसचा वापर लोक जास्त प्रमाणात करतील. ज्याप्रमाणे दादर येथून वातानुकूलित बसेस सुटतात तेथे वातानुकूलित प्रतिकालय आहे. अशी व्यवस्था राज्यातील मोठ्या शहरांमध्ये केल्यास वातानुकूलित बसेसच्या प्रवासी संख्येत वाढ होऊ शकेल. आजही खाजगी वाहतूक विनापरवाना सुरू आहे व शासनाचे मोठ्या प्रमाणावर महसुलाचे नुकसान होत आहे.

सार्वजनिक वाहतुकीची मागणी निर्धारित करण्यासाठी तसेच दरडोई किलोमीटरचे प्रमाण सुधारण्यासाठी शास्त्रोक्त अभ्यास/सर्वेक्षण यादृष्टीने महामंडळाने त्या त्या ठिकाणचे मार्ग ठरविण्यासाठी जिल्हा स्तरावर एक समिती गठीत केलेली आहे. लोकांकडून येणाऱ्या मागण्या, लोकप्रतिनिधींच्या सूचना आणि दैनंदिन तिकिट विक्रीतून प्राप्त होणारी माहिती या आधारे महामंडळाने राज्यात कोणकोणत्या ठिकाणी बदल घडवून आणले आहेत तसेच वैज्ञानिक कार्यपद्धती विकसित करण्यासाठी

महामंडळाने आय.आय.टी.च्या वाहतूक विभागाबरोबर चर्चा विनिमय करून एस.टी.चे वेळापत्रक स्वयंचलित (शेड्युलिंग ॲटोमेटिक) करण्यासाठी तिकिटनिहाय माहिती आणि संगणकप्रणाली (सॉफ्टवेअर) उपलब्ध करून घ्यावी. त्यानुसार महामंडळाने स्वयंचलित वेळापत्रक (ॲटोमेटिक शेड्युल) तयार करण्यात यावे व ज्या ठिकाणी भारांक (लोड फॅक्टर) जास्त आहे, अशा ठिकाणी तातडीने सेवा उपलब्ध करण्याबाबत विशेषतः स्थानिक पातळीवर एखाद्या मार्गावर (रुटवर) गर्दीचे प्रमाण अधिक असल्याचे आगार व्यवस्थापक (डेपो मॅनेजर) यांच्या लक्षात आल्यास त्यांनी तातडीने बसेसमध्ये वाढ करण्याचा निर्णय घेतला पाहिजे. या संदर्भातील आवश्यक निविष्टी स्वयंचलित (इनपुट ॲटोमेटिक) पद्धतीने मिळेल, अशा प्रकारची कार्यपद्धती विकसित करावी त्यानुसार महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आंत अवगत करण्यात यावी.

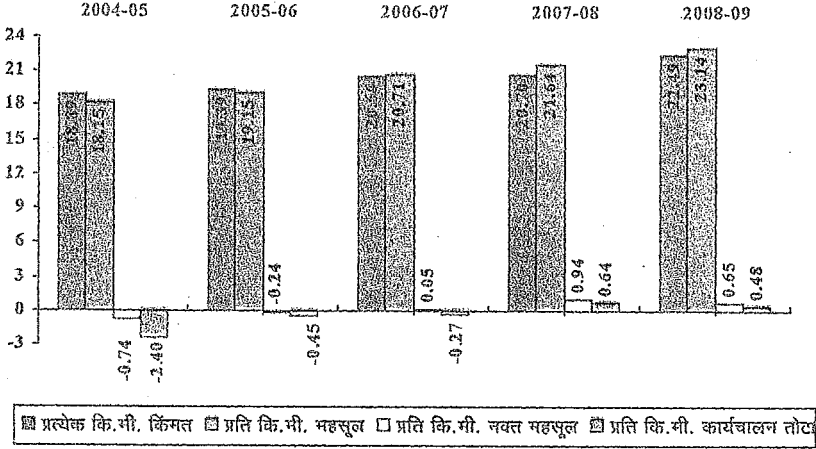
राज्यामध्ये शिर्डी, शनिशििंगणापूर, सिद्धीविनायक मंदिर, शेगांव, पंढरपूर यासारखी श्रीमंत धार्मिक संस्थाने आहेत. या संस्थानांच्या सहाय्याने स्थानिक गरजा लक्षात घेऊन जलनिःसारण व्यवस्था, रस्ते इत्यादीसाठी निधी उपलब्ध करून दिला जातो. ज्याप्रमाणे शिर्डी संस्थानाने शिर्डी येथे विश्रामगृह (रेस्ट रुम) आणि बस स्थानक बांधून दिलेले आहे. त्याधर्तीवर त्या त्या देवस्थानांच्या संस्थानांच्या ठिकाणी बसच्या संख्येत वाढ करणे, अद्ययावत एस.टी.स्टॅण्डचे बांधकाम करणे वगैरे पायाभूत सुविधांसाठी सदर संस्थांनाकडून निधी मिळवण्यासाठी महामंडळाकरिता परिवहन विभागाने एक धोरण तयार करावे तसेच नवीन वाहने विकत घेणे आणि अन्य पायाभूत सुविधांसाठी महामंडळाने स्थानिक लोकप्रतिनिधींची व राज्य शासनाची मदत घेऊन जास्तीत जास्त निधी राज्यातील देवस्थानांच्या संस्थांनाकडून मिळविण्याचा प्रयत्न करावा. व याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

दोन - कार्यचालन किमतीची वसुली :-

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.२१ व ३.२२ मध्ये “कार्यचालन किमतीची वसुली” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.२१- महामंडळ २००४-०७ या कालावधीमध्ये आपली संपूर्ण कार्यचालन किंमत वसूल करू शकले नव्हते परंतु त्यानंतर त्यांनी नफा मिळविला होता. २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीमधील महसुलाचा कल खालील रेखांकृतीत * दाखविण्यात आला आहे.

*प्रति किलोमिटर किंमत, एकूण खर्च भागिल कार्यचालीत किलोमिटर दर्शविते. महसूल प्रति

किलोमीटर एकूण महसूलाला कार्यचालीत सार्थ किलोमीटरने भागून काढण्यात आला होता. प्रति किलोमीटर नक्त महसूल म्हणजे प्रति किलोमीटर महसूल वजा प्रति किलोमीटर किंमत. प्रति किलोमीटर कार्यचालन तोटा म्हणजे प्रति किलोमीटर खर्च वजा प्रति किलोमीटर कार्यचालन महसूल दर्शविते.



(स्रोत: २००४-०५ ते २००८-०९ या वर्षाचे वार्षिक लेखे)

३.२२ :- वरील आलेखावरून महामंडळाच्या कामकाज प्रगतीत सुधारणा दिसून येते. महामंडळाने २००७-०८ व २००८-०९ या वर्षात कार्यचालीत नफा मिळविला होता. महामंडळाची नक्त कमाई २००६-०७ मध्ये ₹ ०.०५ प्रति कि.मी होती ती सुधारून २००७-०८ या वर्षात ₹ ०.९४ प्रति कि.मी. झाली होती व २००८-०९ या वर्षात ₹ ०.६५ प्रति कि.मी. एवढी कमी झाली होती.

ओरिसा, उत्तरप्रदेश व कर्नाटक- २००६-०७ या वर्षात प्रतिकिलोमीटर निव्वळ कमाई अनुक्रमे ₹ ०.४९, ₹ ०.४७ व ₹ ०.३४ एवढी होती.

(स्रोत: २००६-०७ या वर्षाची राज्य वाहतूक उपक्रमांची रुपरेखा व कामकाज प्रगती)

परंतु महामंडळाने २००६-०७ मध्ये प्रति कि.मी. किंमत अखिल भारतीय सरासरी (एआयए) (₹ १९.९४) साध्य करू शकले नव्हते. महामंडळाने सार्वजनिक वाहतूक पुरविण्यासाठी त्यांचा वाहन ताफा पर्याप्तपणे बदलू शकले नाही किंवा वाढती मागणी भागविण्यासाठी वाहन ताफा वाढवू शकले नाही त्यामुळे क्षमतेवर त्याचा परिणाम झाला होता.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर २००९) की महामंडळाची कार्यचालन किंमत अखिल भारतीय किमतीबरोबर तुलना करता येण्याजोगी नाही. कारण वेतन/भत्ते, मुल्याधारित कर, हायस्पीड डिझेल व प्रवासी कर इत्यादींची संरचना वेगळी होती. परंतु महामंडळाने हायस्पीड डिझेलवरील व्हॅट व प्रवासी कर याचा आढावा घेण्याबाबत राज्य शासनाला विनंती केली नव्हती. सार्वजनिक वाहतूक अधिक सुसाहय होण्यासाठी महामंडळाने आपली कार्यचालन कार्यक्षमतेने करून अखिल भारतीय सरासरी साध्य करण्याचा प्रयत्न करावयास हवा.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात ३.२१ संदर्भात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, वस्तुस्थितीदर्शक माहिती तसेच ३.२२ संदर्भात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, रा.प. महामंडळाने यापूर्वी रा.प. बसचे १० लाख कि.मी. किंवा १० वर्षे यापैकी जे प्रथम पूर्ण होईल, त्यावेळी रा.प. बस मोडीत काढण्याचे निश्चित केले होते. सध्या रा.प. महामंडळाकडून ९ वर्षे पूर्ण झालेल्या बसेस चालनातून काढण्याचे धोरण निश्चित झाले आहे. पुढे नवीन बसेस खरेदी करण्यासाठी उपलब्ध होणारा निधी व चालनासाठी आवश्यक बसेसचा ८ वर्षे पूर्ण झाल्यानंतर मोडीत काढण्याचे धोरणास संचालकमंडळाने तत्वतः मंजुरी दिलेली आहे. महामंडळाने डिझेल व वॅट करात सवलत मिळावी म्हणून शासनास विनंती केली होती.

महामंडळाने डिझेल पुरवठा करणाऱ्या कंपनी या केंद्र सरकारच्या अधिपत्याखालील असल्याने व त्यामुळे जे दर आणि कर त्या कंपनी ठरवतील, त्या प्रमाणे महामंडळास डिझेल खरेदी करावे लागते. तरी सरकारी लेखा परिक्षण संस्थेने डिझेलवरील वॅट मध्ये सवलत मिळावी असा प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनाकडे पाठविलेला आहे. डिझेल पुरवठा करणाऱ्या संस्था या केंद्र शासनाच्या अखत्यारितील सार्वजनिक उपक्रम असलेल्या कंपनी असल्यामुळे त्यांनी लावलेले दर व कर स्विकारून डिझेल खरेदी करणे महामंडळास क्रमप्राप्त ठरते. सदर कारणामुळे महामंडळातर्फे महाराष्ट्र शासनास हायस्पीड डिझेल वरील वॅटमध्ये सवलत देण्याकरिता प्रस्ताव / विनंती केलेली नाही.

परंतु शासकीय लेखा परिक्षणात सुचविल्यानुसार हायस्पीड डिझेल वरील वॅटच्या आकारात सवलत देण्याबाबत महाराष्ट्र शासनाकडे विनंती / प्रस्ताव सादर करण्यात येत आहे.

२.३ याप्रकरणी शासनाचे ३.२१ संदर्भात अभिप्राय नाहीत तसेच ३.२२ संदर्भात शासनाने असे नमूद केले आहे की, शासनाने प्रवासी कर कर्मी करण्याच्या संबंधी एक समिती गठीत केली आहे आणि महामंडळाचा प्रस्ताव विचाराधीन आहे.

२.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने

महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.२१ व ३.२२ मध्ये “कार्यचालन किमतीची वसुली” या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ निव्वळ उत्पन्नाच्या बाबतीत मागे असण्याची कारणे काय आहेत, याबाबत विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, महाराष्ट्र राज्यात प्रवासी कर १७.५० टक्के आहे. परिवहन विभागाचा असा आग्रह होता की, हा टॅक्स कमी करावा. परंतु, असा विचार झाला की, आता हा टॅक्स भाड्यामध्ये समाविष्ट करण्यात आलेला आहे व लोकांनी तो स्वीकारला आहे. टॅक्स कमी केला तर भाडे कमी करावे लागेल. १७.५० टक्के टॅक्समधील ५.५० टक्के टॅक्स पूर्वी एस.टी.महामंडळाला देण्यात येत होता. आता तो १० टक्के देण्यात यावा, अशा प्रकारचा निर्णय झालेला आहे. या माध्यमातून महामंडळाला ६०० कोटी रुपये पायाभूत सुविधा उभारण्यासाठी उपलब्ध होऊ शकतील. यापूर्वी महामंडळाला शासनाने १०० कोटी रुपये दिले होते. त्याबरोबरच दरवर्षी आता अधिकचा टॅक्स मिळणार आहे व त्यामुळे एस.टी.महामंडळ कार्यक्षम करण्यासाठी त्याचा उपयोग होईल.

यावर समितीने विचारले की, उत्तर प्रदेश, ओरिसा, कर्नाटक या राज्यांमधील महामंडळांची निव्वळ कमाई (नेट अर्निंग) ०.४९ रु., ०.४७ रु., ०.३४ रु. प्रति किलो मीटर आहे. महामंडळाचे मात्र ०.०५ प्रति किलो मीटर आहे. एवढी तफावत कशामुळे आहे, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ देखील नेट अर्निंग वाढविण्याचा प्रयत्न करीत आहे. मात्र, या तफावतीसाठी काही कारणे देखील आहेत. महाराष्ट्रात डिझेलवरील व्हॅटचा दर २१ ते २४ टक्के आहे. राजस्थानमध्ये २२, कर्नाटकमध्ये १९ आणि गुजरातमध्ये आपल्या राज्याप्रमाणे आहे. त्यामुळे देखील तफावत दिसून येते. तसेच महाराष्ट्र राज्यात स्टेट स्पॅसिफिक ड्युटी लागू आहे, जी अन्य राज्यांना लागू नाही. ऑईल कंपनी परदेशातून मुंबईमध्ये पेट्रोल, डिझेल आयात करतात व त्यावर महापालिका ऑक्ट्राय वसूल करते. त्याची भरपाई ऑईल कंपनी दरातून करतात व त्याचा भार संपूर्ण महाराष्ट्राला सोसावा लागतो. या माध्यमातून महानगरपालिकेला साधारणपणे ३ हजार कोटी रुपयांचा महसूल मिळतो. ऑईल कंपन्यांना भराव्या लागणाऱ्या ऑक्ट्रॉयची वसुली या कंपनी महाराष्ट्र राज्यातील इंधनाच्या दरात २ रुपयांनी वाढ करू शकतात. मुंबई महानगरपालिका या आयात मालावर ऑक्ट्राय वसूल करते. तथापि, आयात केलेले हे इंधन संपूर्ण भारतात वितरित केले जाते. पण ऑक्ट्रॉयचा बोजा मात्र फक्त महाराष्ट्राला सहन करावा लागतो. यानंतर समितीने विचारले की, महामंडळाच्या आर्थिक स्थितीबाबतची माहिती द्यावी.

यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, सन २०१४-२०१५ या वर्षी महामंडळाला ३९१ कोटी रुपयांचे नुकसान होते. एकत्रित तोटा (अॅक्युमुलेटेड लॉस) १६९५ कोटी रुपयांचा आहे. सन २०१२-१३ मध्ये देखील महामंडळ नुकसानीमध्ये होते. त्यापूर्वी महामंडळ फायद्यात होते. डिझेल कॉस्ट, स्पेअर पार्ट कॉस्ट यामध्ये वाढ झाल्यामुळे तसेच कामगारांबरोबर वेतन करार झाल्यामुळे तोट्यात वाढ झाली आहे. डिझेल खरेदी ३ हजार कोटी रुपये, स्पेअर पार्ट खरेदी ४०० कोटी रुपये आणि कामगारांचे वेतन ५००

कोटी रुपये, असा भार महामंडळावर पडला आहे. ६५ वर्षांच्या इतिहासात महामंडळ ३३ वर्षे फायद्यात व ३२ वर्षे नुकसानीमध्ये आहे. यावर समितीने विचारले की, टोल माफ झाल्यामुळे किती पैसे वाचले, याबाबत विभागीय सचिवांनी नमूद केले की टोल माफ झाल्यामुळे जवळपास २४ कोटी रुपये वाचले आहेत. नॅशनल हायवेचा टोल माफ नाही. नॅशनल हायवेचा टोल द्यावा लागतो. एक्सप्रेस-वे साठी असलेला टोल द्यावा लागतो. तो टोल भाड्यात घेतला जात नाही. महामंडळ तो टोल खर्चामध्ये टाकते.

यावर समितीने विचारले की, वाहतुकीची वाढती मागणी भागविण्यासाठी महामंडळाने कोणते विनिर्दिष्ट प्रयोग केले आहेत, आपल्याकडे मागणी वाढत आहे, त्यासाठी आपले नियोजन काय आहे, आपल्याला माहित आहे का की, कोणत्या सेक्टरमध्ये, कोणत्या विभागामध्ये किती टक्के मागणी आहे, आपला या संदर्भातील अभ्यास झाला आहे का, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, महामंडळाकडे 'अ', 'ब', 'क' अशी वर्गवारी केली जाते. 'अ' म्हणजे नफ्यामध्ये असलेला मार्ग, 'ब' म्हणजे होणाऱ्या खर्चापेक्षा जास्त पैसे येत असलेला मार्ग, 'क' म्हणजे होणारा खर्च सुद्धा वसूल करू शकत नसलेला मार्ग, काहींना जाताना 'अ' वर्ग असतो तर येताना 'ब' वर्ग असतो. 'अ' वर्गामध्ये वाढ करायची असा महामंडळाचा भर असतो. त्यासाठी प्रयत्न करण्यात येतात. कधी कधी रद्द करावे लागते, त्यावेळी 'क' वर्गामधील रद्द करतो. कारण महामंडळाचा नफा कमी होऊ नये. यावर समितीने विचारले की, 'क' वर्गामध्ये जास्त मागणी असेल तर काय करता,

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, 'क' वर्गामध्ये येण्याचे मुख्य कारण भारांक (लोड फॅक्टर) कमी असणे. 'क' वर्गामध्ये ४५ सीटर बस चालते. पण प्रत्येक फेरीला कमाल ३०-३२ माणसे असतील तर ३२ सीटर बस चालवावी, त्यामुळे प्रत्येक कि.मी. मागे दोन ते अडीच रुपये वाचतील. आपण सेवा चांगलीच देणार आहोत. मात्र यामुळे खर्च कमी होणार आहे. या संदर्भात अत्यंत बारकाईने अभ्यास करण्यासाठी सूचना दिली आहे. बसचे फ्रेट मिक्स आहे, त्याप्रमाणे बदलता येईल. महामंडळाने मिनी बसेस घेतल्या. मिनी बस हा नुकसान कमी करणारा पयऱ्या असू शकतो, जेथे भारांक कमी आहे. ३२ सीटरमध्ये महामंडळाला ८० ते ९० टक्के भारांक मिळेल. यावर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने ६५ टक्के व ३५ टक्के असे सांगितले आहे. आपल्याकडे ३५ टक्के येण्यासाठी आपण काही नियोजन केले आहे का, तसेच पीक सिजनमध्ये खाजगी वाहतुकीवर दर वाढवितात. आपण तसे करीत नाही, आपण तसे करतो का.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, आपल्याकडे ३५ टक्के भारांक येण्यासाठी २ गोष्टी आहेत. हाय एण्डसाठी आपला शिवशाहीचा प्रयोग आहे. आपण त्याचा प्रयत्न करीत आहोत. जेणेकरून हा भारांक आपल्याकडे येईल. ग्रामीण भागात 'क' वर्गाचे मार्ग आहेत. तेथे वेगवेगळ्या प्रकारच्या माध्यमातून तिकिट बुकिंगची सोय उपलब्ध केली आहे. विशेषतः महाऑनलाईनचे सुविधा केंद्र आहेत. जर हमखास समजले की, एखादी बस नेमकी इतक्या वाजता येणार आहे तर खाजगी वाहतुकीकडे जाण्याचे एचबी ३१०६-२

प्रमाण कमी होईल. आपल्याला दोन्ही बाजूंनी दोन्ही एंडला भारांक वाढवायचा आहे. आपण या माध्यमातून हे करू शकतो. यावेळी फक्त १० ते १५ टक्के दर वाढविले होते. समितीने नमूद केले की, पण सिव्हिल एन्जिनिअरमध्ये एअर इंडिया तिकिटांचे दर वाढवते. समितीचे म्हणणे असे आहे की, स्पष्ट उतरलाच आहात तर महामंडळाने बोर्डबरोबर चर्चा केली पाहिजे. आपण हे करताना, आपल्या बसेस देखील चांगल्या दर्जाच्या असल्या पाहिजेत. बसेस खराब असतील तर ते योग्य होणार नाही.

२.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.२१ व ३.२२ मध्ये “कार्यचालन किमतीची वसुली” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळाची निव्वळ मिळकत केवळ ०.०५ रु. / प्रति किलोमीटर एवढी नगण्य असल्यामुळे महामंडळाने स्पेअर पार्ट, डिझेल, देखभाल दुरुस्ती इत्यादी खर्चाचा ताळमेळ घालणे अत्यंत आवश्यक आहे. तसेच एस.टी. वरील राष्ट्रीय महामार्गावरील व द्रुतगती मार्गावरील पथकर (टोल) माफ करण्यासाठी परिवहन विभागाने पुढाकार घेण्याची आवश्यकता आहे. यासंदर्भात परिवहन महामंडळावरील स्टेट स्पेसिफिक ड्युटी रद्द करण्याबाबत प्रयत्न करण्याची अत्यंत आवश्यकता आहे, असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. तसेच राज्य परिवहन महामंडळाने ९ वर्षे जुन्या झालेल्या एस.टी. बसेस चालनातून काढून टाकण्यात याव्यात व त्याजागी नवीन एस.टी. बसेस घ्याव्यात, राज्य परिवहन महामंडळाला डिझेलवरील वॅटमध्ये सवलत देण्यात यावी, असा प्रस्ताव राज्य शासनाकडे प्रलंबित आहे सदर प्रस्ताव तात्काळ मंजूर करण्यात यावा. सध्या राज्यात वॅटचा दर २१ ते २४ टक्के आहे तर राजस्थानमध्ये २२ टक्के व कर्नाटकमध्ये १९ टक्के आहे. त्यामुळे राज्यात देखील इतर राज्यांप्रमाणे कमीत कमी वॅट आकारण्यात यावा.

मुंबईजवळ ऑईल रिफायनरी आहेत ऑईल कंपनी परदेशातून मुंबईमध्ये पेट्रोल, डिझेल आयात करतात त्यावर मुंबई महानगरपालिका ऑक्ट्राय वसूल करते त्याची भरपाई संबंधित ऑईल कंपनी दरवाढ करून करते. आयात केलेले हे इंधन संपूर्ण भारतात वितरित केले जाते. परंतु ऑक्ट्रायचा बोजा मात्र फक्त महाराष्ट्राला सहन करावा लागत असल्यामुळे राज्यात इंधनाचे दर वाढवावे लागतात. त्यामुळे राज्यातील नागरिकांना किफायतशीर दराने इंधनाचा पुरवठा होण्याच्या दृष्टीने इंधनावरील ऑक्ट्रायचा बोजा कमी करण्याबाबत राज्य शासनाने योग्य ती कार्यवाही करावी. उक्त प्रकरणी परिवहन विभागाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

तीन - कार्यचालनामधील कार्यक्षमता व काटकसर, वाहन संख्या व वापर, वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेखा :-

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.२४ ते ३.२६ मध्ये “कार्यचालनामधील कार्यक्षमता व काटकसर, वाहन संख्या व वापर, वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेखा” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.२४- राज्य मार्ग परिवहन उपक्रम संघटना (एएसआरटीयू) यांनी बसेस सर्वसाधारण आठ वर्षे किंवा प्रचलनाचे पाच लाख किलोमीटर हे आधी पूर्ण होईल ते बसचे वय विहित (सप्टेंबर १९९७) केले होते. परंतु, महामंडळाने बसचे वय १० वर्षे निश्चित केले होते. २००८-०९ पर्यंतच्या पाच वर्षांच्या कालावधीमधील महामंडळाच्या ताफ्यातील वाहनांची रुपरेखा खालील तक्त्यात दर्शविली आहे :-

अ.क्र. (१)	तपशील (२)	२००४-०५ (३)	२००५-०६ (४)	२००६-०७ (५)	२००७-०८ (६)	२००८-०९ (७)
१	वर्षाच्या सुरुवातीची बसेसची संख्या	१६,१२८	१६,११५	१५,४५६	१५,१११	१५,८६४
२	वर्षामधील वाढ	१,६१०	१,१२५	१,५५४	२,०१८	१,७६९
३	वर्षात मोडीत काढलेल्या बसेस	१,६२३	१,७८४	१,८९९	१,२६५	१३००
४	वर्षाअखेर असलेल्या बसेस (१+२-३).	१६,११५	१५,४५६	१५,१११	१५,८६४	१६,३३३
५	वरील (४) पैकी १० वर्षांपेक्षा अधिक वयाच्या बसेस.	१,६११	१,५१८	८२०	११३२	६८९
६	अधिक वयाच्या बसेसची एकूण * बसेसशी असलेली टक्केवारी.	१०.००	९.८२	५.४३	७.१४	४.२२

(स्रोत: महामंडळाने सादर केलेली माहिती)

३.२५- वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की, महामंडळ बसेसच्या योग्य वयाचे निकष साध्य करू शकले नाही. महामंडळाने २००४-०९ या कालावधीत ₹९०७.५४ कोटी किमतीच्या ८,०७६ नवीन बसेसची वाढ केली होती. या बाबतचा निधी अंतर्गत स्रोत (₹१७३.१३ कोटी) व राज्य शासनाकडून मिळालेले भांडवली अंशदान (₹७३४.४१ कोटी) यातून मिळाला होता. २००४-०९ या कालावधीत खरेदी केलेल्या बसेसच्या सरासरी किमतीच्या आधारावर म्हणजेच प्रतिबस ११.२४ लाख या दराने ३१ मार्च, २००९ रोजी १० वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या असलेल्या ६८९ बसेस बदलण्यासाठी ₹ ७७.४४ कोटी एवढा खर्च करावा लागला असता. लेखापरिक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळाने जास्त वयाच्या बसेस टप्प्या-टप्प्याने बदलण्यासाठी कोणतीही दिर्घ मुदतीची योजना आखली नव्हती.

३.२६- जास्त वय असलेल्या वाहन ताप्याच्या परिरक्षणावर जादा खर्च करावा लागतो त्यामुळे जादा खर्च येतो व इतर गोष्टी सारख्याच राहिल्याने योग्य वयाच्या बसेसच्या तुलनेत या बसेसची उपलब्धता कमी राहते. यामुळे फक्त महामंडळाची कार्यचालन अकार्यक्षमता वाढते व त्यामुळे महामंडळानी वेळेवर वाहन ताफा बदलण्याच्या क्षमतेवर परिणाम होतो. महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर २००९) की त्यांनी वाहनाचे वय आठ वर्षे करण्याबाबतचे धोरण निश्चित (ऑगस्ट २००९) व सुधारित धोरण टप्या टप्याने निधीची स्थिती लक्षात घेऊन राबविण्यात येईल.

३.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात ३.२४ संदर्भात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, वस्तुस्थितीदर्शक माहिती तसेच ३.२५ संदर्भात महामंडळाने जास्त वय झालेल्या बसेस काढण्याचे संदर्भात आराखडा तयार केला व त्याप्रमाणे ८ वर्षांवरील गाड्या टप्या-टप्याने व उपलब्ध वित्त पुरवठ्याचा विचार करून चालनातून काढण्यासंबंधी ठरविले व या आराखडयानुरूप ९ वर्षांवरील वयाच्या गाड्या मोडीत काढण्यास महामंडळाने सुरुवात केली. तसेच ३.२६ संदर्भात जास्त वयाच्या गाड्यांवरील जास्तीचा देखभाल खर्च व कमी उपलब्धता पाहून अशा गाड्या ऑपरेशन मधून काढण्याचे वरीलप्रमाणे नमूद धोरण महामंडळाने आखले आहे.

३.३ याप्रकरणी शासनाचे ३.२४ संदर्भात अभिप्राय नाहीत तसेच ३.२५ व ३.२६ संदर्भात शासनाने असे नमूद केले आहे की, महामंडळाने जुन्या बसेस मोडीत काढण्याचा धोरणात्मक निर्णय घेतलेला आहे.

३.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.२४ ते ३.२६ मध्ये “कार्यचालनामधील कार्यक्षमता व काटकसर, वाहन संख्या व वापर, वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेखा” या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने जास्त वयाच्या बसेस टप्याटप्याने बदलण्यासाठी दिर्घ मुदतीची योजना आखली आहे काय, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, ८ वर्षांनी स्कॅपमध्ये काढतो. यावर समितीने विचारले की, बसेस ८ वर्षांनी खराब होत नाहीत. त्यामुळे त्या तशाप्रकरे स्कॅपमध्ये काढायला नको. आपले त्यामुळे पैसे वाचतील. बसेस १२ वर्षे ठेवल्या पाहिजेत. तोट्यातील विभाग कोणते आहेत.

यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, मुंबई व कोकण विभाग जास्त तोट्यातील विभाग आहेत. औरंगाबाद विभागाचे वय ४ वर्षे ५ महिने आहे, मुंबई विभागाचे वय ४ वर्षे ९ महिने आहे, नागपूर विभागाचे वय ४ वर्षे ८ महिने आहे, पुणे विभागाचे वय ५ वर्षे २ महिने आहे, नाशिक विभागाचे वय ४ वर्षे ११ महिने आहे, अमरावती विभागाचे वय ४ वर्षे ११ महिने आहे. टोटल बसेसमध्ये अॅव्हरेज वर्षे किती आहेत ते सांगितले आहे, ते वय आहे. आपल्याकडे १० वर्षांच्या वरच्या फार कमी बसेस

आहेत. ८ वर्षांच्या वरच्या २३३० बसेस आहेत, त्यातील औरंगाबाद विभागात २०९ बसेस आहेत तर अमरावती विभागात २६६ बसेस आहेत. बाकीच्या प्रत्येक ठिकाणी काही प्रमाणात ८ वर्षांच्या वरच्या बसेस आहेत. यावर समितीने विचारले की, आपण नवीन बसेस 'अ' वर्गात जास्त वापरता का, वाड्या-वस्त्या यांच्याकरिता मिनी बसेस चांगल्या आहेत.

याबाबत महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, होय. आपण सुरुवातीला 'अ' वर्गात नवीन बस वापरतो आणि ३ वर्षानंतर ती बस 'क' वर्गात पाठवितो. सन २००१-०२ ला अॅव्हरेज वय ११ वर्षांपर्यंत पोहचले होते. स्कॅप करण्याची पॉलिसी केली आणि ते हळूहळू कमी करत आलो. यावर समितीने विचारले की, पूर्वी बसेसमध्ये, डेपोमध्ये साफसफाई, स्वच्छता रहायची. मधल्या काळात एसटी बसेस आतून-बाहेरून खराब झाल्या. एसटी स्टॅण्ड अतिशय घाणेरडे झाले आहेत, त्यांचे मॅटेनन्स होत नाही. एसटी स्टॅण्ड स्वच्छ करण्याचे टार्गेट आहे का, प्रवास करताना गाड्या फेल होतात, त्यांचा फेल्यूर रेट किती आहे, आपण किती कि.मी. नंतर टायर बदलता, आपण अनेकवेळा हे टायर बदलता, एकाचवेळी का बदलत नाही, आपण ते टायर कोठून घेता, आपली टायर खरेदीची पद्धत कशी आहे,

यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, ०.२८ प्रत्येक १० हजार कि.मी. मागे आहे, म्हणजे ४० हजार कि.मी. झाल्यावर १ ब्रेकडाऊन असा रेट आहे. बसला पुढे नवीन टायर लावतो तर मागे रिट्रेट टायर लावतो. पुढे नवीन लावलेल्या टायरचे लाईफ ४८ ते ४९ हजार कि.मी. मिळते तर रिट्रेट टायरचे लाईफ ऑन अॅण्ड अॅव्हरेज ३५ ते ३६ हजार कि.मी. मिळते. आपल्याकडे ई-टॅडरिंग पद्धत आहे. युजर डिपार्टमेंटकडून टायरची एवढी मागणी आहे असे सांगितले जाते. मागील ६ महिन्यांत एवढ्या टायर्सचा खप झाला आहे हे पाहून त्या अनुषंगाने मागणी करण्यात येते. आम्ही ई-टॅडरिंग सिस्टिम सुरु केली आहे. आम्ही दर मागवत नाही. कमी दराची सिस्टिम आमच्याकडे नाही. आमच्याकडे वेगळी सिस्टिम आहे. आमच्याकडे गेल्या १५ वर्षांपासूनचा कंपनीवाईज कि.मी. डेटा उपलब्ध आहे. कोणत्या कंपनीच्या टायरचे किती कि.मी. मिळाले, ते आम्ही निविदेमध्ये छापतो, तेव्हा कंपनीला कळते की, आमचे एवढे कि.मी. झाले आहेत. मग ते दर देतात. मग दर देऊन या कि.मी.मध्ये भागायचे तेव्हा कॉस्ट पर कि.मी. येते, ज्यांची सर्वात कमी कॉस्ट पर कि.मी. असेल ते टायर आपण घेतो, त्या कंपनीकडून सर्वात कमी, एल-१ म्हणून टायर मागवितो.

यावर समितीने विचारले की, मधल्या काळात मॅटेनन्स विभागाच्या संदर्भात सब स्टॅण्डर्ड बनावट दर्जाचे स्पेअर पार्ट लावल्यामुळे ब्रेक डाऊनच्या प्रमाणात खूप वाढ झाली होती. याबाबतची खरी वस्तुस्थिती काय आहे, आपण समितीला फॅक्च्युएल परिस्थिती सांगावी. आपल्याकडे येणारा माल क्वॉलिटीचा असतो का, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की कोणतेही मटेरियल प्राप्त झाल्यानंतर दोन सॅम्पल टेस्ट होतात. यासंबंधी पूर्वीचे रेकॉर्ड आहे. एएसआरटी नावाच्या संस्थेकडे त्या कंपनीचे रजिस्ट्रेशन असते. त्यांच्या लॅबकडून मटेरियल तपासणी व रॅण्डम सॅम्पलिंग केले जाते. आपल्याकडे माल आल्यानंतर रॅण्डम सॅम्पलिंग उचलून तपासणी केली जाते व त्यानंतर पुढील कार्यवाही केली जाते.

स्पेसिफिक व क्रिटिकल स्पेअर पार्ट त्यात ब्रेक किंवा क्लचचे स्पेअर पार्टसचा समावेश असतो ते मूळ निर्मिती करणाऱ्या उत्पादकांकडून घेतले जातात. इतर स्पेअर पार्टसच्या संदर्भात महामंडळाची अशी प्री-कंडिशन असते. सीआयआरटी आणि एआयआर लॅब जास्तीत जास्त चालतात. त्या लॅबमध्ये एमएसआरडीसीचे नव्हेतर सर्व एसटीओ सॅम्पल तपासणीसाठी पाठविले जातात. स्टेट ट्रान्सपोर्ट अंडरटेकिंगची असोसिएशन आहे. त्यांनी यासंबंधी नॉर्म्स ठरविलेले आहे. त्या नॉर्म्सनुसार ज्यांचे पास पर्सिटेज हाय असते तेच इलिजिबल होतात. तसेच आयएसआय मार्कचे टेक्निकली स्पेसिफिकेशन आहे. त्या कंपनीकडे सदर स्पेसिफिकेशनचे सर्टिफिकेट असणे अत्यावश्यक आहे. ज्या मॅन्युफॅक्चरिंग कंपनी आहेत त्यांच्याकडून टीएस सर्टिफिकेट पक्वुंअर करतो. सदर पार्ट चांगला न निघाल्यास आम्ही त्यांच्याकडून पार्टची रक्कमसुद्धा रिकव्हर करतो.

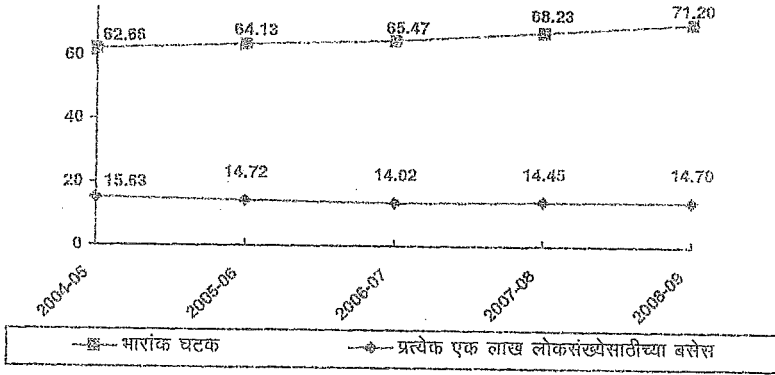
३.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.२४ ते ३.२६ मध्ये “कार्यचालनामधील कार्यक्षमता व काटकसर, वाहन संख्या व वापर, वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेखा” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, एस.टी.चे इंजिनाचे सुटे भाग तसेच टायर व इतर सुटे भाग बदलणे किंवा देखभाल दुरुस्ती करणे यासंदर्भात महामंडळाने काही प्रमाणपद्धती (Norms) ठरविलेली आहे त्यामध्ये पारदर्शकता आणणे गरजेचे आहे. त्याकरिता महामंडळाद्वारे सर्व गाड्यांना देखभाल दुरुस्तीसाठीचा वार्षिक खर्च लक्षात घेता एस.टी. महामंडळाने नवीन बस खरेदी करतेवेळी बस निर्मिती कंपनीसमवेत करार करून किमान ८ ते १० वर्षांपर्यंतची एसटी बसची देखभाल दुरुस्ती सदर कंपनीकडून करून घ्यावी व त्याप्रमाणे कंपनीच्या तांत्रिक विभागातील प्रशिक्षित तंत्रज्ञामार्फत देखभाल दुरुस्ती करून घेण्याकरिता करार करण्यात यावा व जास्त जुन्या झालेल्या बसेस टप्या-टप्याने बदलण्यासाठी दीर्घ मुदतीची योजना महामंडळाने तयार करणे आवश्यक आहे कारण त्यांचा परिरक्षण (Maintenance) खर्च जास्त होत आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

चार - क्षमतेचा वापर, भारांक घटक (प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येसाठीच्या बसेस २००४-०५ मधील १५.६३ वरून २००८-०९ मध्ये १४.७० एवढ्या कमी झाल्या होत्या) :-

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.३१ मध्ये “क्षमतेचा वापर, भारांक घटक” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, कोणत्याही वाहतूक उपक्रमाचा क्षमता वापर भारांक घटकांमध्ये मोजण्यात येतो. तो आसन क्षमतेची प्रत्यक्ष वाहून नेलेले प्रवासी यांची टक्केवारी दर्शवितो. कार्याचलित करावयाच्या अनुसूचीत मार्गाचा योग्य अभ्यास करून ते ठरविण्यात येतात व भारांक घटक सुधारण्यासाठी त्यांचा

नियमकालिक आढावा घेण्यात येतो. २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीत महामंडळाचा भारांक घटक अनुक्रमे ५६.२०, ५६.५९, ५७.२८, ५९.०३ व ६०.७६ एवढा होता. राज्य शासनाने परिपूर्तीत करावयाच्या प्रवासी भाडे सवलती विचारात न घेता प्रवासी भाडे उत्पन्न भागिले आसन क्षमतेनुसार अंदाजे प्रवासी उत्पन्न या चुकीच्या पद्धतीने भारांक घटक काढला होता. राज्य शासनाने परिपूर्तीत अखिल करावयाच्या प्रवासी भाडे सवलती विचारात घेऊन वरील कालावधीमध्ये भारांक घटक अखिल भारतीय सरासरी ६३ टक्केच्या तुलनेत ६२.६६, ६४.१३, ६५.४७, ६८.२३ व ७१.२० टक्के काढण्यात आला होता. सवलती विचारात घेतल्यानंतर भार घटक व प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येसाठीच्या बसेस याबाबतचा तपशील खालील आलेखात दाखविला आहे.



वरील आलेखावरून असे दिसून येते की, भारांक घटकामध्ये आढावा कालावधीत वाढीचा कल दिसून येत होता. परंतु प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येमागे असलेली बसेसची संख्या १५.६३ (२००४-०५) ते १४.७० (२००८-०९) एवढी कमी झाली होती. महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर २००९) की राज्य शासनाने प्रतिपूर्तीत केलेल्या सवलती विचारात घेऊन भारांक घटक काढण्यात येईल.

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या ३१ मार्च, २००५ रोजी संपलेल्या वर्षाचा लेखापरीक्षण अहवाल (वाणिज्यिक) - महाराष्ट्र शासन मधील परिच्छेद ४.१७ याकडे संदर्भ वेधण्यात येत आहे. ज्यामध्ये खाजगी चालकांना ज्या बिंदू ते बिंदू सेवा चालविण्यासाठी परवानगी दिली होती त्या मार्गांच्या निरीक्षणामध्ये आढळून आलेल्या त्रुटी प्रामुख्याने दाखविल्या होत्या. सार्वजनिक उपक्रम समितीसमोर दिलेल्या मौखिक साक्षीमध्ये (सप्टेंबर-ऑक्टोबर २००८) महामंडळाने स्वीकारले होते की अवैध वाहतुकीमुळे त्यांच्या महसुलावर परिणाम होत होता. सार्वजनिक उपक्रम समितीने शिफारस केली होती (ऑक्टोबर २००८) की शासनाने महामंडळ व इतर विभागांच्या समन्वयाने ही अवैध वाहतूक कमी करण्यासाठी परिणामकारक उपाय योजना करावी. परंतु, या शिफारशी संदर्भात शासनाने / महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल (एटीएन) अद्याप (डिसेंबर २००९) सादर करण्यात आला नव्हता.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर, २००९) की अवैध वाहतूक नियंत्रित करण्यासाठी राज्य शासनाने प्रादेशिक वाहतूक कार्यालय, पोलीस व महामंडळाचे कर्मचारी यांची निरीक्षण पथके संस्थापित केली होती. पुढे असेही म्हटले होते की, अवैध वाहतुकीसाठी जास्त दंड आकारण्याचे नियम बनविण्याचे अधिकार राज्य शासनाकडे होते. लेखापरिक्षणात असेही निदर्शनास आले की, अवैध वाहतूक अद्याप (डिसेंबर, २००९) चालू होती. महामंडळाने अवैध वाहतुकीबाबतचे शेवटचे सर्वेक्षण फेब्रुवारी २००५ मध्ये केले होते. त्यानुसार अशा वाहतुकीमुळे महामंडळाला अंदाजित दररोज ₹ २.९४ कोटीचे नुकसान होते.

४.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, चोरट्या प्रवासी वाहतुकीमुळे महामंडळाचे उत्पन्न कमी होते ही वस्तुस्थिती असली तरी, चोरट्या प्रवासी वाहतुकीच्या वाहनावर कारवाई करण्याचे पूर्वी असलेले महामंडळाचे अधिकार न्यायालयीन आदेशामुळे काढून घेतले गेल्यानंतर आता कारवाई करण्याचे अधिकार फक्त शासकीय यंत्रणेलाच म्हणजे पोलीस व प्रादेशिक परिवहन अधिकारी (आरटीओ) यांना आहेत. महामंडळाचे उत्पन्न बुडत असल्यामुळे कारवाई अधिकार नसले तरीसुद्धा पोलीस व आरटीओ खात्याला महामंडळाकडून वाहन व मनुष्यबळ पुरविले जाते त्यामुळे या विषयावरील कारवाईचा अहवाल (action taken note) सादर करण्याची जबाबदारी शासनाची आहे.

४.३ याप्रकरणी शासनाचे अभिप्राय नाहीत.

४.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.३१ मध्ये "क्षमतेचा वापर, भारांक घटक" या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले की, प्रति लाख लोकसंख्येसाठी बसेसची संख्या वाढविण्यासाठी कोणते प्रयत्न करण्यात आले, अवैध वाहतुकीस आळा घालण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने कोणते प्रयत्न केले आणि ना नफा ना तोटा भारांकाबाबत सद्यःस्थिती काय आहे, तिकिट वुईथ रिझर्व्हेशन असते. त्यासंबंधी कशी कार्यवाही केली जाते,

यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, महामंडळाचे जुन्या बसेस नियमितपणे बदलण्याचे नियोजन असते. दरवर्षी २२०० ते २५०० नवीन बसेस महामंडळ विकत घेते. तसेच ज्या ठिकाणी जास्त मागणी असते तेथे आम्हाला फ्लिट वाढविता येते. ओव्हरऑल डेपोमध्ये २५ हजार बसेस ठेवण्याची क्षमता आहे. सध्या १८ हजार बसेस ठेवत असल्यामुळे त्यात वाढ करण्यासाठी स्कोप आहे. शिवशाही बसेस अतिरिक्त राहणार आहेत. तसेच खाजगी वाहन चालक व भाड्याने बसेस घेऊन बसेसची संख्या वाढविण्याचा आमचा प्रयत्न सुरु आहे. तेथे तिकिट घेऊन ते डायरेक्ट गाडीत येऊ शकतात. ज्या

ठिकाणी लहान रुटस व लोकल ठिकाणी रिझर्व्हेशन केले जात नाही. तेथून लाँग व मिडियम लाँग रुटसचे रिझर्व्हेशन करता येते व त्यांना सिट नंबर सुद्धा दिले जातात. यानंतर महालेखाकारांनी विचारले की, जवळपास २००० बसेस १० वर्षांपूर्वीच्या असून सध्या त्या रोडवर आहेत. त्यांच्या लाँग टर्म स्कॅपिंग करण्यासंबंधी काही इफेक्टिव्ह पॉलिसी आहे का, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, ८ ते १० वर्षांपेक्षा जास्त कालावधीच्या २३०० बसेस आहेत. यावर्षी जशा नवीन बसेस येतील त्यानुसार जुन्या बसेस स्कॅपमध्ये काढणार आहोत.

यावर समितीने विचारले की, काही डेपोमध्ये टाटा व काही डेपोमध्ये अशोक लेलॅण्ड कंपनीच्या बसेस ठेवण्याची कारणे काय आहेत, नॅशनल हायवे झाले आहेत. तसेच इतर सुविधा वाढल्या आहेत. यामुळे अपघाताचे प्रमाण कमी झाले आहे. अवैध वाहतुकीसंबंधी कोणती कार्यवाही करण्यात आली, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी उत्तर दिले की, अवैध वाहतुकीवर कारवाई करण्याकरिता सुरुवातीला आम्हाला अधिकार होते. परंतु कोर्टाने असे सांगितले की, आम्ही सुद्धा ऑपरेटर आहोत. यामुळे आम्हाला त्यांच्याविरुद्ध डायरेक्ट अॅक्शन घेता येत नाही. या संदर्भात डिव्हीजन निहाय टीम तयार केली असून त्यात आमच्याकडील एक अधिकारी, आरटीओकडील एक अधिकारी आणि पोलीस विभागातील एक अधिकारी अशी टीम आहे. त्यांच्याकडून यासंबंधी कारवाई केली जाते. आम्ही ३ वेगवेगळ्या पद्धतीने उपाययोजना करीत आहोत. ज्या बस स्टॅण्डला वॉल कंपाऊंड नव्हते त्यांच्याकरिता वॉल कंपाऊंड करण्याकरिता निविदा काढली. जेणेकरून वाहतूक एजन्ट बस स्टॅण्डमध्ये येऊ शकणार नाहीत. तसेच प्रत्येक बस स्टॅण्डच्या ठिकाणी सीसीटीव्ही बसविण्याची कार्यवाही सुरु केली आहे जेणेकरून तेथे बाहेरील एजन्ट वगैरे येतात किंवा कसे, यासंबंधी मॉनेटरिंग करता येऊ शकेल. तसेच निवडक ४८ बस स्टॅण्डकरिता एस्कॉम कंपनीकडून सिव्क्युरिटी गार्ड घेऊन त्यांची नेमणूक करायची आहे. यावर समितीने विचारले की, समितीच्या माहितीप्रमाणे ६० ते ७० टक्के उपाहारगृह व सायकल स्टॅण्ड लोकांनी आपल्या ताब्यात घेतली आहेत. यासंबंधी कोर्टात १०-२० वर्षांपासून दावे सुरु आहेत. यामुळे त्यांच्याकडून आपल्याला कोणत्याही प्रकारची रक्कम मिळत नाही. यासंबंधी काही फास्ट ट्रॅक वगैरे केला आहे का, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी सांगितले की, एकूण ३९६२ कर्माशियल आस्थापना आहेत. त्यात उपाहारगृहे येतात. त्यापैकी ४२७ प्रकरणे आरडीसी, सिव्हील कोर्ट आणि उच्च न्यायालयात प्रलंबित आहेत. यानंतर माननीय अध्यक्षानी यासंबंधी आढावा घेतला. त्यानंतर आरडीसीने तातडीने कार्यवाही करण्यासंबंधी त्यांना पत्र पाठविले आहे. तसेच विभागीय आयुक्तांना सुद्धा पत्र पाठविलेले आहे. ४२७ पैकी २२२ प्रकरणे आरडीसीची आहेत. यावर समितीने विचारले की, एखाद्या एसटी डेपोमधील कॅन्टीन किंवा दुकान ३० वर्षांपूर्वी दिले असेल त्याचे त्यावेळचे भाडे ५०,६० किंवा १०० रुपये असेल तर त्यामध्ये बदल करण्यात आलेला आहे काय, खाजगी क्षेत्रात दर तीन वर्षाला १५ टक्के वाढ करण्यात येते. पाच वर्षांनंतर २५ टक्के वाढ करायला पाहिजे.

यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, मूळ कालावधी १४ वर्षांचा आहे, पाच वर्षे कालावधी झाल्यानंतर दरवर्षी त्यांच्या भाड्यात १० टक्के वाढ करण्यात येते. ९ वर्षांसाठी या जागा भाड्याने देण्यात आल्या आहेत. पाच अधिक चार अशी ती पॉलिसी आहे. पहिले अॅप्रिमेट १४ वर्षांसाठी होते. सुरुवातीला ही टर्म होती आता ती टर्म रिव्हाईज करण्यात आली असून ती ९ वर्षांची करण्यात आली आहे. यावर समितीने विचारले की, ८० टक्के लोक एसटीने प्रवास करतात त्यांच्यासाठी टॉयलेट देखील नाहीत, याचा विचार करण्यात यावा. तसेच अवैध वाहतूकीमुळे लॉस होत आहे काय, यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, वाहतूक म्हणजे जाणे येणे हे अवैध होऊ शकत नाही, त्यासाठी वापरण्यात येणारे साधन अवैध ठरते. यातून मधला मार्ग आपणाला काढावा लागणार आहे. आपण ज्याला आज अवैध वाहतूक म्हणतो त्याला रेग्युलेटरी फ्रेममध्ये कसे आणता येईल व त्यातून एसटीसाठी काय महसूल मिळविता येईल याचा विचार करणे गरजेचे आहे. मला असे वाटते की, त्या ठिकाणी रॉयल्टी लावली व ती रक्कम एसटीला उपलब्ध करून दिली तर युनियनचा विरोध कदाचित्त कमी होईल. या दृष्टीने शासन प्रयत्न करीत आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, एसटी स्टॅण्डपासूनचा २० किलोमीटरचा परिसर कव्हर केला तर त्याचा जास्त फायदा मिळू शकेल. २० किलोमीटरचा परिसर पायलट प्रोजेक्ट म्हणून महामंडळाने घ्यावा त्या परिसरातील १०० टक्के प्रवासी एसटीचा वापर करतील तर भारांक एकदम वाढेल, या दृष्टीने नियोजन करावे.

४.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.३१ मध्ये “क्षमतेचा वापर, भारांक घटक” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, राज्यातील एस.टी. स्टॅंडला संरक्षक भिंती असणे आवश्यक आहे जेणेकरून खाजगी बस व प्रवासी वाहने एस.टी. स्टॅंडमध्ये प्रवेश करू शकणार नाहीत व एस.टी. स्टॅंडमधील जागेत अतिक्रमण होणार नाही. तसेच प्रत्येक एस.टी. स्टॅंड मध्ये तसेच एस.टी. डेपोमध्ये सीसीटीव्ही यंत्रणा सुरक्षिततेच्यादृष्टीने बसविणे अत्यंत गरजेचे आहे. राज्यातील एस.टी.स्टॅंडच्या जागेमध्ये एकूण किती उपाहारगृहे व सायकल / वाहन तळ (पार्किंग) करार पद्धतीने चालविण्यात येत आहेत. सदर उपाहारगृह सायकल / वाहन तळांच्यापासून महामंडळाला किती रुपये उत्पन्न दरवर्षी प्राप्त होत आहे. तसेच सदर उपाहारगृहे व सायकल / वाहन तळ किती कालावधीसाठी देण्यात आली आहेत. याबाबतची माहिती समितीस अवगत करण्यात यावी. या उपाहार गृह व सायकल / वाहन तळांच्या (पार्किंग) जागेसंदर्भात न्यायप्रविष्ट बाबी किती आहेत. या सर्व न्यायप्रविष्ट बाबी लवकर निकाली काढणे आवश्यक आहे. एस.टी. स्टॅंडच्या सर्व जागा त्या त्या शहरामध्ये अत्यंत मोक्याच्या ठिकाणी असल्यामुळे या जागांचा वापर अत्याधुनिक पार्किंग व्यवस्थेकरिता आणि आरोग्यपूर्ण (Hygienic) उपाहारगृह तसेच महिला / पुरुषांकरिता सोयी सुविधायुक्त प्रसाधन गृह नव्याने करार पद्धतीने जास्तीतजास्त ५ वर्षांकरिता चालविण्यासाठी देण्यात यावीत अथवा बांधा, वापरा आणि हस्तांतरित करा (BOT) या तत्वावर देण्यात यावीत. जेणेकरून महामंडळाचा आर्थिक उत्पन्नाचा स्रोत वाढेल यादृष्टीने महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा. अशी समिती शिफारस करीत आहे.

पाच - मार्ग नियोजन :-

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.३४ व ३.३५ मध्ये “मार्ग नियोजन” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.३४- मार्गणी पूर्ण करण्यासाठी मार्गाचे सुयोग्य नियोजन केल्यास जास्त भारांक घटक मिळतो. महामंडळ कार्यचालन झाल्यानंतर फेऱ्यांचे “अ”, “ब” व “क” या गटांमध्ये वर्गीकरण करते. “अ” फेऱ्या नफा मिळवितात व “ब” फेऱ्या एकूण किंमत वसूल करू शकत नाहीत व “क” फेऱ्या केवळ बदलती किंमत देखील वसूल करत नाहीत परंतु महामंडळाकडे मार्गानुसार फायदा काढण्यासाठी व्यवस्थापन माहिती पद्धती संरचना उपलब्ध नव्हती.

३.३५- महामंडळ फेऱ्यांच्या फायद्याचे विश्लेषण महाराष्ट्र शासनाने प्रतिपूर्ती करावयाच्या प्रवासी भाड्याच्या सवलतीची रक्कम विचारात न घेताच निर्धारित करित होते. काही फेऱ्या फायदेशीर होत्या तर इतर नव्हत्या. फायदा मिळविणाऱ्या व तोटा करणाऱ्या फेऱ्यांचा तपशील खालील तक्त्यात दिला आहे.

तपशील	एकूण मार्गाची संख्या	एकूण फेऱ्यांची संख्या	फायदा मिळविणाऱ्या फेऱ्यांची संख्या (अ फेऱ्या)	एकूण किंमत वसूल करणाऱ्या फेऱ्यांची संख्या (ब व क फेऱ्या)	व्हेरिअबल किंमत देखील वसूल न करणाऱ्या फेऱ्यांची संख्या (क फेऱ्या)
(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)
२००४-०५	१७,५८४	८८,६१२ (१००)	१६,०२७ (१८)	७२,५८५ (८२)	२३,९७९ (२७)
२००५-०६	१६,६९७	८४,७८१ (१००)	१६,४६७ (१९)	६८,३१४ (८१)	२१,९८८ (२६)
२००६-०७	१६,४८२	८४,१६२ (१००)	१७,४५५ (२१)	६६,७०७ (७९)	१९,०११ (२३)
२००७-०८	१६,२२७	८४,००० (१००)	२०,०८४ (२४)	६३,९१६ (७६)	१६,४३२ (२०)
२००८-०९	१६,५२१	८५,०७१ (१००)	१८,१०२ (२१)	६६,९६९ (७९)	१७,५३६ (२१)

(कंसातील आकडे एकूण फेऱ्यांशी टक्केवारी दर्शवितात)

(स्त्रोत: महामंडळाच्या मासिक कामकाज प्रगती अहवालांवरून संकलित)

वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की, महामंडळाने कार्यचालन केलेले मार्ग जे २००४-०५ मध्ये १७,५८४ होते ते २००८-०९ मध्ये १६,५२१ इतके कमी झाले होते. त्याचप्रमाणे एकूण कार्यचालन केलेल्या फेऱ्या ज्या २००४-०५ मध्ये ८८,६१२ होत्या त्या २००८-०९ मध्ये ८५,०७१ एवढ्या कमी

झाल्या होत्या. लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळ फेऱ्यांच्या फायद्याचे “अ”, “ब” व “क” विश्लेषण राज्य शासनाने परिपूर्तीत करावयाच्या प्रवासी भाडे सवलतीची रक्कम विचारात न घेता करीत होते. राज्य शासनाने परिपूर्तीत करावयाची प्रवासी भाडे सवलती विचारात घेतल्यास फेऱ्यांची फायदेशीरता काही प्रमाणात बदलेल.

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी जापनात ३.३४ संदर्भात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, विभागीय स्तरावर मार्गनिहाय विश्लेषण केले जाते आणि आवश्यकतेनुसार अधिक फेऱ्या विभागाकडून प्रस्तावित केल्या जातात. प्रादेशिक कार्यालयाकडून त्याची छाननी केल्यानंतर अतिरिक्त फेऱ्यांना मंजुरी देण्यात येते. तसेच ३.३५ संदर्भात महामंडळाकडून फेऱ्यांचे अ, ब, क वर्गीकरण करण्यात येते, त्यामध्ये सवलतीच्या मूल्याच्या प्रतिपूर्तीचा विचार केला जातो. परंतु, महामंडळाकडून तोट्यात जाणाऱ्या फेऱ्या या बंधनकारक व शालेय फेऱ्यांचा अपवाद करता चालविल्या जात नाहीत. सध्या प्रदेश, विभाग व आगारात नफा व तोट्याची गणना करताना शासनाकडून मिळणाऱ्या सवलतीच्या भरपाईची रक्कम विचारात घेण्यात येते. सध्या सर्व आगारात इलेक्ट्रॉनिक मशीनमार्फत तिकीट विक्री करण्यात येते व त्यामध्ये सवलत प्रकारांची नोंद केली जाते. सन २०१०-११ मध्ये इलेक्ट्रॉनिक तिकीट मशीन पूर्णपणे कार्यान्वित झाली आहे व ही पद्धती रा.प. महामंडळातील २४ सवलत प्रकारांच्या प्रतिपूर्तीचा विचार करून अ, ब, क फेऱ्यांचे वर्गीकरण करते.

५.३ याप्रकरणी शासनाने ३.३४ व ३.३५ संदर्भात असे नमूद केले की, महामंडळाच्या खुलाशाशी शासन सहमत आहे.

५.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.३४ व ३.३५ मध्ये “मार्ग नियोजन” या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले की, महामंडळाने मार्गानुसार फायदा मूल्यनिर्धारण करण्यासाठी कोणतीही व्यवस्थापन माहिती पद्धती का ठेवली नाही. तसेच त्या विभागातील आमदारांना त्यांच्या भागामधील एबीसीडीचे मार्ग कोणते याची माहिती देण्यात येते काय, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी खुलासा केला की, महामंडळाने याकरिता अगोदर सांगितल्याप्रमाणे ‘अ’, ‘ब’, ‘क’, ‘ड’, या पद्धतीने कोणता मार्ग फायद्यात आहे किंवा तोट्यात आहे त्याचे मूल्यांकन करण्यात येते. अशी माहिती संबंधित आमदार महोदयांना देण्यात येईल.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, वरिष्ठ नागरिक, अपंग व्यक्ती यांना जी सवलत देण्यात येते किंवा विद्यार्थ्यांना जे पासेस देण्यात येतात, हा सर्व निधी शासनाकडून एस.टी. महामंडळाला मिळतो काय, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी खुलासा केला की, शासनाकडून महामंडळाला सर्व निधी मिळतो फक्त निधी मिळण्यास उशीर होतो. आता शासनाकडून १६०० कोटी रुपये येणे प्रलंबित आहे.

वरिष्ठ नागरिक यांना ६५ वर्षांनंतर अर्धे तिकिट लागते त्यांना ती सवलत दिली आहे. अपंगांना देण्यात येणाऱ्या सवलती व विद्यार्थ्यांना वार्षिक पास देण्यात येतात, महाराष्ट्रात याची एकूण रक्कम १३५१ कोटी रुपये होते. दरवर्षी शासनाकडूनही सवलत मूल्यापोटी मिळते. २२ सवलतींची वेगवेगळ्या प्रशासकीय विभागाकडे त्यांची ओनरशीप होती. अपंग असेल तर अपंग विभाग, सामाजिक न्याय विभागाची योजना असेल तर ती रक्कम सामाजिक न्याय विभागाकडून मिळत होती. आता शासनाने असा निर्णय घेतला आहे की, सर्व सवलत मूल्यांची ओनरशीप ट्रान्सपोर्ट विभागाकडे आलेली आहे. त्याची प्रोसेस सुरू आहे त्यानंतर बजेटमध्ये एकत्रित प्रोव्हीजन करण्यात येणार आहे. आता ट्रान्सपोर्ट विभागाकडूनच महामंडळाला पैसे मिळतील. प्रवास कोणी केला याची नोंद घेतली जात नव्हती तसेच कोणी किती फायदा घेतला याची देखील नोंद घेण्यात येत नव्हती. ती व्यक्ती एपीएल आहे की बीपीएल आहे याची देखील कोणतीही नोंद होत नव्हती. यासंदर्भातील सिस्टीम तयार करण्याचे काम सुरू आहे. त्याचप्रमाणे निवृत्ती वेतनधारक, अ.पी.एल., बी.पी.एल.मधील लाभार्थी यांना सवलतीच्या दरात अमर्याद प्रवासाची सवलत असावी की, त्यासाठी काही मर्यादा घालण्यात यावी, याही बाबतीत विचार सुरू आहे.

५.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.३४ व ३.३५ मध्ये “मार्ग नियोजन” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, राज्यातील ज्या ग्रामीण भागामध्ये पक्के रस्ते सुस्थितीत नसल्यामुळे एस.टी. ऐवजी खाजगी प्रवासी वाहनाद्वारे सर्वसामान्य जनता प्रवास करीत असते. त्याठिकाणी एस.टी. बसेसच्या प्रवासी फेऱ्या वाढविणे अत्यंत आवश्यक आहे. प्रवाशांची संख्या मर्यादित स्वरूपात असल्यास त्याठिकाणी मिनी बसेसद्वारे प्रवासी वाहतूक सुरू करण्यात यावी. एस.टी. महामंडळातर्फे राज्यातील वरिष्ठ नागरीक, दिव्यांग, विद्यार्थी यांना प्रवासाकरीता पास किंवा प्रवास सवलत दिली जाते या सवलती/ वार्षिक पासेसच्या मूल्यापोटी शासनाकडून रुपये १३५१ कोटी मिळतात सदर २२ सवलतींच्या मूल्यापोटी मिळणारी रक्कम विविध प्रशासकीय विभागामार्फत प्राप्त होण्याऐवजी अर्थसंकल्पांमध्ये एकत्रित तरतूद करून परिवहन विभागाकडून एस.टी. महामंडळाला निधी प्राप्त होण्याच्या दृष्टीने शासनाने त्वरीत कार्यवाही वा उपाययोजना करावी. त्यानुसार शासनाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आंत समितीस सादर करावा. अशी समितीतर्फे शिफारस करण्यात येत आहे.

सहा - वाहनांची परिरक्षा (प्रतिबंधात्मक परिरक्षा) :-

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.४० मध्ये “वाहनांची परिरक्षा” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, बसेस निट चालू स्थितीत ठेवणे व यांत्रिक बिघाडामुळे होणारे वाहन बिघाड कमी करण्यासाठी वाहनांची प्रतिबंधात्मक परिरक्षा अत्यावश्यक आहे. महामंडळाकडे टाटा व लेलॅन्ड बनावटीच्या बसेस आहेत. त्यासाठी मूळ सामग्री उत्पादक (ओईएम) यांनी विहित केलेली ऑईल बदलण्यासाठी सूची खालील प्रमाणे होती.

अ.क्र.	तपशील	अनुसूची
१.	इंजिन ऑईल बदल	
१ (अ)	टाटा बनावट	प्रत्येक १८,००० किलोमीटर
१ (ब)	लेलॅन्ड बनावट	प्रत्येक १६,००० किलोमीटर
२	ब्रेक निरीक्षण	
२ (अ)	टाटा बनावट	प्रत्येक दिवशी निरीक्षण
२ (ब)	लेलॅन्ड बनावट	

उत्पादकांनी शिफारस केल्याप्रमाणे इंधन तेलाची टॉपअप पातळी राखणे आवश्यक असते. ती पातळी इंजिनची खराब कार्यक्षमता व गळती यामुळे कमी होते. त्यामुळे इंजिन बनावटनिहाय टॉपअपसाठी व उत्पादकांनी विहित ऑईलप्रमाणे इंजिन तेलाचा वापर याबाबत स्वतंत्र आकडेवारी ठेवणे आवश्यक असते. बनावट निहाय इंधन तेलाचा टॉपअपसाठी व इंजिन ऑईल बदलण्यासाठीच अहवाल मासिक कार्यचालन अहवालाद्वारा (एमओआर) एप्रिल २००८ पासूनच देण्यात आला होता.

२००८-०९ या वर्षातील एमओआरच्या लेखापरीक्षण छाननीत आढळून आले की, इंजिन ऑईल बदलण्याच्या निकषांच्या तुलनेत २.९३ लाख लीटर जास्त इंजिन ऑईलचा वापर करण्यात आला होता. यावरून इंजिन ऑईल वापरावरील व्यवस्थापनाच्या परिणामकारक संनियंत्रणाचा अभाव दिसून येतो.

इंजिन ऑईल वापराच्या अपरिणामकारक संनियंत्रणामुळे निकषांच्या तुलनेत २००८-०९ यावर्षात २.९३ लाख लीटर इंजिन ऑईलचा जादा वापर झाला होता.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर,२००९) की टॉपअपसाठी ऑईल लागते, दोन इंजिन ऑईल बदलाच्या कालावधीत ऑईलची पातळी ठेवण्यासाठी ही ऑईल लागते व ओईएमप्रमाणे केपीएलमध्ये (+/-) ५०० किलोमीटरची तफावत शिफारशीत होती. हे उत्तर स्विकारण्यायोग्य नव्हते कारण दोन वर्षांच्या तुलनेच्या कालावधीत त्याच इंजिन बनावटसाठीच्या इंजिन ऑईल वापरामध्ये प्रत्येक क्षेत्रामध्ये तफावत आढळून आली होती.

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, चासीस उत्पादन करणाऱ्या कंपन्यांनी इंजिन ऑईल टॉपअप बाबत कोणताही ठराविक कार्यक्रम शिफारस केलेला नाही, फक्त ठराविक कि.मी. झालेनंतर इंजिन ऑईल पूर्ण बदली करण्याबाबत शिफारस केलेली आहे. ऑईल खप हा वेगवेगळ्या प्रादेशिक विभागात वेगवेगळा आहे. त्याची कारणे खालीलप्रमाणे आहेत :—

- प्रदेशाची भौगोलिक परिस्थिती सारखी नाही.
- प्रत्येक प्रदेश व विभागात असलेल्या गाड्यांचे प्रकार वेगवेगळे आहेत. जसे लेलॅंड ६.६५ व टाटा ६९७ या इंजिनला नवीन प्रकारच्या टाटा कमिन्स, हिनो युरो आणि इंजिनच्या तुलनेत टॉपअपसाठी जास्त ऑईलची गरज भासते.
- पुनःस्तरित इंजिन प्रदेशातील किती गाड्यांवर आहेत यावरही केपीएल मध्ये फरक पडतो त्यामुळे प्रत्येक प्रदेशाचे केपीएल वेगवेगळे येते.
- बसवरील इंजिनचे वय किती आहे त्यावरही ऑईल खप अवलंबून आहे.

सिटी बस सर्व्हीसमध्ये दैनंदिन कि.मी. कमी होतात परंतु इंजिन व गाडी जास्त काळ चालू राहते व याचाही परिणाम ऑईल खपावर होतो.

लेखा परिक्षण कालावधीत महत्त्वाचे केपीएलमध्ये सतत वाढ झालेली आहे हे खालील आकडेवारीमध्ये नमूद केले आहे.

आर्थिक वर्ष	केपीएल
२००३-०४	७८८
२००४-०५	८७४
२००५-०६	९२८
२००६-०७	१००१
२००७-०८	१०४४
२००८-०९	१११०
२००९-१०	१२३०

वरील कारणांचा विचार करता तसेच लेखा परिक्षण कालावधीत केपीएल मध्ये सातत्याने झालेली वाढ याचा विचार करता जास्त ऑईल खप झाला आहे असे लेखा परिक्षणाचे म्हणणे न्यायेचित होत नाही.

६.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, महामंडळाचा खुलासा स्वयंस्पष्ट आहे.

६.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ८ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.४० मध्ये “वाहनांची परिरक्षा” या आक्षेपासंदर्भात इंजिन ऑईल बदलण्याच्या निकषांच्या तुलनेत २.९३ लाख लिटर जास्त इंजिन ऑईलचा वापर करण्याबाबतची कारणे काय आहेत, मागील काळात महामंडळात इंजिन ऑईलच्या वापर व खरेदी संदर्भातील वस्तुस्थिती काय आहे, अशी समितीने विचारणा केली असता महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, प्रत्येक वाहनामध्ये ठराविक कालावधीनंतर इंजिन ऑईल टाकावे लागते. वेगवेगळ्या प्रकारच्या वाहनांसाठी प्रकारनिहाय प्रमाणके (नॉर्म्स) ठरवून देण्यात आलेले आहेत व त्यानुसार इंजिन ऑईल बदलले जाते. प्रत्येक डेपोमध्ये हा कालावधी परिक्षण (मॉनिटर) केला जातो. के.पी.एल.हा एक इंजिनचा पॅरामीटर आहे. त्याचा विचार केल्यास सन २००९-२०१० मध्ये तो १२२४, सन २०१०-२०११ मध्ये १४११, सन २०१२-२०१३ मध्ये १५६४, सन २०१३-२०१४ मध्ये १७६९ होता. अशा प्रकारे त्याचे प्रमाण वाढत गेले आहे.

इंजिन ऑईलच्या बाबतीत इंजिन ऑईल चॅंज व टॉप अप, असे दोन प्रकार आहेत. शहरी भागात किंवा ग्रामीण भागात वापरात असलेल्या वाहनांमधून तेलाचे बाष्पीभवन होत असते. ईओसी ते ईओसी हा कालावधी महिन्याभराचा असला तरी तेल बाष्पीभवनामुळे वाहनातील तेलाची पातळी खाली जाते. इंजिन ऑईलसाठी निर्धारित केलेल्या स्टॅण्डर्डपेढे इंजिन ऑईल प्रमाणात करण्यासाठी अतिरिक्त ऑईल टाकले जाते, ज्याला ‘टॉप अप’ म्हणतात इंजिन ऑईलसाठी त्या ठिकाणी कमाल आणि किमान, अशा दोन खूणा असतात. इंजिन ऑईलचे प्रमाण किमान पातळीच्या खाली गेले तर ते वाहनाच्या इंजिनसाठी घातक असते. त्यामुळे टॉप अप करावे लागते. याचे प्रमाण बघितले तर सन २००९-२०१० मध्ये ४५८९, सन २०१०-२०११ मध्ये ५१६७, सन २०११-२०१२ मध्ये ५२००, असे वाढत गेले आहे. टॉपअपसाठी लागणारे ऑईल अपरिहार्य आहे. टॉपअप केल्याशिवाय इंजिन चांगले राहू शकणार नाही. ईओसी (इंजिन ऑईल चॅंज) चा कालावधी किलो मीटरवर आधारित आहे. एखाद्या वाहनाचा प्रवास शहरातच होत असेल तर त्यांचा ईओसी कालावधी उशिराचा असेल पण एखादे वाहन ग्रामीण भागात प्रवास करीत असेल तर त्यांचा ईओसी कालावधी लवकर असेल.

६.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.४० मध्ये “वाहनांची परिरक्षा” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, इंजिन ऑईलची प्रमाणभूत पातळी योग्यरित्या (मेंटेन) ठेवण्यासाठी ऑईलची भर टाकून (टॉप अप) करावे लागते, हा खुलासा मान्य केला तरी ३ लाख लिटर ऑईल केवळ टॉपअपसाठी लागले, या बाबीचे समर्थन करता येणार नाही. मूळ इंजिन ऑईलसाठी किती ऑईल लागले व टॉपअपसाठी किती ऑईल लागले, याची माहिती विचारात घेतली असता असे दिसून येते की, सन २०१५-२०१६ मध्ये १२ लाख लीटर ऑईल मूळ इंजिन ऑईलसाठी लागले व ४ लाख लीटर इंजिन ऑईल टॉपअपसाठी लागले आहे.

टॉपअपसाठी लागणारे ऑईलचे प्रमाण जर २ ते ५ टक्के असेल तर ते प्राद्य धरले असते परंतु महामंडळाने सांगितलेल्या आकडेवारीनुसार टॉपअपसाठी एक तृतीयांश एवढे ऑईल वापरले आहे. यावरून असे दिसून येते की, इंजिन ऑईल टॉपअपसाठी लागणारे ऑईलचे प्रमाण व्यवहार्य नाही. त्यामुळे ईओसी (इंजिन ऑईल चॅज) मध्ये एस.टी. महामंडळाच्या डेपोमध्ये अनियमितता झाली असल्याचे निदर्शनास येत असल्यामुळे ऑईल खरेदी केल्यानंतर प्रत्येक डेपोला किती ऑईल देण्यात आले व त्या डेपोने टॉपअपसाठी किती ऑईलचा वापर केला आहे. याबाबतची सविस्तर माहिती महामंडळाने अद्ययावत स्वरूपात ठेवावी व प्रमाणकानुसार (नॉर्मस) इंजिन ऑईलचा वापर न करणाऱ्या डेपोच्या संबंधित तांत्रिक अधिकाऱ्यांविरुद्ध व डेपो व्यवस्थापकांविरुद्ध दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी, याप्रकरणी महामंडळाने / शासनाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आंत समितीस सादर करण्यात यावा. अशी समितीतर्फे शिफारस करण्यात येत आहे.

सात - बसेसचे पूर्वप्रायकरण :-

७.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.४१ मध्ये “बसेसचे पूर्वप्रायकरण” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, बसेसचे पूर्वप्रायकरण (आरसी) करण्यामध्ये बसेसमधील सर्व खराब झालेले भाग बदलणे, त्यामधील आसने बदलणे, रंगरंगोटी इत्यादि यांचा समावेश असतो. वेळापत्रकानुसार वाहनाची नोंदणी झाल्यापासून तीन वर्षांच्या आत पहिली आरसी, दुसरी आरसी पहिल्या आरसीनंतर दोन वर्षांनंतर व तिसरी आरसी दुसऱ्या आरसीनंतर दोन वर्षांनंतर करावयाची असते. महामंडळाने विविध वर्षांमध्ये आरसीसाठी असलेल्या बसेसच्या नोंदी ठेवल्या नव्हत्या. परंतु महामंडळाने दरवर्षी किती बसेस पूर्वप्रायकरण करायच्या याबाबत अंतर्गत लक्ष्य निश्चित केले होते.

सन २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीत आरसी करावयाच्या व प्रत्यक्ष वार्षिक आरसी केलेल्या बसेसची एकत्रित स्थिती खालीलप्रमाणे होती :-

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
१.	लक्षित केलेल्या बसेसची संख्या	४,६२४	४,२११	४,५०१	४,३१९	४,३०२
२.	पूर्वप्रायकरण केलेल्या बसेसची संख्या	४,२८१	४,०९१	४,५०७	४,३१८	४,११४
३.	पूर्वप्रायकरणामधील तुटवडा	३४३	१२०	०६ (जादा)	०१	१८८

(स्रोत : महामंडळाने सादर केलेली माहिती)

लेखापरीक्षणात असे दिसून आले की, किती बसेस पहिल्या, दुसऱ्या व तिसऱ्या आरसीसाठी देय होत्या व दरवर्षी प्रत्येक वर्षी किती बसेसचे पूर्वप्रायकरण करण्यात आले यांचा तपशील नसल्यामुळे दरवर्षीच्या पूर्वप्रायकरणासाठीच्या बसेसचे लक्ष लेखापरीक्षणात तपासता आले नव्हते.

७.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, वाहन आरसीचे रेकॉर्डची वाहनाचे लॉकबुकमध्ये नोंद केलेले असते, ज्यामुळे वाहन आरसीचे स्वतंत्र रेकॉर्ड ठेवले जात नाही. एखादे वाहनाची आरसी चुकल्यास हे वाहन पुढील आरसीसाठी अटेंड केले जाते व त्यामुळे मागील आरसीचा बॅकलॉग निघून जातो. या कारणास्तव आरसी बॅकलॉग साठत जात नाही. तसेच वाहनाचे प्रत्येक टाईपचे आरसीचे रेकॉर्ड स्वतंत्रपणे नोंदी करणे अवघड आहे.

महामंडळाच्या गाड्या मोडीत काढण्याचे नवीन धोरणानुसार टप्प्याटप्प्याने ८ वर्षे वयाच्या पुढील गाड्या मोडीत काढल्याने आरसीचा बॅकलॉग आणखीन कमी होईल.

७.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, आवश्यक ती माहिती महामंडळातर्फे ठेवण्यात येते.

७.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.४१ मध्ये “बसेसचे पूर्वप्रायकरण” या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले की, सन २००४-२००५ ते २००८-२००९ या कालावधीत बसेसचे पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) करण्यामध्ये तूट का आली होती. तसेच पहिली रिकंडीशनिंग तीन वर्षांच्या आत करायची असते काय,

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक व प्रतिनिधींनी सांगितले की, किती बसेसला पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशन) करायचे याचे लक्ष ठरविले जाते. याकरिता एखाद्या वर्षामध्ये कमी बसेस असतात तर एखाद्या वर्षी जास्त बसेस असतात. रिकंडीशनमध्ये काही बसेसचे जास्त तर काही बसेसचे कमी काम निघते. कार्यशाळेमधील कर्मचारीवृंद (वर्कशॉपमधील स्टाफ) बसेसच्या तुलनेत फार कमी आहे. बसेसची संख्या वाढत असून कर्मचारीवृंद (स्टाफ) तेवढाच आहे. तरी देखील आम्ही लक्ष पूर्ण करीत आहोत. आम्ही केवळ १५२ बसेसला पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) करू शकलो नाही. पहिली रिकंडीशनिंग तिसऱ्या वर्षी, दुसरी रिकंडीशनिंग पाचव्या वर्षी आणि तिसरी रिकंडीशनिंग सातव्या वर्षी करावी लागते. पूर्वप्रायकरण योजना (रिकंडीशनिंगचा प्लॅन) अशी आहे. सन २००९-२०१० मध्ये ४,३४२ बसेस पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) करण्याचे लक्ष होते. ४,२१३ बसेस पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) केलेल्या आहेत.

त्यानंतर समितीने विचारणा केली की, सन २००४ ते २००८ मध्ये पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) मागे पडले होते. त्यामध्ये तूट (शॉर्टफॉल) असण्याचे काय कारण होते, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, महामंडळाला २७ हजार यांत्रिक (मॅकेनिकल्स) आणि इतर तांत्रिक मनुष्यबळ (टेक्निकल मॅन पॉवर) लागते. महामंडळाकडे साधारणतः १८ हजार पदे होती. त्यानंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळामध्ये कर्मचाऱ्यांची संख्या कमी असल्यामुळे हे काम बाहेरून किंवा कॉन्ट्रॅक्ट बेसवर का केले नाही. यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, हे काम महामंडळाने स्वतःच करण्याचा प्रयत्न केला. आतापर्यंत ५,१५० बसेस पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) झालेल्या आहेत. म्हणजेच ९७.१३ टक्क्यापर्यंत हेतू साध्य केलेला आहे.

७.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.४१ मध्ये “बसेसचे पूर्वप्रायकरण” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळाने सन २००८-२००९ मध्ये ४,३०२ बसेस पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) करण्याचे लक्ष होते. परंतु ४,११४ बसेस पूर्वप्रायकरण (रिकंडीशनिंग) करण्यात आल्या. त्यामध्ये २०० ने लक्ष कमी झाले. सन २००६-२००७, २००७-२००८ मध्ये लक्ष पूर्ण केलेले आहे. परंतु सन २००८-२००९ मध्ये बसेसचे पूर्वप्रायकरण करण्याचे ध्येय गाठता आले नाही. सन २००४-२००५ मध्ये देखील २०० बसेसचे पूर्वप्रायकरण करण्यात आले नाही. सन २००४-२००५, २००५-२००६ मध्येही महामंडळाने पूर्वप्रायकरण करण्याचे लक्ष पूर्ण केले नाही परंतु ते सन २००६-२००७, २००७-२००८ मध्ये लक्ष पूर्ण केले. त्यामुळे महामंडळाने यापुढे बसेसच्या पूर्वप्रायकरणाच्या बाबतीत कोणत्याही त्रुटी राहणार नाहीत. यादृष्टीने योग्य ती दखल घेऊन अनुशेष राहणार नाही याची काळजी घ्यावी, त्यादृष्टीने महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आंत समितीस सादर करण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

आठ - बसेसचे डॉकिंग :-

८.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.४२ मध्ये “बसेसचे डॉकिंग” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, डॉकिंग मध्ये, इंजिनची तपासणी व दुरुस्ती, क्लच व पारेषण, स्टीअरिंग व सर्पेशन, व्हील व ब्रेक यांचा समावेश असतो. महामंडळाने निश्चित केलेल्या निकषानुसार वाहनाची प्रादेशिक वाहतूक कार्यालयाद्वारा नोंद केलेल्या तारखेपासून दर दोन महिन्यांनी व एका वर्षात सहावेळा वाहनाचे डॉकिंग करणे आवश्यक असते. पद्धतीनुसार तिसरे व सहावे डॉकिंग विभागीय कार्यशाळेत व बाकीचे चार डॉकिंग डेपो कार्यशाळेत करणे आवश्यक असते.

२००४-०९ या कालावधीत डेपो स्तरावर केलेल्या एकंदरीत डॉकिंगचा तपशील खालीलप्रमाणे होता.

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
१.	देय असलेल्या अनुसूचित डॉकिंगची संख्या	६४,२८२	६१,९३१	५७,८४४	५८,३५७	५९,७३८
२.	वेळेवर केलेल्या डॉकिंगची संख्या	५५,२४७	५२,८३३	५०,१७९	५१,२२८	५२,७७६
३.	वेळेवर डॉकिंग केलेल्यांची टक्केवारी	८५.९४	८५.३१	८६.७५	८७.७८	८८.३५

(स्रोत: महामंडळाने सादर केलेली माहिती)

वरील तपशीलावरून असे दिसून येते की वेळेवर डॉकिंग ८५.९४ टक्के (२००४-०५) ते ८८.३५ टक्के (२००८-०९) एवढे वाढले होते.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर २००९) की आढव्याच्या कालावधीत वाहनाचा वापर निकषाच्या ९२ टक्क्यापेक्षा जास्त होता तो वाहने अनुसूचित परिरक्षेसाठी उपलब्ध नसल्याचे दर्शवित होता.

विहित केलेल्या अनुसूचीनुसार बसेसचे डॉकिंग हे प्रतिबंधात्मक परिरक्षा आहे व ते उत्पादकता व प्रवाशांची सुरक्षेच्या हिताचे आहे.

८.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, महामंडळ गाड्यांचा डॉकिंग प्रोग्राम वेळेत पूर्ण करण्याचा प्रयत्न करते, मनुष्यबळाची कमतरता तसेच वेगवेगळ्या कालावधीतील वाहतुकीची गरज जास्तीत जास्त गाड्या पुरवून वाढत्या प्रवाशी मागणी पूर्तता करावी लागत असल्याने डॉकिंग प्रोग्राम पूर्ण करता येत नाही. सध्या चासी उत्पादक हे अत्याधुनिक तंत्रज्ञान व उच्च तांत्रिक यंत्रणा असलेली वाहने (चासीस) बनवत आहेत, त्यामुळे काही प्रमाणात

देखभालीच्या गरजा कमी झाल्या आहेत. चासीस उत्पादकांच्या शिफारसीप्रमाणे महामंडळाने सध्या डॉकींग कालावधी दोन महिन्यांवरून तीन महिने असा बदलला आहे. हे डॉकींग ठरवून दिलेल्या ठरावीक देखभालीच्या कार्याची काळजी घेईल, परिणामी डॉकींग कार्यभार कमी होण्यात याची परिणती होईल.

८.३ याप्रकरणी शासनाचे अभिप्राय नाहीत.

८.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.४२ मध्ये “बसेसचे डॉकिंग” या आक्षेपासंदर्भात बसेसच्या इंजिनच्या तपासणी व दुरुस्ती, क्लच व पारेषण, स्टीअरिंग व सस्पेंशन, व्हील व ब्रेक (डॉकिंग) तसेच ऑईल संदर्भात माहिती देण्यात यावी. असे समितीने महामंडळास विचारले असता, महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, बसेस दररोज डेपोमध्ये जातात. त्यांचे ऑईल बदलणे, ग्रीस टाकणे, नटबोल्ट टाईट करणे किंवा नटबोल्ट चेक करणे ही कामे केली जातात. अगोदर बसेस दर दोन महिन्यांमध्ये डॉकिंगसाठी पाठविल्या जात होत्या. आता दर तीन महिन्यांनी बसेस डॉकिंगसाठी पाठविण्यात येतात. याचे कारण असे आहे की, आता बसेसमधील तंत्रज्ञानामध्ये (टेक्नॉलॉजी) बदल झालेला असल्यामुळे बसेस दोन महिन्यांमध्ये डेपोमध्ये पाठविण्याची गरज भासत नाही. डॉकिंगमध्ये ८५ टक्के, ९४ टक्के अशी टक्केवारी दिसते, परंतु ते लगेच कव्हर करून घेतले आहे. बसेसची देखभाल (मेंटेनन्स) होत नाही, अशी बाब नाही. काही बसेसची देखभाल (मेंटेनन्स) दोन महिन्यांमध्ये होत नसेल, परंतु दहा, पंधरा दिवसांच्या फरकाने डॉकिंग करून घेतले जाते.

तसेच ऑईल संदर्भात सध्या चांगले संशोधन होऊन उत्तम दर्जाचे ग्रीस येत आहे. पूर्वी आरआर-२ ग्रीस वापरले जात होते. आता त्यामध्ये बदल होऊन आरआर-३ प्रकारचे नवीन ग्रीस आलेले आहे. या ग्रीसचे आयुष्य वाढले आहे. त्यामुळे व्हील ग्रीसींग, बेअरिंगचे खराब होण्याचे प्रमाण कमी झालेले आहे. कंपनीने देखील तशी शिफारस केली होती. त्या शिफारसीनुसार डॉकिंग दोन महिन्यांमध्ये करण्याऐवजी तीन महिन्यांनी करण्याचा निर्णय घेतला आहे.

महामंडळाने बसेसची वर्गवारी केलेली आहे. ‘ए’ मध्ये नवीन बसेस असतात. ‘ए’ मध्ये असलेल्या बसेसचे डॉकिंग व ‘डी’ मधील बसेसचे डॉकिंग दोन महिन्यांमध्येच होते काय अशी समितीने विचारणा केली असता, महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, होय. डॉकिंगमध्ये ठराविकपणे चाकांच्या

बेअरिंगचे ग्रीसींग करणे, हॅंगर्स, शॉकल्सचे ग्रीसींग ठराविक कालावधीत करावेच लागतात. मेकॅनिकल्स व इतर टेक्निकल्सचे कर्मचारी असल्यामुळे आपण कंपनीकडे सर्व्हिसिंगकरिता गाडी पाठवत नाही. गाड्यांची सर्व्हिसिंग आम्हीच करणार, अशी निविदेमध्ये अट टाकतो. त्यामुळे त्याप्रमाणेच किंमत ठरविली जाते. यानंतर समितीने विचारणा केली की, बसची सर्व्हिसिंग महामंडळाने केल्यास निविदेमध्ये जी अट टाकण्यात येते त्यामुळे बसच्या किमतीमध्ये किती रुपये फरक पडतो, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, वर्कशॉपमध्ये एका वाहनाचे सर्व्हिसिंग चार्ज साधारणतः ५०० रुपये घेतात. उदाहरणादाखल सांगायचे झाले तर त्यांचा ऑईल चेंज कालावधी, फिल्टर चेंज कालावधी किंवा देखभाल (मॅटेनन्स) कालावधी जो ठरलेला असेल, त्याच कालावधीत ते केले जाते. वाहन एक वर्षाचे असो की, सहा वर्षाचे असो, त्यांचा कालावधी नमूद केलेला असतो.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळ ग्रीस खरेदी करते. उच्च दर्जाचे ग्रीस घेतल्यामुळे आता बसेसचे सर्व्हिसिंग दोन महिन्याएवजी तीन महिन्यांनी केले जाते. त्यामुळे ग्रीसची किंमत वाढली आहे काय, कंपनीने त्याच भावामध्ये उच्च दर्जाचे ग्रीस दिले आहे काय, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, निविदा पद्धतीमुळे कंपनी त्याच भावात उच्च दर्जाचे ग्रीस देत नाही.

ऑईल टॉपिंगसंदर्भात माहिती देण्यात यावी. अशी समितीने विचारणा केली असता महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, दिनांक ३१ मार्च २००९ पर्यंत टाटा कंपनीच्या १०,४३६ बसेस होत्या. लेलॅण्ड कंपनीच्या ५,३१२ बसेस होत्या. अशी एकूण १५,७४८ वाहने होती. यांचे सरासरी किलोमीटर काढल्यास टाटा कंपनीच्या वाहनांचे १२१ कोटी आणि अशोक लेलॅण्ड कंपनीच्या वाहनांचे ६९ कोटी किलोमीटर्स त्या वर्षभरातील होते. टाटा कंपनीच्या वाहनांचा इओसी म्हणजेच इंजिन ऑईल चेंज १८ हजार आणि लेलॅण्ड कंपनीच्या वाहनांकरिता इओसी १६ हजार झाला होता. टाटा कंपनीच्या वाहनांचा इओसी ६७,३९७ होता. आणि लेलॅण्ड कंपनीच्या वाहनांचा इओसी ३८,५९४ होता. अशी एकूण इओसीच्या संख्येनुसार टाटा कंपनीच्या बसेसकरिता इओसीचे ऑईल १६.५ लीटर आहे आणि लेलॅण्ड कंपनीच्या बसेसकरिता १०.५ लीटर आहे. इओसीसाठी १५ लाख १७ हजार २८७ लीटर्स ऑईल लागले. प्रत्यक्षात इंजिन ऑईल १६ लाख ४९ हजार २३४ लीटर्स लागले. म्हणजे टॉपअप साठी २.९३ लाख लीटर्स ऑईल न लागता १ लाख ३१ हजार ९४७ लीटर्स ऑईल लागले. सदरहू ऑईल एका वर्षाकरिता लागले.

८.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.४२ मध्ये “बसेसचे डॉकिंग” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळाने एखाद्या कंपनीकडून बसेस विकत घेतल्यास त्या कंपनीकडून पहिल्या तीन

सर्व्हिसिंग मोफत करून दिल्या जातात. त्यामध्ये ऑईल चेंज करणे, ग्रीसिंग करणे इत्यादी बाबी संबंधित कंपनीकडून करून दिल्या जातात. महामंडळ मोठ्या प्रमाणात बसेस खरेदी करते. तेव्हा संबंधित बस कंपनीसोबत असा करार केल्यास बसेसची देखभाल तांत्रिकदृष्ट्या योग्य होऊ शकेल, बसेस सुस्थितीत राहिल्यामुळे भविष्यात देखभालीवर होणारा खर्च टाळता येऊ शकेल तसेच नवीन गाड्या, मध्यम दर्जाच्या गाड्या, जुन्या गाड्या याकरिता ए, बी, सी, डी, मध्ये वर्गवारी करता 'ए' मधील बसचा व 'डी' मधील बसचा देखभालीचा कालावधी तीन महिन्यांचा म्हणजे सारखाच आहे. एखाद्या बस निर्मिती करणाऱ्या कंपनीच्या बसची वास्तविक किंमत व बसची सर्व्हिसिंग महामंडळाने केल्यास बसच्या किमतीमध्ये येणारी तफावत याबाबतची माहिती समितीस अवगत करण्यात यावी. यासर्व बाबी लक्षात घेता महामंडळाने यासंदर्भात योग्य ती कार्यवाही करावी व त्याबाबतचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावा.

तांत्रिक विभागातील कर्मचाऱ्यांनी महामंडळाच्या बसेसच्या देखभाल व दुरुस्ती यासंदर्भातील संकल्पना प्रत्यक्षात अंमलात आणणे महामंडळाच्या हिताचे आहे. उदाहरणार्थ उत्कृष्ट दर्जाचे ग्रीस असेल तरच बसच्या सर्व्हिसिंगकरिता वापरण्यात यावे, त्यामुळे पुढील सर्व्हिसिंग एक महिना उशिराने करावी लागेल व त्यामुळे महामंडळाचे पैसे वाचतील. या बाबी छोट्या आहेत, परंतु अशा बाबींकडे लक्ष दिले तरच महामंडळ नफ्यामध्ये येणार आहे. ज्या खाजगी क्षेत्राकडे बसेस किंवा चॅसिस आहेत त्यांच्याकडे टॉपअप करिता किती ऑईलची आवश्यकता भासते व महामंडळाकडे असणाऱ्या बसेससाठी टॉपअपसाठी किती ऑईल लागते, इंजिन ऑईल चेंजकरिता किती ऑईल लागते यासर्व गोष्टींची सर्वकष माहिती घेऊन याबाबतचा तौलनिक अभ्यास महामंडळाने करावा व त्यादृष्टीने महामंडळाने केलेली उपाययोजना याबाबतची सविस्तर माहिती समितीस ३ महिन्यांत अवगत करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

नऊ - दुरुस्ती व परिरक्षा :-

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.४३ मध्ये “दुरुस्ती व परिरक्षा” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, २००८-०९ पर्यंत संपलेल्या पांच वर्षांच्या कालवधीसाठीची असलेला वाहन ताफा, जास्त वयाच्या बसेस, दुरुस्ती व परिरक्षा खर्च यांची संक्षिप्त स्थिती खालील प्रमाणे होती.

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
१	वर्षाअखेर असलेल्या बसेसची (संख्या) (*)	१६,११५	१५,४५६	१५,१११	१५,८६४	१६,३३३
२	जास्त वयाच्या बसेस (१० वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या).	१.६११	१,५१८	८२०	१,१३२	६८९
३	जास्त वयाच्या बसेसची टक्केवारी (२/१ × १००).	१०.००	९.८२	५.४३	७.१४	४.२२
४	दुरुस्ती व परिरक्षा खर्च (₹कोटीत)	३४५.२४	३३९.८५	३७९.६५	३९७.२९	४१३.२३
५	प्रति बस दुरुस्ती व परिरक्षा खर्च (₹ लाखात)	२.१४	२.२०	२.५१	२.५०	२.५३
६	दुरुस्ती व परिरक्षा मनुष्यबळ खर्चाची टक्केवारी.	५०.५९	५१.८१	४८.६४	४९.२०	४९.८५

(स्रोत : महामंडळाने सादर केलेली माहिती)

(*) भाड्याने घेतलेल्या बसेस वगळून

वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीत जरी जास्त वयाच्या बसेसची संख्या १,६११ (२००४-०५) वरून ६८९ (२००८-०९) एवढी कमी झाली असतांनाही प्रतिबस दुरुस्ती व परिरक्षा खर्च २.१४ लाखावरून ते २.५३ लाख एवढा वाढला होता.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर, २००९) की कच्चा मालाच्या किमतीतील वाढ व किमतीच्या इतर घटकांमधील वाढीमुळे मुख्यतः खर्चात वाढ झाली होती. हे उत्तर समर्थनीय नव्हते कारण जास्त वयाच्या बसेसच्या दुरुस्तीवरील खर्चाची योग्यता निर्धारित करण्यासाठी या बसेसवर करण्यात आलेल्या दुरुस्ती खर्चाची स्वतंत्र नोंद महामंडळाने ठेवली नव्हती.

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, देखभाल व दुरुस्तीचा खर्च हा जास्त वयोमानाच्या वाहनामुळे वाढलेला नसून तो सुट्या भागाचे किमतीत झालेल्या वाढीमुळे, तसेच सामानाच्या किमतीतील वाढीमुळे, टर्बोचार्जर, रोटरी फ्युएल इंजेक्शन पंप, इंटरकूलर, कोरडा एअर फिल्टर इत्यादी नवीन चासीसवर बसविण्यात आलेल्या अत्याधुनिक पार्ट व असेंब्लीमुळे वाढलेला आहे.

मनुष्यबळावरील खर्चही वेतनात वृद्धी झालेने वाढला आहे तो जुन्या गाड्यांच्या वाढत्या दुरुस्ती व देखभालीमुळे वाढलेला नाही. प्रत्येक वाहनाचा देखभाल व दुरुस्ती खर्च स्वतंत्रपणे नोंदी करणे शक्य नाही. टप्याटप्याने जुनी वाहने मोडीत काढण्याच्या महामंडळाच्या धोरणामुळे देखभाल व दुरुस्ती खर्चात कपात होईल.

१.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, महामंडळाच्या खुलाशाशी शासन सहमत आहे.

१.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून २०१६ रोजी साक्षा घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.४३ मध्ये “दुरुस्ती व परिरक्षा” या आक्षेपासंदर्भात वाहनांची दुरुस्ती व परिरक्षा (रिपेअर्स व मॅटेनन्स) यासंदर्भात माहिती द्यावी अशी समितीने विचारणा केली असता, महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, वाहनांची दुरुस्ती व परिरक्षा ९२.८९ टक्क्यावर प्रगती झालेली आहे.

१० वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या बसेस होत्या, अशा बसेस आता कमी केलेल्या आहेत. असे असताना देखील दुरुस्ती व परिरक्षावरील (रिपेअर्स अॅण्ड मॅटेनन्स) खर्च कसा वाढला अशा प्रकारचा लेखा (ऑडिट) परिच्छेद आहे. दुरुस्ती व परिरक्षावरील (रिपेअर्स अॅण्ड मॅटेनन्स) खर्च लक्षात घेता वेतनावरील (सॅलरी) खर्च हा ५० ते ५१ टक्क्यांपेक्षा अधिक आहे. टायर्स, लुब्रिकेंट आणि बॅटरीवरील खर्च आहे. हा दोन्ही खर्च लक्षात घेता तो ७६ ते ७७ टक्के असा निश्चित (फिक्स) खर्च आहे. स्टोअर्स स्पेअर्स पार्ट्सवर १०.७९ टक्के इतका खर्च आहे. सदर स्टोअर्सचा खर्च २.०८ टक्के असा आहे. असा सर्व खर्च २४ ते २५ टक्क्यांपर्यंत येत आहे. यामध्ये नवीन बसेसचा समावेश झाला तर खर्चावर फरक पडणार आहे. सद्यःस्थितीत टायर्स, ट्युब आणि बॅटरीवरील खर्च वाढलेला आहे. त्यामुळे खर्चामध्ये बचत होऊ शकत नसल्याचे दिसून आले आहे. २४ टक्के खर्चामध्ये तफावत (व्हेरिएशन) येऊ शकते. नवीन आणि जुन्या बसेससाठी ७६ ते ७७ टक्के खर्च इतकाच येणार असून तो निश्चित (फिक्स) खर्च आहे. वेगवेगळ्या विभागनिहाय (रिजनवाईज) डाटा उपलब्ध करून दिला जाऊ शकतो. राज्याचा विचार केल्यास ५५ किंवा ६० चा सरासरी (एव्हरेज) येते तर मुंबई पुणे एक्सप्रेसचे या विशिष्ट रोडवर ९० हजार प्रति कि.मी. सरासरी येत आहे.

यानंतर समितीने विचारले की, डोंगराळ भागात खराब बसेसच (सी-ग्रेडच्या) पाठविल्या जातात, अशी वस्तुस्थिती आहे. महामंडळ बसेसकरिता सुटे भाग (स्पेअरपार्ट) कोणत्या पद्धतीने खरेदी करत आहे, सद्यःस्थितीत महामंडळाला किती फायदा झालेला आहे. तसेच महामंडळाला तोट्यातून बाहेर काढण्यासाठी कोणते प्रयत्न केले जात आहेत, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी सांगितले की, बसेसकरिता ई-टेंडरींग पद्धतीने सुटे भाग (स्पेअरपार्ट) खरेदी केले जातात व सद्यःस्थितीत महामंडळ तोट्यात आहे. ३९० कोटी रुपये प्रती वर्षाला नुकसान होत आहे. महामंडळाला २ हजार कोटी रुपयांपेक्षा एकूण नुकसान (अॅक्युमलेटेड लॉस) आहे.

यानंतर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी असे सांगितले की, मागील काही वर्षांपूर्वी महामंडळ नफ्यामध्ये होते आणि त्यानंतर ते नुकसानीत जाऊ लागले. सन २०१२-२०१३ पासून महामंडळ तोट्यात जाऊ लागले. त्यावेळी कामगार करार केला होता. परिणामी महामंडळाला ४०० ते ५०० कोटी रुपयांचा भूदंड सोसावा लागला होता. त्यामुळे त्या वर्षापासून आमचे महामंडळ तोट्यामध्ये आलेले आहे. सन २०१६ पासून पुन्हा कामगार करार केला जाणार असल्यामुळे महामंडळाला आणखी काही कोटी रुपयांचा भूदंड सोसावा लागणार आहे. “ना नफा ना तोटा” यानुसार महामंडळाचा कारभार चालविण्याबाबत आम्ही प्रयत्नशील आहोत. या वर्षीपासून बसेस भाड्याने घेणार असून त्यामध्ये वाहन चालक हा बस मालकाचा असणार आहे आणि वाहक (कन्डक्टर) हा आपल्या महामंडळातील असणार आहे. असा प्रयोग शिवनेरी बससेवेमध्ये सुरू केला होता. त्यामुळे महामंडळाच्या खर्चामध्ये थोडीशी कपात झाल्याचे निदर्शनास आलेले आहे. उर्वरित जिल्ह्यांमध्ये जाण्यासाठी शिवशाहीच्या ५०० बसेस भाड्याने घेणार आहोत. या माध्यमातून १५० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त उत्पन्न मिळण्याची महामंडळाला अपेक्षा आहे.

वेगवेगळ्या पद्धतीने भारांक (लोड फॅक्टर) वाढविण्यासाठी महामंडळ प्रयत्नशील आहे. १ टक्के भारांक (लोड फॅक्टर) वाढला तर १०० कोटी रुपयांचे उत्पन्न त्यामधून मिळण्यास मदत होणार आहे. याकरिता महामंडळाला वाहन मागोवा यंत्रणा (व्हेईकल ट्रॅकिंग सिस्टिम) अंमलात आणावयाची आहे. यानुसार लोकांना अॅपवर संबंधित बसची माहिती मिळण्यास मदत होणार आहे. या अॅपमुळे संबंधित बस ही बसस्थानकात किती वाजता येणार आहे, याबाबतची माहिती मिळण्यास मदत होणार आहे. अशा प्रकारे महामंडळ लोकांपर्यंत पोहोचणार आहे. महाऑनलाईनचे प्रत्येक गावांमध्ये केंद्र (सेंटर) आहे. तसेच ८ हजार केंद्रे (सेंटर) आहेत. ग्रामपंचायतीमध्ये सेवा केंद्र आहे. यामार्फत तिकीट आरक्षण (टिकट बुकिंग) सेवा उपलब्ध करून देण्यासाठी प्रयत्नशील आहोत. त्यामुळे त्यांच्यामार्फत महामंडळाला भार मिळण्यास मदत होणार आहे. वाहन मागोवा यंत्रणेची (व्हेईकल ट्रॅकिंग सिस्टिम) माहिती ग्रामपंचायतीमध्ये दिली जाणार आहे. त्यामुळे गावातील लोकांना एखादी बस ही बसस्टॅण्डवर किती वाजता येणार आहे, त्याबाबतची माहिती मिळू शकणार आहे. अशा प्रकारे भविष्यात अंमलबजावणी करण्यासाठी महामंडळ प्रयत्नशील आहे.

महामंडळाने उत्पन्न वाढविण्यासाठी बसमध्ये वायफाय सुविधा उपलब्ध करून दिली जाणार आहे. या उपकरणांमध्ये (वायफाय डिव्हाईस) अनेक मुक्तीज असणार आहेत. त्यामुळे बसमधील प्रवाशांना मोबाईल किंवा आयपॅडवर विनाशुल्क मुक्तीज पाहणे शक्य होणार आहे. ही सर्व कार्यपद्धती बांधा वापरा हस्तांतरित करा (बीओटी) तत्वावर राबविली जाणार आहे. जाहीरातीच्या माध्यमातून हा सर्व खर्च केला जाणार आहे.

उपरोक्त कामे करण्यासाठी महामंडळावर कोणताही बोजा पडणार नाही. ज्यावेळी बस एखाद्या बसस्थानकातून बाहेर जाते त्यावेळी ती वेळेवर निघत नाही अशा प्रकारच्या अनेक तक्रारी महामंडळाकडे येत असतात. तसेच काही बसचालक वेळेवर बस काढत नाही, असे देखील निदर्शनास आलेले आहे. याला आळा बसावा म्हणून इलेक्ट्रॉनिक सिस्टिम कार्यान्वित करण्यासाठी महामंडळ प्रयत्नशील आहे. या माध्यमातून ज्या वेळी बसस्थानकातून एखादी बस बाहेर जाणार आहे, त्यावेळी ती बस वेळेवर निघाली किंवा कशी या बाबतची माहिती इलेक्ट्रॉनिक सिस्टिमद्वारे उपलब्ध होणार आहे. अशा प्रकारचा आढावा घेतल्यानंतर बसस्थानकातून बसेस वेळेवर सुटण्याचे प्रमाण वाढण्यास मदत होणार आहे. परिणामी भारांक (लोड फॅक्टर) वाढणार आहे. दोन टक्के जरी भारांक (लोड फॅक्टर) वाढला तर २०० कोटी रुपयांचे उत्पन्न महामंडळाला मिळण्यास मदत होणार आहे.

महामंडळामार्फत ५०० खाजगी वातानुकूलित बसेस भाडेतत्वावर घेतल्या जाणार आहेत. तसेच आणखी काही बसेस बाहेरून घेतल्या जाणार आहेत. या बसेस वर्कशॉपमध्ये तयार न करता बाहेरून घेतल्या जाणार आहेत. या बसची उंची वाढविण्याचा प्रयत्न केला जात आहे. परिणामी बसच्या खालच्या भागात लगेज ठेवण्यास मदत होणार आहे. एखाद्या बसची १७ ते १८ टन सामान वाहून नेण्याची क्षमता असली तरी देखील आणखी दोन ते अडीच टन सामान वाहून नेण्यासाठी प्रयत्न केले जात आहेत. परिणामी लगेजच्या माध्यमातून महामंडळाला आणखी उत्पन्न मिळण्यास मदत होणार आहे. लगेजच्या माध्यमातून महामंडळाला वर्षाकाठी १० कोटी रुपयांचे उत्पन्न मिळत होते. आता बसची उंची वाढविल्यामुळे आणखी दोन ते अडीच टन सामान (लगेज) नेल्यामुळे ४० ते ५० कोटी रुपयांचे उत्पन्न वर्षाकाठी मिळण्यास कोणतीही अडचण येईल असे वाटत नाही. पूर्वी कॅरियरच्या माध्यमातून सामान (लगेज) नेले जात होते आता ते बंद केलेले आहे. कारण बसला वळण घेते वेळी अडचण निर्माण होत होती, त्यामुळे बसच्या वरील लगेज नेण्याचे बंद केलेले आहे. बसच्या खालच्या भागात लगेज नेले जाणार आहे.

महामंडळाकडे अनेक जुन्या बसेस आहेत. त्या माल वाहतुकीसाठी वापरण्याचा विचार आहे. अशा बसेसचा देखील आणखी २ वर्षांपर्यंत उपयोग केला जाणार आहे. महामंडळाच्या डेपोमध्ये अशा प्रकारच्या आणखी ७ हजार बसेस आहेत. या बसेस ८ वर्षांनंतर मोडीत काढल्या (स्कॅप) जात होत्या त्या आता १० वर्षांनंतर मोडीत काढल्या (स्कॅप) जाणार आहेत. महोदय, समितीने सुचविल्यानुसार कि.मी. प्रती लिटर Key Result Area निश्चित केलेले आहे. किलोमीटर प्रति लिटर (केएमपीएल) वाढविण्याची आवश्यकता आहे. सद्यःस्थितीत ४.८३च्या दरम्यान कॉर्पोरेटचा एव्हरेज येत आहे. नागपूरला हा ५.५, ५.६ कि.मी. प्रती लिटर असा चांगला एव्हरेज येत आहे. कोकणला ४.६, ४.७ कि.मी. प्रती लिटर असा एव्हरेज येत आहे. याठिकाणी १० टक्के जर एव्हरेज वाढले तर मोठ्या प्रमाणावर बचत होण्यास मदत होणार आहे. अशा प्रकारची सूचना महामंडळाला सुचविण्यात आलेली आहे.

समितीने टायर वापराबाबत (कन्झमेशन) अभिप्राय दिलेले आहेत. याबाबत सध्या ४.८३ प्रती लाख किलोमीटरप्रमाणे आहे. त्याबाबत प्रयत्न करून ते ४.७ पर्यंत कमी करू यामुळे महामंडळाचे दरवर्षी २.५ कोटी रुपये वाचू शकणार आहेत. तसेच आमच्याकडील डेपो व्हायबल नाहीत. काही ठिकाणी डेपो २०-२५ शेड्युलचे आहेत. खरे तर डेपो १०० शेड्युलच्या वर असले पाहिजेत. १०० ही संख्या आयडीयल आहे. आमचे काही डेपो फार छोटे झालेले आहेत. त्याचे एकत्रिकरण करण्याचा प्रयत्न करणार आहोत. आम्ही तेथील बसस्टँड किंवा कंट्रोल पॉइंट बंद करणार नाही. फक्त मॅटेनन्सचे काही युनीट जोडता (क्लब) येतील. जेणेकरून अधीक्षक कर्मचारीवृंद (सुपरवायझरी स्टाँफ) कमी होणार आहे. २० बस करिता तेवढाच स्टाफ व १०० बसकरिता तेवढाच स्टाफ लागतो. हा स्टाफ वाचविण्याचा प्रयत्न करणार आहोत. हे करू शकल्यास महामंडळाचे ४ कोटी दरवर्षी वाचणार आहेत. तसेच महामंडळाला काही ड्रायव्हर कम कंडक्टर नियुक्त करावयाचे आहेत. काही असे मार्ग आहेत की, कंडक्टर १-२ रुटमध्ये बसतात. पण जेथे ड्रायव्हर तिकीट देऊ शकणार असेल, असे मार्ग निवडलेले आहेत. यामध्ये ७ हजारच्या दरम्यान स्टाफ वाचू शकेल. विना कंडक्टर अशी भरपूर ठिकाणे आहेत. त्यातून काही बचत होऊ शकेल. त्याकरिता प्रयत्न करीत आहोत. असा ७ हजार स्टाफ वाचला तर ८०-८५ कोटी रुपये वाचणार आहेत. सध्या महामंडळाची चारस्तरीय यंत्रणा आहे. केंद्रीय, विभागीय, जिल्हास्तरिय व डेपोस्तर (सेंट्रल, रिजन, डिस्ट्रीट व डेपो) अशी चारस्तरीय यंत्रणा आहे. यातील विभागीय हा एक स्तर आम्ही कमी करण्याचा प्रयत्न करीत आहोत. विभागीय कार्यालय (रिजनल ऑफीस) ठेवण्याची गरज नाही.

संपूर्ण ॲटोमेशन व संगणकीकरण करण्यासाठी आमचा आरएफपी तयार आहे. यामुळे रिजनल ऑफीसची तेवढी गरज लागणार नाही. रिजनल ऑफीस कमी केले तर दरवर्षी महामंडळाचे ९ कोटी रुपये वाचणार आहे. तसेच बस स्टेशन हे बसपोर्टमध्ये बदलण्याचा प्रयत्न करीत आहोत. त्याकरिता महामंडळाने प्रोजेक्ट मॅनेजमेंट कन्सलटंट नेमलेला आहे. १३ बस स्टेशन आम्ही बदलण्याचा प्रयत्न करू त्यातून महामंडळाला एकदम उत्पन्न (वनटाईम इनकम) येणार आहे. बसपोर्टची आंतरराष्ट्रीय (इंटरनॅशनल) पद्धतीची रचना (डिझाईन) करून सामर्थ्यशाली (पोर्टेशियल) असलेली १३ ठिकाणे निवडलेली असून तेथे हे करण्याचा प्रयत्न करीत आहे.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, सर्व परिस्थितीचा विचार करता, तुमचा १७.५ टक्के सध्या रोड टॅक्स आहे, तो कमी करण्याचा शासनाचा विचार आहे काय यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, जनतेने हा कर (टॅक्स) भाड्याच्या रुपाने स्वीकारला आहे. कर (टॅक्स) कमी केला तर भाडे कमी करावे लागेल. त्यामुळे हा कर (टॅक्स) कमी करू नये. करामधील रक्कम शासन पूर्वी ५ ते ५.५ टक्के महामंडळाला देत होते, आता १० टक्के पर्यंत परत महामंडळाला देण्याचा विचार झालेला आहे.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.४३ मध्ये “दुरुस्ती व परिरक्षा” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळाने नवीन बसेस घेतल्या तरी दुरुस्ती व परिरक्षामध्ये (रिपेअर्स आणि मॅटेनन्स) खर्च कमी झाल्याचे दिसून येत नाही. यामधील खर्च निश्चित आहे आणि त्यामध्ये कोणताही बदल होऊ शकत नाही. बॅटरी, बेतन, टायर्स, लुब्रिकन्ट्सवर खर्च होणार आहे. आता राष्ट्रीय महामार्गावरील रस्ते अधिक चांगले झालेले आहेत. खराब रस्त्यावर धावणारे वाहन आणि चांगल्या रस्त्यावर धावणारे वाहन यामध्ये निश्चितच फरक असणार आहे. पूर्वी रस्ता खराब असल्यामुळे टायर्स अधिक प्रमाणात खराब होत होते. आता तर रस्ते चांगले झालेले असल्यामुळे टायर्सचे आयुष्यमान वाढलेले आहे. परंतु महामंडळ टायर्सवर अधिक प्रमाणात खर्च करित असल्याचे दिसून येत आहे. ही बाब समर्थनीय नाही. कारण गत १० वर्षांच्या काळात रस्त्यांची अवस्था चांगली झालेली आहे. तरी देखील महामंडळाकडून अजूनही जूनीच आकडेवारी सादर केली जात आहे. यामध्ये कोणताही फरक पडल्याचे दिसून येत नाही.

महामंडळाने संपूर्ण स्वयंचलित व संगणकीकृत अत्यंत उत्कृष्ट योजना तयार केली आहे याबाबत दुमत नाही. समितीचे असे म्हणणे आहे की, ही योजना फक्त कागदावर राहू नये. त्यामुळे महामंडळाने समितीला ही योजना केव्हापर्यंत पूर्ण होईल याबाबतची एक निश्चित तारीख द्यावी व त्याची अंमलबजावणी कोणकोणत्या तारखेपर्यंत होणार आहे याचा कालबद्ध कार्यक्रम समितीला द्यावा. महामंडळाने सांगितलेल्या उपाययोजना चालू होण्यास ५ ते १० वर्षे निघून गेल्यास काही फायदा होणार नाही. विभागीय स्तरावरील कार्यालये बंद करण्यात आल्यास सर्वात जास्त विरोध तेथील कर्मचारी करण्याची शक्यता नाकारता येणार नाही. कर्मचाऱ्यांच्या बदल्या झाल्यास बदलीनंतर या कर्मचाऱ्यांना इतर ठिकाणी जावे लागेल. त्यामुळे बदली होणारे कर्मचारी या प्रश्नाला वेगळे

वळण देतील कारण हे कर्मचारी तेथे स्थायिक झालेले असतात त्यांची बदली झाल्यास बाहेर जाण्याची इच्छा नसते. या सर्व बाबींचा महामंडळाने सर्वकष विचार करून महामंडळाने ही योजना लवकरात लवकर कार्यान्वित करावी त्यादृष्टीने महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा व उपाययोजनाचा कालबद्ध कार्यक्रम समितीस सादर करावा, तसेच सुविधा व्यवस्थापनामध्ये (फॅसिलिटी मॅनेजमेंट) बस स्टॅण्ड, प्रसाधन गृहे यांच्या स्वच्छतेचा विषय प्राधान्याने घेतला जावा. ज्याप्रमाणे विमानतळावरील प्रसाधनगृहाकरिता ज्याप्रमाणे अधिभार लावलेला आहे. तसा प्रयोग एस.टी. महामंडळाने करावा.

एस.टी. बसचे सेगमेंट करावे. जसे एअरलाईन्सने वाहतूक आकार (फ्रेट मिक्स) तयार केलेले आहे. तसे एस.टी.महामंडळाचे वाहतूक आकार (फ्रेट मिक्स) असावे. त्यामुळे किमान एसपैस बँक व्यवस्था (सिट) होईल. मध्यम आकाराच्या (मिडसाईज) बस व लांब आकाराच्या (लार्ज साईज) बसेस असा एक एकत्रित वाहतूक प्रतिमान तयार करावे. यामुळे प्रत्येक वर्गाला सेवा देता येईल व ही एस.टी. महामंडळाची ही मक्तेदारी (मोनोपॉली) लोकांपर्यंत सार्थपणे पोहचण्यासाठी महामंडळाची नाममुद्रा (ब्रँडिंग) व्हावी, त्याकरिता महामंडळाकडून २-३ महिन्यांचे अभियान चालविण्यात यावे. तसेच दुर्गम भागात एस.टी. प्रवास करणे सुलभ व्हावे, याकरिता मिनी बसचा वापर वाढविण्यात यावा. त्यामुळे एस.टी. बसमधून लोकांना प्रवास करणे हे अभिमानाचे वाटले पाहिजे. महामंडळावर कराचा बोजा जास्त आहे. तो कमी केला पाहिजे, सध्या १७.५% पथकर आहे. या करापैकी १० टक्के कराची रक्कम महामंडळाला शासनाने दिली पाहिजे, अशी शिफारस समितीच्या वतीने शासनास करण्यात येत आहे. व याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा. अशी समितीची शिफारस आहे.

दहा - भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील किंमत कार्यक्षमता :-

१०.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.४९ व ३.५० मध्ये “भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील किंमत कार्यक्षमता” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.४९- महामंडळाने खाजगी बसेस किलोमीटर आधारावर प्रदान (किलोमीटर योजना) करणे सुरु केले (डिसेंबर, २००६) होते. खाजगी बस मालकांबरोबर करार प्रथम तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी करण्यात आले होते या मालकांनी आवश्यक त्या नवीन वातानुकूलित बसेसची चालकासह देणे आवश्यक होते व त्यांचा चालनावरील सर्व खर्च करावयाचा होता. महामंडळाने वाहकांची तरतूद करावयाची होती व इंधन आकार करारीत दराने प्रदान करावयाचा होता व भाड्याने घेतलेल्या बसेससंबंधी कार्यचालन केलेल्या किलोमीटर्सच्या आधारावर

प्रदान करावयाचे होते. २००६-०९ या कालावधीत महामंडळाने भाड्याने घेतलेल्या वातानुकूलित बसेस (व्होल्वो, महाबस व किंगलॉग) कार्यचालकांना ₹ ४.११ कोटीचा नक्त फायदा मिळविला होता त्याचा तपशील खालीलप्रमाणे होता :

अ.क्र.	तपशील	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
स्वतःचा वाहन ताफा (\$ (व्होल्वो फक्त)				
१	प्रति सार्थ किलोमीटर किंमत	४०.१६	३९.६७	३६.६९
२	प्रति सार्थ किलोमीटर वाहतूक महसूल	४५.५८	४६.०२	५१.२२
३	प्रति सार्थ किलोमीटर नक्त महसूल	५.४२	६.३५	१४.५३
भाड्याने घेतलेल्या बसेस (व्होल्वो, महाबस व किंगलॉग)				
४	वर्षअखेर भाड्याने घेतलेल्या बसेसची संख्या	२९	२९	२४
५	प्रति सार्थ किलोमीटर (०) किंमत (रुपये)	३७.२१	३६.७२	३३.७४
६	प्रति सार्थ किलोमीटर वाहतूक महसूल (रुपये)	३३.३०	३५.६१	४२.७९
७	प्रति सार्थ नक्त महसूल /तोटा (-) (रुपये)	(-)३.९१	(-)१.११	९.०५
८	कार्यचालन केलेले एकूण सार्थ किलोमीटर (लाखात).	६.६९	३७.९९	५२.९७
९	भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील फायदा (कोटीत) (७/८).	(-)०.२६	(-)०.४२	(+)४.७९
१०	वाहतूक महसूल विचारात घेऊन काढलेला ब्रेकइव्हन भारांक घटक(#).	६६.१०	६७.१५	५४.०५

(स्रोत : महामंडळाने सादर केलेली माहिती)

(\$) स्वतःच्या व भाड्याने घेतलेल्या बसेसमध्ये चांगली तुलना करता यावी म्हणून स्वतःच्या वाहन ताफ्यांत फक्त व्होल्वो बसेसच विचारात घेण्यात आल्या होत्या.

(O) यामध्ये भाडे आकार, इंधन किंमत, कंडक्टरचा पगार व वरकड खर्च यांचा समावेश होता.

(#) प्रत्येक बस ४५ आसने क्षमता धरून काढलेला.

३.५०- वरील तक्त्यावरुन असे दिसून येते की भाड्याने घेतलेल्या बसेसची प्रति सार्थ किलोमीटर किंमत स्वतःच्या बसेसपेक्षा कमी असतांना, भाड्याने घेतलेल्या बसेसचा प्रति किलोमीटर वाहतूक महसूल स्वतःच्या बसेसच्या तुलनेत खूपच कमी असल्यामुळे भाड्याच्या बसेसचा प्रति किलोमीटर नक्त महसूल स्वतःच्या वाहन ताफ्याच्या तुलनेत कमीच राहिला होता. महामंडळाला भाड्याने घेतलेल्या बसेसच्या मार्गाची वाहतूक संभाव्यता लक्षात घेऊन इष्टतम फेऱ्या कार्यचालित करून प्रति किलोमीटर नक्त महसूलात सुधारणा करणे शक्य होते. अशारितीने, भाड्याने घेतलेल्या बसेसच्या कार्यचालनामध्ये पहिल्या दोन वर्षांत ₹ ६८ लाखाचा तोटा झाला होता. परंतु विविध वाहतूक क्षमता सुत्रामध्ये स्वतःचा वाहन ताफा वापरायचा की बसेस भाड्याने घ्यायच्या यांत कोणता पर्याय स्वीकारायचा हे ठरविण्यासाठी महामंडळाने कोणतेही शास्त्रीय किंमत फायदा विश्लेषण केले नव्हते.

महामंडळाने म्हटले होते (नोव्हेंबर, २००९) की भाड्याने घेतलेल्या बसेसचा सीपीकेएम ₹३२ व स्वतःच्या व्होल्वो बसेसचा ₹३६ होता व बीईएलएफ अनुक्रमे ५२ व ५८ होता. त्यांनी पुढे असेही म्हटले होते की महामंडळाने एकूण कार्यचालित ६४ वातानुकूलित बसेसपैकी भाड्याने घेतलेल्या बसेस २४ वरून ते ४७ वातानुकूलित बसेस एप्रिल, २००९ पर्यंत वाढविला होता. लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की विविध क्षेत्रांमधील वातानुकूलितची क्षमता योग्यपणे लक्षात घेऊन व त्यांचा कमी बीईएलएफ विचारात घेता जास्त भाड्याने घेतलेल्या बसेस वाढविण्यास वाव होता.

त्याशिवाय, लेखापरीक्षणाच्या असेही निदर्शनास आले की व्होल्वो बसेस उत्पादकाची मक्तेदारी असतांनाही त्यांनी प्रति बस ₹ ०.५० लाख एवढी कसर देऊ केली होती परंतु महामंडळाने १५ व्होल्वो बसेस कसर वजा न करता खरेदी केल्या होत्या (ऑगस्ट, २००५) व यामुळे ₹७.५० लाखाचे अतिरिक्त प्रदान झाले होते. महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर, २००९) की ₹ २ लाखाची रक्कम वसूल करण्यात आली होती व उर्वरित ₹५.५० लाखाची रक्कम वसूल करण्यात येईल.

१०.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना ३.४९ संदर्भात असे नमूद केले आहे की, वस्तुस्थितीदर्शक माहिती.

३.५० संदर्भात रा.प. महामंडळाने वातानुकूलित व्होल्वो बसेस भाडे तत्त्वावर घेण्याचा निर्णय हा खर्च व फायदे याची तुलना केल्यानंतरच घेतला आहे. रा.प. महामंडळाच्या स्वतःच्या मालकीच्या १५ वातानुकूलित व्होल्वो बसेस आहेत. परंतु, त्याच वेळी भाडेतत्त्वावरील बसेसच्या संख्येत वाढ झाली आहे. ऑगस्ट, २०१० अखेर महामंडळाने ५७ व्होल्वो बसेस भाडेतत्त्वावर घेतल्या आहेत. व्होल्वो बसेस भाडे तत्त्वावर घेणे, हा पर्याय अधिक फायदेशीर आहे. कारण त्या विकत घेण्यासाठी लागणाऱ्या भांडवली खर्चाच्या तुलनेत कमी खर्च लागतो. उदा.जुलै, २०१० मध्ये भाडे तत्त्वावरील व्होल्वो बसेसचा प्रति कि.मी. खर्च ₹३४.२२ इतका होता, पण त्याच वेळी रा.प. महामंडळाच्या व्होल्वो बसेसचा प्रति कि.मी. खर्च ₹३८.२९ इतका होता. महामंडळ वातानुकूलित व्होल्वो बसेस चालविण्यासाठी क्षमता असणारे मार्ग पाहणी करून विकसित करीत आहे. आणि या मार्गावर टप्या टप्याने वातानुकूलित व्होल्वो बसेस चालविणार आहे.

भाडेतत्त्वावरील व मालकीच्या वातानुकूलित बसेस समान मार्गावर चालविण्यात येतात. त्यामुळे त्यांच्या इंधन कार्यक्षमता, प्रति कि.मी. उत्पन्न आणि प्रति कि.मी खर्च, याची तुलना करता येते. वातानुकूलित बसेस मुख्यत्वे रा.प. महामंडळाकडून पुणे-दादर मार्गावर विनावाहक सेवा म्हणून चालविण्यात येतात. या मार्गावरील वातानुकूलित बसेसची संख्या इतर मार्गांच्या तुलनेत जास्त आहे. भाडेतत्त्वावरील व मालकीच्या वातानुकूलित बसेसचे प्रति कि.मी. उत्पन्न जवळपास सारखेच आहे. त्यामुळे भाडेतत्त्वावरील बसेस चालविल्याने तोटा होतो, हे म्हणणे योग्य नाही.

वर उल्लेख केल्याप्रमाणे मे. व्होल्वो कंपनीकडून ₹ ५.५० लक्ष इतकी उर्वरित रक्कम वेसूल करण्यात आली आहे. या प्रकारे खरेदी आदेशाच्या अटी व शर्तीनुसार एकूण ₹ ७.५० लक्ष म्हणजेच प्रति बस ₹ ५०.००० मे. व्होल्वोकडून पूर्णपणे वसूल केले आहेत.

१०.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, ३.४९ संदर्भात शासनाचे अभिप्राय नाहीत व ३.५० संदर्भात १०० वातानुकूलित बसेस भाड्याने घेण्यासाठी शासनाने मंजुरी दिलेली आहे.

१०.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.४९ व ३.५० मध्ये “भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील किंमत कार्यक्षमता” या आक्षेपासंदर्भात माहिती देताना महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, वातानुकूलित १०० बसेसची महामंडळाला परवानगी होती. त्याप्रमाणे वेळोवेळी बसेस घेतल्या आहेत. त्याप्रमाणे किमतीचे पृथःकरण केले तर, स्वतःकरिता गाडी घेतो त्यापेक्षा भाड्याने घेतलेली गाडी आपल्याला नफ्यामध्ये पडते. प्रती किलोमीटर खर्चही कमी पडतो. त्या दृष्टीकोनातून भविष्यात हाती घेण्यात येणारा प्रकल्प शिवशाहीचा आहे. यामध्ये १०० बसेसची निविदा काढलेली आहे, त्यातील पहिल्या फेजमध्ये ५०० बस आहेत व पुढील फेजमध्ये ५०० बसेस आहेत. ड्रायव्हर व देखभाल खर्च संबंधित बस मालकाचा असणार आहे. अपघाताची जबाबदारीसुद्धा बस मालकाची असणार आहे.

यानंतर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, बसमध्ये वाहक (कंडक्टर) व डिझेल आपले असणार आहे. डिझेलमध्ये किमान मायलेज फिक्स करून दिलेले आहे. त्याच्यापेक्षा कमी झाले तर आपण देणार नाही. खाजगीकरणद्वारे आलेला इतर राज्ये व शहरांचा अनुभव लक्षात घेता पूर्ण खाजगीकरण केले तर तेथे काही शोडयुल ठेवले जात नाही. अशा वेळी तेथे प्रवासी वाट पाहतात, प्रवाशांकरिता भांडणे होतात. स्टेज कॅरेजची शाश्वती असते की, उदाहरणार्थ १० वाजून १० मिनिटांनी येथे बस मिळणार आहे. पण ती शाश्वती राहिली नसती. कंडक्टर आपला असल्याने शाश्वती राहिल. ड्रायव्हर त्यांचा आहे. त्यामुळे प्रायव्हेट सेक्टरमधील ड्रायव्हरच्या इफिशिएन्सीचा फायदा आपणास होईल. मॅटेनन्सचाही आपणास फायदा होईल.

यावर समितीने विचारले की, महामंडळाचे ड्रायव्हर ८ तासाची ड्युटी करतात. खाजगीमध्ये एकच ड्रायव्हर जास्त वेळ वापरतात. त्यावर आपले नियंत्रण राहिल का, यासंदर्भात विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आठ तासाच्यावर त्यांची ड्युटी असू नये असे बंधनच राहणार आहे. आठ तास ड्युटीचे बंधन काटेकोरपणे पाळले गेले पाहिजे. परदेशात ड्रायव्हर स्टेअरिंगवर आला की तो लॉगईन करतो. त्याला आठ तास झाले की, तो तेथून उठतो. गाडी कोठेही असली तरी तो बंद करतो व सांगतो की, माझे आठ तास झाले आहेत मला आता चालविता येणार नाही. नाही तर माझे लायसन्स जाईल. अशी काही तरी व्यवस्था करणे फार गरजेचे आहे.

महाराष्ट्रात दरवर्षी १३ हजार माणसांचा मृत्यू रस्त्यावरील अपघातात होत आहे. देशात १ लाख ३० हजाराच्या पेक्षा जास्त हा आकडा आहे. कारण पाहिले तर ड्रायव्हरला थकवा येणे (फटींग मिस्टेक) हे अत्यंत महत्वाचे कारण आहे. मायक्रो स्लीप नावाचा एक विषय आहे. माणसाला असे वाटते की, तो जागा आहे पण प्रत्यक्ष काही क्षणाकरिता त्याला झोप येते व काही दिसत नाही. जागेपणी झोप असा तो प्रकार आहे. डोळे बंद होणार नाहीत पण तो काही क्षणांकरिता झोपतो. त्यावेळी ब्रेन बंद होतो. डोळे उघडे असूनही समोर लक्ष नसते. वाहने ८० किलोमीटर प्रती तास या वेगाने चालतात. एका सेकंदाचा हिशोब काढला तर ५० ते १०० मीटरपर्यंत वाहन अशा स्थितीत पुढे जाते. ड्रायव्हरच्या थकव्यावर (फटींगवर) कशा प्रकारे नियंत्रण करता येईल हा महत्वाचा विषय आहे.

१०.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.४९ व ३.५० मध्ये “भाड्याने घेतलेल्या बसेसमधील किंमत कार्यक्षमता” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, विमानातून साधारणपणे २ ते ३ लाख प्रवासी प्रवास करतात. त्यांच्या सोयीसुविधांकरिता करोडो रुपये खर्च केले जातात. बसने प्रवास करणाऱ्या ६५ लाख प्रवाशांच्या सोयीसुविधांकरिता बस स्टॅण्ड व बसकरीता अत्यंत कमी रक्कम खर्च केली जाते. एसटीने सर्वसामान्य जनता प्रवास करते. एसटी सर्वसामान्य जनतेचे वाहन आहे. एस.टी. ने प्रवास करणाऱ्या प्रवाशांच्या सेवेसाठी भाड्याने घेण्यात येणाऱ्या बसमध्ये वाय-फाय सुविधा तसेच वाहन मागोवा यंत्रणा (व्हेईकल ट्रेकिंग सिस्टीम) बसविण्यात यावी, तसेच बसवरील ड्रायव्हरला ड्युटीचे तास निश्चित करून देण्यात यावेत, त्यामुळे बसवरील ड्रायव्हरची वाहन चालविण्याची क्षमता उत्तम राहिल व तो वाहनामधील प्रवाशांना सुरक्षितरित्या इच्छित स्थळी पोहोचवू शकेल, यादृष्टीने महामंडळाने प्रयत्न करावेत. उपरोक्त प्रकरणी महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करित आहे.

अकरा - दावे व येणे :-

११.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५ व ३.५६ मध्ये “ दावे व येणे ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.५२- महामंडळ आपल्या बसेस भाड्याने देते त्यासाठी त्या व्यक्तींनी प्रति किलोमीटरच्या आधारावर विहित दराने पैसे बुर्कांग करतेवेळी आगाऊ भरावे लागतात. परंतु राज्य शासनाला अॅग्रो अॅडव्हान्टेज कार्यक्रमासाठी दिलेल्या बसेस संबंधीचा (१९९८-९९) ₹२.०६ कोटीचा भाडे आकार व विविध सरकारी विभागांना दिलेल्या (२००४-०५ ते २००८-०९) च्या भाड्यासाठी ₹२.३७ कोटी वसूल करणे अद्याप थकित होते (नोव्हेंबर २००९).

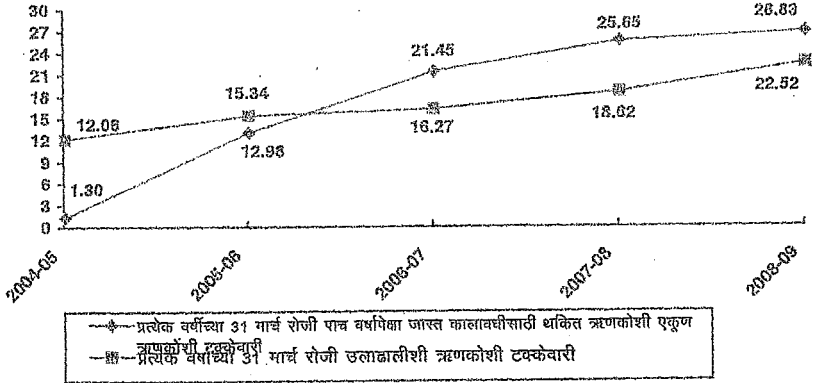
महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर २००९) की, ही बाब त्या त्या विभागांकडे संदर्भित करण्यात आली होती. ३.५३- त्याशिवाय महामंडळ विद्यार्थी, वरिष्ठ नागरिक, अपंग, पत्रकार इत्यादि विविध वर्गांना विनामूल्य / सवलतीच्या दराने पासेस देते. विद्यार्थ्यांना व इतर वर्गांना देण्यात येणाऱ्या सवलतीची महामंडळाला प्रतीपूर्ती राज्य शासन करते. २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीत विद्यार्थी व इतरांना देण्यात आलेले पासेस व सर्व वर्गांकडून वसुली योग्य रक्कम व प्रत्यक्ष केलेली वसुली याचा तपशील खालील तक्त्यात दिला आहे :-

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
१	जारी करण्यात आलेल्या विद्यार्थी पासेसची संख्या (लाखांत)	४७.०५	४७.७७	४७.८४	५३.८६	६४.८५
२	जारी करण्यात आलेले इतर पासेस (लाखांत)	_____*	_____*	_____*	_____*	_____*
३	विद्यार्थी पासेसची वसूल करावयाची रक्कम (रुपये कोटीत)	१८५.७१	१९८.४१	२२०.५९	२५४.५९	२९६.२२
४	इतर पासेसची वसूल करावयाची रक्कम (रुपये कोटीत)	११२.८७	१७४.५८	२१०.७४	२४५.२०	२९५.२९
५	वर्षासाठी राज्य शासनाकडून वसूल करावयाची एकूण रक्कम (रुपये कोटीत) (३+३)	२९८.५८	३७२.९९	४३१.३३	४९९.७९	५९१.५१
६	प्रत्यक्ष ** मिळालेले/समायोजित # केलेली रक्कम (रुपये कोटीत)	२६४.५९	३४७.७१	३७४.६४	४०६.५९	४४२.४०
७	न मिळालेले दावे (आवर्ती) (रुपये कोटीत)	३५.१६Y	६०.४४	११७.१३	२१०.३३	३५९.४४

(Source Information furnished by the Corporation)

३.५४- वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की, राज्य शासनाकडून मिळालेल्या सवलतीची येणे रक्कम जी २००४-०५ मध्ये रु.३५.१६ कोटी होती ती २००८-०९ मध्ये रु.३५९.४४ कोटी एवढी वाढली होती. राज्य शासनाने निर्देश दिले होते (जून,२०००) की, महामंडळाने ही सवलतीची रक्कम देय असलेल्या प्रवासी करामधून समायोजित करावी. प्रवासी कराची रक्कम सवलतीची रक्कम समायोजित करण्यासाठी अपुरी होती व त्यामुळे थकीत दरवर्षी वाढतच होती. त्यामुळे महामंडळाने वसूल न झालेल्या दाव्याची बाब प्रतिपूर्ती करण्यासाठी राज्य शासनाकडे नेण्यात यावी. महामंडळाने प्रवासी भाड्यांमध्ये दिलेल्या सवलतीच्या रकमेचा महाराष्ट्र शासनाकडून मिळवायच्या दाव्याची रक्कम २००४-०५ मध्ये रुपये ३५.१६ कोटी होती २००८-०९ मध्ये रुपये ३५९.४४ कोटी एवढी वाढली होती.

३.५५- लेखापरीक्षणाने विश्लेषित केलेल्या मार्च, २००९ पर्यंत संपलेल्या पांच वर्षांच्या कालावधीसाठी एकूण ऋणकोशी पाच वर्षांपेक्षा जास्त कालावधीसाठी थकीत असलेल्या ऋणकोची टक्केवारी व थकीत ऋणकोची उलाढालीशी टक्केवारी खालील आलेखात दाखविण्यात आली आहे.



३.५६- वरील आलेखावरून दिसून येते की, २००४-०५ पासून उलाढालीशी तुलनाकरता थकीत येणे सतत वाढतच होते. शिवाय ऋणकोची कालनिहाय विश्लेषणात असे दिसून येते की, आढाव्याच्या कालावधीत एकूण ऋणकोशी तुलना करता पाच वर्षांपेक्षा जास्त थकीत येणे दरवर्षी वाढत होते. महाराष्ट्र शासनाकडून कर्मचाऱ्यांना प्रदान करण्यात आलेल्या २०००-२००४ व २००४-२००८ या कालावधीचा वेतनवृद्धी तडजोड येणे (रु.३५२ कोटी) न मिळाल्याने वाढ होत होती. महाराष्ट्र शासनाबरोबर केलेल्या करारानुसार (ऑगस्ट,२००४) वरील रक्कम महामंडळाने गोळा केलेल्या प्रवासी करामधून समायोजित करावयाची होती. परंतु लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की गोळा केलेला प्रवासी कर प्रवाशांच्या विविध वर्गाना परिच्छेद ३.५४ मध्ये दर्शविलेल्या सवलती समायोजित करण्यास पुरेसा नव्हता त्यामुळे वरील रक्कम मिळवाय्याची राहिली होती. या व्यतिरिक्त ३१ मार्च, २००९ रोजी असलेल्या थकीत येण्यामध्ये महामंडळाच्या आवारामधील वाणिज्यिक आस्थापनांकडून वसूल करावयाच्या रुपये ११.०८ कोटी अनुज्ञप्ती फीचा समावेश होता. लेखापरीक्षणाला असे आढळून आले की, महामंडळाने हे थकीत येणे वसुलीसाठी राज्य शासनाच्या सहमतीने कोणतीही योजना बनविली नव्हती.

महामंडळाने म्हटले होते (ऑक्टोबर, २००९) की, त्यांनी राज्य शासनाला भांडवली अंशदानानुसार समायोजन करण्यास परवानगी द्यावी अशी विनंती केली होती. परंतु लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की, येणे समायोजन करण्यासाठी महामंडळाने कोणतीही दिर्घकालीन योजना बनविली नव्हती.

महामंडळ महाराष्ट्र शासनाकडून वेतन वर्धन तडजोडीबाबत येण्याचे रुपये ३५२ कोटी वसूल करू शकले नव्हते.

११.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना ३.५२ संदर्भात असे नमूद केले आहे की, सदर प्रकरणी राज्य शासनातील संबंधित खात्याशी संपर्क करून कार्यवाही करण्यात येत आहे. ३.५३ संदर्भात वस्तुस्थितीदर्शक माहिती ३.५४ संदर्भात सवलतीच्या प्रतिपूर्तीची रक्कम ही प्रवासी कराच्या प्रतिपूर्तीच्या रकमेपेक्षा जास्त आहे, हे खरे आहे. रा.प.महामंडळाने राज्य शासनाकडे सवलती प्रतिपूर्तीची रक्कम प्रवासी कराच्या रकमेपेक्षा जास्त असल्याने उर्वरित रक्कम महामंडळास अदा करावी अशी मागणी केलेली आहे. ३.५५ संदर्भात वस्तुस्थितीदर्शक माहिती तसेच ३.५६ संदर्भात वाहतूक खात्याने लेखा परिक्षणानंतर प्रवासी कराची रक्कम आणि राज्य शासनाकडून विविध सवलतीच्या प्रतिपूर्तीची रक्कम शासनास कळविली आहे.

महामंडळ प्रवासी उत्पन्न तसेच वाणिज्य उत्पन्न वाढविण्यासाठी सातत्याने प्रयत्न करीत आहे. उदा. पूर्वी बसेस व बसस्थानकांवर सर्व जाहिरातींसाठी एकच निविदा काढण्यात येत होती, आता बसेसकरिता, इलेक्ट्रॉनिक जाहिरातीकरिता, बसस्थानकावरील हॉर्डिंगकरिता आणि जाहिरात फलकांकरिता अशा चार निविदा स्वतंत्रपणे मागविण्यात येतात. याप्रकारे बिगर प्रवाशी उत्पन्न वाढविण्यासाठी प्रयत्न केले आहेत.

महामंडळाने राज्य शासनाला वेळोवेळी प्रस्ताव सादर केले आहेत व त्यामध्ये महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांना सध्या निवासी उप जिल्हाधिकाऱ्यांना एव्हिक्शन कायद्यानुसार सक्षम प्राधिकारी म्हणून असलेले अधिकार देण्याबाबत प्रस्ताव केला आहे तो मान्य झाल्यास वाणिज्य आस्थापनांच्या परवानाधारकाकडे थकीत असलेली ₹११.०८ कोटी रक्कम वसूल करता येईल.

विविध सवलतीपोटी होणारा खर्च हा प्रवासी कराच्या तुलनेत अधिक असून तो समायोजन करण्यासाठी पुरेसा होत नाही ही वस्तुस्थिती आहे. राज्य शासनाच्या गृह खात्याने पत्र क्र.एसटीसी/३४०४/सीआर७४/परि-१ दिनांक २३/०८/२००४ अन्वये कामगारांना देय असलेल्या सन २००० ते सन २००४ आणि सन २००४ ते सन २००८ या वेतनकरारापोटी महामंडळाकडून देय असलेली रक्कम प्रवासी करानुसार समायोजन करण्यास सूचना दिल्या आहेत. परंतु प्रवासी कराची रक्कम ही सवलतीची रक्कम समायोजित करण्यासाठीच अपुरी आहे त्यामुळे आजपर्यंत वरील ₹३५२ कोटी रक्कम समायोजन झालेली नाही याचा विचार करता महामंडळाने सदर ₹३५२ कोटी रोखीने महामंडळाला अदा करण्याबाबत तसेच सदर रकमेत भांडवली अंशदानामध्ये रूपांतर करण्याबाबत प्रस्ताव सादर केला आहे. तथापि, राज्य शासनाने पत्र क्र.एसटीसी/३४०८/प्र.क्र.११६/परि-१ दिनांक नोव्हेंबर, २००८ अन्वये सदरचा प्रस्ताव फेटाळला आहे.

११.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, ३.५२ संदर्भात सदर विषय विचाराधीन आहे. ३.५३ संदर्भात शासनाचे अभिप्राय नाहीत. ३.५४ संदर्भात महामंडळाने सादर केलेला प्रस्ताव तपासण्यात येत आहे. ३.५५ संदर्भात शासनाचे अभिप्राय नाहीत. तसेच ३.५६ संदर्भात प्रवासी कर विविध सवलतीपोटी येणारी प्रतिपूर्तीची रक्कम समायोजित करण्यास पुरेसा नाही ही वस्तुस्थिती आहे, महामंडळाने प्रस्ताव सादर केला आहे व विचाराधीन आहे, महामंडळाचा प्रस्ताव शासनाने स्विकारलेला नाही.

११.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५ व ३.५६ मध्ये “ दावे व येणे ” या आक्षेपासंदर्भात २.०६ कोटी आणि २.६७ कोटी रुपयांच्या भाडे आकाराच्या वसुलीबाबत माहिती देण्यात यावी. अशी समितीने विचारणा केली असता महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, सन १९९८-१९९९ मध्ये मुंबई येथे शासनाने अॅग्री अॅडव्हॉंटेज नावाचा कार्यक्रम घेतला होता. त्यासाठी महामंडळाच्या बसेस वापरण्यात आल्या होत्या. त्याचे शासनाकडून २.०६ कोटी रुपये येणे बाकी आहे. याकरिता कृषी विभागाकडे तेव्हापासून पाठपुरावा सुरू असून तो निधी अद्यापि मिळालेला नाही. तसेच कायदा आणि सुव्यवस्था (लॉ अॅण्ड ऑर्डर) आणि निवडणुकीसाठी (इलेक्शन) ज्या बसेस घेतल्या होत्या त्यांचे शासनाकडून २.६७ कोटी रुपयांचे येणे बाकी आहे. इतर सर्व बाबींचा निधी मिळालेला आहे. कामगार कराराचे ३.५२ कोटी रुपये प्राप्त झालेले आहे. सद्यःस्थितीत शासनाकडून १,३५४ कोटी रुपयांचे सवलतीचे येणे बाकी आहे. त्यासंदर्भात बैठक झालेली आहे. या वर्षामध्येच ती रक्कम मिळेल.

यानंतर समितीने विचारले की, महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांना आपल्याकडून दर महिन्याचा पास दिला जातो काय, बरेचसे कर्मचारी ड्युटीवर नसताना देखील तिकीट न काढता प्रवास करतात. त्यावर बंधन आणणे गरजेचे आहे. याकरिता काही डीसीजन घेण्यात आले आहे काय तसेच एसटीचे कर्मचारी आणि पोलीस कॉन्स्टेबल महाराष्ट्रामध्ये तिकीट न काढता प्रवास करतात. त्यामुळे महामंडळाला किती रुपयांचा भुर्दंड बसतो. यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी नमूद केले की, पोलिसांचा भुर्दंड कार्यालयीन (ऑफीशीअली) आहे. त्यांचे १०६ कोटी रुपये येणे बाकी आहे. दर वर्षी त्यांच्याकडून निधीचे येणे सुरू रहाते. ही बाब नियमित (ऑन गोईंग) आहे. त्यांच्याकडून महामंडळाला पैसे दिले जातात. एसटीच्या कर्मचाऱ्यांना घरापासून डेपोपर्यंत जाण्याकरिता ४० किलोमीटरसच्या अंतराकरिता म्हणजेच ड्युटीवर रुजू होण्यासाठी मुभा दिलेली आहे. त्याव्यतिरिक्त मुभा देण्यात आलेली नाही.

यानंतर समितीने विचारले की, विद्यार्थ्यांच्या पासेसचे शासनाकडून पैसे येणे बाकी असून यासंदर्भात माहिती देण्यात यावी. यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी सांगितले की, त्याचा आढावा घेण्यात आलेला असून तो निधी प्राप्त होणार आहे. तसेच ज्येष्ठ नागरिकांच्या संदर्भात अडचण होती. त्यांच्या दाखल्यासंदर्भात आपण ड्राईव्ह घेतला होता. ज्यांचे वय ६० किंवा ६५ वर्षे नाही, तरी देखील ज्येष्ठ नागरिकांच्या सवलतीचा फायदा घेतला जात होता. अशा लोकांवर केसेस दाखल केलेल्या आहेत. त्यामुळे बोगसगिरीचे प्रमाण बरेच कमी झालेले आहे.

जेष्ठ नागरीकांकडून शासनाचे आयडेंटिटी कार्ड म्हणजेच तहसीलदार यांच्याकडून मिळणारा दाखला, मतदान कार्ड, आधार कार्ड, ड्रायव्हींग लायसन्स हा पुरावा प्राप्त धरला जातो. त्या लोकांनी तहसीलदार कार्यालयातील कार्डवर हेराफेरी केल्याचे आढळून आले होते. एस.टी. महामंडळाकडून ज्येष्ठ नागरिकांना ५० टक्के प्रवास सवलत दिली जाते. ह्या प्रवास सवलतीचा शासनाकडून परतावा होतो. ही रक्कम ५५० कोटी रुपयांच्या पेक्षा जास्त आहे. परिवहन विभागाने कि.मी. किंवा फेऱ्यांबाबत कोणतीही मर्यादा ठेवलेली नाही. अपंगासाठी एकूण २७ वर्ग (कॅटेगरी) निश्चित केलेले आहेत. अपंगासाठी ७५ टक्के सवलत दिली जाते. त्यांच्या सोबत प्रवास करणाऱ्यास ५० टक्के सवलत दिली जाते.

११.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.५२, ३.५३, ३.५४, ३.५५ व ३.५६ मध्ये “ दावे व येणे ” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, एस.टी. महामंडळाच्यावतीने जेष्ठ नागरिक, अपंग, शालेय तथा महाविद्यालयीन विद्यार्थी इत्यादींना प्रवास सवलत देण्यात येते याकरिता त्यांच्याकडून पुरावे म्हणून जे दाखले सादर करण्यात येतात त्याबाबतची सत्यता पडताळून पहाणे अत्यंत आवश्यक आहे. जेणेकरून सवलतीचा गैरफायदा घेता येऊ नये. तसेच पुरावे म्हणून सादर करण्यात येणारे दाखले वस्तुस्थितीला धरून नसल्यास अथवा बनावट आढळून आल्यास सवलत घेणाऱ्या संबंधित प्रवाशाविरुद्ध दंडात्मक कारवाई करण्यात येईल अशा पद्धतीचे परिपत्रक प्रसारमाध्यमाद्वारे जारी करावे जेणेकरून या प्रवास सवलतीचा कोणी गैरफायदा घेऊ शकणार नाही. महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी सक्षम प्राधिकारी म्हणून वाणिज्यिक आस्थापनांच्या परवाना धारकाकडील थकीत रक्कम रु. ११.०८ कोटी सन १९९८-९९ मधील ऑप्टो अॅडव्हॉंटेज कार्यक्रमाची थकीत रक्कम रु. २.०६ कोटी रुपये कृषी विभागाकडे प्रलंबित आहे. तसेच कायदा आणि सुव्यवस्था (लॉ अॅण्ड ऑर्डर) आणि निवडणुकीसाठी (इलेक्शन) ज्या बसेस घेतल्या होत्या त्यांचे शासनाकडून रु. २.६७ कोटी रुपयांचे येणे बाकी आहे. सद्यःस्थितीत शासनाकडून १,३५४ कोटी रुपयांची सवलतीची रक्कम वसूल करण्यासंदर्भात केलेली कार्यवाही समितीस अवगत करावी. तसेच एस.टी.च्या कर्मचाऱ्यांना त्यांच्या घरापासून डेपोपर्यंत म्हणजेच कामावर कर्तव्य (Duty) बजावण्यासाठी जाण्याकरिता ४० किलोमीटर अंतरापर्यंत एस.टी. प्रवास मोफत आहे या व्यतिरिक्त एस.टी. कर्मचाऱ्यांना कोठेही मोफत प्रवास सुविधा एस.टी.ने देऊ नये व याबाबतची योग्य ती अंमलबजावणी करावी. उपरोक्त प्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

बारा - आदर्श व्यवसाय पुनर्संरखन :-

१२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.५७ मध्ये “आदर्श व्यवसाय पुनर्संरखन” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, जनतेला कार्यक्षम, पर्याप्त व किफायतशीर रस्ते वाहतूक सेवा देण्याचे उद्देशाने हे कार्य महामंडळाला आदेशित केले होते त्यामुळे महामंडळ त्याच्या कार्यचालनात संपूर्णपणे वाणिज्यिक दृष्टीकोन अवलंबू शकत नाही. दिलेले कार्यादेशाची पूर्ती करण्यासाठी महामंडळाला फायदेशीर नसलेल्या मार्गावर सेवा पुरवावी लागते. त्यांना आपले प्रवासी भाडे देखील परवडण्याजोगे ठेवावे लागते. या परिस्थितीत महामंडळाला त्यांचे कार्यचालन क्रॉस अनुदानित करण्यासाठी बिगर वाहतूक महसुलाचे मार्ग चोखंदळावे लागतात. परंतु २००४-०९ या कालावधीत बिगर वाहतूक महसूल (गुंतवणुकीवरील व्याज वगळून) ४.३२ टक्के इतका नगण्य होता. २००४-०९ या कालावधीमधील ₹७८६.७६ कोटीचा बिगर वाहतूक महसूल प्रामुख्याने जाहिराती, उपहारगृहे / दुकाने यांचे भाडे व भंगार विक्रीद्वारे मिळाला होता.

१२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, वस्तुस्थितीतदर्शक माहिती.

१२.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, वस्तुस्थितीतदर्शक माहिती.

१२.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.५७ मध्ये “आदर्श व्यवसाय पुनर्संरखन” (**Realignment of business model**) या आक्षेपासंदर्भात महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी सांगितले की, महामंडळाला पार्सल कुरीअरच्या माध्यमातून दर महिन्याला १ कोटी ३ लाख रुपयांचे उत्पन्न मिळते. २३ प्रकारच्या जाहिरातीच्या माध्यमातून एसटी महामंडळाला उत्पन्न मिळते. सन २०११ मध्ये महामंडळाला १२ कोटी रुपयांचे उत्पन्न मिळाले होते. आता सद्यःस्थितीत २२ कोटी ४० लाख रुपयांचे उत्पन्न मिळत आहेत. महामंडळाला उत्पन्न वाढविण्यासाठी अजून वाव आहे.

तीन ते चार वर्षांपूर्वी जाहिरातीच्या निविदेसंदर्भात खूप तक्रारी आलेल्या होत्या आणि त्याबाबत समितीला माहिती द्यावी. तसेच नॉन ट्रॅफिक रेव्हेन्यू फक्त ४.३२ टक्के आहे. एखादा मेळावा आयोजित करण्यापूर्वी त्याची जाहिरात करण्यासाठी एसटी बसच्या मार्गे चित्रित केल्यास त्याला खूप प्रसिद्धी मिळते. एवढी क्षमता (पोटॅशियल) एसटी महामंडळाकडे आहे. त्यादृष्टीने महामंडळाने कोणती कार्यवाही केली आहे अशी समितीने विचारणा केली असता महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, महामंडळाने सद्यःस्थितीत ई-टेंडर प्रणालीचा वापर करून एजन्सीज अंतिम (फायनल) केलेल्या आहेत. एसटी बसमध्ये टीव्हीच्या माध्यमातून जाहिराती दिल्या जातात. शासनाकडून दिल्या जाणाऱ्या जाहिरातीच्या माध्यमातून किती रुपये मिळतात याबाबतची माहिती महामंडळाकडे येत नाही. महामंडळ एजन्सी अंतिम करते.

परिवहन विभागाने टेंडर प्रणालीमध्ये एक महत्वाचा बदल केलेला आहे. शासनाकडून ज्या जाहिराती दिल्यानंतर आपण मक्तेदार नेमतो. त्यानंतर महामंडळाला एक निश्चित (फिक्स) रक्कम मिळते. तो प्रचार (कॅन्व्हर्सींग) करतो आणि विकत असतो. त्यांच्या दरावर (रेटवर) आपले कोणतेही बंधन नसते. तसेच आपण त्याला कोणतीही हमी (गॅरन्टीही) दिलेली नाही. शासनाकडून संबंधित एजन्सीला बिझनेस मिळाला तर त्यातील २० टक्के महसूल महामंडळाला देणे अपेक्षित आहे. असा बदल नवीन टेंडरमध्ये सुचविण्यात आलेला आहे.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, एस.टी. बसवर शासनाच्या वेगवेगळ्या जाहिराती प्रसिद्ध करण्यात येतात त्या माध्यमातून महामंडळाला किती रुपये उत्पन्न मिळते, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी व विभागीय सचिवांनी सांगितले की, शासनाकडून संबंधित एजन्सीला व्यवसाय मिळाला तर त्यातील २० टक्के महसूल घेतला जातो. शासनासाठी जागा आरक्षित ठेवता येईल किंवा कसे याबाबत देखील विचार केलेला आहे. जाहिरात करणे आणि जाहिरातीचे पत्रक चिकटविण्याचे काम महामंडळाला करणे शक्य होणार नाही. जाहिरात घेणाऱ्या मक्तेदाराकडून अशा प्रकारची कार्यवाही केली जाते. संबंधित एजन्सीने शासनाकडून जाहिरात मिळविल्यानंतर त्यांच्याकडून २० टक्के महसूल घेतला जातो.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, अमरावती जिल्ह्यामध्ये एक नवीन बस डेपो झालेला आहे. त्यामध्ये जो व्यावसायिक गाळा (शॉप) दिलेला आहे, तो मूळातच एसटी. बसस्थानकाच्यासमोर दिल्याचे निदर्शनास आलेले आहे. यासंदर्भात विभागाने तपासणी केलेली आहे काय, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, उपरोक्त ठिकाणी तपासणी केलेली आहे. सदर व्यावसायिक गाळा (शॉप) आतील भागामध्ये स्थलांतरित करण्याबाबत सूचना दिलेल्या आहेत. रेंटिंग लावलेली आहे आणि त्या ठिकाणी कोणतीही पार्किंग केली जाणार नाही.

सदर बस डेपोचे काम बीओटी तत्त्वावर दिलेले आहे. त्यांनी फक्त आतमध्ये बांधून दिलेले आहे. आत प्रवेश करण्याचा मार्ग आणि बाहेर पडण्याचा मार्ग (एन्ट्रन्स आणि एक्झिट) कमीत कमी ठेवला पाहिजे. अशा प्रकारची कार्यवाही संबंधितांनी केलेली आहे. ज्या ठिकाणी बसस्थानकासाठी प्रवेश मार्ग आहे त्या ठिकाणाहून दुकानात जाता येत होते. आता प्रवेश मार्ग बंद केलेला आहे.

१२.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.५७ मध्ये “आदर्श व्यवसाय पुनर्संरखन” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने लीजवर जागा दिलेल्या आहेत, त्या ठिकाणी भाडेतत्त्वाची (लीजची) मुदत संपत आलेली आहे. तसेच ३० वर्षांपेक्षा अधिक काळापर्यंत भाडेतत्त्वावर (लीज) दिली जात नाही. पहिली १० वर्षांकरिता भाडेतत्त्वावर (लीजवर) जागा दिली जात होती. अशा प्रकारच्या जागा महामंडळाकडे किती आहेत, यासंदर्भातील माहिती विभागाने घेऊन समितीस सादर करावी. महामंडळाच्या अनेक जागा भाडेतत्त्वावर (लीजवर) दिलेल्या आहेत. याकरिता परिवहन विभागाने तीन ते चार अधिकाऱ्यांचे पथक तयार करून एस.टी. महामंडळाच्या जागा अभिज्ञात (आयडेंटिफाय) करण्याची आवश्यकता आहे. त्या जागांचा वापर कशाप्रकारे केला जात आहे. इत्यादीबाबत आढावा घेण्यात यावा व वस्तुस्थितीची माहिती घेऊन त्यानुसार योग्य ती कार्यवाही शासनाने करणे अपेक्षित आहे. महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातर्फे एस.टी. बसेसवर जाहिराती प्रसिद्ध करण्यात येतात. एस.टी. बसेस, एस.टी.स्टँड / आगार येथे मक्तेदारामार्फत जाहिराती घेण्याऐवजी थेट जाहिराती स्विकाराव्यात विशेषतः सदर जाहिरातींना प्रसिद्धी देण्यासाठी मक्तेदारामार्फत जाहिरात घेण्याऐवजी संबंधित जाहिरातदारांकडून थेट प्रस्ताव मागविण्यात यावा. त्याकरिता जाहिरातींसाठी अंतर्गत वेगळा विभाग निर्माण करावा व महामंडळाचा महसूल वाढण्याच्या दृष्टीने योग्य ती उपाययोजना करण्यात यावी. उपरोक्त प्रकरणी शासनाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करित आहे.

तेरा - भाडे धोरणाचे अस्तित्त्व व त्याचा रास्तपणा :-

१३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.६०, ३.६१, ३.६२ व ३.६३ मध्ये “भाडे धोरणाचे अस्तित्त्व व त्याचा रास्तपणा” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, ३.६०- मोटार वाहन अधिनियमाच्या कलम ६७ (१) अन्वये प्रत्येक टप्प्यासाठीचे कमीत कमी व जास्तीत जास्तीत जास्त भाडे व करार वाहतूक भाडे निश्चित करण्याची शक्ती राज्य शासनाने प्रदान केली होती. राज्य शासनाने प्रवासी भाड्याचे स्वयंचलित प्रमाणित सुधारणा सूत्र शिफारसीत करण्यासाठी समितीची * (डिसेंबर, १९९२) नियुक्ती केली होती.

समितीने दरवर्षी प्रवासी भाड्यात सुधारणाकरण्याच्या आधारावर स्वयंचलित भाडे सुधारणा सूत्र शिफारसीत (ऑक्टोबर, १९९५) केले होते. ते राज्य शासनाने स्विकारले होते (एप्रिल, १९९९) व त्यानुसार डीएचा सुधारित दर इंधनाच्या किमतीमध्ये झालेली वाढ, टायर्स व ट्यूब किंमत वाढ या आधारावर भाड्यात सुधारणा करावयाची होती. हे स्वयंचलित भाडे सुधारणा सूत्र सर्वसामान्य सेवेसाठी होते व महामंडळाचे ८० टक्के प्रवास अनुसुच्या या सर्व सामान्य सेवेच्याच होत्या.

निविष्ठी किमतीमधील ८७.५ टक्के वाढच फक्त भाडेवाढीसाठी विचारात घ्यायची होती व १२.५ टक्के वाढीचा बोझा महामंडळाने सोसायचा होता. २००४-०५ ते २००८-०९ या कालावधीमधील प्रवासी भाड्याची स्थिती खालीलप्रमाणे होती :-

सर्व सामान्य सेवेसाठीचा प्रवासी भाडे तक्ता

टप्पा	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
पहिले ६ किलोमीटर	४	४	४	४	४
१२ किलोमीटर पर्यंत	७	७	८	८	८
२४ किलोमीटर पर्यंत	१४	१५	१५	१५	१६
९६ किलोमीटर पर्यंत	५४	५८	६०	६०	६२
१०२ किलोमीटर पर्यंत	५८	६२	६४	६४	६६

(स्रोत: भाडे तक्त्यावरून संकलित केलेली माहिती)

आढाव्याच्या कालावधीत महामंडळाने नोव्हेंबर, २००४, ऑक्टोबर, २००५ ऑगस्ट, २००६ व जुलै, २००८ या चार वेळा भाड्यामध्ये सुधारणा केली होती. ऑक्टोबर, २००५ पासूनच्या तीन भाडे सुधारणांच्या लेखापरीक्षण छाननीत खालील बाबी आढळून आल्या :-

- महामंडळाने मुंबई येथील इंधन किंमत जी कमी होती ती विचारात घेण्याऐवजी पाच विभागांमधील हायस्पीड डिझेलची सरासरी किंमत विचारात घेतली होती. त्यामुळे एचएसडी किंमत वाढीमुळे झालेली भाडेवाढ जास्त झाली होती.
- महामंडळ लेलॅन्ड मेकच्या चासिसची खरेदी करत असतांनाही फक्त टाटामेक चासिसची किंमत विचारात घेण्यात आली होती. टायर्सची खरेदी सहा उत्पादकांकडून करण्यात येत होती. दोन्ही मेकच्या चासिसची भरित सरासरी किंमत व टायर्सची किंमत जी भाडेवाढीसाठी विचारात घेतली त्यापेक्षा कमी होती, त्यामुळे भाडेवाढ जास्त झाली होती.
- मंजूर केलेल्या स्वयंचालित भाडेवाढ सूत्रानुसार एकूण मनुष्यबळ किंमत ऐवजी फक्त महागाई भत्त्यामध्ये वाढलेली टक्केवारीच फक्त भाडेवाढीत अंशदान म्हणून विचारात घ्यावयाची होती. लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की, पाचव्या वेतन आयोगाच्या शिफारसीनंतर एकूण मनुष्यबळ किंमत वाढली तरी महागाई भत्त्यांचा (डी.ए.) दर कमी झाला होता. परंतु महामंडळाने वेतन सुधारणेनंतरही जुन्या डीए दराचीच टक्केवारी विचारात घेतली होती. त्यामुळे भाडेवाढ जास्त झाली होती.

(*) गृह (परिवहन) विभागाचे सचिव, संयुक्त आयुक्त राज्य परिवहन, उप महाव्यवस्थापक (परिवहन), एमएसआरटीसी, अतिरिक्त महाव्यवस्थापक बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा व वाहतूक उपक्रम (बेस्ट), ग्राहकमंचाचे प्रतिनिधी इत्यादि यांचा समावेश असलेली.

- मंजूर केलेल्या स्वयंचलित भाडेवाढ सूत्रानुसार, प्रवाशांना भाडे प्रवासी करासह आकारायचे होते. त्याशिवाय अस्तित्वात असलेले प्रवासीकर वगळूनचे भाडे विचारात घेण्याऐवजी, प्रवासी करासह भाडे प्रवासी भाड्याची घटक काढण्यासाठी विचारात घेण्यात आला होता. त्यामुळे सुद्धा जास्त भाडेवाढ झाली होती.

वरील त्रुटीमुळे तीनही सर्वसामान्य सेवेसाठीच्या प्रवासी भाडे वाढीमध्ये जास्त भाडेवाढ करण्यात आली होती. यामुळे जनतेकडून जादा पैसे वसूल करण्यात आले होते. परंतु मागील भाडेवाढीचा देखील या वाढीमध्ये समावेश असल्यामुळे लेखापरीक्षणाला या जादा भाडेवाढीचा वित्तीय परिणाम काढणे शक्य झाले नव्हते. त्याशिवाय प्रत्येक प्रवर्गाच्या सेवेमधील कार्यचालीत केलेले सार्थ किलोमीटर व त्यांचा भारांक यांचा सुद्धा जादा भाडेवाढीवर परिणाम झाला होता.

३.६१ संदर्भात महामंडळ प्रमाणकानुसार (नॉरमेटीव्ह) किंमत विचारात घेत नसल्यामुळे त्याचे भाडेवाढ धोरण शास्त्रीय आधारावर नव्हते त्यामुळे प्रवास करणाऱ्यांना महामंडळाच्या अकार्यक्षमतेसाठी सुद्धा प्रदान करावे लागत होते. महामंडळ चांगल्या कार्यचालन क्षमतेसह किमतीमध्ये कमी करून महसूल वाढवू शकत होते. ते खालील तक्त्यात दर्शविले होते.

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
१	प्रत्येक किलोमीटरची किंमत (रुपये)	१८.८९	१९.३९	२०.६६	२०.७०	२२.४९
२	प्रती किलोमीटर वाहतूक महसूल (रुपये)	१६.१०	१८.५१	१९.९२	२०.८४	२२.४८
३	प्रती किलोमीटर कमी वाहन उत्पादकतेमुळे झालेले महसुलाचे (*) नुकसान (रुपये)	०.०८	०.३३	०.०७	(@)	(@)
४	प्रती किलोमीटर जादा इंधन वापरामुळे झालेली जादा किंमत (रुपये)	०.११	०.०७	०.०१	०.०१	०.०१
५	आदर्श महसूल (२ + ३) (रुपये)	१६.१८	१८.८४	१९.९९	२०.८४	२२.४८
६	आदर्श प्रती किलोमीटर किंमत (१-४) (रुपये)	१८.७८	१९.३२	२०.६५	२०.६९	२२.४८

अ.क्र.	तपशील	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७	२००७-०८	२००८-०९
७	प्रती किलोमीटर नक्त महसूल (२-१) (रुपये)	(-)२.७९	(-)०.८८	(-)०.७४	०.१४	(-)०.०१
८	नक्त आदर्श महसूल (५-६) (रुपये)	(-)२.६०	(-)०.४८	(-)०.६६	०.१५	-
९	सार्थ किलोमीटर (कोटीत)	१७९.७६	१७२.१३	१७३.५२	१७८.८५	१८१.३१
१०	टाळता येण्याजोगा खर्च (रुपये) (७-८) × ९)	३४.१५	६८.८५	१३.८८	१.७९	१.८९

(स्त्रोत:- महामंडळाची वित्तीय कामगिरी)

३.६२ संदर्भात सदोष मार्ग नियोजन इत्यादि सारख्या अकार्यक्षमता वरील तक्त्यांमध्ये विचारात घेण्यात आल्या नव्हत्या. त्या व्यतिरिक्त असे दिसून येते की, कार्यचालन सध्या आहे त्यात सुयोग्य नियोजन व कार्यक्षमपणे व्यवस्थापन केले तर निव्वळ महसूल जादा मिळू शकतो.

३.६३ संदर्भात वरील तक्त्यावरून असा निष्कर्ष निघतो की नॉरमेटिक्व किमतीच्या आधारे भाडे नियंत्रण विनिमयन करण्यासाठी एक स्वतंत्र नियामक संस्था (राज्य विद्युत विनिमयन आयोगा सारखी) जी भाडे निश्चित करेल, काटकसरीच्या नसलेल्या मार्गावरील कार्यचालन विहित करणे व प्रवाशांच्या तक्रारीचे निवारण करू शकेल असे इच्छित आहे.

१३.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, ३.६० संदर्भात महामंडळ भाडेवाढ करताना आपोआप भाडेवाढ सूत्रानुसार बदल करत असते. डिझेल, टायर्स, चॅसिस आणि महागाई भत्ता यांच्या किमती प्रवासभाडे दर ठरविताना विचारात घेतल्या जातात, सर्व आगारात डिझेलची किंमत वेगवेगळी असून सर्वांची किंमत विचारात घेणे शक्य नसते. महामंडळाच्या धोरणानुसार केवळ ६ विभागांची डिझेलची किंमत विचारात घेतली जाते. टायर्स संच (टायर, ट्यूब व फ्लॅप) आणि चॅसिस यांच्या किमती, भाडेवाढ करताना विचारात घेण्यात येतात. महागाई भत्त्याबाबत विभाजन हा ५ व्या वेतन आयोगापूर्वी ४.२ असा होता, तो राज्य शासनाच्या मान्यतेनुसार ५ व्या वेतन आयोगानंतर १.४५ असा निश्चित करण्यात आला. भाडेवाढीपूर्वी प्रवासी कर अंतर्भूत होता. हे म्हणणे योग्य नाही. जुन्या भाड्यानुसार येणारे मूळ भाडे आणि प्रतिटप्पा होणारी निव्वळ वाढ याची बेरीज भाडेवाढ करताना विचारात घेतली जाते. ज्यामध्ये प्रवासी कर समाविष्ट आहे. ती खालीलप्रमाणे.

(*) वाहतूक महसुलाची प्रति किलोमीटर अंशदानाच्या आधारावर महसुलाचे नुकसान काढण्यात आले होते.

(@) वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय सरासरीपेक्षा जास्त असल्यामुळे लागू नाही.

प्रवासी कर वगळून निव्वळ भाडे $\times १००/१००$ - कर = प्रवासी कर समाविष्ट केलेले प्रवासभाडे.

वरील आपोआप भाडेवाढ सूत्र हे राज्य शासनाने मान्य केले आहे.

३.६१ संदर्भात मा.हकीम समिती ही विविध क्षेत्रातील तज्ज्ञ व्यक्तींचा समावेश असणारी होती. या समितीने जे आपोआप भाडेवाढ सूत्र तयार केले त्यामध्ये महागाई भत्ता, डिझेल, टायर संच आणि मुलभूत घटकांच्या किमतीतील बदल विचारात घेतला जातो. सदर सूत्र हे शासकीय दृष्ट्या आधारित असून राज्य परिवहन प्राधिकरणाच्या मान्यतेनंतर (जी राज्य शासनाची नियामक संस्था आहे) भाडेवाढ करण्यात येते. महागाई भत्ता, डिझेल चासीस, टायर संच यांच्या प्रत्यक्ष किमती भाडेवाढ करताना विचारात घेतल्या जातात.

३.६२ संदर्भात वाहतूक चालनाचे योग्य आणि परिणामकारक नियोजन आगार, विभाग, प्रदेश व मध्यवर्ती कार्यालय स्तरावर करण्यात येते यासाठी दैनंदिन, दशदिन, मासिक, त्रैमासिक आणि वार्षिक चालनीय परिणामांचा फलनिष्पत्तीचा आढावा घेण्यात येतो. सदर आढाव्यामुळे कमी उत्पन्न देणाऱ्या फेऱ्यांच्या वेळा, थांबे, मार्ग यामध्ये प्रवाशांच्या सोयीनुसार बदल केले जातात. तसेच सर्व प्रयत्न केल्यानंतर उत्पन्न वाढले नाही तर शेवटचा उपाय म्हणून काही फेऱ्या बंद केल्या जातात तर काही फेऱ्या कमी अंतराकरिता चालविल्या जातात. ज्या फेऱ्या फायद्यात चालतात अशा मार्गावर अतिरिक्त फेऱ्या चालविल्या जातात. उत्पादकता वाढविण्याच्यादृष्टीने नियोजन केले जाते. त्यामुळे मार्गाचे नियोजन सदोष आहे हे म्हणणे योग्य नाही.

३.६३ संदर्भात सदर परिच्छेद क्र.३.०७ आणि ३.६१ या परिच्छेदामध्ये भाष्य केलेले आहे.

१३.३ याप्रकरणी शासनाने असे नमूद केले की, **३.६० संदर्भात** प्रवासी भाडेवाढ करताना आपोआप भाडेवाढ ही शासनाने मान्य केलेल्या आपोआप भाडेवाढ सूत्रावर आधारित आहे व भाडेवाढ ही राज्य परिवहन प्राधिकरण यांच्याकडून मंजूरी घेतली जाते. **३.६१ संदर्भात** प्रवासी भाडेवाढ ही शासनाने मान्य केलेल्या आपोआप भाडेवाढ सूत्रावर आधारित आहे व भाडेवाढ ही राज्य परिवहन प्राधिकरण यांच्याकडून मंजूरी घेतली जाते. **३.६२ संदर्भात** महामंडळाचा खुलासा स्वयंस्पष्ट आहे. तसेच **३.६३ संदर्भात** प्रवासी भाडेवाढ ही शासनाने मान्य केलेल्या आपोआप भाडेवाढ सूत्रावर आधारित आहे व भाडेवाढ ही राज्य परिवहन प्राधिकरण यांच्याकडून मंजूरी घेतली जाते.

१३.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन)

विभागाचे अपर मुख्य सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १५ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.६०, ३.६१, ३.६२ व ३.६३ मध्ये “भाडे धोरणाचे अस्तित्व व त्याचा रास्तपणा” या आक्षेपासंदर्भात परिच्छेद क्रमांक ३.६१ बाबत महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी स्पष्ट केले की, एस.टी.महामंडळाकडून जी भाडेवाढ केली जाते, त्यात हकीम समिती अंतर्गत ४ घटक दिलेले आहेत. डिझेलच्या भावात २७ पैसे वाढ झाली तर प्रती टप्पा १ पैशाने वाढ करावयाची आहे. टायरच्या किमतीत ६४४ ची वाढ झाली तर १ पैशाने वाढ करावयाची आहे. चेसीस किंमत ४४४ असेल तर १ पैशाने वाढ करावयाची आहे. डी.ए. १.२१ पैशाने वाढला तर १ पैशाने भाडेवाढ करावयाची आहे. या चार सुत्रावर व घटकांवर भाडेवाढ अवलंबून आहे. त्या व्यतिरिक्त कामगार समझोता (लेबर सेटलमेंट) हा महत्त्वाचा घटक आहे. कामगार करारांतर्गत महामंडळाला भुर्दंड बसतो. २००० पासून आतापर्यंत चार वेळा कामगार समझोता (लेबर सेटलमेंट) झालेला आहे. सन २०००, २००४, २००८ व २०१२ मध्ये कामगार समझोता (लेबर सेटलमेंट) झालेला आहे. पण या लेबर सेटलमेंटमुळे पडलेला भुर्दंड या भाडेवाढीमध्ये समाविष्ट झालेला नाही. सन २०१२ नंतर महामंडळ तोट्यामध्ये गेले. सन २०१२ मध्ये व पूर्वी महामंडळ नफ्यामध्ये होते. कामगार समझोत्यासाठी (लेबर सेटलमेंट) ५५०-६०० कोटी रुपयांचा भुर्दंड भरून काढावा लागला. त्यामुळे महामंडळ नुकसानामध्ये गेले आहे.

या व्यतिरिक्त पथकरामुळे (टोल टॅक्स) १३५ ते १५० कोटी रुपयांचा भुर्दंड महामंडळ सोसत आहे. तसेच प्रलंबित महागाई भत्त्याची थकबाकी घोषित (डी.ए. एरिअर्स डिक्लेअर) केलेली आहे. ही रक्कम महामंडळ स्वतः देत आहे. महामंडळाने वरील चार घटकांव्यतिरिक्तसुद्धा लेबर सेटलमेंटसारख्या इतर बाबी म्हणजे महागाई भत्त्याची थकबाकी पथकराचाही (डी.ए. एरिअर्स, टोल टॅक्स) भाग महत्त्वाचा आहे, त्यामुळे या बाबी भाडेवाढीमध्ये समाविष्ट करण्याकरिता शासनाने मंजूरी द्यावी.

यावर समितीने विचारले की, महालेखाकारांचे या महामंडळाबाबत काही आक्षेप आहेत. यामध्ये सदोष मार्ग नियोजनामुळे व कार्यक्षम व्यवस्थापन बरोबर नाही त्यामुळे महामंडळाचे नुकसान होत आहे. यासंदर्भात महामंडळाच्या प्रतिनिधीने दिलेल्या उत्तरामध्ये स्पष्ट केले की, हकीम समितीमध्ये दिलेल्या ४ घटकामध्ये साधारणपणे ८५ टक्के भाग आहे. बाकी १५ टक्के ऑपरेशनल इफिशिएन्सी बंद करून घ्यावयाचे आहे. त्या दृष्टीकोनातून महामंडळाने नवीन इलेक्ट्रॉनिक पद्धतीने व काही ठिकाणी सल्लागार नेमून कार्यवाही केली आहे. राज्यात महामंडळ जे शोडयुल चालविते ते ऑप्टीमम आहे का हे पाहिले जाते. महामंडळाकडील क्रू ड्युटीज आहेत, प्रत्येक क्रूच्या मागे विशिष्ट किलोमीटर मिळतात. ते आता २२७ वरून २२९ किलोमीटर केलेले आहेत. यामध्ये आणखी काही वाढ करण्याकरिता व विशिष्ट काम करण्यास सल्लागार नेमण्याकरिता अतिरिक्त मुख्य सचिवांकडे चर्चा झालेली आहे. त्यात आणखी कार्यक्षम (ऑपरेशनल) सुसूत्रता आणणे किंवा पुनःसंघटन (रेशनलायझेशन) करून समांतर प्रक्रिया (पॅरलल ऑपरेशन) थांबविणे अशा पद्धतीने कार्यक्षेत्र शिस्त (ऑपरेशनल डिस्पीनी) वाढवून खर्च कमी करून उत्पन्न कसे वाढविता येईल हे पाहिले जाईल. या सुधारणा सध्या सुरू आहेत.

राज्य शासनाने पथकर (टोल) बंद केल्यामुळे महामंडळाला काही फायदा झाला आहे का व महामंडळाने नेमके काय काम केले आहे, अशी समितीने विचारणा केली असता महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, राज्य शासनाने पथकर बंद केल्यामुळे सुमारे २३ कोटीपर्यंत फायदा झाला आहे. महामंडळास प्रामुख्याने जेथे क्षमता (पोर्टॅशियल) आहे तेथे वाहक विरहित सेवा (कंडक्टरलेस ऑपरेशन) चालू केली आहे. पूर्वी दादर-पुणे हा एक सेक्टर होता. त्या व्यतिरिक्त आता सातारा व मुंबई येथून वाहक विरहित सेवा (कंडक्टरलेस ऑपरेशन) चालू केली आहे.

त्यानंतर समितीने विचारले की, महामंडळाने तपशील (डाटा) सांगावा. पूर्वी कंडक्टर असताना किती व आता कंडक्टर नसताना किती उदाहरणार्थ एमईआरसीमध्ये जेव्हा एमएसईडीसीएल जाते की, आम्हाला टेरिफ वाढवून द्यावे. टेरिफ वाढविताना विविध फॅक्टरचा विचार केला जातो. पण अकार्यक्षमतेचा मुद्दा (इन-इफिशिएन्सीचा फॅक्टर) विचारात घेऊन भाडेवाढ देत नाही व त्यावर भाडे वाढवून देत नाही. असे आपण एस.टी. महामंडळाच्या बाबतीत काही करून शकतो का, यावर विभागीय सचिवांनी उत्तर दिले की,

भाडे ठरवित असताना एका बाजूला खर्च आहे व दुसऱ्या बाजूला कार्यक्षमता (एफिसिएन्सी) आहे. दोन्ही घटकांचा विचार करूनच भाडे ठरविले पाहिजे. एस.टी. महामंडळाच्या कार्यक्षमतेचे (एफिसिएन्सी) ६-८ घटक (पॅरामीटर्स) ठरविले पाहिजेत. त्या घटकाप्रमाणे त्यांनी लक्ष ठरवून तो घटक प्राप्त केला पाहिजे. ज्याप्रमाणे ते घटक प्राप्त करतील त्यापद्धतीने खर्च काढून भाडेवाढ दिली पाहिजे ही संकल्पना अत्यंत योग्य आहे. प्रामुख्याने यांचे खर्चाचे प्रमाण पाहिले तर यामध्ये दोन घटक अत्यंत महत्त्वाचे आहेत. कर्मचाऱ्यांचा घटक ३० टक्केचा आहे व पीओएल ३० टक्के आहे. आज ७५०० कोटी रुपयांची या महामंडळाची उलाढाल आहे. ढोबळ मानाने त्यातील ३००० कोटी रुपये डिझेलवर आहे व ३००० कोटी रुपये कर्मचाऱ्यांवर आहे. या दोन्ही घटकांकरिता आपण काही कार्यक्षमता घटक (इफिशिएन्सी पॅरामीटर्स) ठरवून दिले पाहिजेत.

प्रामुख्याने कर्मचाऱ्यांच्या बाबतीत बोलायचे तर किती बसमागे किती कर्मचारी आपल्याकडे आहेत हा घटक अत्यंत महत्त्वाचा आहे. कंडक्टर ड्रायव्हर हा एक घटक आहे. महामंडळाकडे १८ हजार बस आहेत. ३७ हजार कंडक्टर आहेत, तेवढेच ड्रायव्हर आहेत. एक बस मागे दोन जण आहेत. या क्रु शेड्युलींगचा विषय हाती घेतलेला आहे व तो महत्त्वाचा आहे. एका बाजूला ८ तासांच्या वर त्यांची स्टेअरींग ड्युटी असू नये, दुसऱ्या बाजूला आपणास बसची कॅपीटल इन्टेंसिटी वापरायची व वाढवायची आहे. दिवसात त्यांनी ३०० किलोमीटर बस चालवली पाहिजे. याचा अर्थ त्याने १२ तास बस चालविली पाहिजे. ८ तासानंतर दुसरा ड्रायव्हर द्यावा लागतो. म्हणजे दुसरा ड्रायव्हर फक्त ४ तासांकरिता वापरला जातो किंवा वापरता येतो. याचे रिशेड्युलींग करण्याचा महत्त्वाचा विषय आहे. आपण ओव्हर टाईम देऊ शकतो पण दोन तासांच्या वर ओव्हरटाईम असू नये. असे साधारण निकष आहेत. याबद्दल प्लॅन करावा लागेल.

दुसरी बाब कंडक्टरलेस ऑपरेशनबाबत आहे. जगात ब-याच ठिकाणी बसमध्ये स्टाफचा एकच माणूस असतो. याबाबत आय.टी. मध्ये विचार केलेला आहे. कंडक्टरचा आपणास काय उपयोग असतो, तर प्रामुख्याने तो शेड्युल मॅटेन्स करण्यास मदत करतो. परंतु प्रत्यक्ष ड्रायव्हरही ते काम करू शकतो. प्रवाशांची मध्येच चढउतार झाली तर तिकीट इश्यु करणे हे एक अत्यंत महत्त्वाचे काम ड्रायव्हरकडे असणार आहे. कंडक्टरकडील काम कमी करून महाऑनलाईनकडून, सेवा केंद्रांकडून तिकीट विक्री करण्यात आली. १० टक्के लोक बाहेरून तिकीट घेत असतील तर ड्रायव्हरला १० टक्के लोकांना तिकीट वाटप करणे शक्य आहे. यासंदर्भात सन २०१४ मध्ये एक आढावा घेतला आहे. त्यामध्ये २०१४-२०१५ मध्ये महामंडळ स्तरावर १९१ कू केलेले आहेत. १ कू म्हणजे एक ड्रायव्हर कंडक्टरची जोडी होय.

१३.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.६०, ३.६१, ३.६२ व ३.६३ मध्ये “भाडे धोरणाचे अस्तित्त्व व त्याचा रास्तपणा” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली असता साक्षीच्या वेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे एस.टी. बसचे प्रवासी भाडे धोरण ठरविताना महामंडळाचा होणारा खर्च व महामंडळाची कार्यक्षमता यांचा तौलनिक अभ्यास करून भाडे धोरण निश्चित करावे खर्चामध्ये दोन घटक महत्त्वाचे आहेत यामध्ये कर्मचाऱ्यांच्या वेतनावर होणारा खर्च व पेट्रोलियम ऑईल व लुब्रिकंटस यावर होणारा खर्च या दोन घटकांवर प्रत्येकी ३० टक्के म्हणजेच ६० टक्के खर्च होत असल्याचे सकृतदर्शनी दिसून येते याकरिता महामंडळाने दोन्ही घटकांवरील खर्च नियंत्रित ठेवावा याकरिता राज्यातील जो विभाग या दोन घटकांवरील खर्च कमीत कमी करून उत्तमरित्या ग्राहकांना प्रवास सेवा उपलब्ध करून देईल त्या विभागांना प्रोत्साहन देण्यात यावे व खाजगी वाहतूक सेवेप्रमाणे जास्तीत जास्त प्रवासी एस.टी. बसकडे आकृष्ट व्हावेत यासाठी विशेष प्रयत्न करण्यात यावेत. यादृष्टीने महामंडळाने व शासनाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

बैठकीचे परिशिष्ट

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक ८ जून २०१६ रोजी सकाळी ११.३० वाजता, कक्ष क्रमांक ८०१, आठवा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

१. डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
२. प्रा. डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.
३. श्री. भिमराव धोंडे, वि.स.स.
४. श्री. बाबुराव पाचर्णे, वि.स.स.
५. श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
६. श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
७. श्री. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
८. श्री. जयवंतराव जाधव, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१. श्री. राजेश तारवी, उप सचिव
२. श्री. प्र. स. मयेकर, अवर सचिव (समिती)
३. श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

महालेखाकार कार्यालय

१. श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी

विभागीय प्रतिनिधी

१. श्री. सुधीर श्रीवास्तव, अपर मुख्य सचिव, परिवहन विभाग
२. श्री. रणजीत सिंह देओल, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १५ जून २०१६ रोजी सकाळी ११.३० वाजता, कक्ष क्रमांक ८०१, आठवा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

१. डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
२. डॉ. आशिष देशमुख, वि.स.स.
३. अॅड. आकाश फुडकर, वि.स.स.
४. श्री. द्वारम मल्लिकार्जून रेड्डी, वि.स.स.
५. श्री. मनोहर भोईर, वि.स.स.
६. श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
७. श्री. जयवंतराव जाधव, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१. श्री. राजेश तारवी, उप सचिव
२. श्री. प्रकाशचंद्र खोंदले, अवर सचिव
३. श्री. प्र.स.मयेकर, अवर सचिव (समिती)
४. श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

महालेखाकार कार्यालय

१. श्री. रविकिरण उबाळे, उप महालेखाकार
२. श्री. एस. व्ही.खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी

विभागीय प्रतिनिधी

१. श्री. सुधीर श्रीवास्तव, अपर मुख्य सचिव, परिवहन विभाग
२. श्री. रणजीत सिंह देओल, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००८-०९ च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक शुक्रवार, दिनांक १७ मार्च २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

- (१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
- (२) प्रा.डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.
- (३) श्री. भिमराव धोंडे, वि.स.स.
- (४) श्री. बाबुराव पाचर्णे, वि.स.स.
- (५) अॅड. आकाश फुंडकर, वि.स.स.
- (६) श्री. अमित साटम, वि.स.स.
- (७) श्री. राजन साळवी, वि.स.स.
- (८) श्री. मनोहर भोईर, वि.स.स.
- (९) अॅड. यशोमती ठाकूर, वि.स.स.
- (१०) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.
- (११) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (१२) श्री. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
- (१३) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
- (१४) आर्कि.अनंत गाडगीळ, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

- (१) श्री. राजेश तारवी, उप सचिव
- (२) श्री. प्रकाशचंद्र खोंदले, अवर सचिव
- (३) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

समितीने प्रारूप अहवालाच्या मसुद्यांवर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.