



## महाराष्ट्र विधानमंडळ सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१५ - २०१६)  
(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद ३.२.१६, ३.२.१७, ३.२.२३ व ३.२.२४ तसेच महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००९-२०१० च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद ३.७ व ३.८ यावरील समितीचा

### दुसरा अहवाल

(दिनांक २९ जुलै २०१५ रोजी विधानसभेस/विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय  
विधान भवन, मुंबई.

## सार्वजनिक उपक्रम समिती (२०१५ - २०१६)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद ३.२.१६, ३.२.१७, ३.२.२३ व ३.२.२४ तसेच महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००९-२०१० च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद ३.७ व ३.८ यावरील समितीचा

### दुसरा अहवाल

(तीन)

सार्वजनिक उपक्रम समिती  
(सन २०१५-२०१६)

समिती प्रमुख

(१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

सदस्य

- (२) अॅड. राज पुरोहित, 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) श्री. आकाश फुंडकर, वि.स.स.  
(७) श्री. द्वारम मल्लीकार्जुन 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.  
(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.

(चार)

- (२४) श्री. अनंत गाडगीळ, वि.प.स.  
(२५) श्रीमती दिप्ती चवधरी, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव,  
श्री. राजेश तारवी, उप सचिव,  
श्री. प्र. स. मयेकर, अवर सचिव (समिती),  
श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी.

(पाच)

सार्वजनिक उपक्रम समिती  
(सन २०१३-२०१४)

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.

(३) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.

(४) श्री. जगन्नाथ शेटी, वि.स.स.

(५) श्री. रमेशसिंह ठाकूर, वि.स.स.

(६) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.

(७) श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

(८) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.

(९) श्री. बापूसाहेब पठारे, वि.स.स.

(१०) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.

(११) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(१२) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.

(१३) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

(१४) श्री. सुरेश हाळवणकर, वि.स.स.

(१५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(१६) श्री. एकनाथ शिंदे, वि.स.स.

(१७) श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.

(१८) श्री. सदानंद चव्हाण, वि.स.स.

(१९) श्री. वसंतराव गिते, वि.स.स.

(२०) श्री. विवेक पाटील, वि.स.स.

(२१) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

\*(२२) रिक्त

(२३) श्री. दिपक साळुंखे-पाटील, वि.प.स.

(सहा)

\*\* (२४) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.

(२५) डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

(२६) डॉ. रणजित पाटील, वि.प.स.(निमंत्रित)

(२७) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.(निमंत्रित)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव,

श्री. श्रीनिवास जाधव, विशेष कार्य अधिकारी,

श्री. संतोष पराडकर, अवर सचिव,

श्री. श्रीकांत शेते, कक्ष अधिकारी.

\* श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स. यांची दिनांक १२ मार्च २०१४ रोजी विधानपरिषद सदस्यत्वाची मुदत संपुष्टात आल्याने सदर जागा रिक्त आहे.

\*\*श्री. विजयसिंह मोहिते-पाटील, वि.प.स. यांची दिनांक १२ मार्च २०१४ रोजी विधानपरिषद सदस्यत्वाची मुदत संपुष्टात आल्याने सदरच्या रिक्त जागी श्री. किरण पावसकर, वि.प.स. यांची नियुक्ती करण्यात आली आहे.

(सात)

## अनुक्रमणिका

अनु- क्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
<b>प्रस्तावना</b>		
एक.	<b>“ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ ” (लेखा परीक्षा अहवाल २००६-२००७)</b>	.. .. १
(१)	इतर ठिकाणच्या हवाईपट्ट्या (परिच्छेद क्रमांक ३.२.१६)	.. .. १
(२)	विंचूर आणि पलूस येथील मद्य उपवने - मोठ्या प्रमाणावर कमी वापर झालेल्या - पायाभूत सोईसुविधा (परिच्छेद क्रमांक ३.२.१७)	१
(३)	रायगड जिल्ह्यातील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम (परिच्छेद क्रमांक ३.२.२३)	.. १४
(४)	अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान उपवनाचा विकास (परिच्छेद क्रमांक ३.२.२४)	१९
दोन.	<b>“ महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी ” (लेखा परीक्षा अहवाल २००९-२०१०)</b>	.. .. २३
(५)	निष्फळ गुंतवणूक (परिच्छेद क्रमांक ३.७)	.. .. २३
(६)	कंत्राटदाराचा अदेय फायदा (परिच्छेद क्रमांक ३.८)	.. .. ३०
तीन.	बैठकीचे परिशिष्ट	.. .. ३७

(नऊ)

## प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्र. ३.२.१६, ३.२.१७, ३.२.२३ व ३.२.२४ तसेच महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००९-२०१० च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “ महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्र. ३.७ व ३.८ यावरील समितीचा दुसरा अहवाल (तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करित आहे.

“ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, श्री. अपूर्व चंद्रा तसेच “ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे ” मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री. भूषण गगराणी यांची समितीने दिनांक १५ जानेवारी, २०१४ व ६ फेब्रुवारी, २०१४ रोजी साक्ष नोंदवून घेतली.

“ महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. अरविंद सिंह व संचालक (प्रकल्प), ओमप्रकाश एम्पाल यांची समितीने दिनांक १९ सप्टेंबर, २०१३ रोजी साक्ष नोंदवून घेतली.

श्रीमती पुनम पांडे, प्रधान महालेखाकार (लेखा III), श्रीमती जे. एम. चिंचखंडी, उपमहालेखाकार, श्री. आर. व्यंकटरामन उपमहालेखाकार तसेच श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी (वाणिज्यिक लेखा परिक्षक) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, श्री. अपूर्व चंद्रा तसेच “ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे ” मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री. भूषण गगराणी, तसेच “ महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी ” मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. अरविंद सिंह व संचालक (प्रकल्प), ओमप्रकाश एम्पाल यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचेही आभार मानते.

समितीने गुरुवार, दिनांक २३ जुलै, २०१५ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन,

मुंबई,

दिनांक २३ जुलै २०१५.

डॉ. सुनिल देशमुख,

समिती प्रमुख,

सार्वजनिक उपक्रम समिती.

## “ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ ”

(सन- २००६-२००७)

**एक. इतर ठिकाणच्या हवाईपट्ट्या :-**

**(असाईड योजने अंतर्गत हवाई पट्ट्याच्या बळकटी करण्यावरील निष्फळ खर्च)**

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या अहवालातील प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.२.१६- मध्ये “ इतर ठिकाणच्या हवाईपट्ट्या ” या मुद्यासंदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले. कोल्हापूर, कराड व सोलापूर येथील हवाई पट्ट्यांचे काम अनुक्रमे डिसेंबर २००५, जून, २००६ व मे, २००६ मध्ये पूर्ण करण्यात आले होते व नांदेड व लातूर हवाईपट्ट्यांचे काम प्रगतीपथावर होते (जुलै, २००७). असे निदर्शनास आले की, मालवाहू विमानवाहतुकीचा विकास व सीमाशुल्क बॉन्डेड वखार बांधकाम या मालवाहू विमान निर्यातीसाठी मूळ सोई-सवलती होत्या याबाबतचे कोणतेही प्रस्ताव या पाचही हवाई पट्ट्यासाठी देण्यात आले नव्हते. त्याशिवाय कोल्हापूर वगळता कोणत्याही हवाई पट्टीवरून नियमित हवाई प्रवासी विमान वाहतूक करण्यात येत नव्हती. या हवाईपट्ट्या मुख्यत्वेकरून अतिमहत्त्वाच्या व्यक्ती व उद्योजकांनी अगदी थोड्या वेळी वापरल्या होत्या. असेही निदर्शनास आले की, कराड व सोलापूर येथील हवाईपट्ट्याच्या (ज्यांची मालकी राज्याच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे होती) श्रेणी मध्ये वाढ महामंडळाने असाईड योजनेचा निधी वापरून केली होती. त्यांची मालकी महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनी मर्यादित (वेगळा सार्वजनिक उपक्रम) यांच्याकडे हस्तांतरित केली (जानेवारी, २००७) होती. अशा रितीने असाईड योजनेअंतर्गत या हवाई पट्ट्याचे श्रेणीवाढीचे काम करणे व त्यानंतर त्यांचे भारत सरकारची परवानगी न घेता हस्तांतरण करणे अनियमित होते.

निर्यात अभ्यास अहवालाच्या शिफारसीनुसार मालवाहू विमानाद्वारा निर्यात करण्यासाठी पुरक हवाई सेवा सुरू करावयाची असतांनाही हाती घेतलेल्या/हाती घ्यावयाच्या हवाई पट्ट्याच्या श्रेणीत वाढ करण्याचे काम असाईड योजने अंतर्गत घेऊनही मालवाहू विमानामार्फत निर्यातीत वाढ झाली नव्हती. या पाच हवाई पट्ट्यांवर प्रस्तावित करण्यात आलेल्या रूपये ७०.६४ कोटी गुंतवणूकीपैकी करण्यात आलेला रूपये २८.६८ कोटीचा खर्च श्रेणी वाढ करण्यात आल्याचा उद्देश साध्य न झाल्यामुळे निष्फळ ठरला (मार्च, २००७) होता. व्यवस्थापनाने/शासनाने म्हटले (ऑगस्ट/सप्टेंबर, २००७) होते की, महानगरातून तसेच आंतरराष्ट्रीय उद्योग धंद्याचे कार्यकारी सदस्य यांना दळणवळण सेवा पुरविण्याच्या उद्देशाने हवाई पट्ट्यांच्या श्रेणीत वाढ करण्याचे काम हाती घेण्यात आले होते. सोलापूर, नांदेड, कराड, कोल्हापूर व लातूर या क्षेत्रामधील विशेष आर्थिक क्षेत्राच्या (एसईझेड) विकासासाठी हवाई सेवेमार्फत जोडणी आवश्यक होती. एआरसीपीएसईच्या बैठकीत (९ ऑक्टोबर २००७) असे सांगण्यात आले की, हे सर्व प्रकल्प पूर्ण

झाल्यानंतर येथून निर्यात करण्यात येईल. हे उत्तर टिकण्याजोगे नाही, कारण हवाईपट्ट्याच्या समर्थनार्थ कोणतीही निर्यात आकडेवारी अंतर्भूत करण्यात आली नव्हती व विकसित करण्यात येणारे एसईझेडचे समर्थन हा पश्चात विचार होता. या योजनेच्या वाढीव निर्यातीचे उद्दीष्ट या प्रकल्पाद्वारे साध्य झाले नव्हते हे तथ्य तसेच राहते.

१.२ या प्रकरणी समितीकडे पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, कोल्हापूर व सोलापूर येथील हवाईपट्टीच्या सुधारणेबाबतचे प्रकल्प असाईड योजनेमधून मागे घेण्यात आले असून, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळास योजनेंतर्गत प्राप्त झालेली रु.९९.०५५ लाख एवढी रक्कम परत घेऊन दिनांक ५ मे २००९ रोजीच्या राज्यस्तरीय निर्यात प्रचालन समितीच्या बैठकीतील निर्णयानुसार इतर मंजूर प्रकल्पांकडे वळती करण्यात आलेली आहे. सदर बाब वाणिज्य मंत्रालय, केंद्र शासन यांना दिनांक १२ जून २००९ च्या पत्रान्वये कळविण्यात आलेली आहे.

कराड येथील हवाईपट्टी सुधारणा प्रकल्पाबाबत इम्पॅक्ट असेसमेंट (Impact Assessment) अहवाल मिटकॉन या संस्थेमार्फत तयार करण्यात आलेला आहे. त्यानुसार सदर प्रकल्प मागे घेण्याबाबत पुढील होणाऱ्या राज्यस्तरीय निर्यात प्रचलन समितीच्या बैठकीत निर्णयार्थ ठेवण्यात येईल.

कोल्हापूर येथील विमानतळ, भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण यांच्या मूळ मालकीचे असून दिनांक १ फेब्रुवारी १९९७ रोजी महाराष्ट्र शासनास १५ वर्ष कालावधीकरिता भाडेपट्टीवर (लीजवरती) हस्तांतरित करण्यात आले होते. तदनंतर, शासन निर्णय दिनांक १६ फेब्रुवारी १९९७ नुसार सदरचा विमानतळ विकास, व्यवस्थापन व परिक्षणासाठी १५ वर्ष कालावधीकरिता, म्हणजेच सन २०१२ पर्यंत महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडे हस्तांतरित करण्यात आलेला आहे.

खाली नमूद केलेले दोन प्रकल्प असाईड योजनेअंतर्गत मंजूर करण्यात आले होते आणि महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडून त्याची अंमलबजावणी करण्यात आली होती ते महामंडळाकडून दिनांक १९ जानेवारी २००९ च्या पत्रानुसार मागे घेण्यात (रद्द) आले आहेत.

(१) सोलापूर विमानतळासाठी रात्री विमान उतरण्यासाठी सुविधा (रु. ९९.५१ लक्ष).

(२) कोल्हापूरची विमान धावपट्टी मजबुतीकरण- रु.११२.५६ लक्ष.

वरील प्रकल्पासाठी महामंडळास प्राप्त झालेला केंद्रीय निधी रु.९९.०५५ लक्ष महामंडळाच्या सदर योजनेअंतर्गत कार्यान्वित असलेल्या प्रकल्पासाठी समायोजित करण्यात आला आहे. येथे असेही आवर्जून नम्रपणे नमूद करण्यात येते की, लेखापरिक्षणांत घेण्यात आलेल्या आक्षेपात नमूद पाच ठिकाणांपैकी फक्त कराड वगळता नांदेड, लातूर, सोलापूर व कोल्हापूर येथून हवाईपट्ट्यांची श्रेणी व दर्जा वाढ केल्यानंतर हवाई प्रवासी विमान वाहतूक सेवा नियमित सुरू झालेली आहे.

कराड व सोलापूर येथील धावपट्ट्या ज्यांची मालकी सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे होती. याची देखभाल करण्याची जबाबदारी महामंडळाकडे देण्यात आली होती त्यानुसार वरील महामंडळाच्या धोरणानुसार आवश्यक असलेल्या देखभाल दुरुस्तीसाठी व आवश्यकतेप्रमाणे श्रेणीवार करण्याची कामे हाती घेण्यात आली होती. यापूर्वीच्या उत्तरात नमूद केल्याप्रमाणे विशेष आर्थिक क्षेत्रासाठी व औद्योगिक प्रगतीसाठी आवश्यकतेनुसार हा खर्च करण्यात आला. तथापि या धावपट्ट्यांची मालकी शासनाची असल्याने शासनाने वेळोवेळी दिलेल्या सुचनांप्रमाणे त्यांचे हस्तांतरण करण्यात आले.

१.३ महामंडळाच्या अभिप्रायांशी शासन सहमत आहे.

१.४ समितीने दिनांक २२ जून २०१० रोजी कोल्हापूर विमानतळास भेट दिली असता तेथील अधिकाऱ्यांनी नमूद केले की, शासनाने विमानतळ देखभाल करण्यासाठी १५ वर्षांच्या भाडेतत्वावर दिनांक १६ जून १९९७ रोजी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडे दिलेले आहे. हा भाडे करार सन २०१२ मध्ये संपणार आहे. विमानतळ अधिकारी यांनी दिलेल्या माहितीनुसार विमानतळाचे क्षेत्र ७८ हेक्टरचे असून, नव्याने २३६ हेक्टर जमीन संपादित केली आहे. विमानतळाची धावपट्टीची लांबी १३७० मीटर्स व रुंदी ४५ मीटर आहे. विमानतळ कार्यान्वित झाल्यापासून म्हणजे दिनांक ३० एप्रिल २००४ पासून दिनांक २९ ऑगस्ट २००८ पर्यंत तेथे एअर डेक्कनची विमानसेवा सुरू होती. त्यानंतर दिनांक ३१ ऑगस्ट २००७ पासून किंगफिशर एअरलाईन्सची विमान सेवा सुरू झाली. मध्यंतरी विमानतळाची श्रेणीवाढ झाली असून, अद्यापपर्यंत रात्रीची विमानसेवा सुरू झालेली नाही. या विमानतळावर केवळ छोट्या विमानाची वाहतूक होऊ शकते. शिवाय पूर्ण क्षमतेने प्रवासी वाहतूक होत नाही. सध्या दर दिवशी कोल्हापूर-मुंबई दरम्यान किंगफिशर एअरलाईन्सची एकच विमानसेवा सुरू आहे. या विमानतळाच्या देखभाल व दुरुस्तीसाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने आत्तापर्यंत ४९० लाख रु. खर्च केलेले आहेत. शिवाय लँडिंग व पार्कींग चार्जेसपोटी आत्तापर्यंत महामंडळास रु. १४३ लाख प्राप्त झाले असून रु. २८ लाख प्राप्त व्हावयाचे आहेत. लँडिंग व पार्कींग चार्जेसपोटी महिन्याला अडीच-तीन लाख रुपये येथे मिळतात. सद्यःस्थितीत किंगफिशर कंपनीचे केवळ एकच शेड्यूल सुरू आहे. शेड्यूल वाढविण्यासंदर्भात किंगफिशर कंपनीचे एअरपोर्ट मॅनेजर आणि संबंधित वरिष्ठ अधिकारी यांच्यासोबत चर्चा सुरू आहे. या विमानतळाची उपयोगिता वाढविणे गरजेचे आहे. कोल्हापूर येथून तिरुपती आणि त्यानंतर व्हाया बंगलोर या दरम्यान विमानसेवा सुरू करण्यासंदर्भात सर्व्हे केलेला आहे. धावपट्टीच्या देखभाल व दुरुस्तीसंदर्भात महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडे वारंवार पत्रव्यवहार करून सुद्धा त्यांच्याकडून योग्य तो प्रतिसाद मिळत नाही. शिवाय धावपट्टीवर जो पांढरा पट्टा असतो तो धावपट्टीच्या मध्यभागी असणे आवश्यक असताना महामंडळाने तो धावपट्टीच्या मधोमध न करता, धावपट्टीच्या बाजूने केलेला आहे. या विमानतळावरून मुंबईला कृषी मालाची निर्यात करण्यासाठी धावपट्टी केवळ १३७० मीटरची असल्यामुळे भार कमी पडतो. कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था नसल्यामुळे त्या विमानतळावरून कसल्याही प्रकारची निर्यात होत नाही. कार्गो ट्रान्सपोर्ट सुरू करावयाची झाल्यास धावपट्टीची लांबी वाढवावी लागेल.

महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी असे सांगितले की, सन २००४ पासून आजपर्यंत एकाही विमानउड्डणाला विलंब झालेला नाही किंवा विमानउड्डण रद्द करावे लागलेले नाही. एकूण प्रवाशांमध्ये सध्या ३० टक्के प्रवासी परदेशी नागरिक असतात. विदेश कंपन्यांचे तंत्रज्ञान पुरविण्यासाठी, जे.एन.पी.टी. बंदरातून येणारी मशिनरी जोडण्यासाठी किंवा औद्योगिक शिबिरामध्ये मार्गदर्शन करण्यासाठी परदेशी तंत्रज्ञ येत असतात. भेटीच्या वेळी धावपट्टीवर अस्फाल्ट काँक्रीटचा जो लेअर टाकण्यात आला होता ते काम योग्य पद्धतीने झाले नसल्याचे, विमान लँडिंग होताना धावपट्टीवर खडे असल्यामुळे विमानाच्या खालील बाजू असलेल्या हेड लाईटच्या काचा फुटून त्याचे तुकडे धावपट्टीवर पडलेले तसेच धावपट्टी व त्यालागत असलेला मार्कींगचा पांढरा पट्टा यांची जमिनीवरील पातळी योग्य प्रमाणात नसल्याचे समितीस आढळून आले त्याबाबत खुलासा करताना महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी एअरपोर्ट मॅनेजरकडून धावपट्टी नादुरूस्त झाल्यामुळे दिनांक १६ जून, २०१० पासून विमानसेवा बंद होणार आहे असे दिनांक १५ जून, २०१० रोजी कळविल्यामुळे, एमआयडीसीने तातडीने धावपट्टीच्या दुरुस्तीचे काम हाती घेतले. पावसाळ्यानंतर संपूर्ण काम नव्याने करण्यासंदर्भातील कामाची निविदा प्रक्रिया सुरू झालेली आहे. या ठिकाणी विमानसेवा सुरू राहावी म्हणून महामंडळाने तात्पुरत्या स्वरूपातील डागडुजी केलेली आहे. रोलींग, साफसफाई व पॅच करण्याचे काम बाकी आहे असे समितीस सांगितले त्यावर विमानतळ अधिकाऱ्यांनी धावपट्टीच्या दुरुस्तीचे काम पूर्णरित्या झालेले नसताना ही महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने पूर्णत्वाचा दाखला दिलेला आहे. मात्र धावपट्टीचे जे काम करण्यात आलेले आहे ते अयोग्य ठरविलेले आहे. यासंदर्भात डी. जी. सी. ए. मार्फत तपासणी होऊन, जोपर्यंत डी. जी. सी. ए. कडून धावपट्टी विमानसेवा सुरू करण्यास योग्य आहे असा अहवाल देत नाही तोपर्यंत विमानसेवा सुरू केली जाणार नाही असे स्पष्ट केले.

त्यानंतर समितीने प्रत्यक्ष पहाणी केली असता, विमानतळाच्या धावपट्टीवरील खडे बुजविण्यासाठी पूर्वी एक विशिष्ट प्रकारचे मटेरियल वापरले जात होते. शिवाय डांबर रोडवरील खडे बुजविण्यासाठी सुद्धा ती पद्धत वापरली जात होती. रस्ता आणि विमानतळावर करण्यात येणारी धावपट्टी या दोन्हीही बाबी वेगळ्या आहेत असे आढळून आले. आपण धावपट्टीची जी डागडुजी केली त्यावर किती पैसा खर्च केला आहे याबाबत विभागीय प्रतिनिधी यांनी असे नमूद केले की, सदर डागडुजीवर ५.४५ लाख खर्च केलेला आहे. धावपट्टीच्या डागडुजीचे काम पूर्ण झाल्याबाबत आपण जो पूर्णत्वाचा दाखला दिला आहे तो अंतिम समजून, विमानसेवा सुरू झाली असती. याबाबत विभागीय प्रतिनिधी यांनी असे नमूद केले की, कोल्हापूर येथील विमानतळाचे विकासात्मक काम करण्यासाठी २.५ कोटी रुपयांच्या निविदा काढण्यात आलेल्या आहेत. तथापि समितीस जे काम करण्यात आलेले आहे ते अत्यंत निकृष्ट दर्जाचे झाल्याचे आढळून आले.

कोल्हापूर विमानतळास भेट दिल्यानंतर समितीने त्याच दिवशी त्या विमानतळासंदर्भात महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी उपमुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी असाईड योजना निर्यात पायाभूत सोयीसुविधांसाठी राज्याने सन २००२ मध्ये लागू केली. त्यासाठी राज्यात नोडल एजन्सी म्हणून महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाची नियुक्ती करण्यात आली. या योजनेतील प्रकल्पांना मान्यता देण्याबाबत राज्यस्तरावर मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली समिती नेमण्यात आली. या राज्यस्तरीय समितीने कोल्हापूर विमानतळाच्या प्रकल्पाला आणि आतापर्यंत राज्यातील एकूण ३६ प्रकल्पांना मान्यता दिलेली आहे. त्यापैकी २००६ पर्यंत २२ प्रकल्प अहवालापर्यंत महामंडळाने पूर्ण केले. प्रकल्प अहवाल झाल्यानंतर २००९ पर्यंत ६ प्रकल्प पूर्ण केले. असे एकूण २८ प्रकल्प पूर्ण केले असून उर्वरित ७ प्रकल्प निर्यातवाढ प्रकल्प समिती आहेत त्या समितीने ७ प्रकल्प सोडून दिले. एका प्रकल्पाची निविदा पूर्ण करण्यात आली, परंतु तेथे सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या रस्त्याच्या कामाला हरकत घेतल्यामुळे तो प्रकल्प रद्द करण्यात आला अशी समितीस माहिती दिली. तद्नंतर महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने मिटकॉन कन्सलटंट मर्यादित या राज्य शासनाच्या संस्थेस अभ्यास अहवाल सादर करणेबाबतचे काम दिल्यानुसार त्यांनी अहवाल सादर केला. विमानतळाच्या विकासकामासाठी ९८.७५ लाख रुपयांचे अंदाजपत्रक तयार केले. त्यामध्ये महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचा ५० टक्के म्हणजेच ४९.३७ लाख रुपये वाटा होता व केंद्र सरकारचा असाईड योजनेतील ५० टक्के म्हणजेच ४९.३७ लाख रुपये वाटा होता. विमानतळाचे विस्तारीकरण २००५ मध्ये प्रस्तावित केले होते. त्यानंतर महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडून हे काम करून घेण्यात आले. असाईड योजनेची राज्यस्तरावरील अंमलबजावणी व संनियंत्रण करण्यासाठी केंद्र शासनाने राज्याच्या मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राज्यस्तरीय निर्यात प्रचालन समिती गठित केली होती. या समितीच्या वतीने केंद्र सरकारकडे असाईड निधीची मागणी करण्यात आली व त्यानुसार केंद्र सरकारकडून असाईड योजनेचा निधी प्राप्त झाला. परंतु कोल्हापूर विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था नसल्यामुळे केंद्र सरकारच्या असाईड निधीचा वापर या ठिकाणी करता येणार नाही असा आक्षेप लेखा परीक्षणात घेण्यात आला, त्यामुळे केंद्र सरकारने तो निधी काढून घेतला अशी समितीस माहिती दिली.

समितीने, असाईड योजनेतून निधी प्राप्त होण्यासाठी विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था असावी अशी केंद्र सरकारची अट होती. तथापि महामंडळाने कसल्याही प्रकारची माहिती घेतली नाही. त्यामुळे महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने विमानतळावर पायाभूत सोईसुविधा निर्माण करण्यासंदर्भात असाईड योजनेतून निधी मिळण्याबाबत जो अहवाल सादर केला होता तोच मुळात चुकीचा होता याबाबत विचारणा केली असता, कोल्हापूर विमानतळावर पायाभूत सोईसुविधा निर्माण करण्यासाठी हा प्रकल्प हाती घेतला होता. विशेष आर्थिक क्षेत्रात निर्यात वाढ क्षेत्र, रस्ते इ. चा विकास करावयाचा होता. कोल्हापूर विमानतळावर

कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था असलीच पाहिजे अशी केंद्र सरकारची अट नव्हती. कोल्हापूर विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्ट सुरू करण्याचा विचार नव्हता आणि तशा प्रकारचा प्रस्ताव सुद्धा सादर केला होता. परंतु लेखा परीक्षणात कोल्हापूर येथे कार्गो ट्रान्सपोर्टची सुविधा नसल्यामुळे महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाला केंद्र सरकारच्या असाईड योजनेतून निधी देता येणार नाही अशी हरकत घेण्यात आली. तद्नंतर महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली असलेल्या राज्यस्तरीय निर्यात प्रचालन समितीच्या निदर्शनास सदरहू बाब आणून दिली. त्या समितीने सुद्धा केंद्राकडे याबाबतचा पाठपुरावा केला. परंतु केंद्र सरकारने महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ व राज्यस्तरीय निर्यात प्रचालन समितीचे म्हणणे मान्य न केल्यामुळे, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने असाईड योजनेचा निधी परत केला असा समितीस खुलासा करण्यात आला.

वास्तविक पाहता महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने या प्रकल्पावर जवळजवळ ९८.७५ लाख रुपये खर्च केले आहेत. केंद्र सरकारच्या मार्गदर्शक सूचनांनुसार प्रकल्प असाईड योजनेतून घ्यावयाचा झाल्यास, विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची आवश्यकता असणे आवश्यक आहे. परंतु महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने कोल्हापूर विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था नसताना सुद्धा सदरहू प्रकल्प असाईड योजनेतून घेतला त्यामुळेच केंद्र सरकारने असाईड योजनेचा ५० टक्के निधी देणे टाळले. महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने निकष लावून पाच विमानतळांचा विकास करण्याचे निश्चित केले होते. समितीला प्रश्न पडतो की, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने केवळ पाच विमानतळांचाच विकास/सुधारणा करण्याचे का ठरविले ? शिवाय सोईसुविधांच्या कोंडीचा अभ्यास करण्यासाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने मिटकॉन या संस्थेची निवड केली. कोल्हापूर विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था नसल्यामुळे केंद्र सरकारने असाईड योजनेतून निधी देण्यास नकार दिला. त्यामुळे महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने मिटकॉन संस्थेवर जो खर्च केला तो वाया गेला, असे समितीचे मत झाले आहे.

तसेच हा प्रकल्प राबवित असतांना मिटकॉनने महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळावर काही अटी लादल्या होत्या काय या समितीच्या प्रश्नावर असाईड योजनेची राज्यस्तरावरील अंमलबजावणी व संनियंत्रण करण्यासाठी शासनाने मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली जी समिती गठित केली होती त्या समितीने, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळामार्फत सादर केलेला प्रस्ताव मान्य केला होता. परंतु लेखा परीक्षणात आक्षेप घेतल्यामुळे सदरहू निधी मिळू शकला नाही. असा महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला.

महामंडळाच्या म्हणण्यानुसार या योजनेखाली महामंडळाने पैसा घेतला नाही. महामंडळाने मागणी केली परंतु, निधी दिला गेला नाही, म्हणून महामंडळाच्या योजनेतून हा खर्च करण्यात आला म्हणून महालेखापालांनी जी हरकत घेतली ती योग्य नाही त्यावर समितीचे असे मत आहे की, पाच हवाईपट्ट्यांची श्रेणीवाढ करण्याचा प्रस्ताव राज्यस्तरीय समितीपुढे सादर केला. समितीने मंजूरी दिल्यानंतर केंद्र शासनाकडे निधीची

मागणी करण्यात आली. केंद्राकडून निधी उपलब्ध झाला, परंतु महामंडळाकडून या प्रकल्पाबाबत योग्य पद्धतीने नियोजन झाले नाही. त्रुटी राहिल्यामुळे महामंडळाला निधी दिला नाही, परंतु महामंडळाने केंद्राचा निधी घेतला नाही. महामंडळाने स्वतःचा निधी खर्च केलेला आहे असे सांगण्यात आले. आज समितीने रनवेची पाहणी केली असता जे काम करण्यात आले आहे ते अत्यंत निकृष्ट दर्जाचे झाल्याचे समितीला आढळून आले आहे. धावपट्टीची डागडुजी थातूरमातूर केल्यामुळे, महामंडळाने समितीसमोर जाताना किमानपक्षी काही तरी विचार करावयास हवा होता.

समितीने असे सांगितले की, प्रवाशांचा जीव लाख मोलाचा असतो, त्यामुळे विमानतळाच्या धावपट्टीची बाब महामंडळाने सौम्यपणे घेऊ नये. धावपट्टीचे काम चांगल्या प्रतीचे केले नाही तर नाईलाजास्तव समितीला महामंडळावर कारवाई करावी लागेल, त्यामुळे या सर्व बाबीचा विचार करून आणि तज्ज्ञ व्यक्ती किंवा अनुभवी व्यक्ती यांच्याकडून मार्गदर्शन घेऊन काम करावयास पाहिजे. तसेच गुणवत्ता नियंत्रण विभागाकडून पुन्हा एकदा धावपट्टीची तपासणी करून घ्यावी, याबाबत समिती आग्रही आहे.

तसेच समितीला उद्योग ऊर्जा व कामगार (उद्योग) विभाग, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने दिनांक १५ जानेवारी २०१४ रोजी उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी व इतर अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी केलेल्या लेखापरीक्षणामध्ये असाईड योजने अंतर्गत हवाईपट्ट्याच्या बळकटी करण्यावरील निष्फळ खर्च या आक्षेपासंदर्भात विचारले समितीने असता, त्याबाबत खुलासा करतांना, असाईड योजनेअंतर्गत हवाईपट्ट्यांच्या बळकटीकरणावर जो खर्च करण्यात आला तो निष्फळ खर्च असल्याचा महालेखाकारांनी आक्षेप घेतल्याचे मान्य केले. ५ ठिकाणी हवाईपट्ट्या तयार करण्यात आल्या आहेत. त्यासाठी आतापर्यंत ७० कोटी रुपये खर्च केलेले आहेत. तेथे केवळ हवाईपट्ट्याच नव्हे तर पूर्ण विमानतळ आहे. ७० कोटी रुपये खर्च झाल्यानंतर तेवढ्याच क्षमतेने निर्यात वाढ झाली ही बाब लगेच सिद्ध करता येऊ शकत नाही. ही मूलभूत सेवा आहे, त्यामुळे खर्च झालेला निधी लगेच वसूल होईल असेही म्हणता येणार नाही. हवाईपट्ट्यांचा वापर निर्यातीसाठी व काही प्रमाणात अन्य कामांसाठी होऊ शकतो. अनेक उद्योजक त्या हवाईपट्ट्यांचा उपयोग करू शकतात, त्यामुळे या संबंधी निष्फळ खर्च झाला आहे असेही म्हणता येणार नाही. तसेच कोल्हापूर विमानतळ सन २०११ पर्यंत व्यवस्थित सुरू होता. हातकणंगले आणि कागल येथे मोठ्या प्रमाणावर टेक्सटाईल इंडस्ट्रीज आल्या होत्या. परंतु दुर्दैवाने किंगफिशर एअरलाईन्स कंपनी बंद पडल्यामुळे सदर सुविधा बंद झाली. अन्यथा ते आतापर्यंत सुरूही राहिले असते. हवाईपट्ट्या बळकटीकरणासाठी केलेल्या खर्चाचा व त्याद्वारे निर्माण केलेल्या सुविधांचा उद्योगांना फायदा झालेला आहे. परंतु ही बाब सिद्ध करता येत नाही असे मुख कार्यकारी अधिकारी यांनी सांगितले.

एचबी १०१७—२

## १.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी त्यांच्या सन २००६-०७ च्या अहवालातील महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.२.१६ मध्ये “ इतर ठिकाणच्या हवाईपट्ट्या ” याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीने कोल्हापूर विमानतळास भेट दिली असता विमानतळावरील धावपट्टीच्या डागडुजीचे काम व विकासात्मक काम करण्यासाठी २.५ कोटी रुपयांच्या निविदा काढण्यात आल्या आणि जे काम करण्यात आलेले आहे ते अत्यंत निकृष्ट दर्जाचे झाले होते. विमानतळाची धावपट्टी वाहतूक करण्यास योग्य आहे किंवा नाही यासाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने समितीसमोर किंवा तज्ज्ञांसमोर जाताना खात्री करणे आवश्यक होते. ती न केल्याचे समितीस निष्पन्न झाले होते.

धावपट्टीच्या डागडुजीचे काम चांगले झालेले नसतानाही ते चांगले झाले असे गृहीत धरून तेथील अधिकाऱ्यांनी जो पूर्णत्वाचा दाखला दिला होता तो अंतिम समजून, जर तेथे विमानसेवा सुरु झाली असती तर अपघात होऊन जिवित व आर्थिक हानी होण्याची शक्यता नाकारता येत नव्हती, कारण या प्रकरणी तज्ज्ञ व अनुभवी व्यक्तीचे मार्गदर्शन घेण्यात आलेले नसल्याने ही बाब गंभीर आहे, त्यामुळे याप्रकरणी संबंधित अधिकाऱ्यांची सखोल चौकशी करून दोषी आढळल्यास कारवाई करण्यात यावी. तसेच यापुढे असे प्रकल्प राबवितांना शासनाने महामंडळाचे आर्थिक हितसंबंध जोपासण्याच्या दृष्टीने महामंडळाच्या कार्यपद्धतीत अमूलाग्र बदल करण्यात यावा जेणेकरून आर्थिक नुकसान टाळता येईल असे समितीचे मत आहे. तसेच याप्रकरणी गुणवत्ता नियंत्रण विभागाकडून धावपट्टीची पुन्हा एकदा तपासणी करून घ्यावी व विमानतळ पूर्ववत सुरू करण्यासाठी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यात सादर करण्यात यावी.

समितीने घेतलेल्या साक्षीच्या वेळी सोलापूर, नांदेड, कराड, कोल्हापूर व लातूर क्षेत्रातील विशेष आर्थिक क्षेत्रात मालवाहतूक हवाईसेवेमार्फत जोडणी करणे आवश्यक होते. अशा रितीने असाईड योजनेअंतर्गत या हवाई पट्ट्याचे श्रेणी वाढीचे काम हाती घेण्यात आले होते. परंतु असाईड योजनेअंतर्गत हवाईपट्ट्यांच्या बळकटीकरणावर जो खर्च करण्यात आला तो निष्फळ खर्च असल्याचा महालेखाकारांनी आक्षेप घेतला आहे. ५ ठिकाणी हवाईपट्ट्या करण्यात आल्या आहेत. त्यासाठी आतापर्यंत ७० कोटी रुपये खर्च केलेले आहेत. तेथे केवळ हवाईपट्ट्याच नव्हे तर पूर्ण विमानतळ आहे. ७० कोटी रुपये खर्च झाल्यानंतर तेवढ्याच क्षमतेने निर्यात वाढ झाली ही बाब लगेच सिद्ध करता येऊ शकत नाही. असाईड योजनेची राज्यस्तरावरील अंमलबजावणी व संनियंत्रण करण्यासाठी केंद्र शासनाने राज्याच्या मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राज्यस्तरीय निर्यात प्रचालन समिती गठित केली होती या समितीच्या वतीने केंद्र सरकारकडे असाईड निधीची मागणी करण्यात आली व त्यानुसार केंद्र सरकारकडून असाईड योजनेचा निधी प्राप्त झाला. परंतु कोल्हापूर विमानतळावर कार्गो ट्रान्सपोर्टची व्यवस्था नसल्यामुळे केंद्र सरकारचा असाईड निधी परत करावा लागला. सबब धावपट्टीची लांबी वाढवून कार्गो ट्रान्सपोर्ट सुरू करण्याबाबत कार्यवाही



व्हावी, पांढरा पट्टा धावपट्टीच्या मधोमध ठेवण्यात यावा, या विमानतळावरून मुंबईस कृषी मालाची निर्यात करण्यासाठी उपलब्ध असलेल्या १३७० मीटरच्या धावपट्टीमध्ये वाढ करण्यात यावी तसेच कोल्हापूर येथून तिरुपती व्हाया बंगळूर व मुंबई ते कोल्हापूर-तिरुपती व्हाया बंगळूर अशी विमानसेवा सुरू करण्याबाबत केलेल्या सर्वेक्षणाच्या अनुषंगाने पुढील आवश्यक कार्यवाही व्हावी तसेच महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळामार्फत राज्यात ज्या ठिकाणी विमानतळ उभारण्यात आली आहेत त्या ठिकाणी विमानतळाच्या धावपट्टीचे बळकटीकरण करून विमानसेवा सुरू करण्याच्या दृष्टीने प्रयत्न करावेत जेणेकरून विमानतळाजवळ असणाऱ्या तीर्थक्षेत्राचा व पर्यटन स्थळांचा विकास होईल यासाठी आवश्यक ती कार्यवाही करावी.

महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने या प्रकल्पावर जवळजवळ १८.७५ लाख रुपये केलेला खर्च परत करावा लागला. पाच विमानतळांचाच विकास-सुधारणा करण्यासाठी निश्चित केलेला होता तसेच मिटकॉन या संस्थेमार्फत सोईसुविधांबाबत महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने केलेला खर्च वाया गेला आहे. असे समितीचे मत झाले आहे.

याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

**दोन - विंचूर आणि पलूस येथील मद्य उपवने - मोठ्या प्रमाणावर कमी वापर झालेल्या - पायाभूत सोईसुविधा :-**

(महामंडळाने असाईड योजनेच्या निधीमधून विंचूर व पलूस येथे निर्माण केलेल्या मद्य उपवनांमध्ये पायाभूत सोईसुविधा मोठ्या प्रमाणावर कमी वापरात आल्या होत्या २००५-०६ पर्यंत कोणतीही मद्य निर्यात झाली नव्हती व २००६-०७ मध्ये नगण्य निर्यात झाली होती.)

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या अहवालातील प्रकरण क्रमांक ३ "विंचूर आणि पलूस येथील मद्य उपवने - मोठ्या प्रमाणावर कमी वापर झालेल्या - पायाभूत सोईसुविधा" संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले अस्तित्वात असलेल्या जोडणी रस्त्यांचे रुंदीकरण व डांबरीकरण, रस्त्यांवर दिवे लावणे इत्यादी साठीचे विंचूर (नाशिक) व पलूस (सांगली) येथील रुपये ७.२३ कोटी किंमतीचे (विंचूर:रुपये ६.८३ कोटी, पलूस:रुपये:४० लाख) दोन प्रकल्प असाईड योजने अंतर्गत मंजूर (सप्टेंबर,२००३) करण्यात आले होते. गटार व निविदेमधील इतर बाबी यांची अंमलबजावणी न केल्यामुळे ही कामे रुपये ४.४७ कोटी (विंचूर:रुपये ४.२२ कोटी, पलूस : रुपये :२५ लाख) ह्या कमी झालेल्या किंमतीला पूर्ण करण्यात आली होती. (सप्टेंबर,२००५ आणि डिसेंबर,२००४). मार्च,२००७ पर्यंत महामंडळाला रुपये २.३६ कोटीचा (विंचूर : रुपये २.१८ कोटी, पलूस : रुपये १८ लाख) असाईड योजनेचा निधी मिळाला होता. विंचूर येथे एचबी १०१७—२अ

नियतवाटप करण्यात आलेल्या ७४ भूखंडापैकी (२००१ ते २००७) फक्त तीन एककांनी मद्य उत्पादन सुरू केले होते (जुलै,२००७). अशारितीने, रुपये ४.४७ कोटी खर्चून असाईड योजनेअंतर्गत विकसित करण्यात आलेले मद्य उपवन मोठ्याप्रमाणात कमी वापरले गेले होते. असेही निदर्शनास आले की विंचूर मद्य उपवनातील फक्त एका एककाने रुपये ८.७५ लाखाची निर्यात केली होती.

लेखापरीक्षण छाननीत असे आढळून आले की सल्लागाराने (मिटकॉन) विंचूर व पलूस येथून २००३-०६ या कालावधीत अनुक्रमे रुपये ८ कोटी व रुपये ४० कोटी निर्यातीची दाखविलेली प्रकल्पित निर्यात कोणत्याही वास्तववादी आकडेवारीवर आधारित नव्हती. प्रकल्पपूर्वी नंतर दोन वर्षांचा गर्भवहन कालावधी दिल्यानंतर देखील एकूण गुंतवणुकीच्या दोन टक्के किंमतीची निर्यात झाली होती ती महामंडळाने मद्य उपवनातील पायाभूत सोईसुविधांच्या विकासावर केलेल्या खर्चानुसार नव्हती.

व्यवस्थापनाने/शासनाने (ऑगस्ट/सप्टेंबर,२००७) मध्ये पायाभूत सोईसुविधांचा कमी वापर व मद्य उपवनातील भूखंड नियत वाटपदारांकडून भूखंडाचा वापर न करणे यावर कोणतेही भाष्य केले नव्हते. त्यांनी पुढे म्हटले होते की भविष्यात नवीन मद्य निर्मिती प्रकल्प आकर्षित करण्यात येतील. अशारितीने या उपवनाच्या विकासाचे उद्दीष्ट साध्य झाले नव्हते.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मद्य उपवनांचा विकास हा निर्यातीभिमुख आणि लांब पल्ल्याची गुंतवणूक असलेला प्रकल्प आहे. तीन युनिट २००६-०७ मध्ये उत्पादनात गेले आणि एक युनिटने सन २००७-०८ मध्ये उत्पादन सुरू केले. मे. संकल्प वायनरी प्रा.लि. यांनी सन २००६-०७ मध्ये रुपये ८.६१ लक्ष किंमतीचे मद्य निर्यात केले होते. भविष्यात सदर मद्य उपवनातून निर्यातीत वाढ होईल असे अपेक्षित होते.

राष्ट्रीय निर्यातीत वाढ व्हावी म्हणून राज्य शासनाच्या पुढाकाराने नाशिकमधून सन १९९०-९१ पासून द्राक्ष निर्यातीस सुरुवात झाली. पुढील काही वर्षांत द्राक्ष उत्पादनाच्या क्षेत्रात वाढ झाल्यामुळे निर्यात योग्य द्राक्ष उत्पादनात अतिरिक्त वाढ झाली. MCED ने सदर निर्यात उपयुक्त अतिरिक्त द्राक्ष उत्पादनाचा विषय त्यांच्या प्रशिक्षण कार्यक्रमात घेण्याचे निश्चित केले. युरोपियन महासंघाने इटली व ऑस्ट्रेलियाबरोबर भागिदारीत MCED ला एक प्रकल्प मंजूर केला ज्याचे नाव वैश्विक विकास उद्योजक विकासता भारत, ऑस्ट्रेलिया आणि इटली होते. MCED ने तीन दिवसांचे उद्योजक जागृतीचे शिबीर मद्य उत्पादनाचा विकासासाठी आयोजित करण्याचे निश्चित केले. भारत-इटालियन वाणिज्य आणि उत्पादन महासंघ यांचे प्रतिनिधी एका शिबिरात हजर होते ते या प्रकारच्या प्रयत्नामुळे प्रभावित झाले होते.

सांगली व नाशिक येथील १८ शेतकऱ्यांचा दौरा इटली आणि फ्रान्स येथील वायनरी डिस्ट्रिक्ट येथे आयोजित करण्यात आला होता. या शेतकऱ्यांचा एक दिवसीय प्रशिक्षण दौरा इटलीतील आंतरराष्ट्रीय वार्डन इन्स्टिट्यूट येथे आयोजित करण्यात आला होता. सदर प्रशिक्षण दौऱ्यातील उपस्थित काही शेतकऱ्यांनी त्यांचे मद्य उत्पादन केंद्र नाशिक येथील विंचूर आणि सांगली येथील पलूस येथे स्थापन केले होते.

सदर पुढाकाराने प्रभावित होऊन युरोपियन कमिशन मद्य उत्पादनासाठी उद्योजकता विकसित करण्यासाठी विशेष प्रकल्प हाती घेतला होता. यास वाईन बार प्रकल्प संबोधित करण्यात आले होते. सदर प्रकल्पात नाशिक आणि सांगली जिल्ह्यातील शेतकऱ्यांचा सहभाग होता. सदर प्रकल्पात प्रामुख्याने मद्य उत्पादनासाठी विशेष प्रकारच्या द्राक्षांचे उत्पादन, दर्जा राखणे, प्रक्रिया आणि मद्याचा दर्जा नियंत्रण इ. गोष्टींचा समावेश होता. इटली आणि फ्रान्स येथील तज्ज्ञांनी सदर प्रशिक्षण दौरा आयोजित केला होता. सदर दौऱ्याचा खर्च युरोपियन महासंघाने केला होता. भारत व इटालियन वाणिज्य आणि उत्पादन महासंघाने सदर प्रकल्प आयोजित केला होता. सदर प्रकल्पात एकूण ४७ शेतकरी सहभागी झाले होते. त्यातील काही शेतकऱ्यांनी महाराष्ट्रात विकसित केलेल्या मद्य उपवनांमध्ये आपले मद्य उत्पादनाचे प्रकल्प सुरू केले होते. MCED चे सर्व व्यवहार विकास आयुक्त (उद्योग) यांच्या मार्गदर्शनाखाली घडत होते. त्यामुळे उद्योजकता विकास कार्यक्रम (मद्य उत्पादन) सरकारी सहभागाने पण प्रत्यक्ष सरकारी तिजोरीवर काही ताण येऊ न देता सुरू आहे. वरील पार्श्वभूमीवर महामंडळाने नाशिक-औरंगाबाद राज्य महामार्ग क्र.३० आणि नाशिक पासून ६० कि.मी. अंतरावरील आणि विंचूर पासून ३.५ कि.मी. अंतरावरील गोदावरी मद्य उपवन विकसित केले.

मद्य उपवनाची घोषणा केल्यानंतर १४३.११ हेक्टर भूसंपादन करण्यात आले, त्यापैकी ११५ हेक्टर जमीन विकसित करण्यात आली. एकूण ९७ भूखंडांचे आरेखन करून त्यापैकी ५६ भूखंडांचे वाटप करण्यात आले. ५ उद्योग धारकांनी आपले उत्पादन सुरू केले त्यापैकी प्रामुख्याने उत्पादन सुरू करणाऱ्या खालील घटकांचा समावेश होता.

अ.क्र.	विंचूर मद्य उपवन	अ.क्र.	पलूस मद्य उपवन
१.	मे. संकल्प वायनरी प्रा.लि. निर्यात	१	मे. ग्रेप प्रोसेसिंग अॅन्ड रिसर्च इन्स्टिट्यूट, पलूस
२	मे. फ्लेमिंगो वाईन कंपनी प्रा.लि. विंचूर	२	मे. साईकृपा वायनरी प्रा. लि. निर्यात
३	मे. इंडिया फुड कं. प्रा. लि. विंचूर	३	मे. कल्याणी वायनरी प्रा.लि.पलूस
४	मे. बालरवी वायनरी प्रा. लि. विंचूर	४	मे. मोनार्क वायनरी प्रा.लि. पलूस
५	मे. सनमेरा वायनरी प्रा. लि. विंचूर		

मे. संकल्प वायनरी प्रा.लि यांनी आर्थिक वर्ष २००६-०७ च्या नोव्हेंबर, २००६ महिन्यात ८.७५ लक्ष रुपयांचे मद्य निर्यात केले होते. महामंडळाने याआधीच सर्व पायाभूत सुविधा पुरविल्या होत्या आणि मद्य प्रोसेसिंगसाठी सदर युनिट पुरविले होते, त्यामुळे नजिकच्या भविष्यकाळात गोदावरी वाईन पार्क मध्ये आणखी काही मद्य प्रकल्प आकर्षित होतील असे वाटते.

निर्यातीभिमुख मद्य उपवनांचा विकास हे नवीन क्षेत्र असून लांब पल्ल्याची गुंतवणूक आहे. ५५ भूखंड वाटप झाले असून ४ युनिटनी त्यांचे उत्पादन सुरू केले आहे. त्यापैकी दोन युनिटनी सन २००७-०८ मध्ये रु. २४ लक्ष व सन २००८-०९ मध्ये रु. २६ लक्ष रु. ची निर्यात केली आहे.

महामंडळाच्या वतीने महाराष्ट्र शासन आणि भारत व इटालियन वाणिज्य आणि उत्पादन महासंघ यांच्या सहकार्याने द्राक्षांची गुणवत्ता वाढविणे, प्रयोग शाळेची व्यवस्था तयार करण्यासाठी आणि द्राक्ष = (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100) (101) (102) (103) (104) (105) (106) (107) (108) (109) (110) (111) (112) (113) (114) (115) (116) (117) (118) (119) (120) (121) (122) (123) (124) (125) (126) (127) (128) (129) (130) (131) (132) (133) (134) (135) (136) (137) (138) (139) (140) (141) (142) (143) (144) (145) (146) (147) (148) (149) (150) (151) (152) (153) (154) (155) (156) (157) (158) (159) (160) (161) (162) (163) (164) (165) (166) (167) (168) (169) (170) (171) (172) (173) (174) (175) (176) (177) (178) (179) (180) (181) (182) (183) (184) (185) (186) (187) (188) (189) (190) (191) (192) (193) (194) (195) (196) (197) (198) (199) (200) (201) (202) (203) (204) (205) (206) (207) (208) (209) (210) (211) (212) (213) (214) (215) (216) (217) (218) (219) (220) (221) (222) (223) (224) (225) (226) (227) (228) (229) (230) (231) (232) (233) (234) (235) (236) (237) (238) (239) (240) (241) (242) (243) (244) (245) (246) (247) (248) (249) (250) (251) (252) (253) (254) (255) (256) (257) (258) (259) (260) (261) (262) (263) (264) (265) (266) (267) (268) (269) (270) (271) (272) (273) (274) (275) (276) (277) (278) (279) (280) (281) (282) (283) (284) (285) (286) (287) (288) (289) (290) (291) (292) (293) (294) (295) (296) (297) (298) (299) (300) (301) (302) (303) (304) (305) (306) (307) (308) (309) (310) (311) (312) (313) (314) (315) (316) (317) (318) (319) (320) (321) (322) (323) (324) (325) (326) (327) (328) (329) (330) (331) (332) (333) (334) (335) (336) (337) (338) (339) (340) (341) (342) (343) (344) (345) (346) (347) (348) (349) (350) (351) (352) (353) (354) (355) (356) (357) (358) (359) (360) (361) (362) (363) (364) (365) (366) (367) (368) (369) (370) (371) (372) (373) (374) (375) (376) (377) (378) (379) (380) (381) (382) (383) (384) (385) (386) (387) (388) (389) (390) (391) (392) (393) (394) (395) (396) (397) (398) (399) (400) (401) (402) (403) (404) (405) (406) (407) (408) (409) (410) (411) (412) (413) (414) (415) (416) (417) (418) (419) (420) (421) (422) (423) (424) (425) (426) (427) (428) (429) (430) (431) (432) (433) (434) (435) (436) (437) (438) (439) (440) (441) (442) (443) (444) (445) (446) (447) (448) (449) (450) (451) (452) (453) (454) (455) (456) (457) (458) (459) (460) (461) (462) (463) (464) (465) (466) (467) (468) (469) (470) (471) (472) (473) (474) (475) (476) (477) (478) (479) (480) (481) (482) (483) (484) (485) (486) (487) (488) (489) (490) (491) (492) (493) (494) (495) (496) (497) (498) (499) (500) (501) (502) (503) (504) (505) (506) (507) (508) (509) (510) (511) (512) (513) (514) (515) (516) (517) (518) (519) (520) (521) (522) (523) (524) (525) (526) (527) (528) (529) (530) (531) (532) (533) (534) (535) (536) (537) (538) (539) (540) (541) (542) (543) (544) (545) (546) (547) (548) (549) (550) (551) (552) (553) (554) (555) (556) (557) (558) (559) (560) (561) (562) (563) (564) (565) (566) (567) (568) (569) (570) (571) (572) (573) (574) (575) (576) (577) (578) (579) (580) (581) (582) (583) (584) (585) (586) (587) (588) (589) (590) (591) (592) (593) (594) (595) (596) (597) (598) (599) (600) (601) (602) (603) (604) (605) (606) (607) (608) (609) (610) (611) (612) (613) (614) (615) (616) (617) (618) (619) (620) (621) (622) (623) (624) (625) (626) (627) (628) (629) (630) (631) (632) (633) (634) (635) (636) (637) (638) (639) (640) (641) (642) (643) (644) (645) (646) (647) (648) (649) (650) (651) (652) (653) (654) (655) (656) (657) (658) (659) (660) (661) (662) (663) (664) (665) (666) (667) (668) (669) (670) (671) (672) (673) (674) (675) (676) (677) (678) (679) (680) (681) (682) (683) (684) (685) (686) (687) (688) (689) (690) (691) (692) (693) (694) (695) (696) (697) (698) (699) (700) (701) (702) (703) (704) (705) (706) (707) (708) (709) (710) (711) (712) (713) (714) (715) (716) (717) (718) (719) (720) (721) (722) (723) (724) (725) (726) (727) (728) (729) (730) (731) (732) (733) (734) (735) (736) (737) (738) (739) (740) (741) (742) (743) (744) (745) (746) (747) (748) (749) (750) (751) (752) (753) (754) (755) (756) (757) (758) (759) (760) (761) (762) (763) (764) (765) (766) (767) (768) (769) (770) (771) (772) (773) (774) (775) (776) (777) (778) (779) (780) (781) (782) (783) (784) (785) (786) (787) (788) (789) (790) (791) (792) (793) (794) (795) (796) (797) (798) (799) (800) (801) (802) (803) (804) (805) (806) (807) (808) (809) (810) (811) (812) (813) (814) (815) (816) (817) (818) (819) (820) (821) (822) (823) (824) (825) (826) (827) (828) (829) (830) (831) (832) (833) (834) (835) (836) (837) (838) (839) (840) (841) (842) (843) (844) (845) (846) (847) (848) (849) (850) (851) (852) (853) (854) (855) (856) (857) (858) (859) (860) (861) (862) (863) (864) (865) (866) (867) (868) (869) (870) (871) (872) (873) (874) (875) (876) (877) (878) (879) (880) (881) (882) (883) (884) (885) (886) (887) (888) (889) (890) (891) (892) (893) (894) (895) (896) (897) (898) (899) (900) (901) (902) (903) (904) (905) (906) (907) (908) (909) (910) (911) (912) (913) (914) (915) (916) (917) (918) (919) (920) (921) (922) (923) (924) (925) (926) (927) (928) (929) (930) (931) (932) (933) (934) (935) (936) (937) (938) (939) (940) (941) (942) (943) (944) (945) (946) (947) (948) (949) (950) (951) (952) (953) (954) (955) (956) (957) (958) (959) (960) (961) (962) (963) (964) (965) (966) (967) (968) (969) (970) (971) (972) (973) (974) (975) (976) (977) (978) (979) (980) (981) (982) (983) (984) (985) (986) (987) (988) (989) (990) (991) (992) (993) (994) (995) (996) (997) (998) (999) (1000)

२.३ सदर बाब महामंडळाच्या अखत्यारितील असल्यामुळे विभागाचे भाष्य नाही.

२.४ या प्रकरणी समितीला उद्योग, ऊर्जा व कामगार (उद्योग) विभाग, व महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने दिनांक १५ जानेवारी २०१४ रोजी उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी व इतर अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.२.१७ मध्ये विंचूर आणि पलूस येथील मद्य उपवने - मोठ्या प्रमाणावर कमी वापर झालेल्या पायाभूत सोईसुविधा या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले असता, महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने विविध प्रकल्पांची कामे हाती घेतली होती त्यात वाईनरी पार्कचा प्रकल्प देखील हाती घेतला होता. या प्रकल्पासाठी असलेला एरियाचा उपयोग पूर्णपणे वाईनरी पार्कसाठीच करावा लागणार आहे. तेथे दुसरे उत्पादन घेता येणार नाही. वाईनरी पार्कसाठी आवश्यक असलेल्या किमान सुविधा उद्योजकांना स्वतःनिर्माण करणे आर्थिक दृष्ट्या परवडणारे नाही.

नाशिक आणि सांगली येथे मोठ्या प्रमाणावर द्राक्ष उत्पादन होत असल्यामुळे महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने नाशिक येथील विंचूर आणि सांगली येथील पलूस येथे वाईनरी प्रकल्प उपलब्ध करून दिले. विंचूर येथे ८ वाईनरी आहेत. तेथे चांगल्या प्रकारे उत्पादन सुरू आहे. त्याच प्रमाणे पलूस येथे २ वाईनरी आहेत तेथे हंगामनिहाय उत्पादन सुरू असते. विंचूर येथील वाईनरी पार्कचे एकूण क्षेत्रफळ १३० हेक्टर आहे त्यापैकी पहिल्या टप्प्यात १९ हेक्टर क्षेत्रफळात १४ प्लॉटसचे वाटप केलेले आहे. त्यापैकी ८ प्लॉटस वर वाईनरी कार्यान्वित केलेल्या आहेत. विंचूर येथे वाटप करण्यात आलेल्या प्लॉटच्या संदर्भात कोणत्याही उद्योजकांना मूळ उद्देशात बदल करू दिलेला नाही. असाईडमधून खर्च केला असल्यामुळे उद्योजकांना तेथे वायनरी पार्कच करावे लागेल. परंतू पलूस येथे केंद्र शासनाकडून फुड पार्कसाठी निधी प्राप्त झाला आहे. तेथे वायनरी पार्क ऐवजी फुड पार्क करावयाचा प्रस्ताव आल्यास तो प्राधान्याने मंजूर केला जाईल.

तसेच नाशिक येथे उद्योजकांना वितरित करण्यात आलेल्या प्लॉटच्या विकासाचा कालावधी ४ वर्षे निश्चित करण्यात आलेला आहे. यापूर्वी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे मुदतवाढ देण्याबाबत

कोणतेही धोरण नव्हते. त्यावेळची परिस्थिती बघून निर्णय घेतला जात होता. परंतु माहे जानेवारी, २०१३ मध्ये, कोणत्याही उद्योजकाला दोन पेक्षा जास्त मुदतवाढ देता येणार नाही, असे महामंडळाने धोरण निश्चित केलेले आहे असा समिती समोर खुलासा केला.

विंचूर येथील ११८ हेक्टर जमीन महामंडळाकडे शिल्लक आहे. या संदर्भात महामंडळाच्या नियोजनाबाबत समितीस उत्तर देताना महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी, यांनी महामंडळाकडे शिल्लक असलेल्या जागेचे काय करावयाचे याचे नियोजन सध्या तरी महामंडळाने केलेले नाही. ही जागा वाईन पार्कसाठी राखीव आहे. आपल्याला वाईन उद्योगासाठी इन्फ्रास्ट्रक्चर तयार करून ठेवावे लागेल. शासनाने ही जागा जर दुसऱ्या उद्योगासाठी वळविली आणि भविष्यात वाईन उद्योगासाठी जागेची मागणी आली, तर वाईन उद्योगासाठी जागा मिळणार नाही. पलूस येथे वाईन पार्कसाठी ५३ हेक्टर जागा आहे. पलूस येथे ४१ भूखंड पाडले होते, त्यापैकी ५ ठिकाणी वाईनरी सुरू झालेली आहे. हे ५ वाईनरीचे प्रकल्प कायम स्वरूपी सुरू राहत नाहीत. हे प्रकल्प मध्ये मध्ये बंद असतात. या विभागीय प्रतिनिधींच्या म्हणण्यावर समितीने वाईनरीसाठी जमीन संपादित केल्यानंतर ती जमीन जर तशीच पडून राहिली तर ती जमीन संबंधित शेतकऱ्यांना परत दिली जाते काय अशी विचारणा केली असता, ही जमीन शेतकऱ्यांना परत करता येत नाही. त्याच कामासाठी ती जमीन वापरावी लागते. परंतु ती जमीन जर त्या कामासाठी वापरली नाही तर शासन ती जमीन सार्वजनिक हितासाठी वापरू शकते. असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विशद केले.

## २.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र.३.२.१७ मध्ये “ विंचूर आणि पलूस येथील मद्य उपवने - मोठ्या प्रमाणावर कमी वापर झालेल्या - पायाभूत सोईसुविधा ” याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर साक्ष घेताना विंचूर (नाशिक) व पलूस (सांगली) येथील दोन मद्य उपवने (वायनरी) प्रकल्प असाईड योजनेअंतर्गत मंजूर करण्यात आले त्याद्वारे जोडणी रस्त्यांचे रुंदीकरण, डांबरीकरण व रस्त्यावर दिवे लावणे, गटार इ. कामे मंजूर करण्यात आली. निविदेतील इतर कामे कमी किमतीस पूर्ण करण्यात आली. त्यानंतर मद्य उत्पादनास प्रारंभ झाल्यानंतर तेथील दाखविलेली मद्य निर्यात वास्तववादी आकडेवारीवर आधारित नव्हती. सदर प्रकल्पपूर्तीनंतर दोन वर्षांचा गर्भवहन कालावधी दिल्यानंतर देखील एकूण गुंतवणुकीच्या फक्त दोन टक्के किमतीची निर्यात झाली होती आणि तीही महामंडळाने मद्य उपवनातील पायाभूत सोई-सुविधांच्या विकासावर केलेल्या खर्चाच्या प्रमाणात नव्हती. विंचूर येथील ११८ हेक्टर जमीन महामंडळाकडे शिल्लक आहे. तसेच पलूस येथे वाईन पार्कसाठी ५३ हेक्टर जागा आहे. पलूस येथे महामंडळाचे ४१ भूखंड आहेत. त्यापैकी ५ ठिकाणी वाईनरी सुरू झाली आहे त्यामुळे महामंडळाकडे शिल्लक असलेल्या जागेचे काय करावयाचे याचे नियोजन सध्या तरी महामंडळाने केलेले नसल्याने वाईनरीसाठी जमीन संपादित केल्यानंतर ती जमीन तशीच विनावापर पडून राहिली ही बाब समितीच्या निदर्शनास आली.

विंचूर, नाशिक व पलूस, सांगली येथे उद्योजकांना वितरित करण्यात आलेल्या प्लॉटच्या विकासाचा कालावधी ४ वर्षे निश्चित करण्यात आलेला आहे. आणि या कालावधीत जर प्लॉटधारक उद्योजकाने प्लॉटचा विकास केला नाही तर अशा उद्योजकास दोन वेळेपेक्षा जास्त मुदत वाढी देता येणार नाहीत असे राज्य शासनाचे धोरण आहे, त्यामुळे अशा उद्योजकांना प्लॉट वाटप करते वेळी त्यांनी विहित कालावधीत उद्योग सुरू करण्याबाबत त्यांच्याकडून बंधपत्र लिहून घेणे गरजेचे होते अशी समितीचे धारणा आहे. तसेच ज्या उद्योजकास ४ वर्षांचा विकास कालावधी दिलेला आहे, त्या उद्योजकांनी विहित कालावधीत उद्योग सुरू केलेले नसल्याने अशा उद्योजकांना नोटीस पाठविण्यात याव्यात तसेच प्लॉटच्या संदर्भात कोणताही उद्योजक मूळ उद्देशामध्ये बदल करू शकणार नाही अशी योजना आखण्यात यावी, तसेच भविष्यात महामंडळाकडे शिल्लक असलेल्या जागेचे वाटप करताना सुयोग्य नियोजन करून कार्यपद्धती अवलंबण्याबाबत महामंडळाने व विभागाने कार्यवाही करावी जेणे करून महामंडळाच्या उत्पादनात वाढ होईल अशी समितीची शिफारस आहे.

याप्रकरणी केलेल्या कारवाईची माहिती सविस्तर समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी.

## तीन - रायगड जिल्ह्यातील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम :-

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मध्ये परिच्छेद क्रमांक ३.२.२३- मध्ये “ रायगड जिल्ह्यातील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले की, रायगड जिल्ह्यातील तळोजा जवळील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम करण्याचा रुपये १५ कोटींचा (रेल्वेच्या सहभागाने) प्रकल्प प्रथम चिकित्सक पायाभूत सोई-सुविधा समतोल योजनेअंतर्गत मंजूर करण्यात आला होता व त्यानंतर हा प्रकल्प असाईड योजनेअंतर्गत आणण्यात येऊन मंजूर करण्यात आला (सप्टेंबर, २००२). मार्च, २००७ पर्यंत प्रकल्पावर रुपये १४.०९ कोटी एवढा खर्च करण्यात आला होता. या प्रकल्पाच्या लेखापरीक्षण छाननीत खालील बाबी निदर्शनास आल्या :

\* वरील कामासाठी महामंडळाने राईट्स यांना प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार म्हणून नियुक्त केले (ऑगस्ट, १९९७) होते. महामंडळाने हा रेल्वे पूल सहा पदरी एवजी तीन पदरी करण्याचे ठरविले (मार्च, २०००) व राईट्स यांना त्यानुसार रेखांकन व संकल्पचित्र सुधारित करण्यास सांगितले. राईट्स यांच्या कामाची प्रगती संथ असल्यामुळे महामंडळाने हे काम त्यांच्याकडून काढून घेतले (मार्च, २००२) व तोपर्यंत त्यांना रुपये १६.४८ लाखाचे प्रदान केले होते. रेखांकन व संकल्पचित्रांत सुधारणा करण्याचे काम दुसऱ्या सल्लागाराला (स्ट्रक्चर) रुपये ११.१० लाख फी वर प्रदान केले होते व त्यांनी सुचविलेल्या बदलांना संचालक मंडळाची मान्यता (जून, २००२) घेतली होती. अशारितीने महामंडळाने रेल्वे पुलाचे काम सहा पदरीवरून तीन पदरी करण्याचा बदल करण्याचे निर्णय विलंबाने घेतल्यामुळे राईट्स यांना करण्यात आलेले रुपये १६.४८ लाखाचे प्रदान विफल ठरले होते.

\* रेखांकन व संकल्पचित्राच्या मंजूरी पूर्वीच रेल्वेवरील पूल बांधण्याच्या कामाचे कंत्राट अंदाजित किंमतीच्या २१.५१ टक्के कमी या कमी दराने रुपये ७.९६ कोटी किंमतीला प्रदान करण्यात आले होते

(एप्रिल, २००२). काम पूर्ण करण्याची विहित तारीख जुलै, २००३ होती. कंत्राटदाराला त्यानंतर (जून, २००२) सुधारित व रेखांकन व संकल्पचित्रानुसार काम करण्यास सांगण्यात आले. काम रुपये ९.०८ कोटी किंमतीला पूर्ण झाले होते (नोव्हेंबर, २००४). कंत्राटदाराने सुधारित व रेखांकन व संकल्पचित्रानुसार काम विलग्न करून रुपये २.५७ कोटीचा अतिरिक्त बाबींचा दावा केला होता जो निविदेमध्ये मान्य करण्यात आलेल्या २१.५१ टक्के कमी बाबत वजावट न करता (रुपये ५५.२८ लाख) प्रदान करण्यात आला होता. अशारीतीने रेखांकन व संकल्पचित्र मंजुरी पूर्वी कामाचे प्रदान करणे व त्यानंतर संकल्पचित्रात सुधारणा करणे यामुळे कंत्राटदाराला अतिरिक्त बाबी संलग्न करण्यात प्रवृत्त करण्यात आले व त्यामुळे रुपये ५५.२८ लाखाचा जादा खर्च झाला होता.

व्यवस्थापनाने/शासनाने म्हटले होते (ऑगस्ट/सप्टेंबर, २००७) की औद्योगिक संघटनेने काम त्वरित सुरू करण्यासाठी आणलेल्या दबावामुळे, राईट्स यांनी तयार केलेल्या अंदाजावर व आकडेवारीवर आधारित निविदा मागविण्यात आल्या. संरेखनातील बदल व रेल्वे पुला मधील बदल यामुळे रेखांकन व संकल्पचित्रात सुधारणा करावी लागली होती. अत्याधुनिक अभियांत्रिकी तंत्रासह पुलाच्या बांधकामामधील सौंदर्य वाढ व मुख्य कार्यकारी अधिकाऱ्याची त्यास दिलेली मंजुरी या आधारावर महामंडळाने अतिरिक्त बाबींवरील खर्च बचतीचा होता असे स्पष्टीकरण दिले होते. हे उत्तर टिकण्याजोगे नाही कारण रेखांकन व संकल्पचित्राला अंतिमरूप देण्यापूर्वी कंत्राट प्रदान करणे अनियमित होते व संहितेच्या तरतुदीच्या विरुद्ध होते. अतिरिक्त बाबींवर करण्यात आलेला खर्च मूळ निविदेमध्ये समाविष्ट करून २१.५१ टक्क्याची वजावट मिळविणे शक्य होते व त्यामुळे किंमतीत ही बचत झाली असती.

३.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, नावडे येथील दिवा-पनवेल रेल्वे रुळावर उड्डाणपूल बांधणेकरीता मे. राईट्स यांचेशी दि.३० एप्रिल १९९८ रोजी करारनामा करण्यात आला त्यानुसार मे.राईट्स यांनी पूर्ण केलेल्या कामासाठी त्यांना खालीलप्रमाणे रक्कम अदा करण्यात आली आहे :-

अ.क्र.	तपशील	रक्कम (लक्ष)
१	अग्रिम रक्कम (Mobilisation)	२.००
२	प्राथमिक संकल्पचित्रे व नकाशा	२.००
३	प्राकलने व नकाशा	२.८०
४	निविदा	१.४०
५	अंदाजपत्रक, संकल्पचित्र व नकाशा मंजुरीसाठी	२.१०
६	निविदा मागविणे व स्वीकृती	...
७	अतिरिक्त काम	२.६२५
	एकूण रक्कम	१३.७२५ लक्ष

मे. राईट्स यांनी वरीलप्रमाणे कामे दिनांक १३ सप्टेंबर २००१ पूर्वी पूर्ण केली होती व त्या आधारे महामंडळाने सदर कामाच्या निविदा सप्टेंबर, २००१ मध्ये मागविल्या. सुरुवातीस सहा पदरी उड्डाण पूल बांधणे प्रस्तावित होते. तथापि, त्या वेळची आर्थिक स्थिती विचारात घेऊन महामंडळाने सदर काम टप्प्याटप्प्याने (दोन टप्प्यांत) करण्याचे ठरविले. अशारीतीने मे. राईट्स यांनी केलेल्या कामावर आधारित तीन पदरी उड्डाण पुलाचे अंदाजपत्रक सुधारित करून रुपये ७९६.०४ लाख किंमतीच्या निविदा महामंडळाने दिनांक १३ सप्टेंबर २००१ रोजी मागविल्या. सदर प्राप्त निविदांपैकी मे. एस. एन. ठक्कर कन्स्ट्रक्शन प्रा. लि. यांची लघूत्तम दराची म्हणजेच अंदाजित रक्कमेपेक्षा २१.५० टक्के कमी दराची निविदा स्वीकृत करण्यात आली. निविदा मागविण्याच्या टप्प्यापर्यंत म्हणजेच प्राथमिक संकल्प चित्रे व नकाशा, प्राकलने व नकाशा, निविदा कागदपत्रे, अंदाजपत्रक बनविणे व अतिरिक्त काम इत्यादीसाठी करारानुसार मे. राईट्स यांना देय असलेली रु. १३.७२५ लक्ष इतकी रक्कम महामंडळाने अदा केली आहे व सदर रक्कम कामाच्या अंदाज पत्रकीय किंमतीच्या १.७२ टक्के इतकीच आहे. मे.राईट्स यांनी केलेल्या कामामुळे सदर कामाचे अंदाजपत्रक, ड्रॉइंग व डिझाइन तसेच कामासाठी कंत्राटदार निश्चित करणे शक्य झाले. त्यामुळे वरील खर्च निष्फळ ठरला असे म्हणणे योग्य होणार नाही.

मे. राईट्स यांनी कामात केलेली चालढकल व त्यांच्या कामातील त्रुटी जसे, जुने रेल्वे मानक वापरणे इत्यादी बाबींमुळे महामंडळाने त्यांच्या कामाचा आढावा घेऊन व सर्व सोपस्कार पूर्ण करून पुढील काम काढून घेतले. तसेच त्या पोटीची मिळणारी उर्वरित रक्कम रु. १६.७७५ लक्ष अदा केली नाही. जर उर्वरित कामे मे. राईट्स यांचेकडूनच करून घेतली असती तर करारप्रमाणे ठरल्यानुसार मे. राईट्स यांना वरील नमूद केलेली उर्वरित रक्कम अदा करावी लागली असती. कामाची तातडीची निकड लक्षात घेऊन पुढील सल्लागार म्हणून मे. स्ट्रुक्चॉन यांना काम सोपविण्यात आले व त्यांना रु. ११.१० लक्ष इतकी रक्कम अदा करण्यात आली. वर नमूद केल्याप्रमाणे दोन्ही सल्लागारांना एकूण रक्कम रु. २४.८२५ लक्ष इतकी रक्कम अदा करण्यात आली. मे. राईट्स यांना करारानुसार अदा करावयाची एकूण रक्कम रु. ३०.५० लक्ष इतकी होती व सदर रक्कम त्यापेक्षा कमीच आहे. यावरून असे दिसून येते की, एक सल्लागार काढून दुसरा सल्लागार नियुक्त केल्याने महामंडळाचे कोणतेही आर्थिक नुकसान झालेले नाही.

तळोजा येथील उद्योजकाकडून सन १९९१ पासून १९९३ ची मागणी करण्यात येत होती, कारण नावडे येथे वाहतुकीची कोंडी दिवसेंदिवस वाढतच होती व त्यामुळे उद्योजकांना या वाहतुकीच्या कोंडीचा त्रास सोसावा लागत होता. उद्योजकांची अडचण दूर होण्यासाठी व वाहतूक सुरळीत होणेसाठी, मे.राईट्स यांनी दिलेल्या संकल्प चित्राप्रमाणे या कामाच्या निविदा मागविण्यात आल्या.

मे. राईट्स या सल्लागाराकडून बनविलेल्या अंदाजपत्रकानुसार व संकल्पचित्रानुसार महामंडळाने रु. ७.९६,०४,५०१ या अंदाजपत्रकीय किंमतीसाठी निविदा मागविल्या. सदर निविदा अंदाजपत्रकीय किंमतीपेक्षा २१.५१ टक्के कमी दराने प्राप्त झाल्या. प्रत्यक्ष काम सुरू झाल्यानंतर रेल्वे प्रशासनाने पाहणी केली व रेल्वे

उड्डाणपूलाची मांडणी रेल्वे रुळाशी काटकोनात करावी अशी सुचना केली. सुधारित नकाशांना मंजूरी फेब्रुवारी, २००३ मध्ये मिळाली. तसेच सुधारित भारतीय मानका प्रमाणे (IRC/IS) सुधारणा कराव्या लागल्या व रेल्वे प्रशासनाने उड्डाणपूल काटकोनात करावयाची सूचना दिल्याने व जागेवरील परिस्थिती नुसार निविदेत समाविष्ट नसलेल्या बाबींचाही प्रत्यक्ष कामात समावेश करणे क्रमप्राप्त झाले. वर नमूद केल्याप्रमाणे प्रत्यक्ष काम करीत असताना खालीलप्रमाणे खर्च झालेला आहे.

१) निविदेतील बाबींप्रमाणे कामाचा खर्च	रु. ५४९.७३ लक्ष
२) निविदे व्यतिरिक्त बाबींचा खर्च	रु. २५७.०८ लक्ष
	रु. ८०६.८१ लक्ष

सदर काम जलद गतीने पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने कामाच्या निविदा मागविणे व मुळ सल्लागाराऐवजी नवीन सल्लागाराची नेमणूक करणे ही कामे एकाच वेळी हाती घेण्यात आली. कामाच्या ठेकेदाराने स्वीकृत निविदेमध्ये खोदाईच्या बाबी अंतर्भूत असलेल्या खोलीपेक्षा जास्त खोलीची खोदाई झाल्यास अतिरिक्त खर्चाची मागणी करणार नाही याबाबत सहमती दर्शविलेली होती. तथापि, काम करीत असताना रेल्वे प्रशासनाच्या आवश्यकतेनुसार उड्डाणपूल काटकोनात करावे लागल्यामुळे त्यावेळच्या नवीन तंत्राप्रमाणे काही अतिरिक्त बाबींचा समावेश करावा लागला.

सदर कामासाठी आवश्यक बाबी निविदेत तसेच महामंडळाच्या दरसूची मध्ये नसल्याकारणाने बाजार भावाप्रमाणे केलेल्या कामाची रक्कम अदा करण्यात आलेली आहे. वर उल्लेख केलेल्या परिस्थितीमुळे, सदर कामासाठी अतिरिक्त बाबी ह्या मुख्यत्वे करून, उड्डाणपूल काटकोनात करणे, सुधारीत IRC Code चा समावेश करणे यामुळे कराव्या लागल्या आहेत. तसेच अतिरिक्त बाबींचे दर प्रचलित पद्धतीनुसार ठरविण्यात आलेले आहेत. त्यामुळे रु. ५५.२८ लक्ष इतकी जास्त रक्कम कंत्राटदारास अदा करण्यात आलेली नाही.

३.३ सदर बाब महामंडळाच्या अखत्यारितील असल्यामुळे विभागाचे भाष्य नाही.

३.४ या प्रकरणी समितीला उद्योग ऊर्जा व कामगार (उद्योग) विभाग, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१४ रोजी उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी व इतर अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.२.२३ मध्ये रायगड जिल्ह्यातील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले असता, महामंडळाचे प्रतिनिधी यांनी नमूद केले की, महामंडळाच्या वतीने जे उड्डाण पुलाच्या ६ लेनचे काम प्रस्तावित केले होते. त्याची कन्सल्टन्सी मे.राईटस् कंपनीला दिली होती. ती कंपनी रेल्वेशी सिस्टर कन्सर्न आहे. मे.राईटस् ही या क्षेत्रातील एक्सपर्ट कंपनी आहे. सदरहू कन्सल्टन्सी निविदा ३० लाख रुपयांची होती.

त्या कंपनीचा कामाचा वेग पाहता आपण त्या कंपनीकडून कन्सल्टन्सी काढून घेतली. त्या कंपनीला पूर्ण पैसे अदा करण्यात आले नाही. त्यांनी जेवढे काम केले तेवढेच म्हणजे १३ लाख रुपये त्यांना अदा करण्यात आले. तसेच सदर कामासाठी दुसरा कन्सल्टंट नेमला. त्या मे.राईटस् या कन्सल्टन्सी कंपनीवर १३ लाख रुपये खर्च केला आहे तो उपयोगी झालेला नाही. असा लेखा आक्षेप होता या बाबतीत वस्तुस्थिती विषद करताना मे. राईटस् या कंपनीस १३ लाख रुपये दिले. राईट्स महामंडळास General Arrangement Drawing संदर्भात डिझाईन्स दिले, त्या बेसीसवर महामंडळाने टेंडर कॉल केले. नंतर महामंडळाची आर्थिक परिस्थिती त्यावेळी बरोबर नसल्यामुळे हा ६ लेनचा रस्ता दुर्दैवाने ३ लेनचा केला. हे सगळे प्रपोजलच चेंज झाले. मे. राईटस् कंपनीचा कामाचा स्पीड कमी होता म्हणून महामंडळाने नवीन कन्सल्टंट नेमला. रेल्वेने जे डिझाईन ड्राईंग दिले ते नंतर बदलले. महामंडळाने जास्तीचे पैसे कन्सल्टंटला दिलेले नाहीत. दुसरे कन्सल्टंट नेमून ३० लाखांच्या ऐवजी फक्त २४ लाख रुपये खर्च एवढाच खर्च झाला आहे. म्हणजेच ६ लाख रुपयांची बचत झाली आहे. रेल्वेच्या अधिकाऱ्यांनी पाहणी केल्यानंतर अलाईनमेंट चेंज करायला सांगितली. हा संपूर्ण प्रोजेक्ट चेंज झाला. यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधीने खुलासा केला त्यावर समितीने विचारले की, अलाईनमेंट टाकली होती ती टाकताना तेव्हा कन्सल्टंट कोण होते. महामंडळाचे प्रतिनिधीनी त्यावेळी मे. राईटस् कंपनी कन्सल्टंट होती ही अलाईनमेंट रेल्वेच्या अॅथॉरिटीने चेंज केली असे सांगितले. यावर समितीने विचारले की, रेल्वे अॅथॉरिटीची पहिल्या सिस्टर कन्सल्टन्सने आपल्याला पहिली अलाईनमेंट दिली होती, तेव्हा रेल्वेशी संपर्क नव्हता काय, आणि हे काम कधी सुरू होते यावर महामंडळाचे प्रतिनिधी यांनी खुलासा केला की, रेल्वेशी संपर्क होता, परंतु रेल्वे अॅथॉरिटीने नंतर स्टॅंड चेंज केला. सदर काम सन २००२ मध्ये सुरू करण्यात आले होते.

### ३.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र.३.२.२३ मध्ये “ रायगड जिल्ह्यातील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम ” याबाबत नोंदविलेल्या आक्षेपावर समितीने साक्ष घेतली साक्षीच्या वेळी रायगड जिल्ह्यातील तळोजा जवळील नावडे येथील रेल्वेवरील पुलाचे बांधकाम करण्याच्या रुपये १५ कोटींच्या (रेल्वेच्या सहभागाने) प्रकल्पासाठी प्रथम महामंडळाने मे. राईटस् यांना प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार म्हणून नियुक्त केले होते. त्यानंतर महामंडळाने हा रेल्वे पूल सहा ऐवजी तीन पदरी करण्याचे ठरविले. तसेच मे. राईटस् यांनी कामात केलेली चालढकल व त्यांच्या कामातील त्रुटी उदा. जुने रेल्वे मानक वापरणे इत्यादी बाबींमुळे महामंडळाने त्यांच्या कामाचा अंदाज घेऊन हे काम त्यांच्याकडून काढून घेतले तथापि त्याआधी त्या कंपनीच्या प्रकल्प व्यवस्थापक सल्लागार यांना कोणत्याही प्रकारे कारणे दाखवा नोटीस किंवा दंड आकारण्यात आल्याचे किंवा त्याच्यावर अशी कोणतीही कारवाई केल्याचे समितीला साक्षीच्या वेळी आढळून आले नाही. तसेच रक्कम मे.राईटस् यांना रुपये ०.८० लक्ष एवढी जादा दिल्याचे सकृतदर्शनी दिलेल्या रकमांची एकत्रित बेरीज केली असता दिसून येते, त्यामुळे रुपये ०.८० लक्ष रकमेबाबतची माहिती समितीला अवगत होत

नाही. तसेच संकल्पचित्रांत सुधारणा करण्याचे काम दुसऱ्या सल्लागाराला (मे. स्ट्रुटॉन) रुपये ११.१० लाख फी देऊन प्रदान केले.

अशारितीने महामंडळाने रेल्वे पुलाचे काम सहा पदरीवरून तीन पदरी करण्यासंदर्भात बदल करण्याचा निर्णय विलंबाने घेतल्यामुळे मे. राईट्स यांना करण्यात आलेले रुपये १६.४८ लाखाचे प्रदान विफल ठरले अशी समितीची धारणा आहे तसेच निविदेमध्ये मान्य करण्यात आलेल्या २१.५१ टक्के कमी बाबत वजावट न करता (रुपये ५५.२८ लाख) प्रदान करण्यात आले. या सर्व गोष्टींचा विचार करता अधिकाऱ्यांनी सुयोग्य व वाणिज्यिक तत्वावर उपयोग करून आर्थिक नुकसान टाळण्यासाठी रेखांकन व संकल्पचित्रास अंतिमरूप देण्यापूर्वी कामाचे प्रदानासाठी कंत्राटदारास नेमताना कामाच्या स्वरूपाची कागदोपत्री योग्य प्रकारे माहिती घेणे गरजेचे होते त्यामुळे महामंडळाचे आर्थिक नुकसान टाळता आले असते असे समितीचे मत आहे. तसेच भविष्यात असे प्रकार पुन्हा होऊ नयेत व महामंडळाचे होणारे आर्थिक नुकसान टाळण्यासाठी योग्य त्या उपाययोजना प्रकल्पाच्या आरंभापूर्वी करणे अत्यंत गरजेचे असल्याने महामंडळाने प्रकल्प मंजूर करताना अत्यंत अभ्यासपूर्व तांत्रिक माहिती महामंडळामध्ये कार्यरत असलेल्या त्या त्या क्षेत्रातील तज्ज्ञांकडून घ्यावी आणि त्यानंतरच प्रकल्पासाठी निधी/पैसे खर्च करावेत अशी समिती शिफारस करित आहे.

याप्रकरणी केलेल्या कारवाईची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी.

चार - अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान उपवनाचा विकास :-

(# देकारांना अंतिमरूप देण्यात झालेल्या विलंबामुळे रुपये १.११ कोटी जादा खर्च झाला होता.)

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या अहवालातील प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.२.२४- मध्ये “ अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान उपवनाचा विकास ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले, अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान विकासाचा प्रकल्प एसएलईपीसीने रुपये १५.४६ कोटी किंमतीला मंजूर केला होता (मार्च, २००५). महामंडळाने या उपवनासाठी कायम पाणीपुरवठा योजनेसाठी निविदा मागविल्या (फेब्रुवारी, २००३) होत्या. त्यासाठी अंदाजित किंमत रुपये ५.०६ कोटी पेक्षा ६.३० टक्के कमी या कमीत कमी दराचा देकार मिळाला होता. महामंडळाला पहिल्या कमीत कमी दर देकाराच्या विधीग्राह्य कालावधी पर्यंत (डिसेंबर, २००३) पाईप लाईन टाकण्यासाठी आवश्यक ती परवानगी राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाकडून मिळविण्यात अपयश आले होते. त्यानंतर महामंडळाने पूर्ण निविदा मागविल्या (जानेवारी, २००४) व रुपये ५.८५ कोटी किंमतीला (अंदाजित किंमतीच्या १५.६५ टक्के जास्त) काम प्रदान केले (जुलै, २००४) व विहित पूर्तता तारीख मे, २००५ च्या ऐवजी काम मार्च २००६ मध्ये पूर्ण झाले होते. लेखापरीक्षण छाननीत असे आढळून आले की जमीन संपादनाच्या बाबींना अंतिमरूप देण्यात व पहिला देकार विधीग्राह्य कालावधी मध्ये स्वीकारण्यात व्यवस्थापन अपयशी ठरले (डिसेंबर, २००३). त्या दरम्यान पहिल्या देकाराचा विधीग्राह्य कालावधी संपला व पूर्ण निविदा मागविण्याचे ठरविण्यात (२७ जानेवारी २००४) आले.

अशारितीने विविध स्तरांवर निर्णय घेण्यामध्ये झालेल्या विलंबामुळे दुसरी निविदा मागविणे भाग पडले. परिणामस्वरूप रुपये १.११ कोटीचा जादा खर्च झाला होता.

व्यवस्थापनाने/ शासनाने म्हटले होते (ऑगस्ट/सप्टेंबर, २००७) की राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाकडून पाईप लाईन टाकण्यासाठी लागणारी परवानगी मिळविण्याचे काम निविदा मागविण्यापूर्वी सुरु करण्यात आले होते व राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाच्या विविध आवश्यकतेची पूर्तता केल्यानंतर परवानगी जून, २००४ मध्ये मिळाली होती. हे उत्तर टिकण्याजोगे नाही कारण पहिल्या कंत्राटदाराने त्याचा विधीग्राह्य कालावधी डिसेंबर, २००३ पर्यंत वाढविला होता परंतु त्या विधीग्राह्य कालावधीत या संबंधीच्या प्रश्नांना अंतिमरूप देण्यात महामंडळाला अपयश आले होते. अशारितीने पद्धती मधील विलंबामुळे रुपये १.११ कोटीचा जादा खर्च झाला होता.

४.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, महामार्ग प्राधिकरणाकडून (Highway Authorities) परवानगी मिळण्यासाठी अर्ज निविदा (पहिली मागणी) मागविण्याच्या खूप आधी म्हणजेच दिनांक १८ नोव्हेंबर २००२ रोजी सादर करण्यात आला होता. सादर अर्ज प्राप्त झाल्यानंतर सुमारे ४५ दिवसांनी महामार्ग प्राधिकरणाने खाली नमूद केल्याप्रमाणे मुद्दे उपस्थित केले होते.

(१) अर्ज योग्य त्या नमुन्यात नव्हता.

(२) त्यांनी मुख्य मार्ग, रस्त्यांच्या सीमा, पाईपलाईनचे रस्त्यापासुनचे अंतर, सध्याचे O.F.C अंतर, अस्तित्वात असलेली गटारे, रस्त्यालगतचे बांधकाम पुलाची विस्तृत माहिती, CD वर्क इ. प्रत्येक कि.मी. वरील दर्शविणाऱ्या वेगळ्या नकाशाची मागणी केली होती.

वरील शिऱ्याची पूर्तता केल्यानंतर आणि उपरोक्त बाबींची महामंडळाचे तसेच सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे अधिकाऱ्यांनी संयुक्त मोजणी केलेले सुमारे ४० नकाशे सादर करण्यात आले. याच कालावधीत बदनापुर, करमाड आणि शेकटा येथील रस्त्याच्या दोन्ही बाजूंना पावसाचे पाणी वाहून नेणारी गटारे असल्यामुळे या गावातून जाणारी पाईपलाईन ही रस्त्याच्या मध्यभागी टाकण्यात यावी असा मुद्दा उपस्थित करण्यात आला होता. त्यांनी या भागासाठी पाईपलाईनला संरक्षक, लोखंडी जाळी पुरविण्याची सुचना केली होती.

सादर प्रस्ताव हा व्यवहार्य नव्हता. तथापि, महामंडळाची योजना सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या अधिकाऱ्यांना समजावून देतांना बराच कालावधी वाया गेला. अथक प्रयत्नानंतर पाईपलाईन टाकण्यासाठी संबंधित अधिकाऱ्यांकडून परवानगी दिनांक २४ जून २००४ रोजी प्राप्त झाली. या सर्व प्रक्रियेत निविदेची वैधता (पहिली मागणी) जी ६.३०% ने अंदाजित खर्चाच्या कमी होती, ती संपुष्टात आली. ठेकेदाराला

वैधता कालावधी डिसेंबर, २००३ पासून पुढे वाढवून देण्यासाठी विनंती करण्यात आली. तथापि त्याने वैधता कालावधी वाढवून देण्यास नकार दिला. निविदा पुन्हा जानेवारी, २००४ मध्ये दुसरी मागणी म्हणून परत मागविण्यात आल्या. दरम्यानच्या कालावधीत लोखंड तसेच दुस-या आवश्यक बाबींची किंमत अंदाजित खर्चाच्या १० ते १५% वाढल्या आणि त्यामुळे दुस-या मागणीच्या वेळी किमान दर हे अंदाजित खर्चाच्या १५.६३% ने जास्त प्राप्त झाले होते.

त्यामुळे वरील खुलाश्यानुसार हे स्वयंस्पष्ट होते की, निर्णय घेण्यात दिरंगाई झाली नव्हती तथापि अत्यावश्यक बाबींचे दर वाढल्यामुळे आणि राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाकडून परवानगी मिळण्यात झालेला विलंब हाच मुख्य मुद्दा होता. वरील कारणे ही टाळता येण्याजोगी नव्हती व महामंडळाच्या नियंत्रणाबाहेरील होती.

४.३ सदर बाब महामंडळाच्या अखत्यारितील असल्यामुळे विभागाचे भाष्य नाही.

४.४ या प्रकरणी समितीला उद्योग, ऊर्जा व कामगार (उद्योग) विभाग, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने दिनांक ६ फेब्रुवारी, २०१४ रोजी उद्योग विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी व इतर अधिकारी यांची समितीने साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.२.२४ मध्ये अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान उपवनाचा विकास या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले असता, महामंडळाचे मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने राज्यामध्ये दोन ठिकाणी बायो-टेक्नॉलॉजी पार्क निर्माण करण्याचा निर्णय घेतला होता. त्याप्रमाणे पुणे येथे हिंजवडी आणि जालना या ठिकाणी बायो-टेक्नॉलॉजी पार्क विकसित केलेले आहेत. बायो टेक्नॉलॉजी पार्कसाठी कायमस्वरूपी नळ पाणीपुरवठा योजना होती. या नळ पाणीपुरवठा योजनेचे पाईप लाईन टाकण्याच्या कामाचे सन २००३ मध्ये टेंडर काढण्यात आले होते, परंतु पाईप लाईन टाकण्याचे काम वेळेमध्ये झाले नाही, त्यामुळे त्या कामाचे सन २००४ मध्ये रिटेंडर करावे लागले. यातील पहिले काम ५ कोटी ६ लाख रुपयांचे होते आणि दुसरे काम रुपये ५ कोटी ८५ लाखांचे आले. यात महामंडळाचे नुकसान झालेले आहे अशा प्रकारच्या लेखी आक्षेपाबाबत खुलासा करतांना, ही पाईप लाईन हायवेच्या एरियातून जाणार होती, त्यामुळे हायवे अॅथॉरिटीची परवानगी घेणे आवश्यक होते. हायवेच्या साईडला गटार असल्यामुळे ती पाईप लाईन रस्त्याच्या मधून घ्यावी असे हायवे अॅथॉरिटीने सुचविल्याने त्या कामाचे डिझाईन बदलले आणि पुन्हा या कामाच्या पुनः निविदा काढाव्या लागल्या.

तसेच पुनः निविदा काढल्या त्यावेळी डीएसआर देखील बदलले होते. पाईप लाईन रस्त्याच्या मधून घेतल्याने, वेळेत परवानगी न आल्याने व डीएसआर बदलल्यामुळे रुपये ५ कोटी ६ लाखांचे पहिले टेंडर रुपये ५ कोटी ८५ लाखांपर्यंत वाढले असे महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी समिती समोर स्पष्ट केले. हायवे अॅथॉरिटीकडून परवानगी घेताना बदल झालेला आणि सन २००४ मध्ये परवानगी मिळाल्यानंतर महामंडळाने सदरहू कामाचे टेंडर सन २००३ मध्ये कसे काय काढले या समितीच्या प्रश्नास उत्तर देतांना महामंडळाचे

मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांनी ही नेहमीचीच कामे असल्याने परवानगी मिळेल असे गृहीत धरून महामंडळाकडून टेंडर काढले जातात. त्याप्रमाणे या कामाचे देखील टेंडर काढले होते असे समितीस सांगितले.

समितीने नियमित कामांना परवानगी मिळेल असे गृहीत धरून निविदा काढल्या जातात. अनेक कामांबाबतीत असे शासनास दिसून आलेले आहे. एमएसआरडीसीने कार्स्टींग यार्डला जागा उपलब्ध करून दिली नाही म्हणून एमएसआरडीसी आणि महानगरपालिका यांच्यामध्ये मतभेद झाले. परंतु जोपर्यंत परवानगी मिळत नाही, तोपर्यंत टेंडर काढावयाचे नाही अशा प्रकारची पॉलिसी का ठरविण्यात येत नाही या समितीच्या आक्षेपावर विभागीय सचिवांनी या विभागाने काही लेखी आदेश काढलेले नाहीत व विभागाचे अशा प्रकारचे लेखी आदेशही नाहीत. परंतु संबंधित विभागास वाटते की, महामंडळास वेळेत परवानगी मिळेल म्हणून टेंडर काढतात. राष्ट्रीय महामार्गाची कामे असतात. जमीन संपादनाची कामे झालेली नसतानाही अशी कामे केली जातात. असा समिती समोर खुलासा केला.

#### ४.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र.३.२.२४ मध्ये “ अतिरिक्त जालना औद्योगिक वसाहतीत जैव तंत्रज्ञान उपवनाचा विकास ” याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीस साक्ष घेताना असे दिसून आले की, **महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने जालना या ठिकाणी बायो-टेक्नॉलॉजी पार्क विकसित केलेला आहे. जालना येथील बायो-टेक्नॉलॉजी पार्कसाठी कायमस्वरूपी पाणीपुरवठा योजनेचे पाईप लाईन टाकण्याचे कामाचे सन २००३ मध्ये टेंडर काढण्यात आले होते. पाईपलाईन टाकण्याची परवानगी राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाकडून दिनांक १८ नोव्हेंबर २००२ रोजी मागितली होती. परंतु याप्रकरणी योग्य ती कागदपत्राची पूर्तता करून पाठपुरावा न केल्यामुळे दिनांक २६ एप्रिल २००४ रोजी परवानगी मिळाली अशाप्रकारे दिरंगाई झाल्यामुळे ५ कोटी ६ लाख रुपयांचे काम ५ कोटी ८५ लाख रुपयांपर्यंत गेले. कामाच्या किंमतीत वाढ झाली व डीएसआरचे दर वाढले ती परवानगी ३ महिन्यांत मिळाली असती तर डीएसआरचे दर वाढले नसते, पर्यायाने कामाची किंमतही वाढली नसती त्यामुळे याप्रकरणी योग्य तो पाठपुरावा अधिकाऱ्यांकडून केला गेला नाही त्यामुळे याबाबत धोरण ठरविले पाहिजे यासाठी झालेल्या विलंबाबत संबंधित अधिकाऱ्यांकडून खुलासा घेण्यात यावा जेणेकरून अशा गोष्टींवर शासनाचे नियंत्रण राहिल व शासनाचा कारभार पारदर्शी होईल असे समितीला वाटते. तसेच जमीन संपादनाच्या बाबींना अंतिमरूप मिळत नाही. तरीही अशा परवानग्या ग्राह्य धरून निविदा काढल्या जातात परंतु तोपर्यंत परवानगी मिळत नाही. त्यामुळे जोपर्यंत परवानगी मिळत नाही तोपर्यंत निविदा काढावयाची नाही अशा प्रकारचे धोरण शासनाने ठरवावे अशी समितीची शिफारस आहे.**

याप्रकरणी केलेल्या कारवाईची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी.

## “ महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी मर्यादित ”

(सन- २००९-२०१०)

### पाच - निष्फळ गुंतवणूक :-

(पारेषण मार्गाचे बांधकाम करण्यापूर्वी वन जमीन वापरण्यासाठी सांविधानिक पूर्व परवानगी मिळविण्यात अपयश आल्यामुळे रुपये ३३.५९ कोटीची निरर्थक गुंतवणूक झाली होती.)

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००९-१० च्या प्रकरण क्रमांक ३ मध्ये परिच्छेद क्रमांक ३.७- मध्ये “ निष्फळ गुंतवणूक ” या शिर्षकासंदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले की, पूर्वाश्रमीच्या महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाने (मंडळ) पॉवर ग्रीड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया मर्यादितचे बोईसर उपविभाग (४०० के.व्ही.) ते २२० के.व्ही. वाडा उपविभाग अशी ५५ किलोमीटर २२० के.व्ही. लांबीची सिंगल सर्किट पारेषण लाईनवर दुप्पट सर्किट टॉवर्स बांधण्याचे (जून, २००३) ठरविले होते. प्रस्तावित लाईनमधून तारापूर अॅटोमिक पॉवर प्रकल्पातील (टिएपीपी) विद्युत पारेषण करून ठाणे जिल्ह्यातील वीज कमतरता कमी होईल असे अपेक्षित केले होते. त्यासाठी जागेची पाहणी एकत्रितपणे वन अधिकाऱ्यांसोबत करण्यात आली व पाहणीमध्ये असे आढळून आले (जून, २००४) की, टॉवर नंबर ५ ते ४८ ची जागा वन विभागामध्ये येत होती.

तथापि, मंडळाने जागेची पाहणी करण्याअगोदर आणि वन विभागाची परवानगी न घेता, १९५ टॉवर उभारणीचे आणि ५७ कि.मी. पारेषण लाईन ओढण्याचे काम श्री. बी. एन. चौधरी (ठेकेदार) यांना (एप्रिल, २००४) रुपये ३.२८ कोटीला प्रदान केले होते. नंतर लाईनचा मार्ग बदलल्यामुळे कामाच्या स्वरूपात बदल झाला व कामाची किंमत रुपये ३.९३ कोटी अशी सुधारित (जुलै, २००६) करण्यात आली. हे काम १६ महिन्यांच्या कालावधीमध्ये पूर्ण करायचे होते व कामाला लागणारी सामग्री मंडळाने पुरवायची होती. परंतु जागेच्या अग्रहक्कात अडचण असल्यामुळे ठेकेदार हे काम पूर्ण करू शकला नाही (पूर्ण केलेले काम रुपये ३.५६ कोटी). नंतर महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी मर्यादित (कंपनी) जी (जून, २००५) मध्ये मंडळाच्या विभाजनानंतर उदयास आली तीने कामाचे पुर्नमूल्यमापन केले व कामाला वेग येण्यासाठी टॉवर लोकेशन नंबर ८१ ते वाडा उप विभाग पारेषण लाईनचे काम दुसऱ्या ठेकेदाराला श्री. एम. एन. घाटगे, कोल्हापूर यांना रुपये १.५२ कोटीला (मे, २००६) देण्यात आले. काम पूर्ण करण्याचा कालावधी १२ महिने निश्चित करण्यात आला होता. ठेकेदाराने रुपये ३५.१५ लाखाचे काम पूर्ण केले आणि उरलेले काम वन विभागाची परवानगी नसल्यामुळे अद्याप अपूर्ण राहिले (ऑक्टोबर, २०१०) होते.

आम्हाला लेखापरिक्षणामध्ये असे आढळून आले की, एकंदर रुपये ३३.५९ कोटीचा कामासाठी (सामुग्रीसह) एप्रिल, २०१० पर्यंत खर्च झाला होता, परंतु हा प्रकल्प अद्याप अपूर्ण होता (ऑक्टोबर, २०१०) आम्हाला असेही आढळून आले की, या कामामध्ये नियोजनाची उणीव होती आणि वन विभागाकडे हा एचबी १०१७—३

विषय घेण्यात उशीर देखील झाला होता. वन विभागाकडे ना हरकत प्रमाणपत्रासाठी पाठवावयाचा सविस्तर प्रस्ताव मे, २००५ मध्येच तयार होता. परंतु, अंतिम प्रस्ताव जागा पाहणी झाल्यानंतर ४४ महिन्यांनी मार्च, २००८ मध्ये वन विभागाकडे पाठविण्यात आला. परिणामी रुपये ३३.५९ कोटी खर्च झालेला निधी जानेवारी, २००८ पासून विना वापर पडून होता. अशा प्रकारे, पारेषण लाईनद्वारे टीएपीपीतून वीज पारेषित करणे व ठाणे जिल्ह्यातील वीज कमतरता कमी करणे हा प्रकल्पाचा मूळ हेतू सफल झाला नव्हता.

व्यवस्थापनाने/शासनाने उत्तरात असे म्हटले (जुलै-नोव्हेंबर, २०१०) होते की, कंत्राट देतेवेळी वन जमिनीचा विषय रेकॉर्डवर नव्हता. तसेच असेही म्हटले की, वन विभाग अधिकाऱ्यांशी केलेल्या तोंडी चर्चेमध्ये असे सांगण्यात आले की, लाईनचा मार्ग वन विभागातून जात नाही. तसेच प्रस्तावाला असलेला जमिनी मालकाचा प्रखर विरोध आणि वन विभागाची परवानगी मिळण्यास झालेला उशीर यामुळे प्रकल्पास अवास्तव उशीर झाला होता. दिलेले उत्तर स्विकारण्याजोगे नव्हते, कारण लाईनचे कंत्राट जागेची पाहणी करण्याअगोदरच दिले होते. वन विभागाच्या केवळ तोंडी माहितीच्या आधारावर प्रकल्प राबविणे असे दर्शविते की, कंपनीला प्रकल्पाची मनापासून तळमळ नव्हती आणि आवश्यक कायदेशीर परवानगी शिवायच प्रकल्प हाती घेणे म्हणजे सदोष नियोजन होते.

म्हणून शिफारस करण्यात येते की, प्रकल्पाचे काळजीपूर्वक नियोजन करणे. सर्व कायदेशीरबाबी प्रकल्प सुरू करण्याअगोदर असणे गरजेचे आहे. तसेच कंपनीने केलेला निष्काळजीपणा आणि सदोष नियोजन याबद्दल जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी.

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, सदर लेखा परिक्षणाच्या अनुषंगाने नमूद करता येईल की, वाहिनीच्या कामाचे कंत्राट देताना (माहे मे-एप्रिल, २००४ मध्ये) वन विभागाचा उल्लेख प्राथमिक सर्वेक्षण अहवालात नव्हता. यामुळे वाहिनी मार्ग वन विभागाच्या जमिनीतून जात नाही असे गृहित धरून सदर कामाचे कंत्राट देण्यात आले. कार्यकारी अभियंता अ.ऊ.दा. बांधकाम विभाग, कल्याण यांचे पत्र क्र. १६० दिनांक ५ जानेवारी २००४ (संदर्भ क्र.अ) नुसार वाहिनी मार्गाचे परिक्षण करण्यात वन विभाग कार्यालयास विनंती करण्यात आली.

कामाच्या प्रत्यक्ष सुरुवातीला वन विभागाकडे तोंडी विचारणा करता सदर वाहिनी मार्ग वन जमिनीतून जात नसल्याचे कळविण्यात आले. यास्तव काही मनोऱ्यांची पायाभरणी पूर्ण करण्यात आली. वन खात्याच्या डहाणू विभागाचे सहाय्यक वन संरक्षक श्री. काळे यांचेबरोबर संयुक्त परिक्षण करण्यात आले. त्यास अनुसरून कार्यकारी अभियंता, कल्याण विभाग, महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी मर्या. यांचेतर्फे खालीलप्रमाणे अंतिम प्रस्ताव वन खात्याकडे दाखल करण्यात आले.

(१) डहाणू विभाग-पत्र क्र. १६७३, दिनांक १३ डिसेंबर २००६

(२) जव्हार विभाग- पत्र क्र.१६७४, दिनांक १३ डिसेंबर २००६



सदर प्रस्ताव प्राथमिक तपासणीस्तव सादर करण्यात आला. परंतु त्यानंतर सुरुवातीच्या सांगण्याच्या (सदर मार्ग वन जमिनीतून जात नाही) माहितीत बदल करून वाहिनी मार्ग वन जमिनीतून जात असल्याचे व याआधी केलेल्या मनोरा पायाभरणीस वन कायद्याचा भंग केल्याचे सांगून वन खात्याने पुढील मनोरा पायाभरणीस विरोध सुरु केला. यामुळे वन खात्याच्या परवानगीचा विषय समोर आला व संबंधित क्षेत्रिय कार्यालयातर्फे तसा प्रस्ताव वन खात्याकडे पाठविण्यात आला. येथे असे नमूद करता येईल की, ज्या ठिकाणी वाहिनी मार्गात वन विभागाचे मोठे क्षेत्र येते तेथे वन खात्याची परवानगी प्राप्त झाल्यानंतरच कामाची सुरुवात करण्यात येते. सदर वाहिनीच्या बाबतीत वन जमिनीचा समावेश असल्याचा उल्लेख सुरुवातीला नसल्याने कामाची सुरुवात करण्यात आली होती.

वाहिनीचे काम हाती घेण्यापूर्वी वाहिनी मार्गातील अडथळांबाबत अंदाज बंधणे शक्य नसते. वाहिनी उभारणीचे काम हाती घेण्यापूर्वी जमीन मालकांची परवानगी मागण्याची पद्धत नाही, कारण बऱ्याचदा जमीन मालक त्यास अनुकूल नसतात. प्रस्तुतच्या प्रकरणातील वाडा परिसरात वाढत्या औद्योगिकीकरणामुळे व रोज उभे राहत असलेल्या नवीन उद्योगांमुळे जमिनीचे भाव गगनाला भिडत चालले आहेत. याच कारणांमुळे महापारंपरीस जमीन मालकांच्या प्रखर विरोधास सामोर जावे लागत आहे, जे प्रसंगी स्थानिक लोकप्रतिनिधींकडेही प्रश्न उपस्थित करतात. वाहिनी मार्गातील अडवणूक ही महापारंपरीस कंपनीसाठी प्रकल्प उभारणीतील सध्याचा फार मोठा अडथळा आहे.

संबंधित जमीन मालकांकडे याबाबत पाठपुरावा सुरु आहे. तसेच विद्युत कायदा, २००३ व भारतीय टेलिग्राफ कायदा, १८८५ मधील प्रावधानांतर्गत महापारंपरीस कंपनीस प्राप्त अधिकारानुसार अनुसरून काही कायदेशीर कार्यवाही चालू आहे.

यास अनुसरून न्यायालयात खालीलप्रमाणे दोन प्रकरणे दाखल आहेत.

(१) श्री. नंदकुमार जैन यांनी लोकेशन क्र.४९ ते ५२ साठी पालघर न्यायालयात दाखल केलेले प्रकरण क्र. ५३/०५- पुढील सुनावणी दिनांत १० जानेवारी २०१२ रोजी होणार होती.

(२) श्री. चित्तरंजन हिराजी पाटील यांनी लोकेशन क्र.-११ साठी पालघर न्यायालयात दाखल केलेले प्रकरण क्र. १९/०९- पुढील सुनावणी दिनांक १० जानेवारी २०१२ रोजी होणार होती.

जमीन मालकांचा प्रखर विरोध व वन खात्याच्या परवानगीस होत असलेला विलंब यामुळे वाहिनी उभारणीचे काम बरेच लांबले आहे. तारापूर अणू ऊर्जा प्रकल्पात निर्मित विजेचे निष्कासन करण्यासाठी व वाडा परिसरातील औद्योगिक क्षेत्रास विजेचापुरवठा करण्यासाठी सदर वाहिनीची उभारणी सुरु करण्यात आली होती. मर्यादित वीजपुरवठा व्यवस्थेमुळे २२० कि.व्ही.वाडा उपकेंद्रास व पर्यायाने त्या परिसरातील औद्योगिक वाढीवर प्रतिकूल परिणाम होऊ शकतो. यामुळे वाहिनीचे काम तातडीने हाती घेण्याची गरज होती. यामुळेच वाहिनी मार्गात वन जमिनीचा समावेश नाही, या वन खात्याच्या तोंडी निरीक्षणावर विश्वास ठेवून कामास सुरुवात करण्यात आली होती. तरी उपरोक्त नमूद केलेल्या घटनांमुळे सदर काम लांबले आहे. एचबी १०१७—३अ

वाहिनीच्या कामातील अडथळे दूर करून वाहिनी कार्यान्वित करण्यासाठी सर्वतोपरी प्रयत्न करण्यात येत आहेत. महापारंपरीस कंपनीतर्फे करण्यात येत असलेल्या प्रयत्नांचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे.

(१) वाहिनीच्या कामाची प्रगती

अ. क्र.	वाहिनीचा भाग	मनोऱ्याची संख्या वाहिनीची लांबी (की.मी.)	मनोरा पायाभरणी (की.मी.)	मनोरा पायाभरणी (की.मी.)	वाहिनी उभारणी (की.मी.)
१	अ (पीजीसीआयएल ते लोकेशन क्र.९०)	९०/२२	८५/९०	९१/९०	१५/२२
२	ब लोकेशन क्र. ९० ते वाडा उपकेंद्र	१२१/२३	८८/१२१	८४/१२१	१४/३३

सदर वाहिनी पीजीसीआयएल (केंद्र सरकारचा उपक्रम) प्रकल्पातून मिळणाऱ्या विजेच्या निष्कासन व्यवस्थेसाठी व २२० कि.व्ही. वाडा उपकेंद्रास अतिरिक्त व पर्यायी वीजपुरवठा उपलब्ध देण्यासाठी उभारली जात असल्याने वाहिनीच्या कामातील विलंबास मूळ उद्देश असफल झाला (Defect of purpose) असे संबोधणे योग्य होणार नाही.

सदर वाहिनी २२० कि.व्ही. वाडा उपकेंद्रासाठी एक अतिरिक्त वीज स्रोत उपलब्ध करून देण्यासाठी उभारली जात आहे. तेथे वीजेचा कमी पुरवठा व विजेच्या दाबात चढ-उतार होत नाही.

महापारंपरीस कंपनी मनोर, जि. ठाणे येथे नवीन २२० कि.व्ही. उपकेंद्र उभारण्याबाबत विचार करीत आहे. सदर उपकेंद्र त्या भागातील संभाव्य वीज भाराची पूर्तता करण्यासाठी उभारले जाणार आहे. या प्रस्तावित उपकेंद्रासाठी २२० कि.व्ही. ची वाहिनी वर उल्लेख केलेल्या भाग अ च्या लोकेशन क्र.७९ पासून पुढे उभारणे शक्य आहे. या भागातील (भाग अ) सुमारे ९०% काम पूर्ण झाले असून उर्वरित काम पूर्ण करून वाहिनीचा उपयोग सुरु करता येईल. या प्रकारे, वाहिनीचे काम लांबले असले तरी वाहिनीच्या पूर्ण झालेल्या काही भागाचा उपयोग करता येईल व पूर्ण न झालेल्या उर्वरित भागांसाठी वन खात्याची परवानगी प्राप्त करण्याचे प्रयत्न सुरु ठेवता येतील.

(२) वन खात्याच्या परवानगीसाठीचा प्रस्ताव विलंबाने दाखल केल्याबद्दल व परवानगीशिवाय वाहिनीचे काम हाती घेण्याबद्दल तत्कालीन उप कार्यकारी अभियंता श्री. एस.व्ही. गहेरवार यांची पत्र क्र. मासं/१४८/१९५९, दिनांक २३ जुलै २००८ अन्वये बदली करण्यात आली असून याच प्रकरणातील कार्यकारी अभियंता श्री. जे. व्ही. कामत हे दिनांक ३० जून २००७ रोजी सेवानिवृत्त झाले.

येथे विशेष रुपाने नमूद करता येईल की, सदर प्रकरणातील विलंब हा कार्यालयीन कार्यपद्धतीतील (Procedure) विलंब आहे. तसेच ७/१२ उतारे, मूळ निवासी कायदा, २००६ अन्वये ग्रामपंचायतीची परवानगी, विविध गांव, नकाशे, महसूल विभागांकडची प्रमाणपत्रे इत्यादी कागदपत्रे मिळविण्यातही बराच विलंब झाला.

३. वन खात्याचे ना हरकत प्रमाणपत्र लवकर मिळण्यासाठी संबंधित परिमंडळ कार्यालयाने एका खाजगी संस्थेची नेमणूक केली आहे.

४. दिनांक २१ मे २०११ रोजीच्या परिपत्रकान्वये, वन खात्याच्या परवानगीशिवाय कामे हाती घेण्यात येऊ नयेत या स्वरुपाचे निर्देश देण्यात आले आहेत.

पर्यायी उपाय विचाराधीन असल्याने, कंपनीने केलेला खर्च वाया गेला नसून फक्त प्रकल्प उभारणीस विलंब झाला असे म्हणता येईल. उपरोक्तचे विस्तृत स्पष्टीकरण, संबंधित परिस्थिती, वस्तुस्थिती व महापारेषण कंपनीने केलेले प्रयत्न लक्षात घेऊन सदर लेखा परिच्छेद बंद करावा, ही विनंती.

### ५.३ शासन सहमत

५.४ या प्रकरणी समितीला उद्योग, ऊर्जा व कामगार (ऊर्जा) विभाग आणि महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने दिनांक १९ सप्टेंबर २०१३ रोजी ऊर्जा विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनीचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची साक्ष घेतली. समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.७ मध्ये “ निष्फळ गुंतवणूक ” या आक्षेपासंदर्भात सन २००९-२०१० च्या वाणिज्यिक अहवालातील परिच्छेदांवरील स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापन सन २०१३ मध्ये ३ वर्षांच्या विलंबाने महालेखापाल कार्यालयास सादर करण्यात आले, वन विभागाकडे ना हरकत प्रमाणपत्रासाठी पाठवायचा प्रस्ताव सन २००५ मध्ये तयार असतानाही तो ४४ महिन्यांनी वन विभागाकडे पाठविला, तसेच सन २००४ मध्ये सुरु केलेले हे काम ३३.५९ कोटी रुपयांचा खर्च होऊनही माहे ऑक्टोबर, २०१० पर्यंत अपूर्ण होते. याबाबत साक्षीच्या वेळी समितीस खुलासा करताना एकूण १७३ लोकेशन्सपैकी ३८ लोकेशन्सचे काम तसेच फाऊंडेशनचे २२ टक्के काम बाकी असून, इरेक्शनचे काम ३० टक्के आणि स्ट्रिंगिंगचे काम ५५ टक्के इतकेच झालेले होते. याची प्रामुख्याने दोन कारणे सांगताना ११ लोकेशन्स वन विभागातील आहेत. तर दोन लोकेशन्सची प्रकरणे कोर्टामध्ये दाखल आहेत असे महामंडळाच्या संचालकांनी स्पष्ट केले.

त्या काळातील धोरणाप्रमाणे प्रकल्पाच्या कामास सुरुवात करण्यात आली. परंतु, वाहिनी मार्ग वन जमिनीतून जात असल्यामुळे वन विभागाचे ना-हरकत प्रमाणपत्रासाठी तयार केलेला प्रस्ताव वन विभागाकडे पाठवण्यास ४४ महिन्यांचा विलंब होण्याच्या कारणाबाबत समितीस माहिती देताना सन, २००६ मध्ये नवीन ड्वेलर्स अॅक्ट अस्तित्वात आला. त्यामध्ये वन क्षेत्रात सार्वजनिक हिताचे काम करताना स्थानिकांच्या हिताचे संरक्षण करण्याकरिता ग्रामपंचायतीच्या ना हरकत प्रमाणपत्राची अट होती. त्या प्रमाणे सन २००८

मध्ये तेथील ग्रामपंचायतींना कळविण्यात आले. परंतु, या मध्ये सर्व राज्यभरात अडचणी येऊ लागल्याने केंद्र शासनातर्फे माहे जून, २०१३ पासून ट्रान्समिशन लाईन्सना ड्वेलर्स अॅक्टमधून सूट देण्यात आली शासनाच्या वन जमिनीतून जाणाऱ्या वाहीन्याकरीतासुध्दा ग्रामपंचायतीच्या ना हरकत प्रमाणपत्राची आवश्यकता असते आणि वनक्षेत्रात तसेच आदिवासी बहुल भागात तेथील लोकांच्या उपजीविकेसारख्या हक्कांचे संरक्षण करण्याकरिता हा कायदा लागू आहे अशी व्यवस्थापकीय संचालकांनी समितीस माहिती दिली.

सदर कामाचे अंदाज पत्रक, ते पूर्ण करण्याचा कालावधी व ते काम कालावधीत पूर्ण न करण्याची कारणे, सदरहू कामाचे एकूण अंदाजपत्रक व ते काम पूर्ण करण्याचा कालावधी व त्या कालावधीत ते पूर्ण न होण्याची कारणे याबाबत प्रकल्प संचालकांनी रुपये ३.२८ कोटी रुपयांचे लेबर कॉस्टचे काम १६ महिन्यांत पूर्ण करावयाचे होते. काम लवकर होण्याकरिता १ ते ८० लोकेशन्स व त्या पुढील लोकेशन अशाप्रकारे दोन वेगवेगळ्या ऑर्डर देण्यात आल्या होत्या. परंतु, स्थानिक लोकांच्या विरोधानंतर (ROW) दोन्हीही कामे शेवटी बंद पडली. असा खुलासा संचालक (प्रकल्प) यांनी समितीस केला.

सर्वार्थाने किती टक्के काम पूर्ण झालेले आहे. कार्यालयाकडे ४४ महिने प्रस्ताव प्रलंबित राहण्याची कारणे व काम पूर्ण करण्याबाबत कंपनीने ज्या कर्मचारी/अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित केली आहे काय याबाबतची माहिती देताना प्रकल्प संचालकांनी, जवळजवळ ७० टक्के काम पूर्ण झालेले आहे. भाग अ चे ९० टक्के काम पूर्ण झालेले आहे. स्थानिकांचा विरोध (ROW) वगैरे बाबींचा विचार करता हे काम पूर्ण होण्यास दीड ते दोन वर्षे लागतील अशी माहिती समितीसमोर सादर केली.

शेवटी कंपनीच्या मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक यांनी प्रस्ताव निश्चित वेळेवर वन विभागाकडे सादर केलेला नाही ही बाब मान्य करून ड्वेलर्स अॅक्ट नुसार असलेली एनओसीची अट काढण्यात आलेली आहे व सन २०१० पासून नुकसानग्रस्तांना मोबदला देण्यास सुरुवात केल्यानंतर काही ठिकाणी विरोध कमी झाला आहे. तसेच शेतकऱ्यांना देण्यात येणारा मोबदला थोडासा वाढवून देण्याबाबतच्या प्रस्तावावर शासन स्तरावर विचार सुरू आहे असे समितीसमोर सादर केले.

पूर्वी शेतकऱ्यांच्या पिकाच्या नुकसानीच्या प्रमाणात मोबदला दिला जात असे तसेच टेक्निकल प्रोसिजर प्रमाणे आपण टॉवरकरिता १०० टक्के जागा संपादित करतो. त्यानंतर शेतकरी त्या जमिनीवर पीक घेऊ शकत नाही, त्यामुळे जरी ती जमीन रितसर संपादित केलेली नसल्यास, त्या जमीन मालकास त्याचा मोबदला देण्याबाबत समितीस खुलासा करताना, शासन रेडी रेकनरच्या १ टक्का दराप्रमाणे नुकसान-भरपाई देते. खाजगी कंपनीच्या विदर्भासारख्या ठिकाणी जसा जादा मोबदला देतात त्याप्रमाणे शासन देऊ शकत नाही तसेच संपादित मालमत्ता शेवटी शेतकऱ्याचीच असते असे प्रकल्प संचालकांनी समितीस सांगितले. सुरुवातीला या प्रकल्पाची लेबर कॉस्ट तसेच अपूर्ण असलेले ३० टक्के काम पूर्ण करण्यासाठी कामाची आजच्या घडीला अपेक्षित असलेली किंमत याबाबत कंपनीच्या मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक व संचालक (प्रकल्प) यांनी नमूद केले की, त्या जमिनीची मालकी शेवटी शेतकऱ्याचीच असते. विशेष करून

शहरी भागात ज्यांच्या जमिनीतून लाईन जाते त्यांना थोडासा जास्त मोबदला देण्याबाबत ऊर्जा विभाग व नगर विकास विभाग स्तरावर विचार सुरू आहे. तसेच जे टॉवर्स वन विभागाच्या हद्दीत उभारावे लागणार आहेत त्यासाठी अजूनपर्यंत वन विभागाचे ना हरकत प्रमाणपत्र मिळण्यास काही कालावधी लागेल. तसेच दोन प्रकरणी जमीन मालकांनी न्यायालयात केस दाखल केलेली आहे. या बरोबरच शेतकऱ्यांचे इतरही नियमित प्रश्न आहेत. या सर्व बाबींमधून मार्ग काढून काम पूर्ण करण्यासाठी किमान दोन वर्षांचा कालावधी लागेल. या कामाची मजुरी रुपये ३ कोटी २८ लाख असून १०० टक्के सामुग्री आम्ही अगोदरच खरेदी करून ठेवलेली आहे. आता केवळ आजच्या किंमतीनुसार लेबर कॉस्ट वाढणार आहे. असा खुलासा प्रकल्प संचालकांनी केल्यानंतर दोन भूधारकांनी दाखल केलेल्या दाव्या संदर्भात लवकरात लवकर कार्यवाही पूर्ण करून पारिषण मार्गाचे बांधकाम पूर्ण करण्याबाबत समितीने सुचना दिल्या.

#### ५.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारिषण कंपनीच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.७ मध्ये “ निष्फळ गुंतवणूक ” याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीने साक्ष घेताना असे दिसून आले की, महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाने पॉवर ग्रीड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया मर्यादितचे बोईसर उप विभाग ४०० केव्ही ते २२० केव्ही वाडा उप विभाग अशी ५५ कि.मी. २२० केव्ही लांबीच्या सिंगल सर्किट पारिषण लाईनवर दुप्पट सर्किट टॉवर्स बांधण्याचे ठरविले होते प्रस्तावित लाईनमधून तारापूर अंटोमिक पॉवर प्रकल्पातील (टिएपीपी) विद्युत पारिषण करून ठाणे जिल्ह्यातील वीज कमतरता कमी होईल असे अपेक्षित केले होते त्यासाठी वन अधिकाऱ्यांसमवेत एकत्रितपणे पूर्ण केलेल्या पाहणी मध्ये आढळून आले की, टॉवर नंबर ५ ते ४८ ची जागा वन विभागाच्या अखत्यारित येत होती. त्यासाठी त्या विभागाकडे ना हरकत प्रमाणपत्रासाठी पाठवावयाचा प्रस्ताव सन २००५ मध्ये तयार असतानाही तो ४४ महिन्यांच्या विलंबाने वन विभागाला पाठविला, त्यामुळे सन २००४ मध्ये सुरू केलेले हे काम रुपये ३३.५९ कोटी खर्च करूनही माहे ऑक्टोबर, २०१० पर्यंत अपूर्णच होते. तसेच एप्रिल, २००४ मध्ये सदरहू कामाचे कंत्राट देण्यात आले. हे काम पूर्ण करण्यास १२ महिने कालावधी निश्चित करण्यात आला होता. परंतु सन २००६ पर्यंत काम पूर्ण करण्यात आले नाही. कारण ते काम वन विभागाची परवानगी नसल्यामुळे माहे ऑक्टोबर, २०१० पर्यंत अपूर्ण होते असा लेखापरिक्षण अभिप्राय आहे, त्यामुळे हा जो उशीर झाला त्या संदर्भात कारवाई करताना कंपनीने जबाबदारी कोणावरही निश्चित न करता फक्त एका कर्मचाऱ्याची फक्त बदली केली तथापी एक कर्मचारी सेवानिवृत्त झाला. अशी समितीस साक्षीच्या वेळी माहिती दिली. याप्रकरणी ज्या अधिकारी/कर्मचाऱ्यांनी वन विभागाचा प्रस्ताव वेळेवर पाठविला नाही. तसेच वन विभागाची लेखी परवानगी न घेता काम सुरू करणेबाबत जबाबदार असणाऱ्या त्या अधिकारी/कर्मचाऱ्यांवर कठोर कारवाई करण्यात यावी. जेणेकरून असे प्रकार भविष्यात पुन्हा घडणार नाहीत. आणि याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी. तसेच ज्या शेतकऱ्यांच्या

किंवा जमीन मालकाच्या जमिनीत विजेचे खांब किंवा टॉवर उभारले आहेत, त्यामुळे ते शेतकरी ज्या जागेवर पीक घेऊ शकत नाहीत. अशा संपादित केलेल्या जमिनीच्या अशा भूधारक शेतकरी किंवा जमीन मालकांना त्या जमिनीचा योग्य मोबदला देण्याबाबत राज्य शासनाच्या ऊर्जा तसेच नगरविकास विभाग तसेच अनुषंगिक विभागांच्या स्तरावर संबंधित अधिकाऱ्यांनी एकत्रित बसून त्वरित निर्णय घ्यावा जेणेकरून भविष्यात कोणताही प्रकल्प पूर्ण करण्यास अडचणी येणार नाहीत अशीही समिती शिफारस करत आहे.

सहा - कंत्राटदाराचा अदेय फायदा :-

(कंपनीने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता भंगारात काढलेल्या ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर रु. २.६७ कोटींचा अनियमित खर्च केला.)

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००९-१० च्या प्रकरण क्रमांक ३ मध्ये परिच्छेद क्रमांक ३.८- मध्ये “ कंत्राटदाराचा अदेय फायदा ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले की, कंपनीने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता भंगारात काढलेल्या ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर रु. २.६७ कोटींचा अनियमित खर्च केला. पूर्वाश्रमीच्या महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाने (एमएसईबी) २०० एमव्हीएच्या पॉवर ट्रान्सफॉर्मर (१९८९) रु. २.४३ कोटीला खरेदी केला होता. हा ट्रान्सफॉर्मर १५ मे १९९० रोजी आपटा उप केंद्रामध्ये बसविण्यात आला होता. हा ट्रान्सफॉर्मर ऑक्टोबर, १९९५, सप्टेंबर, २००० व मे, २००२ असा तीन वेळा बिघडला होता. नंतर हा ट्रान्सफॉर्मर रु. ४३.७६ लाख खर्चून दोन वेळा (ऑक्टोबर, १९९५ व सप्टेंबर, २०००) तारापूर ट्रान्सफॉर्मर प्रायव्हेट मर्यादित (टीटीपीएल) कडून दुरुस्त करण्यात आला होता.

मे, २००२ मध्ये ही दुरुस्ती आदित्य विद्युत अप्लायन्सेस मर्यादित (एव्हीएएल) कडून रु. १४.५० लाख खर्चून करण्यात आली होती. परंतु ट्रान्सफॉर्मर पुन्हा बसविल्यापासून चार महिन्यांच्या आत २२ डिसेंबर, २००२ रोजी पुन्हा बिघडला होता. ट्रान्सफॉर्मरमध्ये होणारे सततचे बिघाड व दुरुस्तीवर करण्यात आलेला खर्च विचारात घेऊन कंपनीच्या संचालक मंडळाने हा ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याचा व लिलावाने विकण्याचा निर्णय (नोव्हेंबर, २००५) घेतला. परंतु १३ महिन्यांनंतर कंपनीने संचालक मंडळाच्या निर्णयाचा अनादर करून भंगारात काढलेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याचे ठरविले. (जानेवारी, २००७) अशाप्रकारे, दुरुस्तीचे काम ज्याने पूर्वी मे, २००२ मध्ये यशस्वीरित्या दुरुस्ती केली नव्हती त्या एव्हीएएलला पुन्हा देण्यात आले होते. नंतर हा ट्रान्सफॉर्मर ३० डिसेंबर, २००९ रोजी पडघा उपकेंद्र येथे चार्ज करण्यात आला होता. याबाबतीत आम्हाला खालील बाबी निदर्शनास आल्या.

हमी कलमानुसार, डिसेंबर, २००२ मध्ये बिघडलेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याची जबाबदारी ठेकेदाराची असताना, कंपनीने या हमी कलमाचा वापर केला नाही तसेच, ठेकेदाराची काम करण्याची क्षमता मे, २००२ रोजी ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीस देतेवेळी पडताळून पाहिली नाही.

जानेवारी, २००७ च्या आढावा बैठकीमध्ये घेण्यात आलेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचा निर्णय पारदर्शक नव्हता कारण हा निर्णय लिखित नव्हता.

कंपनीने ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे काम देतांना योग्य ती काळजी आणि पारदर्शकता बाळगली नाही. कंपनीने मोठी प्रसिद्धी देऊन दुरुस्तीचे काम निविदा मागवून करण्याऐवजी ते काम त्याच एव्हीएल या कंत्राटदाराला रु. २.६७ कोटीला प्रदान केले. ते नवीन ट्रान्सफॉर्मरच्या किमतीच्या (२००६-०७ च्या किंमत आकडेवारीनुसार रु. पाच कोटी) ५३ टक्के किमतीएवढे होते.

बिघडलेला ट्रान्सफॉर्मर जवळजवळ सात वर्षांनंतर अंशतः सुरू करण्यात आला होता. याबाबत असे समजते की, हा ट्रान्सफॉर्मर पडघा उपकेंद्रामध्ये चार्जीगवर होता व तो प्रत्यक्ष कार्यचलनात नव्हता.

अशाप्रकारे, कंपनीने ठेकेदारास आधीच्या केलेल्या कामाच्या परिपूर्ण कामकाज प्रगती हमीच्या दायित्वातून मुक्त केले होते व हमी कलमातून मुक्तता करून देऊन तसेच, त्याला पुन्हा त्यानंतरचे दुरुस्तीचे काम स्पर्धात्मक निविदा न मागविता अपारदर्शक पद्धतीने प्रदान केले होते. व्यवस्थापनाने असे उत्तर दिले (जुलै, २०१०) की, ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याचा निर्णय पूर्वकालीन एमएसईबीने घेतला होता आणि ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याचा जानेवारी, २००७ मध्ये घेतलेला निर्णय योग्य होता. दिलेले उत्तर हे चुकीचे व विरोधाभास दर्शविणारे होते. कारण कंपनीची निर्मिती जून, २००५ मध्ये झाली व दुरुस्तीचा निर्णय कंपनीच्या संचालक मंडळाने नोव्हेंबर, २००५ मध्ये घेतला. तसेच, ठेकेदारास अवाजवी मेहरनजर का दाखविली गेली आणि स्पर्धात्मक निविदा का मागविल्या नाहीत व प्रत्यक्ष केलेली कामकाज प्रगती काम प्रदान करताना बॅचमार्क म्हणून का वापर केला नाही याबाबींचा कंपनीने आपल्या उत्तरात उल्लेख केला नव्हता. म्हणून शिफारस करण्यात येते की,

कंपनीने स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रिया पाळली पाहिजे व कंत्राट व्यवस्थापन पद्धतीमध्ये सुधारणा करावयास हवी.

कंत्राटदाराच्या करारांत दायित्वामध्ये दंडांचे कलम / हमीचे कलम अंतर्भूत असले पाहिजे व ते कंत्राटदाराची जबाबदारी निश्चित करण्यासाठी व अपेक्षित प्रगती मिळण्यासाठी आवाहित केले पाहिजे. ही बाब शासनाला कळविण्यात (मार्च, २०१०) आली होती, त्यांचे उत्तर प्रलंबित होते (डिसेंबर, २०१०).

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, दि.१२/०५/२००२ ला ट्रान्सफॉर्मर तिसऱ्यांदा नादुरुस्त झाला. त्यानंतर अधीक्षक अभियंता, अ.ऊ.दा. मंडल, पनवेल यांनी मे.आदित्य विद्युत अप्लायसेस, भिवंडी यांना आदेश क्र. १३१९, दि. ०१/०७/२००२ नुसार ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे काम दिले. यात ट्रान्सफॉर्मरच्या मॅग्नेटिक भागाच्या दुरुस्तीचे काम मे.आदित्य यांनी केले. दुरुस्त केलेला हा ट्रान्सफॉर्मर दि.१६/०८/२००२ ला चालू केला. दि. २२/१२/२००२ रोजी सदरहू ट्रान्सफॉर्मर चौथ्यांदा नादुरुस्त झाला. यावेळेस ट्रान्सफॉर्मरचे टर्शरी वाईडींग नादुरुस्त झाल्यामुळे ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त झाला. ट्रान्सफॉर्मर चौथ्यांदा नादुरुस्त होण्याची कारणे (बी फेज टर्शरी वाईडींग नादुरुस्त) वेगळी असल्याने आणि अगोदरच्या दुरुस्ती आदेशात हयाचा समावेश (शा.म.मु) एचबी १०१७—४ (७५०—७-२०१५)

नसल्याने (तिसऱ्यांदा दुरुस्तीत मॅग्नेटिक भागाची दुरुस्ती केली होती.) मे. आदित्य विद्युत यांनी हमी वेळात दुरुस्तीसाठी नकार दिला.

पडघे उपकेंद्रात २००७-०८ सालात भरपूर लोड वाढण्याचा अंदाज होता. उपकेंद्रात कार्यान्वित असलेले सर्व ट्रान्सफॉर्मर्सवर त्यांच्या कार्यक्षमतेएवढे लोड होते. कोठल्या कारणासाठी एखादा ट्रान्सफॉर्मर जरी बंद पडला असता तर डॉंबिवली व पडघे भागात लोड शेडींग करण्याशिवाय पर्याय नव्हता. भिवंडी भागातील खंडित वीज पुरवठ्यावर त्यावेळेस विधानसभा प्रश्न पण उपस्थित झाला होता. तसेच, २०० एमव्हीए २००/१०० कि.व्ही. कार्यक्षमतेचा एखादा अतिरिक्त ट्रान्सफॉर्मर पण उपलब्ध नव्हता. यासाठी नवीन ट्रान्सफॉर्मर घेण्याचे ठरविले होते. परंतु नवीन ट्रान्सफॉर्मर मिळायला दोन वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी लागणार होता. यावर सांघिक कार्यालयाच्या दिनांक २२ जानेवारी २००७ च्या आढावा बैठकीत निर्णय झाला की, उपरोक्त भंगार झालेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्यात यावा. परंतु सदर निर्णय आढावा बैठकीच्या वृत्तांत आला नाही.

यानंतर फेब्रुवारी, २००७ पडघे उपकेंद्रातील दोन २०० एमव्हीए ट्रान्सफॉर्मरपैकी एक ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त झाला. त्यामुळे संपूर्ण लोड एका ट्रान्सफॉर्मरवर आले. मुंबई पाणीपुरवठा व्यवस्थेसाठीचा वीज पुरवठा भार निव्वळ एका ट्रान्सफॉर्मरवर आला. यावर उपाय म्हणून नादुरुस्त असलेला (भंगार) ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याचे मौखिक आदेश महापारिषण कंपनीच्या सांघिक कार्यालयाने दिले.

ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे आदेशाबाबत पारिषण कंपनीत पूर्णतः पारदर्शकता बाळगली आहे. सांघिक कार्यालयाकडून ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे शेड्यूल रेट तयार करण्यासाठी ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्ती करणाऱ्या कंत्राटदारांकडून निविदा (टेंडर) मागविण्यात येतात. तांत्रिकदृष्ट्या योग्य असलेल्या कंत्राटदारांची यादी पण या टेंडर द्वारे तयार करण्यात येते, अशी यादी पत्र क्र. १३४५, दिनांक १३ डिसेंबर २००५ नुसार सर्व झोनला कळविण्यात आली होती. २०० कि.व्ही. दाबाच्या ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीसाठी मे. आदित्य विद्युत अप्लायसेस, भिवंडी आणि मे. महती इलेक्ट्रीकल, पुणे मान्यताप्राप्त कंत्राटदार होते. अशा मान्यताप्राप्त कंत्राटदारांना शेड्यूल रेटवर ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे आदेश देतात. सदरहू ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीवेळेस (चौथ्यांदा) नादुरुस्त झाल्यानंतर पाहण्यात आले की, मे. आदित्य विद्युत, भिवंडी यांचे ठिकाण २२० कि.व्ही. आपटा उपकेंद्राजवळ (जेथे नादुरुस्त ट्रान्सफॉर्मर ठेवला होता) आहे. दुरुस्तीसाठी नेण्यात येणारा वाहतूक खर्च इत्यादी. मे. महती इलेक्ट्रीकल, पुणे यांचेकडे नेण्यापेक्षा मे.आदित्य विद्युत, भिवंडी यांचेकडे नेण्याकरिता कमी येतो आणि दोन्ही एजन्सीजचे ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे रेट सारखेच होते. त्यामुळे ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे काम मे.आदित्य विद्युत यांना देण्यात आले होते. महापारिषण कंपनीने अशारितीने मे.आदित्य विद्युत यांना निविदा (टेंडर) द्वारे ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे कंत्राट देण्यात आले होते.

ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे अंदाजपत्रक रु. २.६७ कोटी खालील बाबींवरून तयार करण्यात आले होते. एकत्र पाहणी महापारिषणच्या प्रतिनिधीकडून ज्यात ट्रान्सफॉर्मरच्या आतील खराब झालेल्या भागाची शहानिशा आणि ट्रान्सफॉर्मरचे शेड्यूल रेटवर ही दुरुस्तीची किंमत नवीन ट्रान्सफॉर्मरच्या किमतीपेक्षा (२००६-०७

च्या किंमतीप्रमाणे) ५३ टक्के होती, आणि ही किंमत ट्रान्सफॉर्मरची अत्यंत आवश्यक गरज असताना, समाधानकारक वाटते. चौथ्यांदा ट्रान्सफॉर्मर दिनांक २२ डिसेंबर २००२ रोजी नादुरुस्त (फेल) झाला आणि दुरुस्तीनंतर दिनांक ३० डिसेंबर २००९ रोजी पडघे उपकेंद्रात सुरू केला. ट्रान्सफॉर्मरची दुरुस्ती योग्य झाली हे पाहण्यासाठी, काही दिवस तो लोड विरहित (नोलोडवर) सुरू ठेवला. दिनांक ११ जानेवारी २०१० रोजी सदर ट्रान्सफॉर्मरवर लोड घेण्यात आले आणि सध्या तो व्यवस्थित सुरू आहे. दुरुस्तीनंतर, या ट्रान्सफॉर्मरवर १०१ मे. वॅ. उच्चांक लोड गेला आहे आणि ६४ मे.वॅ.साधारण (अॅव्हरेज) लोड घेतला आहे.

महापार्षण कंपनीत टेंडरद्वारे निविदा मागविण्यात येतात. ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे शेड्यूल रेट आणि ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे ठेकेदारांची नावे पण त्याच पद्धतीने, टेंडरद्वारे ठरवितात. (टेंडर क्र.सीई/ट्रान्स-प्ला/टी-१/२००५-०६) त्यानंतर ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीच्या ठेकेदारांची, ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीची तांत्रिक क्षमता, ट्रान्सफॉर्मरची एमव्हीए आणि विद्युत दाब (व्होल्टेज) नुसार, ठेकेदारांची नावे ठरविण्यात येतात. मे.आदित्य विद्युत याच पद्धतीने ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे ठेकेदार ठरविण्यात आले होते.

मे.आदित्य विद्युत यांना ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीच्या हमीच्या दायित्वातून मुक्त केले याबाबत उपरोक्त विधानात सांगितले आहे. ते असे - सदरहू ट्रान्सफॉर्मर चौथ्यांदा नादुरुस्त झाला. त्यात दुरुस्ती कामाचे स्वरूप तिसऱ्यांदा नादुरुस्तीपेक्षा अगदी वेगळे होते. ज्याची हमी कंत्राटदाराच्या सदर कामात नव्हती.

ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याचा निर्णय तेव्हाच्या म.रा.वि. मंडळाच्या अध्यक्षानी तांत्रिक व लेखा सदस्यांशी विचारविनिमय करून दिनांक २१ एप्रिल २००५ रोजी दिला होता. हा निर्णय संचालक मंडळाकडे अंतिम निर्णयासाठी ठेवण्यात आला होता. त्याच काळात म.रा.वि. मंडळाचे विभाजन झाले. त्यानंतर ट्रान्सफॉर्मर भंगाराच्या अंतिम निर्णयासाठी महापार्षणच्या संचालक मंडळापुढे ठेवण्याच्या सूचना आल्या. त्यानंतर महापार्षण संचालक मंडळाने दिनांक १० नोव्हेंबर २००५ रोजी निर्णयाला मान्यता दिली. पडघे उपकेंद्रात, लोड वाढत असल्याने, दिनांक २२ जानेवारी २००७ च्या सांघिक कार्यालयाच्या आढावा ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या होत्या. त्यानंतर फेब्रुवारी, २००७ मध्ये पडघे उपकेंद्रास दोन ट्रान्सफॉर्मरपैकी एक नादुरुस्त झाला होता. परिस्थितीचे गांभीर्य पाहून भंगार ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या.

प्रथम ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याबाबत निर्णय म.रा.वि. मंडळाच्या अध्यक्षानी दिनांक २१ एप्रिल २००५ रोजी दिला. पार्षण कंपनीची निर्मिती जून, २००५ मध्ये झाली. त्यामुळे सदर निर्णय अंतिम निर्णयासाठी, महापार्षण कंपनीच्या संचालक मंडळापुढे ठेवाव्यात अशा सूचना आल्या होत्या. त्यानुसार महापार्षण कंपनीच्या संचालक मंडळाने १० नोव्हेंबर, २००५ रोजी ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याचा अंतिम निर्णय दिला.

### ६.३ शासन सहमत

६.४ याप्रकरणी समितीला उद्योग ऊर्जा व कामगार (ऊर्जा) विभाग आणि महाराष्ट्र राज्य विद्युत पार्षण कंपनी यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने दिनांक १९ सप्टेंबर २०१३ रोजी ऊर्जा विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य विद्युत पार्षण कंपनीचे व्यवस्थापकीय संचालक एचबी १०१७—४अ

व इतर अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांच्या लेखापरीक्षणामधील कंत्राटदारांना अदेय फायदा व ट्रान्सफॉर्मरमध्ये वारंवार बिघाड होत असल्यामुळे त्याच्या दुरुस्तीवर मोठ्या प्रमाणात खर्च करावा लागत असल्यामुळे कंपनीने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता भंगारात काढलेल्या ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर रु. २.६७ कोटीचा अनियमित खर्च केल्याप्रकरणी त्याचा वॉरंटी पिरियड व तो खरेदी केलेल्या कंपनीकडून बदलून घेतला नाही या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली असता ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त झाले तर ते लवकर दुरुस्त करण्यासाठी विशिष्ट पद्धत फॉलो करावी लागते. एक म्हणजे ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे शेड्यूल रेट तयार करण्यासाठी ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करणाऱ्या कंत्राटदारांकडून निविदा मागवाव्या लागतात. त्यानुसार ज्या कंपनीला शेड्यूल रेट मान्य असतो त्या कंपनीला दुरुस्तीची ऑर्डर दिली जाते. या पद्धतीनुसार संबंधित कंत्राटदाराला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्तीचे काम दिले आणि जो ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त झाला होता तो १९९० मध्ये खरेदी केला होता. नवीन ट्रान्सफॉर्मरचा गॅरंटी पिरियड २ वर्षांचा होता तो कालावधी संपलेला असल्यामुळे ट्रान्सफॉर्मरची दुरुस्ती करण्याशिवाय किंवा नवीन खरेदी करण्याशिवाय महामंडळासमोर पर्याय नव्हता. झोनल लेव्हलला झालेल्या बैठकीत नादुरुस्त झालेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करावा याबाबतचा निर्णय घेण्यात आला. माहे फेब्रुवारी २००७ मध्ये पडघे उप केंद्रातील दोन २०० एमव्हीए ट्रान्सफॉर्मरपैकी एक ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त झाला होता, त्यामुळे संपूर्ण लोड पर्यायाने मुंबईला पाणीपुरवठा करणाऱ्या विजेचा भार सुरू असलेल्या एका ट्रान्सफॉर्मरवर आला. नवीन ट्रान्सफॉर्मर खरेदी करावयाचा झाल्यास सर्व प्रकिया पार पाडल्यानंतर प्रत्यक्षात ट्रान्सफॉर्मर मिळण्यास दोन वर्षांपेक्षा जास्त कालावधी लागणार होता. नवीन ट्रान्सफॉर्मरची किंमत ५ कोटी रुपये होती, त्यामुळे सांघिक कार्यालयाच्या आढावा बैठकीत नादुरुस्त झालेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याचे तोंडी आदेश देण्यात आले. त्यानुसार ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर २.६७ कोटी रुपये खर्च करण्यात आले, असा खुलासा कंपनी संचालक (प्रकल्प) यांनी केला.

५ कोटी रुपये किमतीचा नवीन ट्रान्सफॉर्मर आपल्याला खरेदी करता आला असता. परंतु तो खरेदी न करता भंगारात काढलेल्या ट्रान्सफॉर्मरवर दुरुस्तीपोटी २.६७ कोटी रुपये खर्च का केला. आणि पडघा येथील उपकेंद्रासाठी नवीन ट्रान्सफॉर्मर खरेदी करावा लागणार आहे याचे आपण नियोजन केले नव्हते काय अशी समितीने विचारणा केली असता कंपनीचे संचालक (प्रकल्प) यांनी नमूद केले की, पडघे येथील ट्रान्सफॉर्मर अचानक नादुरुस्त झाल्यामुळे भंगारात काढलेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्याची परिस्थिती उद्भवली होती. त्यावर समितीने विचारले की, नवीन ट्रान्सफॉर्मरच्या किमतीच्या ५३ टक्के रक्कम केवळ ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर खर्च करण्यात आली आहे. एवढा मोठा खर्च केवळ दुरुस्तीच्या कामावर करणे आपल्याला योग्य वाटते काय, याबाबत कंपनीचे संचालक (प्रकल्प) यांनी असा खुलासा केला की, तातडी उद्भवल्यामुळेच ट्रान्सफॉर्मरची दुरुस्ती करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. तातडी उद्भवली नसती तर त्या काळात नवीन ट्रान्सफॉर्मर खरेदी करून लावणे शक्य झाले असते. नवीन ट्रान्सफॉर्मरची खरेदी केली असती तर तो मिळण्यास दोन वर्षांचा कालावधी लागला असता. तातडी समजूनच बिघडलेला ट्रान्सफॉर्मर दुरुस्त करण्यात आला आहे.

समितीने पुढे असेही विचारले की, ज्या कंपनीकडून ट्रान्सफॉर्मर खरेदी करता त्या कंपनीबरोबर एएमसी म्हणजेच वार्षिक देखभालीचे कंत्राट करता काय, याबाबत मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, गॅरंटी पिरियडमध्ये ट्रान्सफॉर्मरमध्ये बिघाड झाला तर त्याची सर्व प्रकारची दुरुस्ती करण्याची जबाबदारी त्या कंपनीची असते. पूर्वी गॅरंटी पिरियड दोन वर्षांचा होता. परंतु कंपनीच्या बोर्डांने तो पिरियड आता ५ वर्षांचा केला आहे.

#### ६.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनीच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्र. ३.८ मध्ये “ कंत्राटदाराचा अदेय फायदा ” याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर साक्ष घेताना समितीस महाराष्ट्र राज्य विद्युत कंपनीने स्पर्धात्मक निविदा न मागविता भंगारात काढलेल्या ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीवर रु. २.६७ कोटींचा अनियमित खर्च केला आहे. असा महालेखापरिक्षक यांचा आक्षेप आहे असे दिसून आले सदरहू ट्रान्सफॉर्मर भंगारात काढण्याचा व तो लिलावाने विकण्याचा संचालक मंडळाने निर्णय घेतला असताना त्यांच्या निर्णयाचे उल्लंघन करून ट्रान्सफॉर्मरची दुरुस्ती करण्याचा निर्णय झोनल लेव्हलला झालेल्या बैठकीत घेण्यात आला व त्यासाठी ट्रान्सफॉर्मरच्या केवळ दुरुस्तीवर २.६७ कोटी रुपये खर्च केला हा खर्च नवीन ट्रान्सफॉर्मरच्या किंमतीच्या ५३ टक्के असून एवढा मोठा खर्च केवळ दुरुस्तीच्या कामावर करणे समितीला रास्त वाटत नाही. तसेच जर ट्रान्सफॉर्मरच्या हमी कालावधीमध्ये ट्रान्सफॉर्मरमध्ये बिघाड झाला तरच त्याची सर्व प्रकारे दुरुस्ती करण्याची जबाबदारी त्या कंपनीची असते. परंतु महापारेषण कंपनी बरोबर ट्रान्सफॉर्मरच्या दुरुस्तीसाठी उत्पादक कंपनी बरोबर वार्षिक परिरक्षण (Annual Maintenance Contract) करार केला असता तर ट्रान्सफॉर्मरचे आयुष्य आणखी वाढले असते असे समितीचे मत आहे. अशा प्रकारे कंपनीच्या ठेकेदारास आधीच्या केलेल्या कामाच्या दायित्वातून मुक्त करून त्याला पुन्हा दुरुस्तीचे काम स्पर्धात्मक निविदा न मागविता देण्याचा घेतलेला निर्णयही समितीस संशयास्पद वाटतो. दुरुस्त करण्यात आलेल्या ट्रान्सफॉर्मरची हमी किती वर्षांसाठी ठेकेदाराने घेतली आहे. याचा खुलासा झालेला नाही तसेच महापारेषण सारख्या कंपनीकडे ट्रान्सफॉर्मर नादुरुस्त असल्यास तात्काळ पर्यायी व्यवस्था नसणे ही बाब न पटणारी अत्यंत अव्यवहार्य व असमर्थनीय वाटते. सबब, याबाबत कंत्राटदाराची जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी आणि यापुढे महामंडळाच्या हिताच्या दृष्टीनेच आर्थिक निर्णय घेण्यात यावेत व ज्या अधिकाऱ्यांनी संचालक मंडळाच्या निर्णयाचे उल्लंघन केले आहे. त्यांच्यावर कठोर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी. अशी समिती शिफारस करीत आहे.

\*\*\*\*\*

---



---

बैठकीचे परिशिष्ट

---



---

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक २२ जून २०१० रोजी सायंकाळी ४-३० वाजता सर्किट हाऊस, कोल्हापूर येथील सभागृहात भरली होती. सदरहू बैठकीस समितीने महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांची कोल्हापूर विमानतळाच्या संदर्भात साक्ष घेतली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य व अधिकारी उपस्थित होते:—

#### उपस्थिती

- (१) श्री. सदाशिवराव पाटील, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.
- (३) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.
- (४) श्री. विवेक पाटील, वि.स.स.
- (५) श्री. विक्रमसिंह पाटणकर, वि.स.स.
- (६) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (७) श्री. बदामराव पंडित, वि.स.स.
- (८) श्री. प्रमोद जठार, वि.स.स.
- (९) श्री. राजन विचारे, वि.स.स.

#### महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.

श्री. विलास आठवले, अवर सचिव.

#### विभागीय प्रतिनिधी

- (१) श्री. युवराज पोंमण, उप मुख्य कार्यकारी अधिकारी
- (२) श्री. राजेश नार्वेकर, उप मुख्य कार्यकारी अधिकारी
- (३) श्री. एस. बी. पाटील, मुख्य अभियंता, पुणे
- (४) श्री. सुनिल महाजन, तांत्रिक सल्लागार
- (५) श्री. र. ल. पंडितराव, कार्यकारी अभियंता, कोल्हापूर
- (६) श्री. उमेश पाटील, जिल्हा अधीक्षक, कृषि अधिकारी, कोल्हापूर.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १५ जानेवारी २०१४ रोजी विधान भवन, (कक्ष क्र.१९०१), मुंबई येथे दुपारी २-०० वाजता घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य व अधिकारी उपस्थित होते.

#### उपस्थिती

- (१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.
- (३) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
- (४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
- (६) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

#### महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.

श्री. जितेंद्र भोळे, उप सचिव.

#### महालेखाकार यांचे कार्यालय, मुंबई.

श्रीमती जे. एम. चिंचखंडी, उप महालेखाकार (वाणिज्यिक)

#### विभागीय प्रतिनिधी

- (१) श्री. अपूर्व चंद्रा, प्रधान सचिव,
- (२) श्री. भूषण गगराणी, मुख्य कार्यकारी अधिकारी
- (३) श्री. आर. व्ही. सोनजे, मुख्य अभियंता
- (४) श्री. जी. के. नाईक, मुख्य लेखा अधिकारी
- (५) श्री. व्ही. एच. राजाळे, तांत्रिक सल्लागार.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१४ रोजी विधान भवन (कक्ष क्रमांक १९०१), मुंबई येथे दुपारी २-०० वाजता घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य व अधिकारी उपस्थित होते:—

#### उपस्थिती

- (१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
- (३) श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.
- (४) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
- (५) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

#### महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.

श्री. संतोष पराडकर, अवर सचिव.

#### महालेखाकार यांचे कार्यालय, मुंबई.

- (१) श्री. आर. व्यंकटरामन, उप महालेखाकार,
- (२) श्री. बकुल जाधव, सहायक लेखा अधिकारी.

#### विभागीय प्रतिनिधी

- (१) श्री. अपूर्व चंद्रा, प्रधान सचिव,
- (२) श्री. भूषण गगराणी, मुख्य कार्यकारी अधिकारी
- (३) श्री. आर. व्ही. सोनजे, मुख्य अभियंता
- (४) श्री. विनोद जाधव, महाव्यवस्थापक, माहिती व तंत्रज्ञान
- (५) श्री. विश्वनाथ रानडे, तांत्रिक सल्लागार
- (६) श्री. जी. के. नाईक, मुख्य लेखाधिकारी.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक १९ सप्टेंबर २०१३ रोजी विधान भवन, (कक्ष क्रमांक १९०१), मुंबई येथे दुपारी २-०० वाजता घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य व अधिकारी उपस्थित होते:—

#### उपस्थिती

- (१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.,
- (३) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.,
- (४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.,
- (५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.,
- (६) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.,
- (७) डॉ. दीपक सावंत, वि.प.स.

#### महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.

१. श्री. जितेंद्र भोळे, उप सचिव,
२. श्री. संतोष पराडकर, अवर सचिव.

#### महालेखाकार यांचे कार्यालय,

१. श्रीमती पुनम पांडे, प्रधान महालेखाकार,
२. श्री. एस.व्ही. खेडकर, व. लेखापरीक्षा अधिकारी.

#### महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी मर्यादित

१. श्री. अरविंद सिंह, मुख्य व्यवस्थापकीय संचालक
२. श्री. प्रकाश मोहिते, संचालक (वित्त)
३. श्री. ओमप्रकाश एम्पाल, संचालक (प्रकल्प)
४. श्री. सुभाष केळकर, कार्यकारी संचालक (ऑपरेशन).

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००९-१० च्या वाणिज्यिक अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी” यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा कंपनीच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.



सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक २३ जुलै २०१५ 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) श्री. भिमराव धोंडे, वि.स.स.
- (३) श्री. बाबुराव पाचर्णे, वि.स.स.
- (४) डॉ. आशिष देशमुख, वि.स.स.
- (५) श्री. आकाश फुंडकर, वि.स.स.
- (६) श्री. द्वारम मल्लीकार्जुन, रेड्डी वि.स.स.
- (७) श्री. अमित साटम, वि.स.स.
- (८) श्री. राजन साळवी, वि.स.स.
- (९) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
- (१०) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.
- (११) श्री. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
- (१२) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
- (१३) श्री. जयवंतराव जाधव, वि.प.स.
- (१४) श्रीमती दिप्ती चवधरी, वि.प.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.**

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

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

---



---

**शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई**

---



---