



महाराष्ट्र विधानमंडळ सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१७-१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशेबावरील
भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या
(वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन
महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील
परिच्छेद क्रमांक ३.७.१, ३.८.५, ३.८.९, ३.१०.५, ३.११, ३.१३ व ३.१५
यावरील समितीचा

पंधरावा अहवाल

(दिनांक २२ डिसेंबर, २०१७ रोजी विधानसभेस/विधानपरिषदेस सादर केला.)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, नागपूर.

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१७-१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशेबावरील
भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या
(वाणिज्यिक) अहवालातील “ महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन
महामंडळ ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील
परिच्छेद क्रमांक ३.७.१, ३.८.५, ३.८.९, ३.१०.५, ३.११, ३.१३ व ३.१५
यावरील समितीचा

पंधरावा अहवाल

(तीन)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१७-२०१८)

समिती प्रमुख :

(१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव कर्डिले, वि.स.स.

(३) श्री. सुरेश हाळवणकर, वि.स.स.

(४) श्री. राजेंद्र नजरधने, वि.स.स.

(५) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(६) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.

(७) श्री. संजय ऊर्फ बाळा भेंगडे, वि.स.स.

(८) श्री. विजय काळे, वि.स.स.

(९) श्री. द्वारम मल्लिकार्जुन रेड्डी, वि.स.स.

(१०) श्री. सदानंद चव्हाण, वि.स.स.

(११) श्री. हेमंत पाटील, वि.स.स.

(१२) श्री. सुनिल शिंदे, वि.स.स.

(१३) डॉ. राहुल पाटील, वि.स.स.

(१४) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.

(१५) श्री. हर्षवर्धन सपकाळ, वि.स.स.

(१६) श्री. अमित झनक, वि.स.स.

(चार)

- (१७) श्री. संदीप नाईक, वि.स.स.
- (१८) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (१९) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.
- (२०) श्री. हितेंद्र ठाकूर, वि.स.स.
- (२१) अॅड. अनिल परब, वि.प.स.
- (२२) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
- (२३) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
- (२४) श्रीमती हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.
- (२५) रिक्त
- (२६) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स. (विशेष निमंत्रित)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव,
- (२) श्री. ना. रा. थिटे, उप सचिव,
- (३) श्री. आ. ब. रहाटे, अवर सचिव (समिती),
- (४) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी.

(पाच)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१५-२०१६)

समिती प्रमुख:

(१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

सदस्य :

- (२) प्रा.डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.
(३) श्री. भिमराव धोंडे वि.स.स.
(४) श्री. बाबुराव पाचर्णे, वि.स.स.
(५) डॉ. आशिष देशमुख, वि.स.स.
(६) अॅड. आकाश फुंडकर, वि.स.स.
(७) श्री. द्वारम मल्लिकार्जून रेड्डी, वि.स.स.
(८) श्री. अमित साटम, वि.स.स.
(९) श्री. राजन साळवी, वि.स.स.
(१०) श्री. हर्षवर्धन जाधव, वि.स.स.
(११) श्री. सुनिल राऊत, वि.स.स.
(१२) श्री. मनोहर भोईर, वि.स.स.
(१३) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.
(१४) अॅड. यशोमती ठाकूर, वि.स.स.
(१५) श्री. भारत भालके, वि.स.स.
(१६) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.

(सहा)

- (१७) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (१८) श्री. मकरंद जाधव-पाटील, वि.स.स.
- (१९) श्री. हितेंद्र ठाकूर, वि.स.स.
- (२०) अॅड. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
- (२१) अॅड. अनिल परब, वि.प.स.
- (२२) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
- (२३) श्री. जयंतराव जाधव, वि.प.स.
- (२४) आर्कि. अनंत गाडगीळ, वि.प.स.
- (*२५) रिक्त

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

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

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

(सात)

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
एक दोन	प्रस्तावना “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” (लेखा परिक्षा अहवाल २०१३-२०१४)	(नऊ) १
	१) जाहिरातीचे हक्क गमावणे (परिच्छेद क्रमांक ३.७.१)	१
	२) प्रणालीचे संचित्र (परिच्छेद क्रमांक ३.८.५ व ३.८.९)	९
	३) अनुप्रयोग नियंत्रणे (परिच्छेद क्रमांक ३.१०.५)	१९
	४) व्यवस्थापन माहिती प्रणाली (परिच्छेद क्रमांक ३.११)	२४
	५) प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण (परिच्छेद क्रमांक ३.१३)	२८
	६) व्यवसाय सातत्य योजना (परिच्छेद क्रमांक ३.१५)	३३
तीन	बैठकीचे परिशिष्ट	४१ ते ४३

(नऊ)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.७.१, ३.८.५, ३.८.९, ३.१०.५, ३.११, ३.१३ व ३.१५ यावरील समितीचा पंधरावा अहवाल (तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करित आहे.

“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर परिवहन विभागाचे प्रधान सचिव, श्री.मनोज सौनिक “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे ” व्यवस्थापकीय संचालक, श्री.रणजीत सिंह देओल, यांची समितीने दिनांक ११ जुलै,२०१७ व १८जुलै,२०१७ रोजी साक्ष नोंदवून घेतली.

श्रीमती पी. माधवी,, महालेखाकार (लेखा III), यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच परिवहन विभागाचे प्रधान सचिव, श्री.मनोज सौनिक, तसेच “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे ” व्यवस्थापकीय संचालक, श्री.रणजीत सिंह देओल, यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने बुधवार, दिनांक २० डिसेंबर, २०१७ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करुन तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन,
नागपूर,
दिनांक : २० डिसेंबर,२०१७

डॉ. अनिल बोंडे
समिती प्रमुख,
सार्वजनिक उपक्रम समिती.

“ महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ ”

(सन-२०१३-२०१४)

एक - जाहिरातीचे हक्क गमावणे :

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.७.१ मध्ये “जाहिरातीचे हक्क गमावणे ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, मुख्य सेवा कराराच्या अटीनुसार, ट्रायमॅक्स यांनी तिकीट रोलचा मोफत पुरवठा करायचा होता व महामंडळाने महसूल वृद्धीस्तव तिकीट रोलच्या मागील बाजूस जाहिरात करण्याचा आपला हक्क राखून ठेवला होता. ट्रायमॅक्स यांनी जाहिरातीच्या हक्कासाठी रु. ०.०१ प्रति तिकीट सुध्दा देऊ केले होते (ऑगस्ट, २०११) पण याचा स्वतंत्रपणे विचार करण्यात येईल या कारणास्तव हा प्रस्ताव विचारात घेतला गेला नाही (नोव्हेंबर, २०११). मात्र आजतागायत (डिसेंबर, २०१४) या दृष्टीने कोणतेही प्रयत्न केले गेले नाहीत. सप्टेंबर, २०११ पासून ऑक्टोबर, २०१४ पर्यंत प्रत्यक्षात दिलेली एकूण ४१७.१५ कोटी तिकीटे विचारात घेता, महामंडळाने रु. ४.१७ कोटीची महसूल क्षमता गमावली.

व्यवस्थापनाने लेखापरीक्षणाचा दृष्टीकोण स्वीकारला (डिसेंबर, २०१४) व लवकरात लवकर या विषयाला अंतिम स्वरूप देण्याची मान्यता दर्शविली.

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मुख्य सेवा कराराच्या अटीनुसार, ईटीआयएम मशिनमधून द्यावयाच्या तिकिटांचे पेपर रोल मे.ट्रायमॅक्स यांनी रा.प. महामंडळास मोफत पुरविले आहेत. परंतु त्यामुळे त्यांनी तिकिटाच्या मागील जागेचा वापर करू नये याकरीता रा.प. महामंडळाने तिकिटांमागे जाहिरातीचे हक्क राखून ठेवले होते.

कालांतराने मे. ट्रायमॅक्स यांनी तिकिटांमागे जाहीरातीकरीता प्रति तिकिट रु. ०.०१ याप्रमाणे महसूल देण्याचा प्रस्ताव रा.प.महामंडळास सादर केला. सदरच्या प्रस्तावात रा.प.महामंडळाचे अशाप्रकारे तिकिटांमागे जाहीरातीवरील महसुलावर कोणतेही नियंत्रण वा पुर्वानुभव नव्हता. तिकिटांच्या मागील बाजूवर जाहिरात करण्यासाठी स्पर्धात्मक दर जाणून घेण्याच्या दृष्टीने रा.प. महामंडळाने खुली निविदा काढण्याचा निर्णय घेतला. महामंडळाच्या खुली निविदा मागविण्याचा निर्णय हा समर्थनिय होता कारण मोठ्या प्रमाणावर बीओटी तिकिटांची संख्या ही तिकिट विक्रीच्या संख्येशी निगडीत आहे. तथापी सदर खुल्या निविदांना कोणताही प्रतिसाद मिळाला नाही. राज्य परिवहन महामंडळात अशा प्रकारचा ईटीआयएम व ओआरएस प्रकल्प बीओटी तत्वावर म.रा.मा.प. महामंडळामध्ये पहिल्यांदा राबविला होता. येथे असे नमूद करण्यात येते की अशा प्रकारचा व्यापक स्वरूपाचा मुल्यवर्धित प्रकल्प राबविण्यात पुढाकार घेणारे म.रा.मा.प. महामंडळ हे एकमेव परिवहन महामंडळ आहे. रा.प. महामंडळामध्ये अशा प्रकारचा प्रकल्प पहिल्यांदा राबवित असल्याने शासकीय लेखापरीक्षणामध्ये अपेक्षित असलेली तिकिटांच्या मागील बाजूस जाहिरात करण्याबाबतची कुशलता नव्हती. दरम्यानचे कालावधीत विविध पर्यायांच्या पडताळणीचे अनुषंगाने मे.ट्रायमॅक्स यांना रा.प. महामंडळाने स्वतः तिकिटांमागे जाहिरात छपाईचा प्रकल्प हाताळल्यास तो प्रत्ययास आणण्याकरीता विचारणा करण्यात आली. ज्यावर त्यांनी रा.प. महामंडळाने स्वतः तिकिटांमागे जाहिरात छपाईचा प्रकल्प हाताळल्यास मे.ट्रायमॅक्स यांनी छपाई, वाहतूक इ. अनुषंगीक बाबींकरिता प्रतितिकिट रु. ०.०३ रा.प.महामंडळाने मे.ट्रायमॅक्स यांना द्यावे लागतील असा प्रस्ताव दिला. विषयांकित प्रकरणी निविदा काढतांना सदर स्वयंस्पष्ट अटी व शर्तीचा अंतर्भाव निविदेमध्ये करण्यात आला होता.

रा.प.महामंडळाने तिकिटांमागील जाहिरातीद्वारे उत्पन्न प्राप्तीच्या सर्व शक्यता अंमलात आणण्याकरीता मे. ट्रायमॅक्स यांच्या मदतीने सर्वार्थाने प्रयत्न केले. तथापि, वर उल्लेख केलेल्या कारणांमुळे अशाप्रकारचा नवीन प्रकल्प पुर्णत्वास जाऊ शकला नाही. तथापि, तिकिटावर जाहिरातीसाठी प्रति रु. ०.०१ प्रति तिकिट याबाबतचा पूर्वी सादर केलेला प्रस्ताव स्वीकारण्याबाबत मे. ट्रायमॅक्स यांना पुनःश्च विचारणा करण्यात आली. मे. ट्रायमॅक्सकडून याबाबत संमती मिळाल्यानंतर असा प्रकल्प प्रायोगिक तत्वावर सुरु करण्यात आलेला आहे. वर उल्लेख केल्याप्रमाणे जाहिरातीकरीता

स्पर्धात्मक दर महामंडळाचे हित लक्षात घेऊन विविध पर्यायांची पडताळणी केल्यामुळे सदर प्रकरणी प्रस्ताव कार्यान्वित करण्यास विलंब झालेला आहे.

१.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या स्पष्टीकरणाशी शासन सहमत आहे.

१.४ गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ११,२०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये **परिच्छेद क्र. ३.७.१ मध्ये “ जाहिरातीचे हक्क गमावणे ”** या आक्षेपासंदर्भात समितीने महामंडळाला सर्वप्रथम समितीला आय.टी. तिकिट सिस्टीमबाबत माहिती सांगण्यात यावी, अशी विचारणा केली.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, पूर्वी परिवहन महामंडळामध्ये वाहकाने स्वहस्ते तिकीट देण्याची पध्दत होती. तिकीटे महामंडळाच्या संरक्षित मुद्रणालयामध्ये मुद्रित करण्यात येत असे. तेथून तिकीटे प्रत्येक विभागामध्ये पाठवली जायची. तिकीटे त्यांच्या किंमतीप्रमाणे ठेवले जात होती. त्यानंतर वाहकाने स्वहस्ते तिकीट देण्याच्या पध्दतीमध्ये मोठया प्रमाणावर मनुष्यबळ लागते तसेच नवीन पध्दत ही इलेक्ट्रॉनिक असल्यामुळे ती नियंत्रित करणे सोपे जाईल. या कारणांमुळे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट पध्दत स्विकारण्याचा महामंडळाने सन २००८ मध्ये ठराव केला. या कामासाठी १३ उत्सुक संस्थांकडून प्रस्ताव मागितले होते. त्यापैकी ११ संस्था पात्र झाल्या होत्या परंतु निविदा फक्त ३ प्राप्त झाल्या. नियमाप्रमाणे निविदा प्रक्रिया झाल्यानंतर सन २००८ मध्ये इलेक्ट्रॉनिक तिकीट मशिनचे काम सुरु करण्यात आले. महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ हे भारतातील असे पहिलेच महामंडळ आहे की जे स्वहस्ते तिकीट देण्याच्या कार्य पध्दतीवरून इलेक्ट्रॉनिक कार्यपध्दतीने तिकीट देण्याचा प्रकल्प हा पहिल्यांदा पथदर्शी म्हणून काही डेपोमध्ये सन २००९ मध्ये सुरु करण्यात आला. प्रत्येक डेपोमध्ये ऑक्टोबर, २०१० मध्ये १०० टक्के इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देण्यासाठी एक सर्व्हर होते. प्रत्येक वाहकाला एक हॅण्ड मशिन देण्यात आली. ज्यावेळी

तिकीटे वितरीत होतात त्यावेळी सर्व्हरशी संलग्न केल्या जातात व वाहक (कंडक्टर) ज्या रुटवर जाणार आहेत त्या रुटवरील विवरण (डाटा) त्यामध्ये भरणा केला जातो. विवरण भरणा (डाटा फिड) केल्यानंतर वाहकाने केवळ कोणत्या स्थानकापासून कुठे जायचे आहे एवढीच नोंद करणे गरजेचे आहे. त्यानंतर पैसे स्वयंचलितपणे गणले (ऑटोमॅटिक कॅल्क्युलेट) जाऊन तिकीट देता येते. यामध्ये प्रति ६ किमीचा एक असे टप्पे ठरविण्यात आले आहेत. एकदा वाहकाने एखादा टप्पा पास केल्यानंतर पुढील टप्प्याचे तिकीट देण्यापूर्वी त्यांना मशिनमध्ये टप्पा संपल्याबाबतची माहिती पुनर्चित करावी लागते. त्यानंतर पुढील टप्प्यापासून स्वयंचलितपणे (ऑटोमॅटिक) पुढील टप्प्याचे तिकीट निघते. म्हणजे मुंबईहून पुण्याला जाणारी गाडी पनवेल पास केल्यानंतर मशिन रिसेट केले की, पनवेल ते पुणे असे तिकीट निघते. अशी ही स्वयंचलित पध्दती (ऑटोमॅटिक सिस्टिम) आहे. वाहक पुन्हा डेपोमध्ये आल्यानंतर ई.टी.एम. मशिन सर्व्हरला जोडतात. त्यानंतर त्या मशिनमधून किती तिकीट गेले व किती पैसे झाले याबाबतची माहिती दिसते. तेवढे पैसे कॅश अॅण्ड इश्यू विभागामध्ये वाहकाकडून घेण्यात येतात. नंतर ते मशिन जमा करून चार्ज करण्यासाठी लावले जाते. त्यानंतर पुन्हा दुसऱ्या वाहकाला ते वितरीत केले जाते. अशा प्रकारे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट मशिन कार्य करते.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, ज्यावेळी सन २००९ मध्ये हा प्रकल्प सुरु केला त्यावेळी प्रत्येक डेपोसाठी वेगळा डाटा होता. तो सर्व एकत्रित करण्यासाठी डाटा मागवून घ्यावा लागत होता. तो स्वयंचलितपणे जोडला (ऑटोमॅटिकली कनेक्टेड) नव्हता. या पध्दती ऐवजी आता महामंडळाने इलेक्ट्रॉनिक पध्दत सुरु केली. या पध्दतीमुळे अशा कोणत्या गोष्टी समाविष्ट झाल्या की ज्या जुन्या पध्दतीमुळे समाविष्ट होत नव्हत्या ज्यामुळे महामंडळाला नुकसान होत होते.

यासंदर्भात महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी सांगितले की, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट पध्दत सुरु केल्यामुळे महामंडळाचे तिकीट प्रिंटींग प्रेस जवळपास बंद झाले आहे. आता तेथे थोडेच कर्मचारी कार्यरत असून त्या ठिकाणी आता काही अंतर्गत फॉर्म किंवा जे पासेस इलेक्ट्रॉनिक झालेले नाहीत त्यासाठी ही प्रेस वापरण्यात येते. त्यामुळे पेपर खरेदी करावी लागत नाही व वाहतुकीसाठी प्रत्येक विभागाला तिकीटे नेण्यासाठी

वाहने लागत होती तरी देखील कमी झाली आहेत. वर्किंग कॅपिटल म्हणून महामंडळ मोठया प्रमाणावर तिकिटे छापून ठेवत होते आता त्याची गरज नाही. वाहकाकडे जो ट्रे असायचा तो घेवून वाहक कॅश अॅण्ड इश्यू विभागाकडे जायचे. तेथे सर्व तिकिटे मोजून पैसे घेतले जाणे आता बंद झाले आहे व त्यामुळे मनुष्यबळ कमी लागत आहे. वाहकाला (कंडक्टरला) देखील मार्गपत्र लिहिण्यासाठी प्रत्येक महिन्याला दिले जाणारे पेपर शिट बंद झाले आहे. आता कुठल्या आगारामध्ये किती तिकिटांची विक्री झाली आहेत त्याचबरोबर जास्त अंतराचे, कमी अंतराचे प्रवासी याबाबतची माहिती मिळते. यापूर्वी लांब मार्गाच्या गाड्यांचे तिकिटे आरक्षित करण्यासाठी मोठी रांग लागत होती. परंतु आता ते ऑनलाईन झाल्यामुळे कोणत्याही आगारामध्ये तिकिट आरक्षित करता येते.

जास्त प्रवासी हे लघु अंतराचे आहेत. अंदाजे २५ टक्के प्रवासी हे एक टप्प्याचे म्हणजे ६ किमी अंतरावरील आहेत. तेवढेच प्रवासी दोन टप्प्यांचे आहेत. जास्त अंतराचे प्रवासी फार कमी आहेत. सध्याच्या परिस्थितीत प्रवासी संख्या ग्राह्य धरली तर ते २२०-२३० कोटींच्या दरम्यान जाते. ई.टी.एम.ची तिकिटे १२०-१३० कोटी आहेत. कारण दोन प्रवाशांमध्ये एकच तिकिट दिले जाते. त्यामुळे वार्षिक जवळजवळ रुपये ७६ कोटी तिकिटे वितरीत केली जातात. तसेच ज्या दिवशीपासून ऑनलाईन आरक्षण सुविधा सुरु झाली तेव्हापासून जवळपास २ कोटी तिकिटे घेतली आहेत. ऑनलाईन तिकिटे बुकिंग केल्याचा आकडा ६५ लाख आहे. ऑनलाईन सुविधा बस स्थानकावर आहे. तसेच महामंडळाने नियुक्त केलेले बुकिंग एजंट असून त्यांच्यामार्फतही तिकिटे बुक केली जातात. ऑनलाईन तिकिट आरक्षणामध्ये सिट आरक्षित होते. रेडबस किंवा ट्रॅव्हल यारी यांच्या धर्तीवर इंद्रधनुष्य ही सुविधा आगाऊ पैसे भरून तिकिटे देण्यासाठी सुरु केली आहे. तसेच गेल्या दोन वर्षांमध्ये मोबाईल अॅप सुरु केले आहे. त्यावरून काढलेल्या तिकिटांची संख्या ८७ हजार असून यालाही गती मिळत आहे. काही प्रमाणात या ठिकाणी कंडक्टरला तिकिट रि-इश्यू करता येत नाही. कारण प्रवासी बसल्यानंतर मशिनमध्ये वेळ येतो. प्रत्येक बस स्थानकामध्ये ही मशिन बंद करावी लागते. परंतु राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला ई-तिकिटांमधून तिकिटे केव्हा दिली याबाबत खातरजमा करता येते. महाराष्ट्र राज्य हे ई.टी.आय.एम. सुरु करणारे पहिलेच राज्य असल्यामुळे ट्रायमॅक्स कंपनीला यापूर्वीचा काही अनुभव नाही.

समितीने विचारणा केली की, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र आणि इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीत महामंडळाने दिलेल्या कार्य आदेशाचे आणि सेवा पातळी करारासह मुख्य सेवा कराराच्या काही अटी व शर्तीचे ट्रायमॅक्स यांनी पालन केले नव्हते व महामंडळाच्या जाहिरातीचा हक्क गमावला होता. करारनाम्याप्रमाणे तो हक्क कोणी देणे अपेक्षित होते.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, करारनाम्यामध्ये जाहिरातीचा अधिकार महामंडळाने राखून ठेवला होता. त्यानुसार महामंडळ खाजगीरित्या जाहिराती घेऊन जेवढी किंमत प्रिंटींगची येणार ती ट्रायमॅक्सला अदा करणार होते.

त्यावर समितीने विचारणा केली की, ट्रायमॅक्सकडून जाहिरातीचा हक्क महामंडळाने घेवून महामंडळ जाहिरातीचे प्रिंट करणार व पुन्हा मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला देणार आहे काय, यासंदर्भात महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, महामंडळ जाहिरातीची निविदा काढेल त्यानंतर जाहिरातीसाठी जे कोणी एजंट किंवा व्हेंडर येईल. त्याला मे.ट्रायमॅक्स कंपनी तिकिटाच्या मागे जाहिरात छापून देणार होती. त्याचे पैसे व्हेंडरकडूनच घेण्यात येणार आहेत. जाहिरातीचा अधिकार महामंडळाकडे असल्यामुळे निविदाही महामंडळाने काढली पाहिजे. महामंडळाने याबाबत व्यवस्था करायची आहे.

यावर समितीने पृच्छा केली की, मे.ट्रायमॅक्सने महामंडळाला ०.९ प्रति तिकिट जाहिरातीसाठी देऊ केले होते. महामंडळाने यावर काहीही केले नाही. ही जाहिरात दुसऱ्याला करू दिली. यामुळे महामंडळाचे ४.९७ कोटी रुपयांचे महामंडळाचे आर्थिक नुकसान झाले. यासंदर्भात महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा करताना नमूद केले की, जाहिरातीसाठी मे.ट्रायमॅक्सने महामंडळाला जे ०.९ पैसे प्रति तिकिटचा दर दिला होता त्यामध्ये असा निर्णय झाला की, त्यांनी जरी ऑफर दिली तरी महामंडळाने निविदा काढायचे व किती पैसे येतात ते पाहायचे. जास्त पैसे येत असतील तर मे.ट्रायमॅक्सला पैसे देण्याची गरज नाही. तशी निविदा प्रक्रिया पार पाडली होती परंतु याला प्रतिसाद मिळाला नाही त्यामुळे महामंडळाने मे.ट्रायमॅक्सला सदर काम करण्यास सांगितले.

मे.ट्रायमॅक्सला काम दिले असते तरी त्यांच्याकडून जाहिरात करण्यात आली नाही. त्यामुळे महामंडळाला निधी मिळाला नसता. पुढील ६ महिन्यांसाठी मे.ट्रायमॅक्सला काम दिले. मात्र त्यांना जाहिरात मिळाली नाही. तिकिटाच्या मागे जाहिरात असते त्याचा एक पैसा महामंडळाला मिळणार होता.

या संदर्भात महामंडळाकडून काहीच प्रयत्न करण्यात आले नाहीत, असा महालेखापरिक्षकांच्या अहवालामधील परिच्छेदावरील मुद्दा आहे अशी समितीने विचारणा केली असता यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सुरुवातीला जाहिरात देण्याची नस्ती तयार झालेली होती. त्यानंतर लगेच सन २०१३ मध्ये जाहिरात काढली होती. दिनांक १० ऑगस्ट, २०११ रोजी मे.ट्रायमॅक्सने महामंडळाला दिलेल्या पत्रामध्ये ज्या तिकिटेवर जाहिरात असेल त्या प्रत्येक तिकिटामागे १ पैसा गणला जाईल. असे नमूद केले होते महामंडळाने मे, २०१३ मध्ये जाहिरातीकरीता प्रयत्न केला आहे परंतु कोणताही प्रतिसाद मिळाला नाही त्यामुळे नवीन निविदा काढून प्रयत्न केला तरी कोणताही प्रतिसाद मिळाला नाही. दुसऱ्यांदा प्रयत्न केल्यावर दोन-तीन प्रस्ताव मिळाले महामंडळाने महसूल वाढविण्यासाठी प्रयत्न केला आहे परंतु त्यावेळी केलेला प्रयत्न यशस्वी झालेला नाही. महामंडळाकडून साधारणपणे दोन वर्षांचा विलंब झालेला आहे. ज्या वेळी अंमलबजावणी करावयाची होती त्यावेळी इतर अनेक मोठे मुद्दे होते. ईटीएम मशीन चालवले जाणार नाही यासाठी वाहकांकडून प्रयत्न करण्यात आला होता.

समितीने पुढे विचारणा केली की, एक पैशाचा दर मे.ट्रायमॅक्सने निविदेमध्ये दिली होती की महामंडळाने ऑफर केला होता, दुसऱ्या कंत्राटदाराने ऑफर दिली असती तर वेगळा दर मिळाला असता मात्र महामंडळाने दर निश्चिती केली नाही यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी, मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला निविदा दिलेली होती. दर बाहेरून निविदा काढून मागवावयाचा होता. त्यावेळी मे.ट्रायमॅक्सने स्वतः ऑफर दिलेली होती की, बाहेरून निविदा मागवणार नसाल तर मे.ट्रायमॅक्स कंपनी १ पैसा प्रतितिकिट देईल. दर निश्चित करण्यासाठी महामंडळाला अधिकार नसल्याने महामंडळाने स्वतः प्रयत्न केला होता, असा खुलासा केला.

तदनंतर समितीने विचारणा केली की, प्रत्येक वर्षाला महामंडळाच्या बसने किती प्रवासी प्रवास करतात, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, महामंडळाच्या बसने दररोज ६५ ते ७० लाख प्रवासी प्रवास करीत असून २२० कोटी रुपयाच्या दरम्यान दररोज उलाढाल होते.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ जाहिरातीचे हक्क गमावणे ” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर महामंडळाने जाहिरातीसाठी टेंडर प्रक्रिया पार पाडली परंतु सदर टेंडर प्रक्रियेस प्रतिसाद न मिळाल्यामुळे पुढील टेंडर प्रक्रिया करण्यासाठी ४ वर्षांचा कालावधी लागला आहे, ही बाब गंभीर आहे. मे.ट्रायमॅक्स कंपनीने ऑगस्ट,२०११ मध्ये जाहिरातीकरीता प्रति तिकिटे १ पैसा जाहिरात हक्क देण्याचे विलंबाने मान्य करण्यात आले. सदर लेखा आक्षेपानुसार महसूल वाढविण्यासाठी ऑगस्ट,२०११ ते डिसेंबर,२०१४ पर्यंत महामंडळाने कोणतीही कार्यवाही अथवा निर्णय घेतलेला नाही. एका बाजूला महामंडळाने केलेल्या प्रयत्नाला कोणताही प्रतिसाद मिळालेला नाही, दुसऱ्या बाजूला मे.ट्रायमॅक्स कंपनीने प्रस्ताव देऊनही महामंडळाने त्यांच्यासमवेत व्यवहार केला नाही. पर्यायाने महामंडळाचे आर्थिक नुकसान झालेले आहे. याप्रकरणी बोर्डाने वेळेत निर्णय घेणे अपेक्षित होते. निर्णय न घेतल्यामुळे बोर्डाचे व पर्यायाने महामंडळाचे नुकसान झालेले आहे. शासनाकडे सर्व प्रकरणे येऊन विलंब लागू नये याकरिता बोर्डाला अधिकार दिलेला असताना देखील बोर्डातील अधिकाऱ्यांनी वेळेत निर्णय न घेणे हे अपेक्षाभंग करणारे आहे.

एका बाजूला महामंडळ तोट्यात आहे असे सांगायचे व दुसऱ्या बाजूला महसूल मिळविण्याची संधी उपलब्ध असतांनाही त्यासाठी तीन वर्षे विलंब करण्यात आला आहे. हे महामंडळाचे दुटप्पी धोरण आहे. असे समितीचे मत आहे. संबंधीत अधिकाऱ्याने वेळीच निर्णय घेतला असता तर महामंडळाचा निश्चितच फायदा झाला

असता. सबब, याप्रकरणी चौकशी करुन शासनाच्या संबंधित विभागातील जबाबदार असणाऱ्या व महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांविरुद्ध कडक कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा. अशी समिती शिफारस करित आहे.

दोन – प्रणालीचे संचित्र :

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.८.५ व ३.८.९ मध्ये “ **प्रणालीचे संचित्र** ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, **परिच्छेद क्रमांक ३.८.५ संदर्भात** महाराष्ट्र शासनाच्या धोरणानुसार महामंडळाद्वारे शारिरीकरित्या अपंग, ज्येष्ठ नागरिक वृत्तपत्र वार्ताहार, विविध क्रीडा व इतर क्षेत्रातील पुरस्कर्ते खासदार/ आमदार इत्यादी सारख्या विविध श्रेणीतील प्रवाशांना मर्यादा घटकासहित सवलतधारक किती वेळा प्रवास करू शकतो आणि किंवा प्रवास अनुज्ञेय असलेले एकूण किलोमीटर आणि / किंवा परवानगी असलेल्या सवलतीची एकूण रक्कम यावर मर्यादक घटक घातले जातात. किंवा विना मर्यादा, तिकीट भाड्यात सवलत दिली जाते. अशा रितीने दिल्या गेलेल्या सवलतीच्या रक्कमेची राज्य शासनाकडून नियमितपणे मागणी केली जाते. सवलतीसाठी पात्र असलेल्या प्रवाशांच्या कागदोपत्री पुराव्याचा डेटा सामावण्याची तरतूद इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली डेटाबेस मध्ये होती. अशावेळी इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र डेटाबेसमधील 'तिकीट' कोषात ओळखपत्राचा पुरावा सामावण्याकरिता एक तरी फील्ड समाविष्ट करायला हवे होते.

व्यवस्थापनाने म्हटले (डिसेंबर, २०१४) होते की, तिकीटांची देवघेव करतेवेळी कागदोपत्री पुरावा शामिल केल्याने विलंब होऊ शकतो, ज्यामुळे विनातिकीट प्रवाशांना बसमधून खाली उतरण्यास वाव मिळतो. उत्तरात असेही नमूद करण्यात आले की, महामंडळाने तिकीटांची देवघेव करतेसमयी उचित ओळखपत्राच्या पुराव्याचे सत्यापन करण्यासाठी डेटाबेस विकसित केलेला नाही.

हे उत्तर न पटणारे आहे कारण सवलतीच्या तिकीटांसाठी पुराव्याचा प्रकार दर्शविणारी स्वतंत्र फील्ड असणे गरजेचे होते.

परिच्छेद क्रमांक ३.८.९ संदर्भात लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की, गमनपत्रांची (पासेस) विक्री व त्यातून प्रत्यक्षहस्ते किंवा स्मार्ट कार्डाद्वारे प्राप्त होणारा महसूल हा डेटाबेसमध्ये सामावण्यासाठी संबंधित कोष निर्माण केला नव्हता ज्यामुळे महामंडळास भविष्यातील रोखींची ये-जा याची अंदाज बांधणी प्रवास समयी गमनपत्रांच्या वैधतेबाबत खातरजमा मानवी हस्तक्षेपाशिवाय प्रणालीच्या माध्यमातून करता आली असती.

व्यवस्थापनाने म्हटले (डिसेंबर, २०१४) होते की इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्राद्वारे स्मार्ट कार्ड वापरून झालेल्या गमनपत्रांच्या विक्रीचा महसूल महामंडळाच्या सामाईक महसूल प्रवेशिका (पोर्टल) वर पाहता येऊ शकतो व प्रत्यक्षहस्ते झालेल्या गमनपत्र विक्रीच्या महसुलाचे पुस्तपालन विहित कार्यपध्दतीप्रमाणे होते. प्रवाशांना जारी केलेली स्मार्ट कार्ड इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्राद्वारे तपासली गेली तर प्रत्यक्षहस्ते जारी केलेली गमनपत्रे बसमधील वाहकांद्वारे स्वतः तपासली गेली.

वस्तुस्थितीत, कुठलीही आदर्श माहिती तंत्रज्ञान प्रणाली, मानवी हस्तक्षेप टाळण्याकरिता संकल्पित व्हायला हवी व महामंडळाने प्रवाशांना प्रत्यक्षहस्ते जारी केलेली गमनपत्रे सामावण्यासाठी प्रमुख कोष संकल्पित करावा.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, **परिच्छेद क्रमांक ३.८.५ संदर्भात** तिकीट देण्याच्या प्रक्रियेमध्ये कमीत कमी बटनांचा वापर होईल, अशाप्रकारे तिकीट देण्याची प्रक्रिया अधिकाधिक सुलभ होईल, अशा तऱ्हेने ईटीआयएम मशीनमधील प्रणाली तयार करण्यात आलेली आहे. प्रवाशांचे ओळखपत्र पुरावा तिकीट देयक यंत्रामध्ये सामावण्याची तरतूद केल्यास तिकीट अदा करण्यास विलंब होईल व दरम्यानच्या कालावधीत विनातिकीट प्रवाशांना उत्तरुण जाण्याची संधी मिळेल. प्रवाशांचे ओळखपत्रात पुराव्याची नोंद करण्याची तरतूद केली तरी त्यांचा डेटाबेस र.प. महामंडळाकडे उपलब्ध नसल्याने पडताळणी होऊ शकत नाही. त्यामुळे मुळ उद्देश सफल होत नाही.

ठराविक सवलत देण्यासाठी आवश्यक असणारे ओळखपत्र पुरावा तपासणी करणे हे वाहकास बंधनकारक आहे. वाहकाने सदर कर्तव्य पार न पाडल्यास वाहकावर

अनुशासनात्मक कारवाई होऊ शकते. सद्यःस्थितीमध्ये सवलतीचे तिकीट देण्याअगोदर प्रवाशाचे ओळखपत्र पुरावा व त्याची वैधता वाहकाकडून तपासण्यात येते. त्यामुळे जागेवरच ओळखपुराव्याची तपासणी केली जात असल्यामुळे सवलतीचा दुरुपयोग होण्यास प्रतिबंध केला जातो.

परिच्छेद क्रमांक ३.८.९ संदर्भात रा.प.महामंडळामध्ये स्मार्ट कार्डचा अवलंब होण्यापुर्वी विविध छापील पासेसच्या माध्यमातून सवलती दिल्या जात होत्या. लेखापरीक्षणाला अपेक्षित असलेला छापील पासेसच्या माध्यमातून रा.प.महामंडळास मिळालेला महसूल, तसेच स्मार्ट कार्डद्वारे प्राप्त झालेले उत्पन्न दोन्हींचे एकत्रित संकलन भविष्यकालीन अंदाजित उत्पन्नाची पडताळणी करण्याकरीता सहज उपलब्ध होऊ शकते. रा.प.महामंडळ टप्प्याटप्प्याने मासिक, त्रैमासिक, विद्यार्थी पासेस तसेच आवडेल तेथे प्रवास अशा योजनांचा लाभ घेणा-या सवलतधारकांना स्मार्ट कार्ड उपलब्ध करून देत आहे.

२.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या स्पष्टीकरणाशी शासन सहमत आहे.

२.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, गृह (परिवहन) तसेच उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ व इतर अधिकारी यांची दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये **परिच्छेद क्र.३.८.५ व ३.८.९ मध्ये “प्रणालीचे संचित्र”** या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली की, ज्येष्ठ नागरीक, वृत्तपत्र वार्ताहार, क्रीडा व इतर क्षेत्रातील पुरस्कर्ते, खासदार / आमदार इत्यादी विविध श्रेणीतील प्रवाशांना मर्यादित घटकासहित किंवा विना मर्यादा तिकिट भाड्यात सवलत दिली जाते. तिकिटाची देवघेव करतवळी आधार कार्ड किंवा इतर ओळखपत्राचा क्रमांक टाईप करता येईल काय.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी व विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आधार कार्ड किंवा इतर ओळखपत्राचा क्रमांक टाईप करता येऊ शकतो

असे केल्यास सिस्टीममध्ये सर्वांचा डेटा भरावा लागेल. ही संख्या फार मोठी असल्यामुळे ते काम अतिशय कठीण होईल. महामंडळाला कंट्रोल डेटाबेस करता येणार नाही. माननीय आमदार, विद्यार्थी, खेळाडू, वयोवृद्ध अशा अनेक घटकांची माहिती भरावी लागेल. महामंडळामार्फत २८ प्रकारच्या प्रवास सवलती देण्यात येतात त्याकरीता डेटा बेस तयार करावा लागेल.

भविष्यातील रोखींची ये-जा मानवी हस्तक्षेपाशिवाय प्रणालीच्या माध्यमातून करता आली असती या परिच्छेदाच्या अनुषंगाने समितीने विचारणा केली की, गमनपत्रांची (पासेस) विक्री त्यातून प्रत्यक्ष हस्ते किंवा स्मार्ट कार्डाद्वारे प्राप्त होणारा महसूल हा डेटाबेसमध्ये सामावण्यासाठी संबंधित कोष (बेस) निर्माण केला नव्हता ज्यामुळे महामंडळास याची अंदाज बांधणी प्रवास समयी गमनपत्रांच्या (पासेस) वैधतेबाबत खातरजमा करून सन २००९ मध्ये ईटीआयएम मशीन देताना जादा रकमेची निविदा देण्यात आली होती. परंतु तत्कालीन व्यवस्थापकीय संचालकांनी ३ आठवडे या प्रस्तावाला सहमती दिलेली नव्हती. महामंडळ नेहमी ट्रायमॅक्स कंपनीलाच मुदतवाढ देत आहे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सदर निविदा नियमित पध्दतीने काढण्यात आली असून ती ऑनलाईन पध्दतीने काढण्यात आली नाही, त्यावर एक्सप्रेसन ऑफ इंटरेस्ट मागण्यात आले होते. त्यावेळी १३ निविदा प्राप्त झाल्या आहेत. प्राप्त निविदातील १० पैकी ३ जणांनी वित्तीय देकार (फायनान्शिअल बिड) भरले. ३ जणांचा दर सर्वात कमी होता. याठिकाणी इओआयची प्रक्रिया राबविलेली असून मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला मुदतवाढ दिलेली नाही, यासाठी पुन्हा निविदा काढली होती. त्या निविदेमध्ये देखील मे.ट्रायमॅक्स हीच कंपनी आलेली आहे. ई-तिकिटांमध्ये दुसऱ्या कंपनीचा बाजारपेठेमध्ये आलेल्या नाहीत. परंतु मे.ट्रायमॅक्स कंपनी निविदेमधूनच आलेली आहे.

समितीने त्यावर पृच्छा केली की, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट मशिनमुळे तिकिटचोरी होणार नाही किंवा इतर काही बेकायदेशीर गोष्टी होणार नाहीत याबाबत काळजी घेवूनही महाराष्ट्र राज्य परिवहन महामंडळ तोट्यात का आहे, कर्नाटक राज्याचे परिवहन महामंडळ नफ्यात आहे, राज्य मार्ग महामंडळाच्या तोट्याचे नेमके कारण

काय आहे, यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या तोट्याचे मुख्य कारण म्हणजे सामाजिक बांधिलकी म्हणून ज्या मार्गावर पुरेसे प्रवासी नाहीत त्या मार्गावर देखील बसेस सुरु ठेवण्यात येतात.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाच्या कराराप्रमाणे मे.ट्रायमॅक्सने इलेक्ट्रॉनिक तिकिट देयक यंत्र व इंटरनेटची जोडणी केली आहे काय, डाटा एकत्रित करण्याचे कार्यादेश दिनांक ६ एप्रिल, २००९ पर्यंत जारी करायचे होते ते अजूनपर्यंत झालेले नाहीत हे खरे आहे काय, तसेच मध्य प्रदेश व कर्नाटक या राज्यातून बेकायदेशीर बसेस एजंटस येतात व त्यामुळे एसटी बसेसच्या प्रवासी संख्येमध्ये घट होण्याचे प्रमाण वाढत आहे. पर्यायाने महामंडळाचे आर्थिक नुकसान होते याकरिता महामंडळाने कठोर उपाययोजना करणे आवश्यक आहे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, यामध्ये डाटा इंटीग्रेट झालेला आहे. ऑनलाईन रिझर्व्हेशन सिस्टीमचा डाटा कंडक्टरच्या ई.टी.आय.एम.मध्ये जातो. तसेच १५ लोकांनी ऑनलाईन रिझर्व्हेशन केलेले असेल तर त्याची प्रिंट काढून संबंधित बस कंडक्टरला देण्यात येते. त्यानंतर ऑनलाईन कॅन्सलेशन व नवीन बुकिंग बंद करण्यात येते. ही प्रिंट साधारणतः १-२ तास अगोदर दिली जाते. डाटा ई.टी.आय.एम. मशिनमध्ये जात असून त्याची प्रिंट काढण्याची आवश्यकता असते.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाच्या बसेसद्वारे सरासरी ६५ लाख प्रतिदिन प्रवासी प्रवास करीत असताना २१ पैसे प्रमाणे ६५ लाख तिकिटांवर किती कमिशन जाते. राज्य परिवहन महामंडळ मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला किती कोटी रुपयांचे कमिशन देते, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, कंपनीला देण्यात येणारे प्रति तिकीट २१ पैसे कमिशन हे प्रवाशांच्या संख्येवरून नाही तर तिकिटांच्या संख्येवरून देण्यात येतात. त्यामुळे प्रवाशांच्या संख्येच्या तुलनेत तिकिटांची संख्या ही अर्धी असते. ही सरासरी ३० लाखांच्या आसपास आहे. ६५ लाख प्रवाशांची सरासरी ३० लाख तिकिटे होतात. महामंडळाच्या वतीने नियमित प्रवास करणाऱ्या प्रवाशांकरीता पासेस उपलब्ध करून देण्यात येतात त्या पासेसचे पैसे मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला दिले जात नाहीत. राज्य परिवहन महामंडळातर्फे मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला प्रतिवर्षी २२-२५ कोटी रुपये कमिशन देण्यात येते.

यानंतर समितीने महामंडळाला प्रश्न विचारला की, मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला मशिनच्या देखभालीसाठी राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ किती पैसे देते, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचलाकांनी सांगितले की, महामंडळाच्या या प्रकल्पामध्ये प्रति तिकीट २१ पैसे दरामध्ये ई.टी.आय.एम. मशिनचा समावेश आहे. तसेच मशिनच्या देखभालीचा (मेन्टेनन्स) सर्व खर्च कंपनीचा आहे. प्रत्येक डेपोचे सर्व्हरदेखील कंपनीचेच आहेत. परंतु महामंडळाकडील मशिनसंदर्भात सर्व काही खर्च समाविष्ट करण्यात आलेला आहे.

यावर समितीने शंका उपस्थित केली की, महामंडळाची इलेक्ट्रॉनिक तिकीट यंत्रणा पूर्णपणे मे.ट्रायमॅक्स कंपनीवर अवलंबून आहेत. भविष्यात समजा मे.ट्रायमॅक्स कंपनीने हे काम न करण्याचे ठरविले (विथड्रॉ) तर एवढ्या दिवसांमध्ये महामंडळाने काहीही समांतर (पॅरेलल) यंत्रणा उभी केली आहे काय, एवढ्या दिवसांमध्ये महामंडळाने याकरिता काही तरी नविन पर्यायी यंत्रणा उभी (सिस्टीम इव्हॉल्व्ह) करायला पाहिजे होती, महामंडळाकडे एवढे मोठ्या प्रमाणावर मनुष्यबळ आहे. त्यापैकी ज्या लोकांना याचे ज्ञान आहे त्यापैकी ८-१० लोकांना प्रशिक्षण देवून महामंडळाने ई-तिकीट प्रणाली तयार करावयास हवी होती. महामंडळ सध्या मे.ट्रायमॅक्स कंपनीवर अवलंबून आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी असे मत मांडले की, कंत्राटामध्ये असलेल्या मूळ संहिता (सोर्स कोडचे) मालकी हक्क किंवा इतर बाबी महामंडळाने केल्या आहेत. समितीच्या म्हणण्याप्रमाणे उद्या जर ही यंत्रणा भविष्यात बंद पडली तर गोंधळ निर्माण होईल. समितीच्या सूचनेची नोंद घेवून याबाबत महामंडळ उपाययोजना करेल. महामंडळाने मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला तिकिटासाठी सन २०११-१२ मध्ये २८ कोटी ३८ लाख रुपये आणि सन २०१०-११ मध्ये २८ कोटी ३३ लाख रुपये कमिशन दिलेले आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, सन २००९-१० मध्ये मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला १३ कोटी रुपये कमिशन दिले होते मग सन २०१०-११ मध्ये २८ कोटी ३३ लाख रु.एवढ्या कमिशनची वाढ एकदम का झालेली आहे. यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, प्रत्येक वर्षी एकाच ठिकाणी म्हणजे सन २००९ मध्ये प्रकल्प सुरु झाला आहे. सन २०१२ पर्यंत कंपनीसोबत करार करण्यात आला आहे.

जून २०१६ पर्यंत महामंडळाने मुदतवाढ दिली होती त्याचा कालावधी आता संपलेला आहे. सेवा कराराच्या अटी व शर्तीनुसार मे.ट्रायमॅक्स कंपनी यांचा प्रति तिकीट दर २१ पैसे होता, भारत इलेक्ट्रॉनिक कंपनीचा २२.३४ पैसे आणि स्पॅनको टॅली सिस्टिम यांचा ५४ पैसे इतका दर होता.

यानंतर समितीने विभागीय सचिवांना विचारणा केली की, अशी तिकीट दर प्रणाली जर बेस्ट उपक्रमाच्या बस सोबत चालू असेल तर आता बेस्टचा किती दर आहे हे माहिती आहे काय, प्रति तिकीट दरामध्ये एकदम दुप्पट वाढ का होते ते सांगा, त्यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, बेस्टचे भौगोलिक क्षेत्र (जिओग्राफिकल एरिया) त्यांची मशिन्सची संख्या (नंबर ऑफ मशिन्स) त्यांचे नेटवर्क हे फार कमी आहे. पण महामंडळाच्या क्षेत्रामध्ये संपूर्ण महाराष्ट्र येतो. प्रति तिकीट दरामध्ये दुप्पट वाढ होण्याचे कारण म्हणजे बेस्टच्या बस ह्या आपल्या बस पेक्षा दुप्पट आहेत. तेवढ्याच मशिन्स, कंडक्टर, खिडक्या आणि तेवढेच डेपो पण जास्त आहेत. या सर्वांचा त्याच्या प्रमाणावर (स्केलवर) फरक पडतो. यासंदर्भात महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, बेस्टचा दर त्यावेळी ११ पैसे होता पण बेस्टमध्ये डेपो खूप कमी आहेत. बेस्टचे एकूण ५४७ करोड तिकिट हे ७.५ हजार ई.टी.आय.एम. मशिन्सद्वारे काढली जातात. राज्य परिवहन महामंडळाचे एका वर्षातील २२० कोटी तिकिट होतात तरी त्यांना देण्यासाठी १२० कोटी तिकिट होतात आणि २७,५०० ह्या मशिन्स आहेत.

उपरोक्त खुलाशावर समितीने विभागीय सचिवांना विचारणा केली की, आकारमान वाढले तरी त्याचा खर्च कमी व्हायला पाहिजे होता. यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, भांडवली खर्च (कॅपिटल कॉस्ट) वाढेल. बेस्टच्या ७ हजार आणि राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या २७ हजार मशिन्स आहेत. त्या ३ पटीने जास्त आहे म्हणून मशिन्सचा खर्च (कॉस्ट) वाढणारच आहे. प्रत्येक मशिन्समध्ये त्यांनी १० हजार तिकिट काढले आणि त्याच मशिन्समध्ये राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने ४ हजार तिकीट काढली तर ४ हजार तिकिटांचा खर्च हा नक्कीच जास्त असणार आहे. शहरामध्ये एक माणुस एकटाच प्रवास करतो आणि ग्रामीण भागाकडे दोन ते तीन माणसे किंवा पूर्ण कुटुंब (फॅमिली) एकत्रित प्रवास करतात. ग्रामीण भागामध्ये (मोफिसिल एरिया) त्यांनी वेगवेगळे तिकिट जरी घेतले तरी त्यांच्यामध्ये एकच तिकिट ग्राह्य धरले जाते. सामान्यतः शहरात प्रत्येक जण वेगवेगळे तिकिट काढत असतात.

सन २०१६ मध्ये २२० कोटी लोकांनी तिकिट काढून प्रवास केला आहे. पण मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला मात्र १२० कोटी तिकिटांचीच रक्कम देय झाली आहे. म्हणजेच जवळ जवळ ५० टक्के पैसे कंपनीला मिळले नाहीत. १२० कोटी रुपयाची हमी देऊन तिकिटाचा त्या कंपनीशी करार केलेला आहे.

यानंतर समितीने अशी विचारणा केली की, राजस्थान मार्ग परिवहन महामंडळाने ई.टी.आय.एम. सेवा देणाऱ्या कंपनीला २१.६ कोटी रुपयांची वार्षिक हमी दिली आहे. त्याठिकाणी १४.९ पैसे एवढा दर आहे. २५.५ कोटी वार्षिक हमी तिकिटांसाठी ११ पैसे आहे. २९ कोटीपेक्षा जास्त तिकिट असतील तर ९ पैसे असा राजस्थानचा दर आहे. तसेच इतर राज्यांमध्ये तेथील इटीआयएम कंपनीचे काय दर आहेत, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, राजस्थानमध्ये ज्या ई.टी.आय.एम. आहेत त्या महामंडळाने दिल्या होत्या. ते त्यांच्या कंपनीच्या मशिन नाहीत. उत्तरप्रदेशचे सन २०१३ मध्ये टेंडर झाले होते त्यांचा दर ४४ पैसे इतका आहे. राजस्थान मध्ये सन २०११ मध्ये टेंडर झाले त्याचे रेट १५ पैसे आहे. बी.एम.टी.सी. मशिनचे भाडे ७०० रुपये दर महा आहे. असे प्रत्येक ठिकाणी वेगवेगळे मॉडेल आहेत. राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने सन २०१६ मध्ये भारत इलेक्ट्रॉनिक लिमिटेड कंपनीशी टेंडर केले आहे.

२.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ प्रणालीचे संचित्र ” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर रेल्वे तिकिटाचे ऑनलाईन आरक्षण करते वेळी ज्येष्ठ नागरिक म्हणून ज्याप्रमाणे सवलत दिली जाते. त्याप्रमाणे महामंडळाने यंत्रणा उभी करावी. तसेच जास्तीत जास्त संनियंत्रण ज्येष्ठ नागरीकांच्या सवलतीबाबत वयोमानावर आधारित असावे. अशी समिती सूचना करित आहे. **सबब, उपरोक्त संनियंत्रण विवरणासाठी (Contol Data) जास्तीत जास्त संगणकीय प्रणालीचा उपयोग करून ज्येष्ठ नागरिकांना प्रवास सवलत उपलब्ध करून देण्यासाठी ऑनलाईन तसेच ऑफलाईन या दुहेरी तिकिट प्रणालीचा वापर करण्यात यावा तसेच बसस्थानकांवर ज्येष्ठ नागरिकांसाठी आरक्षण तिकिटे त्वरीत उपलब्ध होण्यासाठी सामान्य रांगे ऐवजी वेगळ्या खिडकीद्वारे तिकिटे देण्याची व्यवस्था करावी. व उपरोक्त प्रकरणी महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीच्या अवलोकनार्थ २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा.**

“ गाव तेथे एस.टी. ” असे परिवहन विभागाचे धोरण आहे. त्यामुळे ज्या छोट्या गावांमध्ये खाजगी बसेस जात नाहीत तेथे देखील एस.टी. बस सुरु ठेवल्यामुळे महामंडळ तोट्यात आहे. असे महामंडळाने विशद केले आहे. परंतु खेडेगावात एस.टी. बसला चांगला प्रतिसाद असतो. शहरातील बसस्थानकांवर देखील आवश्यक सुविधा नाहीत. तेथील अवस्था वाईट आहे. अर्ध्या एस.टी. बसेस या तुटलेल्या व नादुरुस्त अवस्थेत असतानांदेखील लोक त्यामधून प्रवास करतात. त्यामुळे महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ तोट्यात येण्यासारखी स्थिती वाटत नाही. अन्य राज्यांची महामंडळे मात्र फायद्यात राहतात. **राज्यात अस्तित्वात असलेल्या आगार डेपोतील दुरुस्तीच्या यंत्रणेवर देखरेख ठेवणे / बस स्थानकांतील प्रवाशांच्या सोईसुविधेवर लक्ष देण्याच्या दृष्टीने महामंडळाने सोईसुविधेवर व दुरुस्तीवर अभ्यास करून त्यावर तात्काळ उपाययोजना करण्याच्या दृष्टीने कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीच्या अवलोकनार्थ २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा, अशी समितीतर्फे शिफारस करण्यात येत आहे.**

बांधा वापरा हस्तांतरित करा (बी.ओ.टी.) या तत्वावर एस.टी.स्टॅण्ड बांधण्यासाठी परवानगी देण्यात आली आहे. अशा प्रकारचे बांधकाम करित असताना तेथील गाळ्यांची विक्री व इमारती मधील हॉल, बँकांना भाडेतत्वावर देण्यात आले आहे. परिणामी महामंडळाचे मोठ्याप्रमाणावर नुकसान होत आहे. **सबब, बांधा वापरा हस्तांतरित करा (बी.ओ.टी.) या तत्वावर बांधण्यात आलेल्या बस स्थानकातील गाळ्यांची विक्री व भाड्याने देण्यात येणाऱ्या जागेसंबंधी निर्णय घेण्याचे सर्वस्वी अधिकार राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला देण्यात यावे व येणाऱ्या निधीतून ज्या खाजगी विकासकाने बस स्थानकाचे बांधकाम केले आहे त्याने गुंतवलेली रक्कम परत करण्यासाठी महामंडळाच्या बसस्थानकातील गाळ्यांची विक्री न करता ते गाळे भाडेतत्वावर देण्यात यावेत याकरिता बांधा, वापर हस्तांतरित (बी.ओ.टी.) तत्वाच्या अटी व शर्तीच्या अधीन राहून गाळ्यांची देखभाल व दुरुस्ती विचारात घेऊन कार्यवाही करावी. तसेच बसस्थानकात वाहनांच्या पार्किंगची व्यवस्था करण्यात यावी. व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यात पाठविण्यात यावा.**

महामंडळाच्या बसेसची प्रतिदिन प्रवासी क्षमता ६५ ते ७० लाख असल्याचे नमूद केले असल्याने मे.ट्रायमॅक्स कंपनीला त्याचा जास्त फायदा होत असल्याचे दिसून येत आहे. मुंबईतील बेस्ट उपक्रमाच्या बसेस करीता प्रति तिकीट दर ११ पैसे व राजस्थान परिवहन महामंडळामध्ये प्रति तिकीट दर १५ पैसे आहे. परंतु राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने प्रति तिकीट २१ पैसे देण्याचे निश्चित केले असल्याचे समितीच्या

निदर्शनास आले. इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक प्रणालीचे समर्थन करतांना महामंडळाने तिकीट वाहतूक खर्च, प्रिंटिंग प्रेसचा खर्च तसेच २००० पेक्षा जास्त कर्मचाऱ्यांवरील खर्च कमी झाला असल्याचे नमूद केले. तथापि, मे. ट्रायमॅक्स कंपनीस प्रति तिकीटामागे मिळणारे २१ पैसे विचारात घेता महामंडळाने मे. ट्रायमॅक्स कंपनीस सन २०१०-२०११ मध्ये २८.३३ कोटी रुपये व सन २०११-२०१२ मध्ये २८.३८ कोटी रुपये दिल्याचे दिसून येते. त्यामुळे महामंडळाचा तोटा कमी होण्याऐवजी वाढला असावा अशी समितीला शंका आहे. **सबब, समिती शिफारस करते की, महामंडळाने कमी खर्च झालेल्या बाबी व मे. ट्रायमॅक्स कंपनीस दिलेली रक्कम यांचा वर्षनिहाय तौलनिक अभ्यास करून महामंडळास या नविन पध्दतीचा फायदा कसा झाला हे आकडेवारी देऊन सिध्द करावे. त्याचप्रमाणे २००० पेक्षा जास्त कर्मचाऱ्यांचे समायोजन कुठे केले त्यांना दिलेल्या कामाचे स्वरूप काय याचीही माहिती समितीस देण्यात यावी. सदर प्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस २ महिन्यांत सादर करण्यात यावी.**

“मुख्य सेवा कराराच्या अटीनुसार मे.ट्रायमॅक्स कंपनीने परिस्थितीनुसार व बदलानुसार ज्या जुन्या आवृत्तीच्या प्रणाली सध्या अस्तित्वात आहे अशा प्रणाली अद्ययावत (अपग्रेड) करणे आवश्यक आहे. त्याप्रमाणे मे.ट्रायमॅक्सकडून इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रणा वेळोवेळी अद्ययावत (अपग्रेड) करण्यात आली, परंतु लेखापरीक्षकांच्या असे निदर्शनास आहे की १२२७२ पैकी ९७६१ इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रे ग्रामीण भागामध्ये जुन्या आवृत्तीमध्येच कार्यरत होती. याकडे महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी दुर्लक्ष केल्याचे दिसून येत असल्याने महामंडळाला तोटा सहन करावा लागत आहे. याप्रकरणाची चौकशी करून दुर्लक्ष करणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व त्यांच्याविरुद्ध कारवाई करून केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यांत सादर करण्यात यावा. अशी समितीची शिफारस आहे.

राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उप महाव्यवस्थापक श्री. एस.डी. लुबाळ यांना निलंबित करण्यात आले आहे. श्री. लुबाळ यांच्यासह ७ जणांवर जबाबदारी सिद्ध केल्याचा आरोप आहे. असे समितीच्या निदर्शनास आले आहे. सबब, श्री. एस.डी. लुबाळ यांना निलंबित करण्यात आले असल्याने त्यांची विभागीय चौकशी पूर्ण झाली आहे काय, चौकशीनुसार त्यांच्याविरुद्ध दाखल केलेल्या दोषारोप पत्रामध्ये कोणते दोषारोप दाखल करण्यात आले आहेत. याबाबतचा सविस्तर अहवाल समितीला सादर करण्यात यावा तसेच इतर ७ जणांवर कोणत्या स्वरूपाची जबाबदारी निश्चित करण्यात आली आहे. याबाबतचा सविस्तर अहवाल समितीस २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा. अशी समितीची शिफारस आहे.

तीन – अनुप्रयोग नियंत्रणे :

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१०.५ मध्ये “ अनुप्रयोग नियंत्रणे ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, खाली दर्शविल्याप्रमाणे एकूण ११८.९६ कोटी सवलतीची तिकीटे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्राद्वारे ३१ मार्च २०१४ पर्यंत दिली होती.

अ.क्र	सी एन आयडी	सवलत सुविधेचे विवरण	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२	२०१२-१३	२०१३-१४	एकूण तिकीटे
१	०	नल	१,८२९	२८	२५,९८,१७३३०	२७,६२,९३,०१८	३	५३,६१,१२,२०८
२	११	ज्येष्ठ नागरिक	९४,४३,४२३	१६,०७,३५,३८४	४,४३,५७,२४८	४,४५,२०,२२६	२७,१५,१४,५६१	५३,०५,७०,८४२
३	१९	अपंग/मानसिक दृष्ट्या अपंग	१२,३३,२०२	२,३२,६०,५१६	५६,५४,६६१	६६,०४,३७२	३,९०,५३,०८६	७,६१,०५,८३७
४	२	वार्षिक सवलत कार्ड	४,५८,५८०	८३,३६,५७८	२१,६५,३५०	३१,४५,४७४	१,९९,७८,०४९	३,४०,८४,०३१
५	९	अंध	१,७०,०२३	१९,५२,५०६	५,२०,०३७	६,४९,६००	३७,७५,९१७	७०,६८,०८३
६	४५	अपंग/मानसिक दृष्ट्या अपंग सी	१५,३७८	६,५२,६९८	१,४३,७६५	२,०२,३३७	११,८९,२५४	२२,०३,४३२
७	२०	अपंग/मानसिक दृष्ट्या साथीदार	१३,४१४	४,०३,८४४	१,१९,३३४	१,२०,९४०	७,२३,३३९	१३,८०,८७१
८	*	१०० टक्के सवलत *	१,८२७	२१,७८३	११,३०६	१०,०३२	७१,३३८	१,१६,२८६
९	**	अंशतः सवलत **	३६,६११	७,०८,१७७	१,४०,४४२	१,२४,४३१	९,३५,८०४	१९,४५,४६५
१०	***	काहीही सवलत नाही ***	५४	४६९	३२	५४	८,४२३	९,०३२
		एकूण . . .	१,१३,७४,३४१	१९,६०,७१,९८३	३१,३२,२९,५०५	३३,१६,७०,४८४	३३,७२,४९,७७४	१,१८,९५,९६,०८७

* स्वातंत्र्य सैनिक, अर्जुन पुरस्कर्ते इत्यादी समाविष्ट.

** टी.बी रुग्ण, कर्करोग रुग्ण, अंध, अपंग व्यक्ती इत्यादी.

*** कामावर असलेले कर्मचारी , कर्मचारी निःशुल्क गमनपत्र पास इत्यादी.

यावरुन असे निरिक्षणास आले की प्रवाशांनी लाभ घेतलेल्या सुविधेचा प्रकार न सामावताच ५३.६१ कोटी तिकीटांचे सवलतीची तिकीटे म्हणून प्रवर्गीकरण केले गेले. या सवलतीचा तपशील म्हणजे महामंडळाने महाराष्ट्र शासनाकडून ज्याआधारे प्रतिपूर्तीसाठी दावा केला त्याचा मुलाधार / पाया होता.

प्रवाशांना द्यावयाच्या सवलतीबाबत अचूक व विश्वासपात्र माहितीच्या अभावी, महामंडळाने महाराष्ट्र शासनाकडे भाडे प्रतिपूर्तीसाठी केलेल्या दाव्याच्या अचूकता व विश्वासाहतेबाबत हमी देता येत नाही. वर्ष २०१३-१४ मध्ये १२ निवडक विभागांमध्ये ज्येष्ठ नागरिकांच्या सवलतीसाठी केलेल्या दाव्यांसंबंधी तपशीलाचे सत्यापन केले असता, लेखापरिक्षणात असे दिसून आले की बुलढाणा वगळता इतर ११ विभागात, प्रणालीद्वारे उपलब्ध डेटाप्रमाणे ज्येष्ठ नागरिकांकडून भाडयापोटी रु. १६६.३७ कोटी जमा झाले. परंतु प्रत्यक्षहस्ते डेटाच्या आधारे रु. १८०.५५ कोटीच्या प्रतिपूर्तीचा दावा महामंडळाने केला. म्हणून प्रणाली डेटा व प्रत्यक्षहस्ते डेटामध्ये मेळ घालण्याची आवश्यकता आहे.

व्यवस्थापनाने म्हटले (डिसेंबर, २०१४) होते की सवलतीचा पुरावा इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रामध्ये सामावला गेला नव्हता परंतु तिकीट जारी करण्यापूर्वी वाहकांकडून त्याचे सत्यापन केले होते. पुढे असेही नमूद केले की सवलतीप्रमाणे तिकीटांचे संकेत (कोड) हे आगार स्तरावरील सेवाकेंद्रा (सर्व्हर) मध्ये सामावले होते परंतु हे डिसेंबर, २०११ पर्यंत केंद्रीय स्तरावर एकत्रित सामावले नव्हते व दावे प्रस्तुत करण्यासाठी आगारांतून मासिक अहवाल मागवून केंद्रीय स्तरावर त्यांचे प्रत्यक्षपणे एकत्रीकरण केले जात होते.

वस्तुस्थिती अशी होती की, महामंडळाने प्रणालीद्वारे निर्माण अहवालांचा वापर केला नव्हता व माहितीचा ताळमेळ घातला गेला नव्हता.

३.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, सवलतनिहाय तिकीट कोड ईटीआयएम मशिनमध्ये सदर प्रणाली सुरु झाल्याच्या प्रथम दिवसापासून नोंदविला जात आहे. सुरुवातीस असा डेटा मध्यवर्ती स्तरावर घेतला जात नव्हता, तथापि अशाप्रकारच्या घटना टाळण्यासाठी आवश्यक ती काळजी घेण्यात येते. जानेवारी २०१२ पासून केंद्रीय पातळीवर सदर तिकीट कोड डेटा तयार केला जात आहे.

सवलत मुल्याच्या प्रतिपुर्तीसाठी ईटीआयएम व ओआरएस प्रणालीद्वारे आगारपातळीवर वेगवेगळ्या सवलत वर्गासाठी मासिक सवलतीचे अहवाल तयार केले जातात. सध्या अमलात असलेल्या पध्दतीनुसार अंकेक्षित केलेले मासिक सवलतीचे अहवाल आगाराकडून विभागाकडे पाठविले जातात आणि त्यानंतर विभागीय पातळीवर पुन्हा त्याचे अंकेक्षण व एकत्रिकरण केले जाते आणि त्यानंतर विभाग अंतिम एकत्रिकरण व अंकेक्षणासाठी मध्यवर्ती कार्यालयाकडे पाठविताने. सर्व विभागाचे लेखापरिक्षित व एकत्रित केलेले सर्व अहवाल मध्यवर्ती कार्यालयाच्या स्तरावर संकलित करून शासनाकडे प्रतिपुर्ती दाव्यासाठी पाठविले जातात.

ईटीआयएम व ओआरएस अन्वये तयार झालेले सवलतीचे व आगार तसेच विभागीय स्तरावर प्रत्यक्ष परिगणित/ तपासणी / लेखापरिक्षित केलेली प्रत्यक्ष सवलतीच्या मूल्यात तफावत असू शकते कारण जेष्ठ नागरिकांना देण्यात आलेल्या छापिल तिकिटांचा समावेश ईटीआयएम प्रणालीमध्ये केला नसल्याने या दोन्ही रकमांमध्ये कोणत्याही क्षणी तफावत येऊ शकते. तथापि सध्याच्या पध्दतीनुसार महामंडळाकडून प्रत्यक्ष तिकिट विक्री आधारे सादर करण्यात येणारे प्रतिपुर्ती दावे हे छापिल / ईटीआयएमद्वारे देण्यात येणा-या तिकिटांपेक्षा अचूक आहेत.

महामंडळ सादर करत असलेल्या प्रतिपुर्ती दाव्याची प्रत्यक्ष तपासणी महाराष्ट्र शासनाच्या वित्त विभागाच्या अधिकारी गटानी आगार ते मध्यवर्ती कार्यालयामध्ये उपलब्ध असलेल्या डेटाशी प्रत्यक्ष तपासणी केलेली आहे व महामंडळाकडून करण्यात येणारे प्रतिपुर्ती दावे विश्वासाह व मापक असल्याची खातरजमा केलेली आहे.

३.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

३.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव गृह (परिवहन) तसेच उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ व इतर अधिकारी यांची दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये **परिच्छेद क्र. ३.१०.५ मध्ये “ अनुप्रयोग नियंत्रणे ”** या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली की, मॅन्युअल फिगर्स व ईटीआयएमचे फिगर्स वेगळे आहे तसेच सवलतीच्या कोट्यामधून ऑनलाईन बुकिंगला कोणता दर दिलेला आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, जे आकडे निरीक्षण (ऑब्झर्वेशन) केलेले आहेत व जे वास्तविक (अॅक्चुअल) वर्षानंतरचे आकडे आहेत ते वेगळे आहेत. कारण महामंडळ खेळाडू, ज्येष्ठ नागरिक या सर्वांकरिता तसेच आमदार महोदयांकरिता कोटा ठेवते. त्यांना वेगळ्या सवलती (कन्सेशन) देणे अपेक्षित आहे. सदर सवलतीचा (कन्सेशनल) कोटा ऑनलाईन बुकिंगला उपलब्ध असतो. तसेच सवलतीच्या कोट्यामधून ऑनलाईन बुकिंगला सवलतीचा दर असतो. त्याचा आरक्षणाच्या सोईसाठी गैरवापर होतो. एखाद्या व्यक्तीला तिकीट मिळणार नसेल तर तो ऑनलाईन कोट्यातील तिकीट बुक करून टाकतो. नंतर तिकीट घ्यायला गेल्यानंतर तो खुल्या प्रवर्गातील (ओपन कॅटेगरी) असल्याचे सांगतो. त्यावर वाहक त्याला सवलत देत नाही. यामुळे थोडा गैरवापर होतो. त्यामुळे जेवढी सवलत दिसते तेवढी सवलत प्रत्यक्षात नसते. फक्त तिकीट मिळू शकेल यासाठी त्याचा गैरवापर केला जातो. मात्र वाहकाने तिकीट देतेवेळी प्रवास करणारी व्यक्ती खेळाडू असेल तर ओळखपत्र (आयकार्ड) दाखवावे आणि ते नसेल तर तो त्याच्याकडून पूर्ण भाडे आकारतो. स्वहस्ते करण्यात आलेली आकडेवारी आणि ई.टी.आय.एम.च्या आकडेवारीची तपासणी करण्यात येत नाही. महामंडळ या गैरप्रकाराबद्दल दक्ष असले तरी याबाबत सविस्तर माहिती घेत असतांना यंत्रणेचा गैरवापर करण्यात येत आहे. परंतु यामुळे महामंडळाचे नुकसान होत नाही, असे निदर्शनास आणून दिले.

यावर समितीने विचारणा केली की, अर्जुन पुरस्कार प्राप्त म्हणून काही लोकांना राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने पूर्वी पास दिले व त्याचा कोठेही उल्लेख नाही असे अहवालात नमूद केलेले आहे. काही खेळाडूंना अर्जुन पुरस्कार मिळाला आहे म्हणून पास दिले. हे खरे आहे काय, याबाबत विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सर्व खेळाडूंची संख्या १८० इतकी आहे. त्यामध्ये केवळ अर्जुन पुरस्कार प्राप्त खेळाडूच नाहीत तर त्या बरोबरच द्रोणाचार्य पुरस्कार, दादाजी कोंडदेव पुरस्कार असे बरेच पुरस्कार प्राप्त खेळाडू आहेत. काही माजी आमदार वगळता एस.टी.ने फारसे कोणी प्रवास करीत नाहीत. विधिमंडळ त्यासाठी महामंडळाला देय असणारी रक्कम अदा करते, यावर विभागीय सचिवांनी असे निदर्शनास आणून दिले की, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातर्फे देण्यात येणाऱ्या प्रत्येक सवलतीकरिता शासनाकडून चांगले पैसे मिळतात. राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला शासनाकडून सवलतीचे देयक प्राप्त होते या संदर्भात कोणताही त्रास नाही. ही सवलत ज्या प्रमाणात वापर होतो त्या वापरानुसार देयक अदा केले जाते. विद्यार्थ्यांना दिल्या जाणाऱ्या प्रवास सवलतीचे पैसे

शालेय शिक्षण विभाग देते. अशाप्रकारे वेगवेगळ्या सवलतीकरिता वेगवेगळ्या विभागांकडून राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला पैसे दिले जातात.

त्यानंतर समितीने पुन्हा विचारणा केली की, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाकडून दिलेल्या सवलतीची संपूर्ण प्रतिपूर्ती शासनाकडून होते काय, यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला शासनातर्फे दरवर्षी साधारणतः १५०० कोटी रुपये द्यावे लागतात. वित्त विभाग सवलतीच्या बाबतीत सर्व बाबी तपासून घेते. राज्य मार्ग परिवहन महामंडळासाठी ही प्रक्रिया सोपी केली आहे. पूर्वी वेगवेगळ्या खात्यातून रकमेची देयके अदा केली जात असे आता महामंडळाला नोडल खाते केले असल्याने लवकर देयकाची रक्कम अदा केली जाते.

३.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “**अनुप्रयोग नियंत्रणे**” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपाबाबत समितीच्या निदर्शनास आले की तिकिटांचे आरक्षण पूर्ण (रिझर्व्हेशन फूल) झाल्यानंतर तिकिटे उपलब्ध असतील तर कोट्यातील (व्ही.आय.पी./ इतर) तिकिटे आरक्षित करण्यात येतात. बस वाहकाने तपासणीसाठी कोट्यातील तिकिटाची विचारणा केली असता, सदर प्रवासी कोट्यातील तिकिटांसाठी पात्र नसल्याचे निदर्शनास आल्यास अशा प्रवाशांकडून संपूर्ण रक्कम वसूल करण्यात येते. अशा प्रकरणी राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने कायमस्वरूपी उपाययोजना करणे आवश्यक आहे. कारण या त्रुटीमुळे महामंडळाचे नुकसान होण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. **सबब, चुकीच्या पध्दतीने आरक्षणावर दावा करणाऱ्या प्रवाशावर प्रवास तिकिटाच्या दुप्पट आकारणीची दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी. व त्या प्रवाशांना आरक्षित जागा देण्याऐवजी ज्येष्ठ नागरिक/गरोदर महिलांना/अपंगांना प्रथम प्राधान्य देण्यात यावी. ज्यामुळे ऑनलाईन आरक्षणामध्ये होणारे गैरप्रकार कमी होतील व महामंडळाच्या आकडेवारीमध्ये अचूकता येईल. त्यामुळे तिकिट आरक्षणाच्या वेळी ही सर्व सविस्तर माहिती महामंडळाने संबंधितांकडून भरून घ्यावी. सदर प्रकरणी महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा. अशी समिती शिफारस करित आहे.**

चार – व्यवस्थापन माहिती प्रणाली :

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.११ मध्ये “व्यवस्थापन माहिती प्रणाली ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, प्रमुख सेवा करारात डेटा विश्लेषण, वेगवेगळे बस परिकर्म संग्रहित महसूल, प्रवासी भार, परिकर्मी फायदेशीरता (एबीसी खेपांचे विश्लेषण) इत्यादींचे डेटा खनन यासाठी एक प्रभावी व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अंमलात आणण्याची परिकल्पना होती. परंतु लेखापरीक्षकांच्या असे निरीक्षण आले की अहवालाच्या निरनिराळ्या भागांत नमूद केल्याप्रमाणे, आगारांत उपलब्ध बसचा तपशील, प्रत्यक्षहस्ते गमनपत्र (पास) संग्रह डेटा, छायाक्षरीत मार्ग आणि बस थांबे, गमनपत्र धारकांच्या डेटाचे छायाक्षण, अधिकृत आरक्षण अभिकर्ता रोख संग्रह व भरणाबाबत डेटा, वेगवेगळ्या प्रकारच्या सवलतीस पात्र प्रवाशांसंबंधी डेटा इत्यादी रेखाटणारी कोष्टके इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र व इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली डेटाबेस मध्ये अंतर्भूत नव्हती.

व्यवस्थापनाने म्हटले (डिसेंबर २०१४) होते की एकूण अंदाजे २०० व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अहवाल प्रणालीतून उपलब्ध होतात व त्यांचा वापर आगार स्तरावर दैनंदिन रहदारी परिकर्मात केला जातो ज्याद्वारे रहदारी परिकर्म, यांत्रिक परिकर्म, केपीटील, सीपीकेएम, ईपीकेएम इत्यादीवर सर्वांगी नियंत्रण ठेवणे सुलभ होते. निर्गमन बैठकीदरम्यान, व्यवस्थापनाने यथायोग्य निर्णयासाठी डेटा विश्लेषणात सुधारणा करण्याची देखील तयारी दर्शविली.

४.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, प्रणालीतून उपलब्ध होणा-या व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अहवालांचा वापर, वाहन नियते, चालक वाहक नियते निश्चित करण्यासाठी, फे-यांचे भारमान व उत्पन्नावर देखरेखीकरीता केला जातो.

साधारणपणे २०० अहवाल ईटीआयएम ओआरएस प्रणालीतून तयार होतात. यांचा वापर प्रत्येक आढावा बैठकीत, आगार / विभागांच्या भेटी व तपासणीमध्ये प्रत्येक पातळीवर वेळोवेळी केला जातो. याचा उपयोग विपरीत बाह्य विषम परिस्थितीमध्ये सुध्दा वाहतूक चालन, यांत्रिकी चालन, केपीटीएल, प्रतिकिमी (CPKM) खर्च, प्रति किमी उत्पन्न (EPKM), इत्यादींवर सर्वांगीण नियंत्रण ठेवणे सुलभ करण्याकरता होतो.

तथापि, योग्य ते निर्णय घेण्यासाठी डेटा विश्लेषणावर भर देण्यात येईल.

४.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या स्पष्टीकरणाशी शासन सहमत आहे.

४.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये **परिच्छेद क्र. ३.११ मध्ये “ व्यवस्थापन माहिती प्रणाली ”** या आक्षेपासंदर्भात समितीने महामंडळाच्या प्रतिनिधींना थोडक्यात माहिती विशद करण्यास सांगितले.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, ईटीआयएमचा डेटा मोठ्या प्रमाणावर येतो. तो महामंडळाने मॅनेजमेंट इंटेलिजन्स टूल म्हणून वापरला पाहिजे. महामंडळाच्या सेवेमध्ये कोठे-कोठे सुधारणा करता येईल त्यासाठी तो वापरला पाहिजे. आता हा डेटा कशाप्रकारे ऑनलाईन करायचा याचा विचार महामंडळ करीत आहेत. जसे की, ए, बी, सी ट्रिप काढायची. त्यातील कोणती फायद्यामध्ये आहे, कोणती कार्यरत नफ्या (ऑपरेशनल प्रॉफिट) आहे, कोणती तोट्यामध्ये आहे हे काढणे किंवा आता प्रवासानुसार विवरण मिळते बसचे मार्ग नियोजन (रुट प्लान) करण्यातही महामंडळाकडून त्याची मदत घेत आहे. जसे की, एखादी लांब पल्ल्याची (लॉग रुट) बस असेल ती लांब जात असेल मात्र त्या बसला सर्व टप्प्या-टप्प्याने प्रवास करणारे प्रवासी असतील परंतु सुरुवातीपासून ते शेवटपर्यंत प्रवास करणारे प्रवासी नसतील तर महामंडळ याबाबत असे विवरण (डेटा) काढते की, पहिले ५० कि.मी. व शेवटच्या १०० कि.मी. मध्ये किती प्रवासी बसले. त्यानंतर महामंडळ हे पाहते की, तेथे लांब पल्ल्याच्या (लॉग रुट) बसची गरज आहे काय की, स्थानिक (लोकल) डेपोचे काम या लांब पल्ल्याच्या (लॉग रुट) बसेस करीत आहेत.

अशाप्रकारे महामंडळाने हे टूल वापरण्यास सुरुवात केलेली आहे. मुख्य प्रवासी हे लहान फेरीचे (शॉर्टट्रिप) आहेत. मग महामंडळाने मोठ्या प्रमाणावर शटल सर्व्हिस सुरु केली असून दोन टप्प्यांमध्ये सातत्याने (कंटिन्युअली) त्याच भागामध्ये ती बस धावणार आहे. त्यामुळे महामंडळाला चांगला भार (लोड) मिळत आहे व कार्यरत क्षमता (ऑपरेशनल एफिशियन्सी) मिळत आहे. तरीही आणखी भरपूर मोठ्या प्रमाणावर हे टोलला वापर करता येते. महामंडळाने आता डॅशबोर्ड तयार केलेला आहे. त्यामुळे वेगवेगळे नमुने (आयटम्स) दिसतात, महामंडळाने ते वापरण्यास सुरुवात केलेली आहे. त्यानंतर विभागीय सचिवांनी असे निदर्शनास आणून दिले की, फार मोठा डेटा उपलब्ध आहे व त्याचा पाहिजे तेवढा वापर होत नाही, असे वाटते. त्यामुळे याबाबत सूचित केले पाहिजे.

यावर समितीने विचारणा केली की, सन २००९ पासून महामंडळाची ही प्रणाली सुरु आहे व आता सन २०१८ येणार आहे. ही प्रणाली अद्ययावत केली पाहिजे, त्यामधील खूपशा गोष्टी निष्कासित (डिलीट) केल्या पाहिजेत. याचा सर्वकष आढावा (ओव्हरऑल रिव्ह्यू) परिवहन विभागात कोणी घेत नाही काय, महामंडळाकडे कोणी तज्ञ आहेत काय, त्याबाबत महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, महामंडळामध्ये या प्रणालीमधील तज्ञ (डेटा मायनिंग एक्सपर्ट) असे कोणी नाही. परंतु, जेवढा डॅशबोर्डमध्ये डेटा असतो त्यावरून सांख्यिकीय अधिकारी (स्टॅटिस्टिकल ऑफिसर) महामंडळाला सांगतात त्यानंतर पुढच्या पृथःकरणासाठी (अॅनेलिसिस) त्या पध्दतीचे कोष्टक (टेबल) महामंडळ त्यांच्याकडून तयार करून घेते.

तदनंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने नियमितपणे व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अद्ययावत केली पाहिजे, महामंडळाच्या पृथःकरणाप्रमाणे प्रति कि.मी. खर्च व उत्पन्न याबाबत माहिती द्यावी, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, प्रति कि.मी. उत्पन्न या अगोदरही महामंडळाकडून काढले जात होते. यामध्ये महामंडळाला केंद्रीय पातळीवर (सेंट्रल लेव्हल) प्रत्येक फेरीनिहाय उत्पन्न काढणे सोपे होते तसेच स्वहस्ते (मॅन्युअली) सर्व डेटा समाविष्ट करण्याची गरज नाही. आगार व्यवस्थापकाने (डेपो मॅनेजर) प्रणाली सुरु केल्यानंतर त्यांना डॅश बोर्डवर ए.बी.सी. कोणती फेरी आहे ते दिसते.

यानंतर समितीने अशी विचारणा केली की, पूर्वीची व्यवस्थापन प्रणाली आणि आताची व्यवस्थापन माहिती प्रणालीमध्ये काय तफावत आढळून आली आहे. यासंदर्भात विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, पूर्वी ज्यावेळी कॅन्डक्टर जात होते त्यावेळेस सर्व तिकीटे एक सारखीच होती, त्यामुळे प्रवासी कोठून बसलेले आहेत आणि कोठे चाललेले आहेत, कोणत्या सेक्टरमध्ये जात आहे, हे कळत नव्हते. आता महामंडळ तेथे लक्ष केंद्रीत करू शकते.

यानंतर समितीने असे निदर्शनास आणून दिले की, नागपूरवरून अमरावतीला जात असताना जर चार गावे लागत असतील, ते चार गाव संपल्यानंतर तिकीट इश्यूच होणार नाही. त्या समोरचेच तिकीट इश्यू होईल. महामंडळ मे.ट्रॉयमॅक्सवर अवलंबून आहे. यामध्ये शासनाला मार्गदर्शन करावे लागेल. महामंडळालाही यात लक्ष घालावे लागेल. एकविसाव्या शतकामध्ये एखाद्या वेळेस यंत्रणा कोलमडली तर हे अडचणीचे होईल आणि महामंडळ अडचणीत येईल.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाला कोणत्या बस थांब्यावर किती प्रवासी आले हे समजत असेल तर महामंडळाने ५६३३ मार्ग सोडून दिलेले आहेत, ते कसे काय सोडून दिले आहेत, त्यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महामंडळाकडे मास्टर टेबल आहे. त्यामध्ये प्रत्येक थांब्याची नोंद आहे. ईटीआयएममधून तिकीट वितरीत झाल्यानंतर प्रत्येक थांब्याची नोंद ठेवावीच लागते. डेपोमध्ये त्यांनी पाहिले असेल तर ते तेवढेच दृष्टीस येतात. आपल्याकडे प्रत्येक थांब्याची नोंद आहे अन्यथा महामंडळाचे ऑन लाईन आरक्षण होऊ शकत नाही.

या खुलाशा नंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाच्या बसेसने बस थांबे सोडून देण्याचे कारण काय आहे, हा लेखा परिक्षकांच्या अहवालामधील आक्षेप आहे. तसेच महामंडळाकडून काही भरपाई (रिकव्हरी) आहे का, ५६३३ मार्ग महामंडळाने सोडून दिले आहेत. ई-तिकीट प्रणालीचा फायदा महामंडळ देऊ शकलेले नाही त्यामुळे महामंडळाला कमी उत्पन्न मिळाले असे महामंडळास वाटत नाही काय, यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, ५६३३ मार्ग हे महामंडळाच्या डाटामधूनच घेतलेले आहेत. दृष्टीपथामध्ये काही ठराविक मार्ग येतात. त्याच्याशिवाय प्रवाशांना तिकीट वितरीत होऊ शकत नाही. प्रत्येक थांब्याची नोंद त्यामध्ये केली पाहिजे.

४.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ व्यवस्थापन माहिती प्रणाली ” या शिर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर एस.टी. बस आगारामध्ये उपलब्ध असणाऱ्या बसेसचा तपशील, अधिकृत आरक्षण एजंट, वेगवेगळ्या सवलतीस पात्र प्रवाशांसंबंधीची माहिती (डेटा) इत्यादीचे टेबल, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र व इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली इत्यादी बाबी अंतर्भूत नसल्याने महामंडळाने एक प्रभावी व्यवस्थापन माहितीची प्रणाली अंमलात आणणे आवश्यक आहे. **असे नमूद केले आहे.**

समितीच्या मते, महामंडळामध्ये “व्यवस्थापन माहिती प्रणाली” उच्च दर्जाची असणे आवश्यक आहे. जेणे करून कोणत्या मार्गावरील बसेस नफ्यात आहेत व कोणत्या मार्गावरील बसेस तोट्यात आहे याचे विश्लेषण करणे महामंडळास शक्य होईल. त्याचप्रमाणे अशा प्रकरणी विवक्षित निर्णय घेऊन महामंडळास होणारा तोटा कमी करता येईल. सबब, महामंडळाने या प्रणालीकरीता तज्ञ व सांख्यिकीय अनुभव असणाऱ्या अधिकारी यांचे मार्गदर्शन घेऊन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये आवश्यक त्या सुधारणा तातडीने कराव्यात व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा, अशी समितीतर्फे शिफारस करण्यात येत आहे.

पाच - प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण :

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१३ मध्ये “ प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, मुख्य सेवा कराराच्या कलम १.२४ अंतर्गत असे अनुबद्ध केले होते की प्रणाली कार्यचालकाने, कराराच्या कालावधीत सर्व सेवास्तरांचे केंद्रीय अथवा स्थानीय स्थित नेटवर्क प्रणालीच्या कामगिरीचे सत्यपालन तपासण्यासाठी व कार्यक्रम सामग्री / उपकरणाद्वारे त्याचे त्रैमासिक लेखापरीक्षण करण्यासाठी महामंडळास परवानगी द्यावी. पुढे असेही अनुबद्ध केले होते की महामंडळास आपल्या स्वेच्छाधीन, निष्पादन लेखापरीक्षणासाठी त्रयस्थ पक्ष नियुक्त करता येईल व अशाप्रकारे नियुक्त केलेला तिसरा पक्ष कराराच्या अटी व शर्ती अंतर्गत सर्व बीजकांचे सत्यापन व प्रमाणीकरण करण्यास जबाबदार राहिल व पात्र देयकासंबंधी शिफारस दोन दिवसांच्या आत करेल.

लेखापरिक्षणात असे आढळून आले की महामंडळाने कराराच्या प्रारंभी पाच वर्षा दरम्यान अशी लेखापरीक्षणे केली नाहीत. ज्याअर्थी अशा लेखापरीक्षणांचा व तपासण्यांचा खर्च, कार्यचालकाने उचलायचा होता, त्यामुळे लेखापरिक्षण करण्यात महामंडळाचा कसूर, म्हणजे याने मे. ट्रायमॅक्स यांना गैरवाजवी/ अनुचित लाभ दिला गेला.

व्यवस्थापनाने, प्रणाली निष्पादन लेखापरीक्षण करण्यात असलेल्या निर्बंधाविषयी खुलासा करत असे नमूद केले (डिसेंबर २०१४) की महामंडळाने या कसुरापायी मे. ट्रायमॅक्स यांच्या देयकातून रु. ३.५० कोटी राखून ठेवले आहेत.

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, रा. प. महामंडळाने अंगिकारलेला ईटीआयएम ओआरएस अभिनव प्रकल्प असल्याने, उपभोक्ता खात्याच्या दैनिक चालनिय कामकाजाच्या गरजा / निकड लक्षात घेऊन योग्य त्या सुधारणा सुरु आहेत. प्रणाली विकसन ही नियमित प्रक्रिया होती. प्रणाली विकसनाच्या या नियमित व कायम सुरु असलेल्या प्रक्रियेमुळे कोणत्याही एका टप्प्यावर संपूर्णपणे प्रणाली विकसित होणे शक्य नव्हते त्यामुळे प्रकल्पाच्या सुरुवातीच्या कालावधीत, प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण करण्याकरीता त्रयस्थ लेखा परिक्षकाची नेमणूक केलेली नव्हती म्हणून महामंडळाने एस.टी.व्यू.सी. यांची नियुक्ती करून त्यांना कार्यात्मक चाचणी व सुरक्षा अंकेक्षणाचे काम देण्यात आले. जोपर्यंत कार्यात्मक तपासणी व सुरक्षा लेखापरिक्षण संपूर्णपणे पूर्ण होत नाही तो पर्यंत सर्व स्तराच्या प्रणालीच्या कामगिरीची तपासणी होणे शक्य नव्हते. कारण हे एक विशेष व्यवसायिक काम आहे. कार्यात्मक तपासणी व लेखापरीक्षण सन २०१३-१४ मध्ये पूर्ण झाल्यानंतर महामंडळाने एक त्रयस्थ लेखापरीक्षकाची सर्व प्रकल्पाच्या सुरुवातीपासून सर्व सेवा पातळ्याची कार्य चालन तपासणीसाठी नेमणूक करण्यात आली व लेखापरीक्षण फी मुख्य सेवा कराराच्या अटीनुसार मे. ट्रायमॅक्स यांनी दिलेली आहे..

त्रयस्थ पक्ष लेखापरिक्षक एजन्सीने कराराच्या कालावधीचे लेखापरीक्षण तपासण्या पूर्ण केल्या आहेत. मे.ट्रायमॅक्स यांना द्यावयाच्या देयकातून राखून ठेवलेल्या रु. ३.५ कोटी रकमेतून, मुख्य सेवा कराराच्या तरतुदीनुसार कपात करावयाची रक्कम रु. १,१८,८७,८७१ वजा करण्यात आली आहे.

५.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या स्पष्टीकरणाशी शासन सहमत आहे.

५.४ तद्नंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, गृह (परिवहन), तसेच उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ व इतर अधिकारी यांची दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये **परिच्छेद क्र. ३.१३ मध्ये “ प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण ”** या आक्षेपासंदर्भात लेखापरीक्षणामध्ये असे आढळून आले आहे की, महामंडळाने कराराच्या प्रारंभी पाच वर्षांपर्यंत त्या कराराचे महामंडळाने लेखापरीक्षण केले नाही. महामंडळाने कराराच्या प्रारंभी पाच वर्षा दरम्यान अशी लेखा परिक्षणे केली नाहीत. ज्याअर्थी अशा लेखा परिक्षणांचा व तपासण्यांचा खर्च?, कार्य चालकाने उचलायचा होता, त्यामुळे लेखा परिक्षण करण्यात महामंडळाचा कसूर आहे. महामंडळाकडून मे. ट्रायमॅक्स यांना गैरवाजवी/अनुचित लाभ दिला गेला. व्यवस्थापनाने प्रणाली निष्पादन लेखा परिक्षण करण्यात आलेल्या निर्बंधाविषयी खुलासा करत असे नमूद केले की, महामंडळाने या कसुरापायी मे. ट्रायमॅक्स यांच्या देयकातून ३.५० कोटी रुपये राखून ठेवले आहेत.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, कामगिरी (परफॉर्मन्स) महामंडळाने मे.ट्रायमॅक्स कंपनीकडून १ कोटी १८ लाख रुपये वसूल केले आहेत. महामंडळाने पालन केले आहे.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, पाच वर्षात केवळ १ कोटी १८ लाख मे.ट्रायमॅक्स रुपये कापले. साडेतीन कोटी रुपये राखून ठेवताना पाच वर्षांचे ऑडिट केलेले नव्हते. दरवर्षी लेखापरीक्षण करायला पाहिजे होते. महामंडळाचे देयक हे वार्षिक आहे की दरमहा आहे, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, महामंडळाने तिसऱ्या पक्षाकडून लेखापरीक्षण (थर्ड पार्टी ऑडिट) करून घेतले आहे आणि जेवढी रिकव्हरी निघते त्याप्रमाणे महामंडळाने वसुली केली आहे. महामंडळाचे देयक वार्षिक नसून दरमहा आहे. महामंडळाच्या करारात मे. ट्रायमॅक्स कंपनीने १० टक्के मशिन्स जास्त ठेवायच्या होत्या. कंपनीच्या एकूण २२,५०० मशिन्स आहेत.

तदनंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाकडे मे. ट्रायमॅक्स कंपनीच्या १० टक्के मशिन्स जास्त होत्या. मशिन्स खराब झाली आणि दुरुस्त करण्याचा प्रश्न येतोच कोठे, त्या मशिनमधून काही मशिन्सचा वापर महामंडळ करू शकले असते. महामंडळाने पाच वर्षे लेखापरीक्षण (ऑडिट) केले नाही त्यामुळे जादामधल्या किती मशिन्स वापरल्या आणि किती खराब झाल्या, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, महामंडळाने जेव्हा प्रकल्प चालू केला तेव्हा २२५०० मशिन्स कंपनीने द्यावयाच्या होत्या. महामंडळास आणखी मशिनची गरज होती तेव्हा सहा हजार मशिन्सचे पैसे न देता घेतल्या गेल्या आहेत.

यानंतर समितीने महामंडळाच्या प्रतिनिधींना विचारणा केली की, ६००० मशिन्स घेण्यासाठी लेखी परवानगी कोणी दिली, कोणत्या ठरावाने मान्यता घेऊन महामंडळाने ६००० मशिन्स जादा घेतल्या, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, मशिन्सच्या प्रमाणात वापराचा विचार करता २२५०० मशिन्स कमी पाठविल्या गेल्या. अशा वेळेस ६००० मशिन्स कंपनीने जादा दिलेल्या आहेत.

सदर खुलाशावर समितीने पुन्हा विचारणा केली की, ६००० मशिन्सबाबत महामंडळाने ठराव केला आहे काय, महामंडळाला १० टक्क्यापेक्षा जादा मशिन्स लागतात, मशिन्स खराब झाल्यामुळे महामंडळाला त्या वापराच्या लागल्या, कमी पडल्या, त्यामुळे महामंडळाची गैरसोय झाली. जर ठराव नसेल तर महामंडळाचे चांगल्या संबधान्वये पाच वर्षे लेखापरीक्षण (ऑडिट) केले जात नाही. राज्यात अशी एखादी संस्था आहे काय त्यांनी वर्षात ऑडिट केले नाही आणि त्या संस्थेला शासन मान्यता देते, यावर महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी खुलासा केला की, महामंडळ जे महिन्याचे देयक अदा करते ते ८० टक्के करते आणि २० टक्के देयक अदा करीत नाही.

पुनश्च: समितीने विचारणा केली की, महामंडळ मे. ट्रायमॅक्स कंपनीला किती देयक अदा करते महामंडळाच्या करारामध्ये ठरल्याप्रमाणे दहा टक्के मशिन्स कमी पडतात म्हणून महामंडळाला जास्तीच्या दहा टक्के मशिन्स पाहिजेत, असा महामंडळाकडे ठराव करण्यात आला आहे काय, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, महामंडळ व मे. ट्रायमॅक्स कंपनीचा हा सेवा करार (सर्व्हिस कॉन्ट्रॅक्ट) आहे. कंपनीने सहा हजार मशिन्स घेतल्या आहेत त्याच्यासाठी महामंडळाने पैसे दिले नाहीत.

तदनंतर समितीने महामंडळाला विचारणा केली की, पाच वर्षांमध्ये लेखापरीक्षण का करून घेतले नाही. त्यावर महामंडळाने उत्तर दिले होते, महामंडळाला मशिन्स घ्याव्या लागल्या, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, लेखापरीक्षण करायला पाहिजे होते ते महामंडळाने केले नाही. महालेखापरीक्षकांनी आक्षेप घेतला त्यानंतर महामंडळाने ऑर्डर दिली आणि करून घेतले. लेखापरीक्षण (ऑडिट) झाले नाही हे महामंडळ मान्य करत आहे. महामंडळाने ३१ मार्च, पर्यंतचे लेखापरीक्षण करून घेणे आवश्यक आहे.

५.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “प्रणालीच्या कामगिरीचे लेखापरीक्षण” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर राज्यात परिवहन महामंडळामार्फत बसेसच्या देखभाल दुरुस्तीसाठी खरेदी करण्यात आलेल्या साहित्याचे लेखापरिक्षण करण्यात यावे. तसेच महामंडळाकडे असलेल्या अनेक बसेस खराब व भंगार स्थितीत असल्याचे दिसून येते. त्यामुळे महामंडळाने नविन बसेस खरेदी केलेल्या आहेत. त्यामुळे महामंडळाकडून खरेदी करण्यात येणाऱ्या सर्व साहित्याची व बसेसच्या खरेदी प्रक्रियेचे दर वर्षी ३१ मार्च पूर्वी लेखापरिक्षण करण्याच्या दृष्टीने कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीच्या अवलोकनार्थ २ महिन्यांच्या आंत अहवाल सादर करण्यात यावा.

तसेच महामंडळाने मे.ट्रायमॅक्स या कंपनीला १२५ कोटी रुपये मागील पाच वर्षांच्या कालावधीत दिले आहेत. परंतु दिलेल्या रकमेचे अद्यापपर्यंत लेखापरिक्षण झालेले नाही. ही अत्यंत गंभीर बाब आहे. महामंडळाचा तोटा कमी करण्यासाठी प्रशासनाने सर्वतोपरी प्रयत्न करणे गरजेचे आहे. तथापि, लेखापरिक्षणासारखी अत्यंत महत्त्वाची बाब देखील प्रशासनाकडून वेळेवर केली जात नाही. यात प्रशासनाचा ढिसाळ कारभार दिसून येतो. विहित कालावधीत लेखापरिक्षण झाले असते तर अनावश्यक खर्च महामंडळास नियंत्रणात ठेवता आला असता असे समितीने मत व्यक्त केले. सबब, मे.ट्रायमॅक्स या कंपनीला उपरोक्त कालावधीत दिलेल्या १२५ कोटी रुपयाचे लेखापरिक्षण करण्याच्या दृष्टीने तात्काळ कार्यवाही करण्यात यावी ह्याचप्रमाणे लेखापरिक्षण करून न घेण्यास जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यावर कडक कारवाई करावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा. अशी समितीतर्फे शिफारस करण्यात येत आहे.

समितीच्या असे निदर्शनास आले आहे की, वारंवार विचारणा करून देखील कंपनीकडून महामंडळाने जादा घेतलेल्या ६००० मशिन्सबाबत ठराव करण्यात आला किंवा कसे याचे उत्तर प्रशासनाने जाणीवपूर्वक देण्याचे टाळले आहे. सबब, समिती शिफारस करते की, उक्त जादा मशिन्सबाबत महामंडळाने केलेल्या ठरावाची प्रत समितीस तात्काळ उपलब्ध करून देण्यात यावी.

सहा — व्यवसाय सातत्य योजना :

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१५ मध्ये “व्यवसाय सातत्य योजना” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, कराराच्या अटी व शर्तीनुसार, ११ डिसेंबर २०१४ रोजी समाप्त झालेल्या सहा वर्षाकरिता वेब सुविधेसह इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली व इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रे पुरविणे, संगणकीकृत करणे, त्यांची अंमलबजावणी करणे व देखभाल करणे या सर्व गोष्टी मे.ट्रायमॅक्सने करावयाच्या होत्या. तसेच महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांस/ अधिकाऱ्यास प्रशिक्षण देणे (हॅन्ड होल्डींग प्रशिक्षणासह) व यंत्र सामग्री (हार्डवेअर) आणि प्रणाली कार्यक्रम सामग्री (सिस्टीम सॉफ्टवेअर) सह सर्व मालमत्ता (मालकी कार्यक्रम सामग्री वगळता) महामंडळाकडे विनामुल्य हस्तांतरित करणे हे सुध्दा या करारात समाविष्ट होते. करारात अशी संकल्पना होती की मे.ट्रायमॅक्स यांनी कराराच्या कार्यकारी तारखेपासून ९० दिवसांच्या आत एक निर्गम व्यवस्थापन योजना सादर करायची होती. परंतु निर्गम योजना सादर करण्यात विलंब झाला व ती ऑक्टोबर २०१४ मध्ये सादर करण्यात आली की जी कराराच्या तारखेपासून (२२ जुलै २०१०) ९० दिवसांत करावयाची होती.

व्यवस्थापनाने म्हटले (डिसेंबर २०१४) होते की मे.ट्रायमॅक्स यांनी कराराच्या अटीनुसार निर्गम व्यवस्थापनाची योजना सादर करणे, स्रोत संहिता (सोर्स कोड) सादर करणे, महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यास हॅन्ड होल्डींग प्रशिक्षण देणे व डेटाबेस या सर्व बाबींचे पालन केले आहे. मात्र, “बनवा किंवा विकत घ्या” यांचे यथायोग्य विश्लेषण व चर्चेअंती, असे तपासले गेले की महामंडळ इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रे व इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली प्रकल्प स्वतःकडे घेऊन ते चालवू शकेल किंवा नाही. पुरेशा व उपयुक्त सक्षम तांत्रिक कर्मचाऱ्यांचा अभाव, तांत्रिक आधार

(परिकर्म व कार्यप्रयोग चालविण्यासाठी), आर्थिक परिणाम (कर्मचारी, हार्डवेअर, सॉफ्टवेअर इत्यादींसाठी) व नोकरभर्तीवरील निर्बंध इत्यादी सारख्या कारणामुळे संपूर्ण परिकर्म स्वतंत्रपणे हाती घेतले नाहीत. याचवेळेस महामंडळाने इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र आणि इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली प्रकल्प अद्ययावत करण्यासाठी नवीन प्रणाली एकात्मकाची निवड करण्याच्या प्रक्रियेस सुरुवात केली होती. इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्र आणि इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली विकसित करून अद्ययावत / नवीन प्रणाली वापरात आणण्यासाठी नवीन प्रणाली एकात्मकास साधारण नऊ महिन्यांचा आगाऊ कालावधी आवश्यक लागतो. याशिवाय, सद्यः व नवीन प्रणाली एकात्मकाच्या तिकीट प्रणाली परिकर्मात कुठलाही व्यत्यय न होता परिपूर्ण हॅन्ड होल्डींग होण्यासाठी, अतिरिक्त आगाऊ कालावधीची आवश्यकता असते. म्हणूनच व्यवसायावर होणाऱ्या एकूण परिणामांचा विचार करता महामंडळाने असा निष्कर्ष काढला की ट्रायमॅक्ससोबत सध्या करार एक वर्षासाठी वाढविण्यात यावा.

वस्तुस्थितीत व्यवसाय सातत्य योजनेचे ध्येय होते की, करार कालावधीची वैधता पूर्ण झाल्यावर कुठल्याही अडचणीशिवाय व्यवसाय स्वतंत्ररित्या चालू ठेवणे. सद्यःस्थितीत, महामंडळास आपल्या व्यवसाय सातत्यासाठी, ई- तिकीट व ऑनलाईन आरक्षणांच्या बाबतीत, एकतर मे. ट्रायमॅक्स किंवा त्रयस्थ पक्षांवर अवलंबून राहण्यावाचून पर्याय उरलेला नाही. पुढील कालावधीसाठी निविदेच्या प्रक्रियेचा आरंभ / अंतिम निवड प्रलंबित असतांना, महामंडळाने मे. ट्रायमॅक्स सोबत चालू असलेला करार एक वर्षाने वाढविण्याचा निर्णय ई-तिकीट व ऑनलाईन आरक्षणाचा व्यवसाय स्वतंत्रपणे चालू ठेवण्यात महामंडळ असमर्थता दर्शविते.

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मे. ट्रायमॅक्स यांनी कराराच्या अटीनुसार निर्गम व्यवस्थापनाची योजना सादर करणे, स्रोत कोड सादर करणे, महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यास हॅन्ड होल्डींग प्रशिक्षण देणे व डेटा शब्दकोष इ. बाबींचे पालन करारातील अटीनुसार केले आहे. तथापि, संपूर्ण प्रकल्पाच्या हार्डवेअर, सॉफ्टवेअर सह साधनसामग्रीच्या, मालमत्तेच्या मालकी हक्काचे हस्तांतरण करारास दिलेल्या मुदतवाढीचा कालवधी पूर्ण होण्याचे वेळी किंवा त्यापुर्वी पूर्ण होईल. करारातील तरतुदीनुसार

मे. ट्रायमॅक्स यांनी कराराच्या कार्यकारी तारखेपासून ९० दिवसाचे आत निर्गम व्यवस्थापन योजना सादर करावयाची होती. तथापि, ईटीआयएम ओआरएस प्रकल्पासारखी सर्वार्थाने नाविन्यपूर्ण असल्याने राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने स्विकारली असून, उपभोक्ता खात्यांच्या दैनंदिन चालनिय कामकाजाच्या गरजा लक्षात घेऊन, उपयुक्ततेच्या अनुषंगाने सतत आढावा सुरु असतो. प्रणाली विकसन ही नियमित सुरु असलेली प्रक्रीया होती. प्रणाली विकसनाच्या या नियमित व कायम सुरु असलेल्या प्रक्रियेमुळे कोणत्याही एका टप्प्यावर पुर्णत्वास जाणे शक्य नव्हते.

सादरचा प्रकल्प संपूर्ण क्षमतेने महामंडळाच्या सर्वच आगारामध्ये राबविण्याबाबत व्यवस्थापन प्रयत्नशील होते. यास्तव निर्गम व्यवस्थापन योजना सादरीकरणाच्या स्विकृतीच्या कालावधीची मर्यादा राखली गेली नाही. तथापि, मे. ट्रायमॅक्स यांनी निर्गम व्यवस्थापन योजना राज्य मार्ग परिवहन महामंडळास सादर केलेली आहे.

पुरेशा व उपयुक्त कुशल तांत्रिक कर्मचाऱ्यांचा अभाव, कार्यचालन तसेच देखभाल या दोन्हीसाठी तांत्रिक सहाय्य आणि मनुष्यबळ हार्डवेअर व सॉफ्टवेअर यासाठी लागणारा आर्थिक भार महामंडळ सोसू शकत नसल्याने, अशाप्रकारचा मोठा प्रकल्प महामंडळ स्तरावर राबवू शकत नाही.

म्हणूनच मे. ट्रायमॅक्सने आयटी सोबत केलेला ईटीआयएम ओआरएस प्रकल्प करार एक वर्षासाठी वाढविण्यात आला असून नवीन सेवापुरवठादाराच्या निवडीची प्रक्रिया हाती घेतली आहे.

६.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या स्पष्टीकरणाशी शासन सहमत आहे.

६.४ तदनंतर याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गृह (परिवहन) विभागाचे प्रधान सचिव, तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने महालेखाकारांनी लेखापरीक्षणामध्ये परिच्छेद क्र. ३.१५ मध्ये “**व्यवसाय सातत्य योजना**” या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारणा केली की, मे.ट्रायमॅक्स या खाजगी कंपनीला एक वर्षाकरिता

करार वाढवून देण्यात आलेला आहे. या नंतर सेवा पुरवठादार निवडीची प्रक्रिया हाती घेतली आहे. महामंडळ कंपनीला एक वर्षासाठी करार वाढ देत आहे व त्यानंतर सेवा पुरवठादाराची निवड देखील करित आहे. यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, लेखापरीक्षण होत असताना मुदतवाढीचा कालावधी होता, त्यानंतर डिसेंबर २०१६ मध्ये फेर निविदा काढण्यात आली व मे. ट्रायमॅक्स यांना काम देण्यात आले. तसेच महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, प्रक्रिया अगोदर सुरु झालेली होती. प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (प्रोजेक्ट मॅनेजमेंट कन्सल्टंट) नेमण्यास एक वर्ष अगोदर सुरुवात झाली होती. यापूर्वीच निविदा काढली होती. त्या नंतर मुदतवाढ देण्यात आलेली आहे.

तदनंतर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने असमर्थता दर्शविली म्हणून मुदतवाढ द्यावी लागली. मुदतवाढ दिल्यानंतर निविदा प्रक्रिया सुरु केली, हे योग्य आहे काय, यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, बाह्यस्त्रोताद्वारे (आऊटसोर्स) सेवापुरवठा करण्याचे महामंडळाचे धोरण आहे. हा प्रकल्प महामंडळाने स्वतः न करता बाह्यस्त्रोत (आऊटसोर्स) केल्यास स्वस्त पडतो. स्वतः हे काम करावयाचे असल्यास प्रत्येक डेपोमध्ये ५०० कर्मचाऱ्यांची आवश्यकता भासतो, त्यामुळे खर्च वाढेल.

६.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ **व्यवसाय सातत्य योजना** ” या शीर्षकाखाली नोंदविलेल्या आक्षेपावर महामंडळाने मे. ट्रायमॅक्स या कंपनीसमवेत केलेल्या करारानुसार वेब सुविधेसह इंटरनेटशी जोडलेली आरक्षण प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट देयक यंत्रे पुरविणे, संगणकीकरण करणे, इत्यादी कामे मे. ट्रायमॅक्सने करावयाची होती. तसेच महामंडळातील अधिकारी / कर्मचारी यांना प्रशिक्षण देणे, यंत्र सामग्री, सिस्टीम सॉफ्टवेअर महामंडळाकडे हस्तांतरीत करणे समाविष्ट होते. या करीता मे.ट्रायमॅक्स कंपनीने निर्गम व्यवस्थापन योजना (Output Management Scheme) ९० दिवसांच्या आत करावयाची होती. परंतु सदर कंपनीने यासाठी ४ वर्षे २ महिन्यांनंतर सदर योजना महामंडळाला सादर केली. **सबब, महामंडळ पूर्णतः मे.ट्रायमॅक्स या**

एकमेव कंपनीवर अवलंबून आहे. यामुळे महामंडळाला भविष्यात अडचण उद्भवू शकते. महामंडळाने वरील प्रणाली स्विकारताना संकट व्यवस्थापन (क्रायसीस मॅनेजमेंट) याबाबत सुध्दा विचार करणे गरजेचे आहे. तसेच बाह्यस्त्रोत स्विकारताना पुनःपरीक्षण (रिएव्ह्यामिन) करणे आवश्यक आहे. महामंडळाने संगणकक्षेत्रातील तज्ञ असलेली समिती स्थापन करून उपरोक्त सर्व बाबी विचारात घेण्याच्या दृष्टीने कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस २ महिन्यांच्या आंत सादर करण्यात यावा, अशी शिफारस समिती करित आहे.

बैठकीचे परिशिष्ट

पहिली बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ११ जुलै, २०१७ रोजी सकाळी ११.३० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

- (१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
- (२) डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.
- (३) डॉ. अमित साटम, वि.स.स.
- (४) श्री. राजन साळवी, वि.स.स.
- (५) श्री. मनोहर भोईर, वि.स.स.
- (६) अॅड. यशोमती ठाकूर, वि.स.स.
- (७) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (८) श्री. बळीराम सिरसकर, वि.स.स.
- (९) आर्कि. अनंत गाडगीळ, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

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

महालेखाकार कार्यालय :

श्रीमती पी. माधवी, महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. रणजीत सिंह देओल, व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ
- (२) श्री. प्रकाश साबळे, उप सचिव, परिवहन विभाग

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या वाणिज्यिक अहवालातील 'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ' यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

दुसरी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १८ जुलै, २०१७ रोजी सकाळी ११.३० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

- (१) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
- (२) डॉ. अशोक उईके, वि.स.स.
- (३) अॅड. आकाश फुंडकर, वि.स.स.
- (४) श्री. भारत भालके, वि.स.स.
- (५) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

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

महालेखाकार कार्यालय :

श्रीमती पी. माधवी, महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. मनोज सौनिक, प्रधान सचिव, परिवहन विभाग
- (२) श्री. रणजीत सिंह देओल, व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या वाणिज्यिक अहवालातील 'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ' यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

तिसरी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक २० डिसेंबर, २०१७ रोजी विधान भवन, नागपूर येथे घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.
- (३) श्री. विजय काळे, वि.स.स.
- (४) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.
- (५) श्री. अमित झनक, वि.स.स.
- (६) श्री. संदीप नाईक, वि.स.स.
- (७) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (८) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.
- (९) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
- (१०) श्रीमती हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. ना. रा. थिटे, उप सचिव
- (२) श्री. आ. ब. राहाटे, अवर सचिव (समिती)
- (३) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

समितीने प्रारूप अहवालाच्या मसुद्यांवर विचार विनिमय करून काही सुधारणांसह अहवाल संमत केला