

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१२-२०१३)

(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

“महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशोबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक” यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.७ ते २.३.९, २.३.११, २.३.१२, २.३.१६ व २.३.१७ व “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.८, ३.१.९, ३.१.१२, ३.१.१५, ३.१.१८ व “महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.६ तसेच “महाराष्ट्र अपंग वित्त आणि विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.७ यावरील समितीचा

दहावा अहवाल



सत्यमेव जयते

(दिनांक ^{१९} डिसेंबर, २०१२ रोजी विधानसभेस / विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

विधान भवन, मुंबई/नागपूर.

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१२-२०१३)

(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

“महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक” यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.७ ते २.३.९, २.३.११, २.३.१२, २.३.१६ व २.३.१७ व “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.८, ३.१.९, ३.१.१२, ३.१.१५, ३.१.१८ व “महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.६ तसेच “महाराष्ट्र अपंग वित्त आणि विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.७ यावरील समितीचा

दहावा अहवाल

विशेष प्रमाण पत्र

(२०१२-२०१३)

(प्रमाणपत्र प्रमाणित)

हस्ताक्षरित प्रमाणित पत्र (२०१२-२०१३) मध्ये...
प्रमाणित पत्र प्रमाणित (प्रमाणित) प्रमाणित...
प्रमाणित पत्र प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...
२०१२-२०१३ मध्ये... २०१२-२०१३ मध्ये...
प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...
प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...
प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...
प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...
प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित प्रमाणित...

प्रमाणित प्रमाणित

प्रमाणित प्रमाणित

(तीन)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१२-२०१३)

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.

(३) श्री.सुभाष घोटे, वि.स.स.

(४) श्री. जगन्नाथ शेटी, वि.स.स.

(५) श्री. कैलास गोरंटयाल, 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) डॉ. राजेंद्र शिंगणे, 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. कृष्णा खोपडे, वि.स.स.

(१५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(१६) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(१७) श्री. एकनाथ शिंदे, वि.स.स.

(१८) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.

(२०) श्री. वसंतराव गिते, वि.स.स.

(चार)

*(२१) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

(२२) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

***(२३) श्री. राजेंद्र जैन, वि.प.स.

(२४) श्री. सतीश चव्हाण, वि.प.स.

****(२५) डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अ. ना. कळसे, प्रधान सचिव,
श्री. विलास आठवले, उप सचिव,
श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव,
श्री. अमरनाथ ल. जोशी, कक्ष अधिकारी.

* श्री. उल्हास पवार, वि.प.स. यांची सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे, रिक्त जागी श्री. संजय दत्त वि.प.स. यांची दिनांक ३१ ऑक्टोबर, २०१२ पासून नियुक्ती करण्यात आली.

** श्री. हेमंत टकले, वि.प.स. यांनी समिती सदस्यत्वाचा राजीनामा दिल्यामुळे, रिक्त पदावर श्री. राजेंद्र जैन वि.प.स. यांची दिनांक ३१ ऑक्टोबर, २०१२ पासून नियुक्ती करण्यात आली.

*** डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स. यांची विधानपरिषद सदस्यत्वाची मुदत दिनांक ७ जुलै, २०१२ रोजी संपल्यामुळे व त्यांची महाराष्ट्र विधानपरिषदेवर सदस्य म्हणून फेरनिवड झाल्यामुळे त्यांचे समितीवरील सदस्यत्व चालू ठेवण्यात आले.

(पाच)

अनुक्रमणिका

अ.क्र. (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
एक	प्रस्तावना “हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” (ले.प.अ.२००६ - २००७) (१) विभागवार लाभप्रदान व लसीचे उत्पादन व पुरवठा (परिच्छेद क्रमांक २.३.७ व २.३.८) मौखिक पोलिओ लसीचे उत्पादन व पुरवठा (परिच्छेद क्रमांक २.३.९) (२) नैसर्गिक पेशीबंध अंन्टी रॅबीज (एनटीएआरव्ही) लसीचे उत्पादन बंद करणे व धंद्याचे नुकसान (परिच्छेद क्रमांक २.३.११) (३) पिंपरी एककामध्वे क्षमतेचा कमी वापर (परिच्छेद क्रमांक २.३.१२) (४) पणन कार्य व किरकोळ ऋणको व उलाढाल (परिच्छेद क्रमांक २.३.१६ व २.३.१७)	(सात) १ १ ३ ८ १० १५
दोन	“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” (ले.प.अ.२००६ - २००७) (५) वाहनांची संख्या आणि वयाची रुपरेखा (परिच्छेद क्रमांक ३.१.८) (६) प्रवास मार्गांचे कार्यचालन (परिच्छेद क्रमांक ३.१.९) व अमितव्ययी मार्गांच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा (परिच्छेद क्रमांक ३.१.१०) (७) भार घटक (परिच्छेद क्रमांक ३.१.११) (८) लहान बसेसच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा (परिच्छेद क्रमांक ३.१.१२) (९) निबंधनगात आणण्याजोग्या कारणांमुळे फायदेशीर फेऱ्या रद्द केल्याची परिणती संभाव्य महसूलाचे नुकसान होण्यास झाली (परिच्छेद क्रमांक ३.१.१५)	१९ १९ २२ २७ ३१ ३३

(सहा)

अनुक्रमणिका--चालू

(१)	(२)	(३)
(१०)	महामंडळ एच.एस.डी.च्या (हाय स्पीड डिझेल)वापराबाबतचे लक्ष्य प्राप्त करू शकले नाही (परिच्छेद क्रमांक ३.१.१८)	३५
तीन	“महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” (ले.प.अ.२००६-२००७) (११) विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च (परिच्छेद क्रमांक ४.६)	३९
चार	“महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त व विकास महामंडळ मर्यादित” (ले.प.अ.२००६-२००७) (१२) वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव (परिच्छेद क्रमांक ४.७)	४५
पाच	बैठकींचे परिशिष्टे	५७

(सात)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील “हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३७ ते २.३.९, २.३.११, २.३.१२, २.३.१६, २.३.१७, व “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.८, ३.१.९, ३.१.१२, ३.१.१५, ३.१.१८ व “महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.६ तसेच “महाराष्ट्र अपंग वित्त आणि विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.७ यावरील समितीचा दहावा अहवाल (बारावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करीत आहे.

“हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर वैद्यकीय शिक्षण व औषधी द्रव्य विभागाचे सचिव, श्री.चहल तसेच “हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. प्रकाश शाब्दे, महाव्यवस्थापक श्री. सुभाष शंकरवार यांची समितीने दिनांक ५ सप्टेंबर २०१२ रोजी साक्ष नोंदवून घेण्यात आली.

“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर गृह (परिवहन) विभागाचे प्रधान सचिव श्री. एस.के. शर्मा तसेच “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. दिपक कपूर यांची समितीने दिनांक २२ ऑगस्ट २०१२ रोजी साक्ष नोंदवून घेण्यात आली.

“महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर कृषी पदुम विभागाचे अपर मुख्य सचिव श्री. सुधीर गोयल तसेच “महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. विजय सदबिर सिंह यांची समितीने दिनांक ५ सप्टेंबर २०१२ रोजी साक्ष नोंदवून घेण्यात आली.

“महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त विकास महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर सामाजिक न्याय व विशेष सहाय्य विभागाचे सचिव श्री. आर. डी. शिंदे तसेच “महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त विकास महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. सुहास काळे यांची समितीने दिनांक ११ सप्टेंबर व १७ ऑक्टोबर २०१२ रोजी साक्ष नोंदवून घेण्यात आली.

श्री. पी.एन. शेषाद्री, महालेखाकार, श्री. एस.व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी (वाणिज्यिक लेखा परिक्षक) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनावद्दल

(आठ)

समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच वैद्यकीय शिक्षण व औषधी द्रव्य विभागाचे सचिव, श्री. चहल, व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. प्रकाश शाब्दे, महाव्यवस्थापक संचालक श्री. सुभाष शंकरवार व गृह (परिवहन) विभागाचे प्रधान सचिव, श्री. एस.के. शर्मा तसेच “महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. दिपक कपूर तसेच कृषी पदुम विभागाचे अपर मुख्य सचिव श्री. सुधीर गोयल तसेच “महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. विजय सदबिर सिंह व सामाजिक न्याय व विशेष सहाय्य विभागाचे सचिव श्री. आर. डी. शिंदे तसेच “महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त विकास महामंडळ” यांचे व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. सुहास काळे यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने मंगळवार, दिनांक २७ नोव्हेंबर २०१२ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन,
मुंबई,
दिनांक २७ नोव्हेंबर २०१२

डॉ. कल्याण काळे,
समिती प्रमुख,
सार्वजनिक उपक्रम समिती.

“हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ मर्यादित”

एक : “विभागावर लाभप्रदान २.३.७” व “लसीचे उत्पादन व पुरवठा २.३.८”

कंपनीचे टिकणे मुख्यतः लसीच्या धंद्यावर अवलंबून आहे.

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.७ मध्ये “विभागावर लाभप्रदान” यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, कंपनीने विभागावर लाभप्रदान कळविण्यासाठी खालीलप्रमाणे तीन विभागांची ओळख पटविलेली होती :-

(रुपये लाखात)

वर्ष	लस		औषधे		इतर		एकूण		लस
	उत्पादन मूल्य	नफा (+) तोटा (-)	उत्पादन मूल्य	नफा (+) तोटा (-)	उत्पादन मूल्य	नफा (+) तोटा (-)	उत्पादन मूल्य	नफा (+) तोटा (-)	
२००२-०३	६,६१४.७६	+२७५.७५	८८.८५	-१३७.९३	३५७.८७	-२०२.६५	७,०६१.४८	+३५.१७	९३.६१
२००३-०४	२,६४८.०७	-८४.१४	२५८.४१	-३४.८८	२७४.१५	-३९.७८	३,१८०.६३	-१५८.८०	८३.२६
२००४-०५	२,९८९.०७	+९४.०८	३०३.०३	-६३.९४	२८८.५३	-४८.०५	३,५८०.६३	-१७.९१	८३.४८
२००५-०६	३,६७२.६३	-३१२.७७	३६१.२०	-८०.३२	३२१.८०	-०.५०	४,३५५.६३	-३९३.५९	८४.३२

वरील तपशीलावरून असे दिसून येते की,

* कंपनी लसीच्या धंद्यावर मोठ्या प्रमाणात अवलंबून होती कारण तो सर्व विभागांमधील एकूण उत्पादन किंमतीच्या ८४ टक्क्यांपेक्षा जास्त होता;

* मुख्यतः युनायटेड नेशनच्या मानकानुसार कंपनीच्या ओपीव्ही सयंत्राला अधिस्वीकृती न मिळाल्यामुळे २००२-०३ मध्ये असलेला विभागावर रूपये ३५.१७ लाखाचा नफा २००५-०६ यावर्षात रूपये ३.९४ कोटी तोट्यात परावर्तीत झाला होता; व

* लेखापरीक्षण विश्लेषणात असे आढळून आले की कंपनीचे उत्पादन मूल्य जे २००२-०३ मध्ये रूपये ७०.६१ कोटी होते ते २००४-०५ मध्ये रूपये ३५.८१ कोटी एवढे कमी झाले होते व २००५-०६ मध्ये त्यांत सीमांत वाढ होऊन ते रूपये ४३.५६ कोटी एवढे झाले होते. त्याचे मुख्य कारण युनायटेड नेशनच्या मानकानुसार ओपीव्ही धंद्यामध्ये घट झाल्यामुळे उत्पादन मूल्य कमी झाले होते. उत्पादन मूल्य

कमी होण्याचे दुसरे कारण म्हणजे नफा मिळविणारे अॅन्टी रॅबीज लस (एनटीएआरव्ही) उत्पादनावर भारत सरकारने घातलेली बंदी (डिसेंबर २००४) हे होते.

“लसीचे उत्पादन व पुरवठा” २.३.८ शासकीय निर्णयानुसार (जीआर) (ऑगस्ट १९९०) कंपनीने त्यांच्या स्थापित क्षमतेनुसार उत्पादित केलेली औषधे शासकीय रूग्णालयांनी निविदा पद्धतीचा अवलंब न करता थेट कंपनीकडून खरेदी करावयाची होती. ह्या शासकीय निर्णयाची मुदत वेळोवेळी ३१ मार्च २००६ पर्यंत वाढविण्यात आली होती. २००६-०७ मध्ये शासनाने शासकीय रूग्णालयांना आवश्यक असणारी औषधे खरेदीमध्ये ७५ टक्के मात्रेवर किंमत प्राधान्य देण्याचे ठरविले (ऑगस्ट २००६).

विक्रीच्या अंदाजावर आधारित कंपनी आपली उत्पादन योजना ठरविते. कंपनीच्या विक्रीच्या-अंदाज भारत सरकार/राज्य शासन व युनिसेफकडून मिळणाऱ्या अपेक्षित मागणी आदेशावर अवलंबून होते कारण तेच कंपनीचे मोठे ग्राहक होते. अशा रितीने उत्पादन योजना पणन योजनेशी निगडित होती. कंपनीचा महत्त्वाचा धंदा ओपीव्ही, डीपीटी, डिप्येरिया, टिटानिअस (डीटी) व टेटानस टॉक्सॉइड (टीटी) इत्यादी लसीचे उत्पादन करणे हा होता.

२००३-०७ यावर्षात ६७८ मंजूर मनुष्यबळाच्या तुलनेत कंपनीची प्रत्यक्ष कर्मचारीबळ ७९ ते ९४ टक्के यादरम्यान होते. अशारितीने, उत्पादनामधील वाढीमुळे मनुष्यबळामधील कमतरता हा प्रश्न नव्हता.

२००२-०७ या कालावधीत ७६७.२८ दशलक्ष प्रतिवर्ष एकक स्थापित क्षमतेच्या तुलनेत लसीचे प्रत्यक्ष उत्पादन खालीलप्रमाणे होते :-

वर्ष	प्रत्यक्ष उत्पादन (दशलक्ष एकक)	प्रत्यक्ष उत्पादनांची स्थापित क्षमतेशी असलेली टक्केवारी.
२००२-०३	३१३.६९	४०.८८
२००३-०४	२७३.२०	३५.६१
२००४-०५	३०४.२१	३९.६५
२००५-०६	३३८.४५	४४.११
२००६-०७	४८३.०८	६२.९६

या तक्त्यावरून असे दिसून येते की ३१ मार्च २००७ रोजी संपलेल्या मागील पाच वर्षांच्या कालावधीत स्थापित क्षमतेपैकी ४४.६४ टक्के क्षमताच फक्त वापरण्यात आली होती.

युएन मानकाप्रमाणे कंपनीच्या ओपीव्ही संयंत्राला अधिस्वीकृती न मिळाल्यामुळे २००२-०६ या कालावधीत युनिसेफला ओपीव्हीचा पुरवठा न केला नसल्यामुळे तेच लसीचे उत्पादन कमी होण्याचे मुख्य कारण होते.

“मौखिक पोलिओ लसीचे उत्पादन व पुरवठा २.३.९”

कंपनीचे ओपीव्ही उत्पादन बाजारामधील तीव्र स्पर्धेमुळे दुबळे झाले होते व दरवर्षी ओपीव्हीची बाजारातील आवश्यकता कमी होत होती.

कंपनी स्पर्धात्मक निविदांच्या आधारावर भारत सरकार व युनिसेफला ओपीव्हीचा पुरवठा करते. भारत सरकारला पुरवठा करण्यात कंपनीला भारत इम्युनोलॉजिकल्स व बॉयोलॉजिक्स महामंडळ मर्यादित (बिबकॉल), पानेसिया बॉयोटेक इंडिया मर्यादित व इतर बॉयो-मेडिकल कंपन्यांसोबत तीव्र स्पर्धेला तोंड द्यावे लागते. २००२-०३ ते २००६-०७ या पाच वर्षांच्या कालावधीत ओपीव्हीची स्थापित क्षमता, प्रत्यक्ष उत्पादन, भारत सरकार व युनिसेफच्या मागणी व पुरवठ्याचा तपशील खालीलप्रमाणे होता :

वर्ष	स्थापित प्रत्यक्ष		भारत सरकार/		पुरवठा		प्रत्यक्ष उत्पादनांची स्थापित क्षमतेशी असलेली टक्केवारी.
	क्षमता	उत्पादन	भारत सरकार/ युनिसेफची मागणी	भारत सरकार	युनिसेफ	पुरवठा	
२००२-०३	४८०	१४४.६३	१५४.९५	२६.००	१२८.९५	३०.१३	
२००३-०४	४८०	३७.२८	३७.७०	३७.७०	३७.७०	७.७७	
२००४-०५	६००	४५.५९	३७.००	३७.००	३७.००	७.६०	
२००५-०६	६००	६७.०८	७५.७०	७५.७०	७५.७०	११.१८	
२००६-०७	६००	११५.३३	११३.००	८२.००	३१.००	१९.२२	

ओपीव्ही लसीची मागणी जो कंपनीचा मुख्य धंदा होता तो कमी होत होता.

वर नमूद केलेल्या तपशीलावरून असे निदर्शनास येते की २००२-०७ या कालावधीत ओपीव्हीच्या प्रत्यक्ष उत्पादनाची स्थापित क्षमतेशी टक्केवारी मुख्यतः भारत सरकार व युनिसेफ यांच्याकडील मागणीच्या अभावामुळे ७.६० टक्के ते ३०.१३ टक्के या दरम्यान होती. २००३-०४ ते २००५-०६ या कालावधीत त्याच्या ओपीव्ही संयंत्राला युएन अधिस्वीकृती न मिळाल्यामुळे कंपनी युनिसेफला ओपीव्हीचा पुरवठा करू शकली नव्हती. युनिसेफ बरोबर केलेल्या आधीच्या धंद्याच्या आधारावर २००३-०४ व २००४-०५ या कालावधीत नुकसान झालेल्या धंद्याचे मूल्य रुपये ८९.१४ कोटी एवढे होते.

कंपनीद्वारा भारत सरकारला पुरवठा (फेब्रुवारी २००६) करण्यात येणाऱ्या ओपीव्हीचे भविष्य देखील उज्वल नव्हते. भारत सरकारने निदर्शनास आणून दिले होते की देशामधील पुढील पाच वर्षांमधील ओपीव्हीची आवश्यकता १३८.५० लक्ष डोसेस (२००६) व १४९.३० लक्ष डोसेस (२०१०) या दरम्यानच होती. त्या तुलनेत दोन महत्त्वाच्या घरगुती ओपीव्ही उत्पादकांची (कंपनी व बिबकॉल) यांची स्थापित क्षमता १,२०० लक्ष डोसेस म्हणजेच ६०० लक्ष डोसेस प्रत्येकी एवढी होती. कंपनी आपल्या स्थापित

क्षमतेनुसार पूर्ण क्षमतेने उत्पादन करीत नसल्यामुळे प्रकल्पित मागणीमधील आपला सहभाग स्पष्टपणे पूर्ण करू शकत नव्हती. भारत सरकारला असेही निदर्शनास आले होते (फेब्रुवारी २००६) की पोलिओ निर्मूलन कार्यक्रम ज्याच्यावर ओपीव्हीची मागणी अवलंबून होती तो २०११ च्या नंतर आवश्यक नाही. अशारितीने देशामधील ओपीव्हीची मागणी कमी कमी होत जाणार होती व त्यामुळे कंपनीचे ओपीव्ही उत्पादन करणाऱ्या सयंत्राची क्षमता मोकळीच राहणार होती. हे ओपीव्ही बाजाराचे दुखःद चित्र दर्शविते व ज्यावरच कंपनीचे टिकून राहणे अवलंबून होते. त्यामुळे तीव्र स्पर्धात्मक जागतिक बाजारात युनिसेफला करण्यात येणारा ओपीव्हीचा पुरवठा कंपनीसाठी अत्यंत महत्त्वाचा होता.

असेही दिसून येते की चिरॉन, इटली, ग्लॅक्सो स्मिथ क्लाइन, बेल्लियम, सनोफी पॅश्चर, फ्रान्स, स्टेव्ह्यूस सेरा इन्स्टीट्यूट, डेन्मार्क यासारख्या विदेशी पुरवठाकारांसोबत व भारतीय पुरवठादारांसोबतही ओपीव्हीचा पुरवठा युनिसेफला करण्यामध्ये तीव्र स्पर्धा असलेल्या परिस्थितीलाही कंपनीला तोंड द्यावे लागत होते. त्यामुळे युनिसेफ व भारत सरकार या प्रमुख ग्राहकांना पुरवठा करण्याचा कंपनीचा धंदा देखील दुबळा ठरत होता. पुढे असेही निदर्शनास आले की, कंपनी मोठ्या प्रमाणावरील ओपीव्ही (लागणारा कच्चा माल) देखील पीटी बायोफार्मा, इंडोनेशिया व गॅक्सो स्मिथ किने बायोलॉजिकल, बेल्लियम या दोन स्रोतामार्फतच खरेदी करीत होती. मोठ्या प्रमाणात पुरवठा करणारे उत्पादक, कंपनीच्या ओपीव्ही पुरवठा करण्याच्या धंद्यात त्यांचे स्पर्धक असल्यामुळे तो ही एक जास्त जोखमीचा घटक ठरत होता.

१.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, महामंडळाने त्याचे अस्तित्व सर्वस्वी OPV लसींवर अवलंबून न रहाता इतर, लसींचे उत्पादन/ प्रकल्प करावे ह्या दृष्टीने पॅटा वॅलेट ही लस (DPT+HD+Hiab) बनविण्याच्या दिशेने नियोजन केले आहे व त्यात महामंडळाच्या DPT उत्पादन तंत्रज्ञानाचा उपयोग करण्यात येईल. तसेच महामंडळाने शासनास भविष्यातील नियोजन आराखडा सादर केला त्या मुख्यत्वे :- (१) DPT नवीन प्रकल्प (२) श्वानदंश लसीचे उत्पादन (३) Measles Injectable OPV तसेच इतर प्रकल्प वरील प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी अंदाजे रुपये शंभर कोटीचा खर्च शासनास प्रस्तावित केला व त्यापैकी रु. पन्नास कोटी जे अर्थ सहाय्य महामंडळास देण्याची विनंती केली. शासनाने त्यांच्या १८ मार्च २००९ च्या पत्रामार्फत कळविले की आर्थिक वर्ष २००८-०९ मध्ये रुपये १५ कोटी इतके अर्थसहाय्य वरील प्रकल्पाकरिता तरतूद करणे शक्य नसल्याने यासाठी joint Venture मार्फत प्रकल्प राबविण्यासाठी प्रयत्न करण्यात यावेत तसेच प्रकल्प राबवितांना खाजगी कंपनीमार्फत गुंतवणूक व साधन (Assets) महामंडळामार्फत पुरविण्यात यावी. मुंबई तसेच पिंपरी येथे उत्पादन क्षमतेचा पूर्ण वापर करण्यासाठी Loan License आधाराने उत्पादन करण्यासाठी इतर खाजगी कंपन्यांशी संपर्क साधण्यात येत आहे. OPV लसीच्या बाजारामधील तीव्र स्पर्धेत टिकून राहण्यासाठी तसेच यशस्वी होण्यासाठी महामंडळाने OPV लसीचे वेगवेगळे प्रकार mopv, bopv (1 & 3) व tOPV हे विकसित केले व जागतिक आरोग्य संघटनेकडून त्याचे मानांकन मिळविले. त्यामुळे वर्ष 2009-2010 दरम्यान महामंडळास

UNOCEF केंद्र शासना मार्फत mOPV व tOPV ह्या लसीच्या प्रचंड Supply Order प्राप्त झाल्या ज्यामुळे महामंडळाच्या इतिहासात-प्रथमच रुपये 163 कोटींची विक्रीची आर्थिक उलाढाल महामंडळास पोलिओ लसीच्या उत्पादनातून प्राप्त झाली.

१.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

१.४ वैद्यकीय शिक्षण व औषधी द्रव्य विभाग, हाफकिन जैव-औषध निर्माण महामंडळ यांनी सादर केलेल्या माहितीच्या अनुषंगाने समितीने वैद्यकीय शिक्षण व औषधी द्रव्य विभाग सचिव तसेच हाफकिन जैव-औषध निर्माण मंडळ यांचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची समितीने बुधवार दिनांक ५ सप्टेंबर २०१२ रोजी साक्ष घेतली. याबाबत महालेखाकारांनी घेतलेल्या २.३.७, २.३.८ व २.३.९ या परिच्छेदांचा एकत्रित विचार करताना भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी कंपनीचे टिकणे मुख्यतः लसीच्या धंद्यावर अवलंबून आहे असे आपल्या आक्षेपामध्ये नोंदविले होते. यावर समितीने विचारणा केली की, महामंडळ मुख्यत्वे केवळ मौखिक पोलिओ लसीच्या धंद्यावर का अवलंबून होते. यावर उत्तर देताना विभागीय सचिव यांनी सांगितले सन २००६-०७ मध्ये हाफकिन संस्थेमार्फत मौखिक पोलिओ (ओपीव्ही) लसीचे उत्पादन केले जात होते. पोलिओचे निर्मूलन झाल्यानंतर लसीची मागणी कमी होईल अशा वेळी महामंडळ आपले कार्य कसे करेल अशी विचारणा झाली असता त्यासाठी दिर्घमुदतीचा आराखडा तयार करण्यात आला. हाफकिन संस्थेच्या पुणे येथील शाखेमध्ये अँटी टॉक्सिन तयार करण्याचा प्लांट सुरू करण्यात आला. व त्या ठिकाणी चार विधारी सापांचे विष गोळा करून घोड्यांचा वापर करून लस तयार करण्याचे काम सुरू करण्यास चालना दिली. शासनाने घेतलेल्या निर्णयानुसार सध्या पंचवीस ते तीस औषधांची निर्मिती सुरू आहे. राज्याच्या महिला व बालविकास विभाग, आरोग्य विभाग यांना लागणारी औषधे तयार करण्यासाठी प्राधान्य दिले जात आहे. तसेच निविदा न काढता वैद्यकीय महाविद्यालयांना देखील संस्थेमार्फत औषधे पुरविली जाणार आहेत. सन २००८-०९ या कालावधीमध्ये पोलिओ लसीकरण विभागाचे नूतनीकरण करण्यात आले असून त्यावेळी डब्ल्युएचओ (वर्ल्ड हेल्थ ऑर्गनायझेशन) व युनिसेफ यांच्याकडून अधिस्वीकृती घेण्यात आली. सद्यःस्थितीत कॅनुझेला, नायझेरिया इ. २० परदेशांमध्ये लसीची निर्यात होत आहे. सन २०११-१२ यावर्षांमध्ये १६४ कोटी रूपयांची उलाढाल झाली असून यंदा एकूण २४० कोटी रूपयांची उलाढाल होणार आहे असे स्पष्ट केले. सद्यःस्थितीत महामंडळाकडे जागतिक आरोग्य संघटना व युनिसेफ यांच्या म्हणण्यानुसार जागतिक स्तरावरील पोलिओ निर्मूलन होण्यासाठी अधिक पाच वर्षांचा कालावधी लागणार असल्यामुळे पुढील पाच वर्षांच्या काळासाठी महामंडळाकडे मागणी नोंदविली गेलेली आहे. महामंडळामध्ये पोलिओ वॅक्सीन अँटी स्नेक व्हॅक्सीन आणि अँटी स्कॉर्पियन व्हॅक्सीन तसेच अँटी रेबिज सिरप व कफ सिरप केले जाते व सर्पदंश लसीचे उत्पादन केले जात असून त्यासाठी घोड्यांचे रक्त वापरले जाते. महामंडळाकडे घोड्यांच्या उपलब्धतेचे प्रमाण कमी असल्याने उत्पादन कमी होत होते. सद्यःस्थितीत घोड्यांच्या संख्येमध्ये वाढ झाल्याने उत्पादनात देखील वाढ झालेली आहे.

भारतातील पश्चिम बंगाल राज्याकडून याबाबत जास्त मागणी येऊनही आपण त्यांना उत्पादन कमी असल्यामुळे पुरवठा अत्यल्प करित आहोत. युनिसेफच्या माध्यमातून नेपाळ, बांगलादेश, पाकिस्तान या देशांना देखील लसीचा पुरवठा केला जातो. महाराष्ट्रातील कोकण भागामध्ये विंचू दंशावरील लसीची मागणी असल्यामुळे त्याचेही उत्पादन घेतले जाते. असेही व्यवस्थापकीय संचालक यांनी समितीला उत्तर देताना स्पष्ट केले. प्रचंड मागणी असताना पुरवठा का कमी होतो असे समितीने विचारले असता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, सन १९४५ पासून हाफकिन महामंडळ व्यवसायामध्ये आहे. सन २००० मध्ये एफडीएने काही गोष्टीचे नूतनीकरण करण्यास सांगितले त्यामुळे त्यावेळी दुर्लक्ष झाले त्यानंतर एफडीएला आमचे प्रोडक्ट बंद करावे लागले. व २००७ मध्ये त्याबाबत निर्णय घेण्यात आला. अशी वस्तुस्थिती त्यांनी समितीच्या निदर्शनास आणली. त्यावेळी समितीने विचारले की, शासनाने नेमलेल्या समितीने केलेल्या शिफारशीनुसार महामंडळाने निर्णय घेऊन सन २००९ मध्ये त्याची अंमलबजावणी सुरू केली. उत्पादनात वाढ होण्यासाठी पीपीपी अंतर्गत भागीदार शोधून प्रकल्प अधिक वाढविण्याचा विचार आहे काय? असे विचारले असता समितीची सूचना स्वागतार्ह आहे असे सांगितले व सन २००९ मध्ये डब्ल्युएचओचे मानांकन प्राप्त झाल्यानंतर सन २००९ मध्ये नवीन यंत्रसामुग्री बसविण्यात आली. त्यामुळे महामंडळाचे उत्पादन पद्धतीमध्ये वाढ झाली आहे. यंत्रसामुग्री व त्यावरील प्रशिक्षण हे देखील युनिसेफच्या तोडीचे आहे. उणे २० डिग्रीमध्ये उत्पादन ठेवले नाही तर ते बाद होऊ शकते.

विभागीय सचिव यांनी अधिक स्पष्टीकरण करताना सांगितले की, महामंडळाचा औषधी विभाग हा प्रामुख्याने विकसित झालेला नाही. यामध्ये पेटंट टेक्नॉलॉजीमुळे समस्या निर्माण होत असतात. बाजारातील प्रगत कंपन्या या अधिक आर्थिक गुंतवणूक व अधिक संशोधन करित असल्यामुळे महामंडळाचा स्पर्धेत टिकाव होऊ शकत नाही यासाठी महामंडळाने अधिक दर्जा सुधारण्यासाठी १५० कोटी रूपयांची शासनाकडे मागणी केली होती. त्यावर वित्त नियोजन विभागाने महामंडळ स्तरावर जॉईंट व्हेचर करून लोन घेऊन कार्यवाही करावी असे सुचविले. महामंडळाद्वारे उत्पादन केलेल्या औषधांची किंमत ठरविण्याबाबत काय कार्यवाही करण्यात येते याबाबत यासमितीने विचारलेल्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सन १९८९ मध्ये जे जे मधील गैरप्रकाराबाबत लॅटिन कमिशन नेमण्यात आले होते. त्यानंतर शासनाने निर्णय निर्गमित केला असून त्यामध्ये काही मार्गदर्शक तत्वे दिली आहेत त्यानुसार कार्यवाही करण्यात येते. महामंडळाला आर्थिक निधी म्हणून किती आवश्यकता आहे असे समितीने विचारले असता महामंडळाचे महाव्यवस्थापक यांनी सांगितले की, महामंडळाने १०० कोटी रूपयांचा आराखडा शासनाला सादर केला होता. काही उत्पादने ही देशासाठी आणि देशाच्या आरोग्यासाठी आवश्यक आहेत. केंद्र शासनाने १९७६ साली लसीकरण कार्यक्रम राबविण्यास सुरुवात केली तेव्हापासून डीपीटी लस भारतभर पुरविण्याचे काम महामंडळामार्फत केले जाते. यांत्रिक सामुग्री जुनी झाल्यामुळे फ्रान्स व जर्मनीच्या काही तज्ज्ञांच्या सल्ल्याने अहवाल तयार केला असून त्यानुसार ६० कोटी रूपयांच्या आर्थिक निधीची आवश्यकता आहे व इतका निधी महामंडळाकडे उपलब्ध नाही. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना विभागाच्या

सचिवांनी सांगितले की, वित्त व नियोजन विभागाला याबाबतचा प्रस्ताव सादर केला होता. महामंडळाला ४० कोटी रूपये बँक लोन मिळू शकते व त्याला शासनाची मान्यता आहे असे अभिप्राय दिले होते. डीपीटी लस निर्मितीचा ५० कोटी रूपयांचा प्रोजेक्ट आहे तो यामधून करता येईल व तो फायदेशीर देखील ठरू शकतो. याबाबत महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, आम्हाला एकदम ५० कोटी लागणार असून सुरुवातीच्या काळात २५-३० कोटी रूपये जर मिळाले तर ताबडतोब काम सुरू करू शकतो. अपघात झाल्यानंतर अँटी गॅस गॅगरिन लागतो. त्याचे उत्पादन करणारी भारतामध्ये एकही संस्था नाही. यासंदर्भात संस्थेकडे काही तज्ज्ञ मंडळी आहेत. आपण जे उत्पादन केलेले आहे त्याला जागतिक आरोग्य संघटनेने देखील मान्यता दिलेली आहे. दुसरा प्रकल्प ए. एस.व्ही.स. तयार करण्याचा असून यासाठी डिपार्टमेंट ऑफ सायन्स अँड टेक्नॉलॉजीकडून निधी मिळण्याचा प्रयत्न सुरू आहे. यावर समितीने विचारले की, स्वाईन फ्लूच्या आजारवार लागणारी टॅमी फ्लू ही गोळी सुद्धा परदेशातून मागवाव्या लागतात. त्यादृष्टीने काही संशोधन सुरू आहे का? यावर उत्तर देताना महाव्यवस्थापक यांनी सांगितले की, हांफकीन संस्थेमध्ये संशोधन आणि प्रशिक्षण असा एक भाग असून राज्याची आणि देशाची गरज भागविण्यासाठी संशोधन करण्याची जबाबदारी त्यांच्यावर आहे. त्यांनी विकसित केलेल्या तंत्रज्ञानाच्या आधारे निर्मिती करण्याची जबाबदारी हाफकिन महामंडळावर आहे. त्यानुसार उत्पादन घेतले जात आहे. यासाठी संशोधन आणि प्रशिक्षण यावर अर्थसंकल्पात ४ कोटी रूपयांची तरतूद केलेली असून त्यातील बहुतांश खर्च आस्थापनेवर खर्च होतो. असे विभागीय सचिवांनी स्पष्ट करताना स्वाईन फ्लूवरील गोळीची निर्मिती करण्याकरिता संशोधन करण्यासाठीचा प्रस्ताव तयार करण्यात येईल असे स्पष्ट केले. युनिसेफ आणि जागतिक आरोग्य संघटनेकडे कर्जासाठी मागणी केली होती पण त्यांनी ती स्वीकारली नाही असे स्पष्ट केले.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :

विभागवार लाभप्रदान या शिर्षकाखाली महालेखाकारांनी कंपनीचे टिकणे मुख्यतः लसीच्या धंद्यावर अवलंबून आहे. असा आक्षेप नोंदविताना कंपनीच्या सन २००२-०३ मध्ये असलेले उत्पादन मुल्यांची तुलना करून सन २००४-०५ मध्ये उत्पादन कमी झाल्याचे निदर्शनास आणले होते. सन २००५-०६ मध्ये त्यामध्ये काही अंशी वाढ झाल्याचेही त्यांनी लेखापरिक्षणामध्ये नमूद केले आहे. व त्याचे कारणमिमांसा करताना युनायटेड नेशनच्या मानकानुसार ओपीव्ही सयंत्राला अधिस्वीकृती न मिळल्याने धंद्यामध्ये घट झाली परिणामी उत्पादन मूल्य देखील कमी मिळाले होते. याबाबत विभागीय सचिवांनी साक्षीच्या वेळी केलेले स्पष्टीकरणानुसार मौखिक पोलिओ लसीचे पोलिओ निर्मुलन झाल्यानंतर मागणी कमी होईल. याची पडताळणी करून महामंडळाने दीर्घ मुदतीचा आराखडा तयार केला व त्यानुसार महाराष्ट्र राज्यातील महिला व बालविकास विभाग, आरोग्य विभाग, व वैद्यकीय महाविद्यालय यांच्यासाठी पूरक औषधांची उत्पादने सुरू केल्याने महामंडळाला आर्थिक उत्पन्न मिळाल्याची बाब निश्चितच प्रशंसनीय आहे. सन २००८-०९ या कालावधीमध्ये वर्ल्ड हेल्थ ऑर्गनायझेशन व युनिसेफ यांच्याकडून अधिस्वीकृती

मिळाल्यानंतर पोलिओ लसीकरण विभागाचे नूतनीकरण करून त्याचा फायदा सन २०११-१२ या वर्षापासून मिळत असल्याची विशद केलेली वस्तुस्थितीदेखील प्रशासनेस पात्र आहे. वर्ल्ड हेल्थ ऑर्गनायझेशन व युनिसेफ यांच्या अधिस्वीकृती न मिळालेल्या कालावधीत महामंडळाच्या उत्पादनात घट झाल्याचा आक्षेप महालेखाकारांनी त्या वर्षांच्या केलेल्या लेखापरिक्षणामध्ये नोंदविलेला होता. यावरून महामंडळ करीत असलेल्या उत्पादनाबाबत त्यावेळी कार्यरत असलेल्या अधिकाऱ्यांनी सतर्क रहाणे गरजेचे होते असे दिसून येते. यासाठी भविष्यातील काळात महामंडळाने आपल्या नामांकनामध्ये कशी वाढ करता येईल व परदेशातील आरोग्य विषयक समस्यांवरती आवश्यक असणारी लस जास्तीच्या प्रमाणात उत्पादन करून कसा आर्थिक फायदा करता येईल याकडे अधिक लक्ष द्यावे. अशी समितीची शिफारस आहे. महामंडळ स्तरावरून आराखडा तयार करणे. शासनाकडे सादर केलेल्या आर्थिक निधीसाठी वित्त विभागाने आपले अभिप्राय व्यक्त करताना बँक लोन म्हणून घेण्यासाठी केलेली शिफारस ही जरी आर्थिक प्रयोजन म्हणून खरी असली तरी राज्याच्या आरोग्याची समस्या व त्यावर करावयाची उपाययोजना याचे महत्त्व जाणून निधीची उपलब्धता करून देणे गरजेचे आहे असे समितीचे मत आहे.

हाफकिन या संस्थेमध्ये एक भाग असलेला संशोधन आणि प्रशिक्षण हा विभाग स्वतंत्ररित्या काम करीत असला तरी त्यांना देण्यात येणारी वार्षिक अर्थसंकल्पीय तरतूद ही कमी असून त्यामधून संशोधनाचे कार्य व्यवस्थितरित्या पार पाडता येणे शक्य नाही. असे समितीचे मत आहे. महाराष्ट्रात वेळोवेळी उद्भवणारे नवनवीन आजार व त्यासाठी परदेशस्थ औषधांवर अवलंबून रहावे लागणे व त्याचा पुरवठा होण्यास लागणारा विलंब पाहता रोगी दगावण्याची शक्यता असते. यासाठी संशोधनाकडे अधिक लक्ष देणे गरजेचे आहे व नवीन संशोधनाद्वारे राज्याला आरोग्यासारख्या महत्त्वपूर्ण विषयाला स्वावलंबी होणेदेखील तितकेच गरजेचे आहे. यातूनच शासनाचा महामंडळ निर्मितीचा उद्देश सफल होईल. यासाठी अधिक निधी उपलब्ध करून देण्याच्या दृष्टीने शासन स्तरावर विचार व्हावा अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

दोन : नैसर्गिक पेशीबंध अँटि रॅबीज (एनटीएआरव्ही) लसीचे उत्पादन बंद करणे व धंद्याचे नुकसान

३१ डिसेंबर २००४ पासून भारत सरकारने एनटीएआरव्ही उत्पादनावर बंदी घातली होती. कंपनीचे त्या बदलीच्या टीसीएआरव्ही, उत्पादनाचे तंत्रज्ञान मिळविण्याचे प्रयत्न सफल झाले नव्हते. परिणामस्वरूप टीसीएआरव्हीचे उत्पादन शक्य झाले नाही, कुत्रा चावलेल्या प्रकरणात कंपनीला लस उपलब्ध करून देता आली नव्हती.

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.११ मध्ये "नैसर्गिक पेशीबंध अँटि रॅबीज (एनटीएआरव्ही) लसीचे उत्पादन बंद करणे व धंद्याचे नुकसान" यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले

आहेत की, कुत्रा चावलेल्या प्रकरणासाठी वापरण्यात येणाऱ्या एनटीएआरव्ही लसीचे उत्पादन कंपनी करीत होती. रुग्णांना सहन कराव्या लागणाऱ्या न्युरॉपॅथिक डिसऑर्डर शक्यतेमुळे व होत असलेल्या ग्रासामुळे भारत सरकारने एनटीएआरव्हीचा उपयोग टप्पाटप्पाने काढून टाकण्याचे ठरविले (फेब्रुवारी २००४). टिश्यूकल्चर अँटि रॅबीज लसीचे उत्पादन खूपच सुरक्षित असल्याचे विचारात घेण्यात आले व त्यामुळे ३१ डिसेंबर २००४ पासून टीसीएआरव्ही उत्पादनाकडे वळण्याचे ठरविण्यात आले. ३१ डिसेंबर २००४ पर्यंत उत्पादित केलेला मालसाठा संपेपर्यंत एनटीएआरव्हीच्या विक्रीला परवानगी देण्यात आली होती. जर भारतीय पॅश्चुअर संस्थेने (पीआयआय), कुनूर यांनी तंत्रज्ञान हस्तांतरीत केले तर टीसीएआरव्हीचे उत्पादन करणे शक्य असल्याचे कंपनीने भारत सरकारला कळविले (ऑगस्ट २००४). पॅश्चुअर संस्थान, कुनूर यांनी तंत्रज्ञान हस्तांतरीत करण्यासाठी रुपये १० कोटीची मागणी केली. कंपनीला ही मागणी खूप जास्त व व्यापारीदृष्ट्या वर्धनक्षम नाही असे आढळून आले. त्याशिवाय, कंपनीच्या आर्थिक अडचणी होत्या व राज्य शासनाचे अंदाजपत्रकीय पाठबळ देखील उपलब्ध नव्हते.

कुत्रे चावण्याच्या प्रकरणांमध्ये होणारी दुःखदा वाढ, टीसीएआरव्हीचा तूटवडा असल्यामुळे लोकांचा होणारा आक्रोश व लसीची असलेली जादा किंमत ही परिस्थिती राज्य शासनाने भारत सरकारला अवगत करून दिली होती (डिसेंबर, २००५). राज्य शासनाने पॅश्चुअर संस्थानाला ही जादा रक्कम अधित्यागित करण्याबाबत भारत सरकारने आवश्यक ते निर्देश देण्याची विनंती केली होती. कुटूंब कल्याण, सचिवांनी त्यांच्या कंपनीच्या भेटीच्या (मार्च, २००६) वेळी टीसीएआरव्ही तंत्रज्ञान कंपनीला योग्य त्या अटी शर्तीवर हस्तांतरीत करण्याचे आश्वासन दिले होते. परंतु या प्रकरणात पुढील कोणतीही प्रगती निदर्शनास आली नव्हती (सप्टेंबर, २००७).

अशारितीने, एनटीएआरव्ही उत्पादन काढून टाकल्यानंतर टीसीएआरव्ही धंद्याचा कोणताही सहभाग मिळविणे कंपनीला मिळणे शक्य झाले नव्हते.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, महामंडळ Joint Venture private Partner च्या शोधकर्ता आहे. ज्यामार्फत श्वानदंश लसीचे बल्क महामंडळास विकत घेता येईल व पुढील उत्पादन प्रक्रिया पूर्ण करून श्वानदंश लस बनवून उपलब्ध करता येईल.

२.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

२.४ कुत्रा चावलेल्या प्रकरणासाठी एनटीएआरव्ही लसीचे उत्पादन रुग्णांना सहन कराव्या लागणाऱ्या ग्रासामुळे भारत सरकारने त्यावर बंदी आणण्याचे ठरविले. व त्यासाठी पर्याय म्हणून टिश्यूकल्चर अँटि रॅबीज लस खूपच सुरक्षित असल्याने उत्पादन करण्याचे मुभा दिली होती. त्यासाठी निधीची आवश्यकता व त्यासाठी तंत्रज्ञान हस्तांतरीत करणे यासाठीदेखील आर्थिक निधीची आवश्यकता होती. राज्य शासनाने हस्तांतरीत करावयाच्या संस्थेला जादा रक्कम अधित्यागित करण्याबाबत भारत सरकारने आवश्यक ते एचबी १९९२—२

निर्देश देण्याची विनंती केली होती. परंतु याबाबत कुठलीही प्रगती न झाल्यामुळे पर्यायी लसीचे उत्पादन होऊ शकले नाही असा महालेखाकाराने आक्षेप नोंदविला होता. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण करावयास सांगितले असता महामंडळाचे महाव्यवस्थापक यांनी सांगितले की, टीसीएआरव्ही या पर्यायी लसीचे उत्पादन करण्यासाठी हैद्राबाद याठिकाणी असलेल्या कंपनीकडे याबाबतचे तंत्रज्ञान असून त्यांच्याशी सामंजस्य करार करून पुणे येथील पिंपरी याठिकाणी याची निर्मिती करण्याचे प्रस्तावित आहे. याबाबत यापूर्वी निर्माण झालेल्या अडचणीविषयी सांगतांना महाव्यवस्थापक यांनी सांगितले की, केंद्र सरकारच्या एका संस्थेकडे याबाबतचे तंत्रज्ञान असून त्यांच्याकडे मागणी केली असता १० कोटी रूपयांची मागणी केली. नवीन प्रकल्प असल्याने सदर प्रकल्पासाठी अधिकच्या २५ कोटी रूपयांचा खर्च अपेक्षित होता. असा एकूण ३५ कोटी रूपये खर्च आर्थिकदृष्ट्या परवडणारा नव्हता. याबाबत सदर संस्थेला ठरण्यात येणाऱ्या किमतीवरील ५ ते ६ टक्के शुल्क देण्याचा प्रस्ताव ठेवला होता. तरीही त्यांनी तो मान्य केला नाही. व तंत्रज्ञान देण्यास असमर्थता दर्शविली. म्हणून हैद्राबाद येथील कंपनीशी सामंजस्य करार करण्याचा प्रयत्न सुरू आहे.

२.५ अभिप्राय व शिफारशी

कुत्रा चावलेल्या प्रकरणासाठी एनटीएआरव्ही लसीचे उत्पादन रूग्णांना सहन कराव्या लागणाऱ्या त्रासामुळे भारत सरकारने त्यावर बंदी आणण्याचे ठरविले. व त्यासाठी पर्याय म्हणून टिश्यूकल्चर अँटि रॅबीज लस खूपच सुरक्षित असल्याने उत्पादन करण्याची मुभा दिली होती. त्यासाठी निधीची आवश्यकता व त्यासाठी तंत्रज्ञान हस्तांतरित करणे यासाठीदेखील आर्थिक निधीची आवश्यकता होती. राज्य शासनाने हस्तांतरित करावयाच्या संस्थेला जादा रक्कम अधित्यागित करण्याबाबत भारत सरकारने आवश्यक ते निर्देश देण्याची विनंती केली होती. परंतु याबाबत कुठलीही प्रगती न झाल्यामुळे पर्यायी लसीचे उत्पादन होऊ शकले नाही ह्या महालेखाकारांच्या आक्षेपानंतर केंद्र सरकारच्या संस्थेकडे टीसीएआरव्ही उत्पादनाचे तंत्रज्ञान मिळण्यासाठी महामंडळाने केलेले प्रयत्न पहाता सदर संस्थेने आर्थिक निधीची केलेली मागणी महामंडळाला आर्थिकदृष्ट्या वर्धनक्षम नव्हती. म्हणून महामंडळाकडून आता हैद्राबाद येथील संस्थेशी करण्यात येणारा सामंजस्य करार लवकरात लवकर करून टीसीएआरव्ही या लसीचे उत्पादन लवकरात लवकर महामंडळाने विशद केल्याप्रमाणे पिंपरी याठिकाणी सुरू करण्याच्या दृष्टीने त्वरेने कार्यवाही करावी. व विभागाने देखील ही कार्यवाही सत्वर होईल. याकडे लक्ष द्यावे अशी समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

तीन : “पिंपरी एककामध्ये क्षमतेचा कमी वापर”

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.१२ मध्ये “पिंपरी एककामध्ये क्षमतेचा कमी वापर” यांचे

संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, कंपनीचे पिंपरी एकक येथील घोड्यांचा वापर करून (घोडे/शिंंगरू/पोनिज) साप अँटिव्हेनिन, अँटि रॅबीज सेरा, टिटानिअस, डिथ्थेरिया अँटिटॉक्सीने, स्कॉरपिअन अँटिव्हेनॉम इत्यादी सारखी जीव वाचवणाऱ्या जैव औषधांची निर्मिती करते.

या एककाने रूपये ६.८५ कोटी खर्च करून लायफिलेशन सयंत्र जुलै २००० मध्ये संस्थापित केले व त्यामध्ये वाणिज्यिक उत्पादन जून २००२ मध्ये सुरू केले होते.

२००२-०७ या कालावधीमध्ये सेरा उत्पादनाची स्थापित क्षमता व प्रत्यक्ष उत्पादन याबाबतचा तपशील खालीलप्रमाणे होता :-

उत्पादनाचे	स्थापित	२००२-०३	२००३-०४	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७
क्षमता				प्रत्यक्ष उत्पादन (स्थापित क्षमतेशी टक्केवारी)		
अँटि	२६,०००	१४,८००	१९,३३०	निरंक	निरंक	निरंक
टिटानिअस सेरा		(५६.९२)	(७४.३५)			
अँटि	७,७००	३,०६८	२,०५२	९०४	३,८९६	५४१
डिथ्थेरिया सेरा		(३९.८४)	(२६.६५)	(११.७४)	(५०.६०)	(७.०३)
अँटि साप	३,०८,०००	१,४१,५०१	२,२४,७३०	१,२०,७०४	१,५०,८८२	१५,२७४
व्हेनॉन सेरा		(४५.९४)	(७२.९६)	(३९.१८)	(४८.९९)	(४.९६)
अँटि	८,६००	निरंक	२४,९४७	निरंक	४,११७	निरंक
स्कॉरपिऑन			(२९०.०८)		(४७.४७)	
सेरा						
अँटि रॅबीज	३४,८१४	निरंक	१५,०५७	निरंक	निरंक	निरंक
सेरा			(४३.२५)			

२००२-०७ या कालावधीमध्ये अँटि साप व्हेनॉन/ सेरा यांचे मोठे उत्पादन करण्यात आले होते. प्रत्यक्ष केलेल्या उत्पादनाची स्थापित क्षमतेशी असलेली टक्केवारी ४.९६ ते ७२.९६ टक्के या दरम्यान होती. अँटि डिथ्थेरिया सेराचे उत्पादन ३,०६८ व्हाअल (३९.८४ टक्के) वरून ५४१ व्हाअल (७.०३ टक्के) पर्यंत कमी झाले होते.

एककाने अँटि टिटानिअस व अँटि रॅबीज सेरा यांचे उत्पादन २००४-०५ पासून केले नव्हते. उत्पादनासाठी आवश्यक असणारे घोडे उपलब्ध नसणे हे स्थापित क्षमतेच्या तुलनेत प्रत्यक्ष उत्पादनामधील कमतरचे प्रमुख कारण होते.

घोड्यांच्या कमतरतेमुळे एककाच्या उत्पादनावर परिणाम झाला होता.

प्राण्यावर करण्यात येणाऱ्या प्रयोगावरील नियंत्रण व पर्यवेक्षण करणाऱ्या समितीने प्राण्याचे वय व त्यांचे वजन यासंदर्भात घातलेल्या निर्बंधामुळे घोड्यांचे संख्याबळ जे एप्रिल २००१ मध्ये ७०९ होते ते मार्च २००७ मध्ये ४२१ एवढे कमी झाले होते. या निर्बंधामुळे या एककाच्या सेरा उत्पादनावर विपरित परिणाम झाला होता. अशारितीने, रूपये ६.८५ कोटी खर्चून उभारण्यात आलेला लॉयफोलायझेशन संयंत्राचा त्यांच्या पूर्ण क्षमतेने वापर करणे शक्य झाले नव्हते.

३.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, सन १९९८-१९९९ साली निर्जलीकरण प्रकल्पाची (लापोलायझेशन) योजना आखली गेली व जुलै २००० साली प्रकल्प पूर्ण झाला. त्याकाळी सी.पी.सी.एस.ई.ए. या समितीचे प्रतिविष बनविण्यासाठी घोड्यांच्या चापराबाबत नियम नव्हते. सन २००१ व डिसेंबर २००१ मध्ये सी.पी.सी.एस.ई.ए. समितीने घोड्याच्या रक्तापासून सापाचे प्रतिविष बनविण्याचे प्रोटोकॉल १ व २ नियमावली जाहिर केली. या नियमाप्रमाणे सापाचे प्रतिविष बनविण्यासाठी घोड्यांच्या चापराबाबत वेगवेगळे नियम लागू केले आहेत. जसे की उत्पादनासाठी घोड्याचे वयोमान काय असावे, घोडा किती काळासाठी उत्पादनासाठी वापरावा, घोड्याचे रक्त काढण्याचे प्रमाण, घोड्याच्या राहण्यासाठी जागेचे क्षेत्रफळ सन २००१ पूर्वी पिंपरी विभागात उपलब्ध जागेमध्ये साधारण ८००-९०० घोडे होते. त्यापासून साधारण ४.५ लाख कुत्र्याचे, सापाच्या प्रतिविषाचे उत्पादन होत आहे. परंतु सी.पी.सी.एस.ई.ए.ने निर्धारित केलेल्या नियमाप्रमाणे पिंपरी विभागात घोडे ठेवण्याची जागा फक्त ४७५ घोड्यांना पुरेल एवढीच आहे. सी.पी.सी.एस.ई.ए.ने ठरविलेल्या नियमाप्रमाणे उत्पादनात घट झाली आहे, कारण एकंदरीत घोड्यांच्या उत्पादकतेवर परिणाम झालेला आहे.

सर्प प्रतिविषाचे पूर्ण क्षमतेने उत्पादन करावयाचे असल्यास (अंदाजे ३ लाख व्हायल्स) पिंपरी विभागात साधारणपणे ७००-८०० घोड्यांची आवश्यकता भासेल, परंतु नियमाप्रमाणे घोडे ठेवण्याची स्टेबल फक्त ४७५ घोडे राहू शकतात इतकीच आहे. घोड्यांची संख्या वाढवण्याची असल्यास नवीन तबेले बांधणे आवश्यक आहे व त्यासाठी पुन्हा मोठ्या प्रमाणात भांडवली खर्च करावा लागेल. सी.पी.सी.एस.ई.ए. च्या नियमामुळे आर्मीनेही मोफत घोडे देण्याचे बंद केले आहे व या कारणाने मार्केटमधून घोडे विकत घेणे किंवा आर्मीमधून घोडे विकत घेणे हाच पर्याय उपलब्ध आहे साधारणपणे उत्तर भारतात महाराष्ट्रापेक्षा जास्त घोडे मिळतात व त्यामुळे पूर्वी पंजाब, राजस्थान व उत्तर प्रदेश येथून घोडे विकत घेतले जात होते. परंतु अनुभवावरून असे निदर्शनास आले की, येथील विकत घेतलेल्या घोड्यांची संख्या मर्यादित होती सध्या तसेच यांत्रिकीकरणामुळे प्रवासी वाहतुकीसाठी मोठ्या प्रमाणात वाहने उपलब्ध झाल्याने घोड्यांचा सदर कामासाठी होणारा उपयोग घटल्याने त्यांची पैदास कमी होत गेली व त्यामुळे घोडे मिळणे दुर्मिळ झाले

आहे. महामंडळाचे अथक प्रयत्न व सततच्या पाठपुराव्यामुळे आर्मी तसेच खाजगी पुरवठादारांकडून गेल्या ८ वर्षात खालीलप्रमाणे घोडे मिळवता आले : —

वर्ष	घोड्यांची संख्या
२००२-२००३	१५५
२००३-२००४	८१
२००४-२००५	.
२००५-२००६	८
२००६-२००७	१२६
२००७-२००८	२४
२००८-२००९	४६
२००९-२०१०	८१

यावरून असे निदर्शनास येईल की, घोड्यांच्या उपलब्धतेमध्ये सातत्य राखणे अवघड आहे. निर्जलीकरणाची (लायपोलायझेशन) शिल्लक क्षमता पूर्ण वापरण्यासाठी या विभागाने सन २००४ मध्ये मेसर्स आरती ड्रग लि. या कंपनीचे काम केले तसेच सन २००६-२००७ आणि सन २००७-२००८ मध्ये मेसर्स सिम ऑफ इंडिया लि. यांचे काम केले व त्यायोगे शिल्लक क्षमतेचा वापर करण्याचा प्रयत्न केला होता.

फक्त क्षमतेचा पूर्ण वापर करण्यासाठी कोणत्याही निर्जलीकरण (लायपोलायझेशन) आमच्या प्रकल्पामध्ये काम करता येत नाही कारण आमच्या उत्पादनाशी साम्य असलेल्या औषधानाच अन्न व औषध विभागातर्फे परवाना मिळू शकतो. वरील सर्व अडचणींमुळे निर्जलीकरणाची शिल्लक क्षमता वापरता येऊ शकली नाही.

नुकतेच या विभागाचे नूतनीकरणाचे काम पूर्ण झाले आहे. निर्जलीकरणाची शिल्लक क्षमता वापरण्यासाठी बाहेरील कंपन्यांबरोबर चर्चा चालू आहे, असे झाल्यास भविष्यात निर्जलीकरणाची (लायपोलायझेशन) क्षमता पूर्ण वापरणे शक्य होईल असे वाटते.

३.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

३.४ पिंपरी याठिकाणी घोड्यांचा वापर करून सापाच्या विषावरील लस तयार करण्याची औषध निर्मिती केली जाते. यासाठी सन २००० मध्ये ६.५८ कोटी रूपये खर्च करून संयंत्र बसवले होते. त्यामधून २००२ पासून उत्पादन सुरू झाले होते. लस तयार करण्यासाठी घोड्यांचा वापर करण्यात येत होता. घोड्यांच्या कमतरतेमुळे सन २००१ ते २००७ या कालावधीत पूर्ण क्षमतेने वापर करून उत्पादन घेतले नव्हते असा महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. याबाबत वस्तुस्थिती स्पष्ट करण्याविषयी समितीने सांगितले असता महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी सांगितले की, लस निर्माण करण्यासाठी

घोडयांची आवश्यकता असते. घोडयांच्या कमतरतेमुळे उत्पादन पूर्णपणे निघत नव्हते ही वस्तुस्थिती आहे. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण करताना विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, औषधे व अन्न प्रशासन कायद्याच्या नवीन उत्पादन पद्धतीमध्ये निकष ठरविले होते. त्याची पूर्तता न केल्याने त्यांच्याकडून प्रमाणपत्र देण्यात येत नव्हते. व त्यांनी उत्पादन करून नये अशा सूचना दिल्या होत्या. त्यानंतर जागतिक आरोग्य संघटनेच्या मानांकनानुसार २००७ मध्ये घोडयांची काही प्रमाणात उपलब्धता झाल्यानंतर व तेथील यंत्रणेची अद्यावत पूर्तता केल्यानंतर सन २००९ पासून उत्पादन घेतले जात आहे. सध्या किती उत्पादन घेतले जात आहे असे समितीने विचारले असता दोन ते अडीच लाख व्हायल्स इतके उत्पादन घेतले जात असून, १० लाख व्हायल्स इतकी मागणी आहे. उत्पादन वाढविण्याकरिता घोडे उपलब्ध होणे गरजेचे आहे असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी स्पष्ट केले. एका खास अधिकाऱ्याची नेमणूक करून इतर प्रणालीचा वापर करून घोडे मिळण्यासाठी कार्यवाही करावी असे समितीने सुचविले असता विभागीय सचिव यांनी सूचना उपयुक्त असून, पिंपरी याठिकाणी उपलब्ध असलेल्या ६५ एकर जागेवर खाजगी व्यक्तींबरोबर करार करून हे काम करता येईल असे सांगितले. लसीच्या उत्पादनाकरीता १२ वर्षे वयाचे ४५० किलो वजनाच्या घोडयांची आवश्यकता असते. सद्या लष्कराकडून किफायतशीर भावाने घोडे दिले जातात. महामंडळाकडे ते प्राप्त झाल्यानंतर त्यांचा लसीच्या उत्पादनाकरीता वापर केल्यानंतर आयुष्यमान कमी होऊन साधारणतः ४ ते ५ वर्षे इतकेच असते असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी स्पष्ट केले. घोडे व खेचरे मिळण्यासाठी आधुनिक प्रणालीचा वापर करून इंटरनेटद्वारे जाहिराती करून घोडे मिळण्यासाठी प्रयत्न करावेत असेही समितीने सुचविले असता याबाबत नोंद घेतली असल्याचे विभागीय सचिव यांनी स्पष्ट केले. औषधाच्या मागणीबाबत सातत्याचा अभाव असल्याचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले. शासनाच्या सर्व विभागांनी महामंडळाकडून निर्माती केलेली औषधे घेतली पाहिजेत. परंतु अशी मागणी इतर विभागाकडून येत नाहीत असेही त्यांनी समितीच्या निदर्शनास आणले.

३.५ अभिप्राय व शिफारशी

पिंपरी याठिकाणी घोडयांचा वापर करून सापाच्या विषावरील लस तयार करण्याची औषध निर्मिती केली जाते. यासाठी सन २००० मध्ये ६.५८ कोटी रुपये खर्च करून सयंत्र बसवले होते. त्यामधून २००२ पासून उत्पादन सुरू झाले होते. लस तयार करण्यासाठी घोडयांचा वापर करण्यात येत होता. घोडयांच्या कमतरतेमुळे सन २००१ ते २००७ या कालावधीत पूर्ण क्षमतेने वापर करून उत्पादन घेतले नव्हते असा महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. याबाबत साक्षीच्या वेळी लसीच्या उत्पादनाकरिता आवश्यक असलेल्या घोडयांची उपलब्धता होत नव्हती. तसेच औषधे व अन्न प्रशासन कायद्याच्या नवीन उत्पादन पद्धतीमध्ये निकष ठरविल्यामुळे व त्याचे प्रमाणपत्र देऊन उत्पादन बंद केल्यामुळे देखील काही काळ महामंडळाला उत्पादन घेता आले नाही असे समितीला दिसून आले. जागतीक आरोग्य संघटनेच्या मानांकनानुसार तेथील यंत्रणेची सुधारणा केल्यानंतर महामंडळाने सन २००९ पासून, उत्पादन सुरू केले असले तरीही त्यांना मागणी प्रमाणे उत्पादन करण्यासाठी अडचणी येत आहेत. यासाठी समितीने

सुचविल्यानुसार घोडयांची उपलब्धता होण्यासाठी आधुनिक प्रणालीचा वापर करून इंटरनेट तसेच जाहिरातीच्या माध्यमातून घोडे मिळविण्यासाठी प्रयत्न करावेत. उत्तर भारतातून यासाठी निश्चितच प्रतिसाद मिळेल असे समितीने सुचविले आहे. त्यासाठी विभागाने ही सूचना मान्य केली असून, त्यानुसार कार्यवाही करावी व जादा घोडयांची उपलब्धता झाल्यानंतर पिंपरी याठिकाणी असलेल्या अतिरिक्त जागेवर खाजगी व्यक्तींबरोबर करार करून उत्पादन वाढविण्याच्या दृष्टिने प्रयत्न करावेत, अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच महामंडळाकडून उत्पादित होणारी औषधे शासनाच्या इतर विभागांनी घेण्यासाठी त्यांना बंधनकारक करण्यासाठी नियम ठरवून तसे परिपत्रक सर्व विभागांना शासनस्तरावर निर्गमित करावे अशी समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

चार “पणन कार्य व किरकोळ ऋणको व उलाढाल”

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.३.१६ व २.३.१७ मध्ये “पणन कार्य व किरकोळ ऋणको व उलाढाल” यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की,

पणन कार्य २.३.१६ - सर्व मागणी आदेश कंपनीच्या पणन विभागाकडे प्राप्त होतात त्यांची छाननी केल्यानंतर अंतिम उत्पादन विभागाकडे वेट्टन टिप्पणी करण्यासाठी पाठविण्यात येऊन त्या माल पोहचवणी विभागाला मागणी आदेशांची अंमलबजावणीसाठी पाठविण्यात येतात. कंपनीची उत्पादन योजना पणन विभागाने सादर केलेल्या संभाव्य विक्रीच्या आधारावरच तयार करण्यात येते. २००६-०७ ला संपलेल्या मागील पाच वर्षांच्या कालावधीत विक्रीसाठी निश्चित केलेले उद्दिष्ट व उद्दिष्टपूर्तीचा तपशील खालील तक्त्यात दर्शविलेला आहे.

वर्ष	अंदाज/उद्दिष्ट	उद्दिष्ट पूर्तता	तूटवडा
२००२-०३	८४.००	७७.१३	६.८७
२००३-०४	४७.४२	२९.९१	१७.५१
२००४-०५	३७.५८	३३.२१	४.३७
२००५-०६	४४.७९	४१.०६	३.७३
२००६-०७	७२.७७	७३.२१	

लेखापरीक्षण छाननीत खालील बाबी निदर्शनास आल्या :-

- जरी कंपनीने निश्चित केलेले उद्दिष्ट २००६-०७ या वर्षात साध्य केले होते तरी २००२-०६ या कालावधीमध्ये उद्दिष्ट पूर्तीमध्ये तूटवडा होता. असे निदर्शनास आले की स्थापित केलेली क्षमता विविध कारणामुळे कमी वापरण्यात आली होती (युएन मानकप्रमाणे ओपीव्ही सयंत्राला अधिस्वीकृती

न मिळणे, भारत सरकारकडून कमी मागणी, परिशिष्ट 'एम' च्या आवश्यकतांची पूर्तता न करणे इत्यादी) त्याबाबतची चर्चा मागील परिच्छेद २.३.९ व २.३.१४ मध्ये करण्यात आली आहे.

- मर्यादित उत्पादने/ग्राहक असल्यामुळे पणन विभागाचा सहभाग देखील मर्यादित होता. त्या विभागाला ऋणकोकडून वसूलीच्या कामाची जबाबदारी देखील देण्यात आली होती. पणन विभागाने कंपनीच्या विविध उत्पादनांची मागणी निर्धारित करण्यासाठी कोणतेही बाजार सर्वेक्षण केले नव्हते व कंपनीच्या उत्पादनांची जास्त किंमत व परिशिष्ट 'एम' च्या आवश्यकतांची पूर्तता न करणे यामुळे पणन विभाग खाजगी बाजारामध्ये प्रवेश करण्यात यशस्वी झाला नव्हता.

किरकोळ ऋणको व उलाढाल २.३.१७ - ३१ मार्च २००७ रोजी संपलेल्या मागील पाच वर्षांच्या कालावधीमधील एकूण पुस्तकी ऋणको व विक्रीची स्थिती खालील तक्त्यात दर्शविली आहे;

थकबाकी वसूल करण्यामधील विलंबामुळे कंपनीचे ऋणको जे ३१ मार्च २००३ रोजी रूपये १६.७४ कोटी होते ते ३१ मार्च २००७ रोजी रूपये ३२.८२ कोटी पर्यंत वाढले होते.

३१ मार्च रोजी	पुस्तको ऋणको			या वर्षामधील विक्री	एकूण पुस्तकी ऋणकोंची विक्रीशी असलेली टक्केवारी
	चांगले धरलेले	संशयित म्हणून धरलेले	एकूण ऋणको		
२००३	१,६४८.३३	२५.९४	१,६७४.२७	७,७१२.५२	२१.७०
२००४	१,१३०.८०	२५.९४	१,१५६.७४	२,९९०.५५	३८.६८
२००५	१,९६५.६७	२५.९४	१,९९१.६१	३,३२०.६१	५९.९८
२००६	२,३२०.२०	२३.७१	२,३४३.९१	४,१०६.१७	५७.०८
२००७ (तात्पुरते)	सादर केली नाही	सादर केली नाही	३,२८१.६७	७,३२१.००	४४.८३

कंपनीचे ऋणको वाढता कल दर्शवितात व त्यांच्यामध्ये ३१ मार्च २००३ मधील रूपये १६.७४ कोटीवरून ३१ मार्च २००७ रोजी रूपये ३२.८२ कोटी एवढी वाढ झाली होती व ऋणको त्या त्या वर्षातील विक्रीच्या तुलनेत अनुक्रमे २१.७० व ४४.८३ टक्के एवढे होते. त्यापैकी रूपये २०.९८ कोटीचे येणे (६३.९२ टक्के) हे शासकीय विभागांकडून यावयाचे होते (भारत सरकार रूपये १२.१८ कोटी, राज्य शासन: रूपये ८.८० कोटी) व शिल्लक रक्कम (रूपये ११.८४ कोटी) इतरांकडून येणे होते.

२००६-०७ या वर्षापर्यंत ऋणकोची विक्रीशी असलेली सरासरी टक्केवारी ४४.४५ टक्के एवढी होती व त्यावरून विक्रीच्या निधी प्रवाहामध्ये सुधारणा करणे आवश्यक होते.

व्यवस्थापनाने म्हटले होते (एप्रिल २००७) की मागणी आदेश मिळविणे व येण्याची वसूली करणे ही कंपनीच्या पणन विभागांची जबाबदारी होती व वसूली राज्य शासनाने आरोग्य विभागाला औषधे खरेदीसाठी दिलेल्या निधीवर अवलंबून होती. त्यांनी पुढे असेही म्हटले होते की जुने प्रलंबित येणे वसूली करण्यासाठी शासनाच्या सर्व स्तरावर प्रयत्न करण्यात येत होते.

४.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, महामंडळाने खाजगी बाजारात विकण्यासाठी स्वतःची उत्पादने निश्चित केली असून या बाबतीत भरीव सुरुवात केली आहे. तथापि, पणन विभागाकडे कमी मनुष्यबळाची त्रुटी सुधारणा करण्याचा प्रयत्न सुरू आहे. सध्या महामंडळातर्फे देशभरातील केवळ शासकीय रुग्णालये व संस्था यांना पुरवठा व विक्री सुरू आहे. वसूलीकरिता खाजगी प्रतिनिधी नेमण्याच्या पर्यायाचा तसेच महामंडळाच्या द्वारे वसूलीची तीव्रता वारंवार प्रत्यक्ष व पत्राद्वारे पाठपुराव्याने वाढविण्याचा विचार सुरू आहे.

४.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

४.४ हाफकिन जैव व औषध निर्माण महामंडळाकडे मर्यादित उत्पादने व ग्राहक असल्यामुळे पणन विभागाला वसूलीची देखील जबाबदारी देण्यात आली होती. यासाठी पणन विभागाने मागणी निर्धारित करण्यासाठी सर्वेक्षण केले नव्हते. त्यामुळे खाजगी बाजारामध्ये पणन विभागाला प्रवेश करता आला नाही व थकबाकी वसूली करण्यामध्ये विलंब झाल्यामुळे प्राप्त होणाऱ्या थकबाकीच्या रकमेमध्ये वाढ झाल्याचे महालेखाकारांनी आक्षेपामध्ये नोंद केले होते. याविषयी वस्तुस्थिती स्पष्ट करण्याविषयी समितीने सांगितले असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, खाजगी बाजारात विकण्यासाठी काही उत्पादने निश्चित केलेली आहेत. गेल्या १० ते १५ वर्षांपासून औषधी उत्पादने तयार करून त्याचा पुरवठा शासनास केला जात आहे. बदलत्या काळाप्रमाणे औषधांच्या मागणीचा अभ्यास करण्यात येत असून, खाजगी कंपन्यांना सुद्धा औषधाचा पुरवठा करण्यात येत असून, त्यादृष्टीकोनातून उत्पादनाची केंद्रे सुरू करण्यात आली असून, उत्पादन वाढविण्याच्या दृष्टीनेदेखील विचार सुरू आहे. याबाबत महामंडळाची फेररचना करून व्यापारी तत्वावर व्यवहार सुरू करणे आवश्यक असून, उत्पादन वाढविण्यासाठी नवीन उत्पादनाचे संशोधन करणे आवश्यक आहे असे समितीने निदर्शनास आणले.

४.५ अभिप्राय व शिफारशी

हाफकिन जैव व औषध निर्माण महामंडळाकडे मर्यादित उत्पादने व ग्राहक असल्यामुळे पणन विभागाला वसूलीची देखील जबाबदारी देण्यात आली होती. यासाठी पणन विभागाने मागणी निर्धारित करण्यासाठी सर्वेक्षण केले नव्हते. त्यामुळे खाजगी बाजारामध्ये पणन विभागाला प्रवेश करता आला नाही व थकबाकी वसूली करण्यामध्ये विलंब झाल्यामुळे प्राप्त होणाऱ्या थकबाकीच्या रकमेमध्ये वाढ झाल्याचे महालेखाकारांनी आक्षेपामध्ये नोंद केले होते. महामंडळ उत्पादित असलेल्या औषधे शासनाच्या काही विभागांनाच पुरवठा केल्याचे साक्षीमध्ये दिसून आले. महामंडळाच्या निर्मितीचा उद्देश सफल होण्यासाठी व

सुयोग्य वाणिज्यिक प्रथांना अनुसरून व्यापारी उद्योग होण्यासाठी महामंडळ निर्मिती करित असलेल्या उत्पादनाची खाजगी कंपन्यांना सुद्धा पुरवठा करणे जरूरीचे असून उत्पादनाच्या मागणीनुसार उद्विष्ट साध्य करण्याकडे लक्ष ठेवणे गरजेचे आहे. यासाठी महामंडळाच्या कार्य कक्षाची फेर रचना करणे आवश्यक असून, उत्पादित औषधांवरती नव नवीन संशोधन करणे गरजेचे आहे, असे समितीचे मत आहे. महामंडळाच्या उत्पादन विक्रीतून शासन व इतर संस्थांकडून येणे असलेल्या रकमेबाबत कालबद्ध कार्यक्रम आखून वसूली व्याजासह करण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ”

पाच. “वाहनांची संख्या आणि वयाची रुपरेखा”

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.८ मध्ये “वाहनांची संख्या आणि वयाची रुपरेखा” या संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, या कार्यक्षम, पर्याप्त व समाधानकारक सार्वजनिक परिवहन सेवा अनुसूचित प्रवास मार्गावर चालवण्यासाठी सुनिश्चित करण्यासाठी पर्याप्त वाहन ताफ्याची उचित परिरक्षा करणे फार जरूरी असते. विद्यमान बसेसच्या ताफ्यात भर घालणे व जुन्या व अनुपयोगी वाहन बदलण्यासाठी वेळोवेळी नवीन वाहने खरेदी करणे गरजेचे असते. वाहन ताफ्यात अधिक वयाच्या गाड्या सांभाळणे म्हणजे दुरुस्ती परिरक्षा आणि इंधन वापर या दृष्टिकोनातून ते एक दायित्वच असते. ए.एस.आर.टी.यू. ने १९७१ मध्ये केलेल्या शिफारशीनुसार बसचे सर्वसाधारण वय आठ वर्षे किंवा प्रचलनाचे पांच लाख किलोमीटर्स जे आधी पूर्ण होईल ते बसचे वय विचारात घेण्यात येते. वाहन ताफ्यातील ६० टक्के बसेस ह्या चार वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या असाव्यात. महामंडळाच्या धोरणानुसार गाड्यांची वयोमर्यादा १० वर्षांची ठरविली होती व १० वर्षांनंतर गाडी बदलण्यात येते. ३१ मार्च २००७ रोजी संपणाऱ्या पांच वर्षांच्या कालावधीत महामंडळाच्या ताफ्यातील अधिक वय असलेल्या बसेसची संख्या व त्यांची एकूण वाहन ताफा क्षमतेची टक्केवारी खालील तक्त्यात दर्शविण्यात आली आहे.

अ.क्र.	तपशील	२००२-०३	२००३-०४	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७
१.	वर्षाच्या सुरुवातीची वाहन संख्या	१७,०७१	१६,४६८	१६,१२८	१६,११५	१५,४५६
२.	नवीन वाढीव वाहने	१,४०९	१,८२५	१,६१०	१,१२७	१,५५५
३.	मोडीत काढलेली वाहने	२,०१२	२,१६५	१,६२३	१,७८६	१,९००
४.	वर्ष अखेरीची वाहने	१६,४६८	१६,१२८	१६,११५	१५,४५६	१५,१११
५.	चार वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या बसेस	५,८४९	६,३९२	६,४९१	५,९६६	६,११५
		(३६)	(४०)	(४०)	(३९)	(४०)
६.	चार वर्षांपेक्षा अधिक पण ८ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या बसेस	५,२३०	४,८३३	४,६२५	५,२१७	५,८४६
७.	८ वर्षांपेक्षा अधिक पण १० वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या बसेस	३,११६	३,४५७	३,३८८	२,७५५	२,३३०
८.	१० वर्षांपेक्षा अधिक वयाच्या बसेस	२,२७३	१,४५६	१,६११	१,५१८	८२०
		(१४)	(९)	(१०)	(१०)	(५)

वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की, एएसआरटीयूच्या चार वर्षे वयापेक्षा कमी वयाच्या ६० टक्के निकषाच्या तुलनेत ३१ मार्च २००७ रोजी महामंडळाकडे फक्त ४० टक्के बसेस म्हणजे ६,११५ चार वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या बसेस होत्या. तर आठ वर्षांपेक्षा जास्त वय असलेल्या बसेसचे प्रचलन न करण्याच्या निकषाच्या तुलनेत २१ टक्के म्हणजे ३,१५० बसेस आठ वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या बसेस महामंडळाकडे होत्या.

महामंडळाने धोरणानुसार अधिक वय असलेल्या सर्व बसेस न बदल्यामुळे ३१ मार्च २००७ रोजी महामंडळाकडे ८२० बसेस १० वर्षांपेक्षा जास्त वयाच्या होत्या. परिच्छेद ३.१.१८ मध्ये नमूद केल्या प्रमाणे अधिक वयाच्या बसेस प्रचलनामुळे हाय स्पीड डिझेलच्या (एचएसडी) वापर वाढला होता.

व्यवस्थापनाचे/शासनाने म्हटले (ऑगस्ट/सप्टेंबर २००७) होते की एएसआरटीयूचे निकष हे मार्गदर्शक तत्त्व आहे परंतु, महामंडळाने आर्थिक अडचणीमुळे गाड्यांचे आयुष्यमान १० वर्षे ठरविले होते. व्यवस्थापनाचे हे मत स्वीकार्य नाही कारण कार्यक्षम व परिणामकारक व्यवस्थापनाद्वारे आर्थिक अडचणीवर मात करता येते. वयाधिक बसेस वेळेवर बदलणे गरजेचे आहे. कारण अशा अधिक वयाच्या बसेसवर होणारा जादा दुरुस्ती, परिरक्षा आणि इंधनाचा खर्च ह्यामुळे अशा बसेस वित्तीय दृष्ट्या ताफ्यात सांभाळणे वर्धनक्षम नाही.

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, म.रा.मा.प. महामंडळाच्या धोरणानुसार खालील प्रमाणे बसेस मोडीत (Scrap) काढल्या जातात—

(१) ग्रामीण बसेस - १० वर्षे पूर्ण झाल्यानंतर

(२) मुळ बांधणीच्या शहर वाहतूक बसेस - १५ वर्षे पूर्ण झाल्यानंतर

सन २००२-२००३ ते २००६-२००७ या कालावधीतील परफॉर्मन्स अभ्यासता असे स्पष्टपणे दिसून येईल की, डिझेल, टायर आणि स्पेअर पार्ट्सच्या परफॉर्मन्समध्ये सतत वाढ होत गेलेली आहे व एकूण प्रति कि.मी. खर्च वाढण्यामध्ये वारंवार झालेली डिझेल किंमतीतील वाढ कारणीभूत झालेली आहे. म.रा.मा.प. महामंडळाची बसेस मोडीत काढण्याचे धोरण हे एएसआरटीयूच्या शिफारशीपेक्षा वेगळे आहे.

महामंडळाच्या बसेस मोडीत काढण्याच्या धोरणानुसार दर वर्षी २००० चासीस मोडीत काढलेल्या गाड्यांच्या बदल्यामध्ये खरेदी कराव्या लागतात. तथापि आर्थिक अडचणीमुळे वार्षिक गरजेपेक्षा कमी चासीस लेखा परिक्षा कालावधीमध्ये खरेदी करण्यात आलेल्या आहेत. त्यामुळे महामंडळ बसेसच्या ताफ्यात ६० टक्के बसेस ४ वर्षांपेक्षा कमी वयाच्या ठेवता आलेल्या नाहीत. तर १० वर्षांपेक्षा जास्त वय असलेल्या बसेस (तक्त्यातील अ.क्र.८) या मुख्यत्वेकरून शहरी चालनीय वापरासाठी होत्या. मुल्यांकनाच्या निकषाची चांगली फलनिष्पत्ती करून घेण्याच्या दृष्टीने काटेकोरपणे आढावा घेऊन आवश्यक ती सुधारणात्मक कार्यवाही केली जाते.

५.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

५.४ याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने बुधवार, दिनांक २२ ऑगस्ट २०१२ रोजी परिवहन विभागाचे प्रधान सचिव तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर संबंधीत अधिकारी यांची साक्ष घेतली. “वाहनांची संख्या व वयाची रुपरेषा” याबाबत महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपासंबंधाने समितीने ४ व ८ वर्षांच्या चलनाच्या वयोमर्यादेमधील किती बसेस महामंडळाकडे आहेत, या समितीने विचारलेल्या प्रश्नांना उत्तर देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, महामंडळाकडे एकूण १,०७,६२५ बसेस असून, त्यामध्ये आठ वर्षांनंतरच्या वयोमर्यादेमधील बसेस निकाली काढावायाच्या आहेत व चार वर्षे वयोमर्यादेपर्यंतच्या साधारणतः ५४ टक्के बसेस महामंडळाकडे आहेत. हे प्रमाण २००७ मध्ये ४० टक्के प्रमाणावरून सद्या ५४ टक्के वर आलेले आहे. सन २००६-२००७ मध्ये महामंडळ स्तरावर झालेला नफा हा विविध नवीन बांधकाम व नवीन बसेस खरेदी करण्यामध्ये झालेला आहे. एकूण १,०७,६२५ बसेस पैकी १,५३६ बसेस या आठ वर्षे वयोमर्यादेपेक्षा जास्त आहेत. यांचे प्रमाण एकूण बसेसच्या तुलनेमध्ये ८ टक्के इतके आहे. दर दहा दिवसानंतर प्रत्येक बसेसची तपासणी करून पुढील कारवाई केली जाते. बसेसच्या स्वच्छतेबाबत आता काही ठिकाणी मशीनचा वापर करण्यात येत असून, त्याचा सर्वत्र वापर नजिकच्या काळात करण्यात येणार आहे. राज्य परिवहन कार्यालयाकडून बसेसची तपासणी केली जाते काय, या समितीने विचारलेल्या प्रश्नांना उत्तर देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, दर वर्षी परिवहन विभागाकडे बसेस पूर्ण तपासणीसाठी पाठविल्या जातात त्यांच्याकडील गाडीच्या वैद्यतेबाबत प्रमाणपत्र असल्याशिवाय एकही गाडीचा वापर वाहतुकीसाठी केला जात नाही. याबाबत महामंडळाने सादर केलेल्या लेखी खुलाशामध्ये २००६-२००७ ची आकडेवारी तक्त्यामधून सादर केली असून, त्यामध्ये तफावत आहे. याबाबत महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी स्पष्ट केले की, डाव्याबाजूला आकडेवारी लेखापरिक्षणाच्या वेळीची आहे व उजवीकडील आकडेवारी लेखापरिक्षणानंतरची आहे. ह्या विषय केलेल्या वस्तुस्थितीबाबत महालेखाकारांनी देखील सादर बाब योग्य असल्याचे म्हटले आहे.

५.५ अभिप्राय व शिफारशी :

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाकडील असलेली वाहनांची संख्या व त्यांच्या वयाची रुपरेषा याबाबत महालेखाकारांनी लेखापरिक्षण करताना शासनाने धोरणानुसार ८ वर्षांच्या कालावधीनंतर बस शेवटचा वापर न करता त्या बसेस सेवेतून काढून टाकण्याची मार्गदर्शक तत्त्वे आहेत त्यानुसार मार्ग परिवहन महामंडळाकडून वाहतुक व्यवस्थेचे मार्ग चलन सुव्यवस्थीतरित्या होण्यासाठी बसेसच्या कार्यचलन वयोमर्यादेकडे लक्ष देणे अत्यंत महत्त्वाचे आहे परंतु महामंडळाकडे वय वर्षे दहापेक्षा जास्त असणाऱ्या गाड्यांची संख्या मोठ्या प्रमाणावर आहे त्यामुळे प्रवाशांचा कल महामंडळाच्या बसेसपेक्षा खाजगी वापराकडे मोठ्या प्रमाणावर होत असल्याचे समितीला वाटते. जुन्या बसेस निकाली काढाणे तसेच त्यांची

साफसफाई न करणे ही देखील प्रवाशी कमी होण्यामागील ही बाब आहे. त्यामुळे नवीन बसेस स्वच्छता याबाबी अत्यंत महत्त्वाच्या आहेत. नवीन बसेस वापरल्यास बसेसच्या दुरुस्तीवर होणाऱ्या खर्चांमध्ये बचत होऊन जुन्या वापरातील बसेस निकाली काढल्यामुळे अपघाताचे प्रमाण देखील कमी होईल. त्यामुळे याकडे सुरक्षतेच्या दृष्टीकोनातून पाहणे अत्यंत गरजेचे आहे असे समितीचे मत आहे. परिवहन विभागाकडून देखील तांत्रिक बाबीची पडताळणी विशिष्ट कालावधीतच केली जावी व लांब पल्ल्यांच्या गाड्याबाबत प्रत्येक बसेसच्या फेरीनंतर त्यांची तांत्रिक तपासणी आगारामध्ये घेतली जावी. जेणेकरून अपघाताचे प्रमाण कमी होऊन जन सामान्य प्रवाशांना सुखकर प्रवास करता येईल, सबब जुन्या व मोडकळीस आलेल्या बसेस तसेच दहा वर्षांपेक्षा जास्त वय असलेल्या बसेस त्वरेने निकाली काढण्यासंदर्भात शासनाने एक धोरण निश्चित करावे व महामंडळाला खाजगी प्रवासी वाहतुकीच्या स्थैत उतरण्यासाठी व प्रवाशांचा कल महामंडळाच्या बसेसने प्रवास करण्यासाठी नवीन, आकर्षक व स्वच्छ बसेस मार्गचलनात आणाव्यात तसेच बसेसच्या स्वच्छतेबाबत आधुनिक यांत्रिक पद्धतीने करण्यात येणारी सफाई राज्यातील सर्व आगारामध्ये त्वरेने होईल याबाबत देखील निश्चित स्वरूपाची कालबद्ध कार्यवाही करावी तसेच यापुढील काळात महामंडळाचे ज्या ज्या वेळी लेखापरिक्षण होईल त्या त्या वेळी लेखाधिकार्यांना आक्षेपाबाबतची अद्ययावत माहिती दिली जावी जेणेकरून महालेखाकारांना त्याचे अचुक परिक्षण करणे सोईचे जाईल अशी समितीची शिफारस आहे. याबाबत केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

सहा. “प्रवास मार्गांचे कार्यचालन” व “प्रवास मार्गांचे कार्यचालन आणि अमितव्ययी मार्गांच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा”

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.९ “प्रवास मार्गांचे कार्यचालन” व ३.१.१० “प्रवास मार्गांचे कार्यचालन आणि अमितव्ययी मार्गांच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा” यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की,

प्रवास मार्गांचे कार्यचालन

३.१.९ तोट्याच्या मार्गांचा नियतकालिक आढावा घेऊन, ते मार्ग चालू ठेवण्याच्या दृष्टीने मुल्यमापन करून, मुल्यवर्धित महसूल मिळविणाऱ्या मार्गांचे सुसूत्रीकरण करून कार्यरत अनुकूलतम मार्गांमध्ये सुधारणा करून कार्यचालनांत सुधारणा करता येणे शक्य होते. लेखापरिक्षणात असे निदर्शनास आले की, महामंडळातर्फे चालविण्यांत येणाऱ्या “ब” व “क” फेऱ्या त्यांचा प्रचलनावरचा खर्च देखील वसूल करीत नव्हत्या. २००२-०७ या कालावधीत “क” फेऱ्यांमध्ये त्याची चल किंमत (व्हेरिएबल कॉस्ट) वसूल करण्यांत आली नव्हती. परिणामस्वरूप त्यांच्या कार्यचालनामध्ये रु. २४२.७५ कोटीचा रोख तोटा झाला होता.

अमितव्ययी मार्गांच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा

३.१.१० राज्य शासनाच्या (२९ नोव्हेंबर १९७३) आदेशानुसार महामंडळाद्वारे बंधनकारक फेऱ्या चालविल्या जातात. बंधनकारक फेऱ्या चालविण्याच्या वरील आदेशानुसार महामंडळाला सन २००२-०७ या कालावधीत रुपये ९६८.४७ कोटी तोटा सहन करावा लागला त्याचा तपशील खाली दर्शविला आहे.

(शासनाने बंधनकारक सेवाअंतर्गत आलेल्या तोट्याची भरपाई करण्यासाठी अर्थसहाय्य दिले नव्हते.)

वर्ष	बंधनकारक मार्गांसाठी सरासरी कि.मी. लाखात	इपीकेएम (रुपयांत)	सीपीकेएम (रुपयांत)	इपीकेएम आणि सीपीकेएम मधील फरक	बंधनकारक सेवे अंतर्गत तोटा (रुपये कोटीत)
२००२-०३	१,७०५	५.३३	१३.५६	८.४३	१४३.७३
२००३-०४	१,९४२	५.३४	१३.९४	८.६०	१६७.०१
२००४-०५	२,४५१	६.१५	१५.३६	९.२१	२२५.९४
२००५-०६	२,२७६	६.९७	१८.८३	११.८६	२६९.९३
२००६-०७	१,५९०	७.१५	१७.३३	१०.१८	१६१.८६
				एकूण	९६८.४७

असे निदर्शनास आले की, बंधनकारक सेवे अंतर्गत होणाऱ्या तोट्याचा परतावा देणे आणि त्यावरील प्रवासी करांत माफी या बाबतचे राज्य शासनाचे आदेश निःशब्द आहेत. शासनाने ह्या सेवेअंतर्गत आलेल्या तोट्याची भरपाई करण्यासाठी अर्थसहाय्य न दिल्यामुळे त्याची भरपाई झाली नव्हती. राज्य शासनाने (एप्रिल, २००२ मध्ये) नियुक्त केलेल्या उपासनी समितीने जानेवारी, २००३ मध्ये अशा सेवेअंतर्गत झालेल्या तोट्याची भरपाई करावी म्हणून शिफारस केली होती. महामंडळाने उपासनी समितीच्या शिफारसीच्या आधारे शासनाशी ऑक्टोबर, २००३ मध्ये बोलणी केली होती. परंतु तोट्याच्या भरपाईबाबत शासनाचा प्रतिसाद अद्याप प्रलंबित होता (जुलै, २००७).

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, २००५-०६ पेक्षा २००६-०७ मध्ये खालीलप्रमाणे ‘क’ वर्ग फेऱ्यांमध्ये घट झालेली आहे :-

वर्ष	‘क’ वर्ग फेऱ्या	कि.मी. (लाख)
२००५-०६	२१,९८८	२२७४.२६
२००६-०७	१८,९७२	१८४५.६६
फरक	-३०१६	-४२८.६०

‘क’ वर्ग फेऱ्या कमी करण्यामध्ये खालील बंधने आहेत :—

१. रा.प. महामंडळाचे टप्पा वाहतुकीची असलेली मक्तेदारी,
२. विद्यार्थी घटकांसाठी चालविण्यात येणाऱ्या फेऱ्या,
३. सामाजिक बांधिलकी लक्षात घेऊन, प्रवासी उत्पन्न कमी असूनही चालवाव्या लागणाऱ्या फेऱ्या (बंधनकारक फेऱ्या).

उपासनी समितीच्या शिफारशीनुसार बंधनकारक फेऱ्यांची व्याख्या निश्चित करून सदर फेऱ्यांमुळे होणारे नुकसान शासनाने प्रतिपूर्ती करून घ्यावी याबाबत शासनाकडे मागणी केली होती व ती प्रलंबित होती.

तथापि, दिनांक १६ एप्रिल २००७ रोजीच्या महाराष्ट्र शासन राजपत्र असाधारण भाग चारमध्ये सन २००१ चा महाराष्ट्र अधिनियम क्रमांक ३३ याचे निरसन व व्यावृत्ती नुसार “(१) महाराष्ट्र राज्य सार्वजनिक उपक्रम (पुनर्रचना व इतर विशेष तरतुदी) अधिनियम, २००० हा याद्वारे निरसित करण्यात येत आहे. (२) अशा निरसनामुळे महाराष्ट्र राज्य सार्वजनिक उपक्रम (पुनर्रचना व इतर विशेष तरतुदी) अधिनियम, २००० अन्वये काढण्यात आलेल्या किंवा काढण्याचे अभिप्रेत असलेल्या कोणत्याही आदेशाशी संबंधित असलेली व या अधिनियमाच्या प्रारंभाच्या लागतपूर्ती, कोणतेही न्यायालय, न्यायाधिकरण किंवा अन्य प्राधिकरण यांच्यासमोर प्रलंबित असलेली सर्व कार्यवाही समाप्त होईल”. असे प्रसिद्ध झाले आहे.

त्यानुसार, उपासनी समितीच्या शिफारशी रद्दबादल केल्यामुळे सदरचे नुकसान सोसूनही महामंडळास टप्पा वाहतुकीची मक्तेदारी असल्याने प्रवाशांचे सोईसाठी सदर फेऱ्या सामाजिक बांधिलकी लक्षात घेऊन चालू ठेवणे क्रमप्राप्त आहे.

६.३ याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत—

वस्तुस्थितीदर्शक माहिती तसेच महाराष्ट्र राज्य सार्वजनिक उपक्रम पुनर्रचना महाराष्ट्र अधिनियम २००० हा दिनांक १६-०४-०७ रोजीच्या महाराष्ट्र शासन राजपत्रानुसार निरसित करण्यात आला आहे. सबब, बंधनकारक फेऱ्यांमुळे होणारे नुकसान शासनाने प्रतिपूर्ती करण्याची आवश्यकता नाही.

६.४ ३.१.९ “प्रवास मार्गाचे कार्यचालन” व ३.१.१० “प्रवास मार्गाचे कार्यचालन आणि अमितव्ययी मार्गाच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा” याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने बुधवार, दिनांक २२ ऑगस्ट २०१२ रोजी परिवहन विभागाचे प्रधान सचिव तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर संबंधित अधिकारी यांची साक्ष घेतली. तोट्याच्या मार्गाचा नियतकालिक

आढावा घेऊन ते मार्ग चालू ठेवण्याच्या दृष्टीने मूल्यमापन करून मूल्यवर्धित महसूल मिळविणाऱ्या मार्गांचे सुसूत्रिकरण करून कार्यरत अनुकूलता मार्गांमध्ये सुधारणा करून कार्यचलनात सुधारणा करणे आवश्यक होते. तसेच सामाजिक बांधिलकी म्हणून बंधनकारक फेऱ्याबाबत महामंडळाला होणाऱ्या तोट्याबाबत देखील महालेखाकारांनी आक्षेप घेतले होते. यासंबंधातील वस्तुस्थिती विषद करताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, महामंडळामार्फत ‘अ’ ‘ब’ व ‘क’ अशा वर्गवारीद्वारे वाहन मार्गचालन केले जाते. ‘अ’ वर्गांमध्ये नफ्यात चालणाऱ्या फेऱ्या असून, ‘ब’ वर्गांमध्ये ना नफा ना तोटा तसेच ‘क’ वर्गांमध्ये तोट्यात जाणाऱ्या फेऱ्यांचा समावेश आहे. ज्याठिकाणी रेल्वे वाहतुकीची सोय नाही त्याठिकाणी महामंडळाच्या बंधनकारक फेऱ्या चालविल्या जातात. दुर्गम भागांमध्ये सकाळी व सायंकाळी परिवहन सेवा देणे महामंडळाला बंधनकारक आहे. महामंडळामार्फत एकूण ९० ते ९१ हजार फेऱ्या होत असून, ‘अ’ वर्गांमध्ये २०% ‘ब’ वर्गांमध्ये ९८% व ‘क’ वर्गांमध्ये २२% फेऱ्यांचा समावेश आहे. ‘क’ वर्गांतील फेऱ्याबाबत प्रत्येक आगार व्यवस्थापकाकडून दर १५ दिवसांनी सर्वेक्षण केले जाते. दुर्गम भागांमध्ये आता ४४ सिटर, ३१ सिटर अशा मिनी बसेसचा पर्याय देखील सुरू केलेला आहे. त्याचा विशेष फायदा विद्यार्थ्यांना होत असतो. मिडी बसेसबाबत अधिक स्पष्टीकरण करताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मिडी बसेसची संख्या ६०८ इतकी आहे. ग्रामीण भागातील शाळेतील विद्यार्थ्यांच्या सोईसाठी हे मार्ग चालविले जातात. क वर्ग फेऱ्यांचे काही भागांमध्ये ‘ब’ वर्गांमध्ये बदल केल्यामुळे एकूण कि.मी. च्या संख्येमध्ये घट झाल्याचे दिसून येत आहे. महामंडळास शासनाकडून देय असलेल्या आर्थिक मागणीबाबत कोणती कार्यवाही केलेली आहे असे समिती प्रमुखांनी विचारले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, महामंडळाला देय असलेली रक्कम देण्यास शासन तयार आहे. ती एकूण जवळजवळ ७२ कोटी इतकी आहे. परिवहन विभागाचा कर हा कन्सॉलिडेटेड फंडामध्ये जमा होत असतो व प्रवाशांकर १७.०५% इतका आकारला जात असतो. असेही त्यांनी एका प्रश्नाला उत्तर देताना स्पष्ट केले.

महालेखापालांच्या आक्षेपामध्ये २४.७५ कोटी रुपयांचा तोटा दर्शविण्यात आला आहे. याबाबत स्पष्टीकरण करण्याविषयी समितीने सांगितले असता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, ‘क’ वर्ग फेऱ्या रस्ता खराब असल्यामुळे गाडीच्या देखभालीवर होणारा खर्च इत्यादी बाबींमुळे महामंडळाला साधारणतः तोटा सहन करावा लागत आहे. महामंडळाला टोलच्या माध्यमातून साधारणतः किती कर भरावा लागतो अशी समितीने विचारणा केली असता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, प्रती वर्षी साधारणतः ९१ ते ९२ कोटी रुपये टोलच्या माध्यमातून कर भरावा लागत आहे व प्रत्येक वर्षी वाढ झाल्यानंतर पर्यायाने करामध्ये वाढ होत असते.

इलेक्ट्रॉनिक तिकीट यंत्राबाबत ते यंत्र पुरविणाऱ्या ट्रायमॅक्स या कंपनीकडून महाराष्ट्रात प्रत्येक

तिकिटामार्गे आकारण्यात येणारे हे दर त्याच कंपनीकडून देशातील राजस्थान व इतर राज्यांमधून कमी दराने आकारणी करून छपाई केली जाते याबाबत काय मत आहे असे विचारले असता विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, याबाबत सदर कंपनीबाबत राज्य शासनाच्या विभागीय पातळीवर वाटाघाटी सुरू आहेत. याबाबत कंपनीकडील झालेल्या चर्चेनंतर जो निर्णय होईल तो निर्णय समितीला अवगत केला जाईल असे स्पष्ट केले. उपरोक्त व्यवहाराच्या दृष्टीने कायदेशीर बाबींची देखील तपासणी करण्यात येत आहे, असे त्यांनी स्पष्ट केले. याबाबत प्रथम जेव्हा ही बाब निदर्शनास आली तेव्हा त्यासंबंधात महामंडळाचे संबंधित असलेले अधिकारी यांना कारणे दाखवा नोटीस दिलेली असून, विभागीय चौकशी करण्याचे देखील ठरविण्यात आलेले आहे. विभागीय चौकशी ३० सप्टेंबर २०१२ रोजीपर्यंत पूर्ण करण्यात येणार आहे असेही समितीला सांगण्यात आले.

६.५ अभिप्राय व शिफारशी :

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाकडून तोट्यात चालणाऱ्या मार्गांची मूल्यमापन करून मूल्यवर्धित महसूल मिळविणाऱ्या मार्गांचे सुसूत्रिकरण करून अनुकूलतम सुधारणा करून तोट्याच्या मार्गांचा नियतकालीक आढावा घेण्यासाठी महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता तसेच बंधनकारक फेऱ्यांमुळे झालेल्या तोट्याची प्रतीपूर्ती होण्यासाठी काय प्रगती झालेली आहे याबाबत देखील महालेखाकारांनी आपले अभिप्राय व्यक्त केले होते. याबाबत समितीने घेतलेल्या साक्षीच्यावेळी विभागाकडून स्पष्टीकरण करताना विषय केलेल्या 'अ', 'ब', व 'क' वर्ग फेऱ्यांच्या वर्गवारीवर महामंडळाला जास्तीतजास्त 'क' वर्ग फेऱ्यांमुळे तोटा सहन करावा लागत असल्यामुळे समितीच्या निदर्शनास आलेले आहे. दुर्गमभागातील शाळेतील विद्यार्थ्यांना व काही भागात रेल्वेची सेवा उपलब्ध नसल्यामुळे सामाजिक जाणीवेतून बंधनकारक करण्यात आलेल्या सेवा चालू ठेवणे क्रमप्राप्त होते व त्यासाठी शासनानेदेखील मार्गदर्शक तत्वे महामंडळाला आखून दिलेली होती. महामंडळानेदेखील 'क' वर्ग फेऱ्यांमधूनदेखील तोटा कमी करण्याच्या दृष्टीने कमी आसन व्यवस्था असलेल्या बसेस चालू करून त्या लोकप्रिय होण्यासाठी पावले उचलली होती ही बाब विशेष प्रशंसनीय आहे. विद्यार्थी, वृद्ध व काही घटकांसाठी विशेष प्रवाशी सवलत देण्यासाठी शासनाकडून शिफारस केली असल्याने सदर प्रवाशांसाठीदेखील शासनाकडून महामंडळा अर्थिक मदत केली जात असून सदर मदतीकरिता शासनाकडून महामंडळाला देय असणारी आर्थिक मदत अद्यापही महामंडळाला दिली गेली नसल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले असून, सदर आर्थिक मदत त्वरेने देण्याबाबत शासनस्तरावर कार्यवाही करावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

अवैध वाहतुकीमुळे राज्य परिवहन सेवेला होणारा तोटा लक्षात घेता त्यावर करावयाच्या उपाययोजनेसाठी कडक नियम करण्याची व त्याची अमलबजावणी करण्याची नितांत आवश्यकता आहे. राज्य परिवहन

महामार्गांच्या वाहनामधून अत्यंत गरीब प्रवासी व दुर्गम भागातील राहणाऱ्या प्रवाशांना त्यांचा लाभ होत असल्यामुळे सामाजिक बांधिलकीसाठी महामंडळाकडून चालविल्या जाणाऱ्या फेऱ्याबाबत समिती समाधान व्यक्त करते. समितीला साक्षीच्यावेळी असेही आढळून आले आहे की, महामंडळाच्या बसेसना राज्यात विविध मार्गावर टोल लावला जातो. सदर टोल हा प्रवाशांवर लादला जातो. महामंडळाच्या बसेसनी सर्वसाधारण प्रवाशी किंवा गरीब प्रवाशी प्रवास करीत असल्याने महाराष्ट्राच्या बसेसना टोल आकारण्यासंबंधात शासनाने पूर्व विचार करून तो रद्द करण्याच्या दृष्टीने अथवा माफक प्रमाणात टोल आकारण्याच्या दृष्टीने कार्यवाही करावी. अशी समितीची आग्रहाची विनंती असून, याबाबत समितीने दिनांक १९ डिसेंबर, २००८ रोजी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजाबाबत सादर केलेल्या १६ व्या अहवालातील शिफारशीकडे लक्ष वेधत असून, यासाठी पुनश्च समितीने शिफारशीद्वारे विभागाचे तसेच महामंडळाचे लक्ष वेधले असून, याबाबत त्वरेने निर्णय व्हावा अशी समितीची शिफारस आहे.

महामंडळाकडून इलेक्ट्रॉनिक तिकीट छपाईसाठी देण्यात आलेला ट्रॉयमॅक्स या कंपनीकडून इतर राज्यातील त्याच कंपनीकडून देण्यात येणाऱ्या छपाईदरामध्ये तफावत पाहता याबाबत सुसूत्रता आणण्यासाठी आवश्यक वाटल्यास स्पर्धात्मक बोलीद्वारे निवड करून कार्यवाही करावी. इलेक्ट्रॉनिक तिकीट छपाई दरामध्ये झालेल्या गैरव्यवहाराबाबत दोषी कर्मचाऱ्यांवर करण्यात आलेल्या विभागीय चौकशीची कार्यवाही कालबद्ध मर्यादेमध्ये पूर्ण करण्यात यावी व दोषींवर कंडक कारवाई करण्यात यावी, अशी ही समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांत कळविण्यात यावी. सात. "भार घटक"

७.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक बांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.११ मध्ये "भार घटक" यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, भार घटक म्हणजे वाहनांत असलेल्या अज्ञान क्षमतेची प्रत्यक्ष व्याप्त केलेल्या आसन क्षमतेची टक्केवारी दर्शवितो. ३१ मार्च २००७ ला संपणाऱ्या पाच वर्षांच्या कालावधीत महामंडळाचा अंदाजित भार घटक अनुक्रमे ६२,६१,६२,६१ व ५९ टक्के होता. त्याच्या तुलनेत साध्य भार घटक अनुक्रमे ५९,५६,५६,५७ आणि ५८ टक्के होता. इतर राज्यांचा परिवहन मंडळांच्या अंदाजित भार घटकांपेक्षाही महामंडळाचा भार घटक कमी निश्चित करण्यात येऊन सुद्धा प्रत्यक्षात तो संपादित करता आला नव्हता. म्हणजे २००२-०६ या कालावधीत अनुक्रमे आंध्र प्रदेश राज्य मार्ग परिवहन (एपीएसआरटीसी) (६३,६०,६२ व ६५) आणि कर्नाटक राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ (केएसआरटीसी) (७३.९,७०.७ व ६८.६) एवढा होता. लेखापरीक्षण विश्लेषणात असे आढळून आले की, भार घटकात येणारी तूट ही मुख्यत्वे डेपोमधून उशिरा येणाऱ्या बसेस, गाड्यांची कमतरता जी व्यवस्थापन सुधारू

शकली नाही आणि त्याचा परिणाम म्हणजे उत्पन्नात आलेली तूट रुपये १,०५७.४० कोटी एवढी होती त्याचा तपशील खाली दर्शविल्या प्रमाणे होता :-

वर्ष	अंदाजित उत्पन्न	प्रत्यक्ष उत्पन्न	अंदाजित भार घटक	प्रत्यक्ष भार घटक	उत्पन्नाची तूट (रुपये कोटीत)
(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)
२००२-०३	२,६२३.१२	२,४३१.५२	६२	५९	१९१.६०
२००३-०४	२,६८२.०६	२,४३६.२७	६१	५६	२४५.७९
२००४-०५	२,८२१.९६	२,६३८.२६	६२	५६	१८३.७०
२००५-०६	३,१५५.७३	२,८१२.६१	६१	५७	३४३.१२
२००६-०७	३,११८.४०	३,०२५.२१	५९	५८	९३.१९
एकूण					१,०५७.४०

७.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, महामंडळाचे स्थायी अस्तित्व लक्षांत घेता अंदाजित/उद्दीष्टीत भारमान निश्चित करताना पुढील वर्षामधील होणारे वाढीव खर्चाचा विचार करून उत्पन्न व भारमान निश्चित करण्यात येते. असे भारमान / उत्पन्न निश्चित करताना महामंडळास तोटा होणार नाही याची दक्षता घेण्यात येते. परंतु, अंदाजित भार घटकापेक्षा साधा भार घटक कमी येण्याचे कारण डेपोतून उशिरा येणाऱ्या बसेस गाड्यांची कमतरता हे नसून महत्त्वाचे कारण अवैध प्रवासी वाहतूक हे आहे.

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाकडून देणेत येणाऱ्या २३ सवलती इतर महामंडळाकडून त्यांच्या प्रवाशांना दिल्या जातात असे नाही. महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाला सवलतीपोटी मिळणारे प्रतिपूर्तीसाठीचे उत्पन्न विचारात घेता, सन २००६-०७ पर्यंत मागील पाच वर्षांचे भारमान अनुक्रमे ६३.९३, ६१.३२, ६१.३४, ६२.९९, ६४.१५ इतके आहे.

७.३ : शासन महामंडळाच्या उत्तराशी सहमत आहे.

७.४ : याप्रकरणी समितीला गृह (परिवहन) विभाग व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने बुधवार, दिनांक २२ ऑगस्ट २०१२ रोजी परिवहन विभागाचे प्रधान सचिव तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर संबंधित अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी भार घटकात येणारी तूट ही मुख्यत्वे डेपोमधून उशिरा येणाऱ्या बसेस, गाड्यांची कमतरता जी व्यवस्थापन सुधारू शकली नाही, परिणामी राज्य परिवहन महामंडळाच्या उत्पादनात रु.१,०५७.४० कोटी इतका तोटा आला होता असे

आपल्या अहवालातील अभिप्रायामध्ये व्यक्त केला होता. यासाठी भार घटक कमी करण्यासाठी आंध्रप्रदेश व कर्नाटक राज्य यांच्या मार्ग परिवहन सेवेकडून करण्यात येत असलेल्या कार्यवाहीसोबत मूल्यमापन केले होते. याबाबत समितीने केलेल्या विचारलेल्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, अवैध प्रवाशी वाहतुकीबाबत तपासणी करून कार्यवाही केलेली होती. उशिरा बसेस पाठविल्यामुळे बाहेरील खाजगी वाहनांना फायदा होत असल्याबाबतच्या तक्रारी राज्य परिवहन महामंडळाकडे गेल्या चार पाच वर्षांपासून येत होत्या असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी प्रश्नाच्या उत्तरामध्ये स्पष्ट केले. राज्य परिवहन महामंडळाला-होणारा तोटा हा मुख्यत्वे अवैध वाहतुकीमुळे होत असल्याने यावर परिणामकारक कार्यवाही करणे गरजेचे असल्याचे विभागीय सचिवांनी एका प्रश्नाच्या उत्तरादाखल स्पष्ट केले.

राज्य परिवहन महामंडळाचे सहसंचालक यांनी समितीला अधिक स्पष्टीकरण देताना सांगितले की, शासनाने पोलीस अधीक्षक यांच्या अध्यक्षतेखाली एक समिती स्थापन केली. असून, त्यामध्ये परिवहन विभागाचे प्रतिनिधी व राज्य परिवहन महामंडळाचे विभागीय नियंत्रक तसेच प्रवाशी वाहतूक संघटनेचा प्रतिनिधी असलेली एक समिती स्थापन केलेली आहे. ते पोलीस अधीक्षक म्हणून यापूर्वी कार्यरत असलेल्या ठिकाणी शासनाने नेमलेल्या समितीच्या माध्यमातून अवैध वाहतुकीतून केलेल्या कार्यवाहीमधून महामंडळाला ११ कोटी रुपयांचे उत्पन्न वाढून दिले होते असे स्पष्ट केले. शासनाने यासाठी पोलीस निरीक्षक यांना प्रकरण दाखल करण्याचे व दंड वसूल करण्याचे अधिकार दिले होते. यासाठी प्रतिदिन साधारणतः वीस प्रकरणे करण्यासाठी उद्दिष्ट दिले होते जेणेकरून प्रतिदिन वीस ते पंचवीस हजार रुपयांचा दंड वसूल होत होता आता अवैध प्रवास वाहतूक कमी करण्यासाठी स्वतंत्रपणे त्याचे अवलोकन करण्यात येत असल्याचे त्यांनी स्पष्ट केले. विभागीय स्तरावर मंत्रीमंडळाने यावर एक उप समिती नेमली असून, त्यांचा अहवाल पुढील तीन महिन्यात प्राप्त होऊ शकेल असे विभागीय सचिवांनी एका प्रश्नाला उत्तर देताना स्पष्ट केले. व्यवस्थापकीय संचालक यांनी बस सेवेचा कालावधी कमी करण्याच्या उद्देशाने गेल्या दोन वर्षांत ३१ आसन व्यवस्था असलेल्या ६०८ मिडि बसेस सुरू करण्यात आल्या असून, त्यासाठी १७२ प्रवाशी मार्गांचे परिक्षण करून त्याठिकाणी बस सेवा सुरू केलेली आहे. त्यामुळे प्रवाशी संखेत वाढ झाल्याचे निदर्शनास आलेले आहे त्यामुळे यावर्षीच्या अर्थसंकल्पामध्ये ३०० मिडि बसेस घेण्याचे प्रस्तावित केलेले असून, त्या अवैध वाहतूक चालणाऱ्या मार्गांच्या ठिकाणी ठेवण्यात येणार असल्याचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी एका प्रश्नाच्या उत्तरादाखल स्पष्ट केले. प्रवाशांना अधिक सुखकर प्रवास होण्याच्या दृष्टीने राज्य परिवहन महामंडळाकडील वाहन व्यवस्थेत अमुलाग्र बदल करण्यात येत असून, प्रवाशांना परवडेल अशा दरामध्ये त्याची भाडे आकारणी केली जात असल्याचे त्यांनी अधिक स्पष्टीकरण देताना सांगितले. समितीने राज्य परिवहन महामंडळाच्या बस स्थानकावरील स्वच्छतागृहे, प्रवाशांना बसण्याची जागा व प्रवाशांच्या दृष्टीकोनातून आग लागल्यास सुरक्षतेच्या दृष्टीने काय उपाययोजना केल्या आहेत असे विचारले असता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, खाजगीकरणाच्या माध्यमातून काही बस स्थानके विक्रीत केली जात आहेत व त्या ठिकाणी प्रवाशांच्या सोईसाठी आधुनिक सुविधा देण्याचा प्रयत्न

केला जात आहे. यासाठी राज्य परिवहन महामंडळाकडून पायलट प्रकल्प उभारण्यासाठी राज्यातील सहा बस स्थानके निवडण्यात आली असून त्यांच्या उभारणीसाठी महामंडळाकडून कार्यवाही सुरू करण्यात आलेली आहे असे त्यांनी स्पष्ट केले.

७.५ अभिप्राय व शिफारशी :

महालेखाकारांनी भार घटकात येणारी तूट ही मुख्यत्वे डेपोमधून उशिरा येणाऱ्या बसेस, गाड्यांची कमतरता जी व्यवस्थापन सुधारू शकली नाही, परिणामी राज्य परिवहन महामंडळाच्या उत्पादनात रु.१,०५७.४० कोटी इतका तोटा आला होता असे आपल्या अहवालातील अभिप्रायामध्ये व्यक्त केला होता. यासाठी भार घटक कमी करण्यासाठी आंध्रप्रदेश व कर्नाटक राज्य यांच्या मार्ग परिवहन सेवेकडून करण्यात येत असलेल्या कार्यवाहीसोबत मूल्यमापन केले होते. याबाबत समिती समोर साक्ष देताना भार घटकात होणारी तूट ही मुख्यत्वे अवैध वाहतुकीमुळे होत असल्याचे समितीला दिसून आले. महालेखाकारांनी डेपोमधून उशिरा येणाऱ्या बसेसबाबत व्यक्त केलेल्या अभिप्रायानुसार राज्य परिवहन महामंडळाच्या कार्यालयामध्ये काही बस स्थानकावर सदर प्रकार घडत असल्याच्या तक्रारी प्राप्त झाल्या होत्या असे साक्षीच्यावेळी सांगितले असले तरी प्रवाशांना वेळेवर त्याच्या मार्गाकेवरील वाहन उपलब्ध करण्यासाठी महामंडळाने काही कार्यवाही केल्याचे समिती समोर स्पष्ट झाले नाही. परिणामी प्रवाशांना त्याचा नाहक त्रास सहन करावा लागून सदर प्रवाशी अवैध वाहतुकीकडे वळत असल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले. अवैध वाहतुकीमुळे एस.टी. महामंडळाच्या महसुलावर होणारा प्रतिकूल परिणाम विचारात घेता त्यासाठी शासनाकडील अन्य विभागाकडे असलेल्या अधिकाऱ्यांनी एकत्रित रित्या कार्यवाही करून अंमलबजावणी करावी अशी शिफारस समितीने यापूर्वी १९ डिसेंबर २००८ रोजी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजाबाबत सादर केलेल्या १६ व्या अहवालातील शिफारशीकडे लक्ष वेधित असून, अशा एकत्रित कार्यवाहीमुळे महामंडळाच्या उत्पन्नात वाढ झाल्याचे सह व्यवस्थापकीय संचालक यांनी ते पोलीस अधीक्षक म्हणून कार्यरत असताना अवैध वाहतुकीवर केलेल्या कारवाईमुळे उत्पन्नात वाढ झाल्याचे समितीच्या निदर्शनास आणले. ही उल्लेखनीय बाब असली तरी याबाबत अधिक परिणामकारक कारवाई करण्याची आवश्यकता आहे असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. यासाठी मंत्रीमंडळ स्तरावर नेमलेल्या उप समितीचा अहवाल प्राप्त झाल्यानंतर त्यांनी सुचविलेली कार्यवाही त्वरेने करण्याबाबत विभागाने व महामंडळाने कार्यवाही करावी. ग्रामीण भागात सुरू करण्यात आलेल्या मिडि बसेसमुळे प्रवाशी संखेत वाढ झाल्याचे निदर्शनास आले असल्यामुळे अशा प्रवाशी मार्गांचे निरीक्षण त्वरेने करून सदर ठिकाणी मिडि बसेसचा वापर करून प्रवाशांना अधिक सुविधेचा लाभ देण्याबाबत कार्यवाही करावी. प्रवाशी स्थानकावर स्वच्छता गुहे, आग व्यवस्थापन व्यवस्था, प्रवाशांना बसण्यासाठी व्यवस्था याचा नवीन बस स्थानके विकसीत करताना प्राधान्याने विचार करावा अशी समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात येणाऱ्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

आठ. “लहान बसेसच्या कार्यचालनामुळे झालेला तोटा”

८.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.१२ मध्ये “लहान बसेसच्या कार्यचालनामुळे रु.१३.७९ कोटी तोटा झाला होता” यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, महामंडळाने २० विभागांमध्ये रुपये १२.०३ कोटी खर्च करून २०० लहान बसेस द्वारा आपल्या वाहन ताफ्यात वाढ केली होती (जानेवारी ते मे २००१) असे निदर्शनास आले की इंजिन, सुटे भाग इ. गोष्टी सहज उपलब्धता नसने, चासीस मध्ये व निरनिराळ्या भागांच्या जुळवाजुळवी बाबत प्रश्न, रस्त्यावर गाड्या बिघडणे, गिअर बॉक्सची नादुरुस्ती अशा कारणामुळे ह्या गाड्यांचे कार्यचालन वर्धनक्षम नव्हते. २००२-०७ या कालावधीत ह्या गाड्यांचा सरासरी सीपीकेएम जेव्हा रुपये ११.८१ होता तेव्हा सरासरी इपीकेएम भार घटक ११.१४ टक्क्यासह रुपये ८.९७ होता. लेखा परीक्षणात असे आढळून आले की पुणे, नाशिक, अमरावती आणि औरंगाबाद ह्या क्षेत्रिय विभागात ह्या गाड्यांचे प्रचलन जास्तच अमितव्ययी झाले होते ज्यामुळे कार्यचालन तूट प्रति कि.मी. रुपये ३.५० वरून रुपये ४.०० प्रति कि.मी. या दरम्यान होती व परिणाम स्वरूप एकूण रुपये १३.७९ कोटीची कार्यचालन तूट २००२-०७ या कालावधीत झाली होती. आणखी पुढे असेही निदर्शनास आले की एप्रिल २००६ पासून दुरुस्तीत वाढ आणि सुटे भाग आणि जुळवाजुळवीत निर्माण झालेली चणचण ह्यामुळे ४१ बसेस पूर्णपणे रस्त्यावरून बाहेर काढण्यात आल्या होत्या.

व्यवस्थापनाने/शासनाने म्हटले होते (ऑगस्ट/सप्टेंबर २००७) की ह्या बसेस हळुहळु टप्याटप्याने संघटन काढून टाकण्यात येतील. परंतु असे निदर्शनास आले की १५८ बसेस भंगार मध्ये विकण्यासाठीच्या प्रस्ताव सप्टेंबर २००६ मध्ये मंजूर करण्यात आला होता. परंतु त्याची अंमलबजावणी अद्याप करण्यात आली नव्हती (सप्टेंबर २००७).

८.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, महामंडळाने मिनी बस चालविल्यामुळे नफा होणार नाही याची कल्पना असूनसुद्धा अवैध प्रवासी वाहतुकीस प्रतिबंध करण्यासाठी व अरुंद डोंगराळ भागात जिथे मोठ्या बसेस चालविणे शक्य नव्हते अशा मार्गावर चालविण्यासाठी मिनी बसेस खरेदी केल्या. परंतु अशा मिनी बसेसची खराब अवस्था लक्षात घेऊन २०० पैकी १४१ मिनी बसेस मोडीत काढण्याबाबत मंजूरी देण्यात आलेली आहे.

८.३ महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

८.४ महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने आपल्या वीस विभागामध्ये १२.०३ कोटी खर्च करून २०० लहान बसेसद्वारे वाहन ताफ्यामध्ये वाढ केली होती. लहान बसेसचे सुटे भाग त्यामधील बिघाड यामुळे त्याचे कार्यचालन व्यवस्थित झाले नसल्यामुळे महालेखाकारांनी अक्षेप घेऊन तोटा झाल्याचे

आपल्या अहवालामध्ये नमूद केले होते. याबाबत समितीने विचारलेल्या प्रश्नाला वस्तुस्थिती विषद करताना महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, सन २००० मध्ये मिनी बसेसची खरेदी करण्यात आली. त्याची कार्यचलन क्षमता ३ लाख कि.मी. इतकी होती ती पूर्ण झाल्यानंतर सन २००६-२००७ मध्ये त्या भंगारामध्ये काढण्यात आल्या. तत्पूर्वी त्यांचे कार्यचलन दुर्गम भागात चालविण्यात आले होते. दुर्गम भागातील रस्ते व मिनी बसेसचे सुटे भाग बाजारात मिळत नसल्यामुळे कार्यचलनास अडचण येत होती. लहान बसेस विशेषतः अत्यंत जरुरीच्या मार्गावर चालविल्या जात होत्या जेणेकरून मोठ्या बसेसचा वापर करण्याचे त्याठिकाणी टाळले होते. त्यामुळे मोठ्या बसेस न चालविल्यामुळे उलट अधिकचा तोटा सहन करावा लागला नाही. अशी वस्तुस्थिती त्यांनी समितीसमोर व्यक्त केली. यावर महालेखाकार यांनी सदर समिती समोर विषद केलेला मुद्दा लेखापरीक्षणाच्या वेळी निदर्शनास आणला गेला नव्हता असे स्पष्ट केले. ही बाब त्यावेळी निदर्शनास आणून दिली असती तर सदर आक्षेप अहवालामध्ये नोंदविला गेला नसता असे स्पष्ट केले.

८.५ अभिप्राय व शिफारशी

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने आपल्या वीस विभागांमध्ये १२.०३ कोटी खर्च करून २०० लहान बसेसद्वारे वाहन ताफ्यामध्ये वाढ केली होती. लहान बसेसचे सुटे भाग त्यामधील बिघाड यामुळे त्याचे कार्यचलन व्यवस्थित झाले नसल्यामुळे महालेखाकारांनी आक्षेप घेऊन तोटा झाल्याचे आपल्या अहवालामध्ये नमूद केले होते. समितीसमोर साक्ष देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी ग्रामीण भागातील विशेषतः दुर्गम भागात लहान बसेस चालविण्यात आल्या होत्या की, ज्याठिकाणी महामंडळाच्या 'क' वर्ग फेऱ्यानुसार काही बंधनकारक फेऱ्या चालविणे आवश्यक होते. अशा ठिकाणी लहान वाहनाचे कार्यचलन चालविले गेले त्यामुळे मोठ्या बसेसचा वापर बंधनकारक फेऱ्यांवर करण्याचे टाळल्यामुळे महामंडळास अधिकचा होणारा तोटा टाळला होता ही बाब समितीच्या साक्षीच्यावेळी समितीला निदर्शनास आणून देण्यात आली. महालेखाकारांनी याबाबत आपले मत व्यक्त करताना समितीसमोर साक्ष देताना महामंडळाने विषद केलेली परिस्थिती लेखापरीक्षणाच्या वेळी जर निदर्शनास आणली असती तर हा आक्षेप अहवालामध्ये नमूद केला नसता असे त्यांनी सांगितले. यावरून स्पष्ट होते की, लेखापरीक्षणाच्या वेळीस अशा बाबी लेखाधिकाऱ्यांना स्पष्ट करणे आवश्यक होते. जेणेकरून समितीचा बहुमूल्य वेळ वाया गेला नसता.

तरी यापुढील काळात लेखापरीक्षणाच्या वेळी लेखाधिकाऱ्यांना सर्व बाबींचे स्पष्टीकरण करण्यात यावे. त्यासाठी एका वरिष्ठ अधिकाऱ्यांची नेमणूक करण्यात यावी. जेणेकरून समितीचा आक्षेपाच्या छाननीसाठी वाया जाणारा वेळ निश्चितच वाचू शकेल. याबाबत करण्यात येणाऱ्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

नऊ. "नियंत्रणात आणण्याजोग्या कारणांमुळे फायदेशीर फेऱ्या रद्द केल्याची परिणती संभाव्य महसुलाचे नुकसान होण्यास झाली"

९.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वारिण्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.१५ "नियंत्रणात आणण्याजोग्या कारणांमुळे फायदेशीर फेऱ्या रद्द केल्याची परिणती संभाव्य महसुलाचे नुकसान होण्यास झाली" यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, क्षेत्रिय व्यवस्थापकांनी कोणत्याही परिस्थितीत 'ए' फेऱ्या (फायदेशीर फेऱ्या) रद्द करू नये अशा सूचना विभागांना वेळोवेळी दिल्या होत्या. कार्यचालनाच्या आढाव्यात असे आढळून आले की, २००२-०७ ह्या पाच वर्षांच्या कालावधीत ६.०७ कोटी किलोमीटर रद्द केले गेले होते. बसेस रद्द करण्याची कारणे म्हणजे डेपोमधून बसेस उशीरा पाठवणे, बसेसची कमतरता, बसेस वेळेवर न पोचणे, खलाशांची अनुपस्थिती ह्या सर्वांचा परिणाम म्हणजे रूपये १०४.२८ कोटींचा टाळता येण्याजोगा महसुली तोटा झाला होता. लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की, बसेसच्या रद्द करण्याची कारणे जरी नियंत्रणात ठेवण्याजोगी असली तरी, व्यवस्थापन ह्या बाबतीत परीणामकारक पाऊले उचलण्यात असमर्थ ठरले होते.

व्यवस्थापनाने / शासनाने म्हटले होते की, (ऑगस्ट/सप्टेंबर २००७) टाळता येण्याजोगा व न टाळता येण्याजोग्या कारणांमुळे किलोमीटर रद्द करण्यात आले होते. तरी त्या बसेस त्यापेक्षा जास्त फायदेशीर किलोमीटर फेऱ्यासाठी वापरल्या होत्या. हे उत्तर समर्थनीय नाही, कारण लेखापरीक्षणाने निदर्शनास आणून दिलेले रद्दीकरण हे नियंत्रण करण्यायोग्य घटकांमुळे झाले होते. त्याशिवाय, वापरलेले जास्तीचे किलोमीटर हे नियोजित किलोमीटर होते, ते रद्द केलेल्या किलोमीटरच्या बदली तडजोडीत होऊ शकत नाहीत.

९.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, जरी टाळता येण्याजोग्या व न टाळता येण्याजोग्या कारणांमुळे काही कि.मी. रद्द झाले असतील तरी नफ्यातील जादा कि.मी. रद्द कि.मी. पेक्षा जास्त चालविलेले आहेत. जरी टाळता येण्याजोग्या व न टाळता येण्याजोग्या कारणांमुळे काही कि.मी. रद्द झाले असतील तरी नफ्यातील जादा कि.मी. रद्द कि.मी. पेक्षा जास्त चालविलेले आहेत. अंकेक्षणामध्ये आढळलेल्या रद्द अ फेऱ्या काही प्रदेशांमध्ये जादा प्रमाणात आहेत. कारण, सामाजिक बांधिलकी, शालेय मुलांच्या शैक्षणिक सहलीसाठी व इतर प्रासंगिक करारांमुळे काही 'अ' वर्गातील फेऱ्या रद्द झालेल्या आहेत. वेळोवेळी वाहतूक खात्याने अशाप्रकारे होणारे रद्द कि.मी. टाळण्याबद्दल सूचना दिलेल्या आहेत. तथापि, व्यवस्थापनाच्या अखत्यारितील 'अ' फेऱ्या रद्द न होण्याबाबतची दक्षता घेण्यात येत आहे.

'ब' व 'क' वर्गातील फेऱ्या बहुतांशी शालेय, चालनीय, बंधनकारक, इत्यादी वर्गात मोडत असल्याने या फेऱ्या कोणत्याही परिस्थितीत चालविणे क्रमप्राप्त असते. तुलनेने 'अ' वर्गात चालणाऱ्या फेऱ्या

वारंवारिता असणाऱ्या मार्गावर असतात. त्यामुळे ज्यावेळेस न टाळता येणाऱ्या कारणांमुळे एखादी फेरी रद्द करावी लागते, त्यावेळी 'ब' व 'क' वर्गातील फेऱ्यांचा पर्याय संपल्यावर 'अ' वर्गातील फेरी रद्द केली जाते. याशिवाय, अनपेक्षित घटनांमध्ये (उदा. बंद, नैसर्गिक आपत्ती, इत्यादी) रद्द होणारे कि.मी. मध्ये 'अ' वर्गाच्या फेऱ्या यांचा समावेश असतो. त्यामुळेही 'अ' वर्गाच्या फेऱ्या रद्द होण्याचे प्रमाण वाढते.

१.३ महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमत दर्शविली आहे.

१.४ महामंडळाने ठरविलेल्या वर्गवारीनुसार 'अ' वर्गामध्ये फायदेशीर असणाऱ्या फेऱ्या चालविल्या जातात. यामध्ये महालेखाकारांनी लेखापरीक्षण करताना असे नमूद केले होते की, सन २००२-०७ या पाच वर्षांच्या कालावधीत ६.०७ कोटी कि.मी. प्रवास मार्गावरील फेऱ्या न झाल्यामुळे महसुलाचे नुकसान झाल्याचे आपल्या अहवालामध्ये नमूद केले होते. यामध्ये विशेषतः बसेस उशिरा पाठवणे बसेसची कमतरता बसेस वेळेवर न पोचणे व खलाशांची अनुपस्थिती याचा परिणाम म्हणून रुपये १०४.२८ कोटी रुपये महसुलाचा तोटा झाला होता. यासाठी महामंडळ स्तरावरून परिणामकारक पावले उचलली नसल्याचीही बाब नोंदविली होती. याबाबत समितीने वस्तुस्थिती विशद करण्यासाठी सांगितले असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, 'ब' वर्ग व 'क' वर्ग फेऱ्यामधून बहुतांशी शालेय व बंधनकारक फेऱ्या चालविणे आवश्यक असल्यामुळे त्या चालविल्या जातात. 'अ' वर्ग फेऱ्यांचे मार्ग हे फायदेशीर असतात व त्याचे दरही जास्त असतात. त्यामुळे 'अ' वर्ग फेऱ्यांतील काही बसेस कंत्राटी पद्धतीवर व पर्यटनासाठी भाड्याने दिल्यामुळे महामंडळाचे नुकसान झालेले नाही. शहरातील वाहतुकीकरणची जबाबदारी विशेषतः स्थानिक स्वराज्य संस्थेची असते. महाराष्ट्र शासनाने केंद्र सरकारच्या योजनेमधून मानवविकास निधीद्वारे अर्थसहाय्य करून ६२५ बसेस महामंडळाला मोफत पुरविल्या आहेत व त्यासाठी शासनाला जवळ जवळ १०३ कोटी खर्च आलेला आहे. या बसेस २२ जिल्ह्यांतील १२५ तालुक्यांमध्ये प्रत्येकी ५ बसेस चालविण्यासाठी देण्यात आलेल्या आहेत. या उपक्रमांतर्गत शासन बसेसची दुरुस्ती व देखभालीकरिता प्रति बस रुपये ५.२५ लाख अर्थसहाय्य देणार आहे. याद्वारे ग्रामीण भागातील वाहतुक सुधारण्यासाठी महामंडळाचा प्रयत्न सुरू आहे. असे त्यांनी सांगितले. महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांचा विशेषतः चालक व वाहक यांना देण्यात येणाऱ्या कमी वेतनाबाबतचा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, यापूर्वी महामंडळाच्या कर्मचारी संघटनेबाबतचा करार ३१ मार्च २०१२ पर्यंतचा होता त्याची मुदत आता संपली असल्यामुळे सद्या प्रस्तावित केलेल्या सुत्रानुसार भविष्यात पगारामध्ये वाढ होणे अपेक्षित आहे असे सांगितले. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, एक कनिष्ठ वेतनश्रेणी निर्माण करण्यात येऊन २६,४०० कर्मचारी नियुक्त करण्यात येणार आहेत. त्यामध्ये त्यांना वेतनाव्यतिरिक्त इतर भत्ते व अतिकालीन भत्त्याची रक्कम अधिकची जमा होणार आहे. यासाठी शासनाने ठरविल्यानुसार किमान वेतनापेक्षा कोणालाही कमी वेतन

मिळणार नाही याची दक्षता घेण्यात येईल. महामंडळाच्या बसेसमधून सवलतीच्या दरामध्ये प्रवास करणाऱ्या प्रवाशांसाठी शासनाने शासन निर्णय निर्गमित केले असून, त्यासाठी शासनाकडून १२६३ कोटी रुपये देण्यात येतात.

१.५ अभिप्राय व शिफारशी

महामंडळाने ठरविलेल्या वर्गवारीनुसार 'अ' वर्गामध्ये फायदेशीर असणाऱ्या फेऱ्या चालविल्या जातात. यामध्ये महालेखाकारांनी लेखापरीक्षण करताना असे नमूद केले होते की, सन २००२-०७ या पाच वर्षांच्या कालावधीत ६.०७ कोटी कि.मी. प्रवास मार्गावरील फेऱ्या न झाल्यामुळे महसुलाचे नुकसान झाल्याचे आपल्या अहवालामध्ये नमूद केले होते. यामध्ये विशेषतः बसेस उशिरा पाठवणे, बसेसची कमतरता, बसेस वेळेवर न पोचणे व प्रवाशांची अनुपस्थिती याचा परिणाम म्हणून रुपये १०४.२८ कोटी रुपये महसुलाचा तोटा झाला होता. ही बाब लेखापरीक्षण करताना अहवालामध्ये नमूद केली होती. महामंडळाकडून फायदेशीर फेऱ्या चालविताना महालेखाकारांनी आक्षेपीलेल्या कारणांची मीमांसा करताना झालेल्या नुकसानीमधून कंत्राटी पद्धत व पर्यटनासाठी बसेस उपलब्ध करून दिल्यामुळे नुकसान झाले नाही असे सांगितले होते. हे जरी असले तरी बसेस उशिरा पाठविणे, बसेसची कमतरता, बसेस वेळेवर न पोचणे व प्रवाशांची अनुपस्थिती ही नमूद केलेली कारणे याबाबत अधिक स्पष्टीकरण समितीला दिले गेले नाही. त्यामुळे सदरची बाब ही व्यवस्थापनाची असून त्यास महामंडळ जबाबदार असून महामंडळ स्तरावरून 'अ' वर्ग अंसलेल्या फायदेशीर फेऱ्या वाढवून त्यामध्ये सुसुत्रता ठेवणे तसेच बसेस वेळेवरती वेळापत्रकाप्रमाणे पाठवून प्रवाशांना अधिक सुविधा देण्याचा दृष्टीकोन ठेऊन महसूल मिळविण्याचा प्रयत्न करणे गरजेचे होते असे समितीचे मत आहे. यासाठी महामंडळाच्या व्यवस्थापनाने दक्षपणे व प्रवाशांच्या सेवेची दखल घेऊन महामंडळास फायदा कसा होईल याची व्यवस्थापन व परिनिरिक्षण करण्यात यावे. याबाबत महामंडळ स्तरावरून सातत्याने प्रयत्न करण्यात यावेत व त्याचा मासिक आढावा घेऊन अधिक महसूल मिळणाऱ्या मार्गावर अधिक चांगल्या रीतीने लक्ष केंद्रीत करून प्रवाशांना दिलासा देण्याचा प्रयत्न करावा अशी समितीची आग्रहाची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात येणाऱ्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

वहा, "महामंडळ एच.एस.डी.च्या (हाय स्पीड डिझेल) वापराबाबतचे लक्ष्य प्राप्त करू शकले नाही"

१०.१. भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक तीन मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.१८ "महामंडळ एच.एस.डी.च्या वापरबाबतचे लक्ष्य प्राप्त करू शकले नाही" यांचे संबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, अति जलद डिझेल (हाय स्पीड डिझेल) ची किंमत ही कार्यचलनाच्या ढोबळ लेखी खर्चाचा सर्वात मोठा घटक आहे आणि म्हणूनच त्याच्या वापराला अत्यंत महत्त्व आहे. पुढील कोष्टकात एच.एस.डी.च्या वापराबाबत

महामंडळाने ठरविलेले लक्ष, प्रत्यक्ष वापर, प्रति लिटर प्राप्त झालेले किलोमीटर (के.एम.पी.एल.) आणि अंदाजित जास्त खर्च ख.लील तक्त्यात दर्शविण्यात आला आहे.

तपशाल	२००२-०३	२००३-०४	२००४-०५	२००५-०६	२००६-०७
एकूण किलोमीटर (लाखात)	१७,८१३	१७,८१२	१८,१३९	१७,३६९	१७,५१२
केएमपीएलचे लक्ष्य (महामंडळाने ठरविलेले लक्ष्य)	४.७१	४.८३	४.९०	४.९०	५.२०
प्रति लिटर प्राप्त झालेले किलोमीटर	४.७६	४.८१	४.८५	४.८९	४.९३
केएमपीएलमधील फरक (लक्ष्य-प्रत्यक्ष)	..	०.०२	०.०५	०.०१	०.२७
एचएसडीचा लक्ष्यप्रमाणे वापर (लीटर लाखात)	..	३,६८७.७८	३,७०१.८९	३,५४४.६९	३,३६७.६९
एचएसडीचा प्रत्यक्ष वापर (लीटर लाखात)	३,७३९.३४	३,७०५.६३	३,७३७.३३	३,५४९.७६	३,५५३.२८
एचएसडीचा जादा वापर (लीटर लाखात)	..	१७.८५	३५.४४	५.०७	१८५.५९
प्रति लिटर सरासरी किंमत (रुपयात)	..	२४.९०	२८.६८	३२.२४	३६.०९
जास्तीचा खर्च (रुपये कोटीत)	..	४.४४	१०.१६	१.६३	६६.९८

लेखापरिक्षणाच्या छाननीत असे निदर्शनास आले की शेजारीच्या राज्यातील राज्य परिवहन महामंडळांच्या म्हणजेच एपीएसआरटीसी, केएसआरटीसी आणि गुजरात राज्य परिवहन महामंडळ लक्ष्यपूर्तीसंबंधी विचार करता महामंडळाने निश्चित केलेले लक्ष्य कमी असतांना ही (अपवाद २००६-०७) ते साध्य करण्यात महामंडळाला अपयश आले होते. सन २००३-०७ वर्षासाठी महामंडळाने ठरविलेल्या स्वतःच्या नियत लक्ष्यांच्या तुलनेत एचएसडीच्या जादा वापरामुळे रुपये ८३.२१ कोटी जादा खर्च झाला होता. ज्यामध्ये २००६-०७ वर्षासाठी झालेल्या रुपये ६६.९८ कोटी जादा खर्चाचा मोठा भाग होता. एचएसडीच्या जादा वापराची कारणे मुख्यत्वे इंजिन व गाड्यांची नियमित परिक्षा न करणे, शहरी वाहतुकीसाठी जुन्या गाड्यांचा वापर क्लच व गिअरचा गरजेपेक्षा जास्त वापर अधिक वयाची वाहने आणि शिक्षित यांत्रिकी कामगारांची कमतरता ही होती.

व्यवस्थापनाने/शासनाने म्हटले होते की (ऑगस्ट/सप्टेंबर २००७) लक्ष्य हे जास्तच निर्धारित करण्यात आले होते आणि केएमपीएल मध्ये २००२-०७ या कालावधीत सुधारणा झाली होती व इष्टतम कामकाज प्रगती साध्य करण्यासाठी प्रयत्नांची पराकाष्ठा चालू होती. त्यांनी पुढे असे म्हटले की लक्ष्याबरोबर

संपादनपुकीची तुलना करणे ही गोष्टच अवास्तववादी आहे. हे उत्तर समर्थनीय नव्हते कारण सन २००६-०७ मध्ये खर्चात झालेली जास्त वाढ पाहता केएमपीएल साध्य करण्यासाठी अवलंबिलेले उपाय तेवढे परिणामकारक ठरले नव्हते.

१०.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, विभागांना केएमपीएलचे उद्दीष्टे वाढीव प्रमाणात देणेमागचा उद्देश त्यांचेकडून अधिक चांगले परफॉर्मन्स मिळावेत असा होता. तरी, परंतु सध्या वास्तव आधारीत उद्दीष्टे देण्यात आलेली आहेत. तथापि, या ठिकाणी हे नमूद करण्यात येते की, २००२-२००३ ते २००६-२००७ यामध्ये केएमपीएलचा परफॉर्मन्स सततत वाढत राहिलेला आहे आणि हा दरवर्षी वाढत राहिल्याने डिझेलचा जास्त खर्च हा बस आणि इंजिनची तपासणी न केल्याने तसेच शहरी वाहतुकीच्या जुन्या बसमुळे व गिअर आणि क्लचच्या जास्त वापरामुळे झालेला आहे असे म्हणता येत नाही. यापुढेही सतत लक्षपूर्वक केएमपीएल जास्तीत जास्त येण्याच्या दृष्टीने सतत प्रयत्न केले जात आहेत.

१०.३ महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमत दर्शविली आहे.

१०.४ अति जलद डिझेलच्या (एच.एस.डी.) वापराबाबत महामंडळाने ठरविलेले लक्ष, प्रत्यक्ष वापर, प्रति लिटर प्राप्त झालेले कि.मी. आणि अंदाजित जास्त खर्च महालेखाकारांना लेखापरिक्षणेमध्ये आढळून आला होता. ज्यामध्ये सन २००६-०७ वर्षासाठी रुपये ६६.९८ कोटी जादा खर्चाचा भाग होता. यास मुख्य कारणे म्हणजे इंजिन व नियमित गाड्यांनी परिक्षा न करणे, शहरी वाहतुकीसाठी जुन्या गाड्यांचा वापर, क्लच व गीअरचा गरजेपेक्षा जास्त वापर व अधिक वयाची वाहने आणि शिक्षित यांत्रिकी कामगारांची कमतरता दिसून आली होती. याबाबत समितीला अधिक स्पष्टीकरण देताना परिवहन महामंडळाचे व्यवस्थापकी संचालक यांनी सांगितले की, महामंडळाकडून १२ लाख लिटर डिझेलचा वापर केला जातो. पीडियन ऑईल कंपनीकडून निदर्शनास आणून दिल्यानुसार भारतीय आर्मी एका वर्षात जवळे डिझेल वापरते तेवढेच डिझेल महामंडळाकडून वापरले जाते. डिझेलसाठी वर्षासाठी आर्थिक तरतूद महामंडळाने १८.०१ कोटी रुपयांची केलेली आहे. अति जलद डिझेल वापरण्यामागील हेतू जास्तीत जास्त डिझेलची वाचत हा यामागील हेतू आहे. त्यानुसार काही प्रमाणात महामंडळाला त्यामध्ये यश प्राप्त झाले असून, त्यामधील अंतिम लक्ष साध्य करणे हे महामंडळाचे धोरण आहे असे स्पष्ट केले. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सन २००६-०७ मध्ये हे लक्ष साध्य करताना महामंडळाला अपयश आले आहे असे स्पष्ट केले.

पेट्रॉल-डिझेलच्या वापरामुळे होणारे प्रदूषण टाळण्यासाठी सीएनजी गॅसचा वापर सुरू करण्याबाबत शासनाचे काय धोरण आहे अशी समितीने विचारणा केली असता, विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, सी.एन.जी. वर चालणाऱ्या गाड्यांवरील कर शासनाने कमी केला आहे. यावर्षी शासनाने दहा लाख रुपये किंमतीपर्यंतच्या गाड्यांवरील सात टक्के कराऐवजी पाच टक्के केला आहे. दहा लाख रुपये ते वीस लाख रुपये किंमतीपर्यंतच्या गाड्यांवरील कर ९ टक्के ऐवजी ७ टक्के केला आहे. वीस लाख रुपयांवरील बॅटरीवर चालणाऱ्या गाड्यांचा कर शून्य टक्के केला आहे असे स्पष्ट केले. महामंडळाकडील १,०७,६२५ बसेस पैकी ६८ बसेस सी.एन.जी. गॅस वर चालविल्या जात असून, या वाहनांच्या देखभालीवर अडचण येत आहे. असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले. समितीने पुणे-मुंबई, मुंबई-सोलापूर, औरंगाबाद-पुणे, पुणे-कोल्हापूर या मार्गांवरील वाहतूक सी.एन.जी. वर सुरू करण्याबाबत सुचविले असता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी याबाबत निश्चित विचार करण्यात येईल असे स्पष्ट केले.

१०.५ अभिप्राय व शिफारशी

अति जलद डिझेलच्या (एच.एस.डी.) वापराबाबत महामंडळाने ठरविलेले लक्ष, प्रत्यक्ष वापर, प्रति लिटर प्राप्त झालेले कि.मी. आणि अंदाजीत जास्त खर्च महालेखाकारांना लेखापरिक्षणामध्ये आढळून आला होता. याबाबत वस्तुस्थिती स्पष्ट करताना महामंडळाकडून होत असलेला डिझेलचा वापर हा भारतीय आर्मीकडून वापरण्यात येणाऱ्या डिझेल इतकाच असल्याचे इंडियन ऑईल कंपनीकडून महामंडळाच्या निदर्शनास गेले होते. महामंडळाची डिझेलसाठी असलेली वार्षिक तरतूद पहाता एकंदरीत डिझेलचा वापर जास्त होत असल्याचेच समितीला दिसून आले. महालेखाकारांनी आक्षेपामध्ये नोंदविल्यानुसार अति जलद डिझेलच्या वापरानुसार जास्तीत जास्त डिझेलची बचत महामंडळाला करता आली असती त्यासाठी महामंडळाकडून ठरविण्यात आलेले लक्ष देखील पार करण्यासाठी महामंडळाला बराच कालावधी लागत आहे. सद्यःस्थितीत बाजारामध्ये पेट्रॉल व डिझेलमध्ये होणारी सातत्याने वाढ लक्षात घेता जास्तीत जास्त डिझेल बचत करण्याचे उद्दिष्ट ठेवणे क्रमप्राप्त आहे. त्यासाठी कर्मचाऱ्यांना विशेषतः वाहन चालवणाऱ्यांना अधिक प्रशिक्षण देऊन कार्यतत्पर करण्यात यावे. जेणेकरून महामंडळाला अधिक महसूल मिळविता येईल. समितीने सुचविल्यानुसार व राज्य शासनाने देखील सी.एन.जी. वरील कर कमी केला असून, पेट्रॉल व डिझेलच्या वापरामुळे पर्यावरणावरील होणारा परिणाम टाळण्यासाठी महाराष्ट्रातील महत्त्वाच्या मार्गांवरील फायदेशीर असणारी वाहतूक सी.एन.जी. वरील वाहनाद्वारे सुरू करण्याबाबत तातडीने कार्यवाही करण्यासाठी विचार करावा, अशी समितीची आग्रहाची विनंती आहे. याबाबत करण्यात येणाऱ्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

“महाराष्ट्र कृषि विकास महामंडळ”

अकरा. विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च

११.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.६ मध्ये “विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च” यांचे संबन्धात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च :

(विजेची करारीत मागणी कमी करण्याबाबतच्या विलंबामुळे कंपनीला रुपये १९.१६ लाख टाळता येण्याजोगा विद्युत आकाराचा खर्च झाला होता.) कंपनीची फॉस्फेट व एनपीके खते निर्मितीची दोन उत्पादन संयंत्रे रसायणी (रायगड जिल्हा) येथे होती. या संयंत्रांना विद्युत पुरवठा महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादित (पूर्वीचे महाराष्ट्र विद्युत मंडळ) यांच्याकडून मिळत होता व त्यांचा जोडलेला भार अनुक्रमे ३०० केव्हीए व २५० केव्हीए एवढा होता. प्रक्रियेची जादा किंमत व जादा श्रमिक आकार यामुळे एकूण उत्पादन किंमत अवाजवी झाल्यामुळे कंपनीने फॉस्फेटचे उत्पादन बंद (ऑक्टोबर, २००१) केले होते व त्यास संचालक मंडळाने सुद्धा कार्यात्तर मंजुरी दिली होती. (डिसेंबर, २००३) एनपीके खताचे उत्पादन देखील मार्च, २००४ पासून बंद करण्यात आले होते. ऑक्टोबर, २००१ मध्ये असलेले एनपीकेचे उत्पादन ८१६.७५ मे.टन व सिंगल सुपर फॉस्फेटचे २७५७.८२ मे.टन उत्पादन सप्टेंबर, २००४ मध्ये अनुक्रमे ८६.५० मे.टन व निरंक एवढे कमी झाले होते. उत्पादन कार्य बंद करणे हा कंपनीचा विचारांती घेण्यात आलेला निर्णय असल्यामुळे करारीत विद्युत मागणी त्यानुसार कमी करणे आवश्यक होते. त्यामुळे खूप मोठे अनावश्यक विद्युत आकाराचे प्रदान जे मूळ करारीत मागणीवर अवलंबून असते व ते टाळणे आवश्यक असते. कंपनीला ते वेळेवर करण्यात अपयश आले होते व वीजेची मागणी ५५० केव्हीए वरून १०० केव्हीए एवढी सप्टेंबर, २००४ पासून कमी करण्यात आली होती. म्हणजेच फॉस्फेट संयंत्र बंद झाल्यानंतर चार वर्षांनी व एनपीके संयंत्र बंद झाल्यानंतर सहा महिन्यांच्या विलंबानंतर कमी करण्यात आली होती. त्या दरम्यानच्या काळात टाळता येण्याजोगे विद्युत आकाराचे प्रदान रुपये १९.१६ लाखाचे होते. व्यवस्थापनाने म्हटले होते (जुलै, २००७) की उत्पादन बंद करण्यात आले नव्हते ते आर्थिक सुसाध्यता विचारात घेऊन निलंबित करण्यात आले होते. संयंत्रे नियतकालीक सुरू करून त्यांना तेलपाणी देऊन स्वच्छता इत्यादी करून चालू स्थितीत ठेवणे आवश्यक होते व करारीत मागणी कमी करण्याच्या निर्णयांत कोणताही विलंब झाला नव्हता. कारण उत्पादन कायमस्वरूपी बंद करण्याचा ठाम निर्णय होईपर्यंत करारित मागणी कमी करणे शक्य नव्हते. हे उत्तर टिकण्याजोगे नाही कारण तेलपाणीचे काम/ नियमित देखभालीचे काम करारित मागणी १०० केव्हीए एवढी कमी करून देखील करणे शक्य होते व विद्युत आकाराचे रुपये १९.१६ लाखाचे प्रदान टाळता येणे शक्य होते.

ही बाब शासनाला कळविण्यात (एप्रिल, २००७) आली होती. त्यांचे उत्तर प्रलंबित आहे. (नोव्हेंबर २००७).

११.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, महालेखापरिक्षकांनी परिच्छेदात नमूद केल्यानुसार एसएसपी कारखान्याच्या वीजेची मागणी कमी नोंदविली असती तर काही प्रमाणात वीज बिलात बचत होऊ शकली असती. परंतु हे केवळ फेब्रुवारी, २००२ ते सप्टेंबर, २००४ म्हणजेच ३१ महिन्यांच्या कालावधीसाठी शक्य होते. परंतु हे निर्णय घेण्यास लागलेल्या विलंबामुळे नसून प्रशासकीय कार्यप्रणालीच्या प्रत्यक्ष अडचणीमुळे झाले आहे.

याबाबत महामंडळ खालीलप्रमाणे सादर करू इच्छिते :

महामंडळाचे रसायनी, तालुका पनवेल येथे दोन खत निर्मितीचे कारखाने आहेत. पैकी एक एसएसपीचा व दुसरा दाणेदार मिश्र खतांचा. महामंडळाने १९७४ ते २००२ सालापर्यंत म्हणजे जवळजवळ २८ वर्षे एसएसपीचे उत्पादन घेतले व त्याचा वापर स्वनिर्मितीसाठी केला जात होता. दाणेदार मिश्र खतांचे उत्पादन १९७२ पासून घेण्यात येत आहे. सिंगलसुपर फॉस्फेटचे उत्पादन फेब्रुवारी, २००२ पासून खंडीत करण्यात आले. (महालेखापरिक्षकांच्या परिच्छेदानुसार ऑक्टोबर, २००१ पासून नाही) उत्पादन खंडीत करण्याचे महत्त्वाचे कारण म्हणजे रसायनी येथे उत्पादन घेणे आर्थिकदृष्ट्या किफायतशीर नव्हते. बाजारात उपलब्ध असलेल्या एसएसपीच्या किंमतीपेक्षा महामंडळाने उत्पादित केलेल्या एसएसपीची किंमत जास्त होती. त्याचप्रमाणे रसायनी येथील उत्पादित केलेल्या मिश्र खतांची किंमतसुद्धा जास्त होती. त्यामुळे वितरकांना (एमआरपी) विक्रीच्या जास्तीत जास्त किंमतीत विकणेसुद्धा शक्य होत नव्हते. उत्पादनाची किंमत वाढवण्याचे प्रमुख कारण म्हणजे अतिशय जुनी यंत्रसामुग्री, कालबाह्य वापरलेले तंत्रज्ञान आणि माथाडी कामगारांची उच्चतम मजुरी होय आणि यात भर म्हणजे वाहतुकीचे वाढलेले दर महामंडळास रसायनी येथे उत्पादित केलेले एसएसपी महामंडळाच्या इतर कारखान्यात मिश्र खत निर्मितीसाठी पाठवावे लागत असे. यामुळे महामंडळास दोन्ही कारखान्यांचे उत्पादन खंडीत करावे लागले. (महालेखापरिक्षकांनी नमूद केल्याप्रमाणे बंद नव्हे.)

रसायनी येथे पुन्हा उत्पादन सुरू करणे शक्य आहे काय ? हे अजमावण्याकरिता सन २००३-०४ साली सल्लागाराची नेमणूक करण्यात आली होती. त्यांनी त्यावर अभ्यास करून व्यवस्थापनास आपले अभिप्राय सादर केले. त्यानुसार रसायनी येथे उत्पादन घेणे आर्थिकदृष्ट्या किफायतशीर नव्हते.

दिनांक १२ डिसेंबर २००३ रोजी संपन्न झालेल्या संचालक मंडळाच्या सभेत हा विषय चर्चेसाठी सादर करण्यात आला होता व त्यानुसार उपलब्ध असलेल्या मनुष्यबळाचा व यंत्रसामुग्रीचा योग्य वापर करून मार्च, २००४ पर्यंत तेथे दाणेदार मिश्र खतांचे उत्पादन घेण्यात आले. तदनंतर संचालक मंडळाने रसायनी येथील दोन्ही कारखाने बंद करण्याचा तत्त्वतः निर्णय घेतला व तेथे असलेल्या महामंडळाच्या मनुष्यबळाचा व माथाडी कामगारांच्या उपयोगितेचा विचारविनिमय करण्यासाठी कामगार संघटनेच्या प्रतिनिधीची व माथाडी कामगारांच्या प्रतिनिधींना चर्चेकरिता वेळोवेळी बोलविण्यात येत होते, हे असे तीन वर्षे चालू होते.

उत्पादनाची किंमत वाढण्याचे प्रमुख कारण म्हणजे माथाडी कामगारांची रसायनी येथील उच्च मजुरी होय. महामंडळाच्या इतर कारखान्यात एवढी मजुरी दिली जात नाही. यावर अनेक बैठका होऊनही अपेक्षित प्रतिसाद होऊ न शकल्याने उत्पादन खंडित ठेवावे लागले. असलेला कर्मचारी वर्ग कमी करणे शक्य नाही. त्यामुळे त्यांना इतर कारखान्यात समाविष्ट करून त्यांचा वापर करून घेण्यात येत आहे.

जर का कारखाना त्वरित बंद करण्याचा निर्णय घेण्यात आला असता तर कामगारांमध्ये असंतोष माजला असता आणि याचा परिणाम महामंडळाच्या इतर कारखान्यांच्या उत्पादनावर झाला असता व प्रचंड आर्थिक नुकसान झाले असते. महामंडळ हे शासनाचा उपक्रम असल्याने सामाजिक बांधिलकीच्या जाणीवेतून मिश्र खते शेतकऱ्यांपर्यंत पोहोचवणे आद्यकर्तव्य होते. कारण सिंधुदुर्ग, रत्नागिरी आणि ठाणे या जिल्ह्यांत मिश्र खतांचा कारखाना नाही. या कारखान्यात शंभराच्या वर कामगार / कर्मचारी असल्याने पटकन बंद करणे योग्य नव्हते. कारण यांचे परिणाम वेगळे होऊ शकले असते.

पुन्हा २००५-२००६ साली मिश्र खतांचे उत्पादन घेण्यात आले. सद्यःस्थितीत कारखान्यातील यंत्र सामग्रीची दुरुस्ती करून तो चालू स्थितीत आणण्याचे काम प्रगतीपथावर आहे. माथाडी कामगारांशी त्यांच्या वेतनाबाबत चर्चा करून उत्पादनात कशी वाढ करता येईल याबाबत विचारविनिमय चालू करून पुनश्चः उत्पादन चालू करण्यात आले व त्यानुसार खरीप २००६ मध्ये दाणेदार मिश्र खतांचे उत्पादन सुरू झाले.

वर नमूद केलेली प्रत्यक्ष स्थितीबाबतची विस्तृत माहिती विचारात घेऊन हा मुद्दा कृपया बंद करावा.

११.३ महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरती शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

११.४ महाराष्ट्र कृषि उद्योग विकास महामंडळाच्या रायगड जिल्ह्यातील कारखान्यामध्ये फॉस्फेट व एन.पी.के. खते निर्मितीसाठी दोन उत्पादन संयंत्रे होती. या संयंत्रांना महाराष्ट्र विद्युत वितरण कंपनीकडून विद्युत पुरवठा केला जात होता. यासाठी करण्यात आलेल्या करारामधील मागणी कमी करण्यासाठी झालेल्या विलंबामुळे कंपनीला १९.१६ लाख इतका विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च झाला होता. असे महालेखाकारांनी आपल्या आक्षेपात नोंदविले होते.

याप्रकरणी समितीला कृषि (कृषि) विभाग व महाराष्ट्र कृषि उद्योग विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने बुधवार, दिनांक ५ सप्टेंबर २०१२ रोजी कृषि विभागाचे अपर मुख्य सचिव तसेच कृषि उद्योग विकास महामंडळाचे प्रभारी व्यवस्थापकीय संचालक व इतर संबंधित अधिकारी यांची साक्ष घेतली. महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या मुद्द्याबाबत अधिक स्पष्टीकरण करण्याविषयी समितीने सांगितले असता विभागाचे अतिरिक्त मुख्य सचिव यांनी सांगितले की, कृषि उद्योग विकास महामंडळाच्या रसायनीमध्ये एस.एस.पी. आणि एन.पी.के. अशा दोन प्रकारच्या खतांचे उत्पादन घेतले जात होते. त्यापैकी एस.एस.पी. चे उत्पादन बंद करण्यात आले. उत्पादनासाठी लागणारी वीज के.व्ही.अ. मध्ये मोजली जाते. या वीजेची मागणी कमी नोंदवावयास पाहिजे होती, ती नोंदविण्यासाठी विलंब झाला. यामध्ये एस.एस.पी. चे उत्पादन बंद करावयाचे होते व एखादा उपक्रम बंद करण्याची प्रक्रिया ही अत्यंत क्लिष्ट

असते. यामध्ये १०० पेक्षा अधिक कामगार काम करत होते. त्यामध्ये माथाडी कामगारांचा समावेश होता. त्यामुळे त्याठिकाणी माथाडी कामगार कायदा लागू आहे. एस.एस.पी. च्या बाजारातील किमतीपेक्षा उत्पादनाचा खर्च माथाडी कामगारांच्या अधिकच्या पगारामुळे जास्त होत होता व येथील यंत्रणा देखील जुनी झाली होती. त्यामुळे व्यवसाय चालविणे फायद्याचे नव्हते. महाराष्ट्रामध्ये एन.पी.के. उत्पादनाचे चार पॉल्ट आहेत. रायगड येथील रसायनीमध्ये एस.एस.पी. चे उत्पादन करून अन्य चार ठिकाणी त्याची वाहतूक करण्याचा खर्च अधिक होत होता. १९७४ पासून चालू असलेल्या या रसायनीमधून एस.एस.पी. चे उत्पादन घेतले जात होते. त्यानंतर नजीकच्या काळात अन्य ठिकाणी खाजगी क्षेत्राद्वारे एस.एस.पी.चे उत्पादन घेतले जाऊ लागले. केवळ कच्चा माल म्हणून एस.एस.पी.चे उत्पादन करण्याचा विचार नव्हता. हा निर्णय तात्काळ घेणे अडचणीचे होते व एस.एस.पी. चे उत्पादन बंद करण्यासाठी माथाडी कामगारांचा विरोध होता. एस.एस.पी. चे उत्पादन बंद करण्याचा निर्णय घेतला असता तर एन.पी.के. चेही उत्पादन बंद करावे लागले असते. अशावेळी कायदा व सुव्यवस्थेचा प्रश्न निर्माण झाला असता. म्हणून याबाबतीत माथाडी कामगार संघटनेसोबत चर्चा करून त्यांना परिस्थितीची जाणीव करून देण्यात आली. तसेच कामगारांना स्वेच्छा निवृत्तीचा विकल्प देण्यात आला. जे कामगार अन्य युनिटमध्ये काम करण्यास तयार झाले त्यांना त्या ठिकाणी नेमण्यात आले. या सर्व प्रक्रियेमध्ये दोन वर्षांचा काळ गेला व उत्पादनामध्येही व्यत्यय आला असे स्पष्ट केले. याबाबत समितीने विचारले की, उत्पादन कमी होण्याची प्रक्रिया लक्षात घेऊन विजेची मागणी कमी नोंदविणे अगत्याचे होते. ती विहित कालावधीत न नोंदविल्यामुळे वीज बिलापोटी झालेला खर्च हा महालेखाकारांच्या आक्षेपानुसार वाया गेला याबाबत आपले काय म्हणणे आहे असे समितीने विचारले असता विभागाच्या अतिरिक्त मुख्य सचिवांनी सांगितले की, यापूर्वी विशद केलेली प्रक्रिया लोकशाही पद्धतीने करण्यामध्ये विलंब झालेला आहे आणि सदर कालावधी महामंडळाला निश्चितच कमी करता आला असता असे त्यांनी मान्य केले. एस.एस.पी. चे उत्पादन बंद करण्याऐवजी स्थगित करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. बाजारातील किमतीपेक्षा उत्पादनासाठी जास्त खर्च येत होता. यासाठी सल्लागाराची नेमणूक करण्यात आली. त्यांनी देखील युनिट बंद करण्याची शिफारस दिली. युनिट बंद करण्याची मानसिकता नसल्यामुळे वीज पुन्हा सुरू करावी लागल्यास त्यासाठी अधिकची वीज घेण्यामध्ये अडचणी निर्माण झाल्या असत्या असे त्यांनी सांगितले. त्याठिकाणी एन.पी.के. चे २१.००० मे.टन आणि एस.एस.पी. चे १८००० मे.टन इतके उत्पादन होत होते. एन.पी.के. चे उत्पादन सुरू ठेवून कामगार संघटनेशी त्यावेळी चर्चा करण्यात येत होती. चर्चा पूर्ण झाल्यानंतर इतक्या के.व्ही.ए. ची गरज नाही म्हणून वीज मंडळाला पत्र देण्यात आले. माथाडी कामगार संघटनेशी चर्चा करून घेतलेला निर्णय जर प्रथम घेतला गेला असता तर विलंब टळून विजेच्या बिलामध्ये बचत करता आली असती असे समितीने निदर्शनास आणले असता विभागाच्या अतिरिक्त मुख्य सचिवांनी सांगितले की, एन.पी.के. उत्पादनासाठी रायगड येथील युनिटमध्ये एका टनाला २४७ रुपये खर्च येतो तोच खर्च पाचोरा येथील युनिटमध्ये ७१, नांदेड येथील युनिट मध्ये ६४ व वर्धा येथील युनिटमध्ये ५७ रुपये याप्रमाणे येतो असे निदर्शनास आले.

याबाबत कंत्राटीपद्धतीने कामगार नेमून कार्य केल्यास कसे होईल अशी समितीने विचारणा केली असता विभागाचे अतिरिक्त मुख्य सचिवांनी असे सांगितले की, कंत्राटी कामगारांचा अनुभव अतिशय वाईट आहे. त्याठिकाणी माथाडी कामगार संघटना असल्यामुळे ते कंत्राटी कामगारांना येऊ देणार नाहीत. रसायनीचा भाग औद्योगिक दृष्ट्या फार महाग झालेला आहे. त्यामुळे त्या भागात उद्योग येणार नाही. त्या भागामध्ये सद्या गोडाऊनची आवश्यकता असल्यामुळे महाराष्ट्र राज्य वेअर हौसिंग कार्पोरेशनाच्या मदतीने गोडाऊन बांधण्याचा विचार शासन स्तरावर सुरू आहे. संपूर्ण भारतामध्ये खाजगी कंपनीच्या माध्यमातून खताच्या उत्पादनात वाढ होत असून, शासकीय कंपन्यामधील खताचे उत्पादन बंद होत आहे. असे त्यांनी समितीच्या निदर्शनास आणले.

विभागाच्या अतिरिक्त मुख्य सचिव यांनी महामंडळाच्या भविष्यातील योजनेविषयी बोलताना सांगितले की, राष्ट्रीय कृषि योजनेकरता महाराष्ट्रातील नगर जिल्ह्यातील पुणतांबे येथे एक युनिट सुरू केले असून, त्याकरिता १० कोटी रुपये मंजूर करण्यात आले आहेत. एन.पी.के. च्या उत्पादनाकरिता बोरॉन, झिंक अशा प्रकारे एकूण तीन घटकांची ठराविक प्रमाणात आवश्यकता असते. हे घटक एकत्रित करून केळी व द्राक्ष उत्पादक शेतकऱ्यांना आवश्यकतेनुसार खत तयार करून देता येईल. याकरिता खाजगी गुंतवणुकीद्वारे प्रकल्पाचा विकास तयार करण्याचे काम सद्या सुरू आहे. या प्रकल्पाला एकूण साधारणतः ६० कोटी रुपये लागणार असून, प्रकल्पाच्या विकासासाठी जो उद्योजक पुढे येईल त्याला महामंडळातर्फे अर्थसहाय्य देऊन अथवा न देताही प्रकल्पाचे काम होऊ शकते. म्हणून अशा प्रकल्पासाठी जमीन उपलब्ध करून दिलेली आहे. रायगड येथील रसायनीच्या प्रकल्पातील जागेमध्ये त्याठिकाणी जवळच बंदर असल्यामुळे गोडाऊन व शीतगृह उभारून शासनाला महसूल प्राप्त होईल म्हणून त्याठिकाणी महसूल उत्पादनाचा उद्देश ठेऊन प्रकल्पाच्या जागेमध्ये व्यवसाय दृष्टीकोन बदलण्याचा विचार शासन स्तरावर सुरू असून, शासनाने घेतलेल्या धोरणात्मक निर्णयानुसार खाजगी गुंतवणुकीद्वारे विकास करावा असा प्रयत्न सुरू आहे. कारण मधीन युनिट उभारल्यास कामगार, भांडवल उपलब्ध करणे अशा अडचणी उद्भवू शकतात. पुणतांबे येथील प्रकल्पाचा प्रतिसाद पाहून गोरेगाव येथे यापूर्वी सुरू करण्यात आलेल्या प्रकल्पाच्या ठिकाणी पुढांमध्ये जागेचे महत्त्व लक्षात घेऊन खाजगीकरणाच्या माध्यमातून जास्तीत जास्त जागेचा योग्य वापर करून प्रकल्प सुरू केल्यास फायद्याचे ठरू शकते. रायगड येथील रसायनी कारखान्यामधून मिळणारे उत्पादन पाहता इतर छोट्या छोट्या उद्योग प्रणाली उभारून तेथील जागेचा योग्य वापर होऊ शकतो म्हणून कार्यवाही सुरू करण्यात आलेली आहे.

११.५ अभिप्राय व शिफारशी :

महाराष्ट्र कृषि उद्योग विकास महामंडळाच्या रायगड जिल्ह्यातील कारखान्यामध्ये फॉस्फेट व एन.पी.के. खाते निर्मितीची दोन उत्पादन सयंत्रे होती. या सयंत्रांना महाराष्ट्र विद्युत वितरण कंपनीकडून विद्युत पुरवठा केला जात होता. यासाठी करण्यात आलेल्या करारामधील मागणी कमी करण्यासाठी झालेल्या विलंबामुळे कंपनीला १९.१६ लाख इतका विद्युत आकाराचा टाळता येण्याजोगा खर्च झाला होता. असे

महालेखाकारांनी आपल्या आक्षेपात नोंदविले होते. विभागाने याबाबत खुलासा करताना फायदेशीर नसलेल्या एस.एस.पी. खताचे उत्पादन बंद करण्याचा घेतलेला निर्णय, त्याठिकाणी माथाडी कामगार कार्यरत असल्यामुळे त्यांच्या संघटनेशी चर्चा करून व तेथे असलेली परिस्थिती संघटनेला समजावून सांगून निर्णय घेण्यासाठी झालेला विलंब यांचे दिलेले स्पष्टीकरण हे जरी खरे असले तरी सुयोग्य वाणिज्यिक प्रथेनुसार महामंडळाचे होणारे नुकसान टाळण्यासाठी प्रशासकीय वरिष्ठ अधिकाऱ्यांनी त्याबाबत त्वरित निर्णय घेऊन विजेची मागणी कमी करण्याबाबत विहित मुदतीत तातडीने कार्यवाही करणे गरजेचे होते. ही वस्तुस्थिती विभागाने देखील समितीसमोर झालेल्या चर्चेच्यावेळी मान्य केलेली आहे. त्यामुळे महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपानुसार टाळता येण्याजोगा विद्युत आकाराचा खर्च निश्चित कमी झाला असता असे समितीच्या निदर्शनास आले आहे. महसूली उत्पन्नाच्या दृष्टीकोनातून रायगड येथील रसायनीच्या जागेमध्ये महसूली उत्पन्नाच्या दृष्टीने व्यवसायामध्ये बदल करण्यात येत आहे. ही बाब निश्चितच प्रशंसनीय आहे. परंतु कृषिप्रधान देशामधील महाराष्ट्र सारख्या प्रगत राज्यातील शेतकऱ्यांना प्रचंड प्रमाणात खताची गरज आहे. शेती हंगामात शेतकऱ्यांना वारंवार खताचा तूटवडा जाणवतो. खताअभावी शेतकऱ्यांना प्रचंड मनस्ताप सहन करावा लागतो तसेच खाजगी कंपन्यांच्या नफेखोरीमुळे शेतकऱ्यांना खतासाठी अव्याच्या सव्वा दर मोजावा लागतो त्याचप्रमाणे काही वेळेला खाजगी व्यवसायिक खताचा तूटवडा निर्माण करतात. सबब शेतकऱ्यांची खतांची गरज पूर्णपणे भागविता येण्याच्या दृष्टीकोनातून राज्यामध्ये पुरेशा प्रमाणात खत निर्मिती होणे अत्यंत गरजेचे आहे. यासाठी समिती अशी शिफारस करते की उक्त कारखान्यात असलेली यंत्रसामग्रीची दुरुस्ती लवकरात लवकर करून तसेच उच्च दर्जाची यंत्रसामग्री बसवून खाजगी कंपनीशी स्पर्धा करण्याच्या दृष्टीने खत निर्मिती करण्याबाबत कृती आराखडा तयार करून मोठ्या प्रमाणावर खतनिर्मिती करण्यासंदर्भात कार्यवाही करावी तसेच एस. एस. पी. खताची निर्मिती बंद करण्याचा निर्णय घेतल्यानंतर उद्भवलेली परिस्थिती व त्यामध्ये प्रशासकीय वरिष्ठ अधिकाऱ्यांनी तातडीने निर्णय घेऊन महामंडळाचे होणारे नुकसान टाळण्यासाठी विजेची मागणी कमी करण्याबाबत तातडीने कार्यवाही करण्याची अत्यंत आवश्यकता होती. याबाबत वरिष्ठ अधिकाऱ्यांमार्फत चौकशी करून संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी. महाराष्ट्रातील शेतकऱ्यांना सुयोग्य भावाने खतांचा पुरवठा होण्यासाठी महाराष्ट्रामध्येच खत निर्मितीच्या दृष्टीकोनातून महामंडळाने धोरणात्मक निर्णय घेऊन कार्यवाही करावी. महामंडळाकडे सध्या उपलब्ध असलेल्या मोकळ्या जमिनीवर खाजगीकरणाच्या माध्यमातून महसूल मिळण्यासाठी प्रयत्न केला जात आहे. यासाठी महाराष्ट्रामध्ये कृषि क्षेत्राच्या व्यवसायाचा विकास होण्यासाठी महामंडळ निर्मिती मागील शासनाचे असलेले उद्दिष्ट फलरूप कसे होईल याचाही खाजगी करणाच्या माध्यमातून कृषि विकास महामंडळाकडील अधिकच्या रिकाम्या जागेचा विकास करताना प्राधान्याने विचार व्हावा अशीही समितीची शिफारस आहे. याबाबत करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

“महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त व विकास महामंडळ मर्यादित”

बारा “वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव”

१२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.७ मध्ये “वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव” यांचे संबन्धात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव व वसूलीचे खराब संनियंत्रण यामुळे कंपनी लाभधारकांकडून रुपये ४.१९ कोटीचे कर्ज येणे वसूल करून शकली नाही.

अपंगाना सहाय्य करणे, त्यांचा स्वयंरोजगार व त्यांच्या फायद्याच्या कार्याचा विकास व धर्म, लिंग, जात व वय याचा विचार न करता अपंगांचे पुनर्वसन करण्यासाठी कंपनी संस्थापित (माहे मार्च, २००२) करण्यात आली होती. पदवीपर्यंतचे किंवा त्यापेक्षा जास्त स्तरावरील शिक्षणासाठी प्रवृत्त करणे, लाभधारकांमधील औद्योगिक प्राविण्य वाढविणे, त्यांच्यातील तांत्रिकज्ञान सुधारणे/अद्यावत करणे यासाठी आर्थिकदृष्ट्या सुसाह्य योजना/प्रकल्प राबविण्यासाठी कंपनी अपंगाना वित्तीय सहाय्य/कर्ज/सवलतीचे कर्ज देते. कंपनीला राष्ट्रीय अपंग वित्त व विकास महामंडळ मर्यादित (एनएचएफडीसीएल) यांच्याकडून निधी प्राप्त होतो. राज्य शासन देखील योजनांसाठी सहाय्य देते. संवितरित करण्यात येणारी कर्ज रक्कम रुपये २०,००० ते पाच लाख प्रति लाभधारक यामध्ये होती (रुपये ५०,००० वरील कर्जांसाठी एनएचएफडीसीएलची मान्यता आवश्यक). कर्ज संवितरित केलेल्या महिन्यापासून एक तिमाहीचा कालावधी विलंब कालावधी असतो व त्यानंतर लाभधारकाने कर्जाची परतफेड करावयाची असते. कंपनी कर्जाची वसूली रोख रकमेत किंवा उत्तरदिनांकित धनादेशाद्वारे (पीडीसीज) लाभधारकांकडून करते.

२००२-२००७ या कालावधीत कंपनीला एनएचएफडीसीएलकडून रुपये ४०.५२ कोटीचा निधी मिळाला. २००२-२००७ या कालावधीत कंपनीने दिलेले अर्थसहाय्य व त्याच्या वसूलीची स्थिती खालील प्रमाणे होती

वर्ष	लाभधारकांची संख्या	संवितरित केलेले कर्ज	वसूली योग्य कर्ज	वसूल केलेले कर्ज	वसूलीमधील तूटवडा
२००२-०३	४२	२५.५२			
२००३-०४	१,४१३	४५५.४५	२१.१३	१.६८	१९.४५
२००४-०५	९६१	७५४.३८	१०१.५१	५९.५२	४१.९९
२००५-०६	१,३३०	६७६.२६	१८२.२६	१५.८९	१६६.३७
२००६-०७	१,५९०	८८४.००	२६८.५५	७७.७८	१९०.७७
एकूण	५,३३६	२,७९५.६१	५७३.४५	१५४.८७	४१८.५८

(रुपये लाखात)

लाभधारकांना योजनांची अंमलबजावणी करण्यासाठी कर्ज स्वरूपात देण्यात येणाऱ्या वित्तीय सहाय्याच्या लेखापरीक्षण छाननीत असे निदर्शनास आले की संवितरित करण्यात आलेल्या कर्जाची वसूली अत्यंत खराब होती. कर्जाची मंजूरी/संवितरण व त्याच्या वसूलीच्या संनियंत्रण पद्धतीमध्ये निदर्शनास आलेल्या त्रुटी खालील प्रमाणे होत्या.

जिल्हास्तरावर वित्तीय सहाय्याचे संवितरण व वसूलीचे काम माहे मार्च, २००५ पर्यंत महाराष्ट्र लघुउद्योग विकास महामंडळ मर्यादित यांचे मार्फत करण्यात येते होते व त्यानंतर ते काम महाराष्ट्र राज्य इतर मागास वर्गीय वित्त व विकास महामंडळ मर्यादित यांचे मार्फत करण्यात येत होते. अशारितीने, जिल्हास्तरावर स्वतःचा कर्मचारी वर्ग नसल्यामुळे कर्जाचे त्वरीत संवितरण व कर्ज वसूली कामाच्या अंमलबजावणीमध्ये समन्वयाचा व नियंत्रणाचा अभाव होता. कंपनीकडे जिल्हानिहाय संवितरण करण्यात आलेल्या कर्जाचा कोणत्याही तपशील उपलब्ध नव्हता.

संचालक मंडळाने कर्जाची वसूली सुलभ होण्यासाठी जिल्हा कार्यालयांमध्ये कंपनीची स्वतंत्र बँक खाती उघडण्याचे ठरविले (२००२) परंतु या निर्णयाची अंमलबजावणी करण्यासाठी तीन वर्षांचा (माहे मे, २००५) कालावधी लागला होता. त्यादरम्यान कंपनीचे विविध योजनांचे आर्थिक व्यवहार नोंदणीसाठी अंमलबजावणी करणाऱ्या एजन्सीच्या बँक खात्याचा वापर करित होती. याबाबत असे निदर्शनास आले की, आंतर-कंपनी व्यवहारांचा ताळमेळ अद्याप माहे मे, २००७ पर्यंत घालण्यात आला होता.

लाभधारकांची वैयक्तिक खातेवही व आर्थिक व्यवहारांचा तपशील अंमलबजावणी करणाऱ्या एजन्सीच्या जिल्हा कार्यालयांमध्ये ठेवण्यात येत होता म्हणून या व्यवहारांचे प्रभावी पर्यावेक्षण व संनियंत्रणासाठी विश्वासक व प्रभावी व्यवस्थापन माहिती प्रणाली (एमआयएस) कंपनीकडे असणे आवश्यक होते. परंतु असे निदर्शनास आले की, कंपनीकडे उपलब्ध असलेली आकडेवारी अंमलबजावणी संस्थानी कळविल्यानुसार होती व त्या सदर केलेल्या आकडेवारीची तपासणी देखील कंपनीने केलेली नव्हती. सर्वच क्षेत्रीय कार्यालयांचे पुष्कळसे उत्तर दिनांकित धनादेश लाभधारकांच्या खात्यामध्ये पुरेसा पैसा शिल्लक नसल्यामुळे अनादरित झाले होते. कंपनीचे कसूर झालेल्या येण्याच्या वसूलीबाबत कोणतीही सुधारात्मक कारवाई केली नव्हती. विश्वासहार्थ एमआयएस स्थापित करण्याबाबत माहे सप्टेंबर, २००७ पर्यंत कोणतीही कारवाई करण्यात आली नव्हती.

अंतर्गत लेखापरीक्षणाचे काम बाहेरील स्रोतामार्फत (२००२-२००३ नंतर) करवून घेण्यात येत होते व ते काम सनदी लेखापालाच्या खाजगी संस्थाकडून २००४-२००५ पर्यंत करवून घेण्यात आले होते. अंतर्गत लेखापरीक्षणाने अपंग असल्याचे प्रमाणपत्र, जन्म तारखेचा दाखला, रेशन कार्ड, फोटो, हमीदाराची माहिती व मंजूर प्रकरणात गहाणपत्र कागदपत्रे उपलब्ध नसणे यासारख्या विविध त्रुटी/अनियमितता निदर्शनास आणून दिल्या होत्या. याबाबत कोणतीही सुधारात्मक कारवाई करण्यात आली नाही किंवा त्या बाबी संचालक मंडळाला देखील कळविण्यात आल्या नव्हत्या.

अशारितीने खराब अंतर्गत नियंत्रण व कर्ज वसूलीचे संनियंत्रण यामुळे वसूली योग्य रूपये ५.७४ कोटी कर्ज येण्यापैकी कंपनीला फक्त रूपये १.५५ कोटीच वसूल करणे शक्य झाले होते व वसूली न झालेली व प्रलंबित असलेली, शिल्लक रूपये ४.१९ कोटी एवढी होती (मे, २००७).

व्यवस्थापनाने म्हटले होते (ऑक्टोबर, २००७) की रूपये ४.१९ कोटीचे लाभधारकाकडून वसूल करावयाचे येणे वसूल करण्याचे प्रयत्न करण्यात येत होते. हे जिल्हा स्तरावर कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती केल्यावरच शक्य होते व जागा मंजूरीसाठीचा सादर करण्यात आलेला प्रस्ताव शासनाकडे प्रलंबित होता.

ही बाब शासनाला कळविण्यात (ऑगस्ट, २००७) आली होती. त्यांचे उत्तर प्रलंबित आहे (नोव्हेंबर २००७).

१२.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, शासन निर्णय, सामाजिक न्याय, सांस्कृतिक कार्य, क्रीडा व विशेष सहाय्य विभाग क्र. अविम - २००३/प्र.क्र.२५३/सुधार-३, दिनांक १ जून २००३ अन्वये महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त आणि विकास महामंडळाच्या कर्ज योजनेची कामे महाराष्ट्र लघु उद्योग विकास महामंडळाकडे सोपविण्यात आली होती. तदनंतर शासन निर्णय, सामाजिक न्याय, सांस्कृतिक कार्य, क्रीडा व विशेष सहाय्य विभाग क्र. अविम/२००४/प्र.क्र.२५८/सुधार-३, दिनांक ११ एप्रिल २००५ अन्वये हे काम महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळामार्फत जिल्हास्तरावर राबविण्यास खालील अटीच्या अधीन राहून राबविण्यास मान्यता दिलेली आहे.

(१) महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळ हे सामाजिक न्याय विभागाच्या अधिपत्याखाली असल्यामुळे त्यांच्या एम.ओ.यू. (मेमोरॅन्डम ऑफ अंडर स्टॅंडिंग) करण्याची तसेच सदर योजना जिल्हास्तरावर राबविण्यासाठी प्रशासकीय खर्च देण्याची आवश्यकता नाही. कारण त्यांना शासनाकडून व्यवस्थापकीय अनुदान देण्यात येते.

(२) अपंग महामंडळाच्या योजना राबविण्यासाठी योजनांना मंजूरी व आवश्यक असलेला निधी हा महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त व विकास महामंडळाद्वारे पुरविण्यात येईल.

(३) महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळाने अपंगांच्या योजनांची अपंग लाभार्थींना माहिती पुरवावी.

(४) अर्ज नमुने मागणीप्रमाणे वितरीत करून ते लाभार्थींकडून भरून प्राप्त झाल्यानंतर त्याची छाननी करून आवश्यक त्या कागदपत्रांच्या झेरॉक्स प्रतीसह सेट करून त्यावर जागा पाहणी अहवाल, कर्जाची ज्या कारणाकरिता मागणी करण्यात आली आहे त्याबाबत वस्तुस्थितीसह अहवाल तयार करणे, त्यावर कर्ज वितरीत केल्यास ते वसूल होईल याबाबत थोडक्यात अभिप्रायासह प्रकरण पाठविणे.

(५) मंजूर प्रकरणात विहित जमानत / वेधानिक दस्तावेज पूर्ण करून विहित मुदतीत कर्ज वितरीत करणे.

(६) कर्ज वितरीत केल्यानंतर संबंधित नोंदवह्या ठेवणे व माहिती उपंग महामंडळास दरमहा पुरविणे.

(७) कर्जाची ठरवून दिलेल्या हप्त्याप्रमाणे वसूली करणे व वसूली रक्कम महामंडळाकडे नियमित पाठविणे.

(८) वार्षिक लेखासाठी आवश्यक माहिती पुरविणे.

वरील शासन निर्णयाप्रमाणे या महामंडळाकडून अपंग लाभार्थ्यांना मंजूर करण्यात आलेले कर्ज जिल्हास्तरावर वितरीत करणे, त्यांचे लाभार्थीनिहाय लेखे ठेवणे, कर्जाची वसूली नियमित करणे आणि ती वसूली रक्कम महामंडळास नियमित पाठविणे, वार्षिक लेखा तयार करण्याबाबतची आवश्यक ती माहिती पुरविणे याची सर्वस्वी जबाबदारी महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळाची आहे. या महामंडळास व्यवस्थापकीय संचालक, महाव्यवस्थापक, उप महाव्यवस्थापक, लघु लेखक (निम्नस्तर), सहाय्यक-३ पदे, लिपीक-३ पदे आणि शिपाई- ३ पदे अशी एकूण १३ मंजूर पदे आहेत. त्यापैकी व्यवस्थापकीय संचालकाचे पद हे पुनर्नियुक्तीने भरण्यात आलेले आहे. महाव्यवस्थापक हे पद प्रतिनियुक्तीने आणि सहाय्यक १ पद हे नियमितपणे भरण्यात आलेले आहे. उर्वरीत पदे ही कंत्राटी पद्धतीने भरण्यात आलेली आहेत. जिल्हास्तरावर या महामंडळाची यंत्रणा राबविण्यासाठी या महामंडळाकडे स्वतंत्र अधिकारी/ कर्मचारी वर्ग मंजूर केलेला नाही. त्यासाठी या महामंडळाचे पत्र क्र. अविविम/प्र.क्र.१८४/२००८/५८५ दिनांक ७ मे २००८ अन्वये खालीलप्रमाणे एकूण १९७ पदे निर्माण करण्यासाठी शासनास प्रस्ताव सादर करण्यात आलेला आहे.

मुख्यालय

अ.क्र.	पदनाम	वेतनश्रेणी	पद संख्या
१	लघुटंकलेखक	५५०० - ९०००	१
२	सहाय्यक	४५०० - ७०००	३
३	लिपीक	३०५० - ४५९०	३
४	शिपाई	२५५० - ३२००	२
५	वसूली निरीक्षक	४००० - ६०००	६
६	दूरध्वनी चालक	३२०० - ४९००	१
७	डाटा एंट्री ऑपरेटर	३२०० - ४९००	१
एकूण			१७

विभागीय कार्यालय, नागपूर

अ.क्र.	पदनाम	वेतनश्रेणी	पद संख्या
१	वसूली अधिकारी	६५०० - १०५००	१
२	लेखा अधिकारी	६५०० - १०५००	१
३	लिपीक	३०५० - ४५९०	२
४	शिपाई	२५५० - ३२००	१
एकूण			५

जिल्हा कार्यालय (एकूण ३५ जिल्हे)

अ.क्र.	पदनाम	वेतनश्रेणी	पद संख्या
१	जिल्हा व्यवस्थापक	६५०० - १०५००	३५
२	लेखापाल	४००० - ६०००	३५
३	वसूली निरीक्षक	४००० - ६०००	३५
४	लिपीक	३०५० - ४५९०	३५
५	शिपाई	२५५० - ३२००	३५
एकूण			१७५

मा. मुख्यमंत्री यांच्या अध्यक्षतेखाली दिनांक २२ फेब्रुवारी २००८ रोजी सामाजिक न्याय व रोजगार व स्वयंरोजगार विभागाच्या अधिपत्याखालील महामंडळाच्या कामकाजाबाबत बैठक आयोजित करण्यात आली होती. त्या बैठकीत महाराष्ट्र राज्य अपंग व बिकास महामंडळासाठी स्वतंत्र कर्मचारी वर्ग मंजूर करणे याबाबत चर्चा झाली. मा. मुख्यमंत्री महोदयांनी या महामंडळातील प्रलंबित अर्ज, वसूलीचे प्रमाण विचारात घेवून तात्काळ स्वतंत्र कर्मचारी वर्ग नियुक्त करण्यासाठी विभागाने प्रस्ताव मान्यतेसाठी सादर करावा असे निर्देश दिलेले. शासनाने अद्याप स्वतंत्र कर्मचारी वर्ग मंजूर केलेला नाही. उपलब्ध अधिकारी व तदुपजे कर्मचारी यांच्याकडून महामंडळाचे दैनंदिन काम चालविण्यात येते. त्यामुळे महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळाकडून जिल्हास्तरीय प्राप्त झालेल्या माहितीवरच या महामंडळास अवलंबून रहावे लागते. प्राप्त झालेली माहिती तपासून पहाणे, त्यांनी जिल्हास्तरावर ठेवलेले अभिलेखे तपासणे, वसूलीची स्थिती तपासणे, लाभार्थ्यांने दिलेली माहिती तपासणे इत्यादी कामे या महामंडळाकडून कर्मचारी उपलब्ध नसल्यामुळे पूर्ण करणे शक्य होत नाही. त्यामुळे प्रभावी नियंत्रण करता येत नाही.

महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळ यांनी या महामंडळाने जिल्हास्तरावरील लाभार्थ्यांना मंजूर केलेले कर्ज वितरीत करणे, त्याचे अभिलेखे ठेवणे, कर्जाची वसूली करणे व ती रक्कम

या महामंडळास पाठविणे, कर्जाबाबतचे मासिक अहवाल पाठविणे आवश्यक आहे. तथापि, त्या महामंडळाचे कर्मचारी या महामंडळाचे काम फक्त आठवड्यातून एकदाच म्हणूनच मंगळवारीच करतात. अभिलेखे ठेवणे व वसूली करणे याबाबत त्यांच्याकडून काळजी घेतली जात नाही. त्यामुळे अपेक्षित असलेले अभिलेखे अपूर्ण रहातात. पर्यायाने वितरीत केलेले कर्ज, कर्ज वसूलीबाबतची माहिती उपलब्ध होत नाही. त्याचप्रमाणे देय असलेली वसूलीही होत नाही. यासाठी जिल्हास्तरीय महामंडळाचा कर्मचारी वर्ग मंजूर करणे अत्यंत आवश्यक आहे.

शासनाने शेतकरी वर्गाला कर्ज माफी केलेली आहे. त्याच धर्तीवर अपंगांना राष्ट्रीय विकलांग वित्त एवम विकास निगम, फरीदाबाद यांच्याकडून प्राप्त झालेले कर्ज शासन माफ करेल अशी अपंगांची धारणा झाल्यामुळे संबंधीत कर्ज वसूली होत नाही. त्यामुळे अपेक्षित कर्ज वसूली झालेली नाही.

या महामंडळाने या महामंडळाचे पत्र दिनांक १६ जानेवारी २००९ अन्वये महालेखाकार (वाणिज्यिक लेखापरीक्षा), महाराष्ट्र, मुंबई यांनी लेखापरीक्षणाच्या वेळी निदर्शनास आणून दिलेल्या त्रुटी जिल्हा व्यवस्थापक, महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळ यांच्या निदर्शनास आणून दिलेल्या आहेत आणि त्यांच्या कार्यालयातील या महामंडळाचे काम पाहणाऱ्या कर्मचाऱ्यांच्या निदर्शनास आणून अशा त्रुटी भविष्यात टाळण्याबाबत योग्य त्या सूचना देण्याबाबत कळविण्यात आलेले आहे. त्याची झेरॉक्स प्रत माहितीसाठी सोबत जोडण्यात आलेली आहे. त्याचप्रमाणे या महामंडळाच्या संबंधीत कर्मचाऱ्यांनाही अशा त्रुटीबाबत योग्य ती काळजी घेण्याबाबत सूचना दिलेल्या आहेत.

१२.३ याबाबत शासनाने पुढीलप्रमाणे कार्यवाही नमूद केलेली आहे.

(१) महामंडळाने १९७ पदांचा दिनांक ७ मे २००८ रोजी सादर केलेला प्रस्ताव वित्त विभागास दिनांक ८ जुलै २००८ रोजी सादर करण्यात आला.

(२) वित्त विभागाने दिनांक १८ जुलै २००८ च्या टिप्पणीद्वारे उपस्थित केलेल्या मुद्द्याबाबतची माहिती महामंडळाकडून दिनांक ३१ जुलै २००८ च्या पत्रान्वये मागविण्यात आली.

(३) महामंडळाकडून दिनांक २२ ऑक्टोबर २००८ च्या पत्रान्वये सादर केलेली माहिती वित्त विभागास दिनांक ३१ जानेवारी २००९ रोजी सादर करण्यात आली.

(४) वित्त विभागाने दिनांक १८ फेब्रुवारी २००९ च्या टिप्पणीद्वारे उपस्थित केलेल्या मुद्द्याबाबतची माहिती दिनांक २३ एप्रिल २००९ च्या पत्रान्वये महामंडळाकडून मागविण्यात आली.

(५) महामंडळाकडून दिनांक २९ जुलै २००९ च्या पत्रान्वये प्राप्त झालेल्या माहितीच्या अनुषंगाने १९७ ऐवजी ७० पदे निर्मितीचा प्रस्ताव विभागास दिनांक ४ डिसेंबर २००९ रोजी सादर करण्यात आला.

(६) वित्त विभागाने दिनांक ११ डिसेंबर २००९ च्या टिप्पणीद्वारे उपस्थित केलेल्या मुद्द्यांच्या अनुषंगाने ७० ऐवजी ४८ पदांचा प्रस्ताव दिनांक २२ जून २०१० रोजी नियोजन/वित्त विभागास सादर करण्यात आला.

(७) नियोजन विभागाने दिनांक ७ जुलै २०१० रोजी उपस्थित केलेल्या मुद्द्यांची पूर्तता करून दिनांक २३ नोव्हेंबर २०११ रोजी ४८ ऐवजी ३५ पदांचा प्रस्ताव नियोजन/ वित्त विभागास फेर सादर करण्यात आला.

(८) वित्त विभागाने दिनांक १९ जानेवारी २०१२ रोजी उपस्थित केलेल्या मुद्द्यांच्या अनुषंगाने महामंडळाकडून दिनांक ३१ जानेवारी २०१२ च्या पत्रान्वये माहिती मागविण्यात आली.

महामंडळाकडून दिनांक १२ सप्टेंबर २०१२ रोजी प्राप्त झाली असून एकूण ३५ पदे निर्मितीचा प्रस्ताव वित्त विभागास सादर करण्यात आला आहे.

शासनाने दिनांक २५ ऑगस्ट २००९ च्या शासन निर्णयान्वये सर्व महामंडळाचे दिनांक ३१ मार्च २००८ अखेरचे व्याजासह कर्ज माफ केले आहे. त्यानुसार खालीलप्रमाणे कर्ज माफीसाठी रक्कम महामंडळास उपलब्ध करून देण्यात आली आहे.

(१) शासन पत्र क्रमांक, अपंग - २०१०/प्र.क्र.२१९/सुधार-३ दिनांक १९/३/२०११

- रूपये ३.९० कोटी

(२) शासन निर्णय क्रमांक, अपंग - २०११/प्र.क्र.२/महामंडळे दिनांक २६/३/२०१२

- रूपये ७.६५ कोटी

(३) शासन निर्णय क्रमांक, अपंग - २०११/प्र.क्र.२/महामंडळे दिनांक ३१/३/२०१२

- रूपये १.३५ कोटी एकूण रूपये १२.९० कोटी.

१२.४ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांचा (वाणिज्यिक) सन २००६-०७ या वर्षाचा अहवाल ३० डिसेंबर २००८ रोजी विधीमंडळात सादर करण्यात आला होता. सादर अहवालातील परिच्छेद क्र. ४.७ मध्ये वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव या शिर्षकाखाली लाभधारकांकडून ४.१९ कोटीचे कर्ज महामंडळ वसूल करू शकले नाही. असा आक्षेप नोंदविला होता याबाबत महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त व विकास महामंडळ यांनी आक्षेपासंबंधाने स्पष्टीकरणात्मक जापून शासनाकडे मार्च २००९ मध्ये सादर केले होते. ते विभागाने महालेखाकार यांच्यामार्फत तपासणी करून विधीमंडळाकडे २०१२ मध्ये सादर केले होते. विभागामार्फत प्राप्त झालेल्या माहितीच्या अनुषंगाने ११ सप्टेंबर, २०१२ रोजी विभागाचे प्रतिनिधी व महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व अधिकारी यांना समितीसमोर साक्षीसाठी पाचारण केले होते. त्यावेळी समितीने स्पष्टीकरणात्मक जापने सादर करण्यास जवळजवळ साडेतीन वर्षे विलंब लागल्याबाबत विचारणा केली असता विभागामार्फत समाधानकारक उत्तर न मिळाल्यामुळे स्पष्टीकरणात्मक जापने सादर करण्यास झालेल्या विलंबाबाबत जबाबदारी निश्चित करून पुढील बैठकीच्या वेळी समितीसमोर त्यांच्यावर काय कारवाई करण्यात आली. याची माहिती घेऊन साक्षीसाठी यावे असे निदेश देऊन बैठक स्थगित करण्यात आली.

बुधवार, दिनांक १७ ऑक्टोबर २०१२ रोजी सामाजिक न्याय विभागाने स्पष्टीकरणात्मक जापनाच्या सुधारित प्रतीसह यापूर्वी समितीला जापने सादर करण्यास झालेल्या विलंबाबाबत विभागाच्या, दिनांक ३० मार्च २००९ ते दिनांक १० ऑगस्ट २०११ इतक्या कालावधीत विभागामध्ये कार्यरत असलेल्या कर्मचाऱ्यांवर दिनांक १५ ऑक्टोबर, २०१२ रोजीच्या पत्रान्वये कारणे दाखवा नोटिस बजावली असल्याचे सांगून संबंधित कर्मचाऱ्यांकडून लेखी खुलासा मागविण्यात आल्याचे सांगितले. व खुलासा प्राप्त होताच त्यांच्यावर नियमानुसार कारवाई करण्यात येईल असे स्पष्ट केले. सदर प्रकरणी झालेल्या विलंबाबाबत विभागीय सचिवांनी समितीसमोर दिलगिरी व्यक्त केली. त्यावेळी समितीने असे सुचविले की, याबाबत कारणे दाखवा नोटिसीनंतर प्राप्त झालेल्या खुलाशाच्या अनुषंगाने जबाबदार असलेल्या संबंधित अधिकारी/ कर्मचारी अंवर कोणती कारवाई करण्यात आली याची माहिती समितीला कळविण्यात यावी असे सुचविले असता विभागीय सचिवांनी याबाबतची कार्यवाही निश्चितपणे करण्यात येईल असे मान्य केले.

समितीने महालेखाकारांच्यावरील परिच्छेदाच्या अनुषंगाने अधिक स्पष्टीकरण करण्याविषयी सांगितले असता विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, महामंडळाने सन २००२-०३ या कालावधीपासून २००६-०७ या कालावधीपर्यंत ५,३३६ लाभांशानी कर्ज दिलेले आहे. वितरित केलेले कर्ज २७ कोटी ९५ लक्ष रुपये आहे व वसूल केलेले कर्ज १ कोटी ५४ लाख ८७ हजार रुपये आहे. वसूली योग्य कर्ज ५ कोटी ७३ लक्ष रुपये आहे. वसूली मधील गॅप ४ कोटी १८ लक्ष रुपये आहे. महाराष्ट्र राज्य अपंग विकास महामंडळाने, महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त आणि विकास महामंडळाकडून कर्जाचे जिल्हानिहाय वितरण केल्याच्या संदर्भात अभिलेखे न ठेवल्याबाबतची निदर्शनास आलेली वस्तुस्थिती ही महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपानुसार बरोबर असल्याचे विभागीय सचिव यांनी मान्य केले. याबाबत समितीने विचारणा केली की, कर्ज वितरणाचे अभिलेखे व्यवस्थित का ठेवले गेले नाही असे विचारले असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, महामंडळाने सुपूर्द केलेल्या लघुउद्योग विकास महामंडळाकडे जिल्हास्तरीय काम दिले होते. त्यांनी त्यांच्या कामाव्यतिरिक्त अपंग विकास महामंडळाचे काम करावयाचे होते. असे स्पष्ट केले. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, अपंग विकास महामंडळ ओबीसी विकास महामंडळाच्या कार्यालयामार्फत काम करते. सद्यःस्थितीत त्या ठिकाणी जिल्हास्तरावर अपंग विकास महामंडळाच्या एका कर्मचाऱ्याची नियुक्ती केलेली आहे. त्यानुसार ३१ मार्च २०१२ पर्यंत एकूण ६,७६५ लाभांशानी ४२ कोटी ४७ लाख रुपयांचे कर्जवाटप केलेले आहे. कर्ज वसूली ५८ टक्कांवर आलेली असून इतर लाभांशानी कर्ज देण्यासाठी महामंडळाने कर्जवसूलीवर लक्ष केंद्रित केलेले आहे असे स्पष्ट केलेले आहे. महालेखाकारांच्या मूळ आक्षेपानुसार कर्जवाटप केलेल्या लाभांशानी नसती महालेखाकारांना का उपलब्ध करून देण्यात आली नाही व कर्ज मंजूर करण्याचे अधिकार महामंडळ स्तरावर असताना त्यांच्या नोंदी का ठेवण्यात आल्या नाहीत असे समितीने विचारले असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, कर्ज महामंडळ स्तरावर मंजूर होते मात्र सर्व अभिलेख जिल्हापातळीवर तयार करण्यात येऊन त्याचे वितरण व वसूली देखील जिल्हास्तरावरच केली जाते.

आता नव्याने महामंडळाने महामंडळ स्तरावरती संगणकाद्वारे आज्ञावली विकसित केली असून राज्यातील संपूर्ण आकडेवारी त्याद्वारे मिळत असते. असे स्पष्ट केले. यानंतर समितीने विचारणा केली की, कर्ज वसूलीसाठी कोणती उपाययोजना केली आहे. यावर उत्तर देताना विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, अपंग महामंडळाच्या योजना राबविण्यासाठी जिल्हास्तरावर कर्मचारी वर्ग नव्हता यासाठी नवीन ३५ पदे निर्मितीचा प्रस्ताव वित्त विभागास सादर करण्यात आला असून सदर प्रस्तावास मान्यता मिळाल्यानंतर आमच्याकडे स्वतंत्र यंत्रणा निर्माण होईल. असे स्पष्ट केले. सन २००२ मध्ये जिल्हास्तरावर स्वतंत्र बँक खाते उघडण्याचे निदेश देण्यात आले होते त्याची अंमलबजावणी दिर्घकाळ का होऊ शकली नाही असे समितीने विचारले असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, जिल्हास्तरावर वित्तीय सहाय्य वितरणाचे व वसूलीचे काम महाराष्ट्र लघुउद्योग विकास महामंडळाकडून होत होते. अपंग विकास महामंडळाचा कर्मचारी जिल्हास्तरावर नसल्याने बँकेतील व्यवहारासाठी सही करण्यासाठी महामंडळाचा कर्मचारी नव्हता या तांत्रिक अडचणीमुळे बँक खाते उघडणे शक्य झाले नाही. परंतु लघुउद्योग विकास महामंडळाकडे एक स्वतंत्र खाते ठेवून त्याद्वारे व्यवहार करण्यात आलेला आहे. लघुउद्योग विकास महामंडळाकडे कर्ज वितरणासाठी दिलेली रकमेपैकी काही रक्कम त्यांनी वितरित केलेली आहे. एकूण व्यवहारामधून फक्त लघुउद्योग विकास महामंडळाकडून अपंग विकास महामंडळाला ३,८६,०९८/- इतकी रक्कम येणे बाकी आहे. कर्जवसूलीच्या रकमेवरती १ टक्काइतकी रक्कम महाराष्ट्र राज्य लघुउद्योग विकास महामंडळाला सेवाकर समायोजनेद्वारे द्यावा लागतो. त्यामुळे वसूली मधून येणारी रक्कम ८,२१,९३९/- एकत्रित करता लघुउद्योग विकास महामंडळाकडून एकूण १२,०८,०३७/- रुपये इतके येणे बाकी आहे. लघुउद्योग विकास महामंडळाकडून प्राप्त व्हावयाच्या रकमेसाठी नियमितपणे पत्रव्यवहार सुरू आहे. महामंडळाच्या लाभांशानी द्यावयाच्या व्याजाचा दर काय आहे. असे समितीने विचारणा केली असता महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, रुपये २०,०००/- रकमेपर्यंत ३ टक्के, रुपये ५०,०००/- पर्यंत ५ टक्के, रुपये ५०,००१/- पासून ते ५,००,०००/- पर्यंत ६ टक्के व रुपये ५ लाखावरील रकमेचे ७ टक्के दराने कर्ज देण्यात येते. आतापर्यंत आम्ही रुपये १० लाखापर्यंत कर्ज दिलेले आहे. स्त्री लाभांशानी ५० हजार ते १० लाखापर्यंत कर्ज घेतले तर व्याजदरामध्ये एक टक्के सूट देण्यात येते. ३१ मार्च, २००८ पर्यंतची थकीत कर्ज माफ करण्याचा निर्णय शासनाने घेतलेला आहे. असेही त्यांनी स्पष्ट केले. बैठकीच्या शेवटी वसूलीसाठी बँकेमार्फत कार्यवाही करता येईल काय? याची पडताळणी करून त्यावर विचार व्हावा असे समितीने सुचविले असता विभागीय सचिव यांनी त्यावर संमती दर्शविली.

१२.५ अभिप्राय व शिफारशी :

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक (वाणिज्यिक) यांच्या सन २००६-०७ या वर्षाच्या अहवालातील परिच्छेद क्र. ४.७ मध्ये वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव या शिर्षकाखाली माभधारकांकडून ४.१९ कोटीचे कर्ज महामंडळ वसूल करू शकले नाही असा आक्षेप नोंदविला होता.

महाराष्ट्र राज्य अपंग विकास महामंडळाकडून देण्यात येणारे कर्ज लाभार्थींना जिल्हास्तरावरील महाराष्ट्र राज्य इतर मागासवर्गीय वित्त व विकास महामंडळ तसेच महाराष्ट्र लघुउद्योग विकास महामंडळ यांच्याकडून वाटप करण्यात येत होते. अपंग महामंडळाची स्वतःची यंत्रणा जिल्हास्तरावर नव्हती त्यामुळे वाटप केलेल्या कर्जाची नोंद राज्य स्तरावरील अपंग महामंडळाच्या कार्यालयाकडे नव्हती व त्यामुळे महालेखाकारांनी लेखापरिक्षण करताना अशी यादी अपंग महामंडळ सादर करू शकले नाही असा आक्षेप घेतला. अशी वस्तुस्थिती समितीसमोर झालेल्या साक्षीवरून दिसून येते. वास्तविकतः कर्जाची मंजूरी देण्याचे काम राज्यस्तरीय अपंग महामंडळाच्या मुख्य कार्यालयातूनच होत होते. अशावेळी कर्ज वितरण करण्यात येणाऱ्या लाभार्थींची यादी ही मंजूर केलेल्या रकमेसह महामंडळ स्तरावर ठेवणे अगत्याचे होते. याबाबतची जिल्हास्तरावरील संपूर्ण व्यवस्था राज्यशासनाच्या अन्य महामंडळाच्या मार्फत केली गेली. यामुळेच यामध्ये अनियमितता झाली असे समितीचे ठाम मत आहे. अन्य महामंडळे देखील राज्यशासनाच्या सामाजिक न्याय विभागाच्या अखत्यारित कार्य करीत असल्यामुळे कर्तव्यात कसूर केलेल्या संबंधित महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांवर कारवाई होणे गरजेचे आहे. याकरीता एक स्वतंत्र चौकशी अधिकारी नेमून याबाबत चौकशी करण्यात यावी व जबाबदार असलेल्या तसेच कर्तव्यात कसूर केलेल्या कर्मचाऱ्यांवर कडक कार्यवाही करण्यात यावी अशी समिती शिफारस करत आहे. मार्च २००८ पर्यंतची थकीत कर्जे राज्यशासनाने माफ करण्याचा निर्णय घेतल्यामुळे यातील बुडीत झालेले कर्ज वसूल होऊ शकले नाही. ही बाब गंभीर स्वरूपाची आहे. राज्यात अपंगांची संख्या मोठ्या प्रमाणावर आहे. अपंगांना स्वावलंबी होता यावे व समाजात त्यांना संधी निर्माण व्हावी यासाठी केंद्र व राज्य सरकार अपंगांना विविध सवलतीच्या रुपात मदत करीत असतात. परंतु अंमलबजावणी करणारी यंत्रणा कुचकामी ठरत असल्यामुळे अपंगांना योग्य तो न्याय मिळत नाही. एकंदरीत अपंग विकास महामंडळाकडे यासाठी पुरेसा कर्मचारी उपलब्ध करून दिला नसल्यामुळे अपंगांच्या विविध योजना राबविण्यात अडचणी निर्माण होत आहेत. अपंग विकास महामंडळाकडे जिल्हास्तरावर पुरेसा कर्मचारी नसल्यामुळे याबाबीचे अभिलेखे ठेवले तसेच अपंगांच्या योजना परिणामकारकरित्या राबविणे शक्य होत नाहीत. अपंगांची संख्या विचारात घेता त्यांना वेळीच मदत मिळणे आवश्यक आहे. त्यासाठी पुरेसा कर्मचारी वर्ग निर्माण करणे अत्यंत आवश्यक आहे असे समितीचे ठाम मत आहे. राज्यशासनाच्या जिल्हास्तरावरील अपंग विकास महामंडळाची कामे करणाऱ्या इतर मागासवर्गीय महामंडळानेदेखील या प्रकरणी त्यांचा कर्मचारी फक्त आठवड्याच्या दर मंगळवारीच काम करेल अशी भूमिका घेतली असल्याने याबाबीकडे गांभिर्याने बघितल्याचे दिसून येत नाही. अपंग विकास महामंडळाची जिल्हा स्तरावरील कार्यालय होण्यासाठी नवीन पदे निर्मितीचा प्रस्ताव वित्त विभाग स्तरावर सादर केला गेला व अद्याप सदर प्रस्ताव प्रलंबीत आहे. उक्त प्रस्ताव तातडीने मंजूर करण्याबाबत विभागाने वित्त विभागाकडे पाठपुरावा करावा अशी समितीची शिफारस आहे. नवीन ठरलेल्या धोरणानुसार प्रामाण बँकांशी करार करून एनएचएफडीसी यांच्याकडून थेट अर्थसहाय्य

बँकेद्वारे जामीन आणि गहाण खत ठेवून त्या पद्धतीद्वारे करण्यात येणार आहे व वसुली देखील बँकेद्वारे करण्यात येणार आहे ही पद्धत निश्चितच धोरणात्मकदृष्ट्या फायदेशीर ठरेल असे समितीचे मत आहे.

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांचा (वाणिज्यिक) सन २००६-०७ या वर्षाचा अहवाल ३० डिसेंबर २००८ रोजी विधीमंडळात सादर करण्यात आला होता. सदर अहवालातील परिच्छेद क्र. ४.७ मध्ये वित्तीय सहाय्याच्या योजनांमध्ये अंतर्गत नियंत्रणाचा अभाव या शिर्षकाखाली लाभधारकांकडून ४.१९ कोटीचे कर्ज महामंडळ वसूल करू शकले नाही. असा आक्षेप नोंदविला होता याबाबत महाराष्ट्र राज्य अपंग वित्त व विकास महामंडळ यांनी आक्षेपासंबंधाने स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापन शासनाकडे मार्च २००९ मध्ये सादर केले होते. सदर स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापन समितीला सादर करण्यास जवळ जवळ तीन वर्षे कालावधीच्या विलंबाबाबत समितीने संबंधितावर कार्यवाही करण्याची केलेली शिफारस व त्यानुसार त्यांच्यावर कारणे दाखवा नोटिस बजावून खुलासा मागवून तदनंतर करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीच्या बैठकीत आश्वाशीत केल्यानुसार समितीला विनाविलंब कळविण्यात यावी तसेच वित्त विभागाने देखील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक (वाणिज्यिक) यांचा अहवाल सभागृहाला सादर झाल्यानंतर त्यावरील स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापने तीन महिन्यांच्या आतमध्ये समितीला देणे बंधनकारक असताना ती विभागाकडून अनेक स्मरणपत्रे पाठवून देखील सादर केली जात नाहीत. याकडे लक्ष देण्यात यावे. व जे विभाग विलंबाने कार्यवाहीची ज्ञापने सादर करतील त्यांच्यावर प्रथम कारवाई करून ज्ञापने सादर करताना त्या संबंधाने करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची नोंद समितीला कळविण्यात यावी. या प्रकरणी करण्यात आलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

बैठकीचे परिशिष्ट

बुधवार, दिनांक ५ सप्टेंबर २०१२, विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती :

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.

सदस्य

- (२) श्री. सुभाष घोटे, वि.स.स.
 (३) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
 (४) श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.
 (५) डॉ. राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.
 (६) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
 (७) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
 (८) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.
 (९) श्री. कृष्णा खोपडे, वि.स.स.
 (१०) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
 (११) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.
 (१२) श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.
 (१३) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
 (१४) डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. विलास आठवले, उप सचिव,
 श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव.

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई :

१. श्री. पी. एन. शैषाद्री, महालेखाकार (वाणिज्यिक),
 २. श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखाधिकारी.

वैद्यकिय शिक्षण व औषधी द्रव्ये विभाग

श्री. चहल, सचिव.

हाफकिन जैव औषध निर्माण महामंडळ मर्यादित

(१) श्री. सुभाष शंकरवार, महाव्यवस्थापक (उत्पादन); हाफकिन जैव औषध निर्माण महामंडळ मर्यादित,

(२) श्री. प्रकाश शाब्दे, व्यवस्थापकीय संचालक, हाफकिन जैव औषध निर्माण महामंडळ मर्यादित.

कृषी व पदुम विभाग (कृषी व पणन), मंत्रालय

श्री. सुधीर गोयल, अपर मुख्य सचिव.

महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ

श्री. विजय सतबिर सिंह, व्यवस्थापकीय संचालक (प्रभारी).

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन. २००६-२००७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील "हाफकिन जैव औषध निर्माण महामंडळ मर्यादित" व "महाराष्ट्र कृषी उद्योग विकास महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक २२ ऑगस्ट २०१२, विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती :

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.

(३) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.

(४) डॉ. राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.

(५) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.

(६) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(७) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

(८) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

(९) श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.

(१०) श्री. वसंत गीते, वि.स.स.

(११) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

(१२) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. विलास आठवले, उप सचिव

श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई :

१. श्री. पी.एन. शेषाद्री, महालेखाकार (वाणिज्यिक)

२. श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखाधिकारी.

गृह परिवहन विभाग

श्री. एस. के. शर्मा, प्रधान सचिव

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

श्री. दिपक कपूर, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, म.रा.प.म.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक ११ ऑक्टोबर २०१२, विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती :

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.

(३) डॉ. राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.

(४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(५) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

(६) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(७) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(८) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

(९) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.

(१०) डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. विलास आठवले, उप सचिव

महालेखाकार (वाणिज्यिक) कार्यालय, मुंबई :

१. श्री. पी.एन.शेषाद्री, महालेखाकार (वाणिज्यिक)

२. श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखाधिकारी.

सामाजिक न्याय व विशेष सहाय्य विभाग

श्री. आल्लाड, उप सचिव

महाराष्ट्र राज्य अपंग व वित्त विकास महामंडळ

श्री. सुहास काळे, व्यवस्थापकीय संचालक.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य अपंग व वित्त विकास महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय अधिकारी व महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक १७ ऑक्टोबर २०१२, विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती :

समिती प्रमुख

(१) डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.

(३) श्री. शिरिषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

(४) डॉ. राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.

(५) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(६) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.

(७) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

(१०) श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.

(११) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(१२) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव

महालेखाकार (वाणिज्यिक) कार्यालय, मुंबई :

१. श्री. पी.एन.शेषाद्री, महालेखाकार (वाणिज्यिक)

२. श्री. एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखाधिकारी.

सामाजिक न्याय व विशेष सहाय्य विभाग

श्री. आर. डी. शिंदे, सचिव

महाराष्ट्र राज्य अपंग व वित्त विकास महामंडळ

श्री. सुहास काळे, व्यवस्थापकीय संचालक

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य अपंग व वित्त विकास महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक २७ नोव्हेंबर २०१२, विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती :

कार्यकारी समिती प्रमुख

(१) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.

(३) श्री. शिरिषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

(४) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.

(५) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

(६) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.

(७) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

(८) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

(९) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

(१०) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

श्री. विलास आठवले, उप सचिव

श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव.

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

शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई
