

प्रकरण III

व्यवहारांचे लेखापरीक्षण
राज्य सार्वजनिक उपक्रम

प्रकरण III

व्यवहारांचे लेखापरीक्षण: सार्वजनिक उपक्रम

शासकीय विभागांच्या सार्वजनिक उपक्रमांच्या व्यवहारांच्या लेखापरीक्षणात संसाधनांच्या व्यवस्थापनातील त्रुटी आणि नियमितता, औचित्य व मितव्ययता या बाबतीत मानदंडांचे पालन करण्यात अपयश आल्याची उदाहरणे निदर्शनास आली आहेत.

ऊर्जा विभाग

महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादित

3.1 महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादितच्या उज्वल डिस्कॉम अॅश्युरन्स योजनेच्या (उदय) पूर्वीची आणि नंतरची कामगिरी

महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादित (महावितरण) ला उज्वल डिस्कॉम अॅश्युरन्स योजनेंतर्गत, त्यांच्या जास्त किंमतीच्या कर्जाची परतफेड करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडून ₹ 4,960 कोटी रक्कम मिळाली असली तरी विविध कार्यचालनात्मक मापदंड साध्य करण्यासाठी त्यांना इतर कोणताही समर्पित निधी मिळाला नाही. परिणामी, महावितरणला त्यांच्या स्वतःच्या संसाधनांद्वारे किंवा इतर केंद्रीय/राज्य योजनांतर्गत कार्यचालनात्मक मापदंड सुधारणे भाग पडले. महावितरणने (मार्च 2017) ₹ 1,653 कोटींची बंधपत्रे उभारण्याच्या हमीसाठी महाराष्ट्र शासनाकडे संपर्क साधला. परंतु महाराष्ट्र शासनाने निधी उभारण्यासाठी महावितरणला हमी देण्यास सहमती नाकारली. महावितरणची थकबाकी जलद गतीने भरून काढण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडून कोणतीही दृढ वचनबद्धता नव्हती. एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा इच्छित पातळीवर खाली आणण्याचे उद्दिष्ट महावितरणला साध्य करता आले नाही. याउलट तो 2018-19 मधील 16.94 टक्क्यांवरून 2020-21 मध्ये 20.73 टक्के इतका वाढला. अशाप्रकारे, उदय योजना राबवूनही महावितरणचे वित्तीय आणि कार्यचालनात्मक प्रत्यावर्तन प्राप्त करण्याचे मुख्य उद्दिष्ट साध्य झाले नाही.

3.1.1 प्रस्तावना

वीज क्षेत्रातील सुधारणांचा एक भाग म्हणून तत्कालीन महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळात महावितरणचा समावेश (जून 2005) करण्यात आला. बृहन्मुंबई आणि काही उपनगरी भाग वगळता महाराष्ट्र राज्यासाठी वीज वितरण परवानाधारक म्हणून महावितरण आहे. महावितरणला, 2020-21 या आर्थिक वर्षात अंदाजे 2.85 कोटी ग्राहकांना केलेल्या वीज विक्रीतून ₹ 73,041.61 कोटी महसूल प्राप्त झाला.

राज्याच्या मालकीच्या डिस्कॉम्सची स्थिती सुधारण्याच्या उद्देशाने, ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकारने (नोव्हेंबर 2015) उज्वल डिस्कॉम अॅश्युरन्स योजना (उदय) सुरू केली. उदय ही सर्वाना परवडणारी आणि 'सर्वासाठी 24X7 वीज' पुरवठा साकारण्यासाठी एक सुधारणा म्हणून परिकल्पित करण्यात आली होती.

उदय योजनेत परिकल्पित केलेली मुख्य उद्दिष्टे खालील प्रमाणे होती:

- डिस्कॉम्सचे वित्तीय प्रत्यावर्तन; आणि
- डिस्कॉम्सच्या कार्यचालन कार्यक्षमतेत सुधारणा करणे.

महाराष्ट्र शासनाने उदय योजनेत सहभागी होण्यासाठी ऊर्जा मंत्रालयाला आपली तत्वतः सहमती दिली (जानेवारी 2016).

उदय योजनेत नमूद केल्याप्रमाणे¹ ऊर्जा मंत्रालय (भारत सरकार), महाराष्ट्र शासन आणि महावितरण यामध्ये त्रिपक्षीय सामंजस्य करार करण्यात आला (ऑक्टोबर 2016). सामंजस्य करारात उदय योजनेसाठी आवश्यक वित्तीय आणि कार्यचालनात्मक टप्पा गाठण्यासाठी ऊर्जा मंत्रालय, महाराष्ट्र शासन आणि महावितरण यांची दायित्वे/ वचनबद्धता नमूद केलेली आहेत.

सामंजस्य करारावर स्वाक्षरी करणाऱ्या प्रत्येक पक्षाची काही प्रमुख दायित्वे/ वचनबद्धता खाली दर्शविली आहेत:

1. ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकार यांची दायित्वे/वचनबद्धता

- दीनदयाल उपाध्याय ग्राम ज्योती योजना, एकात्मिक ऊर्जा विकास योजना आणि/किंवा या योजनेत नमूद केल्यानुसार ऊर्जा मंत्रालयाच्या किंवा नवीन व अक्षय ऊर्जा मंत्रालयाच्या इतर योजनांद्वारे अतिरिक्त आणि प्राधान्य निधी मिळवण्यासाठी राज्याला सुविधा प्रदान करणे.
- कोळसा मंत्रालयामार्फत महाराष्ट्र राज्य वीज निर्मिती कंपनी मर्यादितच्या देशांतर्गत कोळसा पुरवठ्यात वाढ करणे.
- अधिसूचित किंमतीवर राज्याला कोळसा जोडणीचे वाटप करावे जेणेकरून राज्य शासन दर-आधारित बोली लावू शकेल.
- कोळसा जोडणीचे तर्कशुद्धीकरण सुनिश्चित करणे.
- कोल इंडियाकडून 100 टक्के क्रश कोळशाचा पुरवठा सुनिश्चित करणे.
- ग्रॉस कॅलरीफिक व्हॅल्यू (GCV) वर आधारित कोळशाच्या किंमती तर्कसंगत करणे.

¹ ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकारने 20 नोव्हेंबर 2015 रोजी प्रसिद्ध केलेले कार्यालय जापन.

- महाराष्ट्र राज्य वीज निर्मिती कंपनी मर्यादितची कार्यचालनात्मक कार्यक्षमता सुधारण्याकरिता हातभार लावण्यासाठी राष्ट्रीय औष्णिक विद्युत महामंडळातर्फे सुविधा प्रदान करणे.

II. महाराष्ट्र शासनाची दायित्वे/वचनबद्धता

- महाराष्ट्र शासन, 2016-17 ते 2020-21 या पाच वर्षांच्या कालावधीत मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ₹ 4,960 कोटी ऋणाचा (30 सप्टेंबर 2015 रोजी असलेल्या ₹ 6,613 कोटींच्या मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ऋणाच्या 75 टक्के) ताबा घेणार होते.
- महाराष्ट्र शासन हे महावितरणकडे शिल्लक राहिलेल्या 25 टक्के मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ऋणासाठी मुद्दल आणि व्याजाची परतफेड करण्याची हमी देणार होते.
- राज्य शासनाच्या विभागांची थकबाकी डिस्कॉमला त्वरित देणे.
- महाराष्ट्र शासन 2016-17 ते 2020-21 या कालावधीत भविष्यातील नुकसान श्रेणीबद्ध पद्धतीने ताब्यात घेणार होते.

III. महावितरणची दायित्वे/वचनबद्धता

- महावितरणकडे शिल्लक असलेल्या मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाच्या 25 टक्के, महावितरण राज्य शासनाचे हमी असलेले बंधपत्र किंवा त्यांचे बँका/वित्तीय संस्थांद्वारे कर्ज/बंधपत्रांमध्ये रूपांतरित करायचे होते ज्याचा व्याज दर हा मूळ व्याज दर अधिक 0.1 टक्के यापेक्षा जास्त नसावा.
- एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा हा आर्थिक वर्ष 2014-15 मधील 20.79 टक्क्यांवरून वित्तीय वर्ष 2018-19 पर्यंत 14.98 टक्क्यांपर्यंत कमी करणे.
- सरासरी पुरवठा खर्च आणि महसूल प्राप्ती यामधील अंतर आर्थिक वर्ष 2018-19 पर्यंत दूर करणे.
- मार्च 2018 पर्यंत भौतिक फीडर पृथक्करण साध्य करणे.
- 31 डिसेंबर 2016 पर्यंत फीडरचे मीटरिंग 100 टक्के पूर्ण करणे.
- 30 जून 2018 पर्यंत वितरण रोहित्रांचे मीटरिंग 100 टक्के करणे.
- कृषी ग्राहकांव्यतिरिक्त इतर सर्व ग्राहकांसाठी स्मार्ट मीटर बसविणे.
- 'सर्वांसाठी 24X7 वीज' दस्तावेजात नमूद केल्याप्रमाणे जोडल्या न गेलेल्या कुटुंबांना वित्तीय वर्ष 2019 पर्यंत वीज उपलब्ध करून देणे.

- घरगुती आणि इतर श्रेणीतील ग्राहकांसाठी LED पुरवून मागणी व्यवस्थापन आणि ऊर्जा कार्यक्षमतेसाठी उपाययोजना करणे.
- मार्च 2019 पर्यंत विद्यमान कृषी पंपांपैकी किमान 10 टक्के ऊर्जा कार्यक्षम पंपामध्ये बदलणे.
- दर (Tariff) याचिका वेळेवर दाखल करण्यासाठी योग्य उपाययोजना करणे.
- एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा कमी करणे आणि मीटर/बिलिंग/संकलन कार्यक्षमतेत सुधारणा करण्यासाठी प्रत्येक प्रभारी अधिकाऱ्याला मुख्य कार्यनिष्पादन निर्देशक (KPI) तयार करून देणे.
- तक्रारीचे वेळेवर निराकरण करण्यासाठी केंद्रीय ग्राहक कॉल सेंटर तयार करणे आणि बिल भरणे, इत्यादीसाठी ग्राहकांना ई-पेमेंट मार्गाची सुविधा करून देणे.

3.1.2 लेखापरीक्षाची उद्दिष्टे

पुढील बाबी तपासण्यासाठी लेखापरीक्षण करण्यात आले:

- उदय योजना आणि सामंजस्य करारामध्ये परिकल्पित केलेल्या वित्तीय मापदंडांशी संबंधित निर्देशांचे पालन केले गेले आणि डिस्कॉमच्या वित्तीय प्रत्यावर्तनाचे एकूण उद्दिष्ट साध्य झाले; व
- त्रिपक्षीय सामंजस्य करार आणि योजनेत परिकल्पित केलेल्या कार्यचालनात्मक कार्यक्षमतेची अंमलबजावणी करून लक्षित कार्यचालनात्मक सुधारणा आणि इच्छित परिणाम साध्य केले गेले आहेत.

3.1.3 लेखापरीक्षेचे निकष

लेखापरीक्षण निकष खालील स्रोतांकडून काढले गेले:

- ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकारद्वारे निर्गमित केलेले उदय योजनेचे कार्यालयीन जापन.
- ऊर्जा मंत्रालय, राज्य शासन आणि डिस्कॉम यांच्यात स्वाक्षरी झालेला सामंजस्य करार आणि परिशिष्ट.
- विद्युत कायदा, 2003 आणि महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोग (विद्युत पुरवठा संहिता आणि इतर पुरवठ्याच्या अटी) विनियम, 2005 आणि महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोगाने जारी केलेल्या इतर सूचना.
- महावितरणच्या संचालक मंडळाच्या बैठकीची कार्यसूची आणि कार्यवृत्त.
- उदय अंतर्गत महावितरणचा बँकांसोबत कर्ज करार.

- ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकार आणि राज्य शासन यांनी वेळोवेळी निर्गमित केलेले दिशानिर्देश/सूचना.

3.1.4 लेखापरीक्षणाची व्याप्ती आणि कार्यपद्धती

2014-15 ते 2020-21 या कालावधीसाठी उदयच्या पूर्वी व नंतरच्या अंमलबजावणीमधील महावितरणच्या परिणामकारकता आणि कार्यक्षमतेचे विश्लेषण करण्यासाठी सप्टेंबर 2020 ते ऑक्टोबर 2021 दरम्यान लेखापरीक्षण करण्यात आले. यामध्ये मुख्य कार्यालय आणि नऊ² मंडळ कार्यालये (45 पैकी) ज्यामध्ये एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा जास्त असलेल्या तसेच एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्यात घट झालेल्या मंडळांमधून निवड करण्यात आली होती.

उद्दिष्टे साध्य करण्यासाठी अवलंबिलेली लेखापरीक्षण व्याप्ती आणि पद्धती ऑक्टोबर 2020 मध्ये झालेल्या प्रवेश परिषदेमध्ये शीर्ष व्यवस्थापनाला समजावून सांगितली होती. त्यात मुख्य कार्यालय आणि महावितरणच्या निवडलेल्या मंडळ कार्यालयांच्या संबंधित अभिलेखांची पडताळणी/तपासणी, डेटा विश्लेषण, व्यवस्थापनाशी संवाद आणि प्राथमिक लेखापरीक्षण चौकशी महावितरणच्या व्यवस्थापनाकडे देणे यांचा समावेश होता. तसेच, उदय पूर्वी आणि नंतर जनरेटिंग युनिटची कार्यक्षमता आणि पारेषण युनिटचा तोटा तपासण्यासाठी, महाराष्ट्र राज्य वीज निर्मिती कंपनी मर्यादित आणि महाराष्ट्र राज्य विद्युत पारेषण कंपनी मर्यादित यांचेकडून माहिती आणि अभिलेखे प्राप्त केले गेले.

दिनांक 20 डिसेंबर 2021 रोजी महावितरणचे अधिकारी आणि महाराष्ट्र शासनाच्या प्रतिनिधींसोबत निर्गमन परिषद आयोजित करण्यात आली. कंपनी आणि महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त उत्तरांचा अहवालात योग्यरित्या समावेश करण्यात आला आहे.

लेखापरीक्षण निष्कर्ष

3.1.5 महाराष्ट्रातील उदय योजनेची अंमलबजावणी

राज्य डिस्कॉमची वित्तीय आणि परिचालनात्मक कार्यक्षमता सुधारण्याच्या उद्देशाने ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकारद्वारे उदय योजनेला मंजूरी (नोव्हेंबर 2015) देण्यात आली होती. वर म्हटल्याप्रमाणे, सामंजस्य कराराचे तिन्ही पक्ष, म्हणजेच ऊर्जा मंत्रालय (भारत सरकार), महाराष्ट्र शासन आणि महावितरण यांना काही दायित्वे/वचनबद्धता पार पाडायची होती.

² भिवंडी, बुलढाणा, नंदुरबार, पालघर (मिनी), परभणी, पेण, पुणे (ग्रामीण), सोलापूर, वाशी.

महाराष्ट्र शासनाने महावितरणच्या अधिकाऱ्यांशी झालेल्या बैठकीनंतर (डिसेंबर 2015) उदय योजनेत सहभागी होण्यासाठी महावितरणला तत्त्वतः मान्यता दिल्याचे ऊर्जा मंत्रालयाला कळविले (04 जानेवारी 2016).

प्रारंभी, महावितरणने, महाराष्ट्र शासनाला त्यांचे एकूण ₹ 22,097 कोटी ऋण (सप्टेंबर 2015 पर्यंत थकबाकी) आणि ₹ 6,597 कोटी कार्यचालनात्मक निधीची आवश्यकता (म्हणजेच एकूण ₹ 28,694 कोटी) योजनेतर्गत ताब्यात घेण्याचा प्रस्ताव दिला होता (15 जानेवारी 2016). महावितरणने कोणत्याही आर्थिक मदतीशिवाय, केवळ कार्यचालनात्मक मापदंड समाविष्ट करण्यासाठी प्रस्तावात सुधारणा केली (14 मार्च 2016). महाराष्ट्र शासनासोबतच्या आढावा बैठकीत (24 जून 2016), या योजनेच्या अंमलबजावणीची आर्थिक मापदंडांसह पुनर्तपासणी करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. प्रारूप प्रस्ताव पुन्हा सुधारित करण्यात आला (20 सप्टेंबर 2016) आणि ₹ 22,097 कोटींच्या एकूण ऋणाच्या 75 टक्के रक्कम ताब्यात घेण्यासाठी आणि उर्वरित 25 टक्के ऋणाची पुनर्रचना शासनाच्या हमीसह बंधपत्र करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडे पाठविण्यात आला.

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की ₹ 22,097 कोटींच्या संपूर्ण ऋणाचा समावेश असलेल्या प्रारूप प्रस्तावाच्या तुलनेत त्रिपक्षीय सामंजस्य करारा³ मध्ये (07 ऑक्टोबर 2016) केवळ ₹ 6,613 कोटी मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाचा समावेश होता. परिणामी, महाराष्ट्र शासनाने ₹ 6,613 कोटी मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या 75 टक्के, म्हणजेच ₹ 4,960 कोटी रक्कम ताब्यात घेऊन उर्वरित 25 टक्के (₹ 1,653 कोटी) महावितरणद्वारे राज्य हमीसह डिस्कॉम बंधपत्रे म्हणून वितरित करण्याचा निर्णय घेतला. परिणामी, महावितरणने, दीर्घ मुदतीच्या कर्जावर 9.75 ते 12.19 टक्के प्रतिवर्ष व्याज आणि खेळत्या भांडवल कर्जावरील 7.02 ते 10.15 टक्के प्रतिवर्ष व्याज उर्वरित⁴ कर्जावर देणे सुरु ठेवले.

महावितरणने लेखापरीक्षणाचे निष्कर्ष तथ्यात्मक होते हे मान्य केले (जानेवारी 2022). महाराष्ट्र शासनाने (जुलै 2022) सांगितले की 04 ऑक्टोबर 2016 रोजी झालेल्या मंत्रीमंडळाच्या बैठकीत संपूर्ण ऋणाऐवजी केवळ ₹ 6,613 कोटींची मध्यम आणि अल्प मुदतीची कर्जे ताब्यात घेण्याचा निर्णय घेण्यात आला होता.

हा निधी उभारण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने विशेष सिक्युरिटीज जसे, 7.33 टक्क्यांची ₹ 2,000 कोटींची महाराष्ट्र शासन विशेष बंधपत्रे, 2022 आणि 7.38 टक्क्यांची ₹ 2,959.75 कोटींची महाराष्ट्र शासन विशेष बंधपत्रे, 2022 जारी केली (10 फेब्रुवारी 2017) आणि प्राप्त निधी, 13 फेब्रुवारी 2017 रोजी महावितरणला कर्ज म्हणून

³ ऊर्जा मंत्रालय, महाराष्ट्र शासन आणि महावितरणद्वारे त्रिपक्षीय सामंजस्य करार.

⁴ सप्टेंबर 2015 रोजी थकबाकी ₹ 22,097 कोटी वजा उदय अंतर्गत ₹ 6,613 कोटी = ₹ 15,484 कोटी.

हस्तांतरित करण्यात आला. त्यानंतर महाराष्ट्र शासनाने सामंजस्य करारातील वेळापत्रकानुसार ₹ 4,960 कोटी (वार्षिक ₹ 992 कोटी) कर्ज महावितरणला अनुदान म्हणून रूपांतरित केला.

3.1.6 योजनेच्या अंमलबजावणीतील कमतरता

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की, महावितरणला, त्याच्या जास्त किमतीच्या कर्जाची परतफेड करून व्याजाचा बोजा कमी करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडून ₹ 4,960 कोटी प्राप्त झाले (13 फेब्रुवारी 2017). परंतु, उदयसाठी सामंजस्य करारात नमूद केल्यानुसार विविध कार्यचालनात्मक मापदंड, जसे की 100 टक्के फीडर सेग्रीगेशन, डीटी मीटरिंग इत्यादि साध्य करण्यासाठी कोणताही इतर समर्पित निधी प्राप्त झाला नाही. परिणामी, महावितरणला स्वतःच्या संसाधनांद्वारे किंवा इतर केंद्र/राज्य योजनांतर्गत निधीद्वारे कार्यचालनात्मक मापदंड सुधारणे भाग पडले.

लेखापरीक्षणात असेही निदर्शनात आले की, जरी या सामंजस्य करारामध्ये ₹ 22,097 कोटींच्या संपूर्ण ऋणाचा समावेश करण्याच्या पूर्वीच्या प्रस्तावाच्या तुलनेत केवळ ₹ 6,613 कोटी मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाचा समावेश होता तरी सामंजस्य करारामध्ये समाविष्ट असलेले विविध कार्यचालनात्मक मापदंड साध्य करण्यासाठी निर्धारित परिमाणात्मक उद्दिष्टे तशीच राहिलीत.

उत्तरात महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की वित्तीय प्रत्यावर्तन साध्य करण्यासाठी आणि डिस्कॉमची कार्यक्षमता सुधारण्यासाठी योजना तयार करण्यात आली होती. वित्तीय प्रत्यावर्तनाच्या अंतर्गत 30 सप्टेंबर 2015 पर्यंतचे संपूर्ण ऋण राज्य शासनाने ताब्यात घ्यायचे होते. नेमका वितरण तोटा शोधणे आणि तोटा कमी करण्यासाठी योग्य ती कारवाई करणे हे कार्यचालनात्मक मापदंडांतर्गत उद्दिष्ट संपूर्णपणे महावितरणच्या अखत्यारीत होते आणि महाराष्ट्र शासनाने ताब्यात घेतलेल्या ऋणाची रक्कम कमी केली असली तरी ते अंशतः सुद्धा कमी करू शकले नाही.

उदयच्या सामंजस्य करारांतर्गत ठरविलेल्या प्रत्येक आर्थिक आणि कार्यचालनात्मक मापदंड/दायित्वांच्या विरुद्ध महावितरणच्या उपलब्धींची चर्चा पुढील परिच्छेदांमध्ये केली आहे:

वित्तीय मापदंड

3.1.7 मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या 75 टक्के कर्जाचा ताबा घेणे

तक्ता 3.1.1 मध्ये दर्शविल्यानुसार सप्टेंबर 2015 पर्यंत, महावितरणचे एकूण थकित कर्ज ₹ 22,097 कोटी होते:

तक्ता 3.1.1: सप्टेंबर 2015 पर्यंत महावितरणचे एकूण थकित कर्ज

| अनु. क्र. | कर्जाचा प्रकार | रक्कम (₹ कोटी मध्ये) |
|-----------|--|----------------------|
| 1 | दीर्घ मुदतीचे | 13,090 |
| 2 | अल्प मुदतीचे (₹ 6,156 कोटी)/मध्यम मुदतीचे (₹ 458 कोटी) | 6,613 |
| 3 | खेळते भांडवल | 2,394 |
| | एकूण | 22,097 |

(स्रोत: महावितरणने दिलेली माहिती)

सामंजस्य करारानुसार महाराष्ट्र शासनाने ₹ 4,960 कोटी रकमेचे मध्यम आणि अल्प मुदतीचे ऋण ताब्यात घेतले (30 सप्टेंबर 2015 रोजी असलेल्या मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाच्या 75 टक्के) आणि हा निधी उभारण्यासाठी नॉन एसएलआर बंधपत्रे (नॉन-स्टॅच्युटरी लिक्विडिटी रेशिओ बॉन्ड्स) जारी केलेत (फेब्रुवारी 2017).

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की सप्टेंबर 2015 मध्ये असलेल्या मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ऋणाची रक्कम (₹ 4,960 कोटी) ताब्यात घेण्याचे मान्य केले असले तरी सामंजस्य करार ऑक्टोबर 2016 मध्ये करण्यात आला आणि निधी शासनाकडून महावितरणकडे प्रत्यक्षात फेब्रुवारी 2017 मध्ये हस्तांतरित करण्यात आला. या मधल्या काळात (ऑक्टोबर 2015 ते जानेवारी 2017 म्हणजे 16 महिने) महावितरणने मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ऋणावरील व्याजासाठी ₹ 661 कोटी⁵ भरले. परिणामी, मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या ऋणाचा बोजा आधीच ₹ 5,621 कोटी इतका वाढला होता ज्याच्या तुलनेत केवळ ₹ 4,960 कोटीचा ताबा घेतला.

महावितरणने उत्तरात म्हटले की महाराष्ट्र शासनाकडून सप्टेंबर 2015 मध्ये निधी प्राप्त झाला असला तरीही कर्जाचा बोजा 7.36 टक्के वार्षिक दराने कायम राहिल.

खालील तक्ता 3.1.2 उदयच्या अंमलबजावणीच्या कालावधीत महावितरणच्या ऋणातील बदल, संचित तोटा आणि थकबाकीची स्थिती दर्शवितो.

⁵ ऑक्टोबर 2015 ते जानेवारी 2017 (16 महिने) या कालावधीसाठी व्याजाचा किमान कर्ज दर वार्षिक 10 टक्के विचारात घेता.

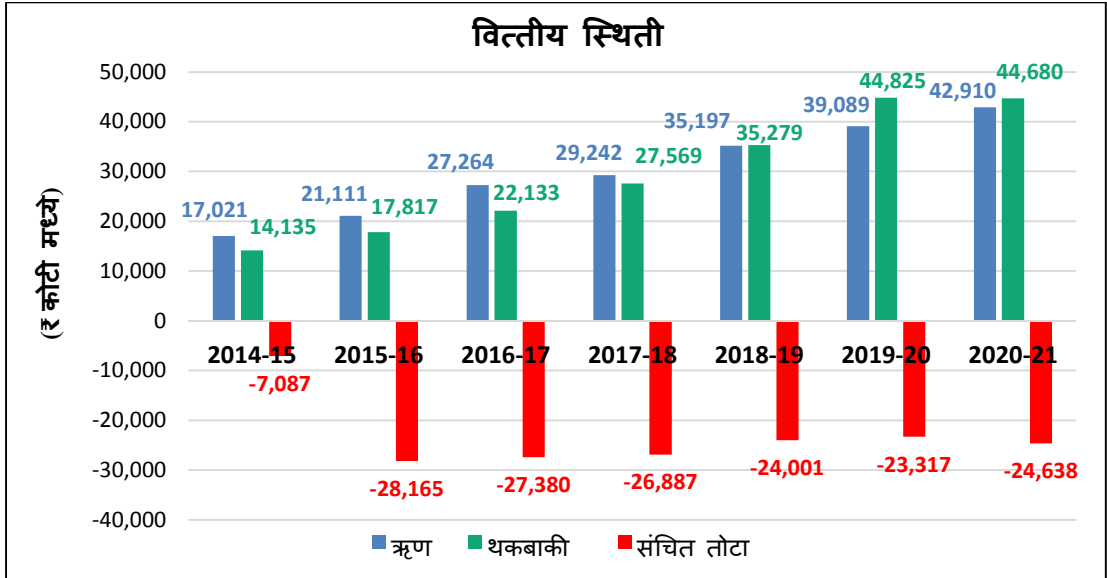
तक्ता 3.1.2: महावितरणचे वर्ष-निहाय एकूण कर्ज, संचित तोटा आणि थकबाकीची स्थिती

| अनु क्र. | वर्ष | महावितरणचे एकूण ऋण | एकूण ऋणा मध्ये टक्के बदल | संचित तोटा कोटी मध्ये | तोट्या मध्ये टक्के बदल | थकबाकी ⁶ | थकबाकी मध्ये टक्के बदल |
|----------|----------------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| 1 | 2014-15 | 17,021 | - | (-) 7,087 | - | 14,135 | - |
| 2 | 2015-16 | 21,111 | 24.03 | (-) 28,165 | 297.42 ⁷ | 17,817 | 26.05 |
| 3 | 2016-17 (प्राप्त उदय निधी) | 27,264 | 29.15 | (-) 27,380 | -2.79 | 22,133 | 24.22 |
| 4 | 2017-18 | 29,242 | 7.25 | (-) 26,887 | -1.80 | 27,569 | 24.56 |
| 5 | 2018-19 | 35,197 | 20.36 | (-) 24,001 | -10.73 | 35,279 | 27.97 |
| 6 | 2019-20 | 39,089 | 11.06 | (-) 23,317 | -2.85 | 44,825 | 27.06 |
| 7 | 2020-21 | 42,910 | 9.78 | (-) 24,638 | 5.67 | 44,680 | (-) 0.32 |

(स्रोत: ही माहिती महावितरणने त्याच्या लेख्यांमधून दिली)

पुढे, असे निदर्शनास आले की मध्यम आणि अल्प मुदतीचे ऋण ताब्यात घेतल्यानंतरही महावितरणची एकंदर कर्ज स्थिती सतत बिकट होत गेली, हे खालील आलेख 3.1.1 वरून दिसून येते.

आलेख 3.1.1 : महावितरणची वित्तीय स्थिती



(स्रोत: ही माहिती महावितरणने त्याच्या लेख्यांमधून दिली)

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की महावितरणचे एकूण ऋण 2014-15 मध्ये ₹ 17,021 कोटींवरून 2020-21 मध्ये ₹ 42,910 कोटी झाले. विविध श्रेणीतील ग्राहकांकडून अत्यंत कमी संकलनामुळे महावितरणची एकूण ऋण स्थिती बिकट झाली. मार्च 2021 पर्यंत ही वीज बिलांची थकबाकी (₹ 44,680 कोटी) एकूण ऋणापेक्षा (₹ 42,910 कोटी)

⁶ सार्वजनिक जलप्रदाये, पथदिवे यांची थकबाकी आणि कायमस्वरूपी वीज पुरवठा खंडित केलेल्या ग्राहकांना वगळून.

⁷ वीज कंपन्यांच्या हस्तांतरण योजनेला अंतिम रूप दिले (मार्च 2016) याचा परिणाम, 2005 ते 2016 या कालावधीसाठी पुनर्मूल्यांकन केलेल्या मालमत्तेवर घसारा द्यावा लागला.

अधिक होती. या थकबाकीचा काही भाग वसूल केला असता तर ऋणाचा काही भाग परत करता आला असता. त्यामुळे, महाराष्ट्र शासनाने मध्यम आणि अल्प मुदतीची कर्जे स्विकारल्यानंतरही महावितरणचे वित्तीय प्रत्यावर्तन साध्य होऊ शकले नाही.

महावितरणने मान्य केले की प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीसाठी त्यांना मध्यम मुदतीचे कर्ज तसेच दीर्घ मुदतीचे कर्ज घ्यावे लागले. शिवाय, वित्तीय वर्ष 2020-21 मध्ये, कोविड-19 महामारीमुळे महावितरणला बिल सवलत सुविधेचा अवलंब करावा लागला त्यामुळे कर्ज वाढली. शासनाने हे मान्य केले की, 2014-15 ते 2019-20 या कालावधीत थकबाकी न भरलेल्या कृषी ग्राहकांचा वीज पुरवठा खंडित न करण्याचा निर्णय घेतला होता आणि त्यामुळे सुमारे ₹ 45,000 कोटींची थकबाकी जमा झाली होती, त्यामुळे महावितरणचा कॅश फ्लो बिघडला. महाराष्ट्र शासनाने मान्य केले की ठरविल्याप्रमाणे वित्तीय प्रत्यावर्तन साध्य करणे शक्य झाले नाही.

3.1.8 राज्य शासनाच्या विभागांची थकबाकी

सामंजस्य करारानुसार, महावितरणचे वित्तीय प्रत्यावर्तन सुलभ करण्यासाठी, महाराष्ट्र शासनाने राज्य शासनाच्या विभागांची वीज पुरवठ्याची संपूर्ण थकबाकी महावितरणला त्वरित देणे आवश्यक होते.

लेखापरीक्षांच्या असे निदर्शनास आले की ऑक्टोबर 2016 मध्ये झालेल्या अंतिम सामंजस्य करारानुसार, महावितरणला शासन विभागांची थकबाकी कोणत्या विशिष्ट तारखेपर्यंत भरावी याचा उल्लेख नव्हता. अशा प्रकारे, महावितरणची थकबाकी जलदगतीने भरून काढण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडून कोणतीही दृढ वचनबद्धता नव्हती. परिणामी, 30 सप्टेंबर 2015 रोजी महाराष्ट्र शासनाच्या काही विभागांची⁸ ₹ 2,828.25 कोटी असलेली थकबाकी वाढून मार्च 2021 पर्यंत ₹ 8,381 कोटी झाली. परिणामी, महावितरणला खेळते भांडवल कर्जाचा अवलंब करावा लागला जे ₹ 2,735 कोटी (मार्च 2021 पर्यंत) होते, ज्यामुळे त्याची आर्थिक स्थिती आणखी ढासळली.

महावितरणने उत्तर दिले की थकबाकी भरण्यासाठी राज्य शासनाकडे सातत्याने पाठपुरावा केला जात आहे. महाराष्ट्र शासनाने संबंधित स्थानिक स्वराज्य संस्थांना महावितरणची थकबाकी प्राधान्याने भरण्याचे निर्देश दिले (जून 2021). पुढे, महाराष्ट्र शासनाने असेही निर्देश दिले की पथदिवे आणि जल प्रदायशी संबंधित महावितरणची थकबाकी वेळेवर भरण्याच्या अटीवर स्थानिक स्वराज्य संस्थांना अनुदान दिले जाईल. अशाप्रकारे, महाराष्ट्र शासनाने घेतलेल्या पुढाकारामुळे सरकारी विभागांच्या थकबाकीमध्ये आणखी वाढ होणार नाही.

⁸ सार्वजनिक जलप्रदाय आणि पथदिवे यांच्याशी संबंधित थकबाकी.

महाराष्ट्र शासनाने मान्य केले की राज्य शासनाची देयके मुख्यतः शहरी तसेच ग्रामीण स्थानिक स्वराज्य संस्थांच्या सार्वजनिक जलप्रदाय आणि पथदिवे जोडणीची आहेत. पुढे असे म्हटले आहे की हे सर्व विभाग महाराष्ट्र शासनांतर्गत असले तरी देयकांसाठी प्राधिकारी वेगळे असल्यामुळे महाराष्ट्र शासनाने सामंजस्य करारात विशिष्ट तारीख नमूद केलेली नाही.

महाराष्ट्र शासनाचे उत्तर मान्य नाही कारण दृढ वचनबद्धतेनुसार, महावितरणचे वित्तीय प्रत्यावर्तन सुलभ करण्यासाठी शासकीय विभागांची थकबाकी त्वरीत चुकती करणे हे महाराष्ट्र शासनाचे दायित्व होते.

शिफारस क्रमांक 1: संबंधित विभाग व स्थानिक स्वराज्य संस्थांकडून सार्वजनिक जलप्रदाय आणि पथदिव्यांची महावितरणची सर्व वीज देयके कालबद्ध पद्धतीने चुकती केली जातील याची महाराष्ट्र शासनाने खात्री करावी.

3.1.9 महावितरणच्या 25 टक्के ऋणाला कर्ज किंवा बंधपत्रांमध्ये रूपांतरित करण्याची सुविधा

सामंजस्य करारानुसार महाराष्ट्र शासन हे महावितरणद्वारे बंधपत्रे किंवा इतर योग्य यंत्रणेमार्फत उभारण्यात येणाऱ्या ₹ 1,653 कोटी (मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाच्या ₹ 6,613 कोटींच्या 25 टक्के शिल्लक असल्याने) निधीसाठी मुद्दल आणि व्याजाच्या परतफेडीची हमी देणार होते. त्यानुसार, महाराष्ट्र शासनाने शासन निर्णय जारी केला (डिसेंबर 2016) ज्यामध्ये महावितरणद्वारे उभारण्यात येणाऱ्या ₹ 1,653 कोटींच्या बंधपत्रांची हमी देण्याचे मान्य केले होते. महावितरणने हमी शुल्काच्या माफीसह शासन निर्णयानुसार हमी मिळविण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडे संपर्क केला (मार्च 2017). तथापि, महाराष्ट्र शासनाने उत्तर दिले (ऑगस्ट 2018) की महावितरणने 30 सप्टेंबर 2015 रोजी शिल्लक असलेले कर्ज आधीच परत केले असल्यामुळे उर्वरित निधी उभारण्यासाठी महावितरणला हमी देणे महाराष्ट्र शासनाला शक्य नव्हते.

लेखापरीक्षेच्या निदर्शनास आले की महाराष्ट्र शासनाने दोन वर्षांपर्यंतचा कालावधी असलेली केवळ मध्यम मुदतीची आणि अल्प मुदतीची कर्जे ताब्यात घेतली. सामंजस्य करारामध्ये (ऑक्टोबर 2016) 30 सप्टेंबर 2015 रोजी असलेल्या मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाचा समावेश होता आणि ही रक्कम फेब्रुवारी 2017 मध्ये प्राप्त झाली, परंतु मध्यम मुदतीची आणि अल्प मुदतीची ही कर्जे आधीच मधल्या कालावधीत देय असल्यामुळे महावितरणद्वारे अदा केली गेली. त्यामुळे महावितरणला प्राप्त झालेली ₹ 4,960 कोटी रक्कम, ओव्हरड्राफ्ट (अंदाजे ₹ 3,500 कोटी) आणि अल्प मुदतीचे कर्ज (₹ 1,450 कोटी) द्वारे निर्माण झालेल्या खेळत्या भांडवलाच्या मागणीची परतफेड करण्यासाठी वापरले.

परिणामी, सामंजस्य करारामध्ये सहमती झाली असली तरीही उर्वरित 25 टक्के म्हणजेच ₹ 1,653 कोटींची बंधपत्रे उभारता येऊ शकली नाहीत. त्यामुळे महावितरणची आर्थिक स्थिती आणखी कमकुवत झाली.

महावितरणने मान्य केले की महाराष्ट्र शासनाने महावितरणला ₹ 1,653 कोटी शिल्लक ऋणासाठी बंधपत्रे उभारण्यासाठी हमी देण्यास नकार दिल्यामुळे महावितरणने बाजार दरानुसार निधी उभारला. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की फेब्रुवारी 2017 मध्ये अनुदान वितरणाच्या वेळेपर्यंत महावितरणद्वारे मध्यम आणि अल्प मुदतीच्या कर्जाची परतफेड करण्यात आली होती.

महावितरणद्वारे थकित कर्जाची परतफेड करण्यात आल्याचे कारण देत महाराष्ट्र शासनाने हमी देण्यास दिलेला नकार (ऑगस्ट 2018) हा महाराष्ट्र शासनाने स्वतः निर्गमित केलेल्या (डिसेंबर 2016) शासन निर्णयाशी सुसंगत नव्हता कारण सामंजस्य करार करतांना मध्यम आणि अल्प मुदतीची कर्जे ऑगस्ट 2017 मध्येच परिपक्व होत आहेत हे माहित होते.

कार्यचालनात्मक मापदंड

3.1.10 फीडर आणि वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंग

वितरण ट्रान्सफॉर्मरचे⁹ मीटरिंग हे विद्युत वितरण प्रणाली आणि भार संतुलन सुधारण्यास मदत करते. होणाऱ्या नुकसानाचा मागोवा घेण्यासाठी आणि सुधारात्मक कारवाईसाठी ते रियल टाईम इनपुट आणि वापरलेल्या युनिटचा आउटपुट डेटा पुरवतात.

3.1.10.1 वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंग

सामंजस्य करारानुसार महावितरणद्वारे 30 जून 2018 पर्यंत सर्व वितरण ट्रान्सफॉर्मरचे मीटरिंग करावयाचे होते आणि वितरण ट्रान्सफॉर्मरचे 100 टक्के मीटरिंग साध्य करायचे होते. वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंगची स्थिती खालील तक्ता 3.1.3 मध्ये दर्शविली आहे.

⁹ वितरण ट्रान्सफॉर्मर हे एक विद्युत उपकरण आहे जे पुरवठा व्होल्टेज कमी करण्यासाठी किंवा वाढविण्यासाठी वापरले जाते. हे 11 KV किंवा 33 KV चे प्राथमिक वितरण व्होल्टेज कमी करते.

तक्ता 3.1.3: 31 मार्च 2021 रोजी वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटर केल्याची स्थिती


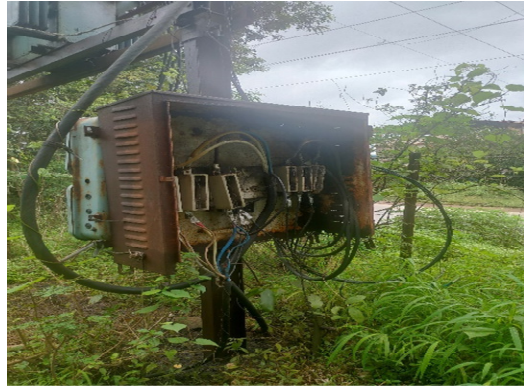
| अनु. क्र. | तपशील | शहरी | ग्रामीण | एकूण |
|-----------|---|----------|----------|----------|
| 1 | आधार वर्षात (2015-16) मीटरिंग केलेल्या वितरण ट्रान्सफॉर्मर्सची संख्या | 77,875 | 46,119 | 1,23,994 |
| 2 | 2016-2021 या कालावधीत मीटरिंग करावयाचे वितरण ट्रान्सफॉर्मर्स (अ) | 1,85,448 | 2,01,589 | 3,87,037 |
| 3 | 2016-2021 या कालावधीत प्रत्यक्षात मीटरिंग केले गेलेले वितरण ट्रान्सफॉर्मर्स (ब) | 3,998 | 1,760 | 5,758 |
| एकूण | टक्क्यामध्ये उपलब्धी (ब X 100/अ) | 2.15 | 0.87 | 1.48 |

(स्त्रोत:- उदय डॅशबोर्ड नुसार महावितरणचा 2020-21 चा प्रगती अहवाल)

वरील तक्त्यावरून असे निदर्शनास येते की 30 जून 2018 पर्यंत 100 टक्के वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंगच्या लक्ष्याच्या तुलनेत लक्षित तारखेपासून दोन वर्षांपेक्षा अधिक कालावधी उलटून देखील महावितरणला केवळ 1.48 टक्के लक्ष्य साध्य करता आले. तथापि, महावितरणने उदय डॅशबोर्डवर मार्च 2021 रोजी महाराष्ट्रातील वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंगची स्थिती चित्रित करताना शहरी आणि ग्रामीण भागासाठी अनुक्रमे 31 टक्के आणि 19.33 टक्के कामगिरी दर्शविली. लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की महावितरणने आधार वर्षापर्यंत आधीच मीटरिंग केलेले वितरण ट्रान्सफॉर्मर चुकीने समाविष्ट केल्यामुळे हे झाले.

तसेच, लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की मीटरिंग केलेल्या वितरण ट्रान्सफॉर्मर्सचे सुद्धा मीटर रिडींग घेतले गेले नाही ज्यामुळे वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंगची संपूर्ण प्रक्रिया अपरिणामकारक ठरली.

| छायाचित्र 3.1.1: उप विभाग, मुळशी घेरा, सिंहगड, महाराष्ट्र (07.09.2021-11.49 AM) | छायाचित्र 3.1.2: उप विभाग, मुळशी घेरा, सिंहगड, महाराष्ट्र (07.09.2021-11.36 AM) |
|---|--|
|  |  |

| | |
|--|---|
| <p>छायाचित्र 3.1.3: उप विभाग, मुळशी घेरा, सिंहगड, महाराष्ट्र (07.09.2021-11.48 AM)</p> | <p>छायाचित्र 3.1.4: उप विभाग, मुळशी गिरीनगर, पुणे, महाराष्ट्र (07.09.2021-11.38 AM)</p> |
|  |  |

(स्त्रोत: लेखापरीक्षण दलाने लेखापरीक्षणाच्या दरम्यान काढलेले छायाचित्र)

पुणे (ग्रामीण) मंडळातील वरील काही छायाचित्रांवरून असे दिसून येते की वितरण ट्रान्सफॉर्मर्सचा योग्य प्रकारे रखरखाव करण्यात आला नव्हता. अनेक ठिकाणी वितरण ट्रान्सफॉर्मर्स पुरेशा सुरक्षित बंदिस्त जागेत नव्हते.

महावितरणने मान्य केले की मीटरिंग केलेले वितरण ट्रान्सफॉर्मर्स बहुधा कम्युनिकेटिंग नव्हते. कृषी फीडर्सवर वितरण ट्रान्सफॉर्मर्स मीटर्स बसविण्याचा प्रस्ताव महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोगाच्या मान्यतेसाठी सादर करण्यात आला होता आणि रिव्हॅम्पड डिस्ट्रिब्युशन सेक्टर स्कीम (RDSS) अंतर्गत कम्युनिकेशन मीटर्सचा वापर करून अकृषक वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटर्स लावण्याचा प्रस्ताव होता.

3.1.10.2 फीडर मीटरिंग

सामंजस्य करारानुसार महावितरणला 31 डिसेंबर 2016 पर्यंत 100 टक्के फीडर मीटरिंग¹⁰ साध्य करायचे होते. लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की महावितरण विहित कालावधीत हे लक्ष्य साध्य करू शकले.

3.1.11 भौतिक फीडर पृथक्करण

फीडर वेगळे करणे म्हणजे कृषी (कृषक) आणि गैर-कृषी ग्राहकांना (अकृषक) समर्पित फीडरद्वारे वीज पुरवठा करणे, ज्यामुळे महावितरणला प्रभावी डिमांड साइड व्यवस्थापनाद्वारे कृषी ग्राहकांना वीज पुरवठ्याचे नियमन करता येईल.

सामंजस्य करारानुसार महावितरणला मार्च 2018 पर्यंत 100 टक्के फीडर पृथक्करण पूर्ण करायचे होते. ग्रामीण विद्युतीकरणासाठी असलेल्या दीनदयाल उपाध्याय ग्राम ज्योती योजनेंतर्गत महावितरणने भौतिक पृथक्करणासाठी 837 फीडर्स प्रस्तावित केले होते. त्यापैकी फक्त 636 फीडर्स स्थापित करण्यात आले (मार्च 2021 पर्यंत). पुढे, लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की महावितरणकडील 956 फीडर्स, मार्च 2021

¹⁰ फीडरमधून वीजेचे आउटपुट मोजण्यासाठी फीडरवर स्थापित केलेले मीटर.

मध्येही मिक्स फिडर्स (म्हणजेच 25 टक्क्यांपेक्षा जास्त कृषी भार) म्हणूनच कार्यरत होते. हे लक्षात घेणे योग्य आहे की, महावितरणने 100 टक्के फीडर पृथक्करण साध्य केले असल्याचे उदय डॅशबोर्डने मार्च 2021 मध्ये दर्शविले होते.

महावितरणने मान्य केले की मिश्र फीडर्सच्या पृथक्करणासाठी जरी तपशीलवार प्रकल्प अहवाल तयार करण्यात आला होता तरी निधीच्या कमतरतेमुळे त्यांचे पृथक्करण करणे बाकी आहे. त्यात असेही नमूद करण्यात आले आहे की उर्वरित फीडरचे पृथक्करण आता भारत सरकार द्वारे सुरू करण्यात आलेल्या रिव्हॅम्पड डिस्ट्रिब्युशन सेक्टर स्कीम अंतर्गत प्रस्तावित आहे.

3.1.12 स्मार्ट मीटर्स स्थापित करणे

सामंजस्य करारानुसार महावितरणद्वारे सर्व ग्राहकांसाठी (कृषी ग्राहकांव्यतिरिक्त); 80,065 स्मार्ट मीटर्स; 500 युनिट्स/महिण्या पेक्षा जास्त वापर असलेल्या ग्राहकांसाठी 15,385 स्मार्ट मीटर्स 30 जून 2018 पर्यंत आणि 200 युनिट्स/महिण्या पेक्षा जास्त वापर असलेल्या ग्राहकांसाठी 64,680 स्मार्ट मीटर्स जून 2020 पर्यंत स्थापित करावयाचे होते.

लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की सामंजस्य करारांतर्गत अभिप्रेत असलेल्या स्मार्ट मीटरच्या स्थापनेचे कार्य वरील ग्राहकांच्या संदर्भात साध्य झाले नाही कारण उदय योजनेंतर्गत महावितरणद्वारे कोणतेही स्मार्ट मीटर स्थापित करण्यात आले नाहीत.

महावितरणने सांगितले की रिव्हॅम्पड डिस्ट्रिब्युशन सेक्टर स्कीम अंतर्गत अंदाजे 1.66 कोटी ग्राहकांसाठी (कृषी ग्राहक आणि विखुरलेल्या ग्राहकांव्यतिरिक्त) स्मार्ट मीटर्स स्थापित करण्याचा प्रस्ताव आहे.

3.1.13 डिमांड साईड व्यवस्थापनासाठी उपाययोजना

सामंजस्य करारानुसार महावितरणने डिमांड साईड व्यवस्थापन आणि ऊर्जा कार्यक्षमतेसाठी उपाययोजना म्हणून मार्च 2019 पर्यंत डोमेस्टिक एफिशियंट लायटिंग प्रोग्राम (DELP) अंतर्गत तीन कोटी ऊर्जा कार्यक्षम LED बल्ब देणे आणि त्याबरोबरच किमान 10 टक्के विद्यमान कृषी पंप्स बदलून ऊर्जा कार्यक्षम पंप्स देणे अंतर्भूत होते.

लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की, महावितरणने डोमेस्टिक एफिशियंट लायटिंग प्रोग्राम अंतर्गत मार्च 2021 पर्यंत ग्राहकांना फक्त 2.20 कोटी LED बल्ब पुरविले.

लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की महावितरणने 40.16 लाख कृषी ग्राहकांपैकी किमान 4.02 लाख (एकूण पंपांच्या 10 टक्के) कृषी पंप बदलणे अभिप्रेत होते. तथापि, एप्रिल 2017 ते मार्च 2021 दरम्यान फक्त 2,209 पंप बदलण्यात आले.

3.1.14 ऊर्जा लेखापरीक्षण

ऊर्जा लेखापरीक्षण हे सर्वात प्रभावी साधन आहे, जे ऊर्जा पुरवठा आणि ऊर्जा बिल यांच्यात संतुलन ठेवते. गळती, अपव्यय आणि अकार्यक्षम ऊर्जेच्या वापराची क्षेत्रे ओळखण्याची ही पहिली पायरी आहे जेणेकरून हानी रोखण्यासाठी पावले उचलता येतात.

वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटर रिडींग घेतले नसल्यामुळे वितरण ट्रान्सफॉर्मर स्तर ऊर्जा लेखापरीक्षण अहवाल निर्मित करणे शक्य झाले नाही. त्यामुळे, महावितरणकडून फीडर स्तरावर ऊर्जा लेखापरीक्षण करण्यात आले. फीडर स्तर लेखापरीक्षण करताना विशिष्ट फीडर कडून विकलेल्या/बिल केलेल्या एकूण युनिट्सची तुलना फीडरमधील इनपुट युनिट्सशी केली गेली. यामुळे एक चुकीचे चित्र निर्माण झाले कारण विकलेल्या/ बिल केलेल्या एकूण युनिट्स मध्ये सरासरी वापराच्या आधारावर बिल केलेले ग्राहक, सुधारित/दुरुस्त बिजके, निरनिराळी बिलिंग चक्रे इत्यादिचा समावेश होता.

महावितरणने मान्य केले की वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटर रिडींग मध्ये विविध समस्या होत्या आणि एंबेडेड मॉडेम्ससह मीटर बसविण्याचा प्रस्ताव दिला होता जेणेकरून मीटर रिडींग आपोआप उपलब्ध होईल आणि वितरण ट्रान्सफॉर्मर स्तरावर ऊर्जा लेखापरीक्षण करता येईल.

3.1.15 तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा कमी करणे

एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्याची संकल्पना, वीज वितरण कंपनीच्या तोट्याच्या स्थितीचे वास्तववादी चित्र दर्शविते. हे तांत्रिक तोटा (11 KV आणि DT तोटा, LT लाईन तोटा, इत्यादि) आणि वाणिज्यिक तोटा (बिलिंग मधील अकार्यक्षमता, चोरी, संकलनातील अकार्यक्षमता, इत्यादि) यांचे संयोजन आहे.

3.1.15.1 ऑक्टोबर 2016 च्या सामंजस्य करारानुसार महावितरणला त्यांचा 2014-15 मधील 18.71 टक्के एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा हा 2018-19 मध्ये 14.39 टक्क्यांपर्यंत कमी करायचा होता. त्यानंतर, महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोगाने त्यांच्या मल्टी इयर टॅरिफ ऑर्डरमध्ये एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा पुन्हा स्थापित केला (नोव्हेंबर 2016) आणि सामंजस्य कराराचे परिशिष्ट दाखल केले (ऑक्टोबर 2017) आणि एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्याचे लक्ष्य आर्थिक वर्ष 2014-15 मधील 20.79 टक्क्यांवरून आर्थिक वर्ष 2018-19 मध्ये 14.98 टक्के असे सुधारण्यात आले. वित्तीय वर्ष 2019-20 नंतरची उद्दिष्टे सामंजस्य करारामध्ये समाविष्ट केलेली नाहीत.

एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्याचे वर्ष-निहाय लक्ष्य आणि उपलब्धी तक्ता 3.1.4 मध्ये दर्शविले आहे:

तक्ता 3.1.4: एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक लक्ष्याची उपलब्धी

| वर्ष | लक्ष्य | उपलब्धी |
|---------|--------|---------|
| 2014-15 | 20.79 | 20.79 |
| 2015-16 | 21.51 | 21.51 |
| 2016-17 | 18.88 | 18.88 |
| 2017-18 | 17.51 | 17.41 |
| 2018-19 | 14.98 | 16.94 |
| 2019-20 | 14.98 | 21.32 |
| 2020-21 | 14.98 | 20.73 |

(स्त्रोत: महावितरण आणि त्रिपक्षीय सामंजस्य कराराच्या परिशिष्टाद्वारे सादर केलेली माहिती)

वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की महावितरणने 2014-15 ते 2017-18 या वर्षांसाठी एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्याचे उद्दिष्ट साध्य केले. असे निदर्शनास आले की ऑक्टोबर 2017 मध्ये परिशिष्ट दाखल करण्यात आल्यामुळे 2014-15 ते 2016-17 या वर्षांसाठीचे उद्दिष्ट वास्तविकतेच्या आधारावर सुधारित करण्यात आले. लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की महावितरणने नंतर एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा इच्छित पातळीवर कमी करण्याचे उद्दिष्ट साध्य केले नाही. याउलट, मुख्यतः कृषी ग्राहक आणि राज्य शासनाच्या विविध विभागांकडून अत्यंत कमी संकलनामुळे महावितरणचा एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा 2018-19 मधील 16.94 टक्क्यांवरून 2020-21 मध्ये 20.73 टक्क्यांपर्यंत वाढला होता. 31 मार्च 2021 रोजी कृषी ग्राहकांकडे एकूण ₹ 44,680 कोटीपैकी ₹ 36,827 कोटी (म्हणजे एकूण प्राप्तीच्या 82.42 टक्के) प्रलंबित देय होते.

महावितरणने मान्य केले की त्यांच्या एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्यामध्ये वाढ झाली आणि कृषी ग्राहकांकडून खराब संकलन, औद्योगिक ग्राहकांद्वारे मागणी मध्ये घट, कोविड-19 मुळे मार्च 2020 पासून खराब संकलन कार्यक्षमता आणि सरकारी विभागांकडून उच्च देणी यांसारख्या विविध घटकांमुळे 14.98 टक्क्यांचे उद्दिष्ट साध्य झाले नाही.

3.1.15.2 चोरीची प्रकरणे आणि त्यांचा पाठपुरावा याबाबत अपुरे संनियंत्रण

सामंजस्य करारानुसार वीज चोरी नियंत्रित करण्यासाठी महावितरणने मोहिम हाती घेऊन तोटा कमी करावयाचा होता. महावितरणमध्ये मंडळ कार्यालय स्तरावर फ्लाईंग स्वाड द्वारे आणि उपविभागीय कार्यालय स्तरावर उपविभागीय कार्यालय कर्मचाऱ्यांद्वारे मोहिम हाती घेऊन चोरीच्या घटनांवर नियंत्रण ठेवले जाते.

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की सर्व नऊ मंडळांच्या उपविभागीय कार्यालयातील चोरी प्रकरण रजिस्टरमध्ये केवळ चोरी उघडकीस आलेल्या प्रकरणांची माहिती आहे. तथापि, भेट दिलेल्या/तपासणी केलेल्या एकूण प्रकरणांच्या संख्येच्या तुलनेत प्रत्यक्षात उघडकीस आलेल्या चोरीच्या प्रकरणांची संख्या याबाबतच्या नोंदी रजिस्टरमध्ये नमूद करण्यात आल्या नव्हत्या.

महावितरणने मान्य केले की सध्या चोरीच्या घटनांची देखरेख मॅन्युअली केली जाते. त्यात असेही नमूद करण्यात आले आहे की केंद्रीकृत देखरेखीसाठी माहिती तंत्रज्ञान मोड्यूल विकसित केले जात आहे, जे चोरीच्या प्रकरणांच्या प्रभावी निरीक्षणासाठी लवकरच लागू केले जाईल.

शिफारस 2: महावितरणने वितरण ट्रान्सफॉर्मर मीटरिंग आणि फिडर पृथक्करण जलद गतीने पूर्ण केले पाहिजे आणि बिलिंग आणि संकलन क्षमता सुधारून तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा 15 टक्के किंवा त्यापेक्षा कमी केला पाहिजे.

3.1.16 महावितरणच्या इतर वचनबद्धतेच्या तुलनेत उपलब्धी/उणीवा

3.1.16.1 वित्तीय वर्ष 2019 पर्यंत, 'सर्वांसाठी 24x7 वीज' दस्तावेजानुसार महावितरणने न जोडलेल्या कुटुंबांना वीज प्रदान करणे आवश्यक होते. लेखापरीक्षाच्या निदर्शनास आले की उदय अंतर्गत महावितरणला 2017-18 पर्यंत 14.80 लाख ग्रामीण कुटुंबे जोडायची होती. महावितरणला 2018-19 मध्ये महाराष्ट्रातील जोडली नसलेली सर्व घरे जोडण्याचे 100 टक्के लक्ष्य गाठण्यात यश आले.

3.1.16.2 महावितरणला आर्थिक वर्ष 2018-19 पर्यंत पुरवठ्याचा सरासरी खर्च¹¹ आणि सरासरी महसूल प्राप्ती¹² मधील अंतर दूर करायचे होते. लेखापरीक्षेच्या निदर्शनास आले की, महावितरणला 2017-18 पासून पुढे 2019-20 पर्यंत पुरवठ्याचा सरासरी खर्च आणि सरासरी महसूल प्राप्ती यामधील अंतर दूर करणे शक्य झाले. तथापि, 2020-21 दरम्यान ₹ 0.04 प्रति युनिट्स अंतर होते जे खालील तक्ता 3.1.5 मध्ये दर्शविले आहे.

तक्ता 3.1.5: पुरवठ्याचा सरासरी खर्च आणि सरासरी महसूल प्राप्ती मधील अंतर

| वर्ष | पुरवठ्याचा सरासरी खर्च आणि सरासरी महसूल प्राप्ती मधील अंतर (प्रति घटक ₹ मध्ये) | |
|---------|---|----------|
| | लक्ष्य | वास्तविक |
| 2015-16 | सेट केले नाही | -0.30 |
| 2016-17 | 0.30 | 0.28 |
| 2017-18 | 0.01 | -0.07 |
| 2018-19 | -0.39 | -0.04 |
| 2019-20 | - | -0.06 |
| 2020-21 | - | 0.04 |

(स्त्रोत: महावितरणाद्वारे सादर माहिती/डेटा)

¹¹ पुरवठ्याचा सरासरी खर्च हा वीज पुरवठ्याशी संबंधित सर्व खर्च जसे की विविध जनरेटर्सकडून वीज खरेदीची किंमत, वितरण जाळे चालविण्याचा आणि देखरेखीचा खर्च, कर्मचारी खर्च, घसारा आणि वित्त खर्च यांची बेरीज भागिले ग्राहकांना एकूण विक्री.

¹² सरासरी महसूल प्राप्ती म्हणजे वीज पुरवठ्यासाठी ग्राहकांकडून विनिर्दिष्ट दरानुसार शुल्क आकारून केलेली कमाई आणि राज्य शासनाकडून मिळालेल्या सबसिडीची एकूण बेरीज भागिले ग्राहकांना एकूण विक्री.

3.1.16.3 महावितरणला एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा कमी करणे आणि मीटर/बिलिंग संकलन कार्यक्षमतेत सुधारणा करणे यासाठी एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक क्षेत्रावरील प्रत्येक प्रभारी अधिकाऱ्यांकरिता प्रमुख कामगिरी निर्देशक तयार करावे लागतात. लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास आले की महावितरणने त्यांच्या कर्मचाऱ्यांसाठी प्रमुख कामगिरी निर्देशक निर्धारित केले नाहीत. 2017-18 आणि 2018-19 या वर्षांसाठी महावितरणच्या विभाग कार्यालयांसाठी एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोट्याचे लक्ष्य निर्धारित करण्यात आले होते आणि वास्तविक कामगिरीवर आधारित कोणतेही प्रोत्साहन/दंड नव्हते. 2018-19 मध्ये केवळ 50 विभाग (148 विभागांपैकी) निर्धारित लक्ष्य साध्य करू शकले. तथापि, ही संख्या 2019-20 आणि 2020-21 साठी अनुक्रमे फक्त 14 आणि 32 विभाग इतकी घसरली. परिणामी, महावितरण त्यांचा एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा 14.98 टक्क्यांच्या लक्ष्यापर्यंत खाली आणू शकले नाही.

महावितरणने सांगितले की, एकूण तांत्रिक आणि वाणिज्यिक तोटा कमी करावयाचे लक्ष्य दरवर्षी दिले जाते, ज्याचे नियंत्रण अधिकाऱ्यांद्वारे वेळोवेळी निरीक्षण आणि पुनरावलोकन केले गेले. प्रमुख कामगिरी निर्देशक मापदंडांमध्ये बिलिंग आणि संकलन कार्यक्षमता समाविष्ट होती आणि या प्रमुख कामगिरी निर्देशक मापदंडांच्या आधारावर कर्मचाऱ्यांच्या कामगिरीची श्रेणी ठरविली गेली.

महावितरणचे हे उत्तर मान्य नाही कारण सामंजस्य करारांतर्गत केवळ विभागीय कार्यालयासाठी लक्ष्य निश्चित करण्यात आले होते आणि प्रत्येक अधिकाऱ्यासाठी नव्हते.

3.1.16.4 तक्रारींचे वेळेवर निराकरण करण्यासाठी महावितरणला केंद्रीकृत ग्राहक कॉल सेंटर स्थापन करावे लागले आणि बिल इत्यादींचा भरणा करण्यासाठी ग्राहकांना ई-भुगतानची सोय करून देण्यात आली. महावितरणद्वारे केंद्रीकृत ग्राहक कॉल सेंटर स्थापित करण्यात आले. केंद्रीकृत ग्राहक कॉल सेंटरचा 2020-21 चा तपशील तक्ता 3.1.6 मध्ये दर्शविला आहे.

तक्ता 3.1.6: केंद्रीकृत ग्राहक कॉल सेंटरमधील तक्रारींची स्थिती

| अनु. क्र. | तक्रारीचा प्रकार | प्राप्त झालेल्या तक्रारींची संख्या | विहित कालावधीत निराकरण केलेल्या तक्रारींची संख्या | ज्या कालावधीत तक्रारींचे निराकरण करावयाचे होते | विहित वेळेत निकाली निघालेल्या तक्रारींची टक्केवारी |
|-----------|------------------|------------------------------------|---|--|--|
| 1 | वीज पुरवठा खंडित | 19,42,994 | 6,07,376 | 0 तास ते 48 तास | 31.26 |
| 2 | बिलिंग | 16,22,542 | 13,59,527 | 1 ते 30 दिवस | 83.79 |
| 3 | इतर तक्रारी | 2,25,969 | 1,17,906 | 0 तास ते 30 दिवस | 52.18 |

(स्त्रोत: महावितरणने सादर केलेली माहिती)

असे निदर्शनास आले की, महावितरणने त्यांच्या बिलिंगशी संबंधित तक्रारींपैकी 83.79 टक्के तक्रारींचे निराकरण त्यांच्या मानक कार्यचालन पद्धतीमध्ये नमूद केलेल्या वेळेत केले असले तरी ते वीज पुरवठा खंडित झालेल्या तक्रारींचे निराकरण फक्त 31.26 टक्केच करू शकले.

महावितरणने नमूद केले की, खंडित वीज पुरवठा साधारणपणे मानक कार्यचालन पद्धती कालावधीत पूर्ववत केला जातो. तथापि, कर्मचारी काही वेळा वीज पुरवठा पूर्ववत करण्यात व्यस्त असतात, त्यामुळे वास्तविक तक्रारींचे निराकरण करण्यात विलंब होतो. तसेच, 2020-21 मध्ये विदर्भ आणि पश्चिम महाराष्ट्रात निसर्ग चक्रीवादळ, पूर यासारख्या नैसर्गिक आपत्ती दरम्यान भरपूर प्रमाणात तक्रारी प्राप्त झाल्या होत्या आणि विद्युत पुरवठा पूर्ववत करण्यासाठी मानक कार्यचालन पद्धतीपेक्षा जास्त कालावधी लागला.

परिवहन विभाग

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

पाठपुरावा लेखापरीक्षण

3.2 'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातील ई-तिकीटिंग प्रणालीचे संगणकीकरण' यावरील कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाचे पाठपुरावा लेखापरीक्षण

'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातील संगणकीकरण ई-तिकीटिंग प्रणाली' वरील कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाच्या पाठपुरावा लेखापरीक्षणातून असे दिसून आले आहे की सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशींचे दोन महिन्यांच्या विहित कालावधीत पूर्णपणे अनुपालन केले गेले नाही. लेखापरीक्षणात हे देखील उघड झाले की तिकीटांवरील जाहिरातीचा करार निश्चित करण्यात विलंब झाल्यामुळे संभाव्य महसूल तोटा आणि इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीन¹³ (ETIM) द्वारे विविध सवलतींशी संबंधित समस्यांचे निराकरण केले गेले नाही. इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीची अंमलबजावणी आणि देखरेख करण्यासाठी पूर्ण आणि विश्वासार्ह डेटा ठेवण्यासाठी पुरेशी इनपुट नियंत्रणे आणि प्रमाणीकरण तपासण्या नाहीत.

3.2.1 प्रस्तावना

महाराष्ट्र राज्यात किफायतशीर, कार्यक्षम, पर्याप्त आणि योग्यरित्या समन्वयित मार्ग परिवहन व्यवस्था प्रदान करण्यासाठी जुलै 1961 मध्ये राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ अधिनियम, 1950 च्या कलम 3 अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाची (महामंडळ) स्थापना करण्यात आली.

मार्च 2021 च्या अखेरीस राज्यात महामंडळाची 30 विभागीय कार्यालये आणि 251 डेपो होते. महामंडळाच्या माहिती तंत्रज्ञानाच्या (आयटी) गरजा मुंबईतील इलेक्ट्रॉनिक डेटा प्रोसेसिंग (EDP) केंद्राद्वारे उप महाव्यवस्थापकांच्या नेतृत्वाखाली पाहिल्या जात होत्या, ज्यांना वरिष्ठ व्यवस्थापक (माहिती तंत्रज्ञान) आणि व्यवस्थापक (माहिती तंत्रज्ञान) हे मदत करीत होते.

मे 2009 ते ऑक्टोबर 2014 या कालावधीसाठी 'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळातील ई-तिकीटिंग प्रणालीचे संगणकीकरण' यावरील कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षा

¹³ इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणारे मशीन याद्वारे वाहकाने बसमध्ये चढणाऱ्या प्रवाशांना जारी केलेल्या सर्व तिकीटांचा तपशील संकलित करण्यासाठी प्रणाली (ऑप्लिकेशन) विकसित केली आहे.

अहवाल हा भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या 31 मार्च 2014 रोजी संपलेल्या वर्षाच्या लेखापरीक्षा अहवालात समाविष्ट करण्यात आला होता. कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाने ई-तिकिटिंग प्रणाली आणि महामंडळाच्या नियंत्रणाखालील विविध प्राधिकरणांच्या कामकाजातील कमतरता अधोरेखित केल्या. वर्ष 2017-18 दरम्यान सार्वजनिक उपक्रम समितीद्वारे लेखापरीक्षा अहवालावर चर्चा करण्यात आली. डिसेंबर 2017 मध्ये सार्वजनिक उपक्रम समितीने राज्य विधानसभेत मांडलेल्या 2017-18 च्या पंधराव्या अहवालात सहा मुद्द्यांवर शिफारशी केल्या होत्या.

आम्ही सप्टेंबर 2021 आणि ऑक्टोबर 2021 दरम्यान केवळ ई-तिकिटिंगच्या संदर्भात सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशीच्या अंमलबजावणीच्या व्याप्तीचे मूल्यांकन करण्यासाठी पाठपुरावा लेखापरीक्षण आयोजित केले. पाठपुरावा लेखापरीक्षणात उप-महाव्यवस्थापक (EDP) यांचे कार्यालय, 106 डेपोज आणि नागपूर विभागीय व्यवस्थापक आणि नागपूर ग्रामीण-2 डेपो यांचा समावेश केला होता. जानेवारी 2016 ते मार्च 2021 या कालावधीतील अभिलेखे आणि डेटाबेसेसची पूर्वीच्या लेखापरीक्षा अहवालात दिसून आलेल्या निरीक्षणाच्या आणि त्यावर सार्वजनिक उपक्रम समितीने दिलेल्या शिफारशीच्या व्याप्तीनुसार या कार्यालयांमध्ये चाचणी तपासणी करण्यात आली.

अतिरिक्त मुख्य सचिव (परिवहन आणि बंदरे), महाराष्ट्र शासन यांच्या समवेत 18 जानेवारी 2022 रोजी लेखापरीक्षणोत्तर बैठक आयोजित करण्यात आली होती ज्यामध्ये लेखापरीक्षा मुद्द्यांवर चर्चा करण्यात आली. महाराष्ट्र शासनाद्वारे सादर करण्यात आलेले उत्तर (फेब्रुवारी 2022) अहवालात योग्यरित्या अंतर्भूत करण्यात आले आहे.

3.2.2 ई-तिकिटिंग प्रणाली

ऑनलाइन/वेब-आधारित आरक्षण प्रणाली सुलभ करण्यासाठी आणि दैनंदिन व्यवहारामध्ये सॉफ्टवेअर तंत्रज्ञानाचा अवलंब करण्यासाठी महामंडळाद्वारे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनचा पुरवठा, संगणकीकरण, अंमलबजावणी आणि देखरेख आणि वेब सुविधा असलेल्या ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली¹⁴ प्रकल्पांसाठी इच्छुक पार्टीकडून बांधा, वापरा आणि हस्तांतरित करा या आधारावर प्रस्तावासाठी विनंती मागविण्यात आली (जून 2008 आणि सप्टेंबर 2014).

¹⁴ ऑनलाइन तिकीट आरक्षित करणाऱ्या प्रवाशांचे नाव, वय, लिंग, पत्ता, सवलत, मोबाईल/फोन नंबर इत्यादि संकलित करण्यासाठी प्रणाली (अॅप्लिकेशन) विकसित केली आहे.

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.2.3 जाहिरातीचे अधिकार विकून महसूल निर्माण करण्यात अपयश

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण अहवालात (2014) असे निदर्शनास आणून दिले होते की मुख्य सेवा करार अटीनुसार ट्रायमॅक्स¹⁵ ने तिकीट रोलचा विनामूल्य पुरवठा करणे आवश्यक होते आणि अतिरिक्त महसुलाची पूर्तता करण्यासाठी महामंडळाने तिकीट रोलच्या मागील बाजूस जाहिरातीचे अधिकार राखून ठेवले होते. ट्रायमॅक्सने जाहिरातीच्या हक्कासाठी प्रति तिकिट एक पैसा देऊ केला होता (ऑगस्ट 2011) परंतु स्वतंत्रपणे व्यवहार केला जाईल या कारणास्तव ऑफरचा विचार केला गेला नाही (नोव्हेंबर 2011). तथापि, डिसेंबर 2014 पर्यंत असे कोणतेही प्रयत्न केले गेले नाहीत आणि त्यामुळे सप्टेंबर 2011 आणि ऑक्टोबर 2014 दरम्यान प्रत्यक्षात दिल्या गेलेल्या 417.15 कोटी तिकिटांचा विचार करता महामंडळाने गमावलेला संभाव्य महसूल ₹ 4.17 कोटी परिगणित करण्यात आला.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.7.1 वरील 1.5)

महामंडळ तोट्यात होते आणि महसूल निर्माण करण्याची संधी होती परंतु त्यांनी तीन वर्षांपर्यंत कोणतीही कारवाई केली नाही. महामंडळाने तत्परतेने कारवाई केली असती तर त्यातून निर्माण झालेल्या महसुलाचा फायदा झाला असता आणि या प्रकरणाची चौकशी करून जबाबदार अधिकाऱ्यांवर कारवाई व्हायला हवी, अशी शिफारस करण्यात आली होती. केलेल्या कारवाईचा अहवाल दोन महिन्यात, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता.

महामंडळाने केलेली कारवाई

तिकिटांच्या मागील बाजूस जाहिरात छापण्यास विलंब झाल्याने महसुलीच्या नुकसानीसाठी, सार्वजनिक उपक्रम समितीची शिफारस असूनही कोणताही अधिकारी जबाबदार नाही या कारणास्तव अधिकाऱ्यांची कोणतीही चौकशी करण्यात आली नाही.

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की केलेल्या कारवाईचा अहवाल सार्वजनिक उपक्रम समितीला दोन महिन्यात, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता, तो सार्वजनिक उपक्रम समितीला डिसेंबर 2020 मध्ये सादर करण्यात आला. नोव्हेंबर 2014 आणि जून 2018 या कालावधी दरम्यान झालेल्या

¹⁵ इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली प्रदान करणे, संगणकीकरण करणे, कार्यान्वित करणे आणि देखभाल करण्यासाठी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाद्वारे नियुक्त केलेले अभिकरण.

395.48 कोटी तिकीटांच्या विक्रीचा विचार केला असता, महामंडळाला झालेला संभाव्य महसूल तोटा ₹3.95 कोटी परिगणित केला गेला. तसेच, महामंडळ ट्रायमॅक्ससोबत केलेल्या पुढील करारात (2015) पेपर रोल पुरवठ्यासंबंधी योग्य कलम समाविष्ट करण्यात अपयशी ठरले.

महामंडळाने म्हटले (जानेवारी 2022) की तिकीटांच्या मागील बाजूस छापल्या जाणाऱ्या जाहिरातींसाठी ऑगस्ट 2018 पर्यंत कोणताही प्रतिसाद मिळाला नाही आणि त्यानंतर प्रति रोल एक रुपयाची ऑफर स्वीकारण्यात आली.

शासनाने म्हटले (फेब्रुवारी 2022) की महामंडळाला जाहिरातींचा महसूल वेळेवर जमा करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या आहेत.

3.2.4 प्रणाली संकल्पचित्र

ऑप्लिकेशन कंट्रोलस ही डेटाची पूर्णता राखण्यासाठी ज्या प्रभावांद्वारे विकसित केलेली इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली नियंत्रित केली जाते त्या प्रभावांना संतुलित करण्याची पद्धती आहे. ऑप्लिकेशन कंट्रोलसमध्ये इनपुट कंट्रोल, प्रोसेसिंग कंट्रोल आणि आउटपुट कंट्रोलस यांचा समावेश असतो आणि यापैकी कोणत्याही कंट्रोलसच्या अनुपस्थितीमुळे किंवा अपर्याप्ततेमुळे डेटाबेसच्या अखंडतेवर आणि विश्वासाहतेवर विपरीत परिणाम होऊ शकतो.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.8.5 वरील 2.5)

इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीनला श्रेणीवर्धनाची आवश्यकता होती परंतु लेखापरीक्षणाने निदर्शनास आणून दिल्याप्रमाणे महामंडळाने जुनी प्रणाली चालू ठेवल्यामुळे नुकसान झाले. या प्रकरणाची चौकशी करून यासाठी जबाबदार असलेल्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करणे आणि केलेल्या कारवाईचा तपशील दोन महिन्यांच्या आत, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत समितीकडे सादर करणे आवश्यक होते.

महामंडळाने केलेली कारवाई

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की कारवाईचा अहवाल सार्वजनिक उपक्रम समितीला दोन महिन्यात, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता, तो सार्वजनिक उपक्रम समितीला डिसेंबर 2020 मध्ये सादर करण्यात आला. या अहवालानुसार इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीन प्रणालीच्या तरतुदीनुसार वेळोवेळी आवश्यकतेनुसार बदल समाविष्ट करण्यात आले होते. तथापि, जानेवारी 2016 ते मार्च 2021 दरम्यान ग्रामीण क्षेत्रातील 12,272 पैकी 9,761

इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणारे मशीन जुन्या आवृत्तीमध्ये कार्यरत होते असे निदर्शनास आले.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशींना प्रभाव देण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीनचे टप्प्याटप्प्याने परंतु अंशतःच श्रेणीवर्धन केले गेले. विविध सवलतींशी संबंधित समस्यांचे निराकरण केले गेले नाही. सात अधिकाऱ्यांविरुद्ध विभागीय चौकशी सुरु केली.

3.2.4.1 ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटा बेसमध्ये अर्जुन पुरस्कर्ते, दृष्टिदोष असलेले, द्रोणाचार्य पुरस्कर्ते आणि इतर पुरस्कर्ते, स्वातंत्र्य सैनिक, शारीरिक दृष्ट्या अपंग, क्षय रोग/कर्करोग/कुष्ठरोग यांसारख्या आजारांनी ग्रस्त रोगी, ज्येष्ठ नागरिक इत्यादींसारख्या विविध श्रेणीतील प्रवाशांना महामंडळ मर्यादित घटकां¹⁶ सह किंवा मर्यादित घटकांशिवाय प्रवास भाड्यात सवलत देत होते. अशा अनुमती दिलेल्या सवलतींच्या रकमेवर महामंडळाद्वारे ठराविक काळात राज्य शासनाकडे दावा केला जात होता.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.10.5 वरील 3.5)

महामंडळाने आरक्षणाच्या वेळी प्रवाशांना सर्व संबंधित माहिती भरायला लावावी आणि चुकीच्या पद्धतीने सवलतीचा लाभ घेणाऱ्या प्रवाशांकडून वास्तविक तिकिट दराच्या दुप्पट दर आकारण्यात यावेत आणि केलेल्या कारवाईचा अहवाल दोन महिन्यांत, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता.

महामंडळाने केलेली कारवाई

महामंडळाच्या कारवाई केलेल्या अहवालानुसार चुकीची ओळख पत्रे/तपशील देऊन तिकिट बुक करणाऱ्या प्रवाशांकडून सार्वजनिक उपक्रम समितीने शिफारस केल्यानुसार (डिसेंबर 2017) वास्तविक तिकिट दराच्या दुप्पट दराने नाही, तर महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या नियम आणि विनियमानुसार दंड आकारला जाईल. तथापि, या प्रणालीमध्ये बदल प्रस्तावित करण्यात आले होते जेणेकरून सवलतीच्या भाड्याचा लाभ घेणाऱ्या प्रवाशांसाठी रिक्त आरक्षित कोट्यातील तिकिटे उपलब्ध होतील.

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की कारवाई केल्याचा अहवाल सार्वजनिक उपक्रम समितीला दोन महिन्यात, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर

¹⁶ सवलतधारक किती वेळा प्रवास करू शकतो आणि/किंवा परवानगी दिलेल्या एकूण किलोमीटरांच्या प्रवासावर आणि/किंवा एकूण सवलतीची रकम यावर मर्यादित घटक ठेवले जातात.

करावयाचा होता परंतु तो सार्वजनिक उपक्रम समितीला डिसेंबर 2020 मध्ये सादर करण्यात आला.

लेखापरीक्षेच्या असेही निदर्शनास आले (सप्टेंबर-ऑक्टोबर 2021) की अधिकृत बुकींग अभिकर्त्यांनी 1,91,16,593 प्रकरणांपैकी 9,199 प्रकरणांमध्ये ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये संकलित करण्यासाठी असलेल्या रकान्यामध्ये सवलतीच्या दरासाठी पात्र प्रवाशांचे ओळख पुरावे तपशील प्रविष्ट केले नाहीत. तसेच, लेखापरीक्षणात समाविष्ट असलेल्या कालावधीत असे सुद्धा निदर्शनास आले की 'सवलत पुरावा' असा आणखी एक रकाना निर्माण करण्यात आला होता; परंतु 339 प्रकरणांमध्ये तो रकाना 'रिक्त' होता आणि 95 प्रकरणांमध्ये रकान्यामध्ये 'काहीही नाही' असे दर्शविले होते.

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की सवलत पुरावा, प्रवाशाचे नाव आणि ओळख पुरावा या संबंधीचा डेटा संकलित न केल्यामुळे त्याची अचूकता लेखापरीक्षणात निश्चित करता आली नाही.

महामंडळाने नमूद केले (जानेवारी 2022) की प्रकल्प सुरु करण्याच्या सुरुवातीच्या टप्प्यात अधिकृत बुकींग अभिकर्त्यांनी ओळख पत्र पुरावे तपशील भरले नाही. ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली अंतर्गत गट बुकिंगच्या बाबतीत किमान एका प्रवाशाचे नाव अनिवार्य होते आणि लेखापरीक्षणाद्वारे निदर्शनास आणून दिलेली विसंगती ऑक्टोबर 2016 मध्ये सुधारण्यात आली.

आमच्या डेटा विश्लेषणामध्ये उघड झाले की 14,513 प्रकरणांपैकी 9,473 प्रकरणांमध्ये जरी एका प्रवाशाला तिकिट जारी केले असले तरीही प्रवाशाचे नाव हा रकाना रिक्त होता आणि ही सर्व प्रकरणे ऑक्टोबर 2016 नंतरच्या कालावधीशी संबंधित आहेत.

या मुद्द्यावर शासनाने कोणतेही उत्तर सादर केले नाही.

3.2.5 व्यवस्थापन माहिती प्रणाली

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण अहवालात (2014) हे निदर्शनास आणून दिले होते की अहवाल, डॅशबोर्ड इत्यादी प्रदान करणारी सर्वसमावेशक व्यवस्थापन माहिती प्रणाली स्थापित करण्यासाठी मुख्य सेवा करार करण्यात आला होता. व्यवस्थापन माहिती प्रणाली ही कर्मचारी, महामंडळाचे अधिकारी आणि महामंडळाद्वारे अधिकृत केलेल्या कोणत्याही घटकासाठी ग्राफीकल डिसप्लेद्वारे वापरकर्ता अनुकूल अहवाल, दिवसाअखेर माहितीवर प्रक्रिया करण्याची क्रिया आणि व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अहवाल स्वरूपात निर्माण करणे, एका विशिष्ट कालावधीसाठी सर्व कार्यचालनात्मक व्यवस्थापन माहिती प्रणाली आणि महसूल अहवाल, केंद्र-निहाय, सेवा-निहाय, कार्यचालन-निहाय, डेपो-निहाय, अभिकर्ता-निहाय बुकींग इत्यादि प्रदान करते.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.11 वरील 4.5)

महामंडळाकडे चांगल्या दर्जाची व्यवस्थापन माहिती प्रणाली असणे आवश्यक आहे आणि त्यासाठी माहिती तंत्रज्ञान आणि सांख्यिकी तज्ञांचे मार्गदर्शन घेऊ शकतात आणि केलेल्या कारवाईचा अहवाल दोन महिन्यांच्या आत, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर केला जाऊ शकतो.

महामंडळाद्वारे केलेली कारवाई

महामंडळाने केलेल्या कारवाईच्या अहवालानुसार विविध प्रवासी मार्गावर धावणाऱ्या बसेसच्या उत्पन्नाशी संबंधित सर्व माहिती, प्रवासी संख्या इत्यादी, महामंडळाला इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीद्वारे प्राप्त होते ज्याचा उपयोग नफा/तोटा विश्लेषणासाठी आणि निर्णय घेण्यासाठी केला जातो. तसेच, व्यवस्थापनासाठी व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अंतर्गत डॅशबोर्ड तयार करण्यात आला. तथापि, अपूर्ण डेटा संकलित केल्यामुळे आणि अपूर्ण तक्त्यांमुळे तयार झालेले व्यवस्थापन माहिती प्रणाली अहवाल विश्वसनीय नाहीत.

महामंडळाने (डिसेंबर 2020) माहिती तंत्रज्ञान व सांख्यिकी तज्ञ यांचेकडून मार्गदर्शन घेतले याबद्दल कुठलेही विधान केले नाही.

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की केलेल्या कारवाईचा अहवाल सार्वजनिक उपक्रम समितीला दोन महिन्यांच्या आत, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता परंतु तो सार्वजनिक उपक्रम समितीला डिसेंबर 2020 मध्ये सादर करण्यात आला.

3.2.6 प्रणाली लेखापरीक्षण

मास्टर सेवा करार प्रदान करते की प्रभावी तारखेनंतर वाजवी रितीने व्यवहार्य होईल तितक्या लवकर प्रकल्प अंमलबजावणी टप्प्यात आणि कार्यचालन आणि व्यवस्थापनाच्या टप्प्यात नियमित लेखापरीक्षणाच्या वेळापत्रकाशी सहमत होण्यासाठी पार्टींनी सर्वोत्तम प्रयत्न करायला हवा. तसेच, प्रस्तावासाठी विनंतीमध्ये निर्दिष्ट केलेल्या प्रकल्प प्रक्रियेसाठी महामंडळाने चाचणी योजनेचा आढावा घेणे या अटीच्या अधीन राहून आवश्यक होते की प्रणाली समाकलकने खात्री करावी की त्याद्वारे वितरित अंतिम उत्पादन कार्यात्मक आणि तांत्रिक आवश्यकतांसह सर्व आवश्यकता पूर्ण करते.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.13 वरील 5.5)

मेसर्स ट्रायमॅक्सला प्रदान केलेल्या ₹125 कोटीचे लेखापरीक्षण महामंडळाने निर्धारित कालमर्यादेत करणे आवश्यक आहे, जेणेकरून अनावश्यक खर्च टाळता येईल आणि त्यासाठी जबाबदार असलेल्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित केली जाईल आणि केलेली कारवाई दोन महिन्यांच्या आत म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत समितीकडे सादर केली जाईल.

महामंडळाने केलेली कारवाई

महामंडळाने प्रणाली लेखापरीक्षण आणि चाचण्यांसाठी मानकीकरण चाचणी आणि गुणवत्ता प्रमाणन, भारत सरकारच्या संचालनालयाची नियुक्ती केली होती. त्यानंतर मेसर्स अर्नेस्ट आणि यंग एल एल पी यांची प्रणाली कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षक म्हणून नियुक्ती केली आणि त्यांच्याकडून मासिक आधारावर अहवाल सादर करण्यात येत होता. अर्नेस्ट आणि यंगची भूमिका ट्रायमॅक्सला केलेले भुगतान तपासण्यावर केन्द्रित आहे.

सार्वजनिक उपक्रमावरील समितीच्या शिफारशी लागू करण्यासाठी महामंडळाने जबाबदारी निश्चित केली होती आणि उपाध्यक्ष आणि व्यवस्थापकीय संचालकांद्वारे एका अधिकाऱ्याला बडतर्फ करण्यात आले होते (डिसेंबर 2012).

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की मास्टर सेवा करारानुसार आणि विनंती प्रस्तावानुसार प्रणाली कार्यनिष्पादन चाचण्या घेण्यात आल्या आहेत. सुरुवातीला वापरकर्ता स्वीकृती चाचणी देखील घेण्यात आली.

3.2.7 व्यवसाय सातत्य योजना

ट्रायमॅक्स सोबत सध्याच्या करारानुसार 14 जून 2022 पर्यंत वेब सुविधेसह इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीची अंमलबजावणी आणि देखभाल करणे आवश्यक होते. त्यामध्ये महामंडळाद्वारे विनिर्दिष्ट केले जाईल तेव्हा महामंडळाच्या विविध कर्मचारी सदस्यांना जसे की वाहक, लेखा अधिकारी, बस डेपो/स्थानके/विभागीय/प्रादेशिक/केंद्रीय कार्यालयातील इतर, इत्यादींना संबंधित नवीन प्रणाली संदर्भात आवश्यक प्रशिक्षण, सामग्री आणि प्रशिक्षण प्रशिक्षक इत्यादी देणे देखील समाविष्ट होते. प्रणाली समाकलक संपूर्ण प्रकल्प संकल्पनेपासून ते कार्यचालन आणि देखभालीपर्यंतचे व्यवस्थापन करेल तसेच त्यानंतरच्या पायाभूत सुविधा/ कार्यक्रम आणि हॅडहोल्डिंग आणि प्रणाली समाकलकने खरेदी केलेल्या हार्डवेअर आणि प्रणाली सॉफ्टवेअरसह सर्व मालमत्ता महामंडळाकडे हस्तांतरित करायला पाहिजे. कराराच्या

अवधी दरम्यान प्रत्येक वेळेस निर्गमन व्यवस्थापन कालावधीसहित समाविष्ट सेवेचे सातत्य सुनिश्चित करण्यासाठी प्रणाली समाकलक जबाबदार होता.

सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी (कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षेच्या परिच्छेद 3.15 वरील 6.5)

महामंडळ मेसर्स ट्रायमॅक्सवर व्यवसायाच्या सातत्यासाठी पूर्णपणे अवलंबून होते आणि भविष्यात समस्या उद्भवल्यास आपत्ती व्यवस्थापनाचाही विचार करावयास हवा होता. या समस्येचे निराकरण करण्यासाठी माहिती तंत्रज्ञान तज्ञांचा समावेश असलेली समिती नियुक्त करून दोन महिन्यांच्या आत म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत अहवाल सादर करण्याची शिफारस देखील करण्यात आली.

महामंडळाने केलेली कारवाई

कारवाई अहवालानुसार महामंडळाने मेसर्स अर्नेस्ट आणि यंग यांना प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार म्हणून नियुक्त केले होते, जे प्रकल्प नियंत्रणाचे काम पाहतात. भविष्यात प्रकल्प संचालनातील अडथळे टाळण्यासाठी आणि आपत्ती व्यवस्थापनासह मेसर्स ट्रायमॅक्स वरील अवलंबन कमी करण्यासाठी, सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशीनुसार त्वरित निराकरणासाठी मेसर्स अर्नेस्ट आणि यंग यांच्याकडून एक प्रस्ताव मागविण्यात येईल.

महामंडळाने एक समिती देखील नियुक्त केली होती, ज्यामध्ये माहिती तंत्रज्ञान आणि परिवहन विभागांचे प्रतिनिधी सदस्य आहेत. समितीने मेसर्स के पी एम जीला प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार म्हणून नियुक्त केले होते, जे प्रकल्पाच्या सुरळीत क्रियाकलाप, आपत्ती व्यवस्थापनासह प्रकल्प अवलंबित्व कमी करण्यासाठी सल्ला देतील.

पाठपुरावा लेखापरीक्षणादरम्यान असे निदर्शनास आले की केलेल्या कारवाईचा अहवाल सार्वजनिक उपक्रम समितीला दोन महिन्यांच्या आत, म्हणजेच फेब्रुवारी 2018 पर्यंत सादर करावयाचा होता परंतु तो सार्वजनिक उपक्रम समितीला डिसेंबर 2020 मध्ये सादर करण्यात आला.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की मॉक ड्रील्स दोन प्रसंगी आयोजित करण्यात आल्या होत्या आणि आपत्तीच्या वेळी प्रणालीला पूर्वस्थितीत आणण्यासाठी आणि प्रतिबंधात्मक उपाययोजना म्हणून लावलेली उपकरणे आणि केबल सुस्थितीत राहण्यासाठी प्रणाली समाकलक जबाबदार होते.

असे निदर्शनास आले (नोव्हेंबर 2021) की प्रतिबंधात्मक उपाय म्हणून तैनात केलेली प्रणाली/उपकरणे/केबल आणि पेरीफेरल्स सुस्थितीत आहेत हे सुनिश्चित करण्यासाठी आणि कोणतीही आपत्ती उद्भवल्यास यंत्रणा पुनर्संचयित करण्यासाठी प्रणाली

समाकलकद्वारे वेळोवेळी मॉक ड्रील्स आयोजित न करता फक्त एक मॉक ड्रील आयोजित केली गेली (जानेवारी 2019). त्यामुळे महामंडळाने व्यवसाय सातत्य/संकट व्यवस्थापनासाठी प्रणाली स्थापित केलेली नाही. सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी असतांनाही व्यवसाय सातत्य/आपत्ति व्यवस्थापनासाठी ते ट्रायमॅक्सवर अवलंबून राहिले. तसेच आपत्कालीन परिस्थितीत किंवा ऑनलाइन प्रणाली अयशस्वी झाल्यास प्रणालीची बॅकअप योजना सुस्थितीत राहण्यासाठी प्रणालीची वेळोवेळी चाचणी करणे आवश्यक आहे आणि प्रणाली सुरळीतपणे चालण्यासाठी प्रणाली समाकलक जबाबदार असले तरी बॅकअप योजनेचे कार्य आणि चाचणी सुनिश्चित करण्याची जबाबदारी महामंडळाची आहे.

3.2.8 इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीची¹⁷ अंमलबजावणी आणि देखरेख करण्यासाठी डेटा विश्लेषण

3.2.8.1 सार्वजनिक उपक्रम समितीच्या शिफारशी आणि त्यानंतर महामंडळाने केलेल्या कारवाईच्या अनुषंगाने 250 डेपोंपैकी 106 डेपोंच्या संदर्भात इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीची अंमलबजावणी आणि देखरेख करण्याच्या डेटाचे विश्लेषण केले ज्यावरून निदर्शनास येते (सप्टेंबर-ऑक्टोबर 2021) की

- ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली अंतर्गत व्यवहाराच्या तक्त्यामध्ये 1,91,16,593 प्रकरणांपैकी 14,477 प्रकरणांत आगाऊ बुकींग करणाऱ्या प्रवाशांची नावे संकलित करण्यासाठी तयार केलेला प्रवासी नाव रकाना रिक्त होता आणि 36 प्रकरणात रकान्यामध्ये ‘,’ अथवा ‘+’ अशी चिन्हे आहेत.
- इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेस मध्ये 12¹⁸ डेपोंमध्ये सवलतीसाठी पात्र असलेल्या 8.05 कोटी प्रवाशांपैकी 7.82 कोटी प्रवाशांचा ओळख पुरावा रकाना (97 टक्के प्रकरणांमध्ये) रिक्त होता.

¹⁷ नाव, वय, लिंग, पत्ता, सवलत, मोबाईल/फोन नंबर इत्यादिसारख्या ऑनलाइन तिकीट आरक्षित करणाऱ्या प्रवाशांचे तपशील संकलित करण्यासाठी अनुप्रयोग (अॅप्लिकेशन) विकसित केले आहे.

¹⁸ औरंगाबाद-1, बीड, भंडारा, बुलढाणा, धुळे, कोल्हापूर, कुर्ला नेहरू नगर, नागपूर ग्रामीण-1, नागपूर ग्रामीण-2, नाशिक CBS, रत्नागिरी आणि यवतमाळ.

➤ ऑडिट ट्रेलच्या अनुपस्थितीत व्यवहार तक्त्यांमध्ये केलेल्या बदलांवर नियंत्रण ठेवले जाऊ शकत नाही. तथापि, ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमधील 449 तक्त्यांच्या तुलनेत केवळ 15¹⁹ तक्त्यांसाठी ऑडिट ट्रेल उपलब्ध होते.

➤ बारा डेपोंमध्ये सवलतीसाठी पात्र असलेल्या प्रवाशांसाठी जानेवारी 2016 ते 31 मार्च 2021 या कालावधीत इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीनद्वारे 8.06 कोटी तिकिटे निर्मित करण्यात आली होती. या तिकिटांच्या आधारावर महामंडळाने महाराष्ट्र शासनाकडे प्रतिपूर्तीचा दावा केला होता. विश्वसनीय आणि अचूक डेटाच्या अभावी महामंडळाने महाराष्ट्र शासनाकडे उपस्थित केलेल्या प्रतीपूर्ती दाव्यांची लेखापरीक्षणात पडताळणी करता आली नाही. शासनाने म्हटले (फ्रेब्रुवारी 2022) की महामंडळाला योग्य कारवाई करण्याच्या सूचना दिल्या होत्या.

3.2.8.2 गृह विभागाच्या सूचनेनुसार (नोव्हेंबर 2008 आणि ऑक्टोबर 2018) अपंग/दृष्टीदोष असलेल्या प्रवाशांना साधारण/सेमी लकडरी बसेस आणि शिवशाही बसेसने केल्या गेलेल्या प्रत्येक प्रवासासाठी दरात अनुक्रमे 75 टक्के आणि 70 टक्के सवलत देणे आवश्यक आहे. त्याचप्रमाणे, अपंग/दृष्टीदोष असलेल्या प्रवाशांसह प्रवास करणाऱ्या सोबत्याला साधारण/सेमी लकडरी बस आणि शिवशाही बसेसच्या दरात अनुक्रमे 50 टक्के आणि 45 टक्के सवलत देण्यात येते.

➤ अपंग प्रवाशांसोबत (कोड-19) प्रवास करणाऱ्या सोबत्याचे तपशील संकलित करण्यासाठी 'कन्सेशन कोड-20' देण्यात आला. अपंग प्रवाशांसाठी आणि त्यांच्या सोबतच्या प्रवाशांसाठी वेगवेगळे कोड तयार करण्यात आल्यामुळे प्रत्येक कोडसाठी फक्त एक सवलतीचे तिकिट तयार केले जावे आणि अपंग प्रवासी आणि त्यांच्या सोबत प्रवास करणाऱ्या सोबत्याच्या तिकिटात त्याने/तिने प्रवास केला होता अशा अपंगांचा क्रॉस संदर्भ असणे आवश्यक आहे.

➤ प्रत्यक्ष प्रवास करणाऱ्या 20,36,122 प्रवाशांच्या तुलनेत इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीनने अपंग प्रवाशांची 9,77,578 तिकिटे निर्माण केली. त्यामुळे 10,58,544 अपात्र प्रवाशांना सवलत दिल्याने महामंडळाचे ₹5.54 कोटींचे नुकसान झाले. त्याचप्रमाणे, सोबत्यांसाठी निर्मित झालेल्या 12,871 तिकिटांच्या तुलनेत सोबती श्रेणी अंतर्गत 30,184 प्रवाशांनी प्रवास केला. परिणामी महामंडळाचे ₹0.08 कोटींचे नुकसान झाले. अशा प्रकारे, जास्त संख्येत अपंग प्रवाशी आणि त्यांच्या सोबत्यांना दिल्या गेलेल्या सवलतीमुळे महामंडळाचे एकूण ₹5.62 कोटींचे नुकसान झाले.

¹⁹ api_log, bus_services_insert_update_log, bus_stops_insert_update_log, flat_fare_log, payment Gateway Cron_log, Procedure Book Ticket_log, Procedure release Quota Seats_log, Procedure Cancel Rebook Ticket_log, Procedure Temporary Lock Unlock Seats_log, Procedure release Seats_log, route_master_copy_log, session_log, SLA_etim Breakdown_logs, Third party_alert_logs, WS_logs.

➤ इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनने दृष्टीदोष असलेल्या प्रवाशांसाठी निर्मित केलेल्या 92,731 तिकिटांच्या तुलनेत प्रत्यक्ष 1,94,137 प्रवाशांनी प्रवास केला. परिणामी 1,01,406 अपात्र प्रवाशांना सवलत दिल्यामुळे महामंडळाला ₹0.49 कोटींचे नुकसान झाले. तसेच 2,661 तिकिटांच्या तुलनेत सोबती श्रेणी अंतर्गत 6,994 प्रवाशांनी प्रवास केला. परिणामी, महामंडळाला ₹0.02 कोटींचे नुकसान झाले. अशाप्रकारे जास्त संख्येतील दृष्टीदोष असलेले प्रवाशी आणि त्यांच्या सोबत्यांना अस्वीकार्य सवलत दिल्यामुळे महामंडळाला एकूण ₹0.51 कोटींचे नुकसान झाले.

➤ ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये जरी मूळ तिकिटाची आणि संदर्भ तिकिटाची तरतूद होती तरी इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेसमध्ये ते गहाळ होते. तिकीट क्रमांकाच्या क्रॉस संदर्भाअभावी पात्र प्रवाशांना दिलेल्या सवलतीच्या भाड्याची सत्यता पडताळता आली नाही.

➤ शारीरिकदृष्ट्या अपंग प्रवाशांच्या 5.35 कोटी प्रकरणांमध्ये आणि त्यांच्या सोबत्यांच्या 0.15 कोटी प्रकरणांमध्ये तिकिट दरात विहित²⁰ टक्क्यांपेक्षा जास्त सवलत देण्यात आली होती. परिणामी ₹17.89 कोटी कमी महसूल प्राप्त झाली. त्याचप्रमाणे, दृष्टीदोष असलेल्या प्रवाशांच्या 0.47 कोटी प्रकरणांमध्ये आणि त्यांच्या 2.51 लाख सोबत्यांच्या प्रकरणांमध्ये विहित टक्क्यांपेक्षा जास्त सवलतीच्या दरामुळे महसूल प्राप्त ₹1.28 कोटींनी कमी झाली.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की नऊ प्रवासी एकाच तिकीटावर प्रवास करू शकतात म्हणून अपंग प्रवाशांच्या बाबतीत त्यांच्या सोबत्यांचे क्रॉस संदर्भ करणे व्यवहार्य नव्हते. तसेच, ऑनलाइन तिकीट बुक करणारी अपंग व्यक्ती प्रत्यक्षात सोबत्यांबरोबर प्रवास करू शकते त्यामुळे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन प्रणालीमध्ये अशा प्रकरणात देखील क्रॉस संदर्भ शक्य नव्हते. पुढे, शासनाने महामंडळाला प्राधान्याने स्मार्ट कार्ड प्रणाली लागू करण्याच्या आणि योग्य कारवाई करण्याच्या सूचना दिल्या.

3.2.8.3 स्वातंत्र्य सैनिकांना²¹ फक्त एका सोबत्यासह तिकीट दरात 100 टक्के सवलत देण्याच्या शासनाच्या सूचना (मे 1989 आणि ऑक्टोबर 2018) आहेत. आमचे डेटा विश्लेषण निदर्शित करते की:

➤ ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये स्वातंत्र्य सेनानी श्रेणी अंतर्गत ऑनलाइन बुक केलेल्या 19,902 तिकीटांपैकी 17,091 तिकिटे ही ऑनलाइन तिकीटे

²⁰ शारीरिकदृष्ट्या अपंग प्रवाशांसाठी साधारण सेमी-लकडारी बसेसच्या भाड्यात 75 टक्के सवलत आणि शिवशाही बसच्या भाड्यात 70 टक्के सवलत तर त्यांच्या सोबत्यांना साधारण/सेमी-लकडारी बसच्या भाड्यात 50 टक्के सवलत आणि शिवशाही बसच्या भाड्यात 45 टक्के सवलत.

²¹ अलोकप्रिय सरकारपासून देशाला मुक्त करण्याच्या चळवळीत भाग घेणाऱ्या गटाशी संबंधित व्यक्ती.

बुक करण्याच्या वेळेस 70 वर्षांपेक्षा कमी वय दर्शविण्यात आलेल्या प्रवाशांची होती. भारतीय स्वातंत्र्यानंतर 74 वर्षांहून अधिक काळ लोटला असल्याने ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीसाठी अप्लिकेशनची रचना करतांना पुरेसे इनपुट वय नियंत्रण प्रदान करावयाला पाहिजे होते. स्वातंत्र्य सैनिक श्रेणी अंतर्गत बुक केलेल्या तिकीटांचे वय-निहाय विश्लेषण खालील तक्ता 3.1 मध्ये दर्शविले आहे.

तक्ता 3.1: अपात्र प्रवाशांना दिली गेलेली सवलत (ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेस)

| च्या दरम्यान वय असलेल्या प्रवाशांसाठी बुक केलेली तिकिटे | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|------------------------------------|
| 12-20 वर्षे | 21-30 वर्षे | 31-40 वर्षे | 41-50 वर्षे | 50 वर्षांवरील परंतु 70 वर्षा खालील |
| 274 | 2,398 | 3,089 | 4,533 | 6,797 |
| स्त्रोत: महामंडळाकडून प्राप्त माहिती | | | | |

महामंडळाने नमूद केले (जानेवारी 2022) की शासनाकडून स्पष्टीकरण/मार्गदर्शन मिळाल्यानंतर प्रणालीमध्ये आवश्यक ते बदल समाविष्ट केले जातील. शासनाने महामंडळाला योग्य कारवाई करण्याच्या सूचना दिल्या (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.4 इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनने स्वातंत्र्य सैनिक श्रेणी अंतर्गत 24,468 तिकीटांची निर्मिती केली ज्याच्या तुलनेत प्रत्यक्षात 70,242 प्रवाशांनी प्रवास केला होता. परिणामी, 45,774 अपात्र प्रवाशांना सवलत दिल्याने महामंडळाला ₹0.21 कोटीचे नुकसान झाले. त्याचप्रमाणे सोबती श्रेणी अंतर्गत 28,470 तिकिटे जारी केल्यानंतर 72,084 प्रवाशांनी प्रवास केला, परिणामी महामंडळाला ₹0.27 कोटीचे नुकसान झाले. अशाप्रकारे, जास्त संख्येतील स्वातंत्र्य सैनिक प्रवाशी आणि त्यांच्या सोबत्यांना अस्वीकार्य सवलत दिल्यामुळे महामंडळाला एकूण ₹0.48 कोटी नुकसान झाले.

➤ लेखापरीक्षणात समाविष्ट केलेल्या कालावधी दरम्यान, प्रत्यक्ष प्रवास केलेल्या 65,443 स्वातंत्र्य सैनिक प्रवाशांच्या तुलनेत 73,097 सोबत्यांनी सवलतीच्या दराचा लाभ घेतला होता. ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये मूळ तिकिट आणि संदर्भ तिकिटांची तरतूद उपलब्ध करून देण्यात आली होती; तथापि इलेक्ट्रॉनिक तिकिट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेसमध्ये सोबत्यांच्या तिकीटांसह स्वातंत्र्य सैनिकांच्या मूळ तिकिटांचा क्रॉस संदर्भ केला गेला नाही. स्वातंत्र्य सैनिकांना जारी केलेली 43,145 तिकिटे अशी होती की त्यांनी स्वातंत्र्य सैनिकांसोबत प्रवास केलेला नव्हता; तरीही त्यांना सवलत देण्यात आली होती.

शासनाने महामंडळाला प्राधान्याने स्मार्ट कार्ड प्रणाली लागू करण्याच्या सूचना दिल्या (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.5 महामंडळाचे परिपत्रका (ऑगस्ट 2000) सह शासन निर्णय (फेब्रुवारी 2000) द्वारे आदिवासी सेवक पुरस्कार प्राप्त करणाऱ्यांसोबत त्यांच्या एका सोबत्याला

साधारण, सेमी-लक्झरी आणि लक्झरी बसमध्ये प्रत्येक प्रवासासाठी दरात 100 टक्के सवलत दिली आहे. 106 डेपोमधील इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनच्या डेटाबेसच्या पडताळणीत उघडकीस आले (नोव्हेंबर 2021) की;

➤ 106 डेपोंच्या इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनच्या डेटाबेसच्या तपासणीत असे निदर्शनास आले की आदिवासी सेवक पुरस्कृत प्रवाशांना आणि त्यांच्या सोबतच्या सोबत्यांना जारी केलेल्या 19,671 तिकीटांच्या तुलनेत 81,843 प्रवाशांना सवलत दिली गेली होती. परिणामी 62,172 प्रवाशांना ₹0.19 कोटी सवलतीची अनियमित परवानगी देण्यात आली.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की एकाच तिकिटावर नऊ प्रवासी प्रवास करू शकत असल्यामुळे आदिवासी सेवक पुरस्कर्ते आणि संरक्षक प्रवाशांच्या संख्या, विकल्या गेलेल्या तिकिटांच्या संख्येशी जुळणार नाही. तसेच, ऑनलाइन तिकीट बुक करणारी आदिवासी सेवक पुरस्कर्ती व्यक्ती प्रत्यक्षात सोबत्यांसह प्रवास करू शकते म्हणून अशा प्रकरणात क्रॉस संदर्भ देखील इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन प्रणालीमध्ये व्यवहार्य नव्हते.

3.2.8.6 महाराष्ट्र शासनाने (फेब्रुवारी 1998) राज्याच्या अर्जुन, द्रोणाचार्य आणि छत्रपती पुरस्कर्त्यांना सार्वजनिक मार्ग परिवहनातून मोफत प्रवास करण्याची परवानगी दिली आहे आणि माफ केलेले भाडे महाराष्ट्र शासनाद्वारे परत केले जाईल. ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली अंतर्गत तिकिटांच्या तपशीलांचा डेटा संकलित करणाऱ्या तक्त्याच्या तपासणीत असे उघडकीस आले की;

➤ अर्जुन आणि द्रोणाचार्य पुरस्कर्त्यांना 215 आणि 26 तिकीटे जारी करण्यात आली होती, परंतु प्रत्यक्षात अनुक्रमे 258 आणि 28 प्रवाशांनी प्रवास केला. तसेच इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेस अंतर्गत तिकीट तपशील संकलित करणाऱ्या तक्त्याच्या तपासणीत असे उघडकीस आले की अर्जुन आणि द्रोणाचार्य पुरस्कर्त्यांना अनुक्रमे 8,399 आणि 6,778 तिकीटे जारी करण्यात आली होती परंतु प्रत्यक्षात 27,894 आणि 42,356 प्रवाशांनी प्रवास केला होता. अशाप्रकारे, 55,073 (19,495+35,578) प्रवाशांना अनियमितपणे सवलत दिली गेली, परिणामी ₹ 10.23 लाख महसुलाचे नुकसान झाले. छत्रपती पुरस्कर्त्यांच्या बाबतीत अशा 7,129 प्रवाशांच्या तुलनेत प्रत्यक्षात 8,644 प्रवाशांनी सवलतीचा लाभ घेतला. परिणामी ₹ 1.19 लाख महसुलाचे नुकसान झाले.

शासनाने महामंडळाला स्मार्ट कार्ड प्रणाली प्राधान्याने लागू करण्याच्या सूचना दिल्या (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.7 महामंडळाने (डिसेंबर 1976 आणि मार्च 1978 मध्ये जारी करण्यात आलेली परिपत्रके) कर्करोगाच्या रुग्णांना 1,500 किमी अंतरापर्यंतच्या प्रत्येक प्रवासासाठी

भाड्यामध्ये 50 टक्के सवलत मान्य केली होती. ती सुधारित (ऑक्टोबर 2018) करून 75 टक्के करण्यात आली होती. क्षयरोग आणि कुष्ठरोगाच्या रुग्णांना प्रत्येक प्रवासासाठी 50 किमी अंतरापर्यंत 75 टक्के सवलत देण्यात आली आहे.

डेटा विश्लेषणादरम्यान असे निदर्शनास आले की:

➤ कर्करोग, क्षयरोग आणि कुष्ठरोग श्रेणी अंतर्गत इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनद्वारे जारी केलेल्या 5,309 तिकिटांच्या तुलनेत 11,990 प्रवाशांनी प्रवास केला. परिणामी, 6,681²² अपात्र प्रवाशांना सवलतीची परवानगी दिल्यामुळे महामंडळाला ₹ 3.60 लाखांचे²³ नुकसान झाले. 1,34,559 कॅन्सर रुग्ण प्रवाशांच्या बाबतीत 75 टक्क्यांपेक्षा जास्त सवलत दिल्याने ₹ 5.93 लाखांची महसूल हानी झाल्याचे निदर्शनास आले. त्याचप्रमाणे 8,431 क्षय रोग रुग्ण आणि 3,706 कुष्ठ रोग रुग्णांच्या बाबतीत 50 कि.मी. च्या विहित मर्यादेपेक्षा जास्त सवलत देण्यात आली होती ज्यामुळे अनुक्रमे ₹ 1.62 लाख आणि ₹ 1.05 लाख इतकी महसूल हानी झाली. शासनाने महामंडळाला स्मार्ट कार्ड प्रणाली प्राधान्याने लागू करण्याच्या सूचना दिल्या (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.8 'तिकीट' तक्त्यातील तिकीट ओळख असलेल्या 'तिकीट_ओळखपत्रे' रकान्याच्या संदर्भात 12 डेपोंच्या इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेसच्या डेटा विश्लेषणातून उघडकीस आले (ऑक्टोबर 2021) की;

➤ 34.37 कोटी तिकीटांपैकी 0.64 कोटी तिकिटांच्या संदर्भात 01 ऑक्टोबर 2016 ते 31 मार्च 2021 या कालावधीत 'तिकीट_ओळखपत्रे' नव्हते. अशाप्रकारे, लेखापरीक्षणामध्ये डेटाची विश्वासाहता निश्चित करता आली नाही.

➤ पूर्वीच्या लेखापरीक्षणात निदर्शनास आणून दिल्याप्रमाणे सप्टेंबर 2011 ते ऑक्टोबर 2014 या कालावधीत 417.15 कोटी तिकिटांची विक्री 'तिकीट तक्त्या' मध्ये दर्शविण्यात आली होती. तथापि, चालू विश्लेषणादरम्यान त्याच कालावधीतील तिकिटांची संख्या 417.20 कोटी दर्शविली गेली जी पूर्वीच्या आणि सध्याच्या पडताळणीमध्ये अशा पाच लाख तिकिटांचा फरक दर्शविते. अशाप्रकारे, कालांतराने डेटा बदलला होता त्यामुळे डेटाची विश्वासाहता आणि व्यवस्थापन माहिती प्रणालीच्या उद्देशांसाठी त्याचा वापर याबद्दल शंका निर्माण होते.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की डेटाची अचूकता आणि अखंडता सुस्थितीत ठेवण्यासाठी संबंधित डेटाबेस व्यवस्थापन प्रणाली (RDBMS) चे रोल बँक वैशिष्ट्य वापरले गेले.

²² कर्करोग - 4768 प्रकरणे, कुष्ठरोग - 889 प्रकरणे आणि क्षयरोग - 1024 प्रकरणे.

²³ कर्करोग - ₹ 2.91 लाख, कुष्ठ रोग - ₹ 0.30 लाख आणि क्षयरोग - ₹ 0.39 लाख.

3.2.8.9 सवलतीसह सर्व प्रकारची तिकिटे हाताळण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन प्रोग्राम केलेले होते. तथापि, आवश्यकतेनुसार आणि वेळोवेळी जारी केलेल्या शासन निर्णयानुसार यामध्ये सुधारणा करण्यात आल्या नाही. विविध सवलतीबाबत येणाऱ्या अडचणींवर मात करण्यासाठी महामंडळाने स्वतंत्रपणे स्मार्ट कार्ड प्रकल्प सुरू केला. महामंडळाने डेपोतून विद्यार्थी, ज्येष्ठ नागरिक, रुग्ण इत्यादींसाठी विविध श्रेणींमध्ये सवलतीच्या भाड्यासाठी पात्र असलेल्या प्रवाशांना पासच्या बदल्यात स्मार्ट कार्ड देण्यास सुरुवात केली. ही कार्डे केवळ इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनद्वारे वाचली आणि संकलित केली जातात आणि त्यासाठी वापरकर्त्याला ते जारी करण्यापूर्वी प्रणालीमध्ये स्मार्ट कार्ड वापरकर्त्याच्या तपशीलाची प्रविष्टी करणे आवश्यक आहे. डेस्कटॉपला लागू होणारे स्मार्टकार्ड रीडर/रायटरही बस डेपो आणि स्थानकांना पुरविण्यात आले होते. आमच्या डेटा विश्लेषणादरम्यान असे निदर्शनास आले की:

- 2019-2021 या कालावधीत सवलतीसाठी पात्र प्रवाशांना 32,55,714 स्मार्ट कार्ड जारी करण्यात आले. तथापि, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनला हे स्मार्ट कार्ड वाचता आले नाही कारण मशीनमध्ये कार्ड ठेवल्यानंतर ही मशीन हँग झाली. अशाप्रकारे, वाहकाला अशा प्रवाशांचा डेटा मॅनुअल पद्धतीने इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनमध्ये प्रविष्ट करणे आवश्यक ठरले.
- पूर्व मुद्रित पासेसच्या विक्रीची जुनी प्रथा अजूनही चालू राहिली कारण प्रणाली समाकलक स्मार्ट कार्ड प्रदान करण्यात अयशस्वी ठरले आणि या पासेसमधून मिळणारा महसूल संबंधित तक्ता तयार करून डेटाबेसमध्ये संकलित केला गेला नाही. त्याच्या अभावी मानवी हस्तक्षेपाशिवाय प्रवासाच्या वेळी पासेसची वैधता यंत्रणेद्वारे सुनिश्चित करण्यासाठी महामंडळ असमर्थ ठरले.

मार्च 2019, मार्च 2020 आणि मार्च 2021 मध्ये नागपूर डेपोतील (ग्रामीण-2) सर्व प्रवासी श्रेणींद्वारे दावा केलेल्या सवलतींशी संबंधित लेखापरीक्षणात पडताळण्यात आलेल्या डेटाची स्थिती खालील तक्ता 3.2 मध्ये दर्शविली आहे:

तक्ता 3.2: ETIM आणि मॅन्युअल संगणनेच्या आकड्यांमधील फरक

| महीने → | मार्च 2019 | | मार्च 2020 | | मार्च 2021 | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|
| बाबी ↓ | इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन | मॅन्युअल | इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन | मॅन्युअल | इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन | मॅन्युअल |
| प्रवाशांची संख्या | 47,158 | 50,010 | 30,859 | 33,353 | 14,927 | 14,937 |
| वास्तविक भाडे | 46,26,370 | 57,67,513 | 28,69,066 | 35,44,228 | 14,43,705 | 14,75,304 |
| वसूल केलेले भाडे (A) | 22,32,185 | 26,94,884 | 13,29,690 | 15,79,646 | 6,44,785 | 6,56,839 |
| प्रतिपूर्ती रक्कम (B) | 23,85,411 | 30,72,629 | 15,38,124 | 19,64,582 | 7,95,758 | 8,18,465 |
| एकूण रक्कम (A+B) | 46,17,596 | 57,67,513 | 28,67,814 | 35,44,228 | 14,40,543 | 14,75,304 |
| स्त्रोत: महामंडळाकडून प्राप्त माहिती | | | | | | |

वरील तक्त्यावरून सूचित होते की, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन प्रणालीद्वारे तयार केलेले अहवाल आणि मॅन्युअली तयार केलेले अहवाल जुळत नव्हते कारण सवलतीचे भाडे, प्रत्यक्ष भाडे, प्रतिपूर्ती केलेली रक्कम आणि एकूण रकमेचा लाभ घेणाऱ्या प्रवाशांच्या संख्येत लक्षणीय तफावत होती. अशा प्रकारे या आकडेवारीचे समायोजन होणे गरजेचे आहे. यावरून असे सूचित होते की ई-तिकिटिंग प्रणालीच्या संगणकीकरणाचा उद्देश विफल झाला.

शासनाने महामंडळाला स्मार्ट कार्ड प्रणाली प्राधान्याने लागू करण्याच्या सूचना दिल्या (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.10 वेबिल फेरी तपशील प्राप्त करण्यासाठी तक्त्याची निर्मिती फेरी-निहाय महसुलावर विश्लेषणात्मक अहवाल तयार करण्याच्या निर्णय प्रक्रियेसाठी केली होती. बारा डेपोंच्या संदर्भात इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन्सच्या डेटाबेसच्या पडताळणीतून असे उघड झाले (ऑक्टोबर 2021) की:

- 1.23 कोटी अभिलेख्यांपैकी 2,909 अभिलेख्यांमध्ये मार्ग क्रमांक "0" च्या नावे ₹ 82.25 लाखांचे उत्पन्न निर्माण झाल्याचे नोंदवले गेले, जे मार्गाच्या मास्टर तक्त्यामध्ये उपलब्ध नव्हते.
- 1.23 कोटी अभिलेख्यांपैकी 4.56 लाख अभिलेख्यांमध्ये "00000000" अनुरूप फेरी क्रमांकाच्या नावे ₹ 96.95 कोटींचे एकत्रित महसूल उत्पन्न नोंदवले गेले जे फेरी असलेल्या मास्टर तक्त्यामध्ये देखील उपलब्ध नव्हते.
- नऊ डेपोंमध्ये 227 रिक्त फेरी क्रमांक निर्माण केले गेले, जे मानवी हस्तक्षेप आणि डेटा अखंडतेशी तडजोड दर्शवितात.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की ह्यावर मात करण्यासाठी महामंडळाला प्रस्तावित तिकीट प्रणालीमध्ये सुचविलेले बदल समाविष्ट करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या आहेत.

3.2.8.11 अधिकृत बुकींग अभिकर्त्यांना बुकींग खिडकीवर बुक केलेल्या प्रवाशांप्रमाणे संभाव्य प्रवाशांसाठी त्यांचेकडून भाडे वसूल करून आगाऊ तिकिटे बुक करण्याची परवानगी आहे. कराराच्या अटीनुसार अधिकृत बुकींग अभिकर्त्याला क्रेडिट मर्यादेची परवानगी दिली होती, ज्याने विकलेल्या तिकीटांच्या किंमती इतके पैसे ठेवण्याची तरतूद केली होती आणि वसूल केलेले पैसे पुढील दिवसापर्यंत नियुक्त केलेल्या बँक खात्यात जमा करणे आवश्यक होते.

ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसच्या तपासणीत उघडकीस आले (ऑक्टोबर 2021) की:

- लेखापरीक्षण कालावधीशी संबंधित अधिकृत बुकींग अभिकर्त्यांच्या 973 प्रकरणांपैकी 237 प्रकरणांत कराराच्या अटीमध्ये निर्दिष्ट केलेल्या पैशाच्या मूल्याच्या

मर्यादेवरील डेटा मास्टर तक्त्यात असलेल्या मर्यादा रकान्यामध्ये 'शून्य' म्हणून दर्शविला गेला होता आणि त्यामुळे पैशाच्या मूल्याच्या मर्यादेचे निरीक्षण करता आले नाही.

➤ 58 प्रकरणांत जेथे महामंडळाच्या कर्मचाऱ्यांना बुकींग अभिकर्ता म्हणून अधिकृत करण्यात आले होते, त्याच अभिकर्ता कोडमध्ये अनेक वेगवेगळ्या ठिकाणी एकापेक्षा जास्त बुकींग केंद्र आढळून आले; आणि

➤ इतर 83 प्रकरणांत, एकाच ठिकाणी एकाच अभिकर्त्यासाठी वेगवेगळे बुकींग केंद्र कोड तयार केले गेले होते ज्यामुळे अधिकृत बुकींग अभिकर्त्याला विहित रक्कमेच्या पलीकडे क्रेडिट मर्यादा मिळणे सुकर झाले. हे प्रणालीमधील इनपुट नियंत्रणाची अपर्याप्तता दर्शविते.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की टॉप-अप सुरु करण्यापूर्वी खाजगी अभिकर्त्यांना 'शून्य' शिल्लक असतांना देखील कार्यचालन करण्याची परवानगी होती. असे असूनही 205 सक्रिय अधिकृत बुकींग अभिकर्ते होते, ज्यांची क्रेडिट मर्यादा 'शून्य' म्हणून दर्शविली गेली.

3.2.8.12 इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमध्ये डेपोत उपलब्ध बसेसचे तपशील, हस्तलिखित पास संकलन डेटा, डीजीटाईज्ड मार्ग आणि बस स्टॉप, पासधारकांच्या डेटाचे डिजिटायझेशन, अधिकृत बुकींग अभिकर्त्यांकडून रोख संकलन आणि वित्त प्रेषण डेटा, विविध प्रकारच्या सवलतींसाठी पात्र असलेल्या सर्व प्रवाशांशी संबंधित डेटा इत्यादी दर्शविणाऱ्या तक्त्यांचा समावेश नव्हता.

प्रस्तावित प्रणालीमध्ये लेखापरीक्षाच्या सूचना समाविष्ट केल्या जातील असे शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022).

3.2.8.13 प्रवाशांच्या गरजा पूर्ण करण्यासाठी संबंधित राज्य मार्ग परिवहन महामंडळांसोबत परस्पर वाहतूक करारा²⁴ अंतर्गत महामंडळ आपल्या बसेस राज्याबाहेर (आंध्रप्रदेश, छत्तीसगड, गोवा, गुजरात, कर्नाटक, मध्यप्रदेश आणि राजस्थान) चालवत आहेत.

डेटा विश्लेषणात निदर्शनास आले (ऑक्टोबर 2021) की, महामंडळाने वर नमूद केलेल्या सात शेजारच्या राज्य मार्ग परिवहन महामंडळांसोबत आंतर-राज्य करार निष्पादित केला असला तरीही इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन आणि

²⁴ आंतरराज्य प्रवासासाठी दोन राज्यांच्या मार्ग परिवहन महामंडळांमधील कराराच्या अभावी संबंधित राज्य शासन असे करार निष्पादित करतात आणि अशा मार्ग परिवहन महामंडळांवर अटी व शर्ती लादतात. अशा करारांमध्ये महसूल वाटप हा प्रमुख घटक आहे.

ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमधील तिकीट तपशील समाविष्ट असलेल्या तक्त्यामध्ये केवळ पाच राज्यांसाठी डेटा फिल्ड तयार करण्यात आले होते.

शासनाने नमूद केले की (फेब्रुवारी 2022) लेखापरीक्षणाच्या सूचना प्रस्तावित प्रणालीमध्ये समाविष्ट केल्या जातील.

3.2.8.14 मास्टर तक्ता “डेपो” मध्ये, 251²⁵ विद्यमान डेपोंच्या तुलनेत ऑनलाइन आरक्षण प्रणाली डेटाबेसमधील 297 डेपो आणि इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणारे मशीन डेटाबेसमधील 294 डेपोंचे तपशील संकलित केले गेले. जोपर्यंत त्रुटी निर्माण करण्याव्यतिरिक्त अचूक डेटा संबंधित तक्त्यांमध्ये आणि अचूक फिल्डमध्ये संकलित केला जात नाही, भविष्यात नवीन प्रणालीमध्ये स्थलांतर करण्यात अडचणी येण्याची शक्यता अंतर्निहित होती. यापूर्वीच्या अहवालात (डिसेंबर 2014) हे निदर्शनास आणून देखील या उणीवा लक्षात आल्या.

➤ डेटा पडताळणीवरून (ऑक्टोबर 2021) निदर्शनास आले की, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीन डेटाबेस अंतर्गत 411 तक्त्यांपैकी 135 तक्ते आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीच्या डेटाबेस अंतर्गत 449 तक्त्यांपैकी 58 तक्ते रिक्त होते आणि डेटा विरहित होते. तसेच, इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनमध्ये तयार केलेले 65 मास्टर तक्ते रिक्त होते आणि डेटा विरहित होते.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की डेटाबेस तक्ते कार्यरत डेपोंसाठी मुद्दाम तयार केले गेले होते. काही तक्त्यांमध्ये प्रवाशांच्या मागणी अभावी खिडकी बुकींग कार्य प्रणाली समाकलक संचालित नव्हते आणि काही तक्ते केवळ चाचणीच्या उद्देशाने तयार करण्यात आले होते.

3.2.8.15 इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनच्या डेटाबेसमध्ये एकूण 34,37,29,142 तिकिटांपैकी 3,46,176 मध्ये 16 जानेवारी 2016 ते 25 फेब्रुवारी 2018 या कालावधीत विभागाचे नाव, विभाग कोड, डेपोचे नाव आणि डेपो कोड संकलित करण्यासाठी तयार केलेल्या फिल्डस रिक्त होत्या. महामंडळाने केवळ विद्यमान कालावधीसाठी त्रुटीत सुधारणा केली होती आणि 16 जानेवारी 2016 ते 25 फेब्रुवारी 2018 या कालावधीतील डेटा अद्याप दुरुस्त केला नव्हता.

शासनाने नमूद केले (फेब्रुवारी 2022) की प्रणालीच्या प्रारंभीच्या एकत्रीकरणाच्या टप्प्यात लेखापरीक्षणाने निदर्शनास आणून दिलेल्या फिल्डस रिक्त होत्या.

अशाप्रकारे इलेक्ट्रॉनिक तिकीट जारी करणाऱ्या मशीनची आणि ऑनलाइन आरक्षण प्रणालीची अंमलबजावणी आणि देखरेख करण्यासाठी पूर्ण आणि विश्वासाई डेटा मिळविण्यासाठी पुरेसे इनपुट नियंत्रण आणि प्रमाणीकरण तपासण्या नाहीत.

²⁵ 250 डेपो आणि एक भुगतान गेटवे.

परिवहन विभाग

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

3.3 ₹ 4.05 कोटीचा निष्फळ खर्च

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने मंचर येथे स्वतःच्या धोरणाविरुद्ध विद्यमान दोन डेपोपासून 30 किमीच्या आत एका डेपोचे बांधकाम केल्यामुळे ₹ 4.05 कोटीचा निष्फळ खर्च झाला

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने (महामंडळ) बस डेपो बांधण्यासाठी (फेब्रुवारी 1981 आणि मार्च 1999) मंजूर झालेल्या ठरावाद्वारे एक धोरण तयार केले. या धोरणानुसार या उद्देशासाठी निवडलेल्या ठिकाणी फक्त ते तालुक्याचे ठिकाण आहे म्हणून एका डेपोपासून 30 किलोमीटरच्या अंतरावर दुसरा डेपो उभारू नये. तथापि, जर वाजवी वाहतूक घनता/न्याय्य रहदारी घनता असेल आणि आर्थिकदृष्ट्या व्यवहार्य असेल किंवा क्रियात्मक गरजांनुसार योग्यरित्या समर्थित असेल आणि 100 पेक्षा जास्त बस-शेड्यूल चालवत असेल तर डेपोची स्थापना केली जाऊ शकते.

महामंडळाने पुणे जिल्ह्यातील आंबेगांव तहसिलीतील मंचर येथे डेपो बांधण्याचा निर्णय घेतला (जून 2012). मंचरच्या 30 किलोमीटरच्या परिघात आधीच दोन डेपो 14 किलोमीटर अंतरावर नारायणगांव (93 बस-शेड्यूलसह) आणि 20 किलोमीटर अंतरावर राजगुरुनगर (90 बस-शेड्यूलसह) अस्तित्वात असतांनाही मंचर येथे डेपोची आवश्यकता आणि महत्व²⁶ यावर आधारित हा निर्णय होता. या डेपोची व्यवहार्यता त्यांच्याद्वारे ₹ 0.44 कोटीच्या प्रक्षेपित वार्षिक नफ्यावर आधारित होती. हे काम ₹ 4.05 कोटी²⁷ खर्च करून पूर्ण झाले (जून 2017).

लेखापरीक्षेच्या निदर्शनास आले (डिसेंबर 2020) की जून 2017 मध्ये जरी डेपो पूर्ण झाला असला तरी आजपर्यंत (नोव्हेंबर 2021) त्याचा कोणताही उपयोग झालेला नाही. अशाप्रकारे, डेपो कार्यान्वित केला नसल्यामुळे ₹ 4.05 कोटीचा निष्फळ खर्च झाला.

उत्तरादाखल, विभागीय नियंत्रक, पुणे यांनी सांगितले (डिसेंबर 2020) की डेपोचा वापर आणि त्याच्या कामकाजासाठी अतिरिक्त कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती करण्याची परवानगी महाव्यवस्थापक (कार्मिक) यांच्याकडून मागविली होती (मे 2018) परंतु प्रशासकीय खर्च कमी करण्यासाठी आणि 30 किलोमीटरच्या परिसरातील डेपोच्या कामकाजात

²⁶ आर्थिक घडामोडींचे केंद्र, राष्ट्रीय महामार्गावर स्थित भीमाशंकर ज्योतिर्लिंगाच्या सान्निध्यात आणि मोठ्या प्रमाणात प्रवासी वाहतूक आकर्षित करणारे अभयारण्य, साखर कारखाना आणि अभियांत्रिकी महाविद्यालय, नवी मुंबईच्या बाजारपेठेत कृषी उत्पादनाची वाहतूक आणि आंबेगाव तालुका हा आदिवासी असलेला डोंगराळ प्रदेश.

²⁷ (₹ 4.05 कोटी = बांधकामांसाठी ₹ 3.60 कोटी + विद्युत कामांसाठी ₹ 27.80 लाख + जमिनीच्या किंमतीसाठी ₹ 17.50 लाख).

सुसूत्रता/एकरूपता आणण्यासाठी ती नाकारण्यात आली (जुलै 2018). त्यामुळे सक्षम अधिकाऱ्यांनी मंचर डेपो कार्यान्वित न करण्याचा निर्णय घेतला.

उत्तर या वस्तुस्थितीच्या तुलनेत पहावे लागेल की मंडळाचा निर्णय त्यांच्या धोरणाच्या विरुद्ध होता आणि तो मंचर डेपोच्या 30 किलोमीटरच्या परिघात दोन डेपो अस्तित्वात असल्याची माहिती घेतल्यानंतर घेण्यात आला होता. तसेच, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन मंडळ हे अधिकारी/कर्मचाऱ्यांच्या नियुक्तीसह डेपोचा बांधकामावरील सर्व खर्चाच्या मान्यतेसाठी अधिकृत असूनही मंचर येथे नव्याने बांधण्यात आलेल्या डेपोचे काम पूर्ण झाल्यापासून (जुलै 2017) तो कार्यान्वित करण्यासाठी महामंडळाने कोणतीही उपाययोजना केली नाही. परिणामी, त्याच्या बांधकामावर ₹ 4.05 कोटींचा निष्फळ खर्च झाला.

ही बाब शासनाच्या निदर्शनास आणून देण्यात आली (ऑगस्ट 2021); त्यांचे उत्तर प्रतीक्षित आहे (ऑगस्ट 2022).

नागपूर
दिनांक: 25 एप्रिल 2023



(रा. तिरुपति वेंकटसामी)
महालेखाकार (लेखापरीक्षा)-II,
महाराष्ट्र, नागपूर

प्रतिहस्ताक्षरित

नवी दिल्ली
दिनांक: 26 एप्रिल 2023



(गिरीश चंद्र मुर्मू)
भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक

