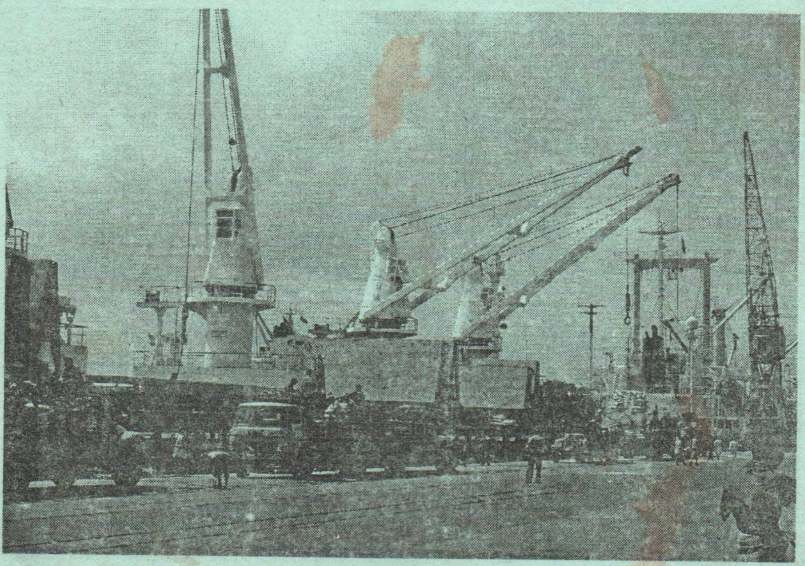
মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা এর পারফরমেন্স বিশ্লেষণ

আর্থিক বৎসরঃ ২০০৩-২০০৪



প্রথম খন্ড

অডিটের সংক্ষিপ্তসার

বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর কার্যালয়
ঢাকা।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশকৃত।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) ও ১২৮(২) এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল, এ্যাডিশনাল ফাংশন্স এ্যাক্ট ১৯৭৪ সনের ২৪ নম্বর আইন-এর ধারা ৫(২) অনুযায়ী স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন *মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা* এর ২০০৩-২০০৪ অর্থ বৎসরের এই অডিট রিপোর্ট মহান জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হ'লো।

স্বাক্ষরিত

আসিফ আলী
কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল
বাংলাদেশ

তারিখঃ ৩০/১১/২০০৬ইং .... খ্রিঃ
১৬/৮/১৪১৩বাং বঃ

নির্বাহী সার সংক্ষেপ

(Executive Summary)

নির্বাহী সার সংক্ষেপ (Executive Summary)

১। অডিটের পটভূমি (Background of Audit) :

অডিটি প্রতিষ্ঠান (Auditee Organization)	ঃ	মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ
অডিট বৎসর (Audited Year)	ঃ	২০০৩-২০০৪
অডিট কাল (Period of Audit)	ঃ	১৮/১২/০৪ থেকে ১৬/১/০৫ পর্যন্ত।
অডিট টীম (Audit Team)	ঃ	▪ জনাব মোঃ আবু তাহের, অডিট এন্ড একাউন্টস অফিসার, দলপ্রধান। ▪ জনাব আমীর হোসেন, এস.এ.এস সুপার, সদস্য। ▪ জনাব অনুপ কুমার মন্ডল, অডিটর, সদস্য।
সার্বিক তত্ত্বাবধান		মহাপরিচালক স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর

২। অডিটের উদ্দেশ্য (Objectives of Audit) :

বন্দরের সার্বিক পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা মিতব্যয়িতা, দক্ষতা ও ফলপ্রসূতার সাথে করা হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা করাই এ অডিটের উদ্দেশ্য। এ উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নে উল্লেখ করা হলোঃ-

- বন্দরের জাহাজ ব্যবস্থাপনা এবং কার্গো খালাসে মিতব্যয়িতা, দক্ষতা ও কার্যকারিতা মূল্যায়ণ।
- বন্দর পরিচালনায় সরকারী বিধি বিধানের অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাই।
- বন্দরের বর্তমান প্রেক্ষাপটে কর্মরত জনবল এর প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন।
- বন্দরের জাহাজ ক্রমান্বয়ে কম আগমনের কারন চিহ্নিতকরণ ও সমস্যা সমাধানের সুপারিশ প্রণয়ন।
- ডক শ্রমিক কার্যক্রম মূল্যায়ন।
- বন্দরের জলযান এবং যন্ত্রপাতি ব্যবহার কার্যক্রম পর্যালোচনা।
- জায়গা জমির ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা।
- বন্দরের আর্থিক ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা।

৩। অডিট পদ্ধতি (Audit Methodology)

আলোচ্য অডিটের কাজ নিম্নে বর্ণিত পদ্ধতিতে সম্পাদন করা হয়েছেঃ-

- জাহাজ হতে শেডে মালামাল খালাস এবং মালামাল বোঝাই পদ্ধতি সরেজমিনে পরিদর্শন।
- জলযান এবং যন্ত্রপাতির ব্যবহার পর্যালোচনা।
- বার্ষিক রিপোর্ট, নিরীক্ষিত চূড়ান্ত হিসাব, পিপি স্ট্যাডি রিপোর্ট, বিল ভাউচার এবং বিভিন্ন নথিপত্র পর্যালোচনা।
- বন্দর ব্যবহারকারী/বন্দরের বিভিন্ন শ্রেণীর কর্মকর্তা/কর্মচারীদের মতামত সার্ভে।
- বন্দর উপদেষ্টা কমিটির সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা।
- মংলা ই.পি.জেড কার্যক্রম পর্যালোচনা।
- সম্পদ এবং ভান্ডার হিসাব যাচাই।

৪। অডিট নির্ণায়ক (Audit Criteria)

উপরোক্ত বিষয়াদি পরীক্ষা ও পর্যালোচনা করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের সাথে আলোচনাক্রমে নিম্নোক্ত অডিট নির্নায়ক (Audit Criteria) স্থির করা হয়েছে ঃ-

- মালামাল খালাস ও বোঝাই বিষয়ক বর্তমানে প্রচলিত বিধি-বিধান ও এর আর্থিক হার বিষয়ক নিয়ম-কানুন।
- বার্থিং সুবিধা বিষয়ক নিয়মাবলী।
- আর্থিক অনুমোদন সংক্রান্ত ক্ষমতা বিষয়ক বিধি-বিধান।
- প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্দেশাবলী।
- নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা বিষয়ক নিয়মাবলী।
- বন্দরের ভূমি ব্যবস্থাপনা সম্পর্কিত বিধি-বিধান।
- শ্রমিক ব্যবহারের বিধিমালা।

৫। অডিটের ফলাফল (Audit findings) ঃ

এই নিরীক্ষা প্রতিবেদনে দু'টি অংশ রয়েছে। তন্মধ্যে পারফরমেন্স মূল্যায়ন প্রথমভাগে এবং আর্থিক অনিয়ম দ্বিতীয় ভাগে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। আলোচ্য সময়ে মংলা বন্দর-এ সর্বমোট ৫,৭২,০৬,৪৮১/- টাকার আর্থিক অনিয়ম সংঘটিত হয়েছে। এর সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নে দেয়া হলোঃ-

পারফরমেন্স মূল্যায়ন

অনুচ্ছেদ নং	অনিয়মের বিবরণ
২.১.১	জাহাজ আগমনের সংখ্যা দ্রুত হ্রাস পাচ্ছে এবং বন্দরের আয় কমে যাচ্ছে।
২.১.২	জাহাজের Turn around time বেশী লাগছে।
২.২	চ্যানেলের নাব্যতা প্রয়োজনের তুলনায় কম।
২.২.১	যোগাযোগ ব্যবস্থা অপ্রতুল।
২.৩	স্টিভিডরিং চার্জ বেশী।
২.৪	ডক শ্রমিক অসন্তোষ ও ফলে বন্দরের কার্যক্রম বিঘ্নিত।
২.৫.১	গ্যান্ট্রি ক্রেন সংযুক্ত জাহাজে অতিরিক্ত শ্রমিকের গ্যাং বুকিং।
২.৫.২	গ্যাস পরিবাহিত জাহাজে বিনা প্রয়োজনে গ্যাং বুকিং দেয়া।
২.৬	ট্রাফিক, পোতাশ্রয় এবং সংরক্ষণ বিভাগের কাজের তুলনায় জনবল অধিক।
২.৭	চ্যানেলে নিশ্ছিদ্র নিরাপত্তার ব্যবস্থা নেই।
২.৮	অবতরণ চার্জ মওকুফের উদ্দেশ্য সফল না হওয়া।
২.৯	প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘ সূত্রতা।
২.১০	বেপজা গভর্নিং বোর্ডের সিদ্ধান্ত পরিপালিত না হওয়া।
২.১১	ইজারাযোগ্য জমি ইজারা না দেয়া।

আর্থিক অডিটঃ

অনুচ্ছেদ নং	অনিয়মের বিবরণ	জড়িত টাকার পরিমাণ
৩.১	চুক্তির শর্ত লংঘন করে ঠিকাদার মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে মবিলাইজেশন কস্ট পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	১,২১,০০,০০০/-
৩.২	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার হিরণ এবং খনকে ব্যবহৃত জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধের ফলে আর্থিক ক্ষতি।	১,৬০,০৭,০৯৪/-
৩.৩	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার আরু-২ এ খরচকৃত জ্বালানীর পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধ করায় আর্থিক ক্ষতি	৬০,৪২,৯৯৫/-
৩.৪	কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বাসায় ব্যবহৃত বিদ্যুৎ বিলে রিবেট প্রদান করতঃ বন্দর তহবিল হতে বিল পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	৪১,৬৭,৬৮৬/-
৩.৫	ইজারা গ্রহীতা এবং ঠিকাদারদের বিল হতে উৎসে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় সরকারের রাজস্ব ক্ষতি।	১১,৪৭,৪০১/-
৩.৬	নির্ধারিত হারে জমির ভাড়া বাবত ৪,০০,২০৪/২৩ টাকা এবং ভ্যাট বাবত ৮৮,২৪৯/৮১ টাকা আদায় না করায় ক্ষতি	৪,৮৮,৪৫৪/-
৩.৭	মাসিক বেতনের অতিরিক্ত হিসাবে জাহাজের কর্মচারীগণকে সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অনিয়মিতভাবে পরিশোধ	১৯,৫২,১৮৪/-
৩.৮	ব্যয়বহুল এলাকায় কর্মস্থল না হওয়া সত্ত্বেও ব্যয়বহুল এলাকার হারে বাড়ীভাড়া ভাতা পরিশোধ করায় বন্দরের আর্থিক ক্ষতি।	২,৭৪,৫৩৯/৬০
৩.৯	সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ মোতাবেক সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের নিকট হতে পানির বিল আদায় না করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের রাজস্ব ক্ষতি।	৪,৩৯,৭০৮/-
৩.১০	কম মূল্যের প্রয়োজনীয় মালামাল দীর্ঘদিন যাবত ভান্ডারে জমা রাখা হয়েছে।	১,৪৫,৮৬,৭৬৩/-
	সর্বমোট=	৫,৭২,০৬,৮২৪/-

৬। অনিয়মের কারণঃ

- অবতরন চার্জ মওকুফ বাস্তবভিত্তিক না থাকা;
- বিদ্যুৎ বিলে রিবেট প্রদান করা;
- শ্রমিকদের গ্যাং সাইজ প্রয়োজনের তুলনায় বড় রাখা;
- চ্যানেলের নিরাপত্তার অপর্যাপ্ততা;
- সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অনিয়মিতভাবে অর্থ পরিশোধ;
- কাজের তুলনায় জনবল অধিক;
- প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা।

৭। অডিটের সুপারিশ (Audit Recommendations):

- বন্দরের নাব্যতা ন্যূনতম ৮-৯ মিটার বৃদ্ধিকল্পে চ্যানেল এবং জেটির সম্মুখে নিয়মিত ড্রেজিং;
- ১০০ কি.মি. দীর্ঘ চ্যানেল-এর নাব্যতা রক্ষা করা অত্যন্ত ব্যয়বহুল বিধায় আকরাম পয়েন্টে ডীপ সী পোর্ট করার জন্য ব্যাপক সমীক্ষা চালানো;
- জাহাজ এবং কনটেইনার হ্যান্ডলিং এর জন্য প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্ট এবং জনবল থাকা সত্ত্বেও জাহাজের Turn Around Time বেশী হওয়ায় বিষয়টি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটির মাধ্যমে পর্যালোচনা;
- ডক শ্রমিক সমস্যা সমাধানকল্পে ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড, বন্দর ব্যবহারকারী এবং শ্রমিক প্রতিনিধিদের সহিত মতবিনিময় সভা, ওয়ার্কশপ, সেমিনার এর মাধ্যমে বর্তমান প্রেক্ষাপট ও বাস্তব অবস্থা পর্যালোচনা;
- চ্যানেলের চুরি, ডাকাতি বন্ধকল্পে কোস্টগার্ড ও অন্যান্য নিরাপত্তা কর্মীদের দক্ষতা বৃদ্ধি ;
- মংলা ইপিজেড-এ শিল্প স্থাপনের লক্ষ্যে খুলনা, যশোহর এবং বরিশাল এলাকার শিল্পপতি ব্যবসায়ী/বিনিয়োগকারীদের সহিত আনুষ্ঠানিক মত বিনিয়ম সভা করার মাধ্যমে বিনিয়োগে আকৃষ্ট করে শিল্প প্রতিষ্ঠান গড়ে তোলার উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন এবং এ বন্দর ব্যবহার লাভজনক বিনিয়োগকারীদেরকে এ ধারণা প্রদান;

- বন্দরের জলযান অধিকাংশ সময় অলস থাকায় জাহাজী কর্মচারীদের বিনা কাজে বেতন ভাতা, অধিকাল ভাতা, সাপ্তাহিক এবং সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অর্থ পরিশোধের ফলে বন্দরের আর্থিক ক্ষতি হচ্ছে। কাজের পরিমাণের সাথে সামঞ্জস্য রেখে জনবল কাঠামো পুনর্বিন্যাস করতঃ অতিরিক্ত জনবল গোল্ডেন হ্যান্ডশেকের মাধ্যমে অবসর প্রদান অথবা প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীন অন্য কোন সংস্থায় পদস্থাপন করার বিষয়টি বিবেচনা;

- বন্দরের গতিশীলতা আনয়নের লক্ষ্যে বিভাগীয় প্রধান হতে উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের বন্দর এলাকায় (মংলায়) বসবাস;

- বন্দরের ইজারাবিহীন জমি ইজারা প্রদান করতঃ বন্দরের রাজস্ব আয় বৃদ্ধির প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহন।

বাঃসঃমুঃ-২০০৬/০৭-৩১৬৩কম/এ-৭৫০ বই, ২০০৬।

সূচীপত্র

ক্রঃ নং	বিষয়	পৃষ্ঠা নম্বর
ক	কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেলের মন্তব্য	গ
*	পারফরমেন্স বিশ্লেষণের সংক্ষিপ্ত বিবরণ	৩
১.০	ভূমিকা	৫-৮
২.০	মংলা বন্দরঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা মূল্যায়ন (২.১ হতে ২.১১)	৯-২০
*	আর্থিক অনিয়মের সংক্ষিপ্ত বিবরণ	২৩
*	আর্থিক অনিয়মের অনুচ্ছেদ ভিত্তিক বিস্তারিত বিবরণ	২৫-৩৬

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) ও ১২৮(২) এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল, এ্যাডিশনাল ফাংশন্স এ্যাক্ট ১৯৭৪ সনের ২৪ নম্বর আইন-এর ধারা ৫(২) অনুযায়ী স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন ***মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা*** এর ২০০৩-২০০৪ অর্থ বৎসরের এই অডিট রিপোর্ট মহান জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হ'লো।

স্বাক্ষরিত

আসিফ আলী
কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল
বাংলাদেশ

তারিখঃ ৩০/১১/২০০৬ইং বঃ
১৬/৮/১৪১৩বাং খ্রিঃ

পারফরমেন্স বিশ্লেষণ

১.০॥ ভূমিকা

১.১॥ ভূমিকা

মংলা বন্দর বাংলাদেশের দ্বিতীয় সমুদ্র বন্দর। মোঘল আমল থেকে দক্ষিণ পূর্ব এশিয়া এবং পশ্চিম এশিয়ার ব্যবসায়ীগণ কর্তৃক এ বন্দর চালু করা হয়েছিল। সম্রাট আকবর 'Nawara' নামে রাজকীয় নৌ-বিভাগ স্থাপন করেছিলেন। পরবর্তী সময়ে বৃটিশ ভারতীয় সরকার কর্তৃক ১৮৬৯ সনে Mr. Robert Morel এর অনুরোধে মোড়লগঞ্জে একটি বন্দর স্থাপন করেন। ফলে মংলার মালামাল পরিবহনে গতিশীলতা আসে এবং বিদেশী জাহাজ এর আগমন শুরু হয়। ১৯৪৭ সালে দেশ বিভাগের পর চট্টগ্রাম বন্দরের গুরুত্ব অস্বাভাবিক বৃদ্ধি পায় এবং আমদানী রপ্তানীর পরিমাণও বৃদ্ধি পায়। তৎকালীন সময়ে চট্টগ্রাম বন্দরে পর্যাপ্ত যন্ত্রপাতিসহ অন্যান্য সুযোগ সুবিধা ছিল না। তাছাড়া কোরিয়ান যুদ্ধ শুরু হলে পাট এবং পাটজাত দ্রব্য রপ্তানীর পরিমাণ বহুগুণ বৃদ্ধি পায়। এই সমস্যা সমাধানকল্পে এবং মালামাল হ্যান্ডলিং কাজ দ্রুততম সময়ের মধ্যে সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করার জন্য দ্বিতীয় সমুদ্র বন্দর স্থাপনের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়। এ প্রেক্ষাপটে Admiral Jefford, ১ম সি.ইন.সি, পাকিস্তান নেভী কর্তৃক চালনা এ্যাংকরেজ পর্যন্ত চ্যানেল সার্ভে করে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেন যে, চালনায় দ্বিতীয় সমুদ্র বন্দর স্থাপন করা যেতে পারে। সে মোতাবেক ১৯৫০ সালের ডিসেম্বর মাসে চালনা পোর্ট স্থাপন করা হয়। ১৯৫৩ সালে Sir Claude Englis কর্তৃক পশুর-শিপসা নদীর গতিপথসহ অন্যান্য বিষয়াদি সার্ভে করে মংলায় এ্যাংকরেজ স্থানান্তরের সুপারিশ করেন। উক্ত সুপারিশ অনুযায়ী ১৯৫৪ সালে ২০ জুন তারিখে চালনা এ্যাংকরেজ ডাইরেক্টরেট মংলায় স্থানান্তর করা হয়।

১৯৭৬ সালের ৬ ই জুলাই রাষ্ট্রপতির ৫৩ নং অধ্যাদেশ বলে ১৯৭৭ সালের ১লা জুন চালনা বন্দর কর্তৃপক্ষ স্থাপিত হয়। পরবর্তীতে ৭/৩/৮৭ তারিখে পোর্ট অব চালনা অথরিটি (সংশোধন) আইন/১৯৮৭ এর মাধ্যমে চালনা বন্দর কর্তৃপক্ষ "মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ" হিসেবে পুনঃ নামকরণ করা হয় এবং মংলা নদী (বর্তমানে মংলা নালা নামে পরিচিত) এর নামকরণে মংলা বন্দরের নামকরণ করা হয়।

১.২॥ মংলা বন্দরের গুরুত্ব

সম্রাট আকবরের সময়ে সুন্দরী কাঠ দিয়ে প্রস্তুতকৃত নৌকা এবং জাহাজ এর গুরুত্ব ছিল অপরিসীম। এগুলো ক্রয় করার জন্য এ বন্দরের গুরুত্ব বৃদ্ধি পায়। পরবর্তী পর্যায়ে বৃটিশ, পর্তুগীজ, ডাচ, চায়নীজ এবং আরাকানের ব্যবসায়ীগণ এ বন্দরের মাধ্যমে ব্যবসা শুরু করেন। এ বন্দরের মাধ্যমে চাল, ডাল, নারিকেল, সুপারি, তামাক এবং লবণসহ উন্নতমানের অন্যান্য পণ্য রপ্তানী করা হতো।

দেশ বিভাগের পর চট্টগ্রাম বন্দরে মালামাল হ্যান্ডলিং এর চাপ কমানোর জন্য এ বন্দরের গুরুত্ব বৃদ্ধি পায়। পরবর্তী পর্যায়ে কোরিয়ান যুদ্ধ শুরু হলে পাট ও পাটজাত দ্রব্য রপ্তানীর পরিমাণ বৃদ্ধি পায়। এ অঞ্চলে পাট ও পাটজাত দ্রব্য বেশী উৎপন্ন হত বিধায় এ বন্দরের গুরুত্ব বেড়ে যায়। তাছাড়া খুলনা, যশোর, বরিশাল ও পটুয়াখালীতে স্থাপিত শিল্প প্রতিষ্ঠানের কাঁচামাল আমদানী এবং উৎপাদিত পণ্য রপ্তানীর জন্য এ বন্দরের গুরুত্ব অপরিসীম।

১.৩। অডিটের পটভূমি

বাংলাদেশের আমদানী রপ্তানীর ক্ষেত্রে মংলা বন্দর এর গুরুত্ব অপরিসীম। ৮ম জাতীয় সংসদের সরকারী হিসাব সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটির ৫/৭/০৪ তারিখে অনুষ্ঠিত ১৫তম সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স মূল্যায়ন সম্পর্কিত এ অডিট করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। সে প্রেক্ষিতে আলোচ্য এ অডিটের কার্যক্রম হাতে নেয়া হয়।

২.০॥ মংলা বন্দরঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা পারফরমেন্স মূল্যায়ন

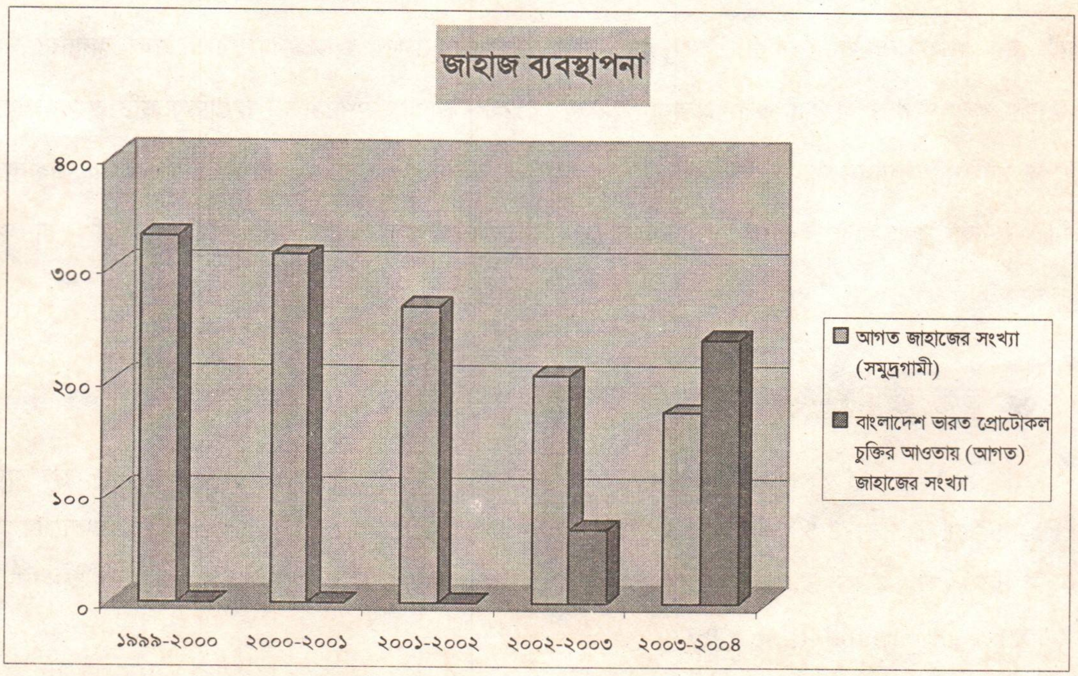
(২.১ হতে ২.১১ পর্যন্ত)

২.১ ॥ জাহাজ ব্যবস্থাপনাঃ

২.১.১ ॥ জাহাজ আগমনের সংখ্যা দ্রুত হ্রাস পাচ্ছে এবং বন্দরের আয় কমে যাচ্ছে ঃ

মংলা বন্দরে ১৯৯৯, ২০০০, ২০০১,২০০২, ২০০৩ এবং ২০০৪ সাল পর্যন্ত সমুদ্রগামী জাহাজ আগমনের সংখ্যা ছিল যথাক্রমে ৩৩০, ৩১৩, ২৬৮, ২০৬ এবং ১৭৩ টি। বাংলাদেশ ভারত প্রোটোকল চুক্তির আওতায় ২০০২-২০০৩ সালে ৬৬ টি এবং ২০০৩-২০০৪ সালে ২৩৯ টি জাহাজ আগমন করে। ১৯৯৯-২০০০ সালের তুলনায় সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন ৪৭.৫৮% হ্রাস পেয়েছে (বিস্তারিত পরিসংখ্যান ও গ্রাফ সংযুক্ত করা হল)।

সাল	আগত জাহাজের সংখ্যা (সমুদ্রগামী)	বাংলাদেশ ভারত প্রোটোকল চুক্তির আওতায় (আগত) জাহাজের সংখ্যা	বৃদ্ধি/হ্রাস
১৯৯৯-২০০০	৩৩০	০০	
২০০০-২০০১	৩১৩	০০	
২০০১-২০০২	২৬৮	০০	
২০০২-২০০৩	২০৬	৬৬	
২০০৩-২০০৪	১৭৩	২৩৯	৪৭.৫৮%হ্রাস



ফলাফল ঃ

জাহাজ আগমনের সংখ্যা কমে যাওয়ায় বন্দরের আয়ও অস্বাভাবিক হারে কমে যাচ্ছে। এ সংক্রান্ত পরিসংখ্যান নিম্নে দেয়া হলো ঃ

বিবরণ	১৯৯৯-২০০০	২০০০-০১	২০০১-০২	২০০২-০৩	২০০৩-০৪
পরিচালনা আয়	৫৩৭৩.৫৯	৫১৯৫.১২	৪৫৮০.৯২	৩১৫৬.৬৫	২৫৪৮.৭৯
পরিচালনা ব্যয়	৫৪১৩.৪৬	৫৫০৪.৪৪	৫২৭৫.১৩	৪৭১০.১৬	৫৮৫৬.৯৫
পরিচালনা লাভ/ক্ষতি	(৩৯.৮৭)	(৩০৯.৩২)	(৬৯৪.২১)	(১৫৫৩.৫১)	(৩৩০৮.১৬)

উপরিউক্ত পরিসংখ্যান হতে দেখা যায় ১৯৯৯-২০০০ সাল হতে ২০০৩-২০০৪ সাল পর্যন্ত প্রতি বছর বন্দরের আয় হ্রাস পাওয়ার ফলে ক্ষতির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। উক্ত সময়ে সমুদ্রগামী জাহাজ কম আগমন করা, অনিয়মিতভাবে অধিকাল ভাতা, নৈশ ভাতা, সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবদ অর্থ পরিশোধ, কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বাসার বিদ্যুৎ বিল বন্দর তহবিল হতে পরিশোধ ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের অফিসে আনা নেওয়ার জন্য গাড়ীভাড়ার বিল পরিশোধ ইত্যাদি কারণে ক্ষতির পরিমাণ উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পেয়েছে।

সুপারিশঃ

সমুদ্রগামী জাহাজ বেশী আগমনের লক্ষ্যে চ্যানেল এবং জেটি সম্মুখের নাব্যতা ৮-৯ মিটার পর্যন্ত বৃদ্ধি করা, ডক শ্রমিক সমস্যা সমাধান করা, চ্যানেলের নিরাপত্তা রক্ষার জন্য কোস্টগার্ড এবং অন্যান্য নিরাপত্তা কর্মীদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধি করা এবং অনিয়মিতভাবে অধিকাল ভাতা, নৈশ ভাতা, সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবদ অর্থ পরিশোধ, কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বাসার বিদ্যুৎ বিল বন্দর তহবিল হতে পরিশোধ বন্ধ করা এবং কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের অফিসে আনা নেওয়ার জন্য গাড়ীভাড়া চুক্তি বাতিল করা আবশ্যক।

২.১.২॥ জাহাজের Turn around time বেশী ঃ

১৯৯৯-২০০০ সাল থেকে ২০০২-২০০৪ সাল পর্যন্ত জাহাজের Turn around time ছিল যথাক্রমে ৭.৮১, ৬.৯৭, ৫.৭৪, ৪.৮১ এবং ৪.৩২ ছিল। জাহাজের Turn around time পূর্ববর্তী বৎসরের তুলনায় কিছুটা হ্রাস পেলেও বন্দরে সকল প্রকার সুবিধা পর্যাপ্ত থাকা সত্বেও এ হার বেশী। আন্তর্জাতিক অন্যান্য বন্দরে জাহাজের Turn around time ১ দিন।

ফলাফল ঃ

জাহাজের Turn around time বেশী হওয়ায় জাহাজ ভাড়া বৃদ্ধি পায় এবং আমদানীকৃত পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি পায়। ফলশ্রুতিতে অর্থনীতিতে এর বিরূপ প্রভাব পড়ে।

সুপারিশ ঃ

কার্গো এবং কনটেইনার হ্যান্ডলিং এর জন্য প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্ট, জনবল থাকা সত্ত্বেও Turn around time বেশী হওয়ায় বিষয়টি উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন কমিটির মাধ্যমে পর্যালোচনা করে কারণসমুহ চিহ্নিত করে তা সমাধান করার প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যক।

২.২ ॥ চ্যানেলের নাব্যতা প্রয়োজনের তুলনায় কম ঃ

চ্যানেল এবং জেটির সম্মুখে নাব্যতা ৬.০০ মিটার। তাই বেশী ড্রাফটের বাল্ক পণ্য পরিবাহিত জাহাজ এ বন্দরে আসতে পারেনা। কিছু জাহাজ আসলেও সমূদয় পণ্য লোড নিয়ে জেটিতে ভিড়তে পারে না। নির্দিষ্ট পরিমাণ পণ্য হারবারিয়া এলাকায় লাইটারেজ করে অবশিষ্ট পণ্য নিয়ে জাহাজ জেটিতে ভিড়ে। ফিডার জাহাজ (কনটেইনারবাহী) জেটিতে ভিড়ে। কিন্তু ড্রাফট কম হওয়ায় যেকোন সময় জাহাজ নদীর তলদেশে ঠেকে যাওয়ার সম্ভাবনা থাকে।

ফলাফল ঃ

লাইটারেজ বাবত অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধ করতে হয় বিধায় পণ্য মূল্য বৃদ্ধি পায় এবং ফিডার জাহাজ জেটিতে ভিড়াতে ঝুঁকি থাকে বিধায় আমদানীকারকগণ মংলা বন্দর ব্যবহার করতে চায় না এবং জাহাজ মালিকগণও ঝুঁকি বিবেচনায় মংলা বন্দরে জাহাজ পাঠাতে দ্বিধাবোধ করে।

সুপারিশঃ

চ্যানেল এবং জেটি সম্মুখে নাব্যতা ন্যূনতম ৮-৯ মিটার করার লক্ষ্যে নিয়মিত সংরক্ষণ ড্রেজিং করা আবশ্যক। নিয়মিত ড্রেজিং করার জন্য একটি ড্রেজার ক্রয় করা যেতে পারে। এক্ষেত্রে চ্যানেলের প্রস্থ কমিয়ে অধিক স্রোত চলাচলের ব্যবস্থা নেয়ার জন্য উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন টেকনিক্যাল কমিটির মাধ্যমে সমীক্ষা করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

২.২.১ ॥ যোগাযোগ ব্যবস্থা অপ্রতুল ঃ

মংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানী ও রপ্তানীকৃত পণ্য পরিবহনের জন্য রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠেনি। সড়ক পরিবহনের ব্যবস্থা থাকলেও খুলনা-যশোর হয়ে উত্তর বঙ্গ ও ঢাকায় পন্য পরিবহনে ব্যয় বৃদ্ধি পায়। তদুপরি ঢাকা-মাওয়া-মংলা হাইওয়ে রোড নির্মিত না হওয়ায় আমদানী ও রপ্তানীকারকগণকে যশোর-আরিচা হয়ে পন্য পরিবহনে অত্যধিক ঝুঁকি ও সমস্যায় পড়তে হয়।

ফলাফল ঃ

যোগাযোগ ব্যবস্থার অপ্রতুলতার কারনে পণ্য পরিবহনে ঝুঁকি থাকায় ও ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় আমদানী ও রপ্তানী কারকগণ এ বন্দর ব্যবহার করতে আগ্রহী নন। মংলার পরিবর্তে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করায় এ বন্দরের জাহাজ আগমনের সংখ্যা কমে যাচ্ছে।

সুপারিশঃ

- বন্দরের কার্যক্রমে গতিশীলতা আনয়নের জন্য মংলা-খুলনা রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু করা প্রয়োজন।
- ঢাকা-মাওয়া-মংলা হাইওয়ে রোড দ্রুত নির্মানের উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যক।
- পদ্মা সেতু নির্মাণ করা হলে মংলা-ঢাকা সহ অন্যান্য স্থানে পণ্য পরিবহন সহজতর হবে বিধায় এ বিষয়ে সরকারের উচ্চ পর্যায়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা যেতে পারে।

২.৩॥ ***স্টিভিডরিং চার্জ বেশী ঃ***

চট্টগ্রাম বন্দরের তুলনায় মংলা বন্দরে স্টিভিডরিং চার্জ বেশী। নিম্নে ইহার তুলনামূলক বিবরণ দেয়া হলো ঃ

পণ্য	*মংলা বন্দর*		*চট্টগ্রাম বন্দর*		*প্রতি মেঃ টনে বেশী*	
	জেটিতে	*হারবারিয়া*	*জেটিতে*	*হারবারিয়া*	*জেটিতে*	*হারবারিয়া*
১	*২*	*৩*	*৪*	*৫*	*৬*	*৭*
সিমেন্ট ক্লিংকার	৬৫/-	৯০/-	৫৫/-	৬৫/-	১০/-	২৫/-
বাল্ক সার	১২০/-	১৪০/-	৭০/-	১৩০/-	৫০/-	১০/-
খাদ্য শস্য	২৪৫/-	--	৮০/-	১৪০/-	১৬৫/-	--

ফলাফল ঃ

স্টিভিডরিং চার্জ আমদানীকারক ও রপ্তানীকারকগণ কর্তৃক পরিশোধ করতে হয় বিধায় পণ্যের আমদানী এবং রপ্তানী ব্যয় বৃদ্ধি পায়। তাই আমদানী এবং রপ্তানীকারকগণ মংলা বন্দর ব্যবহার করতে উৎসাহবোধ করে না।

সুপারিশঃ

এ অঞ্চলের ব্যবসায়ীদের মংলা বন্দর ব্যবহারে আকৃষ্ট করার লক্ষ্যে স্টিভিডরিং প্রতিষ্ঠান (যে প্রতিষ্ঠান জাহাজের ভিতরে মালামাল উঠানো নামানোর কাজ করে), বন্দর উপদেষ্টা কমিটি এবং বন্দর ব্যবহারকারী এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিভাগের মধ্যে আনুষ্ঠানিক মতবিনিময় সভা করে চট্টগ্রাম বন্দরের সহিত সামঞ্জস্য রেখে স্টিভিডরিং চার্জ নির্ধারণের উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

২.৪ ॥ ***ডক শ্রমিক অসন্তোষ ও বন্দরের কার্যক্রম বিঘ্নিত ঃ***

ডক শ্রমিকগণ ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের নিয়ন্ত্রণাধীন। স্টিভিডরিং প্রতিষ্ঠান রিকুইজিশন এর মাধ্যমে বোর্ড থেকে শ্রমিকদের গ্যাং বুকিং নিয়ে থাকে। শ্রমিকগণ বোর্ডের নিয়ন্ত্রণে থাকায় স্টিভিডরদের নিয়ন্ত্রণ করার সুযোগ থাকে না। শ্রমিকগণ যখন তখন ধর্মঘট করে, বখশিস দাবী করে, "ধীরে চলো নীতি" অবলম্বন করে। গত ০৯/১০/০৪ তারিখে মার্চেন্ট শ্রমিক পদ্ধতি বাতিলের দাবীতে শ্রমিকগণ গ্যাং বুকিং নিতে অস্বীকার করে। গ্যাং বুকিং সমস্যা সমাধান না হওয়ায় বন্দরে পণ্য খালাস এবং বোঝাই কাজ দারুনভাবে বিঘ্নিত হয়। উদাহরণ হিসেবে উল্লেখ করা যায় যে, জাহাজ "কোটা সিংগ্যা" ১১/১০/০৪ তারিখে বন্দরে আসার পর শ্রমিক অসন্তোষের কারণে সাটআউট করে (পণ্য বোঝাই না করে) বন্দর ত্যাগ করে।

উল্লেখ্য যে, ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের তালিকাভূক্ত শ্রমিক এই ধরনের শ্রমিকগণকে কাজে নিয়োজিত করার পূর্বে এই বোর্ডের অনুমতি নিতে হয়। অন্যদিকে মার্চেন্ট শ্রমিকগণ ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের তালিকাভূক্ত শ্রমিক নয়। এই শ্রমিকগণকে রিকুইজিশন করার ক্ষেত্রে ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ডের অনুমতির প্রয়োজন হয়না। শিপিং এজেন্টগণ যে কোন সময় চাহিদা অনুযায়ী সরাসরি এই শ্রমিকগণকে কাজে লাগাতে পারে।

ফলাফল ঃ

শ্রমিক অসন্তোষের কারণে বন্দরের ভাবমূর্তি ক্ষুণ্ন হচ্ছে এবং আমদানী রপ্তানীকারকগণ মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। তাই বন্দর ব্যবহারকারীগণ এ বন্দর ব্যবহার করতে চায় না এবং জাহাজ মালিকগণও মংলা বন্দরে জাহাজ পাঠাতে নিরুৎসাহিত হয়।

সুপারিশঃ

ডক শ্রমিক এর পরিবর্তে মার্চেন্ট শ্রমিক পদ্ধতি চালু করা আবশ্যক। কারণ মার্চেন্ট শ্রমিক পদ্ধতিতে গ্যাং বুকিং এর প্রয়োজন হয় না। শিপিং এজেন্টগণ সিএন্ডএফ এজেন্ট এর মাধ্যমে প্রয়োজনীয় সংখ্যক (যে কাজের জন্য যতজন প্রয়োজন) শ্রমিক দ্বারা পণ্য খালাস এবং বোঝাই করতে পারে।

২.৫ ॥ *বিনা প্রয়োজনে গ্যাং বুকিং ঃ*

২.৫.১ ॥ *গ্যান্ট্রি ক্রেন সংযুক্ত জাহাজে অতিরিক্ত শ্রমিকের গ্যাং বুকিং ঃ*

গ্যান্ট্রিক্রেন একটি অত্যাধুনিক অটোসিসটেম ক্রেন যা শ্রমিকদের সাহায্য ছাড়াই কনটেইনার উঠানো নামানোর কাজ করে থাকে। গ্যান্ট্রিক্রেন সংযুক্ত জাহাজে কনটেইনার লোডিং ডিসচার্জিং কাজে জাহাজে একজন শ্রমিক প্রয়োজন। উক্ত শ্রমিকের মজুরী শিপিং এজেন্ট পরিশোধ করে থাকে বিধায় আলোচ্যক্ষেত্রে বন্দরের তহবিল হতে কোন বিল পরিশোধযোগ্য নয়। শোর হ্যান্ডলিং ঠিকাদার বিল হতে দেখা যায় গ্যান্ট্রিক্রেন সংযুক্ত জাহাজে কনটেইনার লোডিং ডিসচার্জিং কাজে ১২ জন শ্রমিক এর গ্যাং বুকিং দেয়া হয়েছে এবং কনটেইনার লোডিং ডিসচার্জিং বিল বাবত ঠিকাদার মেসার্স খুলনা ট্রেডার্সকে আলোচ্য সালে বন্দর তহবিল হতে ৫,৮১,৮০২/৫৫ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। বিবরণ নিম্নে প্রদত্ত হলোঃ

জাহাজের নাম	*আগমনের তারিখ*	*কনটেইনারের সংখ্যা*	*হার*	*পরিশোধিত টাকা*
১	২	৩	৪	৫
বংগবতি	১৬/৭/০৩	১১১টি	৪৬২/৮৫	৫১,৩৭৬/৩৫
বংগবোরাক	২৬/১০/০৩	৩০৬ "	৪৬২/৮৫	১,৪১,৬৩২/১০
বংগবদর	২২/১/০৪	১৯৯ "	৪৬২/৮৫	৯২,১০৭/১৫

বংগবদর	৯/২/০৪	১৩৩ "	৪৬২/৮৫	৬১,৫৫৭/০৫
বংগবদর	১৩/৩/০৪	৩২৫ "	৪৬২/৮৫	১,৫০,৪২৬/২৫
বংগ বদর	৮/৬/০৪	১৮৩ "	৪৬২/৮৫	৮৪,৭০১/৫৫
			মোট =	৫,৮১,৮০২/৪৫

ফলাফল ঃ

আলোচ্য ক্ষেত্রে কনটেইনার লোডিং ডিসচার্জিং কাজে ১২ জন শ্রমিকের গ্যাং বুকিং প্রয়োজন না হওয়া সত্ত্বেও ১২ জনের গ্যাং বুকিং দেয়ায় বন্দরের ৫,৮১,৮০২/৪৫ টাকা আর্থিক ক্ষতি হয়।

সুপারিশঃ

জাহাজে আধুনিক ইকুইপমেন্ট/যন্ত্রপাতি সংযুক্ত করায় ১৯৯০ সালে গঠিত গ্যাং সাইজ সংস্কার করা এবং গ্যাং এর আকার ছোট করা আবশ্যক।

২.৫.২॥ *গ্যাস পরিবাহিত জাহাজে বিনা প্রয়োজনে গ্যাং বুকিং দেয়া হয় ঃ*

গ্যাস পরিবাহিত জাহাজে গ্যাস খালাস করার জন্য কোন শ্রমিকের প্রয়োজন হয় না। পাইপের সাহায্যে গ্যাস সরাসরি কারখানায় চলে যায়। এক্ষেত্রে কোন শ্রমিকের প্রয়োজন না হওয়া সত্ত্বেও ৮ জন শ্রমিকের গ্যাং বুকিং দেয়া হচ্ছে। শ্রমিকগণ শুধুমাত্র হাজিরা দিয়ে চলে যায়।

ফলাফল ঃ

বিনা প্রয়োজনে গ্যাস পরিবাহিত জাহাজে গ্যাং বুকিং দেয়ায় গ্যাসের মূল্য (এল.পি গ্যাস) বৃদ্ধি পায় এবং জনসাধারণের জীবনযাত্রার ব্যয় বৃদ্ধি পায়।

সুপারিশঃ

আলোচ্যক্ষেত্রে গ্যাং-এর কোন প্রয়োজন না থাকায় জনস্বার্থে গ্যাস খালাসে গ্যাং বুকিং বন্ধ করা আবশ্যক।

২.৬ ॥ *কাজের তুলনায় জনবল অধিক ঃ*

২.৬.১ ॥ *ট্রাফিক বিভাগ ঃ*

ট্রাফিক বিভাগের বিলিং শাখার ২০০৩-২০০৪ সালের কার্যক্রম যাচাই করে দেখা যায় কনটেইনার বিলিং শাখায় কর্মচারীর সংখ্যা ৭ জন। এক বছরে বিল করেছে ১০২০ টি অর্থাৎ ৭ জনে ১ দিনে বিল করেছে ২.৭৯ টি। রাজস্ব শাখায় কর্মচারীর সংখ্যা ৭ জন। এক বছরে বিল করেছে ৩১০ টি অর্থাৎ ৭ জনে ১ দিনে বিল করেছে

০.৮৫ টি। ট্রানজিট শেড শাখায় কর্মচারীর সংখ্যা ৭ জন। এক বছরে সরাসরি ডকুমেন্ট ডেলিভারী দিয়েছে ৭ টি অর্থাৎ বছরে ১ জন কর্মচারী ১ টি ডকুমেন্ট ডেলিভারী দিয়েছে।

উপরিউক্ত পরিসংখ্যান হতে দেখা যায় বর্তমানে কর্মরত ২১ জন কর্মচারীর স্থলে উক্ত ৩ টি শাখায় একজন কর্মচারীই যথেষ্ট। জাহাজ আগমন কম হওয়ায় কাজের পরিমাণও দিন দিন কমে যাচ্ছে।

২.৬.২ ॥ *পোতাশ্রয় এবং সংরক্ষণ বিভাগ ঃ*

সংশ্লিষ্ট বিভাগের রেকর্ডপত্রাদি যাচাই করে দেখা যায় উক্ত বিভাগে ৩১ টি জলযানের বিপরীতে ৩৫০ জন জাহাজী কর্মচারী নিয়োজিত আছে। জাহাজী কর্মচারীদের কাজ মূল্যায়নের নিমিত্তে পরীক্ষামূলকভাবে ২ টি টাগ, ১ টি পাইলট জাহাজ এবং ১ টি পানির জাহাজ এর জুলাই/০৩ মাস হতে সেপ্টেম্বর/০৩ মাস এর লগবহি যাচাই করা হয়েছে। যাচাইয়ে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নে প্রদত্ত হলো।

জাহাজের নাম	*মাস*	*মাসে চালু ঘণ্টা*
সারথী-১, টাগ	জুলাই/০৩	২৯-৪৫ ঘণ্টা
সারথী-১, টাগ	আগষ্ট/০৩	৩৪-০০ঘণ্টা
সারথী-২ টাগ	আগষ্ট/০৩	৩৭-৩০ ,,
সারথী-২ টাগ	সেপ্টেম্বর/০৩	৩২-১৫ ,,
রাজ হংস-পাইলট জাহাজ	জুলাই/০৩	৯৯-২৫ ,,
রাজহংস ,,	আগষ্ট/০৩	১০২-৩০ ,,
রাজহংস ,,	সেপ্টেম্বর/০৩	৮৮-০০ ,,
রুহী-পানির জাহাজ	জুলাই/০৩	৫৯-০০ ,,
রুহী- ,,	আগষ্ট/০৩	৪৯-৩০ ,,
রুহী- ,,	সেপ্টেম্বর/০৩	৬৫-৪৫ ,,

উপরিউক্ত পরিসংখ্যান হতে দেখা যায় উক্ত ৪ টি জাহাজের মধ্যে রাজ হংস আগষ্ট/০৩ মাসে ৭২০ ঘণ্টার মধ্যে সর্বোচ্চ ১০২-৩০ ঘণ্টা চালু ছিল। অর্থাৎ শতকরা ১৪.২৪ ঘণ্টা চালু ছিল এবং ৮৫.৭৬ ঘণ্টা অলস ছিল। আলোচ্য সালে ৩১ টি জাহাজের বিপরীতে ৩৫০ জন কর্মচারীকে বেতন ভাতাদি ছাড়াও অধিকাল ভাতা

২.১০ ॥ বেপজা গভর্নিং বোর্ডের সিদ্ধান্ত পরিপালন করা হয়নি ঃ

মংলা বন্দরকে সচল করার উদ্দেশ্যে খুলনা অঞ্চলের ব্যবসায়ীগণকে বিনিয়োগে আকৃষ্ট করার লক্ষ্যে ব্যাপক বিপণন কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ৩১/৭/২০০৪ তারিখে বেপজা গভর্নর বোর্ডের সভায় বন্দর কর্তৃপক্ষকে নির্দেশ প্রদান করা হয়। কিন্তু বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আলোচ্য বিষয়ে খুলনা ও যশোর অঞ্চলের ব্যবসায়ীদের সহিত আনুষ্ঠানিক কোন মতবিনিময় সভা করা হয়নি।

ফলাফল ঃ

দক্ষ ব্যবস্থাপনার অভাবে এবং সময়োপযোগী কার্যব্যবস্থা গ্রহণ না করায় বিনিয়োগকারীদের বেশী সংখ্যায় আকৃষ্ট করতে বন্দর কর্তৃপক্ষ ব্যর্থ হয়েছে। ফলশ্রুতিতে বন্দরের গতিশীলতা আসেনি।

সুপারিশঃ

মংলা ইপিজেড-এ বিনিয়োগের উদ্দেশ্যে খুলনা, যশোর এবং বরিশালসহ এ অঞ্চলের অন্যান্য জেলার ব্যবসায়ীদের সহিত আনুষ্ঠানিক মতবিনিয়ম সভা/বৈঠকের উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যক। এ বন্দর ব্যবহার লাভজনক বিনিয়োগকারীদের এ ধারণা প্রদান করা প্রয়োজন।

২.১১ ॥ ইজারাযোগ্য জমি ইজারা দেয়া হয়নি ঃ

ভূমি শাখার নথিপত্র যাচাই করে দেখা যায় বন্দরের ইজারাযোগ্য ৭৩.৫০ একর বা ৩৫,৫৭৪ বর্গগজ জমি ইজারাবিহীন রাখা হয়েছে। উক্ত জায়গায় ইজারা প্রদানের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি।

ফলাফল ঃ

ইজারাযোগ্য উক্ত জমি ইজারা প্রদান না করায় প্রতি বর্গগজের ভাড়া/ইজারা মূল্য বার্ষিক ৬ টাকা হারে বন্দর কর্তৃপক্ষের আলোচ্য সালে ২,১৩,৪৪৪/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি হয়।

সুপারিশঃ

বন্দরের রাজস্ব আয় বৃদ্ধিকল্পে ইজারাবিহীন জমি দ্রুত ইজারা প্রদানের ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যক।

আর্থিক অনিয়মসমূহ

আর্থিক অনিয়মের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

অনুচ্ছেদ নং	অনিয়মের বিবরণ	জড়িত টাকার পরিমাণ	পৃষ্ঠা নং
০১	০২	০৩	০৪
৩.১	চুক্তির শর্ত লংঘন করে ঠিকাদার মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে মবিলাইজেশন কস্ট পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	১,২১,০০,০০০/-	২৭
৩.২	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার হিরণ এবং খনকে ব্যবহৃত জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মুল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধের ফলে আর্থিক ক্ষতি।	১,৬০,০৭,০৯৪/-	২৮
৩.৩	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার আরু-২ এ খরচকৃত জ্বালানীর পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধ করায় আর্থিক ক্ষতি	৬০,৪২,৯৯৫/-	২৯
৩.৪	কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বাসায় ব্যবহৃত বিদ্যুৎ বিলে রিবেট প্রদান করতঃ বন্দর তহবিল হতে বিল পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	৪১,৬৭,৬৮৬/-	৩০
৩.৫	ইজারা গ্রহীতা এবং ঠিকাদারদের বিল হতে উৎসে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় সরকারের রাজস্ব ক্ষতি।	১১,৪৭,৪০১/-	৩১
৩.৬	নির্ধারিত হারে জমির ভাড়া বাবত ৪,০০,২০৪/২৩ টাকা এবং ভ্যাট বাবত ৮৮,২৪৯/৮১ টাকা আদায় না করায় ক্ষতি	৪,৮৮,৪৫৪/-	৩২
৩.৭	মাসিক বেতনের অতিরিক্ত হিসাবে জাহাজের কর্মচারীগণকে সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অনিয়মিতভাবে পরিশোধ	১৯,৫২,১৮৪/-	৩৩
৩.৮	ব্যয়বহুল এলাকায় কর্মস্থল না হওয়া সত্ত্বেও ব্যয়বহুল এলাকার হারে বাড়ীভাড়া ভাতা পরিশোধ করায় বন্দরের আর্থিক ক্ষতি।	২,৭৪,৫৩৯/৬০	৩৪
৩.৯	সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ মোতাবেক সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের নিকট হতে পানির বিল আদায় না করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের রাজস্ব ক্ষতি।	৪,৩৯,৭০৮/-	৩৫
৩.১০	কম মুল্যের প্রয়োজনীয় মালামাল দীর্ঘদিন যাবত ভান্ডারে জমা রাখা হয়েছে।	১,৪৫,৮৬,৭৬৩/-	৩৬
	সর্বমোট=	৫,৭২,০৬,৮২৪/-	

আর্থিক অনিয়মের অনুচ্ছেদভিত্তিক বিস্তারিত বিবরণ
(অনুচ্ছেদ ৩.১ হতে ৩.১০ পর্যন্ত)

অনুঃ নং-৩.১ ॥

শিরোনাম ঃ **চুক্তির শর্ত লংঘন করে ঠিকাদার মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনার শীপকে মবিলাইজেশন কষ্ট পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের ১,২১,০০,০০০/- টাকা ক্ষতি।**

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় ঃ-

- পশুর চ্যানেল সংরক্ষণ ড্রেজিং শীর্ষক প্রকল্পের ড্রেজিং কাজ করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনার শীপকে ০৫/৬/২০০০ তারিখে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়। উক্ত ঠিকাদার ইন্দোনেশিয়া হতে ড্রেজার আরু-২ আমদানী করে (বি.এল নং- AWB/RR/Challan/ Date: 3.7.2000 এবং Bill of Entry No-131 তাং- 24/8/2000) | সংশ্লিষ্ট নথি হতে দেখা যায় ড্রেজার আরু-২ কাষ্টমস এর অনুমতি/ছাড়পত্র ছাড়াই ১০/৯/০১ তারিখে উধাও হয়ে যায়। এতে প্রমানিত হয় যে, ড্রেজারটি পুনঃ রপ্তানী করা হয়নি।

- চুক্তির Bill of Quantities এর ৬নং শর্তে উল্লেখ রয়েছে যে, ঠিকাদার কর্তৃক ১৯৯৯-২০০০ সালে আমদানীকৃত যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জাম পুনঃ রপ্তানী করলে সিডিউল ২-এ বর্ণিত মবিলাইজেশন কষ্ট ১,২১,০০,০০০/- টাকা পরিশোধ করা হবে।

- কাষ্টমস কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে ড্রেজার আরু-২ পুনঃ রপ্তানী না করায় ঠিকাদারকে Bill of Quantities এর সিডিউল ২-এ বর্ণিত মবিলাইজেশন কষ্ট বাবদ ১,২১,০০,০০০/- টাকা পরিশোধযোগ্য নয়। কিন্তু বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ৬/৭/০৪ তারিখে উক্ত টাকা পরিশোধ করায় ১,২১,০০,০০০/- টাকা আর্থিক ক্ষতি হয়।

ফলাফলঃ বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- ড্রেজিং কাজের জন্য মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক মেসার্স বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপ-কে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় ০৫/০৬/২০০০ তারিখে। চুক্তিপত্রের Schedule No. 2A উল্লেখ রয়েছে যে, ঠিকাদার কর্তৃক ১৯৯৯-২০০০ সনে আমদানীকৃত যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম পুনঃ রপ্তানী না করলে মবিলাইজেশন বাবদ ১,২১,০০,০০০/- টাকা পরিশোধ করা হবে না। অথচ মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ বেসিক ড্রেজিং কোম্পানীকে ঠিকাদার নিয়োগ করার পূর্বের আমদানীকৃত (মার্চ, ২০০০) ইকুইপমেন্টের ড্রেজার এর বিপরীতে মবিলাইজেশন কষ্ট বাবদ ১,২১,০০,০০০/- টাকা পরিশোধ করা হয়। এতে প্রতীয়মান হয় যে, চুক্তিপত্রের শর্তের ব্যত্যয় ঘটিয়ে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ঠিকাদারকে এই অর্থ পরিশোধ করেছে।

অডিটের মন্তব্যঃ

মন্ত্রণালয়ের মন্তব্য মতে আপত্তি যথাযথ।

সুপারিশঃ

দায়ী ব্যক্তি/ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে উক্ত টাকা আদায় করা আবশ্যক ।

অনুঃ নং- ৩.২॥

শিরোনাম ঃ **ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার হিরণ এবং খনকে ব্যবহৃত জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধের ফলে ১,৬০,০৭,০৯৪/- টাকা আর্থিক ক্ষতি।**

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় ঃ-

- পশুর চ্যানেল সংরক্ষণ ড্রেজিং শীর্ষক প্রকল্পের ড্রেজিং কাজের জন্য মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ৫/৬/২০০০ তারিখে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়।
- চুক্তির Supplement to the contract এর ৩নং শর্ত মোতাবেক ঠিকাদার কাজ আরম্ভ করার ৬১ সপ্তাহের মধ্যে সমুদয় ড্রেজিং কাজ (৩০ লক্ষ ঘনমিটার) করতে হবে। ঠিকাদার ২৩/৬/২০০০ তারিখে কাজ আরম্ভ করায় ৩০/৮/০১ তারিখের মধ্যে ৩০ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং করার কথা।
- চুক্তির ৭০(১) নং শর্তানুযায়ী দরপত্র দাখিলের ১৪ দিন পরে সরকার কর্তৃক জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধি করলে মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য ঠিকাদারকে পরিশোধ করা হবে। অর্থাৎ কাজ সমাপ্তির নির্ধারিত তারিখ (৩০/৮/০১) পর্যন্ত সময়ে তেলের মূল্য বৃদ্ধি করা হলে তা ঠিকাদারকে পরিশোধযোগ্য।
- সরকার কর্তৃক প্রতি লিটার ডিজেলের মূল্য ১৬/৮/২০০০ তারিখে ১৫.০৯ টাকা, ২৭/১২/০১ তারিখে ১৬.৫৯ টাকা এবং ৬/১/০৩ তারিখে ১৯.৪৩ টাকা নির্ধারন করা হয়।
- নথি নং- মবক/নিঃ প্রঃ/বি-৫/২৪২/পি-১/২০০২ হতে দেখা যায় ড্রেজার হিরণ এবং খনকে ১৬/৮/২০০০ হতে ২৪/১/০৪ তারিখ পর্যন্ত ৩৫,২২,৮৪১.৫৪ লিঃ জ্বালানী খরচ করা হয়েছে। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে ১৪/১২/০৩ তারিখে অনুষ্ঠিত সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য বাবত ১,৮১,৩৪,৪৭৩/৮৯ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। ১৬/৮/২০০০ হতে ৩০/৮/২০০১ পর্যন্ত ৮,৬৪,৭৮৮.৫৪ লিঃ জ্বালানী খরচ করা হয়েছে বিধায় চুক্তির শর্ত মোতাবেক ঠিকাদারকে পার্থক্য মূল্য ২.৪৬ টাকা হিসাবে ৮,৬৪,৭৮৮.৫৪× ২.৪৬ = ২১,২৭,৩৭৯/৮১ টাকা পরিশোধযোগ্য। ফলে বন্দর কর্তৃপক্ষের (১,৮১,৩৪,৪৭৩/৮৯ – ২১,২৭,৩৭৯/৮১) = ১,৬০,০৭,০৯৪/- টাকা ক্ষতি হয়। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট "গ" তে দেখানো হলো।

ফলাফলঃ বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দাখিলকৃত জবাবের উপর মন্ত্রণালয়ে অনুষ্ঠিতব্য সভায় আলোচনা করে এ বিষয়ে মতামত দেয়া যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ

চুক্তির শর্ত লংঘন করে তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধ করা হয়েছে।

সুপারিশঃ

- ৩০/৮/০১ তারিখের পরে ব্যয়িত জ্বালানী তেলের উপর পার্থক্য মূল্য পরিশোধযোগ্য নয় বিধায় দায়ী ব্যক্তি/ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে উক্ত টাকা আদায় করা আবশ্যক ।

অনুঃ নং- ৩.৩।।

শিরোনাম ঃ *ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার আরু-২ এ খরচকৃত জ্বালানীর পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে ৬০,৪২,৯৯৫/- টাকা পরিশোধ করায় আর্থিক ক্ষতি।*

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় ঃ-

- পশুর চ্যানেল সংরক্ষণ ড্রেজিং শীর্ষক প্রকল্পের ড্রেজিং কাজের জন্য মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ৫/৬/২০০০ তারিখে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়।
- চুক্তির Supplement to the contract এর ৫ নং শর্তে উল্লেখ আছে যে, জ্বালানী খরচের পরিমাণ ড্রেজিংকালীন সময়ে লয়েডস্ সার্ভেয়ার এবং বন্দরের প্রতিনিধি যৌথভাবে সার্ভে করতঃ নির্ধারণ করা হবে। ঠিকাদার নিজ খরচে লয়েডস সার্ভেয়ার নিয়োগ করবে।
- সংশ্লিষ্ট নথি হতে দেখা যায় ঠিকাদারের ড্রেজার আরু-২ ১০/৯/০১ তারিখে বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমতি ছাড়াই পালিয়ে যায়।
- ঠিকাদার ২৩/৬/২০০০ তারিখ ড্রেজিং আরম্ভ করার পর ২(দুই) বৎসর পর ৭/৮/০২ তারিখে লয়েডস সার্ভেয়ার নিয়োগ করে। ১০/৯/০১ তারিখ ড্রেজার আরু-২ পালিয়ে যাওয়ায় লয়েডস সার্ভেয়ার কর্তৃক জ্বালানী খরচের পরিমাণ নির্ধারণ করা সম্ভব হয়নি।
- যৌথ সার্ভে না করেই স্থানীয় কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ড্রেজার আরু-২ তে খরচ দেখানো ২৪,৫৬,৫০২ লিঃ জ্বালানীর পার্থক্য মূল্য বাবত ঠিকাদারকে অনিয়মিতভাবে ২৪,৫৬,৫০২ × ২.৪৬ = ৬০,৪২,৯৯৫/- টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট “ঘ” তে দেখানো হলো ।

ফলাফলঃ বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দাখিলকৃত জবাবের উপর মন্ত্রণালয়ে অনুষ্ঠিতব্য সভায় আলোচনা করে এ বিষয়ে মতামত দেয়া যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ

জ্বালানীর সঠিক পরিমাণ নির্ধারণ না করেই মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য পরিশোধ করায় আর্থিক ক্ষতি হয়েছে।

সুপারিশঃ

- ৩০/৮/০১ তারিখের মধ্যে প্রকৃতপক্ষে কি পরিমাণ জ্বালানী তৈল ব্যবহার করা হয়েছে তা যৌথ জরীপ (সার্ভে) করে নিরূপন করা এবং মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য পরিশোধ করা আবশ্যক।
- ৩০/৮/০১ তারিখের পরে ব্যয়িত জ্বালানী তেলের উপর পার্থক্য মূল্য পরিশোধযোগ্য নয় বিধায় দায়ী ব্যক্তি/ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে উক্ত টাকা আদায় করা আবশ্যক ।

অনুঃ নং- ৩.৬॥

শিরোনাম ঃ *নির্ধারিত হারে জমির ভাড়া বাবত ৪,০০,২০৪/২৩ টাকা এবং ভ্যাট বাবত ৮৮,২৪৯/৮১ টাকা আদায় না করায় ক্ষতি।*

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে নথি নং- মবক/ব্য/প্র/স(ম)৭/৩০/৯৮ হতে দেখা যায় ঃ-

- মেসার্স এল.পি.জি মালয়েশিয়া (বাঃ) লিঃ এর নিকট বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ২০/৪/৯৮ তারিখে ৩০ (ত্রিশ) বছরের জন্য ১০.৪৭ একর বা ৫০,৬৭৪.৮০ বর্গগজ জমি প্রতি বঃগজ বার্ষিক ৪.০৫ হারে ভাড়া প্রদান করা হয়। বন্দর কর্তৃক অফিস আদেশ নং- মবক/ব্যঃ/প্রঃ/স (ম) ৬১২/(২)১১১/২ তাং- ৩/৩/০৩ এর মাধ্যমে ১/১/০৩ তারিখ হতে জমির ভাড়া প্রতি বঃগজ মাসিক ৬.০০ টাকা নির্ধারণ করা হয়।
- চুক্তির ৭(ঙ) শর্তে উল্লেখ আছে যে, ভাড়া বৃদ্ধি করা হলে ইজারা গ্রহীতা কর্তৃক বর্ধিত ভাড়া পরিশোধ করতে হবে। ফলে ১/৭/২০০০ থেকে ৩০/৬/০৭ পর্যন্ত আদায়যোগ্য অগ্রিম ভাড়ার পরিমাণ দাঁড়ায় ১৬,৯৩,১৭১/৭৫ টাকা। বিস্তারিত হিসাব নিম্নে দেখানো হলোঃ-

১/৭/০০ থেকে ৩১/১২/০২ পর্যন্ত ৪.০৫ টাকা হারে ভাড়া =	৫,১৩,০৮২/৩৫
১/১/০৩ থেকে ৩০/৬/০৭ পর্যন্ত ৬.০০ টাকা হারে ভাড়া =	১৩,৬৮,২১৯/৬০
মোট=	১৮,৮১,৩০১/৯৫
বাদ ১০% হারে	১,৮৮,১৩০/২০
আদায়যোগ্য=	১৬,৯৩,১৭১/৭৫

- চুক্তির ৭(ঘ) শর্ত মোতাবেক ইজারা গ্রহীতা কর্তৃক মানি রিসিট নং- ২০৮১৭৫ তাং- ১১/১/২০০০ এর মাধ্যমে ১/৭/২০০০ হতে ৩০/৬/০৭ পর্যন্ত ৭ বছরের অগ্রিম ভাড়া বাবত ১৪,৩৬,৬৩০/৫৮ টাকার ১০% বাদে ১২,৯২,৯৬৭/৫২ টাকা পরিশোধ করায় ৪,০০,২০৪/২৩ টাকা কম আদায় করা হয়েছে।

- মোট ১৮,৮১,৩০১/৯৫ টাকার উপর ১৫% হারে ভ্যাট বাবত ২,৮২,১৯৫/২৯ টাকা আদায়যোগ্য হলেও ১,৯৩,৯৪৫/৪৮ টাকা আদায় করায় ৮৮,২৪৯/৮১ টাকা কম আদায় করা হয়েছে।

ফলাফলঃ রাজস্ব ক্ষতি।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- ১/১/২০০৩ তারিখ থেকে ভাড়া বৃদ্ধির আদেশ জারী করা হলেও বর্দ্ধিত হারে এখনো ভাড়া আদায় না করার বিষয়ে বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার গাফিলতি বা কর্তব্যে অবহেলা রয়েছে।

- আপত্তিকৃত ভাড়ার টাকা ও ভ্যাটের টাকা অতি জরুরী ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট সংস্থার/ভাড়াটিয়ার নিকট হতে আদায় করতঃ ভাড়ার টাকা বন্দর তহবিলে ও ভ্যাটের টাকা সরকারের সংশ্লিষ্ট খাতে জমা করে নিরীক্ষা অফিসকে অবহিত করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ

প্রায় দুই বছর পূর্বে ভাড়া বৃদ্ধির আদেশ জারী করা হলেও বর্দ্ধিত ভাড়া আদায় করা হয়নি।

সুপারিশঃ

ক্ষতির টাকা সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক ।

অনুঃ নং- ৩.৭॥

শিরোনাম ঃ *মাসিক বেতনের অতিরিক্ত হিসাবে জাহাজের কর্মচারীগণকে সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত ১৯,৫২,১৮৪/- টাকা অনিয়মিতভাবে পরিশোধ।*

বিষয়বস্তুঃ

- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় বন্দর কর্তৃক অর্থ মন্ত্রণালয়ের পূর্ব অনুমোদন ব্যতিত জাহাজের কর্মচারীগণকে মাসিক বেতনের অতিরিক্ত হিসাবে সাপ্তাহিক ছুটির দিন এবং সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অনিয়মিতভাবে ১৯,৫২,১৮৪/১১ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে।

ফলাফলঃ অনিয়মিতভাবে পরিশোধ।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- অর্থ মন্ত্রনালয়ের পূর্ব অনুমোদন ব্যতিত বন্দর কর্তৃপক্ষের জলযানে কর্মরত জাহাজী কর্মচারীদের ১/৫/৮৫ তারিখ থেকে বৎসরে ৪৫ দিন এবং ১/১১/৯২ তারিখ থেকে বৎসরে ৫৫ দিনের মূল বেতনের সমপরিমাণ অর্থ নগদায়ন বাবদ অনিয়মিতভাবে বন্দরের তহবিল থেকে প্রায় এক কোটি টাকার অধিক পরিশোধ করা হয়েছে। এ বিষয়ে অর্থ মন্ত্রণালয়ের সম্মতির জন্য নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় হতে বহুবার পত্র লেখা হলেও অদ্যাবধি অর্থ মন্ত্রণালয় হতে উক্ত প্রস্তাবের উপর কোন সম্মতি পাওয়া যায়নি। এতে ধরে নেয়া যায় যে, উক্ত প্রস্তাবে অর্থ মন্ত্রণালয় সম্মত নহে।
- বর্ণিত অবস্থায়, অর্থ মন্ত্রণালয় যেহেতু উক্ত প্রস্তাবে সম্মতি জ্ঞাপন করেনি সেহেতু অর্থ মন্ত্রণালয়ের সম্মতি না পাওয়া পর্যন্ত জাহাজী কর্মচারীদের ৫৫ দিনের মূল বেতনের সমপরিমাণ নগদায়ন সুবিধা অবিলম্বে discontinue অর্থাৎ বন্ধ করতে বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যায়।
- অডিটের সুপারিশ মোতাবেক আপত্তিকৃত অর্থ আদায়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ

অর্থ মন্ত্রণালয়ের পূর্ব অনুমোদন ব্যতিত আলোচ্য আর্থিক সুবিধা পরিশোধযোগ্য নয়।

সুপারিশঃ

জাহাজী কর্মচারীদের ৫৫ দিনের মূল বেতনের সম পরিমাণ নগদায়ন সুবিধা অবিলম্বে বন্ধ করা এবং অনিয়মিতভাবে পরিশোধিত টাকা সংশ্লিষ্ট কর্মচারীদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক ।

অনুঃ নং-৩.৮ ॥

শিরোনাম ঃ ***ব্যয়বহুল এলাকায় কর্মস্থল না হওয়া সত্ত্বেও ব্যয় বহুল হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা পরিশোধ করায় ২,৭৪,৫৩৯/৬০ টাকা অতিরিক্ত পরিশোধ।***

বিষয়বস্তুঃ

- জাতীয় বেতন স্কেল/৯৭ মোতাবেক ঢাকা, চট্টগ্রাম, রাজশাহী, খুলনা এবং নারায়নগঞ্জ সিটি এলাকায় কর্মস্থলে কর্মরত কর্মকর্তা/কর্মচারীগণকে ব্যয়বহুল হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা পরিশোধযোগ্য এবং অন্যান্য এলাকার জন্য সাধারণ হারে পরিশোধযোগ্য।
- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ বাগেরহাট জেলায় অবস্থিত হওয়া সত্ত্বেও কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণ উক্ত সরকারী নির্দেশ লংঘন করতঃ ব্যয়বহুল হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা পরিশোধ করায় ২,৭৪,৫৩৯/৬০ টাকা অতিরিক্ত পরিশোধ করা হয়েছে। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট "জ" তে দেখানো হলো

ফলাফলঃ অতিরিক্ত পরিশোধ।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রধান কার্যালয় বাগেরহাট জেলায় অবস্থিত হওয়ায় জাতীয় বেতন স্কেল/৯৭ অনুযায়ী মংলা বন্দরে কর্মরত কর্মকর্তা/কর্মচারীরা ব্যয়বহুল এলাকার জন্য নির্ধারিত হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা প্রাপ্য নহে যা তারা বর্তমানে গ্রহণ করেছেন।
- মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষকে অবিলম্বে ব্যয়বহুল এলাকার হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা প্রদান বন্ধ করতঃ অডিটের সুপারিশ মোতাবেক অতিরিক্ত পরিশোধিত অর্থ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মচারীদের নিকট হতে আদায় করে আদায়ের প্রমাণক নিরীক্ষা অফিসকে অবহিত করার জন্য বলা যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ

জাতীয় বেতন স্কেলের নির্দেশ অমান্য করে অতিরিক্ত অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে।

সুপারিশঃ

ব্যয় বহুল এলাকার হারে বাড়ী ভাড়া ভাতা প্রদান অবিলম্বে বন্ধ করা এবং অতিরিক্ত পরিশোধিত টাকা সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মচারীদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুঃ নং-৩.৯।

শিরোনাম ঃ *সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ মোতাবেক পানির বিল আদায় না করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪,৩৯,৭০৮/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি।*

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় ঃ-

- পশুর চ্যানেল সংরক্ষণ ড্রেজিং শীর্ষক প্রকল্পের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়।
- নিয়োগ চুক্তির Supplement to the contract এর ৯ নং শর্তে প্রতি মেঃ টন পানির মূল্য ৩৫০/- টাকা নির্ধারণ করা হয়। সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফে প্রতি মেঃ টন পানির মূল্য ৭.০০ মার্কিন ডলার নির্ধারিত আছে।
- ট্যারিফ মোতাবেক (Asper tariff) পানির মূল্য শর্তে উল্লেখ না করায় বন্দরের ৪,৩৯,৭০৮/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি হয়। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট "ঝ" তে দেখানো হলো।

- উল্লেখ্য যে, ট্যারিফে বর্ণিত হারের চেয়ে কম হারে পানির বিল আদায়ের সুযোগ নেই। কিন্তু চুক্তিতে সঠিকভাবে শর্ত আরোপ না করায় কম হারে পানির বিল আদায় করা হয়েছে।

ফলাফলঃ বন্দরের রাজস্ব ক্ষতি।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- সরকার কর্তৃক প্রতি মেঃ টন পানির ট্যারিফ মূল্য ৭.০০ (সাত) মার্কিন ডলার নির্ধারিত থাকা সত্ত্বেও এতদবিষয়ে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ও ঠিকাদারের মধ্যে সম্পাদিত চুক্তির ৯নং শর্তে ঠিকাদারের ভেসেলে প্রতি মেঃ টন সুপেয় পানির সরবরাহকৃত মূল্য ৩৫০/- টাকা নির্ধারণ করা হয়েছিল। যেহেতু চুক্তিপত্রের শর্তে ৩৫০/- টাকা নির্ধারিত ছিল সেহেতু ঠিকাদারের নিকট থেকে এ টাকা আদায়ের কোন সুযোগ আছে বলে মনে হয়না।
- ভবিষ্যতে চুক্তি সম্পাদনকালে সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ মূল্য যথাযথভাবে অনুসরণের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষকে পরামর্শ/নির্দেশ দেয়া যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ ট্যারিফে বর্ণিত হারে পানির বিল আদায় বন্দরের জন্য বাধ্যতামূলক বিধায় তারচেয়ে কম হারে আদায় করায় আলোচ্য ক্ষতি হয়েছে।

সুপারিশঃ

- ক্ষতির টাকা সংশ্লিষ্ট দায়ী ব্যক্তি/ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক ।
- চুক্তি সম্পাদনকালে সরকার নির্ধারিত ট্যারিফ মূল্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে চুক্তির শর্ত নির্ধারণ করা যেতে পারে।

অনুঃ নং- ৩.১০॥

শিরোনাম ঃ ***১,৪৫,৮৬,৭৬৩/- টাকা মূল্যের কম প্রয়োজনীয় মালামাল দীর্ঘদিন যাবত ভান্ডারে জমা রাখা হয়েছে।***

বিষয়বস্তুঃ

মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, মংলা, বাগেরহাট এর ২০০৩-২০০৪ সালের পারফরমেন্স অডিটকালে দেখা যায় ঃ-

- ম্যাকানিক্যাল, ইলেকট্রিক্যাল এবং মেরিন ষ্টোরের জন্য প্রয়োজনীয়তা নিরূপন না করে ১,৪৫,৮৬,৭৬৩/- টাকা মূল্যের যন্ত্রপাতি ও যন্ত্রাংশ ক্রয় করে ভান্ডারে মওজুদ রাখা হয়েছে।
- যন্ত্রপাতি ও যন্ত্রাংশসমূহ অধিকাংশই দীর্ঘদিন পূর্বে ক্রয় করা হলে ও বিতরণ না করে ফেলে রাখায় প্রমাণিত হয় যে, প্রয়োজন না থাকা সত্ত্বেও মালামালগুলো ক্রয় করা হয়েছে। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট "ঞ" তে দেখানো হলো ।

ফলাফলঃ অপ্রয়োজনীয় মালামাল ক্রয়।

নির্বাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ

- প্রয়োজনীয়তা নিরুপন না করে এবং উক্ত মালামালের বিষয়ে কোন চাহিদাপত্র ব্যতিরেকে এই বিশাল অংকের মালামাল ক্রয় বিধি সম্মত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়। এ বিষয়ে একটি নিরপেক্ষ তদন্ত করা প্রয়োজন।
- অডিটের পরামর্শ মোতাবেক ভান্ডারে কোন অপ্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি/যন্ত্রাংশ থেকে থাকলে তা নিলামে বিক্রির ব্যবস্থা করা, ভবিষ্যতে এ ধরনের অপ্রয়োজনীয় কেনা কাটা নিরুৎসাহিত করা, বন্দরের ক্রয় নীতিমালা পুনঃমূল্যায়ন করাসহ এখন থেকে চাহিদাপত্র ব্যতিরেকে কোন যন্ত্রপাতি/যন্ত্রাংশ ক্রয় না করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যেতে পারে।
- তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন ও উপরোল্লিখিত পরামর্শ মোতাবেক গৃহীত কার্যক্রম অত্র মন্ত্রণালয় ও নিরীক্ষা অফিসকে অবহিত করার পর পরবর্তীতে মন্ত্রণালয়ের মন্তব্য প্রদান করা যেতে পারে।

অডিটের মন্তব্যঃ কম প্রয়োজনীয় মালামাল চাহিদার তুলনায় বেশী সংখ্যক ক্রয় করে বন্দরের অর্থ অযথা ব্যয় করা হয়েছে।

সুপারিশঃ

- কম প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি/যন্ত্রাংশ বিপুল পরিমাণ ক্রয় করার জন্য দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করা আবশ্যক।
- এ ধরনের অপ্রয়োজনীয় কেনা কাটা নিরুৎসাহিত করার জন্য ক্রয় পলিসি পূনঃ মূল্যায়ন করা আবশ্যক।
- উচ্চ পর্যায়ের কমিটি গঠন করে ব্যবহারযোগ্য মালামাল চিহ্নিত করে ঐগুলো ব্যবহার করা এবং ব্যবহারের অযোগ্য মালামাল বিধি মোতাবেক নিলামে বিক্রয়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

স্বাক্ষরিত

২১/১১/২০০৬ইং
৭/৮/১৪১৩বাং

এ কে এম জসীম উদ্দিন
মহাপরিচালক
ফোনঃ ৮৩১৬১৩০

বাঃসঃমুঃ-২০০৬/০৭-৩১৬৪কম/এ-৭৫০বই, ২০০৬।