



বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর

পারফরমেন্স অডিট রিপোর্ট

রিপোর্টের সনঃ ২০১০-২০১৪

বিষয়ঃ ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্পের নিরীক্ষা

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন

প্রকল্পের ২০০০-২০০৫ এবং ২০০৭-২০১৩ অর্থ বছরের কার্যক্রম।



পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের ১৩২ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশকৃত

বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর

পারফরমেন্স অডিট রিপোর্ট

রিপোর্টের সন: ২০১০ - ২০১৪

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়

অর্থ বছরঃ ২০০০-২০০৫ (প্রথম পর্যায়)

২০০৭-২০১৩ (দ্বিতীয় পর্যায়)

পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর

সূচীপত্র

ক্রমিক নং	শিরোনাম	পৃষ্ঠা নং
১	মুখ বন্ধ	১
২	Abbreviation & Glossary	২
৩	নির্বাহী সারসংক্ষেপ	৩
৪	প্রথম অধ্যায়	৪
৫	ভূমিকা	৫
৬	প্রতিষ্ঠান/বিষয় পরিচিতি	৫
৭	নিরীক্ষার উদ্দেশ্য	৭
৮	নিরীক্ষার পরিধি	৭
৯	নিরীক্ষার নির্ণায়ক	৭
১০	নিরীক্ষা এপ্রোচ ও পদ্ধতি	৭
১১	নিরীক্ষার মতামত	৮
১২	নিরীক্ষার সীমাবদ্ধতা	৮
১৩	নিরীক্ষা পরিদর্শন প্রতিবেদন	৯
১৪	অডিট অনুচ্ছেদের সারসংক্ষেপ	৯-১০
১৫	নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ	১০-১১
১৬	অনিয়ম ও ক্ষতিসমূহের কারণ এবং ফলাফল	১১-১২
১৭	অডিটের সুপারিশ	১২
১৮	দ্বিতীয় অধ্যায়	১৩
১৯	নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ, কারণ, ফলাফল ও সুপারিশসমূহ	১৪-২৮
২০	উপসংহার	২৯
২১	অনুচ্ছেদভিত্তিক পরিশিষ্টসমূহ	৩০-৩৪

মুখবন্ধ

- ১। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) অনুযায়ী বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক প্রজাতন্ত্রের সরকারি হিসাবসমূহ এবং সকল আদালত, সরকারি কর্তৃপক্ষ ও কর্মচারীর হিসাব নিরীক্ষা করার জন্য ক্ষমতাপ্রাপ্ত। তাছাড়া, দি কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এ্যাডিশনাল ফাংশস) এ্যাক্ট, ১৯৭৪ এর ধারা-৫ অনুযায়ী সকল Statutory Public Authority ও Local Authority এর হিসাবও নিরীক্ষা করার জন্য বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক ক্ষমতাপ্রাপ্ত।
- ২। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় এর নিয়ন্ত্রণাধীন বিআইডব্লিউটিএ প্রতিষ্ঠানের ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্পের ওপর পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক নমুনামূলক যাচাইয়ের মাধ্যমে নিরীক্ষাপূর্বক এ প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। সরকারি সম্পদ ও অর্থ ব্যবহারের ক্ষেত্রে চিহ্নিত গুরুত্বপূর্ণ অনিয়মসমূহ সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের নজরে আনয়ন করাই এ নিরীক্ষার মূল উদ্দেশ্য।
- ৩। নিরীক্ষিত প্রতিষ্ঠান/প্রতিষ্ঠানসমূহের অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা শক্তিশালীকরণ, সরকারি অর্থ আদায়ে/ব্যয়ে প্রচলিত বিধি-বিধান পরিপালন, একই ধরনের অনিয়মের পুনরাবৃত্তি না ঘটানো ও পূর্ববর্তী নিরীক্ষার সুপারিশসমূহ বাস্তবায়ন না করা বিষয়ে কর্তৃপক্ষের মনোনিবেশ করার প্রয়োজনীয়তা এ প্রতিবেদনে প্রতিফলিত হয়েছে।
- ৪। এ প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত ৬ টি অনুচ্ছেদে বর্ণিত অনিয়মসমূহ অফিস প্রধানসহ সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগের মূখ্য হিসাবদানকারী কর্মকর্তা বরাবর উপস্থাপন করা হয়েছে এবং প্রাপ্তি সাপেক্ষে তাঁদের লিখিত জবাব বিবেচনাপূর্বক এ প্রতিবেদন চূড়ান্ত করা হয়েছে।
- ৫। এ নিরীক্ষা সম্পাদন ও প্রতিবেদন প্রণয়নে বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক কর্তৃক জারীকৃত Government Auditing Standards অনুসরণ করা হয়েছে।
- ৬। জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ-১৩২ এবং দি কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এ্যাডিশনাল ফাংশস) এ্যাক্ট, ১৯৭৪ এর ধারা-৫ (১) অনুযায়ী এ নিরীক্ষা প্রতিবেদন মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হলো।

০৪ জুলাই ২০২০
বঙ্গাব্দ।

তারিখঃ _____
০৪-০৬-২০২০ খ্রিঃ।



মোহাম্মদ মুসলিম চৌধুরী
কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল
বাংলাদেশ।

Abbreviations & Glossary

AIR	Audit Inspection Report
BIWTA	Bangladesh Inland Water Transport Authority
BRTC	Bureau of Resource on, Testing and Consultation
BUET	Bangladesh University of Engineering & Technology
BIWTC	Bangladesh Inland Water Transport Corporation
CQAT	Central Quality Assurance Team
DCC	Dhaka City Corporation
DPP	Development Project Proposal
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EIA	Economic Impact Assessment
FIRR	Financial Internal Rate of Return
GOB	Government of Bangladesh
INTOSAI	International Organization of Supreme Audit Institution
ISSAI	International Standards of Supreme Audit Institution
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
JDCF	Japan Debt Cancellation Fund
LGED	Local Government Engineering Department
PCR	Project Completion Report
PAC	Public Accounts Committee
RDPP	Revised Development Project Proposal
RCC	Reinforced Cement Concrete

নির্বাহী সার সংক্ষেপ

নিরীক্ষার পটভূমি :

ঢাকায় ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার চাপ ও অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের বৃদ্ধির সাথে সঙ্গতি রেখে রাস্তার মোট পরিমাণ বৃদ্ধি ও প্রয়োজনীয় অবকাঠামো গড়ে না ওঠায় ঢাকার যানজট দূর্বিসহ হয়ে উঠেছে।

নিরীক্ষার সার্বিক ফলাফল :

রাজধানী ঢাকার যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সরকার তথা নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বিআইডব্লিউটিএ (BIWTA) এর মাধ্যমে ঢাকার চারপাশে বৃত্তাকার নৌপথ চালুর সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এতে আশা করা হয়েছিল, গৃহীত প্রকল্পটি বিকল্প পরিবহন হিসেবে যানজট কমানোর লক্ষ্যসহ পরিবেশের উন্নয়ন, পর্যটন সুযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি লক্ষ্য অর্জন করতে সক্ষম হবে। কিন্তু সরকারের এ উদ্দেশ্য বাস্তবে অর্জিত হয়নি।

বর্তমান অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে সরকার তথা নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বিআইডব্লিউটিএ এর মাধ্যমে ঢাকার চারপাশে বৃত্তাকার নৌপথ চালুর সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এতে আশা করা হয় গৃহীত প্রকল্পটি বিকল্প পরিবহন হিসেবে যানজট কমানোর লক্ষ্যসহ পরিবেশের উন্নয়ন, পর্যটন সুযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি লক্ষ্য অর্জন করতে সক্ষম হবে। সে লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক "ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্পটির ১ম পর্যায় (২০০০-২০০৫) এবং ২য় পর্যায় (২০০৭-২০১৩) সময় কালে বাস্তবায়ন করা হয় এবং বর্ণিত কারণে প্রকল্পটি শহরবাসীর আগ্রহের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হয়।

সার্বিক প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটির সফল বাস্তবায়নের সঙ্গে ব্যাপক জনসম্পৃক্ততা থাকার গুরুত্ব অনুধাবন করে প্রকল্পটির কার্যক্রমের সাফল্য/পারফরমেন্স মূল্যায়নের জন্য নিরীক্ষা কার্যক্রমটি গ্রহণ করা হয়।

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য সিএজি কার্যালয় কর্তৃক জারীকৃত Govt. Auditing Standards, পারফরমেন্স অডিট ম্যানুয়াল এবং INTOSAI Auditing Standards (ISSAI, 300 & 3000) অনুসরণে এ নিরীক্ষা সম্পন্ন করা হয়েছে।

নিরীক্ষার পরিধি :

BIWTA কর্তৃক পরিচালিত "ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ" প্রকল্পের উপর পারফরমেন্স মূল্যায়ন করার লক্ষ্যে নিরীক্ষার আওতায় অন্তর্ভুক্ত বিষয়সমূহ নিম্নরূপঃ

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য :

প্রকল্পটি ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা এবং প্রকল্পের অর্থ ব্যয় যথাযথ নিয়ম অনুসারে হয়েছে কিনা তা যাচাই করাই নিরীক্ষার উদ্দেশ্য।

- ১) বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্পের প্রথম পর্যায়ের মূল ও সংশোধিত DPP (২০০০-২০০৫) এবং দ্বিতীয় পর্যায়ের মূল ও সংশোধিত ডিপিপি (২০০৭-২০১০, ২০০৭-২০১৩) অনুসারে প্রকল্প এলাকায় সম্পাদিত কাজের ক্ষেত্রসমূহ এবং গৃহীত নীতিমালা, পদ্ধতি ইত্যাদি।
- ২) প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ও সংশোধিত উদ্দেশ্যাবলীর আলোকে বাস্তব কার্যক্রম গ্রহণের বিষয়বলী।
- ৩) কর্তৃপক্ষীয় পর্যায়ের পরিবীক্ষন ও তদারকী প্রক্রিয়া।
- ৪) যথাযথ আর্থিক ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে আয় ও ব্যয়ের হিসাব প্রণয়ন ও রিপোর্টিং কার্যক্রম।
- ৫) প্রকল্প কার্যক্রম বাস্তবায়নের সাথে সম্পৃক্ত প্রতিষ্ঠানসমূহ।

প্রথম অধ্যায়

(অডিট অনুচ্ছেদের সার সংক্ষেপ ও ম্যানেজমেন্ট ইস্যু)

ভূমিকা

ঢাকা মহানগরী আজ যানজটসহ নানাবিধ সমস্যায় বিপর্যস্ত। ঢাকায় ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার চাপ ও অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের বৃদ্ধির সাথে সঙ্গতি রেখে রাস্তার মোট পরিমাণ বৃদ্ধি ও প্রয়োজনীয় অবকাঠামো গড়ে না ওঠায় ঢাকার যানজট দুর্বিসহ হয়ে উঠেছে।

বর্তমান অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে সরকার তথা নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বিআইডব্লিউটিএ এর মাধ্যমে ঢাকার চারপাশে বৃত্তাকার নৌপথ চালুর সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এতে আশা করা হয় গৃহীত প্রকল্পটি বিকল্প পরিবহন হিসেবে যানজট কমানোর লক্ষ্যসহ পরিবেশের উন্নয়ন, পর্যটন সুযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি লক্ষ্য অর্জন করতে সক্ষম হবে। সে লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক “ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ” প্রকল্পটির ১ম পর্যায় (২০০০-২০০৫) এবং ২য় পর্যায় (২০০৭-২০১৩) সময় কালে বাস্তবায়ন করা হয় এবং বর্ণিত কারণে প্রকল্পটি শহরবাসীর আগ্রহের কেন্দ্রবিন্দুতে পরিণত হয়।

সার্বিক প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটির সফল বাস্তবায়নের সঙ্গে ব্যাপক জনসম্পৃক্ততা থাকার গুরুত্ব অনুধাবন করে প্রকল্পটির কার্যক্রমের সাফল্য/পারফরমেন্স মূল্যায়নের জন্য নিরীক্ষা কার্যক্রমটি গ্রহণ করা হয়।

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য সিএজি কার্যালয় কর্তৃক জারীকৃত Govt. Auditing Standards, পারফরমেন্স অডিট ম্যানুয়াল এবং INTOSAI Auditing Standards (ISSAI, 300 & 3000) অনুসরণে এ নিরীক্ষা সম্পন্ন করা হয়েছে।

১.১ প্রতিষ্ঠান/বিষয় পরিচিতি প্রকল্পের তথ্যাদি :

বিবরণ	প্রথম পর্যায়	দ্বিতীয় পর্যায়
মূল বাস্তবায়নকাল	জুলাই/২০০০ -জুন/২০০৩	জুলাই/২০০৭-জুন/২০১০
সংশোধিত বাস্তবায়নকাল	জুলাই/২০০০ -জুন/২০০৫	জুলাই/২০০৭- জুন/২০১৩
মূল ডিপিপি অনুযায়ী ব্যয় এর লক্ষ্যমাত্রা	১৫৭২.১৪ লক্ষ টাকা	৪৭৫০.০০ লক্ষ টাকা
সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ব্যয় এর লক্ষ্যমাত্রা	৩৫৯৯.৯০ লক্ষ টাকা	৬৫০০.০০ লক্ষ টাকা
প্রকৃত ব্যয়	৩৫৯৯.৬৪ লক্ষ টাকা	৫৪৫৪.১১ লক্ষ টাকা
অর্থের উৎস	জিওবি	জেডিসিএফ

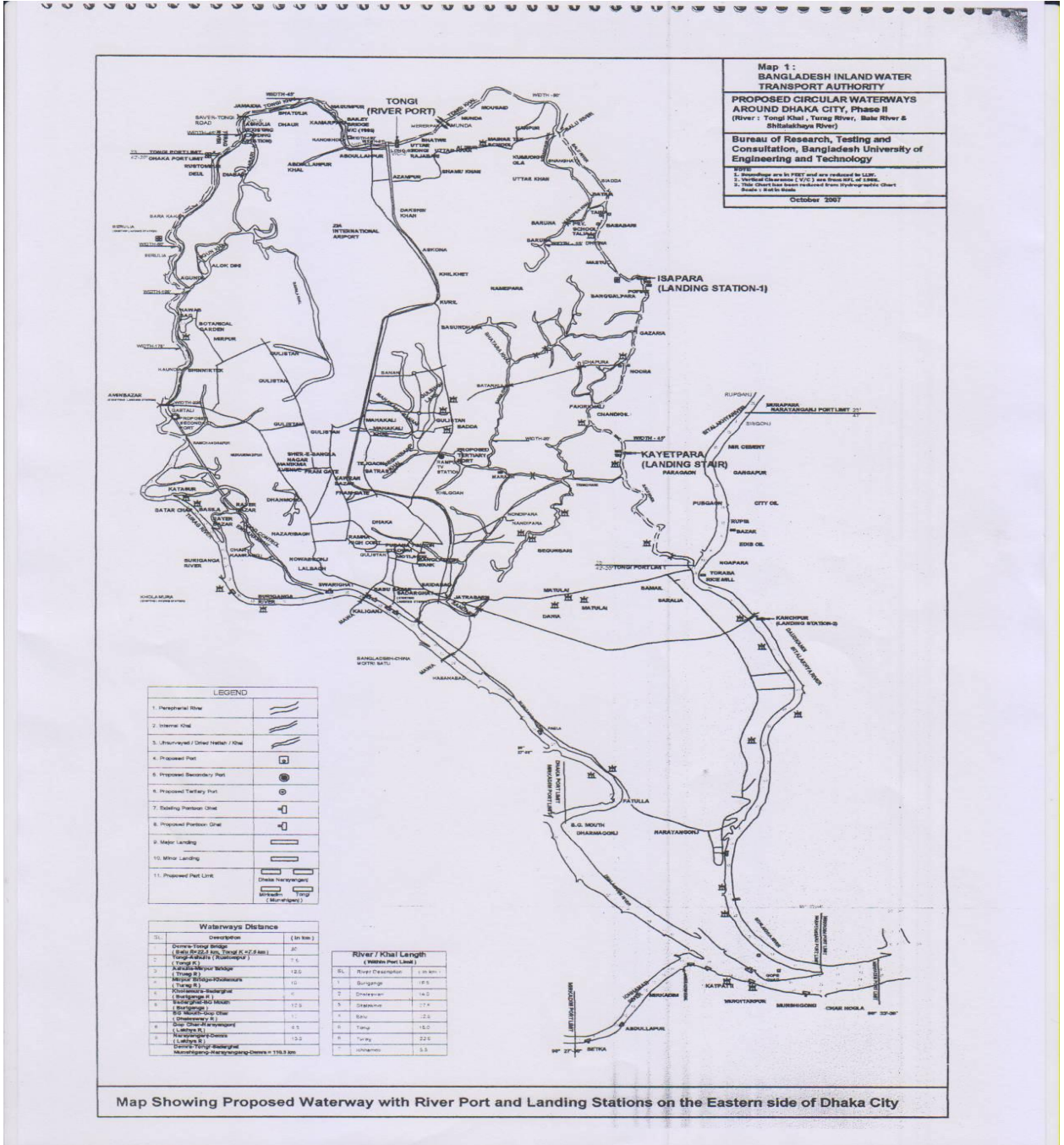
নিরীক্ষিত প্রতিষ্ঠান :

নিরীক্ষিত প্রকল্পের নাম : ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌপথ চালুকরণ (প্রথম ও দ্বিতীয় পর্যায়)

বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (BIWTA).

প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।

প্রকল্প এলাকার ম্যাপ



নিরীক্ষার প্রকৃতিঃ

পারফরমেন্স অডিট।

নিরীক্ষার সময় :

প্রথম পর্যায়-২৫/০৪/২০১০ হতে ২৬/০৭/২০১০ পর্যন্ত।

দ্বিতীয় পর্যায়-২৪/১১/২০১৩ হতে ২৯/০১/২০১৪ পর্যন্ত।

১.২ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য :

প্রকল্পটি ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা এবং প্রকল্পের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে মিতব্যয়িতা, দক্ষতা ও ফলপ্রসূতা অর্জিত হয়েছে কিনা তা যাচাই করাই নিরীক্ষার উদ্দেশ্য।

১.৩ নিরীক্ষার পরিধি :

BIWTA কর্তৃক পরিচালিত “ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ” প্রকল্পের উপর পারফরমেন্স মূল্যায়ন করার লক্ষ্যে নিরীক্ষার আওতায় অন্তর্ভুক্ত বিষয়সমূহ নিম্নরূপ :

- ১) বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্পের প্রথম পর্যায়ের মূল ও সংশোধিত DPP (২০০০-২০০৫) এবং দ্বিতীয় পর্যায়ের মূল ও সংশোধিত ডিপিপি (২০০৭-২০১০, ২০০৭-২০১৩) অনুসারে প্রকল্প এলাকায় সম্পাদিত কাজের ক্ষেত্রসমূহ এবং গৃহীত নীতিমালা, পদ্ধতি ইত্যাদি।
- ২) প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ও সংশোধিত উদ্দেশ্যাবলীর আলোকে বাস্তব কার্যক্রম গ্রহণের বিষয়াবলী।
- ৩) কর্তৃপক্ষীয় পর্যায়ের পরিবীক্ষন ও তদারকী প্রক্রিয়া।
- ৪) যথাযথ আর্থিক ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে আয় ও ব্যয়ের হিসাব প্রণয়ন ও রিপোর্টিং কার্যক্রম।
- ৫) প্রকল্প কার্যক্রম বাস্তবায়নের সাথে সম্পৃক্ত প্রতিষ্ঠানসমূহ।

১.৪ নিরীক্ষা নির্ণায়ক :

প্রজেক্ট প্রোফরমা, আর্থিক বিধি বিধানে বর্ণিত অগ্রগতি, টার্গেট, রুলস ইত্যাদি নির্ণায়ক হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে।

১.৫ নিরীক্ষা এপ্রোচ ও পদ্ধতি :

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য সিএজি কার্যালয় কর্তৃক জারীকৃত Govt. Auditing Standards, পারফরমেন্স অডিট ম্যানুয়াল এবং INTOSAI Auditing Standards (ISSAI, 300 & 3000) এর অনুসরণে নিম্নলিখিত অডিট পদ্ধতি ও কৌশল ব্যবহার করা হয়েছে।

- ১) প্রকল্পের প্রথম ও দ্বিতীয় পর্যায়ে প্রণীত মাসিক, ষান্মাসিক, বাৎসরিক প্রগ্রেস রিপোর্ট ও IMED এবং BIWTA কর্তৃক প্রণীত মূল্যায়ন প্রতিবেদন, ব্যয়ের প্রতিবেদন, প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতি, অডিট রিপোর্ট এবং আনুষঙ্গিক অন্যান্য রেকর্ডস/ডকুমেন্টস পর্যালোচনা।
- ২) বাস্তবায়ন ও নিয়ন্ত্রণকারী দপ্তর/মন্ত্রণালয় এবং stakeholder দের সঙ্গে সময় সময় প্রয়োজন অনুসারে মতবিনিময় ও তথ্য সংগ্রহ।
- ৩) প্রকল্পভুক্ত এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করত: বাস্তবে সম্পাদিত কাজের পরিস্থিতি পর্যালোচনা।

১.৬. নিরীক্ষার মতামত :

এই প্রতিবেদনের অন্তর্ভুক্ত নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে পারফরমেন্স অডিটের মতামত নিম্নরূপ :

১.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ :

ল্যান্ডিং স্টেশনগুলো নির্মাণের পর থেকে যাত্রী অথবা পণ্য পরিবহনের কাজে ব্যবহৃত হয়নি বিধায় প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য সঠিকভাবে অর্জিত হয়নি।

২.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ :

ঢাকা শহরের যানজট কমিয়ে আনার উদ্দেশ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও পর্যাপ্ত সুযোগ সুবিধা না থাকায় জনগন উক্ত নৌ-পথ ব্যবহারে আগ্রহী হয়নি ফলে প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

৩.১.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ :

নদী বন্দর ও ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ প্রয়োজনীয় মেরামত ও সংস্কার না করায় এবং নদীর পানিকে দুর্গন্ধমুক্ত করার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা না করায় নৌ-পথে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন পর্যাপ্ত না হওয়ায় প্রকল্পের কাজিত লক্ষ্য অর্জিত হয়নি।

৪.১ ঢাকা শহরের পরিবেশ এবং পর্যটন শিল্পের উন্নয়নের লক্ষ্যে নদীর তীর ভূমি এলাকায় ডিপিপি'র চাহিদা অনুযায়ী কোন বৃক্ষরোপন কর্মসূচী গ্রহণ করা হয়নি। ফলে পরিবেশ এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশে প্রকল্পটি যথোপযুক্ত ভূমিকা পালন করতে পারেনি।

৫.১.১ বিভিন্ন বিল হতে সরকার নির্ধারিত হারে উৎসে আয়কর এবং ভ্যাট কর্তন না করায় সরকারের রাজস্ব ক্ষতি সাধিত হয়েছে। ফলে সরকারের উন্নয়ন কর্মকাণ্ডে বিঘ্ন সৃষ্টি হয়েছে।

৫.২.১ প্রকল্পাধীন নদীবন্দর এবং স্থাপনাসমূহ ইজারা প্রদান সংক্রান্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত কোন নীতিমালা না থাকায় ইজারা প্রদানের ক্ষেত্রে আর্থিক শৃঙ্খলা ভঙ্গের সম্ভাবনা না থাকে।

১.৭ নিরীক্ষার সীমাবদ্ধতা :

BIWTA এর অধীন বর্ণিত প্রকল্পটির ১ম পর্যায় মূলত ২০০০ সাল থেকে শুরু হয়ে ২০০৫ সালে সমাপ্ত হয়। ২০০৭ সালে দ্বিতীয় পর্যায়ের কাজ শুরু হয়ে ২০১৩ সালে শেষ হয়। প্রথম পর্যায়ের প্রকল্প পরিচালক এবং দ্বিতীয় পর্যায়ের প্রকল্প পরিচালক ভিন্ন হওয়ায় দুটি পর্যায়ের কাজের ধারাবাহিকতার বিষয়ে পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রাপ্তিতে বিঘ্ন সৃষ্টি হয়েছে। বিশেষতঃ প্রথম পর্যায়ে ড্রেজিং এর ৫ বছর পরে কাজের পরিমাণ এবং মান পরিমাপ করার বাস্তব অবস্থা বিদ্যমান না থাকায় এক্ষেত্রে নিরীক্ষার সীমাবদ্ধতা বিবেচিত হয়েছে।

১.৮ নিরীক্ষার পরিদর্শন প্রতিবেদন সংক্রান্ত :

সিএজি কার্যালয়ের স্মারক নং-(১) সিএজি/জিবি-১/১৩২৯(০৫)/২২৬ তারিখঃ ০৪/০৫/২০১০ খ্রিঃ এবং স্মারক নং-(২) সিএজি/অডিট/পাঅ/২৬৭(০৫)/৭৩৫ তারিখ ০১/০৬/২০১০ খ্রিঃ মোতাবেক সিএজি কার্যালয়ের অনুমোদনক্রমে পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্পের প্রথম পর্যায়ের নিরীক্ষাকার্য সম্পাদন করা হয়।

পরবর্তীতে সিএজি কার্যালয়ে অনুষ্ঠিত CQAT সভার সিদ্ধান্ত পত্র নং (১) সিএজি/ অডিট/ CQAT/৫০১(১২)/১৩৫১ তারিখ: ০৫/১২/২০১২ এবং (২) পত্র নং সিএজি/অডিট/পারফরমেন্স/অডিট প্ল্যান/২০১৩-১৪/৫২৮(১৩)/১৬৪২ তারিখ: ০৪/১১/২০১৩ খ্রিঃএর নির্দেশনা অনুযায়ী ২৪/১১/২০১৩ খ্রিঃ হতে ২৯/০১/২০১৪ খ্রিঃপর্যন্ত প্রকল্পের দ্বিতীয় পর্যায়ের উপর নিরীক্ষা সম্পাদন করা হয়।

২১/০১/২০১৫ তারিখে সচিব নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বরাবরে (AIR) জারি করা হয়। ৯/৬/২০১৫ তারিখে মন্ত্রণালয় হতে জবাব পাওয়া গেলেও তার যথাযথ প্রমাণক না থাকায় গ্রহণযোগ্য হয়নি। সর্বশেষ ১২/৪/২০১৬ তারিখে মন্ত্রণালয়ের সচিব বরাবরে আধাসরকারী পত্র প্রেরণ করা হয়। ৩০/০৫/২০১৬ তারিখে ব্রডশীট জবাব ও ১৬/০৮/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে অনুষ্ঠিত ত্রিপক্ষীয় সভার সুপারিশের যে সকল আপত্তি নিষ্পত্তি করা হয়নি সেগুলো পাভুলিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.৯ অডিট অনুচ্ছেদের সার-সংক্ষেপঃ

অনুচ্ছেদ নং	শিরোনাম	জড়িত টাকা
নিরীক্ষা ইস্যু ০১ :	নৌ-পথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সেবা প্রদানের লক্ষ্যে ল্যান্ডিং স্টেশন নির্মাণ কার্যক্রমের মূল্যায়ন।	
১	নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশনগুলো যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের উপযোগী নয়।	-
নিরীক্ষা ইস্যু ০২ :	ঢাকা শহরের যানজট কমেছে কিনা তার মূল্যায়ন।	
২	প্রকল্পটি ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে কোন দৃশ্যমান (Visible) প্রভাব রাখতে পারেনি।	-
নিরীক্ষা ইস্যু ০৩ :	অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ।	
৩	অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী পরিবহন বৃদ্ধির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।	-
নিরীক্ষা ইস্যু ০৪ :	ঢাকা শহরের পরিবেশ ও পর্যটন শিল্পের উন্নয়ন পর্যবেক্ষণ।	
৪	প্রকল্পটি ঢাকা শহরের পরিবেশগত উন্নয়নে প্রভাব ফেলতে পারেনি।	-

নিরীক্ষা ইস্যু ০৫ :	প্রকল্পের বিবিধ কমপ্লায়েন্স ইস্যু ।	
৫.১	ঠিকাদারের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর কম কর্তন এবং বিআইডব্লিউটিএ এর ড্রেজিং বিভাগের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি ।	-
৫.২	বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নদীবন্দর ও স্থাপনাসমূহ ইজারা প্রদান পদ্ধতি (নীতিমালা) প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় হতে অনুমোদন নেয়া হয়নি এবং বিশেষ ক্ষেত্রে অসম্পূর্ণ আবেদন বিবেচনায় নিয়ে অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদান ।	-

১.১০ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ :

০১) প্রথম পর্যায়ের ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহের নির্মাণ জনিত ত্রুটি এবং রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে ব্যবহার অনুপযোগী অবস্থায় পড়ে থাকতে দেখা যায় ।

০২) প্রকল্পের ৬ টি উদ্দেশ্যের অন্যতম হচ্ছে ঢাকার নবনির্মিত অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটানো । কিন্তু বাস্তব অবস্থায় পরীক্ষান্তে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পের কার্যক্রমের এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়নি ।

➤ বিগত ০৫/০৩/২০০৫ তারিখে BIWTC কর্তৃপক্ষ বৃত্তাকার নৌপথ স্থাপন প্রকল্পের ১ম পর্যায়-এ নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশন আমিন বাজার হতে আশুলিয়া পর্যন্ত চলাচলের জন্য খিজির-৪ নামক সী-ট্রাক চালু করে যা ১৬/০৩/২০০৫ তারিখ পর্যন্ত চালু ছিল । আয় অপেক্ষা ব্যয় বহুগুণ বেশী হওয়ায় পরবর্তীতে তা বন্ধ হয়ে যায় ।

➤ BIWTC কর্তৃক পুনরায় সী-ট্রাক চালু করা হয় জুলাই/২০১৩ মাসে । ৬ (ছয়) মাসে ১,০১,৬৫৫ জন যাত্রী হতে আয় হয় ৩৬,৭৪,৯২৫/- টাকা এবং খরচ হয় ৮৮,৭৭,৮৭১/- টাকা । ফলে বর্ণিত ৬ (ছয়) মাসে কর্তৃপক্ষের ক্ষতির পরিমাণ দাড়ায় ৫২,০২,৯৪৬/- টাকা । তাই উহা বন্ধ হয়ে যাওয়ার উপক্রম হয়েছে ।

০৩) সড়ক হতে যাত্রী ও পণ্যবাহী যানবাহনের চাপ কমানো এবং স্বল্প খরচে ও কম সময়ে চলাচলের জন্য বিকল্প পথ হিসেবে নৌ-পথের ব্যবহার বৃদ্ধি করার উদ্দেশ্যে প্রকল্প পরিচালিত হলেও ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে এ প্রকল্পটি কার্যকরী ভূমিকা রাখতে সক্ষম হয়নি ।

০৪) বৃত্তাকার নৌ-পথ বাস্তবায়নের মাধ্যমে পরিবেশের উপর কি ধরনের প্রভাব পড়বে বা কোন কোন ক্ষেত্রে পরিবেশের উপর ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে সে বিষয়ে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক কোন সুস্পষ্ট দিক নির্দেশনা প্রদান করা হয়নি ।

➤ প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বৃত্তাকার নৌ-পথ বাস্তবায়নের পরিবেশগত প্রভাব এবং ঢাকার রাস্তায় যানবাহন চলাচলের কারণে উদ্ভূত দূষণের মাত্রা সম্পর্কে কোন base line study সম্পাদনের প্রমাণক পেশ করা হয়নি । এছাড়াও রাস্তায় যাত্রী ও পণ্যবাহী যানবাহন হ্রাসের কারণে পরিবেশ দূষণ হ্রাসে কি প্রভাব পড়বে তা পরিমাপের কোন পারফরমেন্স Indicators-ও নির্ধারণ করা হয়নি । এর ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে পরিবেশ দূষণ রোধে কি প্রভাব পড়েছে তা পরিমাপ করাও সম্ভব ছিল না ।

➤ অডিটের পর্যবেক্ষণে এবং সমাজের বিভিন্ন শ্রেণীর ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে পরিবেশের উন্নয়ন হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়েছে ।

- বৃত্তাকার নৌ-পথের বিভিন্ন অংশ সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে নৌ-পথটির সম্পূর্ণ অংশ পর্যটকের জন্য ব্যবহৃত নৌ-যান চলাচলের উপযোগী নয়।
- বাংলাদেশ পর্যটন কর্পোরেশন কর্তৃক 'শালুক' নামে ১০০-১৫০ জন যাত্রী ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন জাহাজ চালু করার পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়। কিন্তু এ বৃত্তাকার নৌপথের ১৫টি ব্রিজ বিধি অনুযায়ী সর্বোচ্চ পানির লেভেল থেকে ২৫ ফুট পর্যন্ত উঁচু হওয়া প্রয়োজন হলেও বাস্তবে তদপেক্ষা নিচু হওয়ার কারণে তা কার্যকর ও বাস্তবায়ন হয়নি।
- প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নৌ-পথে অবস্থিত ব্রীজগুলি সড়ক ও জনপথ, এলজিইডি, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃপক্ষের আওতাধীন। ফলে প্রতীয়মান হয় যে, নৌপথে পর্যটন সুবিধা বৃদ্ধি করার উদ্দেশ্য থাকলেও তা ফলপ্রসূ করার জন্য যে সামগ্রিক ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত ছিল তা গ্রহণ করা হয়নি।

০৫) ঠিকাদার কর্তৃক ফেলে যাওয়া অসমাপ্ত কাজ বাস্তবায়নের জন্য ঠিকাদারের নিকট হতে আদায়যোগ্য টাকা আদায় না করা।

- ঠিকাদারের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর কম কর্তন করা এবং বিআইডব্লিউটিএ এর ড্রেজিং বিভাগের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর ও ভ্যাটের অর্থ সরকারী কোষাগারে জমা না করা।
- বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নদীবন্দর ও স্থাপনাসমূহ ইজারা প্রদান পদ্ধতি (নীতিমালা) প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় হতে অনুমোদন না নেয়া এবং বিশেষ ক্ষেত্রে অসম্পূর্ণ আবেদন বিবেচনায় নিয়ে অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদান করা।

১.১১ অনিয়ম ও ক্ষতিসমূহের কারণ :

- ঠিকাদার নিয়োগের পর প্রকল্প কর্তৃপক্ষের যথাযথ মনিটরিং এবং সুপারভিশন এর অভাব পরিলক্ষিত হয়।
- ঠিকাদারের সাথে সম্পাদিত চুক্তিপত্রের শর্ত অনুযায়ী ঠিকাদারের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ না করায় ড্রেজিং সম্পাদনে দীর্ঘসূত্রিতার সৃষ্টি হয়।
- বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দাপ্তরিক আদেশ নং-৩৩১/২০০০ তারিখঃ ০৩/১০/২০০০ জারির মাধ্যমে গঠিত কমিটি কর্তৃক নির্ধারিত ড্রেজিং দর অনুসরণে ব্যর্থ হয়।
- পিপিআর যথাযথ ভাবে অনুসরণ করে যোগ্য প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদান না করায় কাজের গুণগতমান অর্জন করা সম্ভব হয়নি।
- কার্যবন্টন ও মাটি খনন কার্যের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ দুর্বল মনিটরিং এবং কার্যকর রিপোর্ট রিটার্নের অভাবে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন নিশ্চিত হওয়া যায়নি।
- সরকারী অর্থে পরিচালিত প্রকল্পের আয় সরকারের রাজস্ব প্রাপ্তি হিসেবে গণ্য করা হয়নি।
- সুষ্ঠু আর্থিক ব্যবস্থাপনা প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা অনুসরণ করা হয়নি।
- যথাযথ সংস্থার সঙ্গে সমন্বয়/পরামর্শ/সুপারিশ গ্রহণ ব্যতিরেকে কোনরূপ বেইজ লাইন স্ট্যাটাস রিপোর্ট প্রণয়ন এবং ভবিষ্যত অগ্রগতি পরিমাপের জন্য ইনডিকেটরস নির্ধারণ না করে ধারণাগত ভাবে আউটপুট নির্ধারণ করা হয়েছে বিধায় কাঙ্খিত লক্ষ্য অর্জিত হয়নি।
- সর্বোপরি প্রকল্প কর্তৃপক্ষের দুর্বল মনিটরিং সুপারভিশন, নিয়ম-নীতি ও আর্থিক শৃঙ্খলা ভঙ্গের কারণেই প্রকল্পের কাঙ্খিত লক্ষ্য অর্জন ব্যর্থ হয়েছে।

১.১২ ফলাফল :

রাজধানী ঢাকার যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সরকার তথা নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বিআইডব্লিউটিএ (BIWTA) এর মাধ্যমে ঢাকার চারপাশে বৃত্তাকার নৌপথ চালুর সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। এতে আশা করা হয়েছিল, গৃহীত প্রকল্পটি বিকল্প পরিবহন হিসেবে যানজট কমানোর লক্ষ্যসহ পরিবেশের উন্নয়ন, পর্যটন সুযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি লক্ষ্য অর্জন করতে সক্ষম হবে। কিন্তু সরকারের এ উদ্দেশ্য বাস্তবে অর্জিত হয়নি।

- বৃত্তাকার নৌপথের ১৫টি ব্রীজ বিধি অনুযায়ী সর্বোচ্চ পানির লেভেল থেকে ২৫ ফুট পর্যন্ত উঁচু হওয়া প্রয়োজন হলেও বাস্তবে তদপেক্ষা নিচু হওয়ার কারণে তা কার্যকর হতে পারেনি।
- বৃত্তাকার নৌপথের ড্রেজিং কার্যক্রম সঠিকভাবে বাস্তবায়িত না হওয়ায় পুরাপুরিভাবে নাব্যতা সৃষ্টি হয়নি।
- ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ সঠিকভাবে নির্মিত না হওয়ায় একেজো অবস্থায় পড়ে থাকে।
- প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সময় বেশী অতিবাহিত হওয়ায় মূল ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়েছে এবং জনগণের কাঙ্ক্ষিত সেবা প্রাপ্তি বিলম্বিত হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে এই বিলম্বের কারণে প্রকল্প ব্যয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে।
- প্রকল্প খাত থেকে অতিরিক্ত অর্থ বিআইডব্লিউটিএ-কে প্রদান করায় প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং মিতব্যয়িতার বিষয়টি উপেক্ষিত হয়।
- ড্রেজিং এর মাধ্যমে উত্তোলিত বিশাল পরিমাণ মাটি বিক্রয় না করায় সরকার বড় ধরনের রাজস্ব হতে বঞ্চিত হয়েছে।
- বিগত ০৫/০৩/২০০৫ তারিখে BIWTC কর্তৃপক্ষ বৃত্তাকার নৌপথ স্থাপন প্রকল্পের ১ম পর্যায়-এ নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশন আমিন বাজার হতে আশুলিয়া পর্যন্ত চলাচলের জন্য খিজির-৪ নামক সী-ট্রাক চালু করে যার দ্বারা ক্ষতির সম্মুখীন হওয়ায় বন্ধ করে দেয়া হয়।
- BIWTC কর্তৃক পুনরায় সী-ট্রাক চালু করা হয় জুলাই/২০১৩ মাসে। ৬ (ছয়) মাসে ১,০১,৬৫৫ জন যাত্রী হতে আয় হয় ৩৬,৭৪,৯২৫/- টাকা এবং খরচ হয় ৮৮,৭৭,৮৭১/- টাকা। ফলে বর্ণিত ৬ (ছয়) মাসে কর্তৃপক্ষের ক্ষতির পরিমাণ দাড়ায় ৫২,০২,৯৪৬/- টাকা।
- প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা অনুসরণ না করায় প্রকল্পের ব্যয় বহুগুণে বৃদ্ধি পেয়েছে।

১.১৩ অডিটের সুপারিশ সমূহ :

- বৃত্তাকার নৌপথের যেখানে নাব্যতা সংকট রয়েছে সেখানে সঠিকভাবে এবং নৌ-যান চলাচলের উপযোগিতা সম্পন্ন ড্রেজিং কার্যক্রম সম্পাদন করতে হবে।
- ১৫টি ব্রিজ বিধি অনুযায়ী সর্বোচ্চ পানির লেভেল থেকে ২৫ ফুট পর্যন্ত উঁচু হওয়ার জন্য প্রয়োজনীয় ও কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।
- ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ ব্যবহার উপযোগী করার জন্য সঠিক ও কার্যকরী ভূমিকা রাখতে হবে।
- ড্রেজিং এর মাধ্যমে উত্তোলিত বিশাল পরিমাণ মাটি বিক্রয়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং অর্থ সরকারী কোষাগারে জমা করতে হবে।
- বৃত্তাকার নৌপথে সী-ট্রাক চালুর বিষয়টি প্রচার মাধ্যমে প্রকাশ করে জন সম্পৃক্ততা সৃষ্টি করতে হবে।
- পরিবেশের উন্নয়নের জন্য নদীর সাথে সংযুক্ত শিল্পের বর্জ্য নর্দমা দ্বারা প্রবাহিত ময়লা দুর্গন্ধযুক্ত পানি প্রবাহ বন্ধ করতে হবে।
- পর্যটকের জন্য ব্যবহৃত নৌ-যান চালানোর উপযোগী পরিবেশ সৃষ্টি করতে হবে।
- নৌ-পথে চলাচলকারী যাত্রী সাধারণের সুবিধার জন্য টার্মিনালগুলো ব্যবহার উপযোগী করতে হবে।
- সর্বোপরি সদরঘাট হতে আশুলিয়া-টঙ্গি হয়ে কাঁচপুর পর্যন্ত নৌ-পথের বাধাসমূহ দূর করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

দ্বিতীয় অধ্যায়

বিস্তারিত প্রতিবেদন

নিরীক্ষা ইস্যু ০১ : নৌ-পথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সেবা প্রদানের লক্ষ্যে ল্যান্ডিং স্টেশন নির্মাণ কার্যক্রমের মূল্যায়ন ।
অনুচ্ছেদ-১ ।

১.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশনগুলো যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের উপযোগী নয় ।

বিবরণ : মাঠ পর্যায়ে নিরীক্ষা চলাকালীন সময়ে সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের ১ম পর্যায়ে নির্মিত ১০টি ল্যান্ডিং স্টেশনের মধ্যে রায়ের বাজার, গাবতলী, আমিন বাজার, সোয়ারীঘাট, খোলামুড়া, সিনিরটেক ল্যান্ডিং স্টেশনগুলো অব্যবহৃত অবস্থায় পড়ে আছে । রায়ের বাজারে ১১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মিত সিঁড়ি ও স্থাপনা পরিত্যক্ত অবস্থায় আছে ।



রায়ের বাজারের নির্মিত পরিত্যক্ত সিঁড়ি এবং স্থাপনা

বছিলা ল্যান্ডিং স্টেশন ভগ্ন দশায় পতিত । ছাউনির উপরের টিন খুলে নিয়ে গেছে । সিঁড়ির/স্টেয়ারের কাঠ ভেঙ্গে
ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থা বিদ্যমান । সিনিরটেক ল্যান্ডিং স্টেশন যেখানে জনসাধারণকে ধান শুকাতে দেখা গেছে ।



ব্যবহার অযোগ্য বছিলা ল্যান্ডিং স্টেশন



ব্যবহার অযোগ্য বহিলা ল্যান্ডিং স্টেশন



গাবতলী ল্যান্ডিং স্টেশন

গাবতলী, আমিন বাজার ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ নোংরা পরিবেশে অব্যবহৃত অবস্থায় পড়ে থাকতে দেখা যায়। আমিন বাজারে যাত্রী পরিবহনের জন্য নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশন স্ট্রয়ারের গোড়ায় মাটি ভরাট করা হয়নি এবং ল্যান্ডিং স্টেশনটি অব্যবহৃত অবস্থায় পড়ে আছে।



আমিন বাজার ল্যান্ডিং স্টেশন আমিন বাজারে যাত্রী পরিবহনের জন্য নির্মিত অব্যবহৃত ল্যান্ডিং স্টেশন



ইছাপুরা ল্যান্ডিং স্টেশন



টঙ্গি ল্যাভিং স্টেশন



সিনিরটেক ল্যাভিং স্টেশন যেখানে জনসাধারণ ধান শুকায়

জনমানবশূন্য ইছাপুরা ল্যাভিং স্টেশন নোংরা-আবর্জনার মধ্যে পতিত অবস্থায় রয়েছে। অনুরূপভাবে টঙ্গি ল্যাভিং স্টেশন তালাবন্ধ অবস্থায় পাওয়া যায়। ফলে ১০৭৭.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মিত ল্যাভিং স্টেশন জনগণ তথা রাষ্ট্রের কোন কাজেই আসেনি।

১.২ কারণ :

এই প্রকল্পের সম্ভাব্যতা এবং চাহিদা যথাযথভাবে না করে প্রকল্প গ্রহণ করায় এগুলো ব্যবহার হয়নি এবং ক্রমান্বয়ে তা ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। নির্মিত ল্যাভিং স্টেশনগুলো যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের উদ্দেশ্যে নির্মিত হলেও বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং ও সুপারভিশন না করায় প্রকল্পটি কাজিত লক্ষ্য অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে।

ফলাফল :

নিয়মিত ল্যাভিং স্টেশনগুলো সঠিকভাবে রক্ষণাবেক্ষণ না করায় ব্যবহার অনুপযোগী অবস্থায় পড়ে আছে। ফলে জনগণ কাজিত সেবা থেকে বঞ্চিত হয়েছে।

১.৩ অডিট প্রতিষ্ঠানের জবাব :

বিগত ১০/০৮/২০১০ তারিখে ইস্যুকৃত প্রাথমিক পারফরমেন্স অডিট রিপোর্টের আপত্তির জবাবে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক ৩১/১০/২০১০ তারিখে লিখিতভাবে জানানো হয় যে প্রথম পর্যায়ে নির্মিত ল্যান্ডিংসমূহ ব্যবহৃত হচ্ছে।

১.৪ অডিটের মন্তব্য :

বিআইডব্লিউটিএ-এর জবাবের প্রেক্ষিতে ৯-১২/জানুয়ারী ২০১২ তারিখে প্রথম পর্যায়ে নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহের বাস্তব যাচাইকালেও অডিট রিপোর্টে বর্ণিত অবস্থায়ই পাওয়া গিয়েছে। রায়ের বাজারের সিঁড়ি ও স্থাপনা পরিত্যক্ত অবস্থায় পড়ে ছিল এবং আমিনবাজার ও গাবতলী স্টেশন দুটিতে যাত্রী উঠা-নামার কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি। অন্যান্য ল্যান্ডিং স্টেশনগুলিতেও পূর্বে বর্ণিত অবস্থা বিরাজমান রয়েছে। অর্থাৎ নির্মাণের পর হতে যাত্রী বা পণ্য পরিবহনের কাজে ব্যবহৃত হয়নি বলে পরিলক্ষিত হয়েছে।

১.৫ অডিটের সুপারিশ : যে লক্ষ্য ও উদ্দেশ্যে ঢাকা শহরের চতুর্দিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছিল তা অর্জিত না হওয়ার জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের বাস্তব উদ্যোগ গ্রহণ ও মনিটরিং ও সুপারভিশন এর অভাব পরিলক্ষিত হয়েছে অর্থাৎ Effectiveness অর্জিত হয়নি। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্টদের বিরুদ্ধে প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। নদী বন্দর ও ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ জরুরী ভিত্তিতে মেরামত ও সংস্কার করতঃ চালু করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করার জন্য অনুরোধ করা হলো।

নিরীক্ষা ইস্যু ০২ : ঢাকা শহরের যানজট কমেছে কিনা তার মূল্যায়ন।

অনুচ্ছেদ-২।

২.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : প্রকল্পটি ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে কোন দৃশ্যমান (Visible) প্রভাব রাখতে পারেনি।

বিবরণ : ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসকরণ এ প্রকল্পের ৪টি উদ্দেশ্যের মধ্যে অন্যতম। সড়ক হতে যাত্রী ও পণ্যবাহী যানবাহনের চাপ কমানো এবং স্বল্প ব্যয়ে ও কম সময়ে চলাচলের জন্য বিকল্প পথ হিসেবে নৌ-পথের ব্যবহার বৃদ্ধি করার জন্য প্রকল্প পরিচালিত হলেও ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে এ প্রকল্পটি কার্যকরী ভূমিকা রাখতে সক্ষম হয়নি, যার কারণ নিম্নে বর্ণিত হলো :

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা করে এবং বিআইডব্লিউটিএ ও বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃপক্ষের সাথে ০৮/০৭/২০১০ তারিখে আলোচনাকালে জানানো হয় যে, প্রকল্প শুরুর পূর্বে বা প্রাক্কালে যানজটের বেইজলাইন স্ট্যাটাস এবং ইনডিকেটরস নির্ধারণ করা হয়নি।
- ডিএমপি ট্রাফিক বিভাগের সঙ্গে আলোচনার মাধ্যমে জানা যায় যে, বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ডিপিপি প্রণয়নকালে বা প্রকল্প চলাকালীন সময়ে ট্রাফিক বিভাগের সাথে কোনরূপ আলোচনা বা মতামত গ্রহণ না করে এবং যানজট হ্রাসের পরিমাপ গ্রহণ করার জন্য কোন ইনডিকেটরস নির্ধারণ না করেই উক্ত আউটপুটের বিষয়টি ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ফলে পুলিশের ট্রাফিক বিভাগের পক্ষে বর্ণিত প্রকল্পের ১ম পর্যায় সমাপ্ত হওয়ার কারণে ঢাকা শহরের কোন কোন পয়েন্টে কি কি ভাবে যানজট কমেছে তা পরিমাপ করা বা এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করা সম্ভব নয় বলে ডিএমপি অফিস হতে লিখিতভাবে মতামত ব্যক্ত করা হয়।
- উল্লেখ্য, ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশের ট্রাফিক বিভাগ ঢাকা শহরের ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ করে থাকে এবং দায়িত্বপ্রাপ্ত সংস্থা হিসাবে ট্রাফিক সংক্রান্ত বিষয়ে তাঁদের বিশেষজ্ঞ পর্যায়ের জ্ঞান রয়েছে। ফলে অন্য কোন সংস্থার কাজের প্রেক্ষিতে ট্রাফিক সংক্রান্ত কোন উন্নয়ন ঘটানো সম্ভাবনা থাকলে সে বিষয়ে ট্রাফিক বিভাগের সাথে পূর্ব আলোচনা এবং ট্রাফিক বিভাগের মাধ্যমে বেইজলাইন সার্ভে করার মাধ্যমে বেইজলাইন স্ট্যাটাস প্রণয়ন এবং ভবিষ্যতে সৃষ্ট উন্নয়ন পরিমাপের জন্য উন্নয়নসূচক/ইনডিকেটরস নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

ফলে সার্বিক পর্যালোচনায় বর্ণিত প্রকল্পের আউটপুট হিসেবে ঢাকা শহরের যানজট কমেছে এ বিষয়টি প্রমাণিত ও প্রতিষ্ঠিত করা সম্ভবপর নয়।

২.২ কারণ :

যথাযথ সংস্থার সঙ্গে সমন্বয়/পরামর্শ/সুপারিশ গ্রহণ ব্যতিরেকে কোনরূপ বেইজ লাইন স্ট্যাটাস রিপোর্ট প্রণয়ন এবং ভবিষ্যত অগ্রগতি পরিমাপের জন্য ইনডিকেটরস নির্ধারণ না করে ধারণাগত ভাবে আউটপুট নির্ধারণ করা হয়েছে বিধায় কাজিত লক্ষ্য অর্জিত হয়নি। প্রকল্প সংশ্লিষ্টদের দক্ষতার (Efficiency) ঘাটতি অন্যতম কারণ।

ফলাফল :

বিকল্প পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে না উঠায় সড়ক পথে যানজট উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং যাত্রী ও পণ্য পরিবহন এর ক্ষেত্রে ব্যাপক সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে।

২.৩ অডিটের সুপারিশ :

- নিয়মিত ভিত্তিতে নদী ড্রেজিং এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- নদীর পানি দূষণমুক্ত করতে হবে।
- বেইজলাইন স্ট্যাটাস রিপোর্ট এবং ভবিষ্যত উন্নয়নের পরিমাপক ইনডিকেটরস নির্ধারণ করে প্রকল্পসমূহের বাস্তবসম্মত আউটপুট নির্ধারণ করা প্রয়োজন।
- বাস ভাড়ার তুলনায় যেন সী-ট্রাকের ভাড়া তুলনামূলক কম হয় যাতে করে নিম্ন ও নিম্নমধ্যবিত্ত শ্রেণীর যাত্রীরা এ নৌ-পথে ভ্রমণে আকৃষ্ট হয় তার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।

নিরীক্ষা ইস্যু ০৩ : অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ।

অনুচ্ছেদ-৩।

৩.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী পরিবহন বৃদ্ধির উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়নিঃ

বিবরণ : প্রকল্পের প্রধান ৫টি উদ্দেশ্যের অন্যতম হচ্ছে ঢাকার নবনির্মিত অভ্যন্তরীণ নৌপথে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটানো। কিন্তু বাস্তব অবস্থার পরীক্ষান্তে পরিলক্ষিত হয় যে, প্রকল্পের কার্যক্রমের এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়নি। এক্ষেত্রে ডিপিপি পর্যালোচনা এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থা বিআইডব্লিউটিএ এর চেয়ারম্যান এবং উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে ০৮/০৭/২০১০ তারিখে নিরীক্ষাদলের বৈঠকে আলোচনাকালে জানা যায় যে, প্রকল্পটি প্রণয়নের সময় যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের চাহিদা নির্ধারণের জন্য কোন base line study করা হয়নি এবং উদ্দেশ্য অর্জনের মাত্রা পরিমাপের জন্য কোন পারফরমেন্স Indicators নির্ধারণ করা হয়নি। উক্ত বৈঠকে কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আরও জানানো হয় যে, কোন base line study না থাকায় এই প্রকল্পের প্রথম পর্যায় বাস্তবায়নকালে যাত্রী এবং পরিবহন ব্যবস্থার কি উন্নয়ন ঘটেছে তা পরিমাপ করার কোন সুযোগ নেই। এছাড়াও বিভিন্ন ইজারাদার, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ ও ব্যবসায়ীদের সাক্ষাৎকার হতেও যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উল্লেখযোগ্য অগ্রগতির কোন তথ্য পাওয়া যায়নি।

৩.২ কারণ :

বিগত ০৫/০৩/২০০৫ তারিখে BIWTC কর্তৃপক্ষ বৃত্তাকার নৌপথ স্থাপন প্রকল্পের ১ম পর্যায়-এ নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশন আমিন বাজার হতে আশুলিয়া পর্যন্ত চলাচলের জন্য খিজির-৪ নামক সী-ট্রাক চালু করে যা ১৬/০৩/২০০৫ তারিখ পর্যন্ত চালু ছিল। প্রকল্পের দলিলাদি হতে পরিলক্ষিত হয় যে, সঠিক পরিকল্পনা ও জনসচেতনতা সৃষ্টি ছাড়াই সী-ট্রাক চালু করার ফলে ০৫/০৩/২০০৫ তারিখে আমিন বাজার এবং সিল্লিরটেক থেকে কোন যাত্রী পাওয়া যায়নি। বিরুলিয়া থেকে ১ জন এবং আশুলিয়া হতে মাত্র ২জন যাত্রী পাওয়া যায়। ঐ দিনের মোট ৩জন যাত্রী থেকে মোট ২৬ টাকা আয় হয়, অথচ BIWTC কর্তৃপক্ষের ব্যয় হয় মোট ৬৩৫৯/- টাকা, অর্থাৎ ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়ায় ৬৩৩৩/- (৬৬৩৫৯-৬২৬) টাকা। পরবর্তী প্রায় ১১ দিনে একই রকম চিত্র চলমান থাকে এবং ঐ সময়ে ১৩৩ জন যাত্রী পরিবহন বাবদ BIWTC এর মোট ব্যয় হয় ৫১,৩৩৩/- টাকা এবং আয় হয় মোট মাত্র ১০৮৯/- টাকা। অর্থাৎ উক্ত সময়ে BIWTC এর মোট ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়ায় ৫০,২৪৪/- টাকা।

- BIWTC কর্তৃক পুনরায় সী-ট্রাক চালু করা হয় জুলাই/২০১৩ মাসে। ব্যবস্থাপক (বানিজ্য), যাত্রী সার্ভিস ইউনিট, বিআইডব্লিউটিসি, ঢাকা থেকে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে দেখা যায় জুলাই/২০১৩ হতে ডিসেম্বর/২০১৩ পর্যন্ত ৬ (ছয়) মাসে ১,০১,৬৫৫ জন যাত্রী হতে আয় হয় ৩৬,৭৪,৯২৫/- টাকা এবং খরচ হয় ৮৮,৭৭,৮৭১/- টাকা। ফলে বর্ণিত ৬ (ছয়) মাসে কর্তৃপক্ষের ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়ায় ৫২,০২,৯৪৬/- টাকা।

- অথচ আরডিপিপি'র এর “Benefits to the landing station” অংশে যাত্রী পরিবহন থেকে বাৎসরিক আনুমানিক আয় ধরা হয়েছে ৫৫,৭৭,০০০/- টাকা এবং Growth rate ধরা হয়েছে ৬.৫% হারে, সে হিসেবে যাত্রী পরিবহন লক্ষ্য অর্জন না করার অন্যতম কারণগুলো হলো-

- ✓ যাত্রী সেবার মান যথেষ্ট না হওয়া;
- ✓ অধিকাংশ ল্যান্ডিং স্টেশনের যাত্রী বিশ্রামাগার তালাবদ্ধ ও প্রয়োজনীয় সুযোগ সুবিধা না থাকা;
- ✓ যাত্রী পরিবহনের মাধ্যমগুলো (সী-ট্রাক) নির্ধারিত সময় মেনে না চলা;
- ✓ যাত্রী পরিবহনের জন্য প্রয়োজনীয় লঞ্চ না থাকায়।

- প্রকল্প বাস্তবায়িত নৌ-পথে শুধুমাত্র সোয়ারীঘাট এবং খোলামোড়া ছাড়া বাকী ৮টি স্টেশনের কোনটিতে যাত্রীবাহী লঞ্চ চলাচল করেনা। যাত্রীবাহী লঞ্চ চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় নাব্যতা সম্পর্কে নিরীক্ষাদল কর্তৃক বর্ষার প্রাক্কালে সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে, বর্ষার মৌসুমে বেশ কিছু নীচ ব্রিজের ব্যরিয়ানের নীচ দিয়ে নৌপথে ছোট ছোট জলযান চলাচল করতে পারে, কিন্তু একটু বড় জলযান তথা যাত্রীবাহী লঞ্চ, মাল্গুলযুক্ত স্টীমার ইত্যাদি চলাচল করার সুযোগ নেই।



আগুলিয়া ব্রিজ সর্বোচ্চ পানির উচ্চতা হতে মাত্র তিন ফুট উঁচু

ফলাফল :

সম্পূর্ণ বৃত্তাকার নৌ-পথটি পণ্য ও যাত্রীবাহী জলযানের ব্যবহার উপযোগী নয়। ফলে পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহনের ক্ষেত্রে নৌ-রুটটি কাংখিত লক্ষ্য অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে।

৩.৩ অডিটি প্রতিষ্ঠানের জবাব :

এ বিষয়ে উত্থাপিত নিরীক্ষা জিজ্ঞাসার জবাবে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ হতে জানানো হয় যে, প্রথম পর্যায়ে নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ সংরক্ষণ ও পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের নিকট দেয়া হয়েছে। সব কয়টি স্টেশনে যাত্রী পরিবহন বৃদ্ধি না পেলেও কোন কোন স্টেশনে বৃদ্ধি পেয়েছে।

৩.৪ অডিটের মন্তব্য :

প্রথম পর্যায়ের নির্মিত ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহ পরিচালনার দায়িত্ব বেসরকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট দেয়ার কোন প্রমাণ পাওয়া যায়নি। তাই যাত্রী পরিবহন যথেষ্ট বৃদ্ধি না পাওয়ায়, যানজট হ্রাসে তেমন ভূমিকা রাখতে পারছেননা।

৩.৫ অডিটের সুপারিশঃ

- নদী বন্দর ও ল্যান্ডিং স্টেশনসমূহের প্রয়োজনীয় মেরামত ও সংস্কার সাধন করে নৌ-পথে জনগণের যাতায়াত নিশ্চিত করা।
- এ নদীপথ ব্যবহারে জনগণকে উৎসাহিত করার স্বার্থে নদীর পানিকে দূষণমুক্ত করতে অর্থাৎ দুর্গন্ধমুক্ত করতে অতি দ্রুত প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।
- নৌপথে যাতায়াতের সুবিধার বিষয়সমূহ ব্যাপক প্রচারণার মাধ্যমে জনগণকে অবহিত করা।
- নির্দিষ্ট সময়ে অর্থাৎ নির্ধারিত সময়ে সী-ট্রাক ছাড়া নিশ্চিত করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

নিরীক্ষা ইস্যু ০৪ : ঢাকা শহরের পরিবেশ ও পর্যটন শিল্পের উন্নয়ন পর্যবেক্ষণ।

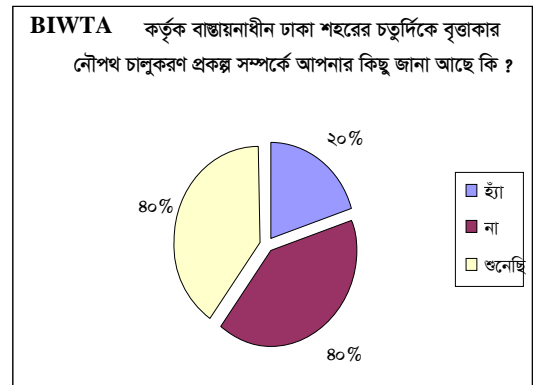
অনুচ্ছেদ-৪।

৪.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : প্রকল্পটি ঢাকা শহরের পরিবেশগত উন্নয়নে প্রভাব ফেলতে পারেনি।

বিবরণ : ঢাকা শহরের চতুর্দিকে নৌপথ চালুকরণ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের মধ্যে একটি উদ্দেশ্য হচ্ছে- ঢাকা শহরের পরিবেশ উন্নয়ন। কোন কোন ক্ষেত্রে ঢাকা শহরের পরিবেশ উন্নয়নে কি ধরনের অগ্রগতি সাধিত হয়েছে তা নির্ধারণের জন্য নিরীক্ষাদল কর্তৃক প্রাক নিরীক্ষাকালীন সময়ে ডিপিপি পর্যালোচনা এবং পরবর্তীতে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সাথে আলোচনা করা হয়।

- অডিটকালীন সময়ে পরিলক্ষিত হয় যে, বৃত্তাকার নৌ-পথ বাস্তবায়নের মাধ্যমে পরিবেশের উপর কি ধরনের প্রভাব পড়বে বা কোন কোন ক্ষেত্রে পরিবেশের উপর ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে সে বিষয়ে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক কোন স্পষ্ট দিকনির্দেশনা প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বৃত্তাকার নৌ-পথ বাস্তবায়নের পরিবেশগত প্রভাব এবং ঢাকার রাস্তায় যানবাহন চলাচলের কারণে উদ্ভূত দূষণের মাত্রা সম্পর্কে কোন base line study সম্পাদনের প্রমাণ পাওয়া যায়নি। এছাড়াও রাস্তায় যাত্রী ও পণ্যবাহী যানবাহন হ্রাসের কারণে পরিবেশ দূষণ হ্রাসে কি প্রভাব পড়বে তা পরিমাপের কোন পারফরমেন্স Indicators-ও নির্ধারণ করা হয়নি। এর ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে পরিবেশ দূষণ রোধে কি প্রভাব পড়েছে তা পরিমাপ করা প্রকল্প কর্তৃপক্ষ দ্বারা সম্ভব ছিল না।

- ঢাকা শহরের চারদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ বাস্তবায়নের পরিবেশগত প্রভাব সম্পর্কে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিবেশ অধিদপ্তরের সাথে আলোচনা করা হয়নি এবং অধিকাংশ পরিবেশ অধিদপ্তরের কর্মকর্তা এ বিষয়ে অবহিত নন। এ বিষয়ে প্রশ্নমালার জবাবে যে মতামত পাওয়া যায় তা থেকে দেখা যায় যে মাত্র ২০% কর্মকর্তা এ বিষয়ে অবগত আছেন, ৪০% কর্মকর্তা এ বিষয়ে কিছুই জানেন না এবং অপর ৪০% শুনেছেন বলে অবহিত করেছেন।



(সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের নমুনা)

- এ নিরীক্ষার অংশ হিসাবে মহাপরিচালক, পরিবেশ অধিদপ্তরের সাথে বৈঠককালে এবং প্রশ্নপত্রের ভিত্তিতে প্রাপ্ত তথ্যে জানা যায় যে, কোন base line study না থাকায় এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের কি উন্নয়ন ঘটেছে তা এ পর্যায়ে অর্থাৎ প্রকল্প সমাপ্তির ৫ বছর পর পরিমাপ করার কোন সুযোগ/পদ্ধতি নেই।

তাছাড়া পরিবেশ অধিদপ্তরের মতামত অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উন্নয়ন হয়েছে কিনা তা সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের পরিবেশগত প্রভাব সমীক্ষা (EIA) প্রতিবেদন পর্যালোচনার মাধ্যমে পরিমাপ করা সম্ভব নয়।

ফলে, পরিবেশের উন্নয়ন কিভাবে পরিমাপ করা যাবে সে বিষয়ে কোনরূপ Indicators নির্ধারণ বা base line study ছাড়াই ডিপিপিতে আউট পুট প্রদর্শন করায় তা বাস্তব সম্মত ছিল না বলে নিরীক্ষায় প্রতীয়মান হয়েছে। অর্থাৎ অনুমান নির্ভর আউটপুট নির্ধারণ করায় পরিবেশের উন্নয়ন হচ্ছে কিনা এবং জনগণ তা থেকে উপকৃত হচ্ছে কিনা সে বিষয়টি পর্যালোচনা করা নিরীক্ষার পক্ষে সম্ভব হয়নি। উপরন্তু এ বিষয়ের বিশেষজ্ঞ হিসেবে পরিবেশ অধিদপ্তর হতেও কোন পরিমাপযোগ্য দিক নির্দেশনা/পদ্ধতি নেই বলে লিখিত পত্রে উল্লেখ করা হয়েছে। এতদসত্ত্বেও অডিটের সাধারণ দৃষ্টিতে পর্যবেক্ষণ করেও এবং জনগণ তথা বিভিন্ন শ্রেণীর ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে সাক্ষাৎকার হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে পরিবেশের উন্নয়ন হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

৪.২ কারণ :

এটি সুস্পষ্টভাবে প্রতীয়মান হয়েছে, বর্ণিত প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উন্নয়ন বিষয়ক যে আউটপুট নির্ধারণ করা হয়েছিল তা কাল্পনিক হওয়ায় প্রকল্পের ১ম পর্যায়ের বাস্তবায়ন হওয়া সত্ত্বেও পরিবেশের উপর এর কোন ইতিবাচক প্রভাব পরিমাপ করা সম্ভব হয়নি। ফলে উক্ত আউটপুট টার্গেট অর্জনে প্রকল্পের কার্যক্রম গ্রহণের ফলপ্রসূতা পরিলক্ষিত হয়নি।

ফলাফল :

এ প্রকল্পের বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশ ও পর্যটন শিল্পের উন্নয়ন বিষয়ক যে আউটপুট নির্ধারণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়নি।

৪.৩ অডিট প্রতিষ্ঠানের জবাব :

বিগত ১০/০৮/২০১০ তারিখে ইস্যুকৃত অডিট আপত্তির জবাবে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক ৩১/১০/২০১০ তারিখে লিখিতভাবে জানানো হয় যে নৌ-পথ খননের ফলে নদীর নাব্যতা বৃদ্ধির পাশাপাশি সংশ্লিষ্ট স্থানে জলাধার সৃষ্টি হওয়াতে পানিধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধির ফলে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ এবং বৃক্ষরোপন কর্মসূচী হাতে নেওয়ায় পরিবেশ উন্নয়নে সহায়ক হবে।

৪.৪ অডিটের মন্তব্য :

বৃত্তাকার নৌ-পথ স্থাপনের ফলে কি পরিমাণে পরিবেশের উন্নয়ন হয়েছে তা পরিমাপের জন্য প্রকল্প কর্তৃক কোন পরিমাপক বা ইন্ডিকেটর নির্ধারণ না করায় এ বিষয়ে মন্তব্য করা সম্ভব হয়নি। এছাড়াও বিআইডব্লিউটিএ-এর জবাবের প্রেক্ষিতে ৯/১/২০১২ খ্রিঃ হতে ১২/১/২০১২ খ্রিঃ তারিখে বাস্তব যাচাইকালে পরিবেশ উন্নয়নের জন্য নদীর তীর ভূমি এলাকায় ডিপিপি'র চাহিদা অনুযায়ী কোন বৃক্ষরোপন কর্মসূচীর প্রমাণকও পাওয়া যায়নি।

৪.৫ অডিটের সুপারিশ : এই প্রকল্পের পরিবেশগত উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত না হওয়া প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মচারীগণের দক্ষতার বিষয়টি প্রশ্নবিদ্ধ। এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করে দায়ী ব্যক্তি/ব্যক্তিবর্গের বিরুদ্ধে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক। বাস্তব সম্মত নয় এমন আউটপুট নির্ধারণ পরিহার করে অর্জনযোগ্য এবং পরিমাপযোগ্য (attainable/measurable) বাস্তবভিত্তিক আউটপুট নির্ধারণ করে বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন।

নিরীক্ষা ইস্যু ০৫ : প্রকল্পের বিবিধ compliance ইস্যু ।

অনুচ্ছেদ-৫.১ ।

৫.১.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : ঠিকাদারের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর কম কর্তন এবং বিআইডব্লিউটিএ এর ড্রেজিং বিভাগের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি ।

বিবরণ : ঠিকাদারের পরিশোধিত বিল পর্যালোচনাকালে পরিলক্ষিত হয় যে, বিল হতে আয়কর কম কর্তন করায় সরকারের ২,৫০,০১৬/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে ।

জাতীয় রাজস্ব বোর্ড ঢাকা এর আদেশ নং-জারাবো/আঃ আঃ বিঃ/কর-৭/আয়কর বাজেট/২০১০ অংশ-১ তাং ০১/০৮/২০১০ এর ক্রমিক নং-১৪ এর (ক) আয়কর অধ্যাদেশের Chapter-VII এর প্রযোজ্য ক্ষেত্রে আয়কর বিধিমালা ১৯৮৪ এর সংশ্লিষ্ট সেকশন-৫২, রুল-১৬ মোতাবেক ৩ কোটি টাকার অধিক বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে ৫% হারে উৎসে আয়কর কর্তনের বিধান রয়েছে যা ১/৭/২০১০ তারিখ থেকে কার্যকর ।

আয়কর বিধিমালা ১৯৮৪ এর সেকশন-৫২ এ (২) (৩) এর Fees for royalty Technical know how etc/Fees for Professional or Technical services মোতাবেক ফিজিবিলিটি স্টাডিজ কাজের কনসালটেশন ফিউর উপর ১০% হারে উৎসে আয়কর কর্তনের নির্দেশ রয়েছে । আলোচ্য ক্ষেত্রে তা পরিপালন না করায় সরকারের রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে ।

বিআইডব্লিউটিএ এর ড্রেজিং বিভাগ নদী খননের কাজে অংশগ্রহণ করায় প্রকল্প তহবিল হতে ২৬,৩০,২১,০৭২.০৫ টাকা নদী খনন বিল বাবদ (খননকৃত মাটির পরিমাণ ২৬,৫৫,৪৭২.৩০ ঘনমিটার) পরিশোধ করা হয় । খনন কাজ পূর্ত কাজের আওতায় পড়ে বিধায় আয়কর বাবদ ১,২৩,০৬,৬৮৭.০০ এবং ভ্যাট বাবদ ১,৩৬,৪১,৭৯২.০০ টাকা কর্তনযোগ্য ছিল কিন্তু প্রকল্প কর্তৃপক্ষ আয়কর ও ভ্যাট বাবদ উল্লিখিত অর্থ আদায় করেন নাই (পরিশিষ্ট 'ক') ।

এখানে উল্লেখ্য যে, বিআইডব্লিউটিএ এর ন্যায় বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড ও বাংলাদেশ আর্মি সরকারী সংস্থাদ্বয় এই প্রকল্পের আওতায় নদী খনন কাজ করেন এবং তাদের বিল হতে বিধি মোতাবেক যথারীতি আয়কর ও ভ্যাট কর্তন করা হয় ।

আরও উল্লেখ্য যে, বিআইডব্লিউটিএ এর জন্য নদী খনন কাজে প্রতি ঘনমিটার মাটি খনন রেইট মূল ডিপিপিতে ৯৫/- এবং সংশোধিত ডিপিপিতে ১০০/- টাকা নির্ধারিত ছিল । ডিপিপিতে প্রদর্শিত উক্ত রেইট সরকারী রাজস্ব আয়কর ও ভ্যাট কর্তন ব্যতিরেকে নির্ধারণ করা হয়েছে মর্মে কোন সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয় নাই । বিশেষভাবে উল্লেখ্য যে, মেসার্স এস.ই.এল এবং সার্স কনসোর্টিয়াম প্রতিঘনমিটার ৯৪.৫৫ টাকা দরে ৩,৬৭,৪৩৯.৫০ ঘনমিটার মাটি খনন করে এবং বর্ণিত দরে আয়কর ও ভ্যাট যুক্ত ছিল । বিল প্রদানের সময় যথারীতি বিধি মোতাবেক আয়কর ও ভ্যাট কর্তন করেন ।

অতএব, এতে প্রতীয়মান হয় যে, বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক মাটি খনন রেইটে আয়কর ও ভ্যাট অন্তর্ভুক্ত করে রেইট নির্ধারণ করা হয়।

এমতাবস্থায়, বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নদী খনন কাজের বিল হতে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন আবশ্যিক ছিল।

৫.১.২ কারণ :

প্রকল্প কর্তৃপক্ষের আয়কর ও ভ্যাট আইনসহ আর্থিক বিষয়ে মনিটরিং ও সুপারভিশনের দুর্বলতার কারণে বিধি মোতাবেক আয়কর ও ভ্যাট কর্তন করা হয়নি। ফলে আয়কর ও ভ্যাট কম কর্তন/কর্তন না করায় সরকার বিপুল পরিমাণ রাজস্ব প্রাপ্তি (২,৬১,৯৮,৪৯৫/-টাকা) হতে বঞ্চিত হয়েছে।

ফলাফল :

রাজস্ব প্রাপ্তি হতে সরকার বঞ্চিত।

৫.১.৩ অডিট প্রতিষ্ঠানের জবাব :

(ক) তৎকালীন সময়ে যে হারে আয়কর কর্তনের বিধান ছিল সে হারে আয়কর কর্তন করা হয়েছে। ২০০৫-০৬ অর্থ বছরে উপদেষ্টা সার্ভিসের ৩.৫০% হারে আয়কর কর্তনের বিধান ছিল বলে উক্ত সময় সেভাবেই কর্তন করা হয়েছিল। গত ২০০৫-২০০৬ অর্থ বছরের প্রদেয় ১৬.০০ লক্ষ টাকা হতে সে অনুযায়ী ৩.৫০% হারেই আয়কর কর্তন করা হয়েছিল। এখানে উল্লেখ্য ২০০৫-২০০৬ অর্থ বছরের ব্যয়িত ১৬.০০ লক্ষ টাকা আলোচ্য প্রকল্পের ব্যয় হতে চার্জ করা হয়নি। কারণ প্রকল্পটি ২০০৭-২০০৮ অর্থ বছর হতে শুরু করে ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরে শেষ হয়। প্রকল্প অনুমোদন না হওয়ায় ২০০৫-২০০৬ অর্থ বছরের ব্যয় বর্ণিত প্রকল্প হতে ব্যয় করা যায়নি। পরবর্তীতে প্রকল্প অনুমোদিত হলে ২০০৭-২০০৮ অর্থ বছরে উপদেষ্টা সার্ভিস বাবদ আলোচ্য প্রকল্প হতে ২৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। যা হতে ১০% হারেই আয়কর কর্তন করা হয়েছে। ২০০৭-২০০৮ অর্থ বছর হতে উপদেষ্টা সার্ভিসে ১০% হারে আয়কর কর্তনের বিধান চালু হয়। ফলে প্রকল্পে ব্যয়িত অর্থ হতে কোন কম আয়কর কর্তন করা হয়নি।

(খ) প্রকল্পের ড্রেজিং কাজে বিআইডব্লিউটিএর দর ১০০/- ও প্রাইভেট দর ১৩২/- টাকা ধরা হয়। বিআইডব্লিউটিএর ড্রেজিং কাজে ভ্যাট আইটি যোগ করলে বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং দর আরো বেড়ে যেত। যেহেতু বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং দরে ভ্যাট, আইটি ছিলনা তাই বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং বাবদ প্রদেয় অর্থ হতে ভ্যাট, আইটি কর্তন করা হয়নি। এটা সরকারের এক খাত হতে সরকারের অন্য খাতে জমা হত। এতে সরকারের কোন ক্ষতি হয়নি। যেহেতু বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং দরে ভ্যাট, আয়কর ও জনবলের বেতন অন্তর্ভুক্ত নেই তাই বিআইডব্লিউটিএ ড্রেজিং দর বেসরকারী ড্রেজারের দরের চেয়ে তুলনামূলক কম ধার্য হয়। পরিকল্পনা কমিশনের আইএমইডিসহ দর বিশ্লেষণ সভায় উপরোক্ত বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে দর নির্ধারণ

করে বলে প্রাইভেটের চেয়ে বিআইডব্লিউটিএর দর কম রাখা হয়। সে কারণে ড্রেজিং কাজের বিল হতে ভ্যাট ও আয়কর কর্তন করার প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়নি।

৫.১.৪ অডিটের মন্তব্য :

- (ক) সর্বশেষ জবাবে সঠিকভাবে আয়কর কম কর্তন করার পক্ষে কোন প্রমাণক প্রেরন করা হয়নি।
- (খ) অনুমোদিত দরের সহিত ভ্যাট আয়কর অন্তর্ভুক্ত বা বহির্ভূত উল্লেখ নাই। তাছাড়া বিআইডব্লিউটিএ এর ড্রেজিং বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পের ড্রেজিং কার্যক্রম সম্পাদন করা হলে, বিল হতে ভ্যাট ও আয়কর কর্তনের প্রয়োজন নেই সংক্রান্ত যথাযথ কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তের কপি প্রেরণ করা হয়নি।

৫.১.৫ অডিটের সুপারিশ : যেহেতু মেসার্স এসইএল এবং মেসার্স কনসোর্টিয়ামকে প্রতি ঘনমিটার খনন কাজের জন্য টাকা ৯৪.৫৫ করে পরিশোধকালে আয়কর ও ভ্যাট অন্তর্ভুক্ত ছিল এবং আয়কর ও ভ্যাট কর্তনপূর্বক তাদের বিল পরিশোধ করা হয়েছে। সেহেতু এক্ষেত্রেও প্রযোজ্য আয়কর ও ভ্যাট বাবদ সমুদয় অর্থ আদায় করে সরকারী কোষাগারে জমা করা আবশ্যিক।

অনুচ্ছেদ-৫.২।

৫.২.১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ : বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নদীবন্দর ও স্থাপনাসমূহ ইজারা প্রদান পদ্ধতি (নীতিমালা) প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় হতে অনুমোদন নেয়া হয়নি এবং বিশেষ ক্ষেত্রে অসম্পূর্ণ আবেদন বিবেচনায় নিয়ে অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদান।

বিবরণ : প্রকল্পের অধীন ০৯টি ঘাটের ইজারা প্রদানের নীতিমালা/ইজারা প্রদান পদ্ধতি পর্যালোচনা, দরপত্র প্রক্রিয়া এবং বিশেষ ক্ষেত্রে ইজারা প্রদান প্রক্রিয়া পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ইজারা প্রদান পদ্ধতি/নীতিমালা প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের নিকট হতে অনুমোদন গ্রহণ করা হয়নি এবং বিশেষ ক্ষেত্রে অসম্পূর্ণ আবেদন বিবেচনায় নিয়ে ইজারা প্রদানের অনুমোদন দেওয়া হয়েছে (পরিশিষ্ট ‘খ’)।

- ✓ যেহেতু ইজারা পদ্ধতি হলো পুঁজি খাটিয়ে আয় উপার্জনের একটি পন্থা। সেহেতু ইজারা গ্রহণকারী প্রতিষ্ঠানের ট্রেড লাইসেন্স থাকা আবশ্যিক। কিন্তু বেশীর ভাগ ক্ষেত্রেই তা পাওয়া যায়নি।
- ✓ ইজারা প্রদান পদ্ধতি/নীতিমালার ৪ এর (ঘ) নং ধারা অনুযায়ী জাতীয় স্বার্থে/সেবামূলক কাজে জড়িত প্রতিষ্ঠান হওয়া আবশ্যিক। এক্ষেত্রে জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কার্যকলাপ পরিচালনার সমর্থনে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
- ✓ ইজারা পদ্ধতি/নীতিমালা ৪ এর (ঘ) এর (৩) নং ধারা অনুযায়ী সমবায় অধিদপ্তরের সুপারিশ সম্বলিত ছাড়পত্র আবশ্যিক ছিল। কিন্তু বেশীরভাগ ক্ষেত্রেই তা পাওয়া যায়নি।
- ✓ ইজারা পদ্ধতি/নীতিমালা ৪ এর (ঘ) এর (৪) নং ধারা অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট এলাকার এমপি ও নৌ-পরিবহন মন্ত্রির সুপারিশ আবশ্যিক থাকা সত্ত্বেও কোন কোন ক্ষেত্রে তা পাওয়া যায়নি।

৫.২.২ কারণ : নীতিমালাটি মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত না হলে আর্থিক শৃঙ্খলা ভঙ্গের সম্ভাবনা থাকে এবং অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদান ও নীতিমালা পরিবর্তনের প্রবণতা উৎসাহিত করে।

ফলাফল :

ইজারা নীতিমালা মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত না হওয়ায় আর্থিক শৃঙ্খলা লংঘন।

৫.২.৩ অডিট প্রতিষ্ঠানের জবাবঃ বিআইডব্লিউটিএ’ এর নীতিমালা অনুযায়ী ইজারা প্রদান করা হয়েছে। এতে ইজারা নীতিমালার কোন ব্যত্যয় ঘটেনি।

৫.২.৪ অডিটের মন্তব্যঃ নীতিমালাটি মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হওয়া প্রয়োজন। অন্যথায়, আর্থিক শৃঙ্খলা ভঙ্গের সম্ভাবনা থাকে। অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদানের বিষয়ে কোন জবাব প্রদান করা হয়নি।

৫.২.৫ অডিটের সুপারিশঃ

১. প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের নিকট হতে ইজারা নীতিমালা অনুমোদন গ্রহণ করা আবশ্যিক।
২. অনিয়মিতভাবে ইজারা প্রদানের বিষয় মন্ত্রণালয়ের ব্যয়োগুর অনুমোদন গ্রহণ করা আবশ্যিক।

৬. উপসংহার :

বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক বাস্তবায়িত বৃত্তাকার নৌপথ চালুকরণ প্রকল্পটি অত্যন্ত জনগুরুত্বসম্পন্ন হওয়ায় যথাসময়ে এবং সঠিকভাবে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করা অতীব জরুরী বিষয় ছিল। নিরীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্যাদি পর্যালোচনায় যেহেতু প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে নানা ধরনের ব্যবস্থাপনা ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়েছে, সেহেতু প্রথম পর্যায়ের অভিজ্ঞতার আলোকে অধিকতর দক্ষতা এবং মিতব্যয়িতার সঙ্গে দ্বিতীয় পর্যায়ের কাজ পরিচালনা করে নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে প্রথম পর্যায়ের পরিপূরক হিসেবে প্রত্যাশিত লক্ষ্যসমূহ অর্জন নিশ্চিত করা প্রয়োজন ছিল। কিন্তু তা কার্যকরভাবে সম্পাদিত না হওয়ায় জনগণের কাঙ্ক্ষিত সেবা প্রাপ্তি ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য বিঘ্নিত হয়েছে। মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা যৌথ সমীক্ষার মাধ্যমে সমস্যাগুলি চিহ্নিত করে সমাধানের উদ্যোগ গ্রহণ করলে জনগণের কাঙ্ক্ষিত সেবা প্রাপ্তি ও প্রকল্পের লক্ষ্য অর্জিত হতে পারে।

২৬/২৭/১৪২৬ বঙ্গাব্দ।

তারিখ: _____

২৬/০৬/২০২০ খ্রিস্টাব্দ।



(আয়েশা খানম)

মহাপরিচালক

পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর, ঢাকা

ଦ୍ଵିତୀୟ ଖଣ୍ଡ

ପରିଶିଷ୍ଟସମୂହ

পরিশিষ্ট 'ক'

অনুচ্ছেদ ৫.১

আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করার বিবরণী :

অর্থ বছর	খননকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	খননকৃত মাটির পরিমাণ (ঘনমিটার)	একক দর	মোট টাকা	কর্তনের হার আয়কর/ভ্যাট	মোট টাকা আয়কর/ভ্যাট
২	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০০৭-০৮	বিআইডব্লিউটিএ	১,০৫,৭৯৪.৭৯	৯৫	১,০০,৫০,৫০৫	৪% ৪.৫%	৪,০২,০২০ ৪,৫২,২৭২
২০০৮-০৯	বিআইডব্লিউটিএ	৩,১৬,৬৩৫.৬৮	৯৫	৩,০০,৮০,৩৯০	৪% ৪.৫%	১২,০৩,২১৫ ১৩,৫৩,৬১৭
২০০৯-১০	বিআইডব্লিউটিএ	৪,২৭,১৯৪.৪৬ (৩,৪৪,৩৯৩.১৫)	৯৫ ১০০	৪,২৩,০৫,৪৪০	৪% ৪.৫%	১৬,৯২,২১৭ ১৯,০৩,৭৪৪
২০১০-১১	বিআইডব্লিউটিএ	৫,৩০,২৯০.৮৯	১০০	৫,৩০,২৯,০৮৯	৫% ৫.৫%	২৬,৫১,৪৫৪ ২৯,১৬,৫৯৯
২০১১-১২	বিআইডব্লিউটিএ	১০,৬৮,৯১৫.৭৫	১০০	১০,৬৮,৯১,৫৭৫	৫% ৫.৫%	৫৩,৪৪,৫৭৮ ৫৮,৭৯,০৩৬
২০১২-১৩	বিআইডব্লিউটিএ	২,০৬,৬৪০.৭৩	১০০	২,০৬,৬৪,০৭৩	৫% ৫.৫%	১০,১৩,২০৩ ১১,৩৬,৫২৪
	মোট	২৬,৫৫,৪৭২.৩০		২৬,৩০,২১,০৭২		আয়কর=১,২৩,০৬,৬৮৭ (+) ভ্যাট=১,৩৬,৪১,৭৯২
						২,৫৯,৪৮,৪৭৯.০০
					ক(১)+ক(২)	(+) ২,৫০,০১৬.০০
					সর্বমোট=	২,৬১,৯৮,৪৯৫.০০

পরিশিষ্ট 'ক (১)'

মেসার্স রুমা এন্টারপ্রাইজ কর্তৃক ঠিকাদারী কাজের আয়কর কর্ম কর্তনের বিবরণীঃ

বিল নং ও তাং	পরিশোধিত টাকার পরিমাণ	প্রদ্রোসিত বিলের পরিমাণ (টাকা)	আয় করের হার	কর্তনযোগ্য আয়কর	কর্তনকৃত আয়কর	প্রদ্রোসিত আয়কর কর্তন	কম/বেশী
৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
সি-১৫৩, তাং-৬/১০/২০১০	৮৪,৮৭,১৬৮	৮৪,৮৭,১৬৮	৪%	৩,৩৯,৪৮৭	৩,৩৯,৪৮৭	৩,৩৯,৪৮৭	-
সি-১০৯৮, তাং- ১৩/০৩/২০১১	৭০,৮০,৯৪৭	১,৫৫,৬৮,১১৫	৪%	২,৮৩,২৩৮	২,৮৩,২৩৮	৬,২২,৭২৫	-
সি-১৪৫৬ তাং-১৫/৫/২০১১	৩৪,৬২,৭৮৫	১,৯০,৩০,৯০০	৪%	১,৩৮,৫১২	১,৭৩,১৩৯	৭,৬১,২৩৬	(+)৩৪,৬২৭
সি-১৯১৭, তাং- ৩০/০৬/২০১১	৬৬,২২,৬৪৪	২,৫৬,৫৩,৫৪৪	৪%	২,৬৪,৯৩৬	৩,৩১,১৩২	১০,২৬,১৪১	(+)৬৬,১৯৫
সি-১৫০১, তাং- ১৯/৫/২০১১	৭০,৬৯,৬৬৬	৩,২৭,২৩,২১০	৫%	৬,১০,০১৯	৩,৫৩,৪৮৩	১৬,৩৬,১৬০	(-) ২,৫৫,৫৩৬
সি-১৫৫১ তাং- ২৫/০৫/২০১১	২,০০,৬৯১	৩,২৯,২৩,৯০১	৫%	১০,০৩৫	১১,০৩৮	১৬,৪৬,১৯৫	(+)১,০০৩
	৩,২৯,২৩,৯০১			১৬,৪৬,১৯৭	১৪,৯১,৫১৪		১,৫৪,৬৮১

পরিশিষ্ট 'ক(২)'

ফিজিবিলিটি স্টাডী কাজে কনসালটেশন ফি বাবদ আয়কর কম কর্তনের বিবরণীঃ

ঠিকাদারের নাম	বিল নং	মোট পরিশোধের টাকা	আয়করের হার	কর্তনযোগ্য আয়কর	কর্তনকৃত আয়কর	আয়কর কম কর্তন
বুরো অব রিসার্চটেস্টিং এন্ড কনসালটেশন (BRTC, BUET) বাংলাদেশ ইউনিভার্সিটি অব ইঞ্জিনিয়ারিং এন্ড টেকনোলজি	সি-২৯৮৪, তাং- ২৯/০৬/২০০৬	১৬,০০,০০০	১০%	১,৬০,০০০	৬৪,৬৬৫	৯৫,৩৩৫
ঐ	সি-১৪৩১, তাং- ৩১/০৩/২০০৮	২০,০০,০০০	১০%	২,০০,০০০	৭০,০০০ (এরিয়া বিল) ১,৩০,০০০	-
ঐ	সি-২৩৭০ তাং-৩০/৬/২০০৮	৯,০০,০০০	১০%	৯০,০০০	৯০,০০০	-
				৪,৫০,০০০	৩,৫৪,৬৬৫	৯৫,৩৩৫

বিশেষ ক্ষেত্রে ইজারা প্রদানের তালিকা (২০১২-২০১৩)

ঘাটের নাম	ইজারা গ্রহীতার নাম	ইজারা মূল্য		মন্তব্য নীতিমালা ও দরপত্র বিজ্ঞপ্তি অনুযায়ী যে সব প্রদানযোগ্য তথ্যাদি সরবরাহ করা হয়নি।
		প্রাক্কলিত মূল্য	ইজারা মূল্যের সাথে ৫% ভাগ যোগ করে	
২	৩	৪	৫	৬
রাজাখালী ঘাট	সালউদ্দিন আহমেদ, সভাপতি, ডেমরা জনকল্যান সমবায় সমিতি লিঃ	১,০০,০০,০০ ০	১,০৫,০০,০০০	১। ট্রেড লাইসেন্স পাওয়া যায়নি। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
গাবতলী ল্যান্ডিং স্টেশন	মীরপুর আমিনবাজার ব্রীজঘাট, শ্রমিক ইউনিয়ন।	৮৪,০০,০০০	৮৮,২০,০০০	১। ট্রেড লাইসেন্স পাওয়া যায়নি। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
আমিনবাজার ল্যান্ডিং স্টেশন	আমিনবাজার ইটবালু, পাথর ব্যবসায়ী বহুমুখী সমবায় সমিতি লিঃ	৩৭,০০,০০০	৩৮,৮৫,০০০	১। ট্রেড লাইসেন্স পাওয়া যায়নি। ২। সমবায় অধিদপ্তরের সুপারিশ সম্বলিত ছাড়পত্র নেই। ৩। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
সোয়ারী ঘাট	মেঘলাকাশ বহুমুখী সমবায় সমিতি লিঃ	৭৩,০০,০০০	৭৬,৬৫,০০০	১। সমবায় অধিদপ্তরের সুপারিশ সম্বলিত ছাড়পত্র নেই। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
সিন্ধুরটেক	গাবতলী/সিন্ধুরটেক বালুহেড সমবায় সমিতি	১৭,০০,০০০	১৭,৮৫,০০০	১। রেজিঃ সার্টিফিকেট নেই। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি। ৩। ট্রেড লাইসেন্স নেই।
বহিলা ল্যান্ডিং স্টেশন	বহিলা ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী সমবায় সমিতি লিঃ	১১,০০,০০০	১১,৫৫,০০০	১। স্থানীয় সংসদ ও নৌ- পরিবহন মন্ত্রীর সুপারিশ নেই। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি। ৩। ট্রেড লাইসেন্স নেই
আশুলিয়া ল্যান্ডিং স্টেশন	খীন লীফ মাল্টিপারপাস কো- অপারেটিভ সোসাইটি	৮,০০,০০০	৮,৪০,০০০	১। ট্রেড লাইসেন্স পাওয়া যায়নি। ২। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি। ৩। সমবায় অধিদপ্তরের সুপারিশ সম্বলিত ছাড়পত্র নেই।
কাঁচপুর ল্যান্ডিং স্টেশন	বাংলাদেশ ট্রাক কাভার্ডভ্যান পিকআপ মালিক সমিতি	৮,০০,০০০	৮,৪০,০০০	১। ট্রেড লাইসেন্স পাওয়া যায়নি। ২। সমবায় অধিদপ্তরের সুপারিশ সম্বলিত ছাড়পত্র নেই। ৩। জাতীয় স্বার্থে বা সেবামূলক কাজ করার স্বপক্ষে কোন প্রমাণক পাওয়া যায়নি।
			১৩,৫৪,৯০,০০০	

তারিখ: ১৩/১১/১৪ বঙ্গাব্দ
২৫/০২/২০১৩ খ্রিস্টাব্দ

বাংসংসং-২০১৯/২০-৫৫১৪ কম-এ-৭১০ বই, ২০২০।

Aysha Khan
আয়েশা খানম
মহাপরিচালক
পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর, ঢাকা