



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের  
কেন্দ্রীয় হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক  
এর কার্যালয়

আবিস্বীকার ২০০৩-২০০৪



গণপ্রজাতন্ত্রী  
আবিস্বীকার ২০০৩-২০০৪

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের  
কেন্দ্রীয় হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক  
এর কার্যালয়

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 ফাংশস 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।

Zwi Lt ..... et  
wLt

Awmd Avj x  
Kx-†Uij vi GÜ AwWUi †Rbv†i j  
evsj †`k

## মহাপরিচালকের মন্তব্য

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন “মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ” : পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা এর ২০০৩-২০০৪ অর্থ বৎসরের হিসাব নিরীক্ষা করা হয়েছে। এই রিপোর্টে যে সব আর্থিক ও ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত অনিয়ম/বক্তব্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে তা সমগ্র লেনদেনের একটি ক্ষুদ্র অংশের প্রতিফলন মাত্র।

- আপত্তিসমূহ ৩/৩/০৫ তারিখের স্মারক নং- ৫১৫/এল.এ.এস-৪/মবক/পারফরমেন্স অডিট (২০০৪-০৫)/৩৮৬২ মূলে সচিব, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় সহ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে এ বিষয়গুলো মীমাংসাকল্পে প্রয়োজনীয় ও যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য অনুরোধ করা হয়।
- ২৯/৩/০৫ তারিখ একটি আধা সরকারী পত্র নং- ৫১৫/এল.এ.এস-৪/মবক/পারফরমেন্স অডিট (২০০৪-০৫)/৫০৫ এর মাধ্যমে সচিব, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে এ বিষয়ে সভা অনুষ্ঠানের জন্য অনুরোধ করা হয়।
- মন্ত্রণালয়ে সচিব মহোদয়ের সভাপতিত্বে ১০/৪/০৫ ইং তারিখে সভা হয়েছে।
- সভার আলোচনা ও মন্ত্রণালয়ের মতামতের প্রেক্ষিতে যে সকল বিষয় গুরুতর বলে প্রতীয়মান হয়েছে, এ রিপোর্টে সে সব অনিয়ম অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

মংলা বন্দরের পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনায় অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা এবং আর্থিক ব্যবস্থাপনা পর্যাপ্ত ও কার্যকর না হওয়ার কারণে অনিয়মগুলি সংঘটিত হয়েছে। জরুরী ভিত্তিতে রিপোর্টে উল্লিখিত অনিয়মগুলি নিষ্পত্তি করা আবশ্যিক।

তারিখঃ ..... বঃ  
শ্রিঃ

এ কে এম জসীম উদ্দিন  
মহাপরিচালক  
স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর

নির্বাচনী সার সংক্ষেপ

**(Executive Summary)**

## বেঙ্গল মবি মস্টিং (Executive Summary)

### 1\ আউডিটের পিছনে (Background of Audit) t

আউডিটের সংস্থা (Auditee Organization)	t	মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ
আউডিটের বছর (Audited Year)	t	২০০৩-২০০৪
আউডিটের সময়কাল (Period of Audit)	t	১৮/১২/০৪ থেকে ১৬/১/০৫ পর্যন্ত।
আউডিটের দল (Audit Team)	t	<ul style="list-style-type: none"><li>জনাব মোঃ আবু তাহের, অডিট এন্ড একাউন্টস অফিসার, দলপ্রধান।</li><li>জনাব আমীর হোসেন, এস.এ.এস সুপার, সদস্য।</li><li>জনাব অনুপ কুমার মন্ডল, অডিটর, সদস্য।</li></ul>

মুদ্রিত করে দেওয়া হল

গণিত পৃষ্ঠা

১৬/১/০৫

### 2\ আউডিটের উদ্দেশ্য (Objectives of Audit):

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

- বন্দরের জাহাজ ব্যবস্থাপনা এবং কার্গো খালাসে মিতব্যয়িতা, দক্ষতা ও কার্যকারিতা মূল্যায়ন।
- বন্দর পরিচালনায় সরকারী বিধি বিধানের অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাই।
- বন্দরের বর্তমান প্রেক্ষাপটে কর্মরত জনবল এর প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন।
- বন্দরের জাহাজ ক্রমাগতই কম আগমনের কারণ 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।

### 3\ **আলোচ্য অডিটের কাজ নিম্নে বর্ণিত পদ্ধতিতে সম্পাদন করা হয়েছেঃ-**

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।

### 4\ **আলোচ্য অডিটের মানদণ্ড (Audit Criteria)**

আলোচ্য অডিটের মানদণ্ড নিম্নে বর্ণিত পদ্ধতিতে সম্পাদন করা হয়েছেঃ-

- মালামাল খালাস ও বোঝাই বিষয়ক বর্তমানে প্রচলিত বিধি-বিধান ও এর আর্থিক হার বিষয়ক নিয়ম-কানুন।
- বার্ষিক 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।

## 5\ AWW#Ui dj v dj (Audit findings) t

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

Ab#Q` bs	Awbq#gi weeiY
2.1.1	Rvnr AvMgtbi msL`v`*Z nwm cv#Q Ges e` #i i Avq Ktg hv#Q
2.1.2	Rvnr#Ri Turn around time tekx j vM#Q
2.2	P`v#bj i bve`Zv c#qvR#bi Zj bvq Kg
2.2.1	thvM#hvM e`e`v AcZj
2.3	w÷wFwWi s PvR#ekx
2.4	ডক শমিক অসন্তোষ ও ফলে বন্দরের কার্যক্রম বিঘ্নিত।
2.5.1	M`vwU#t#b mshy# Rvnr AvZwi 3 k#kKi M`vs ej#Ks
2.5.2	M`vm cwi ewwZ Rvnr#R webv c#qvR#b M`vs ej#Ks t`qv
2.6	U#ndK, tcvZvk# Ges msi #Y wefv#Mi Kv#Ri Zj bvq Rbej AwaK
2.7	P`v#bj wbn`*wbi v#Evi e`e`v tbB
2.8	AeZiY PvR#gi K#di D#i k` mdj bv nl qv
2.9	প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘ সূত্রতা।
2.10	বেপজা গভর্নিং বোর্ডের সিদ্ধান্ত পরিপালিত না হওয়া।
2.11	BRvi#hvM` Rwg BRvi v bv t`qv

## AmK AWUt

Abj'Q` bs	Amq̄gi weeiY	RwoZ UvKvi cwi gvY
3.1	চুক্তির শর্ত লংঘন করে ঠিকাদার মেসার্স পিটি রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে মবিলাইজেশন কস্ট পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	1,21,00,000/-
3.2	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার হিরণ এবং খনকে ব্যবহৃত জ্বালানী তেলের মূল্য বৃদ্ধিজনিত পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধের ফলে আর্থিক ক্ষতি।	1,60,07,094/-
3.3	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার আর-২ এ খরচকৃত জ্বালানীর পার্থক্য মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধ করায় আর্থিক ক্ষতি	60,42,995/-
3.4	কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বাসায় ব্যবহৃত বিদ্যুৎ বিলে রিবেট প্রদান করতঃ বন্দর তহবিল হতে বিল পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।	41,67,686/-
3.5	ইজারা গ্রহীতা এবং ঠিকাদারদের বিল হতে উৎসে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় সরকারের রাজস্ব ক্ষতি।	11,47,401/-
3.6	নির্ধারিত হারে জমির ভাড়া বাবত ৪,০০,২০৪/২৩ টাকা এবং ভ্যাট বাবত ৮৮,২৪৯/৮১ টাকা আদায় না করায় ক্ষতি	4,88,454/-
3.7	মাসিক বেতনের অতিরিক্ত হিসাবে জাহাজের কর্মচারীগণকে সাপ্তাহিক ছুটি ও সরকারী ছুটির দিনের বেতন নগদায়ন বাবত অনিয়মিতভাবে পরিশোধ	19,52,184/-
3.8	ব্যয়বহুল এলাকায় কর্মস্থল না হওয়া সত্ত্বেও ব্যয়বহুল এলাকার হারে বাড়ীভাড়া ভাতা পরিশোধ করায় বন্দরের আর্থিক ক্ষতি।	2,74,539/60
3.9	সরকার কর্তৃক নির্ধারিত ট্যারিফ মোতাবেক সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের নিকট হতে পানির বিল আদায় না করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের রাজস্ব ক্ষতি।	4,39,708/-
3.10	কম মূল্যের প্রয়োজনীয় মালামাল দীর্ঘদিন যাবত ভান্ডারে জমা রাখা হয়েছে।	1,45,86,763/-
	meq̄gwU=	5,72,06,824/-



## 6\ Aibqti Kvi Yt

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

## 7\ Aiw#Ui mpcwi k (Audit Recommendations) t

- 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;
- Rvnr Ges Kb#UBbvi n'vUij s Gi Rb' c#qRbxq BKBctg:U Ges Rbej \_vKv m#Ej| Rvnr#Ri Turn Around Time tekx nl qvq wcl qvU D"P #lgZvm#b#KugvUli gva'ig ch#j vPbv;
- ডক শ্রমিক সমস্যা সমাধানকল্পে ডক শ্রমিক পরিচালনা বোর্ড, বন্দর ব্যবহারকারী এবং শ্রমিক প্রতিনিধিদের সহিত মতবিনিয়ম সভা, ওয়ার্কশপ, সেমিনার এর মাধ্যমে বর্তমান প্রেক্ষাপট ও বাস্তব অবস্থা পর্যালোচনা;
- P'v#bj i Pwi , WvKwZ eUK#i tKv ÷ MvW# Ab'vb' wbi v cEv Kg# i ` #Zv e#x ;
- gsjv BwctRW-G wkí `vc#bi j #` Lj bv, h#kvi Ges ewi kvj Gj vKvi wkí cwZ e'emvqx /w#b#qMkvi# i minZ Avb#wbK gZ w#b#qg mfv Kivi gva'ig w#b#qvtM AvKó K#i wkí c#Z#vb Mto #Zvj vi D#` vM M#Y Kiv c#qRb Ges G e` i e`envi j v#RbK w#b#qMkvi# i #K G avi Yv c#vb;
- 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;
- e` #i i MwZkxj Zv Avbq#bi j #` w#f#Mxq c#vb n#Z EaY#b Kg#Z# i e` i Gj vKvq (gsj vq) emevm;
- e` #i i BRvi w#xb Rwg BRvi v c#vb Ki Zt e` #i i vR`^Avq e#x i c#qRbxq e` v M#b|



মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা এর  
পারফরমেন্স বিশ্লেষণ  
২০০৩-২০০৪



দ্বিতীয় খন্ড  
(পারফরমেন্স ও আর্থিক অনিয়মের বিবরণ)

বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর কার্যালয়  
ঢাকা।

---

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশকৃত।

ক

## সূচীপত্র

<u>ক্রঃ নং</u>	<u>বিষয়</u>	<u>পৃষ্ঠা নম্বর</u>
ক	কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেলের মন্তব্য	খ
*	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

খ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) ও ১২৮(২) এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল, এ্যাডিশনাল ফাংশস 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।

তারিখঃ ..... বঃ

ক্রিঃ

আসিফ আলী  
কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল  
বাংলাদেশ

পারফরমেন্স বিশ্লেষণ



## পারফরমেন্স বিশ্লেষণের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

অনুচ্ছেদ নং	অনিয়মের বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
০১	০২	০৪
২.১.১	জাহাজ আগমনের সংখ্যা দ্রুত হ্রাস পাচ্ছে এবং বন্দরের আয় কমে যাচ্ছে।	১১-১২
২.১.২	জাহাজের Turn around time বেশী লাগছে।	১২-১৩
২.২	চ্যানেলের নাব্যতা প্রয়োজনের তুলনায় কম।	১৩
২.২.১	যোগাযোগ ব্যবস্থা অপ্রতুল	১৩-১৪
২.৩	সিটিভিডরিং চার্জ বেশী।	১৪
২.৪	ডক শ্রমিক অসন্তোষ ও ফলে বন্দরের কার্যক্রম বিঘ্নিত।	১৪-১৫
২.৫.১	গ্যান্টি ক্রেন সংযুক্ত জাহাজে অতিরিক্ত শ্রমিকের গ্যাং বুকিং।	১৫-১৬
২.৫.২	গ্যাস পরিবাহিত জাহাজে বিনা প্রয়োজনে গ্যাং বুকিং দেয়া।	১৬
২.৬	ট্রাফিক, পোতাশ্রয় এবং সংরক্ষণ বিভাগের কাজের তুলনায় জনবল অধিক।	১৬-১৮
২.৭	চ্যানেলে নিশ্চিত নিরাপত্তার ব্যবস্থা নেই।	১৮
২.৮	অবতরণ চার্জ মণ্ডকুফের উদ্দেশ্য সফল না হওয়া।	১৮-১৯
২.৯	প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘ সূত্রতা।	১৯
২.১০	বেপজা গভর্নিং বোর্ডের সিদ্ধান্ত পরিপালিত না হওয়া।	২০
২.১১	ইজারায়োগ্য জমি ইজারা না দেয়া।	২০

১.০ ॥ ভূমিকা





t`k wefvMci ci PÆMôg e`ti gvj vgvj n`vÔwj s Gi Pvc Kgvfbvi Rb` G e`ti i „i“Zi epx cvq|  
cieZPchq tKwi qvb hpx`i i` n`tj cvU I cvURvZ`ê` i Bvbx i cwi gvY epx cvq| G AÂtj cvU  
I cvURvZ`ê` tekx DrcbæNZ weavq G e`ti i „i“Zi teto hvq| ZvQvov Lj bv, htkvi, ewi kvj I  
cUqvLvj xtZ`wcz wkí cÔZôvbi Kuvvgvj Avg`vbx Ges Drcw`Z cY` i Bvbx i Rb` G e`ti i  
„i“Zi Acwi mxg|

### ১.৩৯ অভিটের পটভূমি

evsj vt`tki Avg`vbx i Bvbx i t`tj gsj v e`i Gi „i“Zi Acwi mxg| 8g RvZxq msmt`i mi Kvi x  
wrmve m`úwKZ`vqx KvguU i 5/7/04 Zvwi tL AbyôZ 15Zg mfvi wmxvš-Abjhvqx gsj v e`i  
KZêq| Gi 2003-2004 mvtj i cvidi tgy` মূল্যায়ন সম্পর্কিত এ অভিট Kivi wmxvš-MôY Kiv nq|  
tm tcv`tZ Avtj vP` G AwWtUi Kvhqrg nvtZ tbqv nq|

২.০ ॥ মংলা বন্দরঃ পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা পারফরমেন্স মূল্যায়ন

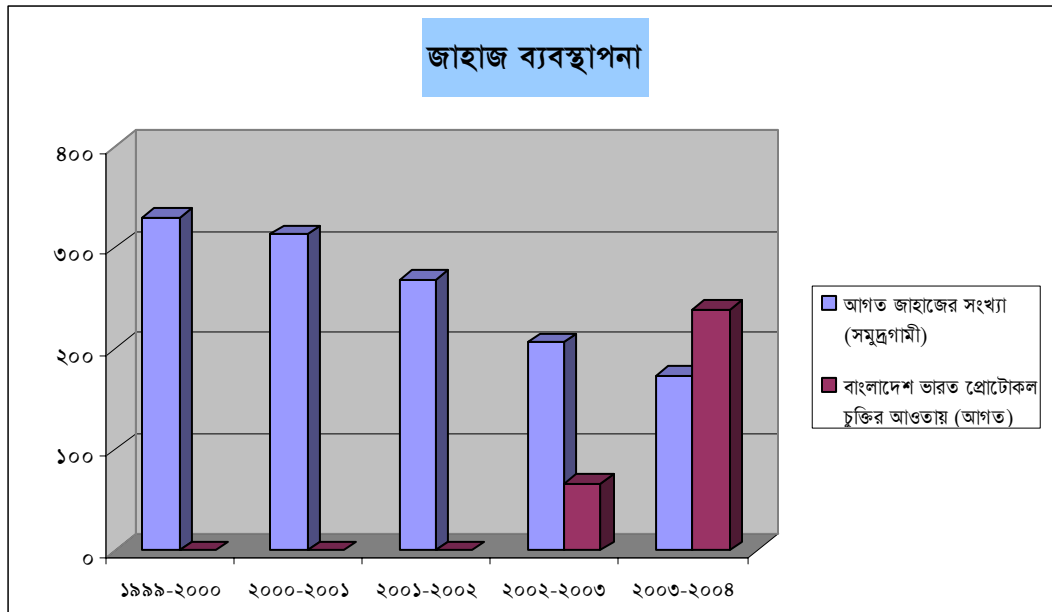
(২.১ হতে ২.১১ পর্যন্ত)

## ২.১ ৥ জাহাজ ব্যবস্থাপনাঃ

### 2.1.1 \ Rvnr AvMgtbi msL'v `\*Z nrm cvt'Q Ges e`ti i Avq Ktg hv'Q t

gsj v e`ti 1999, 2000, 2001,2002, 2003 Ges 2004 mvj chS-mgy Mvgx Rvnr AvMgtbi msL'v wQj h\_vµtg 330, 313, 268, 206 Ges 173 wU| evsj vt`k fvi Z tçtUvKj Pw³i Avl Zvq 2002-2003 mvjtj 66 wU Ges 2003-2004 mvjtj 239 wU Rvnr AvMgb Kti | 1999-2000 mvjtj i Zj bvq mgy Mvgx Rvnr AvMgb 47.58% nrm tçtçQ (we`vwi Z cwi msL'vb I MÜd mshj³ Kiv nj)|

mvj	AvMZ RvnrRi msL'v (mgy Mvgx)	evsj vt`k fvi Z tçtUvKj Pw³i Avl Zvq (AvMZ) RvnrRi msL'v	eµx/nrm
1999-2000	330	00	
2000-2001	313	00	
2001-2002	268	00	
2002-2003	206	66	
2003-2004	173	239	47.58% nrm





## **djvdj t**

RvntRi Turn around time tekx nI qvq Rvnr frov epx cvq Ges Avg`vbxKZ ctY`i gj` epx cvq | dj kltZtZ A\_0xwZtZ Gi weifc cfrve ctol

## **mjwikt**

KvtMP Ges KbUBbvi n`vUij s Gi Rb` c0qvRbxq BKBCtgU, Rbej \_vKv mtEj Turn around time tekx nI qvq mel qvU D`P qIgzvma`ubakvUgi gva`tg chqj vPbv Kti Kvi Ymgjn vPvYz Kti Zv mgvavb Kivi c0qvRbxq Df`vM MhY Kiv Avek`K |

## **2.2 \ P`vbtj i bve`Zv ctqvRtbi Zj bvq Kg t**

P`vbtj Ges tRvUj m`stL bve`Zv 6.00 wglvi | ZvB tekx WtdtUi eve`cY` cwi emnZ Rvnr G e`ti AvmtZ cvti bv | vKQy Rvnr Avmtj l mg`q cY` tj vW vbtq tRvUtZ wfofZ cvti bv | vbw`0 cwi gvY cY` nvi emi qv Gj vKvq j vBUvti R Kti Aemko` cY` vbtq Rvnr tRvUtZ wftol | vdwvi Rvnr (KbUBbvi evnx) tRvUtZ wftol | vKs` WtdU Kg nI qvq thtKvb mgq Rvnr b`xi Zj t`tk tVtK hvl qvi m`tebv \_vtK |

## **djvdj t**

j vBUvti R eveZ AvZwi<sup>3</sup> A\_`cwi tkva Kitz nq weavq cY` gj` epx cvq Ges vdwvi Rvnr tRvUtZ wfofZ Svk \_vtK weavq Avg`vbxKvi KMY gsj v e`i e`envi Kitz Pvq bv Ges Rvnr gvij KMYI Svk wetePbvq gsj v e`ti Rvnr cvvtZ v0avteva Kti |

## **mjwikt**

P`vbtj Ges tRvU m`stL bve`Zv b`bZg 8-9 wglvi Kivi jtqI` v0qvZ msi qIY tWRs Kiv Avek`K | v0qvZ tWRs Kivi Rb` GKvU tWRvi mq Kiv thtZ cvti | GtqI` P`vbtj i c0`Kvgtq Avak tmZ Pj vPtj i e`v`v tbqvi Rb` D`P qIgzvma`ubakvUk`vj KvgUgi gva`tg mgxqIv Kti c0qvRbxq e`e`v MhY Kiv thtZ cvti |

## **2.2.1 \ thvMvthvM e`e`v AcZj t**

gsj v e`ti i gva`tg Avg`vbx l i BvbxKZ cY` cwi entbi Rb` tij thvMvthvM e`e`v Mto DfVvb | moK cwi entbi e`e`v \_vKtj l Lj bvNhtkvi ntq DEi e`/ l XvKvq cb` cwi entb e`q epx cvq | Z`vwi XvKv-gvl qv-gsj v nvBl tq ti vW v0vgZ bv nI qvq Avg`vbx l i BvbxKvi KMYtk htkvi -Avi Pv ntq cb` cwi entb AZ`vAK Svk l mgm`vq cotZ nq |



Dij E th, WK klgK cwi Pvj bv tevWf Zwj Krfy klgK GB ai tbi klgKMYtK KvR wbtqWRZ Kivi pube GB tevWf AbgwZ wbtZ nq| Abw tK gvtPw klgKMY WK klgK cwi Pvj bv tevWf Zwj Krfy klgK bq| GB klgKMYtK wi KBwRkb Kivi tqt WK klgK cwi Pvj bv tevWf AbgwZi cqrRb nqbv| wkics GtRUMY th tKvb mgq Pwn v Abhvqx mi vmi GB klgKMYtK KvR j vWvtZ cvti |

**djvdj t**

klgK Amtstli KvitY ex tii flegwZ qvnt Q Ges Avg vbx i BvbxKvi KMY marabkabe qvZMt -nt Q| ZvB ex i envi Kvi xMY G ex i envi KitZ Pvq bv Ges Rvnr gwj KMYI gsj v ex tii Rvnr cvvtZ wbi rmmnZ nq|

**mcwikt**

WK klgK Gi cwi etZ gvtPw klgK cxwZ Pvj yKiv Avek K| KviY gvtPw klgK cxwZtZ M'is ejKs Gi cqrRb nq bv| wkics GtRUMY wGUGd GtRU Gi gva tg cqrRbxq msLK (th KvRi Rb hZRb cqrRb) klgK v v cY Lj vm Ges tevSvB KitZ cvti |

**2.5 \ webr cqrRtb M'is ejKs t**

**2.5.1 \ M'wUtub mshy Rvnr AvZii kigtKi M'is ejKs t**

M'wUtub GKw AZ'vaybK AtUwmtUg tub hv klgKt i mrvh OvovB KbUBbvi DVt bv bvgt bvi KvR Kti vtK| M'wUtub mshy Rvnr KbUBbvi tj wWs wMpwR KvR Rvnr GKRB klgK cqrRb| D kigtKi gRjx wkics GtRU cwi tkva Kti vtK weavq Avtj vP tqt ex tii Znvej ntZ tKvb vej cwi tkvatvM bq| tkvi n'Uj s wKv vi vej ntZ t Lv hvq M'wUtub mshy Rvnr KbUBbvi tj wWs wMpwR KvR 12 Rb klgK Gi M'is ejKs t qv ntq Q Ges KbUBbvi tj wWs wMpwR vej eveZ wKv vi tgmvm Lj bv tUwvm K Avtj vP mtj ex i Znvej ntZ 5,81,802/55 UvKv cwi tkva Kiv ntq Q| weei Y wbtgac E ntj vt

জাহাজের নাম	আগমনের তারিখ	কনটেইনারের সংখ্যা	হার	পরিশোধিত টাকা
১	২	৩	৪	৫
বঙ্গবতি	১৬/৭/০৩	১১১টি	৪৬২/৮৫	৫১,৩৭৬/৩৫
বঙ্গবোরাক	২৬/১০/০৩	৩০৬ "	৪৬২/৮৫	১,৪১,৬৩২/১০
বঙ্গবদর	২২/১/০৪	১৯৯ "	৪৬২/৮৫	৯২,১০৭/১৫
বঙ্গ বদর	৯/২/০৪	১৩৩ "	৪৬২/৮৫	৬১,৫৫৯/০৫



বঙ্গ বদর	১৩/৩/০৪	৩২৫ "	৪৬২/৮৫	১,৫০,৪২৬/২৫
বঙ্গ বদর	৮/৬/০৪	১৮৩ "	৪৬২/৮৫	৮৪,৭০১/৫৫
			মোট =	৫,৮১,৮০২/৪৫

**djvdj t**

Avtj vP" t¶¶t¶ KbtUBbvi tj vWws wWmPwR® Kv¶R 12 Rb ktg¶Ki M'vs eyKs c¶qvRb bv nI qv mtE¶l 12 R¶bi M'vs eyKs t`qv e` ti i 5,81,802/45 UvKv Aw\_R ¶¶WZ nq|

**m¶wi kt**

Rvnt¶R AvajbK BKBCt¶gU/hšcwZ mshy³ Kivq 1990 mt¶j MWZ M'vs mvBR ms`vi Kiv Ges M'vs Gi AvKvi tQvU Kiv Avek`K|

**2.5.2\ M'vm cwi ewnZ Rvnt¶R webv c¶qvR¶b M'vs eyKs t`qv nq t**

M'vm cwi ewnZ Rvnt¶R M'vm Lvj vm Kivi Rb` tKvb ktg¶Ki c¶qvRb nq bv| cvBtci mrvn¶h` M'vm mi vmi Kiv Lvbvq P¶j hvq| Gt¶¶t¶ tKvb ktg¶Ki c¶qvRb bv nI qv mtE¶l 8 Rb ktg¶Ki M'vs eyKs t`qv n¶Q| ktgKMY i agv¶ nvriv w` tq P¶j hvq|

**djvdj t**

webv c¶qvR¶b M'vm cwi ewnZ Rvnt¶R M'vs eyKs t`qv M'v¶mi gj` (Gj .ic M'vm) e¶x civq Ges Rbm¶vavi ¶Yi Rxbhv¶vi e`q e¶x civq|

**m¶wi kt**

Avtj vP" t¶¶t¶ M'vs-Gi tKvb c¶qvRb bv \_vKvq Rb`¶¶ M'vm Lvj v¶m M'vs eyKs eÜ Kiv Avek`K|

**2.6 \ Kvt¶Ri Zj bvq Rbej Avak t**

**2.6.1 \ U¶vdK wefv¶M t**

U¶vdK wefv¶Mi wevj s kvLvi 2003-2004 mt¶j i Kvhp¶g hvPvB K¶i t`Lv hvq KbtUBbvi wevj s kvLvq Kg¶vixi msL`v 7 Rb| GK eQ¶i wej K¶i¶Q 1020 wU A\_¶¶ 7 R¶b 1 w`¶b wej K¶i¶Q 2.79 wU| ivR`kvLvq Kg¶vixi msL`v 7 Rb| GK eQ¶i wej K¶i¶Q 310 wU A\_¶¶ 7 R¶b 1 w`¶b wej K¶i¶Q 0.85wU|

UibwRU tkW kvLvq KgPvixi msL'v 7 Rb | GK eQti mi vmi WKtgU tWvj fvi x w` tqtQ 7 wU A\_® eQti 1 Rb KgPvix 1 wU WKtgU tWvj fvi x w` tqtQ |

Dcwi D<sup>3</sup> cwi msL'vb ntZ t` Lv hvq eZgvtb KgPZ 21 Rb KgPvixi t`j D<sup>3</sup> 3 wU kvLvq GKRB KgPvixB ht\_ó | Rvnr AvMgb Kg nI qvq KvtrI cwi gvYI w` b w` b Ktg hvtrQ |

### 2.6.2 \ tcvZvkq Ges msi Y efvM t

msik-efvMti ti KW@w` hvPvB Kti t` Lv hvq D<sup>3</sup> efvM 31 wU Rj hvtrbi weci xZ 350 Rb RvnrX KgPvix wbtqwrZ AvtrQ | RvnrX KgPvix t` i KvR gj vqtrbi wbtgE cixYvgj Kfvte 2 wU UvM, 1 wU cvBj U Rvnr Ges 1 wU cwmbi Rvnr Gi Rj vB/03 gvm ntZ tmtrPrt/03 gvm Gi j Mewn hvPvB Kiv ntqtQ | hvPvBtq c@B dj vdj wbtgac@ E ntj v |

RvnrRi bvg	gvm	gvtrm Pvj yNÈv
mvi_x-1, UvM	Rj vB/03	29-45 NÈv
mvi_x-1, UvM	AvMó/03	34-00NÈv
mvi_x-2 UvM	AvMó/03	37-30 „
mvi_x-2 UvM	tmtrPrt/03	32-15 „
ivR nsm-cvBj U Rvnr	Rj vB/03	99-25 „
ivRnsm „	AvMó/03	102-30 „
ivRnsm „	tmtrPrt/03	88-00 „
i"nx-cwmbi Rvnr	Rj vB/03	59-00 „
i"nx- „	AvMó/03	49-30 „
i"nx- „	tmtrPrt/03	65-45 „

Dcwi D<sup>3</sup> cwi msL'vb ntZ t` Lv hvq D<sup>3</sup> 4 wU RvnrRi gta" ivR nsm AvMó/03 gvtrm 720 NÈvi gta" mteP 102-30 NÈv Pvj ywQj | A\_® kZKiv 14.24 NÈv Pvj ywQj Ges 85.76 NÈv Aj m wQj | Avtrj vP" mtj 31 wU RvnrRi weci xZ 350 Rb KgPvixK teZb fvZw` Qovvl Awakuj fvZv 82,89,057/- UvKv, bk fvZv 21,26,580/- UvKv Ges mvBwnK I mi Kvix Qvli w` tbi teZb bM` vqb

ereZ 19,52,184/- UvKv meqgvU 1,23,67,821/- UvKv cwi tkva Kiv ntqtQ| es`ti i chfß KvR bv \_vKv Ges Avq epk bv cvl qv mtEj| Dcti ewYZ Kvi tY A\_©cwi tkva Kivq cZxqgvb nq th, es`i e`e`vcbv KZE¶¶ `¶Zv, wgzE`wqZv I dj chZvi mv t\_ es`i cwi Pvj bvq e`\_¶ntqtQ|

**djvdj t**

webv KvR Kgpvix`i teZb fvZv, Avakvj fvZv, `bk fvZv, mvßwnK I miKvix QyUi w`tb bM`vqb I Ab`vb` Aw\_¶ myeav cÜ vb Kiv nq weavq es`ti i Avtqi Zj bvq e`q epk cvt`Q|

**mçwik t**

Rvnr AvMgtbi minZ mvgAm` ti tL KvRi cwi wa wetePbvq es`i KZE¶¶i Rbej Kwvtgv cpweß`m KiZt AvZwi<sup>3</sup> Rbej tMvti b n`vÜmtKi gva`tg Aemi t`qv thZ cvti A\_ev ckvmbK gšyvj tqi wqšyvaib Ab` tkvb ms`vq c`\_vcb Kivi e`e`v tbqv thZ cvti | Avtj vP` wltq ev`ewfivEK mçwik cÜqtbi Rb` GKiu D`P ¶gZvm`úbaKguU MVtbi gva`tg ÷`wW (Stct) Kiv thZ cvti |

**2.7 \ P`vtbtj wbn`wbivcEvi e`e`v tbB t**

wbivcEvi wfvfMi bw\_cT hvPvB Kti t`Lv hvq th, 01/4/99 ntZ 3/3/04 chS-mgtq 21 wU mgy<sup>a</sup> Mvgx Rvnr Pui /WvKwZ msNuUZ nq| we`wv Z Z\_`vej x wix¶¶v cÜZte`tbi 3q LtEi cwi wkó ÒKÓ tZ t`Lvfbv ntjv| WvKvZ`j RvnrRi bwvKt`i gvai Kti gj`evb wRwmcT wbtq hvq| 04/1/02 Zwi tL WvKvZ`j Rvnr Gg.wf gaves Gi Pxd Awdmv tK AvnZ Kti |

**djvdj t**

GtZ t`tki fvegwZ¶¶yænq| wbivcEvi Afvte Rvnr gwj KMY gsjv es`ti Rvnr cvvtZ wbi`rmwvZ nq|

**mçwik t**

P`vtbtj Pui /WvKwZ tivaKtí tKv ÷`wW¶ Ab`vb` wbivcEvi Kgt`i `¶Zv epk Kiv Ges e`e`vcbv DbvZmvab I Review`wvZv wbn`wZ Kiv cÜqvRb| Gt¶¶t D`P ch¶q KguU Mvb Kti `¶Zv wPwYZ KiZt cÜqvRbxq e`e`v MhY Kiv Avek`K|

2.8\ AeZiY PVR<sup>o</sup>gl Ktdi Df'ik" mdj nqub t

mgj Mvgx Rvnr tekx AvMgtbi Avkvq e`i KZ<sup>e</sup>fi 17/2/02 ZwiLi cve tgvZteK fbS-cwi enb gS'vj q KZR wmgU wKsKvi Ges eve mvi Gi Dci 1/4/02 nZ 80% Ges 1/11/02 ZwiL nZ 100% AeZiY PVR<sup>o</sup>gl Kd Kiv nq| gS'vj tqi D<sup>3</sup> gl Kd Av`k tgvZteK e`i KZ<sup>e</sup>fi KZR Gicj /02 gym nZ Rp/04 gym chS-3,41,68,848/- Uvkv gl Kd Kiv nq| msik~~6~~-bw\_tZ t`Lv hvq AeZiY PVR<sup>o</sup>gl Kd Kivi cfe<sup>o</sup>A\_ fi Gicj /01 nZ gvP<sup>o</sup>2 gym chS-mgtq mgj Mvgx Rvnr AvMgtbi msL'v wj 294 w| PVR<sup>o</sup>gl Ktdi ci Gicj /02 gym nZ gvP<sup>o</sup>3 gym chS-mgtq Rvnr AvMgtbi msL'v wj 218 w A\_ fi PVR<sup>o</sup>gl Kd Kivi ci Rvnr AvMgtbi msL'v ewxi cwietZ<sup>o</sup>76 w nrm tctqtQ Ges cieZ<sup>o</sup>Z μgvMZ Rvnr AvMgtbi msL'v nrm tctqtQ|

djvdj t

Rvnr Kg AvMgtbi cKZ KviY wPvyZ bv Kti 'i agvI PVR<sup>o</sup>gl Kd Kivq cwij wfiZ nq th, e`i KZ<sup>e</sup>fi Gi MpxZ Kvh<sup>o</sup>g ev-erfwEK wj bv| Z`ycwi বন্দর কর্তৃপক্ষের Ae`e`vcbvi Kvi tY Ges সুদূর চাঁবি x wmvstst Afite e`ti 3,41,68,848/- Uvkv Ges 15% f'wU eve` mi Kvti 51,25,327/- Uvkv ivR`^ fiwZ nqtqtQ| weeiY cwimkó 0L0 tZ t`qv ntj v|

mpwikt

PVR<sup>o</sup>gl Ktdi Df'ik" mdj bv nl qvq e`ti Avq ewxi j t'fi PVR<sup>o</sup>gl Kd Av`k পুনঃ বিবেচনা Kiv Avek`K|

2.9\ cKi ev`evqtb`xN<sup>o</sup>miZv t

gsjv e`ti wbr`^Pvn`v cY, mgj Mvgx RvnrR Ges weifbami Kvi x temi Kvi x cZôvfb wgvw cwib mieivn Kivi gva'tg ewl R 1.85 tKwU Uvkv ivR`^Avtqi Df'ik" 0gsjv e`ti cwibi mieivn e`e`vi m<sup>o</sup>cñviY I Dbqbo kxR cKi wU wvvc cwiki bv Kvgkb KZR 11/2/01 ZwiL Abtgv`b Kiv nq| cKi wU Abtgvw Z c<sup>o</sup>wj Z e`q wj 963.20 j fi Uvkv| cKti tgqv` Kvj wj 2000-2001 nZ 2002-03 chS-A\_ v<sup>o</sup> 3 eQi | GwWictZ A\_`eivl bv cvl qvq cieZ<sup>o</sup>Z cKi wU ev`evqbKij wba<sup>o</sup>Y Kiv nq 2001-04 chS+ e`i KZ<sup>e</sup>fi KZR cKi wU wba<sup>o</sup> Z 30/6/04 ZwiL chS-mgtqi gta` ev`evqtb e`<sup>o</sup> nl qvq fbS-cwi enb gS'vj q KZR 30/6/05 chS-cKti tgqv` ewx Kiv nq|

djvdj t

wba<sup>o</sup> Z mgta cKi wU ev`evqb bv nl qvq cKti i mvdj` AmRZ nqub|

mpwikt

Abtgvw Z c<sup>o</sup>wj Z e`q Ges ewxZ mgta gta` cKi ev`evqb Kiv Avek`K| cKi ev`evqtb gwUwi s Ges mcvl wfbk Kvh<sup>o</sup>g Avtiv tRvi`vi Kiv Avek`K|

## 2.10 \ **tecRv MfbP tevWP vmsvS-cui cyj b Kiv nqub t**

gsjv e` i tk mPj Kivi DfI tk` Lj bv AAjt i e`emvqMYtK webtqvM AvKó Kivi jt` e`vcK wecYb Kvhpug cwi Pvj bvi Rb` 31/7/2004 Zvni tL tecRv MfbP tevWP mfvq e` i KZE`K vbt` R c0vb Kiv nq| wKŠ' e` i KZE` KZR Avtj vP` wltq Lj bv l htkvi AAjt i e`emvqxt` i mwnZ Avb0vbK tKvb gZwebgq mfv Kiv nqub |

### **djvdj t**

` q e`vcbvi Afite Ges mgatqvcthvMx Kvhe`v M0Y bv Kivq webtqvMKvixt` i tekx msL`vq AvKó Kitz e` i KZE` e`\_`tqtQ| dj k0iztZ e` ti i MwZkxj Zv Avtmvb |

### **m0wi kt**

gsjv BuctRW-G webtqvMi DfI tk` Lj bv, htkvi Ges emi kvj mn G AAjt i Ab`vb` tRj vi e`emvqxt` i mwnZ Avb0vbK gZwebgq mfv/`evtKi Df`vM M0Y Kiv Avek`K| G e` i e`envi j vFRbK webtqvMKvixt` i G avi Yv c0vb Kiv c0qvRb |

## 2.11 \ **BRvi vthvM` Rvq BRviv t` qv nqub t**

fvq kvLvi bwl\_c1 hvPvB Kti t` Lv hvq e` ti i BRvi vthvM` 73.50 GK i ev 35,574 eMMR Rvq BRvi wnxv ivLv ntqtQ| D<sup>3</sup> RvqMvq BRviv c0v`bi e`v M0Y Kiv nqub |

### **djvdj t**

BRvi vthvM` D<sup>3</sup> Rvq BRviv c0vb bv Kivq c0Z eMMtRi fvov/BRviv gj` eml R 6 UvKv nvti e` i KZE`K Avtj vP` mvtj 2,13,444/- UvKv ivR`^`wZ nq|

### **m0wi kt**

e` ti i ivR`^`Avq e`vKtí BRvi wnxv Rvq `Z BRviv c0v`bi e`v M0Y Kiv Avek`K |

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 মূল্য অনিয়মিতভাবে পরিশোধের ফলে আর্থিক ক্ষতি।	১,৬০,০৭,০৯৪/-	২৮
৩.৩	ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনারশীপকে ড্রেজার আর-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 মূল্যের 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 II

**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 Ges Bill of Entry No-131 তাং- ২৪/৮/২০০০)। 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।

**নিবাহী 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 আবশ্যিক।

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 নির্ধারণ 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  $৮,৬৪,৭৮৮.৫৪ \times ২.৪৬ = ২১,২৭,৩৭৯/৮১$  টাকা পরিশোধযোগ্য। ফলে বন্দর কর্তৃপক্ষের  $(১,৮১,৩৪,৪৭৩/৮৯ - ২১,২৭,৩৭৯/৮১) = ১,৬০,০৭,০৯৪/-$  টাকা ক্ষতি হয়। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খণ্ডের পরিশিষ্ট “গ” তে দেখানো হলো।

**ফলাফলঃ**

বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।

**নিবাহী 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 আবশ্যিক।

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 লয়েডস 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  $২৪,৫৬,৫০২ \times ২.৪৬ = ৬০,৪২,৯৯৫/-$  টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট “ঘ” তে দেখানো হলো।

**ফলাফলঃ**

বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি।

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

অনুঃ নং-৩.৪ ৥

**শিরোনাম :**

কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বাসায় ব্যবহৃত বিদ্যুৎ বিলে রিবেট প্রদান করতঃ বন্দর তহবিল হতে পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪১,৬৭,৬৮৬/- টাকা আর্থিক ক্ষতি ।

**বিষয়বস্তুঃ**

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

- বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ৩০/৯/৮৫ তারিখের বোর্ড সভার ১৯২ নং সিদ্ধান্তের মাধ্যমে বন্দরের বাসায় বসবাসকারী কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ কর্তৃক ব্যবহৃত ইউনিটের মধ্যে সদস্যগণ (মেম্বারগণ) প্রতি মাসে ২০০ ইউনিট, বিভাগীয় প্রধানগণ ১৫০ ইউনিট, উপ-বিভাগীয় প্রধানগণকে ১২৫ ইউনিট এবং অন্যান্য সকলকে ১০০ ইউনিট বিদ্যুৎ রিবেট সুবিধা প্রদান করা হয় ।
- ২৫/১০/৮৭ তারিখে অনুষ্ঠিত বোর্ড সভার ৪৫২ নং সিদ্ধান্তের মাধ্যমে মোট খরচকৃত বিদ্যুতের মধ্যে উপরে বর্ণিত রিবেটের পর যে পরিমাণ অবশিষ্ট থাকে সে পরিমাণ ইউনিটের ৫০% পুনরায় রিবেট প্রদান করা হয় ।
- বিদ্যুৎ বিল ও সংশ্লিষ্ট রেকর্ড পত্রাদি হতে দেখা যায় আলোচ্য ২০০৩-২০০৪ সালে উক্ত পদ্ধতিতে কর্মকর্তা/কর্মচারীগণকে ১৬,৪০,১৩৪ ইউনিট বিদ্যুৎ রিবেট প্রদান করা হয়েছে। যার মূল্য ভ্যাট সহ পিডিবিতে বন্দর তহবিল হতে পরিশোধ করায় বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪১,৬৭,৬৮৬/- টাকা আর্থিক ক্ষতি হয়। বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট “ঙ” তে দেখানো হলো ।

**ফন্ডাফলঃ**

বন্দর কর্তৃপক্ষের আর্থিক ক্ষতি ।

**নিবাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ**

- এ সুবিধা discontinue করার তারিখ থেকে কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ নিজ নিজ বিল পরিশোধ করবে। যেহেতু সুবিধাভোগী কর্মকর্তা/কর্মচারীরা উক্ত বিলের একটা অংশ পরিশোধে নিজেরা শেয়ার করেছেন এবং এ সুবিধা প্রদানের বিষয়ে তাদের উর্দ্ধতন কর্তৃপক্ষের/বোর্ডের একটি সিদ্ধান্ত ছিল সে বিবেচনায় ইতিপূর্বে বন্দর তহবিল হতে পরিশোধিত বিলের অর্থ কর্তন ব্যতিরেকে আপত্তিটি নিষ্পত্তি করা যেতে পারে।
- সরকারী নিয়ম অনুযায়ী বিদ্যুৎ বিলে ভর্তুকী (subsidy) দেয়ার কোন বিধি-বিধান না থাকায় অবিলম্বে এই সুবিধা প্রদান discontinue করে নিরীক্ষা অফিসকে অবহিত করার জন্য মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যেতে পারে।

**অডিটের মন্তব্যঃ**

- আবাসিক কোয়ার্টারে বসবাসকারীগণ কর্তৃক বিদ্যুৎ বিলের সমুদয় অর্থ পরিশোধ করা যুক্তিযুক্ত বিধায় ক্ষতির টাকা আদায়যোগ্য।

**সুপারিশঃ**

বন্দরের তহবিল হতে বিদ্যুৎ বিল পরিশোধ অবিলম্বে বন্ধ করা প্রয়োজন।

অনুঃ নং-৩.৫ ৥

**শিরোনাম :**

ইজারাগ্রহীতা এবং ঠিকাদারদের বিল হতে উৎসে আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় সরকারের ১১,৪৭,৪০১/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি ।

**বিষয়বস্তুঃ**

- বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪ এর সেকশন-৫৩ বিধি-১৭ডি মোতাবেক ইজারা গ্রহীতাদের নিকট হতে নির্ধারিত ৩% হারে উৎসে আয়কর কর্তন না করায় সরকারের ৪,৩২,৩৭৮/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি হয় । বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট “চ” তে দেখানো হলো ।
- ঠিকাদার মেসার্স রুকিন্দো বেসিক ড্রেজিং পার্টনার শীপ লিঃ এর চূড়ান্ত বিলে পরিশোধযোগ্য ১,৯৬,০৮,৭৫০/১১ টাকার উপর ৪% হারে আয়কর বাবত কর্তনযোগ্য ৭,৮৪,৩৫০/- টাকার স্থলে ২,৭৪,২২৫/- টাকা কর্তন করা হয়েছে । ফলে কম কর্তন করা হয়েছে (৭,৮৪,৩৫০ - ২,৭৪,২২৫/- ) = ৫,১০,১২৫/- টাকা ।
- আয়কর অধ্যাদেশ ১৯৮৪ এর সেকশন ৫২ বিধি-১৬ মোতাবেক পরিবহন ঠিকাদার বিল হতে উৎসে ২.৫০% হারে আয়কর কর্তন না করায় সরকারের ১,৮৩,৩৪৮/- টাকা রাজস্ব ক্ষতি হয় । বিস্তারিত বিবরণ ৩য় খন্ডের পরিশিষ্ট “ছ” তে দেখানো হলো ।
- জাতীয় রাজস্ব বোর্ড কর্তৃক ১০/৬/৯৯ তারিখে জারীকৃত এস.আর.ও নং- ১৩৩ আইন/৯৯/২১৪-মুসক অনুযায়ী মেসার্স এল.পি.জি মালয়েশিয়ার (বাঃ) লিঃ এর নিকট ইজারাকৃত ১০.৪৭ একর জমির ইজারা মূল্য ১৪,৩৬,৬৩০/৫৮ টাকার উপর ১৫% ভ্যাট বাবত কর্তনযোগ্য ২,১৫,৪৯৫/- টাকার স্থলে ১,৯৩,৯৪৫/- টাকা কর্তন করায় (২,১৫,৪৯৫ - ১,৯৩,৯৪৫/-) = ২১,৫৫০/- টাকা কম কর্তন করা হয়েছে ।

সুতরাং সর্বমোট রাজস্ব ক্ষতির পরিমাণ দাঁড়ায় (৪,৩২,৩৭৮+ ৫,১০,১২৫+ ১,৮৩,৩৪৮+ ২১,৫৫০) = ১১,৪৭,৪০১/- টাকা ।

**ফলাফলঃ**

সরকারের রাজস্ব ক্ষতি ।

**নিবাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ**

- ইজারা গ্রহীতাগণ যেহেতু বন্দরে স্থাপনা তৈরী করে ব্যবসারত সেহেতু তাদের কাছ থেকে এবং ঠিকাদারদের বিল হতে উৎসে আয়কর ও ভ্যাট এর টাকা আদায়/কর্তন করতঃ সরকারী কোষাগারে জমা করে জমার প্রমাণক নিরীক্ষা কার্যালয়ে প্রেরন করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষকে বলা যেতে পারে ।

**অডিটের মন্তব্যঃ**

আয়কর ও ভ্যাট আইনানুযায়ী কর্তন না করায় রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে ।

**সুপারিশঃ**

আয়কর এবং ভ্যাট বাবত আদায়যোগ্য টাকা সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে আদায় করে সরকারের সংশ্লিষ্ট খাতে জমা করা আবশ্যিক ।



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 বর্গগজ 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 বর্গগজ 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।

**নিবাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ**

- ১/১/২০০৩ তারিখ থেকে ভাড়া বৃদ্ধির আদেশ জারী করা হলেও বর্ধিত 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 বর্ধিত ভাড়া আদায় করা হয়নি।

**সুপারিশঃ**

ক্ষতির টাকা সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যিক।

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।

**নিবাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ**

- অর্থ মন্ত্রণালয়ের 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 আবশ্যিক।

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।

**নিবাহী 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 আবশ্যিক।

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।

#### নিবাহী 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 আবশ্যিক।
- 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 স্টোরের জন্য প্রয়োজনীয়তা নিরূপন না করে ১,৪৫,৮৬,৭৬৩/- টাকা মূল্যের যন্ত্রপাতি ও যন্ত্রাংশ ক্রয় করে ভান্ডারে মণ্ডুদ 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 “এঃ” তে দেখানো হলো।

**ফলাফলঃ**

অপ্রয়োজনীয় মালামাল ক্রয়।

**নিবাহী কর্তৃপক্ষের জবাবঃ**

- প্রয়োজনীয়তা নিরূপন 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 আবশ্যিক।
- এ ধরনের অপ্রয়োজনীয় কেনা কাটা নিরুৎসাহিত করার জন্য ক্রয় পলিসি পুনঃ মূল্যায়ন করা আবশ্যিক।
- 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।

এ কে এম জসীম উদ্দিন

মহাপরিচালক

ফোনঃ ৮৩১৬১৩০

