



# পারফরমেন্স অডিট রিপোর্ট ( ১ম খণ্ড)

বাংলাদেশ রেলওয়ের কম্পিউটারাইজড ওয়াগন  
কন্ট্রোল সিস্টেম (CWCS)

এস জি এফ এফ  
কম্পিউটারাইজড ওয়াগন  
কন্ট্রোল সিস্টেম  
খণ্ড ১

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) ও ১২৮(২) এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এ্যাডিশনাল ফাংশন এ্যাঙ্ক ১৯৭৪ সনের ২৪ নম্বর আইন) এর ধারা ৫(২) অনুযায়ী মহাপরিচালক, রেলওয়ে অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত এই অডিট রিপোর্ট জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হ'লো।

Zwi L t  $\frac{30/12/1412 e^{1/2}v\ddot{a}}{13/4/2006 \text{ m}L\ddot{b}v\ddot{a}}$

ৱঐঐঐঐ Z  
(Awm d Avj x)  
Kঐঐঐঐ vi GÛ AwWUi tRbv†i j  
evsj v†`k

## মহাপরিচালকের মন্তব্য

কম্পিউটার প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের রোলিং ষ্টক অর্থাৎ ওয়াগন, যাত্রীবাহী কোচ ও লোকোমোটিভসমূহের অবস্থান এবং ওয়াগনযোগে পরিবাহিত মালামাল পরিবীক্ষণ (Monitoring) ও তত্ত্বাবধানপূর্বক বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে জাতিসংঘের প্রযুক্তিগত সহায়তায় এবং এসকাপের তত্ত্বাবধানে জার্মানীর কে এফ ডব্লিউ (KFW) এর আর্থিক অনুদানে ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ (CWCS) প্রতিষ্ঠিত হয়। ১ অক্টোবর ১৯৯৬ তারিখে এই প্রকল্পের কাজ শুরু হয় এবং ৩১ মে ১৯৯৯ তারিখে প্রকল্পের মেয়াদ সমাপ্তির পর জুন ১৯৯৯ হতে প্রতিষ্ঠানটি রাজস্ব খাতে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক পরিচালিত হচ্ছে। এই প্রতিষ্ঠানটি পরিচালনায় মিতব্যয়িতা (Economy), দক্ষতা (Efficiency) এবং কার্যকারিতার (Effectiveness) নীতি প্রতিপালিত হয় কিনা সে সম্পর্কে এবং অভীষ্ট লক্ষ্য অর্জনে প্রতিষ্ঠানটির সাফল্য বা ব্যর্থতা সম্পর্কে পর্যালোচনার ফলাফল ও অডিটের মন্তব্য এ প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। এজন্য প্রতিষ্ঠানটির রেকর্ড পত্রাদি, রেলওয়ে ব্যবস্থাপনার উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের সাথে আনুষ্ঠানিক আলোচনা, ব্যক্তি পর্যায়ে রেলওয়ের বিভিন্ন শ্রেণীর কর্মকর্তা/ কর্মচারীর সাথে আলোচনা, এ প্রতিষ্ঠানটির প্রবর্তিত পদ্ধতি ব্যবহারকারী বিভিন্ন ব্যবসায়ীর সাথে আলোচনা এবং প্রতিষ্ঠানটির কেন্দ্রীয় অফিস সহ দেশের বিভিন্ন স্থানে স্থাপিত বিভিন্ন কম্পিউটার স্টেশনের (ওয়ার্ক স্টেশন) কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করে এ প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। নিরীক্ষা প্রতিবেদনের উপর মন্তব্য প্রদানের জন্য সচিব, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে এবং সংশ্লিষ্ট উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষকে ১০-৯-২০০৩ তারিখের রেঅঅ/পারফরমেন্স অডিট/ সিডব্লিউসিএস/ ৫৬/ ২০০৩/ ২৫৬-ক নং পত্রের মাধ্যমে প্রতিবেদনটি প্রেরণ করা হয় এবং ১৮-১০-২০০৩ তারিখে সচিব, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, সড়ক ও রেলপথ বিভাগকে আধা সরকারি পত্র প্রেরণ করা হয়। পরবর্তীতে, অডিট প্রতিবেদনে সন্নিবেশিত অডিট মন্তব্যের উপর মন্তব্য/ জবাব প্রদানের জন্য ২৭-১২-২০০৩ তারিখে সচিব মহোদয়কে পত্র প্রেরণ করা হয় এবং মহাপরিচালক, রেলওয়ে অডিট অধিদপ্তর ২৯-১২-২০০৩ ইং তারিখে সচিব মহোদয়ের সাথে ব্যক্তিগতভাবে সাক্ষাৎ করে জবাব প্রদানের জন্য অনুরোধ জানান। এতদসত্ত্বেও মন্ত্রণালয় হতে কোন জবাব পাওয়া যায়নি। তবে মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ের পক্ষ হতে একটি জবাব পাওয়া গেছে। উক্ত জবাবে প্রায় সকল নিরীক্ষা মন্তব্যের সাথে একমত পোষণ করা হয়েছে।

কাজেই এই প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত নিরীক্ষা মন্তব্যের আলোকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।

Zwi L t 26/12/1412 e½vã |  
09/4/2006 mLõvã |

স্বাক্ষরিত  
(gbrx`ªP>`ª`È)  
মহাপরিচালক  
†i j l †q AñWU Añw` ßi , XvKv |

## ১। পারফরমেন্স অডিট সম্পর্কিত প্রাথমিক তথ্যাদি

### ১.১ অডিট কাল

১৫-৫-২০০৩ হতে ৩১-৮-২০০৩ পর্যন্ত ।

### ১.২ অডিটের উদ্দেশ্য (Audit Objectives)

নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যে এই অডিট কর্মসূচী গৃহীত হয়ঃ-

- (ক) সংগঠনটির পরিচালনায় মিতব্যয়িতা(Economy), দক্ষতা (Efficiency) এবং কার্যকারিতার (Effectiveness) নীতি প্রতিপালিত হয় কিনা সে সম্পর্কে এবং অভীষ্ট লক্ষ্য অর্জনে প্রতিষ্ঠানটির সাফল্য বা ব্যর্থতা সম্পর্কে পর্যালোচনা ।
- (খ) প্রতিষ্ঠানটির আর্থিক ব্যবস্থাপনা ও লেনদেনে আর্থিক নিয়ম-কানুন যথাযথভাবে প্রতিপালিত হয় কিনা এবং এতে কোন গুরুতর আর্থিক অনিয়মের ঘটনা ঘটেছে কিনা তা পরীক্ষা ।

### ১.৩ অডিটের পরিধি (Scope of Audit)

এই অডিটে মূলতঃ পারফরমেন্স বিষয়ে পরীক্ষা করা হয়েছে । এ দপ্তরের পৃথক কোন বাজেট বরাদ্দ না থাকায় এবং সংশ্লিষ্ট অফিস কর্তৃক কোন ব্যয় বিবরণী রক্ষণাবেক্ষণ না করায় আর্থিক বিষয়ে কোন বিস্তারিত নিরীক্ষা করা সম্ভব হয়নি ।

### ১.৪ অডিট পদ্ধতি ( Audit Methodology)

‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’(CWCS) প্রতিষ্ঠানটির অডিটের ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে :-

প্রতিষ্ঠানটির প্রকল্পের টি এ পি পি সহ যাবতীয় রেকর্ড ও নথিপত্র পরীক্ষা করা হয়েছে ।

এটির কার্যক্রমের কার্যকারিতা মূল্যায়নের লক্ষ্যে ০৫ জন ব্যবহারকারী অর্থাৎ ব্যবসায়ীকে নির্দিষ্ট প্রশ্নমালা প্রদান করে সংশ্লিষ্ট বিষয়ে ব্যবসায়ীদের মতামত সংগ্রহ করা হয়েছে ।

এই সিস্টেমের নেট ওয়ার্কের (Net -Work) এর সাথে সংযুক্ত ১২ জন জ্যেষ্ঠ রেলওয়ে কর্মকর্তাকে এর কার্যকারিতা ও ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে একটি পৃথক প্রশ্নমালা প্রেরণ করা হয়, যদিও মাত্র ১ জন কর্মকর্তা হতে এর জবাব পাওয়া যায় ।

এই সিস্টেমের সাথে সংশ্লিষ্ট ট্রাফিক বিভাগের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে এ বিষয়ে আলোচনা করা হয় ।

অডিট টিম কর্তৃক দেশের বিভিন্ন স্থানে স্থাপিত ১১টি ওয়ার্ক স্টেশন সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়েছে ।

‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ এর কার্যক্রম সম্পর্কে রেলওয়ের কিছুসংখ্যক কর্মকর্তা/ কর্মচারীদের মতামতও সংগ্রহ করা হয়েছে ।

### ১.৫ অডিট নির্ণায়ক ( Audit Criteria)

‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ এর দায়িত্বাবলী এবং সাধারণভাবে স্বীকৃত ব্যবস্থাপনার নীতি ও পদ্ধতির উপর ভিত্তি করে এই অডিটের নির্ণায়ক (Criteria) নির্ধারণ করা হয়েছে ; যা নিম্নরূপ :

- (ক) কম্পিউটার প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে রেলওয়ের ওয়াগনসমূহের অবস্থান ও ওয়াগনযোগে পরিবাহিত মালামাল পরিবীক্ষণ (Monitoring) ও তত্ত্বাবধানপূর্বক রেলওয়ের পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ।
- (খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের রোলিং স্টক অর্থাৎ ওয়াগন, যাত্রীবাহী কোচ ও লোকোমোটিভ চলাচল এবং কন্টেইনার সংক্রান্ত উপাত্ত দৈনন্দিন ভিত্তিতে সংগ্রহপূর্বক রেলওয়ের ব্যবস্থাপনা ও উহার ব্যবহারকারীগণকে তাৎক্ষণিকভাবে সরবরাহ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ।
- (গ) প্রয়োজনীয় ও দক্ষ লোকবল নিয়োগ করা হবে ।
- (ঘ) বাজেটে প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান করা হবে ।
- (ঙ) কার্যক্রম বাস্তবায়নে প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ, মূল্যায়ন ও জবাবদিহির ব্যবস্থা করা হবে ।

## ২। সংগঠন পরিচিতি

২.১ ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ জাতিসংঘের আক্টাড (UNCTAD) এর কারিগরী সহায়তায় এবং এসকাপের তত্ত্বাবধানে জার্মানীর কে এফ ডব্লিউ (KfW) এর আর্থিক অনুদানে প্রতিষ্ঠিত হয়। ১ অক্টোবর ১৯৯৬ প্রকল্পের আওতায় এর কাজ শুরু হয় এবং প্রকল্পের মেয়াদ ৩১-৫-১৯৯৯ তারিখে সমাপ্ত হয়। অতঃপর জুন ১৯৯৯ হতে প্রতিষ্ঠানটি রাজস্ব খাতে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক পরিচালিত হচ্ছে। প্রতিষ্ঠানটি স্থাপনের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থ এবং প্রকৃত ব্যয় নিম্নে প্রদর্শিত :-

উৎস	বরাদ্দ	ব্যয়
বৈদেশিক অনুদান/মুদ্রা	টাকা: ৪২৩ লক্ষ	টাকা: ৪১৯ লক্ষ
স্থানীয় মুদ্রা	টাকা: ১০১ লক্ষ	টাকা: ৫৫.৩৮ লক্ষ
মোট	টাকা: ৫২৪ লক্ষ	টাকা: ৪৭৪.৩৮ লক্ষ

### ২.২। সাংগঠনিক কাঠামো

প্রতিষ্ঠানটি বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রাফিক বিভাগের অধীনে রাজস্ব খাতে পরিচালনার জন্য রেলওয়ের বিদ্যমান লোকবলের মধ্য হতে পদ পূর্ণবিন্যাস ও স্থানান্তরের মাধ্যমে একজন পরিচালকের নেতৃত্বে মোট ৫৯টি পদ সৃষ্টি করা হয়। সৃষ্ট পদগুলো নিম্নরূপঃ

পদের শ্রেণী	পদসংখ্যা
(ক) প্রথম শ্রেণী	০৩টি
(খ) তৃতীয় শ্রেণী	৫৩টি
(গ) চতুর্থ শ্রেণী	০৩টি

এছাড়া বিভিন্ন রেলওয়ে বিভাগে স্থাপিত ওয়ার্ক স্টেশনগুলোর কর্মকর্তা তদারকির দায়িত্ব ৪টি রেলওয়ে বিভাগের ৪ জন সিস্টেম সুপারভাইজরের (S, S) উপর ন্যস্ত করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, সিস্টেম সুপারভাইজরগণ সংশ্লিষ্ট রেলওয়ে বিভাগের অতিরিক্ত বিভাগীয় ট্রাফিক কর্মকর্তা (ADTO) পদে কর্মরত। সাংগঠনিক কাঠামো পরবর্তী পাতায় প্রদর্শন করা হল।

### প্রতিষ্ঠানটি স্থাপনের উদ্দেশ্য

কম্পিউটার প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে রেলওয়ের ওয়াগন সমূহের অবস্থান ও ওয়াগনযোগে পরিবাহিত মালামাল পরিবীক্ষণ (Monitoring) ও তত্ত্বাবধান পূর্বক রেলওয়ের পরিচালনা দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে সি,ডব্লিউ,সি, এস প্রতিষ্ঠা করা হয়। বাংলাদেশ রেলওয়ের রোলিং স্টক অর্থাৎ ওয়াগন, যাত্রীবাহী কোচ ও লোকোমোটিভ চলাচল এবং কার্গো সংক্রান্ত দৈনন্দিন ভিত্তিতে উপাত্ত সংগ্রহ পূর্বক রেলওয়ের ব্যবস্থাপনা ও উহার ব্যবহারকারীগণকে তাৎক্ষণিক ভাবে তথ্যাদি সরবরাহ নিশ্চিত করা এই প্রতিষ্ঠানটির উদ্দেশ্য।

এ উদ্দেশ্য সফল করার লক্ষ্যে দেশের বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ রেলওয়ে স্টেশনে/ স্থানে কম্পিউটার নেট ওয়ার্ক সংযুক্ত ২৫টি ওয়ার্ক স্টেশন, ২০টি স্থানে ফ্যাক্স মেশিন এবং ১৩টি স্থানে সোলার পাওয়ার স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ এর নেট-ওয়ার্কের অধীনে কেন্দ্রীয় সার্ভারের সাথে রেলওয়ে ব্যবস্থাপনার ১২(বার) জন উর্ধ্বতন কর্মকর্তার দপ্তরের কম্পিউটারের সংযোগ দেয়া হয়েছে। এই সিস্টেমটিকে দক্ষতার সাথে পরিচালনা করতে বিভিন্ন পদমর্যাদার ১৩৮ জন কর্মকর্তা ও কর্মচারীকে এর অপারেশন সম্পর্কে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে এবং প্রত্যেকটি ওয়ার্ক স্টেশনে কম্পিউটার, প্রিন্টার এবং এয়ারকুলার সহ এর জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি স্থাপন করা হয়েছে।

### ২.৪। ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ এর মাধ্যমে সৃষ্ট সুযোগ সুবিধা (System Outputs)

‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ প্রবর্তিত পদ্ধতি হতে কম্পিউটার প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে নিম্নোক্ত তথ্য অবহিত হওয়ার সুযোগ সৃষ্টি করা হয়েছিল :-

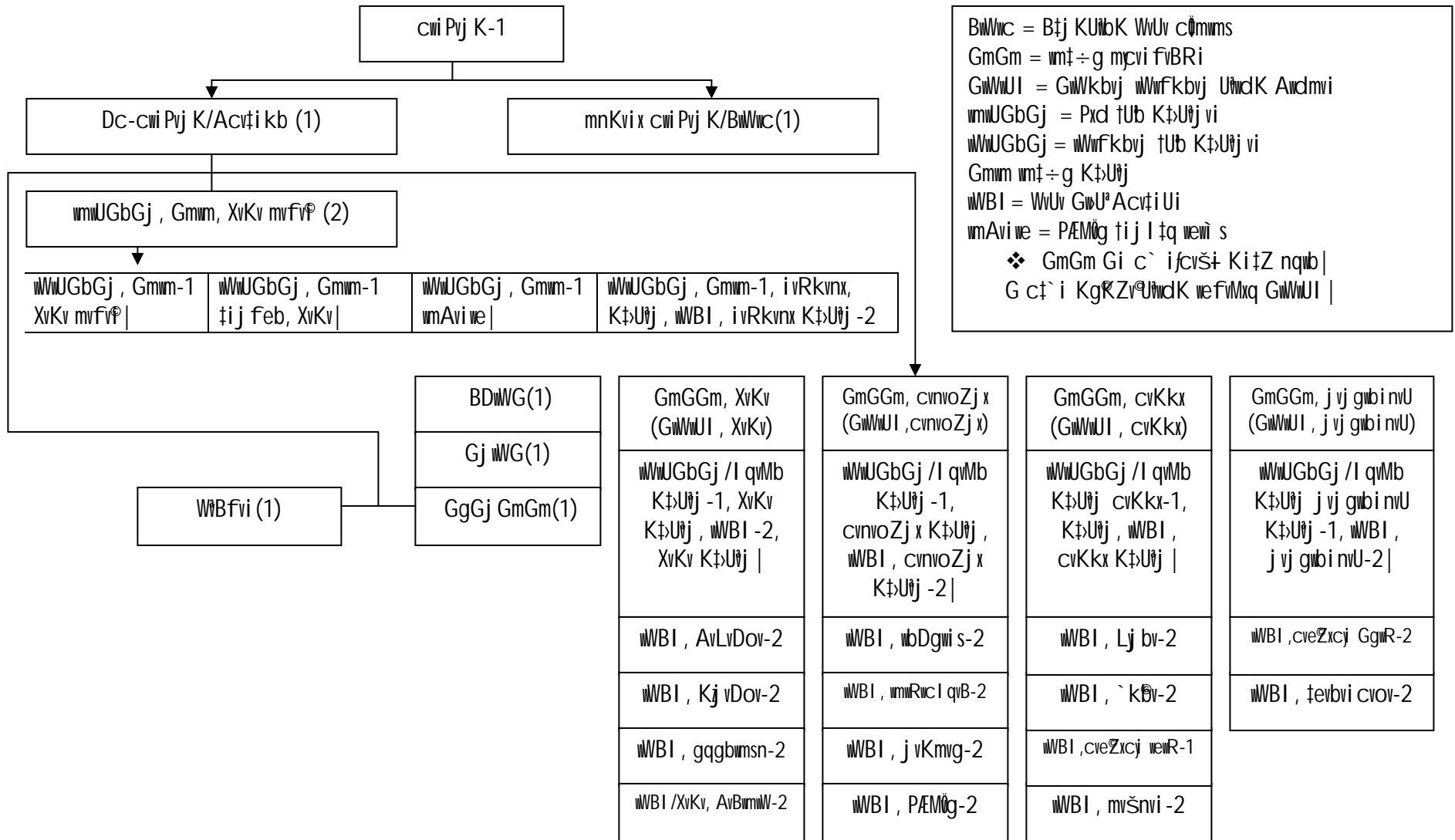
(ক) ট্রেন চলাচলের তথ্য;

(খ) মালবাহী গাড়ী চলাচলে ব্যবহৃত লোকোমোটিভ এর তথ্য;

(গ) মালামাল বোঝাইকৃত কন্টেইনার/ ওয়াগন চলাচল সম্পর্কিত তথ্য; বুককৃত মালামালের তথ্য; ইয়ার্ড সান্টিং ব্যতীত অন্যান্য সান্টিং সম্পর্কিত তথ্য;

(চ) ওয়াগন সমূহের সচল/ অচল সম্পর্কিত তথ্য।

Kv̄úDUvi vBRW I qvMb K̄Ūj̄ w̄t̄ ÷ g Gi Rb̄ m̄p̄ c̄ mḡni Ges D<sup>3</sup> Kv̄Ri m̄t̄\_ ms̄kó tj vKēt̄ i m̄sM̄vbK Kv̄v̄t̄gv t



## ৩। নিরীক্ষা প্রতিবেদনের সার-সংক্ষেপ (Executive Summary)

### ৩.১ ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ (CWCS) এর উদ্দেশ্য অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে।

কম্পিউটার প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের ওয়াগনসমূহের অবস্থান এবং ওয়াগনযোগে পরিবাহিত মালামাল পরিবীক্ষণ (Monitoring) ও তত্ত্বাবধান পূর্বক বাংলাদেশ রেলওয়ের দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ‘কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম’ স্থাপন করা হয়। রেলওয়ের রোলিং স্টক অর্থাৎ ওয়াগন, যাত্রীবাহী কোচ ও লোকোমোটিভ চলাচল এবং কার্গো সংক্রান্ত তথ্য দৈনন্দিন ভিত্তিতে সংগ্রহ পূর্বক রেলওয়ের ব্যবস্থাপনা ও উহার ব্যবহারকারীদেরকে চাহিদা মোতাবেক তা সরবরাহ নিশ্চিত করা এর উদ্দেশ্য বা কাজ। কিন্তু প্রয়োজনীয় দক্ষ লোকবলের অভাব, যন্ত্রপাতির সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা না থাকা, সুষ্ঠু পরিচালন ব্যবস্থা না গড়ে তোলা, প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ না দেয়া, কার্যকর তদারকির অনুপস্থিতি এবং এর সিস্টেম আউটপুট (System Output) ব্যবহারে রেলওয়ের উর্ধ্বতন ব্যবস্থাপকদের আধ্বহের অভাবে প্রতিষ্ঠানটির অপমত্যুর সম্ভাবনা দেখা দিয়েছে। এছাড়া আস্তঃনগর ট্রেন চলাচলের তথ্য এই সিস্টেমের ডাটাবেজে অন্তর্ভুক্ত করা শুরু হলেও দীর্ঘদিন যাবৎ তা বন্ধ রয়েছে। অনুরূপভাবে প্রতিষ্ঠানটির বাস্তবায়নাধীন সময়ে চালুকৃত ওয়েব সাইট (Web-Site) বন্ধ করে দেয়া হয়েছে, যে কারণে এর ব্যবহারকারীগণ ঘরে বসে ট্রেন/ ওয়াগনের তথ্যাদি অবহিত হওয়ার সুযোগ থেকে বঞ্চিত হচ্ছেন। অর্থাৎ প্রতিষ্ঠানটির অধীনে সেবার সুযোগ বৃদ্ধির পরিবর্তে হ্রাস করা হয়েছে। ফলে প্রতিষ্ঠানটি স্থাপনের উদ্দেশ্য অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে।

### ৩.২ রেলওয়ের পরিচালন ব্যবস্থার দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য প্রতিষ্ঠানটি যথাযথভাবে কার্যকর রাখা আবশ্যিক।

রেলওয়ের ব্যবস্থাপনাকে আধুনিকায়নের ক্ষেত্রে কম্পিউটারাইজড ওয়াগন কন্ট্রোল সিস্টেম প্রবর্তন বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এই প্রতিষ্ঠানটি রেলওয়ের পরিচালন ব্যবস্থার দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য সহায়ক হতে পারতো। কিন্তু বিভিন্ন কারণে এই প্রতিষ্ঠানটি এ ক্ষেত্রে যথাযথ অবদান রাখতে সক্ষম হচ্ছে না। তা সত্ত্বেও রেলওয়ের পরিচালন ব্যবস্থায় দক্ষতা বৃদ্ধির ক্ষেত্রে এর কিছু সহায়ক ভূমিকা রয়েছে, যেমন -

(ক) মালামাল বোঝাইকৃত ওয়াগনের নিখোঁজ থাকার বিষয়টি উল্লেখযোগ্য হারে হ্রাস পেয়েছে।

(খ) বাংলাদেশের অভ্যন্তরে ভারতীয় ওয়াগনের বিলম্ব উল্লেখযোগ্য হারে হ্রাস পেয়েছে।

(গ) ওয়াগন ব্যবহারকারীগণ কর্তৃক তথা ব্যবসায়ীগণ কর্তৃক তাঁদের মালামাল বোঝাইকৃত ওয়াগন সম্পর্কে তথ্যাদি তাৎক্ষণিকভাবে প্রতিষ্ঠানটির কম্পিউটারের মাধ্যমে অবহিত হতে সক্ষম হচ্ছেন।

উপরোক্ত কারণে প্রতিষ্ঠানটিকে যথাযথভাবে কার্যকর রাখা আবশ্যিক।

### ফ্যান্স মেশিন ও সোলার পাওয়ার স্থাপনের মাধ্যমে ২৬ লক্ষ টাকা নিষ্ফল ব্যয়।

সিডব্লিউসিএস এর তথ্যাদি আদান প্রদানের জন্য ২৪টি ফ্যান্স মেশিন ক্রয় করে দেশের ২০টি স্থানে এবং বিদ্যুৎ বিভাগের সময় সোলার পাওয়ারের মাধ্যমে বিদ্যুৎ উৎপন্ন করে ওয়ার্ক স্টেশনের কার্যক্রম চালু রাখার লক্ষ্যে দেশের গুরুত্বপূর্ণ ১৩টি ওয়ার্ক স্টেশনে সোলার পাওয়ার স্থাপন করা হয়। কিন্তু কার্যতঃ ঐ সকল ফ্যান্স মেশিন ও সোলার পাওয়ার অব্যবহৃত/ অকার্যকর অবস্থায় পড়ে আছে। ফলে ফ্যান্স মেশিন স্থাপন বাবদ ৬ লক্ষ এবং সোলার পাওয়ার স্থাপন বাবদ ২০ লক্ষ মোট ২৬ লক্ষ টাকা নিষ্ফল ব্যয় হিসেবে পরিগণিত হয়েছে।

### ৩.৪ ৩টি ওয়ার্ক স্টেশনের কার্যক্রম চালু না হওয়ায় ১১,৭৫,৮৮০ টাকা অপচয়।

পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কসপের রোলিং স্টক তথা ক্যারেজ ও ওয়াগনের তথ্যাদি তাৎক্ষণিকভাবে রেলওয়ের যান্ত্রিক বিভাগের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের অবহিত হওয়ার সুবিধার্থে ঐ ২টি স্থানে ২টি ওয়ার্ক স্টেশন এবং কুলাউড়া এলাকার রোলিং স্টক ও কার্গো সংক্রান্ত তথ্যাদি এই সিস্টেমের ডাটাবেজে অন্তর্ভুক্তির লক্ষ্যে কুলাউড়ায় একটি ওয়ার্ক স্টেশন প্রকল্প বাস্তবায়নাধীন সময়ে স্থাপন করা হয়। কিন্তু ঐ ৩টি ওয়ার্ক স্টেশন অদ্যাবধি চালু করা হয়নি। এসব স্থানে স্থাপিত কম্পিউটার ও যন্ত্রপাতি যথাযথ ব্যবহার ও রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে অচিরেই অকেজো হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। ফলে এ ৩টি ওয়ার্ক স্টেশন স্থাপনের উদ্দেশ্যই সম্পূর্ণরূপে ব্যাহত হয়েছে। কাজেই এ বাবদ ব্যয়িত ১১,৭৫,৮৮০ টাকা অপচয় হিসেবে গণ্য।

৩.৫

### যন্ত্রপাতির ইনভেন্টরী এবং যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নেই।

কম্পিউটার ও বিভিন্ন যন্ত্রপাতির মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানটির কর্মকাণ্ড সম্পন্ন করা হয়। কিন্তু এগুলোর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নেই। প্রতিষ্ঠানটির প্রকল্পকালীন সময়ে একটি ইনভেন্টরী প্রস্তুত করা হলেও এটি রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হওয়ার পর (৩১-৫-১৯৯৯ হতে) এতে হালনাগাদ কোন ইনভেন্টরী প্রস্তুত করা হয়নি। অনেক ক্ষেত্রে যন্ত্রপাতি অয়ত্বে এবং অকার্যকর অবস্থায় পড়ে আছে। ফলে একদিকে যন্ত্রপাতির সঠিক সংখ্যা ও অবস্থা সম্পর্কে যথাযথভাবে নিশ্চিত হওয়া যায় না এবং অন্যদিকে বিভিন্ন যন্ত্রপাতির অয়ত্বে কারণে এগুলোর আয়ুষ্কাল হ্রাস পাচ্ছে। কাজেই এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।

৩.৬

### প্রতিষ্ঠানটির জবাবদিহিতা ও পরিবীক্ষণ অনুপস্থিত।

যে কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের কাজকর্মের জন্য উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের জবাবদিহিতার কার্যকর ব্যবস্থা থাকা অত্যাবশ্যিক। কিন্তু এই প্রতিষ্ঠানের জবাবদিহিতা ও পরিবীক্ষণ ব্যবস্থা অনুপস্থিত। ফলে প্রতিষ্ঠানটিতে কর্মরত কর্মকর্তা/ কর্মচারীদের কাজে শিথিলতা পরিলক্ষিত হচ্ছে। কাজেই প্রতিষ্ঠানটির জবাবদিহিতার ব্যবস্থা নিশ্চিত করা আবশ্যিক।

৩.৭

### প্রতিষ্ঠানটির যন্ত্রপাতির রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অপ্রতুল আর্থিক বরাদ্দ।

প্রতিষ্ঠানটির কার্যক্রম যথাযথভাবে কার্যকর রাখতে হলে এর যন্ত্রপাতির সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ তথা মেরামত/ প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। কিন্তু এ বাবদ নির্দিষ্টভাবে প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ নেই। ফলে অনেক ক্ষেত্রে যন্ত্রপাতির প্রয়োজনীয় মেরামত/ প্রতিস্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে না। প্রতিষ্ঠানটির জন্য পৃথক কোন বাজেট বরাদ্দ না থাকায় মহাপরিচালকের কার্যালয়, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রেলভবনের বাজেট বরাদ্দ হতে প্রতিষ্ঠানটির ব্যয়ভার বহন করা হয়, যা প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। কাজেই এর জন্য প্রয়োজনীয় অর্থের ব্যবস্থা করা আবশ্যিক।

mjcwikt

ejvj t`k tij l tqi `¶Zv ewx Z\_v tij l tqi l qvMb, hvI xevnx tKvP l tj vtKvtgWUf Pj vPj Ges KvM¶msµvš-Z\_`  
`bvw`b wfvE†Z msMhceR tj l tq e`vcbv l Dnvi e`enviKvix`i Pvn`v tgvZvteK mieivn Kivi t¶¶†  
Kw=úDUivBRW&l qvMb K†U†j wmt÷g ,i“ZcY¶fvgKv cvj t b m¶¶g| D³ wmt÷gWU h\_vh\_fvte KvH¶i Kivi Rb` wbtg¶  
c`†¶¶c MhY Avek`K|

- c¶qvRbxq `¶¶ tj vKej wmt÷gWUj mv†\_ msikó-Kiv, hšcwZ mpxi¶¶Yvte¶¶†Yi e`e`v Kiv, c¶qvRbxq A\_¶eiv† c¶vb, Z`vi¶K e`e`v tRvi`vi KiY Ges wmt÷g AvDUc¶¶ e`env†i tij l tqi DaYZb KZ¶¶¶¶i Avš¶¶ K n l qv|
- Avš¶¶Mi tUv Pj vP†j i Z\_` GB wmt÷†gi WvUvte†R Aš¶¶¶ K†i Zv Pvj yivLv Ges l tqe mvBU Pvj yKiv|
- Gi Z\_`w` Av`vb c¶v†bi Rb` µqKZ d`v` tgvk b\_†jv Ges wvfvbæ`v†b `wvZ tmvj vi cvl qvi c¶¶\_†jv h\_vh\_fvte KvH¶i K†i Gmte† m¶j c¶¶B wv¶ÖZ Kiv|
- cvnvoZj x, `mq`cj l Kj vDovq `wvZ l qvK¶÷kb\_†jv KvH¶i fvte Pvj yKiv|
- wmt÷gWUj hveZxq hšcwZ l mi`Av†gi mpxfvte msi ¶¶†Yi Rb` m¶¶Kfvte BbteUix wmvve ivLv|
- c¶ZövbiUj KgRv†Üi Reven wnzvi l `^OZv wv¶ÖZ Ki†Yi Rb` GK¶¶ KvH¶i tPbB Ae Kgv†Üi Avl Zvq Avbv|





mPxcÎ

μngK bs	Aa"vq l weI qe"	côv
1	Kαú†U†j vg GÛ AwWUi †Rbv†ij gše"	2
2	GK bR†i AwW†U D~NvwUZ Z_ (Audit Findings)	3
3	AwW†U D~NvwZZ Z†_i (Audit Findings) we~vwi Z weei Y	4-13

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮(১) ও ১২৮(২) এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এ্যাডিশনাল ফাংশন্স এ্যাঙ্ক্ট ১৯৭৪ সনের ২৪ নম্বর আইন) এর ধারা ৫(২) অনুযায়ী মহাপরিচালক, রেলওয়ে অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত এই অডিট রিপোর্ট জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হ'লো।

Zwii L t  $\frac{30/12/1412}{13/4/2006}$  e $\frac{1}{2}$ vã |  
wL $\frac{1}{2}$ vã |

(Awmd Avj x)  
K $\frac{1}{2}$ úUj vi GÛ AwWUi tRbv $\frac{1}{2}$ i j  
evsj v $\frac{1}{2}$  k



অনুচ্ছেদ- ১

ৱক্ৰিৱব্গ t cŏZŏvbiUi gvbemáú` e`e`vcbvq `eſZv|

welqe`'t ৱbixſvKvſj t`Lv hvq th, cŏqvRbxq l`ſſ Rbmáú`i AcŒj Zv Ges Rbmáú`i Acwi Kwí Z e`envſi i KviſY cŏZŏvſbi KgſvſÉ`wei Zv mſó ntqſQ|

- cŏſí tgqv`tkſl ivR`^LvſZ cŏZŏvbiUi Kvhſug Ae`vnZ ivLvi Rb` tij lſq we`vgvb tjvKetj i ga` ntZ cŏweſvſmi gva`tg 1g tkYxi 3uU, 3q tkYxi 53uU l 4\_ſkYxi 3uUmn tgvU 59uU c` mſó Kiv ntj l weſfbae tgqvſ`i 22uU c`B kY` iſqſQ(cwi wkó-1/K)|
- ivR`^LvſZ`vſvſſi ci tUKwbK`vj tjvKetj i e`vcK NvUwZ t`Lv t`q Ges D³ tUKwbK`vj tivKej ৱbſqvm Kivi K\_v\_vKſj l Zv Kiv nqvb|
- KgſZſ`i Nb Nb e`j xi KviſY cŏZŏvbiUi KgſvſÉ` weNemſó nt`Q(cwi wkó-1/L)|
- cŏZŏvſ ৱbſqvmRZ KgſZſ/Kgſvſſi`i ৱbqſYKvi x wſbœwſfbae cŏkvmwbK KZſſ n l qvq tPBb Ae KgiU e`vnZ nt`Q dtj G cŏZŏvſbi KgſvſÉ` wekſLj Ae`v wei vR KiſQ(cwi wkó-1/M)|

dj vdj t ŐwſYſgve máú` e`e`vcvbi dtj -

- „i`ZpY`c`„tjv`xNſ b hveZ kY`\_vKſQ Ges cŏZŏvbiUi mweſ KgſvſÉ` cwi Pvj bvi tſſſi`wei Zv t`Lv w`ſqſQ|
- cŏZŏvbiUi hſſcwſZi mſziſſvſſſY, Őwſ wePwZ wPwſZ Ki Y l mgvavb m`e nt`Q bv|
- weſfbae lqvK`ſ÷kſbi Kvhſug mſſvſſe m`ú`ſbi Rb` Gi ৱbqſY Kſſi tK`ſq mſſſi i Kvhſwi Zv nwm ſctqſQ|
- Nb Nb e`j x tnZi AwſÁ tjvKRb Zvſ`i AwſÁZv cŏqvM KiſZ cviſQbv|

ৱbeſx weſvſMi Reve t

- hſſ gnvci Pvj K, AvBiU Ges hſſ gnvci Pvj K, cvſmſbj ſK kb` c`mgn cſſYi cŏqvRbxq e`e`v MſſſYi Rb` ejv nt`Q|
- mweſſwYKeſe KivR Kivi Rb` CWCS Gi ſcŏmſgs Ges nWſqvi Gi Dci Kwí Mix Ávb m`ú`baeGKRb KgſZſK Bwſc Gi KivR c`vqſbi e`e`v MſſY Kiv nſe|

ৱbixſvi gſe` t Dctiv³ gſſe` cŏwſYZ ntqſQ th, ৱbixſv gſe` mſwK| Zſe-

- cŏZŏvbiUi RY` ivR`^LvſZ bZb c` mſó Kiv nſe ৱKbv Zvi Reve cvl qv hvqvb|
- BDwſ Gi Rb` ৱbaſſi Z c`wU cſſYi ৱK e`e`v tſl qv ntqſQ Zv Dtj l Kiv nqvb|
- Nb Nb e`j x cŏvY Kſi G cŏZŏvſ tKn KivR KiſZ AvMſx bq|

ৱbixſvi mſcwí k t

- h\_vſEj kY` c`„tjv cſY Avek`K| cŏqvRſb ivR`^LvſZ bZb c` mſó Kiv thſZ cvſi |
- BDwſ Gi KivR ৱbaſſi Z cſ`i Rb` GKwU c` mſó Kiv thſZ cvſi |
- weſkl cŏkvmwbK Kvi Y e`ZxZ KgſZſ`i Kgſvſj i tgqv` bb`cſſſ 3 eQi ৱbaſſi Y Kiv Avek`K|
- G cŏZŏvſbi KivR AvMſ mſó j ſſſ` KgſZſ`i weſ`tk cŏkſſY l Avw`ſ mſeav cŏvſbi welq weſePbv Kiv thſZ cvſi |

অনুচ্ছেদ- ২

শিরোনামঃ কেন্দ্রীয় সার্ভার সহ বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশন নির্ধারিত সময়কালে খোলা না থাকায় যথাসময়ে প্রয়োজনীয় ও সঠিক উপাত্ত এন্ট্রি হচ্ছে না।

### বিষয়বস্তু :

প্রতিষ্ঠানটির কর্মকান্ড সুষ্ঠুভাবে সম্পাদনের জন্য এর কেন্দ্রীয় সার্ভার সহ বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশন দুই শিফটে সকাল ৮টা হতে দুপুর ২টা এবং দুপুর ২টা হতে রাত ১০টা পর্যন্ত খোলা রাখার নির্দেশ আছে। বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশনের কম্পিউটার হ্যাং হয়ে যাওয়া এবং টেকনিক্যাল কারণে বন্ধ হয়ে গেলে তা নিরসন করে সংশ্লিষ্ট কম্পিউটার চালুর ব্যবস্থা করা কেন্দ্রীয় সার্ভারের অন্যতম কাজ। অন্যদিকে, স্ব স্ব এলাকার রেলওয়ের ওয়াগন, যাত্রীবাহী কোচ ও লোকোমোটিভ চলাচল সংক্রান্ত উপাত্ত দৈনন্দিন ভিত্তিতে সংগ্রহ করে ওয়ার্ক স্টেশনস্থ কম্পিউটারে এন্ট্রি করা বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশনের প্রধান কাজ। এছাড়া এর ব্যবহারকারী তথা ব্যবসায়ী/ ব্যক্তিকে চাহিদা মোতাবেক তথ্যাদি তাৎক্ষণিকভাবে সরবরাহ করাও ওয়ার্ক স্টেশনগুলির অন্যতম কাজ। কিন্তু নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, কেন্দ্রীয় সার্ভার ১৪ ঘন্টা খোলা রাখার পরিবর্তে গড়ে দৈনিক ৭ ঘন্টা এবং ওয়ার্ক স্টেশনগুলি দৈনিক গড়ে ৬ ঘন্টার বেশী খোলা রাখা হয় না।

### ফলাফল :

কেন্দ্রীয় সার্ভার নির্ধারিত সময়কালে খোলা না থাকার কারণে এবং কোন কোন সময়ে টেকনিক্যাল ষ্টাফ কর্মরত না থাকার কারণে সংশ্লিষ্ট ওয়ার্ক স্টেশনের কম্পিউটার হ্যাং হয়ে যাওয়া বা অন্য সমস্যার কারণে বন্ধ থাকলে তা নিরসন হতে বিলম্ব ঘটে। ফলে সংশ্লিষ্ট ওয়ার্ক স্টেশনের কম্পিউটারে উপাত্ত এন্ট্রি করা বন্ধ থাকে। বাস্তব পরিদর্শনে উক্ত কারণে ১/২ দিন পর্যন্ত কাজ বন্ধ থাকার প্রমাণ পাওয়া গেছে। এছাড়া প্রতিষ্ঠানটির তথ্য ব্যবহারকারীগণ তথা ব্যবসায়ী/ ব্যক্তি তাঁদের চাহিদা মোতাবেক তথ্যাদি জানতে এসে ওয়ার্ক স্টেশন বন্ধ বা কাজ বন্ধ দেখে হতাশ হয়ে ফিরে যেতে বাধ্য হন। আবার অনেক সময় তাড়াহুড়া করে উপাত্ত এন্ট্রি করায় সঠিক ও প্রয়োজনীয় উপাত্ত এন্ট্রি করা হয় না বা ভুল উপাত্ত এন্ট্রি করা হয়।

### নির্বাহী বিভাগের জবাব :

এ ব্যাপারে নির্বাহী বিভাগের কোন মন্তব্য পাওয়া যায়নি। তবে স্থানীয় কর্তৃপক্ষ মন্তব্য করেন যে, (১) উপযুক্ত লোকবলের অভাবে কেন্দ্রীয় সার্ভার নির্ধারিত সময়সীমা পর্যন্ত খোলা রাখা সম্ভব না হলেও ওয়ার্ক স্টেশনের সমস্যা নিরসনের ব্যবস্থা করা হয়েছে। (২) বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশনগুলি সংশ্লিষ্ট এডিটিংগণের নিয়ন্ত্রণাধীন বিধায় এই ব্যাপারে আমাদের করণীয় কিছু নেই।

### নিরীক্ষা মন্তব্য :

উদ্ভূত সমস্যা নিরসনের জন্য গৃহীত ব্যবস্থা যথেষ্ট নয়। সংশ্লিষ্ট সিস্টেম সুপারভাইজারগণের (ADTO) কার্যকর তদারকি না থাকার কারণেই ওয়ার্ক স্টেশনগুলো নির্ধারিত সময়ে খোলা রাখা হয় না।

### নিরীক্ষার সুপারিশ :

দৈনন্দিন ভিত্তিতে নির্ভুল/ সঠিক উপাত্ত সংগ্রহ করে কম্পিউটারে এন্ট্রি করার লক্ষ্যে কেন্দ্রীয় সার্ভারসহ সকল ওয়ার্ক স্টেশন নির্ধারিত সময়ে খোলা রাখার বিষয়টি নিশ্চিত করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যিক।

**শিরোনামঃ যন্ত্রপাতির ইনভেন্টরী ও সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ নেই।**

**বিষয়বস্তুঃ**

৩১-৫-১৯৯৯ তারিখে সিডব্লিউসিএস প্রকল্পের কাজ সমাপনের পর এর যাবতীয় যন্ত্রপাতি বাংলাদেশ রেলওয়ের নিকট হস্তান্তর করা হয় এবং ১৯৯৯-২০০০ হতে ২০০২-২০০৩ অর্থ বছর পর্যন্ত সময়কালে স্থানীয়ভাবে কিছু যন্ত্রপাতি ক্রয় এবং রেলওয়ে স্টোরস বিভাগ হতে সংগ্রহ করা হয়। কেন্দ্রীয় সার্ভার ঢাকায় রক্ষিত যন্ত্রপাতির অবস্থা সরেজমিনে বাস্তব যাচাইকালে দেখা যায় যে, কার্যকর/ অকার্যকর যন্ত্রপাতি এদিক সেদিক ফেলে রাখা হয়েছে। এসব যন্ত্রপাতির সুনির্দিষ্টভাবে শ্রেণীবিন্যাস বা তালিকা তৈরী করা হয়নি। প্রকল্পকালীন সময়ে যন্ত্রপাতির একটি তালিকা প্রস্তুত করা হয়েছিল। কিন্তু ৩১-৫-১৯৯৯ তারিখে প্রতিষ্ঠানটি রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হওয়ার পর যন্ত্রপাতির হালনাগাদ বিবরণ সহ কোন তালিকা বা রেজিস্টার প্রস্তুত করা হয়নি। অর্থাৎ প্রতিষ্ঠানটিতে কোন ডেডস্টক ইনভেন্টরী রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে না। এছাড়া ১১টি ওয়ার্ক স্টেশন সরেজমিনে পরিদর্শন করে অচল/ অকার্যকর যন্ত্রপাতি পড়ে থাকতে দেখা গেছে।

**ফলাফল :**

রেলওয়ে স্টোর কোডের অনুচ্ছেদ ২০০১ ও ২০০২ এর নির্দেশনানুযায়ী ডেডস্টক ইনভেন্টরী রক্ষণাবেক্ষণের বিধান লংঘিত হয়েছে। ইনভেন্টরী সংরক্ষণ না করায় প্রতিষ্ঠানের যন্ত্রপাতির সঠিক তথ্য ও অবস্থান সম্পর্কে নিশ্চিত হওয়া যায় না। ফলে, এসব যন্ত্রপাতি হারানো বা চুরি যাওয়ার সম্ভাবনা থেকে যায়। অন্যদিকে, যন্ত্রপাতি বিকল/ অকেজো থাকার কারণে ওয়ার্ক স্টেশনের কাজে বিঘ্ন ঘটছে।

**নির্বাহী বিভাগের জবাব**

প্রতিষ্ঠানটি রাজস্ব খাতে স্থানান্তরের পর যন্ত্রপাতির কোন ইনভেন্টরী প্রস্তুত করা হয়নি। যন্ত্রপাতির সঠিক সংখ্যা এবং খারাপ যন্ত্রপাতি সমূহ টেকনিক্যাল সার্ভের মাধ্যমে নির্ণয় করে খারাপ যন্ত্রপাতি সমূহ মেরামত বা প্রতিস্থাপনের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

উপরোক্ত মন্তব্যের ফলে নিরীক্ষা মন্তব্য সঠিক হিসেবে প্রমাণিত হয়েছে।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

রেলওয়ে স্টোর কোডের উপরোক্ত বিধান অনুযায়ী ডেডস্টক ইনভেন্টরী সংরক্ষণ করতে হবে এবং স্টোর কোডের অনুচ্ছেদ ২০১৩ অনুযায়ী প্রতি বছরে একবার ইনভেন্টরীর সাথে মালামালের বাস্তব যাচাই করে মালামালের যথাযথ অবস্থা সম্পর্কে ডেডস্টক ইনভেন্টরীতে মন্তব্য লিপিবদ্ধ করে নিয়ন্ত্রণকারী কর্মকর্তার প্রতিস্বাক্ষর গ্রহণ করতে হবে। কাজেই রেলওয়ে স্টোর কোডের বিধান পরিপালন করা অবশ্যক।

শিরোনামঃ প্রতিষ্ঠানটির কাজের জবাবদিহিতা ও পরিবীক্ষণ অনুপস্থিত।

**বিষয়বস্তুঃ**

প্রতিষ্ঠানটির কর্মকর্তা/ কর্মচারীদের কাজ ও পারফরমেন্সের জন্য জবাবদিহিতার কোন নীতিমালা বা ব্যবস্থা নেই। এই কারণে অনেক ওয়ার্ক স্টেশনের ক্ষেত্রে দেখা গেছে যে, সংশ্লিষ্ট ওয়ার্ক স্টেশনের কর্মচারীগণ নিজেদের খেয়াল খুশীমত ওয়ার্ক স্টেশনে উপস্থিত থাকছেন বা কাজ করছেন। সিডব্লিউসিএস এর কর্মকর্তা কর্তৃক বিভিন্ন ওয়ার্ক স্টেশন পরিদর্শনের সমর্থনে কোন প্রমাণ পাওয়া যায়নি। প্রতিষ্ঠানটির কেন্দ্রীয় অফিসের বাইরের ওয়ার্ক স্টেশনগুলোর কর্মচারীদের কাজ সিডব্লিউসিএস এর নিয়ন্ত্রণাধীন হলেও তাঁদের প্রশাসনিক কর্তৃপক্ষ অন্য বিভাগ হওয়ায় তাঁদের কাজের জবাবদিহিতার বিষয়টি এড়ানো সম্ভব। অন্যদিকে রেলওয়ে ট্রাফিক বিভাগের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ কর্তৃক সিডব্লিউসিএস পরিদর্শন এবং এর কর্মকান্ড নিয়মিতভাবে পরিবীক্ষণ (Monitoring) করার এবং প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদানের সপক্ষেও কোন প্রমাণ পাওয়া যায়নি। প্রতিষ্ঠানটি রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হওয়ার পর (৩১-৫-৯৯ তারিখে) প্রতিষ্ঠানটির কার্যকারিতা, এর যন্ত্রপাতির রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবহার সংক্রান্ত বিষয়ে পর্যালোচনার জন্য অতিরিক্ত মহাপরিচালক, অপারেশন, বাংলাদেশ রেলওয়ের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ৩-৪-২০০০ তারিখের সভায় এ মর্মে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছিল যে, প্রতিষ্ঠানটির কাজের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিয়ে অন্ততঃ প্রতিমাসে একটি সভা অনুষ্ঠিত হবে। কিন্তু বাস্তবে দেখা গেছে যে, এ সভা নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রাপ্ত রেকর্ড হতে দেখা যায় যে, এপ্রিল, ২০০০ হতে অদ্যাবধি মাত্র ৬টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে এবং সর্বশেষ সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে ২০-৫-২০০২ তারিখে।

**ফলাফলঃ**

এতে প্রমানিত হয় সিডব্লিউসিএস এর কর্মকান্ডের তত্ত্বাবধান ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের কাজের কার্যকর পরিবীক্ষণ ও জবাবদিহির ব্যবস্থা অনুপস্থিত।

**নির্বাহী বিভাগের জবাবঃ**

এ সম্পর্কে কোন মন্তব্য পাওয়া যায়নি।

**নিরীক্ষা মন্তব্যঃ**

এ সম্পর্কে নির্বাহী বিভাগ কর্তৃক কোন মন্তব্য না করায় প্রমাণিত হয় যে, নিরীক্ষা মন্তব্য সঠিক।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

- (ক) প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা/ কর্মচারীদের কাজের জবাবদিহিতার এবং কাজ পরিবীক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় পদ্ধতি গড়ে তোলা আবশ্যিক।
- (খ) ট্রাফিক বিভাগ, রেলভবন কর্তৃক প্রতিষ্ঠানটিতে কর্মরত কর্মকর্তাদের নিয়ে প্রতিমাসে অন্তত একটি পর্যালোচনা সভা করা আবশ্যিক।



শিরোনামঃ ওয়ার্ক স্টেশনগুলোর কার্যক্রম তত্ত্বাবধানের কার্যকর ব্যবস্থা অনুপস্থিত।

**বিষয়বস্তুঃ**

বাংলাদেশ রেলওয়ের ৪ (চার) টি বিভাগে স্থাপিত বিভিন্ন কম্পিউটার ওয়ার্ক স্টেশনের কার্যক্রম সুপারভিশনের দায়িত্ব ৪ জন সিস্টেম সুপারভাইজর এর উপর ন্যস্ত করা হয়েছে, যাঁরা সংশ্লিষ্ট রেলওয়ে বিভাগের ট্রাফিক বিভাগের অতিরিক্ত বিভাগীয় ট্রাফিক অফিসারের (ADTO) পদে কর্মরত। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে তাঁদের মূল বিভাগীয় কাজে ব্যস্ততার কারণে তাঁদের পক্ষে ওয়ার্ক স্টেশনগুলির কর্মকান্ড যথাযথভাবে তত্ত্বাবধান করা সম্ভব হয় না। নিরীক্ষাদল ১১টি ওয়ার্ক স্টেশন সরেজমিনে পরিদর্শন করে এর প্রমাণ পেয়েছে।

**ফলাফল :**

সংশ্লিষ্ট ডাটা এন্ট্রি অপারেটরগণের কাজের ক্ষেত্রে কোন নিয়ন্ত্রণ না থাকার ফলে তাঁদের কাজে শৈথিল্য পরিলক্ষিত হয়।

**নির্বাহী বিভাগের জবাবঃ**

এ সম্পর্কে কোন মন্তব্য পাওয়া যায়নি।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

এ সম্পর্কে নির্বাহী বিভাগ কর্তৃক কোন মন্তব্য না করায় প্রমাণিত হয় যে, নিরীক্ষার মন্তব্য সঠিক।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

সিস্টেম সুপারভাইজরগণ কর্তৃক ওয়ার্ক স্টেশনগুলোর কার্যক্রম যথাযথভাবে তত্ত্বাবধানের বিষয়টি উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিশ্চিত করা প্রয়োজন।

**শিরোনামঃ প্রতিষ্ঠানটির যন্ত্রপাতি রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অপ্রতুল আর্থিক বরাদ্দ :**

**বিষয়বস্তু :**

প্রতিষ্ঠানটির কার্যক্রম যথাযথভাবে গতিশীল রাখার জন্য এর যাবতীয় যন্ত্রপাতির সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ তথা মেরামত ও প্রয়োজনে প্রতিস্থাপন করার জন্য প্রয়োজনীয় অর্থের অভাব রয়েছে। প্রতিষ্ঠানটির টেকনিকেল এ্যাসিসট্যান্স প্রজেক্ট প্রপোজালে (TAPP) এবং প্রকল্প সমন্বয়কের ১০-৮-৯৯ তারিখের সমাপনী প্রতিবেদনে প্রকল্প কাজ সমাপনের পর অর্থাৎ প্রকল্পটি রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হওয়ার পর এর যাবতীয় যন্ত্রপাতি মেরামত ও প্রয়োজনে প্রতিস্থাপনের জন্য বৎসরে ৫(পাঁচ) লক্ষ টাকা বরাদ্দের জন্য সুপারিশ করা হয়েছিল। অথচ ৩১-৫-১৯৯৯ তারিখে প্রকল্পের কাজ সমাপনের পর হতে ২০০২-২০০৩ সন পর্যন্ত (১৯৯৯-২০০০, ২০০০-২০০১, ২০০১-২০০২ এবং ২০০২-২০০৩ অর্থ বছর) প্রতিষ্ঠানটির এই কাজের জন্য সুনির্দিষ্টভাবে কোন বাজেট বরাদ্দই রাখা হয়নি। বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালকের দপ্তর, রেলভবনের বাজেট বরাদ্দ হতে এই প্রতিষ্ঠানটির কিছু জরুরী ব্যয় নির্বাহ করা হয়েছে, যা প্রয়োজনের তুলনায়/ প্রস্তাবনার তুলনায় অনেক কম। প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হওয়ার পর সিডব্লিউসিএস এর যন্ত্রপাতি মেরামত/ প্রতিস্থাপন বাবদ নিম্নবর্ণিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে :

অর্থ বছর	স্থানীয় ক্রয়ে ব্যয়	স্টোর ব্যয় এর মাধ্যমে যন্ত্রপাতি সংগ্রহ বাবদ ব্যয়	মোট ব্যয়
১৯৯৯-২০০০	৪০০০ টাকা	-	৪০০০ টাকা
২০০০-২০০১	-	৩,৮৮,৯৪৪	৩,৮৮,৯৪৪ টাকা
২০০১-২০০২	৫৭,৭৩৫ টাকা	-	৫৭,৭৩৫ টাকা
২০০২-২০০৩	১৪,০০০ টাকা	৬,২৩,৯৫০/-	৬,৩৭,৯৫০ টাকা
মোট	৭৫,৭৩৫ টাকা	১০,১২,৮৯৪ টাকা	১০,৮৮,৬২৯ টাকা

**ফলাফলঃ**

প্রয়োজনীয় অর্থের অভাবে অনেক যন্ত্রপাতি মেরামত না করায় অকার্যকর অবস্থায় পড়ে আছে।

**নির্বাহী বিভাগের জবাবঃ**

সিস্টেম সচল রাখার স্বার্থে প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি ক্রয়ের জন্য প্রতি বছর পাঁচ লক্ষ টাকার বাজেট সংস্থান রাখার জন্য অতিরিক্ত মহাপরিচালক, অর্থকে অনুরোধ করা হবে।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

উক্ত মন্তব্যের মাধ্যমে নিরীক্ষা মন্তব্য সঠিক বলে প্রমাণিত হয়েছে। কিন্তু তাঁদের মন্তব্য হতে প্রতিষ্ঠানটির জন্য পৃথক বাজেট বরাদ্দ করা হবে কিনা তা স্পষ্ট নয়।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

প্রতিষ্ঠানটির জন্য পৃথক এবং প্রয়োজনীয় বাজেট বরাদ্দের ব্যবস্থা করা আবশ্যিক।

শিরোনামঃ রেলয়ের উর্ধ্বতন ব্যবস্থাপনা কর্তৃক রেলওয়ে অপারেশনের কাজে সিডব্লিউসিএস এর তথ্য/ উপাত্ত ব্যবহারে অনাগ্রহ ।

**বিষয়বস্তু :**

রোলিং ষ্টক চলাচল ও অবস্থান সম্পর্কিত সিডব্লিউসিএস এর তথ্য নিয়মিতভাবে পরিবীক্ষণ করে রেলওয়ের অপারেশনে ব্যবহারের সুবিধার্থে বাংলাদেশ রেলওয়ের ১২(বার) জন উর্ধ্বতন কর্মকর্তার দপ্তরের কম্পিউটারের সাথে কেন্দ্রীয় সার্ভারের নেট ওয়ার্ক (Net- Work) স্থাপন করা আছে। কিন্তু নিরীক্ষায় দেখা যায় যে, স্থাপিত নেট ওয়ার্কের মাধ্যমে কেন্দ্রীয় সার্ভারের ডাটাবেজ হতে এসকল কর্মকর্তাগণ কোন তথ্যই আহরণ করেন না। কর্মকর্তাদের তালিকা নিম্নে প্রদর্শিত হল :

- ১। মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ২। অতিরিক্ত মহাপরিচালক, অপারেশন, বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। অতিরিক্ত মহাপরিচালক, আই( অবকাঠামো), বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৪। অতিরিক্ত মহাপরিচালক, এমএভসিপি, বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৫। অতিরিক্ত মহাপরিচালক, রোলিং ষ্টক, বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৬। যুগ্ম মহাপরিচালক, ফ্রেইট এ্যান্ড মার্কেটিং, বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৭। মহাব্যবস্থাপক, পূর্ব, সিআরবি, বাংলাদেশ রেলওয়ে, চট্টগ্রাম।
- ৮। প্রধান যন্ত্রপ্রকৌশলী, পূর্ব, সিআরবি, বাংলাদেশ রেলওয়ে, সিআরবি, চট্টগ্রাম।
- ৯। প্রধান ট্রাফিক ম্যানেজার, পূর্ব, সিআরবি, বাংলাদেশ রেলওয়ে, চট্টগ্রাম।
- ১০। মহাব্যবস্থাপক, পশ্চিম, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।
- ১১। প্রধান যন্ত্রপ্রকৌশলী, পশ্চিম, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।
- ১২। প্রধান ট্রাফিক ম্যানেজার, পশ্চিম, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।

**ফলাফলঃ**

রেলওয়ের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ কর্তৃক সিডব্লিউসিএস এর ওয়াগন/ রোলিং স্টক চলাচল সম্পর্কিত তথ্য নিয়মিতভাবে পরিবীক্ষণ না করায় তাঁরা রেলওয়ের রোলিং ষ্টকের অবস্থা এবং মালামাল চলাচল সংক্রান্ত তথ্যাদি তাৎক্ষণিকভাবে অবহিত হয়ে রোলিং ষ্টক চলাচলে কোন নির্দেশনা প্রদান করতে পারছেন না। ফলে রোলিং ষ্টকের চলাচল ও অবস্থান সম্পর্কিত তথ্য রেলওয়ের উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষকে সরবরাহ করে রোলিং ষ্টকের চলাচলের অবস্থার উন্নতি করার যে লক্ষ্য নিয়ে এই প্রতিষ্ঠান সৃষ্টি হয়েছিল তা অর্জিত হয়নি।

**নির্বাহী বিভাগের জবাবঃ**

উর্ধ্বতন ব্যবস্থাপনা কর্তৃক সিডব্লিউসিএস-এর তথ্য ব্যবহার এবং প্রতিষ্ঠানটি কার্যকরভাবে পরিচালনার জন্য আরো অধিক বাস্তব ব্যবস্থা নেয়া হচ্ছে।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

উপরোক্ত মন্তব্যের মাধ্যমে নিরীক্ষা মন্তব্যের সঠিকতা প্রমাণিত হয়েছে। 'সিডব্লিউসিএস' এর তথ্য/ উপাত্ত সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ কর্তৃক নেট-ওয়ার্কের মাধ্যমে নিয়মিত পরিবীক্ষণ করা হলে উদ্ভূত সমস্যা উত্তরণ সম্ভব এবং এতে করে রোলিং স্টক চলাচলে দক্ষতা বৃদ্ধি পাবে।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

কর্মকর্তাগণের CWCS Gi Z\_ I DcvÈ e`envi Kti ewYIR`K Ges cmi Pj b

শিরোনামঃ ফ্যাক্স মেশিন অকেজো থাকায় ৬,০০,০০০ টাকা নিষ্ফল ব্যয়।

**বিষয়বস্তু :**

কম্পিউটার/ ওয়ার্ক স্টেশন নেই এরূপ গুরুত্বপূর্ণ রেলওয়ে স্টেশনের রেলওয়ের রোলিং স্টকের (ওয়াগন,কোচ,লোকোমোটিভ) চলাচল এবং মালামাল সংক্রান্ত তথ্য দৈনিক ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট নিকটবর্তী ওয়ার্ক স্টেশনে প্রেরণের জন্য প্রতিষ্ঠানটির প্রকল্পকালীন সময়ে ৬,০০,০০০ টাকা মূল্যের ২৪টি ফ্যাক্স মেশিন দেশের ২০টি স্থানে (১০টি ওয়ার্ক স্টেশন বহির্ভূত এবং ১০টি ওয়ার্ক স্টেশনে ) স্থাপন করা হয়েছে। কিন্তু কার্যতঃ ঐ ফ্যাক্স মেশিনগুলো অব্যবহৃত/ অকার্যকর অবস্থায় আছে।

**ফলাফল :**

ফ্যাক্স মেশিন স্থাপনের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণভাবে ব্যাহত হওয়ায় এগুলো স্থাপন বাবদ ব্যয় ৬,০০,০০০ টাকা নিষ্ফল ব্যয় হিসেবে গণ্য।

**নির্বাহী বিভাগের জবাব :**

ফ্যাক্স মেশিন ব্যবহার করার মত অপারেটর এবং ডেডিকেটেড টেলিফোন না থাকায় ফ্যাক্স মেশিনসমূহ অকার্যকর অবস্থায় আছে। দীর্ঘদিন অব্যবহৃত থাকায় কতিপয় ফ্যাক্স মেশিন মেরামত করা প্রয়োজন। ফ্যাক্স মেশিনসমূহ মেরামত করে অধাধিকার নির্ধারণ করে ফ্যাক্স মেশিন স্থাপনের স্থান পুনর্নির্নয়ন করা হবে।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

উপরোক্ত মন্তব্যের মাধ্যমে নিরীক্ষার মন্তব্যের সঠিকতা প্রমাণিত হয়েছে। প্রয়োজনীয় অপারেটরের এবং ডেডিকেটেড টেলিফোন লাইনের ব্যবস্থা না করেই ফ্যাক্স মেশিন ক্রয় ও স্থাপনে প্রমাণ করে যে, এ কাজটি প্রয়োজনীয়তা যাচাই করে এবং পরিকল্পনা মাফিক করা হয়নি। কাজেই ফ্যাক্স মেশিন ক্রয় বাবদ ৬,০০,০০০ টাকা নিষ্ফল ব্যয় হিসেবে গণ্য।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

স্থাপিত ফ্যাক্স মেশিনগুলো থেকে সুফল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে-

- ডেডিকেটেড টেলিফোন স্থাপন।
- ফ্যাক্স মেশিনগুলো মেরামত করে মেশিন স্থাপনের স্থান পুনর্নির্নয়ন করা এবং
- ফ্যাক্স মেশিন ব্যবহার করার মত অপারেটর নিয়োগ আবশ্যিক।

শিরোনামঃ সোলার পাওয়ার এর যথাযথ ব্যবহার না হওয়ায় ২০,০০,০০০ টাকা নিষ্ফল ব্যয়।

**বিষয়বস্তু :**

বিদ্যুৎ বিভাগের সময় সোলার পাওয়ারের মাধ্যমে বিদ্যুৎ উৎপন্ন করে 'সিডব্লিউসিএস' এর ওয়ার্ক স্টেশনের কাজ অব্যাহত রাখার লক্ষ্যে ২০,০০,০০০ টাকা ব্যয়ে দেশের ১৩টি গুরুত্বপূর্ণ ওয়ার্ক স্টেশনে সোলার পাওয়ার স্থাপন করা হয়। কিন্তু কার্যত স্থাপিত সোলার পাওয়ারগুলোর কোন ব্যবহারই নেই।

**ফলাফল :**

বিদ্যুৎ বিভাগের সময় ওয়ার্ক স্টেশনগুলোর কাজ বন্ধ থাকে। ফলে সংশ্লিষ্ট ওয়ার্ক স্টেশন এলাকার রেলওয়ের রোলিং স্টকের (ওয়াগন, কোচ, লোকোমোটিভ) চলাচল এবং কার্গো সংক্রান্ত তথ্যাদি কম্পিউটারে এন্ট্রি করতে বিলম্ব ঘটে। এতে দেখা যায় যে, সোলার পাওয়ার স্থাপনের মাধ্যমে কোন সফলতা অর্জিত হয়নি। ফলে এই বাবদ ব্যয় ২০,০০,০০০ টাকা নিষ্ফল ব্যয় হিসেবে গণ্য।

**নির্বাহী বিভাগের জবাব :**

টেকনিক্যাল রিপোর্ট প্রাপ্তির পর এ ব্যাপারে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

**নিরীক্ষা মন্তব্য :**

নিরীক্ষা মন্তব্যের আংশিক জবাব পাওয়া গেছে। সোলার পাওয়ার স্থাপন বাবদ নিষ্ফল ব্যয়ের ক্ষেত্রে কোন বক্তব্য না থাকায় ধরে নেয়া যায় নিরীক্ষা মন্তব্য সঠিক

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

- (১) এই ক্ষতির জন্য দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করা আবশ্যিক।
- (২) অবিলম্বে সোলার পাওয়ারগুলোর যথাযথ ব্যবস্থা নিশ্চিত করার কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ আবশ্যিক।
- (৩) সোলার পাওয়ারগুলো ব্যবহারের প্রয়োজন না হলে উপযুক্ত মূল্যে বিক্রয় করে দেয়ার বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে।

শিরোনামঃ পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কসপের ওয়ার্ক স্টেশন এবং কুলাউড়া ওয়ার্ক স্টেশন স্থাপন\_বাবদ  
১১,৭৫,৮৮০ টাকা নিষ্ফল ব্যয়।

**বিষয়বস্তু :**

বাংলাদেশ রেলওয়ের যন্ত্র প্রকৌশল বিভাগের ও রেলওয়ে ব্যবস্থাপনার উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ কর্তৃক ওয়ার্কসপের ক্যারেজ এবং ওয়াগনের অবস্থা তাৎক্ষনিকভাবে অবহিত হওয়ার লক্ষ্যে পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কসপে দুটি ওয়ার্ক স্টেশন এবং কুলাউড়া এলাকার রেলওয়ের রোলিং স্টক ও কার্গো সংক্রান্ত উপাত্ত সংগ্রহ করে কম্পিউটারের ডাটা বেজে অন্তর্ভুক্ত করার লক্ষ্যে কুলাউড়ায় একটি ওয়ার্ক স্টেশন স্থাপন করা হয়। উক্ত তিনটি ওয়ার্ক স্টেশনে সিডব্লিউসিএস এর প্রকল্প কাজ সমাপনের পূর্বেই (৩১-৫-৯৯ এর পূর্বে) কম্পিউটার ও এ সংক্রান্ত যাবতীয় যন্ত্রপাতি স্থাপন করা হয়, যার মোট ব্যয় নিম্নরূপ :-

প্রতিটি ওয়ার্ক স্টেশনের গড় ব্যয়	= ৮,৯৫৯/০৯ মার্কিন ডলার
৩টি ওয়ার্ক স্টেশনের মোট ব্যয়	= ২৬,৮৭৭/২৭ মার্কিন ডলার
	= ১১,৭৫,৮৮০/০৫ টাকা
(তৎকালীন ১ মার্কিন ডলার = টাঃ ৪৩.৭৫ হিসাবে)	

কিন্তু অদ্যাবধি ওয়ার্ক স্টেশন ৩টি চালু করা হয়নি।

**ফলাফল :**

ওয়ার্কসপ দুটির রেলওয়ের রোলিং স্টক এর তথ্যাদি রেলওয়ে কর্তৃপক্ষকে এখনও সনাতনী পদ্ধতিতে অর্থাৎ রেলওয়ের কন্ট্রোল অফিসের মাধ্যমে ( টেলিফোন / চিঠিপত্রের মাধ্যমে) সংগ্রহ করতে হচ্ছে। ফলে, রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ চাহিবামাত্র উপরোক্ত বিষয়ে তথ্যাদি অবহিত হতে পারছেন না। অন্যদিকে কুলাউড়া ওয়ার্ক স্টেশন এলাকার ওয়াগন, কোচ ও লোকোমোটিভ চলাচল এবং কার্গো সংক্রান্ত তথ্য কম্পিউটারে এন্ট্রি হতে বিলম্ব হচ্ছে। কোন কোন ক্ষেত্রে ঐ সকল বিষয়ে তথ্য কম্পিউটারে এন্ট্রি অনুপস্থিত থেকে যাচ্ছে। এতে দেখা যায় যে, ওয়ার্ক স্টেশনগুলো স্থাপনের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণরূপে ব্যাহত হয়েছে। ফলে এই ওয়ার্ক স্টেশনগুলো স্থাপন বাবদ ব্যয় ১১,৭৫,৮৮০ টাকার ব্যয় নিষ্ফল হয়।

**নির্বাহী বিভাগের জবাব :**

কুলাউড়া ওয়ার্ক স্টেশনটি সিলেটে স্থানান্তর করা হবে। ইনভেন্টরী এবং টেকনিক্যাল সার্ভের প্রতিবেদন পাওয়ার পর পাহাড়তলী এবং সৈয়দপুর ওয়ার্কসপের কার্যক্রম চালু করার ব্যাপারে ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। উল্লেখিত ওয়ার্ক স্টেশন সমূহের কম্পিউটার যন্ত্রপাতি সম্পূর্ণভাবে সচল আছে।

**নিরীক্ষার মন্তব্য :**

ওয়ার্ক স্টেশনগুলো স্থাপনের পর হতেই অদ্যাবধি কেন বন্ধ রয়েছে এ ব্যাপারে কোন বক্তব্য উপরোক্ত মন্তব্যে নেই। এতে প্রমাণিত হয় যে, নিরীক্ষা মন্তব্য সঠিক।

**নিরীক্ষার সুপারিশ :**

বিপুল অংকের অর্থ ব্যয়ে স্থাপিত ওয়ার্ক স্টেশন ৩টি চালু করতে ব্যর্থতার ফলে এই ক্ষতির জন্য দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করা এবং ওয়ার্ক স্টেশন ৩টি যথাসত্ত্বর চালু করা আবশ্যিক।

Zwi L t 26/12/1412 e/vā |  
09/4/2006 mL'vā |

স্বাক্ষরিত  
(gbx`P>`a`È)  
মহাপরিচালক  
†j I †q AŵU Awa`Bi , XvKv |