सत्यमेव जयते

ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের নিরীক্ষা প্রতিবেদন

(মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা)

31 মার্চ 2022-এ সমাপ্ত বছরের জন্য

SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA

लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा

Dedicated to Truth in Public Interest

পশ্চিমবঙ্গ সরকার

2023 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2

ভারতের
মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের
নিরীক্ষা প্রতিবেদন
(মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা)

31 মার্চ 2022-এ সমাপ্ত বছরের জন্য

পশ্চিমবঙ্গ সরকার

2023 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2

বিষয়সূচী

	উল্লেখসূত্র	
	অনুচ্ছেদ	পৃষ্ঠা
প্রাক্কথন	-	(v)
অধ্যায় I: অধিদর্শন		
ভূমিকা	1.1	1
এই প্রতিবেদন সম্পর্কে	1.2	1
নিরীক্ষার জন্য আইনগত অধিকার	1.3	1-2
নিরীক্ষার পরিকল্পনা ও সম্পাদন	1.4	2
নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়া	1.5	2-3
স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই-এর পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদনের উপস্থাপনা	1.6	3
গুরুত্বপূর্ণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি	1.7	3-9
অধ্যায় II: রাজ্য সরকারের দপ্তরগুলির মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা		
অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা দপ্তর		
অগ্নিনির্বাপক মোটর যানের সরবরাহের জন্য একটি বেসরকারি সংস্থাকে জি এস টি-এর অতিরিক্ত অর্থপ্রদান	2.1	11-12
তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর		
তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার কর্তৃক লোকপ্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিস্তারিত মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষা	2.2	12-29
ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন দপ্তর		
কর প্রশাসন	2.3	29
অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা	2.4	29-30
নিরীক্ষার ফলাফল	2.5	30-31
অনাদায়ী ইজারা ভাড়া ও সুদ	2.6	31-32
*বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে রাজস্বের অনাদায়/*কম আদায়	2.7	32-33
ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ এবং বস্ত্র দপ্তর		
পশ্চিমবঙ্গে ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম বাস্তবায়নের উপর বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা	2.8	33-57
পশ্চিমবঙ্গ ইনসেনটিভ স্কিম-2013-এর নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে একটি এন্টারপ্রাইজে ভর্তুকির অনিয়মিত বিতরণ	2.9	57-58
জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর		
অনুপযুক্ত নিরীক্ষণের কারণে অপচয়ী ব্যয়	2.10	58-60
অপচয়ী ব্যয়	2.11	60-62
ভারতীয় স্ট্যান্ডার্ড কোড লঙ্ঘনের কারণে অতিরিক্ত ব্যয়	2.12	63-64
পূর্ত দপ্তর		
অপচয়ী ব্যয়	2.13	64-66
অপচয়ী ব্যয়	2.14	66-67
সুদমুক্ত মোবিলাইজেশন অগ্রিম-এর অনুমতি দিয়ে ঠিকাদারকে অনায্য সুবিধা দেওয়া	2.15	67-68
পরিহারযোগ্য ব্যয়	2.16	68-70

পরিবহন দপ্তর		
ভূমিকা	2.17	71
কর প্রশাসন	2.18	71-72
অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা	2.19	72
নিরীক্ষার ফলাফল	2.20	72-73
মান্যতাবিষয়ক ঘাটতি	2.21	73
কর এবং অর্থদন্ড অনাদায়	2.22	73-74
সরকারী রাজস্ব দেরিতে জমা করার জন্য এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি থেকে দন্ডমূলক সুদের অনাদায়	2.23	74-76
অনুমতি মাশুল এবং বিলম্ব মাশুল অনাদায়	2.24	76
ফিটনেস মাশুল কম আদায়	2.25	76-78
ডিলার বা প্রস্তুতকারকের অধীনে বা নিয়ন্ত্রনে থাকা মোটর যান থেকে কর অনাদায়	2.26	78-79
নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তর		
রপ্তানি উন্নয়ন শিল্প পার্কে জল সরবরাহ প্রকল্প নির্মাণে অপ্রয়োজনীয় ব্যয়	2.27	79-82
উন্নয়ন মূল্য সংশোধনে বিলম্বের কারণে রাজস্ব ক্ষতি	2.28	82-83
কমিউনিটি হল নির্মাণে নিষ্ফল ব্যয়	2.29	84-86
অধ্যায় III: রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহের কার্য্যাবলী		
ভূমিকা	3.1	87
দায়িত্বের কাঠামো	3.2	87-88
এস পি এস ই দ্বারা সময়মতো হিসাব চূড়ান্তকরণ এবং জমা দেওয়ার প্রয়োজনীয়তা	3.3	89
এস পি এস ই -এর অ্যাকাউন্টে বকেয়া	3.4	
পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা বিনিয়োগ	3.5	
রাজ্য এস পি এস ই গুলিতে ক্ষেত্র ভিত্তিক সংক্ষিপ্তসার সহ মোট বিনিয়োগ	3.6	89-90
রাজ্য এস পি এস ই গুলির বিলগ্নিকরন এবং পুনর্গঠন	3.7	90
মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষার সম্পাদনা	3.8	90
অধ্যায় IV: রাজ্য রাষ্ট্রায়াত্ত সংস্থাসমূহের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা		
বিদ্যুৎ দপ্তর		
ভোক্তাদের ভুল শ্রেণিবদ্ধকরণের জন্য রাজস্বের ক্ষতি	4.1	91-92
চুক্তিবদ্ধ পরিমাণের চেয়ে অতিরিক্ত সৌর শক্তি ক্রয়ের দরুণ অতিরিক্ত ব্যয়	4.2	92-94
নিরাপত্তা কর্মীদের মোতায়েন না করা এবং সম্পদের বীমা না করার কারণে সম্পদ রক্ষায় ব্যর্থতা	4.3	94-96
সরকারী প্রকল্পের মান্যতা পালন না করার জন্য এবং ভারতের মাননীয় সুপ্রিম কোর্টের নির্দেশ লঙ্ঘন করার ফলে জল সরবরাহের মূল্য আদায়কৃত হয়নি	4.4	96-98
পর্যাপ্ত জামানত বজায় না রাখার কারণে স্থায়ীভাবে সংযোগ বিচ্ছিন্ন গ্রাহকদের থেকে রাজস্ব আদায়ের ব্যর্থতা	4.5	98-102
প্রযোজ্য শুল্ক প্রবিধান মেনে না চলার কারণে ক্ষতি	4.6	102-103
পর্যটন দপ্তর		
প্রয়োজনীয় সংবিধিবদ্ধ অনুমোদন ছাড়াই উপকূলীয় অঞ্চলে জেটি নির্মাণের জন্য অপব্যয়	4.7	104-106
পরিবহন দপ্তর		
দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি) দ্বারা “সম্পদ ব্যবস্থাপনা” বিষয়ে বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা	4.8	106-139

পরিশিষ্ট সমূহ		
নম্বর	**বিবরণ**	**পৃষ্ঠা**
1	31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত দপ্তরগুলির তালিকার বিবৃতি	141
2	31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত স্বায়ত্তশাসিত সংস্থাগুলির তালিকার বিবৃতি	142-143
3	31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত রাজ্য এস পি এস ই গুলির তালিকার বিবৃতি	144-145
4	নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের অবস্থা	146-147
5	নিরীক্ষা অনুচ্ছেদ/কার্যসম্পাদন নিরীক্ষার অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি	148
6	দপ্তর ভিত্তিক বকেয়া পরিদর্শন প্রতিবেদন এবং অনুচ্ছেদের বিবৃতি	149
7	31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত রাজ্য বিধানসভায় পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের বিবৃতি	150
8	জেলাভিত্তিক তালিকাভুক্ত এফ এ-এর সংখ্যা	151
9	রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-তে সরবরাহকারীদের অগ্রিম অর্থ প্রদানে বেনিয়ম	152
10	সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে জমির রূপান্তরের অবস্থা	153
11	রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে ব্যয় না হওয়া জি ও আই তহবিলে ফেরত দেওয়ার হিসাব	154
12	সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণার সি এফ সি-তে উন্মুক্ত দরপত্র আহ্বান এবং নিষিদ্ধ কাজের ব্যয় এড়ানের জন্য কাজের বিভাজন	154-155
13	রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া-তে সি এফ সি স্থাপন সংক্রান্ত কাজ/সরবরাহের জন্য এন আই টি আহ্বান	156
14	মাত্র দুটি বিড প্রাপ্তির ভিত্তিতে কলকাতার বাঁশদ্রোনি, ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের সি এফ সি -এর জন্য কেনা যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামের তালিকা	157-158
15	মাত্র একটি বিড প্রাপ্তির ভিত্তিতে কলকাতার বাঁশদ্রোনি, ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের সি এফ সি -এর জন্য কেনা যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামের তালিকা	159
16	পুনঃ দরপত্রের আশ্রয় না নিয়ে, রায়গঞ্জ, জলপাইগুড়ির প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টারের এস পি ভি দ্বারা তিনটির কম দরপত্র গ্রহণ	159
17	প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রায়গঞ্জ, জলপাইগুড়ির সি এফ সি দ্বারা স্পট উধৃতির আমন্ত্রণ	160
18	সংস্থা থেকে উদ্ধার না হওয়া সুদের বিবৃতি	161
19	কর ও জরিমানা আদায় না হওয়ার বিবৃতি	162
20	2013-17 এর জন্য সংশোধিত উন্নয়ন চার্জ বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণে রাজস্ব হ্রাস হওয়ার বিশদ বিবরণ	163-165
21	চুক্তিবদ্ধ পরিমাণ এর চেয়ে অতিরিক্ত সৌর শক্তি সংগ্রহে পরিহারযোগ্য ব্যয় এর বিবৃতি	166
22	এস বি এস টি সি-র বাসের স্থিতি	167
23	এস বি এস টি সি: পরিচালনমূলক কাজকর্ম	168
24	2017-18 থেকে 2021-22 আর্থিক বছরে নমুনা পরীক্ষিত ডিপোগুলির প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণ	169-170
25	ছয়টি পরীক্ষিত ডিপোর প্রতিরোধমূলক রক্ষনাবেক্ষনের উপর অতিরিক্ত আর্থিক ব্যয়ের গণনা	171
26	এজেন্টদের অতিরিক্ত কমিশন প্রদান	172
	শব্দকোষের সংক্ষিপ্তরূপ	
	শব্দকোষের সংক্ষিপ্তরূপ	173-177

প্রাক্‌কথন

31 মার্চ 2022-এ সমাপ্ত বছরের এই প্রতিবেদনটি ভারতের সংবিধানের অনুচ্ছেদ 151-এর অধীনে পশ্চিমবঙ্গের রাজ্যপালের কাছে জমা দেওয়ার জন্য প্রস্তুত করা হয়েছে।

এই প্রতিবেদনে পশ্চিমবঙ্গের 25 টি দপ্তর, 46 টি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং 63 টি সরকারি কোম্পানি ও সংবিধিবদ্ধ নিগমগুলির নিরীক্ষার উল্লেখযোগ্য ফলাফল রয়েছে।

এই প্রতিবেদনে উল্লিখিত দৃষ্টান্তগুলি হয় 2021-22 সময়কালের জন্য পরীক্ষা নিরীক্ষা চলাকালীন নজরে আসে নতুবা আগের বছরগুলিতে নজরে আসে, কিন্তু পূর্ববর্তী নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা যায়নি। 2021-22-এর পরবর্তী সময়ের সাথে সম্পর্কিত প্রাসঙ্গিক বিষয়গুলি ও অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

ভারতের মহাহিসাব নিয়ামক ও নিরীক্ষক কর্তৃক জারি করা নিরীক্ষা মানক অনুসারে নিরীক্ষাগুলি পরিচালিত হয়েছে।

বাংলা প্রতিবেদনে কোনরূপ সন্দেহের অবকাশ থাকলে ইংরাজী প্রতিবেদনকে প্রমান হিসাবে ধরতে হবে।

প্রথম অধ্যায়

অধিদর্শন

প্রথম অধ্যায়

অধিদর্শন

1.1 ভূমিকা

ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক এবং নিরীক্ষকের এই প্রতিবেদনটিতে পশ্চিমবঙ্গের মহাগাণনিক (নিরীক্ষা-II) কার্যালয় -এর অধীনে রাজ্য সরকারের দপ্তর, রাজ্য রাষ্ট্রয়াত্ব সংস্থাসমূহ (এস পি এস ই) এবং স্বায়ত্বশাসিত সংস্থা (এ বি) -এর নিরীক্ষা থেকে উদ্ভুত বিষয়গুলিকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

31 মার্চ 2022-এর স্থিতি অনুযায়ী, পশ্চিমবঙ্গে 58 টি প্রশাসনিক দপ্তর রয়েছে যার শীর্ষে রয়েছে অতিরিক্ত মুখ্য সচিব/প্রধান সচিব/সচিব, যাদের সাহায্য করেন অধিকর্তারা/মহাধ্যক্ষরা/মুখ্য বাস্তুকাররা এবং অন্যান্য অধস্তন আধিকারিকরা। প্রতিবেদনে এই কার্যালয়ের অধীনে 25 টি দপ্তরের কাজকর্মের ব্যাপারে আলোচনা করা হয়েছে ***(পরিশিষ্ট-1)***।

2021-22 সময়কালে এই 25 টি দপ্তরগুলির দ্বারা মোট 34,601.87 কোটি টাকা ব্যায়ের একটি বড় অংশ (83.56 শতাংশ), নগর এবং পৌর বিষয়ক (32.28 শতাংশ),পূর্ত (17.39 শতাংশ), জনস্বাস্থ কারিগরি (13.67 শতাংশ), বিপর্যয় মোকাবিলা ও নাগরিক প্রতিরক্ষা (10.38 শতাংশ) এবং বিদ্যুৎ দপ্তর (9.84 শতাংশ) ব্যয় করেছে।

এই অধ্যায়ে নিরীক্ষার পরিকল্পনা এবং পরিধি এবং বিভিন্ন দপ্তর দ্বারা নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়ার উল্লেখ আছে।

1.2 এই প্রতিবেদন সম্পর্কে

এই প্রতিবেদনে, কার্যালয়ের নিরীক্ষাধীন 25 টি সরকারি দপ্তর, দুটি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষসহ 46 টি এ বি ***(পরিশিষ্ট-2)*** এবং 63 টি এস পি এস ই-র ***(পরিশিষ্ট-3)*** উপর করা মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা থেকে উদ্ভুত ফলাফলগুলি উপস্থাপন করা হয়েছে। প্রযোজ্য আইন, নিয়ম, প্রনিয়ম এবং উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ দ্বারা জারি করা বিভিন্ন আদেশ এবং নির্দেশাবলী মেনে চলা হচ্ছে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য নিরীক্ষিত সংস্থাগুলির ব্যয় সম্পর্কিত লেনদেনের পরীক্ষা সম্পর্কিত বিষয়গুলি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

1.3 নিরীক্ষার জন্য আইনগত অধিকার

ভারতের সংবিধানের 149 নম্বর এবং 151 নম্বর ধারা এবং মহাহিসাব-নিয়ামক ও মহা নিরীক্ষকের (কর্তব্য, ক্ষমতা ও চাকুরীর শর্ত) (ডি পি সি) আইন, 1971 -তে নিরীক্ষার অনুমতি বর্ণিত আছে। সি এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 13[1] নম্বর ধারা অনুসারে সি এ জি পশ্চিমবঙ্গ সরকারের দপ্তরগুলির ব্যায়ের নিরীক্ষা করে থাকেন। এছাড়াও, সি এ জি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার ক্ষেত্রে একমাত্র নিরীক্ষক এবং সি এ জি (ডি পি সি) আইনের ধারা 19(2)[2], 19(3)[3] এবং 20(1)[4]- এর অধীনে এই সংস্থাগুলির

[1] *(i) রাজ্যের সঞ্চিত নিধি থেকে সমস্ত লেনদেন, (ii) নৈমিত্তিক তহবিল এবং সরকারী হিসাব সম্পর্কিত সমস্ত লেনদেন এবং (iii) সমস্ত বাণিজ্য ক্রয়-বিক্রয়, উৎপাদন, লাভ এবং লোকসান সম্পর্কিত হিসাব, উদ্বর্ত পত্র ও অন্যান্য আনুষঙ্গীক হিসাবের নিরীক্ষা।*

[2] *সংশ্লিষ্ট আইনের বিধান অনুসারে সংসদ কর্তৃক প্রণীত আইন দ্বারা বা তার অধীনে প্রতিষ্ঠিত নিগমের (কোম্পানি ছাড়া) হিসাব নিরীক্ষা।*

[3] *রাজ্যপালের অনুরোধে রাজ্য বিধানসভা দ্বারা প্রণীত আইনের দ্বারা বা তার অধীনে প্রতিষ্ঠিত নিগমগুলির (কোম্পানি নয়) হিসাবের নিরীক্ষা করা।*

[4] *রাজ্যপালের অনুরোধে সি এ জি এবং সরকারের সম্মতিতে নির্ধারিত শর্তে কোনো সংস্থা বা কর্তৃপক্ষের হিসাবের নিরীক্ষা।*

নিরীক্ষা করা হয়; সরকারের কাছ থেকে উল্লেখযোগ্য পরিমান অর্থ পাওয়া এ বি গুলি সি এন্ড এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 14[5] ধারায় নিরীক্ষা করা হয়। এছাড়াও, পশ্চিমবঙ্গের সরকারি কোম্পানি এবং সংবিধিবদ্ধ নিগমগুলির নিরীক্ষা সি এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 19(1)[6] এবং 19(2) ধারার অধীনে করা হয়। বিভিন্ন নিরীক্ষা নীতি ও পদ্ধতি সি এ জি-এর দ্বারা জারি করা নিরীক্ষা মান এবং রেগুলেশন অন অডিট এন্ড অ্যাকাউন্টস-এ বর্ণিত আছে।

1.4 নিরীক্ষার পরিকল্পনা ও সম্পাদন

খরচ, কার্যকলাপের সমালোচনা/জটিলতা, অর্পিত আর্থিক ক্ষমতার স্তর, অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণের সার্বিক মূল্যায়ন এবং স্টেকহোল্ডারদের উদ্বেগের উপর ভিত্তি করে সরকারের বিভিন্ন দপ্তরের নিরীক্ষা ঝুঁকির মূল্যায়ন দিয়ে নিরীক্ষা পদ্ধতি শুরু হয়। এই অনুশীলনে বিগত নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলিও বিবেচনা করা হয়েছে। ঝুঁকির মূল্যায়নের উপর ভিত্তি করে নিরীক্ষার পর্যায়ক্রম এবং পরিধি নির্ধারণ করা হয়। এই ধরনের ঝুঁকি মূল্যায়নের ভিত্তিতে নিরীক্ষা পরিচালনার জন্য বার্ষিক নিরীক্ষা পরিকল্পনা করা হয়। প্রতিটি ইউনিটের নিরীক্ষার শেষে, সংস্থার প্রধানদের কাছে নিরীক্ষার ফলাফল সম্বলিত পরিদর্শন প্রতিবেদন (আই আর) জারি করা হয়। সংস্থাগুলিকে আই আর প্রাপ্তির এক মাসের মধ্যে নিরীক্ষার ফলাফলের উপর উত্তর দেওয়ার জন্য অনুরোধ করা হয়। যে সমস্ত ক্ষেত্রে উত্তর পাওয়া গেছে, সেগুলির পরিপ্রেক্ষিতে নিরীক্ষার ফলাফলগুলি নিষ্পত্তি করা হয়েছে বা সম্মতির জন্য পরবর্তী পদক্ষেপের পরামর্শ দেওয়া হয়। আই আর -এর গুরুত্বপূর্ণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভূক্ত করার জন্য প্রক্রিয়া প্রস্তুত করা হয়।

1.5 নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়া

এই প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্তির জন্য প্রস্তাবিত ছাব্বিশ টি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা এবং তিনটি বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা পর্যবেক্ষনের সাপেক্ষে প্রতিক্রিয়া পাঠানোর অনুরোধ করে সেগুলিকে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের অতিরিক্ত মুখ্য সচিব/প্রধান সচিব/সচিবদের কাছে প্রেরণ করা হয় (জুলাই 2022 এবং ডিসেম্বর 2022 -এর মধ্যে)। মার্চ 2023 পর্যন্ত তিনটি বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা অনুচ্ছেদ এবং আটটি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে দপ্তরের উত্তর পাওয়া গেছে, যে সমস্ত ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের প্রতিক্রিয়া এবং প্রাথমিক অডিট মেমোর উত্তর পাওয়া গেছে সেই সমস্ত ক্ষেত্রে প্রতিবেদনে তা উপযুক্তভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপিত করার জন্য, 2016-17 থেকে 2020-21 সাল পর্যন্ত নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি রাজ্য সরাকারকে মে 2018-থেকে জানুয়ারি 2023-এর মধ্যে পাঠানো হয়েছিল। 2016-17 থেকে 2019-20-এর নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি হস্তান্তরের তিন থেকে সাতাশ মাস পরে রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয় যা ***পরিশিষ্ট-4***-এ বিস্তৃতভাবে বলা হয়েছে।

নিরীক্ষা প্রতিবেদনে রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপনের এক মাসের মধ্যে সংশ্লিষ্ট দপ্তরগুলিকে নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভূক্ত পর্যবেক্ষণগুলির উত্তর দিতে হয়। যদিও 2006-07 থেকে 2019-20 সালের নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি মার্চ 2008 থেকে মার্চ 2022- এর মধ্যে রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয়েছিল, এই কার্যালয়ের নিরীক্ষাধীন 15 টি দপ্তর থেকে 358 টি অনুচ্ছেদের উত্তর এখনও পাওয়া যায়নি। 31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত বকেয়া উত্তরের স্থিতি ***পরিশিষ্ট-5***-এ দেওয়া হল। পরিশিষ্ট থেকে

---

[5] (i) রাজ্যের সঞ্চিত নিধি থেকে সাহায্য বা ঋণপ্রাপ্ত সংস্থা/ কর্তৃপক্ষের আয় ও ব্যায়ের হিসাব এবং (ii) রাজ্যের সঞ্চিত নিধি থেকে একটি আর্থিক বর্ষে এক কোটি টাকা বা তার উর্ধে সাহায্যপ্রাপ্ত বা ঋণপ্রাপ্ত কোনো সংস্থা অথবা কর্তৃপক্ষের সমস্ত আয় ব্যায়ের হিসাবে নিরীক্ষা।

[6] কোম্পানি আইন, 2013 (2013 সালের 18), পূর্বে কোম্পানি আইন, 1956 (1956 সালের 1) এর বিধান অনুসারে সরকারি কোম্পানির হিসাব নিরীক্ষা।

এটাও লক্ষ্য করা যায় যে 358 টি অনুচ্ছেদের উত্তর 6 মাস থেকে 14 বছর 8 মাস ধরে বিলম্বিত আছে।

পাবলিক অ্যাকাউন্টস কমিটি (পি এ সি) এবং কমিটি অন পাবলিক আন্ডারটেকিংস (সি ও পি ইউ)-এর কার্যপ্রণালী বিধির নিয়মাবলী অনুসারে, প্রশাসনিক দপ্তরগুলিকে রাজ্য আইনসভায় উপস্থাপিত পি এস সি এবং সি ও পি ইউ-এর প্রতিবেদনে দেওয়া সুপারিশগুলির উপর যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হয় এবং ছয়মাসের মধ্যে গৃহীত বা প্রস্তাবিত পদক্ষেপের বিষয়ে মন্তব্য জমা দিতে হয়।

জুলাই 1999 থেকে ফেব্রুয়ারি 2021 পর্যন্ত সময়কালে বিধানসভায় উপস্থাপিত পি এস সি-র 14 টি প্রতিবেদনের 17 টি অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে চারটি দপ্তর বিধানসভায় সচিবালয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য জমা দেয় নি।

জুলাই 2008 থেকে জুলাই 2021 পর্যন্ত সময়কালে বিধানসভায় উপস্থাপিত সি ও পি ইউ-র 17 টি প্রতিবেদনের 17 টি অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে দুটি দপ্তর 2022 সালের মার্চ পর্যন্ত বিধানসভা সচিবালয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য জমা দেয়নি এবং জুলাই 2008 থেকে মার্চ 2022 পর্যন্ত সময়কালে বিধানসভায় উপস্থাপিত সি ও পি ইউ-র 16 টি প্রতিবেদনের 29 টি অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে দুটি দপ্তর 2022- সালের আগষ্ট পর্যন্ত বিধানসভা সচিবালয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য জমা দেয়নি।

31 আগষ্ট 2022 পর্যন্ত 21 টি দপ্তরকে জারি করা পরিদর্শন প্রতিবেদনগুলির পর্যালোচনা করা হয় এবং দেখা গেছে যে 749 টি আই আর-এর 4342 টি অনুচ্ছেদ আগষ্ট 2022- এর শেষে অমীমাংসিত রয়ে গেছে ***(পরিশিষ্ট-6)***।

1.6 স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই-র পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদনের উপস্থাপনা

স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই গুলির হিসাবের উপর সি এ জির নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি হল পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন (এস এ আর)। সংশ্লিষ্ট আইনের বিধান অনুযায়ী, এই প্রতিবেদনগুলি রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করতে হয়। স্বায়ত্বশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই গুলির হিসাবের উপর সি এ জির দ্বারা (মার্চ 2022 পর্যন্ত) জারি করা এস এ আর গুলি, রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপনের বিবরণ ***পরিশিষ্ট-7***-এ দেওয়া হয়েছে। সরকারকে ফেব্রুয়ারি 2012 থেকে মার্চ 2022-এর মধ্যে চারটি স্বায়ত্বশাসিত সংস্থা এবং তিনটি এস পি এস ই-র হিসাবের উপর 31 টি এস এ আর জারি করা হয়েছিল। এগুলি তখনও রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয়নি।

1.7 গুরুত্বপূর্ণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি

তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার কর্তৃক লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

লোক শিল্পীদের (এফ এ) একটি ন্যূনতম মাসিক উপার্জন সুনিশ্চিত করতে, এফ এ-দের অর্থনৈতিক স্থিতীশীলতা প্রদানের পাশাপাশি ঐতিহ্যবাহী লোকশিল্পের পুনরুজ্জীবনের জন্য তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর (আই এন্ড সি এ ডি) পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি) '*লোক প্রসার প্রকল্প*' নামে একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প চালু করেছে (জুলাই 2014)।

(অনুচ্ছেদ 2.2.1)

এফ এ-দের তথ্যভান্ডার অসম্পূর্ণ রয়েছে ও তা আপডেট করা হয়নি। এই তথ্যভান্ডারে 'পারিবারিক আয়' সংক্রান্ত তথ্য সংরক্ষণ করার কোন ক্ষেত্র রাখা হয়নি। এছারাও, নির্বাচিত সাতটি দলের মোট 0.80 লক্ষ লোকশিল্পীদের মধ্যে 5,860 জন লোকশিল্পীর লোকশিল্পের ধরণ ও 4,816 জন লোকশিল্পীর অভিজ্ঞতার তথ্য রাখা হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.8.1)

জয় বাংলা পোর্টাল ও এল পি পি পোর্টালের তথ্যের একত্রীকরণের অভাবের কারণে সরাসরি সুবিধা হস্তান্তর পদ্ধতি অবলম্বন করা সত্ত্বেও তার উপর আই এন্ড সি এ ডি-র তাৎক্ষনিক নিয়ন্ত্রন নেই।

(অনুচ্ছেদ 2.2.8.2)

এল পি পি বাস্তবায়ন সংক্রান্ত কেন্দ্রীভূত নির্দেশাবলীর অনুপস্থিতিতে জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকরা (ডি আই সি ও) প্রকল্পের নির্বাচন, বাস্তবায়ন ও পর্যবেক্ষনের ক্ষেত্রে অভিন্ন পদ্ধতি অনুসরণ করেনি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.9.1)

অডিশন না হওয়ার কারনে, নির্বাচিত সাতটি জেলায় 51,376 জন লোকশিল্পী এল পি পি-এর আওতাধীন হয়ে আর্থিক সাহায্য পাওয়ার সুযোগ থেকে বঞ্চিত হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.2.9.2)

ডি আই সি ও গুলি পরিচয়পত্র ছাপানোর 54 মাস পরেও সেগুলির মধ্যে 5,590 টি পরিচয়পত্র বিতরণ করতে পারেনি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.9.5)

নির্বাচিত সাতটি জেলার মধ্যে তিনটিতে[7] 21,094 জন রিটেনার লোকশিল্পীকে 2021-22 সালে কোনো অনুস্থান দেওয়া হয়নি ও বাকি চারটি জেলায়[8] জুলাই-আগস্ট 2022 পর্যন্ত 17,917 জন রিটেনার লোকশিল্পীকে কোনো অনুষ্ঠান দেওয়া হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.10.2)

ঋণ পরিশোধে বিলম্বের কারণে লোক ও উপজাতীয় সাংস্কৃতিক কেন্দ্র (এফ টি সি সি)-কে অক্টোবর 2020 থেকে জানুয়ারী 2021 পর্যন্ত সময়কালের জন্য 2.03 কোটি টাকা অতিরিক্ত সুদ দিতে হয়েছিল।

(অনুচ্ছেদ 2.2.11)

নির্বাচিত সাতটি জেলায়, 2021-22 অর্থবর্ষে 39,601 জন লোকশিল্পীর থেকে জীবন শংসাপত্র নেওয়া হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.12.1)

এফ এ-দের মৃত্যু সম্পর্কিত তথ্য পেশের কোনো নির্দিষ্ট সময়সীমা নির্দেশিকাতে ছিল না। নিয়মিত তদারকি না থাকার ফলে আই এন্ড সি এ ডি 99 জন মৃত এফ এ-এর ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে 12.58 লক্ষ টাকা প্রদান করেছে।

(অনুচ্ছেদ 2.2.12.2)

নির্বাচিত সাতটি জেলায়, দপ্তর 2017-18 এবং 2018-19 অর্থবর্ষে 16 টি কর্মশালা অনুষ্ঠিত করেছিল কিন্তু 2019-20 থেকে 2021-22 অর্থবর্ষে কোনো কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.2.12.4)

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি

বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ কর্তৃক পদক্ষেপ না নেওয়ায় ভাড়া, সেস ও সারচার্জ বাবদ 4.63 কোটি টাকা অনাদায়।

(অনুচ্ছেদ 2.7)

[7] *পুরুলিয়া (12,000), মুর্শিদাবাদ (7,834) এবং দক্ষিণ দিনাজপুর (1,260)।*

[8] *হুগলী (5,000), বাঁকুড়া (10,446), বীরভূম (1,750) এবং আলিপুরদুয়ার (721)।*

পশ্চিমবঙ্গে ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম বাস্তবায়নের উপর বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

পশ্চিমবঙ্গে ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (সি ডি পি) ভারত সরকারের অনুদান হিসাবে যৌথ লগ্নিকরণের মাধ্যমে ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ- ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রামের (এম এস ই-সি ডি পি) অধীনে বাস্তবায়িত হচ্ছে (প্রকল্পের ব্যয়ের 70 শতাংশের মধ্যে সীমাবদ্ধ অথবা ক্ষুদ্র/গ্রামীন, মহিলাদের মালিকানাধীন বা এস সি/এস টি ইউনিট-এর ক্ষেত্রে 90 শতাংশ); স্পেশাল পারপাস ভেহিকল (এস পি ভি)-এর লগ্নী হচ্ছে ন্যূনতম 10 শতাংশ; এবং বাকি লগ্নী রাজ্য সরকারের মাধ্যমে।

সি ডি পি-এর প্রধান উদ্দেশ্য হল : (i) প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামোকে শক্তিশালী করা (ii) পূর্ববর্তী এবং পরবর্তী সংযোগ সাধন (iii) ক্লাস্টারের উদ্যোগগুলির মধ্যে উৎপাদনশীলতা এবং প্রতিযোগিতা বাড়ানোর জন্য আধুনিক প্রযুক্তিসহ প্রয়োজন ভিত্তিক কমন ফ্যাসিলিটি সেন্টারগুলি (সি এফ সি) তৈরি করা।

এম এস ই- সি ডি পি-র অধীনে 13 টি সি এফ সি-র মধ্যে, পাঁচটি[9] সম্পূর্ণরূপে সম্পন্ন এবং হস্তান্তর করা হয়েছে, একটি[10] আংশিকভাবে সম্পন্ন এবং হস্তান্তর করা হয়েছে, চারটির[11] কাজ চলছে, দুটি[12] বাতিল করা হয়েছে এবং একটি[13] শুরু করা হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.8.1)

নির্বাচিত আটটি সি এফ সি-এর মধ্যে চারটিতে সি এফ সি-এর কর্মকান্ডের সঙ্গে জড়িত নয় এমন অযোগ্য স্টকহোল্ডারদের অন্তর্ভুক্ত করার ঘটনা লক্ষ্য করা গেছে।

(অনুচ্ছেদ 2.8.5.1)

চারটি সি এফ সি-তে অনুমোদিত যন্ত্রপাতি ক্রয়ের ক্ষেত্রে বিচ্যুতি লক্ষ্য করা গেছে। বিচ্যুতির জন্য আবশ্যিক অনুমোদন, জাতীয় স্তরের স্ক্রীনিং কমিটি থেকে নেওয়া হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.8.6.1)

একটি সংস্থা যাকে রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-তে মেশিন সরবরাহের জন্য 4.33 কোটি টাকা অগ্রিম প্রদান করা হয়েছিল, নয় বছর পেরিয়ে গেলেও 74 টি মেশিনের জন্য 1.76 কোটি টাকা মূল্যের 50 টি মেশিন সরবরাহ করেনি, ফলে প্রকল্পটি স্থবির হয়ে পড়ে।

(অনুচ্ছেদ 2.8.6.2)

চারটি[14] সি এফ সি তে 11.44 কোটি টাকা মূল্যের যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছিল কিন্তু এস পি ভি-এর দ্বারা বীমা করা হয়নি, যা এম এস ই- সি ভি পি নির্দেশিকা অনুযায়ী করার প্রয়োজন ছিল।

(অনুচ্ছেদ 2.8.6.6)

রি-রোলিং মিলস, মিলস, জগৎবল্লভপুরর, হাওড়া-এর সি এফ সি দশ বছর পরেও কার্যকর হয়নি এবং 11.21 কোটি টাকা কাঙ্খিত লক্ষ্য অর্জন না করার জন্য ফলপ্রদ হয়নি। কালিয়াগঞ্জ

[9] *(i) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং, বাঁশদ্রোনি, কলকাতা (ii) প্লাস্টিক পণ্য, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি (iii) মধু প্রক্রিয়াকরণ ক্লাস্টার, মালদা (iv) ছাদ টাইলস ক্লাস্টার, মুরলু, বাঁকুড়া এবং (v) জরি এমব্রয়ডারি ক্লাস্টার, বজ বজ II ব্লক, দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[10] *লেড অ্যাসিড স্টোরেজ ব্যাটারি, দার্জিলিং।*

[11] *(i) রিফ্র্যাক্টরি ব্রিক, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান (ii) রি-রোলিং মিলস, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া (iii) কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল, উত্তর দিনাজপুর এবং (iv) সিলভার ফিলিগ্রি, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[12] *(i) মেটাল কাস্টিং (ফাউন্ড্রি) ক্লাস্টার, হাওড়া এবং (ii) চামড়ার পণ্য, শান্তিনিকেতন, বীরভূম।*

[13] *রাইস মিল ক্লাস্টার, পূর্ব বর্ধমান।*

[14] *(i) সিলভার ফিলিগ্রি, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণা, (ii) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং, বাঁশদ্রোনী, কোলকাতা, (iii) রি-রোলিং মিলস, জগৎবল্লভপুর, হওড়া এবং (v) লেড অ্যাসিড ব্যাটারি, শিলিগুড়ি।*

ভোজ্যতেল, উত্তর দিনাজপুর-এর সি এফ সি-তে সিভিল কাজে 5.50 কোটি টাকা ব্যয় করা সত্ত্বেও 38 মাস ব্যবধানের পরেও কার্যকর করা যায়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.8.6.7)

পাঁচটি[15] সি এফ সি যারা যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) সংগ্রহ করেছিল, ইন্ডিয়ান ট্রেড জার্নালে বা অন্যান্য বহুল প্রকাশিত জাতীয় দৈনিক দরপত্র আহ্বায়ক বিজ্ঞপ্তি (এন আই টি) প্রকাশ করেনি, ফলে উন্মুক্ত প্রতিযোগিতা, ব্যাপক অংশগ্রহন এবং প্রতিযোগিতামূলক হার-এর উদ্দেশ্য লঙ্ঘন করা হয়েছে। কোনো সি এফ সি-এর ক্রয়ের ক্ষেত্রে ই-টেন্ডারিং বেছে নেওয়া হয়নি যদিও তা বাধ্যতামূলক করা হয়েছিল।

(অনুচ্ছেদ 2.8.7.1)

সি এফ সি গুলির জন্য পি এন্ড এম-এর প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থার কোনো অভ্যন্তরীণ প্রযুক্তিগত দক্ষতা নেই বা কোনো পরামর্শদাতা নিয়োগ করেনি, যার ফলে অনুমোদিত বিস্তারিত প্রকল্প প্রতিবেদনের লঙ্ঘন হয়।

বাস্তবায়নকারী সংস্থা দ্বারা জমা দেওয়া ইউ সি গুলিতে প্রকল্প নির্দিষ্ট অ্যাকাউন্ট (পি এস এ) গুলিতে রাখা তহবিলের উপর অর্জিত সুদের কথা উল্লেখ করা হয়নি এবং সি এফ সি-এর পি এস এ-তে সঞ্চিত হওয়া সুদ ফেরত দেয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.8.9.1)

জেলা শিল্প কেন্দ্রগুলি (ডি আই সি) নজরদারির জন্য সি এফ সি গুলি বাস্তবায়ন সম্পর্কিত নথি/তথ্য রক্ষনাবেক্ষণ করেনি এবং এস পি ভি গুলি দ্বারা প্রদত্ত নথি/তথ্যের উপর সম্পূর্ন নির্ভরশীল ছিল।

সি এফ সি গুলির চাক্ষুষ পরিদর্শন ডি আই সি দ্বারা পরিচালিত হয়নি। এছাড়াও, মহাকর্মাধ্যক্ষ, ডি আই সি ক্রয় কমিটির সভাপতি হিসেবে কার্যকরভাবে তার দায়িত্ব পালন করেনি। তাছাড়াও, দরপত্রে অনিয়ম জি এম, ডি আই সি দ্বারা পরীক্ষা করা যায়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.8.9.2)

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি

পি এইচ ই ডি যথাযথ নিরীক্ষণ ছাড়াই রিভার বেড টিউব ওয়েলস (আর বি টি ডব্লিউ) নির্মাণের জন্য, নদীগর্ভ যেখানে অনেক বেশি খনন কার্যকলাপ হয় এবং বন্যার প্রবণতা ছিল সেখান থেকে নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্পের কাজ একটি সংস্থাকে প্রদান করেছে ফলস্বরূপ, প্রবল বন্যাতে 74 টি আর বি টি ডব্লিউ যা স্থাপন করা হয়েছিল সেগুলি ধ্বংসপ্রাপ্ত হয় এবং 3.17 কোটি টাকার ব্যয় হয়।

(অনুচ্ছেদ 2.10)

আই আর সি বিধান এবং এম ও আর টি এইচ স্পেসিফিকেশন লঙ্ঘন করে নতুন বিটুমিনাস ম্যাকাডাম স্তরের উপর ওয়্যারিং কোর্স না দেওয়ার ফলে, রাস্তার ক্ষতি হয়েছে এবং 2.50 কোটি টাকার অপচয়ী ব্যয় হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.13)

পূর্ত দপ্তর একজন ঠিকাদারকে সুদ-মুক্ত মোবিলাইজেশন অগ্রিম-এর অনুমতি দিয়ে অনায্য সুবিধা দিয়েছে, যার ফলে 5.34 কোটি টাকা সুদের ক্ষতি হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.15)

[15] *(i) রিফ্যাক্ট্ররি ব্রিক, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান, (ii) রি-রোলিং মিলস, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া এবং (iii) লেড অ্যাসিড ব্যাটিরি, শিলিগুড়ি, দার্জিলিং*

বাহন (ভি এ এইচ এ এন)-এ খেলাপি যান মালিকদের দ্বারা মোটর যান কর পরিশোধ না করা সংক্রান্ত তথ্যের প্রাপ্যতা সত্ত্বেও, আর টি ও/ এ আর টি ও গুলি উপলব্ধ তথ্য পর্যবেক্ষণ বা পর্যালোচনা করেনি। ফলস্বরূপ, দাবি উত্থাপিত হয়নি এবং সেইকারণে 12.68 কোটি টাকার কর এবং অর্থদন্ড অনাদায়ী রয়ে গেছে।

(অনুচ্ছেদ 2.22)

পরিবহন দপ্তরের অধীনে নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষগণ মোটর যানের প্রথম নিবন্ধীকরণের সময় ডিলার বা প্রস্তুতকারকদের কাছ থেকে কর সংগ্রহ করেনি, ফলস্বরূপ 13.35 কোটি টাকার সরকারি রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.26)

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহের কার্য্যাবলী

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহ (এস পি এস ই) রাজ্য সরকারের কোম্পানি, সরকার-নিয়ন্ত্রিত অন্যান্য কোম্পানি, সহায়ক কোম্পানি এবং সংবিধিবদ্ধ নিগম নিয়ে গঠিত। এগুলি বাণিজ্যিক প্রকৃতির কার্যক্রম পরিচালনা এবং রাষ্ট্রের অর্থনৈতিক উন্নয়নে অবদান রাখার জন্য প্রতিষ্ঠিত হয়েছিল। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) নিরীক্ষার এখতিয়ারের অধীনে 63টি এস পি এস ই (19[16] টি নিষ্ক্রিয় এস পি এস ই সহ) ছিল। 30 সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত তাদের সর্বশেষ চূড়ান্ত হিসাব অনুযায়ী 63টি এস পিএস ই-এর আর্থিক কর্মক্ষমতা দেখায় যে 44টি কর্মরত এস পি এস ই 42,339.50 কোটি টাকার মোট টার্নওভার নিবন্ধিত করেছে। এই টার্নওভার (15,36,681 কোটি টাকার) 2021-22 বছরের জন্য রাজ্যর মোট দেশীয় উৎপাদন (জি এস ডি পি[17]) এর 2.76 শতাংশের সমান ছিল।

(অনুচ্ছেদ 3.1)

30 সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত, 61 টি এস পি এস ই-এর মধ্যে 20 টি 2021-22 সালের জন্য তাদের হিসাব জমা দিয়েছিল। 2021 সালের সেপ্টেম্বরের শেষে অবশিষ্ট 41টি এস পি এস ই-এর (127 অ্যাকাউন্ট)[18] হিসাবগুলি[19] এক বছর থেকে 16 বছরের জন্য বকেয়া ছিল, 54 টি এস পি এস ই-এর (136 অ্যাকাউন্ট) তুলনায় যার হিসাবগুলি এক বছর থেকে 15 বছরের জন্য বকেয়া ছিল।

(অনুচ্ছেদ 3.4)

31 মার্চ 2022 হিসাবে, 63 টি এস পি এস ই তে মোট বিনিয়োগ (মূলধন এবং দীর্ঘমেয়াদী ঋণ) ছিল 42,355.01 কোটি টাকা, যা তাদের সর্বশেষ আর্থিক হিসাব অনুসারে পাওয়া যায়। এই মোট বিনিয়োগটিতে পরিশোধিত মূলধনের পরিমান ছিল 37.76 শতাংশ এবং দীর্ঘমেয়াদী ঋণের পরিমান ছিল 62.24 শতাংশ।

(অনুচ্ছেদ 3.6)

2021-22 এর মধ্যে, পশ্চিমবঙ্গের মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II), 11 টি এস পি এস ই-এর 18 টি ইউনিটের মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষা পরিচালনা করেছে। এই নিরীক্ষার ফলাফলগুলি পশ্চিমবঙ্গ সরকার এবং সংশ্লিষ্ট এস পি এস ই গুলিকে-কে জানানো হয়। এই বছরে, এই 11টি

---

[16] *লিকুইডেশনের অধীনে পশ্চিমবঙ্গ চা উন্নয়ন নিগম লিমিটেড নামক একটি কোম্পানি সহ।*

[17] *বেস ইয়ার 2011-12 এর জন্য বর্তমান মূল্যের প্রথম অগ্রিম অনুমান (সূত্র: ফলিত অর্থনীতি ও পরিসংখ্যান ব্যুরো, পশ্চিমবঙ্গ সরকার)।*

[18] *10 টি একত্রিত আর্থিক বিবৃতি সহ।*

[19] *ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেডের চারটি বকেয়া হিসাব সহ ওয়েস্টিংহাউস স্যাক্সবি ফার্মার লিমিটেডের সাথে একত্রিত হয়েছিল যা কার্যকর হয়েছিল পূর্ববর্তী সময় এপ্রিল 2016 থেকে।*

এস পি এস ই গুলির নিরীক্ষা করার পর 90 টি অনুচ্ছেদ সম্বলিত 15 টি পরিদর্শন প্রতিবেদন (আই আর) জারি করা হয়েছিল। একই সময়ে, প্রদত্ত উত্তরের ভিত্তিতে 27 টি আই আর বন্ধ করা হয়েছে এবং 108 টি অনুচ্ছেদ নিষ্পত্তি করা হয়েছে। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, 46 টি এস পি এস ই -এর ক্ষেত্রে 1,140 টি অনুচ্ছেদ সম্বলিত 335 টি আই আর অ-মীমাংসিত ছিল।

(অনুচ্ছেদ 3.8)

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাগুলির মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড নবীকরণযোগ্য ক্রয়ের বাধ্যবাধকতা পূরণ করা সত্ত্বেও মার্চ 2018 থেকে মার্চ 2020 এর মধ্যে চুক্তিবদ্ধ পরিমাণের অতিরিক্ত সৌর শক্তি ক্রয় করেছে, যার ফলে 30.22 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছ।

(অনুচ্ছেদ 4.2)

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) চলমান প্রবিধানের অধীনে পর্যাপ্ত জামানত না পেয়ে চারটি কেন্দ্রীয় বৃহৎ গ্রাহককে বিদ্যুৎ সরবরাহ করেছে। এর ফলে 47.07 কোটি টাকার বিদ্যুতের শুল্ক অনাদায় থেকেছে।

(অনুচ্ছেদ 4.5)

পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড, পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ থেকে প্রয়োজনীয় অনুমোদন পাওয়ার জন্য আবশ্যক পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন না করেই দিঘা-শঙ্করপুর এলাকায় জেটি নির্মাণ করেছে। ফলস্বরূপ, এই জেটি নির্মাণে 5.09 কোটি টাকা অপব্যয় হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 4.7)

দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি) দ্বারা "সম্পদ ব্যবস্থাপনা" বিষয়ে বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

প্রাথমিকভাবে, দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি), দুর্গাপুর রাজ্য পরিবহন নিগম হিসাবে নামকরণ করা হয় (ডিসেম্বর 1973) এবং সড়ক পরিবহন নিগম আইন, 1950 এর ধারা 3 এর অধীনে নিগমবদ্ধ হয়। পরবর্তীতে 1988 সালের মার্চ মাসে এস বি এস টি সি নামে নামকরণ করা হয়। নিগমের মূল উদ্দেশ্য হল দক্ষিণবঙ্গের জেলাগুলিতে জনসাধারণ, বাণিজ্য ও শিল্পের সাথে পরিবহণের সমন্বয় করে একটি দক্ষ, অর্থনৈতিক এবং নির্ভরযোগ্য পরিবহন পরিষেবা প্রদান করা।

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, এস বি এস টি সি যাত্রী পরিষেবা প্রদান করার জন্য প্রতিদিন 1.30 লক্ষ কিলোমিটারের রুট দৈর্ঘ্য[20] পরিষেবা দেয়। রাজ্য সরকার বেসরকারী সংস্থাদেরও এস বি এস টি সি দ্বারা পরিচালিত এলাকায় পরিবহন পরিষেবা প্রদান করার অনুমতি দেয়। দক্ষিণবঙ্গে পরিচালিত মোট বাসগুলির মধ্যে, এস বি এস টি সি-এর অংশ ছিল প্রায় 13 শতাংশ।

(অনুচ্ছেদ 4.8.1)

অফ-রোড বাসের শতাংশ খুব বেশি ছিল, যা কিনা 27.84 (2019-20 অর্থবছর) এবং 38.13 (2017-18 অর্থবছর) শতাংশ এর মধ্যে থাকে। এর থেকে বোঝা যায় যে, এস বি এস টি সি উক্ত সময়ের মধ্যে এই বাসগুলি থেকে রাজস্ব আদায় করতে পারেনি। এ আই এ[21] গড় বয়স 6.48 বছরের তুলনায়, 2021-22 অর্থবছরে এস বি এস টি সি-এর বাসগুলির গড় বয়স 8.06 বছর ছিল।

---

[20] *রুটের দৈর্ঘ্য = এস বি এস টি সি দ্বারা পরিচালিত রুটের মোট সংখ্যা x প্রতি রুটের কিমি x প্রতি রুটে ট্রিপের সংখ্যা।*

[21] *2017-18 অর্থবছরে এ আই এ।*

(অনুচ্ছেদ 4.8.8.1)

31 মার্চ 2022-এ এস বি এস টি সি-র 48 টি[22] এসি বাস ছিল। অথচ তারা এসি বাসের পরিচালনা থেকে অর্জিত রাজস্ব বা তাদের রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয়ের জন্য প্রকার ভিত্তিক পৃথক নথি রাখেনি। চারটি[23] ডিপো থেকে উপলব্ধ নথি থেকে লক্ষণীয় যে, 2021-22 অর্থবছরে স্ট্যান্ডার্ড এসি, ভলভো এবং বৈদ্যুতিক এসি বাসগুলির যাত্রী ধারণক্ষমতা ব্যবহারের অনুপাত ছিল যথাক্রমে 37.57, 20.68 এবং 29.03 শতাংশ। এই বাসগুলির কিলোমিটার প্রতি গড় আয় (ই পি কে এম)[24] ছিল যথাক্রমে 25.25 টাকা, 23.20 টাকা এবং 13.47 টাকা, যেখানে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানির/ শক্তি ক্ষয়ের খরচ হয়েছে যথাক্রমে 24.63 টাকা, 36.95 টাকা এবং 5.77 টাকা। সেই জন্য জ্বালানির ব্যয় মেটানোর পর অবদানের সূচক ছিল 0.62 টাকা, (-)13.75 টাকা এবং 7.70 টাকা।

(অনুচ্ছেদ 4.8.8.2)

2017-18 থেকে 2021-22-এর মধ্যে অচল কিলোমিটারে বাস চালাতে 2,843.43 লক্ষ টাকার[25] জ্বালানি ব্যবহৃত হয়েছিল। দীঘা ছাড়া মনোনীত বাকি পাঁচটি ডিপোর ক্ষেত্রে ডিপো থেকে বাস-স্ট্যান্ডের দূরত্ব 4 কিলোমিটার থেকে 21 কিলোমিটার পরিসীমার মধ্যে ছিল।

(অনুচ্ছেদ 4.8.9.1)

যদিও প্রতি লিটার ডিজেলের গড় দাম 2018-19 আর্থিক বর্ষে 67.71 টাকা থেকে বৃদ্ধি পেয়ে 2021-22 এ 89.41 টাকা হয়, এই সময়ে বাস ভাড়ার কোনো পরিবর্তন হয়নি। এর ফলে কিলোমিটার প্রতি আয় ও কিলোমিটার প্রতি জ্বালানি খরচের মধ্যে পার্থক্য[26] ক্রমশ হ্রাস পেয়ে 2018-19 এ 9.67 টাকা থেকে 2021-22 এ 2.73 টাকা হয়।

(অনুচ্ছেদ 4.8.9.2I)

2021-22 সময়কালে, সময় সময় জারী করা সরকারী আদেশ অনুসারে, এস বি এস টি সি বসার ক্ষমতার 50 শতাংশ সহ যাত্রীদের সুবিধার্থে বাস মোতায়ন করেছিল। 2021-22 অর্থ বছরে কম যাত্রী পরিবহনের ফলে, এস বি এস টি সি-র 1,008.54 লক্ষ টাকা[27] ক্ষতি হয় এবং তা জি ও ডব্লিউ বি-থেকে দাবি করা হয়েছে। উল্লেখিত দাবির পরিবর্তে, এস বি এস টি সি জুলাই 2022 পর্যন্ত ছয় কোটি টাকা পেয়েছিল।

(অনুচ্ছেদ 4.8.9.2IV)

---

[22] *38টি স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস, পাঁচটি ভলভো এসি বাস এবং পাঁচটি বৈদ্যুতিক এসি বাস।*

[23] *দিঘা, বেলঘড়িয়া, দুর্গাপুর ও আসানসোল।*

[24] *2021-22 আর্থিক বছরে।*

[25] *অচল কিলোমিটার (অর্থবর্ষ 2017-18 থেকে 2021-22) × ডিজেলের গড় দাম / গড় কে এম পি এল = 171,90,013 × 70.30 টাকা /4.25।*

[26] *প্রতি কিলোমিটারে ট্রাফিক রাজস্ব থেকে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানী খরচ বাদ।*

[27] *পরিচালন ক্ষতি গণনা করা হয়েছে: 1,173.90 লক্ষ টাকা + প্রাপ্ত পরিমাণ: 100 লক্ষ টাকা - হাইকোর্ট থেকে বকেয়া 214.56 লক্ষ টাকা - স্বাস্থ্য দপ্তর থেকে 50.80 লক্ষ টাকা বকেয়া।*

দ্বিতীয় অধ্যায়

রাজ্য সরকারের দপ্তরগুলির মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

দ্বিতীয় অধ্যায়

অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা দপ্তর

2.1 অগ্নি নির্বাপক মোটর যান সরবরাহের জন্য একটি বেসরকারী সংস্থাকে জি এস টি-এর অতিরিক্ত অর্থ প্রদান

অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা দপ্তর অগ্নি নির্বাপক মোটর যান সরবরাহের জন্য একটি বেসরকারী সংস্থাকে নির্ধারিত হারের থেকে, 78.61 লক্ষ টাকা বেশি দিয়েছে।

প্রধান অধিকর্তা (ডি জি) অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ 2018-19 এবং 2019-20 আর্থিক বছরগুলিতে রাজ্যজুড়ে অগ্নি নির্বাপণ কেন্দ্রগুলিতে ব্যবহারের জন্য নির্দিষ্ট অগ্নিনির্বাপক মোটর যান ক্রয় করে। ই-দরপত্র আহ্বায়ক বিজ্ঞপ্তি (এন আই টি)-র ধারা-11 অনুসারে : (i) সংস্থাকে অগ্নি নির্বাপক যানের ভিত্তি মূল্য (প্রতি ইউনিট হারে) উদ্ধৃত করতে হবে এবং (ii) আলাদাভাবে ট্যাক্স ও অন্য চার্জের উল্লেখ করতে হবে। উপরন্তু, ভারত সরকারের অর্থ মন্ত্রনালয়ের জারি করা বিজ্ঞপ্তি[28] অনুসারে, বিশেষ উদ্দেশ্যের মোটর যান (অগ্নি নির্বাপক মোটর যান) 27 জুলাই, 2018 থেকে 18 শতাংশ হারে করযোগ্য ছিল।

(ক) দপ্তরটি একটি বেসরকারী সংস্থাকে 7.40 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে (প্রযোজ্য পণ্য ও পরিষেবা কর ছাড়া) তিনটি ভিন্ন ধরনের অগ্নি নির্বাপক মোটর যান[29] সরবরাহের জন্য তিনটি আদেশ পেশ করেছিল (ডিসেম্বর 2018 থেকে জানুয়ারি 2019-এর মধ্যে)। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (সেপ্টেম্বর 2021) যে, তিনটি ক্ষেত্রেই ঐ সংস্থাকে মার্চ 2019 এবং জানুয়ারি 2020-এর মধ্যে সেই সময়ে প্রচলিত 18 শতাংশ নির্ধারিত হারের পরিবর্তে 28 শতাংশ হারে 2.07 কোটি টাকা পণ্য ও পরিষেবা কর (জি এস টি) বাবদ দেওয়া হয়েছিল। ফলস্বরূপ, এজেন্সিকে জি এস টি হিসেবে অতিরিক্ত 74.03 লক্ষ টাকা[30] প্রদান করা হয়েছিল।

নিরীক্ষা দ্বারা বিষয়টিকে গোচরে আনার পর (সেপ্টেম্বর 2021) ডি জি একটি ক্ষেত্রে এজেন্সি থেকে 13.12 লক্ষ টাকা উদ্ধার করেছে, যেখানে বাকি দুটি ক্ষেত্রে ডি জি উত্তর দিয়েছেন (আগষ্ট 2022) যে সেংস্থাটি আসলে কর কর্তৃপক্ষকে 28 শতাংশ হারে জি এস টি প্রদান করেছিল এবং সে কারনে কোন অতিরিক্ত অর্থ প্রদান করা হয়নি। যাইহোক বিষয়টি হল যে, উক্ত যানের জন্য জি এস টি-র বিদ্যমান হার ছিল 18 শতাংশ এবং দপ্তরকে জি এস টি- তে অতিরিক্ত ব্যয় করতে হয়েছিল। অধিকন্তু বেসরকারী সংস্থা রিটার্ন দাখিল করার সময় প্রদত্ত অতিরিক্ত জি এস টি ফেরত পেতে পারে। এইভাবে, দপ্তরটি যথাযথ সুবিবেচনা ছাড়াই অরিরিক্ত জি এস টি প্রদান করেছে, যার ফলে এজেন্সিকে 60.91 লক্ষ টাকা[31] অতিরিক্ত প্রদান করা হয়েছে।

(খ) প্রধান অধিকর্তা (ডি জি) অগ্নি এবং জরুরী পরিষেবা, পশ্চিমবঙ্গ, একটি বেসরকারি সংস্থাকে অগ্নি নির্বাপক মোটর যান[32] কেনার জন্য দুটি ভিন্ন সরবরাহ আদেশ দিয়েছিল (জুন/ জুলাই 2018)। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (সেপ্টেম্বর 2021) যে, উভয় ক্ষেত্রেই, সংস্থাটি দরপত্রে প্রস্তাবিত মূল্যের

---

[28] *নং - 18/2018-কেন্দ্রীয় কর (রেট) তারিখ 26 জুলাই, 2018।*

[29] *30 টি সম্পূর্ণরূপে গড়া মাঝারি আকারের জলের টেন্ডার (সি এফ এম এস ডব্লিউ টি) তিনটি বহুমুখী ফোম টেন্ডার (এম পি এফ টি) এবং 2 টি মোবাইল কন্ট্রোল রুম ভ্যান (এম সি আর ভি)।*

[30] *7.40 কোটি টাকা 28 শতাংশ হারে -7.40 কোটি টাকা 18 শতাংশ হারে।*

[31] *74.03 লক্ষ টাকা -13.12 লক্ষ টাকা।*

[32] *20 টি সম্পূর্ণরূপে গড়া জলের ট্যাঙ্ক (সি এফ ডব্লিউ বি) এবং 20 টি সম্পূর্ণরূপে গড়া জলের গাড়ি (সি এফ ডব্লিউ সি)।*

তুলনায় মোটর যানের মূল্য যথাক্রমে 54,61,016[33] টাকা এবং 43,72,881[34] টাকা বৃদ্ধি করেছে। ডি জি যথাযথ পর্যবেক্ষণ ছাড়াই এজেন্সির দাবি অনুযায়ী অর্থ প্রদান করেছেন, যার ফলে 1.16 কোটি টাকা[35] অতিরিক্ত প্রদান হয়েছে যাইহোক, নিরীক্ষা দ্বারা বিষয়টি গোচরে আনার (সেপ্টেম্বর 2021) পরে, ডি জি সংস্থাটির থেকে 98.34 লক্ষ টাকা উদ্ধার করে, বাকি 17.70 লক্ষ টাকা আজ পর্যন্ত (আগষ্ট 2022) আদায় করা হয়নি।

সুতরাং, দপ্তরটি, বেসরকারি সংস্থাকে অর্থ প্রদান করার আগে বিষয়টির যথাযথ যাচাই অনুশীলনে ব্যর্থ হয়েছে, যারফলে অগ্নি নির্বাপক মোটর যান সরবরাহের জন্য 78.61 লক্ষ টাকা (60.91 লক্ষ টাকা + 17.70 লক্ষ টাকা) অতিরিক্ত প্রদান করা হয়েছে।

বিষয়টি জুলাই 2022-এ সরকারকে জানানো হয়েছিল। আজ পর্যন্ত (মার্চ 2023) কোন উত্তর পাওয়া যায়নি।

তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর

2.2 তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার কর্তৃক লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিস্তারিত মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষা

2.2.1 ভূমিকা

তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর (আই এন্ড সি এ ডি) পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি) লোক প্রসার প্রকল্প (এল পি পি) নামে একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প চালু করেছে (জুলাই 2014) যার অন্তর্গত তিনটি প্রকল্প যথা (i) লোকশিল্পী পরিচয়পত্র প্রদান (ii) তালিকাভুক্তির মাধ্যমে লোকশিল্পীদের (এফ এ) আর্থিক সহায়তা অর্থাৎ বর্ষীয়ান এফ এ-দের (60 বছরের বেশী বয়সী) পেনশন প্রদান ও 60 বছরের কম বয়সী এফ এ-দের রিটেনার ফি প্রদান; ও (iii) তালিকাভুক্ত এফ এ-দের সমন্বিত করে প্রচার কর্মসূচী। এল পি পি-র মাধ্যমে আই এন্ড সি এ ডি লোকশিল্পীদের বিভিন্ন উন্নয়নমূলক প্রকল্পের প্রচারে যুক্ত করে তাদের ন্যুনতম মাসিক উপার্জনের ব্যবস্থা করার পাশাপাশি তাদের অর্থনৈতিক ভিত্তিকে সুদৃঢ় করে সনাতন আঙ্গিকে লোকশিল্পকে বাঁচিয়ে রাখার উদ্দেশ্য পুরণে চেষ্টা করে। 14.01.2013-র প্রকল্প বিজ্ঞপ্তিতে লোকসঙ্গীত (বাউল, ভাটিয়ালি প্রভৃতি), লোকনৃত্য (ছৌ, লাঠি খেলা প্রভৃতি) এবং লোকনাট্য (বহুরূপি, পুতুল নাটক প্রভৃতি)-র নজিরগুলিকে পেশাদার লোক শিল্পী হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে।

চিত্র 1: লোকশিল্পীরা একটি জনপ্রিয় নৃত্য (ছৌ) পরিবেশন করছেন

---

[33] *20 টি সি এফ ডব্লিউ সি মৌলিক মূল্য (জি এস টি ছাড়া) 6,44,40,000 টাকা কর চালান অনুযায়ী: 20 টি ট্যাঙ্ক এর 6,99,01,016 ।*

[34] *20 টি সি এফ ডব্লিউ সি এবং মৌলিক মূল্য (জি এস টি ছাড়া) এর 5,16,00,000, টাকা কর চালান অনুযায়ী 20 টি ট্যাঙ্কের 5,59,72,881।*

[35] *অতিরিক্ত ভিত্তি মূল্য (54,61,019 + 43,72,881) + অতিরিক্ত কর (18 শতাংশ হারে) প্রদান করা হয় অতিরিক্ত ভিত্তি মূল্যের উপর (9,82,983 + 7,87,118) = 1,16,04,000।*

লোক প্রসার প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলি হল :

(ক) পরিচয়পত্র প্রদান করে লোকশিল্পীদের সম্মান জানানো।

(খ) বাংলার সনাতন লোক আঙ্গিক-এর সংস্কৃতিকে তুলে ধরা;

(গ) শিল্প ও সংস্কৃতির লুপ্তপ্রায় ধারাগুলিকে পুনরুজ্জীবিত করা; ও

(ঘ) লোকশিল্পের সাথে যুক্ত মানুষদের আর্থ-সামাজিক পরিস্থিতির উন্নয়ন ঘটানো।

তালিকাভুক্ত লোকশিল্পীদের দুটি প্রধান ভাগে ভাগ করা হয় :

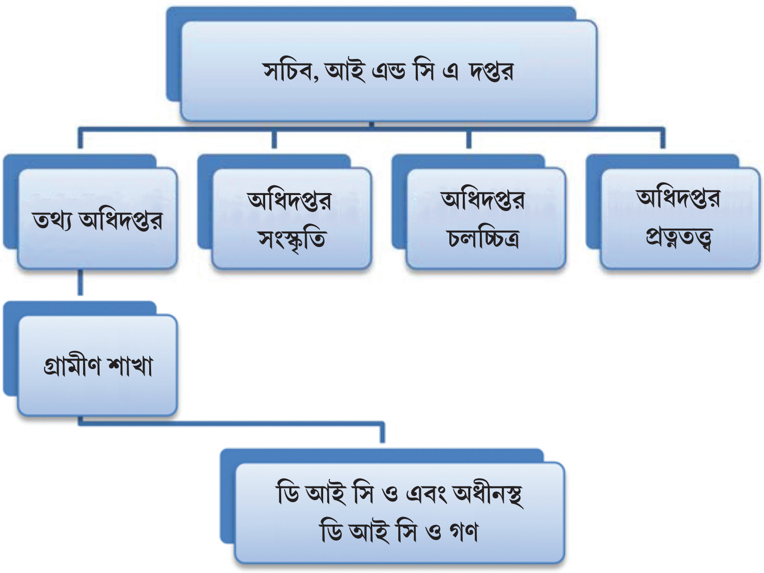
পেনশনার (60 বছর বা তার বেশি বয়সী লোকশিল্পী) ও রিটেনার (60 বছরের কম বয়সী লোকশিল্পী)। তালিকাভুক্ত লোকশিল্পীদের পরিচয়পত্র প্রদান করা হয়। বার্ধক্যজনিত ভাতা ও রিটেনার ফি হল মাসিক 1,000 টাকা। রিটেনারদের সরকারি অনুষ্ঠানে অনুষ্ঠান পরিবেশন করতে হয় এবং এর জন্য এই শিল্পীরা অনুষ্ঠানপিছু 1,000 টাকা করে পায়।

- মে 2022 পর্যন্ত 1.88 লক্ষ লোকশিল্পী (***পরিশিষ্ট-8***) তালিকাভুক্ত হয়েছেন। মৃত্যু ও অন্যান্য কারণে এই সংখ্যা কমে ডিসেম্বর 2022-এ 1.87 লক্ষ হয়েছে।
- 0.34 লক্ষ বর্ষীয়ান লোকশিল্পীকে মাসিক পেনশন দেওয়া হচ্ছে।
- আরও 1.54 লক্ষ লোকশিল্পীকে রিটেনার ফি দেওয়া হচ্ছে।
- জানুয়ারি 2019 থেকে অক্টোবর 2022 পর্যন্ত আই এন্ড সি এ 5,00,159টি কর্মদিবস সম্বলিত 67,496টি অনুষ্ঠানের আয়োজন করেছে যেখানে পারফরম্যান্স ফি বাবদ মোট 50.02 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছে।

2.2.2 সাংগঠনিক কাঠামো

আই এন্ড সি এ ডি, পশ্চিমবঙ্গ-এর পরিচালনার ভার একজন সচিবের ওপর ন্যস্ত থাকে এবং এটি তথ্য, সংস্কৃতি, চলচ্চিত্র ও প্রত্নতত্ত্ব অধিদপ্তরের মাধ্যমে এর বিভিন্ন নীতি ও কর্মসূচী সম্পাদন করে। তথ্য অধিদপ্তর 22টি জেলায় জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি কার্যালয় (ডি আই সি ও) এবং কলকাতায় লোক ও উপজাতীয় সাংস্কৃতিক কেন্দ্র (এফ টি সি সি) এর মাধ্যমে লোকপ্রসার প্রকল্পটি বাস্তবায়িত করে। আই এন্ড সি এ ডি-এর সাংগঠনিক কাঠামো নিচে দেখানো হল :

তালিকা 2.1: আই এন্ড সি এ ডি-এর সাংগঠনিক কাঠামো



2.2.3 ব্যয়ের প্রবণতা

2017-18 থেকে 2021-22 সময়কালের মধ্যে আই এন্ড সি এ ডি লোক প্রসার প্রকল্প রূপায়ণের জন্য 1,184.14 কোটি টাকা অনুদান পেয়েছে এবং 1,169.31 কোটি টাকা খরচ করেছে। ব্যয়ের প্রবণতা ধারাবাহিক ছিল না,যা **সারণী - 2.1** থেকে দেখা যায়।

সারণী 2.1: বছরভিত্তিক প্রাপ্ত অনুদান ও ব্যয়ের পরিমাণ

(কোটি টাকায়)

অর্থবর্ষ	প্রাপ্ত অনুদান	ব্যয়ের পরিমাণ	সঞ্চয় (-)/ অতিরিক্ত (+)
2017-18	206.29	195.08	(-) 11.21
2018-19	255.50	253.48	(-) 2.02
2019-20	231.86	231.53	(-) 0.33
2020-21	248.15	247.21	(-) 0.94
2021-22	242.34	241.98	(-) 0.36
মোট	**1,184.14**	**1,169.31**	**(-) 14.86**

(উৎস: আই এন্ড সি এ ডি থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

ওপরের সারণী থেকে দেখা যাচ্ছে যে 2017-18 থেকে 2021-22 সময়কালের মধ্যে আই এন্ড সি এ ডি, পশ্চিমবঙ্গ সরকারের কাছ থেকে প্রাপ্ত সম্পূর্ণ অনুদান ব্যবহার করতে পারেনি। আই এন্ড সি এ ডি প্রাপ্ত সম্পূর্ণ অনুদানের থেকে আরও বেশী পরিমাণ তহবিল খরচ করে আরও বেশী কর্মদিবস সৃষ্টি করতে পারত যার ফলে আরও বেশী লোকশিল্পীদের আর্থিক সুবিধা দেওয়া যেত।

2.2.3.1 লোক প্রসার প্রকল্পে সরাসরি সুবিধা স্থানান্তর পদ্ধতি

লোকপ্রসার প্রকল্প চালু হওয়ার (জুলাই 2014) পরে, আই এন্ড সি এ ডি 22টি জেলাকে[36] সংশ্লিষ্ট জেলার 'ডিস্ট্রিক্ট লেভেল ফোক আইডেনটিটি কার্ড ইস্যুয়েন্স কমিটি' (ডি এল এফ আই সি আই সি)-র নামে একটি ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট চালু করার নির্দেশ দেয় সংশ্লিষ্ট জেলার জেলা শাসক ও জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিক-এর দ্বারা যৌথভাবে পরিচালিত হবে। আই এন্ড সি এ ডি সমস্ত জেলার মোট বরাদ্দ এফ টি সি সি-র অ্যাকাউন্টে স্থানান্তর করে। এফ টি সি সি এই বরাদ্দ, জেলাভিত্তিক ডি এল এফ আই সি আই সি-র ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে পাঠিয়ে দেয়। আর্থিক সুবিধা আগষ্ট 2017 পর্যন্ত এইভাবে লোকশিল্পীদের হস্তান্তর করা হত।

অর্থ দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার অন্য সমস্ত দপ্তরকে এই মর্মে নির্দেশ দেয় (মে 2017) যে অর্থ দপ্তরের অনুমোদন ব্যতীত কোন বাজেটের তহবিল দপ্তর, অধিদপ্তর, সমিতি, পি এস ইউ, বিধিবদ্ধ সংস্থা, কর্পোরেশন, বোর্ড ইত্যাদির ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে সরাসরি বা পি এল/ ডিপোসিট অ্যাকাউন্টের মাধ্যমে স্থানান্তর করা যাবে না। অর্থ দপ্তরের এই নির্দেশ অনুসারে আই এন্ড সি এ ডি, লোক প্রসার প্রকল্পের জন্য ডি এল এফ আই সি আই সি -র নামে চালু করা সমস্ত ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট বন্ধ করে দেয়।

এরপর, প্রকল্পের তহবিল সরকারি কোষাগারের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট জেলাগুলির ডি ডি ও-র কাছে পাঠিয়ে দেওয়া হতে থাকে। এর পর থেকে ডি ডি ও দ্বারা উত্থাপিত বিল অনুযায়ী কোষাগার সংশ্লিষ্ট সুবিধাভোগীদের অর্থ প্রদান করতে থাকে। এই ব্যবস্থা সেপ্টেম্বর 2017 থেকে সেপ্টেম্বর 2020 পর্যন্ত চালু ছিল।

পরবর্তীকালে, অর্থ দপ্তর 'জয় বাংলা' নামে একটি সামগ্রিক পোর্টাল (www.jaibangla.wb.gov.in) চালু করে (মার্চ 2020)। যার মাধ্যমে রাজ্য সরকার কর্তৃক বাস্তবায়িত সমস্ত নতুন ও বিদ্যমান পেনশন প্রকল্পগুলির আর্থিক সুবিধা হস্তান্তর করা শুরু হয়। লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাভুক্ত সমস্ত

[36] *কলকাতা জেলার লোকশিল্পীদের উত্তর 24 পরগনা ও দক্ষিণ 24 পরগণার মধ্যে ভাগ করে দেওয়া হয়েছে।*

লোকশিল্পীদের (রিটেনার ও পেনশনার) ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট জয় বাংলা পোর্টালে সমন্বিত করা হয়। অক্টোবর 2020 থেকে আই এন্ড সি এ ডি পেনশন ও রিটেনার ফি সংক্রান্ত সমস্ত বরাদ্দ এফ টি সি সি-র ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে (এস বি আই) স্থানান্তর করে, যেখান থেকে সংশ্লিষ্ট লোকশিল্পীদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে জয় বাংলা পোর্টালের মাধ্যমে তহবিল স্থানান্তরিত হয়।

2.2.4 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

নিম্নলিখিত বিষয়গুলি নিশ্চিত করার জন্য আই এন্ড সি এ ডি কর্তৃক বাস্তবায়িত লোক প্রসার প্রকল্পের বিস্তারিত মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষা (ডি সি এ) করা হয়েছে :

- রাজ্যের লোকশিল্পীদের তথ্য সম্বলিত একটি নির্ভরযোগ্য ডাটাবেস তৈরী করা হয়েছে কি না;
- সুবিধাপ্রাপক লোকশিল্পীদের নির্বাচনের ক্ষেত্রে নির্দেশিকা যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছিল কি না;
- নির্দেশিকা অনুযায়ী যথাযথ প্রক্রিয়া পালনের পরেই পেনশন ও আর্থিক সহায়তা প্রদান করা হয়েছে কি না; এবং
- নির্দেশিকা অনুযায়ী আর্থিক সুবিধা ও পেনশনের অর্থ প্রদানের ক্ষেত্রে উপযুক্ত অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ও পর্যবেক্ষণ ব্যবস্থা ছিল কি না।

2.2.5 নিরীক্ষার পরিধি

লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিস্তারিত মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষাটি 2017-18 থেকে 2021-22 সময়কালের ওপর ভিত্তি করে জুলাই থেকে অক্টোবর 2022 সময়কালের মধ্যে করা হয়েছে। এই নিরীক্ষায় স্যাম্পলিং পদ্ধতিতে নির্বাচিত সাতটি জেলা যথা- পুরুলিয়া, বাঁকুড়া, আলিপুরদুয়ার, হুগলী, বীরভূম, মুর্শিদাবাদ ও দক্ষিণ দিনাজপুর-এর 0.80 লক্ষ লোকশিল্পী (রাজ্যের মোট 1.88 লক্ষ লোকশিল্পীর 42 শতাংশ) সংক্রান্ত নথি ও তথ্যাবলী নমুনা পরীক্ষা করা হয়। এই নিরীক্ষায় আই এন্ড সি এ ডি ও এফ টি সি সি, কলকাতার তথ্যাবলীও যাচাই করা হয়েছে। নিরীক্ষায় এই নির্বাচিত সাতটি জেলার 428 জন লোকশিল্পীদের ওপর আই এন্ড সি এ ডি-র প্রতিনিধিদের সাথে একটি যৌথ সমীক্ষা করা হয় এবং তাদের বক্তব্য এই প্রতিবেদনে অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছে।

2.2.6 নিরীক্ষা পদ্ধতি

আই এন্ড সি এ ডি, জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি কার্যালয় এই নিরীক্ষা পদ্ধতির অন্তর্গত ছিল মহকুমা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিস এবং অন্যান্য সম্পর্কিত অফিসে রক্ষিত লোক প্রসার প্রকল্প সংক্রান্ত তথ্য ও নথির বিশ্লেষণ, রিকুইজিশন/প্রশ্নাবলী/পর্যবেক্ষণ প্রদান, ফটোগ্রাফিক প্রমাণের ব্যবহার এবং 428 জন (নির্বাচিত 21 টি ব্লক/মিউনিসিপ্যালিটির মোট লোকশিল্পীর তিন শতাংশ) লোকশিল্পীর যৌথ সমীক্ষা। আই এন্ড সি এ ডি-র সচিব ও অন্যান্য আধিকারিকদের সাথে 4 আগষ্ট 2022-এ একটি প্রারম্ভিক সম্মেলন করা হয় যেখানে নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, পরিধি, মানদন্ড ও পদ্ধতি ব্যাখ্যা করা হয়। অন্তিম সম্মেলন 16 নভেম্বর 2022-এ অনুষ্ঠিত হয়। আই এন্ড সি এ ডি ডিসেম্বর 2022-এ খসড়া প্রতিবেদনের উত্তর দেয় । এগুলি প্রতিবেদনের উপযুক্ত জায়গায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

2.2.7 নিরীক্ষার মানদন্ড

নিরীক্ষার মানদন্ডগুলি নির্ধারণ করা হয়েছে যেগুলি থেকে :

- আই এন্ড সি এ ডি দ্বারা জারি করা বিভিন্ন নির্দেশিকা, আদেশ, বিজ্ঞপ্তি, স্মারকলিপি এবং লোক প্রসার প্রকল্প সংক্রান্ত বিভিন্ন সভার কার্যবিবরণী;
- পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক ও ট্রেজারী বিধি 2005।

নিরীক্ষার ফলাফল

2.2.8 শিল্পীদের তথ্যভান্ডার

2.2.8.1 দপ্তর দ্বারা পরিচালিত তথ্যভান্ডার

আই এন্ড সি এ ডি তার লোকশিল্পীদের নাম, ঠিকানা, মোবাইল নম্বর, ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের তথ্য, লোকশিল্পীর আবেদন পত্র, পরিচয় পত্র, আবেদনপত্রের স্থিতি, অডিশনের স্থিতি, অভিজ্ঞতা ইত্যাদি তথ্য সমন্বিত একটি তথ্যভান্ডার তৈরী করেছে। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে লোকশিল্পীদের এই তথ্যভান্ডার অসম্পূর্ণ রয়েছে ও তা আপডেট করা হয়নি। সরকারি আদেশ (মে 2017) অনুযায়ী লোকশিল্পী নির্বাচনের একটি মাপকাঠি ছিল পারিবারিক আয় কিন্তু এই তথ্যভান্ডারে সেই সংক্রান্ত হিসাব সংরক্ষণ করার কোন ক্ষেত্র রাখা হয়নি। এছাড়া, ঐ তথ্যভান্ডারে রক্ষিত লোকশিল্পীদের তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা গেছে যে সাতটি জেলার মোট 0.80 লক্ষ লোকশিল্পীদের মধ্যে 5,860 জন লোকশিল্পীর লোকশিল্পের ধরণ ও 4,816 জন লোকশিল্পীর অভিজ্ঞতার তথ্য রাখা হয়নি যা **সারণী 2.2**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.2 : লোকশিল্পের ধরণ ও অভিজ্ঞতা ছাড়া আবেদনপত্রের বিবরণ

জেলা	মোট লোকশিল্পীর সংখ্যা	লোকশিল্পের ধরণ রাখা নেই এমন লোকশিল্পীর সংখ্যা	অভিজ্ঞতার তথ্য রাখা নেই এমন লোকশিল্পীর সংখ্যা	উভয় তথ্য রাখা নেই এমন লোকশিল্পীর সংখ্যা
পুরুলিয়া	**21,677**	335	536	172
বাঁকুড়া	**15,188**	4,004	1,826	1,379
আলিপুরদুয়ার	**3,266**	374	5	02
হুগলী	**10,516**	76	250	30
বীরভূম	**12,188**	577	870	386
মুর্শিদাবাদ	**13,468**	305	1,064	195
দক্ষিণ দিনাজপুর	**3,606**	189	265	142
মোট	**79,909**	**5,860 (7.33 %)**	**4,816 (6.02 %)**	**2,306 (2.89 %)**

(উৎস: আই এন্ড সি এ ডি এবং ডি আই সি ও-এর তথ্যভান্ডর থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

উপরোক্ত তথ্যের অনুপস্থিতি আই এন্ড সি এ ডি-র দুর্বল অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার ইঙ্গিত করে।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি জানায় (জানুয়ারি 2023) যে মার্চ 2023-এর মধ্যে লোকশিল্পীদের আর্থিক অবস্থা সংক্রান্ত তথ্যভান্ডার সম্পূর্ণ করার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। আরও জানায় যে বর্তমান পোর্টালে লোকশিল্পীরা যাতে নিজেদের তথ্য দেখতে ও তাতে প্রয়োজনমত প্রাসঙ্গিক নথি নিজেরাই আপলোড করতে পারে সে ব্যবস্থাও করা হচ্ছে। পাশাপাশি লোকশিল্পীদের থেকে প্রাপ্ত আর্থিক অবস্থা সংক্রান্ত তথ্য জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকরাও পোর্টালে আপডেট করতে পারবে।

2.2.8.2 লোক প্রসার প্রকল্পের তথ্যভান্ডারগুলির একত্রীকরণ

আই এন্ড সি এ ডি, www.wblpp.in. পোর্টালে লোকশিল্পীদের যাবতীয় তথ্যাবলী সমন্বিত একটি তথ্যভান্ডার নিয়ন্ত্রণ করে যার মধ্যে লোকশিল্পীদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের তথ্যও থাকে। কিন্তু এই তথ্যভান্ডার লোকশিল্পীদের তহবিল স্থানান্তর কার্যকর করার উদ্দেশ্যে ব্যাঙ্কের অ্যাকাউন্টের সাথে

লিঙ্ক করা হয়নি, আই এন্ড সি এ ডি এই পোর্টালটি লোকশিল্পীদের মৃত্যু বা অন্যান্য কারণে এই প্রকল্পের আওতা থেকে বাদ যাবার তথ্য বিভিন্ন সময়ে আপডেট করে। লোকশিল্পীদের পেনশন বা রিটেনার ফি প্রদানের ক্ষেত্রে জয় বাংলা পোর্টাল (www.jaibangla.wb.gov.in) ব্যবহার করা হয়। এই পোর্টালেও লোকশিল্পীদের একই তথ্য রাখা হয় ও তা লোকশিল্পীদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের সাথে লিঙ্ক করা আছে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে এই দুটি পোর্টালের তথ্য একত্রীকরণ করা হয়নি। ফলে লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যথাযথ পর্যবেক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ করা যায় না, উদাহরণ স্বরূপ, এই দুটি পোর্টালের তথ্যভান্ডারের একত্রীকরণ না হওয়ায় এল পি পি পোর্টালে কোন লোকশিল্পীকে বাদ দেওয়া হলেও তা জয় বাংলা পোর্টালের মাধ্যমে ঐ লোকশিল্পীকে অর্থ প্রদান করা যাবে। একইভাবে, জয় বাংলা পোর্টালের মাধ্যমে অর্থপ্রদান কোন কারণে প্রত্যাহার করা হলে সেই টাকা এফ টি সি সি-র অ্যাকাউন্টে জমা থাকে কিন্তু সেই সংক্রান্ত কোন তথ্য এল পি পি পোর্টালে পাওয়া যায়না । এইভাবে, জয় বাংলা পোর্টাল ও এল পি পি পোর্টালের তথ্যের একত্রীকরণের অভাবে সরাসরি তহবিল হস্তন্তর পদ্ধতি অবলম্বন করা সত্ত্বেও তার ওপর আই এন্ড সি এ ডি-র তাৎক্ষণিক নিয়ন্ত্রণ নেই।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, এল পি পি পোর্টাল ও জয় বাংলা পোর্টালের একত্রীকরণের বিষয়ে অর্থ দপ্তরের সাথে যোগাযোগ করা হয়েছে।

সুপারিশসমূহ :

রাজ্য সরকারের উচিত :

1. *লোকশিল্পীদের বর্তমান আর্থিক অবস্থা সুনিশ্চিত করে তা তথ্যভান্ডারে সম্পূর্ণরূপে আপলোড করে তথ্যভান্ডারকে সার্বিকভাবে সম্পূর্ণ করা।*
2. *এল পি পি পোর্টাল ও জয় বাংলা পোর্টালের তথ্যভান্ডারের একীকরণ করা যাতে লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে আরো ভালো পর্যবেক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ সুনিশ্চিত করা যায়।*

2.2.9 লোকশিল্পীদের নির্বাচন

2.2.9.1 লোক প্রসার প্রকল্পের সঠিক বাস্তবায়নের নির্দেশাবলী

আই এন্ড সি এ ডি তিনটি প্রকল্প যথা (ক) লোকশিল্পী পরিচয়পত্র প্রদান; (খ) লোকশিল্পীদের তালিকাভুক্তির মাধ্যমে আর্থিক সহায়তা প্রদান; (গ) নির্বাচিত লোকশিল্পীদের উন্নয়নমূলক প্রচারে সংযুক্তিকরণ; সমন্বিত করে লোক প্রসার প্রকল্প চালু করে (জুলাই 2014)। যদিও আই এন্ড সি এ ডি সমস্ত জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকদের এই মর্মে নির্দেশিকা জারি করেছে (জুলাই 2014) কিন্তু তাতে লোক প্রসার প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বিশদ পদ্ধতিগুলি অন্তর্ভুক্ত করে নি। আই এন্ড সি এ ডি লোকশিল্পী চিহ্নিতকরণের পদ্ধতি ও তাদের নির্বাচন সংক্রান্ত বিষয়ে জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকদের পর্যবেক্ষণ, নিয়ন্ত্রণ ও প্রতিবেদনের বিষয়ে দায়িত্ব ও কর্তব্য নির্ধারণ করেনি। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে লোক প্রসার প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত কেন্দ্রীভূত নির্দেশাবলীর অনুপস্থিতিতে জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকরা লোকশিল্পী নির্বাচন ও এই প্রকল্প বাস্তবায়ন ও পর্যবেক্ষণের ক্ষেত্রে অভিন্ন পদ্ধতি অনুসরণ করে নি, যা নিচে আলোচনা করা হল :

(ক) নির্বাচিত সাতটি জেলার মধ্যে পাঁচটি জেলায় জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকরা অডিশন পরিচালনা করেছেন কিন্তু বাকী দুটি জেলা বাঁকুড়া ও মুর্শিদাবাদে ব্লক উন্নয়ন অধিকারিকরা অডিশন পরিচালনা করেছেন।

(খ) পুরুলিয়া জেলায় রিটেনার ও পেনশনার উভয়ের কাছ থেকেই জীবিত থাকার প্রমাণপত্র সংগ্রহ করা হয়েছে কিন্তু বীরভূম ও মুর্শিদাবাদে রিটেনারদের কাছ থেকে জীবিত থাকার প্রমাণপত্র সংগ্রহ করা হয়নি। অন্য নির্বাচিত জেলাগুলিতে এমন কোন কিছু পরিলক্ষিত হয়নি।

(গ) হুগলী জেলায় অন্য প্রকল্প যেমন প্রতিবন্ধী পেনশন প্রকল্প ইত্যাদি থেকে আর্থিক সাহায্য পাওয়ার কারণে লোক প্রসার প্রকল্পের আর্থিক সাহায্য বন্ধ করে দেওয়া হয়েছে। কিন্তু আলিপুরদুয়ারে 43 জন লোকশিল্পী (যারা সরকারি কর্মচারী বা পেনশনভোগী) আর্থিক সহায়তা পেয়ে চলেছে। অন্য পাঁচটি জেলায় এরকম কোন ঘটনা পরিলক্ষিত হয়নি।

(ঘ) লোক প্রসার প্রকল্প চালু হওয়ার (জুলাই 2014) তিন বছর পর আই এন্ড সি এ ডি একটি মানদন্ড যোগ করে (মে 2017)।এই মানদন্ডে যে সমস্ত লোকশিল্পীদের বার্ষিক পারিবারিক আয় 1.50 লক্ষ টাকার বেশী তাদের এই প্রকল্পের আওতা থেকে বাদ দেওয়া হয়। এই জন্য, সমস্ত নির্বাচিত লোকশিল্পীদের প্রতিবছর নভেম্বর মাসে আয়ের শংসাপত্র জমা দিতে বলা হয়। নিরীক্ষায়, সাতটি জেলার তথ্যের নমুনা পরীক্ষায় দেখা গেছে যে 2021-22 সালে 79,909 জন লোকশিল্পীদের আয়ের পরিমাণ সুনিশ্চিত না করে 95.89 কোটি টাকা[37] দেওয়া হয়েছে। এছাড়াও, 428 জন লোকশিল্পীর ক্ষেত্রে (নির্বাচিত 21 টি ব্লক/ পৌরসভার মোট লোকশিল্পীর তিন শতাংশ) যৌথ সমীক্ষায় দেখা গেছে যে 11জন[38] লোকশিল্পীর বার্ষিক পারিবারিক আয় 1.50 লক্ষ টাকার বেশী।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে কার্যকরী সমস্ত নির্দেশনামা বিবেচনা করে শীঘ্রই বিস্তারিত নির্দেশনামা জারি করা হবে।

সুপারিশ 3 :

লোক প্রসার প্রকল্পের বাস্তবায়নে অভিন্নতা নিশ্চিত করতে ও অসম্পূর্ণতা এড়াতে রাজ্য সরকারের উচিত বিস্তারিত পদ্ধতিগত নির্দেশিকা জারি করা।

2.2.9.2 আবেদনকারীদের অডিশন

লোক প্রসার প্রকল্পের নির্দেশিকা (জুলাই 2014) অনুযায়ী লোকশিল্পীদের নির্বাচন তাদের শংসাপত্র ও অডিশনের যোগ্যতা নির্ধারণের মাধ্যমে করতে হবে। নিরীক্ষায় এই বিষয়ে নিম্নলিখিত অনিয়মগুলি পরিলক্ষিত হয়েছে :

- লোকপ্রসার প্রকল্পের তথ্যভান্ডার থেকে দেখা যায় যে রাজ্যে এই প্রকল্পের আওতাধীন হওয়ার জন্য 3.49 লক্ষ লোকশিল্পী আবেদন করেছে (জুলাই 2014 – মে 2017 পর্যন্ত)। আই এন্ড সি এ ডি, সেপ্টেম্বর 2017 পর্যন্ত 1.96 লক্ষ আবেদনপত্র অনুমোদন করেছে ও 0.08 লক্ষ আবেদন নামঞ্জুর করেছে। এরপর, আই এন্ড সি এ ডি আর কোন অডিশনের আয়োজন করেনি যার ফলে এখনও (সেপ্টেম্বর 2022) পর্যন্ত 1.45 লক্ষ আবেদনপত্র মুলতুবি রয়েছে। আবেদনকারীরা এল পি পি র আওতাধীন হওয়ার জন্য অপেক্ষা করা স্বত্তেও আই এন্ড সি এ ডি নির্বাচন প্রক্রিয়া চালু না রাখার কোনও কারণ দর্শায়নি।

- রাজ্যে মোট 2.91 লক্ষ আবেদনপত্র মুলতুবি থাকায় (মে 2017) আই এন্ড সি এ ডি নির্দেশিকা জারি করে যে জুলাই 2017-এর মধ্যে সমস্ত অডিশন করে লোকশিল্পীদের নির্বাচন পদ্ধতি শেষ করতে হবে। মে এবং সেপ্টেম্বর 2017-এর মধ্যে সারা রাজ্যে কতগুলি অডিশন করা হয়েছিল সেই সংখ্যা আই এন্ড সি এ ডি প্রদান করেনি। যদিও, নির্বাচিত সাতটি জেলায়

---

[37] *79,909 x 12 x 1,000 টাকা।*

[38] *বীরভূমে 1 জন, হুগলীতে 4 জন ও আলিপুরদুয়ারে 6 জন।*

মে এবং সেপ্টেম্বর 2017-এর মধ্যে কতগুলি অডিশন সঞ্চালিত হয়েছিল সেই তথ্য নিরীক্ষা সংগ্রহ করে। নিরীক্ষায় গোচরে আসে যে, দুটি জেলায়[39] সমস্ত লোকশিল্পীদের অডিশনের মাধ্যমে নির্বাচন করা হলেও পাঁচটি জেলায়[40] 6,545 জন লোকশিল্পীদের অডিশন ছাড়া নির্বাচন করা হয়েছে। অডিশনের মাধ্যমে যোগ্যতা যাচাই না করে লোকশিল্পীদের এই প্রকল্পের আওতাভুক্ত করা লোক প্রসার প্রকল্পের নির্দেশিকার (জুলাই 2014 ও মে 2017) পরিপন্থী। সেপ্টেম্বর 2017 থেকে আগষ্ট 2022 সময়কালের মধ্যে সংযোজিত এই 6,545 জন লোকশিল্পীদের আর্থিক সহায়তা বাবদ অনৈতিক ভাবে 39.27 কোটি টাকা[41] প্রদান করা হয়েছে।

নির্বাচিত সাতটি জেলায় প্রাপ্ত মোট আবেদনের পাশাপাশি মুলতুবি থাকা আবেদনপত্রের সংখ্যা **সারণী 2.3**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.3: অডিশন ছাড়া নির্বাচিত ও অডিশন মুলতুবি থাকা লোকশিল্পীদের জেলাভিত্তিক স্থিতি

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	জুলাই- আগষ্ট 2017-তে অডিশন দেওয়া লোকশিল্পীর সংখ্যা	মে, জুলাই ও সেপ্টেম্বর 2017-তে নির্বাচিত লোকশিল্পীর সংখ্যা	অডিশন ছাড়া নির্বাচিত লোকশিল্পীর সংখ্যা (4-3)	জুলাই 2022 পর্যন্ত অডিশন বাকী থাকা লোকশিল্পীর সংখ্যা
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
1	বীরভূম	3,305	6,500	3,195	8,688
2	হুগলী	4,109	5,900	1,791	4,784
3	মুর্শিদাবাদ	7,711	9,000	1,289	23,839
4	দক্ষিণ দিনাজপুর	1,141	1,294	153	3,064
5	আলিপুরদুয়ার	1,793	1,910	117	2,052
6	বাঁকুড়া	10,735	10,000	-	8,860
7	পুরুলিয়া	63,846	14,000	-	89
	মোট	**92,640**	**48,604**	**6,545**	**51,376**

(উৎস: আই এন্ড সি এ ডি তথ্যভান্ডার ও জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিস থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

অডিশন না হওয়ার কারণে, নির্বাচিত সাতটি জেলায় 51,376 জন লোকশিল্পী লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাধীন হয়ে আর্থিক সাহায্য পাওয়ার সুযোগ থেকে বঞ্চিত হয়েছে।

মে এবং সেপ্টেম্বর 2017 সময়কালের মধ্যে অডিশনের মাধ্যমে আই এন্ড সি এ ডি সারা রাজ্যে 1.10 লক্ষ লোকশিল্পী নির্বাচন করেছে। নিরীক্ষায় দেখা গেছে বীরভূম, হুগলী ও মুর্শিদাবাদ জেলায় 162 জন[42] লোকশিল্পী অডিশনে অংশগ্রহণ করলেও যোগ্যতা অর্জন করতে পারেনি। কিন্তু এই 162 জন লোকশিল্পীদের এই প্রকল্পের আওতাভুক্ত করে সেপ্টেম্বর 2017 থেকে আর্থিক সহায়তা দেওয়া শুরু হয়েছে। গত পাঁচ বছরে (সেপ্টেম্বর 2017-থেকে আগষ্ট 2022) এই 162 জন লোকশিল্পীদের মোট 97.20 লক্ষ টাকা দেওয়া হয়েছে যার কোন কারন সংশ্লিষ্ট জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিসগুলি দেয়নি।

[39] *বাঁকুড়া ও পুরুলিয়া।*

[40] *বীরভূম, হুগলী, মুর্শিদাবাদ, দক্ষিণ দিনাজপুর ও আলিপুরদুয়ার।*

[41] *6,545 সংখ্যক লোকশিল্পী × 60 মাস × 1,000 টাকা/মাস।*

[42] *বীরভূমে 3 জন, হুগলীতে 150 জন, মুর্শিদাবাদে 9 জন।*

উত্তরে আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে অডিশন ছাড়া বা অডিশনে অকৃতকার্য হয়েও প্রকল্পের আওতাধীন হওয়া লোকশিল্পীদের বিস্তারিত তথ্য পাওয়ার পর উপযুক্ত ব্যবস্থা নেওয়া হবে।

সুপারিশসমূহ :

রাজ্য সরকারের উচিত :

4. যোগ্যতার মানদন্ডের বিস্তারিত প্রকাশনা ও যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে লোকশিল্পীদের একটি নির্দিষ্ট পদ্ধতি (যেমন অডিশন)-র মাধ্যমে নির্বাচন করা।

5. অনিয়মিত তালিকাভুক্তির ক্ষেত্রে যাচাই করে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

6. নিশ্চিত করতে হবে যে সমস্ত ইচ্ছুক এবং যোগ্য লোকশিল্পীদের তালিকাভুক্তির জন্য উপপযুক্ত সমীক্ষা করা হয়েছে।

2.2.9.3 যোগ্য লোকশিল্পীদের তালিকাভুক্তির জন্য নথির যাচাইকরণ

লোক প্রসার প্রকল্প সংক্রান্ত নির্দেশিকা (মে 2017)-অনুযায়ী এই প্রকল্পের আওতাভুক্ত হওয়ার জন্য ও লোকশিল্পী পরিচয়পত্র পাওয়ার জন্য আবেদনকারীদের কেন্দ্র সরকার বা রাজ্য সরকার কর্তৃক আয়োজিত সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠানগুলিতে অংশগ্রহণের শংসাপত্র জমা দিতে হবে। যদিও জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিসগুলি লোকশিল্পীদের পরিচয়পত্র প্রদানের সময় এই শংসাপত্র জমা দেবার বিষয়টি নিশ্চিত করেনি। সাতটি নির্বাচিত জেলার 5,463 আবেদনপত্রের নমুনা পরীক্ষায় দেখা গেছে যে 5,078 জন আবেদনকারী (92 শতাংশ) এই শংসাপত্র জমা দেয়নি যা **সারণী 2.4**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.4 : নথিপত্র ছাড়া প্রক্রিয়াকৃত আবেদনপত্রের জেলাভিত্তিক অবস্থা

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	পরীক্ষিত আবেদনপত্রের সংখ্যা	অংশগ্রহণসূচক শংসাপত্র পাওয়া যায় নি এমন আবেদনপত্রের সংখ্যা
1	বাঁকুড়া,	210	210
2	পুরুলিয়া	4,075	4,075
3	দক্ষিণ দিনাজপুর	100	57
4	আলিপুরদুয়ার	535	220
5	বীরভূম	300	281
6	হুগলী	68	60
7	মুর্শিদাবাদ	175	175
	মোট	**5,463**	**5,078**

(উৎস : জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিস থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

কোনও লোকশিল্পীর লোক প্রসার প্রকল্পের আওতায় আসার জন্য তার যোগ্যতা ও পারদর্শিতা মূল্যায়ণের জন্য অংশগ্রহণ সূচক শংসাপত্রগুলি প্রয়োজন। তালিকাভুক্তির আগে এই শংসাপত্রের যাচাই করণের ব্যর্থতা সংশ্লিষ্ট নির্দেশিকা পালনে বিচ্যুতিকেই নির্দেশ করে।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিসগুলি অডিশনের মাধ্যমে ও জেলা স্তরের লোকশিল্পী পরিচয়পত্র ইস্যু কমিটি (ডি এল এফ আই সি আই সি)-র অনুমোদনের সাপেক্ষে লোকশিল্পীদের তালিকাভুক্তির ব্যাপারে যথাযথ উদ্যোগ নিয়েছে।

এই প্রসঙ্গে মনে রাখা দরকার যে নির্দেশিকা অনুসারে লোকপ্রসার প্রকল্পে তালিকাভুক্তির জন্য কেন্দ্র বা রাজ্য সরকারি অনুষ্ঠানে অংশগ্রহণের শংসাপত্র আবেদনপত্রের সাথেই দেওয়া অপরিহার্য ছিল।

2.2.9.4 বর্ষীয়ান লোকশিল্পীদের কেন্দ্রীয় সরকারি মাসিক পেনশন

ভারত সরকারের সংস্কৃতি মন্ত্রক (এম ও সি) বর্ষীয়ান লোকশিল্পীদের আর্থিক ও আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের জন্য একটি পেনশন ও চিকিৎসা সহায়তা প্রকল্প চালু করেছে (সেপ্টেম্বর 2017)। যে সমস্ত লোকশিল্পীদের বয়স 60 বছর অতিক্রম করেছে এবং যারা কর্মক্ষম বয়সে নিজ নিজ ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখেছিলেন কিন্তু বর্তমানে বার্ধ্যক্যজনিত কারণে আর্থিকভাবে স্থিতিশীল জীবনযাপন করতে পারছেন না তাঁরাই এই প্রকল্পের আওতাভুক্ত হবেন। এই প্রকল্পের মানদণ্ডে বলা হয়েছে (i) আবেদনকারীর বার্ষিক আয় (স্বামী/ স্ত্রীর আয়সহ) 48,000 টাকার বেশী হবে না ও (ii) আবেদনকারীকে কোনও প্রকল্পে রাজ্য সরকারের কাছ থেকে কমপক্ষে 500 টাকা মাসিক পেনশন পেতে হবে। এই প্রকল্পে রাজ্য সরকারের কাছ থেকে প্রাপ্ত পেনশনসহ মোট আর্থিক সাহায্যের সর্বোচ্চ পরিমাণ আবেদনকারী পিছু মাসিক 4,000 টাকা নির্ধারিত ছিল।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, আই এন্ড সি এ ডি তার 0.34 লক্ষ পেনশনভোগী লোকশিল্পীদের মধ্যে কেন্দ্র সরকারের এই প্রকল্প প্রচার না করার পাশাপাশি লোক প্রসার প্রকল্পে নথিভুক্ত পেনশনার লোকশিল্পীদের সুপারিশ করার কোনও আদেশও জারি করেনি। এ প্রসঙ্গে নিম্নলিখিত পর্যবেক্ষনগুলি পরিলক্ষিত হয়েছে

আই এন্ড সি এ ডি, মাসিক আর্থিক সহায়তা সংক্রান্ত যে নির্দেশিকা (ডিসেম্বর 2013) জারি করে তাতে বলা হয় যে কোনও লোকশিল্পী অন্য কোনও রাজ্য বা কেন্দ্রীয় সরকারি প্রকল্প যথা, বার্ধক্য পেনশন, বিধবা পেনশন ইত্যাদি থেকে কোনও আর্থিক সুবিধা পেলে সেই লোকশিল্পী আর এই মাসিক সাহায্য পাবে না। আই এন্ড সি এ ডি এই মাসিক আর্থিক সহায়তাসহ মোট তিনটি প্রকল্প সংযুক্ত করে লোক প্রসার প্রকল্প চালু করে (জুলাই 2014)। যাইহোক, কেন্দ্রীয় সরকার এই প্রকল্প চালু (সেপ্টেম্বর 2017) করার পরেও আই এন্ড সি এ ডি এই শর্তটি সংশোধন করেনি। ফলে, এই শর্তটি লোক প্রসার প্রকল্পে তালিকাভুক্ত লোকশিল্পীদের ক্ষেত্রে কেন্দ্রীয় সরকারি প্রকল্পের সুবিধা পেতে বাধা হয়ে দাঁড়ায়, নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে আই এন্ড সি এ ডি, আলিপুরদুয়ারের একজন লোকশিল্পীর কেন্দ্র সরকারের কাছ থেকে পেনশন পাওয়ার কারণে লোক প্রসার প্রকল্পের পেনশন বন্ধ করে দেয় (মার্চ 2018)।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে লোকপ্রসার প্রকল্প চালু হওয়ার পর এর আওতাধীন সমস্ত লোকশিল্পী পেনশন/ রিটেনার ফি এবং পারফরম্যান্স ফি-এর সুবিধা ভোগ করেছে। উত্তরটি যুক্তিযুক্ত নয় কারণ এই প্রকল্পের আওতাধীন কোনও লোকশিল্পী কেন্দ্রীয় সাহায্য থেকে বঞ্চিত হতে পারে না।

সুপারিশ 7 :

রাজ্য সরকারের উচিত সমস্ত লোকশিল্পীদের মধ্যে কেন্দ্রীয় সরকারের পেনশন প্রকল্প প্রচার করা যাতে তারা এই প্রকল্পের সুবিধাগুলি ভোগ করতে পারে।

2.2.9.5 লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাভুক্ত লোকশিল্পীদের পরিচয়পত্র প্রদান

(ক) লোক প্রসার প্রকল্পের, 2014 সালের নির্দেশিকা অনুসারে 18 বছরের বেশী যে সমস্ত লোকশিল্পীর ঐতিহ্যগত ভাবে লোক সংস্কৃতির অভিজ্ঞতা রয়েছে এবং যারা কেন্দ্র বা রাজ্য সরকারী অনুষ্ঠানে অংশগ্রহণ করেছে, তাদের লোকশিল্পী পরিচয়পত্র দেবার কথা আই এন্ড সি এ ডি বলেছে। সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত সময়কালে আই এন্ড সি এ ডি, রাজ্যের 1.87 লক্ষ লোকশিল্পীদের নথিভুক্ত করে পোর্টালে তাদের পরিচয়পত্র তৈরী করেছে। জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিসগুলি এই পরিচয়পত্র ছাপিয়ে তা সংশ্লিষ্ট লোকশিল্পীদের দেওয়ার জন্য দায়বদ্ধ। সাতটি নির্বাচিত জেলায় পরিচয়পত্র প্রদানের অবস্থা **সারণী 2.5**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.5: অবণ্টিত পরিচয়পত্রের জেলাভিত্তিক স্থিতি

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	মোট নথিভুক্ত লোকশিল্পীর সংখ্যা	ব্যবহৃত অর্থের পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	ছাপানো পরিচয়পত্রের সংখ্যা	অবণ্টিত পরিচয়পত্রের সংখ্যা
1	বাঁকুড়া	15,188	4.44	12,000	2,540
2	পুরুলিয়া	21,677	4.04	4,757	750
3	বীরভূম	12,188	0.90	3,000	139
4	মুর্শিদাবাদ	13,468	00	00	00
5	হুগলী	10,516	5.04	6,000	2,000
6	দক্ষিণ দিনাজপুর	3,606	00	00	30*
7	আলিপুরদুয়ার	3,266	1.24	1,910	131
	মোট	**79,909**	**15.66**	**27,667**	**5,590**

(উৎস: জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিস থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

** কোনও পরিচয়পত্র ছাপানো না হলেও এপ্রিল 2017 থেকে 30 টি পরিচয়পত্র পড়ে থাকে।*

নির্বাচিত সাতটি জেলার নথি থেকে দেখা যায় যে মার্চ 2018 পর্যন্ত 15.66 লক্ষ টাকা ব্যয়ে 27,667 সংখ্যক পরিচয়পত্র ছাপানো হলেও জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিসগুলি পরিচয়পত্র ছাপানোর 54 মাস পরেও এর মধ্যে 5,590 টি পরিচয়পত্র বিতরণ করতে পারে নি। ডি আই সি ও-গণ জানায় (সেপ্টেম্বর 2022) যে লোকশিল্পীরা পরিচয়পত্র নিতে না আসায় পরিচয়পত্র দেওয়া যায়নি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারন লোকপ্রসার প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলি যথাযথভাবে পূরণের জন্য জেলা অফিসগুলির আরও সক্রিয় ভূমিকা পালন করা উচিত।

চিত্র 2.2 এবং 2.3 : বীরভূম জেলায় ছাপানো এবং অবন্টিত পরিচয় পত্র

(খ) লোক প্রসার প্রকল্প শুরু হওয়ার (জুলাই 2014) আগে আই এন্ড সি এ ডি তৎকালীন লোকশিল্পীদের পরিচয়পত্র প্রদান করেছিল (জানুয়ারি 2013)। লোক প্রসার প্রকল্প চালু হওয়ার পর আই এন্ড সি এ ডি এই মর্মে সিদ্ধান্ত নেয় যে ঐ পরিচয়পত্রধারী লোকশিল্পীদের লোক প্রসার প্রকল্পের আওতায় এনে তাদের সেপ্টেম্বর 2014 -র মধ্যে নতুন পরিচয়পত্র দেওয়া হবে। আই এন্ড সি এ ডি, লোক প্রসার প্রকল্প চালু হওয়ার আগে (জুলাই 2014) বিদ্যমান লোকশিল্পীদের সংখ্যা ও তাদের মধ্যে কতজন লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাভুক্ত হয়েছে তার সংখ্যা প্রদান করেনি।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, পুরুলিয়া ও আলিপুরদুয়ার জেলায় যথাক্রমে 785 ও 200 জন লোকশিল্পী পুরোনো প্রকল্পে নথিভুক্ত হয়েছিল কিন্তু আট বছর কেটে গেলেও তাদের লোক প্রসার প্রকল্পের নতুন পরিচয়পত্র দেওয়া হয়নি। অন্য পাঁচটি জেলা এই মর্মে কোনও তথ্য প্রদান করেনি। নির্বাচিত সাতটি

জেলায় যৌথ সমীক্ষার জন্য নির্বাচিত 428 জন লোকশিল্পীর মধ্যে দেখা গেছে নিরীক্ষা 181 জন লোকশিল্পীর সঙ্গে সাক্ষাৎ করে যাদের পুরোনো পরিচয়পত্রের পরিবর্তে নতুন পরিচয়পত্র দেওয়া হয়নি।

পুরোনো প্রকল্পের লোকশিল্পীদের লোক প্রসার প্রকল্পের পরিচয়পত্র প্রদান করার বিষয়ে আট বছরের দেরী এই প্রকল্পের দুর্বল ব্যবস্থাপনাকে নির্দেশ করে।

উত্তরে আই এন্ড সি এ ডি জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে 1.87 লক্ষ লোকশিল্পীর মধ্যে ডিসেম্বর 2022 পর্যন্ত 1.71 লক্ষ লোকশিল্পীকে পরিচয়পত্র দেওয়া হয়েছে এবং বাকীদের মার্চ 2023-এর মধ্যে পরিচয়পত্র দেওয়া হবে।

সুপারিশ 8:

রাজ্য সরকারের উচিত পুরোনো প্রকল্পে নথিভুক্ত লোকশিল্পীদের লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাভুক্ত করার বিষয়টি পর্যালোচনা করে তাদের নতুন পরিচয়পত্র দেবার বিষয়টি সুনিশ্চিত করা।

2.2.10 পারফরম্যান্স ফি

2.2.10.1 তহবিলের ব্যবহার

লোক প্রসার প্রকল্পের আওতায় (জুলাই 2014) লোকশিল্পের ধারকদের সরকারী কর্মসূচীতে অংশগ্রহণের মাধ্যমে বিভিন্ন বার্তা প্রচার করার কাজে নিযুক্ত হওয়ার কথা যার জন্য তারা প্রতি অনুষ্ঠানে 1,000 টাকা করে পারফরম্যান্স ফি বাবদ পাবে। জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি আধিকারিকরা প্রতি সপ্তাহে প্রতি ব্লকে অন্তত: একটি করে পারফরম্যান্সের ব্যবস্থা করার কথা যাতে প্রত্যেক রিটেনার লোকশিল্পী মাসে অন্তত: চারটি অনুষ্ঠানের মাধ্যমে 4,000 টাকা উপার্জন করতে পারে। 2018-19 থেকে 2021-22 সময়কালে এই পারফরম্যান্স ফি বাবদ বাজেট বরাদ্দ **সারণী 2.6**-এ দেওয়া হল।

সারণী 2.6 : তহবিল প্রাপ্তি ও সেই সাথে খরচ

(কোটি টাকায়)

অর্থবর্ষ	বাজেট বরাদ্দ	অর্থ দপ্তর দ্বারা প্রদত্ত	পারফরম্যান্স ফি বাবদ খরচ
2018-19	30.00	27.00	24.52
2019-20	8.08	8.08	7.80
2020-21	25.00	17.67	16.38
2021-22	30.00	15.71	15.37
মোট	**93.08**	**68.46**	**64.07**

(উৎস: বাজেট প্রকাশনী ও আই এন্ড সি এ ডি থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

মন্তব্য : 2017-18 সময়কালে 16.22 কোটি টাকা (54.07 শতাংশ) খরচ হয়েছে যার জন্য বাজেট বরাদ্দ ছিল 30.00 কোটি টাকা। অর্থ দপ্তর দ্বারা এই বছরের জন্য প্রদত্ত তহবিল উপলব্ধ নয়।

রিটেনার পিছু বছরে অন্তত: 48 টি অনুষ্ঠানের ব্যবস্থা করার প্রস্তাবিত লক্ষ্য অর্জনের ক্ষেত্রে 1.54 লক্ষ নথিভুক্ত রিটেনার লোকশিল্পীর জন্য পারফরম্যান্স ফি বাবদ আই এন্ড সি এ ডি-র 705.60 কোটি টাকা[43] প্রয়োজন। অন্যদিকে 2021-22 সময়কালে পারফরম্যান্স ফি বাবদ মাত্র 30 কোটি টাকা বাজেটে বরাদ্দ হয় যা নির্দেশিকা অনুসারে প্রয়োজনীয় তহবিলের মাত্র 4.25 শতাংশ। অর্থ্যাৎ, প্রকল্পের নির্দেশিকার সাথে বাজেট বরাদ্দ সামঞ্জস্যপূর্ণ নয়।

উপরের সারণী থেকে দেখা যায় যে আই এন্ড সি এ ডি অর্থ দপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত তহবিলের সম্পূর্ণ পরিমাণ ব্যবহার করতে পারেনি।

[43] *1,000 টাকা x 4 টি প্রোগ্রাম x 12 মাস x 1.54 লক্ষ রিটেনার লোকশিল্পী।*

2.2.10.2 লোকশিল্পীদের জন্য কর্মসূচীর সংগঠন

আই এন্ড সি এ ডি লোকশিল্পীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের জন্য তাদের পারফরম্যান্স ফি প্রদানের মাধ্যমে সরকারী প্রচার অভিযান কর্মসূচীতে যুক্ত করার লক্ষ্যমাত্রা ধার্য করে। নিরীক্ষায় দেখা যায় যে নির্বাচিত সাতটি জেলার মধ্যে তিনটিতে[44] 21,094 জন রিটেনার লোকশিল্পীকে 2021-22 সালে কোনও অনুষ্ঠান দেওয়া হয়নি ও বাকী চারটি জেলায়[45] জুলাই - আগষ্ট 2022 পর্যন্ত 17,917 জন রিটেনার লোকশিল্পীকে কোন অনুষ্ঠান দেওয়া হয়নি।

চিত্র 2.4 : সরকারী প্রোগ্রামে লোকশিল্পীদের পারফরম্যান্স

এছাড়াও, এই সাতটি জেলার 428 জন নির্বাচিত লোকশিল্পীর মধ্যে যৌথ সমীক্ষায় দেখা যায় যে 135 জনকে তালিকাভুক্তির (সেপ্টেম্বর 2017) পর থেকে কোনও অনুষ্ঠান বরাদ্দ করা হয়নি যদিও তারা এজাতীয় অনুষ্ঠানে অংশগ্রহণ করতে আগ্রহী। বিপরীত পক্ষে বাকী 293 জন লোকশিল্পীর মধ্যে 5 জন এমন লোকশিল্পীকে পাওয়া গেছে যাদের 100-র বেশী অনুষ্ঠান দেওয়া হয়েছে। প্রোগ্রাম বরাদ্দের ক্ষেত্রে এরূপ ব্যাপক বৈষম্যের কারণ জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি অফিস দিতে পারেনি।

উত্তরে আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে নির্দিষ্ট ঘরানার শিল্পীদের মধ্যে অনুষ্ঠানের সুষম বন্টন যতদূর সম্ভব করা হবে।

> ***সুপারিশ 9:***
>
> ***রাজ্য সরকারের উচিত নথিভুক্ত লোকশিল্পীদের মধ্যে কর্মসূচীর সুষম বন্টন সুনিশ্চিত করার বিষয়টি পর্যালোচনা করা।***

2.2.10.3 অন্য সহকারী দপ্তর কর্তৃক পারফরম্যান্স ফি পরিশোধ

আই এন্ড সি এ ডি কর্তৃক প্রকাশিত (জুলাই 2015) অর্থনৈতিক ও কার্যক নির্দেশিকায় বলা হয়েছে যে লোক প্রসার প্রকল্পে নথিভুক্ত লোকশিল্পীদের রাজ্যের বিভিন্ন দপ্তরের জনসেবা ও প্রচারমূলক উদ্যোগগুলি ছড়িয়ে দেবার কাজে ব্যবহার করা হবে। এই বাবদ লোকশিল্পীদের পারফরম্যান্স ফি (প্রতি অনুষ্ঠান মাথাপিছু 1,000 টাকা) সংশ্লিষ্ট দপ্তরের বাজেট থেকে পরিশোধ করা হবে। রাজ্যের পরিকল্পনা, পরিসংখ্যান ও প্রোগ্রাম মনিটরিং দপ্তর রাজ্যের 24 টি দপ্তরকে নিয়ে ''দুয়ারে সরকার'' প্রকল্প চালু করেছে (ডিসেম্বর 2020)। এই প্রকল্পে নির্বাচিত সাতটি জেলায় 5,327 টি অনুষ্ঠানে

চিত্র 2.5 : সরকারি অনুষ্ঠানে লোকশিল্পীদের পরিবেশনা

---

[44] *পুরুলিয়া (12,000), মুর্শিদাবাদ (7,834) ও দক্ষিণ দিনাজপুর (1,260)।*

[45] *হুগলী (5,000), বাঁকুড়া (10,446) বীরভূম (1,750) ও আলিপুরদুয়ার (721)।*

নিয়োজিত (ডিসেম্বর 2020 ও মার্চ 2022) 33,524 জন লোকশিল্পীর জেলাভিত্তিক তথ্য **সারণী- 2.7**-এ দেওয়া হল।

সারণী 2.7: দুয়ারে সরকার অনুষ্ঠানে নিয়োজিত লোকশিল্পীদের তথ্য

জেলা	অনুষ্ঠানের সংখ্যা	নিয়োজিত লোকশিল্পীর সংখ্যা	পারফরম্যান্স ফি (লক্ষ টাকায়)
পুরুলিয়া	970	7,673	76.73
বাঁকুড়া	1,078	6,195	61.95
আলিপুরদুয়ার	605	3,486	34.86
হুগলী	469	2,520	25.20
বীরভূম	1,114	6,652	66.52
মুর্শিদাবাদ	135	654	6.54
দক্ষিণ দিনাজপুর	956	6344	63.44
মোট	**5,327**	**33,524**	**335.24**

(উৎস: আই এন্ড সি এ তথ্যভান্ডার থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

যদিও আই এন্ড সি এ ডি পারফরম্যান্স ফি বাবদ এই লোকশিল্পীদের 3.35 কোটি টাকা দিয়েছে, সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত তারা এই টাকা সংশ্লিষ্ট দপ্তরের থেকে চায়নি।

উত্তরে আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে সংশ্লিষ্ট দপ্তরগুলি লোকশিল্পীদের যথাসময়ে টাকা না দেওয়ায় আই এন্ড সি এ ডি-র হাতে নিজের বাজেট থেকে টাকা দেওয়া ছাড়া অন্য কোন উপায় ছিল না।

পশ্চিমবঙ্গ সরকারের মুখ্য সচিব কর্তৃক জারি করা নির্দেশিকায় পরিষেবা ব্যবহারকারী দপ্তরগুলির দ্বারা পারফরম্যান্স ফি প্রদানের কথা বলা হয়েছে। সঠিক সময়ে সঠিক মূল্য প্রদানের জন্য আই এন্ড সি এ ডি-কে অন্য দপ্তরগুলির সাথে যথাযথ সমন্বয় করতে হবে।

2.2.10.4 পারফরম্যান্স ফি প্রদানে সরাসরি সুবিধা হস্তান্তর

জুলাই 2014 সালে চালু হওয়া লোক প্রসার প্রকল্পের আওতাভুক্ত 1.88 লক্ষ লোকশিল্পীকে আই এন্ড সি এ ডি আর্থিক সাহায্য দেয়। অর্থ দপ্তর কর্তৃক জয় বাংলা পোর্টাল চালু হওয়ার (মার্চ 2020) পর সমস্ত লোকশিল্পীদের রিটেনারসহ ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট এই পোর্টালে একত্রীভূত করা হয়। অক্টোবর 2020 থেকে আই এন্ড সি এ ডি পেনশন ও রিটেনার ফি-এর টাকা এফ টি সি সি-র ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে স্থানান্তর করতে থাকে যেখান থেকে "জয় বাংলা" পোর্টালের মাধ্যমে ঐ টাকা সংশ্লিষ্ট লোকশিল্পীদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে স্থানান্তর করা হয়।

দেখা যায় যে, আই এন্ড সি এ ডি পারফরম্যান্স ফি- এর টাকা জয় বাংলা পোর্টালের মাধ্যমে না দিয়ে সংশ্লিষ্ট ট্রেজারীর মাধ্যমে দিচ্ছে। আই এন্ডসি এ ডি পারফরম্যান্স ফিয়ের টাকা জয় বাংলা পোর্টালের মাধ্যমে সরাসরি সুবিধা স্থানান্তর না করার কোনও কারণ দর্শায় নি।

উত্তরে আই এন্ড সি এ ডি জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে এই বিষয়টি নিয়ে অর্থ দপ্তরের সাথে প্রয়োজনীয় যোগাযোগ করা হচ্ছে যাতে পারফরম্যান্স ফি-য়ের টাকা "জয় বাংলা" পোর্টালের আওতাভুক্ত হয়।

সুপারিশসমূহ :

10. তথ্যভান্ডারে প্রতিটি লোকশিল্পীর তথ্যের যথাযথ বৈধতা যাচাই নিশ্চিত করতে হবে। সুবিধা প্রাপকের স্বতন্ত্র পরিচয়পত্র যেমন আধার-এর সাথে ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের সংযোজন চালু করা উচিত।

11. পদ্ধতিগত স্বচ্ছতা ও নিশ্চয়তা নিশ্চিত করার জন্য রাজ্য সরকারের উচিত পারফরম্যান্স ফি প্রদানের জন্যও সরাসরি সুবিধা স্থানান্তর ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

2.2.11 নগদ ঋণ উপলব্ধ সুবিধা

আই এন্ড সি এ ডি পশ্চিমবঙ্গ সরকার, রাজ্য বাজেট থেকে পেনশন এবং রিটেনার ফি সরাসরি লোকশিল্পীদের অ্যাকাউন্টে প্রদান করে। আই এন্ড সি এ ডি মে 2020 সালে লোকশিল্পীদের সময়মত ভাতা প্রদান এবং ভালোভাবে লোক প্রসার প্রকল্প রূপায়নের উদ্দেশ্যে অনুমোদিত অর্থনৈতিক প্রতিষ্ঠান/ ব্যাঙ্ক থেকে নগদ 210 কোটি টাকা ঋণ নেওয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। আই এন্ড সি এ ডি-এর পক্ষে এফ টি সি সি কে এই ঋণ গ্রহণ করার দায়িত্ব অর্পণ করা হয়। এফ টি সি সি ওয়েস্ট বেঙ্গল স্টেট কো- অপারেটিভ ব্যাঙ্ক লিমিটেড -এর সাথে 210 কোটি টাকা ঋণ গ্রহণ করার চুক্তিপত্র, (ডব্লিউ বি এম সি বি এল) জুন 2020 সালে স্বাক্ষর করে। চুক্তিপত্রের শর্তানুসারে এফ টি সি সি ঋণের আসল পরিমাণের উপর শতকরা 7.85 হারে সুদ প্রদান করবে। এই ঋণ, নগদ ঋণ উপলব্ধ সুবিধা হওয়ার জন্য আই এন্ড সি এ ডি-কে ঋণের বোঝা কমানোর জন্য যত দ্রুত সম্ভব ঋণ পরিশোধ করতে হবে।

মে 2020 থেকে সেপ্টেম্বর 2020 সময়কালে এফ টি সি সি 75.19 কোটি টাকা নগদ ঋণ ডব্লিউ বি এস সি বি এল-এর কাছ থেকে নিয়ে জুন 2020 থেকে সেপ্টেম্বর 2020 পর্যন্ত সময়ের পেনশন এবং রিটেনার ফি প্রদান করে। ডব্লিউ বি এস সি বি এল সেপ্টেম্বর 2020 পর্যন্ত একটি 76.09 কোটি টাকা (মূলধন 75.19 কোটি টাকা এবং সুদ 0.90 কোটি টাকা) ঋণ পরিশোধের দাবীপত্র এফ টি সি সি -এর নিকট প্রেরণ করে কিন্তু এফ টি সি সি ঐ বকেয়া ঋণ চার মাস দেরী করে ফেব্রুয়ারি 2021-এ পরিশোধ করে। চারমাস বিলম্বে পরিশোধের জন্য, অক্টোম্বর 2020 থেকে জানুয়ারি 2021 পর্যন্ত অতিরিক্ত সময়ের জন্য অতিরিক্ত সুদ বাবদ যার পরিমাণ 2.03 কোটি টাকা। এফ টি সি সি অতিরিক্ত সুদ বাবদ 2.03 কোটি টাকা ফেব্রুয়ারি 2021-এ ডব্লিউ বি এস সি বি এল-কে পরিশোধ করে।

নিরীক্ষায় গোচরে আসে যে, এমন কোনও তথ্য নেই যা থেকে প্রমাণিত হয় যে লোক প্রসার প্রকল্পের জন্য বরাদ্দ করার মতো অর্থ মে 2020 পর্যন্ত অর্থ দপ্তরের কাছে ছিল না।

উত্তরে, আই এন্ড সি এ ডি (ডিসেম্বর 2022) জানায় যে, অর্থ দপ্তরের বিলম্বিত অনুমোদনের জন্যই ঋণপরিশোধে বিলম্ব হয়। কিন্তু অর্থ দপ্তরের বিলম্বে অনুমোদনের প্রমাণ স্বরূপ কোনরূপ নথি পাওয়া যায়নি।

2.2.12 অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ এবং তদারকি কৌশল

2.2.12.1 লোকশিল্পীদের জীবন এবং আয় সম্পর্কিত শংসাপত্র

লোক প্রসার প্রকল্পের (মে 2017) নির্দেশিকা অনুসারে প্রতি বছর নভেম্বর মাসে, গেজেটেড অফিসার দিয়ে শংসাপিত জীবন এবং আয়ের শংসাপত্র, প্রতিটি লোকশিল্পী জমা দেওয়ার পর তাদের রিটেনার ফি এবং বার্ধ্যক ভাতা প্রদান করা হবে। নথি পরীক্ষায় গোচরে আসে যে, এইসব শংসাপত্র যথাসময়ে প্রদানের জন্য ডি আই সি ও কোনও প্রক্রিয়া বলবৎ করেনি। আই এন্ড সি এ ডি তার নির্দেশিকাতে

শংসাপত্রের শর্তাবলী উল্লেখ করলেও লোকশিল্পীদের শংসাপত্র জমা করার জন্য কোন নজরদারি ব্যবস্থা রাখেনি। সাতটি নমুনা পরীক্ষিত জেলায় জীবন এবং আয় সংক্রান্ত শংসাপত্র সংগ্রহের ক্ষেত্রে 2021-22 -এর প্রতিবেদন **সারণী 2.8**-এ দেখান হল।

সারণী 2.8: জীবন এবং আয়-এর শংসাপত্র সংক্রান্ত বছর-ভিত্তিক চিত্র

জেলা	নথিভুক্ত শিল্পীর সংখ্যা	জমা না দেওয়া শিল্পীর সংখ্যা	
		জীবন শংসাপত্র	আয় শংসাপত্র
বীরভূম	12,188	10,412 (85%)	10,412 (85.42%)
হুগলী	10,516	685 (6.5%)	তথ্য দেয়নি
মুর্শিদাবাদ	13,468	9,457 (70.21%)	9,457 (70.21%)
বাঁকুড়া	15,188	15,188 (100%)	তথ্য দেয়নি
পুরুলিয়া	21,677	538(2.48%)	18,073(83.37)
দক্ষিণদিনাজপুর	3,606	556 (15.42%)	তথ্য দেয়নি
আলিপুরদুয়ার	3,266	2,765 (84.66%)	তথ্য দেয়নি
মোট	**79,909**	**39,601 (51.77%)**	

(উৎস: ডি আই সি ও থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

উপরোক্ত সারণী থেকে এটা লক্ষিত হয় যে, সাতটি নমুনা পরীক্ষিত জেলায় 2021-22 অর্থবর্ষে 39,601 (51.77%) জন লোকশিল্পীর থেকে জীবন শংসাপত্র জমা নেওয়া হয়নি। তিনটি নির্বাচিত জেলাতে 37,942 (80.12%) জন লোকশিল্পীর থেকে আয় সংক্রান্ত শংসাপত্র জমা নেওয়া হয়নি। বাকী চার নির্বাচিত জেলা এই সম্পর্কিত কোন তথ্য সরবরাহ করেনি।

অন্তিম সম্মেলনে (নভেম্বর 2022) আই এন্ড সি এ ডি জানায় যে রিটেনারদের জীবন শংসাপত্র সংগ্রহের পদ্ধতির ক্ষেত্রে অন্য দপ্তর গুলির অনুরূপ সরাসরি সুবিধা স্থানান্তরন প্রকল্প বিবেচনা করা হবে এবং সেইমত ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

সুপারিশ 12:

জীবিত এবং আয় সংক্রান্ত শংসাপত্র সংগ্রহের দায়িত্ব রাজ্য সরকার জেলাগুলিকে দিতে পারে। রাজ্য সরকার প্রয়োজনীয় শংসাপত্র ছাড়াই সহায়তা বণ্টনের জন্য দায়বদ্ধতা নির্ধারণ ও আরোপ করতে পারে।

2.2.12.2 মৃত লোকশিল্পীদের বার্ধক্য ভাতা প্রদান

নিরীক্ষায় পরিলক্ষিত হয় যে, নথিভুক্ত মৃত লোকশিল্পীদের মৃত শংসাপত্র বিলম্বে জমা করা হয়েছে। যৌথ সমীক্ষায় দেখা যায় 428 জন লোকশিল্পীর মধ্যে 258 জন কোনরূপ জীবিত শংসাপত্র জমা না দিলেও আই এন্ড সি এ ডি তাদের আর্থিক সহায়তা প্রদান করে গেছে। তথ্যের বিশ্লেষনে দেখা যায় যে আই এন্ড সি এ ডি (2021-22 অর্থবর্ষে) মোট 99 জন শিল্পীকে মৃত্যুর পরেও বার্ধক্য ভাতা প্রদানের ফলে 12.58 লক্ষ টাকা খরচ করেছে যা পরিহারযোগ্য (**সারণী 2.9**) । নিরীক্ষাকালে আরও পরিলক্ষিত হয় যে মৃত্যু সম্পর্কিত প্রতিবেদন পেশের সময়সীমা সম্বন্ধে দপ্তরের সুনির্দিষ্ট নির্দেশিকা নেই। যথাযথ তদারকি না থাকার ফলে আই এন্ড সি এ ডি 99 জন মৃত লোকশিল্পীর ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে 12.58 লক্ষ টাকা প্রদান করেছে।

সারণী 2.9: মৃত লোকশিল্পীদের অর্থ প্রদান

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	লোকশিল্পীদের সংখ্যা	মৃত্যুর পরে প্রেরণ করা টাকার পরিমাণ
1	বীরভূম	17	1,52,000
2	হুগলী	32	3,81,000
3	মুর্শিদাবাদ	8	1,43,000
4	বাঁকুড়া	20	2,66,000
5	পুরুলিয়া	2	53,000
6	দক্ষিণ দিনাজপুর	8	58,000
7	আলিপুরদুয়ার	12	2,05,000
	মোট	**99**	**12,58,000**

(উৎস : ডি আই সি ও থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

সময়মতো জীবত থাকার শংসাপত্র জমা দেওয়ার সুনিশ্চিতকরণ, জেলা তথ্য দপ্তর দ্বারা না করা যা অভ্যন্তরীন নিয়ন্ত্রণের অভাব এবং সেই সাথে এল পি পি নির্দেশাবলীর অমান্যতাকে ইঙ্গিত করে।

2.2.12.3 কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণের প্রতিবেদন পেশ না করা

এল পি পি নির্দেশিকা (জুলাই 2014) অনুসারে প্রতিমাসের কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করার প্রতিবেদন ডি আই সি ও দ্বারা পরবর্তী মাসের 15 তারিখের মধ্যে আই এন্ড সি এ ডি দপ্তরে পাঠানো আবশ্যক। কিন্তু নিরীক্ষাকালে পরিলক্ষিত হয় যে জেলা তথ্য দপ্তর এল পি পি সম্পর্কিত কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করার প্রতিবেদন প্রস্তুত করেনি এবং আই এন্ড সি এ ডি দপ্তরে প্রেরণ করেনি। জেলাস্তর থেকে দপ্তরকে কোনও তথ্য না পাঠানোর ফলে এল পি পি-র সার্বিক তদারকি বিফল হয়েছে। তাসত্ত্বেও দপ্তর জেলা থেকে এই প্রতিবেদন নেওয়ার কোনও উদ্যোগ গ্রহণ করেনি।

2.2.12.4 লোকশিল্পীদের জন্য কর্মশালার আয়োজন

লোকশিল্পীদের দক্ষতা উন্নয়নের জন্য, যে যে জেলায় যে লোকশিল্প জনপ্রিয়, সেই লোকশিল্পে কর্মশালা অনুষ্ঠিত করার জন্য আই এন্ড সি এ ডি (এপ্রিল 2017) জেলা দপ্তরকে নির্দেশ দেয়। সেই নির্দেশে উল্লিখিত থাকে (i) সর্বাধিক 500 জন লোকশিল্পী যারা পূর্বে অনুষ্ঠিত কোনও কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেনি, তাদেরকে অংশগ্রহণের সুযোগ দিতে হবে একদিনের পারিশ্রমিকের বিনিময়ে (ii) সংশ্লিষ্ট লোকশিল্পে পারদর্শী বিশেষজ্ঞদের কর্মশালায় আমন্ত্রন করতে হবে।

নিরীক্ষিত সাতটি জেলায় 2017-18 এবং 2018-19 এই দুই অর্থবর্ষে 16 টি[46] কর্মশালা অনুষ্ঠিত হলেও 2019-20 থেকে 2020-21 অর্থবর্ষে কোনও কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয় নি। নিরীক্ষা এবং দপ্তরের কর্মীদের যৌথ সমীক্ষায় দেখা যায় যে, সমীক্ষিত 428 জন লোকশিল্পীর 294 জন (69 শতাংশ) শিল্পীকে কোনও কর্মশালায় ডাকা হয়নি এবং ঐ 294 জনের মধ্যে 84 জন এই কর্মশালা সম্পর্কে অবগত নয়। সুতরাং লোকশিল্পীদের দক্ষতা উন্নয়নের উদ্দেশ্যটি পরিপূর্ণভাবে সাফল্য লাভ করতে পারেনি।

অন্তিম সম্মেলনে আই এন্ড সি এ ডি নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়ে জানায় যে, বর্তমানে নিয়মিতভাবে কর্মশালার আয়োজন হচ্ছে।

---

[46] *বীরভূমে তিনটি, হুগলীতে দুটি, মুর্শিদাবাদে একটি, বাঁকুড়ায় দুটি, পুরুলিয়ায় দুটি, দক্ষিণ দিনাজপুরে তিনটি এবং আলিপুরদুয়ারে তিনটি।*

সুপারিশ 13:

রাজ্য সরকার জীবন ও আয়ের শংসাপত্রের বার্ষিক জমা দেবার বর্তমান ব্যবস্থা পর্যালোচনা করতে পারে এবং মৃত্যু, তালিকা থেকে বাদ দেওয়ার ঘটনা ইত্যাদি যতশীঘ্র নথিভুক্ত করা যায় তা নিশ্চিত করতে পদক্ষেপ নিতে পারে।

ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন দপ্তর

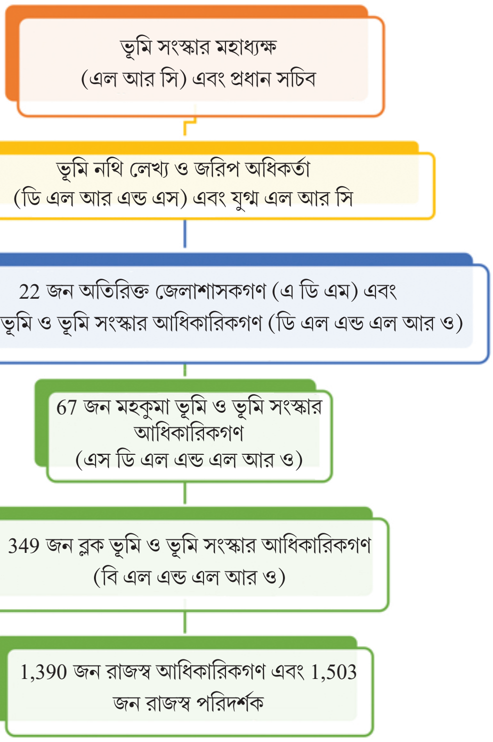
ভূমি রাজস্ব

2.3 কর প্রশাসন

ভূমি রাজস্ব হল জমির খাজনা, রেট ও সেস্, ভূতপূর্ব জমিদারের ভূসম্পত্তির পরিচালনা, জরিপ ও নিষ্পত্তিমূলক কার্যকলাপ ইত্যাদির থেকে প্রাপ্ত আয়। পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল আর) আইন 1955; পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল আর) নিয়মাবলী 1965; পশ্চিমবঙ্গ ভূমি এবং ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল আর) সারগ্রন্থ 1991; পশ্চিমবঙ্গ ভূমি রাজস্ব (সংশোধন) আইন 2003 এবং 2005 এবং কলকাতা ভূমি সংস্কার (সংশোধন) আইন 2003-এর দ্বারা ভূমি রাজস্ব নির্ধারণ ও আদায় নিয়ন্ত্রিত হয়।

ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন (এল এন্ড এল আর এন্ড আর আর এন্ড আর) দপ্তর হল রাজ্যে ভূমি রাজস্ব নির্ধারণ ও আদায়ের জন্য নোডাল দপ্তর। দপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক পরিকাঠামো নিচের তালিকায় দেখানো হল :

তালিকা 2.2: কর প্রশাসন



2.4 অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা

ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন দপ্তরেরর অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা শাখা (আই এ ডব্লিউ) ঝুঁকির মূল্যায়ন, প্রচলিত নিয়মাবলী ও বিধানের সঠিক প্রতিপালন এবং ক্ষতির হাত থেকে সম্পদ রক্ষা করার উদ্দেশ্যে গঠন করা হয়েছে।

2021-22 সালে, এই শাখার শীর্ষে ছিলেন নিরীক্ষা আধিকারিক এবং পদাধিকার বলে উপসচিব, তাদেরকে সাহায্য করতেন 13 জন সহ নিরীক্ষকগণ। যেখানে আই এ ডব্লিউ-তে 16 টি অনুমোদিত পদ থাকা সত্ত্বেও একজনও অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা আধিকারিককে নিযুক্ত করা হয়নি এবং 14 টি অনুমোদিত পদের সাপেক্ষে 13 জন সহ নিরীক্ষক বহাল ছিল। 2021-22 সালে আই এ ডব্লিউ -এর অধিকার ক্ষেত্রে 49টি নিরীক্ষাযোগ্য ইউনিট ছিল যেটি গঠিত হয়েছিল 22 টি জেলা ভূমি এবং ভূমি সংস্কার কার্যালয় (ডি এল এন্ড এল আর ও), 22 টি ভূমি অধিগ্রহণ (এল এ) সমাহর্তা, একটি প্রথম ভূমি অধিগ্রহণ (এফ এল এ) সমাহর্তা, দুটি ভাড়া নিয়ামক এবং দুটি ঠিকা প্রজাস্বত্ত্ব[47] নিয়ে। এগুলির মধ্যে আই এ ডব্লিউ এই সময়কালে আটটি ডি এল এন্ড এল আর ও এবং আটটি বিশেষ ভূমি অধিগ্রহণ কার্যালয় (এসপিএল এল এ ও)নিরীক্ষা করার পরিকল্পনা করেছিল, যা মোট নিরীক্ষা যোগ্য ইউনিটগুলির 32.65 শতাংশ। আই এ ডব্লিউ এই সময়কালে চারটি ডি এল এন্ড এল আর ও এবং চারটি এসপিএল এল এ ও কার্যালয়ে নিরীক্ষা করেছে, যা পরিকল্পিত ইউনিটগুলির 50 শতাংশ।

2.5 নিরীক্ষার ফলাফল

মহাগাণনিক (নিরীক্ষা- II), পশ্চিমবঙ্গ কার্যালয় 2021-22 -সময়কালে এল এন্ড এল আর এবং আর আর এন্ড আর দপ্তর, ভূমি নথি লেখ্য ও জরিপ অধিকর্তা (ডি এল আর এন্ড এস) এবং পাঁচটি ডি এল এন্ড এল আর ও কার্যালয়ের নথি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করেছে। নিরীক্ষায় 90 টি ক্ষেত্রে ভূমি রাজস্ব সম্পর্কিত 17.94 কোটি টাকার অনিয়ম পরিলক্ষিত হয়েছে, যা **সারণী 2.10**-এ প্রদত্ত নিচের প্রকারগুলির অন্তর্ভুক্ত।

সারণী 2.10: নিরীক্ষার ফলাফল

(কোটি টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	প্রকার	ক্ষেত্র সংখ্যা	পরিমাণ
1.	বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ভাড়া, সেস্ এবং সারচার্জ অনাদায়/ কম আদায়	19	5.14
2.	দীর্ঘ মেয়াদী ইজারা চুক্তি নিষ্পত্তি না হওয়ায় সরকারি রাজস্ব অনাদায়	17	3.14
3.	বার্ষিক ইজারা ভাড়া অনাদায়	16	0.93
4.	সায়রতি সুদের ইজারা না দেওয়ায় রাজস্বের ক্ষতি/ বাধা	10	1.16
5.	দীর্ঘমেয়াদী ইজারা চুক্তির নবীকরণ না করায় সরকারি রাজস্ব অনাদায়	5	1.84
6.	অন্যান্য	23	5.73
মোট		**90**	**17.94**

এই বছরে, দপ্তর 92 টি ক্ষেত্রে 15.70 কোটি টাকার অবনির্ধারণ এবং অন্যান্য ঘাটতিগুলি মেনে নিয়েছে, যার মধ্যে 87 টি ক্ষেত্রে 15.63 কোটি টাকার ঘাটতি 2021-22-এ এবং বাকিগুলি পূর্ববর্তী বছর গুলিতে উল্লেখ করা হয়েছিল। এই বছরে আটটি ক্ষেত্রে 4.19 লক্ষ টাকা আদায় করা হয়েছে।

পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে 5.19 কোটি টাকা সম্বলিত কিছু দৃষ্টান্তমূলক বিষয়ে আলোচনা করা হয়েছে। এটি উল্লেখ করা প্রাসঙ্গিক যে এই বিষয়গুলির মধ্যে অনেকগুলি আগে উত্থাপিত হয়েছে এবং বিগত

[47] *ওয়েস্ট বেঙ্গল ঠিকা টেনান্সি (অ্যাকুইজিশন এন্ড রেগুলেশন) আইন, 2001 অনুযায়ী, ঠিকা প্রজাস্বত্ত হল কোনো ব্যক্তি অপর কোনো ব্যক্তি থেকে লিখিত ইজারা অথবা অন্য কোনো প্রকারে জমি ভোগদখল করে এবং ঐ ব্যক্তিকে ভাড়া প্রদানে বাধ্য থাকে এবং বাসস্থান বা উৎপাদন বা ব্যবসার জন্য ঐ জমির উপর কোনো কাঠামো তৈরী করে অথবা ক্রয় বা দানপত্রের মাধ্যমে ঐ জমির উপর বর্তমান কাঠামোর প্রাপ্ত হয়।*

বছরের সি এ জি-র নিরীক্ষা প্রতিবেদন (রাজস্ব ক্ষেত্র)-এ প্রকাশিত হয়েছে যেখানে সরকার অনেক অসম্মতি মেনে নিয়েছেন এবং পুনরুদ্ধারের পদক্ষেপ শুরু করেছেন। যাইহোক, সামগ্রিক অভ্যন্তরীন নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাকে সেই পর্যায়ে শক্তিশালী করা হয়নি যাতে পরবর্তী বছরগুলিতে এই বিষয়গুলির পুনরাবৃত্তি না ঘটে।

2.6 অনাদায়ী ইজারা ভাড়া ও সুদ

বিভাগীয় কর্তৃপক্ষ দ্বারা নির্ধারিত পদক্ষেপের অভাবে 36 জন ইজারাদারের কাছ থেকে বার্ষিক ইজারা ভাড়া এবং সুদ বাবদ 55.77 লক্ষ টাকা অনাদায়।

পশ্চিমবঙ্গ ভূমি ও ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল এন্ড এল আর) সারগ্রন্থ, 1991-এর বিধি 235 অনুযায়ী ইজারাপ্রাপ্ত, জমির ক্ষেত্রে দীর্ঘমেয়াদী ইজারাভাড়া বাংলা ক্যালেন্ডার বছর (বি এস)[48] অনুসারে বার্ষিক প্রদেয় হবে। বছরের শেষ দিনে সেই বছরের প্রাপ্য ইজারাভাড়া বকেয়া হবে। বিধি 303 অনুযায়ী, ইজারা ভাড়া বিলম্বে পরিশোধের জন্য বার্ষিক 6.25 শতাংশ হারে সুদ নির্ধারিত হবে।

ডব্লিউ বি এল আর সারগ্রন্থ 1991-এর বিধি 227 (i) অনুযায়ী : চাষ ব্যতীত অন্য কোন প্রয়োজনে জমির দীর্ঘ বা স্বল্পমেয়াদী লিজ দিলে তা বি এল এন্ড এল আর ও দ্বারা আলাদা রেজিষ্টার ‘এক্স’ -এ নথিবদ্ধ করতে হবে। ইজারা নবীকরণের জন্য যথাযথ ব্যবস্থা নেওয়া এবং সঠিক সময়ে ইজারা ভাড়া নেওয়ার বিষয়গুলি বি এল এন্ড এল আর ও সেই রেজিষ্টারে নথিবদ্ধ করবে। ইজারার ক্ষেত্রে কোন শর্ত ভঙ্গ হলে সেই প্রতিবেদন সংশ্লিষ্ট বি এল এন্ড এল আর ও পর্যায়ক্রমে জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিককে (ডি এল এন্ড এল আর ও) জানাবে।

এছাড়াও, বিধি 227 (ii) অনুযায়ী, ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিক এবং মহকুমা ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিক (এস ডি এল এন্ড এল আর ও) ব্লক লেভেল কার্যালয় পরিদর্শনের সময় এই রেজিষ্টার যথাযথভাবে নিয়ন্ত্রিত হচ্ছে কিনা সেই মতামত দেবে।

চারটি ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিককের (ডি এল এন্ড এল আর ও) কার্যালয়[49] এবং 87 টির মধ্যে 45 টি ব্লক ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিকের (বি এল এন্ড এল আর ও) কার্যালয়ের নিরীক্ষায় (ডিসেম্বর 2021) নিম্নলিখিত ত্রুটিগুলি ধরা পড়েছে : (i) রেজিষ্টার ‘X’ যথাযথভাবে নিয়ন্ত্রিত না হওয়া, যা সংশ্লিষ্ট বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকের গাফিলতি; (ii) বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ দ্বারা জমাকৃত অনাদায়ী ইজারা ভাড়া সংক্রান্ত রেজিষ্টারে ডি এল এন্ড এল আর কার্যালয়ের সুপারিশকৃত ব্যবস্থাপনার কোন তথ্য নেই; (iii) ডি এল এন্ড এল আর/ এস ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ তাদের নিয়ন্ত্রনাধীন বি এল এন্ড এল আর কার্যালয়গুলি পরিদর্শনকালে বাধ্যতামূলকভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা এই রকম কিছু রেজিষ্টারের ক্ষেত্রে কোন উপদেশ দিয়েছে কিনা তার কোন তথ্য নেই।

নিরীক্ষায় গোচরে আসে যে, নিরীক্ষিত 52 টি ইজারার (মোট 241 টির মধ্যে) মধ্যে 674.39 একর জমি সম্বলিত 36 জন ইজারাদারদের ইজারা ভাড়া এবং সুদ এক বছর থেকে 12 বছর সময়ের জন্য অনাদায়ী ছিল। সংশ্লিষ্ট বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ দ্বারা নির্ধারিত পদক্ষেপ না নেওয়ার ফলে এই ক্ষেত্রে বার্ষিক ইজারা ভাড়া ও সুদ বাবদ 55.77 লক্ষ টাকা (বার্ষিক ইজারা ভাড়া 51.73 লক্ষ টাকা এবং সুদ 4.04 লক্ষ টাকা) অনাদায়ী রয়েছে। এছাড়াও অনাদায়ী ইজারা ভাড়া

[48] *বাংলা বছর (বাংলা শকাব্দ - বি এস) শুরু হয় প্রতি বছর প্রতি বছর বৈশাখ মাসের প্রথম দিনে অর্থাৎ এপ্রিল মাসের 14/15 তারিখে।*

[49] *বাঁকুড়া, বীরভূম, পূর্ব বর্ধমান এবং উত্তর 24 পরগণা।*

আদায়ের জন্যও বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করেনি। নিরীক্ষায় গোচরে আনার পর বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ কেবলমাত্র দাবিপত্র জারি করেছে।

নিরীক্ষিত বি এল এন্ড এল আর/ এস ডি এল এন্ড এল আর/ ডি এল এন্ড এল আর কার্যালয়গুলির এইসকল ব্যর্থতা এটাই নির্দেশ করে যে অনুরূপ ঘটনা অন্যান্য ডি এল এন্ড এল আর কার্যালয়গুলির ক্ষেত্রে ঘটছে না এমন বলা যায়না। এইসকল গোচরে আনার পর (ডিসেম্বর 2021) ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি মেনে নিয়ে স্বীকার করে যে (i) ইজারা ভাড়া বাবদ 41.58 লক্ষ টাকা সম্বলিত 39 টি ক্ষেত্রে বকেয়া আদায়ের জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করা হবে; (ii) ইজারা ভাড়া বাবদ 13.85 লক্ষ টাকা সম্বলিত নয়টি ক্ষেত্রে বকেয়া আদায়ের জন্য দাবিপত্র জারি করা হবে। (iii) ইজারা ভাড়া বাবদ 0.34 লক্ষ টাকা সম্বলিত চারটি ক্ষেত্রে বকেয়া আদায়ের জন্য বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণকে নির্দেশ দেওয়া হবে।

দপ্তর জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিক, বীরভূম ইজারা ভাড়া বাবদ 5.19 লক্ষ টাকা আদায় করেছে। ফলস্বরূপ, 50.58 লক্ষ টাকা এখনও (মার্চ 2023) আদায় করা যায়নি।

2.7 বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে রাজস্বের অনাদায়/ কম আদায়

বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ কর্তৃক পদক্ষেপ না নেওয়ায় ভাড়া, সেস ও সারচার্জ বাবদ 4.63 কোটি টাকা অনাদায়।

পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল আর) আইন 1955-এর ধারা 22 এবং 23 সেইসাথে পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার (সংশোধন) আইন 2003 এবং 2005 অনুসারে, বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে জমি ব্যবহারকারী রায়তগন[50] নির্ধারিত হারে ভূমি রাজস্ব দিতে দায়বদ্ধ। এছাড়াও কলকাতা ভূমি রাজস্ব আইন, 2003[51] এবং কলকাতা ভূমি রাজস্ব (সংশোধন) আইন, 2003 অনুসারে, কলকাতা মেট্রোপলিটন ডেভলপমেন্ট অথারিটির (কে এম ডি এ) অধীনস্থ পৌর এলাকার মধ্যেও ভূমি রাজস্ব প্রদানের জন্য রায়ত দায়বদ্ধ। গ্রামীণ এলাকায় রায়তদের দ্বারা ভাড়া ছাড়াও সেস্[52] এবং সারচার্জ[53] প্রদান করতে হয় যেখানে শহর এলাকায় রায়তদের সারচার্জ প্রদান করতে হয়।

ডব্লিউ বি এল আর সারগ্রন্থ 1991-এর বিধি 297 অনুসারে ভূমি সহায়করা[54] প্রাথমিকভাবে ভূমি রাজস্বসহ সরকারি বকেয়া আদায়ে দায়বদ্ধ। রাজস্ব পরিদর্শক[55] এবং অন্যান্য উদ্ধর্তন কর্মকর্তা যেমন ব্লক ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিকগণের অন্যতম প্রধান দায়িত্ব এই বিষয়ে নজর দেওয়া। সারা বছর রাজস্ব আদায় অব্যাহত থাকলেও সর্বোচ্চ রাজস্ব সংগ্রহের মরশুমে অর্থাৎ পৌষ, মাঘ, ফাল্গুন ও চৈত্র মাসে তা ত্বরান্বিত হওয়া উচিত। সংগ্রহ শিবিরের আয়োজন করে এবং উপযুক্ত লিফলেট বিলি এবং প্রচারের অন্যান্য মাধ্যমে সরকারী বকেয়া পরিশোধের বিষয়ে জন সচেতনতা সৃষ্টি করে এটি সম্পাদন করতে হবে। সর্বোচ্চ সংগ্রহের মরশুমে সংগ্রহের প্রচেষ্টাকে সর্বাধিক করতে পঞ্চায়েতগুলির সক্রিয় সহযোগিতা তালিকাভুক্ত করা উচিত।

---

[50] রায়ত অর্থ- যে কোন উদ্দেশ্যে জমি ধারনকারী কোন ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠান।

[51] কলকাতা গেজেটের 31.12.2003 তারিখের বিজ্ঞপ্তি নং 2198-এল অনুসারে।

[52] সড়ক সেস (6 শতাংশ), লোককারী/পাবলিক ওয়ার্ক সেস (25 শতাংশ), প্রাথমিক শিক্ষা সেস (10 শতাংশ) এবং গ্রামীণ কর্মসংস্থান সেস (30 শতাংশ)।

[53] গ্রামীণ কর্মসংস্থান সারচার্জ (15 শতাংশ)।

[54] রায়তদের কাছ থেকে ভূমি রাজস্ব, সেস এবং অন্যান্য সরকারী বকেয়া আদায়ে, ভূমি সহায়ক রাজস্ব পরিদর্শকের সহায়তা করে।

[55] গ্রাম পঞ্চায়েত স্তরে, ভূমি ও ভূমি সংস্কারের কাজ একজন রাজস্ব পরিদর্শকের সামগ্রিক দায়িত্বে থাকে।

ডব্লিউ বি এল আর সারগ্রন্থ 1991 এর বিধি 313 অনুসারে রাজস্ব পরিদর্শক এবং বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকের দায়িত্ব রাজস্ব সংগ্রহের ক্ষেত্রে ভূমি সহায়কের অ্যাকাউন্ট/ হিসাব চেক করা। এই উদ্দেশ্যে, বি এন্ড এল আর আধিকারিক এমনভাবে একটি অগ্রিম পোগ্রাম তৈরি করবে যাতে কোন ভূমি সহায়কের হিসেব এক মাসের বেশি সময় অপরীক্ষিত না থাকে। এক্ষেত্রে রাজস্ব পরিদর্শককে তার অফিসে নিযুক্ত ভূমি সহায়কগণের হিসাব মাসে অন্তত দুবার পরীক্ষা করতে হবে। প্রতিমাসে বি এল এন্ড এল আর আধিকারিক মহকুমা, ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিককে একটি প্রতিবেদন জমা দেবে যাতে উল্লেখ থাকবে যে তার এলাকায় নিযুক্ত সমস্ত ভূমি সহায়কের হিসেব বিগত মাসগুলিতে সে নিজে বা রাজস্ব আধিকারিক দ্বারা পরীক্ষিত হয়েছে এবং আদায়কৃত সংগ্রহ গচ্ছিত হয়েছে। ভূমি সহায়ক তিন মাসে একবার তাদের সংগ্রহের কাগজপত্র বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকের কাছে উপস্থাপন করবে।

ডব্লিউ বি এল আর সারগ্রন্থ, 1991-বিধি 324 অনুসারে, যত তাড়াতাড়ি সম্ভব, প্রতিবছর শেষ হওয়ার পরে, ভূমি সহায়ক রাজস্ব পরিদর্শকের মাধ্যমে বি এল এন্ড এল আর আধিকারিককে রিটার্ন-II তে খেলাপিদের একটি তালিকা জমা দেবে। বি এল এন্ড এল আর কার্যালয়ে সেই রিটার্ন চেক করা হবে এবং খেলাপিদের বিরুদ্ধে মামলা করা হবে। শংসাপত্রের মামলা দায়ের বৈশাখের শেষে শুরু করতে হবে এবং জুলাইয়ের প্রথমদিকে শেষ করতে হবে (শ্রাবণের মাঝামাঝি)।

অর্থবর্ষ 2017-18 থেকে 2020-21 সময়ের পাঁচটি ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিকের অন্তর্গত 45টি বি এল এন্ড এল আর অফিসের অন্তর্ভূক্ত 23,851 জন রায়ত যারা রাইস মিল, কৃষি শিল্প, কোল্ড স্টোরেজ, গোডাউন, গ্যারেজ, দোকান, বাজার, ক্রাশার, ইট ভাঁটা ইত্যাদি নানা বাণিজ্যিক ও শিল্পের উদ্দেশ্যে জমি ব্যবহার করছে সেই সব ক্ষেত্রে ভূমি সহায়কগণের সংগ্রহ রেজিষ্টার (রেজিষ্টার-III) এবং ভাড়ার রসিদ বইয়ের নমুনা পরীক্ষায় (সেপ্টেম্বর থেকে ডিসেম্বর 2021) প্রকাশ পায় যে :

কে এম ডি এ-র অন্তর্ভূক্ত 1,158.36 একর জমি সম্বলিত 557 টি ক্ষেত্রে 222 জন রায়ত ভূমি রাজস্ব এবং সারচার্জ বাবদ 2.33 কোটি টাকা প্রদান করেনি।

পৌরসংস্থা ও গ্রাম পঞ্চায়েতের অন্তর্ভূক্ত 6,372.25 একর জমি সম্বলিত 4,063 টি ক্ষেত্রে 1,895 জন রায়ত ভূমি রাজস্ব, সেস এবং সারচার্জ বাবদ 2.30 কোটি টাকা প্রদান করেনি।

সংশ্লিষ্ট বি এল এন্ড এল আর আধিকারিকগণ রায়তদের থেকে বকেয়া আদায়ের জন্য কোন দাবিপত্র জারি করেনি বা অন্য কোন পদক্ষেপ নেয়নি। ফলস্বরূপ,ভাড়া, সেস এবং সারচার্জ বাবদ 4.63 কোটি টাকা অনাদায়ী রয়েছে।

নিরীক্ষায় গোচরে আনার পর পাঁচজন ডি এল এন্ড এল আর আধিকারিক নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়ে (সেপ্টেম্বর- ডিসেম্বর 2021) আশ্বস্ত করে যে, রাজস্ব আদায়ের জন্য যথাযথ পদক্ষেপ নেওয়া হবে।

সরকারকে বিষয়টি আগষ্ট 2022-এ জানানো হয়। উত্তর এখনও (মার্চ 2023) প্রতীক্ষিত।

ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ এবং বস্ত্র দপ্তর

2.8 পশ্চিমবঙ্গে ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম বাস্তবায়নের উপর বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

2.8.1 সূচনা

ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ এবং বস্ত্র (এম এস এম ই এন্ড টি) দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি) হল বস্ত্র এবং হস্তশিল্প সেক্টর সহ ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগের বৃদ্ধি এবং বিকাশের জন্য নোডাল সংস্থা। এম এস এম ই এন্ড টি দপ্তরটির বিভিন্ন ভাগগুলি হল :

(i) এম এস এম ই অধিদপ্তর,

(ii) বস্ত্র অধিদপ্তর (হ্যান্ডলুম),

(iii) বস্ত্র অধিদপ্তর (পাওয়ারলুম),

(iv) পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প বোর্ড এবং

(v) বিভিন্ন উদ্যোগ/নিগম/সোসাইটি।

দপ্তরের মূল উদ্দেশ্য হল : (i) ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ-এর পাশাপাশি, কুটির, হস্তশিল্প, তাঁত, কয়ার এবং লাক্ষা শিল্পের উন্নয়ন ও বিকাশকে সহজতর করা; এবং (ii) নতুন এবং পুরানো উদ্যোক্তাদের প্রশিক্ষণ দেওয়া। এই কাজটি করার জন্য সম্ভাব্য উদ্যোক্তাকে চিহ্নিত করণ এবং প্রশিক্ষণ দেওয়া এবং রাজ্যের উদ্যোক্তাদের পরিকাঠামোগত সহায়তা প্রসারিত করা।

ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ (এম এস এম ই) মন্ত্রক ভারত সরকার (জি ও আই) উৎপাদনশীলতা এবং প্রতিযোগিতা বাড়ানোর পাশাপাশি ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগগুলির সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য একটি মূল কৌশল হিসাবে ক্লাস্টার উন্নয়ন পদ্ধতি গ্রহণ করেছিল[56] (অক্টোবর 2007)।

ক্লাস্টার উন্নয়ন কার্যক্রম, 2010-এর সংশোধিত নির্দেশিকা অনুযায়ী একটি ক্লাস্টার হল একটি শনাক্তযোগ্য সংলগ্ন এলাকার মধ্যে অবস্থিত এবং সদৃশ পণ্য/পরিপূরক পণ্য/পরিষেবা উৎপাদনকারী উদ্যোগগুলির একটি গোষ্ঠী, যেগুলিকে সবার জন্য একই পরিকাঠামোগত সুবিধাগুলির দ্বারা একত্রে সংযুক্ত করা যেতে পারে যা তাদের সাধারণ চ্যালেঞ্জগুলি মোকাবিলায় সহায়তা করে। একটি ক্লাস্টারের শিল্পোদ্যোগগুলির চারিত্রিক বৈশিষ্টগুলি হল :

(ক) উৎপাদন পদ্ধতি, গুণমান নিয়ন্ত্রণ এবং পরীক্ষা, শক্তি খরচ, দূষণ নিয়ন্ত্রণ ইত্যাদির মধ্যে সাদৃশ্য বা পরিপূরকতা;

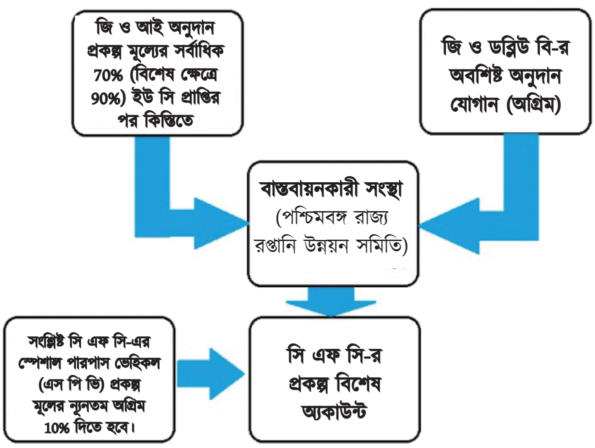
(খ) একই স্তরের প্রযুক্তি এবং বিপণন কৌশল/কার্যপ্রণালী;

(গ) ক্লাস্টারের সদস্যদের মধ্যে যোগাযোগের জন্য একই মাধ্যম;

(ঘ) একই বাজার এবং প্রয়োজনীয় দক্ষতা এবং

(ঙ) সাধারণ চ্যালেঞ্জ এবং সুযোগগুলি যেগুলির সম্মুখীন ক্লাস্টারগুলো হয়।

পশ্চিমবঙ্গে ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (সি ডি পি) ভারত সরকারের অনুদান হিসাবে যৌথ লগ্নিকরণের মাধ্যমে ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ-ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রামের (এম এস ই-সি ডি পি) অধীনে বাস্তবায়িত হচ্ছে (প্রকল্পের ব্যয়ের 70 শতাংশের মধ্যে সীমাবদ্ধ অথবা ক্ষুদ্র/গ্রামীণ মহিলাদের মালিকানাধীন বা এস সি/এস টি ইউনিট-এর ক্ষেত্রে 90 শতাংশ); স্পেশাল পারপাস ভেহিকেল (এস পি ভি)-এর লগ্নী হচ্ছে ন্যূনতম 10 শতাংশ; এবং বাকি লগ্নী রাজ্য সরকারের মাধ্যমে।



চিত্র 2.6 : তহবিল যোগানের ফ্লো চার্ট

[56] *ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ ক্লাস্টার উন্নয়ন প্রকল্প, 2010-র সংশোধিত নির্দেশিকা।*

চিত্র 2.7: সি এফ সি গঠনের ফ্লো চার্ট

সি ডি পি-এর প্রধান উদ্দেশ্য হল : (i) প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামোকে শক্তিশালী করা (ii) পূর্ববর্তী এবং পরবর্তী সংযোগ সাধন (iii) ক্লাস্টারের উদ্যোগগুলির মধ্যে উৎপাদনশীলতা এবং প্রতিযোগিতা বাড়ানোর জন্য আধুনিক প্রযুক্তি সহ প্রয়োজন ভিত্তিক কমন ফ্যাসিলিটি সেন্টারগুলি (সি এফ সি) তৈরি করা।

ন্যাশনাল লেভেল স্টিয়ারিং কমিটি (এন এল এস সি)[57] হল এম এস সি-সি ডি পি-এর অধীনে প্রকল্পের অগ্রগতি নিরীক্ষণ করার জন্য শীর্ষ সংস্থা। এছাড়াও রাজ্য সরকার দ্বারা রাজ্য স্তরের স্টিয়ারিং কমিটি (এস এল এস সি)[58] গঠিত হয় যার কাজ হচ্ছে রাজ্যে অনুমোদিত প্রকল্পগুলির বাস্তবায়ন এবং পরিচালনার জন্য সুপারিশ এবং নিরীক্ষণ এবং প্রকল্পগুলির সন্তোষজনক এবং সময়সীমার মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করণ এবং তৎপরবর্তী কার্যকারিতা ঠিক করা। পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য রপ্তানি উন্নয়ন সমিতি (ডব্লিউ বি এস ই পি এস) এম এস ই-সি ডি পি-এর

---

[57] *এন এল এস ই গঠিত হয়: সচিব (এম এস এম ই), জি ও আই এর চেয়ারম্যান এবং সদস্য হিসাবে (i) অতিরিক্ত সচিব এবং উন্নয়ন কমিশনার (এম এস এম ই), (ii) অতিরিক্ত সচিব এবং আর্থিক উপদেষ্টা, এম এস এম ই, (iii) উপদেষ্টা (ভি এস ই), নীতি আয়োগ, (iv) যুগ্ম সচিব, এম এস এম ই মন্ত্রণালয়, (v) এস আই ডি বি আই এবং (vi) সংশ্লিষ্ট শিল্প সমিতি থেকে প্রতিনিধিগন।*

[58] *এস এল এস ই, এ সি এস প্রধান সচিব/সচিব (শিল্প/এম এস এম ই)/কমিশনার/শিল্প পরিচালক/এম এস এম ই চেয়ারম্যান-এর সমন্বয়ে গঠিত এবং আই এ, অর্থ দপ্তর থেকে প্রতিনিধি হিসাবে পরিচালক, এম এস এম ই-ডি আই, জি এম, ডি আই সি সদস্য হিসাবে।*

অধীনে সি ডি পি সম্পাদনের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা (আই এ) হিসাবে মনোনীত হয়েছিল (নভেম্বর 2011)। 21টি জেলা শিল্প কেন্দ্রগুলি (ডি আই সি) এবং একটি সাব-ডি আই সি নিয়ে গঠিত এম এস এম ই অধিদপ্তর, জেলাগুলিতে এম এস ই-সি ডি পি-এর পর্যবেক্ষণক হিসাবে কাজ করে।

সি এফ সি তৈরি, পরিচালনা এবং দিনগত রক্ষণাবেক্ষণের জন্য, এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকা অনুসারে একটি বিশেষ উদ্দেশ্যমূলক সংস্থা (এস পি ভি) গঠন করতে হবে। এস পি ভি হল একটি আইনি সত্তা (সমবায় সমিতি, নিবন্ধিত সোসাইটি, ট্রাস্ট বা একটি কোম্পানি) যার সদস্যদের মধ্যে ইতিবাচক সহযোগিতার পূর্ব অভিজ্ঞতা রয়েছে এবং ক্লাস্টারের সুবিধাপ্রাপক যে কোনো ইউনিট এস পি ভি-র সদস্য হতে পারে। সি এফ সি-এর সুবিধাগুলি ক্লাস্টারের সমস্ত ইউনিট (এস পি ভি এবং নন এস পি ভি সদস্যরা) দ্বারা গ্রহণ করতে পারে, যদিও ব্যবহারের মূল্য প্রদানের জন্য এস পি ভি-র সদস্যদের যুক্তিসঙ্গত অগ্রাধিকার দেওয়া যেতে পারে। এস পি ভি সি এফ সি-এর দিনগত কর্মকান্ডের জন্য এস পি ভি সম্পূর্ণভাবে দায়ী থাকবে। এম এস ই-সি ডি পি-এর অধীনে এস পি ভি-এর সদস্য হিসাবে একজন কেন্দ্রীয় এবং একজন রাজ্য সরকারের আধিকারিককে নিতে হবে।

এম এস ই-সি ডি পি-এর অধীনে গ্রহণযোগ্য ক্রিয়াকলাপগুলির মধ্যে নিম্নলিখিতগুলি রয়েছে :

- **ডায়াগনস্টিক স্টাডি রিপোর্ট :** ক্লাস্টারে ব্যবসায়িক প্রক্রিয়াগুলি ম্যাপ করা এবং একটি বৈধ কর্ম পরিকল্পনাসহ প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা প্রস্তাব করা।
- **পরোক্ষ হস্তক্ষেপ (সফ্ট ইন্টারভেনশন) :** ক্লাস্টার ইউনিটগুলির জন্য প্রযুক্তিগত সহায়তা, সক্ষমতা বৃদ্ধি, এক্সপোজার ভিজিট, বাজার উন্নয়ন, ট্রাস্ট বিল্ডিং, ইত্যাদি।
- **বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন (ডি পি আর):** সি এফ সি স্থাপনের জন্য একটি প্রযুক্তিগতভাবে সম্ভাব্য এবং আর্থিকভাবে কার্যকর প্রকল্প প্রতিবেদন তৈরি করা যাতে (i) এম এস ই উদ্যোগগুলির ক্লাস্টার এবং/বা পরিকাঠামো উন্নয়নমূলক প্রকল্পগুলি তার মধ্যে থাকে (ii) নতুন বাণিজ্যিক তালুক/ক্ষেত্র থাকে অথবা (iii) পুরানো বাণিজ্যিক তালুক/ক্ষেত্র/ক্লাস্টারের উন্নতিকরণ হয়।

  - **প্রত্যক্ষ হস্তক্ষেপ (হার্ড ইন্টারভেনশন)/ সি এফ সি :** টেস্টিং সুবিধা, ডিজাইন সেন্টার, প্রোডাকশন সেন্টার, বর্জ্য প্রক্রিয়াকরণ প্ল্যান্ট, প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, গবেষণা এবং উন্নয়ন (আর এন্ড ডি) কেন্দ্র, কাঁচামালের ব্যাঙ্ক/বিক্রয় ডিপো, পণ্য প্রদর্শন কেন্দ্র, তথ্য কেন্দ্রের মতো দৃশ্যমান "সম্পদ" তৈরি করা এবং/বা অন্য কোনো প্রয়োজন-ভিত্তিক সুবিধা প্রদান করা।
  - **পরিকাঠামো উন্নয়ন :** জমির উন্নয়ন, জল সরবরাহের ব্যবস্থা, নিষ্কাশন প্রণালী, বিদ্যুৎ সংযোগ, সবার ব্যবহারের জন্য শক্তির অপ্রচলিত উৎস, রাস্তা নির্মাণ, সাধারণ সুবিধা যেমন প্রাথমিক চিকিৎসা কেন্দ্র, ক্যান্টিন, অন্যান্য প্রয়োজন ভিত্তিক পরিকাঠামোগত সুবিধা।

এম এস এম ই অধিদপ্তরের অধীনে, ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (সি ডি পি)-এর অধীনে 292 টি ক্লাস্টার তৈরি করা হয়েছিল (অক্টোবর 2010 থেকে মে 2022 পর্যন্ত)। এর মধ্যে, 13টি সি এফ সি এম এস ই – সি ডি পি-এর অধীনে এগারোটি জেলায় 88.02 কোটি টাকা ব্যয়ে শুরু করা হয়েছিল। সেই সি এফ সিগুলির জন্য বরাদ্দ 51.39 কোটি টাকার মধ্যে 42.75 কোটি টাকা ব্যয় করা হয়েছে[59]। এই 13টি সি এফ সি-এর মধ্যে, পাঁচটি[60] সম্পূর্ণরূপে

---

[59] *নিরীক্ষা দলের কার্যস্থল পরিদর্শনের তারিখ ছিল মে থেকে আগস্ট 2022 এর মধ্যে।*

[60] *(i) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং, বাঁশদ্রোনি, কলকাতা (ii) প্লাস্টিক পণ্য, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি (iii) মধু প্রক্রিয়াকরণ ক্লাস্টার, মালদা (iv) ছাদ টাইলস ক্লাস্টার, মুরলু, বাঁকুড়া এবং (v) জরি এমব্রয়ডারি ক্লাস্টার, বজ বজ II ব্লক, দক্ষিণ 24 পরগনা।*

সম্পন্ন এবং হস্তান্তর করা হয়েছে, একটি[61] আংশিকভাবে সম্পন্ন এবং হস্তান্তর করা হয়েছে, চারটির[62] কাজ চলছে, দুটি[63] বাতিল করা হয়েছে এবং একটি[64] শুরু করা হয়নি।

2.8.2 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য এটাই মূল্যায়ন করা যে :

(i) ক্লাস্টারগুলি চিহ্নিত করা হয়েছিল কি না এবং এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে বিশেষ উদ্দেশ্যমূলক যান (এস পি ভি) গঠন করা হয়েছিল কি না;

(ii) হার্ড ইন্টারভেনশন (প্রত্যক্ষ হস্তক্ষেপ)-এর মাধ্যমে সি এফ সি তৈরির কাজটি এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে বিভিন্ন ক্লাস্টারে নেওয়া হয়েছিল কি না;

(iii) কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে কি না;

(iv) ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট পোগ্রামের (সি ডি পি) মাধ্যমে ক্লাস্টারগুলির সময়মতো সমাপ্তি নিশ্চিত করার জন্য পর্যবেক্ষণ ও তত্ত্বাবধান করা হয়েছিল কি না;

2.8.3 নিরীক্ষার মানদণ্ড

- ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ-ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (এম এস ই-সি ডি পি), অক্টোবর 2007 এবং ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ-ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (এম এস ই-সি ডি পি), মে 2010-এর জন্য সংশোধিত নির্দেশিকা।
- সি এফ সি তৈরির সাথে সম্পর্কিত প্রশাসনিক অনুমোদন (এ এ)/এবং চূড়ান্ত অনুমোদন (এফ এ) তৎসংক্রান্ত আদেশ।
- সাধারণ আর্থিক নিয়ম (জি এফ আর) 2005 এবং 2017 এবং কেন্দ্রীয় সতর্কতা আয়োগের (সি ভি সি) নির্দেশিকা।
- এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকাগুলির বিষয়ে পশ্চিমবঙ্গ সরকারের অর্থ দপ্তর এবং ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ ও বস্ত্র দপ্তর দ্বারা জারি করা বিজ্ঞপ্তি, নির্দেশিকা, সার্কুলার, আদেশ, সংশোধনী ইত্যাদি।

2.8.4 সুযোগ এবং পদ্ধতি

নিরীক্ষার পদ্ধতিতে; (i) ডি আই সি অফিসে সি এফ সি-এর রেকর্ড/ফাইলগুলির বিস্তারিত চেকিং (ii) বিভাগীয় কর্মকর্তাদের সাথে যৌথভাবে কর্মস্থল পরিদর্শন (iii) ফটোগ্রাফিক প্রমাণ সংগ্রহ করা (iv) নির্বাচিত সি এফ সিগুলিতে বিভিন্ন বাস্তবায়নকারী ইউনিটে বিভাগীয় কর্মকর্তা এবং এস পি ভি সদস্যদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে। এম এস ই-সি ডি পি-এর অধীনে চলা তেরোটির মধ্যে আটটি জেলায় অবস্থিত আটটি সি এফ সি বিচারমূলক নমুনার[65] ভিত্তিতে নির্বাচিত করা হয়েছিল। নিরীক্ষাটি মে 2022 থেকে সেপ্টেম্বর 2022 এর মধ্যে সম্পন্ন করা হয়েছিল।

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, নিরীক্ষার মানদণ্ড, সুযোগ এবং পদ্ধতি নিয়ে আলোচনা করার জন্য 30 জুন 2022-এ বিশেষ সচিব, এম এস এম ই দপ্তরের সাথে একটি এন্ট্রি কনফারেন্স করা হয়েছিল। 07 ডিসেম্বর 2022-এ এম এস এম ই দপ্তরের প্রধান সচিব-এর সাথে অনুষ্ঠিত এক্সিট

[61] *লেড অ্যাসিড স্টোরেজ ব্যাটারি, দার্জিলিং।*

[62] *(i) রিফ্র্যাক্টরি ব্রিক, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান (ii) রি-রোলিং মিলস, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া (iii) কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল, উত্তর দিনাজপুর এবং (iv) সিলভার ফিলিগ্রি, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[63] *(i) মেটাল কাস্টিং (ফাউন্ড্রি) ক্লাস্টার, হাওড়া এবং (ii) চামড়ার পণ্য, শান্তিনিকেতন, বীরভূম।*

[64] *রাইস মিল ক্লাস্টার, পূর্ব বর্ধমান।*

[65] *নিম্নোক্ত সি এফ সি গ্রহণ করা হয়নি: (i) একটি সি এফ সি অনুমোদিত কিন্তু গ্রহণ করা হয়নি, (ii) দুটি সি এফ সি-এর মধ্যে একটি কম খরচের কারণে ব্যয় হওয়ার পরে বাদ পড়েছে, (iii) পাঁচটির মধ্যে তিনটি সম্পূর্ণ এবং হস্তান্তর করা সি এফ সি (কম খরচের ভিত্তিতে বাদ দেওয়া হয়েছে)।*

কনফারেন্সে নিরীক্ষার ফলাফলগুলি নিয়ে আলোচনা করা হয়েছিল। নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণগুলির উপর দপ্তর থেকে প্রাপ্ত প্রতিক্রিয়া এই প্রতিবেদনে উপযুক্তভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

নিরীক্ষার ফলাফল

নির্বাচিত আটটি সি এফ সি-এর প্রকল্প ব্যয়, তহবিল প্রকাশ, ব্যয় এবং স্থিতির বিবরণ নিম্নরূপ:

সারণী 2.11: নির্বাচিত সি এফ সি-এর বর্তমান অবস্থা

(কোটি টাকায়)

ক্রমিক নং.	অবস্থানসহ সি এফ সি প্রকল্পের নাম	চূড়ান্ত অনুমোদনের তারিখ	সমাপ্তির প্রাথমিক তারিখ	মূল প্রকল্প ব্যয়	অনুমোদিত অনুদান	ব্যয় করা হয়েছে	বর্তমান স্থিতি	সি এফ সি-এর উদ্দেশ্য
1.	রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস ক্লাস্টার, পশ্চিম বর্ধমান	13.02.18	12.02.20	11.72[66]	8.91	8.24 (জুলাই 2022 অনুযায়ী)	অসম্পূর্ণ, যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম)-এর সরবরাহ না হওয়া।	পরীক্ষার সুবিধা, ক্যালসিনেশন সেন্টার, রিফ্র্যাক্টরি সিমেন্ট প্রক্রিয়াকরণ কেন্দ্র এবং বিপণন সুবিধা প্রদান করা।
2.	রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া	19.10.10	12.03.14	15.56	11.21	11.21 (জুন 2022 অনুযায়ী)	অর্থ প্রদান করা সত্ত্বেও আটটি যন্ত্রপাতি সরবরাহ না করার কারণে অসম্পূর্ণ।	টেস্টিং, মেশিন শপ এবং কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা প্রদান করা।
3.	ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোনি, কলকাতা	07.06.11	06.06.13	2.06	3.11	3.11 (জুন 2022 অনুযায়ী)	চালু আছে পরীক্ষার সুবিধা দানের পরিবর্তে ফ্যান এবং স্বয়ংচালিত যন্ত্রাংশ তৈরিকে কেন্দ্র করে।	গুণমান, শক্তি দক্ষতা এবং নতুন প্রযুক্তির কার্যকরভাবে প্রতিষ্ঠার জন্য সহায়তা প্রদান করা।
4.	সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণা	29.07.11	25.03.15	1.50	1.26	1.14 (জুন 2022 অনুযায়ী)	বিদ্যুৎ সরবরাহে নিষেধাজ্ঞার কারণে শেষ করা যায়নি।	ফিলিগ্রি আইটেম ডিজাইন করতে, সিলভার অ্যালয় মেলটিং এবং সিলভার পণ্যের ঢালাই।
5.	চর্মজ সামগ্রীর ক্লাস্টার, শান্তিনিকেতন, বীরভূম	21.10.09	নির্ধারিত নয়	3.02	2.65	2.48 (আগস্ট 2022 অনুযায়ী)	এস পি ভি-র কম বিনিয়োগের কারণে এম এস ই-সি ডি পি থেকে বেরিয়ে আসে। পরবর্তীকালে, রাজ্য ক্লাস্টার প্রোগ্রামের অধীনে নেওয়া হয়।	নকশা উন্নয়ন ও প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের পাশাপাশি প্রযুক্তিগত সামগ্রীর লাইব্রেরি প্রদান করা।
6.	প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি	16.05.13	15.05.15	3.79	3.79	4.07 (জুন 2022 অনুযায়ী)	চালু আছে, যন্ত্রাংশের চাহিদামতো মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের পাশাপাশি খুচরা জিনিসপত্র তৈরি।	প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি / রক্ষণাবেক্ষণ সহায়তা সহ প্রযুক্তিগত পরিষেবা প্রদান করা।
7.	লেড অ্যাসিড ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি, দার্জিলিং	01.02.13	31.01.15	9.37	5.24	5.24 (মার্চ 2022 অনুযায়ী)	অসম্পূর্ণ সি এফ সি শুধুমাত্র পুনর্ব্যবহারযোগ্য সুবিধা সহ এস পি ভি-এর কাছে হস্তান্তর করেছে, অন্য দুটি অনুমোদিত সুবিধা বাদ দেওয়া হয়েছে, কার্যকরী মূলধনের (ডব্লিউ সি) সীমাবদ্ধতার কারণে কাজ শুরু করা যায়নি।	বাতিল ব্যাটারি পুনর্ব্যবহার উন্নয়ন, গুণমান সম্পন্ন এবং কম খরচের কাঁচামাল তৈরির পাশাপাশি নতুন ব্যাটারির জন্য গুনমানসম্পন্ন উপাদান প্লেটের উন্নয়ন।
8.	কালিয়াগঞ্জ ভোজ্যতেল ক্লাস্টার, উত্তর দিনাজপুর	11.07.19	10.07.21	14.49	9.09	5.50 (জুন 2022 অনুযায়ী)	অসম্পূর্ণ, যন্ত্রপাতি কেনার জন্য তিনবার দরপত্র আহ্বান করা স্বত্বেও সাড়া না পাওয়ার কারণে।	উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধির জন্য প্রক্রিয়াকরণ পরিষেবা, প্রশিক্ষণ পরিষেবা প্রদান করা।

(উৎস: দপ্তর কর্তৃক প্রদত্ত তথ্য)

[66] *সংশোধিত মূল্য - 11.33 কোটি টাকা।*

উপরের সারণী থেকে এটা স্পষ্ট যে এম এস ই-সি ডি পি-এর অধীনে বেশিরভাগ সি এফ সি গুলি বিভিন্ন ত্রুটি বিচ্যুতির কারণে এখনো চালু হয় নি যেটা পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হয়েছে।

সুপারিশ 1:

রাজ্য সরকারকে ক্লাস্টার সনাক্তকরণের পূর্বে বিদ্যমান প্রকল্প নির্দেশিকা অনুসারে যথাযথ প্রচেষ্টা সুনিশ্চিত করতে হবে।

2.8.5 ক্লাস্টার সনাক্তকরণ এবং এস পি ভি গঠন

2.8.5.1 এস পি ভি-তে প্রতিনিধিত্ব

ক্ষুদ্র এবং ছোট শিল্পোদ্যোগ-ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (এম এস ই-সি ডি পি) নির্দেশিকা অনুসারে এস পি ভি মেম্বারশিপ ওপেন এন্ডেড এবং ক্লাস্টার সুবিধাভোগীর যেকোন ইউনিট যখন ইচ্ছা তখনই এস পি ভি সদস্য হতে পারে।

নিরীক্ষা অযোগ্য স্টেকহোল্ডারদের অন্তর্ভুক্ত করার নিম্নলিখিত উদাহরণগুলি পর্যবেক্ষণ করেছে:

সারণী 2.12: সি এফ সি-তে এস পি ভি সদস্যদের অযোগ্যতা দেখানোর বিবৃতি

সি এফ সি এর নাম	এস পি ভি-এর গঠনে অনিয়ম	দপ্তরের জবাব
সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণা	এস পি ভি-এর 410 জন সদস্যের মধ্যে 52 জন ব্যবসায়ী, যদিও এস পি ভি-এর সমস্ত স্টেকহোল্ডার সদস্যদের কারিগর হওয়া উচিত। তাই এই ব্যবসায়ীরা সদস্য থাকতে পারেন না।	দপ্তর কোনো উত্তর দেয় নি
রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া	কনসালটেন্সি সার্ভিসেস, ফিনান্সিয়াল সার্ভিসেস, মেডিকেল সেন্টার, মাশরুম ও ফ্লোরিকালচার, বিনোদন, পাইকারী বিপণন, পরিকাঠামো উন্নয়ন, ইত্যাদির সাথে যুক্ত ব্যক্তিরাই এস পি ভি-র সদস্য, যারা রি-রোলিং মিলসের কার্যক্রমের সঙ্গে যুক্ত নন।	দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস পি ভি গঠিত হয়েছিল এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকা অনুসারে। উত্তরটি যুক্তিযুক্ত নয় কারণ ক্লাস্টারের সাথে সম্পর্কিত নয় এমন সদস্যদের অন্তর্ভুক্ত করা সি ডি পি ধারণার পরিপন্থী যা এম এস ই-সি ডি পি-র নির্দেশিকায় অনুচ্ছেদ-1-এ বলা আছে।
চর্মজ সামগ্রী ক্লাস্টার, শান্তিনিকেতন, বীরভূম	তৎকালীন জি এম, ডি আই সি, বীরভূম যাকে সি এফ সি-র নিরীক্ষণের দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল, তিনি নিজেকে এস পি ভি-এর অন্যতম সদস্য হিসাবে নথিভুক্ত করেছিলেন, যদিও তিনি চর্মজ সেক্টরের সাথে যুক্ত নন।	দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে সি এফ সি প্রকল্পটি জি ও আই দ্বারা বাদ দেওয়া হয়েছিল এবং নির্দেশিকা এবং সংশোধনী অনুসারে এস পি ভি গঠিত হয়েছিল। উত্তরটি প্রযোজ্য নয় কারণ নির্দেশিকা শুধুমাত্র সি এফ সি-এর কার্যকলাপের সাথে জড়িতদের সদস্যপদ অনুমোদন করে এবং সদস্য হিসাবে জি এম-কে অন্তর্ভুক্ত করা ব্যক্তিগত স্বার্থসিদ্ধি করছে।
প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি	33 জন স্টেকহোল্ডারের মধ্যে, 23 জন ব্যবসায়ীর ট্রেড লাইসেন্স (উদয়ম[67]) নিরীক্ষায় পেশ করা হয়েছিল, যার মধ্যে পাঁচজন প্লাষ্টিক পণ্য[68] তৈরির সঙ্গে যুক্ত নন।	অধিদপ্তর এর জবাব দেয়নি

[67] *'উদায়ম' হল ক্ষুদ্র, ছোটো এবং মাঝারি শিল্পোদ্যোগ-র নিবন্ধীকরণের অনলাইন ব্যবস্থা, জি ও আই দ্বারা 1 জুলাই 2020-এ চালু হয়।*

[68] *প্লাস্টিক পণ্যের দোকান, বর্জ্য প্লাস্টিক ছাঁট সরবরাহ এবং কেনাবেচার সাথে যুক্ত।*

2.8.5.2 এস পি ভি-এর কার্যকরী সমিতির (পদাধিকারীদের) নিয়মিত পরিবর্তন

ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং এবং সিলভার ফিলিগ্রির সি এফ সি–এর প্রশাসনিক অনুমোদন (এ এ)-এর অনুচ্ছেদ 6(xi) বলা হয়েছে যে এস পি ভি-এর কার্যকরী সমিতির পদাধিকারীদের ঘুরিয়ে ফিরিয়ে নিয়োগ হওয়া উচিত।

পদাধিকারীদের একই পদে থেকে যাওয়া নিম্নলিখিত উদাহরণগুলি নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে:

সারণী 2.13: পদাধিকারীদের একই পদে থেকে যাওয়ার বিবরণ

সি এফ সি-এর নাম	নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ	উত্তর
ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোনি, কলকাতা	একজন পরিচালক মার্চ 2010 থেকে এবং দুই পরিচালক এপ্রিল 2015 থেকে দায়িত্ব পালন করছেন।	দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস পি ভি এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে গঠিত হয়েছিল এবং এটি জি ও আই-এর প্রশাসনিক অনুমোদন অনুসারে কাজ করছে।
সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণা	2009 সাল থেকে এস পি ভি-এর ছয়জন সদস্য বোর্ডের পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন।	দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস পি ভি এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে গঠিত হয়েছিল এবং এটি জি ও আই-এর প্রশাসনিক অনুমোদন অনুসারে কাজ করেছে।

উত্তরগুলি গ্রাহ্য নয় কারন ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের চারজন পরিচালক এবং সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি-র ছয় জন সদস্যের একই পদে থেকে যাওয়া ভারত সরকারের (জি ও আই) প্রশাসনিক অনুমোদনে বর্ণিত ধারাগুলির পরিপন্থী।

সুপারিশসমূহ :

2. প্রকল্পের স্থায়িত্ব নিশ্চিত করতে সি এফ সি গুলির বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদনগুলি বাস্তবিক মূল্যানুমানের উপর ভিত্তি করে তৈরি হওয়া নিশ্চিত করা।

3. এস পি ভি-তে সদস্যদের প্রতিনিধিত্ব ও পরিবর্তনের জন্য নির্দেশিকা এবং জি ও আই-র প্রশাসনিক অনুমোদন মেনে চলা নিশ্চিত করতে হবে।

4. এস পি ভি গুলিতে অযোগ্য সদস্যদের ইচ্ছাকৃত ভাবে অন্তর্ভুক্তির দায়বদ্ধতা নির্ণয় ও আরোপ।

2.8.6 প্রত্যক্ষ হস্তক্ষেপের (হার্ড ইন্টারভেনশন) মাধ্যমে সি এফ সি তৈরি করা

2.8.6.1 যন্ত্রপাতি সংগ্রহ

নির্বাচিত সি এফ সি গুলির প্রশাসনিক অনুমোদনে বলা আছে যে ভারত সরকারের ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) কিনতে হবে অর্থাৎ দপ্তর দ্বারা মনোনীত কোনো ব্যক্তির সভাপতিত্বে গঠিত ক্রয় কমিটির দ্বারা যার সদ্যস্য হবেন এম এস এম ই মন্ত্রকের (ভারত সরকার) প্রতিনিধি, প্রযুক্তি বিশেষজ্ঞ (প্রয়োজনানুসারে), বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তা, এস পি ভি-এর সদস্য, সংশ্লিষ্ট ব্যাঙ্কের প্রতিনিধি ইত্যাদি এবং সংশ্লিষ্ট জি এম ডি আই সি।

এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকাগুলির ধারা 9 (a) (ii) তে বলা হয়েছে যে উন্নত সংস্করণ/ নতুন প্রযুক্তি গ্রহণের জন্য অনুমোদিত যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) পরিবর্তনের ক্ষেত্রে এন এল এস সি-এর অনুমোদন প্রয়োজন।

নিরীক্ষা এন এল এস সি-এর অনুমোদন ছাড়াই যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) ক্রয়ের ক্ষেত্রে বিচ্যুতির নিম্নবর্ণিত উদাহরণগুলি পর্যবেক্ষণ করেছে।

(ক) সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণার সি এফ সি

সি এফ সি-এর প্রশাসনিক অনুমোদন (জুলাই 2011) এর অনুচ্ছেদ 11-এ উল্লেখ করা হয়েছে যে অনুমোদনের শর্ত অনুসারে তহবিলের অপব্যবহার, অন্য খাতে খরচ বা অ-ব্যবহারের

ক্ষেত্রে, বাস্তবায়নকারী সংস্থা (আই এ) বার্ষিক 10 শতাংশ সুদ সমেত অনুদান-সহায়তার পুরো পরিমাণ ফেরত দেবে। প্রশাসনিক অনুমোদন (2011)-র ভিত্তিতে, ভারত সরকার (জি ও আই) 1.19 কোটি টাকা অনুমোদন করেছিল যার মধ্যে 96 লক্ষ টাকা যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) ক্রয়ের জন্য ছিল। জি ও আই প্রথম কিস্তিতে 50 লক্ষ টাকা দিয়েছিল।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে দুটি অনুমোদিত মেশিনের পরিবর্তে 35.11 লক্ষ টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ে সাতটি মেশিন ক্রয় করা হয়েছে (অক্টোবর 2021)। আরও, দেখা গেছে 76.04 লক্ষ টাকা মূল্যের 15টি অনুমোদিত মেশিনের ক্রয়ের প্রস্তাব বাদ দেওয়া হয়েছে (অক্টোবর 2021)। সমস্ত পরিবর্তনগুলি এন এল এস সি, জি ও আই-এর প্রয়োজনীয় অনুমোদন ছাড়াই করা হয়েছিল। এই বিচ্যুতির কারণে, 50 লক্ষ টাকার অনুদান-সহায়তার সম্পূর্ণ পরিমাণ প্রতি বছর 10 শতাংশ সুদের সাথে প্রশাসনিক অনুমোদনের (এ এ) ধারা নং 11-এর সাথে সামঞ্জস্য রেখে ভারত সরকারকে ফেরত দিতে হবে।

সি এফ সি-এর যৌথ পরিদর্শনে[69] (06 জুলাই 2022) দেখা গেছে যে শুধুমাত্র একতলা নির্মিত হয়েছিল। ডি পি অনুসারে একতলায় টুল রুম[70] তৈরি হয়নি, অনুরূপভাবে দ্বিতীয় তলে পলিশিং রুম, অফিস রুম, ডিজাইন অফিস কাম লাইব্রেরি এবং সেমিনার কাম ট্রেনিং রুম নির্মাণ করা হয়নি। ফলস্বরূপ, পূর্বোক্ত অনুমোদিত সুযোগ-সুবিধাগুলি, যা সি এফ সি-এর কার্যকলাপের অবিচ্ছেদ্য অংশ ছিল, সেগুলি নির্মাণ না করার জন্য সি এফ সি তৈরির উদ্দেশ্যগুলি ব্যর্থ হয়েছে।

(খ) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোনি, কলকাতার সি এফ সি

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে নথিবদ্ধ কোনো কারণ ছাড়াই ডি সি এম এস এম ই, জি ও আই দ্বারা অনুমোদিত 22.47 লক্ষ টাকা মূল্যের চারটি মেশিন, হয় ক্রয় করা হয় নি বা এসে পৌঁছায়নি।

অধিকন্তু, অনুমোদিত যন্ত্রপাতি-এর বাইরে 29.93 লক্ষ টাকা মূল্যের 22টি মেশিন কেনা হয়েছিল। এন এল এস সি-র প্রয়োজনীয় অনুমোদন ছাড়াই ক্রয়ের ক্ষেত্রে এই পরিবর্তন করা হয়েছিল।

(গ) লেড অ্যাসিড ব্যাটারির ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি, দার্জিলিং সি এফ সি

ক্লাস্টারের উদ্দেশ্য ছিল বর্জ্য ব্যাটারির পুনর্ব্যবহার করা এবং সেই পুনর্ব্যবহারযোগ্য পণ্যগুলি থেকে নতুন ব্যাটারি তৈরি করা। (i) বর্জ্য ব্যাটারি রিসাইক্লিং প্ল্যান্ট, (ii) কম্পোনেন্ট প্লেট ডেভেলপমেন্ট ফ্যাসিলিটি (সি পি ডি এফ) এবং (iii) কাঁচামালের পাশাপাশি ফিনিশড ব্যাটারির জন্য টেস্টিং ল্যাবরেটরির মতো সুবিধা সহ (ফেব্রুয়ারি 2013) সি পি ডি এফ অনুমোদিত হয়েছিল।

চিত্র 2.8: অনুমোদিত কম্পোনেন্ট প্লেট উন্নয়ন সুবিধা-এর ছাউনি যা পরে এস পি ভি দ্বারা বাতিল করা হয়

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে 2016-17 থেকে 2019-20 এর মধ্যে, 26টির

[69] *এস পি ভি-র সদস্য এবং ডি আই সি-র সাথে নিরীক্ষাদলের।*

[70] *স্টেকহোল্ডারদের সরঞ্জামের পরিষেবা প্রদানের জন্য সম্পর্কিত রোল পলিশিং এবং অন্যান্য রক্ষণাবেক্ষণ ক্রিয়াকলাপ সহ টুলিং-এর উন্নয়ন।*

মধ্যে শুধুমাত্র ছয়টি[71] যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) শুধুমাত্র দুটি সুবিধার (ওয়েস্ট ব্যাটারি রিসাইক্লিং প্ল্যান্ট এবং টেস্টিং ফ্যাসিলিটি) জন্য 2.61 কোটি টাকা ব্যয়ে এস পি ভি-র দ্বারা কেনা হয়েছিল। সি পি ডি এফ-এর জন্য নির্ধারিত 11টি যন্ত্রপাতির (পি এন্ড এম) একটিও কেনা হয়নি। এইভাবে, এন এল এস সি-এর প্রয়োজনীয় অনুমোদন ছাড়াই এস পি ভি-এর সিদ্ধান্তের ভিত্তিতে অননুমোদিতভাবে সি এফ সি-এর 20টি যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম) বাদ দেওয়া হয়েছে। যা নীচের **সারনী 2.14**-এ দেখানো হয়েছে :

সারণী 2.14 : লেড অ্যাসিড ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি, দার্জিলিং-এর সি এফ সি-তে বিভিন্ন সুবিধা অনুযায়ী না কেনা যন্ত্রপাতি (পি এন্ড এম)-এর বিবরণ

সুযোগ-সুবিধা দেওয়ার কথা	যন্ত্রপাতি যা কেনার কথা ছিল তার সংখ্যা	অনুমোদিত খরচ *(কোটি টাকায়)*	কেনা যন্ত্রপাতি-র সংখ্যা	কেনা হয়নি এমন যন্ত্রপাতির সংখ্যা	যন্ত্রপাতি কেনা হয়নি তার মূল্য *(কোটি টাকায়)*
বাতিল ব্যাটারি পুনর্ব্যবহারযোগ্য প্ল্যান্ট	7	3.22	5	2	0.92
কম্পোনেন্ট প্লেট উন্নয়ন সুবিধা	11	2.20	0	11	2.20
কাঁচামালের জন্য পরীক্ষাগার	8	0.65	1	7	0.34
মোট	**26**	**6.07**	**6**	**20**	**3.46**

এর ফলে, অনুমোদিত সি পি ডি এফ এবং টেস্টিং ল্যাবরেটরি বাদ দেওয়ার কারণে বাতিল ব্যাটারির রি-সাইক্লিংয়ের মাধ্যমে ব্যাটারি উৎপাদনের খরচ কম করার যে প্রত্যাশিত ফলাফল পাওয়া যেত তা অর্জন করা যায়নি। হস্তান্তরের পরে (মার্চ 2022), এস পি ভি-এর হাতে কার্যকরী মূলধনের সীমাবদ্ধতার কারণে অসম্পূর্ণ সি এফ সি চালু করা যায়নি এবং এর উন্নয়নে ব্যয় করা 5.24 কোটি টাকা আটকে পড়ে আছে।

(ঘ) প্লাস্টিক পণ্যের সি এফ সি, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি

সি এফ সি-এর প্রকল্পের বিস্তারিত বিবরণ সি এফ সি-এর একটি মৌলিক উপাদান হিসাবে সল্ট বাথের[72] আনুমানিক মূল্য 6.36 লক্ষ টাকা বলে উল্লেখ করা হয়েছে। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে অনুমোদিত সল্ট বাথ কেনার পরিবর্তে, এন এল এস সি-এর সম্মতি ছাড়াই, 8.85 লক্ষ টাকা ব্যয়ে অননুমোদিত হস্ত চালিত হাইড্রোলিক প্রেস এবং বল গিয়ারড প্রিসিশন লেদ কেনা হয়েছিল।

সিলভার ফিলিগ্রি, ফ্যান এবং লেড অ্যাসিড ক্লাস্টারগুলির সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে, দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে বাজারের চাহিদা বিবেচনা করে প্রয়োজন ভিত্তিক বিচ্যুতি করা হয়েছিল যা অনুমোদিত খরচ না বাড়িয়ে দরপত্র এবং ক্রয় কমিটি দ্বারা অনুমোদিত হয়েছিল।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ নির্দেশিকা অনুসারে অনুমোদিত যন্ত্রপাতি ক্রয়ের ক্ষেত্রে বিচ্যুতি এন এল এস সি / ডি সি, এম এস এম ই , জি ও আই দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে। প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টারের সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে দপ্তর কোনো উত্তর দেয়নি।

সুপারিশ 5:

দপ্তরকে নিশ্চিত করতে হবে যে প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে সমস্ত বিচ্যুতি এন এল এস সি / ডি সি, এম এস এম ই, জি ও আই দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে যা এম এস ই-সি ডি এফ-এর নির্দেশিকাতেও বলা আছে।

---

71 *ব্যাটারি (স্ক্র্যাপ/বর্জ্য কাটার স্বয়ংক্রিয় মেশিন, রোটারি ফার্নেস, গলিত ও পরিশোধন পাত্র, পাত্রের জন্য বায়ু দূষণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা, ইনগট কাস্টিং সিস্টেম এবং বিশ্লেষণাত্মক অপটিক্যাল এমিশন স্পেকট্রোমিটার।*

72 *সল্ট বাথ হল কোনো জিনিসপত্রকে দ্রবীভূত লবন দিয়ে তৈরী একটি তরলে ডুবিয়ে গরম অথবা ঠান্ডা করার জন্য একটি যন্ত্র।*

2.8.6.2 অগ্রিম অর্থপ্রদান এবং পুনরুদ্ধার

জি এফ আর, 2005-এর 159 বিধিতে বলা হয়েছে যে (ক) সাধারণত, কোন পরিষেবা প্রদান করা হলে বা কোন কিছু সরবরাহ করার পরে তার জন্য বরাদ্দ অর্থ ছাড়া যেতে পারে। (খ) কিন্তু, নিম্নলিখিত ধরণের ক্ষেত্রে অগ্রিম অর্থ প্রদানের প্রয়োজন হতে পারে:

(i) এয়ার-কন্ডিশনার, কম্পিউটার, অন্যান্য ব্যয়বহুল সরঞ্জাম, ইত্যাদি পরিষেবার জন্য রক্ষণাবেক্ষণ চুক্তি করা হয়েছে এমন সংস্থাগুলি যদি দাবি করে।

(ii) চুক্তি, টার্ন-কি চুক্তি, ইত্যাদি ক্ষেত্রে সংস্থাগুলি যদি দাবি করে।

(গ) বেসরকারী সংস্থাগুলিকে এই ধরনের অগ্রিম অর্থ প্রদান চুক্তি মূল্যের ত্রিশ শতাংশের বেশি হওয়া উচিত নয়।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-তে এস পি ভি চারটি সংস্থাকে অগ্রহণযোগ্য সরবরাহ /কাজের দায়িত্ব দিয়েছিলো এবং তারজন্য অগ্রিম হিসাবে 6.37 কোটি টাকা দেওয়া হয়েছিল (2011-12 থেকে 2013-14-অর্থবর্ষের মধ্যে) ***পরিশিষ্ট 9***-এ বিশদে বলা হয়েছে, যার মাধ্যমে জি এফ আর-কে লঙ্ঘন করা হয়েছিল। উপরন্তু, এই চারটি সংস্থার মধ্যে তিনটি এস পি ভি-র সদস্য[73] ছিল যার জন্য ব্যক্তিবিশেষের স্বার্থ চরিতার্থ হয়েছিল।

একটি সংস্থা[74] যাকে মেশিন সরবরাহের জন্য 4.33 কোটি টাকা অগ্রিম প্রদান করা হয়েছিল (জুন 2012 থেকে মে 2013 এর মধ্যে), নয় বছর পেরিয়ে গেলেও 74টি মেশিনের মধ্যে 1.76 কোটি টাকা মূল্যের 50টি মেশিন সরবরাহ করেনি। ফলে প্রকল্পটি স্থবির হয়ে পড়ে। এস পি ভি ছয় বছর পর খেলাপি সংস্থার বিরুদ্ধে এফ আই আর (অক্টোবর 2019) দায়ের করেছে। টাকা এখনও উদ্ধার করা যায় নি (জুলাই 2022)।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস পি ভি কে সংশ্লিষ্ট মেশিন সরবরাহকারীর কাছ থেকে বেশ কয়েকবার টাকা পুনরুদ্ধার করতে বলা হয়েছিল এবং পাবলিক ডিমান্ড রিকভারি আইনের অধীনে একটি শংসাপত্রের মামলা শুরু করা হবে।

সুপারিশ 6:

জি এফ আর লঙ্ঘন করে যন্ত্রপাতি ক্রয়ের জন্য অগ্রিম প্রদান সহ যন্ত্রপাতি সরবরাহের আদেশ দেওয়ার জন্য রাজ্য সরকার এস পি ভি সদস্যদের দায়বদ্ধতা নির্ধারন ও আরোপ করতে পারে।

2.8.6.3 জি ও আই তহবিল থেকে সি এফ সি ভবন নির্মাণ

এম এস ই-সি ডি পি-এর অধীনে সি এফ সি-এর প্রশাসনিক অনুমোদনের (জুন 2011) ধারা 3-এ বলা হয়েছে যে জি ও আই সহায়তার প্রথম কিস্তি প্রকাশের আগে, প্রয়োজনীয় পরিকাঠামো যেমন জল, যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম স্থাপন করার জন্য ভবন নির্মাণ ইত্যাদি সম্পন্ন করা উচিত। এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকাগুলিতেও বলা হয়েছে যে সি এফ সি-এর জন্য জমি এবং ভবনের সম্পূর্ণ খরচ এস পি ভি/রাজ্য সরকারের তহবিল থেকে দেওয়া হবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং-এর সি এফ সি-তে, বিল্ডিং নির্মাণের জন্য জি ও আই শেয়ারের মধ্যে 1.34 কোটি টাকার মধ্যে 5.20 লক্ষ টাকা ভবন নির্মাণের জন্য খরচ করা হয়েছে।

[73] *মেসার্স এইচ আর ইন্ট্যারন্যাশনাল লিমিটেড, মেসার্স এইচ আর ইনফ্রাকম লিমিটেড এবং মেসার্স অলঙ্কার কেমোট্রেড প্রাইভেট লিমিটেড।*

[74] *মেসার্স এইচ আর ইন্ট্যারন্যাশনাল।*

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে মেশিনগুলি ভারত সরকারের তহবিল ব্যবহার করে ক্রয় করা হয়েছিল এবং এর বব্যহারের শংসাপত্র আই এ-এর মাধ্যমে ভারত সরকারের কাছে জমা দেওয়া হয়েছিল। উত্তরটি যুক্তিযুক্ত নয় কারণ ভারত সরকারের অনুদানের একটি অংশ সি এফ সি ভবন নির্মাণের জন্য ব্যবহার করা হয়েছে যা গ্রহণীয় নয়।

2.8.6.4 এস আই ডি বি আই-র মূল্যায়ন প্রতিবেদনের সম্মতি

(ক) এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকাতে বলা হয়েছে যে এস পি ভি দ্বারা প্রতিটি সি এফ সি-এর জন্য প্রস্তুত করা ডি পি আর মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থার মাধ্যমে ভারতের ক্ষুদ্র শিল্প উন্নয়ন ব্যাঙ্ক (এস আই ডি বি আই)-এর কাছে পাঠাতে হবে। এছাড়াও, চারটি ক্লাস্টারের[75] প্রশাসনিক অনুমোদনের অনুচ্ছেদ 3-এ বলা হয়েছে যে এস পি ভি গুলি এস আই ডি বি আই-র মূল্যায়ন রিপোর্টের শর্তাবলী মেনে চলবে, যা মেনে চলা হচ্ছে কিনা সেটা আই এ পর্যবেক্ষণ করবে। আরও, মূল্যায়ন প্রতিবেদনে উল্লেখিত শর্তাবলী সহ এ এ-তে নির্ধারিত শর্তগুলি পূরণ করার পরে জি ও আই-এর তহবিলের প্রথম কিস্তি ছাড়া হবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে সি এফ সি প্রকল্পগুলির এস আই ডি বি আই দ্বারা টেকনো ইকোনমিক অ্যাপ্রাইজাল (টি ই এ) অনুসারে, চারটি সি এফ সি-র এস পি ভি গুলি বিভিন্ন শ্রেণিবিন্যাসের যেমন ডাঙ্গা, সাহারি, ডোলা, ভিটা[76] ইত্যাদি 7.96 একর জমি অধিগ্রহণ করেছে। এ ব্যাপারে এস আই ডি বি আই সুপারিশ করেছে যে এস পি ভি গুলি জমির চরিত্র বদলের বাণিজ্যিক জমিতে রূপান্তরের প্রয়োজনীয় অনুমোদন ভারত সরকারের কাছে পেশ করবে। এ ব্যাপারে নিরীক্ষা ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন দপ্তর, জি ও ডব্লিউ-এর অফিসিয়াল ওয়েবসাইট ' বাংলার ভূমি'-থেকে এই জমি নিয়ে যাচাই করে দেখেছে যে তিনটি সি এফ সি[77]-এর জমি শিল্প জমিতে রূপান্তরিত হয়নি এবং একটি সি এফ সি[78]-এর জমি আংশিকভাবে রূপান্তরিত হয়েছে যা ***পরিশিষ্ট–10***-এ দেখানো হয়েছে।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে সংশ্লিষ্ট এস পি ভি-কে জমির রূপান্তর নিশ্চিত করার জন্য নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল।

(খ) উত্তর দিনাজপুরের কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল ক্লাস্টারের সি এফ সি-র জন্য এস আই ডি বি আই-এর টি ই এ রিপোর্টের ধারা 9.1.3 (i) অনুযায়ী অত্যন্ত দাহ্য দ্রাবক 'হেক্সেন' ক্রয় ও সংরক্ষণের জন্য শিল্প মন্ত্রক, ভারত সরকার /দমকল দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকারের বিশেষ অনুমতি নিতে হবে। টি ই এ রিপোর্টে নিম্নলিখিত শর্তগুলি উল্লেখ করা হয়েছে :

(i) শিল্প অনুমোদন সচিবালয় (এস আই এ), শিল্প মন্ত্রক, উদ্যোগ ভবন, নিউ দিল্লী তে নিবন্ধীকরণ

(ii) সমস্ত নকশা, বিশদ সাইট প্ল্যান, বিভাগ অনুযায়ী নকশা এবং প্লান্টের নকশা রাজ্য সরকারের প্রধান কারখানা পরিদর্শক/কারখানা পরিদর্শন কর্তৃপক্ষ দ্বারা অনুমোদন।

(iii) সলভেন্ট স্টোরেজ ট্যাঙ্কের নকশা বিস্ফোরকের প্রধান নিয়ন্ত্রক নাগপুর/জোনাল অফিস দ্বারা অনুমোদন।

(iv) সলভেন্ট থেকে নিষ্কাষন করা তেল, ডি ওয়েল্ড মিল এবং ভোজ্য ময়দা নিয়ন্ত্রণ আদেশের ক্ষেত্রে সলভেন্ট ক্স্ট্রাকশন অর্ডার (এস ই ও)-এর লাইসেন্স ডিরেক্টরট অফ বনস্পতি

---

[75] (i) প্লাস্টিক সামগ্রী, জলপাইগুড়ি (ii) লেড অ্যাসিড ব্যাটারি, শিলিগুড়ি (iii) কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল, উত্তর দিনাজপুর এবং (iv) রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান।

[76] ডাঙ্গা, ডোলা এবং সাহারি - কৃষি জমি, ভিটা - বাস্তু - অকৃষি জমি।

[77] (i) প্লাস্টিক সামগ্রী, জলপাইগুড়ি (ii) লেড অ্যাসিড ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি (iii) কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল, উত্তর দিনাজপুর।

[78] রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান।

ভেজিটেবলে অয়েল এন্ড ফ্যাট, কৃষি ও সেচ মন্ত্রক, খাদ্য অধিদপ্তর, কৃষি ভবন, নিউ দিল্লি থেকে নেওয়া।

(v) প্রস্তাবিত প্রাঙ্গনে প্লান্টের অবস্থানের জন্য ফায়ার ডিপার্টমেন্ট থেকে অনাপত্তি সংশাপত্র অর্জন।

(vi) সলভেন্ট নিষ্কাশন প্লান্টে প্রস্তাবিত উচ্চ চাপ স্ট্রিমলাইনের জন্য বয়লার পরিদর্শক থেকে অনুমোদন।

প্ল্যান্টের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য উপরোক্ত শর্তগুলি পূরণ করতে হবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে এস আই ডি বি আই দ্বারা সুপারিশকৃত নির্ধারিত শর্তাবলী এবং প্রয়োজনীয় অনুমোদনগুলি মেনে চলা হয়নি।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে অনুপালনের জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেওয়া হবে।

2.8.6.5 ব্যবহারের মূল্য নির্ধারণ

এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকা-এর ধারা 5(iii) (m)-এ বলা হয়েছে যে সি এফ সি-এর পরিষেবা ব্যবহারের মূল্য এমনভাবে নির্ধারণ করতে হবে যাতে এস পি ভি-এর ম্যানেজমেন্টের সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, প্রচলিত বাজার মূল্যের কাছাকাছি রেখে এবং যুক্তিসঙ্গত বৃদ্ধি হিসেবে ধরে সি এফ সি চালানের সমস্ত খরচ মেটানো যায়।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে নির্বাচিত আটটির মধ্যে চালু দুটি সি এফ সি[79] পরিষেবা বব্যহারের মূল্য প্রবর্তন করেনি। নির্ধারিত হারের অভাবে, সি এফ সি গুলো যথেচ্ছভাবে কিছু অর্থ আদায় করেছিল।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে পরিষেবা ব্যবহারের মূল্য এখন নির্ধারিত হয়েছে। দপ্তর অবশ্য সমর্থনে নথি প্রদান করেনি।

2.8.6.6 এস পি ভি দ্বারা সি এফ সি-এর পি এন্ড এম-এর বীমা

এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকা অনুসারে ত্রি-পক্ষীয় চুক্তির 13 ধারাতে[80] বলা আছে যে এস পি ভি-রা তাদের নিজস্ব খরচে, ন্যূনতম 10 বছরের জন্য সি এফ সি-এর সমস্ত যন্ত্রপাতি, ফিক্সচার এবং সরঞ্জামের বীমা করবে।

আটটি নির্বাচিত সি এফ সি মধ্যে ছয়টিতে পি এন্ড এম সংগ্রহ করা হয়েছিল। ছয়টি সি এফ সি-এর মধ্যে চারটিতে[81] যেখানে 11.44 কোটি টাকা মূল্যের যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছিল, সেগুলি এস পি ভি-এর দ্বারা বীমা করা হয়নি, যদিও এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে করা প্রয়োজন ছিল। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে রি-রোলিং মিলের সি এফ সি-তে 0.35 লক্ষ টাকা মূল্যের দুটি যন্ত্রপাতি[82] চুরি হয়েছে (আগস্ট 2019)। তবে সেই যন্ত্রপাতিগুলির জন্য বীমা করা হয়নি বলে দাবি করা যায়নি।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে সমস্ত সংশ্লিষ্ট জি এম, ডি আই সি দের এখন এই বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেওয়ার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। যদিও আদেশের প্রতিলিপি নিরীক্ষায় উপস্থাপিত করা হয়নি।

---

[79] *ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোহী, কলকাতা এবং প্লাস্টিক সামগ্রী ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ জলপাইগুড়ির সি এফ সি।*

[80] *জি ও আই, সি ও ডব্লিউ বি এবং সংশ্লিষ্ট এস পি ভি-এর মধ্যে।*

[81] *সি এফ সি-এর (i) সিলভার ফিলিগ্রি, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণা (ii) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং, বাঁশদ্রোহী, কলকাতা (iii) রি-রোলিং মিল জগৎবল্লভপুর, হাওড়া এবং (iv) লেড অ্যাসিড ব্যটারি, শিলিগুলি, দার্জিলিং।*

[82] *'ডব্লিউ ও এল এফ' ব্রান্ড অ্যাঙ্গেল গ্লাইন্ডার এম/সি 9" এবং 7" ডায়া গ্রাইন্ডিং হুইল দিয়ে যথাযথভাবে লাগানো।*

2.8.6.7 সি এফ সি চালু থাকলে সুবিধাগুলি

(ক) রি-রোলিং মিলের সি এফ সি, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া

সি এফ সি-এর প্রশাসনিক অনুমোদনের অনুচ্ছেদ 6 (e) (iv) তে বলা হয়েছে যে এটি সরকারী অনুদানের প্রথম কিস্তি পাওয়ার তারিখ থেকে 24 মাসের মধ্যে কাজ শুরু করবে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে জি ও আই মার্চ 2012-এ তহবিলের প্রথম কিস্তির টাকা ছেড়েছিলো। সিভিল কাজ এবং যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য 11.21 কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে (জুন 2022 পর্যন্ত)। এস পি ভি, জি ও ডব্লিউ বি-কে জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2016) যে বেশিরভাগ যন্ত্রপাতি যা পরীক্ষা করার কাজে, কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ এবং মেশিন শপ সুবিধাগুলির জন্য স্থাপন করা হয়েছিল, সেগুলি উপযোগী নাও হতে পারে এবং সি এফ সি-এর উদ্দেশ্য পূরণ করবে না। অধিকন্তু, এন আই এফ এফ টি, রাঁচি[83] নিশ্চিত করেছে (জুলাই 2018) যে পরীক্ষার জন্য সুবিধাগুলি এবং কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধাগুলি দরকার ছিল না কারণ প্রকল্পটি কাজের ক্ষেত্রে অনেকদিন পার করেছে। 2.41 কোটি টাকা খরচ করে কেনা 25টি মেশিন (অক্টোবর 2012 থেকে নভেম্বর 2013 এর মধ্যে) চালু করা হয়নি কারণ বাকি আটটি মেশিন সংস্থা সরবরাহ করেনি। এস পি ভি (জানুয়ারি 2019) অধিকর্তা, এম এস এম ই, ডব্লিউ বি-কে মেশিন শপটি পুনরুজ্জীবিত করার জন্য অনুরোধ করেছে এবং মেশিন শপটি ব্যবহারের উপযোগী করার জন্য অতিরিক্ত 85.90 লক্ষ টাকার তহবিলের জন্য অনুরোধ করেছে। তবে, এই বিষয়ে দপ্তর দ্বারা পরবর্তী ব্যবস্থা নেওয়া হয়নি।

চিত্র 2.9: হাওড়া জগৎবল্লভপুরের রি-রোলিং মিল ক্লাস্টারের অসম্পূর্ণ সি এফ সি-এর উরোজীর্ন অবস্থা

সহ অধিকর্তা (সি ডি), জি ও আই হিসাব করেছেন যে ভারত সরকার (জি ও আই) প্রদত্ত তহবিলে যা খরচ হয় নি তা অর্জিত সুদের সাথে 3.60 কোটি টাকা বকেয়া ছিল এবং দপ্তরকে নির্দেশ দিয়েছেন (আগস্ট 2019) জি ও আই-কে টাকা ফেরত দিতে (***পরিশিষ্ট-11***)। আরও নির্দেশ দিয়েছেন যে ন্যাশনাল স্মল ইন্ডাস্ট্রিজ কর্পোরেশন লিমিটেড (এন এস আই সি), হাওড়া[84], থেকে সম্মতি নিয়ে, মেশিন শপ সংক্রান্ত সুবিধাগুলিতে যেসব যন্ত্রপাতি অব্যবহৃত অবস্থায় পড়ে আছে তা বব্যহারের জন্য এন এস আই সি, যারা ফাউন্ড্রি এবং মেটাল ফ্যাব্রিকেশনের বিষয়ে প্রশিক্ষন দিয়ে থাকে, তাদের মেশিন শপের সুবিধাগুলি নিতে হবে।

83 *ফাউন্ড্রি এবং ফোরজ প্রযুক্তির জাতীয় প্রতিষ্ঠান।*

84 *একটি কেন্দ্রীয় পি এস ইউ, এম এস এম ই-কে সহায়তা করা এবং শিল্পের জন্য দক্ষ জনবল তৈরী করার লক্ষ্য সহ এম এস এম ই ক্ষেত্রের বৃদ্ধিকে উৎসাহিত করে।*

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে এন এস আই সি-এর সাথে এর ব্যবহারের জন্য কোনো যোগাযোগ করা হয়নি বা ভারত সরকারের শেয়ার ফেরত দেওয়ার ব্যাপারে পদক্ষেপ করা হয়নি। এইজন্য, দশ বছর পরেও সি এফ সি কার্যকর হয়নি এবং সিভিল কাজ ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য 11.21 কোটি টাকার ব্যয় কাঙ্খিত লক্ষ্য অর্জন না করার জন্য ফলপ্রদ হয় নি। মেশিনগুলি সি এফ সি ভবনে অব্যবহৃত অবস্থায় পড়ে আছে কারণ এস পি ভি দায়িত্ব নিতে প্রস্তুত ছিল না। যৌথ পরিদর্শনের সময় (জুলাই 2022) নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে অসম্পূর্ণ সি এফ সি-এর মেশিন শপটি এস পি ভি দ্বারা অনুমোদন ছাড়াই তৃতীয় পক্ষকে জুলাই 2019 থেকে জুন 2024 পর্যন্ত পাঁচ বছরের জন্য চুক্তিভিত্তিক ভাড়া দেওয়া হয়েছে যেখানে মাসিক ভাড়ায় 0.20 লক্ষ টাকা এবং সেটা দপ্তরকে জানানো হয় নি।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে প্রকল্পটি ইতিমধ্যেই জি ও আই এর নির্দেশে বন্ধ করা হয়েছে এবং 6.15 কোটি টাকা যা ভারত সরকার দিয়েছিল তার মধ্যে 3.60 কোটি টাকা ফেরত দেওয়ার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। যাইহোক, এ ব্যাপারে উল্লেখ্য যে টাকা আজ পর্যন্ত (ডিসেম্বর 2022) ফেরত দেওয়া হয়নি এবং পুরো ব্যয়টি ফলপ্রদ হয় নি।

(খ) কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল ক্লাস্টার, উত্তর দিনাজপুর

সি এফ সি-এর চূড়ান্ত অনুমোদন (এফ এ)-এর অনুচ্ছেদ 4-এ বলা হয়েছে যে আই এ নিশ্চিত করবে যে এফ এ ইস্যু করার তারিখ থেকে দুই বছরের মধ্যে সি এফ সি কাজ শুরু করবে। এ এ-এর অনুচ্ছেদ 9-এ উল্লেখ করা হয়েছে যে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি হলে এস পি ভি /রাজ্য সরকার বহন করবে।

সি এফ সি-এর এফ এ প্রদান করা হয়েছিল (জুলাই 2019) জি ও আই দ্বারা যেখানে অনুমোদিত ব্যয় 14.49 কোটি টাকা ধরা ছিল (জি ও আই শেয়ার-8.98 কোটি টাকা, জি ও ডব্লিউ বি শেয়ার-4 কোটি টাকা এবং এস পি ভি-র অনুদান ছিল 1.50 কোটি টাকা) এবং প্রকল্পটি জুলাই 2021-এর মধ্যে শেষ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। প্রকল্পটি প্রাথমিকভাবে অক্টোবর 2013-তে অনুমোদনের জন্য জি ও আই-এর কাছে পাঠানো হয়েছিল এবং পরবর্তীতে কোনো খরচ না বাড়িয়েই জানুয়ারি 2017-এ ডি পি আর পুনরায় জমা দেওয়া হয়েছিল যদিও এটাও ঠিক যে চার বছরের ব্যবধানে সংশোধিত ডি পি আর জমা দেওয়া হয়েছিল। অক্টোবর 2017 সালে সংশোধিত ডি পি আর জমা দেওয়ার সময় বাজার মূল্য বিবেচনা করে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি দপ্তর বিবেচনা করেনি। এস পি ভি নভেম্বর 2019-এ জি ও আই শেয়ারের প্রথম কিস্তি হিসেবে 3.59 কোটি টাকা পেয়েছিল। পরে আরও 11.20 কোটি টাকার বরাদ্দ দাবি করা হয়েছিল। তাসত্ত্বেও, যন্ত্রপাতির দাম বেড়ে যাওয়ায় এস পি ভি দপ্তরের কাছে ভারত সরকারের অতিরিক্ত বরাদ্দ হিসেবে 5.81 কোটি টাকার[85] দাবি পেশ করেছিল (ফেব্রুয়ারী 2021) যার ফলে ধারা 9-কে অগ্রাহ্য করা হয়েছিল। এইভাবে, সিভিল কাজে (সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত) 5.50 কোটি টাকা ব্যয় করেও 38 মাস অতিক্রান্ত হওয়ার পরেও সি এফ সি কাজ শুরু করেনি এবং এর ফলে কাঙ্খিত লক্ষ্য অর্জন করা যায়নি।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে জি ও আই তহবিল তাদের নির্দেশ অনুসারে আই এ-তে স্থানান্তরিত হয়েছে। তবে দপ্তর এর সমর্থনে নথি সরবরাহ করেনি।

> ***সুপারিশ 7:***
>
> ***অপচয়ী ব্যয়ের জন্য সংশ্লিষ্ট আধিকারিকদের বিরুদ্ধে রাজ্য সরকার উপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহন করতে পারে।***

---

[85] *প্রশাসনিক অনুমোদনের জি ও আই নির্ধারিত শেয়ার 8.98 কোটি টাকা, জি ও আই অর্থ প্রদান করেছে 3.59 কোটি টাকা, জি ও আই থেকে প্রকৃত বাকি 5.39 কোটি টাকা (8.98 - 3.59 কোটি টাকা)। এস পি ভি দ্বারা অতিরিক্ত তহবিল দাবি করা হয়েছে 11.20 কোটি টাকা, প্রকৃত বাকি 5.39 কোটি টাকা অর্থাৎ, 5.81 কোটি টাকা (11.20 - 5.39 কোটি টাকা) অতিরিক্ত দাবি করা হয়েছে।*

2.8.6.8 এস পি ভি এর অবদান এবং তাদের ব্যবহার

এম এস ই-সি ডি পি-এর পরিমার্জিত নির্দেশাবলির ধারা 9(e) এবং (g) অনুসারে ক্লাস্টার সুবিধাভোগীদের শেয়ার যতটা সম্ভব বেশি[86] এবং অগ্রিম হওয়া উচিত যা সি এফ সি-এর মোট খরচের 10 শতাংশের কম যেন না হয়।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে শান্তিনিকেতনে চামড়াজাত পণ্যের ক্লাস্টারে 1.95 কোটি টাকা ব্যয় করার পরেও সি এফ সি-টি, এম এস ই-সি ডি পি-এর থেকে বাদ পড়ে (নভেম্বর 2012) পরে, জি ও ডব্লিউ বি 2.06 কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ের সাথে প্রকল্পটিকে পুনরুজ্জীবিত করেছিল (এপ্রিল 2018) এবং এস পি ভি-র শেয়ার হিসেবে 20.65 লক্ষ টাকা নির্ধারণ করা হয়েছিল। এক্ষেত্রে নিরীক্ষা পর্যবেক্ষন করেছে যে এস পি ভি-এর অবদান 40.16 লক্ষ টাকা[87] হওয়া উচিত ছিল কিন্তু এস পি ভি শুধুমাত্র 27.40 লক্ষ টাকা দিয়েছে। ফলসরূপ এস পি ভি-র অবদান 12.75 লক্ষ টাকা কম হয়েছে। এছাড়াও এস পি ভি শুধুমাত্র 7.00 লক্ষ টাকা ব্যবহার করতে সক্ষম হয়েছে এবং বাকি টাকা প্রকল্পের জন্য নির্ধারিত অ্যাকাউন্টে পড়ে আছে।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এই জাতীয় সমস্যাগুলি রাজ্যের অর্থায়নে সি এফ সি তৈরির জন্য যে নির্দেশাবলী তৈরী হবে, তাতে অন্তর্ভুক্ত করা হবে।

2.8.6.9 সি এফ সি-এর জন্য জমির নিবন্ধন

এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশাবলীর 8A (a) ধারায় বলা হয়েছে যে সি এফ সি-এর জন্য জমি হস্তান্তর/সংগ্রহ এস পি ভি-এর নামে হওয়া উচিত।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে লেদার গুডস ক্লাস্টার শান্তিনিকেতন, বীরভূমের সি এফ সি-র জন্য শ্রীনিকেতন শান্তিনিকেতন ডেভেলপমেন্ট অথরিটি (এস এস ডি এ), বোলপুর এস পি ভি-র নামে 30 বছরের জন্য 27.60 লক্ষ টাকার বিনিময়ে, এক একর জমির লিজ ভিত্তিক অধিকার দেওয়া হয়েছে (জুন 2008)। কিন্তু দস্তাবেজ থেকে জানা গেছে যে জমির রেজিস্ট্রেশন/লিজ অধিকার 14 বছর 03 মাসেরও বেশি সময় (আগস্ট 2022 অনুযায়ী) পেরিয়ে যাওয়ার পরেও পাওয়া যায়নি। সি এফ সি-র কাজ শুরু করার আগে এস পি ভি-এর নামে লিজ হোল্ডের সত্ত্ব এসেছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ করা জি এম/ডি আই সি, বীরভূমের উচিত ছিল। এস এস ডি এ, বোলপুরের সাথে এস পি ভি এই বিষয়ে কিছু যোগাযোগ করেছিল কিন্তু ইতিবাচক ফলাফল পাওয়া যায়নি। এছাড়াও, জি এম/ডি আই সি, বীরভূম প্রক্রিয়াটি ত্বরান্বিত করার চেষ্টা করেন নি।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এই বিষয়ে বিভাগীয় পর্যায়ে এস এস ডি এ-এর সাথে চিঠিপত্র করা হবে।

2.8.6.10 এস পি ভি-এর সাথে চুক্তি সম্পাদন

এম এস ই-সি ডি পি-এর নির্দেশিকায় বলা আছে যে সি এফ সি প্রকল্পগুলির জন্য জি ও আই, জি ও ডব্লিউ বি এবং এস পি ভি-এর মধ্যে একটি ত্রি-পক্ষীয় চুক্তি সম্পাদন করতে হবে।

শান্তিনিকেতন লেদার গুডস ক্লাস্টার, শান্তিনিকেতন, বীরভূমকে এম এস ই-সি ডি পি থেকে বাদ দেওয়া হয়েছিল এবং পরে রাজ্য সরকারের অর্থায়নে পুনরুজ্জীবিত করা হয়েছিল (এপ্রিল 2018)। এক্ষেত্রে দপ্তরের, এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকা অনুসারে, জি ও ডব্লিউ বি এবং এস পি ভি-এর মধ্যে একটি দ্বিপাক্ষিক চুক্তি সম্পাদন করা উচিত ছিল।

তবে নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে সুবিধাভোগীদের স্বার্থ/সম্পত্তির সুরক্ষিত রাখার জন্য জরুরী হল এই ধরনের চুক্তি সম্পাদিত হয়নি।

---

86 *এস পি ভি থেকে অবদান প্রথমে জি ও ডব্লিউ বি এবং জি ও আই দ্বারা অনুদান করা উচিত।*

87 *401.59 লক্ষ টাকার 10 শতাংশ (195.16 লক্ষ টাকা + 206.43 লক্ষ টাকা)।*

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এখন পর্যন্ত রাজ্যের অর্থায়নে তৈরী সি এফ সি-গুলির জন্য কোনও নির্দেশাবলী নেই। তবে, প্রয়োজনীয় ধারা রাজ্যের অর্থায়নে তৈরী সি এফ সি-গুলির জন্য প্রস্তাবিত নির্দেশাবলীতে অন্তর্ভুক্ত করা হবে।

2.8.6.11 সি এফ সি গুলির প্রকল্পের জন্য নির্ধারিত অ্যাকাউন্টের (পি এস এ) পরিচালনা

প্রকল্পের জন্য নির্ধারিত অ্যাকাউন্টগুলি (পি এস এ) কোনো ব্যাঙ্কে খুলতে হবে যেখানে জি ও আই, জি ও ডব্লিউ বি এবং এস পি ভি-র দেওয়া টাকা রাখতে হবে এবং সেখান থেকে খরচ করতে হবে। আগস্ট 2017-এ ডিরেক্টর, এম এস এম ই, জি ও ডব্লিউ বি-এর দ্বারা অনুষ্ঠিত একটি বৈঠকে নেওয়া সিদ্ধান্ত অনুসারে রি-রোলিং মিল ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার এস পি ভি কে যন্ত্রপাতি ক্রয়ের ক্ষেত্রে লক্ষ্য করা অনিয়মের জন্য জন্য দপ্তর থেকে পরবর্তী নির্দেশ না দেওয়া পর্যন্ত পি এস এ পরিচালনা থেকে বিরত থাকতে বলা হয়েছিল।

কিন্তু নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে এস পি ভি বা সংশ্লিষ্ট ব্যাঙ্ককে (স্টেট ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া) এই নিষেধাজ্ঞার ব্যাপারে জানানো হয়েছিল কিনা সেই সংক্রান্ত কোনও রেকর্ড ছিল না। নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করেছে যে সি এফ সি-এর এস পি ভি দ্বারা একতরফাভাবে পি এস এ পরিচালিত হয়েছিল (এপ্রিল 2021 থেকে মার্চ 2022 পর্যন্ত) যা পি এস এ-এর ব্যাঙ্ক স্টেটমেন্ট থেকে স্পষ্ট। এস পি ভি এবং জি এম, ডি আই সি, হাওড়া দ্বারা যৌথভাবে পি এস এ পরিচালিত হওয়া উচিৎ ছিল। সংশ্লিষ্ট জি এম, ডি আই সি, হাওড়াকে না জানিয়ে এস পি ভি-এর অনুকূলে 365 দিনের জন্য মেয়াদী আমানত খোলার জন্য এস পি ভি অ্যাকাউন্ট থেকে 4.00 কোটি টাকার তহবিল একতরফাভাবে তোলা হয়েছে।

দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে সংশ্লিষ্ট ব্যাঙ্কের চীফ জেনারেল ম্যনেজারের সাথে প্রয়োজনীয় যোগাযোগ করা হবে।

2.8.6.12 সদ্ব্যবহার শংসাপত্র জমা দেওয়া

সি এফ সি-র প্রশাসনিক অনুমোদনে বলা আছে যে আই এ গুলির ফর্ম জি এফ আর 19এ-তে সদ্ব্যবহার শংসাপত্র (ইউ সি) জমা দেবে। নির্দিষ্ট পরিমাপযোগ্য এবং গুণগত যে লক্ষ্য ধার্য করা হয়েছিল তা কতাটা অর্জিত হয়েছে সেটি ইউ সি গুলিতে বলা থাকবে। ঘাটতি যদি কোনো কারনে হয়ে থাকে তবে তা নির্দিষ্ট করবে এবং কারণগুলি খুঁজে বার করবে। প্রতিটি ক্রিয়াকলাপের কতটা বাহ্যিক এবং আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে সেগুলিও দরকারমতো বিস্তারিত ভাবে জানাবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে সি এফ সি তৈরিতে এস পি ভি গুলির উপাদানভিত্তিক প্রকৃত ব্যয় বা এস পি ভি-তে পড়ে থাকা অব্যবহৃত তহবিল এবং এর উপর অর্জিত সুদের তথ্য আই এ-র কাছে নেই। এস পি ভি-কে তহবিল দিয়ে দেওয়ার পরে, প্রকৃত ব্যয় যাচাই না করে ইউ সি গুলিতে পুরো তহবিল ব্যবহৃত হিসাবে দেখানো হয়েছিল। নিরীক্ষায় আরও দেখা গেছে যে প্রতিটি ক্রিয়াকলাপের বাহ্যিক এবং আর্থিক অগ্রগতির বিস্তারিত বিবরণ ছাড়াই সি এফ সি গুলি ইউ সি জমা দিয়েছিল। এই ধরনের গুরুত্বপূর্ণ তথ্যের অভাবে, ভারত সরকার কর্তৃক সি এফ সি সম্পাদনের যে অগ্রগতি তা পর্যবেক্ষণ নিশ্চিত করা যায়নি।

দপ্তর (ডিসেম্বর 2022) জানিয়েছে যে এর পর থেকে প্রয়োজনীয় তথ্য/এনক্লোজারের সাথে ইউ সি জমা দেওয়া হবে।

2.8.7 দরপত্র প্রক্রিয়া

2.8.7.1 এন আই টি প্রকাশনা

জি এফ আর, 2005-এর বিধি 150-এ বলা আছে যে বিধি 151 (সীমিত দরপত্র অনুসন্ধান) এবং 154 (একক দরপত্র অনুসন্ধান)-এর অধীনে অন্তর্ভুক্ত ব্যতিক্রম সাপেক্ষে, (বিজ্ঞাপনযুক্ত

দরপত্র অনুসন্ধান) বলা হয়েছে 25 লক্ষ টাকা বা তার বেশি আনুমানিক মূল্যের পণ্য ক্রয়ের জন্য বিজ্ঞাপনের মাধ্যমে দরপত্র আমন্ত্রণ করতে হবে। কলকাতার কমার্শিয়াল ইন্টেলিজেন্স অ্যান্ড স্ট্যাটিস্টিকসের ডিরেক্টর জেনারেল কর্তৃক প্রকাশিত ইন্ডিয়ান ট্রেড জার্নাল (আই টি জে) এবং কমপক্ষে একটি জাতীয় দৈনিকে এই জাতীয় ক্ষেত্রে বিজ্ঞাপন দেওয়া উচিত। এছাড়াও, এম এস এম ই-ডি আই-এর আদেশ (এপ্রিল 2013) অনুসারে, সি এফ সি-র জন্য যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য ই-টেন্ডারিং বাধ্যতামূলক করা হয়েছিল।

(ক) নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে দক্ষিণ 24 পরগনার মগরাহাটের সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি ব্যতীত, যার জন্য এন আই টি ইন্ডিয়ান ট্রেড জার্নালে পাঁচবারের মধ্যে দু'বার প্রকাশিত হয়েছিল, অন্য পাঁচটি সি এফ সি[88] যারা যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করেছিল, উল্লিখিত জার্নালে বা অন্যান্য বহুল প্রকাশিত জাতীয় দৈনিকে এন আই টি প্রকাশ করেনি। ফলে উন্মুক্ত প্রতিযোগিতা ব্যাপক অংশগ্রহণ এবং প্রতিযোগিতামূলক হার দর পাওয়ার উদ্দেশ্য ব্যহত হয়েছে। এপ্রিল 2013 থেকে বাধ্যতামূলক করা হলেও এই ছটি সি এফ সি-র কোনোটিতেই ই-টেন্ডারিং বেছে নেওয়া হয়নি।

(খ) উত্তর দিনাজপুরের কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল ক্লাস্টারের সি এফ সি-র যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য স্থানীয় সংবাদপত্র এবং সি1 ইন্ডিয়ার[89] বেসরকারি ওয়েবসাইটের মাধ্যমে 5.76 লক্ষ টাকা খরচ করে, সীমিত এন আই টি আহ্বান করা হয়েছিল। তবে দরপত্র না পাওয়ার কারণে যন্ত্রপাতি কেনা যায়নি, যদিও ভারত সরকারের 3.59 কোটি টাকার তহবিলের প্রথম কিস্তি (ফেব্রুয়ারি 2020) এস পি ভি-কে দেওয়া হয়েছিল। বহুল প্রকাশিত দৈনিকের পাশাপাশি ই-প্রকিউরমেন্ট পোর্টালে প্রকাশ না হওয়ায় সম্ভাব্য দরপত্র পাওয়ার সম্ভাবনা ব্যাহত হয়েছে।

দপ্তর (ডিসেম্বর 2022) নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ গ্রহণ করেছে এবং বলেছে যে জি এম, ডি আই সি গুলির জি এম দের এই বিষয়ে এস পি ভি গুলিকে গাইড করার নির্দেশ দেওয়া হবে।

2.8.7.2 কাজের বিভাজন

জি এফ আর, 2017-এর 149(8) বিধিতে বলা হয়েছে যে উচ্চতর কর্তৃপক্ষ/দরপত্রের অনুমোদন প্রাপ্তি এড়াতে পণ্যের চাহিদাকে ছোট পরিমাণে ভাগ করে টুকরো টুকরো করে কেনাকাটা করা যাবে না।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে, দক্ষিণ 24 পরগনার মগরাহাটের সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি-তে তিনটি ক্যাটাগরিতে[90] 13.53 লক্ষ টাকা মূল্যের একই ধরনের 22টি কাজ/সরবরাহ/মেরামত করা হয়েছে যা ***পরিশিষ্ট-12***-এ বিস্তারিতভাবে বলা হয়েছে, যেগুলি দরপত্র আহ্বান এড়াতে 22টি ভাগে বিভক্ত করা হয়েছিল। দরপত্রের আহ্বান এড়ানোর জন্য সমস্ত এন আই কিউ গুলির আনুমানিক ব্যয় এক লক্ষ টাকার নীচে নির্ধারণ করা হয়েছিল।

দপ্তর নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) এবং জানিয়েছে যে জি এম, ডি আই সি-কে এই বিষয়ে এস পি ভি গুলিকে গাইড করার নির্দেশ দেওয়া হবে।

---

[88] *(i) রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস ক্লাস্টার, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান, (ii) রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া, (iii) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোণী, কলকাতা, (iv) প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি এবং (v) লেড অ্যাসিড ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি, দার্জিলিং।*

[89] *সি1 হ'ল ক্রয় প্রক্রিয়ার সামগ্রিক বা কিছু অংশকে ডিজিটালাইজ এবং রূপান্তরকরার জন্য শিল্পজুড়ে অন-প্রাঙ্গন প্রকিউরমেন্ট পারফরম্যান্স সমাধানগুলির জন্য একটি ওয়েবসাইট।*

[90] *সরঞ্জাম ক্রয় (এন আই কিউ 25.01.22 তারিখ), সিভিল ওয়ার্কস (এন আই কিউ তারিখ 01.02.22) এবং মেরামত/প্রতিস্থাপনের কাজ (এন আই কিউ-29.09.20 তারিখ)।*

2.8.7.3 দরদাতাদের যোগ্যতা

(ক) রি-রোলিং মিল্‌স ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া সি এফ সি

- মেশিন শপ সুবিধা এবং সি এফ সি-র কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার জন্য সরঞ্জাম/যন্ত্রপাতি[91] সরবরাহের জন্য স্বনামধন্য উৎপাদনকারী/অনুমোদিত ডিলারদের কাছ থেকে সিলড টেন্ডার আহ্বান করা হয়েছিল (সেপ্টেম্বর 2011)।

  চারটি কাজের জন্য 8.55 কোটি টাকার সরবরাহ আদেশ দুটি এজেন্সিকে[92] দেওয়া হয়েছিল (সেপ্টেম্বর 2011 এবং ফেব্রুয়ারি 2012) যদিও দুটি সংস্থার ডিরেক্টার একই ছিল। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে এজেন্সিগুলি আসলে টেক্সটাইল কাজের স্পিনিং, বয়ন এবং ফিনিশিং এবং তার সাথে সিভিল নির্মান কাজের সাথে যুক্ত ছিল। যান্ত্রিক আইটেম সরবরাহের জন্য সংস্থাগুলির সক্ষমতা যাচাইকরণ সম্পর্কিত রেকর্ডগুলি উপলব্ধ ছিল না। এর ফলে, যন্ত্রপাতি সরবরাহের অভিজ্ঞতা না থাকা সত্ত্বেও দুটি সংস্থাকে 11.64 কোটি টাকার সরবরাহ/কাজের মোট মূল্যের মধ্যে 8.55 কোটি টাকার সরবরাহ এবং কাজের দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল যা ***পরিশিষ্ট-13***-এ বিস্তারিত দেওয়া আছে।

- সিভিল কাজের জন্য এবং/অথবা সি এফ সি-র কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা, মেশিন শপ সুবিধা, পরীক্ষার সুবিধা এবং প্রশাসনিক সুবিধার জন্য বিল্ডিং নির্মাণের জন্য স্বনামধন্য ঠিকাদারদের কাছ থেকে সিলকরা দরপত্র আহ্বান করা হয়েছিল (সেপ্টেম্বর 2011)।

  নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে একটি এজেন্সি[93] যা এস পি ভি-র অন্যতম অংশীদার ছিল, তাকে সিভিল ওয়ার্ক (মেশিন শপ অ্যান্ড টেস্টিং ফ্যাসিলিটি অংশ)-এর দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল যার মূল্য ছিল 57.32 লক্ষ টাকা, এমনকি যদিও এর প্রধান কাজ ছিল পণ্যের[94] পাইকারি। সিভিল কাজ সম্পাদনের জন্য পাইকারি ডিলার নির্বাচনের ভিত্তি নথিতে পাওয়া যায়নি।

উভয় ক্ষেত্রেই ব্যক্তিগত স্বার্থ চরিতার্থ করা হয়েছিল কারণ তিনটি সংস্থা এস পি ভি-র অংশীদার হওয়া সত্ত্বেও এবং অন্য দুটি সংস্থা একই পরিচালক হওয়া সত্ত্বেও সি এফ সি স্থাপনের জন্য সরবরাহ/কাজের সাথে জড়িত ছিল।

দপ্তর (ডিসেম্বর 2022) জানিয়েছে যে এস পি ভি নির্দিষ্ট স্টেকহোল্ডারকে সরিয়ে দিয়েছে এবং পুনরুদ্ধারের জন্য একটি এফ আই আর দায়ের করেছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় করণ খেলাপি সদস্যের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা নেওয়ার সপক্ষে কোনো তথ্য জমা দেওয়া হয়নি।

(খ) প্লাস্টিক পণ্যের ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ির সি এফ সি

সি ভি সি নির্দেশিকার অনুচ্ছেদ 5.1.4(vii)-এ বলা হয়েছে যে কোনও অ-প্রস্তুতকারকের দ্বারা জমা দেওয়া বিডকে বিড ডকুমেন্টের সাথে সেই পণ্যের জন্য প্রয়োজনীয় ওয়ারেন্টি বাড়াতে প্রস্তুতকারকের অনুমোদন শংসাপত্র এবং প্রস্তুতকারকের নিশ্চিতকরণ জমা দিতে হবে। এটা এই জন্যই দরকার কারণ সংশ্লিষ্ট সংস্থা সঠিক জিনিস সরবরাহ করার জন্য দর দেবে এবং সেটাও সংশ্লিষ্ট প্রস্তুত কারকের ওয়ারেন্টি প্রদানের মাধ্যমে নিশ্চিত হবে।

গ্যাস নাইট্রাইডিং প্ল্যান্টের সরবরাহ, ইনস্টলেশন, কমিশনিং এবং ট্রায়াল রান করার জন্য যোগ্য মূল সরঞ্জাম নির্মাতাদের কাছ থেকে দর আহ্বান করা হয়েছিল (আগস্ট 2015)।

---

91 *পরিকল্পনা, আকৃতি, জমাট বাঁধা, বোরিং, মিলিং, ড্রিলিং ইত্যাদি সরবরাহের জন্য।*

92 *মেসার্স এইচ আর ইন্টারন্যাশনাল প্রাইভেট লিমিটেড এবং মেসার্স এইচ আর ইনফ্রাকন লিমিটেড।*

93 *অলঙ্কার কমোট্রেড প্রাইভেট লিমিটেড।*

94 *কোনও নির্দিষ্ট বিশেষত্ব ছাড়াই পণ্য (এজেন্সির ওয়েবসাইট থেকে চেক করার সময় পাওয়ার)।*

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে ম্যানুফ্যাকচারার্স অথরাইজেশন সার্টিফিকেট না পেয়ে এবং সেই পণ্যের জন্য নিশ্চিত ওয়ারেন্টি বাড়াতে প্রস্তুতকারকের নিশ্চিতকরণ (প্রয়োজনীয় ওয়ারেন্টিতে দরপত্রদাতার নিশ্চিতকরণ ছাড়াও), সরবরাহের আদেশ একটি অ-প্রস্তুতকারক সংস্থা, মেসার্স টেকনোথার্ম প্রজেক্টস প্রাইভেট লিমিটেডকে 60 দিনের মধ্যে সরবরাহ শেষ করার শর্তসহ 27.30 লক্ষ টাকায় দেওয়া হয়েছিল (ডিসেম্বর 2015)। সংস্থাটি প্ল্যান্টের কিছু অংশ সরবরাহ করেছিল (মে 2016) এবং তার জন্য 24.72 লক্ষ টাকা দেওয়া হয়েছিল। অবশিষ্ট কাজটি 10.60 লক্ষ টাকায় মেসার্স কোয়ার্টেট থার্মাল ইঞ্জিনিয়ারিং (পি) লিমিটেড নামে আরেকটি সংস্থাকে কোটেশনের মাধ্যমে নিযুক্ত করে সম্পাদিত হয়েছিল (ডিসেম্বর 2018)। এইভাবে, অযোগ্য সরবরাহকারীর ভুল নির্বাচনের কারণে 34 মাস বিলম্বের পাশাপাশি 8.02 লক্ষ টাকার অতিরিক্ত ব্যয় করা হয়েছিল।

জি এম, ডি আই সি, জলপাইগুড়ি (সেপ্টেম্বর 2022) বলেছেন যে খেলাপি বিক্রেতার কাছ থেকে 5.84 লক্ষ টাকা উদ্ধার করা হয়েছে, তবে সমর্থনে কোনও নথি সরবরাহ করেননি।

2.8.7.4 দরপত্র গ্রহণ

অর্থ বিভাগের আদেশ অনুযায়ী[95], দুটি বিড সিস্টেমের অধীনে কমপক্ষে তিনটি দরপত্রের ভিত্তিতে এজেন্সি নির্বাচন করা উচিত। প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা তিনের কম হলে নতুন করে দরপত্র আহ্বান করতে হবে। নিরীক্ষায় দরপত্র গ্রহণের সময় উল্লিখিত শর্তের নিম্নলিখিত লঙ্ঘনগুলি লক্ষ্য করা গেছে :

(ক) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোণী, কলকাতার সি এফ সি

নিরীক্ষায় দেখা গেছে, 1.24 কোটি টাকায় (মে 2015 থেকে জুন 2017) মোট 110টি যন্ত্রপাতি ক্রয়ের সময় 35টি আইটেমের ক্ষেত্রে মাত্র দুটি দরপত্র জমা পড়েছে, যার মধ্যে 30টি আইটেমের ক্ষেত্রে সর্বনিম্ন দর গ্রাহ্য করে 63.85 লক্ষ টাকার ক্রয়ের আদেশ দেওয়া হয়েছে ***পরিশিষ্ট-14***-এ বিস্তারিত বলা হয়েছে। **পরিশিষ্ট-*15***-এ বর্ণিত 12টি আইটেমের ক্ষেত্রে একক দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছিল, যার মধ্যে দুটি আইটেমের জন্য দরপত্র দরের প্রয়োজনীয় মূল্যায়ন ছাড়াই গ্রহণ করা হয়েছিল এবং পুনরায় দরপত্র আহ্বান না করে 0.17 লক্ষ টাকা ব্যয়ে কেনা হয়েছিল।

(খ) রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি

নিরীক্ষার প্রদত্ত কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার তুলনামূলক বিবৃতি (নভেম্বর 2011) থেকে দেখা গেছে যে কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার জন্য যন্ত্রাংশ/যন্ত্র সরবরাহের জন্য কেবলমাত্র দুটি দরপত্র জমা করেছিল, তবুও বিদ্যমান নিয়ম অনুসারে পুনরায় দরপত্র আহ্বান করা হয়নি। দুটি দরের আইটেম ভিত্তিক সর্বনিম্ন দরকে মান্যতা দিয়ে 6.63 কোটি টাকায় তা গ্রহণ করা হয়েছিল এবং দুই দরদাতাকে ওয়ার্ক অর্ডার দেওয়া হয়েছিল হয়েছিল।

(গ) প্লাস্টিক পণ্যের ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ির সি এফ সি

অর্থ দপ্তরের আদেশ অমান্য করে দুটি মাত্র দর পাওয়া সত্ত্বেও (জুলাই 2016) 77.75 লক্ষ টাকা মূল্যের ছয়টি যন্ত্রপাতি কেনা হয়েছিল। আবার একক দরপত্রের ভিত্তিতে 36.53 লক্ষ টাকা মূল্যের আটটি যন্ত্রাংশ কেনা হয়েছিল ***পরিশিষ্ট-16***-এ বিস্তারিত বলা হয়েছে। এছাড়াও এস পি ভি কর্তৃক প্রাপ্ত "স্পট কোটেশন" (মে 2017 থেকে সেপ্টেম্বর 2018) এর ভিত্তিতে 63.61 লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাতটি যন্ত্রাংশ কেনা হয়েছে ***পরিশিষ্ট-17***-এ বিস্তারিত বলা হয়েছে।

উত্তরে দপ্তর (ডিসেম্বর 2022) বলেছে যে এই বিষয়ে একটি বিস্তৃত চেকলিস্ট প্রস্তুত করা হবে এবং তা মান্যতা দেওয়ার জন্য ডি আই সি গুলির কাছে পাঠানো হবে।

---

[95] *নিরীক্ষা শাখার বিজ্ঞপ্তি নং 5400-F (Y) তারিখ 25.06.12।*

2.8.7.5 অন্যান্য পর্যবেক্ষণ

(ক) নিষিদ্ধ কাজে ব্যয়

এম এস ই-সি ডি পি, 2016-এর সংশোধিত নির্দেশিকার 10 (h) (i) ধারায় প্রকল্প তহবিল থেকে শেড/কাঠামো নির্মাণ নিষিদ্ধ করা হয়েছে। যদি প্রয়োজন হয় তবে উদ্যোক্তাদের দ্বারা তাদের প্রয়োজন অনুযায়ী এটি তৈরি করা যেতে পারে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে, দক্ষিণ 24 পরগনার মগরাহাটের সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি-তে নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে 5.76 লক্ষ টাকা ব্যয়ে (ফেব্রুয়ারি 2022) ছয়টি শেড[96] তৈরি করা হয়েছে (***পরিশিষ্ট-12***)।

দক্ষিণ 24 পরগনার ডি আই সি-এর জি এম জানিয়েছেন (জুলাই 2022), 2022 সালের জানুয়ারিতে ক্রয় কমিটির বৈঠকে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল যে সমস্ত যন্ত্রপাতি রক্ষণাবেক্ষণের জন্য শেডগুলি তৈরি করা হবে। এম এস ই-সি ডি পি-র নির্দেশিকা অনুসারে এই ধরনের শেড তৈরির অনুমতি দেওয়া হয়নি বলে উত্তরটি যুক্তিসঙ্গত ছিল না।

(খ) কাজ সম্পাদনের যৌক্তিকতার অভাব

দক্ষিণ 24 পরগনার মগরাহাটের সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি-র যৌথ চাক্ষুষ পরিদর্শন (জুন 2022) থেকে জানা যায় যে বিদ্যুৎ সরবরাহের অভাবে ফেব্রুয়ারি 2014-তে 4.74 লক্ষ টাকা ব্যয়ে কেনা ছয়টি মেল্টিং ফার্নেস চালু করা যায়নি। ট্রান্সফরমার স্থাপনের জন্য জমি বিরোধের কারণে প্রতিবেশী এক বাসিন্দা আদালত থেকে স্থগিতাদেশ নিয়ে আসার কারণে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা যায়নি।

চিত্র 2.10 সিলভার ফিলিগ্রির মেল্টিং ফার্নেস নিষ্ক্রিয় অবস্থায় পড়ে আছে

নিরীক্ষায় দেখা গেছে, চুল্লিটি চালু না হলেও চুল্লিটি মেরামতের জন্য (ডিসেম্বর 2020) 3.26 লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। চালু করার আগে চুল্লির মেরামতের প্রয়োজনীয়তা রেকর্ডে পাওয়া যায়নি।

দক্ষিণ 24 পরগনার ডি আই সি-র জি এম (জুলাই 2022) জানিয়েছেন, স্টেকহোল্ডারদের প্রয়োজন অনুযায়ী কাস্টমাইজড সংশোধনের জন্য কাজটি হাতে নেওয়া হয়েছিল। উত্তরটি এই সত্যের আলোকে দেখা যেতে পারে যে প্রয়োজনীয় বিদ্যুৎ সংযোগের অভাবে চুল্লিটি পরিচালনা করা যায়নি।

2.8.8 কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জন

2.8.8.1 ফলাফলের মূল্যায়ন

নিরীক্ষার জন্য নির্বাচিত সি এফ সি গুলির প্রশাসনিক অনুমোদনগুলির অনুচ্ছেদ 7 এবং 8-এ উল্লেখ করা হয়েছে যে সি এফ সি গুলি কাজ করেছে তাদের প্রত্যাশিত ফলাফলগুলি পরিমাপ করতে হবে। প্রত্যাশিত ফলাফল পরিমাপ করার জন্য, দপ্তরের তাদের চালু হওয়ার পর ক্রিয়াকলাপগুলির মূল্যায়ন করা দরকার ছিল।

[96] ছাদের উপরে পূর্ব ও পশ্চিম দিক, বৈদ্যুতিক মিটার রুম এবং তার আশেপাশে, পূর্ব দিকের বাই-লেন, ডিজি সেটের আশেপাশে, সিঁড়ি ঘর এবং আশেপাশের শেড।

নিরীক্ষায় সমাপ্ত এবং হস্তান্তরিত সি এফ সি গুলির মধ্যে দুটিতে ফলাফলের মূল্যায়ন না করার নিম্নলিখিত উদাহরণগুলি পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।

(ক) ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোণী কলকাতার সি এফ সি

পরীক্ষার সুবিধাগুলির উন্নতিকরণ করে কি ফল পাওয়া যাচ্ছে তা দপ্তরের দ্বারা 11টি বিভিন্ন বিষয়ে পরিমাপ দরকার ছিল। 2017 সালের সেপ্টেম্বরে আই এ, এস পি ভি-র কাছে সি এফ সি হস্তান্তর করেছিল এবং তখন থেকে এটি চালু রয়েছে।

তবে নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে প্রয়োজনীয় মূল্যায়ন দপ্তর দ্বারা করা হয়নি। 2017-18 অর্থবর্ষের হস্তান্তরের বছর 9.97 লক্ষ টাকা[97] থেকে 2021-22[98] অর্থবছরে টেস্টিং ও সার্ভিস চার্জ আদায়ের পরিমাণ 97 শতাংশ কমে দাঁড়িয়েছে 0.21 লক্ষ টাকা।

এম এস ই-সি ডি পি নির্দেশিকায় বলা হয়েছে যে সি এফ সি নিজেই সরাসরি পণ্য/সহায়ক পণ্য বিক্রয়/বিপণন করবে না। যাইহোক, এটি লক্ষ্য করা গেছে যে পরীক্ষার সুবিধার দিকে মনোনিবেশ করার পরিবর্তে, সি এফ সি ফ্যান উৎপাদন করছে, যার আয় 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবর্ষ পর্যন্ত 122 শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

জি এম, ডি আই সি, কলকাতা (জুলাই 2022) জানিয়েছে যে মহামারী এবং ফ্যান বিক্রির ক্রমবর্ধমান প্রবণতার কারণে 2019-20 সালের পরে ব্যবহারকারীর চার্জ হ্রাস পেয়েছে। উত্তরটি গ্রহনযোগ্য নয়, কারণ 2021-22 সালে মহামারীর পরে ব্যবহারকারীর চার্জ ব্যাপকভাবে হ্রাস পেয়েছিল এবং ফ্যান বিক্রি সি এফ সি-র উদ্দেশ্য ছিল না।

(খ) প্লাস্টিক পণ্যের ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ির সি এফ সি

আই এ কর্তৃক সি এফ সি (ডিসেম্বর 2018) এস পি ভি-র কাছে হস্তান্তর করা হয়েছিল, তবে এ এ-তে নির্ধারিত পাঁচটি প্যারামিটারে[99] প্রত্যাশিত ফলাফলের মূল্যায়ন করা হয়নি। পরিবর্তে, এস পি ভি সি এফ সি-র হস্তান্তর নোটে নিম্নলিখিত আটটি দৃশ্যমান সুবিধার পূর্বাভাস দিয়েছে, যার ভিত্তি নিরীক্ষায় পেশ করা হয়নি:

সারণী 2.15: সি এফ সি হস্তান্তরের সময় ফলাফল হিসাবে প্রদর্শিত বাস্তব সুবিধার বিবরণ

প্যারামিটার	সি এফ সি প্রতিষ্ঠার আগে	সি এফ সি প্রতিষ্ঠার পর
	ফলাফল	ফলাফল
ইউনিটের সংখ্যা	125	150 টিরও বেশি
টার্নওভার (টাকা)	120 কোটি টাকা	200 কোটি টাকা
অভ্যন্তরীণ বাজারে (টাকা)	120 কোটি টাকা	200 কোটি টাকা
রপ্তানি	শূন্য	শূন্য
কর্মসংস্থান (সরাসরি)	2000	2500
কর্মসংস্থান (পরোক্ষ)	5000	6,000
মুনাফা	5-6 শতাংশ	8-9 শতাংশ
ব্যবসার বৃদ্ধি	5-6 শতাংশ	10-12 শতাংশ

এই পটভূমিতে নিরীক্ষা এস পি ভি দ্বারা প্রত্যাশিত ফলাফলগুলি যাচাই করার অবস্থানে ছিল না, যা এ এ-তে উল্লিখিত প্যারামিটারগুলির ফলাফল থেকে আলাদা ছিল। এছাড়াও এস পি ভি দ্বারা অনুমানিত এই আটটি সুবিধার মূল্যায়নের জন্য যথাযথ পদ্ধতি গ্রহণ করা হয়নি।

---

97 *ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের 2017-18 সালের এস পি ভি-র নিরীক্ষা প্রতিবেদন অনুযায়ী।*

98 *ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের এস পি ভি-র 2021-22 সালের নিরীক্ষা প্রতিবেদন অনুযায়ী।*

99 *রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ে সঞ্চয়, পরিবহন ব্যয়ে সঞ্চয়, ডাউন টাইম হ্রাসের কারণে সঞ্চয়, উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধির কারণে সঞ্চয় এবং গুণগত উন্নতির কারণে সঞ্চয়।*

সংশ্লিষ্ট ডি আই সি-র জি এম স্বীকার করেছেন (সেপ্টেম্বর 2022) যে ফলাফলগুলি মূল্যায়ন করা হয়নি, এর জন্য এস পি ভি সদস্যদের জ্ঞানের অভাবকে দায়ী করা হয়েছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ জি এম, ডি আই সি প্রকল্পের মনিটরিং এজেন্সি এবং আই এ অনুদানের শর্তাবলী মেনে চলা নিশ্চিত করার জন্য একটি লিখিত অঙ্গীকার জমা দেওয়ার পরে এফ এ-র নির্ধারিত শর্তাবলী যথাযথভাবে অনুসরণ/মেনে চলা নিশ্চিত করা উচিত ছিল।

সুপারিশ 8:

রাজ্য সরকারকে নিশ্চিত করতে হবে যে প্রত্যাশিত ফলাফলগুলি নির্ধারিত প্যারামিটার অনুসারে মূল্যায়ন করা হয়। ফলাফলের ঘাটতির ক্ষেত্রের কারণগুলি বিশ্লেষণ করা হয় এবং প্রয়োজনীয় সংশোধনমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়।

2.8.9 পর্যবেক্ষণ ও তত্ত্বাবধান

2.8.9.1 বাস্তবায়নকারী সংস্থা

এম এস ই-সি ডি পি-র অধীনে নির্বাচিত সি এফ সি গুলির বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থার আই এ (ওয়েস্ট বেঙ্গল স্টেট এক্সপোর্ট প্রমোশন সোসাইটি) এর দ্বারা নিম্নলিখিত ত্রুটিগুলি নিরীক্ষায় লক্ষ্য করা গেছে:

ক. পশ্চিমবঙ্গে সি ডি পি-এম এস ই প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিবন্ধকতাগুলি মোকাবিলার জন্য দপ্তরের প্রধান সচিবের নেতৃত্বে একটি সভায় নিম্নলিখিত পদক্ষেপগুলি গ্রহণ করে বাস্তবায়নকারী সংস্থার আই এ (ডব্লিউ বি এস ই পি এস)-এর কর্মক্ষমতা বৃদ্ধি এবং এটিকে আরও পেশাদার সংগঠন হিসাবে গড়ে তোলার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল (মার্চ 2013):

- ➢ পরিকল্পনা থেকে সমাপ্তি পর্যায় পর্যন্ত সি এফ সি বাস্তবায়নের তদারকির জন্য চুক্তির ভিত্তিতে দুজন প্রকল্প ব্যবস্থাপনা বিশেষজ্ঞ (প্রকল্প ব্যবস্থাপক হিসাবে) নিযুক্ত করা।
- ➢ চুক্তির ভিত্তিতে হিসাবনিকাশ এবং আর্থিক ব্যবস্থাপনার জন্য একজন আর্থিক বিশেষজ্ঞ নিযুক্ত করা।
- ➢ প্রয়োজন অনুযায়ী সিভিল কাজের মূল্যায়ন, যন্ত্রপাতির গুণমান ইত্যাদির মূল্যায়নের জন্য একটি ইঞ্জিনিয়ারিং ফার্ম/বিশেষজ্ঞদের তালিকাভুক্ত করা। সরকার অনুমোদিত হারে করা কাজের ভিত্তিতে এই এজেন্সি/ব্যক্তিকে অর্থ প্রদান করা হবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে আই এ-র অভ্যন্তরীণ প্রযুক্তিগত দক্ষতাও নেই এবং সভায় সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পরামর্শদাতাও নিয়োগ করেনি। এর ফলে এটি সিলভার ফিলিগ্রি এবং ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার দুটির ক্ষেত্রে সি এফ সি গুলির জন্য যন্ত্রপাতির প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন করতে পারেনি। যার ফলে অনুমোদিত ডি পি আর থেকে চ্যুতি ঘটেছে যা অনুচ্ছেদ 2.8.6.1-এ বিস্তারিত বলা আছে।

খ. ভারত সরকার কর্তৃক তহবিল বরাদ্দ সংক্রান্ত আদেশের 2 (xviii) অনুচ্ছেদে বলা হয়েছে যে ব্যাংক অ্যাকাউন্টে রাখা তহবিল থেকে অর্জিত সুদ ইউ সি গুলিতে নির্দেশিত হবে। যা পরবর্তী বরাদ্দের সময় সমন্বয়সাধন করা যেতে পারে বা অনুদান ব্যবহারের পরে ভারত সরকারকে ফেরত দেওয়া যেতে পারে।

নিরীক্ষায় লক্ষ্য করা গেছে যে আই এ দ্বারা জমা দেওয়া ইউ সি গুলিতে পি এস এ গুলিতে রাখা তহবিলের উপর অর্জিত সুদের কথা উল্লেখ করা হয়নি। যে আটটি সি এফ সি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা হয়েছিল তাতে দেখা গেছে যে আই এ পি এস এ-তে সঞ্চিত সুদ ফেরত দেয়নি। উত্তরে, তিনটি সি এফ সি-র[100] ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট জি এম, ডি আই সি স্বীকার করেছে (সেপ্টেম্বর থেকে অক্টোবর 2022 এর মধ্যে) যে পি এস এ-তে অর্জিত সুদ ব্যবহার করা হয়েছে।

[100] রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস ক্লাস্টার, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান, সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগনা ও প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি।

গ. সমস্ত পরীক্ষামূলকভাবে যাচাইকরা সি এফ সি গুলির প্রশাসনিক অনুমোদন-এ বলা হয়েছে যে আই এ নিয়মিত ভিত্তিতে সি এফ সি-র বাস্তবায়ন এবং কার্যকারিতা সম্পর্কিত ত্রৈমাসিক প্রতিবেদন ডি সি, এম এস এম ই-র কাছে জমা দেবে। তদনুসারে, আই এ-কে সংশ্লিষ্ট এস পি ভি থেকে এই সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ করতে হয়েছিল। তবে নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে আই এ, সি এফ সি গুলির কাছ থেকে এই জাতীয় তথ্য পায়নি এবং সি এফ সি গুলির বাস্তবায়ন ও কার্যকারিতা সম্পর্কিত ত্রৈমাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন জমা দেয়নি।

ঘ. সমস্ত পরীক্ষামূলকভাবে যাচাইকরা সি এফ সি গুলির প্রশাসনিক অনুমোদন-এ বলা হয়েছে যে বিদ্যুৎ কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে পর্যাপ্ত লোড অনুমোদন, জল সংযোগ, যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম স্থাপনের জন্য বিল্ডিং/শেড নির্মাণ সহ সি এফ সি-র জন্য নির্ধারিত সাইটে যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জাম স্থাপনের জন্য পরিকাঠামো তৈরির বিষয়ে অগ্রগতির রিপোর্ট প্রাপ্তির পরে ভারত সরকারের তহবিলের প্রথম কিস্তি আই এ-কে দেওয়া হবে। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে আই এ পূর্ব-প্রয়োজনীয় মানদণ্ড গুলি সম্পূর্ণ না করেই ভারত সরকারের সহায়তা পাওয়ার জন্য অনুরোধ জমা দিয়েছে। দক্ষিণ 24 পরগনার মগরাহাটের সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টারের সি এফ সি-র ক্ষেত্রে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত না করেই ভারত সরকারের সহায়তা পাওয়ার জন্য অনুরোধ করা হয়েছিল এবং এর ফলে বরাদ্দকৃত টাকা প্রয়োজন না হওয়ায় আটকে আছে।

ঙ. ভারত সরকারের তহবিল বরাদ্দ সংক্রান্ত আদেশে বলা হয়েছে যে কাজ ও তার ফলাফল সংক্রান্ত প্রতিবেদন অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের কাছে জমা দিতে হবে। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে আই এ নির্বাচিত আটটি সি এফ সি-র জন্য এই জাতীয় প্রতিবেদন ডি সি, এম এস এম ই, ভারত সরকারের কাছে জমা দেয়নি।

চ. নির্বাচিত আটটি সি এফ সি-র প্রশাসনিক অনুমোদনের 11 নং অনুচ্ছেদে বলা হয়েছে যে ভারত সরকারের সাধারণ আর্থিক বিধি, 2017 এবং সি ভি সি নির্দেশিকায় অন্তর্ভুক্ত ক্রয় বিধানগুলি মেনে রাজ্য সরকারের মনোনীত কর্তৃপক্ষের নেতৃত্বে একটি ক্রয় কমিটির মাধ্যমে যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হবে এবং এই ক্রয় কমিটিতে ভারত সরকারে এম এস এম ই মন্ত্রক মনোনীত সদস্য কারিগরি বিশেষজ্ঞ, আই এ, এস পি ভি, সংশ্লিষ্ট জি এম-ডি আই সি এবং অন্যান্য স্টেকহোল্ডাররা থাকবেন।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে আই এ-র প্রতিনিধিরা খুব কমই যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য সভায় অংশ নিয়েছিলেন যা নীচের সারনীতে বিস্তারিত ভাবে বলা হয়েছে:

সারণী 2.16: ক্রয় কমিটির সভায় আই এ-র উপস্থিতি সম্পর্কিত বিবরণ

সি এফ সি	আগস্ট 2022 পর্যন্ত অনুষ্ঠিত ক্রয় কমিটির সভার মোট সংখ্যা	আই এ-র সদস্যরা যে বৈঠকে উপস্থিত ছিলেন তার সংখ্যা	আই এ-এর উত্তর
সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মাগরাহাট	22	06	ডব্লিউ বি এস ই পি এস দাবি করেছে যে তাদের সীমিত সংখ্যক কর্মকর্তা রয়েছে এবং তাই তারা রাজ্যজুড়ে বিভিন্ন সংশ্লিষ্ট ডি আই সি/সাব-ডি আই সি-তে অনুষ্ঠিত সমস্ত ক্রয় কমিটির সভায় অংশ নিতে পারেনি।
ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার, বাঁশদ্রোনি	05	02	
রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর	*	*	
রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস ক্লাস্টার, সালানপুর	16	07	
চামড়াজাত পণ্য ক্লাস্টার, শান্তিনিকেতন	*	*	
প্লাস্টিক পণ্য উৎপাদন ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ	38	06	
লেড অ্যাসিড স্টোরেজ ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি	*	*	
কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল ক্লাস্টার, উত্তর দিনাজপুর	13	01	

** আই এ তথ্য দেয়নি।*

আই এ থেকে ইনপুট ছাড়াই যন্ত্রপাতি ক্রয় সহ ক্রয় কমিটির সভায় গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল। এমনকি ক্রয় কমিটির সভার কার্যবিবরণীর যা এস পি ভি গুলির ঠিকঠাক মেনে চলার কথা তার অনুলিপিও আই এ-র কাছে ছিল না।

2.8.9.2 পর্যবেক্ষণ সংস্থা (জি এম/ডি আই সি)

নির্বাচিত সি এফ সি গুলির প্রশাসনিক অনুমোদনে বলা হয়েছে যে পশ্চিমবঙ্গ সরকারের এম এস এম ই দপ্তর দ্বারা মনোনীত ব্যক্তির সভাপতিত্বে এবং এম এস এম ই মন্ত্রক (ভারত সরকার), কারিগরি বিশেষজ্ঞ (যদি প্রয়োজন হয়), বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তা, সংশ্লিষ্ট ব্যাংকের প্রতিনিধি এবং সংশ্লিষ্ট জি এম ডি আই সি-র সদস্যদের দ্বারা পরিচালিত ক্রয় কমিটির মাধ্যমে ভারত সরকারের ক্রয় পদ্ধতি অনুসারে যন্ত্রপাতি ক্রয় করা উচিত। উপরন্তু, দপ্তরের অধীনস্ত জেলা অফিসগুলির সি এফ সি গুলির বাস্তবায়নের তত্ত্বাবধান এবং তদারকি করবে।

তবে নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে ডি আই সি গুলি ক্রয় কমিটি গুলিতে সভাপতিত্ব করার জন্য দপ্তর কোনো ব্যক্তিকে মনোনীত করেনি এবং তার বদলে এটি শুধুমাত্র সংশ্লিষ্ট জেলাগুলির ডি আই সি গুলির ক্রয় কমিটিতে সভাপতিত্ব করার জন্য মনোনীত হয়েছে এস পি ভি দ্বারা প্রদত্ত রেকর্ড/তথ্যের উপর নির্ভর করেছে। সি এফ সি গুলির চাক্ষুস পরিদর্শন ডি আই সি দ্বারা পরিচালিত হয়নি। অধিকন্তু, ডি আই সি গুলির জি এম-রা ক্রয় কমিটির সভাপতি হিসাবে কার্যকরভাবে তাদের দায়িত্ব পালন করেনি কারণ ক্রয় কমিটির বৈঠকেই এন এল এস সি-র প্রয়োজনীয় অনুমোদন ছাড়াই অনুমোদিত যন্ত্রপাতি ক্রয় এবং বাড়ি তৈরীর পরিকল্পনার সিদ্ধান্ত নিয়েছিল। এছাড়া টেন্ডারে অনিয়ম ডি আই সি গুলির জি এম-রা পরীক্ষা করতে সমর্থ হননি।

সুপারিশসমূহ:

রাজ্য সরকার নিশ্চিত করবে

9. ***সি এফ সি বাস্তবায়নের তদারকির জন্য প্রয়োজনীয় প্রযুক্তিগত দক্ষতা এবং লোকবল আই এ-এর থাকতে হবে। এস আই ডি বি আই মূল্যায়ন প্রতিবেদন সহ এফ এ/ অনুমোদনে নির্ধারিত শর্তাবলী কঠোরভাবে মেনে চলতে হবে।***
10. ***ইউ সি সহ পর্যায়ক্রমিক চাক্ষুষ ও আর্থিক অগ্রগতি প্রতিবেদন আই এ কর্তৃক ডি সি, এম এস এম ই, ভারত সরকারের কাছে জমা দেওয়া হয়।***
11. ***তহবিলের ব্যবহার এবং প্রকল্পের প্রতিটি উপাদান সম্পূর্ণ করার জন্য নির্দিষ্ট সময়সীমা নির্ধারণ করা দরকার, যা না থাকলে বরাদ্দকৃত তহবিল ফেরত দেওয়া উচিত হবে।***

2.9 পশ্চিমবঙ্গ ইনসেনটিভ স্কিম-2013-এর নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে একটি এন্টারপ্রাইজে ভর্তুকির অনিয়মিত বিতরণ

জেলা শিল্প কেন্দ্র, উত্তর দিনাজপুর, ওয়েস্ট বেঙ্গল ইনসেনটিভ স্কিম-2013- এর নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে একটি এন্টারপ্রাইজকে 1.59 কোটি টাকার ভর্তুকি বিতরণ করেছে।

পশ্চিমবঙ্গ সরকার ইনসেনটিভ স্কিম-2013 (ডব্লিউ বি আই এস-2013), ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যেগের বৃদ্ধি এবং বিকাশের লক্ষ্যে, ফেব্রুয়ারি 2014-তে সুচনা করেছে। স্কিমটি এপ্রিল 2013 থেকে মার্চ 2018 পর্যন্ত বৈধ ছিল। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে, ডব্লিউ বি আই এস-2013-এর অধীনে জারি করা বিজ্ঞপ্তি অনুসারে (ফেব্রুয়ারি 2014 এবং মে 2015), রাজ্যের উৎপাদন ক্ষেত্রের সমস্ত ক্ষুদ্র, ছোট এবং মাঝারি উদ্যোগ, বিভিন্ন ধরনের[101] ভর্তুকি পাওয়ার যোগ্য ছিল।

[101] *রাজ্যের মূলধন বিনিয়োগ ভর্তুকি, বিদ্যুৎ ভর্তুকি, বিদ্যুৎ শুল্ক ভর্তুকি ইত্যাদি।*

স্কিমের নির্দেশিকা অনুসারে, ডব্লিউ বি আই এস-2013-এর অধীনে ভর্তুকি পাওয়ার জন্য যোগ্যতার মানদণ্ডগুলি হল (i) এন্টারপ্রাইজটিকে স্কিমের বৈধতার সময় তার বাণিজ্যিক উৎপাদন শুরু করতে হবে এবং (ii) বাণিজ্যিক উৎপাদন শুরু করার 12 মাসের মধ্যে সংশ্লিষ্ট জেলা শিল্প কেন্দ্রে (ডি আই সি) তার প্রথম আবেদন জমা দিতে হবে।

ডি আই সি, উত্তর দিনাজপুরের রেকর্ডের পরীক্ষা-নিরীক্ষা (ফেব্রুয়ারি 2022) প্রকাশ করেছে যে, একটি এন্টারপ্রাইজ[102] তার বাণিজ্যিক উৎপাদন সেপ্টেম্বর 2013 সালে শুরু করেছে। সেই অনুযায়ী, সেপ্টেম্বর 2014-এর মধ্যে ভর্তুকি পাওয়ার জন্য এটির প্রথম আবেদন জমা দেওয়া উচিত ছিল। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ অনুযায়ী, এন্টারপ্রাইজটি তার প্রথম আবেদনটি সংশ্লিষ্ট ডি আই সি-তে 2015 সালের আগষ্ট অর্থাৎ উৎপাদন শুরু হওয়ার 23 মাস পরে, নির্ধারিত 12 মাসের পরিবর্তে জমা দিয়েছে। এইভাবে, এন্টারপ্রাইজটি প্রকল্পের অধীনে কোনো ভর্তুকি পাওয়ার যোগ্য ছিল না।

তবে, ডব্লিউ বি আই এস-2013-এর নির্দেশিকা লঙঘন করে, মহাব্যবস্থাপক (জি এম), ডি আই সি, উত্তর দিনাজপুর এন্টারপ্রাইজে 1.41কোটি টাকার[103] ভর্তুকি প্রদান করেছেন (মার্চ 2017)। উপরন্তু এন্টারপ্রাইজের পরবর্তী আবেদনের (ডিসেম্বর 2017) উপর ভিত্তি করে ডি আই সি অতিরিক্ত 0.18 কোটি টাকা[104] প্রদান করেছে (ফেব্রুয়ারি 2021), যাও ছিল অনিয়মিত।

উত্তরে, দপ্তর জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে এন্টারপ্রাইজটি বাণিজ্যিক উৎপাদন (ডি ও সি পি) শুরু হওয়ার তারিখ থেকে এক বছরের মধ্যে যোগ্যতা সহ নিবন্ধন শংসাপত্র (ই সি আর সি)-এর জন্য আবেদন করেছিল (31 জুলাই 2014) এবং ভর্তুকি জন্য ই সি আর সি-এর আবেদনের তারিখ বিবেচনা করা হয়েছিল প্রথম আবেদন তারিখ হিসাবে।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য ছিল না কারন, আবেদনকারী তার প্রথম ভর্তুকির জন্য 21 আগষ্ট 2015-এ অর্থাৎ নির্দেশিকা সংশোধন করার পরে আবেদন করেছিলেন। এইভাবে, পরিবর্তিত নির্দেশিকা অনুসরণ করা উচিত ছিল এবং সেই অনুযায়ী ভর্তুকি বিতরণ করা উচিত হয়নি। অন্যান্য ডি আই সি (পূর্ব মেদিনীপুর)-তে একই বিষয়ে লক্ষ্য করা গেছে যে এন্টারপ্রাইজকে ভর্তুকি প্রদান করা হয়নি কারণ এন্টারপ্রাইজটি পাঁচ মাস বিলম্বের পরে প্রথম আবেদন জমা দিয়েছিল। এইভাবে, ডি আই সি গুলি রাজ্য জুড়ে অভিন্নভাবে নির্দেশিকা অনুসরণ না করে তাদের নিজ নিজ এলাকায় উদ্যোগগুলিকে ভর্তুকি দেওয়ার সময় বিভিন্ন মানদন্ড অনুসরণ করেছিল।

এইভাবে, জি এম, ডি আই সি, উত্তর দিনাজপুর, ডব্লিউ বি আই এস -2013 নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে ভর্তুকির অনিয়মিত প্রদান করেছে, যার পরিমাণ 1.59 কোটি টাকা।

জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর

2.10 অনুপযুক্ত নিরীক্ষণের কারণে অপচয়ী ব্যয়

পি এইচ ই ডি যথাযথ নিরীক্ষণ ছাড়াই রিভার বেড টিউব ওয়েলস (আর বি টি ডব্লিউ) নির্মাণের জন্য, নদীগর্ভ যেখানে অনেক বেশি খনন কার্যকলাপ হয় এবং বন্যার প্রবণতা ছিল সেখান থেকে নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্পের কাজ একটি সংস্থাকে প্রদান করেছে ফলস্বরূপ: (i) প্রবল বন্যাতে 74 টি আর বি টি ডব্লিউ যা স্থাপন করা হয়েছিল সেগুলি ধ্বংসপ্রাপ্ত হয় এবং (ii) 3.17 কোটি টাকার ব্যয় হয়।

[102] *সি এন জি এগ্রোকেয়ার প্রাইভেট লিমিটেড।*

[103] *রাজ্য মূলধন বিনিয়োগ ভর্তুকি (50.00 লক্ষ টাকা), মেয়াদী ঋণের সুদ (88.23 লক্ষ টাকা) এবং বিদ্যুৎ ভর্তুকি (2.62 লক্ষ টাকা)।*

[104] *সুদের ভর্তুকি।*

জি এফ আর 2005-এর বিধি 21 অনুসারে: (i) জনসাধারণের অর্থ ব্যয়কারী বা অনুমোদনকারী প্রতিটি কর্মকর্তাকে উচ্চ মানের আর্থিক স্বচ্ছতা দ্বারা চালিত হওয়া উচিত (ii) প্রতিটি কর্মকর্তার আর্থিক আদেশ এবং কঠোর মিতব্যয়ীতা প্রয়োগ করতে হবে এবং নিশ্চিত করতে হবে যে সমস্ত প্রাসঙ্গিক আর্থিক নিয়ম এবং বিধানগুলি মানা হচ্ছে এবং (iii) প্রত্যেক কর্মকর্তার কাছ থেকে আশা করা হয় যে তারা জনসাধারণের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে একই সতর্কতা অবলম্বন করবেন যেভাবে একজন সাধারণ বিচক্ষণ ব্যক্তি তার নিজের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে করে থাকেন।

অধীক্ষক বাস্তুকার, বাঁকুড়া পশ্চিম মন্ডল, জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর (পি এইচ ই ডি), বাঁকুড়া জেলার ওন্ডা ব্লক (প্রকল্প-ক) এবং ইন্দাস ব্লক (প্রকল্প-খ)-এ দুটি নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্প[105] প্রদান করেছে (ডিসেম্বর 2012)। প্রকল্পটিতে ভূ-উপপৃষ্ঠের জল [রিভার বেড টিউব ওয়েলস (আর বি টি ডব্লিউ) নির্মাণের মাধ্যমে] এবং ভূগর্ভস্থ জল [গ্রাউন্ড ওয়াটার টিউব ওয়েলস (জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ) নির্মাণের মাধ্যমে] ব্যবহার করে নলবাহিত জল সরবরাহ করার পরিকল্পনা করা হয়েছিল। কাজটি টার্নকি ভিত্তিতে একজন ঠিকাদারকে দেওয়া হয়েছিল যথাক্রমে 80.89 কোটি টাকা এবং 58.50 কোটি টাকা দরপত্রে জানুয়ারী 2017-এর মধ্যে সমাপ্ত করার জন্য। কাজের পরিধির মধ্যে ছিল, আর বি টি ডব্লিউ, জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ, পরিষ্কার জলাধার, ওভার হেড জলাধার, ডিস্ট্রিবিউশন পাইপলাইন নেটওয়ার্ক নির্মাণ ইত্যাদি। অনুমোদিত মূল্যানুমান অনুসারে, ওন্ডা ব্লকে 70টি আর বি টি ডব্লিউ (দারকেশ্বর নদীগর্ভে) এবং ইন্দাস ব্লকে 45টি আর বি টি ডব্লিউ (দারকেশ্বর এবং দামোদর নদীগর্ভে) স্থাপন করা হবে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (ডিসেম্বর 2021) যে, উপরোক্ত প্রকল্প সম্পাদনের আগে এবং সম্পাদনের সময়, সংস্থাটি বারংবার (সেপ্টেম্বর 2014, এপ্রিল 2015, নভেম্বর 2015, আগস্ট 2017, সেপ্টেম্বর 2017 ইত্যাদি) নির্বাহী বাস্তুকার, বাঁকুড়া জল সরবরাহ বিভাগ, পি এইচ ই ডি-কে জানিয়েছিল যে: (i) ভূ-উপরিপৃষ্ঠস্থ জলের প্রকল্পটি সফল করা সম্ভব নয়, কারণ এই সমস্ত এলাকায় নদীগর্ভ থেকে ব্যাপকভাবে বালি উত্তোলন করার জন্য নদীগর্ভে বালির গভীরতা আর বি টি ডব্লিউ নির্মাণের জন্য অপর্যাপ্ত ছিল এবং (ii) এরফলে, বর্ষাকালে নদীতে প্রবল জলোচ্ছাসের সময় আর বি টি ডব্লিউ গুলি ধ্বংস হওয়ার সমস্ত সম্ভাবনা আছে। সংস্থাটি এর বিকল্পস্বরূপ নদী তীরে আনুপাতিক সংখ্যক জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ স্থাপনের প্রস্তাব দিয়েছিল এবং আর বি টি ডব্লিউ গুলির জন্য ধার্য্য অর্থ[106] গ্রহণ করতেও সম্মত হয়েছিল। নির্বাহী বাস্তুকার, বাঁকুড়া, পি এইচ ই ডি, নিজে একটি কার্যস্থল নিরীক্ষণ করেছিলেন (অক্টোবর 2017) এবং সেই অঞ্চলগুলিতে ব্যাপক বালি খনন সম্পর্কে অতিরিক্ত জেলা শাসক (এ ডি এম), বাঁকুড়া-কে অবহিত করেছিলেন (নভেম্বর 2017)। যদিও, পি এইচ ই ডি এই এলাকায় বালি খনন বন্ধ করার জন্য কোনও পদক্ষেপ নেয়নি (এ ডি এম, বাঁকুড়াকে একটি চিঠি লেখা ছাড়া), বা আর বি টি ডব্লিউ নির্মাণ বন্ধ করেনি, যদিও সংস্থাটি আর বি টি ডব্লিউ-এর মূল্যে আনুপাতিক সংখ্যক জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ নির্মাণ করতে সম্মত ছিল।

---

[105] *প্রকল্প-ক: বাঁকুড়া জেলার ওন্ডা ব্লকে ভূ-উপপৃষ্ঠ/ভূগর্ভস্থ জলের উৎস থেকে নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্পের নিরীক্ষণ, পরিকল্পনা, নকশা, ডেলিভারি, স্থাপন, নির্মাণ, চালু করা এবং সমাপ্তি এবং তারপরে 6 মাস পরীক্ষামূলকভাবে চালানো, পরবর্তী ক্রিয়াশীলতা এবং 5 বছরের জন্য রক্ষণাবেক্ষণ।*

প্রকল্প-খ: বাঁকুড়া জেলার ইন্দাস ব্লকে ভূ-উপপৃষ্ঠ/ভূগর্ভস্থ জলের উৎস থেকে নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্পের নিরীক্ষণ, পরিকল্পনা, নকশা, ডেলিভারি, স্থাপন, নির্মাণ, চালু করা এবং সমাপ্তি এবং তারপরে 6 মাস পরীক্ষামূলকভাবে চালানো, পরবর্তী ক্রিয়াশীলতা এবং 5 বছরের জন্য রক্ষণাবেক্ষণ।

[106] *ওন্দা ব্লকে প্রতিটি আর বি টি ডব্লিউ এবং জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ নির্মাণের খরচ ছিল যথাক্রমে 4,01,700.00 টাকা এবং 5,16,471.43 টাকা এবং ইন্দাস ব্লকে প্রতিটি আর বি টি ডব্লিউ এবং জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ-এর নির্মাণের খরচ ছিল যথাক্রমে 3,87,033.33 টাকা এবং 92,880.00 টাকা।*

সমীক্ষায় প্রকাশ পায় যে 3.17 কোটি টাকা ব্যয়ে ওন্ডা এবং ইন্দাস ব্লকে, যথাক্রমে 51 এবং 23টি আর বি টি ডব্লিউ স্থাপন করা হয়েছিল এবং 2017 সালের জুলাই মাসে পরীক্ষামূলকভাবে চালানো সম্পন্ন হয়েছিল। যাইহোক, পরীক্ষামূলকভাবে চালানোর এক বছর পরে, আগস্ট 2018-তে একটি আকস্মিক বন্যার সময় জল সংগ্রহের লাইন এবং ইলেক্ট্রোমেকানিকাল উপাদানসহ স্থাপন করা সমস্ত 74টি[107] আর বি টি ডব্লিউ গুলি ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়েছিল। পি এইচ ই ডি অবিলম্বে 33টি জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ[108] স্থাপনের মাধ্যমে বন্যা-আক্রান্ত আর বি টি ডব্লিউ গুলি পুনরুদ্ধারের প্রস্তাব দেয় (আগস্ট 2018), এবং কাজটি 3.11 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে একটি সংস্থাকে দেওয়া হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2019)। কাজটি চালু ছিল (সেপ্টেম্বর 2022)।

সুতরাং, পি এইচ ই ডি, যথাযথ নিরীক্ষণ ছাড়াই, নদীগর্ভে আর বি টি ডব্লিউ নির্মাণের জন্য সংস্থাটিকে কাজ প্রদান করে, যেখানে বড় আকারের খনন কার্যকলাপ চলত এবং বন্যার প্রবণতা ছিল, যারফলে আকস্মিক বন্যার ফলে স্থাপিত আর বি টি ডব্লিউ গুলি সম্পূর্ণরূপে ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়েছে এবং যার ফলে 3.17 কোটি টাকার ব্যয় হয়।

বিষয়টি 2022 সালের মে মাসে সরকারকে জানানো হয়েছিল; উত্তর এখনও (মার্চ 2023) পাওয়া যায়নি।

2.11 অপচয়ী ব্যয়

মথুরাবিল জল সরবরাহ প্রকল্পের জন্য জলের প্রাপ্যতা মূল্যায়নে দপ্তরের ব্যর্থতার ফলে 2.30 কোটি টাকার অপচয়ী ব্যয় হয়।

জি এফ আর 2005-এর বিধি 21 অনুসারে: (i) জনসাধারণের অর্থ ব্যয়কারী বা অনুমোদনকারী প্রতিটি কর্মকর্তাকে উচ্চ মানের আর্থিক স্বচ্ছতা দ্বারা চালিত হওয়া উচিত (ii) প্রতিটি কর্মকর্তাকে আর্থিক আদেশ এবং কঠোর মিতব্যয়ীতা প্রয়োগ করতে হবে এবং নিশ্চিত করতে হবে যে সমস্ত প্রাসঙ্গিক আর্থিক নিয়ম এবং বিধানগুলি তার নিজের অফিস এবং অধস্তন বিতরণকারী কর্মকর্তাদের দ্বারা পরিলক্ষিত হয় এবং (iii) প্রত্যেক কর্মকর্তার কাছ থেকে আশা করা হয় যে তারা জনসাধারণের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে একই সতর্কতা অবলম্বন করবেন যেভাবে একজন সাধারণ বিচক্ষণ ব্যক্তি তার নিজের অর্থ ব্যয়ের ক্ষেত্রে করে থাকেন।

মুখ্য বাস্তুকার (হেড কোয়ার্টার), জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর (পি এইচ ই ডি), পশ্চিমবঙ্গ সরকার, মথুরাবিল জলাধারকে[109] জলের উৎস হিসাবে ব্যবহার করে 3.80 এম এল ডি (প্রতিদিন মিলিয়ন লিটার) পরিশোধিত জল সরবরাহে সক্ষম একটি পুকুর-ভিত্তিক নলবাহিত জল সরবরাহ প্রকল্প নির্মাণের জন্য 11.93 কোটি টাকার প্রশাসনিক অনুমোদন দেয় (মার্চ 2010)। উদ্দেশ্য ছিল মাঝিপাড়া-পলাসি এবং শিবদাসপুর গ্রাম পঞ্চায়েত, ব্যারাকপুর-I ব্লক, উত্তর 24 পরগণা জেলার অধীনে আর্সেনিক আক্রান্ত 15টি মৌজায়[110] আর্সেনিকমুক্ত জল সরবরাহ করা। প্রকল্পটি তিন বছরের মধ্যে শেষ করার লক্ষ্যমাত্রা ছিল। যদিও, আগস্ট 2010 থেকে জানুয়ারী 2015-এর মধ্যে বিভিন্ন উপাদানের কাজের আদেশ জারি করা হয়েছিল। মার্চ 2019 পর্যন্ত প্রকল্পের জন্য 11.93 কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে। তবে, এই ব্যয় বহন করার পরেও, সুবিধাপ্রাপকদের জল সরবরাহ করা যায়নি।

প্রকল্পটি মূলত মথুরাবিল পুকুর, যা একটি বৃষ্টিনির্ভর জলাধার সেটিকে সারা বছর জল সরবরাহের উৎস হিসাবে কল্পনা করা হয়েছিল। যাইহোক, কম বৃষ্টিপাতের সময় জলের

[107] 51 (ওন্দা ব্লকে) + 23 (ইন্দাস ব্লকে)।

[108] গ্রাউন্ড ওয়াটার টিউব ওয়েল হল এক ধরনের জলের কূপ যেখানে একটি দীর্ঘ, চওড়া, স্টেইনলেস স্টীল টিউব বা পাইপ ভূগর্ভস্থ থাকে। নীচের প্রান্তটি একটি ছাঁকনি দিয়ে লাগানো হয় এবং একটি পাম্প ভূগর্ভস্থ জলকে উত্তোলন করে। কূপের প্রয়োজনীয় গভীরতা ভূগর্ভস্থ জলের টেবিলের গভীরতার উপর নির্ভর করে।

[109] মথুরাবিল হল একটি বৃষ্টিনির্ভর পুকুর, উত্তর 24 পরগণা জেলা, ব্যারাকপুর-I ব্লকে অবস্থিত।

[110] মৌজা হল রাজস্ব বন্দোবস্ত এবং রাজস্ব আদায়ের জন্য নির্দিষ্ট ভূমি এলাকার একটি ইউনিট।

অভাবের আশঙ্কায়, দপ্তর সিদ্ধান্ত নেয় (আগস্ট 2011) যে মথুরাবিল প্রকল্পের ইতিমধ্যে তৈরি কিছু উপাদান[111] ব্যবহার করে এই প্রকল্পের কমান্ড এলাকাটি অন্য একটি সংলগ্ন হাবড়া-গাইঘাটা ভূ-পৃষ্ঠ জল সরবরাহ প্রকল্প[112] দ্বারা পূরণ করা হবে। হাবড়া-গাইঘাটা প্রকল্পের সংশোধিত প্রকল্প প্রোফাইলে, এটি বিশেষভাবে উল্লেখ করা হয়েছিল যে অপরিশোধিত জল গ্রহণ[113], অপরিশোধিত জলের মেইন[114], পরিশ্রুত জলের জলাধার [115] ইত্যাদির মতো উপাদানগুলি ব্যতীত মথুরাবিলের নির্মাণ কার্য চলতে পারে। এটি ইঙ্গিত দেয় যে মথুরাবিল প্রকল্পের অপরিশোধিত জল গ্রহণ, অপরিশোধিত জল উত্তোলনের মেইন, জল পরিশোধন ব্যবস্থা[116] এবং পরিশ্রুত জলের জলাধার[117]-র মত সম্পদগুলি, প্রকল্পের সংশোধিত পরিধিতে ব্যবহার করা হবে না। তৈরি করা সম্পদের ব্যবহার নির্দেশ করে প্রকল্পের একটি পরিকল্পিত চিত্র নীচে দেখানো হল :

চিত্র 2.11: জল শোধনাগারের ফ্লোচার্ট

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (আগস্ট 2021) যে আগস্ট 2011-এ, মথুরাবিল থেকে জল তোলার প্রস্তাব এবং তার পরিশোধন কার্য বাতিল করার সিদ্ধান্তের পরেও, দপ্তর অপরিশোধিত জল গ্রহণ, অপরিশোধিত জল উত্তোলনের মেইন, জল পরিশোধন ব্যবস্থা এবং পরিশ্রুত জলের

---

111 ওভারহেড জলাধার, বিতরণ ব্যবস্থা ইত্যাদি।

112 উত্তর 24 পরগনা জেলার অধীনে হাবড়া-গাইঘাটা এবং পার্শ্ববর্তী মৌজাগুলিতে আর্সেনিক আক্রান্ত এলাকার জন্য ভূ-পৃষ্ঠের জল ভিত্তিক 125.74 এম এল ডি জল সরবরাহ প্রকল্প।

113 অপরিশোধিত জল গ্রহণ হল জলের উৎসে একটি স্থান যেখান থেকে পরিশোধন এবং সরবরাহের জন্য পাইপ দিয়ে অপরিশোধিত জল সংগ্রহ করা হয়।

114 সংগ্রহের স্থান থেকে শোধনাগার পর্যন্ত অপরিশোধিত জল বহনের জন্য বিছানো পাইপ লাইন।

115 জলাধার যেখানে পরিশ্রুত জল সংরক্ষণ করা হয়।

116 এটি শোধনাগারের একটি প্রধান অংশ যেখানে অপরিশোধিত জলের পরিশোধনের জন্য দূষিত এবং অবাঞ্ছিত উপাদানগুলি অপসারণের জন্য বিভিন্ন ধরনের প্রক্রিয়ার সমন্বয় ব্যবহার করা হয়।

117 চাহিদার তারতম্যের সাথে পরিশ্রুতকরণের হারের পরিবর্তন রোধ করার জন্য পর্যাপ্ত ক্ষমতার পরিশ্রুত জল সংরক্ষণের জন্য একটি জলাধার।

জলাধারের মতো প্রধান উপাদানগুলির নির্মাণ কাজ চালিয়ে গিয়েছিল। নির্মাণ কাজটি মার্চ 2012 থেকে জানুয়ারী 2015 পর্যন্ত করা হয়েছিল। এর বিশদ বিবরণ নীচের **সারণী 2.17**-এ দেখানো হল :

সারণী : 2.17

আইটেম নং	আইটেমের বর্ণনা	আনুমানিক খরচ (লক্ষ টাকায়)	টেন্ডারকৃত খরচ (লক্ষ টাকায়)	আরম্ভের তারিখ	খরচ হয়েছে (লক্ষ টাকায়)	সমাপ্তির তারিখ	বর্তমান অবস্থা
1	2	3	4	5	6	7	8
1	**অপরিশোধিত জল গ্রহণ**	108.67	108.44	26.08.2010 এবং 28.01.2014	103.54 (100.62 +2.92)	10.09.2014	পরিত্যক্ত
2	**অপরিশোধিত জল উত্তোলনের মেইন**						
3	**জল পরিশোধন ব্যবস্থা**	106.40	109.48	11.04.2012	106.72	2019 আগস্টে সমাপ্ত	পরিত্যক্ত
4	**পরিশ্রুত জলের জলাধার**	29.32	25.84	15.01.2015	19.52	08.06.2015	পরিত্যক্ত
মোট খরচ					**229.78**		

2.30 কোটি টাকা[118] ব্যয়ে সৃষ্ট সম্পদ অব্যবহৃত থেকে যায় এবং জরাজীর্ণ অবস্থায় রয়েছে, যা নীচে দেখানো হল:

চিত্র 2.12 : জল শোধনাগারের জরাজীর্ণ অবস্থা

চিত্র 2.13 : পরিশ্রুত জলের জলাধারের জরাজীর্ণ অবস্থা

উপরোক্ত থেকে, এটা স্পষ্ট যে দপ্তর প্রকল্পটি শুরু করার আগে, বৃষ্টিনির্ভর মথুরাবিল পুকুর থেকে সারা বছর ধরে জলের প্রাপ্যতা মূল্যায়ন করতে ব্যর্থ হয়েছিল। এছাড়াও, মথুরাবিল এবং শোধনাগার এর থেকে জল তোলার ধারণা বাতিল করা সত্ত্বেও, দপ্তর প্রাথমিক প্রকল্পের উপাদানগুলি নির্মাণ অব্যাহত রাখে, যা প্রকল্পের সংশোধিত সুযোগের অধীনে ব্যবহার করা হবে না, যার ফলে 2.30 কোটি টাকার অপচয়ী ব্যয় হয় ।

বিষয়টি সরকারকে জানানো হয় (আগস্ট 2022); উত্তর এখনও (মার্চ 2023) পাওয়া যায়নি।

[118] *(অপরিশোধিত জল গ্রহণ : 100.52 লক্ষ টাকা + অপরিশোধিত জলের মেইন : 2.92 লক্ষ টাকা + জল পরিশোধন ব্যবস্থা : 106.72 লক্ষ টাকা + পরিশ্রুত জলের জলাধার : 19.52 লক্ষ টাকা)* ।

2.12 ভারতীয় স্ট্যান্ডার্ড কোড লঙ্ঘনের কারণে অতিরিক্ত ব্যয়

জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর, পানীয় জল সরবরাহ প্রকল্পের অধীনে কাজগুলি সম্পাদন করার সময় ভারতীয় স্ট্যান্ডার্ড কোড লঙ্ঘন করে অতিরিক্ত পরিখা প্রস্থ প্রদান করে, যার ফলে 1.19 কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয় হয়।

ইন্ডিয়ান স্ট্যান্ডার্ড (আই এস) কোড 7634 (পার্ট 3): 2003[119] এর ধারা 6.2.2 সুপারিশ করে যে: (i) আনপ্লাস্টিসাইজড পলিভিনাইল ক্লোরাইড (ইউ পি ভি সি) পাইপগুলিকে মাটির ভিতর স্থাপন করার জন্য পরিখাগুলি পর্যাপ্ত প্রস্থের হওয়া উচিত এবং বাস্তবিকভাবে যতটা সম্ভব সংকীর্ণ হবে এবং (ii) যদি সম্প্রসারণ এবং সংকোচনের সমস্যা না থাকে এবং ইউ পি ভি সি পাইপের স্নেকিংয়ের[120] প্রয়োজন না হয়, তাহলে পরিখার বাইরে পাইপগুলিকে যুক্ত করে ও পরীক্ষার পরে পাইপটিকে পরিখাতে নামিয়ে ন্যূনতম পরিখা প্রস্থ পাওয়া যেতে পারে।

এছাড়াও কোডটি পানীয় জল সরবরাহের জন্য বিভিন্ন ব্যাসের ইউ পি ভি সি পাইপ পাতার জন্য 'অবলম্বনবিহীন' পরিখা (অর্থাৎ শোরিং ছাড়া[121] ন্যূনতম প্রস্থ 450 মিমি) এবং 'অবলম্বনযুক্ত' পরিখার (অর্থাৎ শোরিং সহ ন্যূনতম প্রস্থ 900 মিমি) প্রস্থের উল্লেখ করে।

নির্বাহী বাস্তুকার, বাঁকুড়া বিভাগ, জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর (পি এইচ ই ডি) বাঁকুড়া জেলার পাঁচটি ব্লকে[122] 37.82 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ে পানীয় জল সরবরাহ প্রকল্পের[123] অধীনে পাইপ লাইন পাতার কাজ হাতে নেন (ডিসেম্বর 2017) যা অক্টোবর 2018-এর মধ্যে শেষ হওয়ার কথা ছিল। কাজটি ডিসেম্বর 2018-এ শেষ হয়েছিল এবং এজেন্সিকে 38.76 কোটি টাকা দেওয়া হয়েছিল।

কাজের পরিধির মধ্যে ছিল অবলম্বনবিহীন পরিখার (শোরিং ছাড়া) মাধ্যমে বিভিন্ন ব্যাসের 63 মিমি থেকে 315 মিমি ইউ পি ভি সি পাইপ স্থাপন এবং ল্যাটারাইট/মোরাম[124] রাস্তাগুলিকে তাদের পূর্বের অবস্থায় ফিরিয়ে আনা।

পরিমাপ বইগুলির নিরীক্ষা তদন্তে (ডিসেম্বর 2021) প্রকাশ পায় যে মোট 2,39,365.40 মিটার ইউ পি ভি সি পাইপ পাঁচটি ব্লকে 1.0 মিটার থেকে 1.20 মিটার পর্যন্ত প্রস্থের অবলম্বনবিহীন পরিখার মাধ্যমে স্থাপন করা হয়েছিল (যেখানে 2,72,718.34 বর্গ মিটার ল্যাটেরাইট/মোরাম দ্বারা রাস্তার পুনর্নির্মাণ করা হয়েছিল)।

যাইহোক, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে, আই এস কোড অনুসারে 63 মিমি থেকে 315 মিমি ব্যাস বিশিষ্ট ইউ পি ভি সি পাইপ স্থাপনের জন্য অবলম্বনবিহীন সংকীর্ণ পরিখার প্রস্থ 450 মিমি এবং 710 মিমি এর মধ্যে হওয়া উচিত। 2,39,365.40 মিটার ইউ পি ভি সি পাইপ স্থাপনের জন্য সর্বাধিক 710 মিমি পরিখা প্রস্থ বিবেচনা করলে, ল্যাটেরাইট/মোরাম রাস্তাগুলিকে তাদের

119 পানীয় জল সরবরাহের জন্য প্লাস্টিক পাইপ নির্বাচন, পরিচালনা, মজুত এবং স্থাপন বিষয়ে আলোচনা করে।

120 'স্নেকিং' হল একটি প্রক্রিয়া যার মাধ্যমে একটি দীর্ঘ, নমনীয় ধাতব তার যার এক প্রান্তে একটি অকুণ্ডলীকৃত স্প্রিং এবং অন্য পাশে একটি হাতল দিয়ে আটকানো হয়, পাইপ এবং ড্রেনের বাধা অপসারণ করা হয়।

121 'শোরিং' হল একটি অস্থায়ী কাঠামো যা মূল নির্মাণাধীন কাঠামোর পতন রোধ করতে ব্যবহৃত হয়। সাধারণত, নির্মাণের প্রাথমিক পর্যায়ে যার মধ্যে খনন জড়িত শোরিং অবলম্বন প্রয়োজন হয়।

122 সিমলাপাল, সারেঙ্গা, ওন্ডা, ইন্দাস ও বিষ্ণুপুর।

123 সিমলিপাল, সারেঙ্গা, ওন্ডা, ইন্দাস এবং বিষ্ণুপুর ব্লকের জন্য বি আর জি এফ (পর্যায়-I) জেলা-বাঁকুড়া জল সরবরাহ বিভাগ, পি এইচ ই অধিদপ্তরের অধীনে পানীয় জল সরবরাহ প্রকল্পের জন্য পাইপ লাইনের অবশিষ্ট অংশ স্থাপনের জন্য উন্নতির কাজ।

124 ল্যাটারাইট হল লোহা এবং অ্যালুমিনিয়াম সমৃদ্ধ একটি মাটি এবং শিলার প্রকার। মোরাম হল এক ধরনের ল্যাটারাইট মাটি, যা আয়রন অক্সাইডের উচ্চ পরিমাণের কারণে লাল রঙের হয়। রাস্তা নির্মাণে ভরাট কাজের জন্য ল্যাটারাইট/ মোরাম ব্যবহার করা হয়, কারণ এগুলিকে সহজে কম্প্যাক্ট করে শক্ত পৃষ্ঠ তৈরি করা যায়।

পূর্বের অবস্থায় ফিরিয়ে আনার জন্য মাটির কাজের পরিমাণ শুধুমাত্র 1,69,949.43 বর্গ মিটার[125] হত। আই এস কোডের এরূপ লঙ্ঘনের কারণে 1.19 কোটি টাকা[126] অতিরিক্ত খরচ হয়েছে।

দপ্তর জানায় (অক্টোবর 2022) যে: (i) আই এস কোডটি রাস্তা বরাবর বিভিন্ন ব্যাসের জল সরবরাহের পাইপগুলি স্থাপন করার জন্য পরিখার প্রস্থ নির্ধারণ করে, কিন্তু এটি রাস্তার প্রস্থের জন্য প্রযোজ্য নয় এবং (ii) রোলার নির্বাচন কাজের প্রকৃতি দ্বারা নির্দেশিত হয়। মাটির নীচে স্থাপিত জল সরবরাহের পাইপের কারণে, সেই এলাকায় উপলব্ধ ন্যূনতম 1,200 মিমি রোলার ড্রাম প্রস্থ সহ স্ট্যাটিক রোড রোলারগুলি নির্বাচন করা হয়েছিল।

উত্তরটি এভাবে দেখা যেতে পারে যে প্রাসঙ্গিক আই এস কোডটি এটি নির্দিষ্ট করে উল্লেখ করে না যে কোডটি রাস্তার প্রস্থের জন্য নয়, শুধুমাত্র রাস্তা বরাবর পাইপ লাইন স্থাপনের জন্য প্রযোজ্য। এছাড়াও, পি ডব্লিউ ডি (সড়ক) 2015-16-এর দরতালিকা অনুযায়ী, যেখানে প্রশস্ত অংশগুলির প্রস্থে প্রচলিত রোলার ব্যবহার করা যাবে না, সেখানে কম্প্যাকশন-র কাজ হালকা কম্পনকারী রোলার, ডাবল ড্রাম ওয়াক বেহাইন্ড রোলার, ভাইব্রেটরি প্লেট কম্প্যাক্টর, ভাইব্রেটরি টেম্পার বা ইঞ্জিনিয়ার দ্বারা অনুমোদিত অন্য কোন উপযুক্ত সরঞ্জামের সাহায্যে করা উচিত। সুতরাং, দপ্তরের প্রচলিত রোড রোলারের পরিবর্তে ছোটো রোলার ব্যবহার করা উচিত ছিল এবং তাতে 1.19 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় এড়ানো যেত।

পূর্ত দপ্তর

2.13 অপচয়ী ব্যয়

আই আর সি বিধান এবং এম ও আর টি এইচ স্পেসিফিকেশন লঙ্ঘন করে নতুন বিটুমিনাস ম্যাকাডাম স্তরের উপর ওয়্যারিং কোর্স না দেওয়ার ফলে, রাস্তার ক্ষতি হয়েছে এবং 2.50 কোটি টাকার অপচয়ী ব্যয় হয়েছে।

ভারতীয় সড়ক মহাসভা (আই আর সি) দ্বারা প্রকাশিত রাস্তা ও সেতুর কাজের জন্য সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রকের (এম ও আর টি এইচ) স্পেসিফিকেশনের ধারা 504.5 (5ম সংশোধন) উল্লেখ করে যে: (i) বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (বি এম)[127] হয় পরবর্তী স্তর বা ওয়্যারিং কোর্স[128] দ্বারা আচ্ছাদিত করতে হবে, যতটা সম্ভব সর্বোচ্চ 48 ঘন্টার মধ্যে এবং (ii) ঠিকাদারের পক্ষ থেকে ওয়্যারিং কোর্স স্থাপনে কোনো বিলম্ব প্রত্যাশিত হলে, রাস্তাটি কোনো যানবাহনের জন্য উন্মুক্ত করার আগে স্তরটি সিল কোট[129] দ্বারা আবৃত করতে হবে। এই ধরনের ক্ষেত্রে, সীল কোটটি কাজের জন্য আনুষঙ্গিক হিসাবে বিবেচিত হবে এবং এর জন্য আলাদাভাবে অর্থ প্রদান করা হবে না।

আরও, আই আর সি: এস পি 72-2015-এর অনুচ্ছেদ 9.2 উল্লেখ করে যে, একটি পাকা রাস্তার সফলভাবে কার্য সম্পাদনের জন্য রাস্তার পাশে শোল্ডার নির্মাণ দ্বারা রাস্তার পর্যাপ্ত পার্শ্বীয় ভারবহন প্রদান করা প্রয়োজন।

---

[125] *2,39,365.40 মিটার x 0.710 মিটার= 1,69,949.43 বর্গমিটার।*

[126] *সম্পাদিত করা অতিরিক্ত পরিমাণ = (2,72,718.34 বর্গ মিটার - 1,69,949.43 বর্গ মিটার) = 1,02,768.91 বর্গ মিটার। তাই, অতিরিক্ত ব্যয় = বর্গ মিটার প্রতি 115.50 টাকা হিসাবে 1,02,768.91 বর্গ মিটার = 1.19 কোটি টাকা।*

[127] *বিএম-এর মধ্যে রয়েছে চূর্ণ করা সমষ্টি এবং বিটুমিনাস বাইন্ডার, নির্দিষ্ট তাপমাত্রায় একটি হট মিক্স প্ল্যান্টে উত্তপ্ত এবং মিশ্রিত করা হয়, নির্মাণস্থলে নিয়ে যাওয়া হয়, একটি পেভার দিয়ে বিছিয়ে এবং একটি রোলার দ্বারা সংকুচিত করা হয়।*

[128] *রাস্তার পৃষ্ঠের উপরের স্তর। সে কারণে এটি জল প্রবেশের জন্য দুর্ভেদ্য হতে পারে এরকমভাবে নির্মাণ করা হয়।*

[129] *সীল কোট হল একটি পাতলা প্রতিরক্ষামূলক ওয়েরিং পৃষ্ঠ যা বেস স্তরের উপরে একটি অভেদ্য স্তর হিসাবে প্রয়োগ করা হয়।*

অধীক্ষক বাস্তুকার, পশ্চিম মন্ডল-I, পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি), ডিসেম্বর 2019-এর মধ্যে শেষ করার জন্য 37.41 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে দুটি রাস্তার কাজ[130] প্রদান করে (জুন 2018)। 2022 সালের মার্চ মাস পর্যন্ত, কাজটি অসম্পূর্ণ ছিল এবং 11.16 কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে (7ম রানিং অ্যাকাউন্ট বিলের মাধ্যমে)।

নির্বাহী বাস্তুকার, আসানসোল বিভাগ, পি ডব্লিউ ডি-র নথির পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই- এ জানা যায় যে '0.00 কিমি থেকে 24.25 কিমি পর্যন্ত সন্ধিপুর হয়ে তিলডাং থেকে সিলামপুর রোডের এন এইচ-2' রাস্তার ক্ষেত্রে, অন্যান্য কাজগুলিসহ রয়েছে 150 মিমি ওয়াটার বাউন্ড ম্যাকাডাম (ডব্লিউ বি এম) গ্রেড-1, 50 মিমি বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (বি এম) এবং 20 মিমি প্রিমিক্স কার্পেট (পি সি) এবং সিল কোট (এস সি) ওয়্যারিং কোর্সের নির্মাণ। 2019-20 আর্থিক বছরে, বিভাগটি মোট 24.25 কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের মধ্যে 22.17 কিলোমিটার রাস্তার উপর 50 মিমি বি এম স্থাপন করেছিল। নিরীক্ষা, যাইহোক পর্যবেক্ষণ করে যে বি এম স্তরটি এম ও আর টি এইচ স্পেসিফিকেশন এবং টেন্ডারের বিধান লঙ্ঘন করে, নিরীক্ষার তারিখ পর্যন্ত (মার্চ 2022) পি সি এবং এস সি-র ওয়্যারিং কোর্সের দ্বারা আচ্ছাদিত করা হয়নি।

সংশ্লিষ্ট বিভাগীয় কর্মকর্তাদের সাথে যৌথভাবে কার্যস্থল যাচাইকরণ-এর সময় (মার্চ 2022) নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে সম্পাদিত বি এম স্তরের উপর ওয়্যারিং কোর্স না দিয়েই সড়কটি যানবাহন চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়। বি এম স্তরটি বৃষ্টির সময় উন্মুক্ত থাকে যা রাস্তার স্থায়িত্বকে প্রভাবিত করে। এছাড়াও, কয়েকটি অংশে, ওয়াটার বাউন্ড ম্যাকাডাম (ডব্লিউ বি এম)

চিত্র 2.14 : রাস্তার জরাজীর্ণ অবস্থা

চিত্র 2.15 : গর্ত তৈরি হয়েছে

চিত্র 2.16 : অনাবৃত নন-বিটুমিনাস স্তর

চিত্র 2.17 : প্রান্তের ক্ষতি

130 *তিলডাং-র এন এইচ2 থেকে সন্ধিপুর হয়ে সিলামপুর রোড পর্যন্ত 0.00 থেকে 24.25 কিমি রাস্তার সুদৃঢ়করণ এবং পানাগড় বাজার থেকে রনডিহা পর্যন্ত 0.00 থেকে 8.226 কিমি রাস্তা প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ।*

একটি বিটুমিনাস স্তরের ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে ঢেকে দেওয়া হয়নি এবং এইভাবে, দীর্ঘ সময়ের জন্য বৃষ্টি ও যানবাহনের সংস্পর্শে ছিল, যার ফলে স্তর/রাস্তার ক্ষতি হয়েছে। নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করে যে রাস্তার উভয় পাশে শক্ত শোল্ডার নির্মাণের (যেটি রাস্তার পার্শ্বীয় ভারবহনের জন্য প্রয়োজন) কাজ করা হয়নি। ফলস্বরূপ, রাস্তার প্রান্তে অবস্থিত বি এম বিভিন্ন অংশে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল এবং রাস্তার পৃষ্ঠ জুড়ে অসংখ্য গর্ত লক্ষ্য করা গেছে।

সুতরাং, প্রাসঙ্গিক আই আর সি বিধান এবং এম ও আর টি এইচ স্পেসিফিকেশন লঙ্ঘন করে 2.50 কোটি টাকা[131] ব্যয়ে বি এম স্তর স্থাপনের জন্য দপ্তর দ্বারা অপচয়ী ব্যয় হয়।

বিষয়টি দপ্তরকে জানানো হয়েছিল (মে 2022)। উত্তর পাওয়া যায় নি (মার্চ 2023)।

2.14 অপচয়ী ব্যয়

পূর্ত দপ্তর উদ্দিষ্ট কর্তৃপক্ষ দ্বারা পি ভি সি পাইপ লাইনের ব্যবহার নিশ্চিত না করে এবং বিদ্যমান নিয়ম লঙ্ঘন করে পি ভি সি পাইপ লাইন স্থাপন করে যার ফলে 2.39 কোটি টাকার অপচয়ী ব্যয় হয়।

পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি) কোড 168 (1) উল্লেখ করে যে 'প্রত্যেক কাজের জন্য (মেরামত ব্যতীত) অন্য দপ্তরের প্রয়োজনীয়তার দ্বারা সূচিত করা বা সম্পর্কিত কাজের জন্য প্রথমে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের সম্মতি নেওয়া প্রয়োজন। আরও, পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়ম (ডব্লিউ বি এফ আর) বিধি 166-এর অনুসারে 'প্রশাসনিক অনুমোদনের জন্য একটি প্রাথমিক প্রতিবেদন, একটি আনুমানিক মূল্যানুমান এবং প্রয়োজনীয় প্রাথমিক পরিকল্পনা, সাইটের তথ্য এবং অন্যান্য বিশদ বিবরণ প্রয়োজনমত, প্রস্তাবগুলি সম্পূর্ণরূপে ব্যাখ্যা করার জন্য এবং সেগুলির কারণসহ উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের কাছে একটি আবেদন জমা দিতে হবে। ওয়েস্ট বেঙ্গল আর্থিক নিয়ম (ডব্লিউ বি এফ আর) এর বিধি 35 সুনির্দিষ্ট করে যে 'জনসাধারণের অর্থ ব্যয়কারী বা অনুমোদনকারী প্রত্যেক কর্মকর্তাকে উচ্চ মানের আর্থিক স্বচ্ছতা দ্বারা পরিচালিত হওয়া উচিত এবং ব্যয়টি প্রাথমিকভাবে প্রয়োজনের বেশি হওয়া উচিত নয়'।

অধীক্ষক বাস্তুকার, উত্তর বঙ্গ নির্মাণ মন্ডল-I, কোচবিহার, পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি), কোচবিহার শহরে প্রশস্তকরণ এবং উন্নয়ন কাজের[132] (সংখ্যায় চারটি) জন্য 30.21 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে একটি চুক্তি প্রদান করেছে (মে/অক্টোবর 2017)। অতিরিক্ত মুখ্য সচিব, পি ডব্লিউ ডি, কোচবিহার শহরে তাঁর সফরের সময় (জানুয়ারি 2018), রাস্তা ক্রসিংয়ের নীচে পাইপ লাইন পাতার জন্য দপ্তরকে নির্দেশ দিয়েছিলেন, যা ভবিষ্যতে পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) দ্বারা শহরের এলাকায় বৈদ্যুতিক তার বিছানোর জন্য ব্যবহার করা যেতে পারে। কোচবিহারকে ঐতিহ্যবাহী শহর ঘোষণা করার জন্য সরকারের

---

[131] *বি এম স্থাপনের জন্য দরপত্রের আইটেম নং 8: 2.78 কোটি টাকা (-) চুক্তিভিত্তিক ছাড় 9.99% = 2.50 কোটি টাকা।*

[132] *কাজ-1: এম জে এন রোড (1.26 কিমি ছাড়া ঐ অংশের 0.320 কিমি থেকে 0.620 কিমি), ম্যাগাজিন রোড (1.12 কিমি), শিবেন্দ্র নারায়ণ রোড (2.04 কিমি), এম এন রোড (1.81 কিমি) ইত্যাদির প্রশস্তকরণ ও রাইডিং মানের উন্নয়ন।*

কাজ-2: বিশ্ব সিংহ রোড (2.370 কিমি), হাজরাপাড়া রোড (0.45 কিমি), হাসপাতালের পিছনের দিক-1 (0.45 কিমি), কালিকা দাস রোড (0.84 কিমি), সিলভার জুবিলি রোড (1.78 কিমি) প্রশস্তকরণ ও রাইডিং মানের উন্নয়ন।

কাজ-3: টেম্পল স্ট্রিট (0.70 কিমি), পি ভি এন এন রোড (0.45 কিমি), সেন্ট্রাল এক্সাইজ-এর পিছনের দিকের রাস্তা (0.300 কিমি), প্রিয়নাথ বাবু রোড (1.20 কিমি) ইত্যাদির প্রশস্তকরণ ও রাইডিং মানের উন্নয়ন।

কাজ-4: কালীঘাট-2 রোড (2.20 কিমি), নেতাজি রোড (0.82 কিমি), পান্থশালা রোড (0.57 কিমি), পিলখানা রোড (2.65 কিমি), এম বি রোড (0.48 কিমি) ইত্যাদির প্রশস্তকরণ ও রাইডিং মানের উন্নয়ন।

এই সিদ্ধান্ত (আগস্ট 2017) ছিল। সেইমত কাজের মূল্যানুমান, অতিরিক্ত মুখ্য সচিব, পি ডব্লিউ ডি-এর নির্দেশে মুখ্য বাস্তুকার দ্বারা সংশোধিত হয়েছিল, এবং ভবিষ্যতে রাস্তার পুনরায় ক্ষতি এড়ানোর জন্য রাস্তার ক্রসিং-এ ভূগর্ভস্থ বৈদ্যুতিক তারগুলি বিছানোর জন্য পলিভিনাইল ক্লোরাইড (পি ভি সি) পাইপ পাতা প্রভৃতির মত নতুন উপাদানগুলিকে অন্তর্ভুক্ত করে, 43.46 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে পুনরায় কাজের আদেশ জারি করা হয়েছিল (জুন 2018)। 43.44 কোটি টাকা[133] ব্যয় করে কাজটি সম্পাদিত (আর্থিক বছর 2018-19) হয়েছিল।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (ফেব্রুয়ারি 2019) যে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা ভবিষ্যতে বৈদ্যুতিক তার বিছানোর জন্য পি ডব্লিউ ডি কোম্পানির সাথে আলোচনা না করেই ভূগর্ভস্থ পি ভি সি পাইপ স্থাপন করেছে। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল থেকে ব্যবহারকারীর প্রয়োজনীয়তা না জেনেই 2.39 কোটি টাকা ব্যয়ে পাইপ লাইনগুলি স্থাপন করা হয়েছিল। এছাড়াও, নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তর (ইউ ডি এন্ড এম এ ডি) ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল -কে কোচবিহার শহরে একটি ভূগর্ভস্থ বৈদ্যুতিক নেটওয়ার্ক বিছানোর জন্য 51.00 কোটি টাকার প্রশাসনিক অনুমোদন দিয়েছে (জুন 2018) এটি জানার পরেও দপ্তর ইতিমধ্যে স্থাপন করা পাইপ লাইনগুলি ব্যবহার করার জন্য ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সাথে কোনো রকমের যোগাযোগ শুরু করেনি। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল তিন বছরেরও বেশি সময় পেরিয়ে যাওয়ার সত্ত্বেও পি ডব্লিউ ডি দ্বারা বিছানো পি ভি সি পাইপগুলি ব্যবহার করেনি।

নিরীক্ষার প্রশ্নের উত্তরে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল নিশ্চিত করে (আগস্ট 2022) যে তারা পি ভি সি পাইপগুলি ব্যবহার করেনি এবং ভবিষ্যতেও এই ধরনের পাইপগুলি ব্যবহার করার খুব কম সুযোগ, কারণ তাদের নিজস্ব ভূগর্ভস্থ নেটওয়ার্ক রয়েছে।

সুতরাং, বিদ্যমান পি ডব্লিউ ডি কোড এবং ডব্লিউ বি এফ আর লঙ্ঘন করে দপ্তর দ্বারা 2.39 কোটি টাকা অপচয়ী ব্যয় হয়। বিষয়টি দপ্তরকে জানানো হয়েছে (মার্চ 2019/সেপ্টেম্বর 2022); উত্তর এখনও পাওয়া যায়নি (মার্চ 2023)।

2.15 সুদমুক্ত মোবিলাইজেশন অগ্রিম-এর অনুমতি দিয়ে ঠিকাদারকে অনায্য সুবিধা দেওয়া

পূর্ত দপ্তর একজন ঠিকাদারকে সুদ-মুক্ত মোবিলাইজেশন অগ্রিম-এর অনুমতি দিয়ে অনায্য সুবিধা দিয়েছে, যার ফলে 5.34 কোটি টাকা সুদের ক্ষতি হয়েছে।

পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি) জুন 2015-এ একটি স্মারকলিপি[134] জারি করেছিল, যেখানে বলা হয়েছিল যে: (i) 10 শতাংশ সরল সুদে দরপত্র মূল্যের 10 শতাংশ মোবিলাইজেশন অগ্রিম (এম এ) চুক্তির শর্তানুযায়ী বিশেষ অনুরোধের ভিত্তিতে একজন ঠিকাদারকে অনুমোদন করা যেতে পারে। (ii) এম এ দেওয়া হবে শুধুমাত্র অগ্রিম এবং সুদের পরিমাণের জন্য, সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার দ্বারা একটি সুনির্দিষ্ট ব্যাঙ্ক থেকে একটি নিঃশর্ত ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি জমা দেওয়ার পরে, যা সমগ্র চুক্তিকাল যাবৎ বৈধ থাকবে এবং (iii) এম এ, এবং এম এ -এর উপর সুদ, ঠিকাদারের রানিং অ্যাকাউন্টের বিল থেকে আদায় করা হবে।

অধীক্ষক বাস্তুকার (এস ই), উত্তর বঙ্গ নির্মাণ মন্ডল-I, পি ডব্লিউ ডি, ইঞ্জিনিয়ারিং- প্রকিউরমেন্ট-কনস্ট্রাকশন (ই পি সি)- র ভিত্তিতে, একজন ঠিকাদারকে, সেপ্টেম্বর 2019-এর মধ্যে সম্পাদন করার জন্য মোট 276.46 কোটি টাকার একটি কাজের চুক্তি[135] প্রদান করে (সেপ্টেম্বর 2016)। পরবর্তীকালে, আই আই টি, রুরকি -এর মডেল স্টাডি রিপোর্টের উপর ভিত্তি করে, দুটি

---

[133] 9.21 কোটি টাকা + 8.74 কোটি টাকা + 13.36 কোটি টাকা + 12.13 কোটি টাকা = 43.44 কোটি টাকা।

[134] নং: 292 ডব্লিউ (সি)/1 এম-184/15 তারিখ 15.06.2015।

[135] পশ্চিমবঙ্গের কোচবিহার জেলার পার মেখলিগঞ্জ/হলদিবাড়ির সাথে মেখলিগঞ্জ মহকুমা সদর দপ্তরকে সংযোগকারী হলদিবাড়ির কাছে তিস্তা নদীর ওপর দীর্ঘ দৈর্ঘ্যের উচ্চমানের সেতু নির্মাণ।

অতিরিক্ত ছোট সেতু নির্মাণ, সার্ভিস রোড সহ পার্শ্ববর্তী নর্দমা, ভেঙে যাওয়া গাইড বাঁধের[136] পুনর্গঠন ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত করে কাজের পরিধি পরিবর্তন করা হয়েছিল। সেইমত, চুক্তি মূল্য সংশোধিত হয়ে (আগস্ট 2021) 328.92 কোটি টাকা হয়। কাজের পরিধির পরিবর্তনের কারণে, ঠিকাদারকে ডিসেম্বর 2021 পর্যন্ত সময় বাড়ানো হয়েছিল। মার্চ 2022 পর্যন্ত কাজটি তখনও চলছিল এবং ঠিকাদারকে 43তম আর এ বিল পর্যন্ত 356.94 কোটি টাকা দেওয়া হয়েছিল (জানুয়ারি 2021) ।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (মার্চ 2022) যে এস ই 'রিকোয়েস্ট-ফর-কোয়ালিফিকেশন' (আর এফ কিউ) সহ 'রিকোয়েস্ট-ফর-প্রপোজাল' (আর এফ পি) এই দুটি পর্যায়ে যথাক্রমে দরদাতাদের সংক্ষিপ্ত তালিকা নির্বাচনের জন্য এবং সংক্ষিপ্ত তালিকাভুক্ত দরদাতাদের থেকে 'সর্বনিম্ন আর্থিক প্রস্তাব' প্রদানকারী দরদাতার নির্বাচনের জন্য দরপত্র আমন্ত্রণ করেছিলেন (ডিসেম্বর 2015)। আর এফ কিউ-কাম-আর এফ পি-তে কাজ সম্পাদনের জন্য সফল দরদাতাকে[137] সুদমুক্ত এম এ দেওয়ার কোনো বিধান ছিল না। যাইহোক, সফল দরদাতার সাথে চুক্তিতে, এস ই চুক্তি মূল্যের 10 শতাংশ সুদমুক্ত এম এ অনুমোদন করেছে। তদনুসারে সুদ মুক্ত এম এ হিসাবে (13,82,35,000.00 টাকা করে দুটি কিস্তিতে, যথাক্রমে নভেম্বর 2017 এবং ডিসেম্বর 2017-তে) ঠিকাদারকে 2764.70 লক্ষ টাকা দেওয়া হয়েছিল। এটি আরও দেখা গেছে যে জুন 2015 এর দপ্তরীয় স্মারকলিপি লঙ্ঘন করে সুদ না কেটে এম এ-এর পরিমাণ ঠিকাদারের রানিং অ্যাকাউন্ট বিল থেকে কেটে নেওয়া হয়েছে (জানুয়ারি 2019 এবং জানুয়ারী 2021-এর মধ্যে)। দপ্তরের বিদ্যমান স্থায়ী আদেশ থাকা সত্ত্বেও টেন্ডার চুক্তিতে এম এ-এর উপর সুদ মকুব করার কারণ নথি থেকে পাওয়া যায়নি।

দপ্তর তার উত্তরে জানায় (আগস্ট 2022) যে এম এ প্রদান সংক্রান্ত পূর্ত দপ্তরের স্মারকলিপি, যা নিরীক্ষা অনুচ্ছেদে উল্লিখিত হয়েছে, সেটি ইঞ্জিনিয়ারিং- প্রকিউরমেন্ট এবং কনস্ট্রাকশন (ই পি সি) চুক্তির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নয়। তারা আরও জানায় যে ই-এন আই টি এবং চুক্তির শর্ত অনুসারে, উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ দ্বারা যথাযথভাবে অনুমোদিত, পাশাপাশি এম ও আর টি এইচ দ্বারা জারি করা ই পি সি চুক্তিগুলির নির্দেশিকা মেনে এম এ- প্রদানের অনুমতি দেওয়া হয়েছিল।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয়, কারণ স্মারকলিপিতে উল্লেখ করা হয়নি যে এটি ই পি সি চুক্তির জন্য প্রযোজ্য নয়। অধিকন্তু, সুদমুক্ত এম এ প্রদানের সুবিধা দরপত্র আহ্বানকারী নথিতে উল্লেখ করা হয়নি। নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করেছে যে, ডিসেম্বর 2018-এ শুরু হওয়া ই পি সি চুক্তির মাধ্যমে সম্পাদিত অন্য একটি কাজে[138] হাওড়া হাইওয়ে ডিভিশন পূর্ত দপ্তর-র নির্বাহী বাস্তুকার দ্বারা 10 শতাংশ সুদসহ মোবিলাইজেশন অগ্রিম, ঠিকাদারের বিল থেকে আদায় করেছিলেন। সুতরাং, দপ্তর দপ্তরীয় আদেশ সেইসাথে দরপত্র আহ্বানকারী নথি লঙ্ঘন করে ঠিকাদারকে 5.34 কোটি টাকার অনায্য সুবিধা প্রসারিত করেছে (***পরিশিষ্ট-18***-এ বিশদে দেওয়া হল)।

2.16 পরিহারযোগ্য ব্যয়

ভারতীয় সড়ক মহাসভার নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে, পূর্ত দপ্তর দ্বারা, পাকা রাস্তার জন্য অতিরিক্ত বেধের ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (ডি বি এম) নির্বাহের ফলে, 2.05 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি), পশ্চিমবঙ্গ সরকার, দর তালিকা (এস ও আর), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রকের (এম ও আর এন্ড টি এইচ) বিস্তৃত বিবরণী, জাতীয় সড়ক মহাসভা

---

136 এগুলিকে দেওয়া হয় জলের প্রবাহকে প্রতিরোধ করার জন্য আড়াআড়িভাবে এবং নির্দষ্ট দিকে অর্থাৎ সেতুর কাঠামোতে সোজাভাবে বা না পেঁচিয়ে।

137 এস পি সিংলা কনস্ট্রাকশন প্রাঃ লিঃ।

138 ডায়মন্ড হারবার রোডের 5.8 কিলোমিটারে মাঝের হাট স্টেশন সংলগ্ন 4-লেন সেতু (আর ও বি) পুনর্নির্মান।

(আই আর সি) ইত্যাদি বিধানের উপর ভিত্তি করে বিভিন্ন রাস্তার কাজ সম্পাদন করে। রাস্তার উপাদানগুলি মূলত আই আর সি বিধান অনুসরণ করে সাব-গ্রেড[139] মাটির শক্তি যা ক্যালিফোর্নিয়া বিয়ারিং রেশিও[140] (সি বি আর) দ্বারা প্রকাশ করা হয় এবং অভিপ্রেত যান পরিমানের (এম এস এ[141] দ্বারা প্রকাশ করা হয়) ভিত্তিতে রাস্তার উপাদানগুলির নকশা করা হয়। এছাড়াও, আই আর সি নির্দেশিকা[142] অনুসারে, রাস্তার এম এস এ 30-এর বেশি হলে ভিসকাস গ্রেড (ভি জি)-40 গ্রেডের বিটুমেন ব্যবহার করা উচিত, এবং উল্লেখ্য গ্রীষ্মে সেই স্থানে বাতাসের তাপমাত্রা যেন 40 ডিগ্রি সেলসিয়াসের বেশি হয়। নির্দেশিকা[143] আরও উল্লেখ করে যে ভি জি-30 ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (ডি বি এম) এর একক পুরুত্ব ভি জি-40 ডি বি এম-এর 0.833 ইউনিট পুরুত্বের সমান।

ক) অধীক্ষক বাস্তুকার, উত্তরবঙ্গ রাজপথ মন্ডল, পূর্ত সড়ক অধিদপ্তর (পি ডব্লিউ আর ডি), মার্চ 2019- এর মধ্যে শেষ করার জন্য 25.88 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে রাজ্য সড়ক (এস এইচ)-16-এর প্রশস্তকরণ ও উন্নতির কাজের একটি চুক্তি প্রদান করেছে (মার্চ 2018)। কাজটি 27.04 কোটি টাকা ব্যয়ে সম্পন্ন হয়েছিল (জানুয়ারি 2020)।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (মার্চ 2020) যে রাস্তার পরিকল্পিত মেয়াদ 15 বছর (নন-বিটুমিনাস স্তরগুলির জন্য) এবং 5 বছর (বিটুমিনাস স্তরগুলির জন্য) হিসাবে এম এস এ যথাক্রমে 35 এবং 09 গণনা করা হয়। আই আর সি নির্দেশিকা[144] অনুসারে, সি বি আর 05 শতাংশ এবং এম এস এ 10 অনুসারে ভিজি-30 বিটুমেন ব্যবহার করে রাস্তার বেধ হবে 70 মিমি ডি বি এম যা 60 মিমি ভি জি-40[145] ডি বি এমের সমতুল্য। এটি নির্দেশ করে যে 60 মিমি বেধের ভি জি-40 গ্রেড ডি বি এম উদ্দেশ্য পূরণের জন্য যথেষ্ট হত। যাইহোক, বাস্তবায়নকারী বিভাগ (কোচবিহার রাজপথ বিভাগ), পি ডব্লিউ আর ডি, বিধানগুলি লঙ্ঘন করে, 60 মিমি-এর পরিবর্তে 70 মিমি ভি জি-40 গ্রেড ডি বি এম স্থাপন করেছে, যার ফলে 0.62 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে, যা নীচের **সারণী-2.18**-এ চিত্রিত করা হল :

সারণী-2.18

70 মিমি পুরুত্বের জন্য ডি বি এম সম্পাদনের পরিমাণ (টি আই - 14)	60 মিমি ডি বি এম এর জন্য প্রয়োজনীয় পরিমাণ	অতিরিক্ত ডি বি এম (10 মিমি এর জন্য) সম্পাদনের পরিমাণ	ডি বি এম (গ্রেড-II) এর জন্য অনুমোদিত হার (টাকায়)	অতিরিক্ত ব্যয় (টাকায়)	বিয়োগ: চুক্তিভিত্তিক শতাংশ (13.96%) (টাকায়)	নিট পরিহারযোগ্য ব্যয় করা হয়েছে (টাকায়)
(1)	**(2)**	**(3=1-2)**	**(4)**	**(5 =3x4)**	**(6)**	**(7=5-6)**
5,763.867 ঘন মিটার	(5,763.867/0.070) x 0.060 = 4,940.457 ঘন মিটার	(5,763.867-4,940.457) = 823.41 ঘন মিটার	ঘন মিটার প্রতি 8,802.82	72,48,330	10,11,866.87	62,36,463.15

উত্তরে, দপ্তর জানায় (নভেম্বর 2022) যে (40 মিমি বি সি + 70 মিমি ডি বি এম) 110 মিমি ভিজি 30 বিটুমেন ব্যবহারের পরিবর্তে (30 মিমি বি সি + 70 মিমি ডি বি এম) 100 মিমি বেধের ভিজি 40 বিটুমেন প্রদান করা হয়েছিল।

---

139 একটি নির্মিত রাস্তার নিচের স্থানীয় উপাদান।

140 ক্যালিফোর্নিয়া বিয়ারিং রেশিও (সি বি আর) হল নতুন নির্মিত গাড়িপথের নিচের প্রাকৃতিক ভূমি, সাব-গ্রেড এবং বেস স্তরের যান্ত্রিক শক্তি মূল্যায়নের জন্য একটি অনুপ্রবেশ পরীক্ষা।

141 মিলিয়ন স্ট্যান্ডার্ড এক্সেল।

142 আই আর সি-37-2012: ধারা 10.II।

143 আই আর সি-37-2012: ধারা 10.II সংযোজনী–III।

144 আই আর সি-37-2012: 'নমনীয় রাস্তা নির্মাণের নির্দেশিকা' : ধারা 10-এ (প্লেট-3 , পৃষ্ঠা-26)।

145 আই আর সি-37-2012: সংযোজনী–III।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় যেহেতু, আই আর সি নির্দেশিকা[146] অনুযায়ী শুধুমাত্র 30 এম এস এ-এর বেশি ট্রাফিকের ক্ষেত্রে বি সি এবং ডি বি এম-এর জন্য ভি জি-40 বিটুমেন সুপারিশ করা হয়। এম এস এ মান 10-এর জন্য আই আর সি নির্দেশিকা[147] অনুসারে ভি জি-40 বিটুমেন সহ বি সি এবং ডি বি এম স্তরের সমতুল্য বেধ যথাক্রমে 40 মিমি এবং 70 মিমি (অর্থাৎ 110 মিমি বেধ)-এর পরিবর্তে হবে যথাক্রমে 33 মিমি এবং 58 মিমি (অর্থাৎ 91 মিমি বেধ)। সুতরাং, 100 মিমি-এর পরিবর্তে 90 মিমি বিটুমিনাস স্তরগুলি পর্যাপ্ত এবং লাভজনক হত।

খ) অধীক্ষক বাস্তুকার (এস ই), পশ্চিম মন্ডল-II, পূর্ত দপ্তর (পি ডব্লিউ ডি), ডিসেম্বর 2015 এর মধ্যে সমাপ্ত করার জন্য 43.91 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে প্রশস্তকরণ এবং উন্নয়ন কাজের[148] একটি চুক্তি প্রদান করেছিল (ডিসেম্বর 2014)। 43.91 কোটি টাকা ব্যয়ে কাজটি জুন 2016-তে হয়েছিল।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (মে 2019) যে, আই আর সি অনুসারে মূল্যানুমানে বিবেচনা করা 10 বছর পরিকল্পিত মেয়াদের জন্য 100 মিমি ডি বি এম রাস্তার জন্য যথেষ্ট ছিল, যার সি বি আর ছিল 06 শতাংশ এবং এম এস এ মান ছিল 27। বাস্তবায়নকারী বিভাগ (হুগলি নির্মাণ বিভাগ), পি ডব্লিউ ডি, আই আর সি বিধান এবং অনুমোদিত মূল্যানুমান লঙ্ঘন করে, 100 মিমি (50 মিমি-এর দুটি স্তর)-এর পরিবর্তে 125 মিমি ডি বি এম (75 মিমি এবং 50 মিমি-এর একটি করে স্তর) স্থাপন করেছে, যার ফলে 1.43 কোটি টাকা পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে, যা নীচে **সারণী 2.19**- এ দেখানো হল :

সারণী 2.19

টেন্ডার আইটেম নং. এন্ড আইটেম	75 মিমি বেধের সম্পাদনের পরিমাণ	75 মিমি ডি বি এম (বর্গ মিটার প্রতি টাকা)- এর হার	50 মিমি ডি বি এম (বর্গ মিটার প্রতি টাকা)- এর হার	দর পার্থক্য (বর্গ মিটার প্রতি টাকা)	অতিরিক্ত পরিহারযোগ্য ব্যয়ের পরিমাণ (টাকায়)	চুক্তিভিত্তিক প্রিমিয়ামের পর নিট পরিহারযোগ্য ব্যয় @ 19.17% উপরে (টাকায়)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5 =3 - 4)	(6 = 5 x 2)	(7)
টি আই-7.1- 75 মিমি ডি বি এম	56,046.17 বর্গ মিটার	639.69	425.81	213.88	11,98,7154.80	1,42,85,092.00

এস ই জানায় (জানুয়ারি 2020) যে (i) ডি পি আর-এ, 110 মিমি ডি বি এম বিবেচনা করা হয়েছিল এবং (ii) প্রযুক্তিগত অনুমোদন দেওয়া হয়েছিল পুরানো দরতালিকা অনুযায়ী, যেখানে 75 মিমি এবং যদি 50 মিমি-র ডি বি এম আইটেমগুলি ক্ষেত্রফলের ভিত্তিতে ছিল, এবং যদি 50 মিমি এর দুটি স্তর বিবেচনা করা হয়, তবে এটি কম স্পেসিফিকেশনের পরিমানের হবে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয়, কারণ অনুমোদিত ডি পি আর-এ 100 মিমি ডি বি এম বিবেচনা করা হয়েছিল।

পর্যবেক্ষণটি সরকারকে জানানো হয়েছিল (অক্টোবর 2022); উত্তর এখনও প্রতীক্ষিত আছে (মার্চ 2023)।

---

[146] আই আর সি-37-2012-র ধারা 10.1।

[147] আই আর সি-37-2012-র প্লেট্-3 এবং সংযোজনী-III।

[148] কোতুলপুর-আরামবাগ রাস্তার 36 কিমি থেকে 54 কিমি পর্যন্ত বিদ্যমান রাস্তাকে মধ্যবর্তী গাড়িপথ থেকে দ্বিগুন চওড়া গাড়িপথ নির্মাণের জন্য প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করন।

পরিবহন দপ্তর

মোটরযান কর

2.17 ভূমিকা

মোটরযান কর, মাশুল এবং জরিমানা হল পশ্চিমবঙ্গ সরকারের রাজস্ব প্রাপ্তির অন্যতম উৎস। যানের উপর করের আকারে বার্ষিক রাজস্ব সংগ্রহ নীচে **সারণী 2.20**-এ দেওয়া হল

সারণী 2.20

অর্থবর্ষ	রাজস্ব প্রাপ্তি (কোটি টাকায়)
2017-18	2,317.23
2018-19	2,562.58
2019-20	2,600.81
2020-21	2,336.33
2021-22	2,647.15

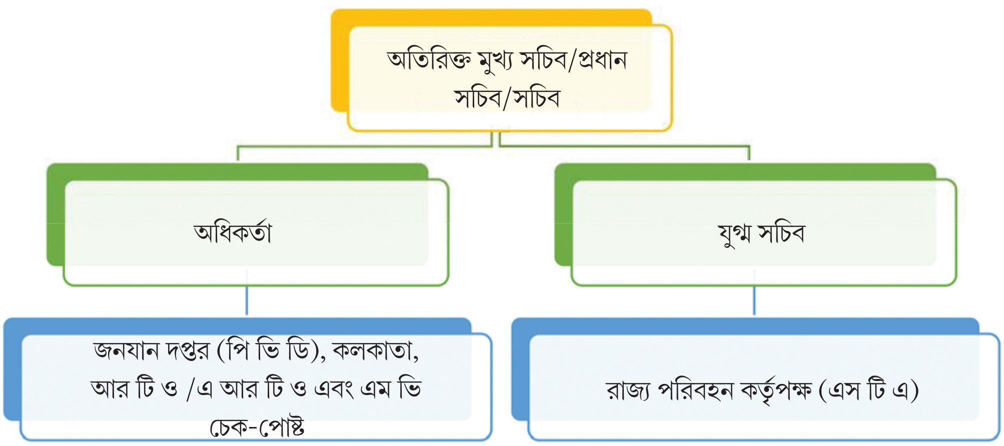
{উৎস: পশ্চিমবঙ্গ সরকারের ফাইন্যান্স অ্যাকাউন্ট (খন্ড- I)}

রাজস্ব সংগ্রহের প্রধান অংশটি কর, মাশুল এবং জরিমানা থেকে সংগৃহীত হয় যা যানের নিবন্ধীকরণ, মোটর যান রাজস্ব এবং রাস্তায় চলাচলকারী বিভিন্ন শ্রেণীর যানের জন্য ড্রাইভিং লাইসেন্স ও পারমিট প্রদানের জন্য গৃহীত হয়।

2.18 কর প্রশাসন

পরিবহন দপ্তরের প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণের আওতায় এবং কেন্দ্রীয় ও রাজ্য মোটরযান আইন এবং এর অধীনে প্রস্তুত নিয়মাবলীর বিধানগুলির মাধ্যমে পরিবহন দপ্তরের প্রাপ্তিসমূহ পরিচালিত হয় যা নিচের তালিকায় বিশদে বলা হল:

তালিকা 2.3: কর প্রশাসন



দপ্তরের জন নীতি উদ্যোগগুলির নিম্ন পর্যায় থেকে বাস্তবায়নের জন্য পরিবহন অধিদপ্তরকে একটি নির্বাহী শাখা হিসাবে স্থাপন করা হয়েছিল (আগষ্ট 2016)। অধিদপ্তর মোটর যান নিয়মাবলী, 1988, কেন্দ্রীয় মোটর যান নিয়মাবলী, 1989, পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান নিয়মাবলী, 1989 এবং অন্যান্য বিভিন্ন প্রাসঙ্গিক নিয়মাবলী/আদেশের অধীনে নিয়ন্ত্রক কার্যাবলীর তদারকি করেন। অধিদপ্তরের প্রধান কাজ হল আইনী প্রতিপালন, রাজস্ব সংগ্রহ, তদারকি এবং সমন্বয় ইত্যাদিসহ ইউনিট অফিস (আর টি ও/এ আর টি ও এবং চেক পোষ্ট) গুলির কর্ম পদ্ধতির মান নির্ধারণ।

নিবন্ধীকরণ, লাইসেন্স এবং কর, মাশুল এবং জরিমানা আদায় সংক্রান্ত কাজকর্মগুলি জেলা সদরে অবস্থিত আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (আর টি এ) এবং মহকুমা শহরে অতিরিক্ত আঞ্চলিক পরিবহন কার্যালয়গুলি দ্বারা দেখাশোনা করা হয়। কলকাতার জনযান দপ্তর (পি ভি ডি), কলকাতা পৌর নিগম (কে এম সি) এলাকার মধ্যে উল্লিখিত কাজ দেখাশোনা করে।

2.19 অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা

দপ্তরে অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষার অনুপস্থিতি নিরীক্ষা প্রতিবেদন 2010 (নং 5 পশ্চিমবঙ্গ সরকার)-"পশ্চিমবঙ্গ সরকারের মোটরযান কর, মাশুল এবং জরিমানা সংগ্রহ-এর উপর সম্পাদন নিরীক্ষা" (অনুচ্ছেদ 4.15)-এ উল্লিখিত হয়েছিল। উক্ত প্রতিবেদনে বলা হয়েছিল যে, অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষার অনুপস্থিতিতে দপ্তরের কার্যকলাপের দুর্বলতা সনাক্ত করা যায়নি (অনুচ্ছেদ 5.1)। এছাড়াও নিরীক্ষা দপ্তরের পর্যায়ক্রমিক নিরীক্ষা এবং অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনার উপর সারগ্রন্থ তৈরীর জন্য অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা শাখা স্থাপনের সুপারিশ করে (অনুচ্ছেদ 5.2)। তবে, দপ্তর এখনো আই এ শাখা তৈরী করেনি।

2.20 নিরীক্ষার ফলাফল

মহাগানণিক (নিরীক্ষা-II), পশ্চিমবঙ্গ কার্যালয় 2020-22 সময়কালে 20টি ইউনিট পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করেছে। 1,194.087 কোটি টাকার পথ কর, অতিরিক্ত কর, বিশেষ কর, অডিও মাশুল, বিশেষ মাশুল, ভিডিও মাশুল, ডিলার কর, পারমিট মাশুল, ফিটনেস মাশুল এবং অন্যান্য অনিয়মের নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি লক্ষ্য করা হয়েছে। যা নিচে **সারণী 2.21**-এ শ্রেণীবদ্ধ করে দেখানো হল :

সারণী 2.21: নিরীক্ষার ফলাফল

ক্রমিক সংখ্যা	শিরোনাম	2020-21		2021-22	
		অনুচ্ছেদের সংখ্যা	মূল্য *(কোটি টাকায়)*	অনুচ্ছেদের সংখ্যা	মূল্য *(কোটি টাকায়)*
1.	পারমিট মাশুল এবং বিলম্ব মাশুল অনাদায়	8	0.47	14	2.67
2.	সরকারি রাজস্ব সরকারি অ্যাকাউন্টে জমা করায় পর্যবেক্ষণের অভাব	4	24.92	10	2.11
	• সরকারি অ্যাকাউন্টে সরকারি রাজস্ব দেরিতে জমা করার জন্য এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি থেকে দন্ডমূলক সুদের অনাদায়	(2)	(0.32)	(4)	(0.0003)
	• এজেন্সী ব্যাঙ্ক দ্বারা সরকারি টাকা আটকে রাখা এবং	(1)	(24.60)	(5)	(0.47)
	• স্থানীয় কার্যালয় দ্বারা এজেন্সি ব্যাঙ্কে সরকারি রাজস্ব বিলম্বে জমা	(1)	(0)	(1)	(1.64)
3.	কর, অতিরিক্ত কর এবং বিশেষ কর অনাদায়	12	527.08	11	581.25
4.	অডিও মাশুল এবং ভিডিও মাশুল অনাদায়	11	0.22	10	2.19
5.	বিশেষ কর, অর্থদন্ড অনাদায়	10	0.06	7	0.09
6.	এল এম ভি/ওমনি বাস (ব্যক্তিগত ব্যবহার) থেকে কর কম আদায়	4	0.009	8	0.40
7.	কন্ট্রাক্ট ক্যারেজ যান থেকে পথ কর কম আদায়	7	0.03	7	0.13
8.	ডিলার কর অনাদায়/কম আদায়	9	0.038	11	12.19
9.	ফিটনেস মাশুল কম আদায়	6	0.08	11	1.76
10.	অন্যান্য	22	0.05	68	38.34
	মোট	**93**	**552.957**	**157**	**641.13**

দপ্তর দ্বারা 25.65 কোটি টাকা আদায় করা হয়েছিল এবং 2020-22[149] সময়কালে নিরীক্ষাকে জানানো হয়েছিল।

2.21 মান্যতাবিষয়ক ঘাটতি

মোটর যান কর, মাশুল এবং জরিমানা প্রধানত: নিম্নলিখিত বিধানগুলি দ্বারা পরিচালি হয়

- পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান কর (ডব্লিউ বি এম ভি টি) আইন, 1979,
- পশ্চিমবঙ্গ অতিরিক্ত কর এবং মোটর যানের ওপর এক কালীন কর (ডব্লিউ বি এ টি ও টি এম ভি) আইন, 1989,
- মোটর যান কর (এম ভি) আইন, 1988,
- কেন্দ্রীয় মোটর যান (সি এম ভি) নিয়মাবলী, 1989

সরকারি রাজস্ব অনাদায়/কম আদায় প্রতিরোধ করতে এই সকল বিধানগুলির কার্যকরী প্রয়োগের জন্য, বাহন (ভি এ এইচ এ এন) সফ্টওয়্যারে সমস্ত বিধানগুলির সঠিকভাবে ম্যাপিং করা প্রয়োজন।

2020-22 সময়কালে 20 টি ইউনিটে নিরীক্ষা সম্পাদিত হয়েছিল। পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে উল্লিখিত বিষয়গুলি হল সেগুলি যা 2021-22 সময়কালে পরীক্ষামূলক নিরীক্ষায় নজরে এসেছিল সেইসাথে যেগুলি 2020-21 সময়কালে নজরে এসেছিল, কিন্তু আগের নিরীক্ষা প্রতিবেদনে প্রকাশিত হয়নি।

পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে 31.05 কোটি টাকার কিছু দৃষ্টান্তমূলক বিষয় আলোচনা করা হয়েছে। এটি উল্লেখ করা প্রাসঙ্গিক যে এই বিষয়গুলির মধ্যে অনেকগুলি আগে উত্থাপিত হয়েছে এবং বিগত বছরের সি এ জি-র নিরীক্ষা প্রতিবেদন (রাজস্ব ক্ষেত্র)-এ প্রকাশিত হয়েছে যেখানে সরকার অনেক অসন্মতি মেনে নিয়েছেন এবং পুনরুদ্ধারের পদক্ষেপ শুরু করেছেন। যাইহোক, সামগ্রিক অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাকে সেই পর্যায়ে শক্তিশালী করা হয়নি যাতে পরবর্তী বছরগুলিতে এই বিষয়গুলির পুনরাবৃত্তি না হয়।

2.22 কর এবং অর্থদন্ড অনাদায়

বাহন (ভি এ এইচ এ এন)-এ খেলাপি যান মালিকদের দ্বারা মোটর যান কর পরিশোধ না করা সংক্রান্ত তথ্যের প্রাপ্যতা সত্ত্বেও, আর টি ও/ এ আর টি ও গুলি উপলব্ধ তথ্য পর্যবেক্ষণ বা পর্যালোচনা করেনি। ফলস্বরূপ, দাবি উত্থাপিত হয়নি এবং সেইকারণে 12.68 কোটি টাকার কর এবং অর্থদন্ড অনাদায়ী রয়ে গেছে।

পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান কর (ডব্লিউ বি এম ভি টি) আইন, 1979- এর ধারা 3 অনুযায়ী পরিবহন যান যেমন চুক্তিবদ্ধ যান, পণ্যবাহী যান, স্টেজ ক্যারেজ ইত্যাদিকে ত্রৈমাসিক বা বার্ষিক ভিত্তিতে একটি নির্ধারিত হারে কর দিতে হবে। পশ্চিমবঙ্গ অতিরিক্ত কর এবং মোটর যানের উপর এককালীন কর আইন, 1989-এর ধারা 3 এবং 4 অনুযায়ী নির্ধারিত হারে অতিরিক্ত কর আরোপ করার নির্দেশ দেয় এবং একই আইনের ধারা 10 অনুযায়ী 75 দিনের গ্রহণযোগ্য সময়ের মেয়াদ শেষ হওয়ার পর ধার্যকৃত করের দ্বিগুণ সাপেক্ষে অর্থদন্ড আরোপ করার নির্দেশ দেয়। ধারা 12 অনুযায়ী যদি একটি পরিবহন যানের ক্ষেত্রে বকেয়া কর নির্ধারিত সময়ের মধ্যে পরিশোধ না করা হয়, তবে মেয়াদ শেষ হওয়ার তারিখ থেকে কর আদায় না হওয়া পর্যন্ত পারমিটটি অবৈধ। ডব্লিউ বি এম ভি টি আইন, 1979-এর ধারা 14 অনুযায়ী কর এবং অর্থদন্ড বা জরিমানা না দেওয়ার ক্ষেত্রে ভূমি রাজস্বের বকেয়া আদায়ের মতো একইভাবে কর এবং অর্থদন্ড আদায়ের নির্দেশ দেয়। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এম ভি টি

[149] অর্থবর্ষ 2020-21 : 0.03 কোটি টাকা এবং অর্থবর্ষ 2021-22 : 25.62 কোটি টাকা।

আইন, 1979-এর ধারা 16 অনুযায়ী দপ্তরকে সেই সমস্ত মালিকদের যান তল্লাশি, বাজেয়াপ্ত এবং হেফাজতে রাখার ক্ষমতা দেওয়া হয়েছে যারা সরকারি বকেয়া পরিশোধে ব্যর্থ হয়েছে।

নিরীক্ষার তদন্তে (সেপ্টেম্বর 2021 এবং এপ্রিল 2022-এর মধ্যে) দেখা গেছে যে, 12[150] টি নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষের 4,85,744টি পরিবহন যানের মধ্যে 15,516 টির ক্ষেত্রে, গাড়ির মালিকরা 2020 -এর মার্চ পর্যন্ত 12.68[151] কোটি টাকার কর এবং অর্থদন্ড প্রদান করেনি (***পরিশিষ্ট-19***-এ উল্লিখিত)। রাস্তায় চলাচল বন্ধ করেছে বা অন্য রাজ্যে স্থানান্তরিত যানের বিবরণ নথিতে পাওয়া যায় নি।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে যদিও, খেলাপি যান মালিকদের দ্বারা মোটর যান কর পরিশোধ না করার তথ্য বাহন[152] তথ্যভান্ডারে উপলব্ধ ছিল, কর্তৃপক্ষ এই ধরনের তথ্য পর্যবেক্ষণ বা পর্যালোচনা করেনি। ফলস্বরূপ, সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ খেলাপি যানের তালিকা এনফোর্সমেন্ট শাখাকে পাঠায়নি বা কর খেলাপিদের দাবিপত্র জারি করেনি।

সমস্ত খেলাপিদের দাবিপত্র জারি করা এবং মোটর যান কর আদায় কার্যকর করার জন্য আইনের বিধানের অধীনে যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে তা নিশ্চিত করার জন্য কর কর্তৃপক্ষের নজরদারির অভাব রয়েছে, ফলস্বরূপ 12.68 কোটি টাকার মোটর যান কর এবং অর্থদন্ড অনাদায়ী রয়ে গেছে।

বিষয়টি সরকারকে (আগষ্ট 2022)- এ জানানো হয়েছে উত্তর প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

2.23 সরকারি রাজস্ব দেরিতে জমা করার জন্য এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি থেকে দন্ডমূলক সুদের অনাদায়

দপ্তর 2016-17 থেকে 2019-20 আর্থিক বছরের মধ্যে এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলির দ্বারা সরকারি রাজস্ব দেরিতে জমা করার জন্য 84.28 লক্ষ টাকা দন্ডমূলক সুদ দাবি এবং আদায় করতে ব্যর্থ হয়েছে।

পশ্চিমবঙ্গ ট্রেজারি নিয়মাবলী, 2005-এর নিয়ম 3.01 অনুযায়ী রাজ্যের রাজস্বের ক্ষেত্রে সরকারি কর্মচারিদের দ্বারা প্রাপ্ত বা প্রদত্ত সমস্ত অর্থ অযথা দেরি ছাড়া, অথাৎ পরবর্তী কার্যদিবসের মধ্যে, ট্রেজারি যুক্ত ব্যাঙ্ক বা অর্থ দপ্তর দ্বারা অনুমোদিত অন্য কোন ব্যাঙ্কে সম্পূর্ণ অর্থ প্রদান করতে হবে এবং সরকারি খাতায় অন্তর্ভূক্ত করতে হবে। এছাড়াও, ডব্লিউ বি টি নিয়ম, 2005 অনুযায়ী[153] রাজ্য সরকারের লেনদেন পরিচালনার জন্য এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলিকে দৈনিক ভিত্তিতে রসিদ/ অর্থ প্রদানের স্ক্রোলগুলি সংশ্লিষ্ট সাব-ট্রেজারি/ ট্রেজারিতে পাঠাতে হবে। আরো উল্লিখিত[154] 10 লক্ষ টাকা বা তার বেশি (এক লক্ষ বা তার বেশি মার্চ 2007- এ সংশোধিত)[155] বিলম্বিত প্রাপ্তির ক্ষেত্রে রিজার্ভ ব্যাঙ্ক দ্বারা বিজ্ঞাপিত ব্যাঙ্কের হারের উপর দুই শতাংশ বেশি দন্ডমূলক সুদ আরোপ করা হবে, যদি বিলম্বের সময়সীমা এইধরনের লেনদেন জমা করার ক্ষেত্রে নির্ধারিত সময় অতিক্রম করে। এছাড়াও, ভারতীয় রিজার্ভ ব্যাঙ্ক (আর বি আই), বিজ্ঞপ্তির[156] মাধ্যমে, এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলির জন্য ডেবিট/

[150] আলিপুর, বনগাঁ, ব্যারাকপুর, বারুইপুর, বসিরহাট, বেহালা, হুগলি, হাওড়া, কসবা, পি ভি ডি কলকাতা, সল্ট লেক এবং উলুবেড়িয়া।

[151] 6.34 কোটি টাকার কর এবং 6.34 কোটি টাকার অর্থদন্ড।

[152] জাতীয় যান নিবন্ধণ পোর্টালের নাম 'বাহন' যার উদ্দেশ্যে হচ্ছে সমস্ত রাজ্যে পরিবহন দপ্তরগুলির তথ্যগুলো ক্রমানুযায়ী সাজানো।

[153] পরিশিষ্ট-21-কলকাতা গেজেটের এক্সট্রাঅর্ডিনারি , জুন 14, 2005-এর অংশ-1 -এর অনুচ্ছেদ 5.1।

[154] পরিশিষ্ট-21-কলকাতা গেজেটের এক্সট্রাঅর্ডিনারি , জুন 14, 2005-এর অংশ-1 -এর অনুচ্ছেদ 5.11A (a) ।

[155] ভারতীয় রিজার্ভ ব্যাঙ্ক, দ্রষ্টব্য সংখ্যা-আর বি আই/2006-07/291 ডি জি বি এ. জি এ ডি. নং. এইচ-14061/31.04.08/2006-07 তারিখ 21 মার্চ 2007।

[156] বিজ্ঞপ্তি নং- ডি জি বি এ. জি এ ডি. নং. এইচ-3203/42.01.011/2014-15 তারিখ 21 জানুয়ারি 2015।

ক্রেডিট কার্ড এবং নেট ব্যাঙ্কিং-এর মাধ্যমে সরকারি রাজস্ব প্রদানের জন্য T+1 কার্যদিবস ধার্যের মাধ্যমে নিয়মগুলি নির্ধারিত করে (জানুয়ারি 2015), যেখানে T হল সেই দিন যখন টাকা গ্রহণকারী ব্যাঙ্কের শাখায় মজুত থাকে। আর বি আই রাজ্য সরকারের হিসাবের খাতার রক্ষণাবেক্ষন এবং রাজ্য সরকারের বিলম্বিত অর্থপ্রদানের সুদ পুনরুদ্ধারের জন্য সময় সময় নির্দেশিকা[157] জারি করে।

নিরীক্ষায় পরিবহন দপ্তরের অধীনে 11[158] টি নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষ (আর এ)-এর 2016-17 থেকে 2019-20 আর্থিক বছরের ব্যাঙ্ক বিবৃতি সমীক্ষা থেকে জানা গেছে যে 586.83 কোটি টাকা সরকারি রাজস্ব দেরি করে এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি দ্বারা সরকারি খাতে জমা করা হয়েছে, যা নীচে **সারণী 2.22**-তে বিশদে বলা হল:

সারণী 2.22 : দেরিতে জমার কারনে সুদ কম আদায়ের বিবৃতি

কার্যালয়ের নাম	আর্থিক বছর	মোট ক্ষেত্রের সংখ্যা	বিলম্বে জমাকৃত পরিমান *(কোটি টাকায়)*	সুদ গণনার জন্য প্রযোজ্য ক্রমবর্ধমান দৈনিক পরিমান[159] *(কোটি টাকায়)*	বিলম্বে জমার সময়কাল (দিবস-এ)	বিলম্বে জমার কারনে দন্ডমূলক সুদ *(কোটি টাকায়)*
আলিপুর	2019-20	39	11.08	20.41	1 থেকে 4	0.0042
বারাসত	2018-20	389	130.83	587.15	1 থেকে 6	0.128
ব্যারাকপুর	2018-20	412	123.60	660.16	1 থেকে 20	0.1441
বসিরহাট	2017-20	319	68.40	115.11	1 থেকে 15	0.0243
বেহালা	2017-20	977	31.81	121.42	1 থেকে 15	0.0269
বনগাঁ	2017-20	221	8.24	0.655	2 থেকে 370	0.0126
বর্ধমান	2016-18	38	6.03	114.40	5 থেকে 39	0.0251
হুগলী	2017-20	664	130.89	741.16	1 থেকে 181	0.1607
জলপাইগুড়ি	2016-19	160	24.32	155.21	1 থেকে 188	0.0351
মুর্শিদাবাদ	2018-19	256	51.52	1,241.97	1 থেকে 251	0.2817
নদীয়া	2017-18	1	0.01	0.48	4	0.0001
		3,476	**586.73**	**3,758.125**		**0.8428**

যদিও, এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি দন্ডমূলক সুদের টাকা সরকারি খাতে জমা করেনি। এইভাবে, সরকারি খ াতে সরকারি অর্থ বিলম্বে জমার জন্য এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি থেকে 84.28 লক্ষ টাকা দন্ডমূলক সুদ আদায় করা হয়নি। সরকারি খাতে দেরিতে রাজস্ব জমা রাজ্য সরকারের উপায়-উপকরণকে প্রভাবিত করে। ব্যাঙ্কের সাথে পারস্পরিক সম্মতি অনুযায়ি রাজ্য সরকার দৈনিক ন্যূনতম ব্যালেন্স না রাখলে, আর বি আই সুদ আরোপ করে। 2016-17 থেকে 2019-20 আর্থিক বছরের মধ্যে পশ্চিমবঙ্গ সরকারকে উপায়-উপকরণ অগ্রিম (ডব্লিউ এন্ড এম এ) নিতে হয়েছিল এবং তার উপর সুদ[160] দিতে হয়েছিল। এইভাবে, সরকারি খাতে রাজস্বের অবিলম্বে জমা , একটি বাঞ্ছনীয় পদ্ধতিএবং যদি এজেন্সি ব্যাঙ্কগুলি

[157] *টি আর 2.33- এর উপ-নিয়ম 3 (c)- এর পরিশিষ্ট-21 এবং ভারতীয় রিজার্ভ ব্যাঙ্কের বিজ্ঞপ্তি নং- ডি জি বি এ, জি এ ডি নং 1377/31.04.08/2002-03 তারিখ 22 ফেব্রুয়ারি 2003 দ্রষ্টব্য।*

[158] *আলিপুর, বারাসত, ব্যারাকপুর, বসিরহাট, বেহালা, বনগাঁ, বর্ধমান, হুগলী, জলপাইগুড়ি, মুর্শিদাবাদ এবং নদীয়া।*

[159] *বিলম্বে জমার ক্রমবর্ধমান দৈনিক পরিমান পাওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট রাশিকে বিলম্বের সময়কাল দ্বারা গুন করা হয়েছে।*

[160] *ডব্লিউ এন্ড এম এ-এর উপর সুদের পরিমাণ (কোটি টাকায়)*

2016-17	*2017-18*	*2018-19*	*2019-20*
0.285	*1.05*	*20.75*	*10.67*

তা করতে ব্যর্থ হয়, দপ্তরের অবিলম্বে এই ধরনের বিলম্বের উপর সুদ দাবি করা উচিত।

বিষয়টি সরকারকে মার্চ 2019 থেকে ডিসেম্বর 2021 এবং নভেম্বর 2022-এ জানানো হয়েছে। উত্তর এখনও প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

ক্রম এবং পরিমাণ বিবেচনা করে, অনুরূপ ক্ষেত্রগুলি অগ্রাধিকার ভিত্তিতে দপ্তর দ্বারা নিয়ন্ত্রণ করে সংশোধনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

2.24 অনুমতি মাশুল এবং বিলম্ব মাশুল অনাদায়

নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষগণ মেয়াদ উত্তীর্ণ হয়ে যাওয়া পারমিট নিয়ে রাস্তায় চলাচলকারী 1,525 টি পরিবহন যানের মালিকদের থেকে 2.40 কোটি টাকার অনুমতি মাশুল এবং বিলম্ব মাশুল আদায় করেনি।

মোটর যান (এম ভি) আইন, 1988- এর ধারা 66, অনুযায়ী নির্ধারিত কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে পারমিট পাওয়ার পরেই পরিবহন যানের মালিক জনস্থানে গাড়ি চালাতে পারবে। এই আইনে ধারা 81, অনুসারে পারমিটের মেয়াদ উত্তীর্ণ হওয়ার কমপক্ষে 15 দিন আগে করা আবেদনের উপর পারমিট পুনর্নবীকরণ করা যেতে পারে। পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান (ডব্লিউ বি এম ভি) আইন, 1989-এর নিয়ম 126 এবং 127 অনুযায়ী শিডিউল- 'এ'-তে উল্লিখিত হার অনুসারে বিভিন্ন ধরনের যানের ক্ষেত্রে পারমিটের আবেদন এবং মঞ্জুর/পুনর্নবীকরণের জন্য মাশুল আদায় করা হয়। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এম ভি আইন, 1989-এর নিয়ম 151 অনুযায়ী শিডিউল ই 3-এ উল্লিখিত বিলম্ব মাশুল প্রদান দ্বারা মেয়াদ উত্তীর্ণ হয়ে যাওয়া পারমিটের আবেদন পুনর্নবীকরণ করা যেতে পারে।

12টি নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষ (আর এ)[161]-এর পারমিট রেজিস্টার সমীক্ষায় এবং বাহন তথ্যভান্ডার বিশ্লেষণের মাধ্যমে নিরীক্ষায় দেখা গেছে (ফেব্রুয়ারি 2020 এবং মার্চ 2022- এর মাধ্যে) যে, 1,525টি পরিবহন যানের পারমিট মার্চ 2011 এবং নভেম্বর 2020- এর মধ্যে মেয়াদ উত্তীর্ণ হওয়া সত্ত্বেও রাস্তায় চলাচল করেছে এবং এই সমস্ত যানের পারমিট জুন 2022 পর্যন্ত পুনর্নবীকরণ করা হয়নি। ঐ যানের মালিকগণ যদিও ফিটনেস মাশুল এবং পথ কর জমা দিয়েছে, এর থেকে বোঝা যায় যে, ঐ সমস্ত যানগুলি নিস্ক্রিয় নয় এবং যানগুলি রাস্তায় চলাচল করেছে।

এম ভি আইন 1988 (192এ) অনুসারে, যদি কোনো মোটর যান বৈধ পারমিট ছাড়াই চলতে দেখা যায় তবে তার প্রথমবার নিয়ম লঙঘনের জন্য 5,000 টাকা পর্যন্ত জরিমানা এবং পরবর্তী অবমাননার জন্য এক বছর পর্যন্ত কারাদন্ড এবং 10,000 টাকা জরিমানা হতে পারে। যাইহোক, সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ নিয়মপালন নিশ্চিত করার জন্য এই ধরনের খেলাপি যানের তালিকা দপ্তরের এনফোর্সমেন্ট শাখাকে পাঠায়নি বা সময়মত রাজস্ব আদায় নিশ্চিত করতে দাবিপত্র জারি করেনি। ফলস্বরূপ 2.40 কোটি টাকার অনুমতি মাশুল এবং বিলম্ব মাশুল অনাদায়ী রয়ে গেছে (জুন 2022 পর্যন্ত)।

বিষয়টি সরকারকে জানানো হয়েছিল (আগষ্ট 2022)। উত্তর প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

2.25 ফিটনেস মাশুল কম আদায়

নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষগণ (আর এ) মোটর যান নিয়মাবলীর বিদ্যমান বিধান লঙঘন করে, যান বিলম্বে হাজির করার জন্য, ফিটনেস পরীক্ষা করার জন্য বর্ধিত হারে মাশুল ধার্য করতে ব্যর্থ হয়েছে, ফলস্বরূপ 1.78 কোটি টাকা কম আদায় হয়েছে।

161 আলিপুর, বাঁকুড়া, বারাসত, বীরভুম, হুগলি, হাওড়া, জলপাইগুড়ি, কালিংপং, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব মেদিনীপুর, পি ভি ডি কলকাতা এবং উত্তর দিনাজপুর।

মোটর যান আইন 1988-এর ধারা 59[162] এবং 60[163]- অনুসারে, ধারা 56 (1) বিবেচনা করে একটি পরিবহন যানকে বৈধভাবে নিবন্ধীত বলে গণ্য করা হবে না, যদি না এটির সাথে ফিটনেস শংসাপত্র (সি এফ) থাকে।

এছাড়াও, পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান আইন, 1989-এর নিয়ম 57(6) অনুসারে, নির্ধারিত সময়ের[164] মধ্যে আবেদন জমা না দেওয়া এবং সি এফ পুনর্নবীকরণের উদ্দেশ্যে পরিদর্শনের জন্য যান বিলম্বে হাজির[165] করার কারনে মালিককে নির্ধারিত মাশুলের 150 শতাংশ দিতে হবে।

11টি আঞ্চলিক পরিবহন আধিকারিক (আর টি ও)/অতিরিক্ত আঞ্চলি পরিবহন আধিকারিক (এ আর টি ও)-এর তথ্য বিশ্লেষণ করে নিরীক্ষায় অক্টোবর 2020 এবং ফেব্রুয়ারি 2021- এর মধ্যে দেখা গেছে যে 2,83,021টি পরিবহন যানের মধ্যে 78,046টির সি এফ পুনর্নবীকরণের উদ্দেশ্যে পরিদর্শনের জন্য বিলম্বে হাজির করা হয়েছে এপ্রিল 2016 এবং মার্চ 2020 সময়কালের মধ্যে। আর টি ও/ এ আর টি ও গণ যদিও বিজ্ঞপ্তি তারিখ 29 ডিসেম্বর 2016 -তে উল্লিখিত 150 শতাংশ হার-এর পরিবর্তে সাধারণ হারে মাশুল আদায় করেছে। ফলস্বরূপ, 177.66 লক্ষ টাকা ফিটনেস মাশুল কম আদায় হয়েছে যা নীচে **সারণী 2.23-** তে বিশদে দেখানো হল:

সারণী 2.23: ফিটনেস মাশুল কম আদায়

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	আর এ-এর নাম	তথ্য বিশ্লেষণের সময়কাল	ঐ সময়কালে জারি করা সি এ ফ-এর সংখ্যা	খেলাপি যানের সংখ্যা	আদায়যোগ্য আবেদন মাশুলসহ ফিটনেস মাশুলের পরিমান	আদায়কৃত আবেদন মাশুলসহ ফিটনেস মাশুলের পরিমান	কম আদায়ের পরিমান
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8=6-7**
1	আলিপুর	2019-20	29,944	10,064	86.21	64.18	22.03
2	বারাসাত	2019-20	36,745	12,738	112.64	83.52	29.12
3	বারুইপুর	2017-20	13,649	1,553	12.77	9.54	3.23
4	বেহালা	2017-20	12,611	3,971	33.24	24.81	8.43
5	ব্যারাকপুর	2018-20	44,105	12,368	121.29	89.08	32.21
6	হাওড়া	2018-20	40,419	10,025	93.87	69.26	24.61
7	কালিংপং	2019-20	2,669	1,066	10.01	7.38	2.63
8	কসবা	2016-20	25,155	5,593	46.19	33.85	12.34
9	পূর্ব মেদিনীপুর	2016-18	13,237	1,257	6.54	4.78	1.76
10	পি ভি ডি, কলকাতা	2019-20	28,313	10,178	83.02	62.13	20.89
11	সল্ট লেক	2016-20	36,174	9,233	76.64	56.23	20.41
মোট			**2,83,021**	**28,046**	**682.42**	**504.76**	**177.66**

162 জনগনের নিরাপত্তা, সুবিধা এবং এই আইনের তাৎপর্য বিবেচনা করে সরকারি গেজেটে বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে মোটর যানের বয়স সীমা নির্ধারণ করা কেন্দ্রীয় সরকারের আওতায় পড়ে।

163 দেশের নিরাপত্তার উদ্দেশ্যে সরকারি কাজে ব্যবহারের জন্য এবং কোনো বাণিজ্যিক উদ্যেগের সাথে সম্পর্কিত নয় কেন্দ্রীয় সরকারের অর্ন্তগত যানের নিবন্ধীকরন সরকারি গেজেটে বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে করা হয়।

164 যদি সি এফ-এ পরবর্তী পরিদর্শনের তারিখ, সময় এবং স্থানের উল্লেখ না থাকে তবে শেষ সি এফ-এর মেয়াদ উত্তীর্ণ হওয়ার কম করে এক মাস আগে পুনর্নবীকরণ জন্য আবেদন করতে হবে।

165 মালিক যদি শেষ সি এফ-এর মেয়াদ উত্তীর্ণ আগে পরিদর্শনের জন্য যান হাজির করতে ব্যর্থ হয়।

ফিটনেস পুনর্নবীকরণের জন্য বিলম্বে যান হাজির করার কারনে স্বাভাবিক মাশুলের 150 শতাংশ ধার্য করার বিধানটি, বাহন সফ্টওয়্যারে ম্যাপিং করা ছিল না, ফলস্বরূপ, 1.78 কোটি টাকা কম আদায় হয়েছে।

দুই জন আর টি ও[166] নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন যে বাহন সফ্টওয়্যারে বর্ধিত হারের ম্যাপিং না থাকার কারনে কম আদায় হয়েছে। যদিও তারা পুনরায় আদায়কৃত পরিমানের প্রতিবেদন পেশ করেনি।

বিষয়টি দপ্তরকে জানানো হয়েছে (আগষ্ট 2022); উত্তর প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

2.26 ডিলার বা প্রস্তুতকারকের অধীনে বা নিয়ন্ত্রনে থাকা মোটর যান থেকে কর অনাদায়

পরিবহন দপ্তরের অধীনে নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষগণ মোটর যানের প্রথম নিবন্ধীকরণের সময় ডিলার বা প্রস্তুতকারকদের কাছ থেকে কর সংগ্রহ করেনি, ফলস্বরূপ 13.35 কোটি টাকার সরকারি রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে।

পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান কর আইন, 1979-এর ধারা 3(2)-অনুযায়ী ডিলার বা প্রস্তুতকারক তার অধীনে বা নিয়ন্ত্রনে কোনো মোটর যান রাখলে, ট্রেড সার্টিফিকেটের ভিত্তিতে মোটর যানটি জনপথে চালিত হোক বা না হোক, শিডিউলের অংশ 'এইচ'- এ নির্ধারিত হারে তাকে কর দিতে হবে। মোটর যানের প্রথম নিবন্ধীকরণের সময় কর আধিকারিক দ্বারা কর সংগ্রহ করার এক্তিয়ার আছে, অস্থায়ী বা স্থায়ী হোক না কেন, ব্যবহারের সময়কাল নির্বিশেষে নগদ টাকা দিতে হবে এবং তা ফেরতযোগ্য নয়।

নিরীক্ষায় ই-বাহন সফ্টওয়্যার তথ্য বিশ্লেষণ থেকে দেখা গেছে যে, এপ্রিল 2016 থেকে মার্চ 2020-এর মধ্যে, পরিবহন দপ্তরের অধীনে 14 জন নিবন্ধীকরণ কর্তৃপক্ষগণ (আর এ) দ্বারা 7,22,739টি মোটর যান প্রথমবার (অস্থায়ী বা স্থায়ী হোক না কেন) নিবন্ধীত হয়েছিল। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান কর আইন, 1979-এর ধারা 3(2) -এর অধীনে ডিলার বা প্রস্তুতকারকদের দ্বারা প্রযোজ্য প্রদেয় কর এর মধ্যে 5,76,443টি যানের জন্য ধার্য এবং সংগ্রহ করা হয়নি। ফলস্বরূপ, 13.35 কোটি টাকার সরকারি রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে যা নীচে **সারণী 2.24-এ** বিশদে দেখানো হল

সারণী 2.24 : ডিলার কর অনাদায়

ক্রমিক সংখ্যা	আর এ-এর নাম	নিবন্ধীকৃত যানের মোট সংখ্যা	ক্ষেত্র সংখ্যা	অনাদায়ী ডিলার করের মোট পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)
1	আলিপুর	43,506	36,506	88.99
2	বারাসত	53,183	40,670	97.06
3	ব্যারাকপুর	76,959	63,441	167.27
4	বারুইপুর	94,435	81,850	172.62
5	বসিরহাট	30,967	29,528	60.23
6	বনগাঁ	30,830	27,766	63.14
7	বেহালা	24,536	16,180	34.33
8	হুগলী	62,835	54,757	117.96
9	হাওড়া	86,181	72,344	201.59

[166] *আর টি ও বারাসত এবং এ আর টি ও বেহালা।*

ক্রমিক সংখ্যা	আর এ-এর নাম	নিবন্ধীকৃত যানের মোট সংখ্যা	ক্ষেত্র সংখ্যা	অনাদায়ী ডিলার করের মোট পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)
10	কালিংপঙ	3,491	2,788	7.03
11	কসবা	53,648	33,383	74.8
12	পি ভি ডি, কলকাতা	31,935	18,626	40.53
13	সল্টলেক	66,410	39,811	88.25
14	উলুবেড়িয়া	63,463	58,793	121.41
	মোট	**7,22,379**	**5,76,443**	**1,335.21**

(উৎস: ই-বাহন সফ্টওয়্যার থেকে বিশ্লেষিত তথ্য)

উত্তরে, আর এ, বারাসাত এবং আর এ, উলুবেড়িয়া নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছেন (সেপ্টেম্বর 2022 এবং ডিসেম্বর 2021) এবং আর এ, উলুবেড়িয়া শুধুমাত্র 0.22 লক্ষ টাকা আদায়ের কথা জানিয়েছেন (সেপ্টেম্বর 2022)। এছাড়াও, আর এ হুগলি, আর এ হাওড়া এবং পি ভি ডি, কলকাতা উত্তরে জানিয়েছেন (যথাক্রমে অক্টোবর 2021, এপ্রিল 2022 এবং আগষ্ট 2022) যে পশ্চিমবঙ্গ সরকারের বিশেষ সচিব দ্বারা জারি করা আদেশ[167] অনুসারে এই কর দুই চাকার জন্য প্রযোজ্য নয়।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারন উল্লিখিত আদেশটি শুধুমাত্র পশ্চিমবঙ্গ মোটরযান আইন, 1989-এর উপর অতিরিক্ত কর[168] এবং এককালীন কর[169]-এর ধারা 9এ-এর উপ-ধারা (3)-এর একটি অনুকরণ। এছাড়াও, অতিরিক্ত কর এবং এককালীন কর মোটর গাড়ির নিবন্ধীকৃত মালিক দ্বারা প্রদেয় এবং যানের ডিলার বা প্রস্তুতকারকের দ্বারা নয়।

নিরীক্ষা দ্বারা পরীক্ষামূলক যাচাইয়ের সময় এই ঘটনাগুলি লক্ষ্য করা গেছে। ঘটনার সংখ্যার পরিপ্রেক্ষিতে, এটা বলা যেতে পারে যে দপ্তরের অনুরূপ ঘটনাগুলি পরীক্ষা করা দরকার এবং জরুরী ভিত্তিতে সংশোধনমূলক ব্যবস্থা নেওয়া দরকার।

এইভাবে, ডিলার বা মোটর যান প্রস্তুতকারকদের কাছ থেকে প্রযোজ্য কর আদায়ে দপ্তরের ব্যর্থতার কারণে 13.35 কোটি টাকা সরকারি রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে।

বিষয়টি সরকারকে আগষ্ট 2022-এ জানানো হয়েছে। তাদের উত্তর এখনোও প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তর

2.27 রপ্তানি উন্নয়ন শিল্প পার্কে জল সরবরাহ প্রকল্প নির্মাণে অপ্রয়োজনীয় ব্যয়

রাজ্য পরিকল্পনা পর্ষদের নির্দেশ লঙ্ঘন করে, আসানসোল দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (এ ডি ডি এ) রেলের প্রয়োজনীয় অনুমতি না নিয়ে জল সরবরাহ প্রকল্পের নির্মাণ শুরু করে। এ ডি ডি এ পরে চূড়ান্ত সমাপ্তির পরিকল্পনা ছাড়াই চুক্তিটি বাতিল করে, যার ফলস্বরূপ 42.36 কোটি টাকা অপ্রয়োজনীয় ব্যয় হয় এবং প্রকল্পটি নয় বছর পরেও অসম্পূর্ণ থেকে যায়।

---

[167] *মেমো নং 3258-ডব্লিউ টি/3এম-17/2017 তারিখ- 17.07.2017*

[168] *অতিরিক্ত কর- নিবন্ধীকৃত মোটর যানের প্রত্যেক মালিক বা প্রত্যেক ব্যক্তি, যিনি শিডিউল- I- এ বর্ণিত যে কোনো মোটর যান তাঁর অধীনে বা নিয়ন্ত্রনে রাখলে, এই ধরনের গাড়ির জন্য উল্লিখিত হারে অতিরিক্ত কর দেবেন।*

[169] *এক-কালীন কর-10 বছরের কম ব্যাটারি চালিত মোটর যান ব্যতীত অন্য যে কোনো মোটর যানের মালিক, যখন প্রথম নিবন্ধনের জন্য আবেদন করেন বা এই ধরনের মোটর যান অন্য রাজ্য থেকে স্থানান্তরের জন্য নতুন নিবন্ধীকৃত সংখ্যা ব্যবহার করেন বা ঠিকানা পরিবর্তন করেন, পশ্চিমবঙ্গ মোটর যান কর আইন, 1979-এর অধীনে প্রদেয় বার্ষিক করের পরিবর্তে পাঁচ বছরের জন্য শিডিউল-IV- এর অংশ-I- এ উল্লিখিত হারে এক- কালীন কর দেবেন।*

আসানসোল দুর্গাপুর ডেভেলপমেন্ট অথরিটি (এ ডি ডি এ) একটি নোডাল সংস্থা হিসাবে তৈরি করা হয়েছিল[170] (1981), যার উপর শিল্প বলয়ের জন্য পরিকল্পনা ও পরিকাঠামো প্রদানের পাশাপাশি আসানসোল এবং দুর্গাপুর মহকুমাগুলির সামগ্রিক উন্নয়নের দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল। দুর্গাপুর থেকে 10 কিমি পূর্বে অবস্থিত একটি রপ্তানি উন্নয়ন শিল্প পার্ক (ই পি আই পি) অঞ্চলে বেশ কয়েকটি শিল্প[171] রয়েছে। এই শিল্পগুলি প্রাথমিকভাবে ভূগর্ভস্থ জল উত্তোলন করে বা কাছাকাছি পুকুর থেকে জল তোলার মাধ্যমে তাদের জলের চাহিদা মেটাচ্ছিল। পরবর্তীকালে, ভূগর্ভস্থ জলের প্রাপ্যতা দুষ্প্রাপ্য হয়ে পড়ে এবং গ্রীষ্মকালে স্থানীয় পুকুরগুলিও শুকিয়ে যাওয়ার ফলে শিল্পগুলি জলের তীব্র ঘাটতির শিকার হয়।

জলের ঘাটতি কাটিয়ে ওঠার জন্য পশ্চিমবঙ্গ সরকারের পরিকল্পনা দপ্তর-এর অধীনে কাজ করা রাজ্য পরিকল্পনা বোর্ড (এস পি বি) দ্বারা 70.29 কোটি টাকা ব্যয়ে "ই পি আই পি, দুর্গাপুরে 5 এম জি ডি জল শোধনাগারের নির্মাণ" প্রকল্পটিকে নীতিগত অনুমোদন দেওয়া হয়েছিল (আগস্ট 2013), নিম্নলিখিত শর্তাবলী সাপেক্ষে :

- সম্পূর্ণ প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কোনো জমি অধিগ্রহণ করা হবে না।
- প্রকল্প শুরু করার আগে দামোদর ভ্যালি কর্পোরেশন (ডি ভি সি), রেলওয়ে, ন্যাশনাল হাইওয়ে অথরিটি অফ ইন্ডিয়া (এন এইচ এ আই) এবং অন্যানদের কাছ থেকে প্রয়োজনীয় অনুমতি নেওয়া হবে।
- প্রকল্পটি আড়াই বছরের মধ্যে শেষ হওয়ার কথা ছিল।

এ ডি ডি এ কাজের[172] জন্য দরপত্র আহ্বান করার জন্য বিজ্ঞপ্তি (এন আই টি) জারি করেছিল (ডিসেম্বর 2013)। আনুমানিক দরপত্র মূল্য ছিল 69.94 কোটি টাকা। প্রাপ্ত প্রযুক্তিগত এবং আর্থিক দরগুলির মূল্যায়নের পর, কাজটি 58.89 কোটি টাকা দরপত্র মূল্যে সফল দরদাতাকে[173] (আগস্ট 2014) প্রদান করা হয়েছিল। কাজটি জুলাই 2016-এর মধ্যে শেষ হওয়ার কথা ছিল।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে এ ডি ডি এ/ দপ্তরের অংশে নিম্নলিখিত অনিয়মগুলি নিরীক্ষায় পর্যবেক্ষণ করেছে (ডিসেম্বর 2021) :

- ➢ এ ডি ডি এ রেলওয়ের প্রয়োজনীয় অনুমতি না নিয়েই কাজের আদেশ জারি করেছেন (আগস্ট 2014)। নির্বাহী বাস্তুকার (ই ই) প্রস্তাবিত ভূগর্ভস্থ জলের পাইপলাইনের জন্য রেলওয়ের জমি ব্যবহারের অনুমতির জন্য আবেদন করেছিলেন সেপ্টেম্বর 2015 সালে, অর্থাৎ কার্যাদেশ জারির এক বছর পর। 30.97 লক্ষ টাকা জমা হওয়া সাপেক্ষে, অক্টোবর 2016-এ রেলওয়ে থেকে অস্থায়ী অনুমোদন পাওয়া যায়। নির্বাহী বাস্তুকার মার্চ 2017-এ প্রয়োজনীয় পরিমাণ জমা করেছেন, অর্থাৎ পাঁচ মাস বিলম্বের পরে। রেলওয়ের কাছ থেকে চূড়ান্ত অনুমতি শুধুমাত্র মার্চ 2017-এ প্রাপ্ত হয়েছিল। এইভাবে, প্রকল্পটি সম্পূর্ণ করার জন্য রাজ্য পরিকল্পনা বোর্ড দ্বারা অনুমোদিত আড়াই বছরের পুরো সময়, প্রয়োজনীয় অনুমতি নিশ্চিত করতে অপব্যয়িত হয়েছে।
- ➢ 2012 সালে বিদ্যমান হারের উপর ভিত্তি করে ডি পি আর-এ ব্যয়ের অনুমান তৈরি

---

170 *পশ্চিমবঙ্গ শহর ও দেশ পরিকল্পনা আইন, 1979 এর অধীনে।*

171 *15টি খুব বড় শিল্প, দৈনিক 21,500 কিলো লিটার জল প্রয়োজন + 10টি অন্যান্য শিল্প, দৈনিক 500 কিলো লিটার প্রয়োজন + 6টি আসন্ন শিল্প, দৈনিক 200 কিলো লিটার প্রয়োজন।*

172 *5 এম জি ডি (কাজের সময়সীমা দিনে 20 ঘন্টা) জল শোধনাগার সমন্বিত একটি জল সরবরাহ ব্যবস্থার 3 মাসের জন্য পরীক্ষামূলক চালনা এবং পরীক্ষামূলক চালনা শেষ হওয়ার পরে 12 মাসের জন্য অপরিশোধিত জল নিষ্কাশন ব্যবস্থা সহ, অপরিশোধিত জল উত্তোলন মেইন, পরিষ্কার জলের জলাধার, পাম্পিং ব্যবস্থা সহ পরিষ্কার জল পাম্প হাউস এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক ইউনিটগুলি, ই পি আই পি, দুর্গাপুর, পশ্চিমবঙ্গে, টার্নকি ভিত্তিতে নির্মাণ, সম্পাদন এবং পর্যবেক্ষন ও রক্ষণাবেক্ষণ।*

173 *এস এম এস পর্যাবরণ লিমিটেড*

করা হয়েছিল। রেলওয়ের কাছ থেকে অনুমতি পেতে পাঁচ বছর অতিবাহিত হয়েছিল। ফলস্বরূপ, ঠিকাদার লক্ষ্য করে (সেপ্টেম্বর 2018) যে যোগান খরচ বৃদ্ধি এবং জি এস টি প্রবর্তনের কারণে হারগুলি অকার্যকর হয়ে পড়েছিল। বিডিং প্রক্রিয়া পরিচালনার জন্য এ ডি ডি এ দ্বারা নিয়োগকৃত পরামর্শদাতাও[174] পর্যবেক্ষণ করেছিলেন যে, যদি প্রকল্প শুরু করার আগে পূর্বানুমতি না পাওয়া যায়, তবে নির্ধারিত সময়সীমা এবং ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্পটি সম্পূর্ণ করা সম্ভব হবে না। রাজ্য পরিকল্পনা বোর্ড দ্বারা নির্ধারিত শর্ত এবং পরামর্শদাতার পরামর্শ উপেক্ষা করে, এ ডি ডি এ আগে থেকে প্রয়োজনীয় অনুমতি না নিয়ে দরপত্র প্রক্রিয়ার কাজে এগিয়ে গিয়েছিল।

নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করে (ডিসেম্বর 2021) যে এ ডি ডি এ চুক্তিটি রদ করে (সেপ্টেম্বর 2018) কাজের ধীর অগ্রগতির উল্লেখ করে, 4.71 কোটি টাকা বাজেয়াপ্ত করার আদেশ দেয়, যার মধ্যে রানিং অ্যাকাউন্টের বিল থেকে 3.53 কোটি টাকা এবং 1.18 কোটি টাকা নিরাপত্তা আমানত বাবদ ঠিকাদার কর্তৃক জমাকৃত ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি আহ্বান করে আদায় করা। যাইহোক, এ ডি ডি এ ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি বাজেয়াপ্ত করতে পারেনি, কারণ এটি প্রদানকারী ব্যাঙ্ককে তার বৈধতার মধ্যে, অর্থাৎ মার্চ 2018-এর মধ্যে, ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি আহ্বান করার জন্য প্রয়োজনীয় নির্দেশ দিতে ব্যর্থ হয়েছে। এ ডি ডি এ এছাড়াও 58.88 লক্ষ টাকার ক্ষতিপূরণ আরোপ করে যা ঠিকাদার পরিশোধ করেনি। যখন চুক্তিটি রদ করা হয়, তখন প্রকৃত অগ্রগতি ছিল প্রায় 74 শতাংশ, আর্থিক অগ্রগতি ছিল প্রায় 72 শতাংশ এবং ঠিকাদারকে 42.36 কোটি টাকা দেওয়া হয়েছিল (শেষ অর্থপ্রদান ডিসেম্বর 2017)। ঠিকাদার তারপরে (অক্টোবর 2018) একটি সালিশি মামলা শুরু করে, যা অমীমাংসিত ছিল (জুলাই 2022 পর্যন্ত)।

এ ডি ডি এ বোর্ড সিদ্ধান্ত নিয়েছিল (ডিসেম্বর 2018) একটি নতুন দরপত্র আমন্ত্রণ করে বাকি কাজ সম্পূর্ণ করার। নির্বাহী বাস্তুকার (ই ই), এ ডি ডি এ, দাখিল করেছেন (জুলাই 2020) যে: (i) যেহেতু প্রকল্পটি টার্নকি ভিত্তিতে সম্পাদিত হবে, তাই এতে ব্যবহৃত করা বিভিন্ন সামগ্রীর পরিমাণের অনুমান ছিল না (ii) সেই অনুযায়ী, উদ্যোগ নেওয়া প্রচলিত পদ্ধতিতে ভারসাম্যের কাজ কষ্টকর হবে, কারণ একটি বিল অফ কোয়ান্টিটিস তৈরি করতে যথেষ্ট সময় ব্যয় হবে এবং ঘরে বসে করা যাবে না। অতিরিক্ত প্রধান বাস্তুকার (এ সি ই), এ ডি ডি এ, প্রস্তাব করে (জুন 2021) যে অসম্পূর্ণ কাজটি পাবলিক প্রাইভেট পার্টনারশিপ (পি পি পি) এর অধীনে বিল্ড অপারেট অ্যান্ড ট্রান্সফার (বি ও টি) মোডে নেওয়া যেতে পারে, যেখানে নির্বাচিত অধিকারপ্রাপ্ত ব্যক্তিরা: (i) বাকি কাজ সম্পাদন করবে এবং (ii) 20 বা 25 বছরের জন্য প্রকল্পের অপারেশন, রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনা চালিয়ে যাবে। যাইহোক, এই বিষয়ে দপ্তর দ্বারা কোন সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়নি (জুলাই 2022 অনুযায়ী)।

নিরীক্ষণ দল দ্বারা পরিচালিত যৌথ স্থান পরিদর্শন (ডিসেম্বর 2021) প্রকাশ করেছে যে কাজের জায়গাটি পরিত্যক্ত ছিল এবং জরাজীর্ণ অবস্থায় ছিল। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে ঠিকাদার দ্বারা সরবরাহ করা ট্রান্সফরমার, পাম্প এবং মোটর, যার মূল্য 1.49 কোটি টাকা কাজ শেষ না হওয়ার কারণে স্থাপন করা/পরীক্ষা করা হয়নি। উপরন্তু, দীর্ঘায়িত অব্যবহারের কারণে এই যন্ত্রপাতিগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা ছিল।

[174] *বেঙ্গল আরবান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ডেভলপমেন্ট লিমিটেড।*

চিত্র 2.18 এবং চিত্র 2.19 : জরাজীর্ণ অবস্থায় পরিত্যক্ত স্থান (ডিসেম্বর 2021)

এইভাবে, এস পি বি দ্বারা নির্ধারিত শর্ত লঙ্ঘন করে রেলওয়ের কাছ থেকে পূর্বানুমতি না নিয়ে প্রকল্পের জন্য কাজের আদেশ জারি করা; অবশিষ্ট কাজ শেষ করার পদ্ধতির বিষয়ে পরিকল্পনা ছাড়াই চুক্তির সমাপ্তি; এবং এর ফলে বাকি কাজ সম্পূর্ণ করতে অক্ষমতার ফলে, ই পি আই পি -তে প্রস্তাবিত জল সরবরাহের কাজে 42.36 কোটি টাকা অপ্রয়োজনীয় খরচ হয়েছে। উপরন্তু, নয় বছর পেরিয়ে গেলেও শিল্পকে প্রত্যাশিত সুবিধা প্রদান করা যায়নি, যা এই অঞ্চলে বাণিজ্য ও শিল্পের উন্নয়ন ব্যাহত করছে।

বিষয়টি দপ্তরকে (ফেব্রুয়ারি 2022) জানানো হয়েছে কিন্তু কোনো উত্তর পাওয়া যায়নি (মার্চ 2023)।

2.28 উন্নয়ন মূল্য সংশোধনে বিলম্বের কারণে রাজস্ব ক্ষতি

মেদিনীপুর খড়্গপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (এম কে ডি এ) এবং নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তরের পক্ষ থেকে শিথিলতার ফলে 1.13 কোটি টাকা অতিরিক্ত রাজস্ব উপার্জনের সুযোগ নষ্ট হয়েছে।

পশ্চিমবঙ্গ শহর ও দেশ (পরিকল্পনা ও উন্নয়ন) (ডব্লিউ বি টি এন্ড সি) (পি ডি) আইন, 1979-এর ধারা 102, 103 এবং 104 নির্দেশ করে যে এলাকার সম্পূর্ণ বা যে কোনো অংশে উন্নয়ন অথবা জমির ব্যবহার পরিবর্তনের জন্য সংশ্লিষ্ট পরিকল্পনা বা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের অনুমতি প্রয়োজন যার জন্য প্রতিটি পরিকল্পনা বা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ রাজ্য সরকারের পূর্ববর্তী অনুমোদনের সাথে একটি উন্নয়ন মূল্য ধার্য করবে যা ধারা 103-এ উল্লেখিত হারের বেশি নয়।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (ফেব্রুয়ারি 2021) যে মেদিনীপুর খড়্গপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ[175] (এম কে ডি এ) মার্চ 2003-এ প্রকাশিত নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক বিভাগ (ইউ ডি এন্ড এম এ ডি), জি ও ডব্লিউ বি-এর বিজ্ঞপ্তির ভিত্তিতে জানুয়ারি 2005-এ উন্নয়ন মূল্য নির্ধারণ করেছিল। পরবর্তীকালে, ইউ ডি এন্ড এম এ ডি দ্বারা বিভিন্ন দপ্তরের উন্নয়ন কার্যক্রমের জন্য উন্নয়ন মূল্য সংশোধন করা হয়েছে (সেপ্টেম্বর 2008)। যাইহোক, এম কে ডি এ, ইউ ডি এন্ড এম এ ডি -এর বিজ্ঞপ্তির পরিপ্রেক্ষিতে তার হারগুলি সংশোধন করার জন্য পদক্ষেপ নেয়নি এবং জানুয়ারি 2005-এর পুরানো হারে উন্নয়ন মূল্য ধার্য করতে থাকে।

[175] ডব্লিউ বি টি এন্ড সি (পি এন্ড ডি) আইন, 1979-এর ধারা 11 (1) এবং (3) অনুসারে 21.03.2003 তারিখের বিজ্ঞপ্তি নং 825 / টি এন্ড সি পি /সি-2/1-এস/2003 দ্বারা গঠিত।

চার বছর পর তার বোর্ড সভায় (আগস্ট 2012) এম কে ডি এ উন্নয়ন মূল্য বৃদ্ধির প্রস্তাব করে এবং প্রস্তাবটি অনুমোদনের জন্য ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর কাছে পাঠায় (নভেম্বর 2012)। প্রস্তাবটি অবশ্য ইউ ডি এন্ড এম এ ডি দ্বারা প্রত্যাখ্যান করা হয় (ফেব্রুয়ারি 2013), এই ভিত্তিতে যে এটি পশ্চিমবঙ্গ শহর ও দেশ (পরিকল্পনা ও উন্নয়ন) আইন, 1979-এর বিধানগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল না। ডিসেম্বর 2015 সালে (অর্থাৎ, আরও তিন বছর পরে), এম কে ডি এ উন্নয়ন মূল্য বাড়ানোর জন্য ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-কে অনুরোধ করে। যেহেতু অনুমোদন পাওয়া যায় নি, এম কে ডি এ আবার উল্লিখিত উন্নয়ন মূল্য বৃদ্ধির প্রস্তাবটি অনুমোদনের জন্য ইউ ডি এন্ড এম এ ডি দপ্তর-এর কাছে আবেদন করে (নভেম্বর 2016)। ইউ ডি এন্ড এম এ ডি অবশেষে বর্ধিত উন্নয়ন মূল্য অনুমোদন করে (মার্চ 2017), যা এম কে ডি এ দ্বারা পূর্বে (নভেম্বর 2016-এ) প্রস্তাব করা হয়েছিল।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (ফেব্রুয়ারি 2021) যে সেপ্টেম্বর 2008-এ ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর আদেশ প্রকাশিত হওয়ার পরপরই শিলিগুড়ি জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ নভেম্বর 2008-এ তার হার পরিবর্তন করে। আসানসোল দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষও নভেম্বর 2011-এ তার হারগুলি সংশোধন করে। এম কে ডি এ যদিও চার বছর বিলম্বের পরে নভেম্বর 2012-এ উন্নয়ন মূল্য বৃদ্ধির জন্য পদক্ষেপ শুরু করেছিল এবং অবশেষে 2017 সালে ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর আদেশের আট বছর পরে বর্ধিত মূল্যগুলি বাস্তবায়ন করতে সক্ষম হয়।

উপরে উল্লিখিত বিলম্বের কারণে অতিরিক্ত রাজস্ব উপার্জনের সুযোগের সম্ভাব্য পরিমাণ মূল্যায়ন করার জন্য, নিরীক্ষা ভূমি উন্নয়ন এবং অনুমতি শাখার নথি থেকে 24টি[176] মামলা বিশ্লেষণ করে (মার্চ 2021), যেগুলি 2013 এবং 2017[177] এর মধ্যে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল। এই ক্ষেত্রে, এম কে ডি এ পুরানো হারে (জানুয়ারি 2005-এর হার অনুসারে) 28.30 লক্ষ টাকা সংগ্রহ করেছিল 141.47 লক্ষ টাকার পরিবর্তে, যা সংগ্রহ করতে পারত যদি সেপ্টেম্বর 2008-এ ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর বিজ্ঞপ্তির ভিত্তিতে এই হারগুলি সংশোধন করা হত। এর ফলে 30টির মধ্যে 24টি ক্ষেত্রে 113.17 লক্ষ টাকা ***(পরিশিষ্ট-20)*** রাজস্ব কম আদায় হয়েছে।

উত্তরে, এম কে ডি এ জানায় (ফেব্রুয়ারি 2021) যে, পর্যাপ্ত পরিকাঠামোর অভাবের জন্য আগের বোর্ড 2012 সালের আগে ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর কাছে বিষয়টি জানাতে পারেনি। কর্তৃপক্ষ আরও জানায় (অক্টোবর 2021) যে জনবল স্বল্পতার কারণে ইউ ডি এন্ড এম এ ডি-এর আদেশ সময়মত অনুসরণ করা সম্ভব হয়নি। উত্তরটি যুক্তিযুক্ত নয়, যেহেতু উন্নয়ন মূল্য বৃদ্ধি করা এম কে ডি এ -এর জন্য রাজস্বের একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান, সেহেতু এম কে ডি এ-এর সেটিকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত ছিল। প্রাথমিক প্রস্তাব প্রস্তুত করতে চার বছরের বিলম্ব, সেইসাথে ইউ ডি এন্ড এম এ ডি দ্বারা প্রাথমিক প্রত্যাখ্যানের পরে প্রস্তাবটি পুনরায় জমা দেওয়ার জন্য তিন বছর সময় নেওয়া এম কে ডি এ-এর পক্ষে শিথিলতার ইঙ্গিত দেয়।

এইভাবে, এম কে ডি এ-এর পক্ষ থেকে হার সংশোধনের প্রস্তাব শুরু করতে বিলম্ব এবং ইউ ডি ডি দ্বারা বর্ধিত উন্নয়ন মূল্য অনুমোদনের পরবর্তী বিলম্বের ফলে নিরীক্ষা দ্বারা পরীক্ষিত 113.17 লক্ষ টাকা ***(পরিশিষ্ট-20)*** অতিরিক্ত রাজস্ব উপার্জনের সুযোগ নষ্ট হয়েছে।

2021 সালের নভেম্বরে বিষয়টি সরকারের কাছে পাঠানো হয়েছিল; উত্তর পাওয়া যায়নি (মার্চ 2023)।

---

[176] নির্মাণ মূল্য এবং জরিমানা সহ শুধুমাত্র এক লাখ টাকার উপরে মামলা বিবেচনা করা হয়েছিল। এই ধরনের 30টি মামলার মধ্যে 24টি মামলা তদন্ত করা হয়েছে, বাকি ছয়টি মামলার নথি নিরীক্ষার সময় উপলব্ধ করা হয়নি।

[177] অগাস্ট 2012- তে এম কে ডি এ দ্বারা উন্নয়ন মূল্য বৃদ্ধির প্রথম প্রস্তাব নেওয়া হয়েছিল এবং মার্চ 2017-এ পুনর্মূল্যায়ন করা হয়েছিল।

2.29 কমিউনিটি হল নির্মাণে নিস্ফল ব্যয়

পরিকল্পনার অভাব এবং অনুমোদন আদেশের শর্ত লঙ্ঘনের কারণে জয়গাঁও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ দ্বারা নির্মিত কমিউনিটি হলটি সঠিকভাবে রক্ষণাবেক্ষণ বা ব্যবহার করা হয়নি, যার ফলে 1.29 কোটি টাকা অপ্রয়োজনীয় ব্যয় হয়েছে।

1987 সালের এপ্রিল মাসে নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তরের অধীনে জয়গাঁও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (জে ডি এ) প্রতিষ্ঠিত হয়েছিল, ভুটান সীমান্ত সংলগ্ন একটি শহর জয়গাঁও এবং তার পার্শ্ববর্তী এলাকাগুলির উন্নয়নের জন্য।

জে ডি এ তার 32তম বোর্ড সভায়, জয়গাঁওয়ে একটি কমিউনিটি হল নির্মাণের কাজ হাতে নেওয়ার সিদ্ধান্ত নেয় (ফেব্রুয়ারি 2014)। কার্যনির্বাহী আধিকারিক (ই ও), জে ডি এ, বর্ডার এরিয়া ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম (বি এ ডি পি)[178] এর অধীনে কাজটির অনুমোদনের জন্য জেলা শাসক, আলিপুরদুয়ারকে অনুরোধ করেছিলেন (9ই জানুয়ারী 2015)। বি এ ডি পি-র নির্দেশনা অনুযায়ী কমিউনিটি হল নির্মাণের কাজ গ্রহণযোগ্য ছিল। কাজটি জেলা ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক 1.23 কোটি টাকার জন্য অনুমোদিত হয়েছিল (29 জানুয়ারী 2015) এই শর্তে যে জে ডি এ তৈরি করা সম্পদের রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করবে, যতক্ষণ না এটি পরিচালনার জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের কাছে হস্তান্তর করা হয়।

জে ডি এ-র নথির পরীক্ষা-নিরীক্ষা (মার্চ 2022) থেকে জানা গেছে যে প্রকল্পটি গ্রহণ করার আগে, জায়গার অবস্থান, কাজের ধরণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ, যথাযথ কর্তৃপক্ষ যাদের কাছে সম্পদগুলি পরিচালনার জন্য হস্তান্তর করা হবে, লাভ খরচ অনুপাত ইত্যাদির মতো প্রকল্পের বিভিন্ন উপাদান শনাক্ত করার জন্য জে ডি এ কোনও বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন (ডি পি আর) প্রস্তুত করেনি। কাজটি একটি বিশদ ব্যয় প্রাক্কলনের ভিত্তিতে অনুমোদিত হয়েছিল, যাতে একটি পৃষ্ঠার ভূমিকা ছিল তার মধ্যে উল্লেখ করা হয়েছিল যে কমিউনিটি হলটি জে ডি এ এলাকার লোকজনের বিভিন্ন অনুষ্ঠান উদযাপন করতে সাহায্য করবে। অনুমিত মূল্য কমিউনিটি হল নির্মাণের জন্য নির্দিষ্ট কোনো স্থানের উল্লেখ ছিল না।

দরপত্রকৃত 98.29 লক্ষ টাকা খরচে কমিউনিটি হল নির্মাণের কাজটি একটি ঠিকাদারকে দেওয়া হয়েছিল (মার্চ 2015), সমাপ্তির সময়কাল ছিল আট মাস। কাজের পরিধির মধ্যে একটি একতলা ভবন নির্মাণ, একটি মঞ্চ সহ একটি হল, সংযুক্ত স্নানাগার সহ চারটি ডরমিটরি, একটি ডাইনিং হল, একটি অফিস কক্ষ এবং একটি স্টোররুম অন্তর্ভুক্ত ছিল।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে (মার্চ 2022) যে এটি সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2014 এবং জুন 2015) যে জয়গাঁও শহরে জে ডি এ কার্যালয় থেকে প্রায় 600 মিটার দূরে জয়গাঁও প্রাথমিক স্বাস্থ্য কেন্দ্রের পিছনে একটি জায়গায় কমিউনিটি হল নির্মাণ করা হবে। পরবর্তীকালে, সহকারী কার্যনির্বাহী আধিকারিক (এ ই ও) কার্যনির্বাহী আধিকারিক (ই ও)-কে নির্দিষ্ট স্থান পরিবর্তনের জন্য অনুরোধ করেন (05 জুন 2015), এই ভিত্তিতে যে স্থানীয় লোকেরা কিছু আপত্তি উত্থাপন করেছিল এবং প্রস্তাব করেছিল যে কাজটি প্রায় জে ডি এ কার্যালয় থেকে 1.5 কিলোমিটার দূরে এমন একটি জায়গায় সম্পাদন করতে হবে।

কার্যনির্বাহী আধিকারিক, জে ডি এ অনুরোধ করার নতুন স্থান সম্পর্কে সম্ভাব্য সমীক্ষা না করেই ঐ দিনেই নতুন স্থানের অনুমোদন করেছিলেন (05 জুন 2015)। স্থান পরিবর্তন সংক্রান্ত প্রস্তাব অনুমোদনের জন্য জে ডি এ-র বোর্ড-এর কাছে পেশ করা হয়নি, যেখানে আগের স্থানটি বোর্ড দ্বারা অনুমোদিত হয়েছিল।

---

[178] আন্তর্জাতিক সীমান্তের কাছে অবস্থিত প্রত্যন্ত অঞ্চলে বসবাসকারী মানুষের বিশেষ উন্নয়ন চাহিদা মেটাতে কেন্দ্রীয়ভাবে পরিচালিত একটি প্রকল্প।

নথির পরীক্ষা-নিরীক্ষায় আরও প্রকাশ পায় যে সিভিল কাজটি 98.51 লক্ষ টাকা খরচে (জুন 2017) সম্পন্ন হয়েছে। কমিউনিটি হলের সাথে সম্পর্কিত বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম/ফিটিংস স্থাপন এবং সরবরাহের কাজটি একটি ভিন্ন ঠিকাদারকে দেওয়া হয়েছিল (এপ্রিল 2017) এবং এই কাজটি 12.28 লক্ষ টাকা ব্যয়ে (আগস্ট 2017) সম্পন্ন হয়েছিল। সীমানা প্রাচীর নির্মাণের একটি অতিরিক্ত কাজ অন্য ঠিকাদারকে (জুলাই 2017) প্রদান করা হয়েছিল এবং 17.94 লক্ষ টাকা ব্যয়ে (ফেব্রুয়ারি 2018) সম্পন্ন হয়েছিল। এইভাবে, কমিউনিটি হলের নির্মাণকাজ শেষ পর্যন্ত ফেব্রুয়ারী 2018-এ সম্পূর্ণ হয়, মোট 1.29 কোটি টাকা ব্যয়ে।

নিরীক্ষা দেখেছে যে কমিউনিটি সেন্টারটি জয়গাঁও-II গ্রাম পঞ্চায়েত এলাকায় একটি দূরবর্তী স্থানে (জয়গাঁওয়ের বিশিষ্ট বাজার এলাকা থেকে দূরে) অবস্থিত। নতুন সৃষ্ট সম্পদটি কোনো নিরাপত্তা ব্যবস্থা ছাড়াই রেখে দেওয়া হয়েছিল, যা চুরির জন্য ঝুঁকিপূর্ণ ছিল। জে ডি এ পরবর্তীতে জয়গাঁও থানায় চারটি এয়ার কন্ডিশনার, চারটি সিলিং ফ্যান ইত্যাদি চুরির বিষয়ে পুলিশ অভিযোগ দায়ের করে (অক্টোবর 2017 এবং আগস্ট 2018)। জেলা ম্যাজিস্ট্রেট কর্তৃক জারি করা অনুমোদনের আদেশের সুস্পষ্ট লঙ্ঘন করে, জে ডি এ নবনির্মিত সম্পদ রক্ষণাবেক্ষণ করেনি বা পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের কাছে হস্তান্তর করেনি।

জে ডি এ কর্মকর্তাদের সাথে যৌথ স্থান পরিদর্শনের সময়, নিরীক্ষা দল পর্যবেক্ষণ করেছে (মার্চ 2022) যে কমিউনিটি হলটি জীর্ণ অবস্থায় ছিল। সমস্ত স্যানিটারি এবং প্লাম্বিং ফিটিং, বেশিরভাগ দরজা এবং জানালা, সামনের গ্রিল এবং বৈদ্যুতিক মিটার ছাড়া সমস্ত বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম অনুপস্থিত ছিল। তদুপরি, বর্তমান অবস্থায় কমিউনিটি হলটি ব্যবহারের অনুপযোগী ছিল।

চিত্র 2.20 এবং চিত্র 2.21: ক্ষতিগ্রস্ত ছাদ, চুরি যাওয়া দরজা ইত্যাদি সহ জরাজীর্ণ অবস্থায় ভবন।

সহকারী নির্বাহী কর্মকর্তা, জে ডি এ কমিউনিটি হলের নিরাপত্তা ব্যবস্থা সংক্রান্ত ত্রুটি স্বীকার করেছে (মার্চ 2022) এবং জানায় যে, কমিউনিটি হল নির্মাণের পর জে ডি এ সম্পত্তি পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করবে বলে সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল। পরবর্তীকালে 49 তম বোর্ড সভায় সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল (সেপ্টেম্বর 2019) যে কমিউনিটি হলটি জয়গাঁও-II গ্রাম পঞ্চায়েতকে প্রতি মাসে 10,000 টাকা ভাড়ায় লিজে দেওয়া হবে। তবে, ওই গ্রাম পঞ্চায়েতের প্রধান কমিউনিটি হলের দখল নিতে অস্বীকার করেন।

উত্তরটি এই তথ্যের আলোকে দেখা যেতে পারে যে: (i) জে ডি এ কমিউনিটি হলের পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের পরিকল্পনা ব্যবস্থা করেনি, এটি নির্মাণের আগে (ii) নতুন অবস্থানের সম্ভাব্যতা যাচাই না করে এবং বোর্ডের অনুমোদন ছাড়াই স্থান পরিবর্তন করার সিদ্ধান্তটি নির্বাহী কর্মকর্তা দ্বারা নেওয়া হয়েছিল (iii) কমিউনিটি হলটি নির্মাণের 17 মাস পরে ইজারা দেওয়ার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল, যখন বৈদ্যুতিক সরঞ্জাম/ফিটিংস ইতিমধ্যে চুরি হয়ে গিয়েছিল এবং

ভবনটি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল এবং (iv) নির্মাণের চার বছরেরও বেশি সময় পরেও জে ডি এ এটিকে ব্যবহারের জন্য উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের কাছে হস্তান্তর করতে পারেনি, বা হলটি নিজেই ব্যবহার করতে পারেনি।

এইভাবে, কমিউনিটি হলের স্থান নির্বাচন এবং পরিচালনা/রক্ষণাবেক্ষণের পদ্ধতি সম্পর্কে জে ডি এ-র পক্ষ থেকে পরিকল্পনার অভাব, এবং সৃষ্ট সম্পদ বজায় রাখতে ব্যর্থতার ফলে 1.29 কোটি টাকার নিস্ফল ব্যয় হয়েছে।

2022 সালের এপ্রিলে বিষয়টি সরকারকে জানানো হয়েছিল; উত্তর প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

তৃতীয় অধ্যায়

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহের কার্য্যাবলী

তৃতীয় অধ্যায়

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহের কার্য্যাবলী

3.1 ভূমিকা

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহ (এস পি এস ই) রাজ্য সরকারের কোম্পানি, সরকার-নিয়ন্ত্রিত অন্যান্য কোম্পানি, সহায়ক কোম্পানি এবং সংবিধিবদ্ধ নিগম নিয়ে গঠিত। এগুলি বাণিজ্যিক প্রকৃতির কার্যক্রম পরিচালনা এবং রাষ্ট্রের অর্থনৈতিক উন্নয়নে অবদান রাখার জন্য প্রতিষ্ঠিত হয়েছিল। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) নিরীক্ষার এখতিয়ারের অধীনে 63 টি এস পি এস ই (19[179] টি নিষ্ক্রিয় এস পি এস ই সহ) ছিল। 30 সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত তাদের সর্বশেষ চূড়ান্ত হিসাব অনুযায়ী 63 টি এস পি এস ই-এর আর্থিক কর্মক্ষমতা দেখায় যে 44 টি কর্মরত এস পি এস ই 42,339.50 কোটি টাকার মোট টার্নওভার নিবন্ধিত করেছে। এই টার্নওভার 2021-22 (15,36,681 কোটি টাকার) আর্থিক বছরের জন্য রাজ্যর মোট দেশীয় উৎপাদনের (জি এস ডি পি[180]) 2.76 শতাংশের সমান ছিল। উপরন্তু, 20 টি কর্মরত এস পি এস ই তাদের সর্বশেষ আর্থিক হিসাব অনুযায়ী 990.41 কোটি টাকার সামগ্রিক মুনাফা অর্জন করেছে, যেখানে 24 টি কর্মরত এস পি এস ই মোট 967.55 কোটি টাকার লোকসান করেছে। 19 টি নিষ্ক্রিয় এস পি এস ই-এর মূলধন (353.42 কোটি টাকা) এবং দীর্ঘমেয়াদী ঋণের (1,123.21 কোটি টাকা) জন্য মোট 1,476.63 কোটি টাকা বিনিয়োগ রয়েছে, যেগুলি এক থেকে 20 বছরের জন্য নিষ্ক্রিয় ছিল। এটি একটি গুরুত্বপূর্ণ ক্ষেত্র কারণ নিষ্ক্রিয় এস পি এস ই-তে বিনিয়োগ রাজ্যের অর্থনৈতিক বৃদ্ধিতে অবদান রাখে না। রাজ্য সরকারের উচিত এই এস পি এস ই গুলির বিষয়ে দ্রুত সিদ্ধান্ত নেওয়া।

3.2 দায়িত্বের কাঠামো

কোনও সরকারি সংস্থা[181] বা অন্য যে কোনও কোম্পানির মালিকানাধীন বা নিয়ন্ত্রিত, প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে কেন্দ্রীয় সরকার, বা কোনও রাজ্য সরকার বা সরকার দ্বারা বা আংশিকভাবে কেন্দ্রীয় সরকার এবং আংশিকভাবে এক বা একাধিক রাজ্য সরকার কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত, তারা সি এ জি দ্বারা নিরীক্ষার আওতাভুক্ত। সরকারি কোম্পানির নিরীক্ষা প্রক্রিয়া কোম্পানি আইন, 2013 (আইন)-এর প্রাসঙ্গিক বিধান দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয়।

অধিকন্তু, আইনের ধারা অনুসারে, সি এ জি যদি প্রয়োজন বিবেচনা করে, কোনও আদেশের মাধ্যমে, কোনও সংস্থার ক্ষেত্রে, তার হিসাবগুলির নমুনা পরীক্ষা পরিচালনা করতে পারে। ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের (দায়িত্ব, ক্ষমতা এবং পরিষেবার শর্তাদি) আইন, 1971-এর ধারা 19-A-এর বিধানগুলি এই ধরনের নিরীক্ষার প্রতিবেদনের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে।

অধিকন্তু, সি এ জি দ্বারা নিযুক্ত সংবিধিবদ্ধ নিরীক্ষক দ্বারা সরকারী কোম্পানির আর্থিক বিবৃতি নিরীক্ষিত হয়, যারা তাদের নিরীক্ষা প্রতিবেদনের একটি অনুলিপি সি এ জি-এর কাছে জমা দেবে, যার মধ্যে রয়েছে উক্ত কোম্পানির আর্থিক বিবৃতি। এই আইনের ধারা অনুসারে আর্থিক বিবৃতিগুলি নিরীক্ষা প্রতিবেদন প্রাপ্তির তারিখ থেকে 60 দিনের মধ্যে সি এ জি দ্বারা পরিচালিত সম্পূরক নিরীক্ষার আওতাধীন।

179 *লিকুইডেশনের অধীনে পশ্চিমবঙ্গ চা উন্নয়ন নিগম লিমিটেড নামক একটি কোম্পানি সহ।*

180 *বেস ইয়ার 2011-12 এর জন্য বর্তমান মূল্যের প্রথম অগ্রিম অনুমান (সূত্র: ফলিত অর্থনীতি ও পরিসংখ্যান ব্যুরো, পশ্চিমবঙ্গ সরকার)।*

181 *সরকারি সংস্থা এমন কোনও সংস্থা যেখানে প্রদত্ত অংশের পরিশোধিত মূলধনের ন্যূনতম 51 শতাংশ কেন্দ্রীয় সরকার, এক বা একাধিক রাজ্য সরকার কর্তৃক বা আংশিকভাবে কেন্দ্রীয় সরকার এবং আংশিকভাবে এক বা একাধিক রাজ্য সরকার এর মালিকানাধীনে থাকে। এর মধ্যে একটি কোম্পানী রয়েছে যা এই জাতীয় সরকারি কোম্পানীর সহায়ক সংস্থা।*

সংবিধিবদ্ধ নিগমগুলির নিরীক্ষা তাদের নিজ নিজ আইনের অধীনে পরিচালিত হয়। পশ্চিমবঙ্গ শিল্প পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগমের নিরীক্ষা 2020-21 পর্যন্ত পাঁচ বছরের জন্য সি এ জি-কে অর্পণ করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 2016)। তারপরে জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা অধিকার প্রত্যার্পন করা হয়নি, যদিও জানুয়ারী 2023 পর্যন্ত নিয়মিত যোগাযোগ করা হয়েছিল।

অক্টোবর 2021 থেকে সেপ্টেম্বর 2022-এর মধ্যে, 61 টি এস পি এস ই-এর নিরীক্ষা সম্পূর্ণ হয়েছিল যার বিশদ হিসাব নীচে বিবৃত হল:

সারণী 3.1: অক্টোবর 2021 থেকে সেপ্টেম্বর 2022 এর মধ্যে এস পি এস ই গুলির হিসাব নিরীক্ষার সারসংক্ষেপ

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	রাষ্ট্রায়ত্ত কোম্পানি (সম্পূরক নিরীক্ষা)		বিধি বদ্ধ নিগম (একক নিরীক্ষা)	মোট
		সক্রিয়	নিষ্ক্রিয়		
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6) = (3) + (4) + (5)**
1)	মোট এস পি এস ই-এর সংখ্যা যাদের হিসাব গুলির নিরীক্ষা অর্পণ করা হয়েছে	38 *(দ্রষ্টব্য 1)*	19 *(দ্রষ্টব্য 2)*	4 *(দ্রষ্টব্য 3)*	61 *(দ্রষ্টব্য 4)*
2)	01 অক্টোবর 2021 পর্যন্ত তারিখে নিরীক্ষার অপেক্ষায় থাকা হিসাব গুলির সংখ্যা	10 (09 কোম্পানি)	02 (02 কোম্পানি)	05 (03 বিধিবদ্ধ নিগম)	17
3)	সময়ের মধ্যে প্রাপ্ত হিসাবগুলির সংখ্যা	55 (37 কোম্পানি)	21 (12 কোম্পানি)	02 (02 বিধিবদ্ধ নিগম)	78
4)	নিরীক্ষার জন্য নির্বাচন করা হয়নি এমন হিসাবগুলির সংখ্যা	29 (23 কোম্পানি)	13 (09 কোম্পানি)	00	42
5)	30 সেপ্টেম্বর 2022 তারিখে নিরীক্ষার অপেক্ষায় থাকা হিসাব গুলির সংখ্যা	05 (03 কোম্পানি)	03 (03 কোম্পানি)	03 (02 বিধিবদ্ধ নিগম)	11
6)	নিরীক্ষিত হিসাবের সংখ্যা {(2)+(3)-(4)-(5)}	31 (19 কোম্পানি)	07 (05 কোম্পানি)	04 (03 বিধিবদ্ধ নিগম)	42
নিরীক্ষার প্রভাব		**পরিমান: কোটি টাকায়**			
7)	লাভ বৃদ্ধি/লোকসান হ্রাস	110.10	8.17	112.87	231.14
8)	লোকসান বৃদ্ধি/ লাভ হ্রাস	2.34	-	0.13	2.47
9)	সম্পদ বৃদ্ধি/দায় হ্রাস	-	-	-	-
10)	দায় বৃদ্ধি/ সম্পদ হ্রাস	-	-	-	-
11)	সাধারণ পর্যবেক্ষণ/ প্রকাশ	26,094.65	-	0.65	26,095.30

(সূত্র: প্রাপ্ত আর্থিক বিবৃতিগুলির তথ্য, নিরীক্ষার জন্য নির্বাচিত এবং অক্টোবর 2021 থেকে সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত নিরীক্ষা মুলতুবির তথ্য)

দ্রষ্টব্য 1) ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেড, অন্য একটি এস পি এস ই এর সাথে একত্রীভূত হয়েছে, পূর্ববর্তী প্রভাব সহ।

2) লিকুইডেশনের অধীনে থাকা একটি কোম্পানিকে বাদ দেওয়া হয়েছে, যেমন, ওয়েস্ট বেঙ্গল টি ডেভেলপমেন্ট কর্পোরেশন লিমিটেড।

3) সি এ জি (ডি পি সি অ্যাক্ট)-এর ধারা 14-এর অধীনে নিরীক্ষায় থাকা গ্রেট ইস্টার্ন হোটেল অথরিটি বাদ দিয়ে।

4) আটটি এস পি এস ই-এর জন্য প্রযোজ্য হিসাবের সংখ্যা একত্রিত আর্থিক বিবৃতি (সি এফ এস) সহ।

3.3 এস পি এস ই দ্বারা সময়মতো হিসাব চূড়ান্তকরণ এবং জমা দেওয়ার প্রয়োজনীয়তা

আইনের 394 এবং 395 ধারা অনুসারে, একটি সরকারী কোম্পানির কাজ ও বিষয় সম্পর্কিত বার্ষিক প্রতিবেদন তার বার্ষিক সাধারণ সভার (এ জি এম) তিন মাসের মধ্যে প্রস্তুত করতে হবে এবং এই প্রস্তুতির পরে যত তাড়াতাড়ি সম্ভব, সি এ জি দ্বারা তৈরি নিরীক্ষা প্রতিবেদনের অনুলিপি এবং নিরীক্ষা প্রতিবেদনে কোনও মন্তব্য বা পরিপূরক সহ একত্রে নিরীক্ষা প্রতিবেদনের অনুলিপি রাজ্য বিধানসভায় উভয় পরিষদের সামনে রাখতে হবে। সংবিধিবদ্ধ নিগম নিয়ন্ত্রণকারী সংশ্লিষ্ট আইনগুলিতে অনুরূপ বিধান বিদ্যমান রয়েছে। এই প্রক্রিয়াটি রাজ্যের একীকৃত তহবিল থেকে সংস্থাগুলিতে বিনিয়োগকৃত সরকারী তহবিলের ব্যবহারের জন্য প্রয়োজনীয় আইনী নিয়ন্ত্রণ বজায় রাখে।

আইন অনুযায়ী প্রতিটি কোম্পানিকে প্রতি ক্যালেন্ডার বছরে একবার শেয়ারহোল্ডারদের এ জি এম করতে হবে। এই আইনে আরও বলা হয়েছে যে, আর্থিক বছরের জন্য নিরীক্ষিত আর্থিক বিবৃতি শেয়ারহোল্ডারদের বিবেচনার জন্য উক্ত এ জি এম-এ উপস্থাপন করতে হবে; এই ধরনের বিধান লঙ্ঘন শাস্তিযোগ্য/দণ্ডনীয়।

3.4 এস পি এস ই -এর অ্যাকাউন্টে বকেয়া

30 সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত, 61 টি এস পি এস ই-এর মধ্যে 20 টি 2021-22 সালের জন্য তাদের হিসাব জমা দিয়েছিল। 2021 সালের সেপ্টেম্বরের শেষে অবশিষ্ট 41 টি এস পি এস ই-এর (127 অ্যাকাউন্ট)[182] হিসাবগুলি[183] এক বছর থেকে 16 বছরের জন্য বকেয়া ছিল, 54 টি এস পি এস ই-এর (136 অ্যাকাউন্ট) তুলনায় যার হিসাবগুলি এক বছর থেকে 15 বছরের জন্য বকেয়া ছিল। এইভাবে, অবস্থানের সামান্য উন্নতি দেখা গেছে।

বছরের প্রতিটি ত্রৈমাসিকের শেষে এসব বিষয় সরকারের সর্বোচ্চ পর্যায়ের নজরে আনা হয়।

3.5 পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা বিনিয়োগ

পশ্চিমবঙ্গ সরকারের এস পি এস ই গুলিতে যে ধরনের আর্থিক অংশীদারিত্ব ঝুঁকি রয়েছে, তা মূলত তিন ধরণের:

শেয়ার মূলধন এবং ঋণ– শেয়ার মূলধন প্রদানের পাশাপাশি, পশ্চিমবঙ্গ সরকার সময়ে সময়ে এস পি এস ই গুলিকে ঋণের মাধ্যমে আর্থিক সহায়তা দেয়।

বিশেষ আর্থিক সহায়তা– পশ্চিমবঙ্গ সরকার এস পি এস ই গুলিকে প্রয়োজন অনুসারে অনুদান এবং ভর্তুকির মাধ্যমে বাজেটীয় সহায়তা প্রদান করে থাকে।

গ্যারান্টি– পশ্চিমবঙ্গ সরকার এস পি এস ই গুলিকে আর্থিক প্রতিষ্ঠানগুলি থেকে প্রাপ্ত সুদ সহ ঋণ পরিশোধের গ্যারান্টি দেয়।

3.6 রাজ্য এস পি এস ই গুলিতে ক্ষেত্র ভিত্তিক সংক্ষিপ্তসার সহ মোট বিনিয়োগ

31 মার্চ 2022 হিসাবে, 63 টি এস পি এস ই তে মোট বিনিয়োগ (মূলধন এবং দীর্ঘমেয়াদী ঋণ) ছিল 42,355.01 কোটি টাকা, যা তাদের সর্বশেষ আর্থিক হিসাব অনুসারে পাওয়া যায়। এই মোট বিনিয়োগটিতে পরিশোধিত মূলধনের পরিমান ছিল 37.76 শতাংশ এবং দীর্ঘমেয়াদী

[182] *10 টি একত্রিত আর্থিক বিবৃতি সহ।*

[183] *ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেডের চারটি বকেয়া হিসাব সহ ওয়েস্টিংহাউস স্যাক্সবি ফার্মার লিমিটেডের সাথে একত্রিত হয়েছিল যা কার্যকর হয়েছিল পূর্ববর্তী সময় এপ্রিল 2016 থেকে।*

ঋণের পরিমান ছিল 62.24 শতাংশ। 31 মার্চ 2022 হিসাবে এস পি এস ই গুলিতে বিনিয়োগের বিভাগ ভিত্তিক সংক্ষিপ্ত বিবরণী নীচে **সারণী 3.2** এ দেওয়া হল:

সারণী 3.2: এস পি এস ই গুলিতে বিনিয়োগের ক্ষেত্র ভিত্তিক সংক্ষিপ্তসার

ক্ষেত্রের নাম	সরকারী কোম্পানী		সংবিধিবদ্ধ নিগম		মোট	বিনিয়োগ (কোটি টাকায়)		
	কর্মরত	নিষ্ক্রিয়	কর্মরত	নিষ্ক্রিয়		ইক্যুইটি	দীর্ঘ মেয়াদি ঋণ	মোট
বিদ্যুৎ	06	-	-	-	06	12,986.05	20,929.57	33,915.62
অর্থ	04	01	-	-	05	534.54	240.26	774.80
পরিষেবা	07	-	03	01	11	85.84	1,645.90	1,731.74
উৎপাদন	08	15	-	-	23	407.12	1,613.83	2,020.95
পরিকাঠামো	09	-	01	-	10	1,921.10	1,738.16	3,659.26
কৃষি ও সহায়ক	02	01	-	-	03	53.58	107.72	161.30
অন্যান্য	04	01	-	-	05	6.60	84.74	91.34
মোট	**40**	**18**	**04**	**01**	**63**	**15,994.83**	**26,360.18**	**42,355.01**

(উৎস: সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত প্রাপ্ত সর্বশেষ হিসাব থেকে সংকলিত)

পশ্চিমবঙ্গ সরকার ও আর্থিক প্রতিষ্ঠানগুলির কাছ থেকে বিদ্যুৎক্ষেত্র সর্বাধিক ইক্যুইটি 81.19 শতাংশ (12,986.05 কোটি টাকা) এবং ঋণ 79.40 শতাংশ (20,929.57 কোটি টাকা) পেয়েছিল।

3.7 রাজ্য এস পি এস ই গুলির বিলগ্নিকরন এবং পুনর্গঠন

পশ্চিমবঙ্গ সরকার পরিচালনগত দক্ষতা উন্নয়নের জন্য এবং তাদের জনশক্তি/সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহারের জন্য রাজ্য এস পি এস ই গুলিকে পুনর্গঠন করার (ফেব্রুয়ারী 2017) সিদ্ধান্ত নিয়েছে। তদনুসারে, সেপ্টেম্বর 2022 সালে কোম্পানির নিবন্ধকের আদেশ অনুসারে পূর্ত দপ্তরের প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণের অধীনে একটি এস পি এস ই, যেমন ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেডকে ওয়েস্টিং হাউস স্যাক্সবি ফার্মার্স লিমিটেডের সাথে একীভূত করা হয়েছিল, যা কার্যকর হয়েছিল পূর্ববর্তী সময়ে 01 এপ্রিল 2016 থেকে।

3.8 মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষার সম্পাদনা

2021-22 এর মধ্যে, পশ্চিমবঙ্গের মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II), 11 টি এস পি এস ই-এর 18 টি ইউনিটের মান্যতাবিষয়ক নিরীক্ষা[184] পরিচালনা করেছে। এই নিরীক্ষার ফলাফলগুলি পশ্চিমবঙ্গ সরকার এবং সংশ্লিষ্ট এস পি এস ই গুলিকে জানানো হয়। এই বছরে, এস পি এস ই গুলির নিরীক্ষা করার পর 90 টি অনুচ্ছেদ সম্বলিত 15 টি পরিদর্শন প্রতিবেদন (আই আর) জারি করা হয়েছিল। একই সময়ে, প্রদত্ত উত্তরের ভিত্তিতে 27 টি আই আর বন্ধ করা হয়েছে এবং 108 টি অনুচ্ছেদ নিষ্পত্তি করা হয়েছে। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, 46 টি এস পি এস ই-এর ক্ষেত্রে 1140 টি অনুচ্ছেদ সম্বলিত 335 টি আই আর অ-মীমাংসিত ছিল।

দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগমের বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার প্রধান নিরীক্ষা ফলাফলগুলি নিম্নলিখিত অধ্যায়ে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

---

[184] *পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন নামক একটি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ বাদে।*

চতুর্থ অধ্যায়

রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সমূহের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

চতুর্থ অধ্যায়

বিদ্যুৎ দপ্তর

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড

4.1 ভোক্তাদের ভুল শ্রেণিবদ্ধকরণের জন্য রাজস্বের ক্ষতি

বিদ্যমান প্রবিধান লঙ্ঘন করে ভোক্তাদের ভুল শ্রেণীবিভাগ করার ফলে অযথা সুবিধা প্রদান করা হয়েছে, যার ফলে 98.04 লক্ষ টাকা রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে

বিদ্যুৎ শুল্ক সংগ্রহ করার জন্য পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশনের (ডব্লিউ বি ই আর সি) বিভিন্ন সময়ে জারিকৃত প্রবিধান অনুসারে, বিভিন্ন শ্রেণির ভোক্তাদের উপর বিতরণ সংস্থাগুলি শুল্ক প্রয়োগ করে। পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেডের (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) ক্ষেত্রে, এইচ টি জনমুখী প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য শুল্ক[185], অন্যান্য বিষয়ের সাথে, রাজ্য/কেন্দ্র থেকে আর্থিক সাহায্য সহ সরকারী বা বেসরকারী দাতব্য সংস্থাগুলি দ্বারা পরিচালিত সমস্ত অলাভজনক শিক্ষা প্রতিষ্ঠান অন্তর্ভুক্ত করে, নিম্নলিখিত শর্ত পূরণের মাধ্যমে:

i) তাদের বিগত তিন বছরের নিরীক্ষিত হিসাব জমা দেওয়া;

ii) পরপর গত তিন বছর ধরে তারা রাজ্য/কেন্দ্রীয় সরকারগুলির কাছ থেকে সাহায্য পেয়েছিল যা ছিল তাদের মোট বার্ষিক আয়ের অন্তত 50 শতাংশ, তা নির্দেশ করার জন্য প্রয়োজনীয় নথিপত্র সরবরাহ করা; এবং

iii) একটি অঙ্গীকার প্রদান করা যাতে, তাদের প্রতিষ্ঠানে বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবহার করা হবে এবং ব্যবহার করা অব্যাহত থাকবে, বিশেষভাবে যে উদ্দেশ্যে সরবরাহ নেওয়া হয়েছে তার উল্লেখ থাকবে।

যোগ্য ভোক্তাদের উপরোক্ত নথিপত্র সহ আবেদন করতে হবে এবং, যদি তাদের দাবি সঠিক বলে প্রমাণিত হয়, তাহলে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল আবেদন প্রাপ্তির তারিখ থেকে তিন মাসের মধ্যে তাদের শুল্কের অনুমতি দেবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে (ফেব্রুয়ারি 2022), হলদিয়া ইনস্টিটিউট অফ টেকনোলজি[186] (এইচ আই টি), ডিসেম্বর 2009-এ ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সাথে একটি চুক্তি স্বাক্ষর করেছিল। চুক্তিটি বেসরকারী শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের জন্য প্রযোজ্য {দর - ই (সি -ই আই)}[187] শুল্কে বিদ্যুৎ সরবরাহের জন্য করা হয়েছিল। পরবর্তীকালে, আইকেয়ার, এইচ আই টি-এর বর্তমান পরিচালক সংস্থা, বিদ্যমান শুল্ক সংশোধনের জন্য রেয়াতি শুল্ক, অর্থাৎ জনমুখী প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হার {দর - ই(এ)}[188]-এর জন্য আবেদন করেছিল (আগস্ট 2016)। এই আবেদনের সমর্থনে, আইকেয়ার জমা দিয়েছে: (ক) আইকেয়ার–এর 2012-13 থেকে 2014-15 পর্যন্ত তিনটি আর্থিক বছরের জন্য বার্ষিক নিরীক্ষিত হিসাব, (খ) অল-ইন্ডিয়া কাউন্সিল অফ টেকনিক্যাল এডুকেশন (এ আই সি টি ই) থেকে একটি চিঠি (এপ্রিল 2016) 2016-17 আর্থিক বছরে এইচ আই টি দ্বারা পরিচালিত কোর্সগুলিকে অনুমোদন করে; এবং

---

[185] ডব্লিউ বি ই আর সি দ্বারা জারি করা ডব্লিউ বি এস এই ডি সি এল -এর ক্ষেত্রে 2009-10 আর্থিক বছরের জন্য ট্যারিফ আদেশের ক্লজ 3.2.33।

[186] ইন্ডিয়ান সেন্টার ফর অ্যাডভান্সমেন্ট অফ রিসার্চ অ্যান্ড এডুকেশন (আই কেয়ার) এর মালিকানাধীন এবং পরিচালিত একটি বেসরকারী শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, পশ্চিমবঙ্গ সোসাইটিস রেজিস্ট্রেশন অ্যাক্ট, 1961 এর অধীনে গঠিত একটি 'লাভের জন্য নয়' নিবন্ধিত সমাজ।

[187] ডব্লিউ বি ই আর সি -বিজ্ঞপ্তি শুল্ক অনুসারে বেসরকারী শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রযোজ্য শুল্কের শ্রেণী।

[188] ডব্লিউ বি ই আর সি বিজ্ঞপ্তি শুল্ক অনুসারে জনমুখী প্রতিষ্ঠানগুলিতে প্রযোজ্য শুল্কের শ্রেণী।

(গ) এইচ আই টি দ্বারা হলফনামা, যাতে উল্লেখ করা হয়েছে যে, তাদের কাছে বিদ্যুৎ সরবরাহ করা হবে এবং যে উদ্দেশ্যে সরবরাহ নেওয়া হয়েছিল সেই উদ্দেশ্যে একচেটিয়াভাবে ব্যবহার করা অব্যাহত থাকবে। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল শুল্ক পরিবর্তন করে (অক্টোবর 2016) এবং নভেম্বর 2016 থেকে জনমুখী প্রতিষ্ঠানের জন্য তা প্রযোজ্য করা হয়।

নিরীক্ষায় দেখা যায় (মার্চ 2022) যে, যদিও আইকেয়ার এর নিরীক্ষিত সমীক্ষা জমা হয়েছিল কিন্তু এইচ আই টি-র নিরীক্ষিত হিসাব আবেদনের সাথে জমা হয়নি। আইকেয়ারের 2012-13 থেকে 2014-15 অবধি হিসাব অনুসারে তাদের মোট সরকারি অনুদান মোট আয়ের এক শতাংশ ছিল। এছাড়াও, এ আই সি টি ই অনুমোদন (এপ্রিল 2016) অনুযায়ী এইচ আই টি একটি অনুদানহীন বেসরকারী প্রতিষ্ঠান। উপরন্তু সার্বজনীন এক্তিয়ার থেকে প্রাপ্ত এইচ আই টি-র 2016-17 থেকে 2020-21-এর নিরীক্ষিত হিসাব থেকে দেখা যায় যে, এই পাঁচ বছরে এইচ আই টি 9.15 কোটি টাকার উদ্বৃত্ত আয় করলেও, তারা কোনো সরকারি অনুদান পায়নি।

এইচ আই টি-র নির্ধারিত শর্ত পূরণ না করা সত্ত্বেও ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল একটি বেসরকারী শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রযোজ্য শুল্ক থেকে রেয়াত করে যে শুল্ক নির্ধারণ করে তা একটি জনমুখী প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রযোজ্য। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল নভেম্বর 2016 থেকে নভেম্বর 2021 পর্যন্ত এইচ আই টি কে 98.04 লক্ষ টাকার[189] কম বিল বিল ধার্য্য করেছে।

বিদ্যুৎ দপ্তর তাদের উত্তরে জানিয়েছে (আগস্ট 2022) যে: (i) এইচ আই টি ছিল আইকেয়ার -এর অধীনস্থ একটি সংস্থা এবং (ii) আইনি যাচাইয়ের পরে শুল্ক সংশোধন করা হয়েছিল।

উক্ত উত্তরে সামগ্রিক অনুদান পাওয়ার শর্তপূরণ না করার ব্যাপারটি অগ্রাহ্য করা হয়েছে যেখানে গত তিন বছর ব্যাপী রাজ্য/ কেন্দ্রীয় সরকার থেকে প্রাপ্ত আইকেয়ার/এইচ আই টি-র সামগ্রিক অনুদান, তাদের মোট বার্ষিক আয়ের ন্যূনতম 50 শতাংশ থাকা উচিত ছিল। অধিকন্তু, উত্তরটি এই বিষয়ে নীরব ছিল যে, এ আই সি টি ই-এর মতে, এইচ আই টি একটি "অনুদানহীন বেসরকারী প্রতিষ্ঠান"।

এইভাবে, ডব্লিউ বি ই আর সি-র জুলাই 2009-এর শুল্ক আদেশের থেকে বিচ্যুতির ফলে নভেম্বর 2016 থেকে নভেম্বর 2021 পর্যন্ত সময়ের জন্য, 98.04 লক্ষ টাকা রাজস্বের ক্ষতি হয়েছে।

4.2 চুক্তিবদ্ধ পরিমাণের চেয়ে অতিরিক্ত সৌর শক্তি ক্রয়ের দরুণ অতিরিক্ত ব্যয়

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড নবীকরণযোগ্য ক্রয়ের বাধ্যবাধকতা পূরণ করা সত্ত্বেও মার্চ 2018 থেকে মার্চ 2020 এর মধ্যে চুক্তিবদ্ধ পরিমাণের অতিরিক্ত সৌর শক্তি ক্রয় করেছে, যার ফলে 30.22 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছে

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন (শক্তির পুনর্নবীকরণযোগ্য উৎস থেকে বিদ্যুৎ উৎপাদন ও সহজাতকরণ) প্রবিধান, 2013[190] (মার্চ 2013), মোট বিদ্যুৎ খরচের মধ্যে অপ্রচলিত শক্তি উৎসের অংশ বাড়ানোর জন্য সৌর শক্তির জন্য পুনর্নবীকরণযোগ্য শক্তি ক্রয়ের বাধ্যবাধকতার (আর পি ও)[191] লক্ষ্যমাত্রার নির্দেশ ধার্য করে। এই লক্ষ্যমাত্রাগুলি, বিতরণ লাইসেন্সধারীদের সরবরাহের ক্ষেত্রে, 2013-14 অর্থবছরে বিদ্যুতের মোট ব্যবহারের 0.10 শতাংশ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে 2017-18 অর্থবছরে 0.30 শতাংশ হয়েছে। 2018-19 থেকে সৌর

[189] 543.55 লক্ষ টাকার প্রযোজ্য শুল্ক এবং ডব্লিউ বি এস এই ডি সি এল দ্বারা বিল করা 445.52 লক্ষ টাকার মধ্যে পার্থক্য।

[190] প্রবিধান নং 50/ ডব্লিউ বি ই আর সি, তারিখ 22 মার্চ 2013।

[191] ভারতীয় বিদ্যুৎ আইন 2003 অনুসারে, সমস্ত বিদ্যুত বিতরণ লাইসেন্সধারীদের পুনর্নবীকরণযোগ্য শক্তির উৎস থেকে তাদের শক্তি প্রয়োজনীয়তার ন্যূনতম নির্দিষ্ট পরিমাণ ক্রয় বা উৎপাদন করা উচিত। এটিকে তাদের পুনর্নবীকরণযোগ্য ক্রয়ের বাধ্যবাধকতা হিসাবে উল্লেখ করা হয় এবং প্রতিটি রাজ্যের জন্য আরপিওর ন্যূনতম পরিমাণ সংশ্লিষ্ট রাজ্য বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন দ্বারা স্থির করা হয়।

আর পি ও-র বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রা 0.10 শতাংশ বৃদ্ধি করা হয় যতক্ষণ না এটি 2019-20 অর্থবছরে 0.50 শতাংশে পৌঁছায়। এই লক্ষ্যমাত্রাগুলি ক্রয় বা উৎপাদনের মাধ্যমে পূরণ করতে হবে। পরবর্তীকালে, ডব্লিউ বি ই আর সি, সৌর শক্তির আর পি ও লক্ষ্যমাত্রা 3.00 শতাংশে (2020-21 অর্থবছর), 4.50 শতাংশে (2021-22 অর্থবছর) এবং 6.00 শতাংশে (2022-23 অর্থবছর) বাড়িয়েছে[192] (ডিসেম্বর 2020)।

আর পি ও লক্ষ্যমাত্রা পূরণের জন্য, পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) 25 বছরের জন্য এন টি পি সি বিদ্যুৎ ব্যাপার নিগম লিমিটেড[193] (এন ভি ভি এন এল)-এর সাথে রাজস্থানের সৌর ফোটো ভোলাইটিক প্রকল্প থেকে সৌর শক্তি কেনার জন্য একটি দীর্ঘমেয়াদী চুক্তি সম্পাদন করেছে (জানুয়ারি 2011)। তদনুসারে, এন ভি ভি এন এল ডিসেম্বর 2014 থেকে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-কে 50 মেগাওয়াট বিদ্যুৎ বরাদ্দ করেছে (এপ্রিল 2011)। তারপরে, তিনটি ক্ষেত্রে এন ভি ভি এন এল স্পষ্ট করেছে (জুন 2016 থেকে ফেব্রুয়ারি 2018) যে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সাথে জুন 2015-এ অনুষ্ঠিত বৈঠকের পরিপ্রেক্ষিতে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-কে বরাদ্দকৃত 50 মেগাওয়াট শক্তি থেকে উৎসারিত সৌর শক্তি, প্রতি মাসে 6.5 মিলিয়ন ইউনিট (এম ইউ)-এর মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকবে ।

এন ভি ভি এন এল দ্বারা প্রস্তুত চালানগুলির এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা প্রদত্ত তথ্যের সমীক্ষা থেকে জানা যায় যে –

- ডিসেম্বর 2014 থেকে ফেব্রুয়ারী 2018 পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা সরবরাহ করা সৌর শক্তি প্রতি মাসে 6.5 এম ইউ তে সীমাবদ্ধ ছিল।

- যদিও, মার্চ 2018 থেকে মার্চ 2020-এর মধ্যে, 25 মাসের মধ্যে 15 টি মাসে, এন ভি ভি এন এল অতিরিক্ত বিদ্যুৎ সরবরাহ করেছে, যার সীমা ছিল 6.59 এম ইউ (অক্টোবর 2019) থেকে 10.45 এম ইউ (মে 2018) পর্যন্ত। এই বিদ্যুৎ ইউনিট প্রতি 10.20 টাকা (জুলাই 2018) থেকে 10.92 টাকা (মার্চ 2019) পর্যন্ত হারে সরবরাহ করা হয়েছিল।

- মার্চ 2020 পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল প্রতি মাসে 6.5 এম ইউ-এর বেশি সৌর শক্তি ক্রয় না করেও ডব্লিউ বি ই আর সি দ্বারা নির্ধারিত আর পি ও লক্ষ্যমাত্রা (2019-20 এর জন্য 0.5 শতাংশ) পূরণ করতে পারত। তবুও, মার্চ 2018 থেকে মার্চ 2020-এর মধ্যে, চুক্তিবদ্ধ পরিমাণের চেয়ে মোট 28.27 এম ইউ অতিরিক্ত সৌর শক্তি ক্রয় করেছে, যার কোন কারণ নথিবদ্ধ ছিল না।

ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সৌর শক্তি সংগ্রহের জন্য 30.22 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় করেছে, যা ***পরিশিষ্ট-21***-এ বিশদভাবে উল্লেখ করা হয়েছে। অধিকন্তু, যেহেতু এন ভি ভি এন এল-এর সাথে চুক্তিতে 25 বছরের মেয়াদ শেষ হওয়ার আগে চুক্তিটি শেষ করার জন্য কোনও বহির্গমন উপধারা অন্তর্ভুক্ত ছিল না, তাই ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল ব্যয়বহুল সৌর শক্তি ক্রয় করতে বাধ্য হয়েছিল, যার ফলে অতিরিক্ত ব্যয় হয়।

বিদ্যুৎ দপ্তর /ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল তাদের উত্তরে (ফেব্রুয়ারি 2020 /অক্টোবর 2020) অন্যান্য বিষয়ের সাথে বলেছে যে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এন ভি ভি এন এল-এর সাথে সৌর শক্তির পরিমাণ প্রতি মাসে 6.5 এম ইউ তে সীমাবদ্ধ রাখার বিষয়ে যোগাযোগ করেছিল (এপ্রিল 2018, নভেম্বর 2018, এপ্রিল 2019 এবং জুন 2020)। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল

---

[192] প্রবিধান নং 71/ ডব্লিউ বি ই আর সি, তারিখ 21 ডিসেম্বর 2020।

[193] এন ভি ভি এন এল-কে বিদ্যুৎ মন্ত্রক (এমওপি), ভারত সরকার দ্বারা জাতীয় সৌর মিশনের অধীনে 33 কেভি এবং তার উপরে গ্রিড-সংযুক্ত 'সৌর ফটো-ভোলটাইক' এবং 'সৌর তাপ' এর ক্রয় ও বিক্রয়ের জন্য নোডাল এজেন্সি হিসাবে ভারত সরকার দ্বারা চিহ্নিত করা হয়েছিল (জানুয়ারী 2010)।

আরো বলে যে, এন ভি ভি এন এল-এর উত্তর (জুন 2020) অনুসারে, সৌর শক্তির পরিমান নির্ধারণে তাদের কোন ভূমিকা ছিল না এবং রাজস্থানের সৌর বিদ্যুৎ কেন্দ্র থেকে উৎপাদনের উপর নির্ভর করে সরবরাহ কোনও কোনও সময়ে 6.5 এম ইউ ছাড়িয়ে গেছে।

বিদ্যুৎ দপ্তর আরও বলেছে (নভেম্বর 2022) যেহেতু চুক্তিটি জানুয়ারী 2011 সালে করা হয়েছিল, তাই ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 2013 সালের ডব্লিউ বি ই আর সি প্রবিধানের সাথে সঙ্গতি রেখে চুক্তিটি সংশোধন করতে পারেনি। তাছাড়া, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল গ্রাহকদের প্রয়োজনীতার সঙ্গে সামঞ্জস্য রেখে ব্যয়বহুল সৌর শক্তির ক্রয় সীমাবদ্ধ করার চেষ্টা করেছিল, কিন্তু ভারত সরকার দ্বারা শক্তি পুনঃ-বরাদ্দ না করার কারণে এই প্রচেষ্টাগুলি ফলপ্রসূ হয়নি। তাই চুক্তি সংশোধন করা যায়নি।

উত্তরগুলি গ্রহণযোগ্য ছিল না, কারণ এন ভি ভি এন এল তাদের চিঠিতে (জুন 2016, আগস্ট 2016 এবং ফেব্রুয়ারি 2018) প্রতিশ্রুতি দিয়েছিল যে সৌর শক্তির পরিমান প্রতি মাসে 6.5 এম ইউ-তে সীমাবদ্ধ থাকবে। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর উচিত ছিল এন ভি ভি এন এল থেকে সৌর শক্তির গ্রহণের উপর নজরদারি করা এবং প্রতি মাসে 6.5 এম ইউ-এর মধ্যে প্রবাহ সীমাবদ্ধ করার জন্য রাজ্য লোড ডেসপ্যাচ সেন্টার (এস এল ডি সি)-কে নির্দেশ দেওয়া। এছাড়াও, পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা ভারত সরকারকে জানানো হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2015) যে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, ডব্লিউ বি ই আর সি - দ্বারা নির্ধারিত আর পি ও লক্ষ্য পূরণ করেছে এবং সেইজন্য সৌর বিদ্যুতের কোনো অতিরিক্ত প্রয়োজন নেই। উপরন্তু, যখন ডব্লিউ বি ই আর সি, আর পি ও-এর লক্ষ্যমাত্রা বাড়ানোর প্রস্তাব দেয় (সেপ্টেম্বর 2020) ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সেই প্রস্তাবে আপত্তি জানিয়েছিল, এই বলে যে, পশ্চিমবঙ্গে পুনর্নবীকরণযোগ্য শক্তির সম্ভাবনা কম। ফলস্বরূপ, উচ্চতর আর পি ও লক্ষ্য পূরণের জন্য রাজ্যের বাইরে থেকে বিদ্যুৎ কেনার প্রয়োজন হবে, যার ফলে গ্রাহকদের ওপর বোঝা পরবে। এটি সত্য যে চুক্তিটি সংশোধন করা যায়নি এবং এটিও দেখা যায় যে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এন ভি ভি এন এল-এর সাথে যে চুক্তিতে প্রবেশ করেছিল সেটি ত্রুটিপূর্ণ ছিল। এটি ইঙ্গিত দেয় যে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল ওয়াকিবহাল ছিল যে, ব্যয়বহুল সৌর শক্তি ক্রয়ের জন্য অতিরিক্ত ব্যয় হবে।

এইভাবে, প্রতি মাসে সৌর শক্তির গ্রহণ 6.5 এম ইউ-তে সীমাবদ্ধ রাখার ব্যর্থতার কারণে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল চুক্তিগতভাবে প্রতিশ্রুত পরিমাণের চেয়ে বেশী সৌর শক্তি ক্রয়ের জন্য 30.22 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় করেছে।

4.3 নিরাপত্তা কর্মীদের মোতায়েন না করা এবং সম্পদের বীমা না করার কারণে সম্পদ রক্ষায় ব্যর্থতা

পশ্চিম বঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) বাঁকুড়ার মেজিয়ায় সৌর ফটোভোলটাইক পাওয়ার প্ল্যান্টে তার সম্পদ রক্ষা করতে ব্যর্থ হয়েছে, কারণ কোন নিরাপত্তা কর্মীদের মোতায়েন করা হয়নি, যার ফলে সরঞ্জাম চুরির ঘটনা ঘটেছে। উপরন্তু, ডব্লিউ বিএস ই ডি সি এল এই সম্পদগুলির জন্য বিমা করেনি, যার ফলে তাদের প্রকল্পটি প্রতিস্থাপনের জন্য 29.12 কোটি টাকা পরিহারযোগ্য খরচ হয়েছে।

বিদ্যুৎ দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি), পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) দ্বারা বাঁকুড়ার মেজিয়াতে 61.34 কোটি টাকা অনুমোদিত মূল্যে 52 একর জমিতে একটি সৌর ফটোভোলটাইক পাওয়ার প্ল্যান্ট (এস পি ভি জি পি) স্থাপনের অনুমোদন দিয়েছে (জানুয়ারি 2016) যা, সম্পূর্ণভাবে রাজ্য সরকারের অনুদানের মাধ্যমে করা হবে।

তদনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দরপত্র আহ্বান করে (জানুয়ারি 2016) এবং মেসার্স ভারত হেভি ইলেকট্রিক্যালস লিমিটেড (বি এইচ ই এল)-কে 56.06 কোটি টাকাতে কার্য্য প্রত্যপর্ণের চিঠি (এল ও এ) দেয় (সেপ্টেম্বর 2016)। এই এল ও এ-এর অধীনে, বি এইচ ই এল-কে 10 মেগাওয়াট ক্ষমতা সহ উল্লিখিত এস পি ভি জি পি ডিজাইন, নির্মাণ এবং চালু করতে হবে এবং পাঁচ বছরের জন্য এটি পরিচালনা করতে হবে। এল ও এ-এর গুরুত্বপূর্ণ ধারাগুলি ছিল নিম্নরূপ:

- এস পি ভি জি পি সফলভাবে চালু না হওয়া পর্যন্ত বি এইচ ই এল সাইটে বীমা কভারেজের ব্যবস্থা করবে। তারপরে, ডব্লিউ বি এস এই ডি সি এল-কে চুরি, আগুন, প্রাকৃতিক দুর্যোগ ইত্যাদির বিরুদ্ধে বীমার ব্যবস্থা করতে হবে (ধারা 29)।
- ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এস পি ভি জি পি-টি পুরোপুরি চালু হওয়ার পর বি এইচ ই এল থেকে মালিকানা নেবে এবং তারপর তা বি এইচ ই এল-কে হস্তান্তর করবে, পাঁচ বছরের অপারেশন ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য (ধারা 36)।
- এস পি ভি জি পি-এর পাঁচ বছরের অপারেশন এবং রক্ষণাবেক্ষণের সময়, বি এইচ ই এল-কে সাইটে নিরাপত্তা কর্মী মোতায়েন করতে হবে (ধারা 34)।

বি এইচ ই এল ডিসেম্বর 2017-তে 50.76 কোটি টাকা খরচে[194] এস পি ভি জি পি টি চালু করেছিল।

এল ও এ-এর নিরীক্ষণ (এপ্রিল 2022) এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল এর অন্যান্য নথি থেকে নিম্নলিখিত বিষয়গুলি দেখা গিয়েছে:

- ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল রাজ্য সরকারকে জানিয়েছিল (আগস্ট 2018) যে এস পি ভি জি পি স্থাপন সন্তোষজনকভাবে ডিসেম্বর 2017-এ সম্পন্ন হয়েছে। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল অস্থায়ীভাবে 2019 সালের মার্চে বি এইচ ই এল থেকে এস পি ভি জি পি গ্রহণ করে। এটি নির্ধারিত[195] কার্যসম্পাদন অনুপাত[196] পরীক্ষা করার জন্য বি এইচ ই এল-এর কাছে প্ল্যান্ট ফিরিয়ে দেয়। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, পি আর পরীক্ষার সফল সমাপ্তি স্বীকার করে (জুলাই 2019) এবং জুলাই 2019 থেকে বি এইচ ই এল-কে পাঁচ বছরের জন্য এস পি ভি জি পি পরিচালনা করার অনুমতি দেয়। এস পি ভি জি পি 2020 সালের জানুয়ারী পর্যন্ত অবিরামভাবে পরিচালিত হয়েছিল। তারপরে, রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে উদ্ভূত শ্রমিক সমস্যা, ট্রান্সফরমারের বিভ্রাট এবং সাইটে আগুনের মতো সমস্যার কারণে এটি বন্ধ হয়ে যায়।
- ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল অবগত ছিল যে বি এইচ ই এল 16 ডিসেম্বর 2020 তারিখে সাইট থেকে নিরাপত্তা কর্মীদের প্রত্যাহার করেছে। উপরন্তু, নিরাপত্তা সংস্থা, 28 ডিসেম্বর 2020 তারিখে, এস পি জি ডি[197]-এর প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে বি এইচ ই এল-এর সাইট ইঞ্জিনিয়ারের কাছে সাইটের চাবি হস্তান্তর করেছিল।
- সেপ্টেম্বর 2020 এবং আগস্ট 2021 এ, বি এইচ ই এল ট্রান্সফরমারের তামা চুরি এবং সমগ্র এস পি ভি জি পি চুরির বিষয়ে মেজিয়া থানায় অভিযোগ দায়ের করেছে। পুলিশ "উল্লেখযোগ্য চুরি হওয়া সম্পত্তি উদ্ধার করেছে" এবং উভয় মামলাই তদন্তাধীন ছিল (নভেম্বর 2021)।

[194] *মার্চ 2019 এবং এপ্রিল 2020 এর মধ্যে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল এর হিসাবে মূলধনযুক্ত পরিমাণ।*

[195] *বিড নথির 'প্রযুক্তিগত স্পেসিফিকেশন - বৈদ্যুতিক' এর 16 নং ধারা।*

[196] *পারফরম্যান্স অনুপাতটি হল শতাংশ হিসাবে বর্ণিত সৌর ফটোভোলটাইক প্ল্যান্টটি কতটা দক্ষ এবং নির্ভরযোগ্য তার একটি পরিমাপ। এই অনুপাতটি অবস্থান থেকে স্বতন্ত্র এবং গ্রিডে রফতানির জন্য উপলব্ধ নেট শক্তির একটি অনুপাত, তাপ ও সঞ্চালন জনিত ক্ষতির ফলে শক্তি হ্রাসের পাশাপাশি ক্রিয়াকলাপ জনিত কাজের ফলে শক্তির সহায়ক খরচ সহ।*

[197] *বিদ্যুৎ দপ্তর, জি ও ডব্লিউ বি-এর অধীনে সৌর বিদ্যুৎ গ্রিড দপ্তর।*

- ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এস পি ভি জি পি-কে, চুরি যাওয়া সরঞ্জাম, উপকরণ এবং বৈদ্যুতিক কাজের প্রতিস্থাপনের[198] জন্য, 34.73 কোটি টাকাতে এল ও এ জারি করে (মে 2022)। এদিকে, 2021 সালের মে মাসে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল বি এইচ ই এল থেকে 5.61 কোটি টাকার পারফরম্যান্স ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি গ্রহণ করেছিল। সুতরাং, প্রতিস্থাপনের জন্য নিট খরচ ছিল 29.12 কোটি টাকা।

এইভাবে, এল ও এ অনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল ডিসেম্বর 2017 সালে এস পি ভি জি পি চালু করার জন্য বীমা সুরক্ষা নেওয়ার জন্য দায়বদ্ধ ছিল। এমনকি বি এইচ ই এল-এর কার্যসম্পাদন হেতু (জুলাই 2019) অস্থায়ী হস্তান্তর (মার্চ 2019) এবং সম্পদটি মূলধনকরণ (মার্চ 2019/ এপ্রিল 2020) এর পরেও বীমা সুরক্ষা নিতে ব্যর্থ হয়েছিল। 2020 সালের ডিসেম্বরে বি এইচ ই এল দ্বারা নিরাপত্তা প্রত্যাহারের বিষয়ে সচেতন হওয়া সত্ত্বেও, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সম্পদের সুরক্ষার জন্য নিরাপত্তা কর্মী মোতায়েন করেনি, যার ফলে চুরির ঘটনা ঘটেছে। এর দরুন প্রতিস্থাপন বাবদ 29.12 কোটি টাকার ব্যয় হয়েছে।

বিদ্যুৎ দপ্তর উত্তরে জানিয়েছে (মার্চ 2023) যে, এস পি ভি জি পি -এর আনুষ্ঠানিক হস্তান্তর এবং গ্রহণ করা পর্যন্ত, মুলতুবি কাজ এবং চূড়ান্ত কমিশনিং শেষ হওয়ার পরে অবধি এস পি ভি জি পি-এর সমস্ত সম্পদের সুরক্ষার দায়বদ্ধতা বি এইচ ই এল-এর দায়িত্ব ছিল।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য ছিল না, কারণ এল ও এ-এর ধারা 29 অনুযায়ী, ডিসেম্বর 2017 সালে এস পি ভি জি পি চালু হওয়ার পর ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর বীমার ব্যবস্থা করা উচিত ছিল। তবুও, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এস পি ভি জি পি-এর জন্য প্রয়োজনীয় বীমা অন্তর্ভুক্তি পেতে ব্যর্থ হয়েছিল, যার কারণের কোনো নথি নেই। উপরন্তু, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল জানত যে বি এইচ ই এল 2020 সালের ডিসেম্বরে সাইট থেকে নিরাপত্তা কর্মীদের প্রত্যাহার করেছিল, তাই সরকারী অনুদান থেকে তৈরি করা সম্পদগুলিকে সুরক্ষিত রাখতে নিরাপত্তা কর্মী মোতায়েন করতে ব্যর্থ হয়েছে।

দুর্গাপুর প্রকল্প লিমিটেড

4.4 সরকারী প্রকল্পের মান্যতা পালন না করার জন্য এবং ভারতের মাননীয় সুপ্রিম কোর্টের নির্দেশ লঙ্ঘন করার ফলে জল সরবরাহের মূল্য আদায়কৃত হয়নি

দুর্গাপুর প্রকল্প লিমিটেড (ডি পি এল) প্রযোজ্য সরকারি প্রকল্পের বিধানগুলি থেকে বিচ্যুত হয়ে জল সরবরাহ অব্যাহত রেখেছে এবং ভারতের মাননীয় সুপ্রিম কোর্টের নির্দেশনা বাস্তবায়ন করেনি। ফলস্বরূপ, এটি জুলাই 2003 থেকে মে 2022 পর্যন্ত সময়ের জন্য জল সরবরাহের জন্য মোট 27.49 কোটি টাকার মূল্য পুনরুদ্ধার করতে ব্যর্থ হয়েছে।

দুর্গাপুর প্রকল্প লিমিটেড (ডি পি এল), পশ্চিমবঙ্গ সরকারের (জি ও ডব্লিউ বি) বিদ্যুৎ দপ্তরের সম্পূর্ণ মালিকানাধীন একটি রাষ্ট্রায়ত্ত ক্ষেত্রের উদ্যোগ যা সেপ্টেম্বর 1961 সালে অন্তর্ভুক্ত হওয়ার পর থেকে বিদ্যুৎ, প্রক্রিয়াজাত জল ইত্যাদির উৎপাদন ও সরবরাহের ব্যবসায় নিযুক্ত ছিল। এছাড়াও, ডি পি এল অন্যান্য শিল্প বা আবাসিক এলাকায়ও জল সরবরাহ করে। তদনুসারে, এটি এপ্রিল 1965 সাল থেকে পূর্ববর্তী মাইনিং অ্যান্ড অ্যালাইড মেশিনারি কর্পোরেশন লিমিটেড[199] (এম এ এম সি এল) এর প্ল্যান্ট এবং টাউনশিপে জল এবং বিদ্যুৎ উভয়ই সরবরাহ করছিল। প্ল্যান্ট এবং টাউনশিপে বিদ্যুৎ এবং জল উভয় সরবরাহের বিল দেওয়া হয়েছিল একটি একক পয়েন্টে স্থাপন করা মিটার থেকে নেওয়া রিডিংয়ের মাধ্যমে।

[198] ভারসাম্য/ প্রতিস্থাপনের কাজ সমাপ্তির জন্য সরঞ্জাম/ উপকরণ সরবরাহ: 34.23 কোটি টাকা + পুনঃনির্মাণের জন্য সমস্ত বৈদ্যুতিক কাজ সম্পাদন করা: 49.84 লক্ষ টাকা।

[199] 1965 সালের এপ্রিল মাসে অন্তর্ভুক্ত একটি কেন্দ্রীয় রাষ্ট্রায়াত্ত সংস্থা, যা জানুয়ারী 2002 সালে বন্ধ ছিল এবং এটি সমাপ্তিকরনের প্রক্রিয়াধীন ছিল।

শিল্প এবং আর্থিক পুনর্গঠন পর্ষদ (বি আই এফ আর) সুপারিশ[200] করেছিল (জুন 2001) এম এ এম সি এল বন্ধ করার, যা জানুয়ারী 2002 সালে বন্ধ হয়ে গিয়েছিল। তারপরে, মাননীয় কলকাতা হাইকোর্ট নির্দেশ দেয় (মে 2002/জুন 2003) এম এ এম সি এল বন্ধ করার। ইতিমধ্যে, জি ও ডব্লিউ বি এম এ এম সি এল-এর টাউনশিপের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতির দায়িত্ব নেওয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে (মার্চ 2003)। তদনুসারে, জি ও ডব্লিউ বি একটি পরিকল্পনা জমা দেয় (মার্চ 2003), যা এ ডি ডি এ, ডি এম সি[201] এবং ডি পি এল-এর সহায়তায় প্রস্তুত করা হয়েছিল। কার্য্যভার গ্রহণ পরিকল্পনার অধীনে, পূর্ববর্তী এম এ এম সি এল-এর কাছ থেকে জি ও ডব্লিউ বি-এর বকেয়া, টাউনশিপ দখলের পরিপ্রেক্ষিতে মিটিয়ে ফেলার কথা ছিল। অধিকন্তু, এই পরিকল্পনা মতে, ডি পি এল, এম এ এম সি এল টাউনশিপের পৃথক আবাসিক ইউনিটগুলিতে বিদ্যুৎ সরবরাহ অব্যাহত রাখবে এবং পানীয় জলের ব্যবস্থা ডি এম সি থেকে করা হবে। মাননীয় কলকাতা হাইকোর্ট এম এ এম সি এল-এর টাউনশিপের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতির দায়িত্ব নেওয়ার জন্য জি ও ডব্লিউ বি-এর প্রস্তাব অনুমোদন[202] করে (জুন 2003)। হস্তান্তর পরিকল্পনা অনুসারে, এ ডি ডি এ জুলাই 2003 থেকে এম এ এম সি এল টাউনশিপ অধিগ্রহণ করে নেয়।

যদিও, স্টেট ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া (এস বি আই), এম এ এম সি এল-এর একটি সুরক্ষিত পাওনাদার, পূর্বোক্ত রায়ে আপত্তি জানিয়েছিল যে, অন্যান্য পাওনাদারদের দাবির আগে, জি ও ডব্লিউ বি-কে তার বকেয়া আদায় করার অগ্রাধিকার দেওয়া হয়েছিল। তাই, সেপ্টেম্বর 2003 সালে, এস বি আই ভারতের মাননীয় সুপ্রিম কোর্টে (এস সি) প্রতিকারের জন্য একটি স্পেশাল লীভ পিটিশন (এস এল পি) দায়ের করে।

ইতিমধ্যে, 30 জুন 2003 পর্যন্ত পূর্ববর্তী এম এ এম সি এল টাউনশিপে বিদ্যুৎ ও জল সরবরাহের জন্য ডি পি এলের বকেয়া, জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা নিষ্পত্তি করা হয়েছিল। তারপরেও, ডি পি এল বিদ্যুৎ এবং জল উভয়ই সরবরাহ অব্যাহত রেখেছিল, যদিও প্রকল্পের বিধান অনুসারে, জল ডি এম সি দ্বারা সরবরাহ করার কথা ছিল। তাছাড়া, বিদ্যুৎ ও জল সরবরাহের জন্য গ্রাহকদের কাছ থেকে তার বকেয়া আদায়ের কোনো ব্যবস্থা ছিল না। তারপর, ডি পি এল বিদ্যুৎ এবং জল সরবরাহের জন্য তার বকেয়া আদায়ের বিষয়ে নির্দেশনার জন্য উল্লিখিত এস এল পি-র বিরুদ্ধে মাননীয় এস সি-তে একটি হস্তক্ষেপের আবেদন করেছে (ফেব্রুয়ারি 2007)। মাননীয় এস সি, ডি পি এল-কে নির্দেশ দিয়েছেন (মে 2007) সমগ্র টাউনশিপের জন্য শুধুমাত্র একটি একক মিটারের পরিবর্তে প্রতিটি গ্রাহকের জন্য পৃথক বিদ্যুৎ এবং জলের মিটার স্থাপন করতে। উপরন্তু, নিয়ম অনুযায়ী পৃথক মিটারে নথিভুক্ত খরচের উপর ভিত্তি করে, ডি পি এল-কে সংশ্লিষ্ট গ্রাহকদের উদ্দেশ্যে বিল উত্থাপন করতে হবে। উপরন্তু, ডি পি এল-কে মিটারে রেকর্ডকৃত তিন মাসের জন্য বিদ্যুৎ এবং জলের গড় ব্যবহারের ভিত্তিতে জুলাই 2003 থেকে সরবরাহ করা বিদ্যুত এবং জলের জন্য বকেয়া বিল উত্থাপন করতে হবে।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে (ডিসেম্বর 2019/ আগস্ট 2022) যে:

- ডি পি এল আগস্ট 2016 এর মধ্যে পূর্ববর্তী এম এ এম সি এল টাউনশিপে পৃথক বিদ্যুতের মিটার স্থাপন করেছিল, যদিও, এস সি-এর আদেশ লঙ্ঘন করে পৃথক জলের মিটার স্থাপন করেনি। ডি পি এল জলের মিটার স্থাপন না করার জন্য যুক্তি দেয় (জুলাই 2018) যে, জলের খুচরা সরবরাহ তার ব্যবসার সাথে সংযুক্ত নয়।
- হস্তান্তর প্রকল্পের বিধান অনুসারে, ডি পি এল-এর ডি এম সি-কে জল সরবরাহের দায়িত্ব হস্তান্তর করার ব্যর্থতার, কারণের কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। অধিকন্তু, ডি পি এল জুলাই 2003 থেকে একক মিটারের মাধ্যমে জল সরবরাহ অব্যাহত রেখেছে এবং এ ডি ডি এ-এর

---

[200] *রুগ্ন শিল্প সংস্থাগুলির (বিশেষ বিধান) আইন, 1965-এর 20 (2) ধারা।*

[201] *আসানসোল দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা) এবং দুর্গাপুর মিউনিসিপ্যাল নিগম (নগর স্থানীয় সংস্থা), উভয়ই নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক বিভাগ, জি ও ডব্লিউ বি-এর অধীনে।*

[202] *মামলা নং এ পি ও টি /354, 2002; রায়ের তারিখ 24 জুন 2003।*

উদ্দেশ্যে জলের শুল্ক ধার্য করেছে। কিন্তু, এ ডি ডি এ জল সরবরাহের শুল্ক দিতে অস্বীকার করে (ফেব্রুয়ারি 2019) জানিয়ে দেয় যে, "ডি পি এল-এর নিষ্ক্রিয়তা এবং অযোগ্যতার জন্য বলির পাঁঠা হতে" এ ডি ডি এ ইচ্ছুক ছিল না। এ ডি ডি এ-এর উত্তরের পরিপ্রেক্ষিতে, ডি পি এল জুলাই 2003 থেকে মার্চ 2019 এর মধ্যে এম এ এম সি এল টাউনশিপে সরবরাহ করা জলের জন্য তার হিসাবে 23.28 কোটি টাকার সংস্থান প্রবিধান করেছে (2018-19)।

- যদিও, ডি পি এল উত্থাপিত বিলগুলির জন্য সংস্থান প্রবিধান করেছিল, তবুও এটি এপ্রিল 2019 থেকে মে 2022 পর্যন্ত এ ডি ডি এ-এর কাছে মোট 4.21 কোটি টাকার জল সরবরাহের বিল পাঠিয়েছিল। এ ডি ডি এ এখনও পর্যন্ত কোনোও অর্থপ্রদান করেনি (অক্টোবর 2022)।

পশ্চিমবঙ্গ সরকারের বিদ্যুৎ দপ্তর ডি পি এল-এর উত্তরে জানিয়েছে (সেপ্টেম্বর 2022) যে, ডি পি এল-এর ঘরে ঘরে জল সরবরাহ করার পরিকাঠামো নেই। অধিকন্তু, এটি এ ডি ডি এ-এর কাছে বিল পাঠানো অব্যাহত রেখেছিল, যেহেতু তারা এম এ এম সি এল টাউনশিপের দায়িত্বে ছিল।

এছাড়াও, এ ডি ডি এ-এর উত্তর অনুসারে, এম এ এম সি এল টাউনশিপে জল সরবরাহের দায়িত্ব একটি সম্ভাব্য তারিখ থেকে ডি এম সি-এর উপর ন্যস্ত করা হবে। এছাড়াও, এ ডি ডি এ, ডি এম সি এবং ডি পি এল সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে (জুলাই 2021) যে, ডি পি এল এ ডি ডি এ এবং ডি এম সি-এর সহায়তায় যৌথভাবে জলের মিটার স্থাপন করবে । ডি পি এল জি ও ডব্লিউ বি থেকে জল সরবরাহের শুল্ক আদায়েরও প্রস্তাব রেখেছে।

উত্তরটি এটি ইঙ্গিত করে যে, যদিও হস্তান্তর প্রকল্পের পরিপ্রেক্ষিতে ডি পি এল জল সরবরাহের জন্য মনোনীত সংস্থা ছিল না, তবুও এটি এম এ এম সি এল টাউনশিপে জল সরবরাহ অব্যাহত রেখেছিল। অধিকন্তু, গ্রাহকদের জল সরবরাহের জন্য বকেয়া পুনরুদ্ধারের নির্দেশের জন্য মাননীয় সুপ্রিম কোর্টের কাছে যাওয়া সত্ত্বেও, ডি পি এল মাননীয় আদালতের নির্দেশ অনুসারে পৃথক জলের মিটার স্থাপন করেনি। ফলস্বরূপ, ডি পি এল জল সরবরাহের পরিপ্রেক্ষিতে তাদের বকেয়া আদায়ের জন্য কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করেনি এবং হস্তান্তর প্রকল্পের পরিধির বাইরে ভোক্তাদের জল সরবরাহে অব্যাহত ছিল।

এইভাবে, এম এ এম সি এল টাউনশিপের অনুমোদিত বাসিন্দাদের কাছ থেকে জল সরবরাহের শুল্ক আদায়ের জন্য স্বতন্ত্র জলের মিটার স্থাপন করার জন্য হস্তান্তর প্রকল্পের বিধান এবং মাননীয় সুপ্রিম কোর্টের পরবর্তী নির্দেশাবলী মেনে না চলার কারণে, ডি পি এল 27.49 কোটি টাকার[203] জল সরবরাহের শুল্ক আদায় করতে ব্যর্থ হয়েছে।

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড

4.5 পর্যাপ্ত জামানত বজায় না রাখার কারণে স্থায়ীভাবে সংযোগ বিচ্ছিন্ন গ্রাহকদের থেকে রাজস্ব আদায়ের ব্যর্থতা

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) চলমান প্রবিধানের অধীনে পর্যাপ্ত জামানত না পেয়ে চারটি কেন্দ্রীয় বৃহৎ গ্রাহককে বিদ্যুৎ সরবরাহ করেছে। এর ফলে 47.07 কোটি টাকার বিদ্যুতের শুল্ক অনাদায় থেকেছে।

পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন (ডব্লিউ বি ই আর সি) এর প্রযোজ্য প্রবিধান[204] (এপ্রিল 2013) অনুসারে, একটি বিদ্যুৎ বন্টন লাইসেন্সধারী সমস্ত গ্রাহকের থেকে চলমান হারে তিন মাসের

[203] 23.28 কোটি টাকা +₹ 4.21 কোটি টাকা।

[204] ডব্লিউ বি ই আর সি এর (বিবিধ বিধান) প্রবিধান, 2013 এর ধারা 4.1 এবং 4.2, বিজ্ঞপ্তি নং 52/ ডব্লিউ বি ই আর সি, তারিখ 02 এপ্রিল 2013 এর মাধ্যমে।

আনুমানিক খরচের হিসাবে জামানত (এস ডি) গ্রহণ করবে। অধিকন্তু, জামানত যখন অপর্যাপ্ত হবে তখন লাইসেন্সধারীদের জামানত বাড়ানোর জন্য গ্রাহকদের অবহিত করতে হবে। তখন বিজ্ঞপ্তির এক মাসের মধ্যে গ্রাহককে অতিরিক্ত পরিমাণ জামানত জমা দিতে হবে। লাইসেন্সধারীকে অতিরিক্ত অর্থ বা তার কিস্তির পরিমাণ উপভোক্তার বিদ্যুতের বিলের মাধ্যমে পুনরুদ্ধার করার অনুমতি দেওয়া হয়। অধিকন্তু, অতিরিক্ত উচ্চ ভোল্টেজ (ই এইচ ভি), উচ্চ ভোল্টেজ (এইচ ভি) এবং নিম্ন ও মাঝারি ভোল্টেজ (এল এন্ড এম ভি) গ্রাহকদের, যাদের বিদ্যুতের চাহিদা 50 কে ভি এ এবং তার বেশি, তাদের কাছে নগদ বা একটি অনাদায়যোগ্য ব্যাঙ্ক গ্যারান্টির (বি জি) মাধ্যমে জামানত জমা দেওয়ার বিকল্প রয়েছে। যদিও, এর আগে কোন জামানত বা বি জি-এর প্রয়োজন ছিল না যেখানে বিদ্যুতের সরবরাহ একটি রাষ্ট্রায়ত্ত বা স্বনামধন্য বেসরকারী ব্যাঙ্ক থেকে 12 মাসের কম সময়ের জন্য বৈধ অনাদায়যোগ্য আবর্তমান লেটার অফ ক্রেডিট[205] (এল সি) এর মাধ্যমে করা হত।

পরবর্তীকালে, পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) এর একটি আবেদনের (অক্টোবর 2016) জবাবে, ডব্লিউ বি ই আর সি নির্দেশ দেয় (ফেব্রুয়ারি 2018) যে সমস্ত গ্রাহকেরা, এল সি-এর মাধ্যমে তাদের বিদ্যুৎ বিল পরিশোধ করে, তারাও এস ডি-এর মাধ্যমে অর্থপ্রদান করতে দায়বদ্ধ, কারন এল সি-এর মাধ্যমে অর্থ প্রদান কোনো আগাম অর্থ প্রদান করার উপায় নয় এবং জামানত না দিয়ে এল সি-র মাধ্যমে অর্থ প্রদান করা বিদ্যুৎ আইন 2003[206]-এর বিধানগুলির সাথে অসঙ্গতিপূর্ণ ছিল।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, বিদ্যুৎ বিক্রির জন্য ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর বকেয়া দেনাদার[207] মার্চ 2022-এর শেষে মোট 4,696.88 কোটি টাকাতে দাঁড়ায়, যার মধ্যে শিল্প ও বাণিজ্যিক গ্রাহকদের বকেয়া ছিল মোট 1,253.33 কোটি টাকা। তথ্যের সমীক্ষা থেকে দেখা যায় যে, মার্চ 2022 পর্যন্ত চারটি স্থায়ীভাবে সংযোগ বিচ্ছিন্ন গ্রাহকদের[208] থেকে 46.82 কোটি টাকা **(সারণী 4.1)** বকেয়া ছিল, যা অপর্যাপ্ত বা 'শূন্য' জামানত থেকে উদ্ভূত।

সারণী 4.1: স্থায়ীভাবে সংযোগ বিচ্ছিন্ন বাল্ক উপভোক্তাদের থেকে বকেয়া পাওনার বিবরণ

উপভোক্তা	সংযুক্ত লোড	বকেয়ার সময়কাল		বকেয়ার পরিমান (কোটি টাকায়)	ত্রুটির প্রকৃতি
		তারিখ থেকে	তারিখ অবধি		
মডার্ন ইন্ডিয়া কনকাস্ট লিমিটেড (এম আই সি এল)	18,000 কে ভি এ	জানুয়ারী 2019	এপ্রিল 2019	26.86	অপর্যাপ্ত এস ডি
	14,000 কে ভি এ	মার্চ 2019	এপ্রিল 2019	10.38	
				37.24	
মাতঙ্গী স্টিলস প্রাইভেট লিমিটেড (এম এস পি এল)	3,500 কে ভি এ	জুন 2019	অক্টোবর 2019	2.14	কোনোও জামানত নেই
ওম শক্তি স্মেল্টার্স প্রাইভেট লিমিটেড (ও এস এস পি এল)	762 কে ভি এ	মার্চ 2020	সেপ্টেম্বর 2020	5.15	কোনোও জামানত নেই
বালাজি পেপার অ্যান্ড নিউজপ্রিন্ট প্রাইভেট লিমিটেড (বি পি এন পি এল)	3,000 কে ভি এ	নভেম্বর 2020	মার্চ 2021	2.54	অপর্যাপ্ত জামানত
				47.07	

(উৎস: গ্রাহকদের সাথে সম্পর্কিত ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর ফাইল এবং তথ্য)

205 *একটি এল সি যা সংশ্লিষ্ট সকলের সম্মতি ব্যতীত বাতিল বা সংশোধন করা যায় না এবং যার পরিমাণ সময় এবং মূল্যের ক্ষেত্রে ক্রেডিট নির্দিষ্ট সংশোধনের প্রয়োজন ছাড়াই পুনর্নবীকরণ বা পুনর্বহাল করা হয়।*

206 *ধারা 47 এর উপ-ধারা 5।*

207 *2021-22 আর্থিক বছরের জন্য ডব্লিউ বি এস ই দি সি এল-এর বার্ষিক আর্থিক বিবৃতি।*

208 *বিদ্যুৎ আইন, 2003, একজন লাইসেন্সধারীকে, পূর্ব নোটিশের পর, বিদ্যুতের কোনো বিল বা অন্য কোনো বিল পরিশোধ না করার জন্য, যে কোনো ব্যক্তিকে বিদ্যুৎ সরবরাহ বন্ধ বা কোনো বৈদ্যুতিক সরবরাহ লাইন সংযোগ বিচ্ছিন্ন করার অনুমতি দেয়।*

এই চার উপভোক্তার বিশদ সমীক্ষা থেকে নিম্নলিখিত তথ্যগুলি প্রকাশ পেয়েছে:

ক. মডার্ন ইন্ডিয়া কনকাস্ট লিমিটেড (এম আই সি এল) আগস্ট 2008 থেকে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর একজন গ্রাহক[209], 10.00 কোটি টাকা এবং 5.25 কোটি টাকার দুটি অনাদায়যোগ্য আবর্তমান এল সি জমা দিয়েছে; দুটি ইউনিটের বিদ্যুৎ বিল পরিশোধের জন্য। ফলস্বরূপ, এটি জামানত হিসাবে কোনো পরিমাণ অর্থ জমা করেনি। এম আই সি এল মে 2016 থেকে এল সি-এর মাধ্যমে মাসিক অর্থ প্রদান করার জন্য, এককালীন উদ্যোগ[210] অর্থাৎ একবার সাধারণ অর্থপ্রদানের জন্য ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সম্মতি চেয়েছে (মে 2016), যা পূর্ববর্তী প্রভাব যুক্ত ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা অনুমোদিত প্রবিধানের (আগস্ট 2016) অনুযায়ী নয়।

তারপরে, সেপ্টেম্বর 2016 থেকে এল সি-এর মাধ্যমে কোনও অর্থপ্রদান করা হয়নি। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এম আই সি এল-কে উভয় ইউনিটের জন্য 15.75 কোটি টাকা এবং 30.00 কোটি টাকার দুটি বি জি জমা দেওয়ার জন্য অনুরোধ করেছিল (জানুয়ারি/মার্চ 2017) ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সুনির্দিষ্ট বিন্যাসে। প্রবিধানের বিপরীতে, এম আই সি এল নতুন বি জি /এল সি-র পরিবর্তে 10 টি 14.75 কোটি টাকা এবং 35.98 কোটি টাকা মূল্যের মেয়াদ পরবর্তী চেক (পি ডি সি), জমা দিয়েছে (মে 2017)। পরবর্তীকালে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সমস্ত পি ডি সি ফেরত দিয়েছে (নভেম্বর 2017)।

এম আই সি এল জানুয়ারী 2019 (হলদিয়া) এবং মার্চ 2019 (বিষ্ণুপুর) থেকে বিদ্যুৎ বিল পরিশোধে[211] গাফিলতি শুরু করেছে। তারপরে, ফেব্রুয়ারী 2019 থেকে এপ্রিল 2019-এর পরবর্তী মাসগুলিতে এম আই সি এল-এর গাফিলতি অব্যাহত ছিল। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এম আই সি এল-এর বিদ্যুৎ সরবরাহ বিচ্ছিন্ন করে (মে 2019) এবং 26.86 কোটি টাকা (জানুয়ারি থেকে মে 2019) এবং 10.38 কোটি টাকার (মার্চ থেকে মে 2019) দুটি চূড়ান্ত বিল উত্থাপন করেছে।

এইভাবে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এম আই সি এল কে সেপ্টেম্বর 2016 থেকে মে 2019 পর্যন্ত বিদ্যুত ব্যবহারের অনুমতি দেয় এবং বিলম্বে বিদ্যুত সংযোগ বিচ্ছিন্ন করে, যার ফলে 37.24 কোটি টাকার[212] রাজস্ব অনাদায়ী থেকে যায়।

খ. মেসার্স মাতঙ্গী স্টীলস প্রাইভেট লিমিটেড (এম এস পি এল) ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর একজন উপভোক্তা, ডি পি এল থেকে শূন্য জামানতের সাথে স্থানান্তরিত[213] (জানুয়ারি 2019) হয়। এম এস পি এল মার্চ 2019 থেকে বিদ্যুৎ বিল পরিশোধে ব্যর্থ হয়। সেইজন্য, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 10 টি কিস্তিতে 2.93 কোটি টাকার জামানত প্রদানের জন্য এম এস পি এল-এর কাছে একটি দাবি উত্থাপন করে (আগস্ট 2019), কিন্তু এম এস পি এল মুলতুবি অনাদায়ী জামানতের জন্য কোনো অর্থপ্রদান করতে ব্যর্থ হয়। অবশেষে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এম এস পি এল-এর বিদ্যুৎ সরবরাহ বিচ্ছিন্ন করে (সেপ্টেম্বর 2019) এবং চুক্তিটিও বাতিল করে। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল জুন 2019 থেকে অক্টোবর 2019 পর্যন্ত 2.04 কোটি টাকার বকেয়া বিদ্যুৎ শুল্কের জন্য এম এস পি এল-এর কাছে একটি চূড়ান্ত বিল উত্থাপন করে (নভেম্বর 2019)। ডিসেম্বর 2019-এ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 2.14 কোটি টাকার[214] বকেয়া পুনরুদ্ধারের জন্য এম এস পি এল-কে ডিমান্ড নোটিশ জারি করে।

---

[209] *দুটি ইউনিট যথাক্রমে হলদিয়া, পূর্ব মেদিনীপুরে এবং বিষ্ণুপুর, বাঁকুড়াতে।*

[210] *একটি লেটার অফ ক্রেডিট যার একটি নির্দিষ্ট লেনদেনের পরে মেয়াদ শেষ হয় অর্থাৎ এককালীন সহজ অর্থপ্রদানের জন্য।*

[211] *3.89 কোটি টাকার বিলের জন্য 50 লাখ টাকা এবং 10.28 কোটি টাকার বিলের জন্য 2.50 কোটি টাকা প্রদান।*

[212] *26.86 কোটি টাকা+10.38 কোটি টাকা।*

[213] *জি ও ডব্লিউ বি বিজ্ঞপ্তি নং 328/পি ও /সি -IV/1 ই -60/13 (পি টি-V এ) তারিখ 26.12.2018।*

[214] *বিদ্যুৎ বিলের জন্য (2.04 কোটি টাকা); জরিমানা এবং পুনরুদ্ধারের খরচ (10.27 লক্ষ টাকা)।*

ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল তার বকেয়া আদায়ের জন্য বকেয়া আদায় আইন, 2000-এর অধীনে যথাযথ ব্যবস্থা নেওয়ার জন্য পশ্চিম বর্ধমানের জেলা শাসককে বিষয়টি অবহিত করেছে (জুন 2020)। তবে, বকেয়া আদায় করা যায়নি (মার্চ 2022)।

এইভাবে, জামানত বজায় না রেখে বিদ্যুৎ সরবরাহের অনুমতি দিয়ে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, এম এস পি এল-কে অযাচিত সুবিধা প্রদান করেছে, যার ফলে সরবরাহকৃত বিদ্যুতের জন্য 2.14 কোটি টাকার রাজস্ব অনাদায়ী রয়েছে।

গ. মেসার্স ওম শক্তি স্মেল্টার্স প্রাইভেট লিমিটেড (ও এস এস পি এল), ডি পি এল থেকে শূন্য জামানতের সাথে স্থানান্তরিত আরেকজন উপভোক্তা ছিল যে মার্চ 2019-এর জন্য বিদ্যুৎ বিলের জন্য 39.35 লক্ষ টাকা পরিশোধ করতে ব্যর্থ হয়েছিল। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 3.44 কোটি টাকার বি জি জমা দেওয়ার জন্য ও এস এস পি এল-এর কাছে একটি দাবি উত্থাপন করেছে (জুন 2019) । ও এস এস পি এল, 24 টি কিস্তিতে 3.44 কোটি টাকার জামানত প্রদানের প্রস্তাব করেছে (জুলাই 2019)। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 28.68 লক্ষ টাকার 12 টি কিস্তিতে সম্মত হয়েছে যা আগস্ট 2019 থেকে শুরু হবে।

যদিও, ও এস এস পি এল অক্টোবর 2019 পর্যন্ত জামানত বাবদ মাত্র 87.81 লক্ষ টাকা দিতে সমর্থ হয়। তাছাড়া, ও এস এস পি এল সেপ্টেম্বর 2019 থেকে এপ্রিল 2020 পর্যন্ত বিদ্যুৎ বিলগুলি আংশিকভাবে পরিশোধ করে এবং তারপরে, সেপ্টেম্বর 2020 পর্যন্ত কোন বিল পরিশোধ করেনি, যার ফলে মোট 4.50 কোটি টাকার বকেয়া জমা হয়েছে। শেষ পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সেপ্টেম্বর 2020-তে ও এস এস পি এল-এর বিদ্যুৎ সংযোগ বিচ্ছিন্ন করে। অক্টোবর 2020- তে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল ও এস এস পি এল-এর কাছে 4.90 কোটি টাকার চূড়ান্ত বিল উত্থাপন করে। এরপরে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল 5.15 কোটি টাকার[215] জন্য ও এস এস পি এল-এ একটি ডিমান্ড নোটিশ প্রদান করে (নভেম্বর 2020) এবং বকেয়া আদায় করার জন্য, বকেয়া আদায় আইন, 2000-এর অধীনে যথাযথ ব্যবস্থা নেওয়ার জন্য পশ্চিম বর্ধমানের জেলা শাসককেও (জানুয়ারি 2021) ব্যাপারটি অবগত করে। যদিও, মার্চ 2022 পর্যন্ত বকেয়া পুনরুদ্ধার করা যায়নি।

ও এস এস পি এল সেপ্টেম্বর 2019 থেকে বিদ্যুতের বকেয়া পরিশোধে গাফিলতি করে, কিন্তু ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল বিলম্বে 2020 সালের সেপ্টেম্বরে বিদ্যুৎ সরবরাহ বিচ্ছিন্ন করে, যার ফলে মোট 5.15 কোটি টাকার বকেয়া জমা হয়। এর ফলে ও এস এস পি এল-কে অযাচিত সুবিধা প্রদান করা হয়েছে।

ঘ. মেসার্স বালাজি পেপার অ্যান্ড নিউজপ্রিন্ট প্রাইভেট লিমিটেড (বি পি এন পি এল) ডিসেম্বর 2004 থেকে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর গ্রাহক ছিল যে বি জি-এর মাধ্যমে 3.01 কোটি টাকার জামানত বজায় রেখেছিল। বি পি এন পি এল ডিসেম্বর 2019 থেকে বিদ্যুৎ বিল পরিশোধ করতে প্রায়শই ব্যর্থ হয়। জুন 2020 পর্যন্ত, এর বকেয়া বিদ্যুৎ বিল 4.77 কোটি টাকা হয়। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল বিদ্যুৎ বিল পরিশোধ না করার জন্য সংযোগ বিচ্ছিন্ন করার আদেশ জারি করে (জুলাই 2020) এবং একই সাথে বিদ্যুৎ সরবরাহ বিচ্ছিন্ন করে। বি পি এন পি এল অবিলম্বে বকেয়া পাওনার জন্য এক কোটি টাকা জমা করে (জুলাই 2020) এবং আগস্ট 2020 এর মধ্যে জামানত এর জন্য আরও এক কোটি টাকা এবং অতিরিক্ত 46 লাখ টাকার বি জি প্রদানের নিশ্চয়তা প্রদান করে। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল তারপর জুলাই 2020-এ আবার বিদ্যুৎ সংযোগ স্থাপন করে। বি পি এন পি এল আবার আগস্ট 2020 এ বিদ্যুৎ বিল পরিশোধে ব্যর্থ হয় এবং ডব্লিউ বিএস ই ডি সি এল জানুয়ারী 2020 এবং তার পর থেকে বিদ্যুতের বিল পরিশোধে ব্যর্থতার জন্য সংযোগ বিচ্ছিন্ন করার আদেশ জারি করে (সেপ্টেম্বর/ অক্টোবর 2020)। যাইহোক, বি পি এন পি এল শুধুমাত্র 3 লক্ষ টাকার আংশিক অর্থপ্রদান

[215] বিদ্যুৎ বিলের জন্য (4.90 কোটি টাকা); জরিমানা এবং পুনরুদ্ধারের খরচ (24.61 লক্ষ টাকা)।

(অক্টোবর 2020) করার পরে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল পুনরায় সংযোগ স্থাপনের আদেশ জারি করে। বি পি এন পি এল আবারও সেপ্টেম্বর 2020 থেকে বিদ্যুতের বিল পরিশোধ করতে ব্যর্থ হয় এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সংযোগ বিচ্ছিন্ন করার আদেশ জারি করে (মার্চ 2021)।

শেষ পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল বিদ্যুৎ সরবরাহ বিচ্ছিন্ন করে (মার্চ 2021), 3.57 কোটি টাকার (বিলম্বিত শুল্ক 0.27 কোটি টাকা সহ) চূড়ান্ত বিল উত্থাপন করে (জনুয়ারী 2022) এবং 1.30 কোটি টাকার বি জি ভাঙিয়ে নেয় (জানুয়ারি 2022)। তারপরে, কোন বকেয়া আদায় করা হয়নি এবং বিজি সমন্বয়ের পরে বকেয়ার পরিমাণ দাঁড়ায় 2.54 কোটি টাকা[216]।

এইভাবে, বি পি এন পি এল-এর ডিসেম্বর 2019 থেকে একাধিকবার দীর্ঘস্থায়ী গাফিলতি সত্ত্বেও, এবং পর্যাপ্ত জামানত না বাড়ালেও, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, বি পি এন পি এল-এর বিদ্যুৎ সরবরাহ অব্যাহত রেখেছে। এর ফলে 2.54 কোটি টাকার লোকসান হয়েছে।

এইভাবে, পর্যাপ্ত জামানত লাভ করতে এবং প্রবিধানগুলি মেনে চলার ব্যর্থতার ফলে 47.07 কোটি টাকার[217] রাজস্ব অনাদায়ী থেকেছে ।

পর্যবেক্ষণটি সরকারকে জানানো হয়েছিল (নভেম্বর 2022); উত্তর এখনও প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023) রয়েছে।

4.6 প্রযোজ্য শুল্ক প্রবিধান মেনে না চলার কারণে ক্ষতি

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) কৃষি পাম্পসেটগুলির দ্রুত বিদ্যুতায়ন প্রকল্পের (আর ই এ পি এস) অধীনে একটি প্রকল্পে বিনিয়োগের জন্য সংবিধিবদ্ধ পূর্ব অনুমোদন পায়নি, যদিও এটি পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রণ কমিশনের (নিয়ম ও শর্তাবলী), 2011-এর অধীনে আবশ্যক ছিল। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি ই আর সি, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল কে শুল্ক আদেশের মাধ্যমে প্রকল্প ঋণের সুদ দাবি করার অনুমতি দেয়নি, যার ফলে 24.56 কোটি টাকার ক্ষতি হয়েছে।

পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন (ডব্লিউ বি ই আর সি) দ্বারা জারি করা প্রযোজ্য শুল্ক প্রবিধান[218] (এপ্রিল 2011/ আগস্ট 2012) অনুসারে, প্রতিটি বিতরণ লাইসেন্সধারীকে অবশ্যই 125 কোটি টাকার বেশী বা প্রকল্প গ্রহণের সময় লাইসেন্সধারীর বিতরণ ব্যবসার মোট স্থায়ী সম্পদের পাঁচ শতাংশ, উভয়ের মধ্যে যেটি কম, সেই মূল্যের প্রতিটি বিতরণ প্রকল্পে বিনিয়োগের জন্য আলাদাভাবে ডব্লিউ বি ই আর সি-এর পূর্বানুমতি নিতে হবে। অধিকন্তু, শুল্ক নির্ধারণের জন্য একটি আবেদন দাখিল করার আগে এই ধরনের বিনিয়োগের পরবর্তী সংশোধনগুলি অবশ্যই ডব্লিউ বি ই আর সি দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে।

পশ্চিমবঙ্গ সরকার পশ্চিমবঙ্গে 54,311 টি কৃষি পাম্প সেটকে শক্তিশালী করার জন্য আর্থিক সহায়তা প্রদানের জন্য একটি প্রকল্প চালু করেছে (ফেব্রুয়ারি 2015)। তদনুসারে, রাজ্য সরকার প্রকল্পের প্রথম পর্যায়ের জন্য ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-কে 407.33 কোটি টাকার আর্থিক সহায়তা মঞ্জুর করেছে (সেপ্টেম্বর 2015)। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল নভেম্বর 2015 সালে কাজ শুরু করে এবং অক্টোবর 2018 সালে প্রকল্পটি সম্পূর্ণ করে।

---

216 *(3.57 কোটি টাকা + 0.27 কোটি টাকা) -1.30 কোটি টাকা।*

217 *এম আই সি এল: 37.24 কোটি টাকা, এম এস পি এল: 2.14 কোটি টাকা , ও এস এস পি এল: 5.15 কোটি টাকা, এবং বি পি এন পি এল: 2.54 কোটি টাকা।*

218 *ডব্লিউ বি ই আর সি (শুল্কের শর্তাবলী) প্রবিধান 2011 এর বিধিমালা 2.8.2.3 এবং 4.1 (vi) যা ডব্লিউ বি ই আর সি (শুল্কের শর্তাবলী) (সংশোধনী) প্রবিধান 2012 এর বিধিমালা (যথাক্রমে 25এপ্রিল 2011 এর বিজ্ঞপ্তি নম্বর 48 এবং 27 আগস্ট 2012 এর বিজ্ঞপ্তি নম্বর 49) দ্বারা সংশোধিত হয়েছে।*

নিরীক্ষায় (এপ্রিল 2022) দেখা গেছে যে:

- ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল প্রকল্পে বিনিয়োগের জন্য ডব্লিউ বি ই আর সি থেকে পূর্বানুমতি প্রাপ্ত করেনি। পরিবর্তে, বিলম্ব করে (এপ্রিল 2017) 1,205.37 কোটি টাকা ব্যয়ে[219] প্রকল্পের অনুমোদনের জন্য আবেদন করে।
- প্রকল্পটির অর্থায়ন করার পরিকল্পনা করা হয়েছিল 407.33 কোটি টাকার রাজ্য সরকারের অনুদান, গ্রামীণ বিদ্যুতায়ন নিগম লিমিটেড (আর ই সি এল) থেকে 90.91 কোটি টাকার ঋণ, 21.72 কোটি টাকা গ্রাহকদের অবদান, এবং বাকি 685.41 কোটি টাকা ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর নিজস্ব তহবিলের (কার্য্যকরী মূলধন) মাধ্যমে।
- অক্টোবর 2018-এ প্রকল্পটি শেষ হওয়ার পর, 90.91 কোটি টাকার ঋণের জন্য আর ই সি এল-এর কাছে যোগাযোগ করা হয় (মার্চ 2019)। আর ই সি এল 90.91 কোটি টাকার ঋণ মঞ্জুর করেছে (মে 2019) এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল পুরো ঋণটি সেপ্টেম্বর 2019-এ গ্রহণ করেছে। ঋণটি, বার্ষিক 10.90 শতাংশ হারে (সেপ্টেম্বর থেকে ডিসেম্বর 2019) এবং তারপর প্রতি বছর 10.41 শতাংশ হারে, 120 টি মাসিক কিস্তিতে পরিশোধযোগ্য ছিল। ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত 27.27 কোটি টাকার মূলধন এবং 24.56 কোটি টাকার সুদ পরিশোধ করেছে।
- পূর্বে বিনিয়োগের অনুমোদন নিতে ব্যর্থতার জন্য, ডব্লিউ বি ই আর সি-এর কাছে প্রার্থনা করেছিল (জানুয়ারি 2020), যেহেতু, জি ও ডব্লিউ বি-এর ইচ্ছা অনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল কৃষি পাম্পসেটগুলির বিদ্যুতায়নের প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে কাজ শুরু করেছিল। ফলস্বরূপ, আর ই সি এল ঋণের উপর সুদ বা প্রকল্প ব্যয়ের (1,205.37 কোটি টাকা) নিজস্ব তহবিলে সুদ দাবি করেনি এবং ভবিষ্যতে, শুল্ক আদেশের মাধ্যমে এই সুদ দাবি না করারও অঙ্গীকার করা হয়েছে।

ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর পূর্বানুমোদন পেতে ব্যর্থতা ডব্লিউ বি ই আর সি বিবেচনা করে (ডিসেম্বর 2020) 1,205.37 কোটি টাকার বিনিয়োগ অনুমোদন করে, এই শর্তে যে নির্মাণের সময় বা ভবিষ্যতে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল কার্যকারী মূলধন তহবিলের উপর সুদ এবং আর এই সি এল ঋণের সুদ শুল্ক আদেশর মাধ্যমে দাবি করবে না।

দপ্তর উত্তর দেয় (আগস্ট 2022) যে, কৃষি পাম্প সেটের বিদ্যুতায়নের গুরুত্বের কথা বিবেচনা করে, রাজ্য সরকারের কাঙ্ক্ষিত প্রকল্পটি ঋণ পাওয়ার আগে কার্যকর করা হয়েছিল, যাতে রাজ্য সরকার আংশিকভাবে অর্থায়ন করেছিল।

উত্তরটি অবশ্য স্পষ্ট করেনি যে কেন ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল প্রকল্পটি হাতে নেওয়ার আগে বিনিয়োগের অনুমোদনের জন্য ডব্লিউ বি ই আর সি-এর সাথে যোগাযোগ করেনি, যেহেতু রাজ্য সরকার ফেব্রুয়ারী 2015 সালে প্রকল্পটি রচনা করেছিল এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল সেপ্টেম্বর 2015-এ রাজ্যের অনুমোদন পেয়েছিল। তাই, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল যথেষ্ট সময় পেয়েছিল, নভেম্বর 2015-তে প্রকল্পটি শুরু করার আগে ডব্লিউ বি ই আর সি-তে অনুমোদনের জন্য আবেদন করতে।

এইভাবে, বিনিয়োগের জন্য সংবিধিবদ্ধ পূর্বানুমতি না পাওয়ার দরুন, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল শুল্ক আদেশের মাধ্যমে, সেপ্টেম্বর 2019 থেকে সেপ্টেম্বর 2022 পর্যন্ত সময়ের জন্য, আর ই সি এল থেকে ঋণের 24.56 কোটি টাকার সুদের পুনরুদ্ধার করতে ব্যর্থ হয়।

[219] *সেপ্টেম্বর 2015 এর মূল অনুমান 1,411.65 কোটি টাকা, যা এপ্রিল 2019 এ পূর্ববর্তী প্রভাব সহ সংশোধিত হয়েছিল।*

পর্যটন দপ্তর

পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড

4.7 প্রয়োজনীয় সংবিধিবদ্ধ অনুমোদন ছাড়াই উপকূলীয় অঞ্চলে জেটি নির্মাণের জন্য অপব্যয়

পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড, পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ থেকে প্রয়োজনীয় অনুমোদন পাওয়ার জন্য আবশ্যক পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন না করেই দিঘা-শঙ্করপুর এলাকায় জেটি নির্মাণ করেছে। ফলস্বরূপ, এই জেটি নির্মাণে 5.09 কোটি টাকা অপব্যয় হয়েছে।

ভারত সরকারের পরিবেশ বন ও জলবায়ু পরিবর্তন মন্ত্রক (এম ও ই এফ সি সি), পরিবেশ (সংরক্ষণ) আইন 1986-এর ধারা 3 এর অধীনে বিজ্ঞপ্তি জারি করেছিল (জানুয়ারি 2011/ জানুয়ারি 2019), কিছু উপকূলীয় অঞ্চলকে উপকূলীয় নিয়ন্ত্রণ অঞ্চল (সি আর জেড) এর অংশ হিসাবে ঘোষণা করেছে। এই বিজ্ঞপ্তিগুলি মূলত উপকূলীয় পরিবেশ/সামুদ্রিক অঞ্চল সংরক্ষণ এবং সুরক্ষার পাশাপাশি বিজ্ঞানসম্মত ভাবে স্থায়ী উন্নয়নের প্রচারের জন্য নেওয়া হয়েছিল। তদনুসারে, উপকূলীয় অঞ্চলগুলিকে চারটি প্রধান বিভাগে শ্রেণীবদ্ধ করা হয়েছিল এবং সেখানে অনুমোদিত অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডগুলি নির্দিষ্ট করা হয়েছিল। সি আর জেড-এর অর্থনৈতিক কার্যক্রম গ্রহণের আগে, তাদের পরিবেশের উপর প্রতিকূল প্রভাব প্রশমিত করার জন্য প্রয়োজনীয় অধ্যয়নগুলি সম্পন্ন করতে হয়েছিল এবং তারপরে, উপযুক্ত সি আর জেড কর্তৃপক্ষের পূর্বানুমোদন গ্রহণ করতে হয়েছিল।

পশ্চিমবঙ্গ সরকারের পর্যটন দপ্তর, কেন্দ্রীয় সরকারের পর্যটন মন্ত্রকের (জি ও আই) থেকে স্বদেশ দর্শন প্রকল্পের অধীনে আর্থিক সহায়তায় দীঘা-শঙ্করপুরের উপকূলীয় অঞ্চলে পর্যটন বিকাশের জন্য প্রস্তাব করেছিল (ডিসেম্বর 2015)। কেন্দ্রীয় সরকার তা মঞ্জুর করেছিল (ডিসেম্বর 2015) এবং বিভিন্ন প্রকল্পের উপাদানগুলির জন্য 85.39 কোটি টাকার মোট সহায়তা প্রদান করার জন্য রাজি হয়েছিল এবং ডিসেম্বর 2015 থেকে অক্টোবর 2019 এর মধ্যে 68.31 কোটি টাকা বিতরণ করেছিল। পরবর্তীকালে, কেন্দ্রীয় সরকার মোট অনুমোদিত খরচ কমিয়েছিল (জানুয়ারি 2022) 67.99 কোটি টাকাতে। প্রস্তাবিত প্রকল্প এলাকার, উপকূলরেখা বরাবর অবস্থিত, যেখানে অনেক খাঁড়ি, মোহনা এবং জলাশয় যা জোয়ারের প্রভাবের জন্য সংবেদনশীল তা সম্পূর্ণরূপে সি আর জেড এর মধ্যে পড়ে। তাই, প্রকল্পের বিভিন্ন উপাদান বাস্তবায়নের জন্য পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষের (ডব্লিউ বি এস সি জি এম এ) পূর্বানুমতির প্রয়োজন ছিল। রাজ্য সরকারের বাস্তবায়নকারী সংস্থা হিসাবে, পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি টি ডি সি এল), শঙ্করপুর এবং তাজপুর উপকূলীয় এলাকায় চারটি ডিলাক্স হাউসবোট পরিচালনার জন্য একটি উপাদান গ্রহণ করেছে, যার মধ্যে এই হাউসবোটের জন্য দুটি ভাসমান জেটি[220] (পন্টুন এবং গ্যাংওয়ে সমন্বিত) নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। জেটিগুলি তৈরির কাজ 2021 সালের ডিসেম্বর মাসের মধ্যে শেষ হওয়ার কথা ছিল।

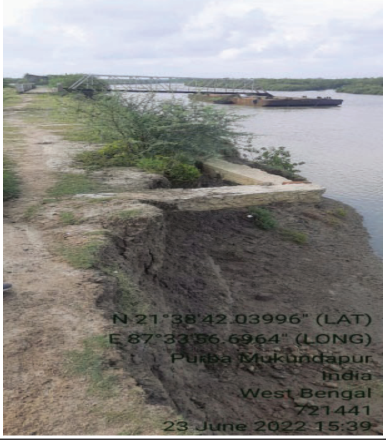
2016 সালের নভেম্বরে কাজ শুরু হয় কিন্তু পরবর্তীকালে, জমির অনুপলব্ধতার কারণে, ডব্লিউ বি টি ডি সি এল তাজপুরে ভাসমান জেটিটি তৈরি না করার সিদ্ধান্ত নেয় (জুলাই 2020)। তার পরিবর্তে, ডব্লিউ বি টি ডি সি এল আনুমানিক 5.50 কোটি টাকা ব্যয় করে দুটি জেটি নির্মাণের পরিকল্পনা করেছিল যথাক্রমে (ক) পূর্ব মুকুন্দপুর, রামচন্দ্রপুর, দীঘা

[220] একটি ভাসমান জেটি উপকূল এবং একটি পন্টুন (ভাসমান প্ল্যাটফর্ম) এর মধ্যে পথচারীদের যাতায়তের ব্যবস্থা প্রদান করে, পাশাপাশি হাউজবোটগুলি বেঁধে রাখা থাকে।

চম্পা খাল, নীরকালী মন্দিরের কাছে এবং (খ) শঙ্করপুর স্লুইস গেট, বাইসা সেতুর নীচে কুলিয়াটাতে। প্রথম জেটি 2020 সালের জুন মাসে এবং দ্বিতীয়টি 2022 সালের আগস্ট মাসে 5.09 কোটি টাকা[221] ব্যয়ে সম্পূর্ণ হয়েছিল।

নিরীক্ষায় পর্যবেক্ষন করেছে (জুন 2022) যে:

- শঙ্করপুর এবং পূর্ব মুকুন্দপুর উভয়ই সি আর জি-III-এ[222] অবস্থিত ছিল, যেখানে পর্যটনের উদ্দেশ্যে জেটিগুলির অনুমতি ছিল না। উপরন্তু, জরুরি প্রয়োজনে জেটি নির্মাণের প্রয়োজন হলে, পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়নের (ই আই এ) অধ্যয়ন একটি পূর্বশর্ত ছিল এবং পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ (ডব্লিউ বি এস সি জি এম এ) এর পূর্ব অনুমোদন বাধ্যতামূলক ছিল। ফলস্বরূপ, এই জেটিগুলির কাজ শেষ হওয়ার পরেও ব্যবহার করা শুরু হয়নি। উপরন্তু, যেসব খাঁড়িতে এই জেটিগুলো তৈরী করা হয়েছিল সেগুলোর নাব্যতাও পলি জমার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- জুন 2022-এ ডব্লিউ বি টি ডি সি এল-এর প্রতিনিধিদের সাথে যৌথ পরিদর্শনের সময়, নিরীক্ষকগণ লক্ষ্য করেছে যে বাঁধের মতো প্রয়োজনীয় নদী সুরক্ষার কাজগুলি করা হয়নি। এর ফলে সিভিল পথগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়াও, গ্যাংওয়ে/পন্টুনগুলিও রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে এবং যশ, ফণী, আম্ফান ইত্যাদির মতো মারাত্মক ঘূর্ণিঝড়ের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল।



চিত্র 4.1: নীরকালী মন্দিরের কাছে পূর্ব মুকুন্দপুরে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা

চিত্র 4.2: নীরকালী মন্দিরের কাছে পূর্ব মুকুন্দপুরে ক্ষয়প্রাপ্ত পন্টুন

চিত্র 4.3: শঙ্করপুরের স্লুইসগেটের কাছে ম্যানগ্রোভ গাছ

- ফলস্বরূপ, জেটি নির্মাণের জন্য ব্যয় করা 5.09 কোটি টাকা অযথা নষ্ট হয়েছে কারণ পূর্বশর্ত হিসাবে ই আই এ-অধ্যয়ন করা হয়নি এবং প্রয়োজনীয় সংবিধিবদ্ধ অনুমতি নেওয়া হয়নি।

উত্তরে, ডব্লিউ বি টি ডি সি এল বলেছিল (সেপ্টেম্বর 2022) যে, সুপার সাইক্লোন এবং খাঁড়িতে ক্রমাগত পলি পড়ার ফলে নাব্যতা প্রভাবিত হয়েছিল এবং প্রকল্পের জন্য প্রতিকূল বলে গণ্য হয়েছিল। ডব্লিউ বি টি ডি সি এল আরও জানিয়েছিল যে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তাটি মেরামত করা হবে, এবং ভবিষ্যতে পন্টুনগুলিকে ইজারা দেওয়ার চেষ্টা করা হবে। এছাড়াও আরও বলা হয়েছে যে, প্রকল্পের অধীনে সংগ্রহ করা হাউসবোটগুলি ব্যবহার করে ইজারা দেওয়া হবে, যার বাবদ ন্যূনতম বার্ষিক সুনিশ্চিত আয় উপলব্ধ হবে।

[221] স্লুইস গেটে সিভিল পাথওয়ে: 1.15 কোটি টাকা, নীরকালি মন্দিরের সিভিল পাথওয়ে: 1.02 কোটি টাকা, স্লুইস গেটে পন্টুন সহ গেটওয়ে: 1.50 কোটি টাকা এবং নীরকালি মন্দিরে পন্টুন সহ গেটওয়ে: 1.42 কোটি টাকা।

[222] উপকূলীয় নিয়ন্ত্রণ জোন iii, স্থলভাগের দিকে উচ্চ জোয়ার অঞ্চল থেকে 200 মিটার পর্যন্ত সমুদ্রের সামনের দিকের অঞ্চল এবং জোয়ার প্রভাবিত জলাশয় বা ক্রিকের প্রস্থের সাথে 100 মিটারের মধ্যে অঞ্চল, এদের মধ্যে যেটি সর্বনিম্ন সেটি 'শূন্য উন্নয়ন অঞ্চল' হিসাবে সংজ্ঞায়িত করা হয়েছে।

যদিও উত্তরটি যুক্তিযুক্ত ছিল না, কারণ প্রকল্পটি হাতে নেওয়ার আগে ডব্লিউ বি টি ডি সি এল, সি আর জেড- এর দেওয়া বিজ্ঞপ্তির বিধানগুলি মেনে চলেনি। উপরন্তু, ই আই এ-এর রিপোর্ট প্রস্তুত না করার এবং ডব্লিউ বি এস সি জি এম এ থেকে অনুমোদন না পাওয়ার যদি কোনো কারণ থাকে, তাও উল্লেখ করা হয়নি। এইভাবে, জেটি নির্মাণের জন্য ব্যয় করা 5.09 কোটি টাকার খরচ অফলপ্রসূ হয়ে দাঁড়ায়।

পর্যবেক্ষণটি 2022 সালের ডিসেম্বর মাসে সরকারকে জানানো হয়েছিল; উত্তর প্রতীক্ষিত (মার্চ 2023)।

পরিবহন দপ্তর

দক্ষিনবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম

4.8 দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি) দ্বারা “সম্পদ ব্যবস্থাপনা” বিষয়ে বিস্তারিত মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

4.8.1 ভূমিকা

একটি বাস-ভিত্তিক পরিবহন ব্যবস্থা যাত্রীদের গতিশীলতা প্রদান করে এবং শহর ও গ্রামীণ এলাকায় সাশ্রয়ী বিকল্প পরিবহনের সুবিধা প্রদান করে।

পরিবহন দপ্তর (‘দপ্তর’), পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি), পশ্চিমবঙ্গের জন্য একটি দক্ষ, স্বচ্ছ এবং নিশ্চিত পরিবহন ব্যবস্থা প্রদানের লক্ষ্য রাখে। দপ্তরটি জনসাধারণকে বিভিন্ন পরিষেবা প্রদান করে, যেমন ড্রাইভিং লাইসেন্স/রুট পারমিট ইস্যু করা, যানবাহনের নিবন্ধন, পরিবহন পরিকাঠামোর পরিকল্পনা ও উন্নয়ন এবং বেসরকারী খাত সহ পরিবহন পরিষেবার বিধান। দপ্তরটির প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণের অধীনে পাঁচটি রাজ্য পরিবহন উদ্যোগ (এস টি ইউ) সহ সাতটি রাজ্য সরকারি উদ্দ্যোগ (এস পি এস ই) রয়েছে, যা সম্পূর্ণভাবে জি ও ডব্লিউ বি-এর মালিকানাধীন।

পাঁচটি এস টি ইউ, যেমন পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি টি সি এল)[223], পশ্চিমবঙ্গ ভূতল পরিবহন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস টি সি এল), কলকাতা রাষ্ট্রীয় পরিবহন নিগম (সি এস টি সি), উত্তরবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এন বি এস টি সি) এবং দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি), এপ্রিল 1960 থেকে ফেব্রুয়ারি 1989-এর মধ্যে নিবন্ধন হয়েছে। যেখানে ডব্লিউ বি টি সি এল এবং ডব্লিউ বি এস টি সি এল কোম্পানি হিসেবে পূর্বের কোম্পানি আইন, 1956 এর অধীনে গঠিত হয়েছিল, সেখানে সি এস টি সি, এন বি এস টি সি এবং এস বি এস টি সি, সড়ক পরিবহন নিগম আইন, 1950-এর অধীনে প্রতিষ্ঠিত হয়। এই এস টি ইউ গুলি রাজ্য জুড়ে যাত্রীবাহী সড়ক পরিবহন এবং ফেরি পরিষেবাগুলির প্রয়োজনীয়তার পরিপূরক।

জি ও ডব্লিউ বি পশ্চিমবঙ্গের সংযোগ মণ্ডল জুড়ে বিতরণ করা সড়ক পরিবহন পরিষেবার জন্য প্রাথমিক সার্বজনীন চালক (পি পি ও) হিসাবে এই এস টি ইউ-এর প্রত্যেককে মনোনীত করেছে (জুন 2014)। তদনুসারে, ডব্লিউ বি টি সি এল, ডব্লিউ বি এস টি সি এল এবং সি এস টি সি কলকাতা নগর ও বৃহত্তর কলকাতা (কে ইউ এ) পরিচালনা করবে, এন বি এস টি সি প্রাথমিকভাবে উত্তরবঙ্গের জেলাগুলিতে পরিবহন পরিষেবা প্রদান করবে এবং কলকাতা ও অন্যান্য জেলার সাথে দীর্ঘ দূরত্বের সংযোগ প্রদান করবে। একইভাবে, এস বি এস টি সি মূলত দক্ষিণবঙ্গের জেলাগুলিতে পরিবহন পরিষেবা প্রদান করবে এবং ঝাড়খণ্ডের মতো প্রতিবেশী রাজ্যগুলির সাথে সংযোগ নিশ্চিত করবে।

---

[223] 22 আগস্ট 2016 থেকে ‘দ্য ক্যালকাটা ট্রামওয়েজ কোম্পানি (1978) লিমিটেড’ থেকে পরিবর্তন করা হয়েছে।

প্রাথমিকভাবে, দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি), দুর্গাপুর রাজ্য পরিবহন নিগম হিসাবে নামকরণ করা হয় (ডিসেম্বর 1973) এবং সড়ক পরিবহন নিগম আইন, 1950-এর ধারা 3 এর অধীনে নিগমবদ্ধ হয়। পরবর্তীতে 1988 সালের মার্চ মাসে এস বি এস টি সি নামে নামকরণ করা হয়। নিগমের মূল উদ্দেশ্য হল দক্ষিণবঙ্গের জেলাগুলিতে জনসাধারণ, বাণিজ্য ও শিল্পের সাথে পরিবহণের সমন্বয় করে একটি দক্ষ, অর্থনৈতিক এবং নির্ভরযোগ্য পরিবহন পরিষেবা প্রদান করা।

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, এস বি এস টি সি যাত্রী পরিষেবা প্রদান করার জন্য প্রতিদিন 1.30 লক্ষ কিলোমিটারের রুট দৈর্ঘ্য[224] পরিষেবা দেয়। রাজ্য সরকার বেসরকারী সংস্থাদেরও এস বি এস টি সি দ্বারা পরিচালিত এলাকায় পরিবহন পরিষেবা প্রদান করার অনুমতি দেয়। দক্ষিণবঙ্গে পরিচালিত মোট বাসগুলির মধ্যে, এস বি এস টি সি-এর অংশ ছিল প্রায় 13 শতাংশ।

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, দুর্গাপুরে এর প্রধান কার্যালয় ছাড়াও, এস বি এস টি সি-র দক্ষিণবঙ্গে তিনটি বিভাগীয় কার্যালয় এবং 20 টি ডিপো[225] রয়েছে। এস বি এস টি সি পশ্চিমবঙ্গ সরকারের (জি ও ডব্লিউ বি) পরিবহণ বিভাগের প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণাধীন।

এস বি এস টি সি এর সম্পদের মধ্যে প্রধানত এর বাস, কর্মীবৃন্দ, আর্থিক সম্পদ, জমি এবং পরিকাঠামো (কারখানা, ডিপো ইত্যাদি) অন্তর্ভুক্ত। এই সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য ব্যবস্থাপনার কার্যকারিতা মূল্যায়নের উপর নিরীক্ষা করা হয়।

4.8.2 সাংগঠনিক কাঠামো

এস বি এস টি সি-এর ব্যবস্থাপনা সভাপতির নেতৃত্বে একটি পরিচালনা পর্ষদের (বি ও ডি) উপর ন্যস্ত। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, পরিচালন অধিকর্তা (এম ডি) সহ 13 জন পরিচালক ছিলেন। এস বি এস টি সি-এর এম ডি হলেন প্রধান নির্বাহী, যিনি বি ও ডি-এর তত্ত্বাবধানে কাজ করেন এবং একজন প্রধান হিসাব আধিকারিক, তিনজন বিভাগীয় ব্যবস্থাপক (যথা দুর্গাপুর, বেলঘরিয়া এবং জঙ্গলমহল বিভাগীয় কার্যালয়ের জন্য), ট্রাফিক ম্যানেজার এবং ঊর্ধ্বতন প্রশাসনিক আধিকারিক, এস বি এস টি সি-এর বিষয়গুলি পরিচালনায় সহায়তা করেন। ডিপো পর্যায়ে এস বি এস টি সি-এর দৈনন্দিন কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ডিপো ভারপ্রাপ্ত নিয়োগ করা হয়।

এপ্রিল 2017 থেকে মার্চ 2022 পর্যন্ত সময়সীমাকে নিয়ে "এস বি এস টি সি দ্বারা সম্পদের ব্যবস্থাপনা" বিষয়ে একটি বিশদ মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা (ডি সি এ) মে এবং আগস্ট 2022-এর মধ্যে গৃহীত হয়েছিল।

4.8.3 আর্থিক অবস্থা এবং কার্যক্রমের ফলাফল

4.8.3.1 আর্থিক অবস্থা

এস বি এস টি সি-এর 2020-21 পর্যন্ত বার্ষিক হিসাব ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের অফিস (নিরীক্ষা-II), পশ্চিমবঙ্গ, দ্বারা প্রাপ্ত এবং নিরীক্ষিত হয়েছে। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত অস্থায়ী খসড়া উদ্বর্ত পত্র এখনও প্রস্তুত করা হয়নি। 2020-21 পর্যন্ত, চারটি আর্থিক বছরের এস বি এস টি সি-এর আর্থিক অবস্থা **সারণী 4.2** এ দেওয়া হল।

---

[224] রুটের দৈর্ঘ্য = এস বি এস টি সি দ্বারা পরিচালিত রুটের মোট সংখ্যা x প্রতি রুটের কিমি x প্রতি রুটে ট্রিপের সংখ্যা।

[225] দুর্গাপুর বিভাগ (দুর্গাপুর, আসানসোল, বাঁকুড়া, বর্ধমান, কালনা, রামপুরহাট, বহরমপুর এবং সিউড়ি); বেলঘোরিয়া বিভাগ (বেলঘরিয়া, হাওড়া, হলদিয়া, দিঘা, আরামবাগ এবং ফলতা) এবং জঙ্গলমহল বিভাগ (ঝাড়গ্রাম, মেদিনীপুর, খিরপাই, বান্দোয়ান, মানবাজার এবং পুরুলিয়া)।

সারণী 4.2: এস বি এস টি সি -এর আর্থিক অবস্থা

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
	দায়				
1	মূলধন	1,100.93	1,100.93	1,100.93	1,100.93
2	সংরক্ষিত সঞ্চয়[226]	18,638.50	21,440.08	21,769.44	24,103.09
3	সরকার এবং অন্যান্য এস টি ইউ থেকে ঋণ	31,254.33	35,342.89	39,407.94	41,440.76
4	সরকারি ঋণের উপর অর্জিত এবং বকেয়া সুদ	35,792.31	40,047.71	44,812.93	49,866.67
5	চলতি দায় ও সংস্থান	10,261.22	12,404.97	16,517.46	15,387.09
6	**মোট**	**97,047.29**	**1,10,336.58**	**1,23,608.70**	**1,31,898.54**
	সম্পত্তি				
7	মোট স্থায়ী সম্পত্তি	22,633.01	26,539.66	29,072.03	29,443.08
8	অসমাপ্ত মূলধনী কাজ	405.72	238.64	33.92	238.09
9	নগদ এবং ব্যাঙ্ক ব্যালেন্স সহ চলতি সম্পত্তি, ঋণ ও অগ্রিম	7,402.62	7,488.73	6,709.06	6,825.66
10	নীট রেভিনিউ তে পঞ্জীভূত ক্ষতি	66,605.94	76,069.55	87,793.69	95,391.71
11	**মোট**	**97,047.29**	**1,10,336.58**	**1,23,608.70**	**1,31,898.54**
12	**ঋণ মূলধন অনুপাত [3/ 1]**	**28.39:1**	**32.10:1**	**35.80:1**	**37.64:1**
13	**চলতি অনুপাত [9 / (4+5)]**	**0.16:1**	**0.14:1**	**0.11:1**	**0.10:1**
14	**নিট মূল্য [1–10]**	**(-) 65,505.01**	**(-)74,968.62**	**(-) 86,692.76**	**(-) 94,290.78**

(সূত্র: এস বি এস টি সি এর বার্ষিক হিসাব)

উপরের **সারণী 4.2** থেকে এটা স্পষ্ট যে এস বি এস টি সি সম্পূর্ণরূপে রাজ্য সরকারের ঋণ সহায়তার উপর নির্ভরশীল। 31 মার্চ 2021 পর্যন্ত, শেষ চারটি আর্থিক বছরে ঋণ 312.54 কোটি টাকা থেকে বেড়ে 414.41 কোটি টাকা হয়েছে অর্থাৎ 32.59 শতাংশ বেড়েছে। কিন্তু এস বি এস টি সি এর মূলধন শুধুমাত্র 11.01 কোটি টাকা তে স্থির ছিল। ফলস্বরূপ, ঋণের সাথে মূলধনের অনুপাত সর্বভারতীয় গড় (এ আই এ) 1.45:1[227] -এর সাপেক্ষে প্রতিকূল থেকে গেছে, যা 2017-18 অর্থবছরে 28.39:1 থেকে বেড়ে 2020-21 অর্থবছরে 37.64:1 হয়েছে।

অধিকন্তু, ঋণের উপর নির্ভরতা বৃদ্ধি এবং অপর্যাপ্ত তহবিলের অভ্যন্তরীণ উৎপাদনের কারণে, পুঞ্জীভূত ঘাটতি 43.22 শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে, যা কিনা 2017-18 অর্থবছরে 666.06 কোটি টাকা থেকে বেড়ে 2020-21 অর্থবছরে 953.92 কোটি টাকা তে পৌঁছেছে।

2017-18 থেকে 2020-21 অর্থবছরে এস বি এস টি সি-এর মোট দায় (মূলধন এবং রিজার্ভ এবং তহবিল ব্যতীত) 773.08 কোটি টাকা থেকে বেড়ে 1,066.95 কোটি টাকা হয়েছে। এই বৃদ্ধির মধ্যে রয়েছে সরকারি ঋণের বৃদ্ধি (34.66 শতাংশ), অর্জিত সুদ বৃদ্ধি (47.89 শতাংশ) এবং অন্যান্য বর্তমান দায় বৃদ্ধি অর্থাৎ ঋণদাতা তহবিল (17.45 শতাংশ)।

---

[226] *রক্ষিত সঞ্চয় মধ্যে রয়েছে প্রধানত অবচয় রক্ষিত সঞ্চয় (31 মার্চ 2021 এ: ₹ 199.64 কোটি টাকা) এবং বাস কেনার জন্য এস বি এস টি সি দ্বারা প্রাপ্ত মূলধন অনুদান (31 মার্চ 2021 এ: ₹ 27.67 কোটি টাকা)।*

[227] *2016-17 আর্থিক বছরের সাথে সম্পর্কিত (সর্বশেষ এস টি আর ইউ রিপোর্ট অনুযায়ী)।*

অন্যদিকে, চলতি সম্পদ 2019-20 অর্থবছরে 7,488.73 লক্ষ টাকা থেকে কমে 2020-21 অর্থবছরে 6,825.66 লক্ষ টাকা হয়েছে।

এস বি এস টি সি-এর চলতি অনুপাত[228] 2017-18-এর 0.16:1 থেকে কমে 2020-21-এ 0.10:1-এ এসেছে। এটি ইঙ্গিত দেয় যে এস বি এস টি সি-এর স্বল্পমেয়াদী আর্থিক বাধ্যবাধকতা পূরণের ক্ষমতা চাপের মধ্যে রয়েছে।

এছাড়া, এস বি এস টি সি-এর নেতিবাচক নেট সম্পদ 2017-18 সালে 655.05 কোটি টাকা থেকে 2020-21 সালে 942.91 কোটি টাকা তে বেড়েছে।

4.8.3.2 কার্যক্রমের ফলাফল

2021-22 অর্থবছর পর্যন্ত পাঁচটি আর্থিক বছরের এস বি এস টি সি-এর কার্যক্রমের ফলাফল **সারণী 4.3**-এ দেওয়া আছে।

সারণী 4.3: কার্যক্রমের ফলাফল

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22 (সাময়িক)
1	পরিচালনমূলক রাজস্ব	13,836.48	17,161.41	17,793.09	11,430.07	13,472.16
2	জি ও ডব্লিউ বি থেকে প্রাপ্ত ভর্তুকি	7,078.19	7,475.80	8,522.66	14,068.84	12,693.45
3	অ-পরিচালনমূলক রাজস্ব (জি ও ডব্লিউ বি থেকে প্রাপ্ত ভর্তুকি ব্যতীত)	417.75	306.33	466.77	312.60	199.79
4	**মোট রাজস্ব**	**21,332.42**	**24,943.54**	**26,782.52**	**25,811.51**	**26,365.40**
5	**স্থায়ী খরচ-**					
(i)	কর্মচারীবৃন্দ খরচ	10,287.64	12,075.67	15,110.17	14,579.79	13,703.88
(ii)	অবচয়	1,243.10	1,553.65	1,846.45	1,930.71	1,950.00
(iii)	সুদ (অর্থ ব্যয়)	3,728.71	4,255.40	4,765.22	5,053.74	5,774.85
(iv)	অন্যান্য স্থায়ী খরচ	1,292.22	1,454.21	1,550.87	920.20	848.64
	মোট স্থায়ী খরচ	**16,551.67**	**19,338.93**	**23,272.71**	**22,484.44**	**22,277.37**
6	**পরিবর্তনশীল ব্যয়**					
(i)	শক্তি ডিজেল	7,362.70	10,576.67	11,166.58	7,851.64	12,106.72
(ii)	শক্তি সি এন জি	168.71	321.26	461.34	261.28	
(iii)	ঘর্ষণরোধক তেল	70.93	82.75	98.13	71.08	71.37
(iv)	টায়ার এবং টিউব	487.70	398.43	338.34	244.43	210.28
(v)	ব্যাটারি	53.68	40.86	64.05	61.69	-
(vi)	খুচরা যন্ত্রাংশ ও অন্যান্য স্টোর্স	770.59	872.85	789.85	614.76	452.69
(vii)	মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ	500.07	1,085.94	1,178.81	1,022.43	1,257.40
(viii)	বুকিং এজেন্ট কমিশন	439.95	435.39	452.69	285.14	347.98
(ix)	টিকিট ও ট্রাফিক স্টেশনারী	20.89	13.75	25.46	17.34	26.26
(x)	যাত্রী যানবাহন জন্য লাইসেন্স এবং কর	943.14	1,238.70	1,279.86	798.75	1,101.33
(xi)	অন্যান্য খরচ	1.14	30.71	5.48	8.76	-
	মোট পরিবর্তনশীল খরচ	**10,819.50**	**15,097.31**	**15,860.59**	**11,237.30**	**15,574.03**

[228] কারেন্ট রেসিও হল চলতি দায় এবং চলতি সম্পদের অনুপাত।

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22 (সাময়িক)
7	**মোট খরচ**	**27,371.17**	**34,436.24**	**39,133.30**	**33,721.74**	**37,851.40**
8	**সংশ্লিষ্ট বছরের ক্ষতি (-)**	**(-) 6,038.75**	**(-) 9,492.70**	**(-) 12,350.78**	**(-) 7,910.23**	**(-) 11,486.00**
9	কার্যকর কিমি পরিচালিত * (লাখে)	521.25	647.82	699.93	474.83	501.24
10	মোট রাজস্ব প্রতি কিলোমিটার (ভর্তুকি সহ) (4/9)	40.93	38.50	38.26	54.36	52.60
11	কিলোমিটার প্রতি পরিবর্তনশীল খরচ (6/9)	20.76	23.30	22.66	23.67	31.07
12	কিলোমিটার প্রতি স্থায়ী খরচ	31.75	29.85	33.25	47.35	44.44
13	কিলোমিটার প্রতি খরচ (11+12)	52.51	53.16	55.91	71.02	75.52
14	কিলোমিটার প্রতি নীট আয় (10-13)	(-) 11.59	(-) 14.65	(-) 17.65	(-) 16.66	(-) 22.92
15	কিলোমিটার প্রতি ট্রাফিক রাজস্ব (1/9) (কিলোমিটার প্রতি আয়)	26.54	26.49	25.42	24.07	26.88
16	কিলোমিটার প্রতি অবদান[229] (কন্ট্রিবিউশন) (15-11)	5.79	3.19	2.76	0.41	(-) 4.19

(উৎস: এস বি এস টি সি এর বার্ষিক হিসাব এবং এস বি এস টি সি দ্বারা প্রদত্ত তথ্য)

**দ্রষ্টব্য: এম ও আর টি এইচ, জি ও আই প্রতিবেদন অনুযায়ী:*

ক কার্যকরী কিলোমিটার (বা রাজস্ব উপার্জনকারী কিমি) হল রাজস্ব উপার্জনের উদ্দেশ্যে বাসের বহর দ্বারা পরিচালিত মোট কিলোমিটার।

খ. যাত্রী কিমি প্রস্তাবিত = মোট দূরত্ব পরিচালিত (কার্যকর কিমি) X মোট বহন ক্ষমতা (যেমন, ভ্রমণের জন্য প্রস্তাবিত আসন সংখ্যা)।

গ. যাত্রী কিমি সম্পাদিত = মোট দূরত্ব পরিচালিত (কার্যকর কিমি) X মোট বহন ক্ষমতা প্রকৃতপক্ষে দখল করা হয়েছে (অর্থাৎ, দখলকৃত আসনের সংখ্যা)।

উপরের **সারণী 4.3** থেকে এটি দেখা যেতে পারে যে, বেতন এবং মজুরির জন্য সরকারের কাছ থেকে 498.39 কোটি টাকা ভর্তুকি প্রাপ্ত হওয়া সত্ত্বেও, এস বি এস টি সি 2017-18 থেকে 2021-22 এফ ওয়াই এর মধ্যে 472.78 কোটি টাকা লোকসান করেছে। 2017-18 অর্থবছরে বার্ষিক লোকসান 60.39 কোটি টাকা থেকে বেড়ে 2019-20 অর্থবছরে 123.51 কোটি টাকা হয়েছে, তারপরে 2020-21 অর্থবছরে 79.10 কোটি টাকা তে কমেছে এবং আবার 2021-22 অর্থবছরে 114.86 কোটি টাকা তে বেড়েছে (সাময়িক পরিসংখ্যান)। 2020-21 অর্থবছরে লোকসান হ্রাস পায় মূলত সরকারী ভর্তুকি বৃদ্ধির কারণে কোভিড মহামারীর পরিপ্রেক্ষিতে সরকারী ভর্তুকি 2020 সালের মার্চ[230] মাস থেকে কর্মীদের খরচের 75 শতাংশ থেকে 100 শতাংশে প্রতিদান করার জন্য। যাইহোক, 2021-22 অর্থবছরে প্রধানত জ্বালানি খরচের মাত্রাধিক বৃদ্ধির কারণে লোকসান আবার বেড়েছে।

2021-22 পর্যন্ত বিগত পাঁচ বছরের মোট রাজস্ব, মোট ব্যয়ের (স্থায়ী এবং প্রান্তিক) মাত্র 72.59 শতাংশ। যদিও 2017-18 সালের তুলনায় 2019-20 অর্থবছরে রাজস্ব (ভর্তুকি সহ) 25.55 শতাংশ বেড়েছে, মোট খরচও 42.97 শতাংশ বেড়েছে। যাইহোক, কোভিড মহামারীর জন্য লক-ডাউন[231] এবং যাত্রী বুকিং ক্ষমতা 50 শতাংশের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকার কারণে, 2020-21 অর্থবছরে (2019-20 অর্থবছরের তুলনায়) রাজস্ব হ্রাস পেয়েছে 3.63 শতাংশ (কার্যক্রমের রাজস্বের পরিপ্রেক্ষিতে 35.76 শতাংশ)। মহামারী পরিস্থিতির উন্নতি হওয়ায়

[229] অবদান = বিক্রয় (অর্থাৎ, ট্রাফিক রাজস্ব) বাদ পরিবর্তনশীল খরচ।

[230] জানুয়ারী 2021 ব্যতীত, যেখানে 90 শতাংশ ভর্তুকি দেওয়া হয়েছিল।

[231] এপ্রিল 2020, মে 2020, জুন 2021 এর মধ্যে সম্পূর্ণ লকডাউন এবং অন্যান্য মাসে আংশিক লকডাউন।

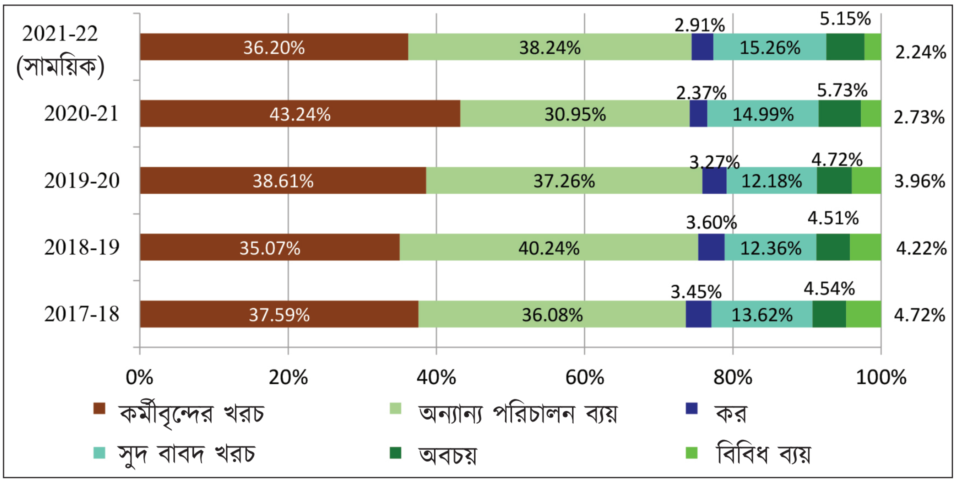
2021-22 অর্থবছরে রাজস্ব 2020-21 এর তুলনায় 2.15 শতাংশ বেড়েছে।

ইনপুট খরচ বৃদ্ধি, অলাভজনক রুট চলার জন্য সামাজিক বাধ্যবাধকতা, কোভিড মহামারী চলাকালীন সরকারী কর্মচারীদের পরিবহনের কারণে বকেয়া আদায়ের অনিশ্চয়তা ইত্যাদি ও ভাড়া সংশোধন না হওয়ার কারণে, প্রান্তিক বা চলমান খরচের উপর কিমি প্রতি অবদান 2017-18 অর্থবছরে 5.79 থেকে কমে 2020-21 অর্থবছরে 0.41 এ নেমে এসেছে এবং 2021-22 অর্থবছরে প্রতি কিলোমিটারে 4.19-এ ঋণাত্মক হয়েছে।

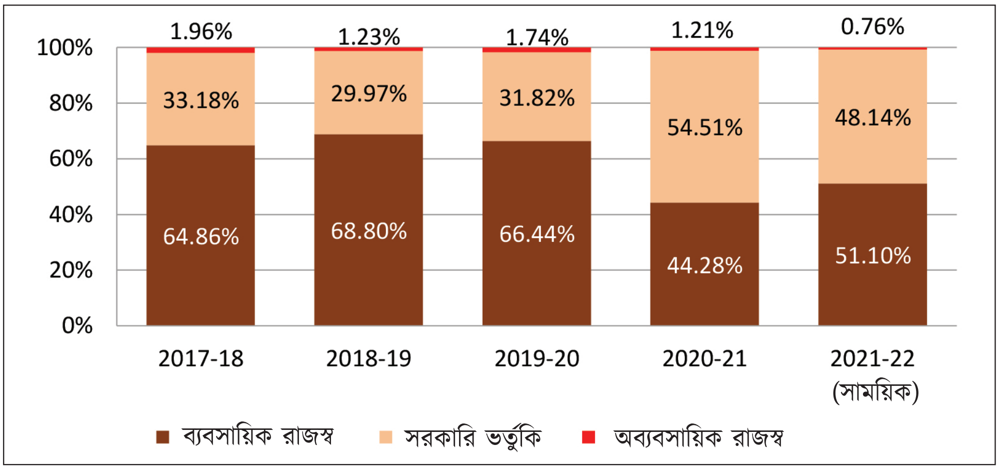
4.8.3.3 খরচ এবং রাজস্বের উপাদান

2017-18 থেকে 2021-22[232] অর্থবছরের মধ্যে খরচের প্রধান উপাদানগুলির অংশ (কর্মীবৃন্দের খরচ, পরিচালন ব্যয়, কর, সুদ বাবদ খরচ এবং বিবিধ ব্যয়) এবং রাজস্ব (ব্যবসায়িক রাজস্ব, সরকারি ভর্তুকি, অব্যবসায়িক রাজস্ব) যথাক্রমে **চিত্র 4.1** এবং **চিত্র 4.2** এ দেওয়া হয়েছে।

চিত্র 4.1: খরচের বিভাজন (শতাংশে)



চিত্র 4.2: রাজস্বের উৎসের বিভাজন (শতাংশে)



উপরের **চিত্র 4.1** এবং **চিত্র 4.2** থেকে এটি স্পষ্ট যে কর্মীবৃন্দের খরচ 2017-18 অর্থবছরে 37.59 শতাংশ থেকে 2020-21 অর্থবছরে 43.24 শতাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে, যা প্রধানত 2019 সালে বেতন সংশোধনের জন্য দায়ী। তবে, এটি হ্রাস পেয়ে 2021-22 অর্থবছরে 36.20 শতাংশ হয়েছে।

অধিকন্তু, উচ্চ সুদের হার যুক্ত ঋণের উপর অত্যধিক নির্ভরতার কারণে, সুদের প্রতি ব্যয় 2021-22 অর্থবছরে মোট ব্যয়ের 15.26 শতাংশ ছিল।

[232] 2021-22 এর পরিসংখ্যান সাময়িক।

কোভিড মহামারীর কারণে, 2020-21 এবং 2021-22 অর্থবছরে ব্যবসা থেকে রাজস্বের অংশ হ্রাস পেয়েছে, যার ফলে সরকারী ভর্তুকির উপর নির্ভরতা বৃদ্ধি পেয়েছে। যাইহোক, অব্যবসায়িক রাজস্ব থেকে অবদান (স্থায়ী আমানতের সুদ ইত্যাদি) নিরীক্ষা চলাকালীন সময়ে নগণ্য ছিল।

4.8.4 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

নিম্নলিখিত বিষয়সমূহ মূল্যায়ন করার উদ্দেশ্যে বিশদ মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা (ডি সি এ) করা হয়েছে:

- এস বি এস টি সি উপলব্ধ সম্পদ ব্যবহার করে সর্বোত্তমভাবে তার বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা অর্জন করেছে কিনা।
- রাজস্ব বাড়ানো এবং খরচ নিয়ন্ত্রণ করার জন্য এস বি এস টি সি দ্বারা পর্যাপ্ত ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছে কিনা।
- পরিকাঠামো এবং শ্রমশক্তির লাভজনক ব্যবহার ছিল কিনা।
- এস বি এস টি সি-এর বিভিন্ন কার্যাবলী ও ক্রিয়াকলাপ নিরীক্ষণের জন্য কোন ব্যবস্থা বিদ্যমান ছিল কিনা এবং এর অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ/অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ব্যবস্থার কার্যকারিতা।

4.8.5 নিরীক্ষার মাপকাঠি

এস বি এস টি সি-এর কর্মক্ষমতা মূল্যায়নের জন্য নিম্নলিখিত নিরীক্ষার মানদণ্ড গৃহীত হয়েছিল:

- আলোচ্যসূচির কাগজপত্র এবং পর্ষদ সভার অনুমোদিত কার্যবিবরণী।
- সময়ে সময়ে জারি করা পশ্চিমবঙ্গ সরকার, পরিবহন দপ্তর এবং এস বি এস টি সি-এর প্রবিধান/বিধি/আদেশ/নির্দেশনা।
- সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রণালয়ের (এম ও আর টি এইচ) প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত রাজ্য সড়ক পরিবহন উদ্যোগ 2017-18 এবং সড়ক পরিবহন ইয়ার বুক 2017-18 এবং 2018-19 পর্যালোচনা।
- সেন্ট্রাল ইনস্টিটিউট অফ রোড ট্রান্সপোর্ট (সি আই আর টি) দ্বারা প্রকাশিত ইন্ডিয়ান জার্নাল অফ ট্রান্সপোর্ট ম্যানেজমেন্ট।

4.8.6 নিরীক্ষার পরিধি

নিরীক্ষার পরিধি 2017-18 অর্থবছর থেকে 2021-22 অর্থবছর পর্যন্ত সময়কালকে অন্তর্ভুক্ত করে। নিরীক্ষা বিশ্লেষণে বাস বহরের প্রাপ্যতা এবং তার ব্যবহার বর্ণিত হয়েছে। এটি ছাড়াও, নিরীক্ষাটি মূল্যায়ন করেছে যে এস বি এস টি সি তার রাজস্ব বৃদ্ধি এবং ব্যয় নিয়ন্ত্রণের জন্য পর্যাপ্ত ব্যবস্থা নিয়েছে কিনা। এছাড়াও, এস বি এস টি সি দ্বারা পরিকাঠামোর ব্যবহার এবং পরিবর্ধন মূল্যায়ন করাও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিরীক্ষার পরিধির মধ্যে কর্মীবৃন্দের কার্যকর ব্যবহারও বিবেচনা করা হয়েছে।

4.8.7 নিরীক্ষা পদ্ধতি এবং নমুনা পরীক্ষা

পাইলট স্টাডি 2022 সালের মে মাসে সম্পাদন করা হয় এবং 2022 সালের জুলাই-আগস্টের সময় নিরীক্ষার পরিদর্শন করা হয়। নিরীক্ষা পদ্ধতিতে পরিবহন দপ্তর, এস বি এস টি সি-এর প্রধান কার্যালয়, তিনটি বিভাগীয় অফিস (দুর্গাপুর, বেলঘরিয়া এবং জঙ্গলমহল) এবং ছয়টি নির্বাচিত ডিপোর[233] নথিপত্র যাচাই করা হয়। স্তরিত নমুনার ভিত্তিতে আই ডি ই এ সফ্টওয়্যার ব্যবহার করে ডিপো নির্বাচন করা হয়। নির্বাচিত ছয়টি ডিপোতে 10 শতাংশ বাসের সংখ্যা বাস্তবিক যাচাই করা হয়েছিল।

[233] *দুর্গাপুর বিভাগ: দুর্গাপুর ও আসানসোল; বেলঘরিয়া বিভাগ: বেলঘোরিয়া ও দীঘা; জঙ্গলমহল বিভাগ: ঝাড়গ্রাম ও বান্দোয়ান।*

22 জুলাই 2022-এ একটি এন্ট্রি কনফারেন্স অনুষ্ঠিত হয়েছিল, যেখানে নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, নিরীক্ষার মাপকাঠি, ডি সি-এর পরিধি এবং পদ্ধতি নিয়ে এস বি এস টি সি-এর পরিচালনবর্গ এবং পরিবহন দপ্তরের কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করা হয়েছিল। 04 নভেম্বর 2022-এ একটি এক্সিট কনফারেন্স অনুষ্ঠিত হয়েছিল। পরিচালনবর্গের উত্তর (ডিসেম্বর 2022) প্রতিবেদনে উপযুক্তভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ সমূহ

নিরীক্ষার ফলাফলগুলি নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদে আলোচনা করা হয়েছে:

4.8.8 উদ্দেশ্য 1: এস বি এস টি সি উপলব্ধ সম্পদ ব্যবহার করে সর্বোত্তমভাবে তার বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা অর্জন করেছে কিনা

4.8.8.1 বাসের সংখ্যা

এস বি এস টি সি-এর বাসগুলির কার্যক্ষমতার বস্তুগত পরিমিতিগুলির মধ্যে রয়েছে বাসের সংখ্যা, তাদের বয়সকাল, অতিরিক্ত বয়সী বাসের সংখ্যার অনুপাত ইত্যাদি। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, বাসের সংখ্যা ছিল 893 টি, যার মধ্যে 55 টি বাস ফ্র্যাঞ্চাইজি দ্বারা পরিচালিত ছিল। অবশিষ্ট 838 টি বাস, এস বি এস টি সি দ্বারা পরিচালিত। 2017-18 থেকে 2019-20 অর্থবছর এর মধ্যে, এস বি এস টি সি 254 টি নতুন বাস যোগ করেছে, যেগুলিকে রাজ্য সরকারের দেওয়া ঋণ (46.89 কোটি টাকা)[234] এবং অনুদানের (15.08 কোটি টাকা) মাধ্যমে অর্থায়ন করা হয়েছিল। অর্থবছর 2017-18 থেকে 2021-22 এর মধ্যে, এস বি এস টি সি 123 টি বাস বাতিল করেছিল। বছর ভিত্তিক বাসের সংখ্যা ***পরিশিষ্ট-22*** এ দেওয়া আছে। এস বি এস টি সি 2020-21 এবং 2021-22-এ নতুন বাস কেনে নি, কারণ সেই সময়কালে রাজ্য সরকার এই উদ্দেশ্যে তহবিল বরাদ্দ করেনি।

বাসের বিশদ কার্যক্রম পরিমিতিগুলি যেমন বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা, বাসের উৎপাদনশীলতা,এস বি এস টি সি-এর বাসের বয়স, যাত্রী বোঝাই ইত্যাদির বিষদ বিবরণ ***পরিশিষ্ট-23*** এ দেওয়া আছে। কার্যক্রম পরিমিতি সম্পর্কিত সমস্যাগুলি, নীচে আলোচনা করা হয়েছে।

ক) বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা

- 'বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা' এস বি এস টি সি-এর বাসের সংখ্যার সাথে রাস্তায় বাস চলার সংখ্যার অনুপাতকে প্রতিনিধিত্ব করে। 2017-18 অর্থবছরে 89.20 শতাংশের সর্বভারতীয় গড় (এ আই এ) বাসের ব্যবহারের তুলনায়, এস বি এস টি সি-এর গড় বাসের ব্যবহার অর্থবছর 2017-18 থেকে 2021-22 পর্যন্ত ছিল 77.83 শতাংশ। এস বি এস টি সি-এর বাসের ব্যবহার অর্থবছর 2017-18-তে 80.10 শতাংশ থেকে 2018-19 অর্থবছর-এ 85.45 শতাংশে বৃদ্ধি পেয়েছিল, কিন্তু ক্রমশ হ্রাস পেয়ে অর্থবছর 2021-22-এ 67.31 শতাংশে (***পরিশিষ্ট-23***) দাঁড়িয়েছে। এস বি এস টি সি-এর পরিচালন পর্ষদ সুপারিশ করেছে (জুন 2019) যে অর্থবছর 2024-25 এর মধ্যে বাস ব্যাবহারের যোগ্যতা 90 শতাংশ পর্যন্ত ক্রমান্বয়ে উন্নতি করতে হবে।

  পরিচালকবর্গ বলেছে (ডিসেম্বর 2022) যে, মহামারী চলাকালীন লক ডাউনের কারণে 2020-21 সালে বাসের ব্যবহার হ্রাস পেয়েছিল। কিন্তু, ঘটনাটি হলো যে 2020-21-এর তুলনায় 2021-22 সালে এস বি এস টি সি-এর বাসের ব্যবহার কম ছিল।

[234] ₹ 362.88 লক্ষের তহবিল অন্তর্ভুক্ত যা 2019-20 অর্থবছরের বাজেটে বরাদ্দ করা হয়েছিল কিন্তু 2020-21 অর্থবছরে স্থানান্তরিত হয়েছিল।

➢ নীচের সারণীটি অর্থবছর 2017-18 থেকে 2021-22 পর্যন্ত শতাংশের পরিপ্রেক্ষিতে এস বি এস টি সি-এর সার্বিক বাস ব্যবহারের সাথে নির্বাচিত ছয়টি ডিপোর বছরভিত্তিক বাসের ব্যবহার (এফ ইউ) নির্দেশ করে।

সারণী 4.4: নির্বাচিত ডিপোতে বাস ব্যবহারের যোগ্যতা

(শতাংশে)

বিবরণ	বছর				
	2017-18	**2018-19**	**2019-20**	**2020-21**	**2021-22**
নিগম	80.10	85.45	83.63	72.65	67.31
দুর্গাপুর	79.80	93.25	93.79	82.08	76.43
বেলঘরিয়া	82.00	81.90	81.12	69.14	72.87
আসানসোল	59.47	66.29	60.13	51.22	59.82
ঝাড়গ্রাম[235]	-	78.75	88.99	55.87	55.92
দীঘা	95.26	93.43	93.76	78.95	81.40
বান্দোয়ান[236]	-	-	-	-	32.37

সারণী 4.4 থেকে স্পষ্ট হয় যে, এস বি এস টি সি দ্বারা সার্বিক বাসের ব্যবহারের যোগ্যতার তুলনায়, আসানসোল, ঝাড়গ্রাম এবং বান্দোয়ান ডিপোতে বাসের ব্যবহার কম ছিল। কম ব্যবহারের কারণগুলি ছিল বাস চালকের (চালক/পরিচালক) ঘাটতি; বয়স অতিক্রান্ত বাসের সংখ্যা যা রাস্তায় চালানোর যোগ্য ছিল না; এবং বাস মেরামতের জন্য বেশি সময় নেওয়া। উপরোক্ত ডিপোগুলিতে (দুর্গাপুর ডিপো ব্যতীত) গাড়ির রেজিস্টার পরীক্ষা করে দেখা গেছে যে, কর্মশালায় মেরামতে বিলম্ব, যন্ত্রাংশের অনুপলব্ধতা, ইত্যাদি কারণে 29 দিন থেকে 1,383 দিনের মধ্যে 38টি বাস রাস্তায় নামানো যায়নি। এই বাসগুলির মধ্যে, নয়টি বাস, যা অক্টোবর 2018 থেকে নভেম্বর 2021 পর্যন্ত রাস্তায় চালানোর উপযোগী ছিল না (31 জুলাই 2022 পর্যন্ত)।

পরিচালকবর্গ বক্তব্য মেনে নিয়ে জানায় (ডিসেম্বর 2022) এস বি এস টি সি দ্বারা চালিত বয়স অতিক্রান্ত বাসগুলির যন্ত্রাংশের অনুপলব্ধতার কারণে বাসগুলি মেরামতে বিলম্ব হয়। পরিচালকবর্গ আরও বলেছে যে, মহামারীকালীন সময়ে সি এন জি-এর অনুপলব্ধতার কারণে 2020-21 সালে আসানসোল ডিপোর বাস ব্যবহারের যোগ্যতা কম ছিল। ঝাড়গ্রাম এবং বান্দোয়ান ডিপোর ক্ষেত্রে কোভিডের কারণ বাসের ব্যবহার কে প্রভাবিত করেছিল। কিন্তু দেখা যাচ্ছে যে, আসানসোল ডিপোতে 2017-18 থেকে 2021-22 পর্যন্ত বাসের ব্যবহার কম ছিল। আবার, ঝাড়গ্রাম ডিপোর ক্ষেত্রে 2021-22 সালে বাসের ব্যবহার এস বি এস টি সি-এর গড় থেকে অনেক কম ছিল এবং বান্দোয়ান ডিপোটি কোভিড পরবর্তী সময়ের পরে বাস চালানো শুরু করেছিল।

খ) বাসের উৎপাদনশীলতা

'কার্যকরী কিলোমিটার' বলতে বোঝায় রাজস্ব উপার্জনের উদ্দেশ্যে বাস কত কিলোমিটার চালিত হয়েছে। 'বাসের উৎপাদনশীলতা' বলতে বোঝায় এক বছরে প্রতিটি বাস রাজস্ব আয়ের জন্য প্রতিদিন কত কিলোমিটার চালিত হয়েছে। 2017-18 অর্থবছরে, এ আই এ বাসের উৎপাদনশীলতা' প্রতিদিন 340 কিলোমিটারের তুলনায়, এস বি এস টি সি-এর গড় বাসের

[235] ঝাড়গ্রাম ডিপো কাজ শুরু করে আগস্ট 2018 থেকে।

[236] বান্দোয়ান ডিপো কাজ শুরু করে সেপ্টেম্বর 2021 থেকে।

উৎপাদনশীলতা' 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরের মধ্যে মাত্র 298 কিলোমিটার ছিল। এছাড়াও, এস বি এস টি সি বাসের উৎপাদনশীলতা' অর্জনের জন্য মাপকাঠি ঠিক করেনি, যা যানবাহনের উৎপাদনশীলতা' বাড়ানোর প্রচেষ্টার অভাব নির্দেশ করে। ফলস্বরূপ, এস বি এস টি সি তার রাজস্ব আয়ের সক্ষমতা সর্বাধিক করতে পারেনি।

পরিচালকবর্গ বলেছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস বি এস টি সি-তার বাসগুলি যাত্রীদের চাহিদা, ব্যক্তিগত মালিকাধীন বাস চালানোর থেকে প্রতিযোগিতা ইত্যাদি বিবেচনা করে রাস্তায় চালানো হয়। অধিকন্তু, বাসের ন্যায়সঙ্গত ব্যবহার পরিবর্তনশীল খরচ কমিয়ে দেয়। কিন্তু উত্তরটি বাসের কম উৎপাদনশীলতার কারণে, এস বি এস টি সি-এর সম্পদগুলি ব্যবহার সর্বোত্তম হয়নি, এর কোনো কারণ দর্শায় নি। এছাড়া বেসরকারী বাসের সঙ্গে প্রতিযোগিতার জন্য বাস না নামার কথা স্বীকার করে, এস বি এস টি সি বেসরকারী বাস মালিকদের জায়গা ছেড়ে দিয়েছে।

গ) বয়স অতিক্রান্ত বাস

বাসের গড় বয়স তার ব্যবহারযোগ্য উৎপাদনশীলতার অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ নির্ধারক। বাসের ব্যবহার মূলত বাসের বয়সের উপর নির্ভর করে। **সারণী 4.5**-এ অফ-রোড বাস সহ এস বি এস টি সি দ্বারা চালিত বাসের বছরভিত্তিক বিবরণ নির্দেশ করে।

সারণী 4.5: অফ-রোড এবং বয়স অতিক্রান্ত বাস

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1)	31 মার্চ অবধি এস বি এস টি সি-এর বাসের সংখ্যা	836	909	926	931	893
2)	ফ্র্যাঞ্চাইজি দ্বারা চালিত বাসের সংখ্যা	86	64	64	63	55
3)	31 মার্চ অবধি এস বি এস টি সি-এর পরিচালানায় বাসের সংখ্যা[237] {ক্রমিক সংখ্যা (1) - (2)}	750	845	862	868	838
4)	অফ-রোড বাসের গড় সংখ্যা	286	272	240	321	300
5)	অফ-রোড বাসের শতাংশ মোট বাসের তুলনায় {ক্রমিক সংখ্যা(4)/(3) X 100}	38.13	32.19	27.84	36.98	35.80
6)	সমস্ত বাসের গড় বয়স (বছরে)	5.96	6.15	6.31	7.31	8.06
7)	8 বছরের বেশি পুরনো বাসের সংখ্যা	386	408	356	366	336
8)	8 বছরের বেশি পুরনো বাসের শতাংশ {ক্রমিক সংখ্যা (7)/(1) X 100}	46.17	44.88	38.44	39.31	37.63

সারণী 4.5 থেকে দেখা যায় যে অফ-রোড বাসের শতাংশ খুব বেশি ছিল, যা কিনা 27.84 (2019-20 অর্থবছর) এবং 38.13 (2017-18 অর্থবছর) শতাংশ এর মধ্যে থাকে। এর থেকে বোঝা যায় যে, এস বি এস টি সি উক্ত সময়ের মধ্যে এই বাসগুলি থেকে রাজস্ব আদায় করতে পারেনি। এ আই এ[238] গড় বয়স 6.48 বছরের তুলনায়, 2021-22 অর্থবছরে এস বি এস টি সি-এর বাসগুলির গড় বয়স 8.06 বছর ছিল।

---

[237] *ফ্র্যাঞ্চাইজি দ্বারা চালিত বাস বাদে।*

[238] *2017-18 অর্থবছরে এ আই এ।*

পরিচালকবর্গ বক্তব্য মেনে নেয় এবং বলে (ডিসেম্বর 2022) যে তারা পুরোনো বাসের কারণে পরিষেবা প্রদানে অসুবিধার সম্মুখীন হচ্ছে।

- পরিবহন বিভাগের নির্দেশিকা (নভেম্বর 2004) অনুসারে, 3 টনের বেশি যানবাহনের স্বাভাবিক জীবনকাল 4 লক্ষ কিলোমিটার বা আট বছর বয়স হিসাবে বিবেচিত হয়। গত পাঁচ বছরে, 2021-22 অর্থবছর পর্যন্ত, এস বি এস টি সি 123 টি বাস বাতিল করেছে। তা সত্ত্বেও, এ আই এ-এর 25.09 শতাংশের তুলনায় এস বি এস টি সি 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত আট বছরেরও বেশি বয়সী বাসের হার ছিল 37.63 শতাংশ (893)। 2020-21 এবং 2021-22 সালে নতুন বাস সংগ্রহ না করার কারণে অতিরিক্ত বয়সী (8 বছরের বেশি পুরানো) বাসের হার বেশি ছিল। যেহেতু এস বি এস টি সি অভ্যন্তরীণ উৎপাদন থেকে ব্যবসায়িক উদ্বৃত্ত করতে পারে না, তাই বেশি বয়সী (8 বছরের বেশি) বাসগুলি প্রতিস্থাপনের জন্য সরকারী সহায়তার উপর নির্ভর করতে হয়। বয়স অতিক্রান্ত বাসের হার উচ্চ থাকার ফলে অফ-রোড বাসের জন্য যন্ত্রাংশের অনুপলব্ধতা দেখা দেয়, যার ফলশ্রুতিতে বাসের ব্যবহারের উপর প্রভাব পড়ে।

- এস বি এস টি সি পরিবহণ বিভাগ থেকে প্রশাসনিক অনুমোদন পাওয়ার আগে 50 টি বাস সংগ্রহের জন্য একটি দরপত্র প্রকাশ করেছিল (মে 2019)। পরবর্তী কালে 65 টি বাস সংগ্রহের জন্য প্রশাসনিক অনুমোদন (সেপ্টেম্বর 2019) পেয়েছিল এবং এস বি এস টি সি-কে পরিবহন দপ্তরের কাছে বরাদ্দের দাবি জানানোর জন্য অনুরোধ করা হয়েছিল। অনুমোদন প্রাপ্তির পর, এস বি এস টি সি গ্যারিসন ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি প্রাইভেট লিমিটেডকে (জি ই সি) মোট 16.85 কোটি টাকা[239] ব্যয়ে 65 টি ফ্যাব্রিকেটেড বাস কেনার জন্য একটি কাজের আদেশ (ডব্লিউ ও) দেয় (অক্টোবর 2019)। বাসগুলি ডব্লিউ ও পাওয়ার 120 দিনের মধ্যে, অর্থাৎ ফেব্রুয়ারি 2020 এর মধ্যে বিতরণ করার কথা ছিল।

  ডব্লিউ ও পাওয়ার পরে, জি ই সি জানিয়েছিল (জানুয়ারি 2020) যে, যেহেতু 50 টি বাসের জন্য দরপত্র পাঠানো হয়েছিল, তারা বাকি 15 টি বাস সরবরাহ করতে পারবে না। তার কারন, চ্যাসিস সরবরাহকারী, অর্থাৎ টাটা মোটর লিমিটেড (টি এম এল), তাদের বিক্রয় মূল্য অগ্রিম না পেয়ে অতিরিক্ত 15 টি চ্যাসিস সরবরাহ করতে ইচ্ছুক নয়। এস বি এস টি সি, জি ই সি-এর বক্তব্য মেনে নেয় (মার্চ 2020) এবং আদেশকৃত পরিমাণ 50 টি বাসে সংশোধন করে। নথি থেকে প্রকাশ পায় যে, জি ই সি ডিসেম্বর 2019 এবং মার্চ 2020-এর মধ্যে 50 টি বাস সরবরাহ করেছে। এইভাবে, জি ই সি-কে অযাচিত অনুগ্রহের কারণে, এস বি এস টি সি আরও 15 টি বাস দ্বারা তার বাসের শক্তি বৃদ্ধি করতে ব্যর্থ হয়েছে।

  পরিচালকবর্গ উত্তরে বলেছে (ডিসেম্বর 2022) যে এস বি এস টি সি প্রশাসনিক অনুমোদন প্রাপ্তির পরে 65 টি বি এস-IV বাস সরবরাহ করার জন্য কাজের আদেশ দিয়েছিল। ই-টেন্ডার করা এবং এই ধরনের বাস সরবরাহের ক্রান্তিকাল চলাকালীন, কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বি এস-IV বাসের নতুন নিবন্ধন বন্ধ করে দেওয়া হয়েছিল এবং নিবন্ধন শুধুমাত্র বি এস-VI বাসের জন্য সম্ভব ছিল। অতএব, 31 মার্চ 2020-এর পর বাসের প্রযুক্তিগত দিক পরিবর্তনের কারণে অবশিষ্ট 15 টি বাসের সরবরাহ করা সম্ভব হয়নি। তাছাড়া, অবশিষ্ট 15 টি বাস সংগ্রহের জন্য জি ও ডব্লিউ বি তহবিল বরাদ্দ করেনি।

  উত্তরটি গ্রহণযোগ্য ছিল না, কারণ 2020 সালের ফেব্রুয়ারির মধ্যে বাস সরবরাহের সময়সূচি ছিল। যদিও 31 মার্চ 2020-এর পর থেকে বি এস-IV বাসের নিবন্ধন বন্ধ করা হয়েছিল, কিন্তু নির্ধারিত সরবরাহের সূচি, সময়সীমার মধ্যে ছিল। এস বি এস টি সি

[239] বাস প্রতি মূল মূল্য ₹ 20.25 লাখ এছাড়া 28 শতাংশ জি এস টি।

নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে বাস সরবরাহের জন্য জোর দিলে, তারা আরও 15 টি বাস যোগ করতে পারত। অধিকন্তু, সম্পূর্ণরূপে নির্মিত 50 টি বাসের মধ্যে, জি ও ডব্লিউ বি মার্চ 2020 এর মধ্যে 36 টি বাসের জন্য অর্থ বরাদ্দ করেছে (ফেব্রুয়ারি এবং মার্চ 2020) এবং পরবর্তী আর্থিক বছরে অবশিষ্ট 14 টি বাসের জন্য অর্থ সরবরাহ করেছে (সেপ্টেম্বর 2020)। পুনরায়, এসবিএসটিসি অতিরিক্ত 15 টি বাস সংগ্রহের জন্য তহবিল চায়নি। তাই 15 টি অতিরিক্ত বাসের জন্য তহবিল বরাদ্দ না হওয়া উত্থাপিত প্রসঙ্গটি অবান্তর।

ঘ) সময়মত বাতিল করা বাসের বিক্রি

স্ক্র্যাপ বাসের সময়মতো বিক্রি করলে ভালো দাম পাওয়া যায় এবং তা তহবিল প্রাপ্ত কার্যকরী মূলধন হিসাবে ব্যবহার করা যেতে পারে। পুরোনো বাস বাতিলের জন্য, রাজ্য সরকার কর্তৃক প্রণীত নির্দেশিকা (নভেম্বর 2004/ অক্টোবর 2014) অনুসারে, এস বি এস টি সি-এর কন্ডেমনেশন কমিটির সামনে একটি প্রস্তাব পেশ করতে হবে, যেখানে বাসের রাস্তার চলার অযোগ্যতার কারণে ব্যবহারের সময়কাল, চলা কিলোমিটার, বয়স ইত্যাদি বিবৃত করতে হবে। তারপরে, কমিটির সুপারিশগুলি চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য এবং বাতিল বাস বিক্রয় নিষ্পত্তির জন্য এস বি এস টি সি এর পর্ষদের সামনে পেশ করতে হবে।

এটা লক্ষ্য করা গেছে যে, বাসগুলি রাস্তায় চলার অযোগ্য ও মেরামত অলাভজনক, ফলে বাতিল ঘোষণা করার সময়কালের মধ্যে দীর্ঘ ব্যবধান ছিল। 113 টি বাস যেগুলি 2018-19 থেকে 2021-22 মধ্যে বাতিল করা হয়েছিল তাদের পরিসংখ্যান[240] নিরীক্ষা করে দেখা যায়, যে তারিখগুলি থেকে তারা অফ-রোড ছিল এবং যে তারিখগুলিতে তাদের বাতিলের জন্য প্রস্তাব করা হয়েছিল তার মধ্যে বিস্তৃত ব্যবধান ছিল। এই ব্যবধান 50 টি বাসের জন্য এক থেকে তিন বছরের মধ্যে, 13 টি বাসের জন্য তিন থেকে পাঁচ বছরের মধ্যে এবং 16 টি বাসের জন্য পাঁচ বছরের বেশি। বিক্রির জন্যে অত্যধিক সময় নেওয়ার কারণে, তাদের কম দাম পাওয়ার সম্ভাবনা উড়িয়ে দেওয়া যায় না।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে বাতিলের চূড়ান্ত ঘোষণার জন্য প্রযুক্তিগত বিশেষজ্ঞদের দ্বারা পরিদর্শন এবং এস বি এস টি সি পর্ষদের অনুমোদনের জন্য সময় প্রয়োজন। যাইহোক, তারা আরো বলেছে যে এস বি এস টি সি ভবিষ্যতে বাতিলের প্রক্রিয়া ত্বরান্বিত করবে।

4.8.8.2 বাস ব্যবহারের অনুপাত

i. 'বাস ব্যবহারের অনুপাত' হল শতাংশ হিসাবে প্রকাশিত বাসে উপলব্ধ আসনের সাথে বাসের যাত্রীর অনুপাত। বাস ব্যবহারের অনুপাতের[241] সর্বভারতীয় গড় 71.13 শতাংশের তুলনায়, আর্থিক বছর 2017-18 থেকে 2021-22 পর্যন্ত এস বি এস টি সি-তে 70.42 শতাংশ (2018-19) থেকে 68.27 শতাংশ (2020-21) পর্যন্ত ছিল। কতৃর্পক্ষ জানায় (জুলাই 2022) যে, কোভিডের সময় যাত্রীদের পরিবর্তিত চাহিদা অনুযায়ী পরিষেবার পরিকল্পনা করে এস বি এস টি সি তার বাস ব্যবহারের শতাংশ বজায় রাখতে সক্ষম হয়েছে।

পরিচালনবর্গ আরও জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, এস বি এস টি সি-র বাস ব্যবহারের স্তর সর্বভারতীয় গড়ের সাথে তুলনা করা বাঞ্ছনীয় নয়, যেহেতু তাদের বেসরকারি

[240] *বাতিলের জন্য প্রস্তাবিত 123 টি বাসের মধ্যে 10 টির জন্য তারিখগুলি উপলব্ধ ছিল না।*

[241] *এস বি এস টি সি.-র 'বাস ব্যবহারের অনুপাত' এবং 'পরিচালিত যাত্রী কিলোমিটার' ও 'প্রস্তাবিত যাত্রী কিলোমিটার'-এর অনুপাত প্রায় একই যেহেতু তাদের বেশিরভাগ বাসই দীর্ঘ রুটে চলে, তাই তাদের বাসের ব্যবহার যোগ্যতা তাদের আসনের সংখ্যাতে সীমাবদ্ধ থাকে।*

অপারেটরস এবং অন্যান্য এস টি ইউ-এর থেকে প্রতিযোগিতার সম্মুখীন হতে হয়, যে পরিস্থিতি অন্য রাজ্যে নেই। যদিও লক্ষণীয় যে উত্তরবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এন বি এস টি সি) বেসরকারি অপারেটরসদের থেকে অনুরূপ প্রতিযোগিতার সম্মুখীন হলেও তাদের বাস ব্যবহারের অনুপাত হল 80.78 শতাংশ (2017-18)।

ii. **সারণী-4.6**-তে বাসের উৎপাদনশীলতার প্রদত্ত স্তরে পরিবহন রাজস্বের সম্বলিত ব্যবহারের মাত্রা এবং কিলোমিটার পিছু মোট ব্যয়ের বিবরণ প্রদান করা হয়েছে। উপরোক্ত কিলোমিটার পিছু ব্যয়ে এস বিএসটিসি-র কর্মীবৃন্দ খরচ[242] অন্তর্ভুক্ত (যদিও অবচয় ও সুদ বিবেচনা করা হয়নি)।

সারণী-4.6: সম্বলিত ব্যবহারের স্তর

ক্রমিক সংখ্যা	কার্যক্রমের স্থিতিমাপ	2017-18	2018- 19	2019-20	2020-21	2021-22
1	সুদ, অবচয় এবং ভর্তুকি বাদ দিয়ে কিলোমিটার পিছু ব্যয় (টাকাতে)	29.39	32.65	34.29	26.68	34.78
2	100 শতাংশ ব্যবহার হলে কিলোমিটার পিছু পরিবহন রাজস্ব (টাকাতে)	37.70	37.62	37.10	35.26	38.49
3	সম্বলিত ব্যাবহারের স্তর (1/2) (শতাংশ)	77.96	86.79	92.43	75.67	90.36

2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবর্ষে সম্বলিত ব্যবহারের মাত্রা 77.96 শতাংশ থেকে বেড়ে 90.36 শতাংশ হয়ে গেছে। ডিসেম্বর 2017-তে শেষ হওয়া ত্রৈমাসিকে দিল্লি পরিবহন নিগম[243] ভারতের রাজ্য সড়ক পরিবহন সংস্থাদের মধ্যে সর্বোত্তম অর্জিত 82.38 শতাংশ ব্যবহারের মাত্রার সাথে তুলনা করলে এস বিএসটিসি-র সম্বলিত ব্যবহারের স্তর খুবই বেশি।

iii. **শীততাপ নিয়ন্ত্রিত (এসি) বাসে খুব কম যাত্রী ধারণক্ষমতার ব্যবহার:** 31 মার্চ 2022-এ এস বি এস টি সি-র 48 টি[244] এ সি বাস ছিল। অথচ তারা এসি বাসের পরিচালনা থেকে অর্জিত রাজস্ব বা তাদের রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয়ের জন্য প্রকার ভিত্তিক পৃথক নথি রাখেনি। চারটি ডিপো[245] থেকে উপলব্ধ নথি থেকে লক্ষণীয় যে, 2021-22 অর্থবছরে স্ট্যান্ডার্ড এসি, ভলভো এবং বৈদ্যুতিক এসি বাসগুলির যাত্রী ধারণক্ষমতা ব্যবহারের অনুপাত ছিল যথাক্রমে 37.57, 20.68 এবং 29.03 শতাংশ। এই বাসগুলির কিলোমিটার প্রতি গড় আয়[246] ছিল যথাক্রমে 25.25 টাকা, 23.20 টাকা এবং 13.47 টাকা, যেখানে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানির/ শক্তি ক্ষয়ের খরচ হয়েছে যথাক্রমে 24.63 টাকা, 36.95 টাকা এবং 5.77 টাকা। সেই জন্য জ্বালানির ব্যয় মেটানোর পর অবদানের সূচক ছিল 0.62 টাকা, (-) 13.75 টাকা এবং 7.70 টাকা। এর থেকে দেখা যায় যে, ডিজেল চালিত এসি বাস পরিষেবাগুলি ছিল অলাভজনক। নিরীক্ষায় আরও দেখা যায় যে:

- রাজ্য সরকার এসি বাস পরিষেবার জন্য প্রতি কিলোমিটারে 2 টাকা ভাড়া নির্ধারণ করেছিল (জুলাই 2018)। অথচ নথি থেকে দেখা যায় যে, এস বি এস টি সি কিলোমিটার

[242] ভর্তুকি কাটার পর। নিয়মিত কর্মচারীদের বেতন প্রদানের জন্য জি ও ডব্লিউ বি থেকে প্রাপ্ত ভর্তুকি বাদ দেওয়ার পরে কর্মচারী খরচ, এস বি এস টি সি-এর কর্মক্ষম রাজস্ব থেকে কর্মচারী খরচের অংশকে নির্দেশ করে [সারি 5(i) (-) সারণী 2 এর সারি 2: কাজের ফলাফল]।

[243] সড়ক পরিবহন কেন্দ্রীয় প্রতিষ্ঠান-এর (সি আই আর টি) প্রতিবেদন ঃ অক্টোবর থেকে ডিসেম্বর 2017। নিগমটি প্রধানত শহরের রুটে বাস চালায়, যেখানে যাত্রী বহন তুলনামূলকভাবে বেশি থাকে।

[244] 38টি স্ট্যান্ডার্ড এসি বাস, পাঁচটি ভলভো এসি বাস এবং পাঁচটি বৈদ্যুতিক এসি বাস।

[245] দিঘা, বেলঘড়িয়া, দুর্গাপুর ও আসানসোল।

[246] 2021-22 আর্থিক বছরে।

পিছু ভাড়া নিয়েছে 1.60 টাকা। স্ট্যান্ডার্ড এ সি বাসে কম হারে ভাড়া নেওয়া সত্ত্বেও 2021-22-এ এস বি এস টি সি-র সামগ্রিক যাত্রী ধারণক্ষমতা ব্যবহারের অনুপাতের (69.84 শতাংশ) থেকে স্ট্যান্ডার্ড এ সি বাসগুলির যাত্রী ধারণক্ষমতা ব্যবহারের অনুপাত (37.57 শতাংশ) কম ছিল। কিন্তু, বাসের প্রকার ভিত্তিক রাজস্ব কিলোমিটার সম্পর্কিত সম্পূর্ণ নথির অভাবে, কম ভাড়া নেওয়ার কারনে হওয়া ক্ষতির পরিমাপ করা সম্ভব হয়নি।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, অনুরূপ পরিষেবাতে অন্যান্য এস টি ইউ এবং কিছু বেসরকারি অপারেটরসদের থেকে প্রতিযোগিতার প্রভাবে সংশোধিত ভাড়া বৃদ্ধির পরে উল্লিখিত বিভাগের পরিষেবা থেকে কিলোমিটার প্রতি আয় কমে গিয়েছিল।

পরিচালন কর্তৃপক্ষর জবাব গ্রহণযোগ্য ছিল না, কারণ কম ভাড়াতেও এ সি পরিষেবাগুলির যাত্রী ধারণক্ষমতা ব্যবহারের মাত্রা সন্তোষজনক ছিল না।

- পরিবহন দপ্তরের সিদ্ধান্ত (জুলাই 2021) অনুযায়ী এন বি এস টি সি পরিচালনার জন্য পাঁচটি ভলভো বাস এস বি এস টি সি-কে হস্তান্তর করে। এই বাসগুলি জানুয়ারী 2020 পর্যন্ত এন বি এস টি সি-র অধীনে ফ্র্যাঞ্চাইজি দ্বারা পরিচালিত হত এবং তারপরে এন বি এস টি সি-র কাছে ফেরৎ দেওয়া হয়েছিল। এন বি এস টি সি নিজে থেকে এই বাসগুলি চালাতে অসমর্থ হওয়ায়, সেগুলিকে এস বি এস টি সি-র কাছে হস্তান্তর করেছিল (আগস্ট 2021)। এই বাসগুলি রাস্তার উপযোগী করতে এস বি এস টি সি-এর 54.85 লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছিল (সেপ্টেম্বর-নভেম্বর 2021)। ইতিমধ্যে এস বি এস টি সি প্রযুক্তি-অর্থনৈতিক কার্যকারিতা অধ্যয়ন করতে ও বাসগুলির পরিচালনার পদ্ধতি মূল্যায়ন করতে একটি কমিটি গঠন করেছিল। কমিটি মতামত দিয়েছিল (23 আগস্ট 2021) যে, ভলভো বাসগুলির মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণে বিপুল মূলধন ও পুনরাবৃত্ত রাজস্ব ব্যয় জড়িত থাকার কারণে এবং কম কে এম পি এল ও ক্রমবর্ধমান জ্বালানী ব্যয়ের জন্য এস বি এস টি সি-র পক্ষে উক্ত বাসগুলি নিজে থেকে পরিচালনা করা কার্যকর ছিল না। অতএব, কমিটির অভিমত ছিল যে বাসগুলি ফ্র্যাঞ্চাইজি দ্বারা খরচ সংযোজন পদ্ধতিতে চালানো উচিত এবং রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় ফ্র্যাঞ্চাইজিদের বহন করতে হবে। নভেম্বর থেকে ডিসেম্বর 2021-এর মধ্যে এস বি এস টি সি প্রাথমিকভাবে এই পাঁচটি ভলভো বাস দুটি রুটে (যথা এসপ্ল্যানেড-ফারাক্কা এবং এসপ্ল্যানেড-ঝাড়গ্রাম) পরিচালনা করেছিল। উপরোক্ত রুটে কিলোমিটার প্রতি আয় কম হওয়ার দরুন এস বি এস টি সি উভয় রুটের পরিষেবাই বন্ধ করে দিয়েছিল। তারপরে বাসগুলি কলকাতা-আসানসোল (জানুয়ারী 2022) এবং কলকাতা-দীঘা (ফেব্রুয়ারি 2022) রুটে মোতায়েন করা হয়েছিল। এই নতুন রুটে কিলোমিটার প্রতি আয়ের উন্নতি হওয়া সত্ত্বেও কম চাহিদার (মার্চ 2022 অনুযায়ী) কারণে এস বি এস টি সি জ্বালানি খরচও পুনরুদ্ধার করতে পারেনি।

4.8.8.3 ডিপো আয়তন এবং সংখ্যা

ইন্ডিয়ান রোডস কংগ্রেস (আই আর সি: 124-2017) দ্বারা জারি করা (নভেম্বর 2017) ভারতীয় শহরগুলির জন্য বাসের দ্রুত গমনের (বি আর টি) পরিকল্পনা নির্দেশিকা অনুসারে ডিপো এবং টার্মিনাল এর আয়তন সেই ডিপোতে কতগুলি গাড়ি থাকবে তার উপর নির্ভর করে। আরও 100 টি বাস সমন্বিত একটি ডিপোর জন্য আনুমানিক 2 হেক্টর জায়গার প্রয়োজন। এছাড়াও, সড়ক পরিবহন উদ্যোগের সমিতি (এ এস আর টি ইউ)-এর নির্দেশনায় 2017-তে জারি করা "বাস ডিপোর পরিকল্পনা নির্দেশিকা" অনুসারে –

(i) ডিপোর ক্ষমতা/আয়তন বৃদ্ধির সাথে সাথে বাস পিছু জায়গার প্রয়োজনীয়তা দ্রুতগতিতে হ্রাস পায়,

(ii) বিপরীতক্রমে, খুব ছোট ডিপোতে স্থানের অদক্ষ ব্যবহার হয়।

(iii) আদর্শভাবে ডিপোর ক্ষমতা 80 থেকে 100 টি বাসের হওয়া উচিত।

(iv) এছাড়াও এস বি এস টি সি লক্ষ্য করেছিল যে রুট অধিক্রমন এবং প্রশাসনিক খরচ বৃদ্ধি আটকাতে দুটি ডিপোর কাছাকাছি না থাকাই বাঞ্ছনীয়।

তবে, এস বি এস টি সি তার প্রস্তাবিত ডিপোগুলির স্বয়ংসম্পূর্ণতা যাচাই করার জন্য কোনও কার্যকারিতা অধ্যয়ন করেনি এবং জানায় যে ডিপোগুলি পরিবহন দপ্তর থেকে প্রাপ্ত অনুমোদন অনুযায়ী চালু করা হয়েছিল। তারা আরও জানান যে, চাহিদা অনুযায়ী বাসের সংখ্যা ধীরে ধীরে বৃদ্ধি করা হয়েছিল।

চারটি নবনির্মিত ডিপো[247] এবং একটি নবগঠিত বিভাগের[248] পরীক্ষা-নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, এস বি এস টি সি ওই ডিপো বা বিভাগের কোনও লাভ-ক্ষতি বিশ্লেষণ করেনি। নিরীক্ষাতে[249] দেখা গেছে যে, নবনির্মিত ঝাড়গ্রাম ডিপো মেদিনীপুর ডিপো থেকে 39 কিলোমিটার দূরত্বে ছিল। উপরন্তু নবনির্মিত মানবাজার ও বান্দোয়ান ডিপো এর মধ্যে দূরত্ব 30 কিলোমিটারেরও কম ছিল।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, 31 মার্চ 2022-এ ঝাড়গ্রাম, খিরপাই, বান্দোয়ান ও মানবাজার ডিপোতে যথাক্রমে 26, 15, 22 এবং 12 টি বাস ধারণ ক্ষমতা ছিল। অতএব এই চারটি ডিপোতে বিনিয়োগের (যথাক্রমে 1,240.43 লক্ষ টাকা, 299.86 লক্ষ টাকা, 97.51 লক্ষ টাকা এবং 98.33 লক্ষ টাকা) পর্যাপ্ত ন্যায্যতার অভাব ছিল। উপরন্তু, বান্দোয়ান ডিপোর যৌথ পরিদর্শনে (এস বি এস টি সি-র কর্মকর্তাদের সাথে) দেখা যায় যে, সেখানে সীমানা প্রাচীর, জ্বালানী স্টেশনের মতো প্রাথমিক পরিকাঠামোগুলি নির্মিত হয়নি (আগস্ট 2022)।

এস বি এস টি সি ডিপোর পরিবর্তে টার্মিনাস[250] তৈরি করলে পরিকাঠামোর ব্যয়, এটি 169 জন অতিরিক্ত কর্মী[251] এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট প্রশাসনিক ব্যয় হ্রাস করতে পারত। ডিপো ভিত্তিক ব্যয় প্রস্তুত না থাকার জন্য নিরীক্ষাতে ডিপোগুলির রাজস্ব ক্ষতির পরিমাপ করা যায়নি।

পরিচালকবর্গ জানায় যে (i) পশ্চিমবঙ্গ সরকারের উদ্দেশ্যের সাথে তাল মিলিয়ে জঙ্গলমহল বিভাগের অধীনে ডিপোগুলি খোলা হয়েছিল সেই জায়গায় আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য। প্রাথমিকভাবে এই ডিপোগুলি ভালভাবে কার্যকর না থাকলেও, সময়ের সাথে সাথে তাদের কার্যকারিতা বৃদ্ধি পেয়েছে। (ii) এস বি এস টি সি হল একমাত্র রাজ্য পরিবহন সংস্থা যারা তাদের ভিশন 2025 নথিতে উল্লিখিত দক্ষিণবঙ্গের প্রত্যন্ত গ্রাম ও মহকুমাগুলির পাশাপাশি উত্তরবঙ্গের কিছু অংশেও পরিষেবা প্রদান করে।

কিন্তু পরিচালকবর্গ অলাভজনক ডিপোগুলি পরিচালনায় পরিকল্পনার অভাবের দিকে নজর আকর্ষণ করেননি যেহেতু এই পরিষেবাগুলি থেকে হওয়া ক্ষতি সামঞ্জস্য করার জন্য অন্য পরিষেবাগুলি থেকে কোনও উদ্বৃত্ত ছিল না। অধিকন্তু পরিচালকবর্গ কাছাকাছি ডিপো খোলার বিষয়টিতে নীরব থেকে গেছে।

---

[247] ঝাড়গ্রাম (08.08.2018), খিরপাই (05.11.2020), বান্দোয়ান (01.09.2021) এবং মানবাজার (01.09.2021)।

[248] জঙ্গলমহল বিভাগ (8 মার্চ 2019)।

[249] গুগল মানচিত্র।

[250] 'বাস টার্মিনাস' হল একটি নির্ধারিত স্থান যেখানে একটি বাস তার নির্ধারিত রুট শুরু বা শেষ করে।

[251] ঝাড়গ্রাম (78), খিরপাই (50), বান্দোয়ান (36) এবং মানবাজার (37) এ মোট বিদ্যমান জনবল ছিল 201। আটজন কর্মী সহ {নিরাপত্তা: 5, হাউসকিপিং: 1 এবং সংরক্ষণ: 2 (সূত্র: বেলঘরিয়া বিভাগের বিভাগীয় ব্যবস্থাপক সাথে বৈঠকের আলোচ্যসূচী, তারিখ 06.08.2022)} প্রতিটি টার্মিনাসের জন্য প্রয়োজন, 169 জন কর্মীকে ছাঁটাই করা যেত।

সুপারিশসমূহ:

1. ***এস বি এস টি সি তার বাসের উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি, নতুন বাস এবং সময়মত বর্জিত বাসের নিষ্পত্তি করে তার বাসের ব্যবহার বৃদ্ধি করতে পারে ।***
2. ***বয়স অতিক্রান্ত বাসগুলির প্রতিস্থাপন এবং জ্বালানী দক্ষতা উন্নত করার জন্য উপযুক্ত পদক্ষেপ নেওয়া উচিত, যার ফলে যানবাহন দূষণ হ্রাস পাবে এবং যাত্রীদের নিরাপত্তা সুনিশ্চিত হবে।***

4.8.9 উদ্দেশ্য 2 : রাজস্ব বাড়ানো এবং খরচ নিয়ন্ত্রণ করার জন্য এস বি এস টি সি দ্বারা পর্যাপ্ত ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছে কিনা

4.8.9.1 কার্যক্রমের ব্যয়সঙ্কোচ

এস বি এস টি সি-র প্রধান পরিচালনগত ব্যয়ের মধ্যে জ্বালানি খরচ, বাস পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় এবং টায়ার, টিউব ইত্যাদি বাবদ ব্যয় অন্তর্ভুক্ত। ব্যয় সম্পর্কিত কিছু গুরুত্বপূর্ণ বিষয় নিম্নে আলোচনা করা হয়েছে।

I) জ্বালানির ব্যয়সঙ্কোচ

জ্বালানি হল ব্যয়ের প্রধান উপাদান যা 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবর্ষে মোট ব্যয়ের 29.14 শতাংশ এবং পরিবর্তনশীল ব্যয়ের 73.30 শতাংশ ছিল। এস বি এস টি সি-র বাসের সংখার মধ্যে রয়েছে (i) ডিজেল চালিত স্ট্যান্ডার্ড, শীততাপ নিয়ন্ত্রিত (এ সি) ও ভলভো বাস, (ii) সংকুচিত প্রাকৃতিক গ্যাস (সি এন জি) চালিত স্ট্যান্ডার্ড বাস এবং (iii) শীততাপ নিয়ন্ত্রিত বৈদ্যুতিক বাস।

ডিজেল এবং সি এন জি চালিত বাসের জ্বালানি দক্ষতা পরিমাপ করা হয় যথাক্রমে লিটার প্রতি ডিজেল এবং প্রতি কিলোগ্রাম সি এন জি পিছু গড় কিলোমিটার ভ্রমণ দ্বারা (কে এম পি এল/ কে এম পি কে জি)। বৈদ্যুতিক বাসের ক্ষেত্রে এটি প্রতি কিলোওয়াট-ঘণ্টায় ভ্রমণ করা কিলোমিটার দ্বারা পরিমাপ করা হয়।

নিরীক্ষার জন্য নির্বাচিত ছয়টি ডিপোতে 2021-22 অর্থবছরে স্ট্যান্ডার্ড, এ সি ও ভলভো বাসের জ্বালানি দক্ষতা ছিল যথাক্রমে 4.34, 3.63 এবং 2.42 লিটার প্রতি কিলোমিটার। বৈদ্যুতিক বাসের ক্ষেত্রে এটি ছিল কিলোমিটার প্রতি 1.22 কিমি/কিলোওয়াট-ঘণ্টা। 2021-22 অর্থবছরে শক্তির দাম বিবেচনা করে, ছয়টি নির্বাচিত ডিপোতে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানীর খরচ **সারণী 4.7**-এ দেখানো হয়েছে।

সারণী 4.7: কিলোমিটার পিছু জ্বালানি ব্যয়

বিবরণ	ডিজেল চালিত			সি এন জি চালিত	বৈদ্যুতিক এ সি বাস
	স্ট্যান্ডার্ড	এ সি	ভলভো		
একক প্রতি কিলোমিটার	4.34	3.63	2.42	4.82	1.22
গড় হার (টাকাতে)	89.41	89.41	89.41	70.19	7.04
কিলোমিটার প্রতি জ্বালানি ব্যয় (টাকাতে)	20.60	24.63	36.95	14.56	5.77

সারণী 4.7 নির্দেশ করে যে, সি এন জি চালিত বাস এবং বৈদ্যুতিক এ সি বাসগুলির পরিচালনার ব্যয় ডিজেল চালিত স্ট্যান্ডার্ড বাসগুলির তুলনায় কম ছিল যথাক্রমে কিলোমিটার প্রতি 6.04 টাকা ও 14.83 টাকা। অধিকন্তু, সি এন জি চালিত বাস এবং বৈদ্যুতিক এ সি বাসে

যানবাহন দূষণ কম হয় এবং এইভাবে এটি পরিবেশ-বান্ধব বিকল্প। কিন্তু এই বাসগুলিতে নিম্নলিখিত অসুবিধাগুলি বজায় ছিল:

- সি এন জি বাসগুলির ট্যাঙ্ক একবার পূর্ণ করলে 450 কিলোমিটারের বেশি চলতে পারে না এবং বৈদ্যুতিক বাসগুলি একবার চার্জে প্রায় 80 কিলোমিটার পর্যন্ত চলতে পারে।
- সি এন জি বাসের খুচরা যন্ত্রাংশ অপর্যাপ্ত পরিমানে পাওয়া যায়।

ডিজেল তেলের ক্রমবর্ধমান দামের জন্য এস বি এস টি সি-র জ্বালানীতে খরচ কমানোর লক্ষ্যে নেওয়া পদক্ষেপগুলি নিম্নে বর্ণিত:

ক. বাসের রূপান্তর

এস বি এস টি সি তার পুরানো 100 টি ডিজেল চালিত বাস সি এন জি-তে রূপান্তরের জন্য পরিবহণ দপ্তরের কাছে ছয় কোটি টাকার তহবিল চেয়ে একটি প্রস্তাব পেশ করেছিল (সেপ্টেম্বর 2021)। যেহেতু সি এন জি-র খরচ ডিজেলের তুলনায় কম, পরিচালন কর্তৃপক্ষ অনুমান করেছিল যে এর ফলে বছরে 11.36 কোটি টাকার ব্যয় সাশ্রয় হবে। এস বি এস টি সি, মেসার্স দিয়া অটোমবাইলসকে বাস প্রতি 8.28 লক্ষ টাকা খরচে 72 টি বাস রূপান্তরের জন্য একটি অর্ডার দিয়েছিল (অক্টোবর 2021) কাজটি অর্ডার দেওয়ার 90 দিনের মধ্যে সম্পূর্ণ করার কথা ছিল। সরবরাহের তারিখ থেকে ওয়ারেন্টি ছিল দুই বছর। নভেম্বর 2021 থেকে জানুয়ারী 2022-এর মধ্যে এস বি এস টি সি 11 টি বাস ওই সংস্থাকে দিয়েছিল। তারপরে, ঠিকাদারের কাজ তদারকি করার জন্য জানুয়ারী 2022-এ একটি পরিদর্শন দল পাঠানো হয়েছিল এবং তাদের দেওয়া প্রতিবেদনে বলা হয়েছে যে রূপান্তর প্রক্রিয়ায় ব্যবহৃত যান্ত্রিক সংযুক্তি, সিলিন্ডার ইত্যাদি ত্রুটিপূর্ণ এবং অত্যন্ত বিপজ্জনক ছিল। উপরোক্ত প্রতিবেদনের পর যদিও পর্ষদ রূপান্তর প্রক্রিয়া বন্ধ করার সিদ্ধান্ত নিয়েছিল (মার্চ 2022), তাও ওই 11 টি বাস এখনও ঠিকাদারের কাছে পড়ে আছে (জুলাই 2022 অনুযায়ী)। 2022 সালের জুলাই মাসে এস বি এস টি সি-র পর্ষদ বাসগুলিকে বেলঘড়িয়ার বিভাগীয় কারখানাতে স্থানান্তরের সিদ্ধান্ত নিয়েছিল। যেহেতু সেই বাসগুলি জানুয়ারী 2022 থেকে জুলাই 2022 পর্যন্ত নিস্ক্রিয় ছিল সেইজন্য 2,310[252] বাস-দিন নষ্ট হয়েছিল।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, উল্লিখিত কাজটি চলছে এবং যত তাড়াতাড়ি সম্ভব বাসগুলিকে রাস্তায় নামানোর বিষয়টি ত্বরান্বিত করা হচ্ছে।

খ. জ্বালানি দক্ষতা

- এস বি এস টি সি-র জ্বালানি দক্ষতা[253] ছিল প্রতি লিটার ডিজেলে 4.25 কিলোমিটার, যেখানে সর্বভারতীয় গড় ছিল 4.89[254]। এস বি এস টি সি-র অনুরূপ গড় বাস আয়ু (8.46 বছর) সম্বলিত তেলেঙ্গানা রাজ্য পরিবহন নিগম (টি এস আর টি সি)-এর জ্বালানি দক্ষতা ছিল 5.12 কে এম পি এল।

  এস বি এস টি সি-র সি এন জি বাসগুলি 2021-22 অর্থবর্ষে প্রতি কিলোগ্রাম সি এন জি-তে 4.73 কিলোমিটার চলেছিল যেটি এস বি এস টি সি-র প্রত্যাশিত অর্জনযোগ্য 5.30 কিলোমিটারের থেকে কম ছিল। এর থেকে ইঙ্গিত পাওয়া যায় যে, ডিজেল এবং সি এন জি চালিত উভয় বাসের ক্ষেত্রেই জ্বালানি দক্ষতা উন্নত করার সুযোগ রয়েছে। 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরে জ্বালানির প্রকার ভিত্তিক (ডিজেল এবং সি এন জি) মোট কিলোমিটার চালানোর নথির অনুপলব্ধতার কারণে, পরিচালন ব্যয়ের উপর কম জ্বালানি দক্ষতার প্রভাব হিসাব করা যায়নি।

---

[252] 11 টি বাস x 30 দিন x 7 মাস।

[253] প্রতি লিটার ডিজেল তেল পিছু ভ্রমণ করা কিলোমিটার।

[254] সি আই আর টিঃ অক্টোবর থেকে ডিসেম্বর 2017।

সারণী 4.8-এ 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরে এস বি এস টি সি এবং তার নমুনা পরীক্ষিত ছয়টি ডিপোর ডিজেল বাসের বছরভিত্তিক লিটার পিছু কিলোমিটার দেখানো হয়েছে।

সারণী 4.8: নির্বাচিত ডিপোতে লিটার পিছু কিলোমিটার

ডিপো	বছর					গড়
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	
এস বি এস টি সি	4.31	4.24	4.16	4.22	4.32	4.25
1. দুর্গাপুর	4.24	4.25	4.23	4.10	4.75	4.31
2. বেলঘড়িয়া	4.53	4.43	4.39	4.20	4.35	4.38
3. আসানসোল	4.24	4.17	4.12	4.02	4.19	4.15
4. ঝাড়গ্রাম	-	4.80	4.66	4.59	4.57	4.66
5. দীঘা	4.08	4.04	4.06	4.12	4.07	4.07
6. বান্দোয়ান	-	-	-	-	4.21	4.21

উপরের **সারণী 4.8** থেকে এটা স্পষ্ট যে, দীঘা ও আসানসোল ডিপো দুটির জ্বালানি দক্ষতা এস বি এস টি সি দ্বারা অর্জিত সামগ্রিক গড় জ্বালানি দক্ষতার থেকে কম ছিল। অন্যদিকে ঝাড়গ্রাম, বেলঘড়িয়া এবং দুর্গাপুর ডিপোর গড় জ্বালানি দক্ষতা এস বি এস টি সি-র সামগ্রিক গড়ের থেকে বেশি ছিল।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ তাদের জবাবে বলেছে (ডিসেম্বর 2022) যে, এস বি এস টি সি বয়স অতিক্রান্ত বাস পরিচালনা করে। এই বেশি বয়সী বাসগুলি চালিয়ে কাঙ্ক্ষিত জ্বালানি দক্ষতা অর্জন করা সম্ভব নয় এবং দীঘা ডিপোর নিম্ন জ্বালানি দক্ষতার কারন হল রাস্তার খারাপ অবস্থা ও রুটে বিরতি। এই উত্তরটি গ্রহনযোগ্য নয়, কারন বাসের অনুরূপ আয়ু সম্বলিত তেলেঙ্গানা রাজ্য পরিবহন নিগম (টি এস আর টি সি) এস বি এস টি সি-র তুলনায় ভাল জ্বালানি দক্ষতা (5.12 কে এম পি এল) অর্জন করেছে।

- জ্বালানি দক্ষতা সর্বাধিক করার জন্য সেন্ট্রাল ইন্সটিটিউট অফ রোড ট্রান্সপোর্ট (সি আই আর টি) অন্যান্য বিষয়গুলির সাথে সাথে নিম্নলিখিতগুলি সুপারিশ করেছিল :- (i) তথ্য বিশ্লেষণ ও লক্ষ্য নির্ধারণ, (ii) নিম্ন কর্মদক্ষতা সম্পন্ন চালকদের পর্যায়ক্রমিক প্রশিক্ষণ, (iii) ডিপোতে চালকদের জ্বালানি দক্ষতা প্রদর্শন এবং (iv) পুরস্কৃত করার কৌশল প্রবর্তন ইত্যাদি। এই বিষয়ে নিম্নলিখিত ঘাটতিগুলি লক্ষ্য করা গেছে:

i) সি আই আর টি-র করা পর্যবেক্ষণে[255] দেখা গেছে যে, চালকদের প্রশিক্ষণে 5 থেকে 10 শতাংশ জ্বালানি দক্ষতা বৃদ্ধি পায় যার গুরুভাগ টাই (শ্রেণীকক্ষ প্রশিক্ষণের তুলনায়) রাস্তায় প্রশিক্ষণ থেকে পাওয়া যায়। নথি পরীক্ষা করে দেখা গেছে যে, এস বি এস টি সি যদিও চালকদের প্রশিক্ষণ দেওয়ার একটি পদ্ধতি স্থাপন করেছিল, কিন্তু তার প্রভাব নিরুপনের জন্য প্রতিক্রিয়া নেওয়ার কোনও ব্যবস্থা ছিল না। প্রশিক্ষণগুলি আবার রাস্তার পরিবর্তে শ্রেণীকক্ষের পরিবেশে দেওয়া হয়েছিল। এস বি এস টি সি ডিপো স্তরে চালক-ভিত্তিক জ্বালানি দক্ষতার (একক পিছু কিলোমিটার) নথি রাখলেও বাসের ধরন (যেমন স্ট্যান্ডার্ড, এ সি, ভলভো, সি এন জি এবং বৈদ্যুতিক) অনুসারে চালকদের জ্বালানি দক্ষতা দেখায়নি। তাই নিরীক্ষাতে প্রশিক্ষণের প্রয়োজনীয়তা নির্ণয় করতে কম কে এম পি এল অর্জনকারী চালকদের সংখ্যা নির্ধারণ করা যায়নি।

ii) এস বি এস টি সি বাসের ধরন অনুযায়ী কে এম পি এল-এর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেনি। সেই জন্য বিভিন্ন ডিপোতে নিয়োজিত চালকদের পাশাপাশি রক্ষণাবেক্ষণ ঠিকাদারদের

255 সি আই আর টি: পরিবহণ ব্যবস্থাপনার ভারতীয় পত্রিকা, অক্টোবর-ডিসেম্বর 2016।

কর্মক্ষমতা পর্যবেক্ষণ করা সম্ভবপর ছিল না। চালকদের উৎসাহ অর্থ প্রদান করার জন্য এস বি এস টি সি যদিও 100 কিলোমিটারের অধিক দূরত্বের রুটের স্ট্যান্ডার্ড ডিজেল বাসের জন্য 4.2 কে এম পি এল-এর লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করেছিল। সেই লক্ষ্যটি সর্বভারতীয় গড় 4.89 কে এম পি এল এবং টি এস আর টি সি-র 5.12 কে এম পি এল-এর তুলনায় এস বি এস টি সি- র ক্ষেত্রে নীচের দিকে ছিল। পরিচালকবর্গ জবাব দিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022), চালক অনুসারে কে এম পি এল ডিপো এবং বিভাগীয় স্তরে পর্যবেক্ষণ করা হয়। তবে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণের অনুপস্থিতিতে, পর্যবেক্ষণ কার্যকর হবে না।

iii) ভালমানের লুব্রিকেন্টের ব্যবহার ভাল জ্বালানি দক্ষতা অর্জনে সহায়তা করে। এস বি এস টি সি-র দরপত্র ক্রয় কমিটি লক্ষ্য করেছিল (জানুয়ারী 2022) যে 2021-22 অর্থবর্ষে দুর্গাপুর ডিপোতে প্রচলিত সস্তা লুব্রিকেন্টের চেয়ে ভাল লুব্রিকেন্ট ব্যবহার করার ফলে কে এম পি এল 3.47 শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছিল। যদিও সেই কমিটি অন্যান্য ডিপোতেও এর ব্যবহার বাড়ানোর কথা বিবেচনা করার জন্য একটি লাভ-ক্ষতি বিশ্লেষণ করার সুপারিশ করেছিল (জানুয়ারী 2022), এই ধরনের কোনো বিশ্লেষণ করা হয়নি (আগস্ট 2022 পর্যন্ত)।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, আর্থিক সংকট বিবেচনা করে অন্যান্য ডিপোতেও এই জাতীয় লুব্রিকেন্টগুলির পর্যায়ভিত্তিক কার্যকর করার পরিকল্পনা করেছে।

iv) **সারণী 4.9**-এ 2021-22 অর্থবছরে এস বি এস টি সি-র মনোনীত ছয়টি ডিপোর বিভিন্ন বয়সভিত্তিক স্ট্যান্ডার্ড বাসের জ্বালানি ব্যবহারের ধরণ নির্দেশ করা হয়েছে।

সারণী 4.9: বয়স ভিত্তিক ডিজেল ব্যবহারের তুলনা

বাসের বয়স ভিত্তিক শ্রেণী (বছর)	বাসের সংখ্যা	মোট কিলোমিটার চলেছে	মোট ডিজেল (লিটার)	কে এম পি এল
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)/(4)
0-4	41	26,63,789	6,16,298	4.32
4-8	130	87,97,517	20,45,913	4.30
8-10	8	2,49,210	55,186	4.52
10-12	24	14,50,683	3,31,778	4.37
12 এবং অধিক	80	36,05,429	8,26,083	4.36
মোট	**283**	**1,67,66,628**	**38,75,258**	**4.33**

উপরোক্ত **সারণী 4.9** থেকে এটা স্পষ্ট যে আট থেকে 10 বছর বয়সী বাসগুলি নতুন বাসের তুলনায় ভাল কে এম পি এল অর্জন করেছিল। অন্যান্য বয়স-গোষ্ঠী দ্বারা অর্জিত কে এম পি এল থেকে দেখা যায় যে, জ্বালানির ব্যবহারের হার বাসের বয়সের সাথে উল্লেখযোগ্য ভাবে পরিবর্তিত হয়নি। তবে পরিচালকবর্গ এর কারণগুলি বিশ্লেষণ করেনি। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরের মধ্যে বাস ক্রয়ের বিষয়ে জারি করা দরপত্রগুলিতে জ্বালানি দক্ষতার মানদণ্ডকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। ফলস্বরূপ, এস বি এস টি সি তার জ্বালানি ব্যয় কমানোর একটি সুযোগ হারিয়েছে।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ জবাবে বলেছিল (ডিসেম্বর 2022) যে, শূন্য থেকে চার বছর বয়সী বাসগুলি বি এস-IV শ্রেণীর ছিল। যদিও এই বাসগুলি কম দূষণ ছড়ায়, তাদের কে এম পি এল কম। পুরানো বাসগুলির জ্বালানি দক্ষতা বেশি হলেও তাদের আবার দূষণরোধ করার ক্ষমতা কম।

পরিচালকবর্গদের দ্বারা বিস্তারিত বিশ্লেষণ এবং নির্মাতাদের কাছ থেকে নিশ্চিতকরণের অনুপস্থিতিতে, পরিচালন কর্তৃপক্ষের যুক্তি গ্রহণযোগ্য নয়।

গ. অচল কিলোমিটার

অচল কিলোমিটার হল সেই দূরত্ব যা একটি বাস কোন যাত্রী ছাড়া তার ডিপো থেকে বাস-স্ট্যান্ড পর্যন্ত এবং বাস-স্ট্যান্ড থেকে ডিপো পর্যন্ত যায়। ডিপোগুলি বাস-স্ট্যান্ডের কাছাকাছি হলে অচল কিলোমিটার হ্রাস পাওয়ার পাশাপাশি যানজটের জন্য সময় নষ্ট কম হয়। 2017-18 থেকে 2021-22-এর মধ্যে অচল কিলোমিটারে বাস চালাতে 2,843.43 লক্ষ টাকার[256] জ্বালানি ব্যবহৃত হয়েছিল। দীঘা ছাড়া মনোনীত বাকি পাঁচটি ডিপোর ক্ষেত্রে ডিপো থেকে বাস-স্ট্যান্ডের দূরত্ব 4 কিলোমিটার থেকে 21 কিলোমিটার পরিসীমার মধ্যে ছিল।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, তারা ডিপো থেকে বাস-স্ট্যান্ড এবং তার প্রত্যাবর্তনের সময় যাত্রীদের বাসে ওঠার অনুমতি দিয়ে অচল কিলোমিটারকে রাজস্ব উপার্জনযোগ্য কিলোমিটারে রূপান্তর করার কথা ভাবছে। এছাড়াও রুটে বাস বিকল হওয়ার জন্যও অচল কিলোমিটার হয়, কিন্তু এস বি এস টি সি সেই দূরত্ব পরিমাপ করেনি।

II) বাসের রক্ষণাবেক্ষণ

বাসগুলিকে ভাল চলমান অবস্থায় রাখতে এবং বিকল হওয়ার সংখ্যা ও অন্যান্য যান্ত্রিক ব্যর্থতার সম্ভাবনা কমাতে মেরামত ও পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণ প্রয়োজন। 2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরে, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয়[257] পরিবর্তনশীল খরচের 15.80 শতাংশ ছিল। এস বি এস টি সি-র দ্বিস্তর রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থার মধ্যে নিম্নলিখিতগুলি অন্তর্ভুক্ত: (i) ডিপোতে বাসের প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণ এবং (ii) বিভাগীয় কর্মশালাতে গুরুতর মেরামত অথবা ঢেলে সাজানো। বাসগুলিকে চলমান অবস্থায় রাখতে এবং বিকল হওয়া অথবা অন্যান্য যান্ত্রিক ব্যর্থতা কমাতে ডিপো কারখানাতে বাসগুলির রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। এস বি এস টি সি-র দুর্গাপুর ও বেলঘড়িয়ার বিভাগীয় কর্মশালাতে যান্ত্রিক এবং বৈদ্যুতিক উপাদানগুলির পরীক্ষা করার পাশাপাশি বাসের সংস্কারও করা হয়।

(ক) ডিপো কারখানা

পরীক্ষিত ছয়টি ডিপো কারখানার কোনোটিতেই বাসের অচল অবস্থার সময় কমানোর জন্য প্রধান যন্ত্রাংশ[258] ও উপ-যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের বিকল্প যন্ত্রাদি রাখা ছিল না। ডিপো কারখানার কাজ হল সময়সূচী অনুযায়ী বাসের পাঁচটি লুব্রিকেন্ট[259] পরিবর্তন করা এবং যান্ত্রিক ও বৈদ্যুতিক ব্যবস্থার পরীক্ষা করা। প্রতিটি ডিপো লুব্রিকেন্ট প্রতিস্থাপনের জন্য বিভিন্ন সময়সূচী জারি করেছিল, যার মধ্যে অভিন্নতার অভাব ছিল, সেটি ***পরিশিষ্ট-24*** –এ বর্ণিত হয়েছে। অধিকন্তু, সংশ্লিষ্ট ডিপো দ্বারা গৃহীত রক্ষণাবেক্ষণের সময়সূচীর নিরিখে, সংশ্লিষ্ট ডিপোগুলিতে তালিকাভুক্ত রক্ষণাবেক্ষণের কাজের নির্ধারিত সংখ্যার তুলনায় রক্ষণাবেক্ষণের কাজে 2,093 টি ঘাটতি এবং 112 টি বাড়তি কাজ দেখা গেছে।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে নিরীক্ষা দ্বারা উল্লিখিত ইউনিট এক্সচেঞ্জ প্রক্রিয়া (প্রধান ও উপ যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের বিকল্প) এস বি এস টি সি দীর্ঘদিন ধরেই এর কর্মশালায় অনুসরন করে এসেছিল। তবে, আর্থিক অসুবিধার কারণে, এস বি এস টি সি সেই

---

[256] অচল কিলোমিটার (অর্থবর্ষ 2017-18 থেকে 2021-22) x ডিজেলের গড় দাম / গড় কে এম পি এল = 1,71,90,013 x 70.30 টাকা /4.25।

[257] খুচরা যন্ত্রাংশ, লুব্রিকেন্ট, ব্যাটারি, মেরামত এবং রক্ষণাবেক্ষণ চার্জ, টায়ার টিউব (108.39 কোটি টাকা)।

[258] ইঞ্জিন, গিয়ার বাক্স, ফুয়েল ইঞ্জেকশান পাম্প ইত্যাদি।

[259] ইঞ্জিনের তেল, গিয়ারের তেল, স্টিয়ারিং-এর তেল, গ্রীসিং এবং ডিফারেন্সিয়াল তেল।

ব্যবস্থাটি বজায় রাখতে পারেনি। তদুপরি, রক্ষণাবেক্ষণের ক্রিয়াকলাপ কঠোরভাবে অনুসরণ করা হয়েছিল এবং সময়সূচী অনুসারে লুব্রিকেন্টগুলি বদল করা হয়েছিল।

কিন্তু পরিচালন কর্তৃপক্ষের উত্তরটি পৃথক ডিপোগুলির জন্য বিভিন্ন রক্ষণাবেক্ষণের সময়সূচী নির্ধারণের সমস্যাটিতে আলকপাত করেনি। অধিকন্তু নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, ডিপোগুলি তাদের নিজস্ব সময়সূচী মেনে কাজ করেনি।

(খ) বাসের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঠিকাদারদের নিযুক্তি

বিভিন্ন ডিপোতে রক্ষণাবেক্ষণ ঠিকাদার নিয়োগ করে বাসের রক্ষণাবেক্ষণ করানো হয়। 2017 সালের জানুয়ারী মাসে দরপত্রের মাধ্যমে এইসব ঠিকাদারদের নির্বাচন করা হয়। এস বি এস টি সি তিন বছরে রক্ষণাবেক্ষণের কাজের জন্য পাঁচটি ঠিকাদারকে[260] কার্যাদেশ জারি করেছিল (মার্চ 2017), যা পরবর্তীকালে (এপ্রিল 2020) আরও তিন বছরের জন্য (মার্চ 2023 পর্যন্ত) বাড়ানো হয়েছিল। প্রতিটি ডিপোর জন্য (দরপত্রে উল্লিখিত) ঠিকাদারকে প্রয়োজনীয় শ্রমশক্তি সরবরাহ করতে হত এবং তাদের, সময়ে সময়ে শ্রমবিভাগ দ্বারা জারি করা বিজ্ঞপ্তি অনুযায়ী, ন্যূনতম মজুরি প্রদান করতে হত। এস বি এস টি সি-কে শ্রমশক্তির স্থায়ী খরচ মাসিক ভিত্তিতে ঠিকাদারকে পরিশোধ করতে হত। এছাড়াও ঠিকাদার নির্ধারিত হারে সংশ্লিষ্ট ডিপো দ্বারা পরিচালিত কিলোমিটারের সংখ্যার ভিত্তিতে মাসিক পরিবর্তনশীল রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় পেত। রক্ষনাবেক্ষনের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ এস বি এস টি সি কে সরবরাহ করতে হত।

নথি পরীক্ষা-নিরীক্ষা করার সময় নিম্নলিখিত ঘাটতিগুলি লক্ষ্য করা গেছে:

i) 2021-22 আর্থিক বছরের ছয়টি নির্বাচিত ডিপোর দুটি ঠিকাদারের প্রদেয় বিলগুলি নিরীক্ষা করে দেখা গেছে যে, এস বি এস টি সি স্থির অংশস্বরূপ 394.51 লক্ষ টাকা শ্রমশক্তি খাতে ব্যয় করেছিল। এটা সরাসরি বাসের রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সাথে জড়িত ছিল না। এছাড়াও, এই ডিপোগুলি দ্বারা পরিচালিত কিলোমিটারের সংখ্যার ভিত্তিতে 21.03 লক্ষ টাকা প্রদান করা হয়েছিল। সেইজন্য, ঠিকাদারকে প্রদেয় ব্যয় মোট শ্রম ব্যয়ের 95 শতাংশ ছিল এবং 5 শতাংশ ছিল পরিবর্তনশীল উপাদান। এস বি এস টি সি যদি কাজের ভিত্তিতে প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণের কার্যাদেশ দিত তাহলে একত্রিত মাসিক অর্থপ্রদানের পরিবর্তে প্রকৃত কাজের মূল্যের উপর শ্রমব্যয় পরিশোধ করতে পারত। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, পশ্চিমবঙ্গ পরিবহণ নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি টি সি এল) কাজ ভিত্তিক বাস পিছু মাসিক গড় 8,660 টাকা ব্যয়ের হারে পাঁচ বছরের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কার্যাদেশ দিয়েছিল (জুন 2019), যেখানে 2021-22 সালে এস বি এস টি সি দ্বারা প্রদত্ত বাস পিছু মাসিক গড় ব্যয় হয়েছিল 14,735 টাকা। এর ফলে নমুনা পরীক্ষিত ছয়টি ডিপোর জন্য 1.71 কোটি টাকার ***পরিশিষ্ট-25***-এ বর্ণিত) আর্থিক ব্যয় হয়েছিল।

   পরিচালন কর্তৃপক্ষ জবাবে জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে এস বি এস টি সি-র ডিপো, কার্যশালা এবং প্রতিষ্ঠানের অন্যান্য প্রাঙ্গণে জড়িত শ্রমশক্তির কাজের ভিন্ন ধরনের জন্য কাজ চুক্তি সম্ভব ছিল না। শ্রমশক্তি জড়িত থাকার জন্য এস বি এস টি সি ন্যূনতম মজুরীর মতো বিধিবদ্ধ বাধ্যবাধকতাগুলি দিতে বাধ্য ছিল। পরিচালকবর্গের জবাব গ্রহণযোগ্য ছিল না, যেহেতু এস বি এস টি সি তার বিভাগীয় কার্যশালাতে বাসের রক্ষণাবেক্ষণ এবং ঢেলে সাজানোর কাজগুলি কাজভিত্তিক করার জন্য কার্যাদেশ জারি করেছিল (মার্চ 2021)।

ii) দরপত্রে বলা থাকা সত্ত্বেও ঠিকাদারদের জন্য জারি করা কার্যাদেশে ডিপোতে মোতায়েন করা শ্রমবলের পরিমান (কর্মীর সংখ্যা) উল্লেখ করা ছিল না। তদুপরি, বিলের সাথে প্রত্যয়িত উপস্থিতি-নিবন্ধ ছাড়াই ঠিকাদারদের শ্রমব্যয় পরিশোধ করা হচ্ছিল।

---

[260] *মেসার্স নিউ সিমেক ইঞ্জিনিয়ারিং, মেসার্স চন্দন মোটর রিপেয়ারিং ওয়ার্কস, মেসার্স লক্ষ্মীপ্রিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং ওয়ার্কস, মেসার্স আর এস ইঞ্জিনিয়ারিং এবং মেসার্স মনসা ইঞ্জিনিয়ারিং ওয়ার্কস।*

পরিচালকবর্গ তথ্যটি স্বীকার করেছে (ডিসেম্বর 2022) এবং পরবর্তী দরপত্রে উপযুক্ত ধারা অন্তর্ভুক্ত করার কথা জানিয়েছিল।

iii) ঠিকাদারদের কার্যসম্পাদন সম্পর্কে ডিপো-ইন-চার্জ (ডি আই) থেকে পর্যায়ক্রমিক প্রতিবেদন চাওয়ার ব্যবস্থা এস বি এস টি সি-তে ছিল না। 2021 সালের জুলাই মাসে দুর্গাপুর বিভাগের ওয়ার্কস-ইন-চার্জ সংশ্লিষ্ট ডি আই-দের কাছ থেকে ঠিকাদারদের কার্যসম্পাদন সম্পর্কে প্রতিবেদন চেয়েছিলেন। তিনটি বিভাগের অধীনস্থ 18 টি ডিপোর ডি আই-এর প্রতিবেদন যাচাই করে দেখা গেছে (জুলাই 2021) যে, শুধুমাত্র সাতটি ডিপোর ক্ষেত্রে ঠিকাদারদের কার্যসম্পাদন সন্তোষজনক ছিল, অন্যদিকে 11 টি ডিপোর ক্ষেত্রে সেটি অসন্তোষজনক ছিল।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে, অসন্তোষজনক কার্যসম্পাদনের জন্য এস বি এস টি সি ঠিকাদারদের কারন দেখাতে বলেছিল এবং সেই অনুযায়ী তাদের বিল থেকে উপযুক্ত কাটছাঁট করে তাদের শাস্তি দিয়েছিল। তবে, এস বি এস টি সি তাদের জবাবের সাথে ঠিকাদারদের টাকা দেওয়ার সময় তাদের থেকে কেটে নেওয়া অর্থের বিবরণ পেশ করেনি।

iv) নির্বাচিত ডিপোতে 89 টি পরিষেবাযোগ্য বাসের[261] বাস্তবিক যাচাইয়ের সময় দেখা গেছে 55 টি বাসে ইন্ডিকেটরের আলো, ব্রেকের আলো, ডিসপ্লে বোর্ড ইত্যাদি সঠিকভাবে কাজ করছিল না। যদিও পরিচালন কর্তৃপক্ষ আশ্বাস দিয়েছিল যে, রুটে বাস নামানোর আগে এগুলি সংশোধন করা হবে, তবে এটি ঠিকাদারদের অদক্ষতার পরিচয়ের সাথে সাথে ঠিকাদার কর্তৃক সম্পাদিত কাজের কার্যকরভাবে তদারকিতে কর্তৃপক্ষের ব্যর্থতাও দেখায়।

এস বি এস টি সি তাদের জবাবে জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে, বাসগুলিকে রাস্তায় নামানোর আগে যথাযথ যাচাইকরণের জন্য ডিপোভিত্তিক আদেশ জারি করা হবে।

III) টায়ারের কার্যকারিতা

2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরের মধ্যে এস বি এস টি সি-র টায়ারের জন্য খরচ, পরিচালন ব্যয়ের 2.45 শতাংশ এবং মোট ব্যয়ের 0.97 শতাংশ ছিল। এস বি এস টি সি তার বাসগুলির জন্য নাইলন এবং রেডিয়াল উভয় টায়ারই ব্যবহার করেছিল কিন্তু নতুন বা রি-ট্রেড করা টায়ারের জন্য টায়ার কার্ড[262] রাখতো না। এস বি এস টি সি পৃথকভাবে নাইলন ও রেডিয়াল টায়ারের গড় নতুন আয়ু[263], রি-ট্রেডেড আয়ু[264] এবং পুনরুদ্ধারযোগ্যতা গুণক[265] নির্ধারণ করতে পারেনি।

এস বি এস টি সি জবাবে (ডিসেম্বর 2022) জানিয়েছিল যে, টায়ার বিশ্লেষণের জন্য সফটওয়্যার বিকাশের উপযুক্ত পদক্ষেপ নেওয়া হবে।

---

261 পরিষেবাযোগ্য বাসগুলির মধ্যে ট্রাফিক বিভাগে উপলব্ধ রুটে নামানোর জন্য প্রস্তুত বাসগুলিকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে, তবে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য বসিয়ে রাখা বাসগুলিকে বাদ দেওয়া হয়েছে।

262 প্রতিটি টায়ারের জন্য টায়ার কার্ড তৈরি করা দরকার যাতে ক্রমিক সংখ্যা, তারিখ, টায়ারের প্রকার, আয়তন, ব্যবহার করার তারিখ, রি-ট্রেড করার জন্য বের করে নেওয়ার তারিখ, কিলোমিটার চলা, অব্যবহারযোগ্য ঘোষণা করার তারিখ, মোট কিলোমিটার চলা ইত্যাদি।

263 "গড় নতুন আয়ু" হল নতুন টায়ারের প্রথম ব্যবহারের তারিখ থেকে রিট্রেডিং করার জন্য তুলে নেওয়ার তারিখ পর্যন্ত গড় চালিত কিলোমিটার।

264 "রিট্রেডেড আয়ু" হল রিট্রেড করা টায়ারের ব্যবহার শুরু করার তারিখ থেকে অব্যবহারযোগ্য ঘোষণা করার তারিখ পর্যন্ত গড় চালিত কিলোমিটার।

265 "পুনরুদ্ধারযোগ্যতার গুণক" হল বর্জিত হওয়ার আগে একটি টায়ার তার সক্রিয় জীবনে কতবার রিট্রেড করা হয়েছে।

এস বি এস টি সি-র নতুন টায়ার ক্রয় এবং ব্যবহৃত রি-ট্রেড করা টায়ারের সংখ্যা বিচারে, নতুন এবং রিট্রেড করা টায়ারের গড় চালিত কিলোমিটার হল নিম্নরূপ:

সারণী 4.10: টায়ারের কার্যকারিতা

গড় আয়ু:	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
নতুন টায়ার (কিলোমিটারে)	59,418	47,835	45,320	43,525	60,325
রি-ট্রেড টায়ার (কিলোমিটারে)	55,738	61,609	59,341	47,296	45,558

টায়ারের আয়ু নির্ভর করে রাস্তার অবস্থা, গাড়ি চালানোর অভ্যাস, গাড়ির অবস্থা/রক্ষণাবেক্ষণ এবং টায়ার রক্ষণাবেক্ষণের অভ্যাসের উপর। টায়ার প্রস্তুতকারকের ঘোষণা অনুযায়ী, নতুন টায়ারের গড় আয়ু ছিল প্রায় 50,000 কিলোমিটার। প্রস্তুতকারকের ঘোষিত নতুন টায়ারের প্রত্যাশিত গড় আয়ুর তুলনায় 2018-19 থেকে 2021-22 অর্থবছরের মধ্যে ঘাটতি 4.33 থেকে 12.95 শতাংশের মধ্যে ছিল। সেই সময় এই ঘাটতিগুলির জন্য পরিচালনার খরচ (অর্থাৎ, টায়ারের ব্যয়) 74.04 লক্ষ টাকা বেড়ে গিয়েছিল। এছাড়াও, পূর্ববর্তী বছরগুলোর তুলনায় 2020-21 এবং 2021-22 আর্থিক বছরগুলিতে রি-ট্রেড করা টায়ারের গড় আয়ু উল্লেখযোগ্যভাবে কমে গেছে।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে মহামারীর সময়ে, বাসগুলি দীর্ঘদিন ধরে রাস্তায় না বেরানোর জন্য রি-ট্রেড করা টায়ারের আয়ু কমে গিয়েছিল। যাইহোক, পরিচালন কর্তৃপক্ষের জবাব গ্রহণযোগ্য নয় কারন কোভিডের পরে 2021-22 সালে রি-ট্রেড করা টায়ারের আয়ু আরও কমে গিয়েছিল।

IV) টোল ট্যাক্সের উপর পরিহারযোগ্য জরিমানা প্রদান

ফাস্টট্যাগ হল একটি বৈদ্যুতিন টোল সংগ্রহের প্রযুক্তি যা গাড়ির সামনের কাঁচে সাঁটা থাকে যাতে চালকদের টোল প্লাজা অতিক্রম করার সময় নগদে টোল দেওয়ার জন্য দাড়াতে না হয়। এটি বেতার কম্পাঙ্ক সনাক্তকরণ (আর এফ আই ডি) প্রযুক্তি ব্যবহার করে যা চলন্ত গাড়ি থেকে সরাসরি টোল আদায় করতে সক্ষম। টোল ট্যাক্স নগদে প্রদান করলে টোল ট্যাক্সের সমপরিমাণ জরিমানা প্রদান করতে হয়। সেই ক্ষেত্রে টোল ট্যাক্স ফাস্টট্যাগের সাথে যুক্ত ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট থেকে সরাসরি কাটা হয়।

এস বি এস টি সি ফাস্টট্যাগের সুবিধা পাওয়ার জন্য স্টেট ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া (এস বি আই)-এর সাথে চুক্তিবদ্ধ হয়েছিল (মার্চ 2018)। লক্ষ্য করা গিয়েছে যে, এন এইচ এ আই-এর ফাস্টট্যাগ যন্ত্রের ব্যর্থতার জন্য টোল ট্যাক্স নগদে পরিশোধ করা হয়েছিল। তার ফলে জুন 2020 থেকে জানুয়ারী 2022 পর্যন্ত টোল ট্যাক্সের দ্বিগুন অর্থ প্রদান করা হয়েছিল, যার পরিমান ছিল 22.14 লক্ষ টাকা[266]। এস বি এস টি সি ঘটনাটি এস বি আই–এর নজরে এনেছিল (জুলাই 2021/জুন এবং জুলাই 2022) এবং এন এইচ এ আই দ্বারা আরোপিত জরিমানা পরিশোধের দাবি করেছিল। তবে বিষয়টি অমীমাংসিত থেকে গেছে।

পরিচালন কর্তৃপক্ষ তথ্যটি মেনে নিয়েছে এবং জবাবে জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে তারা এস বি আই-কে সেই জরিমানা পরিশোধের জন্য রাজি করানোর প্রচেষ্টা করেছিল। তবে, ফাস্টট্যাগের ব্যর্থতার কারণে নগদে টোল ট্যাক্স প্রদানের উপর জরিমানা পরিশোধের বিষয়ে এস বি এস টি সি-র দাবি সম্পর্কে এস বি আই নীরব ছিল।

[266] নগদে টোল ট্যাক্স প্রদানের জরিমানা:- জুন 2020 থেকে জুলাই 2021 সময়ের জন্য 9,13,180 টাকা; 22.01.2022 থেকে 27.01.2022 পর্যন্ত 12,08,298 টাকা; এবং 07.05.2022-এ 0.93 লক্ষ টাকা। সুতরাং, মোট জরিমানা 22.14 লক্ষ টাকা (9.13 লক্ষ টাকা + 12.08 লক্ষ টাকা + 0.93 লক্ষ টাকা)।

V) প্রকৃত যন্ত্রাংশ প্রস্তুতকারক (ও ই এম)-এর থেকে সি এন জি বাস ক্রয় না করার কারণে অতিরিক্ত ব্যয়

এস বি এস টি সি দুটি ও ই এম-এর সাথে, যথা মেসার্স অশোক লেল্যান্ড লিমিটেড (এ এল এল) এবং মেসার্স টাটা মোটরস লিমিটেড (টি এম এল), আগস্ট 2017-এর প্রস্তাবিত হারে (33.40 লক্ষ টাকা) 20 টি সি এন জি বাস সরবরাহ করার জন্য যোগাযোগ করেছিল (জুলাই 2018)। সেই প্রস্তাবে এ এল এল সম্মত হয়েছিল (জুলাই 2018)। এস বি এস টি সি আরও 20 টি অনুরূপ ক্ষমতাসম্পন্ন বাস কেনার জন্য দরপত্র আহ্বান করেছিল (আগস্ট 2018), যেখানে এ এল এল-এর অনুমোদিত ডিলার ভাণ্ডারী অটোমোবাইলস প্রাইভেট লিমিটেড বাস প্রতি 41.97 লক্ষ টাকা প্রস্তাবিত দরে সর্বনিম্ন দরদাতা হয়েছিল। এই অতিরিক্ত 20 টি সি এন জি বাস সরবরাহের জন্য ও ই এম-দের সাথে যোগাযোগ না করার ফলে 1.71 কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছিল।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে, পশ্চিমবঙ্গ সরকারের পরিবেশ বিভাগ, পশ্চিমবঙ্গ সরকারের অর্থ দপ্তরের যথাযথ সম্মতি পাওয়ার পরে বাস ক্রয়ের মূল্য অনুমোদন করেছিল এবং তহবিলের জন্য অনুমতি প্রদান করেছিল। অধিকন্তু কোনো ও ই এম-ই দরপত্র পেশ করেনি। তাই, এস বি এস টি সি পরিবহণ দপ্তরের অনুমোদন পাওয়ার পরে ক্রয়সংলগ্ন নিয়মগুলি মেনে সি এন জি বাসগুলি ক্রয় করেছিল।

যদিও 2018 সালের জুলাইতে কম হারে সম্মত হওয়া একটি ও ই এম-এর সাথে যোগাযোগ না করার জন্য এস বি এস টি সি-র 20 টি বাস ক্রয়ের জন্য 1.71 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয়ের দিকটি, পরিচালন কর্তৃপক্ষের জবাবে উল্লেখ ছিল না।

সুপারিশসমূহ:

3. ***এস বি এস টি সি তার পরিচালন ব্যয় কমানোর জন্য জ্বালানি ব্যয়সঙ্কোচন, অচল কিলোমিটারের হ্রাস এবং বাসের রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করার মতো কিছু পদক্ষেপ নিতে পারে।***

4. ***এস বি এস টি সি টোল চার্জের উপর জরিমানা প্রদানের কারণগুলি দূর করার জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ এবং দায়িত্ব নির্ধারণ স্থির করতে পারে।***

4.8.9.2 আয় বৃদ্ধি করা

বাস পরিচালনা থেকে আয়, অন্যান্য বিষয়ের সাথে যথা যাত্রীদের টিকিটের ভাড়া, যাত্রী পরিবহন ক্ষমতা এবং ফ্রাঞ্চাইজির মাধ্যমে যাত্রী পরিবহনের উপর নির্ভর করে, যখন এটি অলাভজনক পরিষেবা, রাজস্ব ফাঁকি, বকেয়া রাজস্ব আদায় দ্বারাও প্রভাবিত হয়। বছরভিত্তিক তথ্য সমীক্ষায় দেখা যায় যে, 2021-22-এ সমাপ্ত শেষ পাঁচটি আর্থিক বছরে কিলোমিটার প্রতি আয় (ই পি কে এম) ধীরে ধীরে 2017-18 তে 26.54 টাকা থেকে হ্রাস পেয়ে 2020-21 এ 24.01 টাকা হয় এবং 2021-22 অর্থবছরে বৃদ্ধি পেয়ে 26.88 টাকা হয়েছে। এই বিষয়ে নিম্নলিখিত পর্যবেক্ষণগুলি পরিলক্ষিত হয়।

I. বাস ভাড়া পরিবর্তন না করা

বাস পরিচালন কমিটির দাবি অনুযায়ী 2018-এর জুন মাসে রাজ্য সরকার শেষবার ভাড়া বৃদ্ধি করেছে যা একই সাথে সমস্ত পরিবহন নিগম ও বেসরকারি পরিবহনের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য এবং 2018 সালের জুলাই মাসে শীততাপ নিয়ন্ত্রিত বাসের ভাড়া বৃদ্ধি পায়। যদিও প্রতি লিটার ডিজেলের গড় দাম 2018-19 আর্থিক বর্ষে 67.71 টাকা থেকে বৃদ্ধি পেয়ে 2021-22 আর্থিক বর্ষে 89.41 টাকা হয়। এই সময়ে বাস ভাড়ার কোনো পরিবর্তন হয়নি। এর ফলে কিলোমিটার প্রতি আয় ও

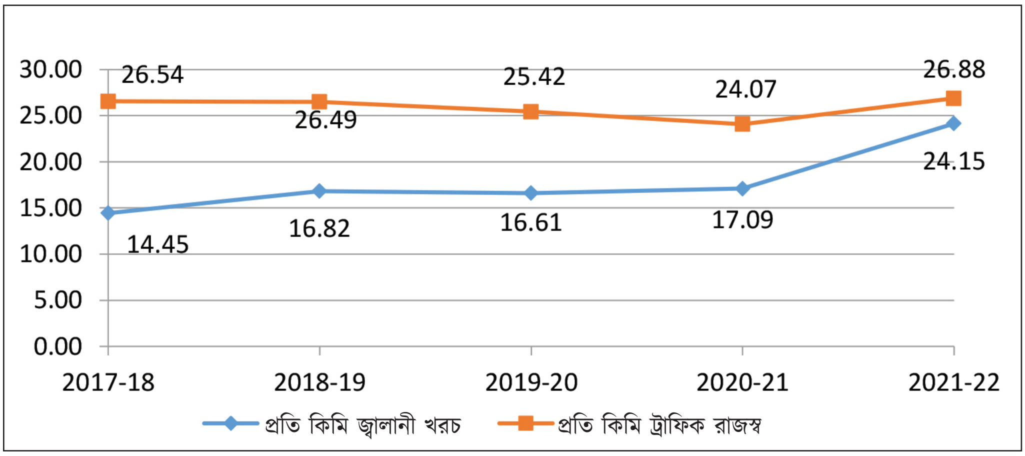
কিলোমিটার প্রতি জ্বালানি খরচের মধ্যে পার্থক্য[267] ক্রমশ হ্রাস পেয়ে 2018-19 এ 9.67 টাকা থেকে 2021-22-এ 2.73 টাকা হয়।

উপলব্ধ তথ্য থেকে এটা পরিলক্ষিত হয় যে, দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন সংস্থা (এস বি এস টি সি) পরিবহন দপ্তরের কাছে বাস ভাড়া বৃদ্ধির জন্য কোন দাবি উত্থাপন করেনি। নিরীক্ষায় এটাও দেখা যায় যে, পরিবহন দপ্তর মে 2018-তে গণপরিবহন ব্যবস্থার জন্য একটি স্বয়ংক্রিয় ভাড়ার কাঠামো তৈরী করেছিল। মডেলে বলা হয়েছিল যে যখনই জ্বালানী এবং পাইকারি মূল্যসূচকের পরিবর্তন হবে, তখনই স্বয়ংক্রিয় ভাবে ভাড়া সংশোধিত হবে। যাইহোক, মডেলের উল্লেখ ছাড়াই জুন 2018 তে এককালীন ভিত্তিক ভাড়া নির্ধারিত হয়েছিল যা অবহিত করা হয়নি বা ব্যবহার করা হয়নি।

পরিচালকবর্গ জানিয়েছিল (ডিসেম্বর 2022) যে, ভাড়া সরকার দ্বারা পরিচালিত হয়। সুতরাং এস বি এস টি সি-র পক্ষে পরিবহন দপ্তরের কাছে সুপারিশ করার কোন যায়গা ছিল না। পুনরায়, রাজ্য সরকার ভাড়া বৃদ্ধির জন্য কোন পরামর্শ দেয়নি। বাস্তবে বিষয়টি যেহেতু গণপরিবহন ব্যবস্থাকে বাঁচিয়ে রাখার সাথে জড়িত, তাই এটি অবিলম্বে সরকারের মনঃসংযোগের প্রয়োজন ছিল।

2021-22 এ শেষ হওয়া বিগত পাঁচ বছরে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানী খরচ এবং কিলোমিটার প্রতি আয় **লেখচিত্র-4.3** তে বর্ণিত হল।

লেখচিত্র-4.3: যাত্রী পরিবহন থেকে আয়ের সাথে জ্বালানী খরচের তুলনা



পশ্চিমবঙ্গ সরকার 2018 সালের জুন মাসে ভাড়া সংশোধন করার পর ওড়িশা সরকার 10 বার ভাড়া সংশোধন করেছিল। এছাড়া এটা দেখা গেছে যে, তামিলনাড়ু সরকার এইচ এস ডি-এর ক্রমবর্ধমান মূল্য বৃদ্ধির জন্য এস টি ইউ-গুলিকে প্রতিদান চাওয়ার অনুমোদন দেয়। 2021-22 অর্থবর্ষের সংশোধিত বাজেট অনুযায়ী তামিলনাড়ু সরকার 750 কোটি টাকা তহবিল প্রদান করে।

যাইহোক, তাৎপর্যপূর্ণভাবে জ্বালানী ও যন্ত্রাংশের মূল্য বৃদ্ধির কারণে বেসরকারী যাত্রী পরিবহন বাহকগুলি ডিসেম্বর 2020 থেকে যাত্রীদের কাছ থেকে অতিরিক্ত ভাড়া ধার্য করেছে।

দপ্তর জানায় (জুলাই 2022) যে, 2018 তে ভাড়া বৃদ্ধির পর মার্চ 2020 পর্যন্ত জ্বালানী খরচ সেভাবে বৃদ্ধি পায়নি এবং যাত্রীভাড়া বৃদ্ধি করলে জনগণের উপরে অতিরিক্ত আর্থিক বোঝা এড়াতে বাসভাড়া বৃদ্ধি স্থগিত রাখা হয়েছে। এই উত্তরটি যুক্তিসঙ্গত নয় কারণ, জ্বালানী খরচ মার্চ 2020 অবধি 61 শতাংশ[268] বৃদ্ধি পেয়েছে। বেসরকারী যাত্রী পরিবহনের অতিরিক্ত ভাড়া ধার্যের বিষয় নিয়ে সরকার জানায় যে, এই বিষয়ে কোন অভিযোগ পাওয়া যায়নি। যাইহোক, বাস্তব বিষয়টি হল দপ্তর বেসরকারী যাত্রী পরিবহনে অতিরিক্ত অননুমোদিত ভাড়া ধার্যের বিষয়টি তদন্ত করেনি।

---

267 প্রতি কিলোমিটারে ট্রাফিক রাজস্ব থেকে কিলোমিটার প্রতি জ্বালানী খরচ বাদ।

268 এইচ এস ডি-র মূল্য : (মার্চ 2020 তে 59.33 টাকা এবং মার্চ 2022 তে 95.27 টাকা)।

সি আই আর টি[269] এবং সি এ জি[270] উভয়ই এস টি ইউ-এর কার্যক্ষমতা তাদের প্রতিবেদনে উল্লেখ করে সুপারিশ করে যে, রাজ্য সরকার সমস্ত খরচ বিবেচনা করে সঠিক ভাড়া নির্ধারণের জন্য, এছাড়াও রাজ্য জুড়ে পর্যাপ্ত পরিবহনের সুবিধার প্রাপ্যতা নিরীক্ষণের জন্য একজন স্বাধীন নিয়ামক নিয়োগ করতে পারে।

II) অলাভ জনক রুটে বাস চালানোর ফলে রাজস্ব ক্ষতি

নতুন রুট এবং একই সাথে সমস্ত রুট গুলির অর্থনৈতিক ভাবে টিকে থাকার জন্য রুট সমীক্ষা[271] করা প্রয়োজন। এই বিষয়ে 2017-18 থেকে 2021-22 পর্যন্ত জানুয়ারী থেকে মার্চ মাসের মধ্যে এস বি এস টি সির নির্বাচিত ছয়টি ডিপোর রুটগুলির আয় নিরীক্ষাতে বিশ্লেষণ করা হয়।

বছর ভিত্তিক পরিবর্তনশীল খরচ এবং মোট খরচ, (কর্মী খরচের উপর সুদ এবং ভর্তুকিবাদে) একই সাথে নির্বাচিত ডিপোতে বছর ভিত্তিক রুট গুলির টিকে থাকার ক্ষমতা **সারণী 4.11** এ দেওয়া হল।

সারণী 4.11: নির্বাচিত ডিপোগুলিতে রুটের কার্যকারিতা

আর্থিক বছর	মোট রুটের সংখ্যা	পরিবর্তনশীল ব্যয় মেটাতে না পারা রুট	পরিবর্তনশীল ব্যয় মেটাতে পারা রুট কিন্তু মোট ব্যয় মেটাতে না পারা রুট	যে রুট গুলির আয় গড় ব্যয়ের উপরে তার সংখ্যা
2017-18	184	39 (21.20%)	121 (65.76%)	24 (13.04%)
2018-19	218	78 (35.78%)	125 (57.34%)	15 (6.88%)
2019-20	226	77 (34.07%)	145 (64.16%)	4 (1.77%)
2020-21	200	57 (28.50%)	104 (52.00%)	39 (19.50%)
2021-22	199	179 (89.95%)	15 (7.54%)	5 (2.51%)

(মোট রুটের সংখ্যার ক্ষেত্রে সমস্ত শতাংশ গণনা করা হয়েছিল)

উপরের **সারণী 4.11** থেকে এটা স্পষ্ট হয় যে, মোট রুটের সংখ্যা, যার ই পি কে এম ছিল গড় কিলোমিটার প্রতি মোট খরচের চেয়ে বেশী, 2017-18 অর্থবর্ষে 24 টি থেকে 2021-22 অর্থবর্ষে পাঁচটিতে হ্রাস পায়। একইরকম ভাবে, পরিবর্তনশীল ব্যয় মেটাতে না পারা রুটগুলির সংখ্যা 2017-18 তে 39 থেকে বৃদ্ধি পেয়ে 2021-22 সালে 179 হয়। 2021-22 অর্থবর্ষে তাৎপূর্যপূর্ন ভাবে অলাভজনক রুট গুলি বৃদ্ধির প্রধান কারণ হল এইচ এস ডি-র মূল্য অত্যধিক বৃদ্ধি পাওয়া।

ব্যবস্থাপকবর্গ জানায় (ডিসেম্বর 2022) যে, এস বি এস টি সি-র দায়িত্ব ছিল দুর্গম স্থান সহ সমস্ত অঞ্চলের জন্য পরিবহন পরিকাঠামোর ব্যবস্থা করা। যদিও তাদের মধ্যে অনেকগুলি অর্থনৈতিক ভাবে টেকসই নয় কিন্তু তবুও যাত্রীদের কাছে এগুলি গুরুত্বপূর্ণ কারণ পরিবহনের মাধ্যম যা সবসময় অন্যান্য ক্ষেত্রকে সাহায্য করে এবং একটি সামাজিক কাঠামো তৈরি করতে সাহায্য করে।

যাইহোক উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় এই কারণে যে, পরিচালন ব্যয়ের ক্রমবর্ধমান মূল্যবৃদ্ধির সাথে কয়েক বছর ধরে ভাড়া অপরিবর্তিত থাকার কারণে অলাভজনক রুটের সংখ্যা বৃদ্ধির ফলে, এস বি এস টি সি এই অলাভজনক রুটগুলি পরিচালনার জন্য কোন পূর্বপরিকল্পনা করেনি।

III) আয় বৃদ্ধির ব্যবস্থা

এস বি এস টি সি তাদের রাজস্ব বৃদ্ধির জন্য টিকিট বিক্রয় এজেন্ট নিয়োগ করেছিল। যাইহোক এক্ষেত্রে যে ত্রুটি গুলি লক্ষ্য করা গেছে তা নীচে বর্ণিত হল।

[269] *সি আই আর টি : ভারতীয় পরিবহন ব্যবস্থাপনা পত্রিকা অক্টোবর-ডিসেম্বর 2018।*

[270] *2004-05 থেকে 2008-09 সময়কালে ভারতবর্ষ ব্যাপী রাষ্ট্রীয় পরিবহন সংস্থা সমূহের কার্যসম্পাদনার নিরীক্ষা (এস টি ইউ) করা হয়েছে।*

[271] *"রুট সার্ভে" দেখায় যে ট্রাফিকের চাহিদা, রুটের দৈর্ঘ্য, সময়, প্রত্যাশিত আয় ও স্টপেজ ইত্যাদি।*

(ক) অনলাইন টিকিট বুকিংয়ের সফটওয়্যার-এ ত্রুটি

এস বি এস টি সি ওয়েবেল টেকনোলজি লিমিটেড[272] (ডব্লিউ টি এল)-এর মাধ্যমে একটি ওয়েভ নির্ভরশীল প্রযুক্তি সফটওয়্যার তৈরী করেছিল (জানুয়ারী 2015), যেটি যাত্রীদের টিকিট বুকিং করার জন্য একটি অনলাইন সুবিধা প্রদান করে, যেটা আবার এস বি এস টি সি-র প্রধান টিকিট বুকিং প্রতিনিধিরাও ব্যবহার করে থাকে যাত্রীদের টিকিট বিক্রির সময়।

প্রধান প্রতিনিধিদের মাধ্যমে অনলাইন বুকিং ব্যবস্থায় বলা হয়েছিল যে, প্রতিনিধিরা পর্যাপ্ত টাকা এস বি এস টি সি র কাছে অগ্রিম জমা করবে, যার উপরে ভিত্তি করে প্রতিনিধিদের কে ভার্চুয়াল টিকিট বিক্রি করা হবে, যার পরিবর্তে তাদের দ্বারা পরিচালিত বিভিন্ন টিকিট বিক্রয় কেন্দ্রগুলিতে টাকা ভাগ করে দেবে। এস বি এস টি সি বিশেষত প্রধান বুকিং প্রতিনিধিদের নির্দেশ দিয়েছিল যে, পর্যাপ্ত টাকা এস বি এস টি সি র কাছে জমা রাখতে, অন্যথায় সফটওয়্যারটি বন্ধ হয়ে যাবে। নির্দেশটি ডব্লিউ টি এল কেও জানানো হয়েছিল (অক্টোবর 2014)। যাইহোক, টিকিট বিক্রয় প্রতিনিধিদের মাধ্যমে বিক্রিত টিকিটের মোট মূল্য ও তাদের অগ্রিম জমার মধ্যে সমন্বয়ের অভাব ছিল। প্রতিনিধিদের দ্বারা জমাকৃত অগ্রিম অর্থ এস বি এস টি সি দ্বারা বিক্রয় হিসেবে বিবেচিত হয়। জুলাই 2020 তে হিসাব মডিউলের সাথে বুকিং মডিউলের সমন্বয় সাধন করার পর, এস বি এস টি সি 2 এপ্রিল 2021 তারিখ পর্যন্ত চলতি হিসাব এবং সিস্টেমের জের জানার জন্য ডব্লিউ টি এল-কে তথ্য উপস্থাপন/সরবারহ করতে বলে। যেখানে হিসাবের তথ্য ও ট্রাফিকের তথ্যের মধ্যে পার্থক্য পাওয়া যায় মূলত মুখ্য টিকিট বুকিং প্রতিনিধি যথা মেসার্স নিউ ইউরেকা ট্রাভেলস ক্লাব (এন ই টি সি) দ্বারা টিকিট বিক্রি করার জন্য। এটি লক্ষ্য করা গেছে যে, এন ই টি সি-র দ্বারা বিক্রি করা টিকিটের মূল্য এস বি এস টি সি-তে জমা করা অগ্রিমের চেয়ে বেশি ছিল, যার ফলে নেতিবাচক ব্যালেন্স হয়েছে (রিচার্জ করা পরিমাণের বাইরে ওভারড্রয়াল)। ডব্লিউ টি এল কে অসঙ্গতির বিবরণ পেশ করতে বলা হয় (আগস্ট 2021)। উত্তরে ডব্লিউ টি এল জানায় যে, সংরক্ষণ ব্যবস্থাটি তারা তৈরী করেছিল, কিন্তু হিসেবে পসিটিভ বা নেগেটিভ জের রক্ষনাবেক্ষন করার বিষয়টি সম্প্রতি ছাড়া আগে কখনও বলা হয়নি। সফটওয়্যার টি এজেন্টদের জমা পরিমানের বাইরে অতিরিক্ত অর্থ তোলার ক্ষেত্রে কোন নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা রাখেনি। শুরু থেকেই সফটওয়্যারটি উন্মুক্ত রাখা হয়েছিল এবং এজেন্টদের জমাকৃত অর্থের বেশি অঙ্ক তোলার থেকে সীমাবদ্ধ করার কোন নিয়ন্ত্রন ছিল না। ফলস্বরূপ, মে 2016 থেকে সেপ্টেম্বর 2021 পর্যন্ত ত্রুটি বিচ্যুতিকে কাজে লাগিয়ে একজন এজেন্ট জমা পরিমানের থেকে 7.19 কোটি টাকার অতিরিক্ত টিকিট বিক্রি করেছিল। এস বি এস টি সি এরপর তাদের জমা করা অগ্রীম অর্থ বাদ দিয়ে বাকী অর্থ পুনরুদ্ধারের উদ্যোগ নেয়। এজেন্টের অনুরোধে একজন সালিশি নিয়োগ করা হয়েছিল (মে 2022)। বিষয়টি এখন সালিসের[273] অধীনে রয়েছে।

এস বি এস টি সি স্বীকার করেছে (ডিসেম্বর 2022) যে, সাব-এজেন্টদের জমাকৃত অর্থের উপরে অতিরিক্ত অর্থ বরাদ্দ/টিকিট বন্টন আটকাতে/লক করতে সফটওয়ারের ব্যর্থতা ছিল। এছাড়া, দুর্নীতিটি এখন জি ও ডব্লিউ বি-র দুর্নীতি দমন ব্যুরোর তদন্তাধীন ছিল।

(খ) বিভিন্ন হারে কমিশন প্রদান

জুন 2019 সালে দরপত্রের মাধ্যমে এস বি এস টি সি, প্রধান টিকিট বিক্রয় প্রতিনিধি (পি টি বি এ) নিয়োগ করেছিল। বিভিন্ন সময়ে কর্মাদেশে উল্লেখিত দরপত্রের পরিপ্রেক্ষিতে প্রধান টিকিট বুকিং এজেন্ট শতাংশে কমিশনের হার ধার্য করেছিল। এই কমিশনের হার তাদের দ্বারা টিকিট বিক্রয়ের উপর 3.5 শতাংশ থেকে 4.2 শতাংশের মধ্যে পরিবর্তিত হয়। দরপত্র এবং কর্মাদেশপত্রে বলা হয়েছিল যে, বিভিন্ন পয়েন্টে এজেন্টরা সাব-এজেন্ট নিয়োগ করতে পারবে। তবে এস বি এস টি সি-র দ্বারা জারি করা দরপত্র এবং কাজের আদেশের শর্তাবলীতে

272 ডব্লিউ টি এল একটি ওয়েব ভিত্তিক অ্যাপ্লিকেশন প্রদান করবে যা এস বি এস টি সি দ্বারা টিকিট বিক্রির কাঠামোর সাথে সঙ্গতিপূর্ণ হবে, সাথে প্রযুক্তিগত সফটওয়্যার ব্যবহার করা হবে, যাতে এস বি এস টি সি চালানোর জন্য কোন সার্ভার তৈরী করা বা ডেটা সেন্টার স্থাপন করতে না পারে।

273 সালিসকারী নিয়োগের জন্য কলকাতার মাননীয় হাইকোর্টের আদেশ পত্র এ পি /244/2022।

বলা হয়েছে যে, সাব-এজেন্টদের বিক্রি করা টিকিটের জন্য পি টি বি এ-গুলি টিকিট প্রতি 9 টাকা হারে কমিশন পাওয়ার অধিকারী। টিকিট প্রতি 9 টাকার মধ্যে সাব-এজেন্টরা 7 টাকা পাওয়ার অধিকারী ছিল। বর্তমান হারের কারণ তথ্যে ছিল না। এছাড়াও প্রধান টিকিট বুকিং প্রতিনিধিরা তাদের অধীনস্ত প্রতিনিধিদের সম্মত কমিশন প্রদান করছে কিনা তা মূল্যায়ন/ নিরীক্ষণ করার জন্য এস বি এস টি সি-র কোন ব্যবস্থা ছিল না। অধীনস্থ প্রতিনিধিদের দ্বারা বিক্রি করা টিকিটের বিক্রয় মূল্যের 3.5 থেকে 4.25 শতাংশের পরিবর্তে টিকিট প্রতি 9 টাকা বাঁধা দরে কমিশন প্রদানের কারণগুলি এস বি এস টি সি প্রদান করেনা। এইভাবে প্রধান টিকিট বুকিং প্রতিনিধের দ্বারা (পি বি টি এ) উল্লিখিত হারের পরিবর্তে বাঁধা হারে কমিশন প্রদানের ফলে এপ্রিল 2017 থেকে মার্চ 2022 এর মধ্যে অধীনস্থ প্রতিনিধির দ্বারা বিক্রির জন্য কমিশন হিসেবে 50.63 লক্ষ টাকার[274] ***(পরিশিষ্ট - 26)*** অতিরিক্ত অর্থ প্রদান হয়।

ব্যবস্থাপকগণ উত্তর দিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, বিপুল পরিমান আমানতের জন্য নির্দিষ্ট হারে কমিশন প্রযোজ্য। কর্মসংস্থান তৈরী করাকে উৎসাহিত করার জন্য সাব-এজেন্টদের যাত্রী প্রতি 9 টাকা হারে কমিশন নির্ধারিত হয়েছিল। যাইহোক, এস বি এস টি সি-র কাছে এই বিষয়ে কর্মসংস্থান সৃষ্টির পরিমান নির্নয় করার কোন ব্যবস্থা ছিল না। এছাড়াও, এই পরিস্থিতিতে এস বি এস টি সি দ্বারা দর নির্ধারণের জন্য দরপত্র নির্ধারণ ফলপ্রসূ হয়নি।

IV) বকেয়া আদায়

(ক) ফ্রানচাইজির থেকে বকেয়া

এস বি এস টি সি মাসিক ভাড়ার পরিবর্তে তার কিছু বাস ফ্রানচাইজির মাধ্যমে পরিচালন করে। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, এস বি এস টি সি-এর সাতটি ফ্রানচাইজি অপারেটর ছিল, যা 55 টি[275] বাস পরিচালনা করে। চুক্তি অনুসারে, ফ্রানচাইজিগুলিকে বাসগুলির যথাযত রক্ষনাবেক্ষনের দায়িত্ব বহন করতে হবে এবং তাদের (ফ্রানচাইজি) হেফাজতে নিরাপদ স্থানে রাখতে হবে। নিরীক্ষার সমীক্ষায় দেখা যায় যে, 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, ছয়টি ফ্রানচাইজির[276] সাথে করা চুক্তিগুলি 31 মার্চ 2022-এর আগে 137 থেকে 2,251 দিনের মধ্যে শেষ হয়ে গেছে। যদিও ফ্রানচাইজিগুলিকে প্রত্যেক পরবর্তী মাসের ভাড়া দিতে হবে, সেখানে 32.14 লক্ষ টাকা (31 মার্চ 2022 অনুযায়ী) বকেয়া জমা হয়েছে।

ব্যবস্থাপকগণ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে অনেক ফ্রানচাইজি মহামারী চলাকালীন বাস চালাতে পারেনি। ভাড়া মুকূপ সংক্রান্ত সমস্যাটি নিষ্পত্তি করা হয়নি (মার্চ 2023 অনুযায়ী)।

খ) অন্যান্য বকেয়া

i) এস বি এস টি সি কোভিড মহামারী চলাকালীন অফিসে উপস্থিত হওয়ার জন্য বিভিন্ন দপ্তরের যেমন- স্বাস্থ্য দপ্তর এবং হাইকোর্টের কর্মীদের সুবিধা দিয়েছে। তথ্য দেখায় যে, এই ধরণের পরিষেবা 2020 সালের জুন মাস থেকে পর্যায়ক্রমে প্রদান করা হয়েছে। যদিও স্বাস্থ্যবিভাগের পরিষেবাগুলি অক্টোবর 2021 থেকে বন্ধ হয়ে গিয়েছিল, হাইকোর্টের কর্মীদের পরিষেবা অব্যাহত ছিল (আগস্ট 2022)। 2022 সালের মার্চ পর্যন্ত হাইকোর্টের কর্মীদের দেওয়া পরিষেবার বকেয়া পরিমান ছিল 214.56 লক্ষ টাকা (আগস্ট 2022)।

   পরিচালকবর্গ উত্তর দিয়েছে যে (ডিসেম্বর 2022), তারা স্বাস্থ্যবিভাগ থেকে 21 লক্ষ টাকা পেয়েছে, তারা আরও জানায় যে, হাইকোর্টের কর্মীদের দেওয়া পরিষেবার জন্য তহবিল বরাদ্দ করতে সরকারি আদেশ (জি ও) জারী করা হয়েছিল।

   যাইহোক, এটি সত্য যে, পরিচালকবর্গ এখনও অবশিষ্ট তহবিল পায়নি (মার্চ 2023)।

[274] *মেসার্স ইউরেকা 23.09 লক্ষ টাকা, মেসার্স মা তারা 24.14 লক্ষ টাকা এবং মোহিনী ট্রাভেলস 3.40 লক্ষ টাকা।*

[275] *শ্রী অরুন কুমার সানিগ্রাহী (12), মেসার্স এস এস বি ট্রাভেলস (1), মেসার্স গোপাল এন্টারপ্রাইজেজ (1), মেসার্স মা মনসা ইঞ্জিনিয়ারিং ওয়ার্কস (7), মেসার্স কে এস সিকিউরিটি সার্ভিসেস (16), শ্রী জয়দেব গিরি (2) এবং তমন্না এন্টারপ্রাইজেজ (16)।*

[276] *শ্রী জয়দেব গিরির সাথে চুক্তিপত্রটি ছাড়া।*

ii) 2021-22 সময়কালে, সময় সময় জারী করা সরকারী আদেশ অনুসারে, এস বি এস টি সি বসার ক্ষমতার 50 শতাংশ সহ যাত্রীদের সুবিধার্তে বাস মোতায়ন করেছিল। 2021-22 অর্থ বছরে কম যাত্রী পরিবহনের ফলে, এস বি এস টি সি-র 1,008.54 লক্ষ টাকা[277] ক্ষতি হয় এবং তা জি ও ডব্লিউ বি-থেকে দাবি করা হয়েছে। উল্লেখিত দাবির পরিবর্তে, এস বি এস টি সি জুলাই 2022 পর্যন্ত ছয় কোটি টাকা পেয়েছিল। যাইহোক, সরকারী আদেশ অনুসারে, যাত্রীদের সুবিধার্থে বাস মোতায়েন করার জন্য, 408.54 লক্ষ টাকার[278] পরিচালন ক্ষতির প্রতি তার দাবির অবশিষ্ট পরিমাণ পুনরুদ্ধারের বিষয়ে পরিচালকবর্গ নীরব ছিল, যার উত্তর পাওয়া যায়নি (মার্চ 2023 অনুযায়ী)।

সুপারিশসমূহ:

5. এস বি এস টি সি নতুন রুট খোলার আগে তার আয় বৃদ্ধি করতে, ভাড়ার সংশোধন, বকেয়া আদায় পদ্ধতি বৃদ্ধি এবং কোন নতুন রুটের কার্যকারিতা মূল্যায়ন করতে পদক্ষেপ নিতে পারে।

6. দরপত্রের শর্ত লঙ্ঘন করে সাব-এজেন্টের মাধ্যমে বিক্রি হওয়া টিকিটের উপর স্থির হারে কমিশন প্রদানের দায়িত্ব নির্ধারণ এবং স্থির করতে পারে।

4.8.10 উদ্দেশ্য 3: পরিকাঠামো ও লোকবল লাভজনক ভাবে ব্যবহার করা হয়েছিল কিনা

4.8.10.1 ডিপো জমি ব্যবহার

নন-ট্রাফিক রাজস্ব বাড়ানোর জন্য, এস বি এস টি সি নিম্নলিখিত উৎসগুলি নন-ট্রাফিক আয়ের উৎস হিসেবে চিহ্নিত করেছে (জানুয়ারী 2020)।

- অব্যহত/ খালি কোয়ার্টার লিজ দেওয়া,
- স্টল এবং এটি এম কাউন্টার নির্মাণের জন্য ডিপো এবং টার্মিনালে এলাকা চিহ্নিত করা,
- কম্পিউটারাইজড টিকিটের পিছনের দিকে বিজ্ঞাপন প্রদর্শন করা,
- নেটওয়ার্ক সেবা প্রদানকারীদের টাওয়ার স্থাপন,
- গুরুত্বপূর্ণ স্থানে, কিয়স্কের দেওয়ালে বিজ্ঞাপন প্রদর্শন করা ।

তথ্যগুলি প্রকাশ করে যে, এস বি এস টি সি তার কর্মচারীদের আবাসিক উদ্দেশ্যে ছয়টি স্থানে 220 টি কোয়ার্টার বরাদ্দ করে। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত এই কোয়ার্টারগুলির মধ্যে 43 টি খালি ছিল। যাইহোক, কতদিন খালি ছিল, সে তথ্য পাওয়া যায়নি। আরও দেখা গেছে যে, এস বি এস টি সি-র অবসর প্রাপ্ত কর্মচারীরা কোন রকম ভাড়া দেওয়া ছাড়াই 14 টি কোয়ার্টার 5 থেকে 193 মাস পর্যন্ত দখল করেছিল। এর ফলে 11.12 লক্ষ টাকার রাজস্ব ক্ষতি হয়েছে (31 মার্চ 2022 পর্যন্ত)।

ব্যবস্থাপকগণ উত্তর দিয়েছে যে, কোয়ার্টারগুলি খালি করার জন্য একাধিক চিঠি দেওয়া সত্ত্বেও প্রাক্তন কর্মচারীরা তা খালি করেনি। তবে এই ধরণের কর্মচারীদের অবসরকালীন প্রাপ্য টাকা আটকে রাখা হয়েছে। যখন তারা কোয়ার্টার খালি করবে, তখন এই প্রাক্তন কর্মচারীদের কাছ থেকে ভাড়া/ জরিমানা বিদ্যুৎ বিল আকারে আদায়যোগ্য পরিমানে তাদের প্রাপ্য টাকা থেকে বাদ দেওয়া হবে।

যাইহোক প্রতিটি কর্মচারী এস বি এস টি সি দ্বারা রক্ষিত বকেয়া প্রাপ্য টাকার বিশদ বিবরণ সরবরাহ করেনি। পর্ষদ 161 তম সভায় তার নন-ট্রাফিক রাজস্ব বৃদ্ধির জন্য যেখানে সেখানে

[277] *পরিচালন ক্ষতি গণনা করা হয়েছে: 1,173.90 লক্ষ টাকা + প্রাপ্ত পরিমাণ: 100 লক্ষ টাকা -হাইকোর্ট থেকে বকেয়া 214.56 লক্ষ টাকা - স্বাস্থ্য দপ্তর থেকে 50.80 লক্ষ টাকা বকেয়া।*

[278] *1,008.54 লক্ষ টাকা - 600 লক্ষ টাকা।*

খালি পড়ে থাকা অব্যবহৃত কোয়ার্টার গুলিকে ইজারা দেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছে। যদিও এটি এখনও বাস্তবায়িত হয়নি (31 আগস্ট 2022 অনুযায়ী)।

i. এস বি এস টি সি যাত্রীদের তথ্য ও বুকিংয়ের সুবিধা প্রদানের সময় কিয়স্ক নির্মাণের জন্য দরপত্র প্রকাশ করেছে (অক্টোবর 2020)। তারা অক্টোবর 2020 সালে এই কিয়স্কগুলি চালানোর জন্য একজন করে প্রতিনিধি নিয়োগ করেছিল, যারা বুকিংয়ের উপর চার শতাংশ হারে কমিশন পাবে। সেইমত 2020 সালের ডিসেম্বরে 27.60 লক্ষ টাকা ব্যয়ে 34 টি কিয়স্ক নির্মাণ করেছিল। তবে এই প্রতিনিধিটি কার্যকর কিয়স্ক চালাতে ব্যর্থ হয় এবং চুক্তিটি বাতিল করা হয় (এপ্রিল 2022)।

   ব্যবস্থাপকগণ জানায় যে (ডিসেম্বর 2022) তারা কিয়স্কের গায়ে বিজ্ঞাপন দিয়ে রাজস্ব বাড়ানোর সম্ভাবনা খুঁজে বের করছে।

ii. তথ্য অনুসারে এস বি এস টি সি-র 45 টি স্থানে 134.04 একর জমি ছিল, যেখানে ডিপো, ওয়ার্কশপ, ভবন ইত্যাদি নির্মাণ করেছিল। নন-ট্রাফিক রাজস্ব বাড়ানোর জন্য এস বি এস টি সি-র 161 তম পর্ষদের সভায় (সেপ্টেম্বর 2021) এস বি এস টি সি-এর ডিপো ও টার্মিনাসে এলাকা/স্থান চিহ্নিত করার জন্য একটি প্রস্তাব অনুমোদন করেছে, যা কোন স্টল এবং এ টি এম নির্মাণের জন্য ব্যবহার করা যেতে পারে। যাইহোক, নন-ট্রাফিক রাজস্ব বৃদ্ধির জন্য ভবন, স্টল, এ টি এম কাউন্টার ইত্যাদি নির্মাণের জন্য স্থান চিহ্নিত করার জন্য কোন পদক্ষেপ নেওয়া হয়নি।

   ব্যবস্থাপক উত্তরে জানায় যে (ডিসেম্বর 2022) তারা এ টি এম, গুদামঘর, মোবাইল টাওয়ার, বিভিন্ন ডিপোতে স্টল নির্মাণের জন্য জায়গা চিহ্নিত করেছে। তারা বাসবডি, ডিপো এবং টার্মিনাল চত্বরে হোর্ডিংয়ের বিজ্ঞাপনের নন-ট্রাফিক রাজস্ব বাড়ানোর সম্ভাবনা পরিকল্পনা করেছে। তবে এ বিষয়ে বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা পেশ করা হয়নি।

4.8.10.2 টায়ার রি-ট্রেডিং প্ল্যান্ট

এস বি এস টি সি র দুটি টায়ার রি-ট্রেডিং প্ল্যান্ট রয়েছে, যা দুর্গাপুর এবং বেলঘরিয়া বিভাগে অবস্থিত, এর বার্ষিক ক্ষমতা যথাক্রমে 3,120 এবং 2,496 টায়ার। রেডিয়ান টায়ার রিট্রেড করার পরিকাঠামো অবশ্য শুধুমাত্র দুর্গাপুর বিভাগেই পাওয়া যায়। **সারণী 4.12** তে টায়ার রি-ট্রেডিং প্ল্যান্টের বছর-ভিত্তিক ব্যবহার ক্ষমতা দেখানো হয়েছে।

সারণী 4.12: ক্ষমতা ও একই সাথে রি ট্রেডিং প্ল্যান্ট ব্যবহার

	বার্ষিক ক্ষমতা	রিট্রেড করা টায়ারের সংখ্যা (বার্ষিক ক্ষমতা শতাংশ ব্যবহার)				
		2017-18	**2018-19**	**2019-20**	**2020-21**	**2021-22**
দুর্গাপুর বিভাগ	3,120	2,154 (69.04)	2,406 (77.12)	2,655 (85.10)	2,808 (90.00)	2,994 (95.96)
বেলঘরিয়া বিভাগ	2,496	1,786 (71.55)	2,029 (81.29)	2,326 (93.19)	1,497 (59.98)	1,740 (68.91)
এস বি এস টি সি মোট	**5,616**	**3,940** (70.16)	**4,435** (78.97)	**4,981** (88.69)	**4,305** (76.66)	**4,714** (83.94)

সারণী 4.12 থেকে এটা স্পষ্ট যে, দুর্গাপুর টায়ার রি-ট্রেডিং প্ল্যান্টের কার্যক্ষমতা 2017-18 অর্থবছরে 69.04 শতাংশ থেকে 2021-22 অর্থবছরে 95.96 শতাংশে ধারাবাহিকভাবে উন্নত হয়েছে। যাইহোক, বেলঘরিয়া রি-ট্রেডিং প্ল্যান্টের ব্যবহার তার ক্ষমতার পরিপ্রেক্ষিতে, 2019-20 অর্থবছরে 93.19 শতাংশ থেকে 2021-22 অর্থবছরে 68.91 শতাংশে হ্রাস পেয়েছে। তথ্য যাচাই করে দেখা গেছে যে, বেলঘরিয়া বিভাগের টায়ার রি-ট্রেডিং প্ল্যান্টটি 1991 সালে স্থাপন করা হয়েছিল এবং যা 31 বছরের পুরানো ছিল। এই রি-ট্রেডিং প্ল্যান্টটি ঘনঘন ভেঙে যাচ্ছিলো এবং কিছু উপাদান প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন ছিল।

ব্যবস্থাপকগণ নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (ডিসেম্বর 2022) এবং বলে যে, বেলঘরিয়া প্ল্যান্টের যন্ত্রপাতি সংগ্রহের তহবিল প্রকাশের জন্য পশ্চিমবঙ্গ সরকারের কাছে প্রস্তাব পাঠানো হয়েছিল। যাইহোক, কোন অর্থ পাওয়া যায়নি (মার্চ 2023)।

4.8.10.3 শ্রমশক্তি

2017-18 থেকে 2021-22 অর্থবছরের মধ্যে এস বি এস টি সি-এর মোট খরচের 38.12 শতাংশ হল শ্রমশক্তি খরচ। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত, এস বি এস টি সি-র 3,127 জন কর্মী ছিল, যার মধ্যে নিয়মিত এবং বিভিন্ন সংস্থার দ্বারা সরবরাহ করা চুক্তিভিত্তিক কর্মী ছিল।

(ক) উচ্চ কর্মী-বাস অনুপাত

2017-18 থেকে 2019-20 অর্থবছরে মধ্যে, বাস[279] প্রতি স্টাফ 2017-18 অর্থবছরে 4.94 থেকে 2019-20 আর্থিক বছরে কমে 4.76 হয়, যা ভারতীয় গড়[280] 5.76 থেকে কম ছিল। একই সময়ে প্রতি বাসে দিনপ্রতি কর্মী উৎপাদনশীলতা[281] 62.31 কিমি থেকে বেড়ে 64.59 কিমি হয়েছে, যা ভারতীয় গড় 56.14 কিলোমিটার থেকে বেশী। যাইহোক, চুক্তিভিত্তিক নতুন কর্মীদের যোগদানের কারণে, একই সাথে রাস্তায় চলতি বাসের গড় সংখ্যা হ্রাসের কারণে, 2020-21 অর্থবছরে বাস প্রতি কর্মী 5.75 থেকে 2021-22 অর্থবছরে বেড়ে 5.81 হয়। এর ফলে কর্মী উৎপাদনশীলতা কমেছে, প্রতি বাস প্রতি দিন 64.59 কিমি (অর্থবছর 2019-20) থেকে 47.85 কিমি হয়েছে (আর্থিক বছর 2021-22)। উচ্চ বাস-স্টাফ অনুপাত থাকা সত্ত্বেও, বাসকর্মীর অভাবের জন্য 2021-22 এ শেষ হওয়া পাঁচটি আর্থিক বছরে 23,127 টি ট্রিপ বাতিল হয়েছে। নির্বাচিত ডিপোতে বাসের[282] দৈনিক আউট-শেডিংর জন্য বাস-কর্মীর প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন করার সময় দেখা গেছে যে, 29 জন চালকের ঘাটতি এবং 16 জন অতিরিক্ত কন্ট্রাক্টর উদ্বৃত্ত ছিল। এটা ইঙ্গিত দেয় যে, এই ডিপোগুলিতে বাস-কর্মী মোতায়েন ট্রাফিক বিভাগের চাহিদা মেটাতে যথেষ্ট ছিল না।

ব্যবস্থাপকগণ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, কোভিড সময়কালে রাস্তায় খুব কম বাস নামান হয়েছিল। এই কারণে এর অনুপাত ছিল বেশি। এছাড়াও ফ্রাঞ্চাইজির দ্বারা পরিচালিত বাস বিবেচনা করলে স্টাফ-বাস অনুপাত হ্রাস পাবে।

যাইহোক, ফ্রাঞ্চাইজি দ্বারা পরিচালিত বাসগুলি বিবেচনা করে বাসকর্মীদের অনুপাত গণনার বিষয়ে উত্তরটি গ্রহণযোগ্য ছিল না কারণ এস বি এস টি সি-এর শ্রমশক্তি, ফ্রাঞ্চাইজি-চালিত বাসগুলি পরিচালনায় নিযুক্ত নয়।

(খ) চুক্তি ভিত্তিক কর্মী নিয়োগ

অর্থ দপ্তরের আদেশের পরিপ্রেক্ষিতে (জুলাই 2014), এস বি এস টি সি তখন থেকে বর্তমান কর্মচারীদের এবং অর্থ দপ্তরের অনুমোদন নিয়ে নিয়োগ করা কর্মচারীদের ক্ষেত্রে বেতন, পেনশন এবং অবসরকালীন সুবিধা প্রদানের জন্য ভর্তুকী প্রদানের অধিকারী ছিল। সেই অনুযায়ী এস বি এস টি সি কর্মীদের খরচের জন্য রাজ্য সরকারের কাছ থেকে 75 শতাংশ ভর্তুকী পায়। কোভিড মহামারীর কারণে 2020 সালের মার্চ[283] মাস থেকে এই ভর্তুকী 100 শতাংশ করে দেওয়া হয়েছিল।

নথি পরীক্ষা করে দেখা গেছে যে, এস বি এস টি সি সরকারের পূর্বানুমতি ছাড়াই সময়ে সময়ে 345 জন চুক্তিভিত্তিক কর্মচারীকে নিযুক্ত করেছে, যার ফলে 2020-21 এবং 2021-22 অর্থবর্ষে 10.15 কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে। এই চুক্তিভিত্তিক কর্মীদের এস বি এস টি সি র বিভিন্ন ডিপো

[279] *এখানে রাস্তায় নামা বাসের কথা বলা হয়েছে।*

[280] *2017-18।*

[281] *"স্টাফ প্রোডাক্টিভিটি" বলতে বোঝায় এক বছরে প্রতিটি কর্মী প্রতিদিনের কিলোমিটার প্রতি সম্পাদিত আয়।*

[282] *"বাসের আউটশেডিং" বলতে বোঝায় রুটে রাখা বাসের সংখ্যা।*

[283] *2021 সালের জানুয়ারী মাস ছাড়া, যেখানে 90 শতাংশ ভর্তুকি দেওয়া হয়েছিল।*

ও বিভাগীয় অফিসে নিয়োগ করা হয়েছিল। যদিও, এস বি এস টি সি এর জন্য কার্যোত্তর অনুমোদন চেয়েছিল, কিন্তু অনুমোদনটি মুলতুবি ছিল।

ব্যবস্থাপকগণ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, এস বি এস টি সি-র পর্ষদ চুক্তিভিত্তিক কর্মচারীদের অন্তর্ভুক্তি অনুমোদন করেছে। যাইহোক, এস বি এস টি সি কয়েকটি জায়গায় টিকিট বুকিং প্রতিনিধি ব্যবস্থাটি বন্ধ করার পরিকল্পনা করেছে এবং প্রধান বুকিং প্রতিনিধিকে দেওয়া কমিশনের খরচ কমাতে লাভজনকভাবে উপরে উল্লেখিত কর্মীদের মোতায়েন করেছে।

(গ) চালক ও কন্ডাক্টারদের অতিরিক্ত উৎসাহদায়ক ভাতা প্রদান

রাজস্ব বাড়ানোর জন্য, এস বি এস টি সি কিলোমিটার প্রতি আয়ের (ই পি কে এম) উপর ভিত্তি করে ড্রাইভার ও কন্ডাক্টারদের জন্য একটি উৎসাহ ভাতা চালু করেছে (মে 2018)। নথিতে দেখায় যে, 2018-19 থেকে 2020-21 অর্থবছরের মধ্যে মোট বিক্রয়ের 50 শতাংশ বিক্রয় এস বি এস টি সি -র এজেন্টদের দ্বারা অনলাইন বুকিংয়ের মাধ্যমে করা হয়েছে যার জন্য তাদের কমিশন দেওয়া হয়েছিল এবং বাকী 50 শতাংশ কন্ডাক্টারদের দ্বারা টিকিট বিক্রয় করে আয় করা হয়েছে। যাইহোক বাসকর্মীদের এই উৎসাহ ভাতা মোট বিক্রয়ের পরিবর্তে কন্ডাক্টারদের বিক্রয়ের উপর ছিল। যেহেতু কিলোমিটার প্রতি আয় (ই পি কে এম) নির্ধারণের জন্য মোট বিক্রয়ের (অনলাইন বিক্রয় সহ) পরিসংখ্যান বিবেচনা করা হচ্ছিল, অনলাইন বুকিংযের কারণে ড্রাইভার এবং কন্ডাক্টারদের জন্য অতিরিক্ত অর্থপ্রদান করা হয়েছিল। যাইহোক, অতিরিক্ত অর্থপ্রদানের পরিমান নির্ধারণ করা যায়নি কারণ কিলোমিটার প্রতি আয়ের (ই পি কে এম) ধাপের উপর নির্ভর করে নির্দিষ্ট হারে উৎসাহ ভাতা দেওয়া হয়েছিল।

ব্যবস্থাপকগণ জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, উৎসাহ ভাতার ধাপ পরিবর্তন করা হয়েছে। সীমাটি এমনভাবে নির্ধারণ করা হয়েছে যাতে উৎসাহ ভাতা অনেকটাই কমে যায়।

সুপারিশ 7:

এস বি এস টি সি-এর তার মানবসম্পদ ব্যবস্থাপনা উন্নত করা উচিত এবং এটা সুনিশ্চিত করা উচিত, যে কর্মীদের উৎসাহভাতা প্রদানগুলি বাস্তবায়নের আগে সঠিকভাবে যাচাই করা হয়েছে।

4.8.11 উদ্দেশ্য 4: এস বি এস টি সি র বিভিন্ন কার্যাবলী ও ক্রিয়াকলাপ পর্যবেক্ষণ করার জন্য কোনো প্রক্রিয়া এবং কোনো অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ/অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ব্যবস্থা বিদ্যমান ছিল কিনা

4.8.11.1 পর্যবেক্ষণ

পর্যবেক্ষণের ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত ঘাটতি গুলি লক্ষ্য করা গেছে :

(i) এস বি এস টি সি কার্যগত মানদণ্ডের একটি নথিপত্র রক্ষনাবেক্ষন করে, যেমন ফ্লিটের ব্যবহার, জ্বালানীর কার্যকারীতা ইত্যাদি যা ডিভিশন এবং হেড অফিস লেভেলে একত্রিত করা হয়। নিরীক্ষায় লক্ষ্য করা গেছে যে, (i) ব্যবস্থাপকগণ পর্যায়ক্রমিক ভাবে কার্যগত মানদণ্ডগুলি পর্যালোচনা করেনি (ii) কার্যগত মানদণ্ড সংক্রান্ত লক্ষ্যমাত্রা পর্ষদ বা শীর্ষ ব্যবস্থাপক দ্বারা খুব কমই ধার্য হয়েছিল এবং (iii) অপারেশনগুলির উপর আরও ভাল এবং আরও দক্ষ ব্যবস্থাপনা নিয়ন্ত্রণের জন্য কার্যগত মানদণ্ডের উপরে উপলব্ধ তথ্যগুলি বিশ্লেষণ করা হয়নি।

ব্যবস্থাপকগণ বলে (ডিসেম্বর 2022) যে, (i) বিভাগীয় পর্যায়ে ক্রমাগত বিশ্লেষণ করা হয়েছিল এবং (ii) বেশি বয়সী বাস, জ্বালানীর খরচ ক্রমাগত বৃদ্ধি এবং যন্ত্রাংশ, টায়ারের খরচের ফলে কর্মক্ষমতা উন্নত করা কষ্টকর।

(ii) ইন্টেলিজেন্ট পরিবহন ব্যবস্থা (আই টি এস): এস বি এস টি সি-র বাসে ভ্রমণকারী যাত্রীদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য, পরিচালন পর্ষদ 3.37 কোটি টাকা খরচ করে সমস্ত বাসে সি সি ক্যামেরা, প্যানিক বোতাম, জি পি এস ট্র্যাকিং পদ্ধতি এবং এল ই ডি গন্তব্য বোর্ড স্থাপনের প্রয়োজনীয়তা অনুভব করেছে (জুন 2018)। জি পি এস ট্র্যাকিং

সিস্টেমগুলি বাসের সময়ানুবর্তিতা, বাসস্টপ স্কিপ, ওভার স্পিডিং ইত্যাদির বিষয়ে বাসের রিয়েল টাইম তথ্য নিশ্চিত করবে বলে আশা করা হয়েছিল, যেখানে ক্লোসড্ সার্কিট (সি সি) ক্যামেরাগুলি বাসের মধ্যে ভিডিও ফটোগ্রাফি করবে এবং ভিডিওগ্রাফি ডেটাগুলি মোবাইল ডিজিটাল ভিডিও রেকর্ডারের সাহায্যে হার্ডডিস্কে সংরক্ষণ করবে বলে আশা করা হয়েছিল।

প্রকল্পটি এপ্রিল 2019 থেকে ফেব্রুয়ারী 2020-এর মধ্যে বাস্তবায়িত হয়েছিল। যদিও, সফটওয়্যার ভাড়া না দেওয়ায় বাসগুলির জি পি এস ট্র্যাকিংকে প্রভাবিত করে। একটি সমীক্ষায় (মার্চ 2022 সালে পরিচালিত) দেখা যায় যে, 688 টি বাসের মধ্যে সিস্টেমটি কেবলমাত্র 426 টি বাসে চালু ছিল। এইভাবে, এস বি এস টি সি বিনিয়োগ থেকে উদ্দিষ্ট সুবিধা পেতে ব্যর্থ হয়েছে।

ব্যবস্থাপকবর্গ উত্তরে জানায় যে (ডিসেম্বর 2022), মহামারী সময়ের আগে সি সি টি ভি এবং অন্যান্য ট্র্যাকিং পদ্ধতির মাধ্যমে প্রতিদিনের পর্যবেক্ষণ করা হয়েছিল। মহামারীর পরে সরঞ্জামগুলি অকার্যকর হয়ে যায় যা তাদের নিয়ন্ত্রণের বাইরে।

যাইহোক উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ এস বি এস টি সি বাসে সঞ্চিত ভিডিওগ্রাফি তথ্য ব্যবহার সংক্রান্ত বিবরণ, বিশেষ করে অলাভজনক ও ঝুঁকিপূর্ণ রুটগুলিতে রাজস্ব চুরি আটকানো, যাত্রী এবং কর্মীদের কাজকর্মের উপরে ভালো নজরদারি ইত্যাদি সরবরাহ করতে পারেনি।

(iii) ক্রমাগত খারাপ কার্যগত কর্মক্ষমতা এবং নগদ সঙ্কট থাকা সত্ত্বেও, ভাড়া সংশোধনের জন্য বা দপ্তরগুলি থেকে বকেয়া আদায় ইত্যাদি বিষয়ে এস বি এস টি সি-র অধিকারিকদের জন্য কোন নির্দেশিকা জারি করেনি। এইভাবে পরিষেবার মানদণ্ডগুলির উপর শীর্ষ ব্যবস্থাপকের পর্যবেক্ষণের অভাব ছিল।

(iv) মোটরযান আইন, 1988-এর ধারা 56 অনুসারে, একটি যানবাহনকে বৈধভাবে নিবন্ধিত বলে গণ্য করা হবেনা, যদি না এটি ফিটনেসের একটি শংসাপত্র (সি এফ) বহন করে, যেখানে নির্ধারিত হতে পারে এমন বিবরণ এবং তথ্য রয়েছে। অনুরূপভাবে কেন্দ্রীয় মোটরযান আইন 1989-র বিধি 115 (7)-এর অধীনে একটি গাড়ি প্রথম নিবন্ধিত হওয়ার তারিখ থেকে এক বছরের মেয়াদ শেষ হওয়ার পরে প্রতিটি যানবাহনকে রাজ্য সরকার কর্তৃক অনুমোদিত একটি সংস্থা দ্বারা জারী করা 'দূষণ নিয়ন্ত্রণ' (পি ইউ সি) শংসাপত্র পেতে হবে। এই শংসাপত্র অফিসারদের চাওয়া মাত্রই উপস্থাপন করতে হবে। 345 টি বাসের নথি পরীক্ষা করার সময়, এটি লক্ষ্য করা গেছে যে 31 মার্চ 2022 তারিখে যথাক্রমে 186 টি এবং 112 টি বাসের ফিটনেস (সি এফ) এবং দূষণ নিয়ন্ত্রণ শংসাপত্র (পি ইউ সি) আপডেট করা হয়নি।

ব্যবস্থাপকগণ আশ্বস্ত করেছে যে (ডিসেম্বর 2022), এস বি এস টি সি বর্তমানে ফিটনেস (সি এফ) এবং দূষণ নিয়ন্ত্রণ শংসাপত্র (পি ইউ সি) আপডেট করেছে।

সুপারিশ ৪ :

এস বি এস টি সি একটি কার্যকর ব্যবস্থাপক তথ্য কাঠামো (এম আই এস) স্থাপন করার সময় অপারেশন, পরিষেবার মান এবং লক্ষ্য গুলির নিয়ম ঠিক করতে পারে যাতে আরও ভালো পর্যবেক্ষণের জন্য লক্ষ্য এবং নিয়মগুলি অর্জনের উপর একত্রিত প্রতিবেদন তৈরী করা যায়।

4.8.11.2 ***অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা***

এস বি এস টি সি-তে আলাদা কোন অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা শাখা নেই। হিসাব বিভাগের কর্মকর্তারা অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষক হিসাবে দায়িত্ব পালন করছেন। অধিকন্তু, পর্যায়ক্রমে কোন নিরীক্ষা প্রতিবেদন তৈরী করা হচ্ছে না।

ব্যবস্থাপকগণ উত্তর দিয়েছে (ডিসেম্বর 2022) যে, (i) অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ নিয়মিতভাবে ভাউচিং এবং যাচাইকরণের মাধ্যমে করা হয় (ii) ডিপো ব্যবস্থাপনা সফটওয়্যার আর্থিক এবং বাস্তবিক মানদণ্ডগুলির ত্রুটিগুলি শনাক্ত করতে সাহায্য করে (iii) এস বি এস টি সি র পর্ষদ ডিপো নিরীক্ষা পরিচালনার জন্য কেন্দ্রীয় নিরীক্ষা দল গঠনের প্রস্তাব অনুমোদন করেছে। সেই অনুযায়ী দুটি কেন্দ্রীয় নিরীক্ষা দল গঠন করা হয়েছে। দলটি ডিপো পরিদর্শন করে এবং নিরীক্ষা করার পর প্রতিবেদন জমা দেয়।

4.8.12 সমাপ্তি

এস বি এস টি সি প্রধানত কার্যগত অদক্ষতা এবং জ্বালানীর দাম বৃদ্ধি এবং পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধির সাথে তাল মিলিয়ে ভাড়া সংশোধন না করার কারণে ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছে। এই ক্ষেত্রে বিভিন্ন কার্যগত মানদণ্ডগুলি অর্জনের জন্য নিয়ম নির্ধারণ না করা এবং একই সাথে একটি পুরানো বাসের উপর নির্ভরতা ইত্যাদি প্রতিবন্ধক ছিল। এছাড়াও, আশানুরূপ ভাবে জ্বালানী দক্ষতা এবং বাসগুলি রক্ষনাবেক্ষনের সমস্যাগুলিও ক্ষতিকারক প্রভাব ফেলেছিল। অধিকন্তু, রাজস্বের নন-ট্রাফিক আয়ের উৎসগুলিকে খুঁজে বের করার জন্য উদ্যমী প্রচেষ্টার অভাব ছিল। এছাড়াও, সেখানে এস বি এস টি সি-র তথ্যশালা তে ঘাটতি ছিল যা উন্নত এবং আরও দক্ষ ব্যবস্থাপনা নিয়ন্ত্রণ এবং পর্যবেক্ষণ অর্জনের জন্য ব্যবহার করা যেতে পারত।

Anadi Misra

কোলকাতা
26 এপ্রিল 2023

(অনাদি মিশ্র)
মহা গাননিক (নিরীক্ষা-II)
পশ্চিমবঙ্গ

প্রতিস্বাক্ষরিত

নতুন দিল্লী
27 এপ্রিল 2023

(গিরিশ চন্দ্র মুর্মু)
ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষক

পরিশিষ্ট সমূহ

পরিশিষ্ট সমূহ

পরিশিষ্ট–1

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-1.1, পৃষ্ঠা -1 দ্রষ্টব্য)

31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত দপ্তরগুলির তালিকার বিবৃতি

{মহাগাননিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরগুলির তালিকা
1.	মুখ্যমন্ত্রীর কার্যালয়
2.	মন্ত্রিপরিষদ
3.	বিপর্যয় ব্যাবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা
4.	পরিবেশ
5.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা
6.	বন
7.	রাজ্যপালের সচিবালয়
8.	আবাসন
9.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগ
10.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক
11.	তথ্যপ্রযুক্তি এবং ইলেকট্রনিক্স
12.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন
13.	বিধানসভা সচিবালয়
14.	ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ এবং বস্ত্র
15.	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস
16.	সংসদীয় বিষয়ক
17.	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি
18.	বিদ্যুৎ
19.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন
20.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি
21.	পূর্ত
22.	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি
23.	পর্যটন
24.	পরিবহন
25.	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক

পরিশিষ্ট –2

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ- 1.2, পৃষ্ঠা-1 দ্রষ্টব্য)

31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত স্বায়ত্তশাসিত সংস্থাগুলির তালিকার বিবৃতি

{মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার নাম	
1	পরিবেশ	(i)	পূর্ব কলকাতা জলাভূমি ব্যাবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ
		(ii)	পরিবেশগত গবেষণা এবং জলাভূমি ব্যাবস্থাপনা প্রতিষ্ঠান
		(iii)	পশ্চিমবঙ্গ দূষণ নিয়ন্ত্রণ পর্ষদ
		(iv)	পশ্চিমবঙ্গ জীব-বৈচিত্র পর্ষদ
2	বন	(v)	ক্ষতিপূরণমূলক বৃক্ষরোপন তহবিল ব্যাবস্থাপনা এবং পরিকল্পনা কর্তৃপক্ষ
		(vi)	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য-বন উন্নয়ন সংস্থা
3	আবাসন	(vii)	পশ্চিমবঙ্গ আবাসন পর্ষদ
		(viii)	আবাসন নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*
4	তথ্য এবং সংস্কৃতি বিষয়ক	(ix)	পশ্চিমবঙ্গ বাংলা একাডেমি
		(x)	লোক এবং উপজাতি কেন্দ্র
		(xi)	রূপকলা কেন্দ্র
		(xii)	মিনার্ভা নাট্য সংস্কৃতি চর্চা কেন্দ্র
		(xiii)	শিশু কিশোর একাডেমি
		(xiv)	পশ্চিমবঙ্গ ঐতিহ্য আয়োগ
		(xv)	প্রত্নতাত্ত্বিক গবেষণা এবং প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, পূর্ব ভারত
5	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	(xvi)	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য রপ্তানি উন্নয়ন সমিতি
		(xvii)	পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ
6	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস	(xviii)	পশ্চিমবঙ্গ নবীকরণযোগ্য শক্তি উন্নয়ন সংস্থা
7	বিদ্যুৎ	(xix)	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক আয়োগ
8	পূর্ত	(xx)	কমিশনার্স ফর রবীন্দ্র সেতু
9	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	(xxi)	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিজ্ঞান এবং প্রযুক্তি পর্ষদ
10	পর্যটন	(xxii)	রাজ্য হোটেল ম্যানেজমেন্ট প্রতিষ্ঠান, দুর্গাপুর (পূর্ববর্তী ফুড অ্যান্ড ক্রাফ্ট ইনস্টিটিউট, দুর্গাপুর)
		(xxiii)	ফুড অ্যান্ড ক্রাফট ইনস্টিটিউট, দার্জিলিং
11	পরিবহন	(xxiv)	হুগলী রিভার ব্রিজ কমিশনার্স

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার নাম
12	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	(xxv) দীঘা- শঙ্করপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxvi) মেদিনীপুর-খড়গপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxvii) ওয়েস্ট বেঙ্গল স্টেট এন জি আর বি এ (ন্যাশনাল গঙ্গা রিভার বেসিন অথরিটি) প্রোগ্রাম ম্যানেজমেন্ট গ্রুপ
		(xxviii) হলদিয়া উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxix) জয়গাঁও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxx) শ্রীনিকেতন-শান্তিনিকেতন উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxi) নিউ- টাউন কোলকাতা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxii) শিলিগুড়ি-জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxiii) কোলকাতা মহানগর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxiv) বর্ধমান উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxv) আসানসোল-দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxvi) পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য নগর উন্নয়ন সংস্থা
		(xxxvii) তারকেশ্বর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxviii) চ্যাংড়াবাঁধা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xxxix) গঙ্গাসাগর-বকখালি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xl) বক্রেশ্বর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xli) পাথরচাপুরি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xlii) গাজলডোবা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xliii) মুকুটমণিপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xliv) তারাপীঠ রামপুরহাট উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xlv) ফুরফুরা শরীফ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
		(xlvi) বীরসিংহ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ

** এগুলি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*

পরিশিষ্ট –3

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ- 1.2, পৃষ্ঠা-1 দ্রষ্টব্য)

31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত এস পি এস ই গুলির তালিকার বিবৃতি

{মহাগাননিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	কোম্পানির নাম
(1)	(2)	(3)
(i)	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	পশ্চিমবঙ্গ জৈব প্রযুক্তি উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(ii)	বন	পশ্চিমবঙ্গ বন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(iii)	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	বসুমতি কর্পোরেশন লিমিটেড
(iv)		পশ্চিমবঙ্গ চলচিত্র উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(v)	তথ্য প্রযুক্তি ও ইলেকট্রনিক্স	ওয়েবেল ভেঞ্চার ক্যাপিটাল লিমিটেড (ডব্লিউ বি ই আই ডি সি লিমিটেড -এর সহায়ক)
(vi)		পশ্চিমবঙ্গ বৈদ্যুতিন শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি ই আই ডি সি লিমিটেড)
(vii)		ওয়েবেল বৈদ্যুতিন পরিকাঠামো উন্নয়ন লিমিটেড
(viii)		ওয়েবেল ইলেকট্রনিক্স ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার্স লিমিটেড
(ix)	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগ	দুর্গাপুর কেমিক্যালস লিমিটেড
(x)		পশ্চিমবঙ্গ খনিজদ্রব্য উন্নয়ন এবং বাণিজ্য নিগম লিমিটেড
(xi)		পশ্চিমবঙ্গ ফার্মাসিউটিকাল এন্ড ফাইটোকেমিক্যাল উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xii)		ডব্লিউ ই বি এফ আই এল লিমিটেড
(xiii)		বৃহত্তর কলকাতা গ্যাস সরবরাহ নিগম লিমিটেড
(xiv)		সরস্বতী প্রেস লিমিটেড
(xv)		পশ্চিমবঙ্গ পাঠ্যপুস্তক নিগম লিমিটেড (সরস্বতী প্রেস লিমিটেড এর সহায়ক)
(xvi)		পশ্চিমবঙ্গ শিল্প পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম
(xvii)		পশ্চিমবঙ্গ বাণিজ্য উন্নয়ন সংস্থা (ডব্লিউ বি আই ডি সি লিমিটেডের সহায়ক)
(xviii)		পশ্চিমবঙ্গ চা উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xix)		দি ইনফিউসান্স (ইন্ডিয়া) লিমিটেড
(xx)		পশ্চিমবঙ্গ চিনি শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxi)		ওয়েস্ট বেঙ্গল ইন্ডাস্ট্রিয়াল ল্যান্ড হোল্ডিং প্রাইভেট লিমিটেড (ডব্লিউ বি আই ডি সি লিমিটেডের সহায়ক)
(xxii)		পশ্চিমবঙ্গ শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি আই ডি সি)
(xxiii)	ক্ষুদ্র, ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	পশ্চিমবঙ্গ হস্তশিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxiv)		বিশ্ব বাংলা বিপণন নিগম লিমিটেড
(xxv)		ময়ূরাক্ষী কটন মিলস (1990) লিমিটেড
(xxvi)		শিল্পবার্তা মুদ্রণ প্রেস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড এর সহায়ক)
(xxvii)		পশ্চিমবঙ্গ ক্ষুদ্র শিল্প নিগম উন্নয়ন লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(xxviii)		দি কল্যাণী স্পিনিং মিলস লিমিটেড
(xxix)		দি ওয়েস্ট দিনাজপুর স্পিনিং মিলস লিমিটেড
(xxx)		পশ্চিমবঙ্গ সিরামিক উন্নয়ন নিগম লিমিটেড

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	কোম্পানির নাম
(1)	(2)	(3)
(xxxi)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য চর্ম শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxii)		পশ্চিমবঙ্গ প্রজেক্টস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(xxxiii)		পালভার অ্যাশ প্রজেক্টস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড এর সহায়ক)
(xxxiv)		পশ্চিমবঙ্গ হস্তচালিত ও যন্ত্রচালিত উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxv)	পি এ আর এবং ই-শাসনপদ্ধতি	ওয়েবেল টেকনোলজি লিমিটেড
(xxxvi)	বিদ্যুৎ এবং অপ্রচলিত শক্তি উৎস	দি দুর্গাপুর প্রজেক্টস লিমিটেড
(xxxvii)		পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxviii)		পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড
(xxxix)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সরবরাহ কোম্পানি লিমিটেড
(xl)		বেঙ্গল বীরভূম কোলফিল্ডস লিমিটেড
(xli)		পশ্চিমবঙ্গ গ্রীন এনার্জি উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xlii)	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন দপ্তর	নিও পাইপস এন্ড টিউবস কোম্পানি লিমিটেড
(xliii)		ন্যাশনাল আইরন এন্ড স্টিল কোম্পানি (1984) লিমিটেড
(xliv)		দি কার্টার পুলার ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি লিমিটেড
(xlv)		পশ্চিমবঙ্গ প্লাইউড এবং আল্যায়েড প্রোডাক্টস লিমিটেড
(xlvi)		কৃষ্ণা সিলিকেটস এবং গ্লাস (1987) লিমিটেড
(xlvii)		লিলি প্রোডাক্টস লিমিটেড
(xlviii)	পূর্ত	ওয়েস্টিংহাউস স্যাক্সবি ফার্মার লিমিটেড
(xlix)		ম্যাকিনটোশ বার্ন লিমিটেড
(l)		ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেড
(li)		পশ্চিমবঙ্গ সড়ক উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lii)	পরিবহন	উত্তরবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
(liii)		কোলকাতা রাজ্য পরিবহন নিগম
(liv)		দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
(lv)		দি শালিমার ওয়ার্কস (1980) লিমিটেড
(lvi)		পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন নিগম লিমিটেড {পূর্বতন দি কলকাতা ট্রামওয়ে কোম্পানি (1978) লিমিটেড}
(lvii)		ভূতল পরিবহন নিগম লিমিটেড
(lviii)		পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lix)	পর্যটন	পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lx)		গ্রেট ইস্টার্ন হোটেল অথরিটি
(lxi)	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	পশ্চিমবঙ্গ আবাসন পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি এইচ আই ডি সি ও লিমিটেড)
(lxii)		নিউ টাউন টেলিকম পরিকাঠামো উন্নয়ন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এইচ আই ডি সি ও লিমিটেড -এর সহায়ক)
(lxiii)		নিউটউন কলকাতা গ্রীন স্মার্ট সিটি নিগম লিমিটেড

পরিশিষ্ট – 4

_(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ - 1.5, পৃষ্ঠা-2 দ্রষ্টব্য)_

_(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ - 1.5, পৃষ্ঠা-2 দ্রষ্টব্য)_

নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের অবস্থা

<table>
<tr><th>নিরীক্ষা প্রতিবেদনের বছর</th><th>নিরীক্ষা প্রতিবেদনের সংখ্যা</th><th>নিরীক্ষা প্রতিবেদনের শিরোনাম</th><th>সরকারের কাছে নিরীক্ষা প্রতিবেদন পাঠানোর তারিখ</th><th>রাজ্য বিধানসভায় নিরীক্ষা প্রতিবেদন পেশ করার তারিখ</th><th>বিধানসভায় পেশ করার জন্য সময় লেগেছে</th></tr>
<tr><td rowspan="3">2015-16</td><td>2016 সালের প্রতিবেদন নম্বর 5</td><td>2015-16 র রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>06 ফেব্রুয়ারী 2017</td><td>07 মার্চ 2018</td><td>1 বছর এবং 2 মাস</td></tr>
<tr><td>2017 সালের প্রতিবেদন নম্বর. 1</td><td>2015-16 -এর আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>27 ফেব্রুয়ারী 2017</td><td>07 মার্চ 2018</td><td rowspan="2">1 বছর এবং 1 মাস</td></tr>
<tr><td>2017 সালের প্রতিবেদন নম্বর 2</td><td>2015-16 -এর রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>27 ফেব্রুয়ারী 2017</td><td>07 মার্চ 2018</td></tr>
<tr><td rowspan="4">2016-17</td><td>2018 সালের প্রতিবেদন নম্বর 2</td><td>2016-17 -এর রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>17 মে 2018</td><td>11 জুলাই 2019</td><td>1 বছর এবং 2 মাস</td></tr>
<tr><td>2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3</td><td>2016-17 -এর রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>29 মে 2018</td><td>11 জুলাই 2019</td><td>1 বছর এবং 2 মাস</td></tr>
<tr><td>2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 4</td><td>2016-17-এর আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>20 জুন 2018</td><td>11 জুলাই 2019</td><td rowspan="2">1 বছর এবং 1 মাস</td></tr>
<tr><td>2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 5</td><td>2016-17-এর শিল্প দ্বারা দূষণ এর উপর কার্যসম্পাদন নিরীক্ষা</td><td>20 জুন 2018</td><td>11 জুলাই 2019</td></tr>
<tr><td rowspan="4">2017-18</td><td>2019 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 1</td><td>2017-18 -এর আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>20 ডিসেম্বর 2019</td><td rowspan="4">25 মার্চ 2022</td><td>2 বছর এবং 3 মাস</td></tr>
<tr><td>2019 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2</td><td>2017-18 -এর ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের পশ্চিমবঙ্গ বন্যা নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার রূপায়ণ সম্পাদনের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>03 ফেব্রুয়ারী 2020</td><td>2 বছর এবং 1 মাস</td></tr>
<tr><td>2020 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2</td><td>2017-18 -এর রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>11 অগাস্ট 2020</td><td>1 বছর এবং 7 মাস</td></tr>
<tr><td>2020 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3</td><td>2017-18 -এর রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>13 অগাস্ট 2020</td><td>1 বছর এবং 7 মাস</td></tr>
<tr><td>2018-19</td><td>2021 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2</td><td>2018-19 -এর আর্থিক ক্ষেত্র, রাজস্ব ক্ষেত্র এবং রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন</td><td>06 মে 2021</td><td>25 মার্চ 2022</td><td>10 মাস</td></tr>
</table>

নিরীক্ষা প্রতিবেদনের বছর	নিরীক্ষা প্রতিবেদনের সংখ্যা	নিরীক্ষা প্রতিবেদনের শিরোনাম	সরকারের কাছে নিরীক্ষা প্রতিবেদন পাঠানোর তারিখ	রাজ্য বিধানসভায় নিরীক্ষা প্রতিবেদন পেশ করার তারিখ	বিধানসভায় পেশ করার জন্য সময় লেগেছে
2019-20	2021 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 4	2019-20 সালের ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের নিরীক্ষা প্রতিবেদন (কার্যসম্পাদন এবং মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা)	15 ডিসেম্বর 2021	25 মার্চ 2022	3 মাস
2020-21	2023 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3	2020-21 সালের ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের নিরীক্ষা প্রতিবেদন (কার্যসম্পাদন এবং মান্যতা বিষয়ক)	11 জানুয়ারী 2023	এখনো উপস্থাপিত হয়নি	

পরিশিষ্ট – 5

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ- 1.5, পৃষ্ঠা- 2 দ্রষ্টব্য)

নিরীক্ষার অনুচ্ছেদ/ কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষার অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা.	দপ্তরের নাম	নিরক্ষার অনুচ্ছেদ/ কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষার অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি														
		2006-07 থেকে 2016-17			2017-18			2018-19			2019-20			মোট		
		অনুচ্ছেদ	উপ-অনুচ্ছেদ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	অনুচ্ছেদ	উপ-অনুচ্ছেদ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	অনুচ্ছেদ	উপ-অনুচ্ছেদ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	অনুচ্ছেদ	উপ-অনুচ্ছেদ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	অনুচ্ছেদ	উপ-অনুচ্ছেদ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা
1.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2.	পরিবেশ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	-	25	-
3.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
4.	বন	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
5.	আবাসন	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
6.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগসমূহ	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
7.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
8.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন	68	68	1	3	-	-	2	-	-	1	-	-	74	68	1
9.	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	-	-	1	1	-	-	1	-	-	2	-	-	4	-	1
10.	বিদ্যুৎ এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1
11.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-
12.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1
13.	পূর্ত দপ্তর	17	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	18	1	1
14.	পরিবহন	99	10	2	3	6	-	1	5	-	-	-	-	103	21	2
15.	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	4	-	1	11	-	-	1	-	-	-	-	-	16	-	1
	মোট	**203**	**80**	**12**	**19**	**6**	**0**	**5**	**5**	**0**	**3**	**25**	**0**	**230**	**116**	**12**

পরিশিষ্ট– 6

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ- 1.5, পৃষ্ঠা-3 দ্রষ্টব্য)

দপ্তর ভিত্তিক পরিদর্শন প্রতিবেদনগুলির অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা.	দপ্তরের নাম	31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত বকেয়া পরিদর্শন প্রতিবেদন/ অনুচ্ছেদের সংখ্যা	
		পরিদর্শন প্রতিবেদন সমূহ	অনুচ্ছেদসমূহ
1.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা	53	242
2.	পরিবেশ	3	10
3.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা	7	43
4.	বন	5	14
5	রাজ্যপালের সচিবালয়	3	3
6.	আবাসন	18	89
7.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগসমূহ	6	18
8.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	51	169
9.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন	318	2619
10.	বিধানসভা সচিবালয়	3	13
11.	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	20	77
12.	সংসদীয় বিষয়ক	1	3
13.	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি	8	27
14.	বিদ্যুৎ	15	63
15.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন	1	5
16.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি	52	159
17.	পূর্ত	82	268
18.	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	5	13
19.	পর্যটন	3	17
20.	পরিবহন	38	276
21	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	57	214
মোট		**749**	**4342**

পরিশিষ্ট – 7

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ 1.6, পৃষ্ঠা- 3 দ্রষ্টব্য)

31 আগস্ট 2022 পর্যন্ত রাজ্য বিধানসভায় পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	স্বায়ত্বশাসিত সংস্থার নাম	যে বছর পর্যন্ত বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়েছে	যে বছরগুলির জন্য বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়নি	
			এস এ আর -এর বছর	সরকারকে উপস্থাপনের তারিখ
স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা				
1.	কমিশনার্স ফর রবীন্দ্র সেতু (সি আর এস)	2008-09	2009-10 2010-11 2011-12 2012-13 2013-14 2014-15 2015-16 2016-17 2017-18 2018-19 2019-20	- 10.02.2012 14.02.2013 15.07.2014 20.02.2015 05.02.2016 17.05.2017 14.08.2018 02.07.2019 02.07.2020 04.05.2021
2.	ক্ষতিপূরণমূলক বৃক্ষরোপন তহবিল ব্যবস্থাপনা এবং পরিকল্পনা কর্তৃপক্ষ (সি এ এম পি এ)	এখনো উপস্থাপন করা হয়নি	2010-11 থেকে 2016-17 2017-18 2018-19 থেকে 2019-20	25.06.2018 05.11.2019 24.06.2021
3.	হুগলী রিভার ব্রিজ কমিশনার্স	2017-18	2018-19 2019-20 2020-21	10.02.2022 এখনও উপস্থাপন করা হয়নি এখনও উপস্থাপন করা হয়নি
4.	পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ (ডব্লিউ বি কে ভি আই বি)	2015-16	2016-17 2017-18 2018-19	22.10.2021 03.11.2021 03.11.2021
রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা				
5.	কলকাতা রাজ্য পরিবহন নিগম (সি এস টি সি)	2018-19	2019-20	এখনও উপস্থাপন করা হয়নি
6.	দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি)	2017-18	2018-19 2019-20	12.08.2021 29.03.2022
7.	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক কমিশন (ডব্লিউ বি ই আর সি)	2018-19	2019-20	21.01.2022

**এটি একটি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*

পরিশিষ্ট – 8

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.2.1, পৃষ্ঠা–13 দ্রষ্টব্য)

জেলাভিত্তিক তালিকাভুক্ত এফ এ-এর সংখ্যা

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	তালিকাভুক্ত এফ এ-এর সংখ্যা
1	পুরুলিয়া	21,677
2	বাঁকুড়া	15,188
3	উত্তর দিনাজপুর	13,849
4	মুর্শিদাবাদ	13,468
5	ঝাড়গ্রাম	12,937
6	বর্ধমান (পূর্ব বর্ধমান)	12,571
7	বীরভূম	12,188
8	পশ্চিম মেদিনীপুর	11,867
9	পূর্ব মেদিনীপুর	11,058
10	হুগলি	10,516
11	উত্তর 24 পরগণা	9,468
12	কোচবিহার	8,774
13	নদীয়া	8,699
14	দক্ষিণ 24 পরগণা	5,783
15	মালদা	3,674
16	দক্ষিণ দিনাজপুর	3,606
17	আলিপুরদুয়ার	3,266
18	দার্জিলিং	2,786
19	জলপাইগুড়ি	2,653
20	পশ্চিম বর্ধমান	2,113
21	হাওড়া	1,681
22	কালিম্পং	519
মোট		**1,88,341**

পরিশিষ্ট– 9

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.8.6.2, পৃষ্ঠা-43 দ্রষ্টব্য)

রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-তে সরবরাহকারীদের অগ্রিম অর্থ প্রদানে বেনিয়ম

যে সংস্থাকে অগ্রিম প্রদান করা হয়েছিল (মেসার্স)	যে কাজের জন্য অর্থ প্রদান করা হয়েছে তার বিবরণ	অর্পিত কাজের মোট মূল্য (লক্ষ টাকায়)	প্রকৃতপক্ষে প্রদত্ত অগ্রিমের পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	সংস্থা থেকে নেওয়া ব্যাঙ্ক গ্যারান্টির পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)
এইচআর ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড	জমি ভরাট এবং সিএফসি এর সীমানা প্রাচীর নির্মাণ	52.21	তথ্যগুলি উপলব্ধ করা হয়নি	
এইচআর ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড	মেশিন শপ সুবিধা – পি এন্ড এম	240.44	182.48	72.13
এইচ.আর. ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড	কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা (কোরলেস ইন্ডাকশন ফার্নেস, সরবরাহ, খাড়া করা, সম্পূর্ণ উপাদান হ্যান্ডলিং সিস্টেম, পরিবহন, এল টি রুম ইনস্টলেশন, পাওয়ার সাপ্লাই ইউনিট, কুলিং টাওয়ার সহ ডিএম এবং সফটেনিং প্ল্যান্ট, ছাঁচনির্মাণ আনুষাঙ্গিক, ভাইব্রো –ফিডার, স্ল্যাগ ক্রাশার এবং দূষণ নিয়ন্ত্রণ ডিভাইসসহ একটি সম্পূর্ণ স্টিল গলানোর সুবিধা চালু করা)	412.37	250.97	শূন্য
এইচ.আর. ইনফ্রাকন লিমিটেড.	বিল্ডিং এবং পূর্ত কর্ম - সি এফ সি-এর কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা	150.44	তথ্যগুলি উপলব্ধ করা হয়নি	শূন্য
অলংকার কোমোট্রেড প্রাইভেট লিমিটেড	(i) মেশিন শপ সুবিধা এবং (ii) সি এফ সি পরীক্ষার সুবিধাe জন্য বিল্ডিং এবং পূর্ত কর্ম	57.32	24.50	শূন্য
ই এম টি মেগাথারম প্রাইভেট লিমিটেড	সি এফ সি- এর কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার জন্য সরঞ্জাম/যন্ত্রের সরবরাহ	251.00	179.01	35.40
মোট		**1,163.78**	**636.96**	**107.53**

পরিশিষ্ট - 10

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর. 2.8.6.4 (ক), পৃষ্ঠা-44 দ্রষ্টব্য)

সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে জমির রূপান্তরের অবস্থা

ক্রমিক সংখ্যা	সি এফ সি	জমির বিবরণ	জমির পরিমাপ	জমির শ্রেণীবিভাগ	জমির বর্তমান অবস্থা	বর্তমান অবস্থা http:// banglarbhumi. gov.in-এ যা দেখানো হয়েছে
1.	প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ি	মৌজা – বিন্নাগুড়ি, জেএল নং 3, পরগনা – বৈকুণ্ঠপুর, শীট নং 18, খতিয়ান নং 1229, প্লট নং 653 এবং 657	0.439 একর	সাহরি	শিল্প জমিতে রূপান্তরিত করা হয়নি	23.08.2022
2.	লীড অ্যাসিড ব্যাটারি ক্লাস্টার, শিলিগুড়ি	মৌজা - লম্বুটারী, জেএল নং 86, খতিয়ান নং - 229, প্লট নং 44	1.98 একর	ডাঙ্গা	শিল্প জমিতে রূপান্তরিত করা হয়নি (শুধুমাত্র 1.28 একর ডাঙ্গায় পরিবর্তিত হিসাবে দেখানো হয়েছে)	01.09.2022
3.	রিফ্র্যাক্টরি ব্রিকস ক্লাস্টার, সালানপুর, পশ্চিম বর্ধমান	মৌজা আঙ্গারিয়া, জেএল নং 77, পি ও - 713141, পি এস সালানপুর	1.50 একর	ডাঙ্গা	0.84 একর জমি শিল্পে রূপান্তরিত এবং 0.66 একর জমি এখনও ডাঙ্গা হিসাবে	29.07.2022
4.	কালিয়াগঞ্জ ভোজ্য তেল ক্লাস্টার, রায়গঞ্জ	মৌজা মোস্তফানগর, জেএল নং 126, খতিয়ান নং 1558	4.04 একর	দোলা, ডাঙ্গা, ভিটা	মাত্র 3.7163 একর জমি পরিবর্তন করা হয়েছে এবং উল্লিখিত জমিকে শিল্প জমিতে রূপান্তর করা হয়নি	08.09.2022

পরিশিষ্ট -11

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.8.6.7 (ক), পৃষ্ঠা -46 দ্রষ্টব্য)]

রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়ার সি এফ সি-এর ক্ষেত্রে ব্যয় না হওয়া জি ও আই তহবিলে ফেরত দেওয়ার হিসাব

1.	এস পি ভি দ্বারা তৈরি যোগ্য ব্যয়	175.83 লক্ষ টাকা মূল্যের সরবরাহ না হওয়া মেশিনের মূল্য সহ 759.54 লক্ষ টাকা,
2.	প্রকল্পের জন্য করা প্রকৃত ব্যয়	583.71 লক্ষ টাকা (759.54 – 175.83)
3.	এস পি ভি- এর অবদান	206.31 লক্ষ টাকা
4.	সরকারী তহবিল থেকে করা যোগ্য ব্যয় (জি ও আই + জি ও ডব্লিউ বি)	377.40 লক্ষ টাকা (583.71 - 206.31)
5.	অনুমোদিত জি ও আই শেয়ার	67.46 %
6.	জি ও আই থেকে যোগ্য ব্যয়	254.60 লক্ষ টাকা (377.40 লক্ষ টাকার 67.46 %)
7.	জি ও আই দ্বারা বিতরণ করা মোট অনুদান	615 লক্ষ টাকা
8.	দপ্তরগুলিকে যা ফেরত দিতে হবে	360.40 লক্ষ টাকা (615 – 254.60)

পরিশিষ্ট- 12

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.8.7.2 এবং 2.8.7.5 (ক), পৃষ্ঠা -50 এবং 53 দ্রষ্টব্য)]

সিলভার ফিলিগ্রি ক্লাস্টার, মগরাহাট, দক্ষিণ 24 পরগণার সি এফ সি-তে উন্মুক্ত দরপত্র আহ্বান এবং নিষিদ্ধ কাজের ব্যয় এড়ানের জন্য কাজের বিভাজন

ক্রমিক সংখ্যা	এন আই কিউ এর বিশদ বিবরণ	যে সংস্থাকে কাজ অর্পণ করা হয়েছিল (মেসার্স)	বিচ্ছিন্ন কাজের নাম / সরবরাহের নাম	চালানের বিশদ বিবরণ	প্রদত্ত পরিমাণ (টাকায়)
যন্ত্রপাতি সংগ্রহ					
1.	এম এস এফ সি /131 তারিখ 25.01.2022	প্রগ্রেসিভ কনসার্ন	বল প্রেস (3 নম্বর) - 3	13/2021-22 তারিখ 19.02.2022	38,411.00
2.			ওয়্যার সি আই ডাইস – 3		37,920.00
3.	এম এস এফ সি /132 তারিখ 25.01.2022		বল প্রেস (4 নম্বর) - 1	17/2021-22 তারিখ 26.03.2022	45,160.00
4.	এম এস এফ সি /132 তারিখ 25.01.2022		বল প্রেস (5 নম্বর) – 1	08/22-23 তারিখ 09.06.2022	70,224.00
5.	এম এস এফ সি /134 তারিখ 25.01.2022		পানচিং মেশিন	16/2021-22 তারিখ 26.03.2022	82,222.00
6.	এম এস এফ সি /135 তারিখ 25.01.2022		9" X 7" সি আই ডাইস – 3 টি	11/2021-22 তারিখ 19.02.2022	43,811.00
7.			6" X 5" সি আই ডাইস – 3 টি		41,234.00
8.	এম এস এফ সি /136 তারিখ 25.01.2022		11" X 8" সি আই ডাইস	12/2021-22 তারিখ 19.02.2022	41,234.00
9.			10" X 10" সি আই ডাইস		50,806.00
উপ-মোট (টাকায়)					**4,51,022.00**
পূর্ত কাজ					
10.	এম এস এফ সি /144 তারিখ 01.02.2022	আত্রেয়া ইন্ডাস্ট্রিয়াল পাওয়ার সলিউশন এল এল পি	পূর্বদিকে ছাদের টপ শেড	এ আই পি এস /21-22/12 তারিখ 08.02.2022	99,686.00

ক্রমিক সংখ্যা	এন আই কিউ এর বিশদ বিবরণ	যে সংস্থাকে কাজ অর্পণ করা হয়েছিল (মেসার্স)	বিচ্ছিন্ন কাজের নাম / সরবরাহের নাম	চালানের বিশদ বিবরণ	প্রদত্ত পরিমাণ (টাকায়)
11.	এম এস এফ সি /146 তারিখ 01.02.2022		বৈদ্যুতিক মিটার রুম শেড এবং আশপাশের শেড.	এ আই পি এস /21-22/13 তারিখ 08.02.2022	99,233.00
12.	এম এস এফ সি /147 তারিখ 01.02.2022		বাই লেন শেড পূর্ব দিকে	এ আই পি এস /21-22/14 তারিখ 08.02.2022	98,553.00
13.	এম এস এফ সি /148 তারিখ 01.02.2022		আশেপাশের শেডে ডিজি সেট বসানো	এ আই পি এস /21-22/15 তারিখ 08.02.2022	97,421.00
14.	এম এস এফ সি /145 তারিখ 01.02.2022		সিঁড়ির ঘর শেড এবং পার্শ্ববর্তী শেড	এ আই পি এস /21-22/16 তারিখ 08.02.2022	81,562.00
15.	এম এস এফ সি /143 তারিখ 01.02.2022		পশ্চিম দিকে ছাদের উপরের শেড	এ আই পি এস /21-22/17 তারিখ 08.02.2022	99,686.00
উপ-মোট (টাকায়)					**5,76,141.00**
যন্ত্রপাতির মেরামত/প্রতিস্থাপন					
16.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি/85 তারিখ 29.09.2020	সিমেকো	সিলভার মেল্টিং ফার্নেস মেরামত, শীর্ষ খোলার মডেল, তাপমাত্রা 950° সেন্টিগ্রেড পর্যন্ত, ক্যাপ 1 কেজি	06/P/20-21	56,050.00
17.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /86 তারিখ 29.09.2020		সিলভার মেল্টিং ফার্নেস মেরামত, শীর্ষ খোলার মডেল, তাপমাত্রা 950° সেন্টিগ্রেড পর্যন্ত, ক্যাপ 2 কেজি	08/P/20-21	53,100.00
18.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /87 তারিখ 29.09.2020		সিলভার মেল্টিং ফার্নেস মেরামত, শীর্ষ খোলার মডেল, তাপমাত্রা 950° সেন্টিগ্রেড পর্যন্ত, ক্যাপ 2 কেজি	07/P/20-21	53,100.00
19.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /88 তারিখ 29.09.2020		সিলভার মেল্টিং ফার্নেস মেরামত, শীর্ষ খোলার মডেল, তাপমাত্রা 950° সেন্টিগ্রেড পর্যন্ত, ক্যাপ 5 কেজি	09/P/20-21	69,620.00
20.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /91 তারিখ 29.09.2020		সিলভার মেল্টিং ফার্নেস মেরামত, শীর্ষ খোলার মডেল, তাপমাত্রা 950° সেন্টিগ্রেড পর্যন্ত, ক্যাপ 10 কেজি	10/P/20-21	82,600.00
21.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /92 তারিখ 29.09.2020		নতুন ডিজিটাল টেম্প কন্ট্রোলার কাম ইন্ডিকেটর ফিটিং, সিলভার মেল্টিং ফার্নেসের জন্য উপযুক্ত কন্ট্রোল প্যানেলে ত্রুটিপূর্ণ ডিজিটাল কন্ট্রোলার পরিবর্তন করে ডুয়াল ডিসপ্লে, 5 কেজি	15/P/20-21	5,900.00
22.	এম এস এফ সি / বিবিধ / বিজ্ঞপ্তি /93 তারিখ 29.09.2020		নতুন ডিজিটাল টেম্প কন্ট্রোলার কাম ইন্ডিকেটর ফিটিং, সিলভার মেল্টিং ফার্নেসের জন্য উপযুক্ত কন্ট্রোল প্যানেলে ত্রুটিপূর্ণ ডিজিটাল কন্ট্রোলার পরিবর্তন করে দ্বৈত প্রদর্শন, 2 কেজি	14/P/20-21	5,900.00
উপ-মোট (টাকায়)					**3,26,270.00**
সর্ব-মোট (টাকায়)					**13,53,433.00**

পরিশিষ্ট - 13

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং 2.8.7.3 (ক) (i), পৃষ্ঠা-51 দ্রষ্টব্য]

রি-রোলিং মিলস ক্লাস্টার, জগৎবল্লভপুর, হাওড়া-তে সি এফ সি স্থাপন সংক্রান্ত কাজ/ সরবরাহের জন্য এন আই টি আহ্বান

<table>
<tr><th rowspan="2">ক্রমিক সংখ্যা</th><th rowspan="2">কাজ</th><th colspan="3">কাজের আদেশ/ সরবরাহের আদেশের বিশদ বিবরণ (ডব্লিউ ও /এস ও)</th></tr>
<tr><th>ডব্লিউ ও /এস ও- এর নম্বর</th><th>জারি করা হয়েছে</th><th>ডব্লিউ ও /এস ও- এর মোট পরিমান (টাকায়)</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>স্থানীয় মাটি দিয়ে জমি ভরাট এবং সীমানা প্রাচীর নির্মাণ ইত্যাদি</td><td>পি ইউ আর /সি এফ সি /আর এম/1, তারিখ 29.09.11</td><td>এইচ আর ইনফ্রাকন লিমিটেড</td><td>52,21,232.00</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>মেশিন শপ সুবিধা</td><td>পি ইউ আর /সি এফ সি /আর এম /4, তারিখ 18.11.11 (20 টি মেশিন সরবরাহ - 32 পি সি)</td><td>এইচ আর ইন্টারন্যাশনাল প্রাইভেট লিমিটেড</td><td>2,40,43,500.00</td></tr>
<tr><td rowspan="2">3,</td><td rowspan="2">কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা (কোরলেস ইন্ডাকশন ফার্নেস, সরবরাহ, খাড়া করা, সম্পূর্ণ উপাদান হ্যান্ডলিং সিস্টেম, পরিবহন, এল টি রুম ইনস্টলেশন, পাওয়ার সাপ্লাই ইউনিট, কুলিং টাওয়ার সহ ডিএম এবং সফটেনিং প্ল্যান্ট, ছাঁচনির্মাণ আনুষাঙ্গিক, ভাইব্রো -ফিডার, স্ল্যাগ ক্রাশার এবং দূষণ নিয়ন্ত্রণ ডিভাইসসহ একটি সম্পূর্ণ স্টিল গলানোর সুবিধা চালু করা)</td><td>পি ইউ আর /সি এফ সি /আর এম /2(ক), তারিখ 10.02.12
(কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার জন্য যন্ত্রপাতি / সরঞ্জাম সরবরাহ)</td><td>ই এম টি মেগাথেরম প্রাইভেট লিমিটেড.</td><td>2,51,00,000.00</td></tr>
<tr><td>পি ইউ আর /সি এফ সি /আর এম /2 (খ) তারিখ 10.02.12
(কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধার জন্য যন্ত্রপাতি / সরঞ্জাম সরবরাহ)</td><td>এইচ আর ইন্টারন্যাশনাল প্রাইভেট লিমিটেড</td><td>4,12,37,000.00</td></tr>
<tr><td rowspan="2">4.</td><td rowspan="2">বিল্ডিং এবং পূর্ত কর্ম – (কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা, মেশিন শপ সুবিধা, পরীক্ষার সুবিধা এবং প্রশাসনিক সুবিধা)</td><td rowspan="2">পি ই আর/সি এফ সি /আর এম/3 তারিখ 18.11.11</td><td>এইচ আর ইনফ্রাকন লিমিটেড (কাঁচামাল প্রক্রিয়াকরণ সুবিধা অংশ)</td><td>1,50,44,267.00</td></tr>
<tr><td>অলংকার কোমোট্রেড প্রাইভেট লিমিটেড (মেশিন শপ এবং টেস্টিং সুবিধা অংশ)</td><td>57,31,842.00</td></tr>
<tr><td colspan="4">মোট (টাকায়)</td><td>11,63,77,841.00</td></tr>
</table>

পরিশিষ্ট –14

[(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং 2.8.7.4 (ক), পৃষ্ঠা -52 দ্রষ্টব্য]

মাত্র দুটি বিড প্রাপ্তির ভিত্তিতে কলকাতার বাঁশদ্রোনি, ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের সি এফ সি -এর জন্য কেনা যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামের তালিকা

দফার ক্রমিক সংখ্যা যা দরপত্র নথিতে উল্লেখ করা হয়েছে	দফার	সরবরাহকারী (মেসার্স)	মূল মূল্য, আবগারি শুল্ক, ভ্যাট সহ মোট মূল্য (টাকায়)	এস পি ভি দ্বারা প্রদত্ত ক্রয় মূল্য (টাকায়)
5.	টেবিল ফ্যানের জন্য কর্ড গ্রিপ টেস্টার	এস.সি.দে অ্যান্ড কোং, কলকাতা	8,500.00	9,732.00
6.	বৈদ্যুতিক শক প্রতিরোধের পরীক্ষার জন্য অ্যাক্সেসিবিলিটি টেস্ট প্রোব (নমনীয় টেস্ট ফিঙ্গার, টেস্ট পিন এবং কম ভোল্টেজ প্যানেল সম্বলিত)		9,500.00	10,878.00
7.	আর্দ্রতা প্রতিরোধের পরীক্ষার জন্য আর্দ্রতা চেম্বার, গরম করা সহ, আকার 45 সেমি X 45 সেমি X 45 সেমি		89,310.00	89,310.00
8.	পুশ বোতাম টাইপ সুইচের জন্য যান্ত্রিক সহনশীলতা পরীক্ষক (স্পিড রেগুলেটর)		38,000.00	বিতরণ করা হয়নি
9.	রোটারি টাইপ গতি নিয়ন্ত্রকদের জন্য যান্ত্রিক সহনশীলতা পরীক্ষক.		28,000.00	32,060.00
10.	পেন্ডুলাম ইমপ্যাক্ট টেস্টার (যান্ত্রিক শক্তি পরীক্ষার জন্য)		10,248.00	10,248.00
11.	সিলিং ফ্যানের সাসপেনশন রডের জন্য টেনসাইল টেস্টার - ডিজিটাল ইলেকট্রিক চালিত মডেল		3,14,875.00	2,83,387.00
12.	সিলিং ফ্যানের সাসপেনশন রডের জন্য টর্শন টেস্টার - ডিজিটাল ইলেকট্রিক চালিত মডেল		2,57,625.00	2,31,862.00
25.	সংযুক্তি এবং আনুষাঙ্গিক ও স্টেবিলাইজার সহ সি এন সি টার্নিং সেন্টার	এ সি ই ডিজাইনার্স লিমিটেড, কলকাতা	20,09,045.00	19,69,960.00
50.	ইন্টিগ্রেটেড ফ্লেম এবং গ্রাফাইট ফার্নেস এবং মাইক্রোওয়েভ ডাইজেশন সিস্টেম সহ অটো স্যাম্পলার সহ পারমাণবিক শোষণ স্পেকট্রোফটোমিটার	ল্যাব ইন্ডিয়া, কলকাতা	38,96,520.00	34,50,000.00
60.	মাইক্রোমিটারের বাইরে	টি এইচ হাবিব অ্যান্ড কোং, কলকাতা	4,778.00	4,778.00
73.	ডিজিটাল পিএইচ মিটার	এস.সি. দে অ্যান্ড কোং, কলকাতা	9,103.00	1,000.00
74, 75, 76, 77, 78 & 79	ডায়াল টাইপ সি জেট এয়ার গেজ, 2 জেট কর্নার জেট এয়ার রিং, ডাবল এন্ডেড সেটিং প্লাগ, ডায়াল টাইপ সি জেট এয়ার গেজ, 2 জেট কর্নার জেট এয়ার রিং, ডাবল এন্ডেড সেটিং প্লাগ	টি এইচ হাবিব অ্যান্ড কোং, কলকাতা	89,670.00	89,670.00

দফার ক্রমিক সংখ্যা যা দরপত্র নথিতে উল্লেখ করা হয়েছে	দফার	সরবরাহকারী (মেসার্স)	মূল মূল্য, আবগারি শুল্ক, ভ্যাট সহ মোট মূল্য (টাকায়)	এস পি ভি দ্বারা প্রদত্ত ক্রয় মূল্য (টাকায়)
80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 & 88	ডায়াল টাইপ সি- জেট এয়ার গেজ ইউনিট, 2 জেট এয়ার প্লাগ, হাই এবং লো সেটিং রিং, ডায়াল টাইপ সি - জেট এয়ার গেজ, 2 জেট এয়ার প্লাগ, হাই এবং লো সেটিং রিং, ডায়াল টাইপ সি - জেট এয়ার গেজ, এয়ার রিং 3 জেট, মিডল জেট, ডাবল এন্ডেড সেটিং প্লাগ	টি এইচ হাবিব অ্যান্ড কোং, কলকাতা	1,29,045.00	1,31,356.00
103.	এসি/ডিসি হাই ভোল্টেজ প্রোব	জিল সার্ভিসেস, পুনে	19,125.00	13,725.00
105.	ধ্রুবক ভোল্টেজ ধ্রুবক ফ্রিকোয়েন্সি	মাইক্রোলাইন ইন্ডিয়া, কলকাতা	35,700.00	31,500.00
107.	আইসোলেশন ট্রান্সফরমার	জিক সার্ভিসেস, পুনে	33,750.00	25,481.00
মোট (টাকায়)			**69,82,794.00**	**63,84,947.00**

পরিশিষ্ট– 15

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং 2.8.7.4 (ক), পৃষ্ঠা-52 দ্রষ্টব্য]

মাত্র একটি বিড প্রাপ্তির ভিত্তিতে কলকাতার বাঁশদ্রোনি, ফ্যান ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টারের সি এফ সি -এর জন্য কেনা যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামের তালিকা

দফার ক্রমিক সংখ্যা যেমন দরপত্র নথিতে দেওয়া আছে	দফা	সরবরাহকারী (মেসার্স)	মোট মূল্য, আবগারি, সেস, ভ্যাট, ফরওয়ার্ডিং সহ মোট মূল্য (টাকায়)
4.	আনুষাঙ্গিক সহ ব্যারোমিটার	এস.সি.দে অ্যান্ড কোং, কলকাতা	13,470.00
71.	বি ফোর্ড কাপ		3,378.00
মোট			**17,118.00**

পরিশিষ্ট – 16

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং 2.8.7.4 (গ), পৃষ্ঠা-52 দ্রষ্টব্য]

পুনঃ দরপত্রের আশ্রয় না নিয়ে, রাজগঞ্জ , জলপাইগুড়ির প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টারের এস পি ভি দ্বারা তিনটির কম দরপত্র গ্রহণ

ক্রমিক সংখ্যা	এন আই টি-এর বিশদ বিবরণ	মেশিন ও যন্ত্রপাতির অংশ ক্রয় করা হয়েছে	এল 1 দরদাতার নাম যার উপর সরবরাহ আদেশ জারি করা হয়েছিল	ক্রয় মূল্য (টাকায়)
দুটি প্রাপ্ত বিডের মধ্যে যেটি সর্বনিম্ন সেটি থেকে কেনাকাটা করা হয়েছে				
4.	যে এস পি ই সি /টেন্ডার/ পি এন্ড এম/02/দ্বিতীয় কল, তারিখ 30.04.2014	প্রিসিশন ল্যাথে 2000 এম এম এ বি সি	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	10,49,580.00
7		সিলিন্ড্রিকাল গ্রাইন্ডার	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	24,76,460.00
8		সারফেস গ্রাইন্ডার 36” X 16”	ভব্য মেশিন টুলস	3,87,100.00
17		বেঞ্চ ড্রিল 25 এম এম	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	52,920.00
18		পিলার ড্রিল 40 এম এম	ভব্য মেশিন টুলস	84,280.00
19		টুল ও কাটার গ্রাইন্ডার	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	2,41,080.00
দুটি বিডের পরিপ্রেক্ষিতে কেনা পি এন্ড ই-এর মোট মূল্য (টাকায়)				**77,75,320.00**
একক বিড গৃহীত এবং অনুমোদিত				
5	যে এস পি ই সি /টেন্ডার/ পি এন্ড এম/02/দ্বিতীয় কল, তারিখ 30.04.2014	পিএলসি নিয়ন্ত্রিত স্ক্রু টার্নিং ল্যাথে	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	21,84,420.00
20		পোর্টেবল অ্যাঙ্গেল গ্রাইন্ডার	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	17,640.00
21		ফ্লেক্সিবল শাফট গ্রাইন্ডার	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	17,640.00
22		পোর্টেবল ড্রিল	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	14,700.00
23		বেঞ্চ গ্রাইন্ডার	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	11,760.00
24		ঢালাই/গ্যাস কাটিং সেট	ভব্য মেশিন টুলস	2,40,100.00
26		বৈদ্যুতিক উত্তোলন 2 এম টি	সুমো মেটেরিয়াল হ্যান্ডলিং সিস্টেম ও পরিষেবা	1,55,000.00
27		টেস্টিং মেশিন	ভব্য মেশিন টুলস	10,29,000.00
একটি বিডের পরিপ্রেক্ষিতে কেনা পি এন্ড ই-এর মোট মূল্য (টাকায়)				**36,52,620.00**

পরিশিষ্ট – 17

[উল্লেখিত অনুচ্ছেদ 2.8.7.4 (গ), পৃষ্ঠা-52 দ্রষ্টব্য]

প্লাস্টিক পণ্য ক্লাস্টার, রাজগঞ্জ, জলপাইগুড়ির সি এফ সি দ্বারা স্পট উধৃতির আমন্ত্রণ

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের দফা/ সরবরাহ	জারি করা ডব্লিউ ও /এস ও এর বিশদ বিবরণ			মন্তব্য
		ডব্লিউ ও /এস ও এর নম্বর ও তারিখ	সংস্থা (মেসার্স)	ডব্লিউ ও /এস ও এর মূল্য (টাকায়)	
1.	বিদ্যমান গ্যাস নাইট্রাইডিং প্ল্যান্টে পরিবর্তনের জন্য আইটেমগুলি সফলভাবে পরিচালনা করতে	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি-এস কিউ -পি এন্ড এম-07/2018/ কিউ টি ই /180730/ ভি ডি এন /2018-19 তারিখ 13.09.2018	কোয়ার্টেট থার্মাল ইঞ্জিনিয়ারিং (পি) লিমিটেড, মুম্বাই	8,00,000.00	এন এই কিউ তৈরি হয়নি এবং এন এই কিউ -এর প্রচারের মাধ্যম পাওয়া যায়নি
2.	বৈদ্যুতিক উত্তোলন - 3 এম টি	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি- এস কিউ -পি এন্ড এম-01/2017/ এস এম এইচ এস এস -125/2017-18 তারিখ 31.05.2017	সুমো মেটেরিয়াল হ্যান্ডলিং সিস্টেমস অ্যান্ড সার্ভিসেস, আহমেদাবাদ	1,55,000.00	
3.	নাইফ গ্রাইন্ডিং/ব্লেড শার্পনিং মেশিন	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি- এস কিউ -পি এন্ড এম-02/2017/ এ এস ই আই /3866/17 নাইফ গ্রাইন্ডার /2017-18 তারিখ 25.08.2017	আকর শক্তি ইঞ্জিনিয়ারিং ইন্ডাস্ট্রিস	5,50,848.00	
4.	হস্তচালিত হাইড্রোলিক প্রেস	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি-এস কিউ -পি এন্ড এম-03/2017/ হাইড্রলিক প্রেস/2017-18 তারিখ 25.08.2017	পিয়ারা সিং অ্যান্ড সন্স	2,26,800.00	
5.	সমস্ত গিয়ারযুক্ত সমস্ত গিয়ারযুক্ত যথার্থ লেদ, 1500 এম এম, এ বি সি	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি- এস কিউ -পি এন্ড এম-04/2017/9440/18/ লেদ /2017-18 তারিখ 12.09.2017	পার্কসনস ইঞ্জিনিয়ারিং কর্পোরেশন মুম্বাই	6,50,000.00	
6.	হার্ড ক্রোম এবং পলিশিং প্ল্যান্ট	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি- এস কিউ -পি এন্ড এম-05/2017/ পি সি বি /জে এস পি ই সি /02/ ক্রোম /2017-18 তারিখ 18.10.2017	পিসিবি টেকনোলজিস, আহমেদাবাদ	18,92,000.00	
7.	রাবারাইজিং প্ল্যান্ট	পি ইউ আর/ যে এস পি ই সি- এস কিউ -পি এন্ড এম-06/2017/ এ এস ই আই/4002/17/ রাবার প্ল্যান্ট /2017-18 তারিখ 30.12.2017	আকর শক্তি ইঞ্জিনিয়ারিং ইন্ডাস্ট্রিস	20,70,000.00	
মোট (₹)				**63,60,648.00**	

পরিশিষ্ট – 18

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ 2.15, পৃষ্ঠা-68 দ্রষ্টব্য)

সংস্থা থেকে উদ্ধার না হওয়া সুদের বিবৃতি

আর এ বিল নম্বর	পুনরুদ্ধারের তারিখ	পুনরুদ্ধার করা হয়েছে (টাকায়)	12.12.2017 তারিখ থেকে দিনের সংখ্যা	সুদ আদায় করতে হবে (টাকায়)
ক	খ	গ	ঘ	ঙ= গ * ঘ *10/36500
15 তম	17-01-2019	2,29,84,510.00	401.00	25,25,147.54
16 তম	15-02-2019	2,47,60,468.65	430.00	29,16,986.72
17 তম	20-03-2019	2,60,82,246.00	463.00	33,08,515.04
18 তম	28-03-2020	5,33,20,207.65	837.00	1,22,27,127.07
19তম	15-07-2019	44,04,318.36	580.00	6,99,864.29
20 তম	15-07-2019	93,11,156.05	580.00	14,79,580.96
21 তম	18-07-2019	68,46,043.07	583.00	10,93,491.26
22 তম	27-08-2019	38,47,867.13	623.00	6,56,772.94
23তম	21-10-2019	57,72,270.03	678.00	10,72,218.93
24 ঘন্টা	21-10-2019	54,51,614.44	678.00	10,12,656.05
25তম	19-11-2019	1,29,14,832.46	707.00	25,01,585.36
26 তম	05-12-2019	65,79,267.96	723.00	13,03,235.82
27 তম	16-01-2020	59,21,403.21	765.00	12,41,061.22
28 তম	19-02-2020	1,21,42,324.25	799.00	26,58,004.68
29তম	---	—	—	—
30 তম	07-07-2020	1,75,81,624.91	938.00	45,18,236.76
31 তম	07-07-2020	98,69,102.79	938.00	25,36,224.22
32 তম	08-07-2020	64,34,819.79	939.00	16,55,423.50
৩৩তম	17-08-2020	60,05,105.70	979.00	16,10,684.52
34তম	25-08-2020	22,04,626.17	987.00	5,96,155.08
35তম	16-09-2020	19,62,458.30	1,009.00	5,42,498.75
36তম	06-01-2021	42,34,464.02	1,121.00	13,00,502.51
37তম	31-01-2021	34,48,586.23	1,146.00	10,82,761.59
38তম	31-01-2021	1,53,87,691.07	1,146.00	48,31,313.42
		26,74,67,008.00		**5,33,70,048.21**

পরিশিষ্ট – 19

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.22, পৃষ্ঠা -74 দ্রষ্টব্য)

কর ও জরিমানা আদায় না হওয়ার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	আর টি ও র নাম	মোট পরিবহন যানের সংখ্যা	পরিবহন যানবাহনের সংখ্যা	কর ও জরিমানা আদায় না হওয়া
1.	আলিপুর	87,540	2,934	2,48,96,322
2.	বনগাঁ	4,675	299	32,56,882
3.	ব্যারাকপুর	64,679	2,282	2,66,52,767
4.	বারুইপুর	12,612	293	27,59,079
5.	বসিরহাট	1,305	67	8,10,680
6.	বেহালা	20,880	438	42,59,899
7.	হুগলি	50,581	1,169	75,21,873
8.	হাওড়া	66,544	3,392	2,69,89,817
9.	কসবা	34,253	703	56,19,533
10.	পিভিডি	1,14,250	1,979	1,73,08,796
11.	সল্ট লেক	22,418	785	49,23,445
12.	উলুবেড়িয়া	6,007	1,175	17,65,442
মোট		**4,85,744**	**15,516**	**12,67,64,535**

পরিশিষ্ট – 20

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নম্বর 2.28, পৃষ্ঠা-83 দ্রষ্টব্য)

2013-17 এর জন্য সংশোধিত উন্নয়ন চার্জ বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণে রাজস্ব হ্রাস হওয়ার বিশদ বিবরণ

ক্রমিক সংখ্যা	ফাইল নম্বর	মৌজা	পরিদর্শনের তারিখ	নাম	উন্নয়নের ধরন	এলাকা (বর্গ মিটারে)	পৌর/ গ্রামীণ	ভূমির ব্যবহারের পরিবর্তনের জন্য দাবিকৃত হার (প্রতি বর্গমিটারের হার)	ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের জন্য হার (টাকাতে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহারের পরিবর্তনের হার (নভেম্বর 2012 সালে প্রতি বর্গমিটার হারে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের হার (টাকাতে)	রাজস্ব ক্ষতি (টাকাতে)
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10) = (7) X (9)**	**(11)**	**(12) = (7) x (11)**	**(13) = (12) - (10)**
						2013-14						
1	368	শ্রীরামপুরজিয়া - 97	14/5/13 কে জি পি	শ্বেতা আগরওয়াল	কৃষি থেকে শিল্প	5,787.00	গ্রামীণ	10	57,870.00	50	2,89,350.00	2,31,480.00
2	513	অম্বা- 115	16/6/13 কে জি পি	টাটা মেটালিক্স	কৃষি থেকে শিল্প	61,188.50	গ্রামীণ	10	6,11,884.70	50	30,59,423.50	24,47,538.80
3	678	দেওয়ান মারো আয়মা- 86	02/9/13 কে জি পি	এ.আর. স্ট্যানচেম প্রাইভেট লিমিটেড	কৃষি থেকে শিল্প	7,203.40	গ্রামীণ	10	72,034.00	50	3,60,170.00	2,88,136.00
4	805	মোবারকচক - 210	18/9/13 কে জি পি	রমেশ আগরওয়াল	কৃষি থেকে শিল্প	5,139.51	গ্রামীণ	10	51,395.10	50	2,56,975.50	2,05,580.40
5	540	রাজপুর ও মালঞ্চ	30-Jul-13	প্রশান্ত সারস্বত	কৃষি থেকে শিল্প	32,779.50	গ্রামীণ	10	3,27,795.40	50	16,38,977.00	13,11,181.60
						2014-15						
6	339	রূপনারায়ণপুর - 212	26/12/14 কে জি পি	রাজ সল্ট প্রাইভেট লিমিটেড	কৃষি থেকে শিল্প	3,784.62	গ্রামীণ	10	37,846.20	50	1,89,231.00	1,51,384.80
7	1071	মদন মোহন	17/7/14 এম ডি এন	মৌসুমী সেন (সচিব, নির্মল হৃদয় আশ্রম)	কৃষি থেকে আবাসিক	118.76	গ্রামীণ	2	237.52	3	356.28	118.76
8	745	হাজিচক - 204	21/1/15 কে জি পি	কংসাবতী দেব ট্রাস্ট	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	12,059.60	গ্রামীণ	10	1,20,596.30	50	6,02,981.50	4,82,385.20

ক্রমিক সংখ্যা	ফাইল নম্বর	মৌজা	পরিদর্শনের তারিখ	নাম	উন্নয়নের ধরন	এলাকা (বর্গ মিটারে)	পৌর/ গ্রামীণ	ভূমির ব্যবহারের পরিবর্তনের জন্য দাবিকৃত হার (প্রতি বর্গমিটারের হার)	ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের জন্য হার (টাকাতে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহারের পরিবর্তনের হার (নভেম্বর 2012 সালে প্রতি বর্গমিটার হারে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের হার (টাকাতে)	রাজস্ব ক্ষতি (টাকাতে)
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10) = (7) X (9)**	**(11)**	**(12) = (7) x (11)**	**(13) = (12) - (10)**
9	116	মোবারকচক - 210	19/3/15 কে জি পি	রমেশ আগরওয়াল	কৃষি থেকে শিল্প	5,706.07	গ্রামীণ	10	57,060.70	50	2,85,303.50	2,28,242.80
10	124	বালিহাটি - 216	20/3/15 কে জি পি	সজল কুমার দে	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	11,047.90	গ্রামীণ	10	1,10,479.20	50	5,52,396.00	4,41,916.80
2015-16												
11	183	সোনামুখী-188	10/7/15 কে জি পি	স্বর্ণ মহল হাউজিং	কৃষি থেকে আবাসিক কমপ্লেক্স / বাণিজ্যিক	8,958.93	**পৌর**	10	89,589.30	50	4,47,946.50	3,58,357.20
12	265	দৌলতপুর-198	07-12-2015 কে জি পি	অশোক কুমার আগরওয়াল	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	8,740.92	গ্রামীণ	10	87,409.20	50	4,37,046.00	3,49,636.80
13	266	বালিহাটি - 216	06-05-2015 কে জি পি	ভান্ডারী অটোমোবাইলস এন্ড ওরস	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	25,980.80	গ্রামীণ	10	2,59,808.20	50	12,99,041.00	10,39,232.80
14	463	ডায়মনচক-209	29-07-2015 কে জি পি	রজত কুমার সিনহা এন্ড ওরস	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	4,130.93	গ্রামীণ	10	41,309.30	50	2,06,546.50	1,65,237.20
2016-17												
15	323	রূপনারায়ণপুর - 212	22/6/16 এম ডি এন	রাজসাল্ট কেমিক্যালস অ্যান্ড প্রাইভেট লিমিটেড.	কৃষি থেকে শিল্প	4,759.10	গ্রামীণ	10	47,591.00	50	2,37,955.00	1,90,364.00
16	324	রূপনারায়ণপুর - 212	22/6/16 এম ডি এন	রাজসাল্ট কেমিক্যালস অ্যান্ড প্রাইভেট লিমিটেড	কৃষি থেকে শিল্প	8,449.84	গ্রামীণ	10	84,498.40	50	4,22,492.00	3,37,993.60

ক্রমিক সংখ্যা	ফাইল নম্বর	মৌজা	পরিদর্শনের তারিখ	নাম	উন্নয়নের ধরন	এলাকা (বর্গ মিটারে)	পৌর/ গ্রামীণ	ভূমির ব্যবহারের পরিবর্তনের জন্য দাবিকৃত হার (প্রতি বর্গমিটারের হার)	ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের জন্য হার (টাকাতে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহারের পরিবর্তনের হার (নভেম্বর 2012 সালে প্রতি বর্গমিটার হারে)	প্রস্তাবিত হার অনুযায়ী ভূমি ব্যবহার পরিবর্তনের হার (টাকাতে)	রাজস্ব ক্ষতি (টাকাতে)
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10) = (7) X (9)**	**(11)**	**(12) = (7) x (11)**	**(13) = (12) - (10)**
17	1102	জাফালা	17-02-2017 কে জি পি	দেবাশিস দাস (গাভা লজিস্টিক প্রাইভেট লিমিটেড)	কৃষি থেকে আবাসিক / বাণিজ্যিক	303.53	গ্রামীণ	2	607.06	3	910.59	303.53
18	286	দেওয়ান মারো - 86	12-08-2016 কে জি পি	মহেশ আটার মিল	কৃষি থেকে শিল্প	33,103.30	গ্রামীণ	10	3,31,032.90	50	16,55,164.50	13,24,131.60
19	364	সাতকুই- 205	20/7/16 কে জি পি	মির্জা আনিস আহমেদ	কৃষি থেকে আবাসিক / বাণিজ্যিক	3,965.92	গ্রামীণ	10	39,659.20	50	1,98,296.00	1,58,636.80
20	417	রুইসান্দা - 211	24-06-2016 কে জি পি	বৈজনাথ মিত্তল	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	2,930.18	গ্রামীণ	10	29,301.80	50	1,46,509.00	1,17,207.20
21	649	দেওয়ান মারো আয়মা - 86	17-08-2016 কে জি পি	জাতীয় কেমিক্যালস প্রা. লিমিটেড	কৃষি থেকে শিল্প	15,944.60	গ্রামীণ	10	1,59,446.10	50	7,97,230.50	6,37,784.40
22	642	সাতকুই - 205	17-10-2016 কে জি পি	ভিটিআর মার্কেটিং প্রাইভেট লিমিটেড	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	7,874.37	গ্রামীণ	10	78,743.70	50	3,93,718.50	3,14,974.80
23	764	রূপনারায়ণপুর - 212	23-11-2016 কে জি পি	সুনীল ও রঞ্জন কুমার রায়	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	5,580.70	গ্রামীণ	10	55,807.00	50	2,79,035.00	2,23,228.00
24	752	কাজলা ও খাতরাঙ্গা	11-11-2016 এম ডি এন	কালকামাতা ইনফ্রাস্ট্রাকচার প্রাইভেট লিমিটেড	কৃষি থেকে বাণিজ্যিক	7,799.86	গ্রামীণ	10	77,998.60	50	3,89,993.00	3,11,994.40
									28,30,000.88		**1,41,47,048.37**	**1,13,17,047.49**

পরিশিষ্ট-21

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.2, পৃষ্ঠা-93)

চুক্তিবদ্ধ পরিমাণ এর চেয়ে অতিরিক্ত সৌর শক্তি সংগ্রহে পরিহারযোগ্য ব্যয় এর বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	মাস	সৌর শক্তি (ইউনিট)	টাকা (সৌর শক্তি)	ইউনিট প্রতি সৌর শক্তির খরচ	প্রতি মাসে চুক্তিবদ্ধ পরিমাণ সৌর শক্তির পরিমান **6.5** এম ইউ (ইউনিটে)	প্রতি মাসে **6.5** এম ইউ এর বেশি সৌরবিদ্যুৎ কেনা হয়েছে (ইউনিটে)	প্রতি মাসে **6.5** এম ইউ এর বেশি কেনা সৌর শক্তির শতাংশ	প্রতি মাসে **6.5** এম ইউ এর বেশি ক্রয় করা বিদ্যুতের অতিরিক্ত খরচ
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5) = (4/3)**	**(6)**	**(7) = (3)-(6)**	**(8) = {(7)/(6)} X100**	**(9) = (5)X(7)**
1	মার্চ 2018	89,82,912	95,666,511.00	10.65	6,500,000	2,482,912	38.20	26,443,012.80
2	এপ্রিল 2018	10,049,119	109,546,089.00	10.90	6,500,000	3,549,119	54.60	38,685,397.10
3	মে-2018	10,452,793	111,784,122.00	10.69	6,500,000	3,952,793	60.81	42,255,357.17
4	জুন 2018	9,276,724	99,070,081.00	10.68	6,500,000	2,776,724	42.72	29,655,412.32
5	জুলাই 2018	8,020,310	81,801,875.00	10.20	6,500,000	1,520,310	23.39	15,507,162.00
6	আগস্ট 2018	7,881,135	81,926,103.00	10.40	6,500,000	1,381,135	21.25	14,363,804.00
7	সেপ্টেম্বর 2018	7,964,526	82,813,225.00	10.40	6,500,000	1,464,526	22.53	15,231,070.40
8	অক্টোবর 2018	7,792,404	84,876,540.00	10.89	6,500,000	1,292,404	19.88	14,074,279.56
9	মার্চ 2019	8,401,678	91,767,995.00	10.92	6,500,000	1,901,678	29.26	20,766,323.76
10	এপ্রিল 2019	8,860,948	95,409,990.00	10.77	6,500,000	2,360,948	36.32	25,427,409.96
11	মে 2019	9,024,928	97,188,454.00	10.77	6,500,000	2,524,928	38.85	27,193,474.56
12	জুন 2019	8,173,143	87,195,584.00	10.67	6,500,000	1,673,143	25.74	17,852,435.81
13	জুলাই 2019	7,304,930	76,669,651.00	10.50	6,500,000	804,930	12.38	8,451,765.00
14	অক্টোবর 2019	6,591,124	70,182,019.00	10.65	6,500,000	91,124	1.40	970,470.60
15	মার্চ 2020	6,994,380	75,405,205.00	10.78	6,500,000	494,380	7.61	5,329,416.40
	মোট	**125,771,054**	**1,341,303,444.00**		**97,500,000**	**28,271,054**		**302,206,791.44**

পরিশিষ্ট-22

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.8.8.1, পৃষ্ঠা-113)

এস বি এস টি সি–র বাসের স্থিতি

বিবরণী	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
বছরের শুরুতে মোট বাসের সংখ্যা	772	836	909	926	931
বছরে পরিশিষ্ট	84	91	79	শূন্য	শূন্য
বছরের মধ্যে বর্জিত বাস	শূন্য	18	62	শূন্য	43
অন্যান্য এস টি ইউ-তে/থেকে বাস হস্তান্তর	-20	শূন্য	শূন্য	5 (বৈদ্যুতিক)	5 (ভলভো)
বছরের শেষে বাসের সংখ্যা	836	909	926	931	893
নিগম দ্বারা পরিচালিত বাস	750	845	862	868	838
ফ্রাঞ্চাইজি দ্বারা পরিচালিত বাস	86	64	64	63	55

পরিশিষ্ট-23

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.8.8.1 এবং 4.8.8.1 (ক), পৃষ্ঠা-113)

এস বি এস টি সি: পরিচালনমূলক কাজকর্ম

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণী	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
1	গড় পরিষেবাযোগ্য বাস	579.5	671.08	744	752.5	799.27
2	পথে চলা গড় বাসের সংখ্যা	464.19	573.43	622.19	546.72	537.96
3	বাস ব্যাবহারের শতকরা হার	80.1	85.45	83.63	72.65	67.31
4	পূর্ব নির্ধারিত কিলোমিটার	5,93,71,835	6,73,98,613	7,51,46,953	5,29,96,765	6,17,42,237
5	কার্যকারী কিলোমিটার.চলা	5,21,25,319	64,78,2350	6,99,93,241	4,74,82,988	5,01,23,631
6	অচল কিলোমিটার	27,77,039	35,26,125	39,01,534	34,19,424	35,65,891
7	মোট কিলোমিটার.চলা	5,49,02,358	6,83,08,475	7,38,94,775	5,09,02,412	5,36,89,522
8	গড় রুটের সংখ্যা (স্থানীয়)	20	13	23	21	16
9	(দীর্ঘ)	287	243	382	258	396
10	কিলোমিটার প্রতি গড় আয়	26.54	26.49	25.42	24.07	26.88
11	যানের কার্যক্ষমতা (কিলোমিটারে)	307.65	309.52	307.36	285.69	278.13
12	পথে চলা বাসপ্রতি দৈনিক গড় আয়	8,166.52	8,199.35	7,834.98	6,877.15	7,475.54
13	জ্বালানি ব্যাবহার (লিটারে)	1,27,31,953.84	1,61,20,240.88	1,77,59,361.60	1,20,72,467.92	1,19,89,176.14
14	লিটার প্রতি গড় কিলোমিটার	4.31	4.24	4.16	4.22	4.32
15	কিলোগ্রাম (সি এন জি) প্রতি গড় কিলোলিটার	N/A	N/A	N/A`	N/A	4.73
16	বাস বিকল হওয়ার সংখ্যা	602	1,502	1,784	1,109	1,297
17	বাস কর্মচারীর অভাবে বাতিল	5,449	4,258	5,784	3,610	4,026
18	দুর্ঘটনার সংখ্যা	63	38	68	36	54
19	প্রতি লাখ কিলোমিটারে দুর্ঘটনা	0.11	0.06	0.09	0.07	0.1
20	মোট কর্মীর সংখ্যা (নিয়মিত, চুক্তিভিত্তিক এবং সংস্থা দ্বারা নিযুক্ত)	2,292	2,769	2,961	3,145	3,127
21	পথে চলা বাস প্রতি কর্মী	4.94	4.83	4.76	5.75	5.81
22	কার্যকারী ডিপো সংখ্যা	14	15	16	20	20
23	চালকের সংখ্যা	N/A	N/A	N/A	N/A	1103 *
24	পরিচালকের সংখ্যা	N/A	N/A	N/A	N/A	1015 *
25	বাস ব্যাবহারের অনুপাত	70.4	70.42	68.51	68.27	69.84
26	বাস পিছু কর্মীর দৈনিক উৎপাদন ক্ষমতা	62.31	64.10	64.59	49.66	47.85
27	দিনের সংখ্যা	365	365	366	304#	335@
28	পরিষেবাযোগ্য বাসের পূর্ব নির্ধারিত কার্যক্ষমতা	280.69	275.16	275.97	231.67	230.59
29	পথে চলা বাসের পূর্ব নির্ধারিত কার্যক্ষমতা	350.42	322.02	329.99	318.87	342.60
30	দৈনিক যাত্রীবহন	50,848	62,729	64,772	61,501	54,130
31	প্রস্তাবিত যাত্রী কিলোমিটার (লাখে)	26,062.50	32,391.00	34,996.50	23,741.50	25,062.00
32	পরিচালিত যাত্রী কিলোমিটার (লাখে)	18,348.00	22,809.74	23,976.10	16,208.32	17,503.30

** নিয়মিত, চুক্তিভিত্তিক এবং সংস্থা দ্বারা নিযুক্ত চালক ও পরিচালক অন্তর্ভুক্ত*

 # এপ্রিল 2020 এবং মে 2020 কে সম্পূর্ণ লকডাউন ধরা করা হয়েছে

@ জুন 2021 কে সম্পূর্ণ লকডাউন ধরা করা হয়েছে

পরিশিষ্ট-24

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.8.9.1 (II)(ক),পৃষ্ঠা-125)

2017-18 থেকে 2021-22 আর্থিক বছরে নমুনা পরিক্ষিত ডিপোগুলির প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণ

ডিপো	প্রয়োজনীয় তেল যা পরিচালিত কিলোমিটারের উপর ভিত্তি করে পরিবর্তন করতে হবে	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	মোট (2017-18 থেকে 2021-22)	দূরত্ব চলার ভিত্তিতে তেল ও লুব্রিক্যান্ট পরিবর্তনের সময়সূচী	সর্ব মোট কিলোমিটার (2017-18 to 2021-22)	আবশ্যিক = সর্ব মোট কিলোমিটার/ তেল ও লুব্রিক্যান্ট পরিবর্তনের সময়সূচী	বাড়তি= পরিবর্তনের প্রকৃত সংখ্যা – পূর্বপরিকল্পিত পরিবর্তনের সংখ্যা/ ঘাটতি(-)=
		কৃত রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সংখ্যা						কিলোমিটারে	কিলোমিটারে	রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সংখ্যা	
										আবশ্যক	ঘাটতি(-)/ বাড়তি (+)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
বেলঘড়িয়া	ইঞ্জিনের তেল	129	128	130	90	101	578	40,000	2,55,36,247	638.41	(-)60.41
	গিয়ারের তেল	65	62	67	40	50	284	80,000	2,55,36,247	319.20	(-)35.20
	স্টিয়ারিং-এর তেল	63	57	61	42	50	273	1,00,000	2,55,36,247	255.36	17.64
	গ্রীসিং	-	-	-	-	-	0	-	2,55,36,247	-	-
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	65	62	67	40	50	284	80,000	2,55,36,247	319.20	(-)35.20
দুর্গাপুর	ইঞ্জিনের তেল	84	84	84	84	84	420	60,000	3,59,66,688	599.44	(-)179.44
	গিয়ারের তেল	76	76	76	76	76	380	80,000	3,59,66,688	449.58	(-)69.58
	স্টিয়ারিং-এর তেল	-	-	-	-	-	0	60,000	3,59,66,688	599.44	(-)599.44
	গ্রীসিং	55	55	55	55	55	275	60,000	3,59,66,688	599.44	(-)324.44
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	68	68	68	68	68	340	1,20,000	3,59,66,688	299.72	40.28
আসানসোল	ইঞ্জিনের তেল	105	167	167	88	103	630	40,000	2,37,51,605	593.79	36.21
	গিয়ারের তেল	6	26	19	26	59	136	80,000	2,37,51,605	296.90	(-)160.90
	স্টিয়ারিং-এর তেল	2	8	2	9	25	46	1,00,000	2,37,51,605	237.52	(-)191.52
	গ্রীসিং	42	39	39	33	61	214	60,000	2,37,51,605	395.86	(-)181.86
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	15	9	19	25	50	118	80,000	2,37,51,605	296.90	(-)178.90

ডিপো	প্রয়োজনীয় তেল যা পরিচালিত কিলোমিটারের উপর ভিত্তি করে পরিবর্তন করতে হবে	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	মোট (2017-18 থেকে 2021-22)	দূরত্ব চলার ভিত্তিতে তেল ও লুব্রিক্যান্ট পরিবর্তনের সময়সূচী	সর্ব মোট কিলোমিটার (2017-18 to 2021-22)	আবশ্যিক = সর্ব মোট কিলোমিটার/ তেল ও লুব্রিক্যান্ট পরিবর্তনের সময়সূচী	বাড়তি= পরিবর্তনের প্রকৃত সংখ্যা – পূর্বপরিকল্পিত পরিবর্তনের সংখ্যা/ ঘাটতি(-)=
		কৃত রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সংখ্যা						কিলোমিটারে	কিলোমিটারে	রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সংখ্যা	
ঝাড়গ্রাম	ইঞ্জিনের তেল	-	29	42	25	27	123	60,000	68,99,359	114.99	8.01
	গিয়ারের তেল	-	9	9	17	8	43	1,20,000	68,99,359	57.49	(-)14.49
	স্টিয়ারিং-এর তেল	-	12	6	5	4	27	1,20,000	68,99,359	57.49	(-)30.49
	গ্রীসিং	-	38	67	37	40	182	40,000	68,99,359	172.48	9.52
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	-	10	8	16	8	42	1,20,000	68,99,359	57.49	(-)15.49
বান্দোয়ান	ইঞ্জিনের তেল	-	-	-	-	7	7	50,000	4,43,427	8.87	(-)1.87
	গিয়ারের তেল	-	-	-	-	4	4	1,20,000	4,43,427	3.70	0.30
	স্টিয়ারিং-এর তেল	-	-	-	-	2	2	1,20,000	4,43,427	3.70	(-)1.70
	গ্রীসিং	-	-	-	-	7	7	36,000	4,43,427	12.32	(-)5.32
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	-	-	-	-	4	4	1,20,000	4,43,427	3.70	0.30
দিঘা	ইঞ্জিনের তেল	215	235	241	140	142	973	40,000	3,89,86,193	974.65	(-)1.65
	গিয়ারের তেল	107	118	120	70	71	486	80,000	3,89,86,193	487.33	(-)1.33
	স্টিয়ারিং-এর তেল	86	94	96	56	57	389	1,00,000	3,89,86,193	389.86	(-)0.86
	গ্রীসিং	215	235	241	140	142	973	40,000	3,89,86,193	974.65	(-)1.65
	ডিফারেন্সিয়াল তেল	107	118	120	70	71	486	80,000	3,89,86,193	487.33	(-)1.33

মোট ঘাটতি (-)2,093.09
(12 নং স্তম্ভের নঞর্থক পরিসংখ্যানের সমষ্টি)

মোট বাড়তি 112.26
(12 নং স্তম্ভের ধনাত্মক পরিসংখ্যানের সমষ্টি)

পরিশিষ্ট-25

(উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.8.9.1 (II)(খ)(i), পৃষ্ঠা-126)

ছয়টি পরীক্ষিত ডিপোর প্রতিরোধমূলক রক্ষনাবেক্ষনের উপর অতিরিক্ত আর্থিক ব্যয়ের গণনা

ডিপোর নাম	কমিশন	শ্রমের খরচ	মোট	কমিশনের শতাংশ	শ্রম খরচের শতাংশ	রাস্তায় চলা বাস	রক্ষণাবেক্ষন ব্যয়/বাস/মাস
	সংখ্যা (টাকায়)					সংখ্যা	অর্থ (টাকায়)
বেলঘরিয়া	3,50,426	1,17,98,096	1,21,48,522	2.88%	97.12%	48	21,091
দুর্গাপুর	6,07,038	1,11,59,049	1,17,66,087	5.16%	94.84%	64	15,320
আসানসোল	4,09,910	49,06,611	53,16,521	7.71%	92.29%	42	10,549
ঝাড়গ্রাম	1,26,675	35,09,604	36,36,279	3.48%	96.52%	15	20,202
বান্দওয়ান	46,156	9,70,382	10,16,538	4.54%	95.46%	8	10,589
দীঘা	5,62,687	71,07,215	76,69,902	7.34%	92.66%	58	11,020
মোট	**21,02,892**	**3,94,50,957**	**4,15,53,849**	**5.06%**	**94.94%**	**235**	**14,735**
	প্রতিমাসে বাস প্রতি ডব্লিউ বি এস টি সি র ঠিকাদার প্রতিরোধ মূলক শ্রম খরচ (টাকায়)						**8,660**
	প্রতিমাসে প্রতি বাসে অতিরিক্ত খরচ (সংখ্যা টাকায়)						**6,075**
	প্রতিবছর অতিরিক্ত আর্থিক খরচ (6075x235 বাসx12 মাস)						**1,71,35,000**

পরিশিষ্ট-26

উল্লেখিত অনুচ্ছেদ-4.8.9.2 (III)(খ), পৃষ্ঠা-133)

এজেন্টদের অতিরিক্ত কমিশন প্রদান

এজেন্টের নাম	সময়	বিক্রয় (সংখ্যা টাকায়)	বিক্রিত টিকিটের সংখ্যা	দর/টিকিট	টিকিটের উপর কমিশন প্রদান	বিক্রিত টিকিটের উপর কমিশনের হার	শতকরা ভিত্তিতে কমিশন প্রদান	এজেন্টের অতিরিক্ত কমিশন প্রদান
						শতাংশ	সংখ্যা (টাকায়)	সংখ্যা (টাকায়)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(4) x (5)	(7)	(8)= (3) x (7)/(100)	(9)=(6) + (8)
এন. ইউরেকা	এপ্রিল 2017 থেকে মার্চ 2020	4,57,15,795	4,10,948	9	36,98,532	3.50	16,00,052.83	**23,09,106**
	এপ্রিল 2020 থেকে মার্চ 2022	53,74,290	48,483	9	4,36,347	4.20	2,25,720.18	
	উপ মোট(ক)				**41,34,879**		**18,25,773**	
মা তারা	এপ্রিল 2017 থেকে মার্চ 2019	5,16,42,271	3,55,448	9	31,99,032	3.50	18,07,479.49	**24,13,716**
	এপ্রিল 2019 থেকে মার্চ 2022	5,54,06,257	3,65,980	9	32,93,820	4.10	22,71,656.54	
	উপ মোট(খ)				**64,92,852**		**40,79,136**	
সোহিনী ট্রাভেলস	এপ্রিল 2017 থেকে মার্চ 2019	93,68,424	62,616	9	5,63,544	3.50	3,27,894.84	**3,39,710**
	এপ্রিল 2019 থেকে মার্চ 2022	86,70,416	52,506	9	4,72,554	4.25	3,68,492.68	
	উপ মোট(গ)				**10,36,098**		**6,96,388**	
	সর্বমোট (ক+খ+গ)							**50,62,532**

শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ

শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
এ এ	প্রশাসনিক অনুমোদন
এ ডি ডি এ	আসানসোল দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
এ ডি এম	অতিরিক্ত জেলা প্রশাসক
এ ই ও	সহায়ক কর্মকর্তা
এ জি এম	বার্ষিক সাধারণ সভা
এ আই এ	সর্বভারতীয় গড়
এ আই সি টি ই	অল-ইন্ডিয়া কাউন্সিল অফ টেকনিক্যাল এডুকেশন
এ এল এল	অশোক লেল্যান্ড লিমিটেড
এ আর টি ও	অতিরিক্ত আঞ্চলিক পরিবহন কার্য্যালয়
এ টি এম	অটোমেটেড টেলার মেশিন
বি এ ডি পি	সীমান্ত এলাকা উন্নয়ন কর্মসূচী
বি ই ও এল	ব্রেক-ইভেন অকুপেন্সি লেভেল
বি জি	ব্যাংক গ্যারান্টি
বি এইচ ই এল	ভারত হেভি ইলেকট্রিক্যালস লিমিটেড
বি আই এফ আর	শিল্প ও আর্থিক পুনর্গঠন পর্ষদ
বি এল অ্যান্ড এল আর ও	ব্লক ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিক
বি এম	বিটুমিনাস মাকাডাম
বি ও ডি	পরিচালন পর্ষদ
বি ও কিউ	পরিমাণের হিসাব
বি পি এন পি এল	বালাজি পেপার অ্যান্ড নিউজপ্রিন্ট প্রাইভেট লিমিটেড
বি এস	বাংলা শকাব্দ
সি এ জি	ভারতের মহাহিসাব নিয়ামক ও নিরীক্ষক
সি বি আর	ক্যালিফোর্নিয়া বিয়ারিং রেসিও
সি ডি পি	ক্লাস্টার ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম
সি এফ	যোগ্যতা শংসাপত্র
সি এফ সি	কমন ফেসিলিটি সেন্টার
সি এফ এম এস ডব্লিউ টি	সম্পূর্ণরূপে গড়া মাঝারি আকারের জল টেন্ডার
সি আই আর টি	পরিবহনের ব্যবস্থাপনার জন্য ভারতীয় জার্নাল
সি এন জি	সংকুচিত প্রাকৃতিক গ্যাস
কোভিড	করোনা ভাইরাস রোগ
সি পি ডি এফ	কম্পোনেন্ট প্লেট উন্নয়ন সুবিধা
সি আর জেড	উপকূলীয় নিয়ন্ত্রণ অঞ্চল
সি এস টি সি	কলকাতা রাজ্য পরিবহন নিগম
সি ভি সি	সেন্ট্রাল ভিজিল্যান্স কমিশন
ডি বি এম	ডেন্স বিটুমিনাস মাকাডাম
ডি বি টি	সরাসরি সুবিধা স্থানান্তর

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
ডি সি এ	বিস্তারিত মানতাবিষয়ক নিরীক্ষা
ডি জি	মহাপরিচালক
ডি আই সি ও	জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি দফতর
ডি এল এন্ড এল আর ও	জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার অধিকর্তা
ডি এল এফ আই সি আই সি	জেলা পর্যায়ের লোক পরিচয় পত্র প্রদান সমিতি
ডি এল আর এন্ড এস	ভূমি তথ্য ও জরিপ পরিচালক
ডি এম সি	দুর্গাপুর পৌর পর্ষদ
ডি ও সি পি	বাণিজ্যিক উৎপাদন শুরু হওয়ার তারিখ
ডি পি সি	দায়িত্ব, ক্ষমতা এবং চাকুরীর শর্তাবলী
ডি পি এল	দুর্গাপুর প্রজেক্টস লিমিটেড
ডি পি আর	বিস্তারিত প্রকল্প প্রতিবেদন
ডি টি সি	দিল্লী পরিবহন নিগম
ই সি আর সি	যোগ্যতা সহ নিবন্ধন শংসাপত্র
ই আই চ ভি	অতিরিক্ত উচ্চ ভোল্টেজ
ই আই এ	পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন
ই এন আই টি	ই-দরপত্র আহ্বায়ক বিজ্ঞপ্তি
ই ও	নির্বাহী আধিকারিক
ই পি সি	প্রকৌশল, ক্রয়, নির্মাণ
ই পি আই পি	রপ্তানি উন্নয়ন শিল্প উদ্যান
ই পি কে এম	প্রতি কিলোমিটারে আয়
এফ এন্ড ও	আর্থিক এবং পরিচালনগত
এফ এ	চূড়ান্ত অনুমোদন
এফ এ	লোক শিল্পী
এফ এল এ	প্রথম জমি অধিগ্রহণ
এফ টি সি সি	লোক ও উপজাতীয় সাংস্কৃতিক কেন্দ্র
এফ ওয়াই	আর্থিক বছর
জি এফ আর	সাধারণ আর্থিক নিয়ম
জি এম, ডি আই সি	সাধারণ ব্যবস্থাপক, জেলা শিল্প কেন্দ্র
জি ও আই	ভারত সরকার
জি ও ডব্লিউ বি	পশ্চিমবঙ্গ সরকার
জি এস ডি পি	মোট রাষ্ট্রীয় আভ্যন্তরীন উৎপাদন
জি এস টি	পণ্য ও পরিষেবা কর
জি ডব্লিউ টি ডব্লিউ	ভূগর্ভস্থ জলের টিউবওয়েল
এইচ আই টি	হলদিয়া ইনস্টিটিউট অফ টেকনোলজি
এইচ এস ডি	উচ্চ গতির ডিজেল
আই এন্ড সি এ ডি	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক দপ্তর
আই এ	বাস্তবায়ন সংস্থা
আই এ ডব্লিউ	অভ্যন্তরীন নিরীক্ষা শাখা

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
আই সি এ আর ই	ইন্ডিয়ান সেন্টার ফর অ্যাডভান্সমেন্ট অফ রিসার্চ অ্যান্ড এডুকেশন
আই ডি ই এ	ইন্টারেক্টিভ তথ্য নিষ্কাশন এবং বিশ্লেষণ
আই আর সি	ভারতীয় সড়ক মহাসভা
আই এস কোড	ভারতীয় স্ট্যান্ডার্ড কোড
আই টি জে	ইন্ডিয়ান ট্রেড জার্নাল
জে ডি এ	জয়গাঁও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
কে এম সি	কলকাতা পৌর নিগম
কে এম ডি এ	কলকাতা নগর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
কে এম পি এল	কিলো মিটার প্রতি লিটার
এল এন্ড এল আর এন্ড আর আর এন্ড আর	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন
এল এন্ড এম ভি	নিম্ন ও মাঝারি ভোল্টেজ
এল এ	জমি অধিগ্রহণ
এল ও সি	লেটার অফ ক্রেডিট
এল ও এ	লেটার অফ অ্যাওয়ার্ড
এল পি পি	লোক প্রসার প্রকল্প
এল পি এস সি	বিলম্বে প্রদান সারচার্জ
এল আর সি	ভূমি সংস্কার কমিশনার
এম এ	সম্পদ সংগ্রহ অগ্রিম
এম এ এম সি এল	মাইনিং ও এলিয়েডি মেশিনারী নিগম লিমিটেড
এম এফ এ	মাসিক আর্থিক সহায়তা
এম আই সি এল	মডার্ন ইন্ডিয়া কংকাস্ট লিমিটেড
এম কে ডি এ	মেদিনীপুর খড়্গপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
এম এল ডি	মিলিয়ন লিটার্স প্রতিদিন
এম ও সি	সংস্কৃতি মন্ত্রণালয়
এম ও ই এফ সি সি	পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তন মন্ত্রক
এম ও পি	বিদ্যুৎ মন্ত্রণালয়
এম ও আর টি এইচ	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রণালয়
এম পি এফ টি	মাল্টি-পারপাস ফোম টেন্ডার
এম এস এ	মিলিয়ন স্ট্যান্ডার্ড এক্সেল
এম এস ই- সি ডি পি	ক্ষুদ্র ও ছোট শিল্পোদ্যোগ-ক্লাস্টার উন্নয়ন কর্মসূচি
এম এস ই	ক্ষুদ্র ও ছোট শিল্পোদ্যোগ
এম এস এম ই	ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ মন্ত্রণালয়
এম এস এম ই অ্যান্ড টি	ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি শিল্পোদ্যোগ এবং বস্ত্র
এম এস পি এল	মাতঙ্গী স্টিলস প্রাইভেট লিমিটেড
এন বি এস টি সি	উত্তরবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
এন এইচ এ আই	ভারতীয় জাতীয় রাজপথ কর্তৃপক্ষ
এন আই ই টি	ই-দরপত্র আহ্বায়ক বিজ্ঞপ্তি

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
এন আই এফ এফ টি	ন্যাশনাল ইনস্টিটিউট অফ ফাউন্ড্রি অ্যান্ড ফোরজ টেকনোলজি
এন আই কিউ	দরপত্র আহ্বায়ক উদ্ধৃতি
এন আই টি	দরপত্র আহ্বায়ক বিজ্ঞপ্তি
এন এল এস সি	জাতীয় পর্যায়ের পরিচালনা সমিতি
এন এস আই সি	জাতীয় ক্ষুদ্র শিল্প নিগম লিমিটেড
এন ভি ভি এন এল	এন টি পি সি বিদ্যুৎ ভ্যাপার নিগম লিমিটেড
ও ই এম	প্রকৃত যন্ত্রাংশ নির্মাতা
ও এস এস পি এল	ওম শক্তি স্মেল্টার্স প্রাইভেট লিমিটেড
পি অ্যান্ড এম	যন্ত্রপাতি
পি সি	প্রিমিক্স কার্পেট
পি সি	ক্রয় কমিটি
পি ডি সি	পোস্ট-ডেটেড চেক
পি এইচ ই ডি	জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর
পি আর	কর্মক্ষমতা অনুপাত
পি এস অ্যান্ড পি এম	পরিকল্পনা, পরিসংখ্যান এবং প্রোগ্রাম পর্যবেক্ষণ
পি এস এ	প্রকল্প মাফিক হিসাব
পি এস ইউ	রাষ্ট্রায়ত্ত ক্ষেত্রের উদ্যোগ
পি ভি সি	পলিভিনাইল ক্লোরাইড
পি ভি ডি	জনযান দপ্তর
পি ডব্লিউ ডি	পূর্ত দপ্তর
পি ডব্লিউ আর ডি	পূর্ত সড়ক অধিদপ্তর
আর অ্যান্ড ডি	গবেষণা ও উন্নয়ন
আর এ বিল	রানিং অ্যাকাউন্ট বিল
আর এ	নিবন্ধন কর্তৃপক্ষ
আর বি আই	রিজার্ভ ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া
আর বি টি ডব্লিউ	রিভার বেড টিউব ওয়েল
আর ই সি এস	গ্রামীণ বৈদ্যুতিন নিগম লিমিটেড
আর ই পি	প্রস্তাবের জন্য অনুরোধ
আর এফ কিউ	যোগ্যতার জন্য অনুরোধ
আর পি ও	পুনর্নবীকরণযোগ্য ক্রয় বাধ্যবাধকতা
আর টি এ	আঞ্চলিক পরিবহন কর্তৃপক্ষ
আর টি ও	আঞ্চলিক পরিবহন কার্যালয়
এস এ আর	পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন
এস বি আই	ভারতীয় স্টেট ব্যাঙ্ক
এস বি এস টি সি	দক্ষিন বঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
এস সি	সিল কোট
এস ডি	নিরাপত্তা আমানত
এস ডি অ্যান্ড এল আর ও	মহকুমা ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিক

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
এস ডি আই সি ও	উপ-জেলা তথ্য ও সংস্কৃতি কার্যালয়
এস ই	অধীক্ষক বাস্তুকার
এস আই এ	শিল্প অনুমোদনের জন্য সচিবালয়
এস আই ডি বি আই	ভারতের ক্ষুদ্র শিল্প উন্নয়ন ব্যাঙ্ক
এস এল ডি সি	স্টেট্ লোড ডেসপ্যাচ সেন্টার
এস এল পি	বিশেষ ছুটির আবেদন
এস এল এস সি	রাজ্য স্তরের পরিচালনা সমিতি
এস ও আর	দর তালিকা
এস পি বি	রাজ্য পরিকল্পনা পর্ষদ
এস পি জি ডি	সৌর শক্তি গ্রিড দপ্তর
এস পি এল এল এ ও	বিশেষ ভূমি অধিগ্রহণ আধিকারিক
এস পি এস ই	রাজ্য রাষ্ট্রায়াত্ত ক্ষেত্র সংস্থা
এস পি ভি জি পি	সোলার ফটোভোলটাইক পাওয়ার প্ল্যান্ট
এস পি ভি	স্পেশাল পারপাস ভেহিকেল
এস এস ডি এ	শ্রীনিকেতন শান্তিনিকেতন উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
এস টি ইউ	রাষ্ট্রীয় পরিবহন উদ্যোগ
টি ই এ	প্রযুক্তিগত আর্থিক মূল্যায়ন
ইউ সি	সদ্ব্যবহার শংসাপত্র
ইউ ডি অ্যান্ড এম এ ডি	নগর উন্নয়ন ও পৌর বিষয়ক দপ্তর
ইউ পি ভি সি	আনপ্লাস্টিসাইড পলিভিনাইল ক্লোরাইড
ভি জি	সান্দ্রতা গ্রেড
ডব্লিউ অ্যান্ড এম এ	ওয়েজ এন্ড মিন্স অ্যাডভান্স
ডব্লিউ বি ই আর সি	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রণ কমিশন
ডব্লিউ বি এফ আর	পশ্চিমবঙ্গের আর্থিক নিয়ম
ডব্লিউ বি আই এস-2013	পশ্চিমবঙ্গ ইনসেন্টিভ স্কীম-2013
ডব্লিউ বি এল অ্যান্ড এল আর	পশ্চিমবঙ্গ ভূমি ও ভূমি সংস্কার
ডব্লিউ বি এম	ওয়াটার বাউন্ড ম্যাকাডাম
ডব্লিউ বি এম ভি টি অ্যাক্ট, 1979	পশ্চিমবঙ্গ মোটর যানবাহন কর আইন, 1979
ডব্লিউ বি এস সি বি এল	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য সমবায় ব্যাঙ্ক লিমিটেড
ডব্লিউ বি এস সি জেড এম এ	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য উপকূলীয় অঞ্চল ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ
ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড
ডব্লিউ বি এস ই পি এস	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য রপ্তানি প্রচার সমিতি
ডব্লিউ বি এস টি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ ভূতল পরিবহন নিগম লিমিটেড
ডব্লিউ বি টি রুলস, 2005	পশ্চিমবঙ্গ ট্রেজারি নিয়ম, 2005
ডব্লিউ বি টি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন নিগম লিমিটেড
ডব্লিউ বি টি ডি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
ডব্লিউ সি	কার্যকরী মূলধন

© ভারতের
মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষক
www.cag.gov.in

https://cag.gov.in/ag2/west-bengal/en