

নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের আওতায় ২০১৫-১৬ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন  
প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়বিভাগভিত্তিক সারসংক্ষেপ

ক্র:নং	মন্ত্রণালয়/ বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন- সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
০১।	নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়	৪	৪	-	-	১	৪	১২০% ২৭৫%	১	২০%

০১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা ০৪টি।

০২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ

- দরপত্রের ব্যয় বৃদ্ধি, জাহাজের ডিজাইনের পরিবর্তন ও নতুন আইটেম অন্তর্ভুক্তিকরণের ফলে ব্যয় বৃদ্ধি পায়
- নতুন নৌ রুট অন্তর্ভুক্তকরণ, অতিরিক্ত ডেজার ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ ইত্যাদি কারণে সময় বৃদ্ধি পায়।

০৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

ক্রম	সমস্যা	ক্রম	সুপারিশ
১.	অর্থ বিভাগ কর্তৃক জারীকৃত উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পটি 'ক' শ্রেণির অন্তর্ভুক্ত। প্রকল্পটির বিভিন্ন অঙ্গ বাস্তবায়নে প্রকল্প পরিচালকের যে আর্থিক ক্ষমতা থাকার কথা তার কোনটাই ছিল না। এর ফলে প্রকল্পের কাজসমূহ বাস্তবায়নে বিভিন্ন সমস্যা যেমন - দরপত্র অনুমোদন প্রক্রিয়ায় বিলম্ব, সাইটে দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণে বিলম্ব, প্রয়োজনে সাইটে তাৎক্ষণিক কার্যসম্পাদন করতে না পারা ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটির ১২০% টাইম ওভার রান হয়েছে।	১.	ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহকে 'উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা' এর পরিপত্র যথাযথভাবে অনুসরণ করতে হবে।
২.	প্রকল্পের মেয়াদকাল শেষ হলেও এর অপারেশন কাজ পরিচালনার জন্য পর্যাপ্ত দক্ষ জনবল নেই বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়। প্রকল্প চলাকালীন সময়ে সংস্থার বিভিন্ন জেলায় অবস্থানরত দক্ষ জনবল দ্বারা ডেজিং এর অপারেশন কাজ পরিচালনা করা হতো। কিন্তু বর্তমানে অনেক লোক চাকুরী হতে অবসর গ্রহণ করায় ডেজিং এর অপারেশন কাজ পরিচালনা করা কষ্ট হচ্ছে। ফলে প্রকল্পটির Sustainability (টেকসইকরণ) নিয়ে সমস্যা দেখা যাচ্ছে।	২.	প্রকল্পের কার্যক্রম টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় জনবলের নিয়োগের ব্যবস্থা করা দরকার। প্রয়োজনবোধে রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরীক্ষামূলকভাবে স্বল্প সময়ের জন্য ব্যক্তি মালিকানাধীন/প্রাইভেট কোম্পানির কাছে জাহাজ ২টি ইজারা দেয়া যেতে পারে।

৩.	<p>প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ডেজারসহ অন্যান্য যন্ত্রপাতিতে কোন প্রকল্পের আওতায় , কবে সরবরাহ করা হয়েছে , ব্যয় ইত্যাদি তথ্য নেই , যা থাকা অত্যাৱশ্যক। এ সমস্ত তথ্যাদি থাকলে প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত যন্ত্রপাতিসমূহ সহজেই Identify করা যাবে। ডেজার ক্রয়ের জন্য প্রায় প্রতি বছরই প্রকল্প হাতে নেয়া হচ্ছে।</p>	৩.	<p>প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ডেজার , টাগবোট, ক্রু-হাউজবোট, ফ্রেনবোট সহ অন্যান্য যন্ত্রপাতিতে কোন প্রকল্পের আওতায় কবে সরবরাহ করা হয়েছে এর ব্যয় কত ইত্যাদি তথ্য উল্লেখ করতে হবে।</p>
৪.	<p>প্রকল্পটির মাধ্যমে ঢাকা- বরিশাল নৌ- বুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেৱা প্রদান এবং নৌ পথে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধি পেলেও প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি। জাহাজ ২টি ২০১৫ সালে চালু হলেও অদ্যাবধি কোন রাজস্ব আয় করতে পারেনি বলে জানা গেছে। নির্মিত জাহাজ দুটিতে আধুনিক সুযোগ সুবিধা ও নিরাপত্তার সুব্যৱস্থা থাকলেও কাঙ্ক্ষিত যাত্রী না পাওয়ায় প্রতিদিন প্রায় ১/২ লক্ষ টাকা লোকসান হচ্ছে। ফলে সরকারী অর্থের অপচয় হচ্ছে।</p>	৪.	<p>সমাপ্ত প্রকল্পটির রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক জরুরিভিত্তিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা দরকার।</p>
৫.	<p>প্রকল্পের টাইম অভার রান হয়েছে ২৮ মাস ২০০%। টাইম অভার রানের কারণে কস্ট অভার রান হয়েছে ৯০৮.৭০৬ লক্ষ টাকা ২০%।</p>	৫.	<p>ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে যাতে টাইম অভারও কস্ট অভার রান না হয় সে জন্য Project Evaluation &amp; Review Technic (PERT) ও CPM পদ্ধতি অবলম্বন করে প্রকল্প গ্রহণ করা উচিত।</p>

**মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথ খনন (২য় সংশোধিত)  
-শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

- ০১। প্রকল্পের নাম : মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথ খনন (২য় সংশোধিত) প্রকল্প।
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহণ কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়
- ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল			প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১৪৮৪৫.০০	১৩৯৬৭.০০	১৩১৬৯.৯২	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৩	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৬	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৪	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৬	(--)	০৩ বছর ১২০%
(--)	(--)	(--)						

- ০৫। প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	মাদারীপুর	মাদারীপুর সদর ও রাউজের
	গোপালগঞ্জ	গোপালগঞ্জ সদর

- ০৬ প্রকল্প অর্থায়ন : জিওবি

০৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্য :

মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথের ড্রেজিং ও খননের মাধ্যমে প্রস্তাবিত নৌ -পথের নাব্যতা উন্নয়ন করে সারা বছর নিরবচ্ছিন্ন ও নিরাপদ নৌ-চলাচলের উপযোগী করা।

০৮. প্রকল্পের পটভূমি :

৮.১ বাংলাদেশ নদীমার্জুক দেশ। এ দেশে পরিবহন সেক্টরে নৌ -পথ একটি স্বল্পব্যয়ী যোগাযোগ মাধ্যম। নৌ -পথসমূহের নাব্যতা ফিরিয়ে এনে এ সেক্টরের উন্নয়ন সম্ভব , যার ফলশ্রুতিতে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলের আর্থ -সামাজিক উন্নয়ন ঘটানো সম্ভব। মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথের নাব্যতা ড্রেজিং /খননের মাধ্যমে ফিরিয়ে এনে এ অঞ্চলের জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্প প্রণয়ন করা হয়েছে। এ বুটে বৃটিশ আমলে নৌ-সার্ভিস চালু ছিল। দীর্ঘদিন যাবত আড়িয়াল

খাঁ নদী ও লোয়ার কুমার নদের তলদেশ ভরাট হওয়ায় পলি নদীর তলদেশ হতে অপসারণ না করায় এ কম দূরত্বের গুরুত্বপূর্ণ নৌ-পথটি তার নাব্যতা হারিয়ে নৌ-চলাচলে অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। এতে এ অঞ্চলের এক কালের পাট শিল্প ও পাট ব্যবসার জন্য বিখ্যাত চরমুগুরিয়া বন্দর খ্যাতি হারিয়ে ফেলেছে। এ নৌ-পথের নদীর তীরে মাদারীপুর এ, আর হাওলাদার জুট মিল, চরমুগুরিয়া জমাদ্দার জুট মিল, মোস্তফা টেক্সটাইল মিল, রাইস মিলসহ অনেক ছোট ছোট শিল্প কারখানা, হাট বাজার ও ব্যবসা কেন্দ্র রয়েছে। ডেজিং/খননের মাধ্যমে এ নৌ-পথের নাব্যতা ফিরিয়ে আনা হলে নৌ-পথে ঢাকা-খুলনা স্বল্প দূরত্ব ও স্বল্প সময়ে নৌ-পরিবহন ব্যবস্থা পুনরায় গড়ে উঠবে। গোপালগঞ্জ জেলার হরিদাসপুরে একটি Power Plant স্থাপন করার পরিকল্পনা সরকারের রয়েছে, যার জ্বালানি পরিবহণে এ নৌ-পথ এক গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। উপরোক্ত প্রেক্ষাপটে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে।

**০৯. প্রকল্প অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ১৪৮৪৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে একনেক কর্তৃক ২৫/০১/২০১১ তারিখে অনুমোদিত হয় এবং নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক ০৭/০৩/২০১১ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারি হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ ও মোট ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে কিছু অঞ্জোর পরিমাণ ও ব্যয়ের হ্রাস-বৃদ্ধি করে মন্ত্রণালয় কর্তৃক ০৪/০৯/২০১২ তারিখে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়। অতঃপর প্রকল্পটির ব্যয়বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ১ম দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়। সর্বশেষ, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে জমি অধিগ্রহণ, ফসলের ক্ষতিপূরণ ও স্পীডবোট ক্রয়ের প্রয়োজন না হওয়ায় এসব খাতে অর্থ সাশ্রয় হয়। মোট ডেজিং এর পরিমাণ অপরিবর্তিত রেখে বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজার এবং প্রাইভেট ডেজার দ্বারা ডেজিং এর পরিমাণ পরিবর্তন করে সাশ্রয়কৃত অর্থ দ্বারা নতুনভাবে ডেজিং এর জন্য মোস্তফাপুর-পয়সারহাট নৌ-পথ অন্তর্ভুক্ত, মোট প্রাক্কলিত ব্যয় হ্রাস এবং প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করে ২য় সংশোধন করা হয়, যা ১৩৯৬৭.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

#### ১০. প্রকল্পের মূল কার্যক্রম:

ক্রমিক নং	আইটেমের নাম	২য় সংশোধিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ
১	মাটির ডাইক নির্মাণ	২২.২২ লক্ষ ঘনমিটার
২	বেসরকারি ডেজার দ্বারা ডেজিং	৫৬.৯০ লক্ষ ঘনমিটার
৩	বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজার দ্বারা ডেজিং	২০.০০ লক্ষ ঘনমিটার
৪	এক্সক্যাভেটর দ্বারা নৌ-পথ খনন	১৯.০০ লক্ষ ঘনমিটার
৫	বিআইডব্লিউটিএ ডেজার এর এনসিলারি কাজ	২০.০০ লক্ষ ঘনমিটার
৬	তরজার বেড়া	থোক
৭	হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভে	৮১.৯৩ কিঃমিঃ

১১. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন: পরিশিষ্ট 'ক'

১২. প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ: ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন অঞ্জোর কাজ অসমাপ্ত নেই।

১৩. মূল্যায়ন পদ্ধতি: প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে-

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা
- পরিদর্শন প্রতিবেদন পর্যালোচনা (পূর্ববর্তী কর্মকর্তা কর্তৃক পরিদর্শিত)

- পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরজমিনে পরিদর্শন
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

**১৪. প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ০৭/০৮/২০১৭ খ্রিঃ ও ০৮/০৮/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে মাদারীপুরের সদর , চরমুগুরিয়া ও মোস্তফাপুর সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। এছাড়া , গত ২১/০৯/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে প্রকল্প অফিসে পরিদর্শন করে ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়।

#### ১৫. পর্যবেক্ষণ :

**১৫.১** প্রকল্পের অন্যতম প্রধান অঙ্গ হচ্ছে বেসরকারী ডেজার দ্বারা ৫৬.৯০ লক্ষ ঘনমিটার ডেজিং করা। এ ক্ষেত্রে মোট ৫৪.৮৪ লক্ষ ঘনমিটার ডেজিং কাজ করা হয়েছে। ডেজিং কাজ পরিদর্শনের জন্য মাদারীপুর শহরের বিআইডব্লিউটিএ এর লঞ্চঘাট হতে ট্রলারযোগে আড়িয়াল খাঁ ও লোয়ার কুমার এবং আপার কুমার নদীতে ভ্রমণ করা হয়। ভ্রমণে নিম্নবর্ণিত কাজের তথ্য সংগ্রহ করা হয়-

- ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা ভরাটকৃত স্থানসমূহ পরিদর্শন ও আলোকচিত্র সংগ্রহ।
- ডেজিংকৃত চ্যানেলের গভীরতা যাচাই।



ছবি- ডেজিংকৃত আড়িয়াল খাঁ নদীতে ট্রলারে ভ্রমণ

**১৫.২** প্রকল্প এলাকায় পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, ডেজিংকৃত মাটি নদীর পাড়ে এবং সুবিধাজনক স্থানে যেমন-স্কুল,কলেজ, মাদ্রাসা, কবরস্থান, ঈদগাহ মাঠ ইত্যাদি জনকল্যাণমূলক প্রতিষ্ঠানের নীচু জায়গায় ভরাট করা হয়েছে। ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা মাদারীপুরে যেসমস্ত জনকল্যাণ কাজে ব্যবহার করা হয়েছে তা হলো--

- ইউনাইটেড ইসলামিয়া স্কুল মাঠ
- নাজিমউদ্দিন সরকারি কলেজ মাঠ
- শিল্পকলা একাডেমি নীচু জায়গা
- পাঠককান্দি তীর্থস্থানের নীচু এলাকা
- মুক্তিযোদ্ধা কমপ্লেক্স এর নীচু এলাকা
- কুকরাইল মসজিদ ও মাদ্রাসার নীচু এলাকা
- চরমুগুরিয়ার ঈদগাহ মাঠ ও গার্লস স্কুলের মাঠ
- নয়রচর গুচ্ছ গ্রামের নীচু এলাকা
- চরমুগুরিয়ার গরুর হাট
- মাদারীপুর পৌরসভার কবরস্থান
- মাদারীপুর শীপ পার্সোনেল ট্রেনিং ইনস্টিটিউট স্থাপন চলমান প্রকল্পের আওতায় নীচু জায়গায়।
- মাদারীপুর হটিকালচার সেন্টার



ছবি- ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা ভরাটকৃত ইউনাইটেড ইসলামিয়া স্কুল মাঠ ছবি ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা ভরাটকৃত নাজিমউদ্দিন সরকারি কলেজ মাঠ



ছবি- ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা ভরাটকৃত মাদারীপুর শীপ পার্সোনেল ট্রেনিং ইনস্টিটিউট ছবি ডেজিংকৃত মাটি দ্বারা ভরাটকৃত চরমুগুরিয়ার ঈদগছ মাঠ

**১৫.৩** পরিদর্শনকালে ডেজিংকৃত চ্যানেলের কমপক্ষে ২০ টি স্থান ৫ ফুট অন্তর অন্তর লীড ও রশির সাহায্যে পানির গভীরতা যাচাই করা হয়। এতে দেখা যায় যে, পানির গভীরতা কোথাও ১৫, কোথাও ১৮ আবার কোথাও ২১ ফুট। গড় গভীরতা প্রায় ১৫-১৬ ফুট। স্থানীয় জনগণের সাথে আলোচনা করে জানা যায় যে, ডেজিং করার পর শুকনো মৌসুমে নদীতে প্রায় ৭-৮ ফুট পানি থাকে এবং প্রায় সারা বছরব্যাপী নৌ-যান চলাচল করে। এছাড়া, আগের চেয়ে বেশী পরিমাণে মাছ পাওয়া যাচ্ছে।



ছবি- নদীতে পানির গভীরতা মাপা হচ্ছে

**১৫.৪** লোয়ার কুমার নদীর ডেজিং এর কাজ সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। স্থানীয় অধিবাসীদের সাথে আলোচনা করে জানা যায় যে, এটি ছিল মৃত একটি নদী যার দৈর্ঘ্য মোস্তফাপুর হতে টেকেরহাট পর্যন্ত প্রায় ১৮ কিঃমিঃ। এটির কোন কোন অংশ

প্রায় ভরাট হয়ে গিয়েছিল। নদীর **Alignment** এর মধ্যে মানুষের ঘর-বাড়ি, সেমিপাকা ভবন, গাছপালা, বিভিন্ন প্রতিষ্ঠান দ্বারা বেদখলে ছিল। প্রকল্পটির মাধ্যমে স্থানীয় প্রশাসনের সহযোগিতায় সিএস ম্যাপ অনুযায়ী নদীর সীমানা চিহ্নিত করা হয়েছে। যে সমস্ত বসতবাড়ি ছিল তা উচ্ছেদ করে ড্রেজিংকৃত মাটি দ্বারা বাড়ির স্থান উচু করে তাদেরকে স্থানান্তর করা হয়। নদীটি এক্সক্যাভেটর দ্বারা খনন করা হয়। খননকৃত মাটি দ্বারা নদীর দু'পাশে রাস্তা তৈরী করা হয়েছে এবং রাস্তার পাশে বিভিন্ন জাতের বৃক্ষ রোপণ করা হয়েছে।



ছবি- খননকৃত লোয়ার কুমার নদীর এবং নদীর পাড়ে রোপণকৃত গাছপালা  
হটিকালচার সেন্টার এবং প্রশাসনিক ভবন

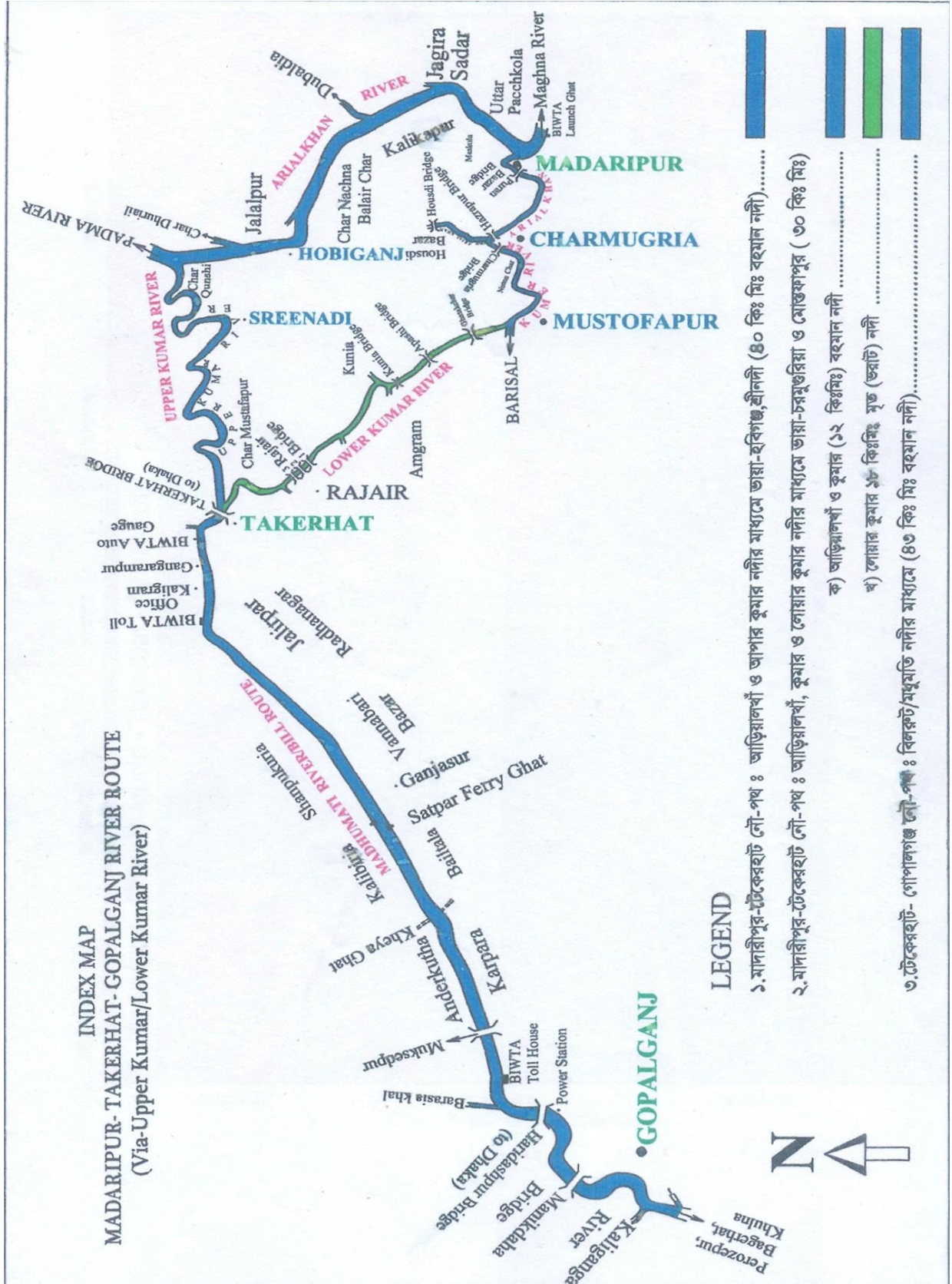


ছবি- খননকৃত লোয়ার কুমার নদীর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত মাদারীপুর



ছবি- খননকৃত লোয়ার কুমার নদীর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত মাদারীপুর হটিকালচারসেন্টার

১৫.৫ প্রকল্পের আওতায় যেসকল নদী ড্রেজিং করা হয়েছে তা নিম্নবর্ণিত মানচিত্রে দেখানো হলো



১৬. প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পটির আওতায় আরডিপিপিতে ড্রেজিং কাজের প্যাকেজ নং -৩ কে ১৪টি লটে ভাগ করা



হয়েছে। উক্ত লটগুলো OTM পদ্ধতিতে ক্রয়ের সংস্থান রাখা ছিলো। নিম্নে পিসিআর অনুযায়ী ১৪ টি লটের ক্রয়ের তথ্যাদি তুলে ধরা হলো-

ক্রয়কার্য (Works) এর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	কার্যসম্পাদনের তারিখ	প্রকৃত তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
<b>ক) ব্যক্তিমালিকানাধীন ডেজার দ্বারা ডেজিং</b>						
লট-০১ মাদারীপুর- চরমুগুরিয়া	৪৪৯.০০	৪৪৯.০০	১৩/০২/২০১১	১৯/০৪/২০১১	১৫/০৩/২০১২	৩০/১১/২০১১
লট-০২ চরমুগুরিয়া- মোস্তফাপুর	৫৫৮.৭১	৫৫৮.৭১	১৩/০২/২০১১	২৭/০৪/২০১১	২৭/০৪/২০১২	৩০/০৩/২০১২
লট-০৩ হরিদাসপুর- টেকেরহাট, বিল রুট	১০৪৭.২৯	১০৪৭.২৯	০৯/০৬/২০১১	১৫/০১/২০১২	৩০/১২/২০১২	০৬/১১/২০১২
লট-০৪ হরিদাসপুর- টেকেরহাট, বিল রুট	১০৩২.৮৬	১০৩২.৮৬	০৯/০৬/২০১১	১৪/১০/২০১১	৩০/০৯/২০১২	০৭/০৯/২০১২
লট-০৫ মহিষেরচর- মোস্তফাপুর	২৮৮.৪৮	২৮৮.৪৮	০৩/১১/২০১১	২৬/০২/২০১২	৩০/০৬/২০১৩	১৫/০৪/২০১৩
লট-০৬ হাজরা খাল- হাউজদিবাজার	২৭৬.২৪	২৭৬.২৪	০৩/১১/২০১১	২৪/০৭/২০১২	২৪/০৭/২০১৩	২৭/০৫/২০১৩
লট-০৭ মোস্তফাপুর- আপাসি	৩১৩.৫০	২৯২.০০	২৩/০৫/২০১২	১৫/০৩/২০১৩	০৭/০২/২০১৪	২০/০১/২০১৪
লট-০৮ আপাসি- দুর্গাবারদি	৩১৩.৫০	২৯৬.০০	২৩/০৫/২০১২	৩০/০১/২০১৩	০৭/০২/২০১৪	২৫/০১/২০১৪
লট-০৯ দুর্গাবারদি- রাজৈর	৩১৩.৫০	২৯৮.০০	২৩/০৫/২০১২	১১/০২/২০১৪	১১/০৩/২০১৫	১৫/০২/২০১৫
লট-১০ মাদারীপুর- কুনশি	১০৯৬.০০	১০৯৫.০০	২৩/০৫/২০১২	২৯/০৬/২০১২	১০/০৭/২০১৪	৩০/০৬/২০১৪
লট-১১ কুনশি- টেকেরহাট	১০৩০.৫০	১০৩০.৫০	২৩/০৫/২০১২	২৫/০৬/২০১২	১০/০৭/২০১৪	৩০/০৬/২০১৪
লট-১২ রাজৈর- টেকেরহাট	২১০.০০	২১০.০০	২৩/০৫/২০১২	১৫/০৩/২০১৩	০৯/০২/২০১৪	২০/০১/২০১৪

ক্রয়কার্য (Works) এর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	কার্যসম্পাদনের তারিখ	প্রকৃত তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
লট-১৩ মোস্তফাপুর- পয়সারহাট	১০৭৫.০০	১০৬৬.০০	১৩/০১/২০১৫	২৫/০৩/২০১৫	২৯/০৭/২০১৬	৩০/০৬/২০১৬
লট-১৪ মোস্তফাপুর- পয়সারহাট	৯২২.০০	৯১৭.০০	১৩/০১/২০১৫	২৯/০৩/২০১৫	২৯/০৭/২০১৬	৩০/০৫/২০১৬
খ) বিআইডব্লিউটিএ ডেজার দ্বারা ডেজিং	২৪০০.০০	২৪০০.০০	-	-	-	মে'১৬

১৭. চুক্তিসমূহ যাচাই এবং পর্যালোচনার প্রাপ্ত তথ্যাদি প্রকল্পের পূর্তকাজ (works) ক্রয়ের চুক্তিসমূহের মধ্যে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা অনুমোদন, দরপত্র আহ্বান, বিভিন্ন প্রচার, দরপত্র খোলা, দরপত্র মূল্যায়ন, চুক্তি স্বাক্ষরের জন্য নোটিশ প্রদান (NOA) চুক্তি সম্পাদন ইত্যাদি ক্ষেত্রে পিপিআর বিধিমালা-২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাইয়ের জন্য নিম্নবর্ণিত ফরম্যাটে পূর্তকাজের ক্রয় প্যাকেজ-৩ এর ৩টি লটের তথ্য সংগ্রহ করা হয়-

### লট-১ (মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া)

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী ১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	বাংলাদেশ টুডে, দৈনিক সমকাল
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	প্রকাশ করা হয়েছে
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	২ টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	২ জন
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২১ দিন	১৬/০৩/২০১১ তারিখ ৩০ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৩ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	২ জন। ওয়াসা ও বিসিক
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমপক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
	কত জন?		
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	২ টি
১২	ক) বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি? খ) দরপত্র বাতিল বিবেচিত হওয়ার কারণ কি কি?	-	- -
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	৩০/০৩/২০১১ তারিখ ১৫ দিন
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?	-	Hope এর নিকট প্রেরণ করা হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রাপ্তির ২ সপ্তাহের মধ্যে	০৭/০৪/২০১১ তারিখ ৮ দিন
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১২০ দিন। (খ) হ্যাঁ
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	না
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	না
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা হয়েছিলো কিনা ? হলে তার বিবরণঃ	-	(ক) ১৫/০৩/২০১২ তারিখ (২৭০ দিন) (খ) ৩০/১১/২০১১ তারিখ (গ) প্রযোজ্য নয় (ঘ) প্রযোজ্য নয়

লট-১৩ (মোস্তফাপুর-পয়সারহাট)

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী ১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	২৫/১১/২০১৪, ২৬/১১/২০১৪ নিউজ টুডে, ডেইলি নেশনসনস, দৈনিক সংবাদ, ভোরের কাগজ
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	প্রকাশ করা হয়েছে
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	২ টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	২ জন
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২৮ দিন	১৩/০২/২০১৫ তারিখ ৪৮ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৩ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	২ জন। ওয়াসা ও বিসিক
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	২ টি
১২	ক) বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি? খ) দরপত্র বাতিল বিবেচিত হওয়ার কারণ কি কি?	-	-
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	১৬/০২/২০১৫ তারিখ ৩৩ দিন
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?	-	Hope এর নিকট প্রেরণ করা হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রাপ্তির ২ সপ্তাহের মধ্যে	০৯/০৩/২০১৫ তারিখ ২১ দিন
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১২০ দিন।

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
	ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?		(খ) হ্যাঁ
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	না
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	না
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা হয়েছিলো কিনা ? হলে তার বিবরণঃ	-	(ক) ২৯/০৭/২০১৬ তারিখ (খ) ৩০/০৬/২০১৬ তারিখ (গ) প্রযোজ্য নয় (ঘ) প্রযোজ্য নয়

### লট-১৪ (মোস্তফাপুর-পয়সারহাট)

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী ১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	২৫/১১/২০১৪, ২৬/১১/২০১৪ নিউজ টুডে, ডেইলি নেশনসনস, দৈনিক সংবাদ, ভোরের কাগজ
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ঝ) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	প্রকাশ করা হয়েছে
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	২ টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	২ জন
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২৮ দিন	১৩/০১/২০১৫ তারিখ ৪৮ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৩ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	২ জন। ওয়াসা ও বিসিক

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	১ টি
১২	ক) বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি? খ) দরপত্র বাতিল বিবেচিত হওয়ার কারণ কি কি?	-	ক) ১ টি খ) দরপত্র এর সিকিউরিটির বৈধতার মেয়াদ না থাকায়
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	১৬/০২/২০১৫ তারিখ ৩৩ দিন
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?	-	Hope এর নিকট প্রেরণ করা হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রাপ্তির ২ সপ্তাহের মধ্যে	০৯/০৩/২০১৫ তারিখ ২১ দিন
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১২০ দিন। (খ) হ্যাঁ
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	না
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	না
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা হয়েছিলো কিনা ? হলে তার বিবরণঃ	-	(ক) ২৯/০৭/২০১৬ তারিখ (খ) ৩০/০৫/২০১৬ তারিখ (গ) প্রযোজ্য নয় (ঘ) প্রযোজ্য নয়

উপরে বর্ণিত তথ্যে দেখা যায় যে, লট নং-১ –এ ক্রয় কাজের অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ছিল প্রকল্প পরিচালক। যেহেতু এ লটটির চুক্তিমূল্য ছিল ৪৪৯.০০ লক্ষ টাকা। কিন্তু এটি Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। এখানে Delegation of Financial Power মেনে চলা হয়নি। দরপত্র অনুমোদনের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, সব লটের মূল্যায়নের পর সংস্থা প্রধান অর্থাৎ বিআইডব্লিউটিএ চেয়ারম্যান কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। লট - ১৩ ও লট-১৪-এ ক্রয় কাজের অনুমোদনে ৭ (সাত)দিন বেশী ব্যয় হয়েছে, যা পিপিআরের সাথে সংগতিপূর্ণ নয়।

#### ১৮. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	মোঃ সাইদুর রহমান	তত্ত্বাবধায়কপ্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২১ জুন, ২০১১ - ৩০ জুন, ২০১৬

**১৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাব:** প্রকল্পের ডেজিঙ্কৃত মাটি দ্বারা স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা ও অন্যান্য নীচু জায়গা ভরাট করে ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে। অনাবাদি নীচু জায়গা ভরাট করায় কৃষি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে, নৌ-পথের নাব্যতা বৃদ্ধি পাওয়ায় বিভিন্ন নৌ-যান চলাচলের ব্যবস্থা সুগম হয়েছে। চাষ আবাদের জন্য নদী থেকে সেচ সুবিধা পাওয়ায় ভূ-গর্ভস্থ পানির ব্যবহার কম হচ্ছে, প্রকল্প এলাকার জলাবদ্ধতা হ্রাস পেয়েছে। নদীতে মাছের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে এতে নদীর Ecosystem এর উপর পজিটিভ প্রভাব বিস্তারে সহায়ক হয়েছে।

#### ২০. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথের ডেজিঙ্ক ও খননের মাধ্যমে প্রস্তাবিত নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন করে সারা বছর নিরবিচ্ছিন্ন ও নিরাপদ নৌ-চলাচলের উপযোগী করা।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথের ডেজিঙ্ক ও খননের ফলে প্রস্তাবিত নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন করে সারা বছর নিরবিচ্ছিন্ন ও নিরাপদ নৌ-যান চলাচল উপযোগী নিশ্চিত হয়েছে।

২১. উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

#### ২২. বাস্তবায়ন সমস্যা

**২২.১ Delegation of Financial Power যথাযথ অনুসরণ না করা:** অর্থ বিভাগ কর্তৃক জারীকৃত উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পটি 'ক' শ্রেণির অন্তর্ভুক্ত। প্রকল্পটির বিভিন্ন অঙ্গ বাস্তবায়নে প্রকল্প পরিচালকের যে আর্থিক ক্ষমতা থাকার কথা তার কোনটাই ছিল না। এর ফলে প্রকল্পের কাজসমূহ বাস্তবায়নে বিভিন্ন সমস্যা যেমন- দরপত্র অনুমোদন প্রক্রিয়ায় বিলম্ব, সাইটে দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণে বিলম্ব, প্রয়োজনে সাইটে তাৎক্ষণিক কার্যসম্পাদন করতে না পারা ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটির ২০% টাইম ওভার রান হয়েছে।

#### ২৩. সুপারিশসমূহ:

২৩.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহকে 'উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা' এর পরিপত্র

যথাযথভাবে অনুসরণ করতে হবে।

২৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়নে টাইম ওভার রান যাতে না হয় সে ব্যাপারে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে আরো যত্নবান হওয়া প্রয়োজন।

২৩.৩ ভবিষ্যতে এ ধরনের নৌ-পথের যেসব অংশে ড্রেজিং এর প্রয়োজন রয়েছে ডেজার Deploy করার পূর্বেই সেসব স্থানে ড্রেজিং এর মাটি প্রতিস্থাপন/ফেলার জন্য সুবিধাজনক জায়গা খুঁজে বের করে প্রয়োজন অনুযায়ী ডাইক নির্মাণ করা উচিত, যাতে ডেজার Deploy করার পর ডাইক নির্মাণ কাজের জন্য সময় ক্ষেপণ করতে না হয়।

২৩.৪ ড্রেজিংকৃত মাটি নদীর পাড়ে নিরাপদ দূরত্বে ডাইকের মধ্যে ফেলা প্রয়োজন যাতে বৃষ্টির সময় Dredging Spoil ধুয়ে মূল নদীতে ফেরে না আসতে পারে।

২৩.৫ নৌ-যোগাযোগ একটি সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব পরিবহন ব্যবস্থা। নৌ-পথ উন্নয়নে নতুন কোন ভূমি/জমির প্রয়োজন হয় না। কাজেই নৌ-রুট পুনরুদ্ধারের জন্য সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ যৌক্তিক ও যথাযথ হয়েছে। দেশের অন্যান্য স্থানে ভরাট হয়ে যাওয়া ন দ-নদীসমূহের নাব্যতা পুনরুদ্ধারে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হলে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে সহায়ক হবে।



প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১	কর্মকর্তাদের বেতন	জন	২.৩৫	১ জন	২.৩৫	১ জন (১০০%)
০২	কর্মচারীদের বেতন	জন	১৩.৭৫	৭ জন	১২.৬৬	৬ জন (৮৫%)
০৩	ভাতাদি	থোক	১৬.০০	থোক	১৩.৪০	থোক
০৪	সরবরাহ ও সেবা ক) পরামর্শক	থোক	২০.০০	থোক	১৯.৭৯	থোক
০৫	ফটোকপিয়ার	সংখ্যা	৩.০০	৩ টি	৩.০০	৩ টি (১০০%)
০৬	কম্পিউটার, প্রিন্টার, ল্যাপটপ	সংখ্যা	৫.০০	৪ টি	৫.০০	৪ টি (১০০%)
০৭	যানবাহন ক) জীপ খ) ডাবল কেবিন পিকআপ	সংখ্যা	৫৩.০০ ২৫.০০	১ টি ১টি	৫৩.০০ ২৫.০০	১ টি ১টি
০৮	প্রকৌশল জরিপ	থোক	১০.০০	থোক	৮.০১	থোক
০৯	মাটির ডাইক নির্মাণ	ঘনমিটার	১০০০.০০	২২.২২ লক্ষ ঘনমিটার	১০০০.০০	২২.২২ লক্ষ ঘনমিটার (১০০%)
১০	ব্যক্তিমালিকানাধীন ডেজার দ্বারা ডেজিং	ঘনমিটার	৮৫৩০.০০	৫৬.৯০ লক্ষ ঘনমিটার	৮০৩৮.৩০	৫৪.৮৪ লক্ষ ঘনমিটার (৯৬%)
১১	বিআইডব্লিউটিএ ডেজার দ্বারা ডেজিং	ঘনমিটার	২৪০০.০০	২০.০০ লক্ষ ঘনমিটার	২১২১.১৯	১৭.৬৮ লক্ষ ঘনমিটার (৮৮%)
১২	এক্সকাভেটর দ্বারা নৌ-পথ খনন	ঘনমিটার	১৫২০.০০	১৯.০০ লক্ষ ঘনমিটার	১৫১৯.১৫	১৮.৫০ লক্ষ ঘনমিটার (৯৭%)
১৩	বিআইডব্লিউটিএ ডেজার এর এনসিলারি কাজ	ঘনমিটার	১০০.০০	৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার	১০০.০০	২০.০০ লক্ষ ঘনমিটার (৬৬%)
১৪	তরজার বেড়া	থোক	১০০.০০	থোক	৯৪.৭৬	থোক
১৫	হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভে	কিঃমিঃ	২৫.০০	১৩০.০০ কিঃমিঃ	১৯.৬৪	৮৯.০০ কিঃমিঃ (৬৮%)
১৬	নেভিগেশনাল এইড : পিসি, পুল স্থাপন	সংখ্যা	৫৩.৬০	৯৪ টি	৪৪.৫৬	৮০ টি (৮৫%)
১৭	বিবিধ	থোক	৯০.৩০	থোক	৯০.০৭	থোক
	<b>সর্বমোট</b>		<b>১৩৯৬৭.০০</b>		<b>১৩১৬৯.৯২</b>	<b>(৯৪.২৯%)</b>

**অভ্যন্তরীণ নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার্থে ২টি ডেজার, ক্রেনবোট, ক্রু-ইজবোট এবং টাগবোটসহ আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি সংগ্রহ(২য় সংশোধিত) - শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

- ০১। প্রকল্পের নাম : অভ্যন্তরীণ নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার্থে ২টি ডেজার, ক্রেনবোট, ক্রু-ইজবোট এবং টাগবোটসহ আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি সংগ্রহ (২য় সংশোধিত) প্রকল্প
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
- ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল			প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১৭০০০.০০	১৫১২৮.৯৩	১৫০৩৬.১০	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১০	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৫	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৬	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৬	(--)	৫.৫ বছর ২৭৫%
১৭০০০.০০	১৫১২৮.৯৩	১৫০৩৬.১০						
(--)	(--)	(--)						

০৫। প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	নারায়ণগঞ্জ	নারায়ণগঞ্জ সদর

০৬। প্রকল্প অর্থায়ন : জিওবি(জেডিসিএফ)

০৭। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

অভ্যন্তরীণ নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার্থে ক্রমবর্ধমান ডেজিং চাহিদা পূরণের লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজিং সক্ষমতা ২৬.০০ লক্ষ ঘনমিটার হতে ৪৪.০০ লক্ষ ঘনমিটারে বৃদ্ধি করা।

০৮। প্রকল্পের পটভূমিঃ

৮.১ পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক মার্চ, ২০০৯- এ প্রণীত “Inland Water Transport (IWT) master Plan” শীর্ষক প্রতিবেদনে গুরুত্বপূর্ণ নৌ-রুটে বার্ষিক ডেজিং চাহিদা দেখানো হয়েছে ১৮০.০০ লক্ষ ঘনমিটার যাতে ফেরী রুট অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ’র ডেজার বহরে বর্তমানে ১০ টি ডেজার রয়েছে। এর মধ্যে ৭ টি ডেজার স্বাধীনতা পরবর্তীকালে সংগৃহীত। উক্ত ৭ টি ডেজারের মধ্যে সবচেয়ে পুরানো ২ টি ডেজার (ডেল্টা-১ ও ডেল্টা-২) “Rehabilitation of BIWTA’s 2 Dredgers and Related Ancillary Crafts” শীর্ষক প্রকল্পের মাধ্যমে জুন, ২০১০ এ পুনর্বাসনকাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ফলে ডেজার ২ টির বার্ষিক উৎপাদন ক্ষমতা

বৃদ্ধি পেয়েছে। অবশিষ্ট ডেজারগুলোর মধ্যে ২/৩ টি ডেজার পুনর্বাসনের প্রয়োজন রয়েছে। অপরদিকে ৩ টি নতুন ডেজার ২০১১ সালে সংগ্রহ করায় বিআইডব্লিউটিএ'র বার্ষিক ডেজিং ক্ষমতা ৪৬.০০ লক্ষ ঘনমিটার এর কাছাকাছি বিদ্যমান থাকবে। অর্থাৎ বাৎসরিক ডেজিং চাহিদার বিপরীতে ঘাটতির পরিমাণ হবে ১৩৪.০০ লক্ষ ঘনমিটার। অপরদিকে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড এবং বেসরকারি উদ্যোক্তাদেরও ডেজারসমূহের বার্ষিক উৎপাদন ক্ষমতা ধরা হয়েছে ৪১.৫০ লক্ষ ঘনমিটার যা বর্ণিত Master Plan- উল্লেখ করা হয়েছে। অতএব সর্বমোট ঘাটতির পরিমাণ হবে ৯২.৫০ লক্ষ ঘনমিটার। উক্ত ঘাটতি পূরণের লক্ষ্যে জেডিসিএফ অর্থায়নে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

০৯. **প্রকল্প অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জেডিসিএফ অর্থায়নে বাস্তবায়নের জন্য মোট ১৭০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ১৩/০১/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয় এবং ১৫/০৪/২০০৯ তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রশাসনিক অনুমোদন লাভ করে। বিভিন্ন অঞ্জের ব্যয় সমন্বয় ও অন্যান্য যন্ত্রপাতি সংগ্রহের লক্ষ্যে ১৭০০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১০ থেকে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৮/০৮/২০১১ তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সাশ্রয়ীকৃত অর্থ দ্বারা অতিরিক্ত ১ টি ডেজারসহ অন্যান্য যন্ত্রপাতি সংগ্রহের লক্ষ্যে প্রকল্পের ২য় সংশোধিত ডিপিপি মোট ১৫১২৮.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য পরিকল্পনা কমিশন হতে ১৩/১০/২০১৪ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ, প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে এক বছর অর্থাৎ জুন, ২০১৬ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০. **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ**

ক্রমিকনং	আইটেমের নাম	মূল অনুমোদিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ	২য় সংশোধিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ
১	১৮ ডেজার	২ টি	৩ টি
২	ফ্রেনবোট	২ টি	৩ টি
৩	টাগবোট	১ টি	১ টি
৪	ক্রু-হাউজবোট	২ টি	৩ টি
৫	স্পীড বোট	১ টি	১ টি
৬	ফ্লোটিং পাইপ	৩০০ টি	৪৫০ টি
৭	সোর পাইপ	২২৫ টি	৩৫০ টি
৮	ফ্লোটার	১৫০ জোড়া	২৫০ জোড়া
৯	এফএসওয়ার রোপ	৩০ কয়েল	৪০ কয়েল
১০	খুচরা যন্ত্রাংশ (ডেজার, ফ্রেনবোট ওটাগবোট)	১ লট	১ লট

১১. **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ পরিশিষ্ট 'ক'**

১২. **প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন অঞ্জের কাজ অসমাপ্ত নেই।

১৩. **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে-

□ প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা

- পরিদর্শন প্রতিবেদন পর্যালোচনা (পূর্ববর্তী কর্মকর্তা কর্তৃক)
- পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরজমিনে পরিদর্শন
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১৪. **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/০৭/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে প্রকল্প দপ্তরে, ০৭/০৮/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে নারায়ণগঞ্জ সিটি কর্পোরেশন এলাকা এবং ০৮/০৮/২০১৭ তারিখে মাদারীপুরে সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে বিআইডব্লিউটিএ এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

#### ১৫. পর্যবেক্ষণঃ

১৫.১ প্রকল্পের প্রধান অঙ্গ ছিল ১৮" কাটার সাকশন ডেজার ক্রয়। এখাতে অনুমোদিত ডিপিপিতে ব্যয় ধরা হয়ে ছিল ৫৯৭৩.০২০ লক্ষ টাকা। মোট ৫১৬২.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে তিনটি ১৮" কাটার সাকশন ডেজার ক্রয় করা হয়েছে। ক্রয়কৃত ৩টি ডেজারের নাম-কর্ণফুলি, যমুনা ও কপোতাক্ষ। এর মধ্যে কর্ণফুলি নারায়ণগঞ্জে র শীতলক্ষ্যা নদীতে, যমুনা মাদারীপুরের আড়িয়াল খাঁ নদীতে এবং কপোতাক্ষ মুন্সী গঞ্জের পদ্মা নদীতে অবস্থান করছে। যমুনা ও কপোতাক্ষ অপারেশনে রয়েছে। কর্ণফুলি ডেজারটি এখনো অপারেশনে যায়নি। ডেজারটির ডকিং সম্পন্ন হয়েছে , LWV Oil সম্পন্ন হওয়ার পর অপারেশনে যাবে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানিয়েছেন।



ছবি- ডেজার কর্ণফুলি



ছবি- ডেজার যমুনা

- ১৫.২ প্রকল্পের দ্বিতীয় প্রধান অঙ্গ ছিল ফ্রেনবোট। এ খাতে ব্যয় ধরা হয়েছিল ২৩০৬.৬০ লক্ষ টাকা। মোট ২২৯১.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩ টি ফ্রেনবোট ক্রয় করা হয়েছে। ফ্রেনবোটগুলো বর্তমানে মাদারীপুরে , দৌলতদিয়া ও মুন্সিগঞ্জে রয়েছে। এর মধ্যে মাদারীপুরে আড়িয়াল খাঁ নদীতে অবস্থানরত ফ্রেনবোটটি সচল অবস্থায় পরিদর্শনে পাওয়া যায়। বাকি দুটি ফ্রেনবোট সচল রয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানিয়েছেন।
- ১৫.৩ প্রকল্পের তৃতীয় প্রধান অঙ্গ ছিল ১ টি টাগবোট ক্রয়। টাগবোটের সাহায্যে ডেজারসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি নদীতে বহন করে নিয়ে যাওয়া হয়। ২৮৭৪.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একটি টাগবোট ক্রয় করা হয়েছে। উক্ত টাগবোটটি মাদারীপুরের পদ্মা নদীর কাঠালবাড়ি ফেরী ঘাটে অবস্থান করছে এবং অপারেশনে রয়েছে।
- ১৫.৪ প্রকল্পের অন্যতম সংস্থান ছিল ১টি স্পীডবোট ও ৩ টি ক্রু-হাউজবোট ক্রয়। মোট ৭.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০১১ সালে ১টি স্পীডবোট ক্রয় করা হয়েছিল। কিন্তু কিছুদিন চালানোর পর এটি অকেজো হয়ে যায় বলে পরিদর্শনে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানিয়েছেন। বর্তমানে এটি স্টোরে রয়েছে। রাতের বেলায় নদীতে অবস্থান এবং ডেজিং কাজ তদারকি করার লক্ষ্যে ক্রু-দের জন্য ৯৩৩.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৩ টি ক্রু-হাউজবোট ক্রয় করা হয়। এগুলো বর্তমানে নারায়ণগঞ্জ, মাদারীপুর ও মুন্সিগঞ্জে পদ্মানদীতে অবস্থান করছে। তন্মধ্যে নারায়ণগঞ্জ বন্দর এলাকায় অবস্থানরত ক্রু -হাউজবোটটি সরজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায় যে , ক্রু-হাউজবোটটির বিভিন্ন অংশের রড ও ডেক মরিচায় আক্রান্ত হয়েছে। উক্ত ক্রু -হাউজবোটটি ২০১১ সালে সরবরাহ করা হয়েছে।



ছবি- মরিচা আক্রান্ত ক্রু-হাউজবোট

১৬. প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যপত্রকল্পটির আওতায় আরডিপিপিতে মোট ২ টি প্যাকেজে OTM পদ্ধতিতে যন্ত্রপাতি ক্রয়ের সংস্থান ছিলো। পিসিআরে দেখা যায় যে, ৪ টি প্যাকেজে যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হয়েছে যা নিম্নরূপ -

ক্রয়কার্য (Goods) এর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	কার্য সম্পাদনের তারিখ	প্রকৃত তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১৮" কাটার সাকশন ড্রেজারক্রয় -২টি	৪১২৮.০০	৪১২৮.০০	২৯/০৬/২০০৯	২৬/১০/২০১০	২৫/০১/২০১১	০৮/০৪/২০১১
ফ্রেনবোটক্রয়-২ টি, টাগবোট ক্রয়- ১টি	৪৮২২.৬০	৪৮২২.৬০	০১/১২/২০০৯	২৩/০৬/২০১০	২২/০৬/২০১১	২২/০৬/২০১১
ফ্রু-হাউজবোট-২ টি, ফ্লোটিং পাইপ ৩০০ টি, সোর পাইপ ২২৫ টি, ফ্লোটার ১৫০ জোড়া, এফএস ওয়্যার পাইপ ৩০ কয়েল	২৪৫০.১০	২৪৫০.১০	০১/১২/২০০৯	২৩/০৬/২০১০	২২/০৩/২০১১	২২/০৩/২০১১
১৮" কাটার সাকশন ড্রেজারক্রয় - ১টি, ফ্রেনবোটক্রয়- ১ টি, ফ্রু- হাউজবোট-১ টি, ফ্লোটিং পাইপ ১৫০ টি, সোর পাইপ ১০০ টি, ফ্লোটার ১০০ জোড়া, এফএস ওয়্যার ১০ কয়েল, খুচরা যন্ত্রাংশ-১ লট	৩৫২৬.৫০	৩৫২৬.৫০	২৬/১০/২০১১	১২/১২/২০১২	১২/০২/২০১৪	০৮/০২/২০১৬

১৭. চুক্তিসমূহ যাচাই এবং পর্যালোচনার প্রাপ্ত তথ্যাদিষ্টকল্পের পণ্য (Goods) ক্রয়ের চুক্তিসমূহের মধ্যে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা অনুমোদন, দরপত্র আহ্বান, বিভিন্ন প্রচার, দরপত্র খোলা, দরপত্র মূল্যায়ন, চুক্তি স্বাক্ষরের জন্য নোটিশ

প্রদান (NOA) চুক্তি সম্পাদন ইত্যাদি ক্ষেত্রে পিপিআর বিধিমালা -২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাইয়ের জন্য নিম্নবর্ণিত ফরম্যাটে ১টি প্যাকেজের তথ্য সংগ্রহ করা হয়-

**প্যাকেজ নং-১**

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী ১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	২৯/০৬/২০০৯ তারিখ ইত্তেফাক, যুগান্তর, নিউজ টুডে, ডেইলি অবজারভার পত্রিকা
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২বা) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	২৯/০৬/২০০৯ তারিখ
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	১৮ টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	৫
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২১ দিন	০২/০৯/২০০৯ তারিখ ৬৪ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৫ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	২ জন। ওয়াসা ও পানি উন্নয়ন বোর্ড
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	২ টি
১২	বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	৩ টি
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	২৯/০৯/২০০৯ তারিখ
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী	-	Hope এর নিকট প্রেরণ করা

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
	কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?		হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী প্রাপ্তির ২ সপ্তাহের মধ্যে	হ্যাঁ
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১৮০ দিন। ০২/০৩/২০১০ পর্যন্ত (খ) হ্যাঁ
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	না
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	-
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা হয়েছিলো কিনা? হলে তার বিবরণঃ	-	(ক) ২৫/০১/২০১০ তারিখ (খ) ০৮/০৪/২০১১ তারিখ (গ) চুক্তি স্বাক্ষরের পর পলিটিক্যাল আনরেস্ট এর কারণে শ্রমিকদের ডকইয়ার্ডে কাজে যোগদান না করায় , ডেজারের প্রধান ইঞ্জিন , পাম্প, spud, লেডারসহ নির্মাণকাজে ব্যবহৃত কিছু ক্ষুদ্র যন্ত্রাংশ (Accessories) বিভিন্ন জটিলতার কারণে যথাসময়ে চট্টগ্রাম বন্দর হতে ছাড় করানো সম্ভব হয়নি। এ বিলম্বের বিষয়টি ঠিকাদারের নিয়ন্ত্রণ বর্হিভূত হওয়ার কারণে কর্তৃপক্ষের বিজ্ঞ আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহণ করতঃ Force Majeure এর আওতায় যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন সাপেক্ষে সরবরাহ কাজের সময়সীমা বৃদ্ধি করা হয়। (ঘ) প্রযোজ্য নয়



## ১৮. প্রকল্প পরিদর্শন সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃ নংঃ	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	নূর জামাত বিশ্বাস	উপ-প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১ জুলাই, ২০০৮ হতে ২১ ফেব্রুয়ারি, ২০১১
২।	মোঃ আতাহার আলী সরদার	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২২ ফেব্রুয়ারি, ২০১১ হতে ৩০ জুন, ২০১৬

১৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাবঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজারের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ডেজিং ক্যাপাসিটি পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে। জলপথে যানবাহন সহজ এবং দ্রুত পরিবহন করায় Cargo এর সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। চট্টগ্রাম/মংলা সমুদ্র বন্দরের সাথে ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ, খুলনা এবং উত্তরবঙ্গের কিছু অংশের শুল্ক মৌসুমে নৌ পথের নাব্যতা বৃদ্ধি করা সম্ভব হয়েছে।

## ২০. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
অভ্যন্তরীণ নৌ-পথের নাব্যতা রক্ষার্থে ক্রমবর্ধমান ডেজিং চাহিদা পূরণের লক্ষ্যে বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজিং সক্ষমতা ২৬.০০ লক্ষ ঘনমিটার হতে ৪৪.০০ লক্ষ ঘনমিটারে বৃদ্ধি করা।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে ৩ টি ডেজার, ৩ টি ক্রেনবোট, ৩ টি ক্র-হাউজবোট, ১ টি টাগবোট, ১ টি স্পীডবোট এবং আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হয়েছে। এর ফলে বিআইডব্লিউটিএ এর ডেজিং সক্ষমতা ২৬.০০ লক্ষ ঘনমিটার হতে বৃদ্ধি পেয়ে ৪৪.০০ লক্ষ ঘনমিটারে উন্নীত হয়েছে।

২১. উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

## ২২. বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

২২.১. দক্ষ জনবলের অভাবঃ প্রকল্পটির মেয়াদকাল শেষ হলেও এর অপারেশন কাজ পরিচালনার জন্য পর্যাপ্ত দক্ষ জনবল নে ই বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়। প্রকল্প চলাকালীন সময়ে সংস্থার বিভিন্ন জেলায় অবস্থানরত দক্ষ জনবল দ্বারা ডেজিং এর অপারেশন কাজ পরিচালনা করা হতো। কিন্তু বর্তমানে অনেক লোক চাকুরী হতে অবসর গ্রহণ করায় ডেজিং এর অপারেশন কাজ পরিচালনা করা ক ষ্ট হচ্ছে। ফলে প্রকল্পটির Sustainability (টেকসইকরণ) নিয়ে সমস্যা দেখা যাচ্ছে।

২২.২ অকেজো স্পীড বোটঃ প্রকল্পের আওতায় ৭.৭৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একটি স্পীডবোট ক্রয় করা হয়। কিন্তু কিছুদিন চালানোর পর স্পীড বোটটি অকেজো হয়ে যায় বলে পরিদর্শনে জানা যায়। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ২০১১ সালে সরবরাহকৃত বর্তমানে শীতলক্ষ্যা নদীতে অবস্থানরত ক্রু-হাউজবোটটির বিভিন্ন অংশের রড ও ডেক মরিচা দ্বারা আক্রান্ত হয়েছে।

২২.৩ ক্রয়কৃত ডেজারে প্রকল্পের নাম না থাকাঃ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ডেজারসহ অন্যান্য যন্ত্রপাতিতে কোন প্রকল্পের

আওতায়, কবে সরবরাহ করা হয়েছে, ব্যয় ইত্যাদি তথ্য নেই, যা থাকা অত্যাৱশ্যক। এ সমস্ত তথ্যাদি থাকলে প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত যন্ত্রপাতিসমূহ সহজেই Identify করা যাবে। ডেজার ক্রয়ের জন্য প্রায় প্রতি বছরই প্রকল্প হাতে নেয়া হচ্ছে।

২২.৪ পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নাথাকাঃ এনইসি-একনেক ও সমন্বয় অনুবিভাগ হতে ২২/০৯/২০১৫ খ্রিঃ জারীকৃত পরিপত্র অনুযায়ী যেকোন প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ৫০.০০ কোটি বা তর্দুক্ষ হলে একজন পূর্ণকালীন অভিজ্ঞ ও যোগ্য প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের সংস্থান থাকলেও আলোচ্য প্রকল্পে ২ জন প্রকল্প পরিচালক অর্ন্তব তীকালীন দায়িত্বে ছিলেন। এছাড়াও ২ জন প্রকল্প পরিচালক একের অধিক প্রকল্পের দায়িত্বেও ছিলেন যা পরিপত্রের সাথে অসংগতিপূর্ণ।

২২.৫ ক্রুটিপূর্ণ পিসিআরঃ মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআরটি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে , ০.৫ অনুচ্ছেদে অঙ্গাভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির তথ্যে ২ টি ক্রু-হাউজবোট ক্রয় করা হয়েছে বলে উল্লেখ রয়েছে। অপরদিকে ৮.১ অনুচ্ছেদে ৩টি ক্রু-হাউজবোট ক্রয় করা হয়েছে বলে উল্লেখ রয়েছে।

### ২৩. সুপারিশসমূহঃ

২৩.১ প্রকল্পের কার্যক্রম টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় জনবলের নিয়োগের ব্যবস্থা করা দরকার।

২৩.২ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত স্পীড বোটটি একেজো হয়ে যাওয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখা প্রয়োজন। মরিচায় আক্রান্ত ক্রু-হাউজবোটটি রং দ্বারা প্রলেপ দেয়া প্রয়োজন যাতে ভবিষ্যতে পুনরায় মরিচা না ধরে।

২৩.৩ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ডেজার, টাগবোট, ক্রু-হাউজবোট, ক্রেনবোট সহ অন্যান্য যন্ত্রপাতিতে কোন প্রকল্পের আওতায় কবে সরবরাহ করা হয়েছে এর ব্যয় কত ইত্যাদি তথ্য উল্লেখ করতে হবে।

২৩.৪ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক পরিপত্র মোতাবেক পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের সংস্থান রাখতে হবে।

২৩.৫ নির্ভুল পিসিআর প্রণয়নে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের আরও যত্নবান হওয়া উচিত।

পরিশিষ্টক

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিকবাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১.	১৮" কাটার সাকশন ড্রেজার	সংখ্যা	৫৯৭৩.০০	৩টি	৫৯৬৬.৭৯	৩টি (১০০%)
০২.	ফ্রেনবোট	সংখ্যা	২৩০৬.৬০	৩টি	২২৯১.৩০	৩টি (১০০%)
০৩.	টাগবোট	সংখ্যা	২৮৭৪.০০	১টি	২৮৭৪.০০	১টি (১০০%)
০৪.	স্পীড বোট	সংখ্যা	৭.৭৫	১টি	৭.৭৫	১টি (১০০%)
০৫.	ক্রু-হাউজবোট	সংখ্যা	৯৩৭.০০	২টি	৯৩৩.৬৮	২টি (১০০%)
০৬.	ফ্লোটিং পাইপ	সংখ্যা	৬৫৮.০০	৪৫০টি	৬৫৬.৪৩	৪৫০টি (১০০%)
০৭.	সোর পাইপ	সংখ্যা	৪৮০.৫০	৩২৫টি	৪৭৮.৩৮	৩২৫টি (১০০%)
০৮.	ফ্লোটার	জোড়া	১২৬৫.৫০	২৫০ জোড়া	১২৫৯.৬৮	২৫০ জোড়া (১০০%)
০৯.	এফএস ওয়্যার রোপ	কয়েল	৬৭.৬০	(বিভিন্ন সাইজের ৪০ কয়েল)	৬৭.৬০	(বিভিন্ন সাইজের ৪০ কয়েল) (১০০%)
১০	খুচরা যন্ত্রাংশ (ড্রেজার, ফ্রেনবোট এবং টাগ)	লট	৩৬৫.০০	১ লট	৩৩২.০২	১ লট (১০০%)
১১.	কম্পিউটার (লেজার প্রিন্টার, ইউপিএস, টোনারসহ)	সংখ্যা	৫.৬৯	৪টি	৫.৬৯	৪টি (১০০%)
১২.	ফটোকপিয়ার	সংখ্যা	২.৯৯	২টি	২.৯৯	২টি (১০০%)
১৩.	অন্যান্য ব্যয়	থোক	৭৯.২৯	থোক	৭৯.৩০৯৭	থোক
১৪.	এলসি চার্জ	থোক	৫০.০০	থোক	৩৭.৩৩	থোক
১৫.	ফরেন ট্রেনিং/স্টাডি এন্ড ইনস্পেকশন	থোক	৫০.০১	থোক	৫০.০১	থোক
১৬.	লোকাল সার্ভে এন্ড রেজিস্ট্রেশন	থোক	৬.০০	থোক	৫.৬৪	থোক
	<b>সর্বমোট</b>		<b>১৫১২৮.৯৩</b>	<b>১০০%</b>	<b>১৫০৪০.৬০</b>	<b>১০০%</b>

পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের জন্য আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি ও সুবিধাদিসহ ৬টি ড্রেজার সংগ্রহ (বিআইডব্লিউটিএ-৩টি, বিডব্লিউডিবি-২টি এবং মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ১টি)

-শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ০১। প্রকল্পের নাম : “পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় এবং নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের জন্য আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি ও সুবিধাদিসহ ৬টি ড্রেজার সংগ্রহ (বিআইডব্লিউটিএ -৩টি, বিডব্লিউডিবি -২টি এবং মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ-১টি) ” - শীর্ষক প্রকল্প (মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ অংশ)
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল			প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম সংশোধিত)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১০৪২৫.৭১ ২৬৫১.৫৭ (৭৭৭৪.১৪)	১০৪২৫.৭১ ২৬৫১.৫৭ (৭৭৭৪.১৪)	৮৮৮৪.৫৪ ২২৩৭.১৯ (৬৬৪৭.৩৫)	আগস্ট ২০১০ হতে জুন, ২০১২	আগস্ট ২০১০ হতে জুন, ২০১৬	আগস্ট ২০১০ হতে জুন, ২০১৬	আগস্ট ২০১০ হতে জুন, ২০১৬	(--)	৪ বছর ২০০%

০৫। প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
খুলনা	বাগেরহাট	মোংলা

০৬। প্রকল্প অর্থায়ন : জিওবি ও ভারতীয় নমনীয় ঋণ (১ম)

০৭। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

মোংলা বন্দরের জাহাজ চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় গভীরতা সংরক্ষণের লক্ষ্যে ০১টি ১৮ ইঞ্চি ব্যাসের কাটার সাকশান ড্রেজার ও আনুষঙ্গিক জলযান সংগ্রহ করা।

০৮। প্রকল্পের গটভূমিঃ

৮.১ বন্দরের গুরুর দিকে ৮.৫ মিটার ড্রাফটের জাহাজ ভিড়ানোর জন্য প্রয়োজনীয় নাব্যতা থাকলেও বর্তমান অবস্থানে জেটি নির্মাণের পর নাব্যতা সংকট দেখা দেয়। অতঃপর বন্দরের জেটি সম্মুখ ও এ্যাপ্রোচ চ্যানেলে নিয়মিত ড্রেজিং করার প্রয়োজন দেখা

দেয়। সংরক্ষণ ড্রেজিং মূলতঃ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ ও চট্টগ্রাম বন্দরের ড্রেজার দ্বারা সম্পাদন করা হয়। কিন্তু এ সব সংস্থার ড্রেজারসমূহ সব সময় প্রয়োজন মোতাবেক না পাওয়ার কারণে সময়মত সংরক্ষণ ড্রেজিং করা সম্ভব হয়না। এছাড়া, ১৯৯০-৯১ ও ২০০০-২০০৪ সময়কালে সরকারী অর্থায়নে দুটি ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হলেও নিয়মিত সংরক্ষণ ড্রেজিং করতে না পারার কারণে নাব্যতা সংকট দেখা দেয়। এই সমস্যা থেকে উত্তরণের লক্ষ্যে মোংলা বন্দরের জন্য ০১ টি ড্রেজার ও সহযোগী জলযান ক্রয়ের নিমিত্ত আলোচ্য প্রকল্পটি হাতে নেওয়া হয়। উল্লেখ্য, প্রকল্পটির মাধ্যমে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন বিআইডব্লিউটিএ'র জন্য ৩টি ড্রেজার ক্রয়ের সংস্থান থাকলেও তা ক্রয় করা যায়নি বলে মন্ত্রণালয় হতে জানা যায়। শুধু মোংলা বন্দরের জন্য ০১ টি ড্রেজার ও সহযোগী জলযান ক্রয় করা হয়েছে।

০৯. প্রকল্প অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি সম্পূর্ণ ভারতীয় ঋণের আওতায় বাস্তবায়নের জন্য মোট ১০৪২৫.৭১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে আগস্ট ২০১০ হতে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ১৭/০৮/২০১০তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় সমন্বয়ের লক্ষ্যে ১০৪২৫.৭১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে আগস্ট, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১২/০৫/১৬ তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ, ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১৬ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০. প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

ক্রমিকনং	আইটেমের নাম	মূলঅনুমোদিত DPP অনুযায়ীপরিমাণ	২য় সংশোধিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ
১	১৮ ইঞ্চি ড্রেজার	১ টি	১ টি
২	ক্রেনবোট	১ টি	১ টি
৩	টাগবোট	১ টি	১ টি
৪	অফিসার্স হাউজ বোট	১ টি	১ টি
৫	ক্রু-হাউজবোট	১ টি	১ টি
৬	ফ্লোটিং পাইপ	৮০ টি	৮০ টি
৭	শোর পাইপ	১৬০ টি	১৬০ টি
৮	ফ্লোটার	৫০ জোড়া	৫০ জোড়া
৯	এফএসওয়্যার রোপ	২৫ কয়েল	২৫ কয়েল
১০	ড্রেজারের স্পেয়ার পার্টস	১ লট	১ লট
১১	ক্রেনবোটের স্পেয়ার পার্টস	১ লট	১ লট
১২	টাগবোটের স্পেয়ার পার্টস	১ লট	১ লট

১১. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিকবাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১.	১৮" কাটার সাকশন ড্রেজার	সংখ্যা	২৫০০.০০	১ টি	২৩৭৮.১০	১ টি (১০০%)
০২.	ফ্রেনবোট	সংখ্যা	১০০০.০০	১ টি	৮৮০.৮৮	১ টি (১০০%)
০৩.	টাগবোট	সংখ্যা	২১৫৩.০০	১ টি	১৭৭০.৫২	১ টি (১০০%)
০৪.	ফ্রু-হাউজবোট	সংখ্যা	৩৫০.০০	১ টি	৩৩২.৪২	১ টি (১০০%)
০৫.	অফিসার্স হাউজবোট	সংখ্যা	৪০০.০০	১ টি	৩৮৮.৬৩	১ টি (১০০%)
০৬.	ফ্লোটিং পাইপ	সংখ্যা	১০০.০০	৮০ টি	৭০.৫০	৮০ টি (১০০%)
০৭.	সোর পাইপ	সংখ্যা	১৯৪.০০	১৬০ টি	১৪০.৯৯	১৬০ টি (১০০%)
০৮.	ফ্লোটার	জোড়া	২৫০.০০	৫০ জোড়া	১৮৬.৫১	৫০ জোড়া (১০০%)
০৯.	রাবার হোস পাইপ	সংখ্যা	১১৫.০০	৪০ টি	১০৯.০২	৪০ টি (১০০%)
১০	এফএস ওয়্যার রোপ (বিভিন্ন সাইজের)	কয়েল	৩৮.০০	২৫ কয়েল (বিভিন্ন সাইজের)	৩০.৯২	২৫ কয়েল (বিভিন্ন সাইজের) (১০০%)
১১	ড্রেজারের স্পেয়ার পার্টস	লট	২৫০.০০	১ লট	২৩৮.৪৮	১ লট(১০০%)
১২	ফ্রেন বোটের স্পেয়ার পার্টস	লট	৮৮.০০	১ লট	৫৭.১৭	১ লট (১০০%)
১৩.	টাগ বোটের স্পেয়ার পার্টস	লট	১০০.০০	১ লট	৬৩.২১	১ লট (১০০%)
১৪.	লোকাল রেজিস্ট্রেশন	থোক	৫০.০০	থোক	০.০০	থোক
১৫.	প্রিন্টিং পাবলিকেশন	থোক	১.০০	থোক	০.২৭	থোক
১৬.	স্টেশনারী, সীল ও স্টাম্প	থোক	১.০০	থোক	০.৯০	থোক
১৭.	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	১.০০	থোক	০.৯২	থোক
১৮.	এলসি চার্জ	থোক	১৯৭.৫০	থোক	১৪৫.০৬	থোক
১৯.	সিএন্ডএফ চার্জ	থোক	১০০.০০	থোক	২৪.৪৩	থোক
২০.	টিএডিএ, যানবাহন, সম্মানী ভাতা ইত্যাদি	থোক	৪.৫০	থোক	৪.৫০	থোক
২১.	কম্পিউটার (লেজার প্রিন্টার, ইউপিএস, টোনারসহ)	সেট	১.৫০	১ সেট	১.৫০	১ সেট (১০০%)
২২.	আসবাবপত্র	থোক	২.০০	থোক	১.৮৭	থোক
২৩.	সিডি-ভ্যাট	থোক	২২৯৩.০৭	থোক	২০৫৭.৭৪	থোক
সর্বমোট			১০৪২৫.৭১	১০০%	৮৮৮৪.৫৪	১০০%

১২. প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন অঙ্গের কাজ অসমাপ্ত নেই।

১৩. মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে-

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা
- পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরজমিনে পরিদর্শন
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১৪. প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ৩০/১১/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে প্রকল্প দপ্তরে, ১/১২/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে সরেজমিনে ড্রেজারটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে মোংলা বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

১৫. পর্যবেক্ষণঃ

১৫.১ প্রকল্পের প্রধান অঙ্গ ছিল ০১ টি ১৪" কাটার সাকশন ড্রেজার ক্রয়। এখাতে অনুমোদিত ডিপিপিতে ব্যয় ধরা হয়েছে ২৫০০.০০ লক্ষ টাকা। মোট ২৩৭৮.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কাটার সাকশন ড্রেজারটি ক্রয় করা হয়েছে। ক্রয়কৃত ড্রেজারের নামকরণ করা হয় সিডি ইমাম শাফী। ড্রেজারটির বৈশিষ্ট্য ও উপাঙ্গ নিম্নরূপঃ  
ড্রেজিং গভীরতা ১৪.০০ মিটার, ডিজেল মেরিন ইঞ্জিন, গতি ৩৫ আরপিএম, ল্যাপটপ ও হাইড্রোলিক সিস্টেম সংযুক্ত।  
ড্রেজারটি পরিদর্শনে অপারেশনে পাওয়া গিয়েছে।



ছবি: ড্রেজার ইমামশাফী



ছবি: ড্রেজারের ইঞ্জিন



ছবি: ইকো সাউন্ডার

১৫.২ প্রকল্পের দ্বিতীয় প্রধান অঙ্গ ছিল ফ্রেনবোট। এ খাতে ব্যয় ধরা হয়েছিল ১০০০.০০ লক্ষ টাকা। মোট ৮৮০.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১ টি ফ্রেনবোট ক্রয় করা হয়েছে। ফ্রেনবোটটির বৈশিষ্ট্য ও উপাংশ নিম্নরূপ:

দৈর্ঘ্য ১২.০০মিটার, প্রশস্ত ৬.০০মিটার, গভীরতা ১.৮০ মিটার এবং গতি ৬.৫ নট। ফ্রেনবোটটি সচল অবস্থায় পরিদর্শনে পাওয়া যায়।



ছবি: ফ্রেনবোট

১৫.৩ প্রকল্পের তৃতীয় প্রধান অঙ্গ ছিল ১ টি টাগবোট ক্রয়। টাগবোটের সাহায্যে ড্রেজারসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি নদীতে বহন করে নিয়ে যাওয়া হয়। এখাতে অনুমোদিত ডিপিপিতে ব্যয় ধরা হয়েছিল ২১৫৩.০০ লক্ষ টাকা। ১৭৭০.৫২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একটি টাগবোট ক্রয় করা হয়েছে। টাগবোটটির বৈশিষ্ট্য ও উপাংশ নিম্নরূপ:

দৈর্ঘ্য ২৬.০০মিটার, প্রশস্ত ৮.০০মিটার, গভীরতা ৩.০০ মিটার এবং গতি ১০.৫০ নট। উক্ত টাগবোটটি সচল অবস্থায় পরিদর্শনে পাওয়া যায়।



১৫.৪ প্রকল্পের অন্যতম সংস্থান ছিল ১টি অফিসার্স হাউজ বোট ও ১ টি ক্রু-হাউজবোট ক্রয়। এই দুইটি বোটের অনুমোদিত ডিপিপিতে ব্যয় ধরা হয়েছিল যথাক্রমে ৪০০.০০৩ ও ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা। বোট দুইটি যথাক্রমে ৩৮৮.৬৩৩ ও ৩৩২.৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ক্রয় করা হয়েছে। উক্ত বোট দুইটি সচল অবস্থায় পরিদর্শনে পাওয়া যায়।



ছবি-অফিসার্স হাউজ বোট-ক্রু-হাউজবোট

১৫.৫ এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ৮০ টি ফ্লোটিং পাইপ, ১৬০ টি শোর পাইপ, ৫০ জোড়া ফ্লোটার, ৪০ টি রাবার হোস পাইপ, ২৫ কয়েল এফএসওয়্যার রোপ, ১ লট ড্রেজারের স্পেয়ার পার্টস, ১ লট ক্রেনবোটের স্পেয়ার পার্টস এবং ১ লট টাগবোটের স্পেয়ার পার্টসক্রয়ের সংস্থান ছিল। এ বাবদ ডিপিপিতে মোট অনুমোদিত ব্যয় ধরা হয়েছিল ১১৩৫.০০ লক্ষ টাকা। এই মালামালসমূহ মোট ৮৯৬.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ক্রয় করা হয়েছে। মালামালগুলো বন্দরের ভান্ডারে সংরক্ষিত আছে।



ছবি-স্পেয়ার পার্টস

১৬. প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ প্রকল্পটির আওতায় আরডিপিপিতে মোট ০১ টি প্যাকেজে OTM (ICT) পদ্ধতিতে যন্ত্রপাতি ক্রয়ের সংস্থান ছিলো। পিসিআরে দেখা যায় যে, ০১ টি প্যাকেজেই যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হয়েছে যা নিম্নরূপ-

ক্রয়কার্য(Goods) এর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	কার্য সম্পাদনের তারিখ	প্রকৃত তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১৮" কাটার সাকশন ড্রেজার -১টি, কেন বোট-১ টি, টাগবোট- ১টি, অফিসার্স হাউজ বোট- ১টি, ক্রু-হাউজবোট-১ টি, ৮০ টি ফ্লেটিং পাইপ, ১৬০ টি শোর পাইপ, ৫০ জোড়া ফ্লেটার, ৪০ টি রাবার হোস পাইপ, ২৫ কয়েল এফএসওয়্যার রোপ, ১ লট ড্রেজারের স্পয়ার পার্টস, ১ লটকেনবোটের স্পয়ার পার্টস এবং ১ লট টাগবোটের স্পয়ার পার্টস	৭৫৩৮.০০	৬৬৮৩.৪৮	১০/১২/১২	২০/০৭/২০১৩	০৫/০৪/২০১৫	৩১/০৫/২০১৬

১৭. চুক্তিসমূহ যাচাই এবং পর্যালোচনার প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পের পণ্য (Goods) ক্রয়ের চুক্তিসমূহের মধ্যে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা অনুমোদন, দরপত্র আহ্বান, বিভিন্ন প্রচার, দরপত্র খোলা, দরপত্র মূল্যায়ন, চুক্তি স্বাক্ষরের জন্য নোটিশ প্রদান (NOA) চুক্তি সম্পাদন ইত্যাদি ক্ষেত্রে পিপিআর বিধিমালা-২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাইয়ের জন্য নিম্নবর্ণিত ফরম্যাটে তথ্য সংগ্রহ করা হয়-

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী	21/12/12 ইং তারিখে

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
		১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	দৈনিক কালেরকণ্ট এবং ২২/১২/১২ ইং তারিখে ডেইলি নিউ এজ
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২৮) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	হয়েছে
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	৫ টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	২
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২১ দিন	৩১/০১/১৩ তারিখ ৪১ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৩ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	টিইসি হতে ০১ জন এবং সংশ্লিষ্ট ক্রয়কারী হতে ০২ জন
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	১ টি
১২	বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	১ টি
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	২৭/০৩/১৩ তারিখ ৫৬ দিন
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?	-	CCGPএর নিকট প্রেরণ করা হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী CCGPএর জন্য দরপত্র মেয়াদের বৈধতার মধ্যে	হ্যাঁ
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১৮০ দিন। ৩০/০৭/২০১৩পর্যন্ত (খ) হ্যাঁ

ক্রমিকনং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	(ক) না (খ) ২০/০৭/১৩
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	-
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা হয়েছিলো কিনা?হলে তার বিবরণঃ	-	(ক) ০৫/০৪/২০১৫ তারিখ (খ) ২৮/০২/২০১৬ তারিখ (গ) চুক্তি স্বাক্ষরের পর এলসি খুলতে বিলম্ব হওয়া, এবং ড্রেজারসহ অন্যান্য জলযান বন্দরে আসার পর কাষ্টমস হতে খালাসপূর্বক হস্তান্তরে বিলম্ব হওয়া। এ বিলম্বের বিষয়টি ঠিকাদারের নিয়ন্ত্রণ বর্হিভূত হওয়ার কারণে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন সাপেক্ষে সরবরাহ কাজের সময়সীমা বৃদ্ধি করা হয়। (ঘ) প্রযোজ্য নয়

১৮. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	মোঃ কাওছার আলী	প্রধান প্রকৌশলী (সিঃ ও হাঃ)	খন্ডকালীন	প্রথম হতে ২৫ সেপ্টেম্বর ২০১৪
২।	মোঃ আলতাফ হোসেন খান	প্রধান প্রকৌশলী (নৌ)	খন্ডকালীন	২৫ সেপ্টেম্বর ২০১৪ হতে ৩০ জুন, ২০১৬

১৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাবঃপ্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে মোংলা বন্দরের জেটির সামনে নিয়মিত সংরক্ষণ ড্রেজিং করা সম্ভব হচ্ছে। ফলে বন্দরের জাহাজ আগমন তথা কার্গো হ্যান্ডলিং বৃদ্ধি পেয়েছে এবং রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

২০. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
মোংলা বন্দরের জাহাজ চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় গভীরতা সংরক্ষণের লক্ষ্যে ০১টি ১৮ ইঞ্চি ব্যাসের কাটার সাকশান ড্রেজার ও আনুসঙ্গিক জলযান সংগ্রহ করা।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে ১টি ড্রেজার, ১টি ক্রেনবোট, ১টি হাউজবোট, ১টি টাগবোট, এবং আনুসঙ্গিক যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হয়েছে। এর ফলে মোংলা বন্দরের জেটির সামনে নিয়মিত সংরক্ষণ ড্রেজিং করা সম্ভব হচ্ছে।

২১. উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ: প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

২২. বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

২২.১. দক্ষ জনবলের অভাবঃ প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত ড্রেজার এর অপারেশন কাজ পরিচালনার জন্য পর্যাপ্ত দক্ষ জনবল নেই বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়। ফলে প্রকল্পটির Sustainability (টেকসইকরণ) নিয়ে সমস্যা দেখা যাচ্ছে।

২২.২ ক্রয়কৃত ড্রেজারসহ অন্যান্য জলযানসমূহে প্রকল্পের নাম না থাকাঃ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ড্রেজারসহ অন্যান্য জলযানসমূহে কোন প্রকল্পের আওতায়, কবে সরবরাহ করা হয়েছে, ব্যয় ইত্যাদি তথ্য নেই, যা থাকা অত্যাবশ্যিক। এ সমস্ত তথ্যাদি থাকলে প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত যন্ত্রপাতিসমূহ সহজেই Identify করা যাবে।

২৩. সুপারিশসমূহঃ

২৩.১ প্রকল্পের কার্যক্রম টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় জনবলের নিয়োগের ব্যবস্থা করা দরকার;

২৩.২ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ড্রেজার, টাগবোট, ক্রু-হাউজবোট, ফ্রেনবোটসহ অন্যান্য যন্ত্রপাতিতে কোন প্রকল্পের আওতায় কবে সরবরাহ করা হয়েছে এর ব্যয় কত ইত্যাদি তথ্য উল্লেখ করতে হবে;

২৩.৩ ড্রেজিং কাজে প্রশিক্ষণ প্রদানের জন্য কোন বিদেশী সংস্থার সাথে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের স্বল্প/দীর্ঘমেয়াদী পার্টনারশীপ গড়ে তোলা যেতে পারে; এবং

২৩.৪ আন্তর্জাতিক ট্রানজিটের কারণে ভবিষ্যতে বিদেশ হতে মোংলা বন্দরে জাহাজ আসা যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। সে হিসেবে মোংলা বন্দরকে একটি আধুনিক বন্দরে উন্নীত করার পরিকল্পনা গ্রহণ করা যায়।

**অভ্যন্তরীণ নৌ পথে পরিচালনার লক্ষ্যবিআইডব্লিউটিসি'র জন্য ২টি যাত্রীবাহী জাহাজ নির্মাণ(২য় সংশোধিত) -শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

০১. প্রকল্পের নাম : “অভ্যন্তরীণ নৌ পথে পরিচালনার লক্ষ্য বিআইডব্লিউটিসি'র জন্য ২টি যাত্রীবাহী জাহাজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” -শীর্ষক প্রকল্প।
০২. বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বিআইডব্লিউটিসি ।
০৩. প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহনমন্ত্রণালয়।

০৪. প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল			প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট টাকা (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ( ২য় বার)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৪৫২১.৬০	৫৪৩৬.৫২	৫৪৩০.৩০৬	এপ্রিল ২০১২ হতে জুন, ২০১৩	এপ্রিল ২০১২ হতে জুন, ২০১৪	এপ্রিল ২০১২ হতে ডিসেম্বর, ২০১৫	এপ্রিল ২০১২ হতে ডিসেম্বর, ২০১৫	৯০৮.৭০৬ (২০%)	২৮ মাস ২০০%
৪৫২১.৬০	৫৪৩৬.৫২	৫৪৩০.৩০৬						
-	-	-						

০৫. প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা ও বরিশাল	ঢাকা ও বরিশাল	ঢাকা ও বরিশালসদর

০৬. প্রকল্প অর্থায়ন : সংস্থার নিজস্ব

০৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

ঢাকা- বরিশাল নৌ- রুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেবা প্রদান এবং নৌ পথের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধিকরণ।

০৮. প্রকল্পের গটভূমিঃ

৮.১ দীর্ঘ দিনের পুরাতন হলেও বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্পোরেশন(বিআইডব্লিউটিসি) এর স্টিমার সার্ভিস নৌ পথে চলাচলকারী অন্যান্য নৌ যানের তুলনায় যাত্রীদের নিকট সর্বাপেক্ষা গ্রহণযোগ্য বলে বিবেচিত। বিআইডব্লিউটিসি'র জাহাজসমূহ বহাল রেখে এবং এর বহরে বিশেষতঃ ঢাকা-বরিশাল, ঢাকা-ভোলা, চট্টগ্রাম-বরিশাল রুটসমূহে আরো নতুন জাহাজ অন্তর্ভুক্ত করার জন্য সময়ে সময়ে বিভিন্ন মহল থেকে দাবী এসেছে। এ প্রেক্ষিতে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিজস্ব অর্থায়নে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

০৯. প্রকল্প অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি সংস্থার নিজস্ব অর্থে বাস্তবায়নের জন্য মোট ৪৫২১.৬০ লক্ষ টাকায় প্রাক্কলিত ব্যয়ে এপ্রিল, ২০১২ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে ০৫/০৬/২০১২ তারিখে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। দরপত্রের ব্যয় বৃদ্ধিজনিত কারণে প্রকল্প ব্যয় ৫১৪৩.০০ লক্ষ টাকায় বৃদ্ধি করে এপ্রিল, ২০১২ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ১ম সংশোধিত ডিপিপি নৌ -পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে , ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। যাত্রীবাহী জাহাজের ডিজাইনের পরিবর্তন এবং নতুন আইটেম অন্তর্ভুক্ত করে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন করা হয়। অতঃপর প্রকল্প ব্যয় ৫৪৩৬.৫২ লক্ষ টাকায় বৃদ্ধি করে এপ্রিল, ২০১২ হতে জুন, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ২য় সংশোধিত ডিপিপি নৌ -পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ , ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

#### ১০. প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

ক্রমিকনং	আইটেমের নাম	মূল অনুমোদিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ	২য় সংশোধিত DPP অনুযায়ী পরিমাণ
১	জীপ গাড়ী সংগ্রহ	১ টি	১ টি
২	যাত্রীবাহী জাহাজ সংগ্রহ	২টি	২ টি

#### ১১. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১.	যাত্রীবাহী জাহাজ সংগ্রহ	সংখ্যা	৫৩৬০.০২	২টি	৫৩৫৩.৮০৬	২টি (১০০%)
০২.	জীপ গাড়ী সংগ্রহ	সংখ্যা	৭৬.৫০	১ টি	৭৬.৫০	১ টি(১০০%)
০৩.	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী		-	-	-	-
০৪.	প্রাইস কন্টিনজেন্সী		-	-	-	-
	<b>সর্বমোট</b>		<b>৫৪৩৬.৫২</b>	<b>১০০%</b>	<b>৫৪৩৩.৩০৬</b>	<b>১০০%</b>

১২. প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আ ও তায় কোন অঙ্গের কাজ অসমাপ্ত নেই।

১৩. মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে-

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা
- পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরজমিনে পরিদর্শন
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১৪. প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৮/১/২০১৮ খ্রিঃ তারিখে প্রকল্প দপ্তর এবং সরজমিনে যাত্রীবাহী জাহাজ ২টি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক ও অন্যান্য কর্মকর্তাবৃন্দ উপস্থিত ছিলেন।

#### ১৫. পর্যবেক্ষণঃ

১৫.১ প্রকল্পের প্রধান অঙ্গ ছিল ০২টি যাত্রীবাহী জাহাজ ক্রয়। এখাতে অনুমোদিত ডিপিপিতে ব্যয় ধরা হয়েছে ৫৩৬০.৫২ লক্ষ টাকা। মোট ৫৩৫৩.৮০৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০২টি যাত্রীবাহী জাহাজ ক্রয় করা হয়েছে। ক্রয়কৃত জাহাজের নামকরণ

করা হয় এম ভি বাঙ্গালী ও এম ভি মধুমতি। নির্মিত জাহাজ দুইটির বৈশিষ্ট্য ও উপাত্ত নিম্নরূপ:

এম এস প্লেটস , এম এস এ্যাংগেল , ডিজেল মেরিন ইঞ্জিন ১২০০হর্স পাওয়ার ও ১১ নট, গতি ১০০০ আরপিএম, রাডার, জিপিএস ও হাইড্রোলিক সিস্টেম সংযুক্ত। কান্ট্রি অব অরিজিন জাপান। জাহাজ দুটির দৈর্ঘ্য ৭৬.৫ মিটার। জাহাজ দুটির নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের নাম Western Marine Shipyard Ltd.



ছবি: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত যাত্রীবাহী জাহাজ

১৫.২ পরিদর্শনে জাহাজ দুটি সচল অবস্থায় পাওয়া যায়। এর মধ্যে জাহাজ এম ভি বাঙ্গালী চালু হয় ২০১৪ সালে এবং এম ভি মধুমতি চালু হয় ২০১৫ সালে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, নির্মিত জাহাজ দুটিতে আধুনিক সুযোগ সুবিধাসম্বলিত ও নিরাপত্তার সুব্যবস্থা রয়েছে। ৭৬০ জন যাত্রীবাহী প্রতিটি জাহাজে রয়েছে ভিআইপি কেবিন , ১ম শ্রেণীর কেবিন, ২য় শ্রেণীর কেবিন ও ডেক যাত্রীদের বসার ব্যবস্থা। প্রতিটি জাহাজে রয়েছে একটি কনফারেন্স রুম ও একটি ডাইনিং রুম। এছাড়া, প্রতিটি জাহাজের নিরাপত্তার জন্য রয়েছে RADAR, GPS, Life Buoy , Life Jacket, Electrohydraulic Remote Control System। জাহাজের ভারসাম্যের জন্য ডাবল বোটম সিস্টেম অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে যার জন্য জাহাজ সহজেই উল্টাবেনা। জাহাজের প্রকৌশলী , মাস্টার ও অন্যান্য কর্মচারীদের সাথে আলোচনা করে জানা যায় যে , নির্মিত জাহাজ দুটি ঘন কুয়াশার মধ্যেও তার কাজিত গন্তব্যে পৌঁছতে পারে।



ছবি: জাহাজের ডেকের অংশ

ছবি: রাডার, জিপিএস ও অন্যান্য যন্ত্রাংশ





ছবি: জাহাজের ডাইনিং ও কনফারেন্স রুমের একাংশ

১৫.৩ নির্মিত জাহাজ দুটিতে আধুনিক সুযোগ সুবিধা ও নিরাপত্তার সুব্যবস্থা থাকলেও কাঙ্ক্ষিত যাত্রী না পাওয়ায় প্রতিদিন প্রায় ১/২ লক্ষ টাকা লোকসান দিতে হচ্ছে বলে পরিদর্শনে জানা যায়। প্রথমত: জাহাজটির জেটি সদর ঘাটের মূল টার্মিনাল হতে অনেক দূরে। ফলে যাত্রীরা দূরে এসে জাহাজে উঠতে চায়না। দ্বিতীয়ত: অন্যান্য নৌ যানের প্রচারের ব্যবস্থা থাকলেও সরকারী এ নৌ যানের প্রচারের ব্যবস্থা কোন নেই। তৃতীয়ত: ডিপিপিতে নির্দেশিত রুট অনুযায়ী জাহাজ ২টি চলাচল করছেন। প্রতিদিন সন্ধ্যা ৬ টায় সদর ঘাট হতে জাহাজটি ছেড়ে যায়। এরপর চাঁদপুর ও বাগেরহাটের মোড়েলগঞ্জ হয়ে বরিশাল পৌঁছে রাত ৪টায়। ফলে ভোর হওয়া পর্যন্ত যাত্রীদেরকে জাহাজের মধ্যে অপেক্ষা করতে হয়। এ সব কারণে জাহাজটিতে আশানুরূপ যাত্রী পাওয়া যাচ্ছেনা। জাহাজটি যদি রাত ৮টায় ঢাকা ছাড়ত এবং সরাসরি ঢাকা- বরিশাল চলত তবে আশানুরূপ যাত্রী পাওয়া যেত বলে জাহাজের কর্মচারীদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়।

১৫.৪ প্রকল্পের অন্যতম প্রধান অঙ্গ ছিল একটি জীপ গাড়ী ক্রয়। ৭৬.৫০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত মূল্যে গত ২৪/০৭/২০১২ তারিখে প্রগতি হতে একটি জীপ গাড়ী ক্রয় করা হয়েছে বলে পিসিআরে উল্লেখ রয়েছে। গাড়ীটি সরকারী পরিবহণ পূলে জমা দেওয়া হয়নি। বিআইডব্লিউটিসি'র পূলে জমা দেওয়া হয়েছে বলে পরিদর্শনে প্রকল্প পরিচালক জানিয়েছেন।

১৬. **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পটির আওতায় আরডিপিপিতে Goods -এ মোট ০১টি প্যাকেজে DPM (NCT) পদ্ধতিতে গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিলো। পিসিআরে দেখা যায় যে , ১টি প্যাকেজেই DPM (NCT) পদ্ধতিতে গাড়ী ক্রয় করা হয়েছে। Works-এ মোট ০১টি প্যাকেজে OTM (NCT) পদ্ধতিতে ২টি জাহাজ ক্রয়ের সংস্থান ছিলো। ০১ টি প্যাকেজে OTM (NCT) পদ্ধতিতে ২টি জাহাজ ক্রয় করা হয়েছে। যা নিম্নরূপ-

ক্রয়কার্য(Goods) এর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	কার্য সম্পাদনের তারিখ	প্রকৃত তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২টি যাত্রীবাহী জাহাজ ক্রয়	৫৩৬০.০২	৫৩৫৩.৮০৬	২৫/০৬/১২	০৪/১০/২০১২	০৪/১০/২০১৩	১৫/০৫/২০১৫

১৭. **চুক্তিসমূহ যাচাই এবং পর্যালোচনার প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের পণ্য (Goods) ক্রয়ের চুক্তিসমূহের মধ্যে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা অনুমোদন, দরপত্র আহ্বান, বিভিন্ন প্রচার, দরপত্র খোলা, দরপত্র মূল্যায়ন, চুক্তি স্বাক্ষরে র জন্য নোটিশ প্রদান (NOA) চুক্তি সম্পাদন ইত্যাদি ক্ষেত্রে পিসিআর বিধিমালা-২০০৮ যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা যাচাইয়ের জন্য নিম্নবর্ণিত ফরম্যাটে তথ্য সংগ্রহ করা হয়-

ক্রমিক নং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১	বার্ষিক ক্রয়-পরিকল্পনা অনুমোদন হয়েছে কিনা?	বিধি ১৬ (৫), ১৬ (৭) অনুযায়ী Hope কর্তৃক অনুমোদিত হতে হবে।	Hope কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।
২	বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী ১টি বাংলা, ১ টি ইংরেজী পত্রিকায়	২৯/৬/১২ ইং তারিখে দৈনিক যুগান্তর এবং ৩০/৬/১২ ইং তারিখে ডেইলি স্টার
৩	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইট প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	বিধি ৯০ (২ক) অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ১.০ কোটির উর্ধ্বে বিধায় CPTU Website-এ প্রকাশযোগ্য	হয়েছে ২৯/০৬/২০১২ খ্রি:
৪	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?	-	২টি
৫	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?	-	২ জন
৬	দরপত্র দাখিলের জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছে?	বিধি ৬১ (৪) অনুযায়ী কমপক্ষে ২১ দিন	১৯ দিন
৭	দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ৩ জন	৩ জন
৮	টিওসিতে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৭ অনুযায়ী ২ জন	টিইসি হতে ০১ জন এবং সংশ্লিষ্ট ক্রয়কারী হতে ০২ জন
৯	টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী কমক্ষে ৫, সর্বাধিক ৭ জন	৭ জন
১০	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?	বিধি ৮ (১) অনুযায়ী ২ জন	২ জন
১১	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	১ টি
১২	বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?	-	১ টি
১৩	দরপত্র গ্রহণের কত দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ	১ মাস
১৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন সরাসরি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করা হয়েছিল কিনা?	-	মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়েছে
১৫	পিপিআর এর সংশ্লিষ্ট বিধি অনুযায়ী যথাসময়ে দরপত্র অনুমোদন হয়েছিল কিনা?	বিধি ৩৬ (৬) অনুযায়ী CCGPএর জন্য দরপত্র মেয়াদের বৈধতার মধ্যে	হ্যাঁ
১৬	ক) দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ কতদিন ছিল? খ) দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে কিনা?	দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী	(ক) ১২০ দিন। (খ) হ্যাঁ
১৭	ক) বৈধতার মেয়াদ বর্ধিত করা হয়েছিলো কিনা? খ) চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখঃ	-	(ক) না (খ) ০৪/১০/২০১২
১৮	মূল বৈধতার মেয়াদ চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়ে না থাকলে তার কারণ কি ছিলো?	-	-
১৯	ক) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখঃ খ) প্রকৃত সম্পাদনের তারিখঃ গ) কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হলে তার কারণ কি? ঘ) বিলম্বের জন্যে জরিমানা (L.D) আরোপ করা	-	(ক) ০৪/১০/২০১৩ তারিখ (খ) ৩১/০৫/২০১৫ তারিখ (গ) ড্রয়িং, ডিজাইনের পরিবর্তন ও মাননীয় নৌ

ক্রমিক নং	কার্যক্রম (Activity)	প্রযোজ্য বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
	হয়েছিলো কিনা?হলে তার বিবরণঃ		পরিবহন মন্ত্রীর নির্দেশনার প্রক্ষিতে জাহাজটি নতুন আইটেম অন্তর্ভুক্ত করায় কাজ সম্পাদনে বিলম্ব হয়েছে প্রকল্পপরিচালক জানিয়েছেন। (ঘ) প্রযোজ্য নয়।

#### ১৮. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃ নংঃ	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	মোঃ জিয়াউল ইসলাম	নির্বাহী প্রকৌশলী (মেরিন)	খন্ডকালীন	০২-০৮-২০১২ হতে ৩১-১২-২০১৫

১৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাবঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বিআইডব্লিউটিসি 'র নৌ বহরে ২টি আধুনিক যাত্রীবাহী জাহাজ সংযোজন হয়েছে ঠিকই কিন্তু এর ফলে বিআইডব্লিউটিসি'র রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পায়নি। প্রকল্পটির ইতিবাচক প্রভাব অর্জিত হয়নি।

#### ২০. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
ঢাকা- বরিশাল নৌ- রুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেবা প্রদান এবং নৌ পথের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধিকরণ।	ঢাকা- বরিশাল নৌ- রুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেবা প্রদান এবং নৌ পথের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধি পেলেও উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি। আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

২১. উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পটির আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপিতে ২টি জাহাজের বাৎসরিক রাজস্ব আয় ধরা হয়েছে ১৯৫৮.৫০ লক্ষ টাকা ও ব্যয় ১২৬৫.৫৭ লক্ষ টাকা। নীট আয় ৬৯২.৯৩ লক্ষ টাকা। কিন্তু জাহাজ ২টি ২০১৫ সালে চালু হলেও অদ্যাবধি কোন রাজস্ব আয় করতে পারেনি। কাঙ্ক্ষিত যাত্রী না পাওয়ায় প্রতিদিন প্রায় ১/২ লক্ষ টাকা লোকসান দিতে হচ্ছে বলে পরিদর্শনে জানা যায়। ফলে ঢাকা- বরিশাল নৌ- রুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেবা প্রদান এবং নৌ পথের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধি পেলেও সার্বিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

#### ২২. বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

২২.১ পুরোপুরি উদ্দেশ্য অর্জিত না হওয়াঃ প্রকল্পটির মাধ্যমে ঢাকা- বরিশাল নৌ- রুটে নিরাপদ ও দক্ষ যাত্রী সেবা প্রদান এবং নৌ পথে যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধাদি বৃদ্ধি পেলেও প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি। জাহাজ ২টি ২০১৫ সালে চালু হলেও অদ্যাবধি কোন রাজস্ব আয় করতে পারেনি বলে জানা গেছে। নির্মিত জাহাজ দুটিতে আধুনিক সুযোগ সুবিধা ও নিরাপত্তার সুব্যবস্থা থাকলেও কাঙ্ক্ষিত যাত্রী না পাওয়ায় প্রতিদিন প্রায় ১/২ লক্ষ টাকা লোকসান হচ্ছে। ফলে সরকারী অর্থের অপচয় হচ্ছে।

২২.২ টাইম অভার রান কন্স্ট অভার রান প্রকল্পের টাইম অভার রান হয়েছে ২৮ মাস ২০০%। টাইম অভার রানের কারণে কন্স্ট অভার রান হয়েছে ৯০৮.৭০৬ লক্ষ টাকা ২০%।

২২.৩ পিসিআর প্রাপ্তিতে বিলম্বঃ প্রকল্পটির মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৫ সালে সমাপ্ত হলেও এর প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (পিসিআর)

গত ডিসেম্বর, ২০১৭ সালে পাওয়া গেছে। যথা সময়ে পিসিআর না পাওয়া প্রকল্পটির স্বাভাবিক মূল্যায়ন প্রণয়ন কার্যক্রম ব্যাহত হয়েছে।

### ২৩. সুপারিশসমূহঃ

- ২৩.১ সমাপ্ত প্রকল্পটির রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক জরুরিভিত্তিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা দরকার;
- ২৩.২ জাহাজ ২টির ছাড়ার সময় পরিবর্তন করা আবশ্যিক। সদর ঘাট হতে বরিশালের উদ্দেশ্যে রাত ৮ টায় ছাড়া যেতে পারে;
- ২৩.৩ ডিপিপিতে বর্ণিত রুট মোতাবেক শুধু বরিশালের উদ্দেশ্যে জাহাজ ২টি চলাচল করতে হবে;
- ২৩.৪ প্রয়োজনবোধে রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরীক্ষামূলকভাবে স্বল্প সময়ের জন্য ব্যক্তি মালিকানাধীন/প্রাইভেট কোম্পানির কাছে জাহাজ ২টি ইজারা দেয়া যেতে পারে;
- ২৩.৫ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে যাতে টাইম অভারও কন্ট অভার রান না হয় সে জন্য **Project Evaluation & Review Technic (PERT) ও CPM** পদ্ধতি অবলম্বন করে প্রকল্প গ্রহণ করা উচিত; এবং
- ২৩.৬ যথা সময়ে পিসিআর প্রণয়নের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে আরো তৎপর হওয়া প্রয়োজন।