

**নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের আওতায় ২০১৩-১৪ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন
প্রতিবেদনের ওপর সার-সংক্ষেপ**

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরী 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
	নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়	৪	৪	-	-	২	৪	২৮% - ৬৬.৬৭%	২	৩.২৪% - ৭.৩৪%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা : ৪

২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ :

১. প্রকল্পের আওতায় জমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতা এবং তা দখলে নিতে বিলম্ব হয়;
২. আমদানীতব্য আবশ্যকীয় অনেক যন্ত্রপাতি প্রাপ্তিতে বিলম্ব;
৩. নির্মাণসামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি;
৪. জমির মূল্য বৃদ্ধি;
৫. মামলা সংক্রান্ত জটিলতা ইত্যাদি।

৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ:

সমস্যা	সুপারিশ
৩.১ প্রকল্পের আওতায় জমি অধিগ্রহণ এবং তা দখলে নিতে বিলম্ব হয়। এতে প্রকল্প যথাসময়ে বাস্তবায়নে বিলম্ব ঘটে।	৩.১ জমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম দ্রুততার সাথে সম্পন্ন করতে এবং অধিগ্রহণকৃত জমি দখলে নিতে দখলে নিতে সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসন এবং আইন শৃংখলা বাহিনীর সহায়তা নিতে হবে;
৩.২ বন্দরসমূহে আমদানীকৃত ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য আলাদা কোন ইয়ার্ড নেই;	৩.২ আমদানীকৃত ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য বন্দরসমূহে হেভি স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ করা যেতে পারে;
৩.৩ স্থল বন্দরসমূহে গড়ে প্রতিদিন ২৫০-৩০০ লোক ভারতে যাওয়া আসা করে থাকে। বাণিজ্য প্রসারের সাথে সাথে এ সংখ্যাও বাড়ছে। অথচ যাত্রীদের সাময়িক অবস্থান , বিশ্রামাগারের ব্যবস্থা নেই। এজন্য প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা প্রয়োজন;	৩.৩ বন্দরে ১টি প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা যেতে পারে
৩.৪ স্থল বন্দরসমূহে গড়ে প্রতিদিন ৫০০ টি ভারতীয় এবং বাংলাদেশী ট্রাক আসা -যাওয়া করে। ট্রাক টার্মিনাল না থাকায় গাড়ী যাতায়াতে যানজট সৃষ্টি হয়;	৩.৪ আমদানী এবং রপ্তানী কাজে ব্যবহৃত ট্রাকগুলো রাখার জন্য ১টি ট্রাক টার্মিনাল ইয়ার্ড নির্মাণ করা যেতে পারে;

<p>৩.৫ স্থল বন্দরসমূহে নির্মিত ইয়ার্ডসমূহ ঢালাই না করায় প্রচন্ড ধূলাবালিযুক্ত অস্বাস্থ্যকর পরিবেশের সৃষ্টি হয়েছে;</p>	<p>৩.৫ ওপেন স্টেক ইয়ার্ড আরসিসি ঢালাইয়ের ব্যবস্থা করা যেতে পারে;</p>
<p>৩.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রো রো ফেরীতে পুরাতন</p>	<p>৩.৬ ফেরীতে নিম্নমানের মরিচা ধরা পুরনো রড ব্যবহার,</p>
<p>৩.৭ মরিচা ধরা রড , নিম্নমানের শীট, নিম্নমানের ডায়নামো ইত্যাদি ব্যবহার করা হয়েছে। এতে সরকারের অর্থের অপচয় হয়েছে এবং ফেরীগুলো কাজিত আয়ুস্কাল পাবে না;</p>	<p>৩.৭ নিম্নমানের ডায়নামো ক্রয় , নিম্নমানের ডেকের শীট ব্যবহার, পন্টুন নির্মাণে বড় ধরনের ত্রুটি থাকা সত্ত্বেও নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট থেকে পন্টুন বুঝে নেয়া ইত্যাদি বিষয়গুলো মন্ত্রণালয় একটি কমিটি গঠন করে খতিয়ে দেখতে পারে;</p>
<p>৩.৮ ফেরী নির্মাতা প্রতিষ্ঠানের ফেরী নির্মাণে অদক্ষতা /অধিক মুনাফা লাভের আকাঙ্ক্ষায় পন্টুন নির্মাণে বড় ধরনের ত্রুটি রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।</p>	<p>৩.৮ দক্ষ ফেরী নির্মাতা প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে ফেরী , পন্টুন নির্মাণ করতে হবে। এলক্ষ্যে দক্ষ ফেরী নির্মাতা প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদানের জন্য দরপত্র যথাযথ মূল্যায়ন করা প্রয়োজন।</p>

**বিআইডব্লিউটিসি'র জন্য রো রো ফেরী, রো রো পন্টুন, কে-টাইপ ফেরী, ইউটিলিটি টাইপ-১
ফেরী ও ইউটিলিটি টাইপ পন্টুন নিমাণ(১ম সংশোধিত) শীর্ষক
প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : বিআইডব্লিউটিসি'র জন্য রো রো ফেরী, রো রো পন্টুন, কে-টাইপ ফেরী, ইউটিলিটি টাইপ-১ ফেরী ও ইউটিলিটি টাইপ পন্টুন নিমাণ(১ম সংশোধিত)
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহণ কর্পোরেশন (বিআইডব্লিউটিসি)
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়
- ৪। 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 (১ম সংশোধিত)	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১১১৬৬.০০	১০২২২.০০	১০০৫৮.৬২৬	জানুয়ারী, ২০০৯	জানুয়ারী, ২০০৯	জানুয়ারী, ২০০৯	জানুয়ারী, ২০০৯	-১১%	২৮%
১১১৬৬.০০	১০২২২.০০	১০০৫৮.৬২৬	হতে	হতে	হতে	হতে	(এক্ষেত্রে প্রকল্প ব্যয় ১১% হাস পেয়েছে)	
(--)	--	--	জুন ২০১৩	জুন, ২০১৩	জুন ২০১৪	জুন ২০১৪		

- ৫। প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ, মাদারীপুর,	মাওয়া, লৌহজং, চরজনাজাত, শিবচর, শিবালয়,
বরিশাল	মানিকগঞ্জ, রাজবাড়ী,	দৌলতদিয়া, গোয়ালন্দ, আলুবারা, সখীপুর
চট্টগ্রাম	শরীয়তপুর	

৬. প্রকল্প অর্থায়ন : জিওবি

৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হচ্ছে ১টি রো রো ফেরী, ১টি রো রো পন্টুন, ২টি কে-টাইপ ফেরী, ৭টি ইউটিলিটি টাইপ-১ ফেরী ও ৪টি পন্টুন নিমাণ করা এবং বিআইডব্লিউটিসি কর্তৃক বিভিন্ন ফেরীপথে পরিচালিত ফেরী সার্ভিসের মাধ্যমে দ্রুত ও কার্যকরী সেবা প্রদান করা।

৮. প্রকল্পের পটভূমিঃ

৮.১ বাংলাদেশ নদী বহুল দেশ হওয়ায় বিআইডব্লিউটিসি ফেরী সার্ভিসের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহায়তা প্রদান করে আসছে। পদ্মা ও যমুনা নদীর মধ্য দিয়ে নিয়মিত কার্যকর ফেরী সার্ভিসের উপর উত্তর ও দক্ষিণাঞ্চলের সাথে পূর্বাঞ্চলের সড়ক যোগাযোগ নির্ভরশীল;

৮.২ বর্তমানে বিআইডব্লিউটিসি পাটুরিয়া-দৌলতদিয়া-পাটুরিয়া, মাওয়া-চরজনাজাত-মাওয়া, মাওয়া-শালমাঝি-মাওয়া, চাঁদপুর-শরীয়তপুর-চাঁদপুর, ভোলা-লক্ষ্মীপুর-ভোলা, ভোলা-বরিশাল-ভোলা রুটে ফেরী সার্ভিস পরিচালনা করছে। উপরোক্ত

ফেরী সার্ভিসসমূহে মালামাল, যাত্রী ও যানবাহন পরিবহনের দ্বারা দেশের বিভিন্ন অঞ্চলের সাথে সংযোগ স্থাপনের গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে;

৮.৩ বিআইডব্লিউটিসি'র ফেরী বহরে ১২টি রো রো ফেরী, ৮টি কে-টাইপ ফেরী, ৭টি মিডিয়াম ও ছোট ফেরী এবং ৮টি ডাশ ফেরীসহ মোট ৩৫টি ফেরী রয়েছে। বহরের ১০টি রো রো ফেরীর নির্মাণ কাল ১৯৮২-১৯৯৩, ২টি রো রো ফেরী চায়না থেকে ২০০২ সালে আমদানী করা হয়েছে। ৮টি কে-টাইপ ফেরীর নির্মাণকাল ১৯৭২-৭৫, ৮টি ডাশ ফেরীর নির্মাণকাল ১৯২৫-৩৮ সাল ও অন্যান্য মিডিয়াম ও ছোট ফেরী ১৯৬৩ সালে নির্মাণ করা হয়েছে;

৮.৪ বিআইডব্লিউটিসি ১২টি রো রো ফেরীর মাধ্যমে পাটুরিয়া রুটে ফেরী সার্ভিস পরিচালা করেছিল। মাওয়া রুটের ব্যবহারকারীদের চাহিদার প্রেক্ষিতে নভেম্বর, ২০০৭ হতে রো রো ফেরী সার্ভিস প্রবর্তন করা হয়। ফেরী স্বল্পতার কারণে বিআইডব্লিউটিসি পাটুরিয়া হতে ২টি রো রো ফেরী প্রত্যাহারপূর্বক মাওয়া রুটে নিয়োজিত করা হয়েছে। সড়কপথে যোগাযোগের দূত উন্নয়নের ফলে ভোলা ও লক্ষ্মীপুর জেলার মধ্যে ফেরী সার্ভিস চালু করা হয় পাটুরিয়া ও মাওয়া রুট থেকে ৩টি কে-টাইপ ফেরী প্রত্যাহার করে। পাটুরিয়া সেক্টরে ১০টি রো রো ফেরীর মাধ্যমে প্রতিদিন প্রায় ৩০০০ যানবাহন দক্ষতার সাথে পারাপার করা কষ্টকর হয়ে পড়ে। অপরদিকে মাওয়া রুটে প্রতিদিন গড়ে প্রায় ১১০০ যানবাহন পারাপার করা হয়। রো রো ফেরী স্বল্পতার কারণে ৮টি কে-টাইপ ফেরী ও ৮টি ডাশ ফেরীর মাধ্যমে এ সমস্ত যানবাহন মাওয়া রুটে পারাপার করা হয় এবং

৮.৫ উপরোক্ত প্রেক্ষাপটে “মাওয়া রুটে দূত ও দক্ষ ফেরী সার্ভিস নিশ্চিতকল্পে ২টি রো রো ফেরী, ২টি রো রো পন্টন নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পটি ২২/১২/২০০৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। স্বল্প দূরত্বে রো রো ফেরীর তুলনায় ইউটিলিটি টাইপ ফেরী পরিচালনা উপযোগী ও লাভজনক হওয়ায় ইউটিলিটি পাইপ ফেরীর সংস্থান রেখে ডিপিপি ১ম বার সংশোধন করা হয়। যা ২১/১২/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৯. প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

- ১টি রো রো ফেরী;
- ১টি রো রো পন্টন;;
- ২টি কে-টাইপ ফেরী;
- ৭টি ইউটিলিটি টাইপ-১ ফেরী এবং
- ৪টি ইউটিলিটি টাইপ পন্টন ।

১০. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ পরিশিষ্ট ‘ক’

১১. প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন অংগের কাজ অসমাপ্ত নেই।

১২. **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে:

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
- PEC সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন এবং
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১৩. **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১১/০৬/২০১৫ খ্রিঃ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব লসমী চাকমা কর্তৃক প্রকল্পের সমাপ্ত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বিআইডব্লিউটিসি'র নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ নিয়াজুল হক এবং অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

১৪. **পর্যবেক্ষণঃ**

১৪.১ প্রকল্পের আওতায় ০১টি রো রো ফেরী , ০১টি রো রো পন্টুন , ০২টি কে-টাইপ ফেরী , ০৭টি ইউটিলিটি টাইপ -১ ফেরী ও ০৪টি ইউটিলিটি টাইপ পন্টুন নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের কার্যক্রম ঢাকা, চট্টগ্রাম এবং বরিশাল বিভাগে। এর মধ্যে বরিশাল বিভাগের বরিশাল এবং ভোলা জেলার কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। এ সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ইঞ্জিনিয়ার (মেরিন) ও বাণিজ্য কর্মকর্তা এবং জলযানের মাষ্টার ও ড্রাইভারের সাথে আলোচনা করা হয়।

উপস্থিত কর্মকর্তারা জানান বরিশাল জেলার বরিশাল ভোলা (লাহারহাট-ভেদুরিয়া) রুটে ২টি ইউটিলিটি টাইপ ফেরী যথাক্রমে কৃষ্ণচূড়া ও হাসনাহেনা দিয়ে ফেরী পারাপার চলছে এখানে দুই রুটে ২টি ইউটিলিটি টাইপ পন্টুনও স্থাপন করা হয়েছে। অপরদিকে ভোলা জেলায় ভোলা-লক্ষীপুর রুটেও ২টি ইউটিলিটি টাইপ ফেরী (কনকচাঁপা ও কিষাণী) চলাচল করছে। এখানেও দুই ঘাটে ২টি ইউটিলিটি টাইপ পন্টুন স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে বরিশাল জেলার লাহারহাট ঘাটে ফেরী কৃষ্ণচূড়াকে চলাচলরত অবস্থায় (চিত্র-১) এবং ফেরী কনকচাঁপাকে ইলিশা ঘাটে অবস্থানরত (চিত্র: ২) দেখা যায়।



চিত্র-১: ফেরী কৃষ্ণচূড়া



চিত্র-২: ফেরী-কনকচাঁপা

১৪.২ পরিদর্শনের সময় ইউটিলিটি টাইপ ফেরী কৃষ্ণচূড়াতে করে বরিশাল থেকে ভোলায় যাওয়া হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, ফেরীর য়াংস্প পন্টনের গ্যাংওয়ের সাথে evenly set না হওয়ায় পন্টনের খন্দে পানি ভরে পন্টন নিচু করে য়াংস্প সেট করা হয়েছে। এভাবে পন্টনকে প্রায় এক হাত নিচু করা হয়েছে। পন্টনের খন্দে পানি ভার কারণে পন্টনের খন্দে মরিচা ধরেছে বলে সংশ্লিষ্ট উপস্থিত কর্মকর্তাগণ জানান। এতে পন্টনের লাইফ টাইম কমে যাচ্ছে। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৪টি পন্টনে একই ধরনের সমস্যা রয়েছে। এ সমস্যা সমাধানের জন্য ডকিং মেরামত প্রয়োজন। তাছাড়া পন্টনের ডিজাইন করা হয়েছে কার্ভ (curve) আকৃতির য়াংস্প সেট করার জন্য এটি স্ট্রেট (straight) হওয়া প্রয়োজন (চিত্র: ৩)।



চিত্র ৩ : ইউটিলিটি টাইপ পন্টন

১৪.৩ ফেরী কৃষ্ণচূড়াতে অ্যাংকরের হাউস পাইপ তৈরী করায় অ্যাংকর ব্যবহারের জন্য যান্ত্রিক ব্যবস্থা রাখা হয়নি। এছাড়া ফেরীর সিড়ির স্টেপ এবং চারপাশের বাউন্ডারীর রেলিং তৈরীর পুরনো রড ব্যবহার করা হয়েছে। অত্যন্ত নিম্নমানের পুরনো এ রডে মরিচা ধরে ক্ষয়ে যাচ্ছে (চিত্র: ৪)।



চিত্র:৪- ফেরী কৃষ্ণচূড়ার সিড়ির মরিচাধরা স্টেপ

পরিদর্শনে আরো দেখা যায় , ফেরী কৃষ্ণচূড়ার ডেক নিচু হয়ে গিয়েছে এবং এতে বৃষ্টির পানি জমে আছে। উপস্থিত কর্মকর্তারা জানান ফেরীর ডেকের পাত গুনগতমানসম্মত না হওয়ায় ডেক নিচু হয়ে গিয়েছে। আরো জানান ডেক -এ জমে থাকা পানি ইঞ্জিনরুমে প্রবেশ করে (চিত্র :৫)।



চিত্র: ৫- নিচু হয়ে যাওয়া ডেক এবং জমে থাকা পানি

১৪.৪ ইঞ্জিনরুমে গিয়ে দেখা যায় ড্রাইভারের সামনে অনেকগুলো ছোট জা নালা। ফেরী চালানোর সুবিধার্থে এতগুলো ছোট জানালার পরিবর্তে ১টি বড় জানালা থাকা প্রয়োজন। তাছাড়া ডিপিপিতে ওয়াটার পুফ জানালার সংস্থান থাকলেও ফেরীর সবগুলো জানালা দিয়ে বৃষ্টি পানি প্রবেশ করে। ডিপিপিতে ২টি window wiper-এর সংস্থান থাকলেও জানালায় কোন wiper বসানো হয়নি। ফেরী চলাকালে বৃষ্টি হলে ড্রাইভারের সহযোগীকে পুরনো কাপড় দিয়ে গ্লাস মুছে নিতে হয় (চিত্র: ৬)।



চিত্র ৬ : ইঞ্জিন রুমের জানালা

এছাড়া কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় আরো জানা যায় , প্রধান ইঞ্জিনের চার্জিং ডায়নামো কাজ করে না। ফেরী চলাচল শুর থেকেই এ সমস্যা ছিল। ইতোমধ্যে ওয়ারেন্টি পিরিয়ডের মধ্যে একটি ডায়নামো মেরামত করানো হয়েছে তাতেও কার্যকর না হওয়ায় পরে BIWTC-এর রেভিনিউ বাজেট হতে মেরামত করা হয়েছে। এক ইঞ্জিন রুম থেকে আরেক ইঞ্জিন রুমে যাওয়ার জন্য আভ্যন্তরীণ রাস্তা রাখা হয়নি। তাই রুমের বাইরে বের হয়ে আরেকটি ইঞ্জিন রুমে যাতা যাত করতে হয়। ফেরীর ডিজাইনে আভ্যন্তরীণ যাতায়াতের জন্য রাস্তা রাখা যেত। এছাড়া ফেরীর হাইড্রোলিক পাইপ পুরনো এবং হাইড্রোলিক পাইপ চাপের কারণে খুলে যায় বলে ইঞ্জিন রুমে কর্মরত কর্মকর্তারা জানান ।

১৫. **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রকিউরমেন্ট কার্যক্রম পিপিআর-২০০৮ সম্পাদিত বিধিমালা অনুসারে সম্পন্ন করা হয়েছে কি না সে বিষয়টি পরিবীক্ষণের জন্য একাধিক বার টেলিফোন মারফত যোগাযোগ করে তথ্য চাওয়া হয়েছে। পরবর্তীতে তথ্য সরবরাহের অনুরোধ জানিয়ে মন্ত্রণালয়ে পত্র প্রেরণ করা হয়েছে। এ পর্যন্ত প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত কোন তথ্য সরবরাহ করা হয়নি।

১৬. **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	জনাব মোঃ জিয়াউল ইসলাম	প্রকল্প পরিচালক	খন্ডকালীন	০৪/০৯/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৩

১৭. **সমস্যাঃ**

১৭.১ **তথ্য প্রদানে অনীহাঃ** প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য প্রদানে প্রকল্প পরিচালকের তীব্র অনীহা রয়েছে। উল্লেখ্য আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক অনুপস্থিত ছিলেন। পরবর্তীতে তথ্য সংগ্রহের জন্য একাধিকবার টেলিফোন মারফত যোগাযোগ করা হয় এবং মন্ত্রণালয়ে চিঠি প্রেরণ করা হয়। এ বিষয়ে মন্ত্রণালয় এবং প্রকল্প পরিচালক হতে কোন প্রতিউত্তর পাওয়া যায়নি;

১৭.২ **ফেরী নির্মাণ পুরনো/ নিম্নমানের সামগ্রীর ব্যবহারঃ** প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রো রো ফেরীতে পুরাতন মরিচা ধরা রড , নিম্নমানের শীট , নিম্নমানের ডায়নামো ইত্যাদি ব্যবহার করা হয়েছে। এতে সরকারের অর্থের অপচয় হয়েছে এবং ফেরীগুলো কাঙ্ক্ষিত আয়ুষ্কাল পাবে না;

১৭.৩ **নির্মাণ কাজে ত্রুটিঃ** ফেরী নির্মাতা প্রতিষ্ঠানের ফেরী নির্মাণে অদক্ষতা /অধিক মুনাফা লাভের আকাঙ্ক্ষায় পন্টন নির্মাণে বড় ধরনের ত্রুটি রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। পন্টনের খন্ডে পানি ভরে সমন্বয় করার কারণে পন্টনের খন্ডে মরিচা ধরেছে। এতে অল্প সময়ে পন্টন কার্যক্ষমতা হারাতে পারে মনে প্রতীয়মান হয় ।

১৮. সুপারিশঃ

- ১৮.১ ভবিষ্যতে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প পরিদর্শনে প্রকল্প পরিচালকের উপস্থিতি এবং তথ্য সরবরাহ নিশ্চিত করার পদক্ষেপ নিতে হবে;
- ১৮.২ ফেরীতে নিম্ন মানের মরিচা ধরা পুরনো রড ব্যবহার , নিম্নমানের ডায়নামো ক্রয় , নিম্নমানের ডেকের শীট ব্যবহার , পন্টুন নির্মাণে বড় ধরণের ত্রুটি থাকা সত্ত্বেও নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট থেকে পন্টুন বুঝে নেয়া ইত্যাদি বিষয়গুলো মন্ত্রণালয় একটি কমিটি গঠন করে খতিয়ে দেখতে পারে;
- ১৮.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফেরী এবং পন্টুনের ক্রটিসমূহ জরুরী ভিত্তিতে সারানোর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এক্ষেত্রে জনদুর্ভোগ এড়াতে ফেরী এবং পন্টুন প্রতিস্থাপন করে ক্রটি সারাতে হবে;
- ১৮.৪ প্রকল্পের External Audit সম্পন্ন করে আইএমই বিভাগকে জরুরী ভিত্তিতে অবহিত করতে হবে; এবং
- ১৮.৫ অনুচ্ছেদ ১৮.১ - ১৮.৪ পর্যন্ত আইএমইডির সুপারিশের প্রেক্ষিতে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী দুই (২) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিকবাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	রো রো ফেরী	১	২৪৮৮.০০	১	২৪৮৮.১০	১
২.	রো রো পন্থন	১	৪৭৮.৩১	১	৪৭৮.৩১	১
৩.	কে-টাইপ ফেরী	১	৮০০.০০	১	৭৫৮.২৬	১
৪.	কে-টাইপ ফেরী	১	৮০০.০০	১	৭৫৮.২৬	১
৫.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭৩০.০০	১	৭২৪.৭২	১
৬.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭৩০.০০	১	৭২৪.৭২	১
৭.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭৩০.০০	১	৭২৪.৭২	১
৮.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭৩০.০০	১	৭২৪.৭২	১
৯.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭১৫.০০	১	৭০৮.৭৫	১
১০.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭১৫.০০	১	৭০৮.৭৫	১
১১.	ইউটিলিটি টাইপ ফেরী	১	৭১৫.০০	১	৭০৮.৭৫	১
১২.	ইউটিলিটি টাইপ পন্থন	১	১৪১.৬৮	১	১৪১.৬৮	১
১৩.	ইউটিলিটি টাইপ পন্থন	১	১৩৯.৫২	১	১৩৯.৫২	১
১৪.	ইউটিলিটি টাইপ পন্থন	১	১৪৯.০০	১	১৩৪.৭৩	১
১৫.	ইউটিলিটি টাইপ পন্থন	১	১৪৯.০০	১	১৩৪.৭৩	১
১৬.	প্রাইস কন্টিনজেন্সী	--	১১.৪৯	--	--	--
	সর্বমোট =	১৫	১০২২২.০০		১০০৫৮.৬২	১৫

**“ভোমরা স্থল বন্দর উন্নয়ন(১ম সংশোধিত)” শীর্ষক
প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৪)**

১.	প্রকল্পের নাম	:	ভোমরা স্থল বন্দর উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)			
২.	(ক) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়			
	(খ) বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ			
৩.	বাস্তবায়নকাল	:	আরম্ভ	সমাপ্তি	সময় বৃদ্ধি	
	(ক) মূল	:	০১/১১/২০১০	৩০/০৬/২০১৩	৩৭.৫%	
	(খ) সর্বশেষ সংশোধিত (১ম সংশোধিত)	:	০১/১১/২০১০	৩০/০৬/২০১৪		
	(গ) প্রকৃত	:	০১/১১/২০১০	৩০/০৬/২০১৪		
৪.	প্রকল্প এলাকা	:	সাতক্ষীরা জেলার সাতক্ষীরা সদর উপজেলা।			
৫.	অনুমোদিত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	:	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত	প্রকৃত ব্যয়	ব্যয় বৃদ্ধি
	(ক) মোট	:	১৯০০.০০	২০৮৫.৬৫	২০৩৯.৪৬	৭.৩৪%
	(খ) টাকা	:	১৯০০.০০	২০৮৫.৬৫		
	(গ) প্রকল্প সাহায্য	:	--	--		
৬.	প্রকল্পের অর্থায়ন	:	বাংলাদেশ সরকার।			

৭. **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে আমদানী -রপ্তানী সামগ্রীর প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাসহ আনুষংগিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন করা।
৮. **প্রকল্পের পটভূমি ও মূল কার্যক্রমঃ**
- ৮.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** বিশ্বায়নের এ যুগে প্রতিবেশী দেশ ভারতের সাথে স্থল পথে ব্যবসা বাণিজ্য ক্রমাগতই বৃদ্ধি পাচ্ছে। স্বাধীনতার পর হতে স্থল পথে আমদানী -রপ্তানীর ক্ষেত্রে বেনাপোল স্থল বন্দরের পরই ভোমরা প্রধান ভূমিকা পালন করছে। বাংলাদেশের রাজস্ব আয়ের দিক থেকেও ভোমরা স্থল বন্দর গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। ভোমরার পার্শ্ববর্তী বেনাপোল স্থল বন্দর বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক চালু আছে। বেনাপোল স্থল বন্দরের মাধ্যমে আসা আমদানীকৃত মালামাল যথাযথভাবে এসেসমেন্ট করা হয়। অন্যদিকে ভোমরা স্থল বন্দরে সরকারী কোন সুযোগ -সুবিধা সৃষ্টি না হওয়ায় এ বন্দরে অবৈধভাবে মালামাল প্রবেশ করার আশংকা থাকায় এতে একদিকে যেমন সরকার রাজস্ব ফাঁকির সম্মুখীন হচ্ছে , অন্যদিকে শুল্কবিহীন আমদানীকৃত মালামাল দেশের অভ্যন্তরে ঢোকানোর আশংকা থাকায় দেশীয় পণ্য অসম প্রতিযোগিতার সম্মুখীন হচ্ছে। তাছাড়া বেনাপোল হতে কলকাতার দূরত্বের (৮৪ কি:মি:) তুলনায় ভোমরা হতে কলকাতার দূরত্ব (৬২ কিলোমিটার) কম হওয়া এবং রূপসা ব্রীজ নির্মিত ওয়ায় ভোমরা হতে ঢাকার দূরত্ব , বেনাপোল হতে ঢাকার দূরত্ব অপেক্ষা কম বিধায় ভোমরা স্থল বন্দরের মাধ্যমে আমদানী -রপ্তানীর পরিমাণ ক্রমাগতই বৃদ্ধি পাচ্ছে।

৮.২ ২০০০-২০০১ অর্থ বছরে এ বন্দরের মাধ্যমে ৪১০১২ মে: টন কার্গো আমদানী-রপ্তানী হয়েছে বলে কাস্টমস কর্তৃপক্ষ সূত্রে জানা যায়। এ বন্দরের মাধ্যমে আমদানী -রপ্তানীর পরিমাণ অনেক গুণ বৃদ্ধি পেয়ে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে ১০,৪৬,০০৫ মে: টন হয়েছে। কাস্টমস কর্তৃপক্ষ ডিউটির মাধ্যমে ২০০১-০২ অর্থ বছরে যেখানে ৪.৭২ কোটি টাকা আয় করেছে, সেখানে ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে এ আয় বৃদ্ধি পেয়ে ৯৬.০৯ কোটি টাকা হয়েছে। যদি ভোমরা স্থল বন্দরের মাধ্যমে আগত আমদানী -রপ্তানী মালামালের যথাযথ এসেসমেন্ট ও সংরক্ষণের ব্যবস্থা করা হয় তাহলে ভোমরা স্থল বন্দরের মাধ্যমে সম্পাদিত আমদানী -রপ্তানীর পরিমাণ একদিকে যেমন বৃদ্ধি পাবে, তেমনি সরকারের রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পাবে। বেনাপোল স্থল বন্দরের মাধ্যমে আসা আমদানী -রপ্তানী দ্রব্যাদি যথাযথ এসেসমেন্ট হওয়ার ফলে যথাযথ কাস্টমস ডিউটি প্রদানের সুযোগ থাকে। অপরদিকে ভোমরা স্থল বন্দরে সরকারী সুযোগ সুবিধা না থাকায় ট্যাক্স /টেরিফ ফাঁকি দেয়ার সুযোগ বেশী। ভোমরা স্থল বন্দরে সরকারী অবকাঠামো না থাকায় বেনাপোল স্থল বন্দর ব্যবহার না করে ভোমরা স্থল বন্দর ব্যবহারের প্রবণতা লক্ষ্য করা যাচ্ছে। উল্লেখ্য, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী গত ২৩/০৭/২০১০ তারিখে সাতক্ষীরা জেলার শ্যামনগর উপজেলা সফরকালে নিম্নরূপ প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন “সাতক্ষীরা জেলার ভোমরা স্থল বন্দর সম্প্রসারণ ও আধুনিকায় করা হবে”। বর্ণিতাবস্থায় ভোমরা স্থল বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়নপূর্বক সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রস্তাবিত প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.২ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ** প্রকল্পের প্রকল্পের ৪৪২৫৯.৯৮ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন, ১২৫৭.৪৪ রানিং মিটার গেট ও গেট হাউজসহ সীমানা প্রাচীর নির্মাণ। ৬৬৩৭.২৬ বর্গমিটার আভ্যন্তরীণ রাস্তা, ২২৬৪৩.৯১ বর্গমিটার ওপেন স্টেক ইয়ার্ড, ২৯৭৩.৯৮ বর্গমিটার ওয়ারহাউজ নির্মাণ, ১০১৪.৪১ বর্গমিটার অফিস বিল্ডিং, ৬৫০.১৪ রানিং মিটার আরসিসি ড্রেন, ১০০ মে: টন ক্ষমতা সম্পন্ন ওয়েব্রীজ স্কেল, ৯১৯.১২ বর্গমিটার ব্যারাক ও ডরমিটরী ভবন নির্মাণ।

৯. **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ পরিশিষ্ট ‘ক’**

১০. **প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন অংগের কাজ অসমাপ্ত নেই।

১১. **মূল্যায়ন পদ্ধতি:** প্রকল্পটির সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে:

- ✚ প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
- ✚ PEC সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা;
- ✚ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- ✚ পিসিআর তথ্য পর্যালোচনা;
- ✚ কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- ✚ প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১২. **প্রকল্প পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণঃ** ০২/০৪/২০১৫ খ্রিঃ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব লসমী চাকমা কর্তৃক প্রকল্পের সমাপ্ত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রকৌশলী জনাব হাসান আলী এবং স্থল বন্দরের কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ উপস্থিত ছিলেন।

১৩. **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **ভূমি উন্নয়নঃ** প্রকল্পের আওতায় ৭৬.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৪২৫৯.৯৮ ঘন মিটার ভূমি উন্নয়ন করা হয়;

১৩.২ **অফিস বিল্ডিংঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০২২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২২৫.৯৬ বর্গ মিটার অফিস বিল্ডিং নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের আওতায় ১০১৪.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৮.৩৫ বর্গ মিটার আয়তন বিশিষ্ট একটি দ্বিতল অফিস বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। অফিস বিল্ডিং -এ কর্মরত কর্মকর্তা/কর্মচারীদের অফিস কক্ষ ছাড়াও ০১টি কনফারেন্স রুম, ০১টি কম্পিউটার রুম এবং ০২টি স্টোর রুম রয়েছে। পরিদর্শনকালে অফিস বিল্ডিং -এর নির্মাণ কাজ মানসম্মত বলে প্রতীয়মান হয়েছে। স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান অফিস বিল্ডিং -এর ০৬টি রুম কাস্টমসকে দেয়া হবে (চিত্র-১) :



চিত্র-১ : নির্মিত অফিস বিল্ডিং

১৩.৩ **ওয়্যার হাউজ নির্মাণঃ** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৯৭২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৮৭.৫০ ব: মি: ওয়্যার হাউজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের আওতায় ২৯৭৩.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৮৭.৫০ ব: মি: ওয়্যার হাউজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ওয়্যার হাউজের নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়নি। তাছাড়া ওয়্যার হাউজের পাশেই ময়লা ফেলে রাখা অবস্থায় দেখা যায়। নির্মিত ওয়্যার হাউজ দু'টির প্রতিটি ১৬,০০০ বর্গফুট আয়তন বিশিষ্ট ও ৮০০ মে: টন ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন (চিত্র-২, ৩);



চিত্র-২, ৩ : নির্মিত ওয়্যার হাউজ

১৩.৪ **ওপেন স্টেক ইয়ার্ডঃ** স্থল বন্দরে ৪৪৭.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২২৬৪৩.৯১ বর্গমিটার ওপেন স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে (এতে ট্রান্সশিপমেন্ট, পার্কিং এবং স্টেক ইয়ার্ড অন্তর্ভুক্ত)। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান ওপেন স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণে ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে এবং ৩ ফিট বালির স্তরের উপরে ইটের গাঁথুনি নির্মাণ করা হয়েছে। তবে জরুরী ভিত্তিতে ইয়ার্ডসমূহ ঢালাই করা প্রয়োজন। কারণ লোডেড ট্রাকের চাপে ইটসমূহ জায়গায় জায়গায় ভেঙে গেছে এবং গাড়ীর ধোঁয়া ও ধূলাবালি মিলে অস্বাস্থ্যকর পরিবেশ সৃষ্টি হয়েছে। ইয়ার্ডসমূহে আরসিসি ঢালাই দেয়া হলে অবস্থার উন্নতি হবে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, কর্মচারী এবং শ্রমিকগণ জানান (চিত্র-৪);



চিত্র-৪ : ওপেন স্টেক ইয়ার্ডঃ

১৩.৫ **ব্যারাক এবং ডরমিটরী ভবনঃ** স্থল বন্দরে ৯১৯.১২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০২.৩৮ ব:মি: সিকিউরিটি ব্যারাক ভবন এবং ডরমিটরী কাম পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ করা হয়েছে। ব্যারাক এবং ডরমিটরী ভবনটির আয়তন যথাক্রমে ২৫৯৯.১৮ বর্গফুট এবং ২০২৯.০৮ বর্গফুট। দ্বিতল বিশিষ্ট ব্যারাকে বর্তমানে ৩৫ জন এপিবিএম সদস্য আছেন বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। ব্যারাকে সৈনিকদের জন্য ক্যান্টিন নির্মাণ করা হয়েছে;

দ্বিতল বিশিষ্ট ডরমিটরী ভবনে ৭ জন স্টাফ এর থাকার ব্যবস্থা করা হয়েছে। এখানে ০৭টি ছোট ব্যাচেলর ফ্ল্যাট নির্মাণ করা হয়েছে। প্রতি ফ্ল্যাটে ০১টি বেডরুম, ০১টি কিচেন, ০১টি টয়লেট এবং ০১টি বারান্দা রয়েছে। ব্যারাক এবং ডরমিটরী ভবন দু'টি গত ২৮ ডিসেম্বর, ২০১৪ তারিখে মাননীয় নৌ-পরিবহণ মন্ত্রী জনাব শাহজাহান খান উদ্বোধন করেন। ভবন দু'টির নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক (চিত্র-৫, ৬);



চিত্র-৫ : ব্যারাক ভবন



চিত্র-৬ : ডরমিটরী ভবন

১৩.৬ **বাউন্ডারী ওয়াল গেট নির্মাণ, আভ্যন্তরীণ রাস্তা এবং ওয়েব্রীজ স্কেলঃ** বন্দরের নিরাপত্তা রক্ষায় ১৫০.৮০ রা:মি: বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এতে ব্যয় হয়েছে ১২৫৭.৪৪ লক্ষ টাকা। ওয়াল গ্রেড বীমের উপর ৫" ব্রিক ওয়্যার দেয়া হয়েছে। বন্দরে আভ্যন্তরীণ যোগাযোগের জন্য ৬৬৩৭.২৬ মিটার আভ্যন্তরীণ রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার নির্মাণ খরচ ২২৯.৩৯ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনকালে দেখা যায় রাস্তার কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং কিছু অংশ ছিল ভাঙা। অধিক লোড এবং মাটির লবনাক্ততার কারণে এটি হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।



চিত্র-৫ : আভ্যন্তরীণ রাস্তার ভেঙ্গে যাওয়া অংশ

১৩.৭ বন্দরে ০১টি ওয়েব্রীজ স্কেলের সংস্থান ছিল। এতে ব্যয় হয়েছে ১০৫.৯৬ লক্ষ টাকা। ৮০ফুট লম্বা ওয়েব্রীজ স্কেলটি ১০০ মে: টন ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন। তাছাড়া প্রকল্পের অন্যান্য অংশ যেমন : ডেইনেজ সিস্টেম, পাবলিক টয়লেট, ইলেকট্রিফিকেশন, ওয়াচ টাওয়ার এবং ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম পরিদর্শন করা হয়েছে। এসব ছোট অংগের কাজের মান সন্তোষজনক। বন্দর শ্রমিক/ড্রাইভারদের জন্য ২টি গোসলখানা নির্মাণ করা হয়েছে। ২২ কক্ষ বিশিষ্ট ২টি টয়লেট কমপ্লেক্স নির্মাণ করা হয়েছে। বন্দরের ৩ দিকে ৩টি ওয়াচ টাওয়ার নির্মাণ করা হয়েছে। ইলেকট্রিসিটির জন্য ১০০০ বর্গফুট ১টি পাওয়ার হাউজ ভবন নির্মাণ করা হয়েছে। এখানে ১টি (১০০ কেডিএ) জেনারেটর রাখা হয়েছে। তাছাড়া অগ্নি প্রতিরোধের জন্য বন্দরের বিভিন্ন জায়গায় ৫৬টি Extinguisher রাখা হয়েছে।

১৪. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃনং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	খন্দকার আবু মনসুর আহমেদ	প্রকল্প পরিচালক	খন্ডকালীন	০১/১১/২০১০-২৮/০৮/২০১১
২।	মোঃ মফিদুল ইসলাম	প্রকল্প পরিচালক	খন্ডকালীন	২৪/০৮/২০১১-৩০/০৬/২০১৪

১৫. **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত দলিলপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, বিজ্ঞাপণ প্রক্রিয়া, কমিটি গঠন, দরপত্র আহ্বান এবং মূল্যায়ন, NOA এবং ওয়ার্ক অর্ডার প্রদানে পিপিআর-২০০৮ বিধিমালা অনুসৃত হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন প্যাকেজের কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) এবং ৩ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি (টিওসি) গঠন করা হয়েছিল। টিইসি-তে ২ জন বহিঃসদস্য অন্তর্ভুক্ত ছিল।

১৬. **প্রকল্প বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ** “ভোমরা স্থল বন্দর উন্নয়ন ” শীর্ষক প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হওয়ায় প্রতিবেশী দেশ ভারতের সাথে ব্যবসা-বাণিজ্য তথা আমদানী-রপ্তানী কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থল বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়নের পূর্বে ২০১১-১২ অর্থ বছরে মোট আমদানী-রপ্তানীর পরিমাণ ছিল প্রায় ৮.০০ লক্ষ মে: টন এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ড কর্তৃক মোট রাজস্ব আয়ের পরিমাণ ছিল টাকা=২৯৬৬.০৮ কোটি টাকা। মে, ২০১২ সাল হতে ভোমরা স্থল বন্দরের কার্যক্রম চালু হয়েছে। বন্দর চালু হওয়ার পর ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে আমদানী-রপ্তানী হয়েছে ১৪.৯৬ লক্ষ মে: টন মালামাল। বন্দর কর্তৃপক্ষ আমদানী-রপ্তানী মালের ট্যারিফ হিসাব বন্দর চালুর ২০১৩-১৪ ও ২০১৪-১৫ অর্থ বছরে যথাক্রমে ৯৭৩.৪২ লক্ষ ও ১২০৫.৯৭ লক্ষ টাকা রাজস্ব আদায় করা হয়েছে।

১৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

উদ্দেশ্য	অর্জন
বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে আমদানী-রপ্তানী সামগ্রীর প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাসহ আনুষংগিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নিম্নোক্ত সুবিধাসমূহ বৃদ্ধি পেয়েছেঃ (ক) ভূমি উন্নয়ন ৪৪২৫৯.৯৮ ঘণমিটার; (খ) ২৯৭৩.৭৮ বর্গমিটার ওয়্যার হাউজের; (গ) ২২৬৪৩.৯১ বর্গমিটার ওপেন স্টেক ইয়ার্ড (ঘ) ৬৬৩৭.২৬ বর্গমিটার আভ্যন্তরীণ রাস্তা; (ঙ) ২৯৭৩.৯৮ বর্গমিটার অফিস বিল্ডিং; (চ) ৯১৯.১২ বর্গমিটার ব্যারাক ও ডরমিটরী ভবন , আরসিসি ড্রেন, ওয়েব্রীজ স্কেল ইত্যাদি।

১৮. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

- ১৮.১ বন্দরের নির্মিত ইয়ার্ডসমূহ ঢালাই না করায় প্রচন্ড ধূলাবালিযুক্ত অস্বাস্থ্যকর পরিবেশের সৃষ্টি হয়েছে;
- ১৮.২ আমদানীকৃত ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য আলাদা কোন ইয়ার্ড নেই;
- ১৮.৩ ভোমরা স্থল বন্দরে গড়ে প্রতিদিন ২৫০-৩০০ লোক ভারতে যাওয়া আসা করে থাকে। বাণিজ্য প্রসারের সাথে সাথে এ সংখ্যাও বাড়ছে। অথচ যাত্রীদের সাময়িক অবস্থান, বিশ্রামাগারের ব্যবস্থা নেই। এজন্য প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা প্রয়োজন;
- ১৮.৪ বন্দরে গড়ে প্রতিদিন ৫০০ টি ভারতীয় এবং বাংলাদেশী ট্রাক আসা -যাওয়া করে। ট্রাক টার্মিনাল না থাকায় গাড়ী যাতায়াতে যানজট সৃষ্টি হয়। বিশেষ করে ইয়ার্ড -এ ভারতীয় ট্রাকগুলোর জায়গার সংস্থান না হওয়ায় বাধ্য হয়ে বাংলাদেশ অভ্যন্তরে প্রবেশ করতে দিতে বাধ্য হচ্ছেন বলে বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা -কর্মচারীগণ জানান। এতে তীব্র নিরাপত্তা ঝুঁকি রয়েছে;
- ১৮.৫ বন্দরের আভ্যন্তরীণ রাস্তার নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক নয়। রাস্তার কি ছু অংশ পুরোপুরি ভেঙে গেছে এবং কিছু অংশের কার্পেটিং উঠে গেছে। (এ প্রসঙ্গে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান লবনাক্ত পানির কারণে সাতক্ষীরা এলাকায় সড়কের স্থায়িত্ব থাকে না। এছাড়া আমদানী-রপ্তানী বৃদ্ধিতে সড়কে যানবাহনের অত্যধিক চাপ থাকে);
- ১৮.৬ নিরবিচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সর বরাহের জন্য পাওয়ার হাউজ ভবনে সার্বক্ষণিক ০১ জন কর্মচারী থাকা প্রয়োজন। অথচ ওয়ার্কিং ডেতে পরিদর্শনে গিয়ে তাকে কর্মস্থলে পাওয়া যায়নি;
- ১৮.৭ বন্দরে নির্মিত ০২টি টয়লেট কমপ্লেক্স শ্রমিকদের জন্য পর্যাপ্ত নয়। অত্যধিক ব্যবহারের কারণে টয়লেট দুর্গন্ধযুক্ত থাকে এবং গ্যাস লিক হয় বলে শ্রমিকরা জানান।

১৯. সুপারিশঃ

- ১৯.১ ওপেন স্টেক ইয়ার্ড আরসিসি ঢালাইয়ের ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ১৯.২ আমদানীকৃত ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য হেভি স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ১৯.৩ বন্দরে ১টি প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ১৯.৪ আমদানী এবং রপ্তানী কাজে ব্যবহৃত ট্রাকগুলো রাখার জন্য ১টি ট্রাক টার্মিনাল ইয়ার্ড নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ১৯.৫ বাস্তবায়িত প্রকল্প রক্ষণাবেক্ষণে প্রতি বছরে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করা যেতে পারে;
- ১৯.৬ শ্রমিকদের জন্য পর্যাপ্ত সংখ্যক টয়লেট নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ১৯.৭ আভ্যন্তরীণ রাস্তাটির প্রয়োজনীয় মেরামত এবং রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ১৯.৬ প্রকল্পটি External Audit সম্পাদনপূর্বক আইএমই বিভাগকে জরুরী ভিত্তিতে অবহিত করতে হবে।

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতিঃ

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	ভূমি উন্নয়ন	ঘ:মি:	৭৭.৬১	৪৫০০০.০০	৭৬.৩৫	৪৪২৫৯.৯৮
২।	বাউন্ডারী ওয়াল এবং গেট নির্মাণ	রা:মি:	১৫৭.২৯	১২৫৭.০০	১৫০.৮০	১২৫৭.৪৪
৩।	আভ্যন্তরীণ রাস্তা	ব:মি:	২২৯.৪০	৬৬৭৩.০০	২২৯.৩৯	৬৬৩৭.২৬
৪।	ওপেন স্টেক ইয়ার্ড	ব:মি:	৪৪৮.০৭	২২২১৫.০০	৪৪৭.৯৩	২২৬৪৩.৯১
৫।	ওয়্যার হাউজ নির্মাণ	ব:মি:	৩৮৭.৫০	২৯৭২.০০	৩৭৯.৪৮	২৯৭৩.৯৮
৬।	অফিস বিল্ডিং	ব:মি:	২২৫.৯৬	১০২২.০০	২১৮.৩৫	১০১৪.৪১
৭।	ডেইনেজ সিস্টেম	রা:মি:	৫৫.০৪	৭০০.০০	৫৩.০৫	৬৫০.১৪
৮।	পাবলিক টয়লেট	সংখ্যা	২১.৫৮	০২	২১.১৯	০২
৯।	ওয়েব্রীজ স্কেল	সংখ্যা	১০৬.০০	০১	১০৫.৯৬	০১
১০।	পানি সরবরাহ	সংখ্যা	২০.০০	০২	১৮.২৯	০২
১১।	ইলেকট্রিফিকেশন	থোক	৮৬.৭৩	--	৮৩.৫১	--
১২।	ওয়াচ টাওয়ার	সংখ্যা	১২.৩৯	৩	১১.৮৬	০৩
১৩।	ব্যারাক এবং ডরমিটরী নির্মাণ	ব:মি:	২১৪.১১	৯০৩.০০	২০২.৩৮	৯১৯.১২
১৪।	ওয়েয়িং স্কেল	সংখ্যা	১৫.৯৭	০৮	১৫.৯৭	০৮
১৫।	ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম	থোক	২.০০	--	১.৩৬	--
১৬।	ফার্মিচার	থোক	৯.০০	--	৮.৯১	--
১৭।	কম্পিউটার	সেট	১.০০	২ সেট	০.৯৯	২ সেট
১৮।	ফটোকপিয়ার	সেট	৩.০০	২ সেট	২.৯১	২ সেট
১৯।	কন্ট্রোল রুম	থোক	১৩.০০	--	১০.৭৮	--
	মোট =	--	২০৮৫.৬৫	--	২০৩৯.৪৬	--

**“নাকুগাঁও স্থলবন্দর উন্নয়ন” (১ম সংশোধিত) শীর্ষক
প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : নাকুগাঁও স্থলবন্দর উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)
- ২। প্রকল্পের অবস্থান : শেরপুর জেলার নালিতাবাড়ী উপজেলাধীন নাকুগাঁও মৌজায়
- ৩। বাস্তুবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
- ৫। প্রকল্পের বাস্তুবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তুবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তুবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনু: ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তুবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	প্রথম সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫৬৮.২৫ (--)	১৬৭৬.৫১ (--)	১৬১৯.০৯ (--)	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	৩.২৪%	৫০%

- ৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তুবায়ন : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি পরিশিষ্ট-ক’তে দেয়া হলো।
- ৭। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ : প্রকল্পটির আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রায় ৯৫% কাজ সমাপ্ত হয়েছে মর্মে ধরা যায়। কারণ প্রকল্পের আওতায় অধিগ্রহণকৃত ১৩.৪৬ একর ভূমির মধ্যে প্রায় ৩.০০ একর ভূমি মাটি ভরাটসহ ব্লীক সিলিং এর কাজ আর্থিক স্বল্পতার কারণে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি। তাছাড়াও অধিগ্রহণকৃত ভূমিতে এক জন অবৈধ দখলকারী ঘরবাড়ীসহ অবস্থান করছেন বিধায় বাউন্ডারী ওয়ালের প্রায় ১৩০ ফুট এখনো সম্পন্ন হয়নি।
- ৮। মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে :
- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
 - প্রকল্পের PCR পর্যালোচনা;
 - মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তুবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
 - কাজের বাস্তুবায়ন অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিন পরিদর্শন; এবং
 - প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা ও মতামত গ্রহণ।

৯। সাধারণ পর্যবেক্ষ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে- বাংলাদেশ, ভারত, নেপাল ও ভূটানের মধ্যে আমদানি-রপ্তানি সামগ্রীর হ্যান্ডলিং ও প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাসহ আনুসঙ্গিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন করা।

- ৯.১। প্রকল্পের পটভূমি : বাংলাদেশ ভারতের সাথে ৪০৯৫ কিলোমিটার আন্তর্জাতিক সীমারেখা দ্বারা বেষ্টিত। এই সীমারেখা বরাবর অনেক শুল্ক স্টেশন অবস্থিত, যা দিয়ে পর্যটক যাতায়তের পাশাপাশি বিভিন্ন পণ্যদ্রব্যাদি আমদানি ও রপ্তানি হয়। নাকুগাঁও শুল্ক স্টেশন পাকিস্থান আমলে চালু হয়। কিন্তু ১৯৬৫ সালে যুদ্ধের সময় এটি বন্ধ হয় এবং
- ৯.২। তারপর ১৯৮১ সাল থেকে এর কার্যক্রম আবার শুরু হয়। ২০১০ সালে নাকুগাঁও শুল্ক স্টেশন সরকার স্থলবন্দর ঘোষণা করে এবং বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের অধীনে স্থানান্তর করা হয়।

উল্লেখ্য বন্দর কর্তৃপক্ষ অথবা শুল্ক বিভাগের অধীনে কোন গোডাউন ছিল না। আমদানিকারক ও ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্টরা তাদের নিজস্ব ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে শুল্ক স্টেশনের পাশে অবস্থিত চত্বর এবং গোডাউন ভাড়া করে আমদানি/রপ্তানি পণ্য মজুত করত। কিন্তু এগুলোর বেশির ভাগই বিচ্ছিন্নভাবে অবস্থিত এবং সঠিকভাবে তৈরী করা হয়নি। নাকুগাঁও এ কোন স্থাপনা ছিল না সে কারণে সেখানে স্থলবন্দরের কোন অনুষ্ঠানিক কার্যকলাপও ছিল না। যেহেতু কোন পরিমাপক যন্ত্র ছিল না সে জন্য শুল্ক কর্মকর্তা সঠিকভাবে পণ্যের মাপ গ্রহণ করতে পারতো না। অধিকাংশ ক্ষেত্রে তারা দেখে অনুমান করে পরিমাপ করত। অনেক ক্ষেত্রে তারা আয়তন অনুসারে পরিমাপ করত। বন্দর সুযোগ-সুবিধার অভাবে সীমান্তে আমদানি এবং রপ্তানি কার্যক্রম ব্যাহত হচ্ছিল।

২০০৯ সালে নাকুগাঁও স্থলবন্দর পরিদর্শনকালে মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রী এটিকে স্থলবন্দর ঘোষণার আশ্বাস দেন। তৎপ্রেক্ষিতে ৩০/০৯/২০১০ তারিখে স্থলবন্দর ঘোষণা করা হয়। পূর্নাঙ্গ স্থলবন্দর প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে এবং সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধির জন্য “নাকুগাঁও স্থলবন্দর উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১০। প্রকল্পের অনুমোদনঃ

১০.১। “নাকুগাঁও স্থলবন্দর উন্নয়ন” প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১০/১০/২০১১ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের প্রশাসনিক অনুমোদন ২০/১০/২০১১ তারিখে দেয়া হয়। প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জুলাই’২০১১ হতে জুন’২০১৩ পর্যন্ত | সর্বশেষ সংশোধিত বাস্তবায়নকাল ০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত।

১১। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

- প্রকল্পের আওতায় ১৩.৪৬ একর ভূমি অধিগ্রহণ;
- ৯২৫০০.০০ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন;
- ১০২৯.৫৭ রানিং মিটার বাউন্ডারী ওয়াল (গেইট এবং গেইট হাউজ);
- অভ্যন্তরীণ রাস্তা ১৫৩৪.০০ বর্গমিটার;
- ওপেন স্টেক ইয়ার্ড ১৫০০০.০০ বর্গমিটার;
- ৪৮০০.০০ বর্গমিটার আয়তনের ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড;
- ২৮৪৪.০০ বর্গমিটার আয়তনের পাকিং ইয়ার্ড
- ৭৪৪.০০ বর্গমিটার আয়তনের ওয়্যার হাউজ নির্মাণ;
- ৫০০.০০ বর্গমিটার আয়তনের অফিস বিল্ডিং
- ৬৯৮.০০ রানিং মিটার ডেন নির্মাণ;
- ৫৪৫.০০ বর্গমিটার আয়তনের ব্যারাক ও ডরমেটরী ভবন নির্মাণ;

- ১টি ওয়েব্রীজ স্কেল ও ২টি ওয়েইং স্কেল;
- ১টি পাবলিক টয়লেট, ওয়াচ টাওয়ার, বিদ্যুতায়ন কাজ, ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম, ইত্যাদি।

১২। প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনঃ

- ১২.১। প্রকল্পটি জুন, ২০১৪ তারিখে সমাপ্ত হয় এবং মূল্যায়নের জন্য ০৯/১১/২০১৪ তারিখে আইএমইডি'তে PCR প্রেরণ করা হয়। গত ১৮/০৯/২০১৫ তারিখে প্রকল্পটির সকল কার্যক্রম সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের সহকারী প্রকৌশলী জনাব ধীরেন্দ্রনাথ ও নাকুগাঁও স্থল বন্দরের দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রশাসনিক কর্মকর্তাসহ অন্যান্য কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ উপস্থিত ছিলেন।
- ১২.২। **ভূমি অধিগ্রহণঃ** প্রকল্পের আওতায় ২৩৫.৪৮ লক্ষ টাকায় ১৩.৪৬ একর জায়গা জেলা প্রশাসনের মাধ্যমে অধিগ্রহণ করা হয়।
- ১২.৩। **ভূমি উন্নয়নঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৫৬.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯২,৫০০ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন কাজ ধরা হয়। কিন্তু বাস্তবতার প্রেক্ষিতে ১২৮.৩৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৮,৮৪৮.৫২ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় অধিগ্রহণকৃত ভূমির ২৩,৬৫১.৪৮ ঘনমিটার ভূমি কম উন্নয়ন করা হয়েছে।
- ১২.৪। **বাউন্ডারী ওয়াল (গেট ও গেইট হাউজসহ) নির্মাণঃ** বন্দরের নিরাপত্তা রক্ষার জন্য ১২০.০০ লক্ষ টাকায় ১০২৯.৫৭ রানিং মিটার বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণের সংস্থান ছিল কিন্তু বাস্তবতার নিরিখে ১০৩০.৪৮ রানিং মিটার বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এতে ব্যয় হয়েছে ১১৭.৫৩ লক্ষ টাকা। বন্দরের অপারেশনাল এরিয়ার বাউন্ডারী নির্মাণ করা হলেও প্রকল্পের অফিস বিল্ডিং এর পশ্চিম পাশের বাউন্ডারী ওয়াল সম্পন্ন করা হয়নি। পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, এই অংশটি বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব অর্থায়নে নির্মাণ করা হচ্ছে। তবে অবৈধ ১ জন দখলদারের কারণে (চিত্র-১) এই অংশের বাউন্ডারী ওয়াল টির প্রায় ১৩০ ফুট পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব হচ্ছেনা মর্মে উপস্থিত কর্মকর্তাগণ জানান। অবৈধ দখলকারী প্রভাবশালী হওয়ায় তাকে উচ্ছেদ করা সম্ভব হয়নি মর্মেও জানা যায়। ফলশ্রুতিতে এখনো প্রকল্প এলাকা অনেকটা অরক্ষিত রয়েছে। তবে সার্বিকভাবে বাউন্ডারী ওয়ালের নির্মাণ কাজ মানসম্মত হয়েছে মর্মে প্রতিয়মান হয়েছে।



চিত্র:-১ অবৈধ দখলকারীর ঘরবাড়ী।

- ১২.৫। **অভ্যন্তরীণ রাস্তা নির্মাণঃ** অফিস এবং আবাসিক এলাকায় অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ/চলাচলের জন্য ১৬৩৪.০০ বর্গমিটার রাস্তা নির্মাণের জন্য ২৮.৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল কিন্তু ১২৭০.৭৫ বর্গমিটার অভ্যন্তরীণ রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার নির্মাণ করতে ২৭.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। অভ্যন্তরীণ রাস্তার অবস্থা ভাল নয় (চিত্র-২)। কারণ ব্রীক সলিং দিয়ে রাস্তাগুলো নির্মাণ করায় ইতোমধ্যে বিভিন্ন ডায়গায় ডেবে গিছে এবং নষ্ট হয়ে যাইতেছে।



চিত্র:-২ অভ্যন্তরীণ রাস্তা

- ১২.৬। **ওপেন স্টেক ইয়ার্ডঃ** নাকুগাঁও স্থলবন্দরের প্রকল্পের আওতায় ২৩৪.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৫,০০০ বর্গমিটার ওপেন স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। প্রকল্পে আওতায় ২৩৪.৭৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪,৯৯১.১৫ বর্গমিটার আয়তনের ওপেন স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র-৩)। পরিদর্শনাকালে ওপেন স্টেক ইয়ার্ডের নির্মাণ কাজ মানসম্মত বলে প্রতীয়মান হয়েছে।
- ১২.৭। **ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ডঃ** প্রকল্পের আওতায় ৭৩.৫৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৮০০ বর্গমিটার ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। প্রকল্পে আওতায় ৭৩.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৮১৪.২১ বর্গমিটার আয়তনের ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র-৪)।



চিত্র-৩: ওপেন স্টেক ইয়ার্ড



চিত্র-৪: ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড

- ১২.৮। **পাকিং ইয়ার্ডঃ** প্রকল্পের আওতায় ৬৩.০০ টাকা ব্যয়ে ২৮৪৪ বর্গমিটার পাকিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। প্রকল্পে আওতায় ৫৬.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৮৪৩.৪০ বর্গমিটার আয়তনের পাকিং ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১২.৯। **ওয়্যার হাউজ নির্মাণঃ** প্রকল্পে আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭৪৪ বর্গমিটার ওয়্যারহাউজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের আওতায় ১১০.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭৪৪ বর্গমিটার ওয়্যারহাউজ নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র-৫)। পরিদর্শনাকালে ওয়্যারহাউজ নির্মাণ কাজ মানসম্মত বলে প্রতীয়মান হয়েছে। নির্মিত ওয়্যারহাউজটি ৮,০০০ বর্গফুট আয়তন বিশিষ্ট ও ৪০০ মেঃটন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন।
- ১২.১০। **অফিস বিল্ডিংঃ** প্রকল্পে আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৪০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০০ বর্গমিটার অফিস বিল্ডিং নির্মাণের সংস্থান ছিল। কিন্তু ১৩৬.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫১৫ বর্গমিটার আয়তন বিশিষ্ট ১টি একতলা অফিস বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র-৬) অফিস বিল্ডিংয়ে বন্দরের কর্মরত কর্মকর্তা-কর্মচারী ছাড়াও ১টি কনফারেন্স রুম, ১টি স্টোর রুম, ইমিগ্রেশন এবং কাস্টমস কর্মকর্তাদের বসার ব্যবস্থা রয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, অফিস বিল্ডিংয়ের দরজা, জানালা ও টাইলস, গ্রিল ও অন্যান্য কাজ মান সম্পন্ন হলেও অফিস বিল্ডিং এর বাহিরের প্লাস্টার এর কাজ মান সম্পন্ন হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। বাহিরের প্লাস্টারের কিউরিং এ সমস্যার কারণে চিকন চিকন ফাটল পরিলক্ষিত হয়েছে।



চিত্র-৫: ওয়্যার হাউজ



চিত্র-৬: অফিস বিল্ডিং

১২.১১। **ডেইন নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ১০৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৯৮.০০ রানিং মিটার ডেইন নির্মাণের সংস্থান ছিল কিন্তু ৭৩৯.২৭ রানিং মিটার ডেইন নির্মাণ করা হয়েছে এবং ব্যয় হয়েছে ১০৮.৯৮ লক্ষ টাকা। বাস্তবতার নিরিখে এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের দ্বারাই ৪১.২৭ রানিং মিটার ডেইন বেশী নির্মাণ করা হয়েছে।

১২.১২। **ওয়েব্রীজ স্কেল:** প্রকল্পের আওতায় ১০০.০০ মেট্রিক টন ক্ষমতা সম্পন্ন একটি ওয়েব্রীজ স্কেল স্থাপন করা হয়েছে। এতে ব্যয় হয়েছে ১০৯.৪৫ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনকালে ওয়েব্রীজ স্কেলটি সচল ও ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে (চিত্র-৭)।



চিত্র-৭: ওয়েব্রীজ স্কেল

১২.১৩। **ব্যারাক এবং ডরমিটরী ভবনঃ** প্রকল্পের আওতায় ১৫২.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৪৫ বর্গমিটার ব্যারাক ও ডরমিটরী ভবন নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। প্রকল্পে আওতায় ১৫১.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৫৬.১৫ বর্গমিটার আয়তনের ব্যারাক ভবন ১টি একতলা (চিত্র-৮) এবং দোতলা বিশিষ্ট একটি ডরমিটরী ভবন নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র-৯)। ডরমিটরী ভবনে ৮ জন স্টাফের থাকার ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। প্রতি ফ্ল্যাটে ১টি বেড রুম, ১টি কিচেন, ১টি টয়লেট, ১টি বারান্দা রয়েছে। ভবন দুটির নির্মাণ কাজ ভাল হয়েছে তবে দরজার ফিনিং কাজ ভাল হয়নি।



চিত্র-৮: ব্যারাক ভবন



চিত্র-৯: ডরমিটরী ভবনে

১২.১৪। **ইলেকট্রিফিকেশন (জেনারেটরসহ):** প্রকল্পের আওতায় ইলেকট্রিফিকেশনসহ জেনারেটর ক্রয়ের জন্য ৭০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এর মধ্যে জেনারেটর ক্রয় ছাড়াই ৬৯.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। জেনারেটর ক্রয়ের বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, বাস্তবতার প্রেক্ষাপটে ইলেকট্রিফিকেশন ও জেনারেটর খাতে যে অর্থ ধরা ছিল তাতে শুধুমাত্র ইলেকট্রিফিকেশন (ওয়েরিংসহ) কাজ সম্পন্ন করতেই ব্যয় হয়ে যাওয়াতে জেনারেটর ক্রয় করা সম্ভব হয়নি।

১২.১৫। **অন্যান্য স্থাপনাঃ** প্রকল্পের আওতায় পাবলিক টয়লেট, ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম, ওয়াচ টাওয়ার, অফিস ফার্নিচার, শ্রমিক ও ড্রাইভারদের জন্য ১টি গোসলখানা নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনাকালে এসব নির্মাণ কাজও মানসম্মত বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩। **প্রকল্পের কাজের বর্তমান অবস্থাঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজগুলো বর্তমানে ভাল অবস্থায় আছে।

১৪। **প্রকল্পের আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ**

প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১৬৭৬.৫১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ০১/০৭/২০১১ হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপূঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৬১৯.০৯ (৯৬.৫৭%) লক্ষ টাকা এবং ভৌত অগ্রগতি প্রায় ৯৫% এর মতো। ভৌত অগ্রগতি কম হওয়ার কারণ- অধিগ্রহণকৃত ভূমির মধ্যে প্রায় ৩.০০ একর ভূমি মাটি ভরাটসহ ব্রীক সিলিং এর কাজ করা হয়নি। তাছাড়াও অধিগ্রহণকৃত ভূমিতে এক জন অবৈধ দখলকারী ঘরবাড়ীসহ অবস্থান করছেন। তাছাড়াও বাউন্ডারী ওয়ালের ও প্রায় ১৩০ ফুট সম্পন্ন হয়নি। তাই বাস্তব/ভৌত অগ্রগতি ৯০% হবে বলা যায়।

১৫। **প্রকল্পের জনবল নিয়োগঃ** এ প্রকল্পের আওতায় কোন জনবল নিয়োগ করা হয়নি। বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবল দ্বারা প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে।

১৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (জুলাই/২০১১ হতে জুন/২০১৪ পর্যন্ত) ১ (এক) জন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য দেয়া হলো:

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবি	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১.	মোঃ হাসান আলী	নির্বাহী প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত

১৭। **Procurement এর উপর তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত দলিলপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, বিজ্ঞাপন প্রক্রিয়া, কমিটি গঠন, দরপত্র আহবান এবং মূল্যায়ন, NOA এবং ওয়ার্ক অর্ডার প্রদানে পিপিআর-২০০৮ বিধিমালা অনুসৃত হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন প্যাকেজের কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) এবং ৩ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি (টিওসি) গঠন করা হয়েছিল। টিইসিতে ২ জন বহিঃসদস্য অন্তর্ভুক্ত ছিল।

১৮। **প্রকল্প বাস্তবানোত্তর প্রভাবঃ** নাকুগাঁও স্থল বন্দর উন্নয়ন প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হওয়ায় প্রতিবেশী ভারতের সাথে ব্যবসা-বাণিজ্য তথা আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা/সম্পাদনা করার অবকাঠামোগত সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থলবন্দরের অবকাঠামো উন্নয়ন করার ফলে বন্দর কর্তৃপক্ষ ইতোমধ্যে ৮.৮৫ লক্ষ টাকা বন্দর মাশুল আদায় হয়েছে মর্মে জানিয়েছে।

উদ্দেশ্য	অর্জন
বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে আমদানি-রপ্তানি সামগ্রীর প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাসহ আনুষঙ্গিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নিম্নোক্ত সুবিধা সমূহ বৃদ্ধি পেয়েছেঃ (ক) ১৩.৪৬ একর ভূমি অধিগ্রহণ; (খ) ৬৮৮৪৮.৫২ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন; (গ) ১০৩০.৪৮ রানিং মিটার বাউন্ডারী ওয়াল গেট এবং গেট হাউজ; (ঘ) অভ্যন্তরীণ রাস্তা ১২৭০.৭৫ বর্গমিটার; (ঙ) ওপেন স্টেক ইয়ার্ড ১৪,৯৯১.১৫ বর্গমিটার; (চ) ৪৮১৪.২১ বর্গমিটার আয়তনের ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড; (ছ) ২৮৪৩.৪০ বর্গমিটার আয়তনের পাকিং ইয়ার্ড; (জ) ৫৫৬.১৫ বর্গমিটার আয়তনের ১টি ব্যারাক ভবন (একতলা) এবং দোতলা বিশিষ্ট ১টি ডরমিটরী ভবন, ওয়েব্রীজ স্কেল, আরসিসি ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি।

২০। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ প্রতিবেশী দেশের সাথে আমদানি-রপ্তানি সামগ্রীর সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার নিমিত্ত প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন করাই এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল। উদ্দেশ্য অনুযায়ী নাকুগাঁও স্থলবন্দরে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন করে বন্দরের কার্যক্রম আরম্ভ করা হয়েছে।

২১। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

- ২১.১। প্রকল্পের আওতায় জমি অধিগ্রহণ এবং তা দখলে নিতে বিলম্ব হয়। এতে প্রকল্প যথাসময়ে বাস্তবায়নে বিলম্ব ঘটে। প্রকল্প এলাকা সীমান্তের ১৫০ গজের মধ্যে অবস্থিত হওয়ায় ভারতীয় সীমান্তরক্ষী বাহিনী কর্তৃক অবকাঠামো নির্মাণে প্রথমদিকে বাধা প্রদান করে। পরবর্তীতে দ্বিপাক্ষিক আলোচনার মাধ্যমে তা সমাধান করা হয়। এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে কিছু বিলম্ব হয়;
- ২১.২। প্রকল্পের আওতায় ১৩.৪৬ একর জমি অধিগ্রহণ করে ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হলেও এখনো একজন অবৈধ দখলকারী ঘরবাড়ীসহ অধিগ্রহণকৃত জমিতে বসবাস করছেন যা বন্দরের নিরাপত্তা ও কার্যক্রম পরিচালনায় সমস্যা সৃষ্টি করবে;
- ২১.৩। বন্দরে নির্মিত ড্রেনের পানি নিষ্কাশনের জন্য বন্দরের সামনে থাকা প্রধান সড়কের নীচদিয়ে ড্রেনটি নিয়ে প্রধান সড়কের পাশদিয়ে প্রবাহিত নদীতে উন্মুক্ত করলে যথাযথ হতো। কিন্তু তা করা হয়নি। এখন তেমন কোন সমস্যা না হলেও অদূর ভবিষ্যতে পানি নিষ্কাশনে সমস্যা হবে। উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে প্রধান সড়কের প্রশস্তকরণ কাজ চলছে। প্রধান সড়কের কাজ সমাপ্তির সময় সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সাথে সমন্বয় করে ড্রেনটি পাশ্ববর্তী নদীতে উন্মুক্তকরণের পদক্ষেপ নেয়া হবে;
- ২১.৪। বন্দরের অভ্যন্তরীণ প্রয়োজনীয় সকল স্থাপনায় বিদ্যুতায়নকাজ করা হয়েছে। কিন্তু ডিপপি'র ইলেক্ট্রিফিকেশনের সাথে জেনারেটরের সংস্থান থাকলেও জেনারেটর ক্রয় করা হয়নি। এ বিষয়ে কর্তৃপক্ষ জানায় যে, ইলেক্ট্রিফিকেশন ও জেনারেটর ক্রয় খাতে যে বরাদ্দ ছিল তা শুধু মাত্র প্রকল্পের ইলেক্ট্রিক ওয়ারিং ও অন্যান্য কাজে খরচ হয়ে যাওয়াতে জেনারেটর ক্রয় করা সম্ভব হয়নি। কিন্তু বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনার জন্য জেনারেটরের প্রয়োজন রয়েছে;

- ২১.৫। বন্দরের অগ্নি নির্বাপনের জন্য ফায়ার এক্সটিংগুইসার সংগ্রহ করা হয়েছে। কিন্তু তা বিভিন্ন স্থাপনায় যথাযথভাবে স্থাপন করা হয়নি। এ বিষয়ে বন্দরের সহকারী প্রকৌশলী জানান বন্দরটি খুব অল্পদিন হলো চালু হয়েছে তাই এসব ফায়ার এক্সটিংগুইসার স্থাপন করা হয়নি। তবে খুব শীঘ্রই স্থাপন করা হবে মর্মে জানানো হয়; এবং
- ২১.৬। বন্দরের আওতায় অধিগ্রহণকৃত ভূমির মধ্যে এখনো প্রায় ২৩৬৫১ বর্গমিটার ভূমি উন্নয়ন করা হয়নি। এ বিষয়ে বন্দরের কর্মকর্তা জানান যে, প্রকল্পের প্রাক্কলিত অর্থে অধিগ্রহণকৃত সম্পূর্ণ ভূমি উন্নয়ন করা সম্ভব হয়নি। অবশ্য যে টুকু ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে সেটুকুর পরিপূর্ণ ব্যবহার করার মতো সমাপ্তি এখনো এ বন্দর দিয়ে আমদানী-রপ্তানী হচ্ছে না।

২২। সুপারিশ/মতামত :

- ২২.১। নাকুগাঁও স্থল বন্দরের আওতায় অধিগ্রহণকৃত ভূমি হতে অনতিবিলম্বে অবৈধ দাখলকারীকে উচ্ছেদ করতে হবে।
প্রয়োজনে জেলা প্রশাসক, শেরপুরের সহযোগিতায় উচ্ছেদ সম্পন্ন করা যেতে পারে। উচ্ছেদ সম্পন্ন করে
আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে;
- ২২.২। বন্দরে নির্মিত ইয়ার্ড ও রাস্তাসমূহ আরসিসি ঢালাই-এর ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ২২.৩। অগ্নি নির্বাপনের জন্য সংগৃহীত ফায়ার এক্সটিংগুইসার সমূহ যথাযথভাবে বিভিন্ন স্থাপনায় স্থাপন করতে হবে;
- ২২.৪। প্রকল্পে বিদ্যুৎ না থাকা কালীন সময় বিদ্যুৎ সরবরাহের জন্য একটি জেনারেটর সংগ্রহ করা জরুরী;
- ২২.৫। বন্দরে নির্মিত ডেনের পানি নিষ্কাশনের জন্য বন্দরের সামনে থাকা প্রধান সড়কের নীচদিয়ে ডেনটি নিয়ে প্রধান
সড়কের পাশদিয়ে প্রবাহিত নদীতে উন্মুক্ত করতে হবে;
- ২২.৬। প্রকল্পটির উপর দ্রুত External Audit সম্পাদন করতে হবে; এবং
- ২২.৭। অনুচ্ছেদ ২২.১ – ২২.৬ এর বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ ও তা আইএমইডিকে এক মাসের মধ্যে অবহিত করতে
হবে।

নাকুগাঁও স্থলবন্দর উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন

(লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন		
		বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১)	ভূমি অধিগ্রহণ	একর	১৩.৪৬	২৩৫.৪৯	১৩.৪৬ (১০০%)	২৩৫.৪৮ (১০০%)
২)	ভূমি উন্নয়ন	ঘন মিটার	৯২৫০০.০০	১৫৬.৬৩	৬৮৮৪৮.৫২ (৭৪.৪৩%)	১২৮.৩৭ (৮১.৯৫%)
৩)	বাউন্ডারী ওয়াল গেট	রানিং মিটার	১০২৯.৫৭	১২০.০০	১০৩০.৪৮ (১০০%)	১১৭.৫৩ (৯৭.৯৭%)
৪)	অভ্যন্তরীণ রাস্তা	বর্গ মিটার	১৫৩৪.০০	২৮.৩৭	১২৭০.৭৫ (৮২.৮৪%)	২৭.৬০ (৯৭.২৯%)
৫)	ওপেন স্টেক ইয়ার্ড	বর্গ মিটার	১৫০০০.০০	২৩৪.৮৮	১৪৯৯১.১৫ (৯৯.৯৪%)	২৩৪.৭৮ (১০০%)
৬)	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড	বর্গ মিটার	৪৮০০.০০	৭৩.৫৪	৪৮১৪.২১ (১০০.২৯%)	৭৩.৫১ (৯৯.৯৫%)
৭)	পার্কিং ইয়ার্ড	বর্গ মিটার	২৮৪৪.০০	৬৩.০০	২৮৪৩.৪০ (৯৯.৯৭%)	৫৬.৬৩ (৯০%)
৮)	ওয়্যারহাউজ	বর্গমিটার	৭৪৪.০০	১১৫.০০	৭৪৪.০০ (১০০%)	১১০.০৫ (৯৫.৭০%)
৯)	অফিস বিল্ডিং	বর্গমিটার	৫০০.০০	১৪০.০০	৫১৫.০০ (১০৩%)	১৩৬.৯০ (৯৭.৭৯%)
১০)	ড্রেন নির্মাণ	রানিং মিটার	৬৯৮.০০	১০৯.০০	৭৩৯.২৭ (১০৫.৯১%)	১০৮.৯৮ (৯৯.৯৮%)
১১)	পাবলিক টয়লেট	সংখ্যা	১	১৫.০০	১ (১০০%)	১২.৫৭ (৮৩.৮০%)
১২)	ওয়েব্রীজ স্কেল	”	১	১১০.০০	১ (১০০%)	১০৯.৪৫ (৯৯.৫০%)
১৩)	পানি সরবরাহ ব্যবস্থা	”	১	১০.০০	১ (১০০%)	৯.৫৪ (৯৫.৪০%)
১৪)	ইলেকট্রিফিকেশন	লামসাম	-	৭০.০০	১ (১০০%)	৬৯.৯৭ (৯৯.৯৫%)
১৫)	ওয়াচ টাওয়ার	সংখ্যা	২	১০.০০	২ (১০০%)	৯.১৩ (৯১.৩০%)
১৬)	ব্যারক ও ডরমিটরী ভবন	বর্গমিটার	৫৪৫.০০	১৫২.৬০	৫৫৬.১৫ (১০২%)	১৫১.২২ (৯৯%)
১৭)	ওয়েইং স্কেল	সংখ্যা	২	৪.০০	২ (১০০%)	৪.০০ (১০০%)
১৮)	ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম	লামসাম	-	২.০০	- (১০০%)	১.৩৬ (৬৮%)
১৯)	অফিস ফার্নিচার	লামসাম	-	৫.০০	- (১০০%)	৩.৯৫ (৭৯%)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম		একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২০)	কম্পিউটার	প্রতিটি	৫	৩.০০	৫ (১০০%)	২.৯২ (৯৭.৩৩%)
২১)	ফটোকপি মেশিন	সংখ্যা	২	৩.০০	২ (১০০%)	২.৮৩ (৯৬.৬৬%)
২২)	বিবিধ	লামসাম	-	১৬.০০	- (১০০%)	১২.৮২ (৭৯.৬৩%)
	মোট		-	১৬৭৬.৫১		১৬১৯.০৯ (৯৬.৫৮%)

“Enhancing Capacity of the Marine Academy (1st Revised)”

প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : **Enhancing Capacity of the Marine Academy (1st Revised)**
- ২। প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম জেলার আনোয়ারা উপজেলা
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : মেরিন একাডেমি, চট্টগ্রাম
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় : (লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়ন কাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনু: ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৭৭.০০ (--)	প্রযোজ্য নয়	২১৪৭.০০ (--)	জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১২	জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	প্রযোজ্য নয়	২ বছর (৬৬.৬৭%)

- ৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন : প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি **পরিশিষ্ট-ক**তে দেয়া হলো।
- ৭। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ : প্রকল্পটির আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।
- ৮। মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে :
- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
 - প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা;
 - মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
 - কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন;
 - প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা; এবং
 - প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

৯। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৯.১। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যঃ

- সমুদ্রগামী ক্যাডেটদের বর্ধিত চাপের প্রেক্ষিতে তাদের প্রশিক্ষণের উদ্দেশ্যে পর্যাপ্ত অবকাঠামোগত সুবিধাদি নিশ্চিত করা (২৭০ হতে ১০০০ ক্যাডেট);
- নাবিকদের চাকুরী পরবর্তী কোর্সের জন্য অবকাঠামোগত সুবিধাদি নিশ্চিত করা; এবং
- বাংলাদেশ মেরিন একাডেমীর সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে সার্বিক ভৌত অবকাঠামো ক্ষমতা বৃদ্ধি করা।

৯.২। **প্রকল্পের পটভূমি :** মেরিন একাডেমী প্রতিষ্ঠানটি ১৯৬২ সালে স্থাপিত হয়। পেশাগতভাবে দক্ষ ও চৌকশ মেরিন ক্যাডেট তৈরীর উদ্দেশ্যে ক্যাডেটদের ২ বছর মেয়াদি মেরিটাইম সাইন্স ডিগ্রী প্রদান। সুইজেনস্ International Maritime Organization (IMO) কর্তৃক ১৯৭৯ থেকে ১৯৮৯ সাল পর্যন্ত এ প্রতিষ্ঠানে ৬ জন আন্তর্জাতিক বিশেষজ্ঞকে নিয়োজিত করা হয়। ১৯৯০ সালে বাংলাদেশ কম্পিউটেশী পরীক্ষা পদ্ধতি চালু করে। এছাড়া একই বছরে একাডেমীটি World Maritime University (WMU) এর শাখায় পরিণত হয় এবং মেরিন একাডেমীতে অনেকগুলো IMO মডেল কোর্স পরিচালনা করা হয়। এ প্রতিষ্ঠানটিতে মৌলিক কোর্সের পাশাপাশি স্বল্পকালীন কোর্সের ব্যবস্থা রয়েছে। মেরিটাইম ফিল্ড কর্মসংস্থানের প্রচুর সুযোগ রয়েছে। মেরিন একাডেমীর অবকাঠামোগত সুবিধাদি বৃদ্ধি করে অধিক সংখ্যক ক্যাডেটদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি করার জন্যই প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

১০। প্রকল্পের অনুমোদনঃ

১০.১। আলোচ্য বিনিয়োগ প্রকল্পটি সম্পূর্ণ স্থানীয় মূদ্রায় মোট ২১৭৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই, ২০১১ হতে হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৯/০৮/২০০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির স্থাপত্য ও অবকাঠামোগত নকশা প্রস্তুতিতে সময় ক্ষেপণ, প্যারেড গ্রাউন্ডের ছাদ নির্মাণ ও প্রশাসনিক ভবনের ক্ষেত্রে আরডিপিপি তৈরিতে সময় ক্ষেপণ হওয়ায় জুন, ২০১২ এর মধ্যে সমাপ্ত করা যায়নি। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্প জুন/২০১৩ পর্যন্ত ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে। মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রী কর্তৃক ২০/১২/২০১২ তারিখে জুলাই/২০০৯ হতে জুন/২০১৩ মেয়াদে আন্তঃখাত সমন্বয় করার জন্য প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে বিভিন্ন কারণে জুন, ২০১৩ তে সমাপ্ত করা সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১। প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনঃ

০৯/০৪/২০১৫ তারিখে মহাপরিচালক (কৃষি), পরিচালক (পানি সম্পদ) প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয় (চিত্র-১-২) । পরিদর্শনকালে মেরিন একাডেমির অধ্যক্ষ ড. সাহিদ হোসেন এবং গণপূর্ত অধিদপ্তরের নির্বাহী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। তাছাড়া কয়েকজন ক্যাডেট/ কর্মকর্তার সাথে আলোচনা করা হয় । মেরিন একাডেমির সরবরাহকৃত পিসিআর, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা, পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তের ভিত্তিতে সমাপ্ত প্রতিবেদনটি প্রণীত হয়েছে।



চিত্র-১-২: প্রকল্প এলাকা সরে জমিনে পরিদর্শন

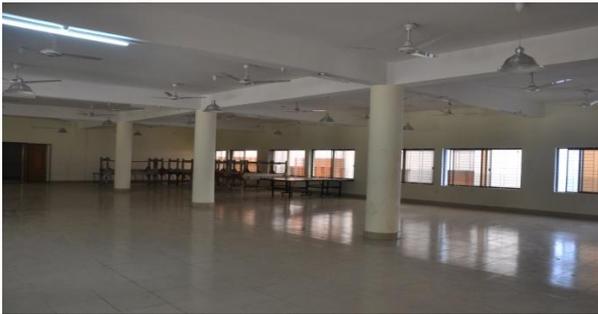
১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

১২.১। ৬ তলাবিশিষ্ট ক্যাডেট ব্লক নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক ৬ তলাবিশিষ্ট ক্যাডেট ব্লক নির্মাণসহ সব অভ্যন্তরীণ কাজ সমাপ্ত করা (ইলেকট্রিফিকেশন প্রভৃতি, প্লাস্টার) হয়েছে (চিত্র-৩)। এ আইটেমে ৮৯৭.২৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু বাস্তবে ব্যয় হয়েছে ৮৫৪.১৮ লক্ষ টাকা। কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়। তবে নীচ তলার বাথরুমের স্লোপিং যথাযথ না হওয়ায় মেঝে স্যুঁতস্যুঁতে থাকে যা অস্বাস্থ্যকর বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র ৩: ছয় তলা ক্যাডেট ব্লক

১২.২। ১ তলা ক্যাডেট ডাইনিং হল নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক ১ টি ক্যাডেট ডাইনিং হল নির্মাণসহ সব অভ্যন্তরীণ কাজ (প্লাস্টার, ইলেকট্রিফিকেশন প্রভৃতি) সমাপ্ত করা হয়েছে (চিত্র-৪) এ আইটেমে ১৪৭.৬৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু বাস্তবে ব্যয় হয়েছে ১৩৫.৬৫ লক্ষ টাকা। কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র ৪: এক তলা ক্যাডেট ডাইনিং হল

১২.৩। **প্রশাসনিক ভবন নির্মাণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক প্রশাসনিক ভবন নির্মাণসহ সব অভ্যন্তরীণ কাজ সমাপ্ত করা (ছিত্র-৫-৬) হয়েছে। এ অংশে ৩৬৬.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু বাস্তবে ব্যয় হয়েছে ৩২৭.৫৫ লক্ষ টাকা। কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র: ৫-৬: প্রশাসনিক ভবন

১২.৪। **প্যারেড গ্রাউন্ডের গ্যালারি ও ছাদ নির্মাণঃ** মেরিন একাডেমিতে একটি বড় প্যারেড গ্রাউন্ড রয়েছে। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় প্যারেড গ্রাউন্ডের গ্যালারি ও ছাদ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত ছিল এবং তা নির্মাণ করা হয়েছে (চিত্র: ৬)। এ অংশে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র ৬: প্যারেড গ্রাউন্ডের গ্যালারি ও ছাদ

১২.৫। **মেরিন একাডেমী উচ্চ বিদ্যালয়ের অংশ নির্মাণ** মেরিন একাডেমী উচ্চ বিদ্যালয়ের ৩য় তলা নির্মাণ কাজটি প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন করা হয়েছে (চিত্র-৭)। এ কাজের জন্য বরাদ্দ ছিল ৬৮.২০ লক্ষ টাকা। আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র ৭: মেরিন একাডেমী উচ্চ বিদ্যালয়ের ৩য় তলা নির্মাণ

১২.৬। **গ্যারেজ নির্মাণ ও যানবাহন ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় ২টি গ্যারেজ ও ১টি বিট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কাজের মান অত্যন্ত সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে। তাছাড়া ১টি মাইক্রোবাস ও ২টি ৫২ সিটের বাস ক্রয় করা হয়েছে (চিত্র-৮)। এসব অংগের আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। যানবাহনগুলো সচল অবস্থায় দেখা গেছে।



চিত্র: নির্মিত গ্যারেজসহ যানবাহন

১৩। **প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত দলিলাদি পরীক্ষান্তে নিম্নবর্ণিত বিষয়াদি পরিলক্ষিত হয়:

প্যাকেজ/লট নং-০১: (Remaining work for Construction of 6-storied Cadet Block with 6-Storied Foundation – Civil, Water supply and Sanitary arrangement) এর জন্য ০৩/০৮/২০১২ তারিখে ‘দৈনিক সমকাল’ ০২/০৮/২০১২ তারিখে ‘দৈনিক সুপ্রভাব বাংলাদেশ’ এবং ০৩/০৮/২০১২ তারিখে ‘The In depended’ পত্রিকায় বিজ্ঞাপ্তি প্রকাশিত হয়। এছাড়া দরপত্রের বিজ্ঞাপন সিপিটিইউ ও পিডব্লিউডি-এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়। ০৩ /০৯/২০১২ তারিখে টেন্ডার খোলা হয়েছে। পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়ার ৩০ দিন পরে টেন্ডার খোলা হয় | ১টি টেন্ডার জমা পড়ে এবং সেটি রেসপন্সিভ হয়েছে। উল্লেখ্য এ প্যাকেজের ক্ষেত্রে প্রাক্কলিত দর হতে ০.০৫১% নিম্নদরে ঠিকাদারের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে মর্মে জানা যায়।

প্যাকেজ/লট নং-০২: (Remaining work of Construction of 2-storied Admin Building with 4-Storied Foundation) এর জন্য ২৯/০৮/২০১২ ‘দৈনিক আমাদের সময় ও ‘দৈনিক সার্জ’ এবং ৩০/০৮/২০১২ তারিখে ‘The New Nation’ পত্রিকায় বিজ্ঞাপ্তি প্রকাশিত হয়। এছাড়া দরপত্রের বিজ্ঞাপন সিপিটিইউ ও পিডব্লিউডি-এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়। ২৬/০৯/২০১২ তারিখে টেন্ডার খোলা হয়েছে। পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়ার ৩০ দিন পরে টেন্ডার খোলা হয়। ২টি টেন্ডার জমা পড়ে এবং ১টি রেসপন্সিভ হয়েছে। উল্লেখ্য এ প্যাকেজের ক্ষেত্রে প্রাক্কলিত দর হতে ৯% উর্দ্ধদরে ঠিকাদারের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ের মধ্যে ঠিকাদার কাজ শেষ করেছে।

১৪। **প্রকল্পের জনবল নিয়োগ/স্টাফদের জন্য ব্যয়ঃ**

অনুমোদিত প্রকল্প দলিল (ডিপিপি) অনুযায়ী ৫ জন স্টাফ নিয়োগ করা হয়েছে।

১৫। **প্রকল্পের আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ২১৭৭.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই/২০০৯ হতে জুন/২০১৪ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন/২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ২১৫১.৭৫ লক্ষ টাকা (৯৮.৮৪%) এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটির শুরু হতে মেরিন একাডেমির অধ্যক্ষ ড. সাহিদ হোসেন খন্দকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে অত্যন্ত নিষ্ঠার সাথে প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন।

১৭। **প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব ও উপকারভোগীদের মতামতঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ক্যাডেটদের বাসস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। যাতায়াত ও আনুষংগিক লজিস্টিক সুবিধাদি ও মেরিন একাডেমীর সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। বিশেষ করে গ্যালারী নির্মাণের ফলে ক্যাডেটদের ডেলিং এর সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে। মেরিন একাডেমির স্কুলের ৩য় তলা নির্মাণের ফলে শ্রেণী কক্ষ বৃদ্ধি পেয়েছে এতে করে কর্মকর্তা/কর্মচারীদের এবং এলাকায় বসবাসকারীদের সন্তানদের ভর্তির সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	অর্জিত
<ul style="list-style-type: none"> ➤ সমুদ্রগামী ক্যাডেটদের বর্ধিত চাপের প্রেক্ষিতে তাদের প্রশিক্ষণের উদ্দেশ্য পর্যাপ্ত অবকাঠামোগত সুবিধাদি নিশ্চিত করা (ক্যাডেট ১০০০-২৭০০) ➤ নাবিকদের চাকুরী পরবর্তী কোর্সের জন্য অবকাঠামোগত সুবিধাদি নিশ্চিত করা। ➤ বাংলাদেশ মেরিন একাডেমীর সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে সার্বিক ভৌত অবকাঠামো ক্ষমতা বৃদ্ধি করা। 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ক্যাডেটদের বর্ধিত চাপের প্রেক্ষিতে তাদের প্রশিক্ষণের উদ্দেশ্য পর্যাপ্ত অবকাঠামোগত সুবিধাদি বৃদ্ধি পেয়েছে। ➤ নাবিকদের চাকুরী পরবর্তী কোর্সের জন্য অবকাঠামোগত সুবিধাদি নিশ্চিত হয়েছে। ➤ বাংলাদেশ মেরিন একাডেমীর সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে সার্বিক ভৌত অবকাঠামো ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৯। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ :** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

২০। **বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়ন কোন সমস্যা পরিলক্ষিত হয়নি। তবে ক্যাডেটগণ পাশ করার পর কর্মসংস্থানের জন্য দীর্ঘদিন অপেক্ষা করতে হয় মর্মে জানা গেছে। ক্যাডেটদের কর্মসংস্থান করার জন্য আন্তর্জাতিক শিপিং এজেন্সি/শিপ ম্যানেজমেন্ট কোম্পানী বা দেশীয় কোম্পানীদের সাথে সার্বিক যোগাযোগ স্থাপন করে ক্যাডেটদের কর্মসংস্থানের কোন উদ্যোগ নিতে মেরিন একাডেমিতে পৃথক ডেস্ক/দপ্তর নেই।

২১। **সুপারিশ/মতামত :**

২১.১। আন্তর্জাতিক জাহাজ-বহরে ক্যাডেট নিয়োগ করার জন্য দেশে ও বিদেশে ক্যাডেটদের চাকুরীলাভের জন্য যোগাযোগ স্থাপন করার নিমিত্তে মেরিন একাডেমিতে আলাদা একটি ডেস্ক/দপ্তর স্থাপন করা প্রয়োজন;

২১.২। দরিদ্র মেধাবী ক্যাডেটের জন্য প্রয়োজনীয় বৃত্তির ব্যবস্থা করা যেতে পারে। ফিমেল ক্যাডেট সংখ্যা বৃদ্ধি করা যেতে পারে; এবং

২২.৩। প্রকল্পটির উপর External Audit সম্পাদন করত: আইএমইডিকে এর অনুলিপি প্রদান করতে হবে।

Enhancing Capacity of the Marine Academy (1st Revised) প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(১)	৬ তলাবিশিষ্ট ক্যাডেট ব্লক নির্মাণ	ব:ফু:	৪৫৯৪১.৮৬	৮৯৭.২৩	৪৫৯৪১.৮৬ (১০০)	৮৫৫.১৮ (৯৫.৩১)
(২)	১ তলা ক্যাডেট ডাইনিং হল নির্মাণ	ব:ফু:	৬৭৮৩.০০	১৪২.৬৪	৬৭৮৩.০০ (১০০)	১৩৫.৬৫ (৯৫)
(৩)	২ তলাবিশিষ্ট প্রশাসনিক ভবন নির্মাণ	ব:ফু:	১১৫৩০.০০	৩৬৬.৪০	১১৫৩০.০০ (১০০)	৩২৭.৫৫ (৮৯.৩৯)
(৪)	প্যারেড গ্রাউন্ডের গ্যালারি ও ছাদ নির্মাণ	ব:ফু:	১২৩০৭.৭৭	৩২৬.০৯	১২৩০৭.৭৭ (১০০)	৩২৬.০৯ (১০০%)
(৫)	উচ্চ বিদ্যালয়ের ২য় তলার কিছু অংশ নির্মাণ	ব:ফু:	৫০০০.০০	৬৮.২০	৫০০০.০০ (১০০%)	৬৮.২০ (১০০)
(৬)	২টি গ্যারেজ ও বিট নির্মাণ	ব:ফু:	১৪৮৩.২৭	১২.৭২	১৪৮৩.২৭ (১০০)	১২.৭২ (১০০)
(৭)	১৪ সিটের মাইক্রো বাস ক্রয়	সংখ্যা	১টি	২৬.৫০	- (১০০)	২৬.৫০ (১০০)
(৮)	৫২ সিটের ২টি বাস ক্রয়	সংখ্যা	২টি	১১২.০০	- (১০০)	১১২.০০ (১০০)
(৯)	৬ তলা ক্যাডেট ভবনের জন্য আসবাবপত্র ও ফিটিংস ক্রয়	থোক	-	৯০.০০	- (১০০)	৯০.০০ (১০০)
(১০)	ডাইনিং হলের জন্য আসবাবপত্র ও ফিটিংস ক্রয়	থোক	-	২২.০০	- (১০০)	২২.০০ (১০০)
(১১)	২ তলাবিশিষ্ট প্রশাসনিক ভবনের জন্য আসবাবপত্র ও ফিটিংস ক্রয়	থোক	-	৩৫.০০	- (১০০)	৩৫.০০ (১০০)
(১২)	স্কুলের নবনির্মিত অংশের জন্য আসবাবপত্র ও ফিটিংস ক্রয়	থোক	-	১.০০	(১০০)	১.০০ (১০০)
(১৩)	স্টাফের জন্য ব্যয়	জন	৫ জন	৬.৩৫	৫ জন (১০০)	৬.৩৫ (১০০%)
(১৪)	জ্বালানী	থোক	-	৩০.০০	- (১০০)	২৪.৭৫ (৮২.৫০)
(১৫)	কন্টিনজেন্সী	থোক	-	৪০.৮৭	- (১০০)	২৪.৫৪ (৬০.০০)
	সর্বমোট		-	২১৭৭.০০	- (১০০)	২১৫১.৭৫ (৯৮.৮৪)