

নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের উপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়ের 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)
১।	নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়	০৭	০৭	--	--	০৬	০১	০০ ২২৫	০৬	০০ ১০৯.৭৫

০১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যাঃ ০৭টি

০২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদকালঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্পের নাম	প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	প্রকৃত মেয়াদকাল
১.	বেনাপোল স্থল বন্দরের আধুনিকীকরণ (১ম পর্যায়) (২য় সংশোধিত)	৫১২৪.৪০	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৩
২.	ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়)	৫৪৫৪.১১৪	০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১৩
৩.	উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)	৩৩৮৪৭.৯৫	০১/০১/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৩
৪.	নোয়াপাড়া, ভেরব-আশুগঞ্জ ও বরগুনায় নদী বন্দর স্থাপন	১৪৯১.৬০	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৩
৫.	চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন	১১৮৯০.৩৬	০১/০৭/২০০৫ হতে ৩০/০৬/২০১৩
৬.	নেভিগেশনাল এইডস্টু মংলা পোর্ট	২১৪২.৪৫	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১৩
৭.	মংলা বন্দরের জন্য একটি কাটার সাকশন ডেজার, পাইলট ও ডেসপাস বোট সংগ্রহ	৫৮৯১.৮০	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩

০৩। ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণঃ

মূলতঃ নিম্নলিখিত কারণে প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়ঃ

সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের মেয়াদকাল বৃদ্ধির প্রধান প্রধান কারণসমূহ হচ্ছে যথাযথ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প প্রণয়ন ও তিকাদার নিয়োগে বিলম্ব, ক্রয় কার্য প্রক্রিয়াকরণে সময়ক্ষেপন, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী ইত্যাদি। তাছাড়া সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা বৃদ্ধি না পেলেও প্রকল্প প্রণয়নকালে বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম প্রকল্প প্রস্তুতিতে অন্তর্ভুক্ত না করা, বারবার ভৌত কাজের ডিজাইন পরিবর্তন ও সিডিউল রোট/নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধিহেতু ভৌত কাজের ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় কাজের পরিমাণ হ্রাস করে প্রকল্প সংশোধন, সঠিক পরিকল্পনার অভাব, দুর্বল প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ইত্যাদি কারণে অনেক প্রকল্প মূল পরিকল্পনা মোতাবেক বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি।

০৪। প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশঃ

ক্রঃনং:	প্রকল্পের নাম ও সমস্যা	সুপারিশ
০৬।	বেনাপোল স্থল বন্দরের আধুনিকীকরণ (১ম পর্যায়) (২য় সংশোধিত): আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা হলেও এর কার্যক্রম শুরু হয়নি। প্রকল্পে ৩ জন (খন্ডকালীন) প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে ফলে কর্মচারীগণ প্রকল্প পরিচালকের ধারাবাহিক তত্ত্বাবধান থেকে বঞ্চিত হয়েছে। নির্মিত ইয়ার্ডসমূহ ঢালাই না করায় প্রচন্ড ধুলাবালিযুক্ত পরিবেশের সৃষ্টি হয়েছে যা বন্দরের পরিচ্ছন্নতা বিনষ্ট করছে।	যথাশীঘ্র সম্ভব আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল এর কার্যক্রম চালু করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে; ওপেন স্টেক ইয়ার্ডসহ বাস টার্মিনাল ইয়ার্ড এবং আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ইয়ার্ডে আরসিসি ঢালাইয়ের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। ভারী জাতীয় মালামাল যেমন-স্টীল বার এবং হেভী মেশিনারী প্রভৃতি রাখার জন্য হেভি স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ প্রয়োজন।

	স্টীল বার এবং হেভী মেশিনারী প্রভৃতি ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য আলাদা কোন ইয়ার্ড নেই।	
০৭।	ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃ্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়): টঙ্গী এলাকায় নৌ-পথে কয়েকটি লো-হাইটের সড়ক ব্রীজ এবং রেলওয়ে ব্রীজ আছে। ব্রীজগুলো প্রতিস্থাপনের জন্য সরকারের নির্দেশনা থাকার পরেও তা প্রতিস্থাপনের তেমন কোন উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে না বলে জানা যায়। ফলে শুধুমাত্র কার্গো চলাচল করতে পারলেও ছোট আকারের একতলা লঞ্চ ব্যতিত অন্য কোন লঞ্চ চলাচল করতে পারে না। প্রকল্পের আওতায় খননকৃত ঢাকার অভ্যন্তরের খালগুলোর মধ্যে রামপুরা খালটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। পরিদর্শনকালে লক্ষ্য করা যায় খালটিতে প্রচুর নৌ-যান চলাচল করেছে। কিন্তু হাতির ঝিল প্রকল্পের মাধ্যমে ঢাকার সুয়ারেজ সরাসরি রামপুরা খালে চলে আসায় খালটির পানির মান প্রচন্ড ভাবে দূষিত হচ্ছে।	ঢাকার চারপাশের নদীগুলোর দূষণরোধকল্পে ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন। নদীগুলোর আশে পাশের শিল্প কারখানা বিশেষ করে তেজগাঁও এলাকা, বিসিক এলাকা ও টঙ্গীর সকল প্রকার শিল্প কারখানার বর্জ্য শোধনের ব্যবস্থা নেয়া জরুরী। এ ব্যাপারে ব্যবস্থা নেয়ার জন্য পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয় এবং শিল্প মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হলো। হাতির ঝিল এলাকার বর্জ্য পরিশোধনের ব্যবস্থা নেয়া হলে রামপুরা খালের পানি প্রচন্ডভাবে নষ্ট হওয়া থেকে রক্ষা পাবে এবং ঢাকার এ গুরুত্বপূর্ণ খালটি নৌ-চলাচলের উপযোগী থাকবে।
০৮।	উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ (১ম সংশোধিত): প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩০০% অতিরিক্ত সময় ক্ষেপন হয় যা অস্বাভাবিক। কোরিয়া থেকে সদ্য সংগ্রহকৃত উদ্ধারকারী জাহাজগুলোর সাহায্যে বর্তমানে সর্বোচ্চ ২৫০ টন ওজনের নৌ-যান উত্তোলন/উদ্ধার করা সম্ভব। কিন্তু বাংলাদেশের নদীপথে চলাচলকারী লঞ্চ/লাইট জাহাজ নিমজ্জিত অবস্থায় পলিমাটি/বালিসহ অনেকক্ষেত্রে ভার ২৫০ টন এর অধিক হয়ে যায়। ফলে অধিক ভারের লঞ্চ দুর্ঘটনাজনিত কারণে নিমজ্জিত হলে সংগৃহীত উদ্ধারকারী জাহাজগুলোর সাহায্য তা উত্তোলন/উদ্ধার সম্ভবপর হবে না।	ভবিষ্যতে এধরণের সমপর্যায়ের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে PERT (Project Evaluation & Review Technique)/ CPM (Critical Path Method) বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা প্রয়োজন। এধরণের সাহায্যপুষ্ট প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় তদারকির ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন। বর্তমান প্রেক্ষাপটে অধিক ভারের নৌ-যান দুর্ঘটনাজনিত কারণে নিমজ্জিত হলে সেগুলো উদ্ধার করার জন্য প্রস্তুতিমূলক ব্যবস্থা হিসেবে বৈদেশিক আর্থিক সহায়তায় আরো অধিক ভারোত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন ২/৩টি উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ করার বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে।
০৯।	নোয়াপাড়া, ভেরব-আশুগঞ্জ ও বরগুনায় নদী বন্দর স্থাপন: প্রকল্পের আওতায় ডেজিং-এর পরিমাণ নির্ধারণ করা সম্ভব হয়নি। নোয়াপাড়া বন্দরের স্টীল জেট এবং গ্র্যাপ্রোচ রোডের গুণগত মান নিম্নমানের, যার কারণে এ দু'টি কম্পোনেন্টের অস্তিত্ব বিলীন হওয়ার পথে।	বিআইডব্লিউটিএ-এর প্রকল্পসমূহের আওতায় ডেজিং কাজে স্বচ্ছতা বজায় রাখতে ডেজিং স্পয়েল পরিমাপের (Pit System) ব্যবস্থা রাখতে হবে। প্রকল্পের আওতায় যে পরিমাণ ডেজিং করা হয়েছে তার হিসাব আইএমইডিকে দিতে হবে। নোয়াপাড়া নদী বন্দরের স্টীল জেট এবং গ্র্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ কাজ কাঙ্ক্ষিত মানের না হওয়ায় এ কাজের সাথে জড়িত সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট ব্যাখ্যা চাওয়া যেতে পারে।
১০।	চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন : Computerized Terminal Management System (CTMS) এবং MIS স্থাপনের কাজ করা হলেও CTMS সম্পূর্ণরূপে কার্যকর করা সম্ভব হয়নি। কারিগরি সহায়তা প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রধান উদ্দেশ্য হলো কারিগরি জ্ঞান হস্তান্তর। এ প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত CTMS-এর রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বিদেশী কোম্পানী দ্বারা পরিচালনা করা হচ্ছে। অথচ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুসারে চট্টগ্রাম বন্দরের আইটি সেকশন দ্বারা CTMS-এর সকল কার্যাবলী সম্পাদিত হবার কথা।	CTMS পুরো মাত্রায় কার্যকর করতে আমদানী-রপ্তানী কারক, C & F Agents, Freight Forwarders, MLOs, ICD operators সহ সংশ্লিষ্ট সকল এজেন্সির কর্মকর্তা/কর্মচারীদের অব্যাহতভাবে প্রশিক্ষণ প্রদান করা যেতে পারে। CTMS রক্ষণাবেক্ষণের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলী এবং আইটি কর্মকর্তাদের দেশে এবং বিদেশে প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

১১।	<p>নেভিগেশনাল এইডস্টু মংলা পোর্ট : নিয়মিত স্টিয়ারিং কমিটি ও পিআইএসি'র সভা অনুষ্ঠিত না হওয়ার ফলে স্বচ্ছতার ব্যাপারে প্রশ্ন থেকে যায়। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কারিগরী কর্মকর্তাদের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতির উপর প্রশিক্ষণের অভাব রয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়।</p>	<p>প্রকল্প বাস্তবায়নে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ভবিষ্যতে নিয়মিত স্টিয়ারিং কমিটি ও পিআইসি সভা অনুষ্ঠান করা প্রয়োজন। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কারিগরী কর্মকর্তাদের জন্য পরিকল্পনা ও প্রকিউরমেন্ট বিষয়ে প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।</p>
১২।	<p>মংলা বন্দরের জন্য একটি কাটার সাকশন ডেজার, পাইলট ও ডেসপাস বোট সংগ্রহ: ডেজিং এর কাজে প্রশিক্ষিত জনবলের অভাব রয়েছে। মংলা বন্দরের সাথে দেশে পশ্চাৎ দিকের (Backward linkage) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হয়নি। ফলে বৃহৎ আকারের অনেক জাহাজ মংলা বন্দরে নোংগর করতে আগ্রহী হয়না; এবং প্রকল্পের স্টিয়ারিং ও পিআইসি সভা নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়নি।</p>	<p>ডেজিং কাজে নিয়মিত প্রশিক্ষণ প্রদানের জন্য চীন/নেদারল্যান্ড বা অন্য কোন বিদেশী নৌ-সংস্থার সাথে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দীর্ঘমেয়াদী Partnership গড়ে তোলা যেতে পারে। ভবিষ্যতে সংস্থা কর্তৃক বাস্তবায়নধীন সকল প্রকল্পের স্টিয়ারিং ও পিআইসি সভা নিয়মিত অনুষ্ঠানের মাধ্যমে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন কার্যক্রম অধিকতর স্বচ্ছ (Transparent) করতে হবে।</p>

“বেনাপোল স্থল বন্দরের আধুনিকীকরণ (১ম পর্যায়)”।

সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

০১.	প্রকল্পের নাম	:	“বেনাপোল স্থল বন্দরের আধুনিকীকরণ (১ম পর্যায়)”।			
০২.	(ক) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়।			
	(খ) বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ।			
০৩.	বাস্তবায়নকাল	:	আরম্ভ	সমাপ্তি	সময় বৃদ্ধি	
	(ক) মূল	:	০১/০৭/২০০৮	৩০/০৬/২০১১	৬৬%	
	(খ) সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সংশোধিত)	:	০১/০৭/২০০৮	৩০/০৬/২০১৩		
	(গ) প্রকৃত	:	০১/০৭/২০০৮	৩০/০৬/২০১৩		
০৪.	প্রকল্প এলাকা	:	যশোর জেলার শার্শা উপজেলা।			
০৫.	অনুমোদিত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	:	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত	প্রকৃত ব্যয়	ব্যয় বৃদ্ধি
	(ক) মোট	:	২৪৪৩.১০০	৫১৫৭.০০	৫১২৪.৪০	১০৯.৭৫%
	(খ) টাকা	:	২৪৪৩.১০০	৫১৫৭.০০	৫১২৪.৪০	
	(গ) বৈদেশিক মুদ্রা	:	--	--	--	
	(ঘ) প্রকল্প সাহায্য	:	--	--	--	
	(ঙ) আরপিএ	:	--	--	--	
০৬.	প্রকল্পের অর্থায়ন	:	বাংলাদেশ সরকার।			

০৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে আমদানী ও রপ্তানীযোগ্য দ্রব্য সামগ্রীর পরিমাণ ক্রমাগত বৃদ্ধি পাওয়ায় বেনাপোল স্থল বন্দরের প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাদিসহ সংরক্ষণাগার ও আনুষংগিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন ও সম্প্রসারণ।

০৮. প্রকল্পের পটভূমি ও মূল কার্যক্রমঃ

৮.১ প্রকল্পের পটভূমিঃ

৮.১.১ বিশ্বায়নের এ যুগে প্রতিবেশী দেশ ভারতের সাথে স্থল পথে ব্যবসা বাণিজ্য ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে। স্বাধীনতার পর হতে স্থল পথে আমদানী-রপ্তানীর ক্ষেত্রে বেনাপোল স্থল বন্দরই প্রধান ভূমিকা পালন করছে। বাংলাদেশের রাজস্ব আয়ের দিক থেকেও চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দরের পরেই বেনাপোল স্থল বন্দরের অবস্থান। কাস্টমস কর্তৃপক্ষ প্রতি বছর এ বন্দর হতে ১২০০-১৬০০ কোটি টাকা রাজস্ব আয় করে থাকে। স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ আমদানীকৃত ও রপ্তানীকৃত মালামালের ভাড়া হিসেবে বছরে আরো ১২-১৫ কোটি টাকার রাজস্ব আদায় করে। আন্তর্জাতিক ব্যবসা-বাণিজ্যের সম্প্রসারণের সাথে সাথে আমদানী-রপ্তানীর পরিমাণ ও এখানে রাজস্ব আয়ের পরিমাণও প্রতি বছর বৃদ্ধি পাচ্ছে। ব্যবসা-বাণিজ্য তথা আমদানী-রপ্তানীর পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে সাথে রাজস্ব আয়ের পরিমাণ ক্রমাগত বৃদ্ধি পেলেও বেনাপোল স্থল বন্দরে আমদানী ও রপ্তানীযোগ্য দ্রব্য সামগ্রীর সংরক্ষণে অবকাঠামোগত সুবিধাদি বৃদ্ধি হয়নি। ফলে শুধু ব্যবসা-বাণিজ্যের জন্য বন্দর ব্যবহারকারীরাই অসুবিধা ভোগ করছে না। যারা এ বন্দর দিয়ে বিভিন্ন কাজে ভারত ও বাংলাদেশে যাতায়াত করেন তাদেরও নানা রকম কষ্ট ও বিড়ম্বনায় পড়তে হতো।

৮.১.২ বেনাপোল স্থল বন্দরের উন্নয়ন ও আধুনিকীকরণের লক্ষ্যে একটি মহাপরিকল্পনা গ্রহণের নিমিত্ত পরামর্শক নিয়োগ করা হয়। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ২০০৬ সালে সমীক্ষা প্রতিবেদন দাখিল করে। উক্ত প্রতিবেদনে বিদ্যমান সুযোগ সুবিধার অতিরিক্ত ২৮টি ওয়ারহাউজ, ১ লক্ষ ৮৫ হাজার ব:ফুট আয়তনের ট্রান্সশিপমেন্ট ইয়ার্ড, ২ লক্ষ ৫২ হাজার ব:ফুট আয়তনের ওপেন ইয়ার্ড, ৩৮ হাজার ব:ফুট আয়তনের বিভিন্ন ধরনের ভবন, এক্সপোর্ট টার্মিনাল ভবন, প্যাসেঞ্জার টার্মিনালসহ সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো উন্নয়ন, ২২ একর ভূমি অধিগ্রহণ ও উন্নয়ন, ২২টি বিভিন্ন সাইজের হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট সংগ্রহ করা সহ অন্যান্য বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা সৃষ্টির সুপারিশ করা হয়।

৮.১.৩ বেনাপোল স্থল বন্দরের মাধ্যমে প্রতিদিন গড়ে ২০০০ যাত্রী বাংলাদেশ ও ভারতে যাতায়াত করে থাকে, যার অধিকাংশই রোগী। বিভিন্ন জেলা থেকে আগত যাত্রীদের বাস থেকে প্রায় ১.৫ কিলোমিটার দূরে নেমে কাস্টমস চেক-আপ করার জন্য জিরো পয়েন্টে পৌঁছাতে হয়। মূলত: এ সকল যাত্রীসাধারণকে ভ্যানগাড়ীতে চড়ে ইমিগ্রেশন ভবন পর্যন্ত পৌঁছাতে হয় এবং খোলা জায়গায় অপেক্ষা করতে হয়। এ প্রকল্পের মাধ্যমে যাবতীয় সুযোগ-সুবিধাসহ প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ভবন

নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়েছে। প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ভবনে কাস্টমস হাউজ, ইমিগ্রেশন হাউজ, যাত্রীদের অপেক্ষার জন্য ওয়েটিং রুম, টয়লেট, স্বল্প খরচে রাত্রিযাপনের সুবিধাসহ বন্দর ব্যবহারকারী প্রতিটি সংস্থার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা রাখা হয়।

উল্লেখ্য, এ বন্দর দিয়ে প্রতিদিন ভারতীয় প্রায় ৪০০-৪৫০টি এবং বাংলাদেশের প্রায় ১০০-১২০টি ট্রাক যাতায়াত করে থাকে। যাত্রীসাধারণ ও মালামাল পরিবহনকারী এ সকল যানবাহন বর্তমানে একটি রাস্তা ব্যবহার করে যাতায়াত করে বিধায় সার্বক্ষণিক যানজটের সৃষ্টি হয়। এ সমস্তু অসুবিধা লাঘব, আমদানীকৃত ও রপ্তানীযোগ্য দ্রব্য সামগ্রীর সংরক্ষণের সুবিধা বৃদ্ধি এবং বন্দরের অবকাঠামো উন্নয়নের লক্ষ্যে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ এ প্রকল্পটি গ্রহণ করে।

৮.২ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ** প্রকল্পের মূল কার্যক্রম হলো ৬.২৬ একর ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ প্রদান, অধিগ্রহণকৃত ভূমি উন্নয়ন, ৪টি ট্রানজিট শেড নির্মাণ, ৪১৮৯ বর্গ মিটার প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ, ৭৬০ বর্গ মিটার বাস টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ, ২৫৪৭৭ বর্গ মিটার ওপেন স্ট্যাক ইয়ার্ড নির্মাণ, ৬৬২৫ বর্গ মিটার রাস্তা নির্মাণ, ১৯৪০ বর্গ মিটার সীমানা প্রাচীর নির্মাণ, গেট ও গেট হাউজ নির্মাণ।

০৯. **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ পরিশিষ্ট –ক দ্রষ্টব্য।**

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

১১. **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 ;
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

১২. **প্রকল্প পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণঃ** গত ২১/১১/২০১৪ খ্রিঃ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু ও সহকারী পরিচালক জনাব লসমী চাকমা কর্তৃক প্রকল্পের সমাপ্ত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী ও সাবেক প্রকল্প পরিচালক জনাব খন্দকার আবু মনসুর আহমেদ, সহকারী প্রকৌশলী জনাব ধীরেন্দ্র নাথ সরকার এবং জনাব আমিনুল ইসলাম উপস্থিত ছিলেন।

১৩. **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **ভূমি অধিগ্রহণ, ভূমি উন্নয়ন এবং ক্ষতি পূরণঃ** প্রকল্পের আওতায় ৬.২৬ একর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ব্যয়কৃত অর্থের পরিমাণ ২৪৬৭.৭১ লক্ষ টাকা।

১৩.২ **আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল বিল্ডিংঃ** প্রকল্পের আওতায় ৭৬৮.৩২ লক্ষ টাকায় ৪১৮৯.০০ বর্গ মিটার আয়তন বিশিষ্ট একটি দ্বিতল আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। এ ছাড়া টার্মিনালের সম্মুখে একটি পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল বিল্ডিং এর কাজ মানসম্মত বলে প্রতীয়মান হয়। তবে প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল বিল্ডিং-এর কার্যক্রম এখনো শুরু হয়নি। প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ভবন চালু করার বিষয়ে বন্দর কর্তৃপক্ষ এবং কাস্টমস কর্তৃপক্ষের মধ্যে প্যাসেঞ্জার প্রতি ফি নির্ধারণ বিষয়ে মতবিরোধ ছিল। তবে মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রী সংশ্লিষ্ট সকলের সাথে সভা করে বিরোধ নিষ্পত্তি করেছেন মর্মে স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। খুব শীঘ্রই প্যাসেঞ্জার টার্মিনালের কার্যক্রম চালু হবে বলে আশা করা যায়।



চিত্র-১: নির্মিত আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল

১৩.৩ **বাস টার্মিনাল বিল্ডিং :** প্রকল্পের আওতায় ১৬৮.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে একটি দ্বিতল বাস টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। এর আয়তন ৮৩৩.৩৭ বর্গ কি:মি:। টার্মিনালে বাস কাউন্টার, যাত্রীদের বসার ব্যবস্থা এবং টয়লেট সুবিধাদি রাখা হয়েছে। বিল্ডিং এর সামনে ইন্টারন্যাশনাল বাস টার্মিনাল ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে। পূর্বে যাত্রী পরিবহনকারী বাসসমূহ রাস্তায় পার্কিং-এর ফলে যানজট সৃষ্টি হতো। বর্তমানে বাস টার্মিনাল বিল্ডিং-এর সামনে নির্মিত ইয়ার্ডে বাসসমূহ পার্কিং করার ফলে এ সমস্যা দূরীভূত হয়েছে।



চিত্র-২ : বাস টার্মিনাল বিল্ডিং

১৩.৪ **বাউন্ডারী ওয়াল ও বাইপাস রাস্তাঃ** বেনাপোল স্থল বন্দরের সীমানার ভিতরের বেশ কিছু জায়গা এবং রেললাইনের দু'পাশের সম্পূর্ণ জায়গা দীর্ঘদিন যাবৎ বস্তি ও প্রভাবশালীদের অবৈধভাবে দখলে ছিল। বর্তমানে জায়গাগুলো দখলমুক্ত করা হয়েছে। এছাড়া স্থল বন্দরের নিরাপত্তা রক্ষায় ১৯৪০ রা:মি: বাউন্ডারী ওয়াল এবং গেট হাউজসহ গেট নির্মাণ করা হয়েছে। এর নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক (চিত্র-৩)।

পূর্বে একটি রাস্তা ব্যবহার করে যাত্রীবাহী ও মালামাল পরিবহনকারী সকল যানবাহন যাতায়াত করায় লোক চলাচলে সমস্যা এবং সার্বক্ষণিক যানজটের সৃষ্টি হতো। প্রকল্পের আওতায় স্থল বন্দরে ৬৬২৪.১৫ ব:মি: আভ্যন্তরীণ বাইপাস রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে একপথে যাত্রীবাহী বাস জিরোপয়েন্ট পর্যন্ত প্যাসেঞ্জার টার্মিনালে যাচ্ছে অন্যদিকে বাইপাস রাস্তা দিয়ে শুধুমাত্র মালামাল পরিবহনকারী যানবাহনগুলো চলাচল করছে। এতে যানজট সমস্যা দূরীভূত হয়েছে এবং মালামাল পরিবহন সহজ হয়েছে (চিত্র-৪)।



চিত্র-৩ : বাউন্ডারী ওয়াল



চিত্র-৪ : বাইপাস রাস্তা

১৩.৫ কন্টেইনার ও ট্রানজিট শেডঃ প্রকল্পের আওতায় ০৪টি কন্টেইনার শেড এবং ৪১৬০.৬০ বর্গ মিটার আয়তনের ট্রানজিট শেড নির্মাণ করা হয়েছে। ক্রমবর্ধমান চাহিদার তুলনায় শেডের সংখ্যা এখনো অপ্রতুল। আরো কিছু কন্টেইনার এবং ট্রানজিট শেড নির্মাণের প্রয়োজন রয়েছে।



চিত্র-৫: কন্টেইনার শেড



চিত্র-৬ : ট্রানজিট শেড

১৩.৬ ওপেন স্ট্যাক ইয়ার্ডঃ প্রকল্পের আওতায় নিম্নোক্ত ইয়ার্ডসমূহ নির্মিত হয়েছে:

- (ক) ওপেন ইয়ার্ড ফর স্টোরেজ - ১৩০৫০০ মি:
- (খ) এক্সপোর্ট টার্মিনাল ইয়ার্ড - ৮৭৮৫ ব: মি:
- (গ) ইন্টারন্যাশনাল বাস টার্মিনাল ইয়ার্ড - ৩৬৪২০ মি:



চিত্র-৭ : ওপেন স্ট্যাক ইয়ার্ড ও বৈদ্যুতিক খুটি



চিত্র-৮: পরিদর্শনরত আইএমইডি'র প্রতিনিধি

তাছাড়া প্রকল্পের আওতায় ইলেকট্রিফিকেশন, ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম, ডেইনেজ সিস্টেম, পাবলিক টয়লেট, ওয়েয়িং স্কেল প্রভৃতি কাজসমূহ নমুনার ভিত্তিতে পরিদর্শন করা হয়। এসব ছোট অঙ্গের কাজ সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়।

১৪. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	জনাব মোঃ তাজুল ইসলাম	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১/০৭/২০০৮ হতে ৩১/১২/২০০৯
২	জনাব খন্দকার আবু মনসুর আহমেদ	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১/০১/২০১০ হতে ২৭/০৮/২০১২
৩।	জনাব এম এম তরিকুল ইসলাম	পরিচালক (অডিট)	খন্ডকালীন	২৮/০৮/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৩

১৫. **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত দলিলপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, বিজ্ঞাপন 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. **প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ** বেনাপোল স্থল বন্দর বাংলাদেশের একমাত্র স্থল বন্দর যা স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ নিয়ন্ত্রণ করে। প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব নিরূপণে আরো কিছু সময়ের প্রয়োজন। আপাত দৃষ্টিতে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে আমদানী-রপ্তানীর পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে এবং আমদানী-রপ্তানী প্রক্রিয়া সহজতর হয়েছে। প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত অবকাঠামো নির্মাণের ফলে স্থল বন্দরের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। বাস টার্মিনাল বিস্তিৎ নির্মাণের ফলে গাড়ীগুলোর নিরাপত্তা এবং রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত হয়েছে। এছাড়া আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল কার্যক্রম চালু করলে বন্দরের সরাসরি আর্থিক আয় হবে।

১৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

উদ্দেশ্য	অর্জন
বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে আমদানীকৃত ও রপ্তানীযোগ্য দ্রব্য সামগ্রীর পরিমাণ ক্রমাগত বৃদ্ধি পাওয়ায় বেনাপোল স্থল বন্দরের প্রয়োজনীয় গুদামজাত সুবিধাদিসহ সংরক্ষণাগার, আনুষংগিক ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন ও সম্প্রসারণ করা।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নিম্নোক্ত সুবিধাসমূহ বৃদ্ধি পেয়েছে: ক) ভূমি ৬.২৬ একর খ) ৪১৬০.৬০ ব:মি: ওয়্যারহাউজ গ) ২৫৩১৯.৯৭ ব:মি: ট্রান্সশিপমেন্ট ও ওপেন স্টেক ইয়ার্ড ঘ) ৪১৮৯.০০ ব:মি: প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ঙ) ৬৬২৪.১৫ ব:মি: রাস্তা চ) আরসিসি ডেইন, ফায়ার ফাইটিং সিস্টেম, পাবলিক টয়লেট ইত্যাদি।

১৮. সমস্যাঃ

- ১৮.১ ডিপিপি অনুযায়ী প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ভবন থেকে প্রতিবছর কমপক্ষে ২ (দুই) কোটি টাকা রাজস্ব আয় হবে। অথচ আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল নির্মাণ করা হলেও এর কার্যক্রম শুরু হয়নি;
- ১৮.২ প্রকল্পে ৩ জন (খন্ডকালীন) প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে ফলে কর্মচারীগণ প্রকল্প পরিচালকের ধারাবাহিক তত্ত্বাবধান থেকে বঞ্চিত হয়েছে;
- ১৮.৩ নির্মিত ইয়ার্ডসমূহ ঢালাই না করায় প্রচন্ড ধুলাবালিযুক্ত পরিবেশের সৃষ্টি হয়েছে যা বন্দরের পরিচ্ছন্নতা বিনষ্ট করছে;
- ১৮.৪ স্টীল বার এবং হেভী মেশিনারী প্রভৃতি ভারী মালামালসমূহ রাখার জন্য আলাদা কোন ইয়ার্ড নেই;
- ১৮.৫ পরিদর্শনে দেখা যায় আমদানীকৃত এসিডসমূহ সংরক্ষণের আলাদা কোন ব্যবস্থা নেই এবং অন্যান্য মালামালের সাথে উন্মুক্ত স্থানে রাখা হয়েছে। এসিডসমূহ পার্শ্ববর্তী আবাসিক এলাকায় স্বাস্থ্যঝুঁকির সৃষ্টি করছে। স্থানীয় অধিবাসীদের মধ্যে এ নিয়ে ক্ষোভ রয়েছে।

১৯. সুপারিশ/মতামতঃ

- ১৯.১ যথাশীঘ্র সম্ভব আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল এর কার্যক্রম চালু করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৯.২ বাস্তবায়িত প্রকল্প রক্ষণাবেক্ষণে প্রতি বছর প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করা যেতে পারে;
- ১৯.৩ ওপেন স্টেক ইয়ার্ডসহ বাস টার্মিনাল ইয়ার্ড এবং আন্তর্জাতিক প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল ইয়ার্ডে আরসিসি ঢালাইয়ের ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ১৯.৪ ভারী জাতীয় মালামাল যেমন-স্টীল বার এবং হেভী মেশিনারী প্রভৃতি রাখার জন্য হেভি স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ প্রয়োজন;
- ১৯.৫ আমদানীকৃত এসিডসমূহ সংরক্ষণের জন্য পৃথক সংরক্ষণাগার নির্মাণ করা যেতে পারে;
- ১৯.৬ আমদানীকৃত মালামাল পরিবহণে ব্যবহৃত খালি ট্রাকগুলো রাখার জন্য পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ করা যেতে পারে এবং
- ১৯.৭ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদনপূর্বক আইএমই বিভাগকে জরুরীভিত্তিতে অবহিত করতে হবে।

“ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়)”

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : “ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়)”
- ২। প্রকল্প এলাকা : (আশুলিয়া হতে টঙ্গী হয়ে কাঁচপুর পর্যন্ত) ঢাকা, গাজীপুর ও নারায়ণগঞ্জ জেলা।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)।
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৭৫০.০০ (--)	৬৫০০.০০ (--)	৫৪৫৪.১১৪ (--)	০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১০	০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৭০৪.১১৪ (১৫%)	৩ বছর (১০০%)

- ৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন : প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলো :

(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	
(১)	প্রকৌশল জরিপ	কি:মি	৬৪	৮.০০	৬৪ (১০০%)	৮.০০ (১০০%)
(২)	হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ	কি:মি	৪০.৫০	৫.০০	৪০.৫০ (১০০%)	৫.০০ (১০০%)
(৩)	ভূমি অধিগ্রহণ	একর	২.৯৯	৩০১.০০	২.৯৯ (১০০%)	৩০১.৬৮ (১০০.২২%)
(৪)	নদীর তলদেশে বাধা অপসারণ	থোক	-	৫.০০	-	প্রয়োজন হয়নি
(৫)	ডাইক নির্মাণ	থোক	-	১০০.০০	-	৯৫.৪২ (৯৫.৪২%)
(৬)	ড্রেজিং (বালু ও তুরাগ নদী ও রামপুরা খাল)	ল:ঘ:মি:	৩৪.৭৩	৪১৭৫.৩৬	৩৩.৮৮৭	৩৪৮০.৪০ (৮৩.৩৫%)
(৭)	খনন (খাল ও নদী)	ল:ঘ:মি:	১৩.৩৫	৫৩৬.৬০	১২.৭৩	৪৭৯.১২ (৮৯.২৮%)
(৮)	আরসিসি জেটি ও সিড়ি	সংখ্যা	৪	৮০.০০	৪ (১০০%)	৮০.০০ (১০০%)
(৯)	ল্যান্ডিং স্টেশন	সংখ্যা	৩	৭৫.০০	৩ (১০০%)	৭৫.০০ (১০০%)
(১০)	আর সি সি জেটি ফেন্ডার	সংখ্যা	৬	২৪.০০	৬ (১০০%)	২৪.০০ (১০০%)
(১১)	ভূমি উন্নয়ন	থোক	-	৫১.৭০	(১০০%)	৫১.৭০ (১০০%)

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	
(১২)	টার্মিনাল বিল্ডিং কাম অপারেশনাল বিল্ডিং	সংখ্যা	২	১৭০.২৫	২ (১০০%)	১৬৯.৮০ (৯৯.৭৩%)
(১৩)	বার্দিং সুবিধাদি	সংখ্যা	১৬	১৭৫.০০	১৬ (১০০%)	১৭৪.৭০ (৯৯.৮২%)
(১৪)	তীর সংরক্ষণ	ব:মি:	৪২০০.০০	৮০.০০	৪২০০.০০ (১০০%)	৮০.০০ (১০০%)
(১৫)	বিদ্যুতায়ন	থোক	-	১০.০০	-	১০.০০ (১০০%)
(১৬)	পানি সরবরাহ	সংখ্যা	৩	৪.৫০	৩ (১০০%)	৪.০০ (৮৯%)
(১৭)	সিগনাল ও মার্কিংসহ মার্কিং পোস্ট	থোক	-	১০.০০	-	১০.০০ (১০০%)
(১৮)	গাড়ী ভাড়া	সংখ্যা	১	২২.০০	১ (১০০%)	১৪.১৫ (৬৪.৩১%)
(১৯)	আসবাবপত্র	থোক	-	১০.০০	-	১০.০০ (১০০%)
(২০)	জনবল	সংখ্যা	৮	৫৯.০০	৮ (১০০%)	১০.৪২০ (১৭.৬৬%)
(২১)	পরামর্শক	থোক	-	৪৫.০০	-	২৯.০০ (৬৪.৪৫)
(২২)	এপ্রোচ টু লেন্ডিং স্টেশন	ব:মি:	২২৬০.০০	২৬৭.৬৩	২২৬০.০০ (১০০%)	২৬৭.৬৩ (১০০%)
(২৩)	অন্যান্য ব্যয়	থোক	-	৭৫.০০	-	৭৩.৬৯৩ (৯৮.২৬%)
(২৪)	প্রাইস কন্ট্রোল	থোক	-	২০৯.৯৬	-	-
	মোট =			৬৫০০.০০		৫৪৫৪.১১৪

৭। **প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ থাকলে তার কারনঃ** প্রকল্পের আওতাধীন সকল প্রয়োজনীয় অংগেরই কাজ শতভাগ সম্পাদন করা হয়েছে। কোন অংগ অসমাপ্ত রাখা হয়নি। “টঞ্জীতে নদীর তলদেশে বাধা অপসারণ” আইটেমটি ডেজার দ্বারা ডেজিং কালে অপসারিত হয়ে যাওয়ায় আলাদা ভাবে কাজটি সম্পাদনে ব্যয় করতে হয়নি।

৮। **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে :

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা ;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও 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 ;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

৯। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৯.১। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

- ক) আশুলিয়া ও কাঁচপুরের মধ্যবর্তী টঙ্কী খাল ও বালু নদীতে ৪০.৫০ কিঃমিঃ নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন ;
- খ) যাত্রী ও মালামাল পরিবহণের লক্ষ্যে কাঁচপুর, ইছাপুরা ও কায়েতপাড়ায় ৩(তিন)টি এবং টঙ্কীতে ১ (এক)টি নদী বন্দর স্থাপনাদি নির্মাণ।
- গ) ঢাকা মহানগরীর চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ উন্নয়নের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নতি সাধন এবং যানজট হ্রাসকরণ।

৯.২। প্রকল্পের পটভূমি :

“ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (প্রথম পর্যায়) সদর ঘাট হতে আশুলিয়া ব্রীজ পর্যন্ত নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন ও ল্যান্ডিং সুবিধাদি প্রদান” শীর্ষক প্রকল্পটি জুলাই’২০০১ থেকে জুন’২০০৫ মেয়াদে মোট ৩৬.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে সমাপ্ত হয়। মহানগরীর যানজট নিরসণ, অর্থনৈতিক ক্ষতিরোধ এবং নগরজীবন আরো সহজ করার জন্য বিকল্প পরিবহণ ব্যবস্থা হিসেবে “ঢাকা শহরের সুশাসন ও উন্নয়ন” কমিটির ০৬.০৩.২০০৪ তারিখে অনুষ্ঠিত সভার সিদ্ধান্তের আলোকে “ঢাকা শহরের চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়)” শীর্ষক প্রকল্প হাতে নেয়া হয়। সে আলোকে আশুলিয়া হতে টঙ্কী হয়ে কাঁচপুর পর্যন্ত নৌ-পথের উন্নয়নের জন্য নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয় Japan Debt Cancellation Fund (JDCF) অর্থায়নে ২৯৪.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের প্রস্তাব করে। প্রকল্পটিতে সংযোগ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ডিসিসি ও এলজিইডি এর কিছু কাজসহ নৌ-পথের নাব্যতার জন্য বিআইডব্লিউটিএ’র আইটেম সংযোজন করা হয়। প্রাক-একনেক সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ব্যয় যুক্তিযুক্ত করে ১৪১ কোটি ৩৩.০০ লক্ষ টাকায় একনেকের অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়। ২৬.১২.২০০৫ তারিখের একনেক সভায় ১ম পর্যায়ের সমাপ্তির প্রতিবেদনসহ একনেকের বিবেচনার জন্য পুনরায় পেশ করার সিদ্ধান্ত হয়।

পরবর্তীতে একনেক সভায় উপস্থাপনের জন্য ০৬.০৩.২০০৬ তারিখে পুনর্গঠিত প্রকল্প প্রস্তাবের উপর কার্যপত্র/সার-সংক্ষেপ পরিকল্পনা কমিশনে পুনরায় প্রেরণ করা হয়। অতঃপর বিভিন্ন সেক্টরের আওতায় প্রক্রিয়াধীন এবং বিভিন্ন পর্যায়ে অনুমোদনের জন্য অপেক্ষমান উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রীর সভাপতিত্বে ২৮.০৩.২০০৬ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় উপস্থাপন করা হলে সভায় মন্তব্য প্রদান করা হয় যে, “প্রকল্পটির বিনিয়োগ ব্যয় অধিক বলে মনে হয়”। এ ক্ষেত্রে সম্পূর্ণ জিওবি খাত থেকে বার্ষিক প্রায় ৪৭.০০ কোটি টাকা হারে বরাদ্দ প্রদান করতে হবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির বিনিয়োগ ব্যয় যুক্তিযুক্ত করে পরবর্তী একনেক সভায় বিবেচনার জন্য পেশ করা সমীচীন হবে। এ মন্তব্যের পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পে প্রস্তাবিত বিনিয়োগ ব্যয় পরীক্ষা-নিরীক্ষার মাধ্যমে যুক্তিযুক্ত করে ১৪১.৩৩ কোটি টাকা থেকে ৩৮.৩৩ কোটি টাকা কমিয়ে প্রস্তাবিত ব্যয়ের ২৭% কম) ১০৩.০০ কোটি (একশত তিন কোটি) টাকায় পুনঃনির্ধারণ করা হয়। গত ২১.০৬.২০০৭ তারিখের পিইসি সভার সিদ্ধান্তের আলোকে এলজিইডি ও সিটি কর্পোরেশনের অংশটুকু বাদ দিয়ে শুধুমাত্র বিআইডব্লিউটিএ’র অংশটুকু ৪৭৫০.০০ লক্ষ টাকায় সম্পাদনের জন্য সুপারিশ করে। পিইসি’র সভার সুপারিশে গত ২০.০৪.২০০৭ তারিখে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। অনুমোদনকালে প্রকল্পটির মেয়াদ ছিল জুলাই’০৭ হতে জুন’১২ পর্যন্ত।

১০। অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থাঃ

- ১০.১ বিআইডব্লিউটিএ এর উদ্যোগে গৃহীত প্রকল্পটি গত ২১.০৬.২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত পিইসি সভায় সুপারিশকৃত এবং অতঃপর ২০.০৪.২০০৭ তারিখের একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের ফিজিবিলিটি স্টাডি ও স্থাপনা নির্মাণের ডিজাইনের জন্য Bureau of Research, Testing & Consultation (BRTC) - BUET-কে নিয়োগ করা হয়। BRTC-BUET-এর সুপারিশের আলোকে প্রকল্পের প্রধান অংগ, ৩ (তিন)টি খাল (তুরাগ, বালু, রামপুরা খাল) খনন বাবদ ৪০.৫০ কিঃমিঃ নৌ-পথ উন্নয়ন এবং টঙ্কীতে একটি নদী বন্দর নির্মাণ ছাড়াও আরও ৩টি স্থানে ল্যান্ডিং স্টেশন নির্মাণ ও আনুসাংগিক কাজের জন্য ৬৫০০.০০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি জুলাই’২০০৭ হতে জুন’২০১২ পর্যন্ত সময়ে বাস্তবায়নের জন্য ১৬.০৬.২০০৯ তারিখের একনেক সভায় সংশোধিত আকারে অনুমোদন করা হয়। পুনঃঅনুমোদনকালে প্রকল্পটি’র মেয়াদ ছিল জুলাই’২০০৭ হতে জুন’২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ এক বছর অর্থাৎ জুন’২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১। প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনঃ

গত ২৪.০৫.২০১৪ তারিখে “ঢাকা শহরের চারিদিকে নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়)” প্রকল্পের খননকৃত নৌ-পথ ও খালসমূহসহ ইতোমধ্যে নির্মিত ০৩টি ল্যান্ডিং স্টেশন ও টঙ্গী নদী বন্দরের জন্য নির্মিত অবকাঠামো সুবিধাদি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বিআইডব্লিউটিএ’র প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ মজিবুর রহমান সরকার, তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী ও প্রকল্প পরিচালক জনাব রকিবুল ইসলাম তালুকদার, সহকারী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক সরবরাহকৃত পিসিআর, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা, পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণীত হয়েছে।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

১২.১ **ড্রেজিং ও খাল খননঃ** প্রকল্পের অধীনে ৪০.৫০ কিলোমিটার নৌ-পথ ও রামপুরা খাল ড্রেজিং করার জন্য ৩৪.৭৩ লক্ষ ঘন মিটারের স্থলে মোট ৩৩.৮৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটি ড্রেজিং করা হয়েছে। এর জন্য ৪১৭৫.৩৬ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৩৪৮০.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। মোট ড্রেজিংকৃত মাটির মধ্যে বিআইডব্লিউটিএ’র ড্রেজিং বিভাগ নিজস্ব ডেজার দ্বারা ২৬.৫৯ লক্ষ ঘন মিটার ড্রেজিং করে। অবশিষ্ট ৭.২৯ লক্ষ ঘন মিটার এর মধ্যে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড ০.৫২ লক্ষ, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী ০.৭৯ লক্ষ এবং প্রাইভেট প্রতিষ্ঠান ৫.৯৮ লক্ষ ঘন মিটার ড্রেজিং কাজ সম্পন্ন করে। এই ড্রেজিং কাজ করার ফলে আশুলিয়া ব্রীজ হতে টঙ্গী হয়ে কাঁচপুর পর্যন্ত প্রায় ৪০.৫০ কিলোমিটার নৌ-পথের নাব্যতা পুনরুদ্ধার হয়েছে। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে প্রকৃত ড্রেজিং এর পরিমাণ/খননকৃত নৌ-পথের গভীরতা পরীক্ষা করা হয়। প্রকল্পের আওতায় তুরাগ ও বালু নদীসহ ঢাকা শহরের অভ্যন্তরে রামপুরা খাল এর পুনঃখনন করা হয়। উল্লেখ্য, আশুলিয়া হতে টঙ্গী পর্যন্ত নৌ-পথের প্রশস্ততা ১২০ ফুট এবং গভীরতা (৬ ফুট ড্রাস্ট ভ্যাসেল চলাচলের সুবিধার জন্য) সর্বনিম্ন ৮ ফুট এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শন কালে ৬ ফুটের চেয়ে অধিক ড্রাস্ট সম্পন্ন কমার্সিয়াল ভ্যাসেল চলাচল করতে লক্ষ করা গেছে। কয়েকটি স্থানে গভীরতা পরিমাপ করা হয় তাতে ৮ ফুট বা ততোধিক গভীরতা পাওয়া যায়।



চিত্র-১: ৬ ফুট বা তদুর্ধ্ব ড্রাস্ট ভ্যাসেলের যাতায়াত।

১২.২ **কাঁচপুর ল্যান্ডিং স্টেশনঃ** কাঁচপুর ল্যান্ডিং স্টেশন পরিদর্শনকালে লক্ষ্য করা যায় কাঁচপুরে একটি দ্বি-তল টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। টার্মিনাল বিল্ডিং সম্মুখে ২(দুই)টি ষ্টীল গ্যাংওয়ে, ২(দুই) আরসিসি র‍্যাম্প, ৪(চার)টি ষ্টীল স্পাড ও ২(দুই)টি পন্টুন স্থাপন করা হয়েছে (পন্টুনগুলো বিআইডব্লিউটিএ’র নিজস্ব পন্টুন)। এছাড়া টার্মিনালের সম্মুখে ১(এক)টি পাকিং ইয়ার্ড ও পাকিং ইয়ার্ডের সম্মুখে ব্যাংক প্রটেকশন এবং কাঁচপুর এলাকায় ৩ (তিন)টি আরসিসি জেটি ও জেটির সম্মুখে ৬টি ফেন্ডার স্থাপন করা হয়েছে। টার্মিনালে যাত্রীদের জন্য ভৌত সুবিধাদি ছাড়াও আনুসাংগিক সুবিধাদি যেমন টয়লেট ফ্যাসিলিটিজ ও পানীয় জলের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। টার্মিনালের সাথে স্থাপিত পন্টুনের সংযোগের জন্য নির্মিত ষ্টীল গ্যাংওয়ের দৈর্ঘ্য ৩০.৫০ মিটার ও প্রশস্ততা ৩.২০ মিটার পাওয়া যায় যা ডিজাইন মোতাবেক হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। কাঁচপুর ল্যান্ডিং স্টেশনের সাথে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের সংযোগের জন্য একটি সংযোগ সড়ক ও একটি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। সংযোগ সড়ক ও আরসিসি ব্রীজের পরিমাণ মোট ২২৬০ বর্গ মিটার।



চিত্র-২: কাঁচপুর ল্যাভিং স্টেশন।

- ১২.৩ **কায়েত পাড়া ল্যাভিং স্টেশনঃ** কায়েত পাড়া ল্যাভিং স্টেশনে একটি আরসিসি সিঁড়ির মাধ্যমে নৌ-যানের বার্ডিং সুবিধাদি নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১২.৪ **ইছাপুর ল্যাভিং স্টেশনঃ** ইছাপুর ল্যাভিং স্টেশনে একটি টার্মিনাল বিল্ডিং ও যাত্রী উঠানামার জন্য সিঁড়ির মাধ্যমে সংযোগ স্থাপন করা হয়েছে।
- ১২.৫ **টঙ্গী নদীবন্দর ও আনুসাংগিক স্থাপনাদিঃ** প্রকল্পের আওতায় টঙ্গী পাগাড় মৌজায় ২.৯৯ একর জায়গা অধিগ্রহণ করে তা উন্নয়নের মাধ্যমে একটি দ্বি-তল টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে টার্মিনাল বিল্ডিং-এ যাত্রীদের বসার ব্যবস্থাসহ দোতলায় টঙ্গী নদীবন্দরের অফিস কার্যক্রম চালু অবস্থায় দেখা যায়। টার্মিনাল বিল্ডিং এর সাথে স্থাপিত পন্থনের সংযোগের জন্য ২টি আরসিসি র্যাম্প, ২টি স্টীল গ্যাংওয়ে, ৪টি স্টীল স্পাড স্থাপন করা হয়েছে। টার্মিনাল বিল্ডিং এর সম্মুখে একটি পার্কিং ইয়ার্ড, ব্যাংক প্রটেকশন এবং উত্তরখান মৌজায় (রাজবাড়ী) একটি আরসিসি সিঁড়ি নির্মাণ করা হয়েছে। টার্মিনাল বিল্ডিং-এ পানি সরবরাহ ও যাত্রী বসার ব্যবস্থা এবং টয়লেট সুবিধাদি নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র:-৩ টঙ্গী নদী বন্দর

- ১২.৬ **পরামর্শক সেবাঃ** নৌ-পথের নাব্যতার সম্ভাব্যতা সমীক্ষা এবং ল্যাভিং স্টেশনগুলোর স্থাপনার ডিজাইন Bureau of Research, Testing and Consultation (BRTC), BUET দ্বারা সম্পন্ন করা হয়। BUET-এর সাথে পরামর্শক ফি ৪৫.০০ লক্ষ টাকা নির্ধারনপূর্বক সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী সমীক্ষাটি প্রকল্প অনুমোদন হওয়ার পূর্বেই শেষ হয়। এ জন্য প্রকল্প অনুমোদনের পূর্বে ১৬.০০ লক্ষ টাকা কর্তৃপক্ষ অন্য বাজেট হতে BUET-কে প্রদান

করে। অবশিষ্ট ২৯.০০ লক্ষ টাকা আলোচ্য প্রকল্প হতে ব্যয় করা হয়েছে। অর্থাৎ উপদেষ্টা সার্ভিস কাজে মোট ৪৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হলেও এ প্রকল্প হতে ২৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়।

১৩। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৬৫০০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে ৫৪৫৪.১১৪ (৮৪%) লক্ষ টাকা, বাস্তব অগ্রগতি ৯৫%।

১৪। **Procurement of Works এর উপর তথ্যাদিঃ**

প্রকল্পের পিপিআর-২০০৮ এর প্রতিফলনঃ প্রকল্পের ভৌত কাজের দরপত্র আহবান, দরপত্র মূল্যায়ন এবং অনুমোদন প্রক্রিয়া পিপিআর-২০০৮ এর আলোকে সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে দেখা যায়। প্রকল্পের প্রধান অংশ, নদী ড্রেজিং এর প্রায় ৮০% কাজ (৩৩.৮৯ লক্ষ ঘন মিটারের মধ্যে ২৬.৫৯ লক্ষ ঘন মিটার) বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা করা হয়েছে। অবশিষ্ট ড্রেজিং কাজ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী ও একটি অংশ প্রাইভেট ড্রেজার কোম্পানী দ্বারা ড্রেজিং করা হয়েছে। ড্রেজিং এর বেশিরভাগ অংশই নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা সম্পন্ন হওয়ায় এ কাজের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের সিংহ ভাগই বুক ট্রান্সফারের মাধ্যমে প্রকল্প হতে রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত হয়।

১৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**

বিআইডব্লিউটিএ'র প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ নূরুল ইসলাম শুরুর প্রকল্পের খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব গ্রহণ করেন। পরবর্তীতে বিআইডব্লিউটিএ'র অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী জনাব আবুল কাসেম ও জনাব গোলাম রব্বানী খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে গত ২৮.০২.২০১১ তারিখ পর্যন্ত দায়িত্ব পালন করেন। জনাব গোলাম রব্বানী অবসর গ্রহণ করলে বিআইডব্লিউটিএ'র নির্বাহী প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী জনাব রকিবুল ইসলাম তালুকদার খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে গত ০১.০৩.২০১১ হতে সমাপ্তি অর্থাৎ ৩০.০৬.২০১৩ তারিখ পর্যন্ত দায়িত্ব পালন করেন।

১৬। **প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব :**

প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করার ফলে ঢাকার চারিদিকে একটি বিকল্প নৌ-পথ সৃষ্টি হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে ঢাকায় আগত নির্মাণ সামগ্রী যেমন: ইট, পাথর, বালু, সিমেন্ট ইত্যাদি প্রাথমিক ভাবে নারায়নগঞ্জের পাগলায় উঠানামা করত। পরবর্তীতে ট্রাক যোগে ঢাকার বিভিন্ন স্থানে স্থানান্তরিত হতো। এতে রাত্রিকালীন সময়ে প্রচুর ট্রাক চলাচলের কারণে ঢাকায় অত্যাধিক যানজট সৃষ্টি হতো। ফলে ঢাকার রাস্তাঘাট দ্রুত নষ্ট হতো। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ঐসব নির্মাণ সামগ্রীর বেশিরভাগ নৌপথে সরাসরি আমিনবাজার, আশুলিয়া, টঞ্জী, ইছাপুর, পূর্বাঞ্চল, বসুন্ধরা, রামপুরা ইত্যাদি এলাকায় চলে আসছে। ফলে ঢাকার যানজট হ্রাসকরণে প্রকল্পটি সহায়তা করেছে। প্রকল্পের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ ছিল ঢাকা শহরের চারিপাশে ৩টি খাল খননের মাধ্যমে নাব্যতা পুনরুদ্ধার এবং ঢাকার জলাবদ্ধতা দূরীকরণ/হ্রাসকরণ। অত্যাধিক বৃষ্টিপাতের সময় সৃষ্ট বন্যা লাঘবে ঐসব খাল **Catchment area** হিসেবে বিশেষ কাজ করছে। ফলস্বরূপ, বিগত ২/৩ বছরে ভারী বৃষ্টিপাতেও ঢাকায় তেমন জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়নি। এ সুফল অর্জনে আলোচ্য প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য অবদান আছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	অর্জিত
ক) আশুলিয়া ও কাঁচপুরের মধ্যবর্তী টঞ্জী (তুরাগ) খাল ও বালু নদীতে ৪০.৫০ কিঃমিঃ নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন ;	ক) আশুলিয়া ও কাঁচপুরের মধ্যবর্তী টঞ্জী (তুরাগ) খাল ও বালু নদীতে ৪০.৫০ কিঃমিঃ নৌ-পথের নাব্যতা উন্নয়ন করা হয়েছে ;
খ) যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের লক্ষ্যে কাঁচপুর, ইছাপুর ও কায়েতপাড়ায় ৩(তিন)টি এবং টঞ্জীতে ১ (এক)টি নদী বন্দর ও আনুসাংগিক স্থাপনাদি নির্মাণ;	খ) যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের লক্ষ্যে কাঁচপুর, ইছাপুরা ও কায়েতপাড়ায় ৩(তিন)টি এবং টঞ্জীতে ১ (এক)টি নদী বন্দর স্থাপনাদি নির্মাণ করা হয়েছে।
গ) ঢাকা মহানগরীর চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ উন্নয়নের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতি সাধন এবং যানজট হ্রাসকরণ।	গ) ঢাকা মহানগরীর চারিদিকে বৃত্তাকার নৌ-পথ উন্নয়নের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতি সাধন এবং যানজট কিছুটা হলেও হ্রাস হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৮। **সুবিধা ভোগীদের মতামতঃ** পরিদর্শনকারী দল আশুলিয়া ব্রিজ হতে বিআইডব্লিউটিএ'র নৌ-যান যোগে পরিদর্শন শুরু করে টঞ্জী বাজার মৌজায় অবস্থিত টঞ্জী নদী বন্দর এলাকায় এসে স্থানীয় জনগণের সাথে মত বিনিময় করে। তারা বলেন আলোচ্য প্রকল্প শুরুর পূর্বে এ নৌ-পথে কোন নৌ-যান চলাচল করত না। তখন নদী প্রায় শুকনা থাকত। এ ছাড়া এলাকায় যাতায়াতের কোন রাস্তা ঘাট বা লোকজনের ব্যবহারের কোন পথ না থাকায় জনসাধারণের এ এলাকায় চলাচলে খুবই

অসুবিধা হত। ল্যান্ডিং স্টেশনটি নির্মাণ করার ফলে স্থানীয় জনগণের স্টেশন পরিভ্রমণ এবং টার্মিনালটি ব্যবহারে উপকারে এসেছে। প্রকল্প এলাকার জমিজমার দামও বৃদ্ধি পেয়েছে। অতপর নদীপথে চলাচলরত কয়েকটি ভ্যাসেলের মাষ্টার/চালকদের সাথে আলোচনা করা হয়। চালকগণ জানান যে নৌ-পথটি চালুর ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা সহজতর হয়েছে। বর্তমানে ৬ ফুট বা ততোধিক ড্রাফটের ভ্যাসেল সারা বছর চলাচল করতে পারছে।

১৯। **প্রকল্পের স্ট্রয়ারিং কমিটির ও তদারকি কমিটি সংক্রান্ত:** ঢাকা শহরের চারিদিকে নৌ-পথ চালুকরণ (২য় পর্যায়) প্রকল্পটি সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন, তার অগ্রগতি পর্যালোচনা ও সুপারিশ প্রনয়নের জন্য নৌ-পরিবহণ সচিব মহোদয়কে আহবায়ক, বিআইডব্লিউটিএ'র চেয়ারম্যান, নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম-সচিব (বাঃ), পরিকল্পনা কমিশনের যুগ্ম-প্রধান, আইএমইডি'র প্রতিনিধি, প্রকল্প-পরিচালক-কে সদস্য ও নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের'র উপ-প্রধানকে সদস্য-সচিব করে একটি স্ট্রয়ারিং কমিটি গঠন করা হয়। স্ট্রয়ারিং কমিটি কয়েক বার সরেজমিনে প্রকল্প পরিদর্শন করে তাদের সুপারিশ প্রদান করেছে মর্মে জানা যায়।

এ ছাড়া প্রকল্পটি কাজ তদারকি/মনিটরিং করার জন্য বিআইডব্লিউটিএ'র সদস্য (প্রকৌশল)-কে আহবায়ক, পরিচালক (নৌ-সওপ), পরিচালক (পরিকল্পনা), প্রধান প্রকৌশলী (ডেজিং), পরিচালক (হাইড্রোগ্রাফি), বাংলাদেশ সেনাবাহিনী ও বাংলাদেশ পরিবেশ আন্দোলনের প্রতিনিধি নিয়ে একটি কমিটি গঠন করা হয়। কমিটি প্রকল্পের কাজগুলো বিভিন্ন সময় পরিদর্শন করে তদারকি ও বাস্তবায়নে সহায়তা প্রদান করেছে মর্মে জানা যায়।

২০। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ : প্রকল্পটির উদ্দেশ্য প্রায় ৭৫% অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য ছিল “ঢাকা মহানগরীর পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন, যানজট হ্রাসকরণ এবং ঢাকার চারিপাশ দিয়ে যাত্রী পরিবহনে উৎসাহিত করা”। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নদীপথে মালামাল পরিবহন অনেকাংশে বৃদ্ধি পেলেও যাত্রী পরিবহনে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি হয়নি। কারণ এ সকল নদী ও খালে প্রচুর পরিমাণ বর্জ্য ও আবর্জনা প্রতিনিয়ত পড়তে থাকায় নদী ও খালের পানি অত্যন্ত দুর্গন্ধযুক্ত হয়ে পড়েছে। যার ফলে নৌ-পথে যাত্রীগণের চলাচলে অনাগ্রহ সৃষ্টি হচ্ছে। এছাড়াও কিছু কিছু স্থানে স্বল্প উচ্চতার ব্রীজ থাকায় নৌ-চলাচলে বাধা সৃষ্টি হয়ে থাকে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হওয়ার বিস্তারিত কারণ/সমস্যাাদি নিম্নের ২১ অনুচ্ছেদে উল্লেখ করা হল।

২১। **সমস্যা :**

২১.১ পরিদর্শনকালে লক্ষ্য করা যায় নৌ-পথের টঞ্জী এলাকার কয়েকটি লো-হাইটের সড়ক ব্রীজ এবং রেলওয়ে ব্রীজ আছে। ব্রীজগুলো প্রতিস্থাপনের জন্য সরকারের নির্দেশনা থাকার পরেও তা প্রতিস্থাপনের তেমন কোন উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে না বলে জানা যায়। ফলে শুধুমাত্র কার্গো চলাচল করতে পারলেও ছোট আকারের একতলা লঞ্চ ব্যতিত অন্য কোন লঞ্চ চলাচল করতে পারে না। নৌ-পথটিতে পর্যটক সুবিধা/নৌ-যানের ব্যবস্থা করলে পর্যটকগণও নৌ-ভ্রমণে আগ্রহী হতে পারে।

২১.২ নৌ-পথে পরিদর্শনের সময় লক্ষ্য করা যায় নৌ-পথটির পানির মান খুবই খারাপ। বিশেষ করে টঞ্জী শিল্প এলাকার বর্জ্য সমূহ সরাসরি নদীতে চলে আসায় ঐ অংশের নদীর পানির রং প্রায় কালো আলকাতরার মত এবং দুর্গন্ধযুক্ত। যার ফলে নৌ-পথে যাত্রীগণের চলাচলে অনাগ্রহ সৃষ্টি হচ্ছে। নৌ-পথটি ব্যবহার উপযোগী করতে হলে নদী দূষণ বন্ধ করতে হবে।

২১.৩ প্রকল্পের আওতায় খননকৃত ঢাকার অভ্যন্তরের খালগুলোর মধ্যে রামপুরা খালটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। পরিদর্শনকালে লক্ষ্য করা যায় খালটিতে প্রচুর নৌ-যান চলাচল করছে। কিন্তু হাতির ঝিল প্রকল্পের মাধ্যমে ঢাকার সুয়ারেজ সরাসরি রামপুরা খালে চলে আসায় খালটির পানির মান প্রচণ্ড ভাবে নষ্ট হচ্ছে।

২১.৪ প্রকল্পের ৪০.৫০ কিলোমিটার নৌ-পথে কার্গো নৌ-যান চলাচল করলেও যাত্রীবাহী তেমন নৌ-যান চলাচল করতে দেখা যায়নি।

২২। **সুপারিশ/মতামত :**

২২.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নির্মিত আশুলিয়া ব্রীজ, টঞ্জীতে ২টি সড়ক ব্রীজ এবং ২টি রেল ব্রীজ, ত্রিমুখে ১টি ব্রীজ, ইছাপুরে ১টি ব্রীজ ও ডেমরায় ১টি ব্রীজের ডিজাইনে নেভিগেশনের বিষয়টি বিবেচনায় না আনায়/ বিআইডব্লিউটিএ'র মতামত গ্রহণ না করায় এর নীচ দিয়ে যাত্রীবাহী দ্বি-তল নৌ-যান চলাচল করতে পারে না। অথচ ঢাকা মহানগরীর Detailed Area Plan (DAP) অনুযায়ী এই সড়কের দু'পাশের ভূমি জলাভূমি/রিটেনশন এরিয়া হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর, বাংলাদেশ রেলওয়ের সাথে পরামর্শক্রমে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

- ২২.২ ঢাকার চারপাশের নদীগুলোর দূষণরোধকল্পে ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন। নদীগুলোর আশে পাশের শিল্প কারখানা বিশেষ করে তেজগাঁও এলাকা, বিসিক এলাকা ও টঞ্জীর সকল প্রকার শিল্প কারখানার বর্জ্য শোধনের ব্যবস্থা নেয়া জরুরী। এ ব্যাপারে ব্যবস্থা নেয়ার জন্য পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয় এবং শিল্প মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা যেতে পারে।
- ২২.৩ প্রকল্পটির দু'পাড় দখল মুক্ত রাখার লক্ষ্যে নদীর দু'পাশে প্রটেকশন ওয়ার্কসহ ওয়াকওয়ে নির্মাণ করা যেতে পারে। এতে নদীর দখল/দূষণ রোধে সহায়তা হবে এবং নদীর পরিবেশ এর উন্নয়ন হবে।
- ২২.৪ হাতির ঝিল এলাকার বর্জ্য পরিশোধনের ব্যবস্থা নেয়া হলে রামপুরা খালের পানি প্রচন্ডভাবে নষ্ট হওয়া থেকে রক্ষা পাবে এবং ঢাকার এ গুরুত্বপূর্ণ খালটি নৌ-চলাচলের উপযোগী থাকবে। এ জন্য স্থানীয় সরকার মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা যেতে পারে। এ ছাড়াও রামপুরা খালটির দু'পাড় বাঁধার ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।
- ২২.৫ নৌ-পথটিতে যাত্রী পরিবহন বৃদ্ধির লক্ষ্যে দ্রুত গতির যাত্রীবাহী নৌ-যান চালুর উদ্যোগ নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় হতে গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ২২.৬ নৌ-পথটি পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব বাজেট হতে মেটানো যেতে পারে।

উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত ৪ জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)
 ২। প্রকল্প এলাকা : ঢাকা ও বরিশাল বিভাগের নৌ-পথ।
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)
 ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃ সাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৬৩২৭.০০ (১৮২০০.০০)	৩৫৬৬৫.৭৪ (২২৭৭৩.১০)	৩৩৮৪৭.৯৫ (২৪৭৬০.৩০)	০১-০১-২০০৬ হতে ৩১-১২-২০০৭	০১-০১-২০০৬ হতে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০১-২০০৬ হতে ৩০-০৬-২০১৩	৭৫২০.৯৫ (২৮.৫৭%)	৫.৫ বছর (২২.৫%)

৭। প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতাধীন সকল প্রয়োজনীয় অংগেরই কাজ সমাপ্ত হয়েছে। তবে, পরামর্শকের বেতন-ভাতা এবং সরবরাহকারীর বিলের উপর IT এবং VAT বাবদ প্রযোজ্য সম্পূর্ণ অর্থ ADP-তে বরাদ্দ না দেয়ায় এ বাবদ মোট ১৯২৫.৭৫ লক্ষ টাকা অপরিশোধিত রয়েছে।

৮। মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছেঃ

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও 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;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

৮। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন		Deviation এর কারণ। (মন্তব্য)	
		বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)		
ক্রমঃ	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(১)	প্রশিক্ষণ	থোক	-	৬০১.৭২	-	-	ব্যয় ৩ ও ৪ নং আইটেমে অন্তর্ভুক্ত
(২)	বিশেষজ্ঞ সেবা/ সাটিফিকেশন এবং তত্ত্বাবধান/পরিদর্শন	থোক	-	৪৯০.০০	-	৫০৯.৭২ (১০৪)	-
(৩)	ক্রেনবার্জ ২৫০ টন প্রতিটি	সেট	২ সেট	১১,১৭২.৯৮	২ সেট (১০০)	১৩,৫৫০.৫৮ (১২১)	*(i)
(৪)	টাগবোট ৩২০০ HP প্রতিটি	সেট	২ সেট	৮৮৩৩.৭২	২টি (১০০)	১০৭০০.০০ (১২১)	
(৫)	অন্যান্য যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম	থোক	-	১৬৫১.৫৮	-	-	ব্যয় ৩ ও ৪ নং আইটেমে অন্তর্ভুক্ত
(৬)	জীপ গাড়ী	সংখ্যা	১টি	৩২.৪৪	১টি	৩২.৪৪	

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন		Deviation এর কারণ (মন্তব্য)	
		বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)		
ক্রমিক	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
					(১০০)	(১০০)	
(৭)	ডাবল কেবিন পিক-আপ	সংখ্যা	১টি	২৫.০০	১টি (১০০)	২৪.০২ (৯৬)	
(৮)	সিডি ভ্যাট	থোক	থোক	১০০১৭.০০	(১০০)	৮৫০১.১০ (৮৫)	
(৯)	পরামর্শকে বেতন-ভাতার উপর IT & VAT	থোক	-	৭৩.৫০	- (১০০)	৭৩.৫০ (১০০)	
(১০)	সরবরাহকারীর মালামালের উপর IT & VAT	থোক	-	২১১৪.৭০	- (১০০)	৩০৩.৮৩ (১৪.৩৬)	
(১১)	সি এন্ড এফ চার্জ	থোক	-	৫০.০০	- (১০০)	২৩.৩৮ (৪৭)	
(১২)	বীমা	থোক	-	৫০.০০	-	-	
(১৩)	এলসি চার্জ	থোক	-	৫০০.০০	- (১০০)	১০৪.১৭ (২১)	
(১৪)	জ্বালানী ব্যয়	থোক	-	১০.০০	-	৫.২১ (৫২.১০)	
(১৫)	স্থানীয় জরিপ ও নিবন্ধন	থোক	-	৫.০০	- (১০০)	৫.০০ (১০০)	
(১৬)	কন্টিনজেন্সী	থোক	-	১৫.৩৫	- (১০০)	১৫.০০ (৯৮)	
(১৭)	সার্ভিস চার্জ	থোক	-	২২.৭৫	-	-	
	মোট =			৩৫৬৬৫.৭৪		৩৩৮৪৭.৯৫ (৯৫) *(ii)	

* (i) আইটেম নং (৩) ও (৪) এর মোট ব্যয় দাঁড়ায় ২৪২৫০.৫৮ লক্ষ টাকা। অপরদিকে (১), (৩), (৪) ও (৫) নং আইটেমের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২২২৫৯.৪০ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ অতিরিক্ত ১৯৯১.১৮ লক্ষ টাকা ডলারের মূল্য বৃদ্ধি জনিত কারণে ঘটেছে বলে জানা যায়।

*(ii) কোন কোন আইটেমে ব্যয় না করে/কম করেও আর্থিক অগ্রগতি ৯৫% হয়। প্রকল্পের শুরুতে ডলারের মূল্য ছিল ৭০.০০ টাকা। কিন্তু প্রকল্প শেষ কালীন তা দাঁড়ায় ৭৬.২৫ টাকায়। যার কারণে এ অগ্রগতি হয়েছে।

৯। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৯.১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে এবং উপকূলীয় অঞ্চলে নৌ-চলাচল নিরাপদ রাখার স্বার্থে নৌ-পথে নিমজ্জিত বৃহদাকারের নৌ-যান ও অন্যান্য প্রতিবন্ধকতা দূরীকরণের লক্ষ্যে অধিক উত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন আধুনিক প্রযুক্তি ও পদ্ধতি অবলম্বন করে উদ্ধারকার্য পরিচালনায় সক্ষম উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ করা।

৯.২। **প্রকল্পের পটভূমিঃ** বাংলাদেশ এমন একটি দেশ যেখানে বন্যা, জলোচ্ছাস ও ঘূর্ণিঝড় প্রায় প্রতি বছরই হয়ে থাকে। ফলে প্রতি বছর উল্লেখযোগ্য সংখ্যক নৌ-যান এরূপ প্রাকৃতিক দুর্যোগের কবলে পতিত হয়। এ ছাড়াও নানা কারণে নদীপথে নৌ-দুর্ঘটনা ঘটে থাকে। বিধিবদ্ধ দায়িত্ব অনুযায়ী বিআইডব্লিউটিএ-কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অভ্যন্তরীণ নৌ-পথে নিমজ্জিত নৌ-যান উদ্ধার সংশ্লিষ্ট কার্যক্রম পরিচালনার জন্য ১৯৬৪ সালে জার্মানি হতে “বিআইডব্লিউটিএ-হামজা” ও পরবর্তীতে ১৯৮৩ সালে বেলজিয়াম হতে “বিআইডব্লিউটিএ- বুস্তম” নামে ২টি নৌ-উদ্ধারকারী ইউনিট সংগ্রহ করা হয়- যার প্রতিটি ৬০টন উত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন। বিআইডব্লিউটিএ উদ্ধারকারী জাহাজ **হামজা ও বুস্তম** এর মাধ্যমে এ যাবৎ প্রায় ৪১৮ টির অধিক নিমজ্জিত নৌ-যান/পন্টন উত্তোলন করা হয়েছে। এতদ্ব্যতীত নৌ-পথের বিভিন্ন অংশে প্রায় ২০০টিরও অধিক নৌ-যান নিমজ্জিত রয়েছে যা উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন উদ্ধারকারী জাহাজ না থাকায় বিআইডব্লিউটিএ-কর্তৃপক্ষ কর্তৃক উদ্ধার করা সম্ভব হয়নি। উল্লেখ্য, এরূপ নিমজ্জিত নৌ-যানসমূহ নিরাপদে নৌ-চলাচলের জন্য মারাত্মক ঝুঁকির সৃষ্টি করছে। এছাড়া এ সকল নিমজ্জিত বড় বড় নৌ-যান উদ্ধার না হওয়ায় জাতীয় সম্পদও বিনষ্ট হচ্ছে। এছাড়া বর্তমানে বৃহদাকার যাত্রীবাহী লঞ্চ/জাহাজ নিমজ্জিত হলে জাতীয় স্বার্থেই এসকল নৌ-যান উদ্ধার কাজে ব্যবহৃত হবে।

উল্লেখ্য, কোন নৌ-যান নদীতে নিমজ্জিত হলে এতে স্রোত বাধাগ্রস্থ হয়ে সহসাই পলি জমা হয়। যাত্রী ও মালামাল ব্যতীত নদীতে নিমজ্জিত উক্ত নৌ-যানের ওজন লাইট ওয়েট অপেক্ষা উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বৃদ্ধি পায়। ফলে এরূপ অধিক ওজনের কোন নৌ-যান নিমজ্জিত হলে বর্তমানে “হামজা” ও “রুস্তম” দ্বারা তা উদ্ধার করা সম্ভব হয় না। এ প্রেক্ষিতে নৌ-পথে নিমজ্জিত যাত্রীবাহী/মালবাহী নৌ-যান উদ্ধারকার্য সময়মত ও নিয়মিতভাবে পরিচালনার উদ্দেশ্যে উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহের জন্য প্রকল্পটি গৃহীত হয়। এছাড়া জাতীয় স্বার্থেই সম্প্রতি নতুন সংগৃহীত উদ্ধারকারী নৌ-যানকে নৌ-পথে নিমজ্জিত যাত্রী/পণ্যবাহী নৌযান উদ্ধারেও ব্যবহার করা হচ্ছে এবং ঘূর্ণিঝড়, সুনামী, বন্যার মত দুর্যোগপূর্ণ মুহূর্তে নিমজ্জিত নৌযান উদ্ধারের জন্য সার্বক্ষণিকভাবে Standby রাখা হয়েছে।

১০। অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থাঃ

১০.১। বিআইডব্লিউটিএ’র উদ্যোগে গৃহীত “উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ” প্রকল্পটি কোরিয়ান ইকোনমিক ডেভেলপমেন্ট কো-অপারেশন ফান্ড (ইডিসিএফ) ঋণ ১৮২০০.০০ লক্ষ টাকা (২৬.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার) প্রকল্প সাহায্যসহ মোট ২৬৩২৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি/২০০৬ হতে ডিসেম্বর/২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৬/১২/২০০৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। অতঃপর ১১/০৬/২০০৭ তারিখে বাংলাদেশ সরকার এবং কোরিয়ান কর্তৃপক্ষের মধ্যে Loan Agreement (ঋণ চুক্তি) স্বাক্ষরিত হয়। ফলে প্রকল্প অনুমোদনের পর চুক্তি স্বাক্ষরিত হতে হতেই প্রকল্পের অনুমোদিত সমাপ্তিকাল প্রায় অতিক্রান্ত হয়ে যায়। অতঃপর ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ১(এক) বছর (ডিসেম্বর/২০০৮ পর্যন্ত) মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১১/১১/২০০৭ তারিখে বৃদ্ধি করা হয়। আলোচ্য প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য উন্নয়ন সহযোগী দেশ কোরিয়ান কর্তৃপক্ষের সাথে সম্পাদিত ঋণচুক্তির মেয়াদকাল ২৪(চব্বিশ) মাস যা ২৭/০৯/২০০৭ তারিখ হতে কার্যকরী হয়েছে বলে বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ সূত্রে জানা গেছে। সে হিসেবে প্রকল্পের ঋণচুক্তির মেয়াদ সেপ্টেম্বর/২০০৯ এ শেষ হয়।

প্রকল্পের Loan Agreement স্বাক্ষরের পর চুক্তির শর্তানুযায়ী কোরিয়ান পরামর্শককে ১২/১২/২০০৭ তারিখে নিয়োগ প্রদান করা হয়। নিয়োজিত পরামর্শক কর্তৃক পেশকৃত Inception Report এবং Bidding Document বিভিন্ন পর্যায়ে পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও যাচাই-বাহাই শেষে Bidding Document-টির উপর BUET এর নৌ-স্থপতি বিভাগের মতামত এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত মোতাবেক কোরিয়ান পরামর্শকের নিকট প্রকল্পের আইটেমসমূহের Indicative Price চাওয়া হয়। ২৩/১১/২০০৮ তারিখে সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে Indicative Price প্রাপ্তির পর মন্ত্রণালয়ের পরামর্শক্রমে Indicative Price এর ভিত্তিতে প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি (আরডিপিপি-৩) ৩১০১১.০০ লক্ষ টাকা প্রকল্প সাহায্যসহ ৪৬০৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্রণয়নপূর্বক ০৩/১২/২০০৮ তারিখে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়।

প্রকল্পের বর্ধিত বাস্তবায়নকাল বিবেচনায় রেখে প্রকল্পের অধীনে নিয়োজিত Consultant এর সাথে ইতোপূর্বে সম্পাদিত চুক্তির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১০ তারিখ পর্যন্ত বর্ধিত করে সংশোধিত চুক্তিপত্র সম্পাদন করা হয়েছে বলে প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা হতে জানা যায়। Consultant এবং বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক যৌথভাবে প্রণীত Bidding Document উপর ঋণ দাতা সংস্থা Korea Eximbank এর অনুমোদন গ্রহণপূর্বক ০৫/১০/২০১০ তারিখে তা গ্রহণ করা হয়। দরপত্র গ্রহণের দিন কোরিয়ার মোট ৩টি প্রতিষ্ঠান হতে দরপত্র পাওয়া যায়। তবে, দরপত্র মূল্যায়নের পর কোন Responsive দরদাতা পাওয়া না যাওয়ায় Responsive দরদাতা পাওয়ার লক্ষ্যে পুনঃদরপত্র আহবানের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। মৌলিক বিষয়ে কোনরূপ পরিবর্তন না করে দরপত্র দলিলে কিছু প্রয়োজনীয় সংশোধনী আনয়ন করতঃ এর ওপর Korea Eximbank এর অনুমোদন গ্রহণ করতে ১৫/০৫/২০১০ তারিখ পর্যন্ত সময় লেগে যায় বলে সংস্থা কর্তৃক জানা যায়। এ ছাড়া পুনঃদরপত্র আহবান ও গ্রহণ পর্যন্ত দরদাতাদেরকে কমপক্ষে ৪৫ দিন সময় দিতে হয়। এসব কারণে জুন/২০১০ পর হতে Consultant এর সংশোধিত চুক্তির মেয়াদও উত্তীর্ণ হয়ে যায়। বেশ কয়েকবার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। সর্বশেষ প্রকল্পটির অনুমোদিত মোট ব্যয় ৩৫৬৬৫.৭৪ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সাহায্য ২২৭৭৩.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় সম্বলিত আলোচ্য প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক পুনরায় অনুমোদিত হয় এবং ০৯/০২/২০১১ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক অনুমোদন জারী করা হয়। কৃতকার্য দরদাতা পাওয়া, কার্যাদেশ প্রদান, চুক্তি সম্পাদন, উদ্ধারকারী জাহাজগুলো নির্মাণের মূল কাজ সম্পন্নকরণ, টেস্ট ও ট্রায়াল শেষে জাহাজগুলো বাংলাদেশে সরবরাহ, ক্রেতা কর্তৃক এগুলো চূড়ান্তভাবে গ্রহণ ইত্যাদি কাজ শেষ হতে জুন/২০১৩ পর্যন্ত সময় লেগে যায় মর্মে জানা যায়। কোরিয়ায় নির্মিত প্রকল্পের উদ্ধারকারী জাহাজগুলো এপ্রিল-২০১৩ এ বাংলাদেশে প্রেরণ করা হয় এবং এগুলো মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক মে/২০১৪-তে উদ্বোধন করা হয়। বর্তমানে ২টি উদ্ধারকারী ইউনিটের ১টি নাঃগঞ্জে ও অপরটি বরিশালে মোতায়েন আছে।

১১। প্রকল্প পরিদর্শনঃ

গত ২৪/১০/২০১৪ তারিখে “উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ” সমাপ্ত প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত জলযানগুলো সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য আইএমইডি’র পরিচালক, জনাব আবুল কালাম আজাদ নারায়ণগঞ্জ ৫নং ঘাট পরিদর্শন করেন।

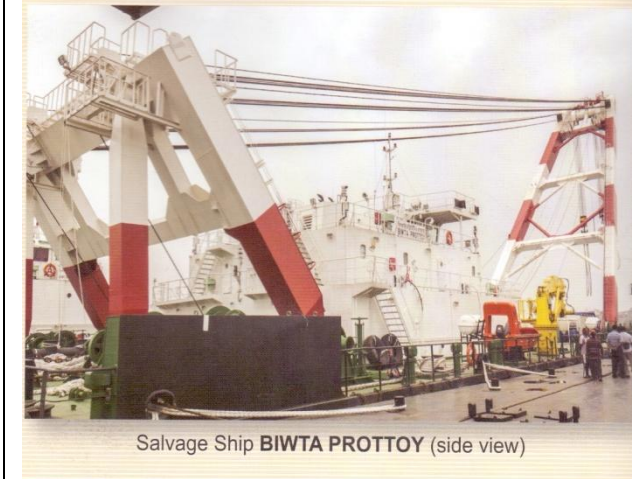
পরিদর্শনকালীন সময়ে বিআইডব্লিউটিএর নিম্নোক্ত কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন এবং পরিদর্শন সার্বিক সহযোগিতা করেন-

(১) মোঃ হাছান মাহমুদ তারেক, প্রধান প্রকৌশলী (মেরিন), (২) মোহাম্মদ হোসেন, পরিচালক (নৌ-সওপ), (৩) মোঃ জহিরুল আলম খান, যুগ্ম-পরিচালক (উদ্ধার), (৪) মোঃ ফজলুর রহমান, উপ-পরিচালক, (৫) মোঃ আবুল কালাম আজাদ, নির্বাহী প্রকৌশলী (যান্ত্রিক), (৬) মোঃ রফিকুল ইসলাম, সহকারী পরিচালক (নৌ-সওপ), (৭) মোঃ মহসিন হায়দার, সহকারী প্রকৌশলী (যান্ত্রিক), (৮) মোঃ গোলাম মোস্তফা, মাষ্টার-১, দুর্বীর জাহাজ, (৯) মেহের আলী, মাষ্টার-১, দুরন্ত জাহাজ, (১০) শহীদুল্লাহ পাটোয়ারী, মাষ্টার-২, নির্ভীক জাহাজ, (১১) মোঃ আলাউদ্দিন, ড্রাইভার-১, দুরন্ত জাহাজ, (১২) মাহমুদুল হাছান খানদার, সহকারী পরিচালক (নৌ-সওপ), (১৩) মাসুম ডুবুরী, (১৪) রাজ্জাক, ডুবুরী, (১৫) ফিরোজ শাহ মাসুম, ফ্রেন অপারেটর।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

১২.১। ফ্রেন বার্জ সংগ্রহঃ

দুর্ঘনাটায় নিমজ্জিত জলযানসমূহ উদ্ধারকার্য পরিচালনার জন্য আধুনিক প্রযুক্তি ও অধিক উত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন উদ্ধারকারী জলযান সংগৃহ করা ই প্রকল্পের মূল কার্যক্রম। প্রতিটি ২৫০ মেট্রিক টন উত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন ২টি ফ্রেন বার্জের প্রতিটিতে রয়েছে অত্যাধুনিক Control Bridge, Crane Control, স্বয়ংক্রিয় ফ্রেন চলনার ব্যবস্থা, স্বয়ংক্রিয় মনিটরিং ব্যবস্থা ও উদ্ধার কার্যক্রম Video Monitor-এ দেখার ব্যবস্থা। এছাড়া রয়েছে কেন্দ্রীয় শীতাতপ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাসহ ৩১ জন কর্মকর্তা ও নাবিকের থাকা ও খাওয়ার আধুনিক ব্যবস্থা। রয়েছে ২টি করে Rescue Boat, নিমজ্জিত জাহাজ/বস্তু অতি সহজে সনাক্ত করার জন্য আত্যাধুনিক যন্ত্র Side Scan SONAR ও Under Water Camera। উদ্ধার যন্ত্রপাতির মধ্যে রয়েছে ডুবুরীদের জন্য Mask, Cylinder Surface, Air Supply System এবং পানির নীচে দীর্ঘক্ষণ কাজ করার জন্য অত্যাধুনিক যন্ত্র, ডুবুরীদের দ্রুত চিকিৎসার জন্য রয়েছে Decompression Chamber এবং নিমজ্জিত বস্তুর ওজন হালকা করার জন্য প্রতিটি ফ্রেনবার্জে রয়েছে মোট ২৫০ মেট্রিক টন ক্যাপাসিটির বিভিন্ন সাইজের Air Lift Bag.



Salvage Ship BIWTA PROTTOY (side view)

চিত্র-১: প্রত্যয়

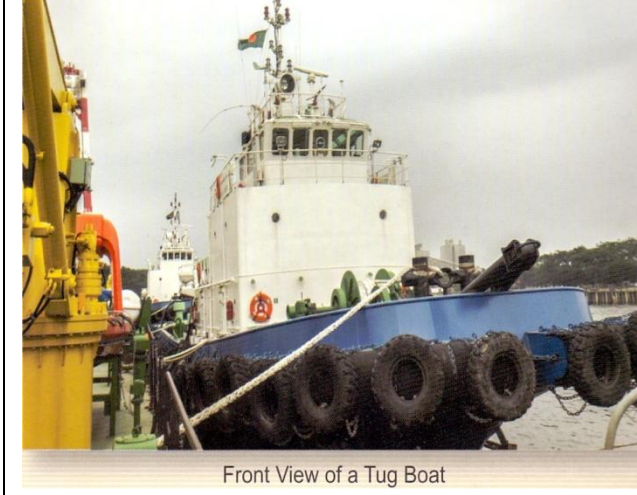


Salvage Ship BIWTA NIRVEEK (rear view)

চিত্র-২: নির্ভীক

১২.২। টাগ বোট সংগ্রহঃ

দুটি টাগবোর্ড ২৬০০ হর্স পাওয়ার সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রতিটি ফ্রেন বার্জকে টেনে নেয়ার জন্য ১টি করে শক্তিশালী টাগ বাট। ৪০ টন Bollard Pull ক্ষমতাসম্পন্ন প্রতিটি টাগ বোটে ৩২০০ অশ্বশক্তির অত্যাধুনিক ইঞ্জিন রয়েছে যা ফ্রেন বার্জকে সর্বোচ্চ ৮ নটিকেল মাইল গতিবেগে টেনে নিতে সক্ষম। টাগবোটগুলো কেন্দ্রীয় ভাবে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত এবং এ গুলোতে ১৪ জন নাবিকের থাকা-খাওয়ার সুযোগ সুবিধা রয়েছে। ফ্রেন বার্জের মতো ডুবুরীদের সরঞ্জাম ও দ্রুত নিমজ্জিত জাহাজ সনাক্তকরণের জন্য Side Scan SONAR ও Rescue Boat রয়েছে টাগ বোটে।



Front View of a Tug Boat

চিত্র-৩: টাগ বোট দুর্বার-১



Tug Boat BIWTA DURANTO

চিত্র-৪: টাগ বোট দুর্বার-২

১২.৩। পরামর্শক সেবাঃ

প্রকল্পের অর্থের প্রধান উৎস হ'ল কোরিয়ার EDCF Loan. Loan Agreement ও EDCF Procurement guidelines অনুযায়ী প্রকল্পের অধীনে কোরিয়া হতে পরামর্শক নিয়োগ বাধ্যতামূলক থাকায় Korean Register of Shipping-কে প্রকল্পের পরামর্শক নিয়োগ করা হয়।

১৩। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ

প্রকল্পটি ১০০% বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে। উদ্ধারকারী জাহাজ ও সরঞ্জামাদি নারায়নগঞ্জ ডক ইয়ার্ডে আছে এবং যথাযথভাবে ব্যবহার হচ্ছে।

১৪। Procurement of Works এর উপর তথ্যাদিঃ

প্রকল্পের পিপিআর-২০০৮ এর প্রতিফলনঃ Loan Agreement এর শর্তানুযায়ী এ প্রকল্পের ক্রয় কাজে বাংলাদেশ সরকারের PPR এর পরিবর্তে EDCF guidelines for Procurement এর নীতি অনুসরণ করা হয়েছে। তবে, GOB অর্থের ক্রয় কাজে PPR অনুসরণ করা হয়েছে।

১৫। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

প্রকল্প পরিচালক এর দায়িত্বে ছিলেন বিআইডব্লিউটিএ'র সদস্য (প্রকৌশল), জনাব ফিরোজ আহমেদ। পৃথকভাবে কোন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়নি। তিনি ২৮-০৮-২০১৪ তারিখে PRL এ গেছেন।

১৬। প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে দেশে নৌ-দুর্ঘটনায় নিমজ্জিত নৌযান উদ্ধার কার্যক্রমে গতি আসায় নৌপথ নৌ-চলাচলের জন্য আরও নিরাপদ হয়েছে।

১৭। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জিত
১। আধুনিক প্রযুক্তি সমৃদ্ধ উদ্ধারকারী যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামাদিসহ উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন দু'টি উদ্ধারকারী জাহাজ সংগ্রহ;	১। আধুনিক প্রযুক্তি সমৃদ্ধ উদ্ধারকারী যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামাদিসহ উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন দু'টি উদ্ধারকারী জাহাজ সংগ্রহ করা হয়েছে;
২। দু'টি টাগবোট ও আনুষংগিক সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ;	২। দু'টি টাগবোট ও আনুষংগিক সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে;
৩। দু'টি (১টি জীপ ও ১টি পিকআপ) যানবাহন সংগ্রহ।	৩। দু'টি যানবাহন (১টি জীপ ও ১টি পিকআপ) সংগ্রহ করা হয়েছে।

১৮। সুবিধা ভোগীদের মতামতঃ

নদীপথের বিভিন্ন অংশে প্রায় ৯০টির অধিক নৌ-যান নিমজ্জিত রয়েছে যা উচ্চ ক্ষমতাসম্পন্ন উদ্ধারকারী জাহাজ না থাকায় বাঅনৌপ-কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ইতোপূর্বে উদ্ধার করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে তার কিছু কিছু কি উদ্ধার করা সম্ভব হয়েছে।

আলোচনায় জানা যায় যে, পুরনো নিমজ্জিত জাহাজগুলোর বেশীর ভাগ মাটিতে ঢুকে গেছে। যার ফলে এগুলো খুঁজে না পাওয়ায় উদ্ধার করা সম্ভব হচ্ছে না। তবে, ইতোমধ্যে বসুন্ধরা গ্রুপের ২৩৫ টন ওজনের জাহাজ, **Energy Pack-** এর ৯০ টন ওজনের ট্রান্সফরমারসহ নিমজ্জিত জাহাজ উত্তোলন সম্ভব হয়েছে। মাওয়া ঘাটে ফেরী টেনে নিয়ে যাওয়াসহ ফেরী চলাচলে যাত্রীবাহী লঞ্চ এবং প্রধানমন্ত্রীর নিরাপত্তা কাজে স্পীডবোট ব্যবহার করা হয়েছে এবং সর্বশেষ মেরাজ-৪ নিমজ্জিত লঞ্চ উদ্ধার করা হয়েছে।

১৯। প্রকল্পের স্টিয়ারিং কমিটি ও তদারকি কমিটি সংক্রান্তঃ

প্রকল্পের আওতায় ৯ (নয়) সদস্য বিশিষ্ট একটি স্টিয়ারিং কমিটি ছিল। তবে এ কমিটির বৈঠক নিয়মিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়নি।

২০। উদ্দেশ্য পূরোপূরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ

বাস্তব উদ্দেশ্য ১০০% অর্জিত হয়েছে। তবে, সরকার কর্তৃক ADP-তে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ না দেয়ায় পরামর্শকের বেতন ও ভাতার উপর প্রযোজ্য IT ও VAT এবং Supplier's bill এর উপর প্রযোজ্য IT ও VAT বাবদ অবশিষ্ট অর্থ পরিশোধ করা সম্ভব হয়নি। বিষয়টি নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে অবহিত করা হয়েছে।

২১। সমস্যাঃ

২১.১ বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ঠ প্রকল্পটি ২৬/১২/২০০৫ খ্রি: তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জানুয়ারি/২০০৬ থেকে ডিসেম্বর/২০০৭। কিন্তু ঋণ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় ১১/০৬/২০০৭ তারিখে অর্থাৎ ঋণ চুক্তি স্বাক্ষরিত হতেই প্রকল্পের মেয়াদ প্রায় শেষ হয়ে যায়। পরামর্শক কর্তৃক দরপত্র দলিল প্রণয়ন এবং অতঃপর নৌ-বাহিনী, বুয়েট এবং সমুদ্র পরিবহন অধিদপ্তরের মতামতসহ কোরিয়ান EXIM ব্যাংক এর অনুমোদন পেতে ৩০ মাস (০৪/০১/২০১০) সময় লেগে যায়। প্রথমবার দরদাতা **Responsive** না হওয়ায় ২য় বার দরপত্র আহবান ও প্রক্রিয়াকরণে বিলম্বসহ উদ্ধারকারী জাহাজ বুঝে পেতে অতিরিক্ত সময় লাগে প্রায় ৫.৫ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩০০% অতিরিক্ত সময় ক্ষেপন হয় যা অস্বাভাবিক।

২১.২। কোরিয়া থেকে সদ্য সংগ্রহকৃত উদ্ধারকারী জাহাজগুলোর সাহায্যে বর্তমানে সর্বোচ্চ ২৫০ টন ওজনের নৌ-যান উত্তোলন/উদ্ধার করা সম্ভব। কিন্তু বাংলাদেশের নদীপথে চলাচলকারী লঞ্চ/লাইট জাহাজ নিমজ্জিত অবস্থায় পলিমাটি/বালিসহ অনেকক্ষেত্রে ভার ২৫০ টন এর অধিক হয়ে যায়। ফলে অধিক ভারের লঞ্চ দুর্ঘটনাজনিত কারণে নিমজ্জিত হলে সংগৃহীত উদ্ধারকারী জাহাজগুলোর সাহায্য তা উত্তোলন/উদ্ধার সম্ভবপর হবে না।

২১.৩। প্রচলিত নিয়ম মোতাবেক প্রকল্প সমাপ্তি ঘোষনার ৩ মাসের মধ্যে প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) দাখিল করার বিধান রয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পটি গত জুন/২০১৩ তারিখে সমাপ্ত হয় কিন্তু পিসিআর পাওয়া যায় প্রায় ১ বছর ৪ মাস পর। ফলে প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে বেশ সময় ক্ষেপন হয় যা অনভিপ্রেত।

২২। সুপারিশ/মতামতঃ

২২.১। ভবিষ্যতে এধরনের সমপর্যায়ের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে PERT (Project Evaluation & Review Technique)/ CPM (Critical Path Method) বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা প্রয়োজন;

২২.২। এধরনের সাহায্যপুষ্ঠ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় তদারকির ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন;

২২.৩। সংগৃহীত জাহাজগুলো নারায়নগঞ্জ বন্দরে সচল অবস্থায় আছে এবং ২টি জাহাজে প্রায় ৬০ জনের মতো জনবল কর্মরত আছে। এমতাবস্থায় দুযোগপূর্ণ সময় ছাড়াও স্বাভাবিক সময়ে (Normal time) এগুলোর রাষ্ট্রীয় কাজে ব্যবহার করা যেতে পারে। তাতে প্রকল্পটি হতে অধিক ফল পাওয়া যাবে;

২২.৪। বর্তমান প্রেক্ষাপটে অধিক ভারের নৌ-যান দুর্ঘটনাজনিত কারণে নিমজ্জিত হলে সেগুলো উদ্ধার করার জন্য প্রস্তুতিমূলক ব্যবস্থা হিসেবে বৈদেশিক আর্থিক সহায়তায় আরো অধিক ভারোত্তোলন ক্ষমতাসম্পন্ন ২/৩টি উদ্ধারকারী জলযান সংগ্রহ করার বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে;

২২.৫। IT ও VAT বাবদ অপরিশোধিত অর্থ বিআইডব্লিউটিএর রাজস্ব খাত হতে পরিশোধ করা যায়;

২২.৬। প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত গাড়ীগুলো সরকারী পরিবহন পুলে জমা দিতে হবে। তবে গাড়ীগুলো সংস্থার প্রয়োজন হলে তা রাখার ব্যাপারে মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৭। ভবিষ্যতে যথাসময়ে সঠিক তথ্যসমৃদ্ধ পিসিআর প্রণয়নে সতর্ককতা অবলম্বন করা জন্য সুপারিশ করা হ'ল;

২২.৮। প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে;

২২.৯। ২২.১ থেকে ২২.৮ এর সুপারিশের বাস্তবায়ন অগ্রগতি আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ ও বরগুনায় নদী বন্দর স্থাপন প্রকল্প (১ম সংশোধিত)

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত জুন, ২০১৩ খ্রি:)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ ও বরগুনায় নদী বন্দর স্থাপন প্রকল্প (১ম সংশোধিত)
২.০	প্রকল্প এলাকা	:	যশোর জেলার অভয়নগর উপজেলার নোয়াপাড়া, কিশোরগঞ্জ জেলার ভৈরব, ব্রাহ্মণবাড়িয়ার আশুগঞ্জ এবং বরগুনা জেলা সদর।
৩.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ(বিআইডব্লিউটিএ)
৪.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

৫.০ প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল প্রকল্প মোট	১ম সংশোধিত মোট		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫৫০.০০	১৫৫০.০০	১৪৯১.৬০	জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ (প্রকল্পের মেয়াদ ৩ বছর বৃদ্ধি করা হয়।)	-	১৫০%

৬.০ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন: পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য।

৭.০ **প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় সকল কার্যাবলী সম্পূর্ণরূপে সম্পাদন করা হয়েছে। কোন অংগের কাজ অসমাপ্ত নেই।

৮.০ **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছেঃ

- ◆ প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;
- ◆ প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন পর্যালোচনা;
- ◆ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- ◆ সরেজমিন পরিদর্শন;
- ◆ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা ও মত বিনিময়;
- ◆ প্রকল্প এলাকার সুবিধাভোগীদের সাথে আলোচনা ও মত বিনিময়।

৯.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ এবং বরগুনায় জেটিসহ সম্মিলিত অন্যান্য সুবিধা স্থাপনের মাধ্যমে সহজে কার্গো/যাত্রী ভেসেল জেটিতে নোঙ্গর করার জন্য নদী বন্দর স্থাপন করা;

১০.০ **পটভূমিঃ** বাংলাদেশ নদী মাতৃক দেশ। দেশের উল্লেখযোগ্য অংশ নদী পথ পরিবেষ্টিত। বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ জলপথ মৌসুম ভেদে ৩৮০০ কিলোমিটার হতে ৬০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত বিস্তৃত। দেশের ৪০০ টি লক্ষ ল্যান্ডিং পয়েন্ট থেকে অভ্যন্তরীণ নৌ-পথ নেটওয়ার্কে নৌ-পথে সার্ভিস প্রদান করা হয়। এ সকল ল্যান্ডিং পয়েন্টের খুব কম সংখ্যক বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক উন্নয়ন ও ল্যান্ডিং সুবিধা প্রদান করা হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ দেশে ১১টি নৌ-বন্দরের উন্নয়ন করেছে এবং আরও ১০টি নতুন নৌ-বন্দর ঘোষণা করেছে। নতুন বন্দরগুলোর মধ্যে নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ এবং বরগুনা নদী বন্দর কার্গো ও যাত্রী ভেসেল পরিবহনে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করছে। প্রকল্পের স্থানগুলো নির্বাচনের প্রেক্ষাপট নিম্নরূপ:

নোয়াপাড়া: যশোর জেলার অভয় নগর উপজেলায় ভৈরব নদীর তীরে নোয়াপাড়া নৌ-বন্দর অবস্থিত। নোয়াপাড়া খুলনা বিভাগের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ ব্যবসা ও বাণিজ্য কেন্দ্র। সিমেন্ট, ক্রিংকার, কয়লা, সার, লৌহ, পাথর, বিভিন্ন রাসায়নিক দ্রব্য বালু নোয়াপাড়ার বিভিন্ন প্রাইভেট ঘাট ব্যবহার করে চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরে পাঠানো ও আনা হয়। অধিকন্তু ভারত হতে আমদানীকৃত ফ্লাই অ্যাশ ও অন্যান্য সিমেন্ট তৈরীর কাঁচামাল এ বন্দর হয়ে দেশের বিভিন্ন স্থানে পরিবহন করা হয়। যশোর, খুলনা, মেহেরপুর, মাগুরা, ঝিনাইদহ, সাতক্ষিরা এলাকার ব্যবসায়ীগণ এ বন্দর ব্যবহার করে তাদের পণ্য পরিবহন করে থাকে। নোয়াপাড়া বন্দরের বিস্তার

প্রায় ১২ কি:মি: তবে এর মধ্যে ১.৫ হতে ২.০০ কি:মি: পণ্য পরিবহনের কাজে বেশী ব্যবহৃত হয়। একটি পল্টন ছাড়া নোয়াপাড়া বন্দরে কোন ল্যান্ডিং সুবিধা ছিল না।

ভৈরব-আশুগঞ্জ: ভৈরব ও আশুগঞ্জ যথাক্রমে কিশোরগঞ্জ ও ব্রাহ্মণবাড়িয়া জেলায় মেঘনা নদীর তীরে অবস্থিত। আশুগঞ্জ বন্দর এলাকার দৈর্ঘ্য প্রায় ৩.০০ কি:মি:। রেলওয়ে ব্রিজ ভৈরব বাজার ও আশুগঞ্জ রেল স্টেশনকে সংযুক্ত করেছে। এর মধ্যে জিয়া সার-কারখানা বিদ্যুৎ কেন্দ্র, সাইলো, আইস ফ্যাক্টরী, স্থানীয় বাজার, চালের কল, লঞ্চঘাটসহ বিভিন্ন শিল্প ও স্থাপনা রয়েছে। উত্তরের হাওড় এলাকা যেমন- হবিগঞ্জ, ব্রাহ্মণবাড়িয়া, নরসিংদী জেলা এবং দক্ষিণের কিরনগর, গোসাইনপুর, গোকর্ণঘাট এলাকার জনগণ এ বন্দর দিয়ে ব্যবসা-বাণিজ্য পরিচালনা করে। আশুগঞ্জ বন্দর জলপথে চিটাগাং, মংলা, ঢাকা এবং নারায়ণগঞ্জের সাথে সংযুক্ত। এ পথে ২০০ টন হতে ১০০০ টনের কোন্সটার এবং তেলবাহী ট্যাংকার চলাচল করে। এ বন্দর এলাকায় মেঘনা নদীর উভয় পাশে বিভিন্ন ধরনের নতুন নতুন শিল্প স্থাপিত হচ্ছে। যাত্রী ও কার্গো ভেসেল চলাচলের সুবিধার জন্য BIWTA এ বন্দরে কাঠের একটি জেটিসহ দুটি স্টিল পল্টন সরবরাহ করেছে যা এ স্থাপনাগুলোর ক্রমবর্ধমান চাহিদার প্রেক্ষাপটে অপ্রতুল।

বরগুনা : বরগুনা জেলা শহর বরিশাল বিভাগের একটি জেলা এবং বঙ্গোপসাগরের ১৬ কি:মি: দূরত্বের মধ্যে অবস্থিত। এ বন্দরটি জলপথে বরিশাল, ঝালকাঠী এবং রাজধানী ঢাকার সাথে সংযুক্ত। সমুদ্র তীরবর্তী জেলা হিসেবে জেলার অনেক স্থানের যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম জলপথ। বরগুনা নদী বন্দরে BIWTA কর্তৃক সরবরাহকৃত একটি পল্টন ছাড়া আর কোন ভৌত সুবিধা ছিল না। এ কারণে বন্দরের অন্যান্য সুবিধাদি স্থাপনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। উপর্যুক্ত প্রেক্ষাপটে নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ ও বরগুনায় পূর্ণাঙ্গ স্থল বন্দর তৈরী করতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১১.০ **প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন:** প্রকল্পটি মোট ১৫.৫০ কোটি টাকা ব্যয়ে জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৩/০৪/২০০৮ খ্রি: তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও বাস্তব প্রয়োজনে প্রকল্পের বিভিন্ন অংশের ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধিপূর্বক মোট ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে ২০০৮ হতে ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১ম বার প্রকল্পটি সংশোধন করা হয় এবং তা ১৫/১০/২০১২ খ্রি: তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি জুন, ২০১৩ তে সমাপ্ত হয়।

১২.০ **প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ:** গত ২৬/০৯/২০১৪ খ্রি: তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক প্রকল্পের বরগুনা অংশ এবং ২১/১১/২০১৪ খ্রি: তারিখে উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু এবং সহকারী পরিচালক মিস্ লসমী চাকমা কর্তৃক নোয়াপাড়া, যশোর অংশের সমাপ্ত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে যথাক্রমে বিআইডব্লিউটিএ, বরিশাল ও খুলনা অঞ্চলের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

১২.১ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রম:** প্রকল্পের মূল কাজ হলো ভৈরব, নোয়াপাড়া এবং বরগুনা বন্দরে টার্মিনাল ভবন/অপারেশনাল ভবন নির্মাণ। এছাড়াও বন্দরের সীমানা প্রাচীর নির্মাণ, জেটি, স্পাড, র‍্যাম্প, ড্রেজিং ও এ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ কাজও সম্পাদন করা হয়।



চিত্র-১ : বরগুনা নদী বন্দরের দোতলা টার্মিনাল ভবন

১২.২ পর্যবেক্ষণ (বরগুনা অংশ):

১২.২.১ বরগুনা উপ-প্রকল্পের জন্য ২০ শতাংশ জমি জেলা প্রশাসন হতে লিজ নিয়ে বন্দর তৈরী করা হয়েছে। লিজ মূল্য ১৬.৫০ লক্ষ টাকা;

১২.২.২ দুটি প্যাকেজের আওতায় উপ-প্রকল্পের কাজ করা হয়েছে। প্যাকেজ-১ এর অধীনে ২৪০০ বর্গফুট আয়তনের দোতলা ভবন এবং একটি রাস্প নির্মাণ করা হয়েছে। এ প্যাকেজের টেন্ডার মূল্য ৩৭.৩৪ লক্ষ টাকা;

১২.২.৩ প্যাকেজ-২ এর আওতায় দু'টি স্পাড, ১টি স্টিল জেট এবং বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এ প্যাকেজের টেন্ডার মূল্য ৩২.৯০ লক্ষ টাকা;



চিত্র-২: স্টিল জেট ও স্পাড

১২.২.৪ প্রকল্পের আওতায় ৫০,০০০ ঘন মিটার ড্রেজিং করা হয়েছে। এতে খরচ হয়েছে ৬০.০০ লক্ষ টাকা। ড্রেজিংকৃত মাটি (dredging spoil) ৫ টি স্থানে ফেলা হয়েছে। এ ধরণের তিনটি স্থান যথা গুচ্ছগ্রাম, চরমোনাই মাদ্রাসা এবং মুক্তিযোদ্ধাদের গৃহায়নের স্থান পরিদর্শন করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় উপস্থিত বরগুনার দায়িত্বে থাকা নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক কেন্দ্রীয়ভাবে ড্রেজিং কাজের টেন্ডার ও ড্রেজিং কাজ পরিচালনা করা হয়েছে বিধায় ড্রেজিং spoil-এর পরিমাণ সম্পর্কে তঁর ধারণা নেই। পরিদর্শনের সময় দেখা গেছে বিক্ষিপ্তভাবে (random) ড্রেজিং spoil ফেলা হয়েছে। জায়গার কোন পরিমাপ নেই। প্রকৃতপক্ষে কী পরিমাণ মাটি ড্রেজিং করা হয়েছে তা এখন নির্ণয় করা সম্ভব নয়;



চিত্র-৩: ডেজিং spoil ফেলার স্থান (গুচ্ছগ্রাম)

১২.২.৫ ভবনের দরজা এবং সিঁড়ির রেলিং নিম্নমানের কাঠ দিয়ে তৈরী করা হয়েছে।

১২.৩ পর্যবেক্ষণ (নোয়াপাড়া অংশ):

১২.৩.১ প্রকল্পের নোয়াপাড়া অংশে ৪৯,০০০ বর্গ ফুট আয়তনের দোতলা টার্মিনাল বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। বিল্ডিং-এর নির্মাণ কাজের গুণগত মান এবং কাঠের কাজ ভাল মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে;



চিত্র-৪: নোয়াপাড়া নদী বন্দর টার্মিনাল ভবন

১২.৩.২ এ উপ-প্রকল্পের আওতায় ৩ (তিন) টি স্টীল জেটি নির্মাণ করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ অতি নিম্ন মানের প্রতীয়মান হয়েছে। কারণ জেটির কাঠগুলো ভেঙে গেছে এবং ২টি জেটির সাথে নির্মিত ২টি spud দেখা যায়নি। spud দু'টি ভেঙে পানিতে তলিয়ে গেছে বলে পরিদর্শনকালে উপস্থিত কর্মকর্তা জানান;



চিত্র-৫: নোয়াপাড়া নদী বন্দরের ভল্ল স্টীল জেটি (ডান পাশে ১টি spud নেই)

- ১২.৩.৩ নোয়াপাড়া বন্দরে ১৪০০ বর্গ মিটার এ্যাপ্রোচ রোড তৈরী করা হয়েছে। পরিদর্শন কালে এ্যাপ্রোচ রোডের কার্পেটিং দেখা যায়নি। পুরো এ্যাপ্রোচ রোডের কার্পেটিং নষ্ট হয়ে গেছে এবং ছোট ছোট গর্ত তৈরী হয়েছে;
- ১২.৩.৪ এ উপ-প্রকল্পের আওতায় ১.৫০ লক্ষ ঘন মিটার নদী ড্রেজিং করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। ড্রেজিংকৃত মাটি অভয়নগর থানা মাঠ, নোয়াপাড়া পুলিশ ফাঁড়ি এবং ৩টি প্রাথমিক বিদ্যালয়ের মাঠে ফেলা হয়েছে। অভয় নগর থানা মাঠে ৯,০০০ ঘন মিটার মাটি ফেলা হয়েছে মর্মে পরিদর্শন সূত্রে জানা যায় এবং নোয়াপাড়া পুলিশ ফাঁড়ি ও তিনটি প্রাথমিক বিদ্যালয়ের মাঠসহ মাটির পরিমাণ ৫০-৬০ হাজার ঘন মিটারের বেশী হবে না বলে মনে হয়েছে;
- ১২.৩.৪ প্রকল্পের আওতায় ২টি আরসিসি স্টেপস্ (চিত্র: ৫) তৈরী করা হয়েছে। উক্ত আরসিসি স্টেপস্ টিকে আছে এবং আরসিসি স্টেপস্-এর নির্মাণ কাজের গুণগত মান ভালো মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে;



চিত্র-৫: নোয়াপাড়া নদী বন্দরের আরসিসি স্টেপস্

- ১২.৩.৫ নোয়াপাড়া নদী বন্দরে ১(এক) জন কর্মকর্তাসহ মোট ৭(সাত) জন জনবলের সংস্থান রয়েছে। সাত জন কর্মকর্তা/কর্মচারীই কর্মরত আছেন।

১৩.০ প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি: প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১৫.৫০ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়ন কাল জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ১৪.৯২ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৬.২৬% এবং বাস্তব অগ্রগতি প্রায় ৯৯%।

১৪.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি : প্রকল্পের ভৌতকাজের দরপত্র আহ্বান, দরপত্র মূল্যায়ন এবং অনুমোদন প্রক্রিয়া পিপিআর- ২০০৮ এর আলোকে সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিদর্শন কালে দেখা যায়। তবে ডেজিং কাজ কিভাবে করা হয়েছে তা সরেজমিন পরিদর্শনে জানা যায়নি। কারণ প্রকল্প পরিচালক হেড অফিস থেকে কাজটি সম্পাদন করেছেন। হেড অফিসে যোগাযোগ করে এ সংক্রান্ত তথ্য পাওয়া যায়নি।

১৫.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

লক্ষ্য	অর্জন	মন্তব্য
(ক) নোয়াপাড়া, ভৈরব-আশুগঞ্জ এবং বরগুনায় জেটিসহ সম্মিলিত অন্যান্য সুবিধা স্থাপনের মাধ্যমে সহজে কার্গো/যাত্রী ভেসেল জেটিতে নোজার করার জন্য নদী বন্দর স্থাপন এবং সুষ্ঠু ল্যান্ডিং ও স্টোরেজ সুবিধাদি তৈরী করা।	(ক) প্রকল্পাধীন নদী বন্দরসমূহে বার্থিং এবং ল্যান্ডিং সুবিধা উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বৃদ্ধি পেয়েছে; (খ) ভৈরব-আশুগঞ্জে দু'টি আরসিসি জেটিসহ আনুসঙ্গিক সুবিধা প্রদানের কারণে আধুনিক কার্গোর বার্থিং এবং অপারেশন সহজ হয়েছে; (গ) প্রকল্প এলাকার ব্যবসা বাণিজ্য বৃদ্ধি পেয়েছে; (ঘ) নদী বন্দর ভিত্তিক শিল্প কারখানা স্থাপনের পরিবেশ তৈরী হয়েছে; (ঙ) নোয়াপাড়া, ভৈরব ও বরগুনায় টার্মিনাল ভবন নির্মাণের কারণে যাত্রীদের অপেক্ষা এবং বিশ্রাম আরামদায়ক হয়েছে।	প্রকল্পের অধিকাংশ লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়েছে। কিন্তু জনবলের অভাবে বরগুনা নদী বন্দর যথাযথভাবে ব্যবহার না করতে পারায় সরকার কাঙ্ক্ষিত রাজস্ব লাভে বঞ্চিত হচ্ছে।

১৬.০ সমস্যা:

- ১৬.১ ২০০৪ সালে বরগুনাকে নদী বন্দর ঘোষণার পর বন্দর পরিচালনার জন্য ১৬ (ষোল) জন জনবল নির্ধারণ করা হয়। গত ডিসেম্বর, ২০১৩ মাসে একজন সহকারী পরিচালক পদায়ন করা হয়েছে। অর্থাৎ মোট ১৬ জন জনবলের মধ্যে মাত্র একজন কর্মরত আছেন। অধিকন্তু কর্মরত কর্মকর্তাকে বন্দরের পূর্ণাঙ্গ দায়িত্ব দেয়া হয়নি। পটুয়াখালী বন্দর হতে বরগুনা বন্দরের সকল প্রশাসনিক কার্যাদি সম্পাদিত হয়;
- ১৬.২ সরেজমিনে পরিদর্শন করে প্রকল্পের আওতায় ডেজিং-এর পরিমাণ নির্ধারণ করা সম্ভব হয়নি এবং কাজটিতে স্বচ্ছতার অভাব রয়েছে;
- ১৬.৩ মাননীয় নৌপরিবহন মন্ত্রী ০৭/১২/২০১২ খ্রি: তারিখে বরগুনা উপ-প্রকল্পের নবনির্মিত ভবন উদ্বোধন করেন। ভবন উদ্বোধন করা হলেও জনবলের অভাবে বন্দরের কাজে স্থবিরতা লক্ষ্য করা গেছে। অফিসের কাজে ভবনের যে সকল কক্ষ ব্যবহার হওয়ার কথা ছিল তা বহিরাগত লোকদের বসবাসের স্থান হিসেবে ব্যবহৃত হচ্ছে;
- ১৬.৪ নোয়াপাড়া বন্দরের স্টীল জেটি এবং গ্র্যাপ্রোচ রোডের গুণগত মান নিম্নমানের, যার কারণে এ দু'টি কম্পোনেন্টের অস্তিত্ব বিলীন হওয়ার পথে।

১৭.০ সুপারিশ:

- ১৭.১ ২০০৪ সালে বরগুনাকে নদী বন্দর ঘোষণার পর বন্দর পরিচালনার জন্য ১৬ (ষোল) জন জনবল নির্ধারণ করা হয়। তদস্থলে মাত্র ১(এক) জন কর্মকর্তা কর্মরত আছেন। প্রয়োজনীয় সংখ্যক কর্মকর্তা/কর্মচারী পদায়ন এবং কর্মরত কর্মকর্তাকে তঁার প্রশাসনিক দায়িত্ব অর্পণ করা যেতে পারে। এতে বন্দর হতে সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে;
- ১৭.১ নদী বন্দরের দুই পাড় দখলমুক্ত রাখার জন্য নদীর দুই পাশে প্রটেকশন ওয়ার্ক করা যেতে পারে এবং বিদ্যমান অবৈধ স্থাপনা উচ্ছেদ করা যেতে পারে। এতে নদীর দখল/দূষণ রোধ হবে এবং পরিবেশ উন্নত হবে;
- ১৭.৩ বিআইডব্লিউটিএ-এর প্রকল্পসমূহের আওতায় ডেজিং কাজে স্বচ্ছতা বজায় রাখতে ডেজিং স্পয়েল পরিমাপের (Pit System) ব্যবস্থা রাখতে হবে। প্রকল্পের আওতায় যে পরিমাণ ডেজিং করা হয়েছে তার হিসাব আইএমইডিকে দিতে হবে;
- ১৭.৪ প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত নদী বন্দরগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বিআইডব্লিউটিএ-এর নিজস্ব বাজেট হতে মেটানো যেতে পারে;
- ১৭.৫ নোয়াপাড়া নদী বন্দরের স্টীল জেটি এবং গ্র্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ কাজ কাঙ্ক্ষিত মানের না হওয়ায় এ কাজের সাথে জড়িত সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট ব্যাখ্যা চাওয়া যেতে পারে।
- ১৭.৬ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদন এবং উপ-অনুচ্ছেদ: ১৭.১ হতে ১৭.৫ এ উল্লিখিত সুপারিশসমূহের বিষয়ে গৃহিত পদক্ষেপ আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

চিটাগাং পোর্ট ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রজেক্ট

সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১.০ প্রকল্পের নাম : চিটাগাং পোর্ট ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রজেক্ট।
- ২.০ নির্বাহী সংস্থা : চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ (চবক)
- ৩.০ মন্ত্রণালয়/বিভাগ : নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়
- ৪.০ প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম বন্দর এলাকা
- ৫.০ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৬৬০.৫৪	১৩৪৬৪.০০	১১৮৯০.৩৬	জুলাই'২০০৫ থেকে জুন'২০০৯	জুলাই'২০০৮ থেকে জুন'২০১১	জুলাই'২০০৫ থেকে জুন'২০১৩	৭৫.৭৬%	১০০%

৬.০ প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি: প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১৩৪.৬৪ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়ন কাল জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ১১৮.৯০ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৮৮.৩০% এবং বাস্তব অগ্রগতি প্রায় ১০০%।

৭.০ কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ: প্রকল্পের প্রয়োজনীয় কোন অংগের কাজ অসমাপ্ত নেই।

৮.০ মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology) : আলোচ্য প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে :

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

৯.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো CTMS (Computerized Terminal Management System) স্থাপন, ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ ও উন্নয়ন যথা অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ব্রিজ নির্মাণ, MARPOL 1973/78-এর নির্ধারিত সূচকসমূহ অর্জনের নিমিত্ত বন্দরের পরিবেশ ব্যবস্থাপনা উন্নয়নের জন্য সুবিধাদি স্থাপন ইত্যাদির মাধ্যমে বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধি করা। এ সকল সুবিধা স্থাপনের মাধ্যমে সার্বিক নৌপরিবহনের ব্যয় কমানো, আন্তর্জাতিক বাণিজ্য সহজতর করা এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করাও এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য।

১০.০ প্রকল্পের পটভূমি : চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রধান বন্দর যাকে বাংলাদেশের অর্থনীতির চালিকা শক্তি বলা হয়। দেশের শতকরা আশি ভাগ আমদানী-রপ্তানী এ বন্দরের মাধ্যমে হয়ে থাকে। দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি এবং সরকারের বাণিজ্য সহজীকরণ নীতির কারণে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে আমদানী- রপ্তানী প্রতি দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দর প্রতি বছর ১৫ লক্ষ TEUs (Twenty Foot Equivalent Unit) মালামাল পরিবহন করে এবং বাৎসরিক প্রবৃদ্ধির হার হলো ১৫%। ধারণা করা হচ্ছে ২০২০ সালের মধ্যে চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে ২ মিলিয়ন ৫০.২-০০.

TEUs মালামাল পরিবহন করতে হবে। বর্তমান চট্টগ্রাম বন্দরে একটি কন্টেইনার টার্মিনাল রয়েছে যাকে চট্টগ্রাম কন্টেইনার টার্মিনাল বলা হয়। চট্টগ্রাম কন্টেইনার টার্মিনালের বার্থটি ৪৫০ মিটার লম্বা এবং ১৫ হেক্টর এলাকায় ব্যাক-আপ সুবিধা রয়েছে। এ ছাড়াও ১৩ টি কার্গো জেটি রয়েছে। ক্রমবর্ধমান চাহিদার কারণে চট্টগ্রাম বন্দরের কন্টেইনার হ্যান্ডেলিং-এ বন্দরের জট সৃষ্টি হচ্ছে। বন্দরের ভিতরে রেল, রাস্তা এবং নদী পথে যথাযথ সংযোগের অভাবে শতকরা ৮০ ভাগ কন্টেইনার বন্দর এলাকায় জমা থাকে। দীর্ঘ সময় কন্টেইনার বন্দরে থাকার কারণে কন্টেইনার পরিচালনায় সময়

নষ্ট হয়। চট্টগ্রাম বন্দরের কন্টেইনার অপারেশন পদ্ধতি Paper Based হওয়ায় আমদানী-রপ্তানী কার্গো Documentation এবং কন্টেইনার Clearance-এ ১৬টি ধাপ কাস্টমস-এ এবং ২৪টি ধাপ বন্দরে অনুসরণের প্রয়োজন হয়। এতে অনেক সময় ব্যয় হয়। কন্টেইনার হ্যান্ডেলিং ও ক্লিয়ারেন্স দ্রুততর করতে CTMS (Computerized Terminal Management System) স্থাপনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। অধিকন্তু MARPOL-73/78-এর চাহিদা অনুযায়ী বন্দরে জাহাজের পোড়া তেল/ময়লা আবর্জনা গ্রহণের কোন মৌলিক অবকাঠামো ছিলনা। বাংলাদেশ MARPOL-73/78 স্বাক্ষরকারী একটি দেশ এবং বন্দরের পরিবেশ আন্তর্জাতিক মানের রাখতে প্রতিশ্রুতি বদ্ধ। উপরোক্ত প্রেক্ষাপটে বাংলাদেশ সরকার এশিয়ান উন্নয়ন ব্যাংককে বন্দরে কার্গো-কন্টেইনার হ্যান্ডেলিং, ক্লিয়ারেন্স, অবকাঠামো উন্নয়ন, পরিবেশ ব্যবস্থাপনায় প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা বৃদ্ধি প্রভৃতি বিষয়কে অন্তর্ভুক্ত করে একটি সমীক্ষা পরিচালনার অনুরোধ করে। এডিবি কর্তৃক পরিচালিত বিস্তারিত সমীক্ষার আলোকে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১১.০. **প্রকল্পের সংশোধন ও অনুমোদন** :এশিয়া উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)-এর আর্থিক সহায়তায় মূল প্রকল্পটি ১৬/০৮/২০০৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি ৩টি সংস্থা (চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, জাতীয় রাজস্ব বোর্ড, চট্টগ্রাম কাস্টমস হাউজ ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর)-এর আওতায় বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্পের চবক কম্পোনেন্ট এর ডিপিপি ১১/১২/২০০৫ তারিখে নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আন্তর্জাতিক বাজারে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, টাকার বিপরীতে বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার বৃদ্ধি, এডিবি'র Aide Memoire এ উল্লেখিত বরাদ্দ অপেক্ষা অনুমোদিত পিপিতে সংশ্লিষ্ট Package সমূহের বিপরীতে কম বরাদ্দ রাখার কারণে ২৩/১০/২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল দেড় বৎসর (ডিসেম্বর ২০১০ পর্যন্ত) বৃদ্ধি করে ১৩০০০.০০ লক্ষ টাকার প্রাক্কলিত ব্যয়ে সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। এর মধ্যে এশিয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি) থেকে Extension of the loan closing date সংক্রান্ত প্রকল্পের ঋণচুক্তির মেয়াদ ৩১/১২/২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হলে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা কমিশন প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধি করে। পাঁচটি প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়িত হয়েছে এবং চারটি প্যাকেজের ১০০% কাজ জুন, ২০১১ এর মধ্যে সমাপ্ত হয়। কিন্তু প্রকল্পের মূল প্যাকেজ CPA-1 এর আওতায় স্থাপিত CTMS – এর live trial যথা সময়ে দেয়া সম্ভব হয় নাই। কারণ বন্দর ব্যবহারকারী একটি বড় সংস্থা BGMEA হতে go-live trial শুরুর জন্য কয়েকবার সময় চাওয়া হয়। CTMS পূর্ণাঙ্গ চালু করতে আমদানী-রপ্তানী কারক, C& F Agents, Freight Forwarders, MLOs, ICD operators সহ সংশ্লিষ্ট সকল এজেন্সির অংশ গ্রহণ প্রয়োজন হয়। এ সকল এজেন্সির অপারেটরদের প্রশিক্ষণ প্রদানের সময় ধরে এবং প্রকল্প ব্যয় ৪৬৪.০০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি করে ১৩৪৬৪.০০ লক্ষ টাকায় ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয় যার বাস্তবায়ন কাল ছিল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত।

১২.০ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রম**: প্রকল্পের মূল কার্যক্রম হলো: Computerization of CTMS & MIS, Waste Collection and Disposal facility creation, Re-construction and up-gradation of the internal road, construction of new 2 bridges, Port service road, Consultancy service ইত্যাদি।

১৩.০ **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য**:

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	জনাব মো: খায়রুল মোস্তাফা	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	০২/০১/২০০৫ হতে ১০/০৪/২০০৭
২।	জনাব অরুন কুমার ভট্টাচার্য	নির্বাহী প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১১/০৪/২০০৭ হতে ১৫/০৭/২০০৯
৩।	জনাব মো: খায়রুল মোস্তাফা	প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	১৬/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩

১৪.০ **প্রকল্প পরিদর্শন**: প্রকল্পটি ১২/১২/২০১৪ খ্রি: তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক পরিদর্শিত হয়। পরিদর্শনকালে CTMS পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব প্রাপ্ত নির্বাহী প্রকৌশলী, পরিচালক (পরিকল্পনা) এবং উপ-প্রকল্প পরিচালক উপস্থিত ছিলেন।

১৫.০ **সাধারণ পর্যবেক্ষণ**: প্রকল্পের আওতায় মোট ৫টি প্যাকেজের (CPA: 1, 2,3,4,5) মাধ্যমে কাজ ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। নিম্নোক্ত ভৌত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়েছে:

১৫.১ প্যাকেজ-৫ এর আওতায় বন্দরের অভ্যন্তরে মহেশ খালের উপর এ্যাপ্রোচ রোডসহ একটি সাধারণ ব্রিজ এবং একটি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পোর্টের ভিতরে মালামাল পরিবহনে উক্ত ব্রিজ দু'টি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। দু'টি ব্রিজের গুণগত মান ভাল, বিশেষ করে গার্ডার ব্রিজটি খুব মজবুত মনে হয়েছে;



চিত্র: ১ গার্ডার ব্রীজ



চিত্র: ১ সাধারণ ব্রীজ

১৫.২ প্যাকেজ-১ এর আওতায় প্রকল্পের প্রধান অংগ Computerized Terminal Management System (CTMS) এবং MIS স্থাপনের কাজ করা হয়েছে। CTMS চালু হলেও সম্পূর্ণরূপে কার্যকর করা সম্ভব হয়নি। কারণ CTMS কার্যকর করার জন্য আমদানী-রপ্তানী কারক, C & F Agents, Freight Forwarders, MLOs, ICD operators সহ সংশ্লিষ্ট সকল এজেন্সির অংশগ্রহণ প্রয়োজন হয় এবং সকলকে তৎপর হয়ে সংশ্লিষ্ট অংশের কার্য সম্পাদনের পর কম্পিউটারে entry দিতে হয়। Port Operation-এর সাথে সংশ্লিষ্ট সকলকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা সত্ত্বেও CTMS পুরোপুরি কার্যকর হয়নি;



চিত্র: ৩ CTMS Operation and Server Room

১৫.৩ প্যাকেজ-৪ এর আওতায় 2-stage gate নির্মাণ করা হয়েছে যার মাধ্যমে ট্রাকসহ খালাসকৃত মালের ওজন নেয়া হয়। এর সাথে 2-stage gate-এর কার্যক্রম পরিচালনার জন্য একটি ভবন নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের এ কার্যক্রমটি কার্যকর হয়েছে;



চিত্র: ৪ গেট অপারেশন বিল্ডিং

১৫.৪ প্রকল্পটির external অডিট সম্পন্ন হয়েছে এবং অডিট আপত্তিসমূহ সমাধান করা হয়েছে;



চিত্র: ৫ Two-stage gate

১৫.৫ বাংলাদেশ MARPOL-73/78 স্বাক্ষরকারী একটি দেশ এবং বন্দরের পরিবেশ আন্তর্জাতিক মানের রাখতে প্রতিশ্রুতি বদ্ধ। এ কারণে জাহাজের পোড়া তেল সংগ্রহের জন্য একটি ভেসেল সংগ্রহ করা হয়েছে।



চিত্র: ৬ পোড়া তেল সংগ্রহের ভেসেল

১৬.০ সমস্যা:

১৬.১ Computerized Terminal Management System (CTMS) এবং MIS স্থাপনের কাজ করা হলেও CTMS সম্পূর্ণরূপে কার্যকর করা সম্ভব হয়নি;

১৬.২ প্রকল্পের আওতায় জাহাজ হতে পোড়া তেল সংগ্রহের জন্য Bay Cleaner-2 নামে একটি ভেসেল সংগ্রহ করা হয়েছে। কিন্তু এ ভেসেলের কোন কার্যক্রম নেই। কারণ বাংলাদেশের পোর্টগুলোতে জাহাজ হতে পোড়া তেল সংগ্রহ একটি

লাভজনক ব্যবসা। এক শ্রেণীর ব্যবসায়ী এ তেল সংগ্রহপূর্বক তা **refine** করে বাজারে বিক্রয় করে। **Bay Cleaner-2** ক্রয় না করে এ অর্থ দ্বারা বন্দরের উন্নয়নের জন্য অন্য কাজ করা যেত;

১৬.৩ প্রকল্পটি একটি কারিগরি সহায়তা প্রকল্প। কারিগরি সহায়তা প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রধান উদ্দেশ্য হলো কারিগরি জ্ঞান হস্তান্তর। এ প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত **CTMS**-এর রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বিদেশী কোম্পানী দ্বারা পরিচালনা করা হচ্ছে। অথচ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুসারে চট্টগ্রাম বন্দরের আইটি সেকশন দ্বারা **CTMS**-এর সকল কার্যাবলী সম্পাদিত হবার কথা। উল্লেখ্য যে, **CTMS**-এর অপারেশন বন্দরের আইটি সেকশন দ্বারা পরিচালিত হচ্ছে।

১৭.০ সুপারিশ:

১৭.১ **CTMS** পুরো মাত্রায় কার্যকর করতে আমদানী-রপ্তানী কারক, **C & F Agents, Freight Forwarders, MLOs, ICD operators** সহ সংশ্লিষ্ট সকল এজেন্সির কর্মকর্তা/কর্মচারীদের অব্যাহতভাবে প্রশিক্ষণ প্রদান করা যেতে পারে;

১৭.২ **CTMS** রক্ষণাবেক্ষণের জন্য চট্টগ্রাম বন্দরের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলী এবং আইটি কর্মকর্তাদের দেশে এবং বিদেশে প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

১৭.৩ প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট অবকাঠামো ও অন্যান্য সুবিধাদি সচল ও কার্যকর রাখার জন্য রাজস্ব বাজেটে প্রয়োজনীয় বরাদ্দের ব্যবস্থা করতে হবে।

নেভিগেশনাল এইডস টু মংলা পোর্ট

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : নেভিগেশনাল এইডস টু মংলা পোর্ট
 ২। প্রকল্প এলাকা : পশুর নদী, বাগেরহাট, মংলা
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (মবক)
 ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩০০.০০ (--)	২৩০০.০০ (--)	২১৪২.৪৫ (--)	০১ জুলাই/২০০৮ হতে ৩০ জুন/২০১০	০১ জুলাই/২০০৮ হতে ৩০ জুন/২০১৩	০১ জুলাই/২০০৮ হতে ৩০ জুন/২০১৩	--	৩ বছর (১৫০%)

৬। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৬.১। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলে দিবারাত্র সুষ্ঠু ও নিরাপদ নাব্যতা নির্দেশনে চ্যানেল মার্কিং এবং লাইটেড বয়া স্থাপনের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজ বিশেষত: রাত্রে ফেয়ারওয়ে বয়াতে প্রবেশে সাহায্য করাই প্রকল্পের মূখ্য উদ্দেশ্য।

৬.২। প্রকল্পের পটভূমি : ফেয়ারওয়ে বয়া হতে প্রায় ১৩১ কি:মি: দূরে পশুর নদীর তীরে, মংলা বন্দর অবস্থিত। এ দীর্ঘ চ্যানেলের কোথাও সরু, নাব্যতা কম ও বিভিন্ন স্থানে বাঁকা থাকার কারণে পর্যাপ্ত মার্কিংবয়া ব্যতিরেকে জাহাজ চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ। এ পরিপ্রেক্ষিতে ২০০৬ সাল থেকে পশুর চ্যানেল দিয়ে রাত্রে জাহাজ চলাচল সম্ভব হচ্ছিল না। সন্ধ্যার দিকে আগমনকারী সমুদ্রগামী জাহাজকে পরের দিনের জন্য চ্যানেলের বাহিরে সমুদ্র সীমায় ১২ ঘন্টা অপেক্ষা করতে হয়। ফলে জাহাজের টার্ণ এরাইন্ড টাইম বৃদ্ধি পায়। এ কারণে বন্দর ব্যবহারকারী প্রতিটি জাহাজের ৫-৬ হাজার ডলার ক্ষতি হয়। ফলে ব্যবহারকারীগণ এ বন্দর ব্যবহারে অনিহা প্রকাশ করে। ইতোপূর্বে ১৯৭৮-৭৯ সালে প্রস্তাবিত প্রকল্প এলাকায় বয়া ও মার্কিং স্থাপন করা হয়। কয়েক দশকে প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও দীর্ঘকাল ব্যবহারে থাকায় এগুলো নষ্ট হয়ে গেছে। এ পরিপ্রেক্ষিতে মংলা বন্দরের সমস্যা নিরসনে কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন : প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলো :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	
(১)	Solar Powered Rotating Beacon For existing Light Tower at Hiron Point Range 20-25nm. with necessary spare including installation.	সংখ্যা	০১	৩০.০০	০১ (১০০)	৪১.০০ (১৩৬)
(২)	Solar Powered Rotating Beacon For existing Light Tower at Jefford Point Range 20-25nm.	সংখ্যা	০১	৩০.০০	০১ (১০০)	৪১.০০ (১৩৬)

ক্রঃ নং	ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	
	with necessary spare including installation.					
(৩)	10.00m Tall G.R.P. Light Towers with Self contained solar powered Marine Lantern, Range 5-6 nm c/w foundation, installation and necessary spares.	সংখ্যা	০৬	৩২৪.৭৮	০৬ (১০০)	২৬৭.০০ (৮২.২০)
(৪)	Steel skirt Keel Fairway Buoy, dia 3.5m. focal height 5.0m with self contained Solar powered Buoy Lantern, Range 8-10n.m. including mooring materials except Anchor.	সংখ্যা	০২	৭৩.৫০	০২ (১০০)	১০৫.৯২ (১৪৪.১০)
(৫)	Channel Buoy (Outer & inner) focal height 3.5m. Self contained Solar Powered Buoy Lantern, Range 3-4n.m. and including mooring materials except Anchor.					
	a) 10 Nos. steel buoy (3m.dia)	সংখ্যা	১০	১২২৫.০০	১০ (১০০)	১৩৪১.৬০ (১০৯.৫১)
	b) 30 Nos. GRP Buoy (2.5m dia)	সংখ্যা	৩০		৩০ (১০০)	
(৬)	GRP Channel Buoy (harbour) dia 1.70m. focal height 3.0m c/w self-contained Solar powered Buoy Lantern, Range 3-4n.m and including mooring materials with sinkers	সংখ্যা	১০	২৪৫.০০	১০ (১০০)	২১৩.০০ (৮৬.৯৩)
(৭)	GRP Marker Buoy dia 1.5m. focal height 2.0m c/w self-contained Solar powered Buoy Lantern, Range 2-3n.m and including mooring materials with sinkers	সংখ্যা	১০	১১০.২৫	১০ (১০০)	১২৩.৮০ (১১২.২৯)
* (৮)	Anchor/Sinker 2.5-3.0 Tons (Stockless) with LRS	সংখ্যা	৪০	১৬৮.০০	(৪) ও (৫) এ অন্তর্ভুক্ত	(৪) ও (৫) এ অন্তর্ভুক্ত
(৯)	Spares, necessary Tools & Equipment, Training Installation, Commissioning and misc.	থোক	--	৪৮.৩৬	--	৯.১৩ (১৮.৮৭)
(১০)	Cost escalation	থোক	--	৪৫.১১	--	--
	সর্বমোট =			২৩০০.০০		২১৪২.৪৫ (৯৩.১৫)

* আইটেম (৮) এর কার্যক্রম মূল ডিপিপিতে উল্লেখ থাকলেও পরিকল্পনা কমিশনের অনুমোদিত ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত ছিল না। তবে মোট অনুমোদিত ব্যয় ২৩০০.০০ লক্ষ টাকাই ছিল। আইটেম (৮) এর কার্যক্রমে আটটেম (৪) ও (৫) অন্তর্ভুক্ত বিধায় এ ২টি আইটেমে অগ্রগতি ১০০% এর বেশী হয়েছে।

৮। প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ থাকলে তার কারনঃ প্রকল্পের আওতাধীন সকল প্রয়োজনীয় অংগেরই কাজ শতভাগ সম্পাদন করা সম্ভব হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।

৯। মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে :

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা ;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও 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 ;

□ প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

১০। **অনুমোদন অবস্থাঃ**

১০.১। আলোচ্য প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ২৩০০.০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই/২০০৮ হতে জুন/২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক ১৩/০৫/২০০৮ তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম নেভিশনাল যন্ত্রপাতি ক্রয়ে ৪র্থ দফায় দরপত্র আহবান করতে হয় বিধায় প্রকল্পের মেয়াদ দফায় দফায় বৃদ্ধি করা হয়। সর্বশেষ জুন ২০১৩ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

১১। **প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনঃ**

গত ২১-২২ নভেম্বর/২০১৪ তারিখে **নেভিগেশনাল এইড টু মংলা পোর্ট** প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মংলা বন্দরের উপ-প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ শামসুজ্জামান, সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ বায়েজীদুর রহমান, উপ-সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ সোহেল রানা সহ সংশ্লিষ্ট ডেপুটি/জাহাজ মাস্টারগণ উপস্থিত ছিলেন। মংলা বন্দর কর্তৃক সরবরাহকৃত পিসিআর, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা, পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণীত হয়েছে।

১২। **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ**

১২.১। **লাইটেড নেভিগেশন বয়া:** মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুকূলে পশুর চ্যানেলে দিবারাত্র (বিশেষ করে রাত্রি বেলায়) সুষ্ঠু ও নিরাপদ নৌ-চলাচলের সুবিধার্থে চ্যানেলে মার্কিং এবং লাইটেড বয়া স্থাপন করাই প্রকল্পটি মূল কার্যক্রম। প্রকল্পের অধীনে ২টি লাইট বিকন, ৬টি লাইট টাওয়ার, ৬২টি বিভিন্ন ধরনের বয়াসহ সকল নেভিগেশন যন্ত্রপাতি ঠিকাদার কর্তৃক বিদেশে তৈরী ও আমদানী করে মংলা বন্দরে সরবরাহ করা হয়েছে মর্মে জানা গেছে। তবে চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ের মধ্যে ঠিকাদার কর্তৃক মালামাল সরবরাহ ও স্থাপন/প্রতিস্থাপন না করে বেশ বিলম্বে তা করা হয়েছে মর্মেও জানা যায়।



চিত্র-১: নেভিগেশন বয়া



চিত্র-২: নেভিগেশন লাইট

পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সংগৃহীত বয়ার উপরের সোলার প্যানেল ও লাইটগুলোর প্রায় সব কয়টিই চুরি হয়ে গেছে। এ বিষয়ে মংলা থানায় ডায়েরী করা হয়েছে মর্মে জানা যায়। তাছাড়া কোস্টগার্ড ও অন্যান্য আইনশৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীকেও জানানো হয়েছে। তবে এতে কোন ফল হয়নি।

১২.২। **লাইট টাওয়ারঃ** ৬টি লাইট টাওয়ার স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে লাইট টাওয়ার গুলোর ২টির নীচের অংশ ছাড়া বাকী যেমন বীকন, লাইট ও অন্যান্য যন্ত্রাংশ চুরি হয়ে গেছে। যে গুলোর মাথা চুরি হয়ে গেছে সেগুলোর প্রতিস্থাপন করা হয়নি।



চিত্র-৩: লাইট টাওয়ার



চিত্র-২: উপরের অংশ চুরি হওয়া লাইট টাওয়ার

১৩। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ**

প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ২৩০০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে ২১৪২.৪৫ (৯৩.১৫%) লক্ষ টাকা, বাস্তব অগ্রগতি ৯৫%।

১৪। **Procurement এর উপর তথ্যাদিঃ**

প্রকল্পের আওতায় সংস্থানকৃত পণ্য সামগ্রীর মধ্যে একটি প্যাকেজ এর মাধ্যমে ৬২টি বয়া, ৬টি (১০এম) দীর্ঘ জিআরপি লাইট টাওয়ার সংগ্রহ করা হয়। চুক্তি মূল্য ছিল ২০৬৩.০০ লক্ষ টাকা। তাছাড়া, অপর একটি প্যাকেজের আওতায় ভৌত সেবা গ্রহণ করা হয়। চুক্তি মূল্য ছিল ৮২.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটি কার্যত: একটি মাত্র প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজ হওয়া সত্ত্বেও প্রকিউরমেন্ট করতে প্রচুর বিলম্ব হয়। ডিপিপিতে প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতি নির্ধারিত থাকা সত্ত্বেও প্রকল্প পরিচালক কমান্ডার এম এনামুল হক কর্তৃক পুনরায় দরপত্র আহবান পদ্ধতি সম্পর্কে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অনুমতি প্রার্থন, দরপত্র আহবান, মূল্যায়নে বিলম্ব এবং রেসপনসিভ দরদাতা না পাওয়াই এর কারণ। তিন দফায় দরপত্র আহবান করেও ঠিকাদার নিয়োগ করা সম্ভব হয়নি। অতঃপর নতুন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ পূর্বক ৪র্থ দফায় দরপত্র আহবান করা হয় ২৭ জানুয়ারি/২০১১ তারিখে। চুক্তি সম্পাদন করা হয় ১৮ আগস্ট/২০১১ তারিখে। সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত ছিল ৩০ জুন ২০১২ তারিখ। কিন্তু ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান M/S. Rubel Brothers Ltd, Dhaka কর্তৃক পণ্য সরবরাহ, স্থাপন ও কমিশনিং এ বিলম্বের কারণে প্রকল্পের মেয়াদ জুন/২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করতে হয়। বিলম্বজনিত কারণে কোন লিকুয়িডিটি ড্যামেজ (এলডি) আদায় করা হয়েছে কিনা এ বিষয়ে কোন জবাব পাওয়া যায়নি। তবে দরপত্র মূল্যায়ন এবং উন্মুক্তকরণে জন্য যথাক্রমে ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি এবং ৩ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি ছিল। দরপত্র আহবান এবং মূল্যায়নে পিপিআর-২০০৮ এর বিধিমালা অনুসৃত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়েছে। যন্ত্রপাতি/মালামাল গুলোর গুণগতমান আন্তর্জাতিক Classification Society “Bureau Veritus” দ্বারা পরীক্ষা-নীরিক্ষা করিয়ে সাটফিকেকেটসহ হস্তান্তর করা হয়েছে মর্মে জানা গেছে। তাছাড়া বন্দরের বিশেষজ্ঞগণের সমন্বয়ে গঠিত প্রধান প্রকৌশলী (নৌ) এর নেতৃত্বে ৫ সদস্য বিশিষ্ট একটি “Contract Agreement Committee” দ্বারা যাচাইপূর্বক গ্রহণ যন্ত্রপাতি/মালামাল গ্রহণ করা হয়েছে প্রতীয়মান হয়।

১৫। **প্রকল্পের জনবল নিয়োগঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন নতুন জনবল নিয়োগ করা হয়নি। মংলা পোর্টের নিজস্ব সেট-আপ থেকে প্রয়োজনীয় জনবল কাজে লাগানো হয়।

১৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**

কমান্ডার এম এনামুল হক, বিএন, হারবার মাস্টার ২৫.১০.২০১০ তারিখ পর্যন্ত প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। ২৬.১০.২০১০ তারিখ হতে প্রকৌশলী মোঃ আলতাফ হোসেন, প্রধান প্রকৌশলী (নৌ) অতিরিক্ত দায়িত্বে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে প্রকল্প সমাপ্তি অর্থাৎ ৩০.০৬.২০১৩ তারিখ পর্যন্ত দায়িত্ব পালন করেন।

১৭। **প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ**

প্রকল্পের আওতায় পশুর চ্যানেলে নেভিগেশনাল এইড স্থাপনের ফলে দিবা-রাত্রি জাহাজ চলাচল সহজতর হয়েছে। তবে বয়াগুলো টেকসই হলে মংলা বন্দরের পরিচালনায় দক্ষতা আরও বৃদ্ধি পেত। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে তুলনায় বাস্তবায়নোত্তর সময়ে আসা-যাওয়া জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে, বন্দরের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং বন্দর পরিচালনায় আমদানী-রপ্তানী বিশেষ করে গাড়ী আমদানী এবং চিংড়ী রপ্তানীর মাধ্যমে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে পরোক্ষভাবে অবদান রাখছে বলে দৃশ্যমান হয়। তবে আউটপুটগুলোর টেকসই করার জন্য রাজস্ব বাজেটে আওতায় নতুন প্রকল্প গ্রহণ করে রক্ষণাবেক্ষণ/বিনিয়োগ করা প্রয়োজন।

১৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

অনুমোদিত	অর্জিত
(১) মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলে দিবারাত্র সুষ্ঠু ও নিরাপদ নাব্যতা নির্দেশনা প্রদানে চ্যানেল মার্কিং এবং লাইটেড বয়া স্থাপনের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজ বিশেষত: রাত্রি পশুর চ্যানেলে প্রবেশে সাহায্য করাই প্রকল্পের মূখ্য উদ্দেশ্য।	(১) মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলে দিবারাত্র সুষ্ঠু ও নিরাপদ নাব্যতা নির্দেশনা প্রদানে চ্যানেল মার্কিং এবং লাইটেড বয়া স্থাপন করায় সমুদ্রগামী জাহাজ বিশেষত: রাত্রি পশুর চ্যানেলে প্রবেশ সহজতর হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৯। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ : সংগৃহীত মালামাল স্থাপন ও প্রতিস্থাপনের পর চুরি হয়ে যাওয়ায় স্থাপিত নেভিগেশনাল এইড যথাযথভাবে কার্যকর নয়। বয়াগুলো স্থাপন ও কমিশনিং কালে এ বিষয়ে বয়ার চারিদিকে রক্ষামূলক ব্যবস্থা রাখার প্রয়োজন ছিল। ঘূর্ণিঝড় কিংবা জলোচ্ছাস হলে ফ্লোটিং বয়াগুলো হারিয়ে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

২০। সমস্যা :

- ২০.১। পরিদর্শনকালে লক্ষ্য করা যায় যে প্রকল্পের আওতায় চ্যানেলে স্থাপিত মূল্যবান নেভিগেশনাল যন্ত্রপাতিসমূহের অনেক কিছুই ইতোমধ্যে চুরি হয়ে গেছে। চুরি প্রতিরোধ ও নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে মর্মে প্রতীয়মান হয়নি।
- ২০.২। চুরি হওয়া নেভিগেশনাল লাইটসমূহ প্রতিস্থাপন না করায় স্থাপিত লাইটেড বয়াগুলো এবং লাইট টাওয়ারগুলো জাহাজ চলাচলে রাত্রি বেলায় কোন কাজে আসছে না। ফলে সৃষ্ট আউটফুটগুলো টেকসই হচ্ছে না।
- ২০.৩। নিয়মিত স্টিয়ারিং কমিটি ও পিআইএসি'র সভা অনুষ্ঠিত না হওয়ার ফলে স্বচ্ছতার ব্যাপারে প্রশ্ন থেকে যায়।
- ২০.৪। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কারিগরি কর্মকর্তাদের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতির উপর প্রশিক্ষণের অভাব রয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়।

২১। সুপারিশ/মতামত :

- ২১.১। প্রকল্প বাস্তবায়নে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ভবিষ্যতে নিয়মিত স্টিয়ারিং কমিটি ও পিআইএসি সভা অনুষ্ঠান করা প্রয়োজন;
- ২১.২। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কারিগরি কর্মকর্তাদের জন্য পরিকল্পনা ও প্রকিউরমেন্ট বিষয়ে প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন;
- ২১.৩। পশুর চ্যানেলে স্থাপিতব্য মূল্যবান নেভিগেশনাল যন্ত্রপাতিসমূহের চুরি প্রতিরোধ ও নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, বাংলাদেশ নৌ-বাহিনী, কোস্ট গার্ড, বনবিভাগসহ সংশ্লিষ্টদের সমন্বয়ে কোন কার্যকর কমিটি/টিম না থাকলে তা গঠনের বিষয়ে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ২১.৪। সৃষ্ট আউটপুটগুলো টেকসই করার জন্য রাজস্ব বাজেটের আওতায় ব্যবস্থা গ্রহণ করে **Retro-fitting**/বিনিয়োগ কার্যক্রম গ্রহণ করা প্রয়োজন;
- ২১.৫। হারানো নেভিগেশনাল যন্ত্রপাতি দ্রুত প্রতিস্থাপন করার উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন; এবং
- ২১.৬। প্রকল্পটির উপর **External Audit** সম্পাদন করত: আইএমইডিকে এর অনুলিপি প্রদান করতে হবে।

মংলা বন্দরের জন্য কাটার সাকশন ড্রেজার, পাইলট এবং ডেসপাচ বোট সংগ্রহ

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

১। প্রকল্পের নাম	:	মংলা বন্দরের জন্য কাটার সাকশন ড্রেজার, পাইলট এবং ডেসপাচ বোট সংগ্রহ।
২। প্রকল্প এলাকা	:	মংলা, বাগেরহাট
৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (মবক)
৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :		

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮২৯৩.০০ (--)	--	৫৮৯১.৮০ (--)	জুলাই/২০১০ হতে জুন/২০১৩	--	জুলাই/২০১০ হতে জুন/২০১৩	০%	০%

৬। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৬.১। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

- ক) সমুদ্রগামী জাহাজসমূহের নিরাপদে চলাচল নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণার্থে নিয়মিত ড্রেজিং এর জন্য একটি কাটার সাকশান ড্রেজার সংগ্রহ ; এবং
- খ) মংলা-হিরণপয়েন্টে পাইলট আনা নেওয়ার কাজ সুষ্ঠু ও দ্রুততার সহিত সম্পন্ন করার জন্য একটি পাইলট বোট ও একটি পাইলট ডেসপাচ বোট সংগ্রহ ও প্রতিস্থাপন।

৬.২। প্রকল্পের পটভূমি :

মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের নাব্যতা হ্রাসের কারণে বন্দরে কাঙ্ক্ষিত ড্রাফটের জাহাজ আগমন-নির্গমনে প্রতিবন্ধকতা তৈরী হয়। পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণের জন্য সীমিত আকারে ক্যাপিটাল ও সংরক্ষণ ডেজিং সম্পন্ন করা হত। উক্ত ড্রেজিং বন্দরের প্রয়োজনের তুলনায় খুবই কম ছিল। তাছাড়া জরুরী ও তাৎক্ষণিক কোন স্থানের ড্রেজিং এর প্রয়োজন হলেও দ্রুত গতিতে ঠিকাদার নিয়োগ করে ড্রেজিং করা অনেক সময় সম্ভব হয় না। পশুর চ্যানেলে পলি মাটি জমার হার অত্যন্ত বেশি হওয়ায় ড্রেজিং এর মাধ্যমে অর্জিত গভীরতা পরবর্তীতে অত্যন্ত কম সময়ের মধ্যে পুনঃভরাট হয়ে পূর্বের অবস্থায় ফিরে আসে। এ সকল দিক বিবেচনা করে পশুর চ্যানেলে নিয়মিত ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনার জন্য একটি কাটার সাকশন ড্রেজার (Cutter Suction Dredger) সংগ্রহ করা আবশ্যিকতা দেখা দেয়।

অপরদিকে মংলা বন্দর এলাকায় বন্দরের নিজস্ব পাইলট দ্বারা সমুদ্রগামী জাহাজ আনা-নেয়ার জন্য হিরণপয়েন্ট হতে মংলা এবং মংলা হতে হিরণপয়েন্ট পর্যন্ত বন্দরের নিজস্ব পাইলট পরিবহনের জন্য একটি পাইলট বোট ও একটি পাইলট ডেসপাচ বোট এর প্রয়োজনীয়তা দীর্ঘদিন ধরে অনুভূত হয়ে আসছিল। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ইতোপূর্বে সংগৃহীত মোট ৪টি পাইলট বোট ও ৪টি পাইলট ডেসপাচ বোট দ্বারা পাইলট পরিবহনের কাজ সম্পাদন করা হতো। উক্ত পাইলট বোট ও পাইলট ডেসপাচ বোট ১৯৫০ সাল হতে ১৯৮১ সালের মধ্যে সংগ্রহ করা হয়। দীর্ঘদিন ধরে পরিচালনা ও ব্যবহারের ফলে উহার আয়ুষ্কাল শেষ হয়ে যাওয়ায় ইতোমধ্যে একটি পাইলট বোট ও দুটি পাইলট ডেসপাচ বোট নিলামে বিক্রি করা হয়েছে। অবশিষ্টগুলির আয়ুষ্কালও শেষ হয়ে যাওয়ায় এগুলো দিয়ে কাঙ্ক্ষিত সেবা পাওয়া যাচ্ছিল না। তাছাড়া দীর্ঘদিনের পুরাতন জলযান পরিচালনা ব্যয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে এবং উহার ডকিং ও মেরামত কাজ আর্থিক দিক দিয়ে অলাভজনক হয়ে পড়ায় উক্ত প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়েছিল।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন : প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলো :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	
1)	Procurement of a Cutter Suctin Dredger (18")	No.	01	2390.00	01 (100)	2358.00 (98.66)
2)	Procurement of Crane Boat	No.	01	934.00	01 (100)	895.00 (95.82)
3)	Ball Joint (450mm)	Pairs	10	100.00	10 (100)	91.00 (91)
4)	FS ware Rope	Coil (300m.Ea ch)	10	10.00	10 (100)	21.00 (210)
5)	Shore & Floating pipe (6.0m.Each)	Pairs	150	150.00	150 (100)	100.44 (67)
6)	Floater (1000mm dia)	Pairs	50	280.00	50 (100)	116.25 (41.51)
7)	House Boat with spare parts for 3 years	No.	01	100.00	01 (100)	126.48 (126.48)
8)	Pilot Boat	No.	01	1024.00	01 (100)	1155.00 (112.79)
9)	Pilot Despatch Boat	No.	01	1116.00	01 (100)	985.00 (88.26)
10)	Customs Duty, Vat & others	L.S	--	2000.00	--	--
11)	Capital Block Allocation			30.00	--	28.18 (94)
12)	Physical Contingency	L.S	--	20.00	--	15.45 (77.25)
13)	Price Contingency	L.S	--	100.00	--	--
14)	Salary for operational manpower	L.S	--	39.00	--	--
	Total =			8293.00		5891.80 (71.04)

৮। প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ থাকলে তার কারনঃ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

৯। মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে :

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা ;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও 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 ;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

১০। অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থাঃ

১০.১। সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে “মংলা বন্দরের পাইলট বোট ও পাইলট ডেসপাচ বোট সংগ্রহ (প্রস্তাবিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২৪৭০.০০ লক্ষ টাকা) “ ও মংলা বন্দরের জন্য একটি কাটার সাকশন ড্রেজার সংগ্রহ (প্রস্তাবিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৮২৩.০০ লক্ষ টাকা)” শিরোনামে ২টি পৃথক প্রকল্প পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হলে ০৮/১০/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত পিইসি সভায় ২টির পরিবর্তে “মংলা বন্দরের জন্য কাটার সাকশন ড্রেজার, পাইলট এবং ডেসপাচ বোট সংগ্রহ” নামে একটি প্রকল্প গ্রহণের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ৮২৯৩.০০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটির

ডিপিপি পুনর্গঠন করে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ডিপিপি গত ১৩/০৪/২০১০ তারিখে 'একনেক' কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় মোট ৮২৯৩.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই/২০১০ হতে জুন/২০১৩ পর্যন্ত।

পরবর্তীতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্যাকেজ-৩ এর আওতায় ১টি পাইলট বোট ও ১টি পাইলট ডেসপাচ বোট ক্রয়ের জন্য দর পাওয়া যায় ২১৪০.০০ লক্ষ টাকা। কিন্তু ডিপিপি-তে এ অংশেরও সংস্থান ছিল ২০৭৪.০০ লক্ষ টাকা। টেন্ডারে প্রাপ্ত দর ডিপিপি সংস্থানের চেয়ে ৬৬.০০ লক্ষ টাকা বেশী ছিল। অধিক দরের বিষয়টি যুক্তিযুক্ত প্রমাণিত হওয়ায় ২৩/০৬/২০১১ তারিখে ডিপিইসি'র সুপারিশে ৮২৯৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে আন্তঃখাত সমন্বিত ডিপিপি (Adjusted DPP) পুনরায় মাননীয় নৌ-পরিবহন মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১১। প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনঃ

গত ২১-২২ নভেম্বর/২০১৪ তারিখে মংলা বন্দরের জন্য কাটার সাকশন ডেজার, পাইলট এবং ডেসপাচ বোট সংগ্রহ প্রকল্পের সংগৃহীত ডেজার ও পাইলট ও ডেসপাচ বোটসমূহ এবং সুবিধাদি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মংলা বন্দরের উপ-প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ শামসুজ্জামান, সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ বায়েজীদুর রহমান, উপ-সহকারী প্রকৌশলী জনাব মোঃ সোহেল রানা সহ সংশ্লিষ্ট ডেজার/জাহাজ মাষ্টারগণ উপস্থিত ছিলেন। মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সরবরাহকৃত পিসিআর, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা, পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণীত হয়েছে।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

১২.১ প্রকল্পে সংস্থানকৃত মালামাল সংগ্রহের লক্ষ্যে সকল মালামালকে ৩টি প্যাকেজে বিভক্ত করা হয়েছিল। ১ম প্যাকেজে ছিল ১টি ১৮' কাটার সাকশন ডেজার, ১টি ফ্রেন বোট, ১০ জোড়া বল জয়েন্ট (৪৫০ এমএম), ১০ কয়েল এফএস ওয়্যার রোপ। ২য় প্যাকেজে ছিল ১৫০টি শোর ও ফ্লোটিং পাইপ (প্রতিটি ৬.০এম), ৫০ জোড়া ফ্লোটার (১০০০ এমএম ডায়ামিটার), ১টি হাউস বোট এবং ৩য় প্যাকেজে ছিল ১টি পাইলট বোট, ১টি পাইলট ডেসপাচ বোট। তিনটি প্যাকেজের আওতায় নির্ধারিত সকল মালামাল সংগ্রহ করা হয়েছে।

১২.২। ১ম প্যাকেজ

(কাটার সাকশন ডেজার)

এ প্যাকেজের আওতায় সংগৃহীত প্রধান যন্ত্রটি হলো ১টি ১৮' কাটার সাকশন ডেজার যার নামকরণ করা হয় সিডি ঈমাম বোখারী। জাহাজটির বৈশিষ্ট্য ও উপাত্ত নিম্নরূপ:

ড্রেজিং ড্রাফট ১৪.০০ মিটার, সাকশন টিউব ও ডিসচার্জ টিউব ডায়ামিটার ৪৫০মি.মি. ও ৪৫০মি.মি.

গতি ১৫-২৭-৩৪ আরপিএম, টাইপ আইএইচসি ১৩৩০-১২০, ৫ লেভেল, ডেলিভারী ০৭ নভেম্বর/২০১২
সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান Western Marine Shipyard Limited.

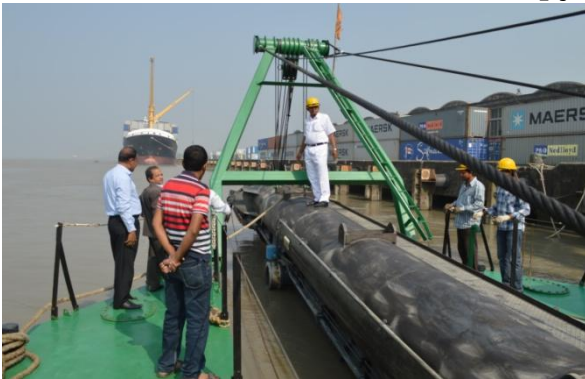
(ফ্রেন বোট)

এ প্যাকেজের আওতায় সংগৃহীত যন্ত্রটি হলো ১টি ফ্রেন বোট যা সিবি বলীয়ান হিসেবে এর নামকরণ করা হয়। ফ্রেন বোটটি কাটার সাকশন ডেজার এর চলনে সহায়তা করে। ফ্রেন বোটের বৈশিষ্ট্য ও উপাত্ত নিম্নরূপ:

ড্রাফট ১.৪০ মিটার, গতি ৭.০০ নটস, মেক্সিমাম রিচ: ২ টন SWL ৭.২ মি. রেডিয়াস

মেক্সিমাম লোড ৫ টন SWL ৩.০ মি. রেডিয়াস, ডেলিভারী ০৭ নভেম্বর/২০১২

সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান Western Marine Shipyard Limited.



চিত্র-১: কাটার সাকশন ডেজার



চিত্র-২: ফ্রেন বোট

- ১২.৩ **২য় প্যাকেজ** = এ প্যাকেজের আওতায় ১৫০টি শোর ও ফ্লোটিং পাইপ (প্রতিটি ৬.০এম), ৫০ জোড়া ফ্লোটার (১০০০ এমএম ডায়া) সংগ্রহ করা হয়। এসব ম্যাটারিয়াল ডেজিং বর্জ্যকে নির্ধারিত ডাম্পিং পয়েন্টে স্থানান্তরের জন্য পাইপলাইন প্রস্তুতিতে ব্যবহৃত হয়। পরিদর্শনকালে ফ্লোটিং পাইপ ও ফ্লোটারগুলো দৃশ্যমান হয়।



চিত্র-৩: শোর, ফ্লোটিং পাইপ ও ফ্লোটার

- ১২.৪ **৩য় প্যাকেজ** = এ প্যাকেজের আওতায় ১টি পাইলট বোট “ML GANGCHIL” (চিত্র-৪) ও ১টি পাইলট ডেসপাচ বোট “ML MOYUR PANKHI” (চিত্র-৫) সংগ্রহ করা হয়। সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান হলো M/S. NEW WESTERN MARINE SHIPBUILDERS LTD. চুক্তিমূল্য ছিল ২১.৪০ কোটি টাকা।



চিত্র-৪: পাইলট বোট



চিত্র-৫: পাইলট ডেসপাচ বোট

- ১৩। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ৮২৯৩.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপূর্ণিত আর্থিক অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে ৫৮৯১.৮০ (৭১.০৪%) লক্ষ টাকা, বাস্তব অগ্রগতি ৯০%।

১৪। Procurement সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

প্রকল্পের আওতায় মোট ৩টি প্যাকেজে ১টি ডেজার, ১টি ক্রেন বোট, ১টি হাউজ বোট, ১টি পাইলট বোট, ১টি পাইলট ডেসপাস বোট, ১৫০ জোড়া শোর এবং ফ্লোটিং পাইপ ও ১০ জোড়া বল জয়েন্ট সংগ্রহ করা হয়। ১ (এক) কোটি টাকার উর্ধ্বে সংগৃহীত প্যাকেজগুলি নিম্নরূপঃ

বর্ণনা	দরপত্র (লক্ষ টাকায়)		দরপত্র		কার্যাদেশ সমাপ্তির তারিখ	
	ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত পক্ষে
লট # ১	৩৪৩৪.০০	৩৩৬৫.০০	২১/০৬/২০১০	০৩/০৩/২০১১	০৫/০৮/২০১১	১০/১১/২০১২
লট # ২	৫৩০.০০	৩৫৮.৬২	২৭/০৬/২০১০	১৪/০৩/২০১১	১৭/০৯/২০১২	২০/১২/২০১২
লট # ৩	২১৪০.০০	২১৪০.০০	২৭/০৬/২০১০	০৪/০৭/২০১১	০৫/১২/২০১২	১৫/০৬/২০১৩

প্রক্রিউরম্যান্ট সংক্রান্ত কাগজপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্যাকেজে ১, ২ ও ৩ এর আওতায় সংস্থানকৃত যন্ত্রপাতি/জলযান/মালামাল সংগ্রহের লক্ষ্যে ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি এবং ৩ সদস্য বিশিষ্ট একটি দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি ছিল। দরপত্র আহবান এবং মূল্যায়নে পিপিআর-২০০৮ এর বিধিমালা অনুসৃত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়েছে। যন্ত্রপাতি/মালামাল গুলোর নির্মাণ পদ্ধতি ও গুণগতমান আন্তর্জাতিক Classification

Society “Bureau Veritus” দ্বারা পরীক্ষা-নিরীক্ষা করিয়ে সার্টিফিকেটসহ হস্তান্তর করা হয়েছে প্রতীয়মান হয়। তাছাড়া, বন্দরের বিশেষজ্ঞগণের সমন্বয়ে গঠিত প্রধান প্রকৌশলী (নৌ) এর নেতৃত্বে ৪ সদস্য বিশিষ্ট একটি “Contract Agreement Committee” দ্বারা যাচাইপূর্বক যন্ত্রপাতি/জলযান/মালামাল গ্রহণ করা হয়েছে মর্মে লক্ষ্য করা যায়। পরিদর্শনকালে এসব যন্ত্রপাতি/জলযান/মালামাল বন্দরের ডেজিংসহ স্ব-স্ব ক্ষেত্রে অপারেশনাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। আপারেটরদের দৃষ্টিতে এখনো কোন প্রকার ত্রুটি/সমস্যা পরিলক্ষিত হয়নি বলে জানা যায়। এসব যন্ত্রপাতি/জলযান বন্দরের এসেট (Assets) হিসেবে বিবেচিত হচ্ছে এবং বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধিতে অবদান রাখছে বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৫। **প্রশিক্ষণ সংক্রান্তঃ** ডেজার সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান কর্তৃক মোট ২৫ জন প্রকৌশলী, মাষ্টার এবং আপারেটরকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে মর্মে জানা যায়। তবে পরিদর্শনকালে ডেজিং এর কাজে প্রশিক্ষিত জনবলের অভাব রয়েছে মর্মে লক্ষ্য করা যায়। তাছাড়া ডেজিং লাইনে দক্ষ লোকবল পাওয়া বর্তমানে দুপ্রাপ্য বলে জানা গেছে।

১৬। **প্রকল্পের জনবল নিয়োগঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন নতুন জনবল নিয়োগ করা হয়নি। মংলা পোর্টের নিজস্ব সেট-আপ থেকে প্রয়োজনীয় জনবল কাজে লাগানো হয়।

১৭। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**
প্রকৌশলী মোঃ আলতাফ হোসেন, প্রধান প্রকৌশলী (নৌ) প্রকল্পের শুরু থেকে অতিরিক্ত দায়িত্বে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে প্রকল্প সমাপ্তি অর্থাৎ ৩০.০৬.২০১৩ তারিখ পর্যন্ত দায়িত্ব পালন করেন।

১৮। **প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ**
প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত কাটার সাকশন ডেজারটি মংলা বন্দরের নাব্যতা সংরক্ষণে সারা বছরব্যাপী ব্যবহৃত হচ্ছে। ইতোমধ্যে জেটি নং ৭ ও ৮ এর সম্মুখভাগে ডেজিং কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। বন্দরে আগত মালবাহী এবং বহির্গামী বৃহৎ আকারের জাহাজসমূহকে প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পাইলট বোট ও পাইলট ডেসপাস বোটগুলো নিয়মিত পাইলটেজ সেবা দিয়ে যাচ্ছে। বন্দরের প্রকৌশলী, মাষ্টার, আপারেটরগন ডেজারসহ অন্যান্য ইকুইপমেন্ট পরিচালনায় বৈদেশিক কারিগরী বিশেষজ্ঞ থেকে বাস্তব প্রশিক্ষণ পেয়েছেন যা বন্দরের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধিতে অবদান রাখছে। তাছাড়া বন্দরের বৈদেশিক জাহাজ আগমনের হার পূর্বের তুলনায় উল্লেখযোগ্যহারে বৃদ্ধি পেয়েছে মর্মে জানা গেছে। ফলশ্রুতিতে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ২০০৫ সালে লোকসানী প্রতিষ্ঠান থেকে বর্তমানে একটি লাভজনক প্রতিষ্ঠানে রূপান্তরিত হয়েছে মর্মে জানা গেছে। অপরদিকে এসব যন্ত্রপাতি/জলযান আমদানীর কারণে পরিবেশগত দিক দিয়ে কোন নেতিবাচক প্রভাব পড়ার সম্ভাবনা নেই।

১৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

অনুমোদিত	অর্জিত
ক) সমুদ্রগামী জাহাজসমূহের নিরাপদে চলাচল নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণার্থে নিয়মিত ডেজিং এর জন্য একটি কাটার সাকশন ডেজার সংগ্রহ;	ক) সমুদ্রগামী জাহাজসমূহের নিরাপদে চলাচল নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের নাব্যতা সংরক্ষণার্থে নিয়মিত ডেজিং এর জন্য একটি কাটার সাকশন ডেজার সংগ্রহ করা হয়েছে;
খ) মংলা-হিরণপয়েন্টে পাইলট আনা নেওয়ার কাজ সুষ্ঠু ও দ্রুততার সহিত সম্পন্নের জন্য একটি পাইলট বোট ও একটি পাইলট ডেসপাচ বোট সংগ্রহ ও প্রতিস্থাপন।	খ) মংলা-হিরণপয়েন্টে পাইলট আনা নেওয়ার কাজ সুষ্ঠু ও দ্রুততার সহিত সম্পন্নের জন্য একটি পাইলট বোট ও একটি পাইলট ডেসপাচ বোট সংগ্রহ ও প্রতিস্থাপন করা হয়েছে।

২০। **সুবিধা ভোগীদের মতামতঃ** পরিদর্শনকালে বৈদেশিক জাহাজের ক্রয়, পর্যটন সুবিধা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠান, ডেজার মাটি/ম্যাটারিয়াল ক্রয়কারী/ডেভেলোপার কোম্পানী, বিভিন্ন আমদানীকারক প্রতিষ্ঠান, মবক এবং বন বিভাগের এর কর্মকর্তা/কর্মচারী এবং স্থানীয় পর্যটকদের সাথে আলোচনা করে মংলা বন্দরের কার্যক্রম সম্পর্কে ইতিবাচক ধারণা পাওয়া যায়।

২১। **প্রকল্পের স্ট্রয়ারিং কমিটির ও তদারকি কমিটি সংক্রান্তঃ**
ডিপিপি-তে একটি ৭ সদস্য বিশিষ্ট স্ট্রয়ারিং কমিটি ও ৭ সদস্য বিশিষ্ট একটি আন্তঃমন্ত্রণালয় প্রজেক্ট ইমপ্লিমেন্টেশন কমিটি এর সংস্থান ছিল। কিন্তু এসব কমিটির নিয়মিত কোন সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

২২। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ :** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য প্রায় ৯৫% অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। অন্যান্য জলযান/যন্ত্রপাতির অপারেশনের জন্য সাকশন ডেজারটি দ্বারা বছরে ১১ লক্ষ ঘনমিটার ডেজিং কার্যক্রমের

পরিকল্পনা ছিল। বন্দরের জাহাজ হ্যান্ডলিং ক্ষমতা বছর প্রতি ১৫০ এ উন্নীত হবে বলে পরিকল্পনা করা হয়েছিল। মূল্যায়নে ডেজিং কাজ লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী করা সম্ভব হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। অপরদিকে ২০১৩-২০১৪ অর্থ বছরে প্রায় ২০০টির অধিক বৈদেশিক জাহাজ মংলা বন্দরে আসা-যাওয়া করেছে মর্মেও জানা গেছে যা এ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

২৩। সমস্যা :

- ২৩.১। পরিদর্শনকালে দেখা গেছে ডেজিং এর কাজে প্রশিক্ষিত জনবলের অভাব রয়েছে। ডেজিং লাইনে দক্ষ লোকবল পাওয়া বর্তমানে দুপ্রাপ্য হয়ে দাড়িয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে উপস্থিত কর্মকর্তাদের নিকট হতে জানা গেছে;
- ২৩.২। মংলা বন্দরের সাথে দেশে পশ্চাৎ দিকের (Backward linkage) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধিত হয়নি। ফলে বৃহৎ আকারের অনেক জাহাজ মংলা বন্দরে নোংগর করতে আগ্রহী হয়না; এবং
- ২৩.৩। প্রকল্পের স্টিয়ারিং ও পিআইসি সভা নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়নি।

২৪। সুপারিশ/মতামত :

- ২৪.১। সংগৃহীত জলযান/যন্ত্রপাতি/মালামাল বন্দরের নিজস্ব তহবিল দ্বারা নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ এর ব্যবস্থা করতে হবে;
- ২৪.২। ডেজিং কাজে নিয়মিত প্রশিক্ষণ প্রদানের জন্য চীন/নেদারল্যান্ড বা অন্য কোন বিদেশী নৌ-সংস্থার সাথে মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দীর্ঘমেয়াদী Partnership গড়ে তোলা যেতে পারে;
- ২৪.৩। ভবিষ্যতে সংস্থা কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সকল প্রকল্পের স্টিয়ারিং ও পিআইসি সভা নিয়মিত অনুষ্ঠানের মাধ্যমে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন কার্যক্রম অধিকতর স্বচ্ছ (Transparent) করতে হবে;
- ২৪.৪। বন্দরের সাথে দেশের পশ্চাৎ দিকের (Backward linkage) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধনে আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় বৃদ্ধি করা যেতে পারে। আন্তর্জাতিক ট্রানজিটের কারণে ভবিষ্যতে নেপাল, ভারত, শ্রীলংকা হতে মংলা বন্দরে জাহাজ আসা যাওয়ার অপার সম্ভাবনা রয়েছে। সে অনুযায়ী মংলা বন্দরকে আন্তর্জাতিক মানে উন্নয়ন করার পরিকল্পনা গ্রহণ করা যায়;
- ২৪.৫। নিয়মিত স্টিয়ারিং ও পিআইসি সভা না হওয়ার কারণ মন্ত্রণালয়/সংস্থা আইএমইডিকে অবহিত করবে; এবং
- ২৪.৬। প্রকল্পটির উপর External Audit সম্পাদন করত: আইএমইডিকে এর অনুলিপি প্রদান করতে হবে।