প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

জুন ২০২১

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮

SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

পরামর্শকবৃন্দ

জাকির হোসেন
টিম লিডার

অধ্যাপক ড. মোহম্মদ বিল্লাল হোসেন
আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ

মো: বদরুদ্দোজা আলম
প্রকিউরমেন্ট বিশেষজ্ঞ

এ.কে.এম. সাইফুল ইসলাম
পরিসংখ্যানবিদ

হাসান মোহাম্মাদ তিতু
ডেপুটি টিম লিডার ও সমন্বয়কারী

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ

এস এম হামিদুল হক
মহাপরিচালক

মো: রফিকুল আলম
পরিচালক

মুহাম্মদ মোস্তফা হাসান
উপপরিচালক (উপসচিব)

জুন ২০২১

অধুনা বাংলাদেশ লিমিটেড
ADHUNA BANGLADESH LIMITED
PROBLEM >>> PEOPLE >>> PROSPECT

স্পেস # ১২৯, হোল্ডিং # ৪, মিরপুর রোড, ঢাকা-১২০৭
adhunabangladeshltd@gmail.com

সূচিপত্র

সূচিপত্র i
সারণি তালিকা iv
চিত্র তালিকা v
মানচিত্র তালিকা v
নির্বাহী সার-সংক্ষেপ vi
Acronym and Glossary viii
প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিবরণ ১
১.১ পটভূমি ১
১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ২
১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন/ সংশোধন/ মেয়াদ বৃদ্ধি ২
১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ ২
১.৫ অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা অর্জন ৩
১.৬ ক্রয় পরিকল্পনা ৩
১.৭ ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় কার্যক্রম ৪
১.৮ লগ ফ্রেম ৫
১.৯ টেকসইকরণ পরিকল্পনা ৫
১.১০ পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ৫
দ্বিতীয় অধ্যায়: প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্যপদ্ধতি (Methodology) ৬
২.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR) ৬
২.২ প্রভাব মূল্যায়নের গবেষণা পদ্ধতি ৭
২.৩ দ্বিতীয় পর্যায়ের উপাত্ত (Secondary Data) সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ ৯
২.৪ এলাকা নির্বাচন ১০
২.৫ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ ১১
২.৫.১ সংখ্যাগত উপাত্তের নমুনায়ন পদ্ধতি (Sampling Technique) ১১
২.৫.২ নমুনার আকার নির্ধারণ ১১
২.৫.৩ গুনগত উপাত্ত ১২
২.৬ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি ১৪
২.৬.১ দ্বিতীয় পর্যায়ের (Secondary Data) উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ ১৪
২.৬.২ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ ১৪
২.৭ প্রশ্নমালা/ গাইডলাইন/ চেকলিস্ট ও প্রি-টেস্টিং চূড়ান্তকরণ ১৪
২.৮ সমীক্ষা কাজে ব্যবহৃত নির্দেশক/ সূচকসমূহ ১৫
২.৯ উপাত্ত ব্যবস্থাপনা, প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ ১৫
২.৯.১ সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ ১৬
২.৯.২ গুণগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ ১৬
তৃতীয় অধ্যায়: ফলাফল পর্যালোচনা ১৭
৩.১ প্রকল্পের প্রভাব ১৭

৩.২ প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের প্রভাব ১৭
৩.২.১ পেভমেন্ট ১৭
৩.২.২ ড্রেন ১৮
৩.২.৩ সড়ক..... ১৮
৩.২.৪ ওয়্যার হাউস..... ১৯
৩.২.৫ ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ১৯
৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জন..... ২০
৩.৩.১ উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও Input পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ ২০
৩.৪ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ২১
৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ ২১
৩.৫ অডিট পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ ২২
৩.৬ প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত সামগ্রিক তথ্যাদি ২৪
৩.৬.১ আমদানি-রপ্তানিতে প্রকল্পের প্রভাব ২৪
৩.৬.২ ট্রাকসমূহের অবস্থানের সময়..... ২৬
৩.৬.৩ পণ্য খালাসে সময়..... ২৬
৩.৬.৪ বন্দরের আয় ২৭
৩.৬.৫ ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য..... ২৮
৩.৬.৬ বন্দরে কর্মসংস্থান ২৯
৩.৭ বন্দরের সক্ষমতা ৩০
৩.৭.১ পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা..... ৩০
৩.৭.২ যানজট ৩১
৩.৭.৩ বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ৩২
৩.৭.৪ পণ্য উঠা-নামায় আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার..... ৩৩
৩.৭.৫ আর্থিক ব্যবস্থাপনা ৩৩
৩.৭.৬ স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ৩৪
৩.৮ সংখ্যাগত উপাত্তের বিশ্লেষণ ৩৫
৩.৮.১ উত্তর দাতার বয়স ৩৫
৩.৮.২ শিক্ষাগত যোগ্যতা ৩৫
৩.৮.৩ পেশা ৩৬
৩.৮.৪ বন্দর কেন্দ্রিক পেশা..... ৩৬
৩.৮.৫ দৃশ্যমান পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব ৩৭
৩.৮.৬ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবর্তন ক্ষেত্রসমূহ ৩৭
৩.৮.৭ সেবার মানে সন্তুষ্টি..... ৩৮
৩.৮.৮ দারিদ্র্য বিমোচনে প্রকল্পের প্রভাব..... ৩৮
৩.৮.৯ ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারে প্রকল্পের প্রভাব..... ৩৯
৩.৮.১০ আয় বৃদ্ধিতে প্রকল্পের প্রভাব..... ৪০
৩.৮.১১ নতুন সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাব ৪০
৩.৮.১২ নিরাপত্তা ব্যবস্থায় প্রকল্পের প্রভাব..... ৪১
৩.৯ গুনগত উপাত্তের বিশ্লেষণ..... ৪১
৩.১০ আইএমইডি কর্তৃক সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের সুপারিশ প্রতিপালন ৪৫

৩.১১ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ..... ৪৬
৩.১২ বাংলাদেশ-ভূটান-ভারত-নেপাল স্ট্রাটেজিক হাবে সাসেক সড়ক সংযোগ প্রকল্পের প্রভাব ৪৭
৩.১৩ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার লেসন লার্নিং ৪৮
চতুর্থ অধ্যায়: SWOT Analysis ৪৯
পঞ্চম অধ্যায়: সার্বিক পর্যবেক্ষণ ৫২
ষষ্ঠ অধ্যায়: সুপারিশ ও উপসংহার ৫৪
৬.১ সুপারিশ ৫৪
৬.২ উপসংহার ৫৫
Bibliography ৫৬
পরিশিষ্ট ৫৮

সারণি তালিকা

সারণি ১.১: প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ ২
সারণি ১.২: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও বাস্তবায়ন ৩
সারণি ২.১: তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের টুলস ও উৎস ৯
সারণি ২.২: সংখ্যাগত গবেষণার নমুনা বিন্যাস ১১
সারণি ২.৩: প্রকল্প উপজেলায় উপকারভোগীদের ধরন অনুযায়ী উত্তরদাতা বিভাজন ১২
সারণি ২.৪: মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার ১৩
সারণি ২.৫: নিবিড় সাক্ষাৎকারের উত্তরদাতার ধরন ১৩
সারণি ২.৬: প্রভাব মূল্যায়ন কাজে ব্যবহৃত নির্দেশক/ সূচক ১৫
সারণি ২.৭: গুণগত উপাত্ত বিশ্লেষণের ধাপ ১৬
সারণি ৩.১: বন্দরসমূহের পেভমেন্ট নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা ১৭
সারণি ৩.২: বন্দরসমূহের ড্রেন নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা ১৮
সারণি ৩.৩: বেনাপোল বন্দরের সড়ক নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা ১৮
সারণি ৩.৪: বেনাপোল বন্দরের ওয়্যার হাউস নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা ১৯
সারণি ৩.৫: বন্দরসমূহের ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা ১৯
সারণি ৩.৬: লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও Input পর্যালোচনা ২০
সারণি ৩.৭: দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালকগণ ২১
সারণি ৩.৮: প্রকল্পের অডিট পর্যালোচনা ২৩
সারণি ৩.৯: ট্রাকসমূহের অবস্থানের সময় ২৬
সারণি ৩.১০: পণ্য খালাসের সময় ২৬
সারণি ৩.১১: বেনাপোল বন্দরের কর্মসংস্থান ২৯
সারণি ৩.১২: প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ও পরে বন্দরে যানজট ৩১
সারণি ৩.১৩: বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ৩২
সারণি ৩.১৪: বেনাপোল বন্দরে পণ্য উঠা-নামায় আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার ৩৩
সারণি ৩.১৫: বন্দরের আর্থিক ব্যবস্থাপনা ৩৩
সারণি ৩.১৬: বন্দরের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ৩৪
সারণি ৩.১৭: আইএমইডি'র সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের সুপারিশ প্রতিপালন ৪৫
সারণি ৩.১৮: প্রকল্প মাধ্যমে সৃষ্ট সুবিধাদির পর্যালোচনা ৪৬

চিত্র তালিকা

চিত্র ২.১: গবেষণা পদ্ধতির কাঠামো ৭
চিত্র ২.২: গবেষণা পদ্ধতি ৮
চিত্র ২.৩: উপাত্ত সংগ্রহের প্রক্রিয়া ১২
চিত্র ২.৪: উপাত্ত ব্যবস্থাপনা কৌশল ১৫
চিত্র ৩.১: বেনাপোল বন্দরে আমদানির পরিমাণ ২৪
চিত্র ৩.২: বুড়িমারী বন্দরের আমদানির রপ্তানির পরিমাণ ২৪
চিত্র ৩.৩: বেনাপোল বন্দরে রপ্তানির পরিমাণ ২৫
চিত্র ৩.৪: বুড়িমারী বন্দরের রপ্তানির পরিমাণ ২৫
চিত্র ৩.৫: বেনাপোল বন্দরের আয় ২৭
চিত্র ৩.৬: বুড়িমারী বন্দরের আয় ২৭
চিত্র ৩.৭: ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ (মেট্রিক টন) ২৮
চিত্র ৩.৮: বুড়িমারী বন্দরে আমদানিকৃত পচনশীল পণ্য ২৮
চিত্র ৩.৯: বুড়িমারী বন্দরে কর্মরত শ্রমিক ৩০
চিত্র ৩.১০: বেনাপোল বন্দরে পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা ৩০
চিত্র ৩.১১: বুড়িমারী বন্দরে পণ্যবাহী ট্রাক সংখ্যা ৩১
চিত্র ৩.১২: ভারি পন্য উঠা-নামায় ব্যবহৃত ক্রেন ৩৩
চিত্র ৩.১৩: উত্তর দাতার বয়স ৩৫
চিত্র ৩.১৪: উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা ৩৫
চিত্র ৩.১৫: উত্তরদাতার পেশা ৩৬
চিত্র ৩.১৬: বন্দর কেন্দ্রিক পেশা ৩৬
চিত্র ৩.১৭: দৃশ্যমান পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব ৩৭
চিত্র ৩.১৮: বন্দরকর্মীদের সেবা প্রদানে পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব ৩৮
চিত্র: ৩.১৯: সেবার মানে সন্তুষ্টি ৩৮
চিত্র ৩.২০: দারিদ্র্য বিমোচনে প্রকল্পের প্রভাব ৩৯
চিত্র ৩.২১: ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারে প্রকল্পের প্রভাব ৩৯
চিত্র ৩.২২: আয় বৃদ্ধিতে প্রকল্পের প্রভাব ৪০
চিত্র ৩.২৩: নতুন সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাব ৪০
চিত্র ৩.২৪: নিরাপত্তা ব্যবস্থায় প্রকল্পের প্রভাব ৪১
চিত্র ৩.২৫: স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা ৪৫

মানচিত্র তালিকা

মানচিত্র ১: সমীক্ষা এলাকা ১২

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

প্রতিবেশী দেশ ভারত, ভুটান, নেপাল ও মায়ানমারের সাথে স্থল পথে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য সহজ এবং অধিকতর গতিশীল করার লক্ষ্যে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠিত হয়। বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন গুরুত্বপূর্ণ দুইটি স্থলবন্দর। আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি এবং স্থল বাণিজ্য বৃদ্ধির লক্ষ্যে ১ জুলাই, ২০১৩ সালে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের সহায়তায় উক্ত প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়। প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো: বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামোর উন্নয়ন এবং স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ।

প্রতি বছরের ন্যায় চলতি অর্থবছরেও (২০২০-২১) আইএমইডি কর্তৃক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে কিছু গুরুত্বপূর্ণ সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রম পরিচালনা করার উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। এরই ধারাবাহিকতায় আইএমইডি'র সেক্টর-৮ এর মাধ্যমে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ (বাস্থবক) কর্তৃক বাস্তবায়িত "SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port" শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রম পরিচালনার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন কাজটি চারটি ধাপে সম্পন্ন করা হয়, ১) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন ও দলিল-দস্তাবেজসমূহ পর্যালোচনা ২) মাঠ পর্যায় থেকে প্রাথমিক তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ ৩) প্রকল্পের প্রতিবেদন, দস্তাবেজ এবং মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত বিভিন্ন আঙ্গিকে যাচাই করা এবং ৪) প্রতিবেদন প্রস্তুত করা। সমীক্ষা এলাকা হিসাবে বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর এবং তার আশেপাশের ২ কিলোমিটার পর্যন্ত প্রভাব এলাকা যার আওতাভুক্ত জনগণ প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী এবং ২ কিলোমিটার বাহিরে কন্ট্রোল এলাকা হিসাবে নির্ধারণ করা হয়।

প্রকল্পের মূল অনুমোদিত ব্যয় ১৬,৮০৩.৭০ লক্ষ টাকা এবং সংশোধিত ব্যয় ১৫,৬৯০.৩৩ লক্ষ টাকা। সংশোধিত ব্যয়ের মধ্যে জিওবি ২,৩৮৪.১৮ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সাহায্য ১৩,৩০৬.১৬ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটি ২০১৩ থেকে ২০১৬ সাল মেয়াদে বাস্তবায়িত হওয়ার কথা থাকলেও মেয়াদ বৃদ্ধি করে ২০১৯ সালে প্রকল্পের কাজ শেষ করা হয়। প্রকল্পটির সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৫,৬৯০.৩৩ লক্ষ টাকা থাকলেও মোট ব্যয় হয় ১৫,০৭৫.২৬ লক্ষ টাকা। প্রকল্প চলাকালীন এবং বাস্তবায়নের পর FAPAD অডিট টিম কর্তৃক ৪টি অডিট কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। এই ৪টি অডিট কার্যক্রমের মধ্যে ২টি অডিট আপত্তি সম্পূর্ণরূপে নিষ্পত্তি করা হয়েছে, একটি আংশিক নিষ্পত্তি করা হয়েছে এবং অপর একটি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করা হয়নি।

বেনাপোল বন্দরে ১,১৮,২৩৪ বর্গ মিটার এবং বুড়িমারী বন্দরে ১২৭৬৬ বর্গ মিটার আরসিসি পেভমেন্ট নির্মাণ, বেনাপোল বন্দরে ৬৪০৬.৬ বর্গ মিটার ও বুড়িমারী বন্দরে ১৯,৫০০ বর্গ মিটার ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ করার ফলে বেনাপোল বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ৪,০০০ মেট্রিক টন ও বুড়িমারী বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ২,০০০ মেট্রিক টন বৃদ্ধি পেয়েছে। এর ফলে বন্দর দুইটির আমদানি-রপ্তানিতে ব্যাপক প্রভাব পড়েছে। ২০১৯-২০ অর্থবছরে বেনাপোল বন্দর দিয়ে পণ্য আমদানি হয়েছে ২,০১৭,৬১৩ মেট্রিক টন, যা ২০১১-১২ অর্থবছরে আমদানিকৃত পণ্যের (১,২১৬,৮৪৯ মেট্রিক টন) তুলনায় ৫ শতাংশ বেশী। ২০১৯-২০ অর্থবছরে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে পণ্য আমদানি হয়েছে ৩,২০৯,২৪৬ মেট্রিক টন যা ২০১১-১২ অর্থবছরে আমদানিকৃত পণ্যের (৩৫,১৩০৬ মেট্রিক টন) তুলনায় প্রায় ২৪ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে ২০১৯-২০ অর্থবছরে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে রপ্তানিকৃত পণ্য ১,২০,৪৮০ মেট্রিক টন, যা ২০১১-১২ অর্থবছরে পণ্য রপ্তানির (১৯,৪৩৬ মেট্রিক টন) তুলনায় প্রায় ১৩ শতাংশ বেশী। কিন্তু বেনাপোল বন্দর দিয়ে ২০১৯-২০ অর্থবছরে রপ্তানিকৃত পণ্য ৩,০৪,১২৮ মেট্রিক টন, যা ২০১১-১২ অর্থবছরে রপ্তানি হওয়া পণ্যের (৪,৬৯,৮০৬ মেট্রিক টন) তুলনায় ৫ শতাংশ কম। মূলত করোনা মহামারী আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যও প্রভাব বিস্তার করে। যার ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নের পরও বেনাপোল বন্দরে রপ্তানি বৃদ্ধি পায়নি। প্রকল্পটি

বাস্তবায়নের পূর্বে বেনাপোল বন্দরে প্রবেশ করতে ট্রাকসমূহকে ৭-৮ দিন অপেক্ষা করতে হতো, বর্তমানে ট্রাকসমূহ ৩ দিনের মধ্যেই প্রবেশ করতে পারছে। পূর্বে বুড়িমারী বন্দরে প্রবেশ করতে ট্রাকসমূহ ৩-৪ দিন অপেক্ষা করতে হতো বর্তমানে ট্রাকসমূহ ২ দিনের মধ্যেই প্রবেশ করতে পারছে। অপরদিকে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে পণ্যবাহী ট্রাকগুলো বন্দর ও সড়কে ২ থেকে ৩ ঘণ্টা যানজটে আটকে থাকতো বর্তমানে সেসব ট্রাক ১ ঘণ্টার কম সময়েই বন্দরে প্রবেশ বা বন্দর থেকে বের হতে পারছে। দক্ষ বন্দর শ্রমিক এবং সি এন্ড এফ কর্মীর সংখ্যা বাড়ার ফলে পণ্য খালাস পূর্বে ৩-৪ ঘণ্টা সময় লেগে যেতো, বর্তমানে মাত্র ২-৩ ঘণ্টা সময় লাগছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর বেনাপোল বন্দর দিয়ে ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য আমদানি হ্রাস পেলেও বুড়িমারী বন্দরে ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় ২০১৮-১৯ অর্থবছরে ১,৭৫৪ মেট্রিক টন বৃদ্ধি পেয়েছে। বেনাপোল বন্দরের আয় ২০১১-১২ অর্থবছরে ছিলো ২,৬২৯.৩২ লক্ষ টাকা, যা প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৫,৭৪৮.২৭ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে। বুড়িমারী বন্দরের আয়ও ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৫,৩১৮.৬৫ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে। বন্দরের আর্থিক ব্যবস্থাপনার অংশ হিসেবে নিয়মিত অডিট কার্যক্রম পরিচালিত হওয়ার পাশাপাশি বন্দরের কর্মীদের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ব্যবস্থাও পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে।

সংখ্যাগত উপাত্তের বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, জরিপে অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে ৭২.৬ শতাংশ ব্যক্তিই বন্দরকেন্দ্রিক পেশায় নিয়োজিত। উক্ত প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধি বা ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ঘটার পাশাপাশি বন্দর ও তার আশেপাশের এলাকার মানুষের নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি, মানুষের আয় বৃদ্ধি, বন্দরের কর্মীদের দ্রুত সেবা প্রদান, আর্থ-সামাজিক ও পরিবেশের উন্নয়ন এমনকি দারিদ্র্য বিমোচনেও প্রকল্পটি ব্যাপক ভূমিকা পালন করছে।

গুণগত উপাত্ত বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় প্রশাসনের কর্তাব্যক্তি, জনপ্রতিনিধি এবং ব্যবসায়ী সংগঠনের নিকট থেকে প্রকল্প এবং এর বাস্তবায়নের প্রভাব সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এসব তথ্য-উপাত্ত পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণের ফলে ব্যবহারকারীগণ পূর্বের তুলনায় অনেক বেশী সুফল পাচ্ছেন। আমদানি-রপ্তানি পূর্বের তুলনায় ২৫ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে ফলে বন্দরের আয়ও পূর্বের তুলনায় দ্বিগুণেরও বেশি বৃদ্ধি পেয়েছে। এছাড়াও স্থানীয় পর্যায়ে আয়োজিত কর্মশালায় অংশগ্রহণকারী সরকারি কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, ব্যবসায়ী সংগঠনের নেতৃবৃন্দ এবং বিভিন্ন পেশার মানুষেরা প্রকল্পটিকে একটি যুগোপযোগি প্রকল্প এবং স্থল বন্দরের জন্য মাইলফলক বলে উল্লেখ করেন।

প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নে লগ ফ্রেম-এর OVI কলামে কোন নির্দেশক নেই যা ডিপিপি-এর অন্যতম দুর্বলতা হিসাবে উল্লেখ করা যায়। প্রকল্পের মাধ্যমে অবকাঠামো নির্মাণের পর তা রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের কোন ব্যবস্থা না থাকায় প্রকল্পের মাধ্যমে সৃষ্ট সুবিধা টেকসই হবার সম্ভাবনা কম রয়েছে। অপরদিকে স্থল বন্দরের অভ্যন্তরে শ্রমিকদের জন্য পানীয় জলের ব্যবস্থাসহ টয়লেট নির্মাণ করে তা নিয়মিত পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন রাখার পাশাপাশি ভারতীয় পরিবহন শ্রমিকদের অবাধ চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা আবশ্যক।

প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত অবকাঠামোসমূহের কার্যকারিতা টেকসই রাখার লক্ষ্যে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার করার নিমিত্তে রাজস্ব বাজেটে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ রাখা যেতে পারে। অতি বৃষ্টিতে প্রকল্প এলাকায় যাতে জলবদ্ধতার সৃষ্টি না হয় সে লক্ষ্যে ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার রাখার পাশাপাশি বেনাপোল স্থল বন্দরের ড্রেনসমূহ রেলওয়ের যে বড় পাটের সাথে মিলিত হয়েছে তার সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। বন্দরের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে রাসায়নিক পণ্য রাখার জন্য আধুনিক অগ্নি নির্বাপন ব্যবস্থাসহ রাসায়নিক শেড নির্মাণে ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। বন্দরের সক্ষমতা আরও বৃদ্ধির লক্ষ্যে পুরাতন শেডগুলো ভেঙ্গে আধুনিক মানের নতুন শেড নির্মাণ করা যেতে পারে। ভবিষ্যতে এধরনের প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে Detailed Feasibility Study করা পাশাপাশি ডিপিপি প্রণয়নে লগ ফ্রেম-এর OVI কলামে সুনির্দিষ্ট নির্দেশক অন্তর্ভুক্ত করা।

Acronym and Glossary

AC Land	:	Assistant Commissioner Land
ADB	:	Asian Development Bank
BBS	:	Bangladesh Bureau of Statistics
BCR	:	Benefit-Cost Ratio
BOQ	:	Bill of Quantities
CCGP	:	Cabinet Committee on Government Purchase
DPP	:	Development Project Proposal
EoI	:	Expression of Interest
ERR	:	Economic Rate of Return
FGD	:	Focus Group Discussion
GoB	:	Government of Bangladesh
IA	:	Important Assumptions
ICT	:	Information and Communications Technology
IMED	:	Implementation Monitoring and Evaluation Division
IRR	:	Internal Rate of Return
KII	:	Key Informant Interview
MM	:	Man Month
MOS	:	Ministry of Shipping
MOV	:	Means of Verification
NGO	:	Non-Governmental Organization
NS	:	Narrative Summary
OTM	:	Open Tender Method
OVI	:	Objectively verifiable Indicators
PCR	:	Project Completion Report
PD	:	Project Director
PIC	:	Project Implementation Committee
PIU	:	Project Implementation Unit
PPR	:	Public Procurement Regulation
PSC	:	Project Steering Committee
QCBS	:	Quality and Cost Based Selection
RDPP	:	Revised Development Project Proposal
RFP	:	Request for Proposal
RFQ	:	Request for Quotation
SASEC	:	South Asia Sub-regional Economic Cooperation
SPSS	:	Statistical Package for Social Sciences
SWOT	:	Strengths Weaknesses Opportunities and Threats
TAPP	:	Technical Assistance Project Proposal
TOC	:	Tender Opening Committee
TOR	:	Terms of Reference
নৌপম	:	নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়
ব:মি:	:	বর্গ মিটার
বাস্থবক	:	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ
রা: মি:	:	রানিং মিটার
মে: টন	:	মেট্রিক টন

প্রথম অধ্যায়
প্রকল্পের বিবরণ

১.১ পটভূমি

বাংলাদেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে স্থল বন্দরের গুরুত্ব অপরিসীম। স্থলপথে প্রতিবেশী দেশগুলোর সাথে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রম সহজতর ও অধিকতর উন্নত করার লক্ষ্যে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ আইন, ২০০১ এর অধীনে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠিত হয়। স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন একটি সংবিধিবদ্ধ প্রতিষ্ঠান। এই সংস্থার আওতায় ২৪টি স্থল শুল্ক স্টেশনকে স্থল বন্দর হিসাবে ঘোষণা করা হয়েছে যার মধ্যে ১২টি চালু রয়েছে এবং বাকি ১২টি চালুর অপেক্ষায় রয়েছে। বাংলাদেশের স্থল বন্দরসমূহের মধ্যে একটির মাধ্যমে মায়ানমারের সাথে এবং বাকিগুলোর মাধ্যমে ভারতের সাথে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য পরিচালিত হয়।

বেনাপোল স্থল বন্দর যশোর জেলার শার্শা উপজেলার বেনাপোল সীমান্তে অবস্থিত। অপরদিকে লালমনিরহাট জেলার পাটগ্রাম উপজেলার শ্রীরামপুর ইউনিয়নের বুড়িমারী সীমান্তে বুড়িমারী স্থল বন্দর অবস্থিত। বাংলাদেশের স্থল বন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য পরিচালনার ক্ষেত্রে বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বাংলাদেশের স্থল পথে সম্পাদিত মোট আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ৯০% বেনাপোল স্থল বন্দরের মাধ্যমে পরিচালিত হয়ে থাকে। অপরদিকে ভারত, ভুটান এবং নেপালের সাথে স্থলপথে মালামাল আমদানি-রপ্তানির সুবিধার্থে ১৯৮৮ সালে বুড়িমারী স্থল বন্দরটি চালু হয়। বর্তমানে স্থল বন্দরটি দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে গুরুত্বর্পূণ ভূমিকা রাখছে।

ভৌগোলিক অবস্থার কারণে ট্রান্সপোর্ট ও ট্রান্সশিপমেন্ট কেন্দ্র হিসেবে দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশ অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ একটি দেশ। বাংলাদেশের সাথে ভারত ও মায়ানমারের সীমান্ত সংযোগ রয়েছে। এছাড়া নেপাল, ভুটান এবং চীনের কুনমিং সীমান্তের কাছাকাছি থাকায় স্থলপথে আমদানি-রপ্তানির সুযোগ বিদ্যমান। ২০১০ সালে থিম্পু সম্মেলনে সার্কভূক্ত দেশগুলোর মধ্যে আঞ্চলিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি এবং ট্রানজিট বিষয়টি প্রাধান্য পায়। সম্মেলনে ভারত ও বাংলাদেশের মধ্যে পারস্পরিক বাণিজ্য সম্প্রসারণের লক্ষ্যে আঞ্চলিক সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নতির লক্ষ্যে এক চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি তথা বাণিজ্য প্রসারের নিমিত্তে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)-এর আর্থিক সহায়তায় বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন ও বাংলাদেশ স্থল বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

০১.	**প্রকল্পের নাম**	:	SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত)		
০২.	**উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/ বিভাগ**	:	নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়		
০৩.	**বাস্তবায়নকারী সংস্থা**	:	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ		
০৪.	**প্রকল্প এলাকা**	:	**বিভাগ**	**জেলা**	**উপজেলা**
			খুলনা	যশোর	শার্শা
			রংপুর	লালমনিরহাট	পাটগ্রাম
০৫.	**প্রকল্পের অর্থায়ন**		**মূল ব্যয়** (লক্ষ টাকায়)	**সর্বশেষ সংশোধিত** (লক্ষ টাকায়)	**প্রকৃত ব্যয়** (লক্ষ টাকায়)
ক)	**মোট**		১৬৮০৩.৭০	১৫৬৯০.৩৩	

খ)	জিওবি		২৪০৮.০৪	২৩৮৪.১৮	১৫০৭৫.২৬
গ)	প্রকল্প সাহায্য		১৪৩৯৫.৬৬	১৩৩০৬.১৬	
	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল	:	**প্রকল্প শুরুর তারিখ**	**প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ**	
ক)	মূল		০১ জুলাই, ২০১৩	৩১ ডিসেম্বর, ২০১৬	
খ)	১ম সংশোধিত		০১ জুলাই, ২০১৩	৩০ জুন, ২০১৯	
গ)	প্রকৃত বাস্তবায়নকাল		০১ জুলাই, ২০১৩	৩০ জুন, ২০১৯	
ঘ)	সময় বৃদ্ধি (% মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায়)		৩০ মাস (৭১.৪২%)		

সূত্র: বাস্তবক, ২০১৯ এবং আইএমইডি, ২০২০

১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য হলো:

(ক) বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন; এবং

(খ) স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ।

১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন/ সংশোধন/ মেয়াদ বৃদ্ধি

মূল প্রকল্পটি গত ২৩ জুলাই ২০১৩ তারিখে একনেক সভায় ১৬৮০৩.৭০ (জিওবি ২৪০৮.০৪ এবং প্রকল্প সাহায্য ১৪৩৯৫.৬৬) লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১৩ থেকে ডিসেম্বর, ২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৬ মে ২০১৮ তারিখে প্রথম সংশোধন হিসাবে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির সংশোধিত অনুমোদিত মোট ব্যয় ১৫৬৯০.৩৩ (জিওবি ২৩৮৪.১৮ এবং প্রকল্প সাহায্য ১৩৩০৬.১৬) লক্ষ টাকা যার বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১৩ হতে জুন ২০১৯ পর্যন্ত। প্রকল্পের জনবল হ্রাস, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ও ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ ব্যয় হ্রাস এবং স্ক্যানার ও এর আনুষাঙ্গিক মালামাল স্থাপন না করায় ১১১৩.৩৭ লক্ষ টাকা প্রকল্প ব্যয় হ্রাস পায়। নিয়োগপ্রাপ্ত পরামর্শক কর্তৃক ড্রইং ও ডিজাইন প্রস্তুত করতে বিলম্ব করায় শুরুতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্ব হয়। বেনাপোল স্থল বন্দরে যানবাহনের চাপ এবং পণ্য জট থাকায় ঠিকাদারকে একবারে সকল নির্মাণ এলাকা হস্তান্তর না করে আংশিকভাবে হস্তান্তর করায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়। ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ২.৫ বছর বা ৩০ মাস বৃদ্ধি পেয়েছিল। মূলত এসকল কারণে প্রকল্পের সংশোধন করা হয়েছিল।

১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ

প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ হলো: বেনাপোল বন্দরের টার্মিনালের রিপেভিং কাজ, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ, ওয়্যার হাউজ নির্মাণ, ড্রেনেজ সিস্টেম মেরামত, রাস্তার উন্নয়ন এবং প্রশিক্ষণ কার্যক্রম। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কার্যক্রমসমূহ নিম্নরূপ:

সারণি ১.১: প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ

ক্রমিক নং	কার্যক্রম	একক	পরিমাণ
১.	বেনাপোল বন্দরের টার্মিনালের রিপেভিং কাজ	বর্গ মিটার	১৩১০০০
২.	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ	বর্গ মিটার	৬৩৩০
৩.	ওয়্যার হাউজ নির্মাণ	বর্গ মিটার	৪২৩০
৪.	ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ	রা: মিটার	৮৫২৩
৫.	রাস্তার উন্নয়ন	বর্গ মিটার	১৩৭০৪
৬.	প্রশিক্ষণ কার্যক্রম	জন	বিদেশ-২৩ স্থানীয়-৮০

সূত্র: বাস্তবক, ২০১৯

১.৫ অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা অর্জন

সারণি ১.২: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা অর্জন

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(ক)	**রাজস্ব ব্যয়:**					
১.	ডাকমাশুল	থোক	০.৫০	--	--	--
২.	টেলিফোন	থোক	১.২৩	--	--	--
	মুদ্রণ ও প্রকাশনা	থোক	৫.০০	থোক	০.১৭	--
৩.	স্টেশনারি, সীল ও স্ট্যাম্প	থোক	৯.০০	থোক	৫.৭৪	--
৪.	বিজ্ঞাপন	থোক	৫.০০	থোক	২.৯২	--
৫.	আউটসোর্সিং কর্মচারী (৪ জন)	থোক	--	--	--	--
৬.	ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট কনসালটেন্ট স্টাডি	জনমাস	১৩৩৯.৫৬	৫৫	১২১৫.৪৯	৫৫
৭.	টিইসি সদস্যদের সম্মানী ভাতা	থোক	৮.০০	থোক	২.৫১	--
৮.	ইন্টারেস্ট ডিউরিং কনষ্ট্রাকশন	থোক	১১৮.০০	--	--	--
৯.	গাড়ী ভাড়া	মাসিক	২২.৫	--	০.৩২	--
১০.	**মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ :**					
খ.	কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জাম	থোক	৩.০০	থোক	০.১৮৭	--
	উপ-মোট : (রাজস্ব)		**১৫১১.৮৭**		**১২২৭.৩৪**	
(খ)	**মূলধন ব্যয় :**					
১১.	**কম্পিউটার ও এক্সেসরিজ**					
ক.	ডেস্কটপ ৪টি, ল্যাপটপ ৫টি ও প্রিন্টার	সংখ্যা	৮.০০	১৩	৫.৭৫	১৩
১২.	**অফিস ইক্যুইপমেন্ট**					
ক.	ফটোকপিয়ার ৪টি, ফ্যাক্সমেশিন ২টি ও প্রজেক্টর ১টি	সংখ্যা	১০.১০	৭	৩.৮৭	৭
১৩.	**পূর্ত কাজ :**					
ক.	রিপেভিং	ব:মি:	৮০৭২.৪৪	১২৭৪০৯	৮০৭২.৪৪	১৩১০০০
খ.	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ	ব:মি:	১৩৮০.০১	৬৪০৫	১২৭৪.৬৮	৬৩৩০
গ.	ওয়্যার হাউজ উন্নয়ন	ব:মি:	১২৬৬.১৫	৪১১৭	১২২৯.৬৪	৪২৩০
ঘ.	ড্রেনেজ সিস্টেম	রা:মি:	১৯২৯.২৬	৮৬২৩	১৭৬১.৫১	৮৫২৩
ঙ.	বেনাপোল স্থল বন্দরের অভ্যন্তরীণ রাস্তা উন্নয়ন	ব:মি:	১৫১২.৫	১২৯৭৫	১৫০০.০০	১৩৭০৪
	উপ-মোট : (মূলধন)		**১৪১৭৮.৪৬**		**১৩৮৪৭.৮৯**	
	মোট : (ক+খ)		**১৫৬৯০.৩৩**		**১৫০৭৫.২৬**	
	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	সর্বমোট :		**১৫৬৯০.৩৩**		**১৫০৭৫.২৬**	

সূত্র: আইএমইডি, ২০২০

প্রকল্পে রাজস্ব ব্যয় বাবদ মোট ১,৫১১.৮৭ লক্ষ টাকা বরাদ্দ রাখা হয় এবং এর প্রেক্ষিতে উক্ত খাতে প্রকৃত বাস্তবায়ন ১,২২৭.৩৪ লক্ষ টাকা। অপরদিকে মূলধন ব্যয় বাবদ ১৪,১৭৮.৪৬ লক্ষ টাকা বরাদ্দ থাকলেও মোট ব্যয় হয় ১৩,৮৪৭.৮৯ লক্ষ টাকা। ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি এবং প্রাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন বরাদ্দ ছিল না। প্রকল্পের মোট ১৫,৬৯০.৩৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে ব্যয় হয় ১৫,০৭৫.২৬ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ ৬১৫.০৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে (সারণি ১.২)।

১.৬ ক্রয় পরিকল্পনা

ক্রয় পরিকল্পনা Goods-এর ০১টি প্যাকেজে, works-এর ০২টি প্যাকেজ এবং OTM (ICT) service-এর ক্ষেত্রে ১টি প্যাকেজ QCBS পদ্ধতিতে ক্রয়ের সংস্থান ছিল। works-এর প্রধান প্রধান প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রমের তথ্যাদি নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

কার্য: কার্য বা নির্মাণ কাজের জন্য ২টি প্যাকেজে ডিডিপিতে বরাদ্দ ছিল যথাক্রমে ১৩০৪.০০ লক্ষ টাকা এবং ১২০০০.০০ লক্ষ টাকা। সে মোতাবেক উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি অনুসরণ করে ঠিকাদারের সাথে চুক্তি এবং ১৩০৪.০০ লক্ষ টাকা ১২০০০.০০লক্ষ টাকায় কাজগুলো বাস্তবায়ন করা হয়। প্রকল্পের প্রতিটি প্যাকেজের আওতায় পিপিআর ২০০৮ এবং পিপিএ ২০০৬ এর বিধি ও আইনসমূহ প্রতিপালনসহ পিইসি গঠনপূর্বক দরপত্র আহবান, মূল্যায়ন ও চুক্তি বাস্তবায়ন করা হয়েছে।

সেবা: সেবা ক্রয়-এর জন্য ১টি প্যাকেজে ডিপিপি-তে বরাদ্দ ছিল ১৩.৩৯৫৬ লক্ষ টাকা, সে অনুযায়ী কিউসিবিএস (আরএফকিউ) পদ্ধতিতে দরপত্র আহবান করে ঠিকাদারের সাথে চুক্তি এবং ১২.৭৬ লক্ষ টাকায় কাজগুলো বাস্তবায়ন করা হয়েছে। উক্ত প্যাকেজের আওতায় পিপিআর ২০০৮ এবং পিপিএ ২০০৬ এর বিধি ও আইনসমূহ প্রতিপালনসহ পিইসি গঠনপূর্বক দরপত্র আহবান, মূল্যায়ন ও চুক্তি বাস্তবায়ন করা হয়েছে।

১.৭ ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় কার্যক্রম

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/ টিএপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ		
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
জিডি-১	অফিস ইক্যুইপমেন্ট	সংখ্যা	ডেস্কটপ ৪টি, ল্যাপটপ ৫টি ও প্রিন্টার	ওটিএম	বাস্থবক	জিওবি	১৮.১০	জুলাই, ১৫	সেপ্টে, ১৫	জুন, ১৮

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/ টিএপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ		
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
প্যাকেজ-১ (WD-1)	বুড়িমারী স্থল বন্দরের উন্নয়ন	-	-	ওটিএম (আইসিটি)	বাস্থবক	এডিবি ও জিওবি	১৩০৪.০০	অক্টো, ১৫	নভে, ১৫	ডিসে, ১৭

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/ টিএপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরণ	ক্রয় অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ		
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
প্যাকেজ-২ (WD-2)	বেনাপোল স্থল বন্দরের উন্নয়ন	-	-	ওটিএম (আইসিটি)	সিসিজিপি	এডিবি ও জিওবি	১২০০০.০০	সেপ্টে, ১৫	জুন, ১৬	জুন, ১৯

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/ টিএপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা সেবা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								ইওআই আহবান	আরএফপি ইস্যু	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
এস-০১	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের কর্ম দক্ষতা উন্নয়ন	এমএম	-	কিউসিবিএস (আরএফকিউ)	নৌপম	এডিবি ও জিওবি	১৩.৩৯৫৬	জুলাই, ১৫	সেপ্টে, ১৫	মে, ১৬	নভে, ১৭

১.৮ লগ ফ্রেম

সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
সাসেক দেশসমূহের মধ্যে বাণিজ্য প্রসারের মাধ্যমে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচন	• পণ্য খালাসের সময় হ্রাস • দরিদ্র জনগণ % হ্রাস • কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আয় বৃদ্ধি	• বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো প্রতিবেদন • নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের (এমওএস) প্রতিবেদন	
পরিচালন দক্ষতা অর্জনের লক্ষ্যে স্থল বন্দরের সুবিধাদির উন্নয়ন করা	• পণ্য খালাসে সময়ের সাশ্রয় • ট্রাকের অলস সময়ের সাশ্রয়	• নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের (এমওএস) প্রতিবেদন	• সক্ষমতা উন্নয়নের লক্ষ্যে পরামর্শকের যথাযথ সুপারিশমালা
বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর ২টির অবকাঠামোগত উন্নয়ন	• পুরাতন শেড, ট্রাক টার্মিনালের ইয়ার্ডসহ সংযোগ সড়ক ও ড্রেনের পুনঃনির্মাণ • ট্রান্সশিপমেন্ট এলাকায় শেড নির্মাণ • পচনশীল পণ্যের জন্য আচ্ছাদিত ইয়ার্ড নিশ্চিত করা	• স্থল বন্দরের অভ্যন্তরে ট্রাকের কার্যকর চলাচল	• পরামর্শকের যথাযথ তদারকি • নির্ধারিত সময়ে ঠিকাদারের কাজ সম্পন্ন
নির্মাণ সামগ্রী, মানবসম্পদ, সময় ইত্যাদি	• প্রকল্পের অনুমোদন • প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) স্থাপন/ একত্রিকরণ • পরামর্শক ও ঠিকাদারের নিয়োগ প্রদান/ একত্রিকরণ	• বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি • প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) কর্তৃক পরামর্শক ও ঠিকাদারের প্রতিবেদন	• রাজনৈতিক স্থিতিশীলতা • সংশ্লিষ্ট সংস্থার সক্রিয়ভাবে কাজ করা

১.৯ টেকসইকরণ পরিকল্পনা

প্রকল্পের ডিপিপি এবং আরডিপিপিতে প্রকল্পটির টেকসইকরণ পরিকল্পনা ও এক্সিট প্লান সম্পর্কে সুনির্দিষ্ট কোন দিকনির্দেশনা ছিল না।

১.১০ পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

উদ্দেশ্য	অর্জন
(ক) বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন (খ) স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ।	(ক) প্রকল্পের আওতায় বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের বিভিন্ন টার্মিনালের পেভিং, রাস্তার উন্নয়ন, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ও পয়:নিষ্কাশন ইত্যাদি ভৌত অবকাঠামোর উন্নয়ন করা হয়েছে। (খ) স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন কর্মকর্তাদের স্থল বন্দর পরিচালনা বিষয়ে বৈদেশিক অভিজ্ঞতা অর্জনসহ বেনাপোল স্থল বন্দরের কার্যক্রম মনিটরিং করার লক্ষ্যে অটোমেশন কার্যক্রম সম্পন্ন হয়েছে। এর ফলে কর্মকর্তাদের বন্দর পরিচালনার সক্ষমতা পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে।

সূত্র: আইএমইডি, ২০২০

দ্বিতীয় অধ্যায়
প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্যপদ্ধতি (Methodology)

২.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR)

১. প্রকল্পের ১০০% এলাকা প্রভাব মূল্যায়নের আওতাভুক্ত হিসেবে বিবেচনা করতে হবে;

২. প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন ও সংশোধনের অবস্থা, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়নসহ সকল প্রাসঙ্গিক তথ্য) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৩. প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা, বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় এবং সার্বিক ও বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/ লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;

৪. ডিপিপি ও লগ ফ্রেমের আলোকে আউটপুট, আউটকাম ও ইমপ্যাক্ট পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৫. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ের (Procurement) ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় আইন (পিপিএ-২০০৬), সরকারি ক্রয় বিধিমালা (পিপিআর-২০০৮) এবং উন্নয়ন সহযোগী প্রতিষ্ঠানের গাইডলাইন ইত্যাদি প্রতিপালন করা হয়েছে কি-না এবং ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/ BOQ/ TOR, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/ যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কি-না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৬. প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদি (পণ্য, কার্য ও সেবা) পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষনের জন্য প্রয়োজনীয় জনবল সহ আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৭. প্রকল্পের কার্যক্রম বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অনুযায়ী কি কি পরিবর্তন হয়েছে তা বিভিন্ন জাতীয়/ স্থানীয় তথ্যে (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) এবং বেজলাইন সার্ভের (যদি থাকে) আলোকে তুলনামূলক পর্যালোচনা করা;

৮. ইন্টারনাল অডিট; এক্সটারনাল অডিট;

৯. অডিট আপত্তি আছে কিনা, থাকলে কয়টি, বিবরণ কী, জড়িত অর্থের পরিমাণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

১০. প্রকল্পের success story (যদি থাকে) ও প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (Sustainable) হয়েছে কি-না সে বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;

১১. প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কার্যক্রম, বাস্তবায়ন পদ্ধতি, সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই বিষয়ক ও সৃষ্ট সুবিধাদি পরিচালনা ইত্যাদির SWOT Analysis;

১২. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি; (i) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্য, Focus Group Discussion (FGD) ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন করে স্টেক হোল্ডারের মতামত গ্রহণ (ii) সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও কর্মপদ্ধতি অনুযায়ী প্রতিবেদন প্রণয়ন ও যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ (iii) জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে প্রভাব মূল্যায়নের ফলাফলসমূহ অবহিতকরণ ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ;

১৩. চূড়ান্ত প্রতিবেদনে উল্লিখিত পর্যালোচনার ভিত্তিতে সার্বিক পর্যবেক্ষণ এবং প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রদান; এবং

১৪. আইএমইডি কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলি প্রতিপালন।

২.২ প্রভাব মূল্যায়নের গবেষণা পদ্ধতি

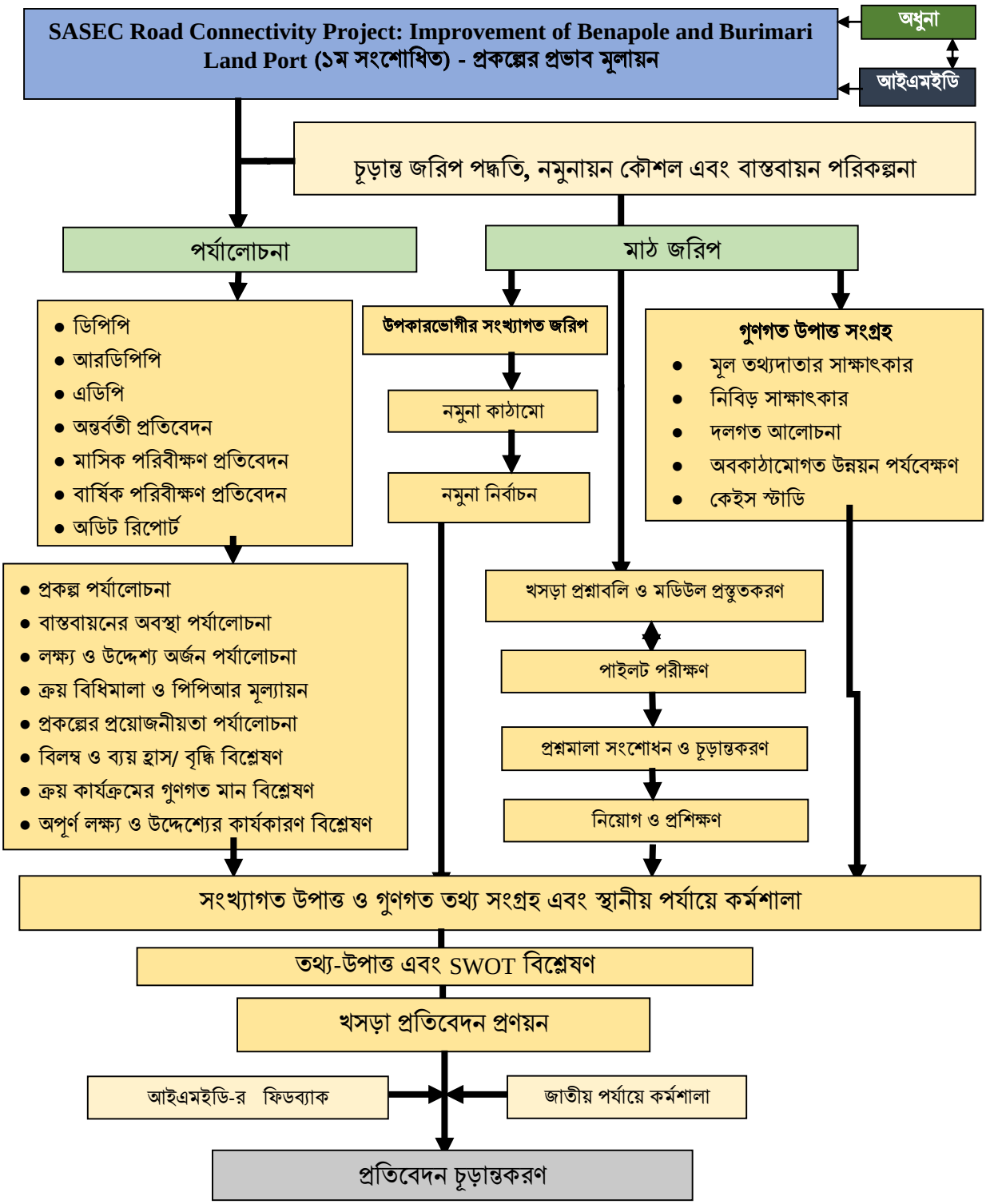
"SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত)" শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূলায়নের লক্ষ্যে এ সংক্রান্ত সকল প্রতিবেদন ও দলিল-দস্তাবেজ পর্যালোচনা ও বিষয়বস্তু/ আধেয় (content) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এ কাজে প্রকল্পের কর্মকর্তা, প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট বিভাগ ও মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। মাঠ গবেষণায় প্রকল্পের উপকারভোগীদের নিকট থেকে প্রাথমিক তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। এ ছাড়াও একটি আঞ্চলিক কর্মশালা এবং একটি জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে। কর্মশালা দুইটি থেকে প্রাপ্ত মতামতসমূহ প্রভাব মূল্যায়ন প্রতিবেদনে অর্ন্তভুক্ত করা হয়। মাঠ পর্যায় থেকে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করে প্রয়োজনীয় বিশ্লেষণ ও সুপারিশসমূহ অন্তর্ভুক্ত করে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রদানের মাধ্যমে প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন করতে মোট ১০০ দিন সময় লেগেছে। উক্ত প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রতিবেদন প্রণয়নে যেসকল পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয় তারমধ্যে অন্যতম হচ্ছে সমীক্ষার একটি পূর্ণাঙ্গ গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করা। উক্ত গবেষণা পদ্ধতিটি নিম্নোক্তভাবে উপস্থাপন করা হলো।

প্রভাব মূল্যায়নের কাজটি চারটি ভাগে বিভক্ত: ১) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন ও দলিল-দস্তাবেজসমূহ পর্যালোচনা ২) মাঠ পর্যায়ের প্রাথমিক তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ ৩) প্রকল্পের প্রতিবেদন, দস্তাবেজ এবং মাঠ পর্যায় থেকে সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত বিভিন্ন আঙ্গিকে যাচাই করা এবং ৪) প্রতিবেদন প্রস্তুত করা।

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রয়োজনীয় প্রতিবেদনসমূহ বাস্তবায়নকারী সংস্থাসমূহ, সংশ্লিষ্ট বিভাগ/ মন্ত্রণালয়ের সহায়তায় পর্যালোচনার জন্য সংগ্রহ করা হয়। সংগৃহীত প্রতিবেদন সমূহের বিষয়বস্তু/ আধেয় (content) বিশ্লেষণের মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। এ বিষয়ে একটি তথ্য ব্যবস্থাপনা বিন্যাস কাঠামো ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান আইএমইডি-এর সাথে পরামর্শক্রমে তৈরী করা হয়। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন ও সংশ্লিষ্ট দস্তাবেজসমূহ বিশ্লেষনের মাধ্যমে: ১) প্রকল্পের পর্যালোচনা ২) প্রকল্প বাস্তবায়নের অবস্থা ৩) প্রকল্পের উদ্দেশ্যাবলী অর্জন পর্যালোচনা ৪) ক্রয় বিধিমালা পিপিআর প্রতিপালন পর্যবেক্ষণ ৫) প্রকল্পের প্রয়োজনীয় বিষয়াদি পর্যবেক্ষণ ৬) বাস্তবায়নের বিলম্ব পর্যবেক্ষণ ৭) ক্রয়ের ও সংগ্রহের গুণগত দিক পর্যালোচনা এবং ৮) যেসকল বিষয় সম্পাদিত হয়নি তা বিশ্লেষণ। নিম্নোক্ত চিত্রের মাধ্যমে (চিত্র ১) গবেষণা পদ্ধতির কাঠামোটি তুলে ধরা হলো।

চিত্র ২.১: গবেষণা পদ্ধতির কাঠামো

চিত্র ২.২: গবেষণা পদ্ধতি



সারণি ২.১: তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের টুলস ও উৎস

গবেষণার মূল পরিসর	তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের টুলস ও উৎস	
	উপকরণ	উৎস
প্রকল্প পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ
বাস্তবায়নের অবস্থা পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী
লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • উপকারভোগী জরিপ; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী
ক্রয় বিধিমালা ও পিপিআর মূল্যায়ন	• নথিপত্র পর্যালোচনা ; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • গৌণ (secondary) উপাত্ত সংকলন	• প্রকল্পের নথিপত্র ; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ
প্রকল্পের প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • নিবিড় সাক্ষাৎকার; • গৌণ (secondary) উপাত্ত সংকলন	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ
ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা; • নিবিড় সাক্ষাৎকার	• প্রকল্পের নথিপত্র ; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী
অডিট পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • নিবিড় সাক্ষাৎকার; • গৌণ (secondary) উপাত্ত সংকলন	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ
বাস্তবায়ন কর্মকাণ্ডের ফলপ্রদতা ও উপযোগ বিশ্লেষণ	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • উপকারভোগী জরিপ; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা; • নিবিড় সাক্ষাৎকার পর্যবেক্ষণ	• প্রকল্পের নথিপত্র ; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী
SWOT বিশ্লেষণ	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা; • গৌণ (secondary) উপাত্ত সংকলন	• প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী
আর্থ-সামাজিক অবস্থা পর্যালোচনা	• নথিপত্র পর্যালোচনা; • উপকারভোগী জরিপ; • মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার; • দলগত আলোচনা; • নিবিড় সাক্ষাৎকার; • পর্যবেক্ষণ	• প্রকল্পের নথিপত্র; • প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ; • সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ; • প্রকল্পের উপকারভোগী

২.৩ দ্বিতীয় পর্যায়ের উপাত্ত (Secondary Data) সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সকল দলিল-দস্তাবেজ মূল গবেষণা দল কর্তৃক সংগ্রহ করে বিশ্লেষণ করা হয়। এ কাজে গবেষণা সহকারীগণ একটি নির্ধারিত গাইডলাইন অনুসরণ করে গবেষকদেরকে দলিল-দস্তাবেজ ও প্রতিবেদন

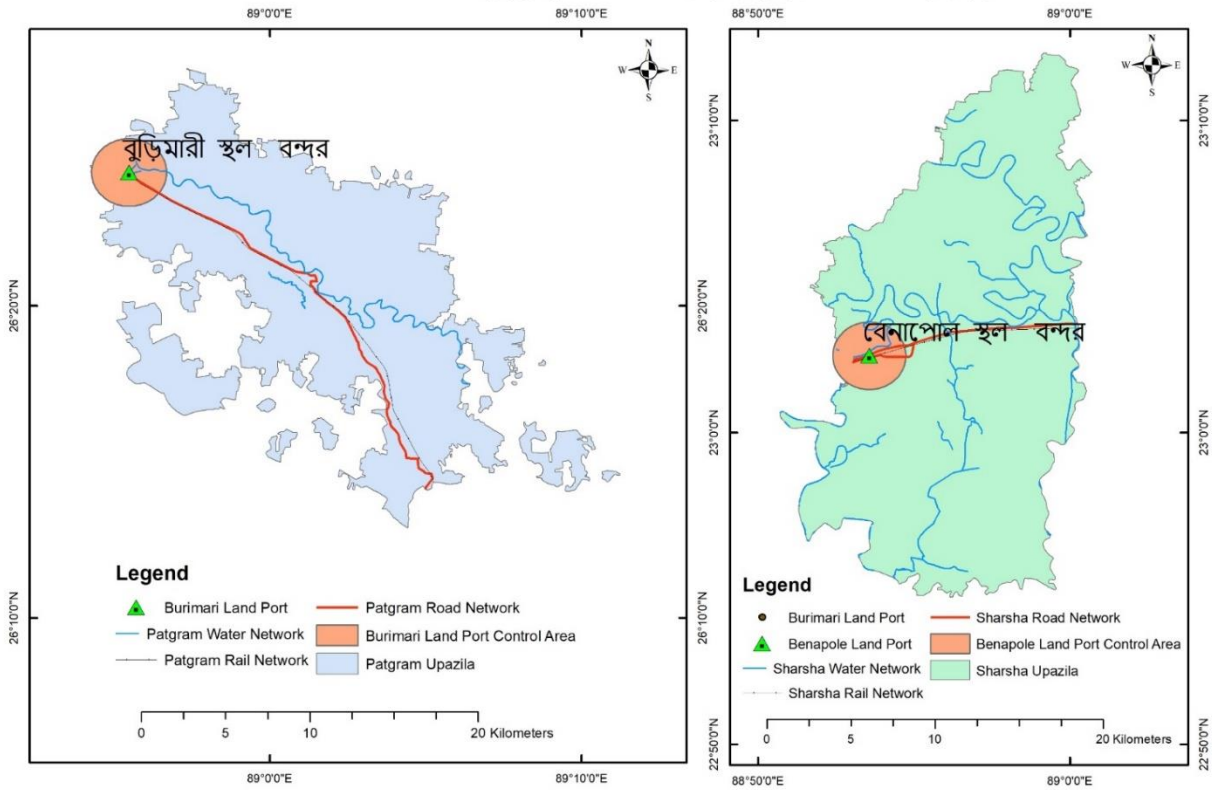
সংগ্রহে ও বিশ্লেষণে সহায়তা প্রদান করেন। নিম্নে বিশ্লেষণের নিমিত্তে যেসব প্রতিবেদন ও দলিল-দস্তাবেজ ব্যবহার করা হয়েছে তার একটি সংক্ষিপ্ত তালিকা প্রদান করা হলো:

১. ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রফর্মা (ডিপিপি);
২. রিভাইজইড ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রফর্মা (আরডিপিপি);
৩. প্রজেক্ট কমপ্লিশন রিপোর্ট (পিসিআর);
৪. বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি);
৫. পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস (পিপিআর);
৬. আইএমইডি, বাস্তবায়নকারী এজেন্সি/ মন্ত্রণালয় কর্তৃক মাসিক পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন;
৭. সম্ভাব্যতা যাচাই-এর প্রতিবেদন; এবং
৮. দাতাসংস্থা কর্তৃক প্রণীত প্রতিবেদন।

২.৪ এলাকা নির্বাচন

আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি তথা বাণিজ্য প্রসারের নিমিত্তে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)-এর আর্থিক সহায়তায় স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন ও সক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে নৌ-পরবিহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়েছিলো। প্রকল্পটি বাংলাদেশের ২টি স্থল বন্দরে (বেনাপোল ও বুড়িমারী) বাস্তবায়িত হয়েছে। মাঠ গবেষণাটি যশোর ও লালমনিরহাট জেলার যথাক্রমে শার্শা ও পাটগ্রাম উপজেলায় পরিচালনা করা হয়। প্রতিটি প্রকল্প এলাকা থেকে আনুপাতিক হারে জনসংখ্যা নির্বাচন করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের ভৌত অবকাঠামোর উন্নয়ন ও সক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হওয়া বাঞ্ছণীয়। বন্দর এবং এর সংযোগ সড়কের এরিয়া অফ ইনফ্লুয়েন্স (AOI) এর আওতাভুক্ত জনগণও প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী। কন্ট্রোল এরিয়া হিসেবে স্থল বন্দর এবং এর চতুর্দিকের ২ কিলোমিটার বাহিরের এলাকার জনগোষ্ঠীকে বিবেচনা করা হয়েছে।

মানচিত্র ১ : সমীক্ষা এলাকা



২.৫ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ

প্রাথমিক তথ্য-উপাত্ত সংখ্যাগত ও গুণগত পদ্ধতি অনুসরণ করে সংগ্রহ করা হয়। গুণগত তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি হচ্ছে মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণ, নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ, ফোকাস গ্রুপ আলোচনা করা এবং কেইস স্টাডি। এছাড়াও, স্থল বন্দরসমূহে রক্ষিত দলিল-দস্তাবেজ এবং বিভিন্ন প্রতিবেদন পর্যালোচনার মাধ্যমে জরিপ চলাকালীন সময়ে তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়। সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত একটি কাঠামোবদ্ধ প্রশ্নমালার সাহায্যে প্রকল্পের উপকারভোগী এবং উপকারভোগী নয় তাদের মাঝে জরিপের মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে (পরিশিষ্ট ১)।

২.৫.১ সংখ্যাগত উপাত্তের নমুনায়ন পদ্ধতি (Sampling Technique)

সংখ্যাগত জরিপ কাজটি একটি কাঠামোগত প্রশ্নমালা ব্যবহার করে সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে করা হয়। প্রশ্নমালা নির্ধারিত টিওআর, প্রকল্পের উদ্দেশ্য এবং প্রকল্পের সাথে সম্পৃক্ত ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে চূড়ান্ত করা হয়। জরিপ কার্যক্রমটি ২টি জেলার ২টি উপজেলার বাসিন্দাদের মধ্যে যারা মূলত: প্রকল্প এলাকার দুই কিলোমিটারের মধ্যে এমনকি যারা প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী নয় তাদের মধ্যেও পরিচালিত হয়।

২.৫.২ নমুনার আকার নির্ধারণ

সম্ভাব্য নমুনায়ন কৌশল (যেখানে সংখ্যাগত দিকে প্রতিটি নমুনার নির্বাচিত হওয়ার সম্ভাবনা সমান থাকে) প্রয়োগ করে মোট নমুনা নির্ধারণ করা হয়েছে, যেখানে নমুনাগুলো মাল্টিস্টেইজ ক্লাষ্টার-এ নমুনায়ন প্রক্রিয়ায় করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকাকে দুইটি ক্লাস্টারে বিভক্ত করে নমুনায়ন করা হয়েছে বিধায় মাল্টিস্টেইজ ক্লাস্টার নমুনায়ন প্রক্রিয়া প্রয়োগ করা হয়েছে। এভাবে প্রকল্পের উপকারভোগী মোট ১২০০ এবং উপকারভোগী নয় এমন মোট ৪১০ করে সর্বমোট ১৬১০ জনকে সাক্ষাৎকারের জন্য নির্বাচন করা হয়। নিম্নের সূত্র ব্যবহার করে উক্ত নমুনাসংখ্যা নির্ধারণ করা হয়েছেঃ

$$n = \frac{Z^2 * pq}{e^2} X(deff) + (n_r)$$

যেখানে, n = নমুনাসমগ্রক,
Z = স্ট্যান্ডার্ড নর্মাল ভেরিয়েট=১.৯৬,
p = সর্বাধিক সম্ভাব্য অনুপাত=০.৫০,
q=1-p=০.৫০
e = মার্জিন অফ এরর= (+/-) ৩% (০.০৩), এবং
$deff$ = ডিজাইন ইফেক্ট=১.৪৪, (n_r)= নন-রেসপন্স=৫%)

সারণি ২.২: সংখ্যাগত গবেষণার নমুনা বিন্যাস

বিভাগ	জেলা	উপজেলা	উপজেলার মোট খানা	ইউনিয়ন/ পৌরসভার মোট খানা	উপকারভোগী নমুনা	কন্ট্রোল নমুনা
খুলনা	যশোর	শার্শা	৮২৮৩৫	বেনাপোল (৮৫৬৩)	৭৩৪	২৬০
রংপুর	লালমনিরহাট	পাটগ্রাম	৪৭৮৯৩	শ্রীরামপুর (৫৪৪১)	৪৬৬	১৫০
মোট			**১৩০৭২৮**		১২০০	৪১০

সূত্র: বিবিএস, ২০১৪ ও ২০১৫

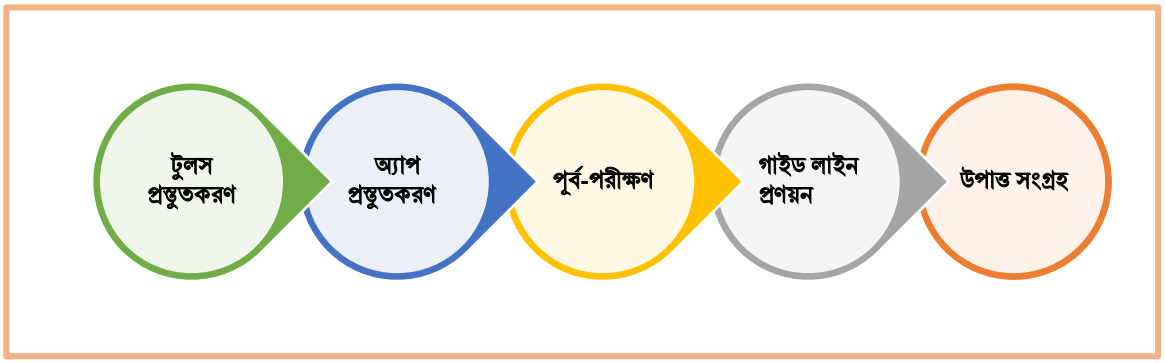
সারণি ২.৩: প্রকল্প উপজেলায় উপকারভোগীদের ধরন অনুযায়ী উত্তরদাতা বিভাজন

উপজেলা	প্রত্যক্ষ উপকারভোগী			পরোক্ষ উপকারভোগী	মোট উপকারভোগী (১০০%)	কন্ট্রোল গ্রুপ নমুনা	সর্বমোট নমুনা
	বন্দর ব্যবহারকারী (২০%)	বন্দর শ্রমিক (২০%)	পরিবহন শ্রমিক (২০%)	সাধারণ উপকারভোগী (৪০%)			
শার্শা	১৪৭	১৪৭	১৪৭	২৯৩	৭৩৪	২৬০	**৯৯৪**
পাটগ্রাম	৯৩	৯৩	৯৩	১৮৭	৪৬৬	১৫০	**৬১৬**
মোট	**২৪০**	**২৪০**	**২৪০**	**৪৮০**	**১২০০**	**৪১০**	**১৬১০**

উপকারভোগী নির্বাচনের ক্ষেত্রে স্থল বন্দরসমূহের পাশ্ববর্তী এলাকায় ক্লাস্টার পদ্ধতি অনুসরণ করা হয় এবং দৈবচয়ন পদ্ধতিতে উপকারভোগী নির্বাচন করা হয়। উপকারভোগী নির্বাচনের জন্য গ্রাম/ মহল্লার যেকোন প্রান্ত থেকে ১০টি খানা পরপর জরিপ কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে।

আইএমইডি কর্তৃক উপাত্ত সংগ্রহের টুলসসমূহ অনুমোদন করার পর উপাত্ত সংগ্রহের জন্য ডিজিটাল (মোবাইল ভিত্তিক) পদ্ধতি অনুসরণ করে উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। এক্ষেত্রে এন্ড্রয়েড মোবাইল ফোন বা ট্যাবে উপাত্ত সংগ্রহের অ্যাপ কোবো টুলবক্স (Kobo Toolbox[1]) (KoBo Toolbox, Harvard Humanitarian Initiative, Cambridge, USA, available at: https://www.kobotoolbox.org/) ব্যবহার করে নির্ধারিত প্রশ্নমালা পূরণ করা হয়েছে।

চিত্র ২.৩: উপাত্ত সংগ্রহের প্রক্রিয়া



২.৫.৩ গুনগত উপাত্ত

বিষয়বস্তু গভীরভাবে অনুধাবনের জন্য প্রকল্প এলাকা ও প্রকল্পভুক্ত উপকারভোগীদের বিভিন্ন বিষয় যথাযথভাবে উপলব্ধিতে আনার জন্য গুণগত তথ্য-উপাত্ত গুরুত্বের সাথে সংগ্রহ করা হয়। এজন্য যেসব পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার
- নিবিড় সাক্ষাৎকার

[1] KoBo Toolbox is committed to protecting the data of its users. It employs industry standard best practices (both technical and administrative) to protect against unauthorized access of users' data. To protect from loss of data, it does frequent system and incremental backups which are stored encrypted in various locations

- ফোকাস গ্রুপ আলোচনা
- অবকাঠামোগত উন্নয়ন পর্যবেক্ষণ
- বন্দরের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ
- কেইস স্টাডি

২.৫.৩.১ মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার (KII)

এই পদ্ধতিতে উপজেলার চেয়ারম্যান/ পৌরসভার মেয়র/ কাউন্সিলর/ ইউনিয়ন পরিষদের চেয়ারম্যান/ মেম্বার, স্থানীয় এফবিসিসিআই-এর প্রতিনিধি/ সুশীল সমাজের প্রতিনিধি/ স্থানীয় এনজিও'র প্রতিনিধি, স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা, বন্দর ব্যবহারকারী, প্রকল্প বাস্তবায়নে নিয়োজিত প্রধান কার্যালয়ের কর্মকর্তা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে মাঠ পর্যায়ে নিয়োজিত কর্মকর্তাকে নির্ধারিত প্রশ্নমালার মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয় (পরিশিষ্ট ২)। এক্ষেত্রে অন্যান্য উৎস হতে যেসব তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয় সেসব মিলিয়ে দেখা, ক্রিটিক্যাল ইস্যুসমূহ, প্রকল্প বাস্তবায়নে সমস্যাসমূহ এবং সেসব থেকে উত্তরণ কিভাবে করা হয়েছিল তা খতিয়ে দেখার উপর জোর দেয়া হয়। উভয় জরিপ এলাকা থেকে সমসংখ্যক মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। এধরণের মোট ১৮টি সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

সারণি ২.৪: মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার (KII)

তথ্যদাতার ধরন	সংখ্যা
স্থানীয় সরকারের প্রতিনিধি (উপজেলার চেয়ারম্যান/ ভাইস চেয়ারম্যান/ পৌরসভার মেয়র/ কাউন্সিলর/ ইউনিয়ন পরিষদের চেয়ারম্যান/ মেম্বার)	৪
স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা (ইউএনও/ এসি ল্যান্ড/ সংশ্লিষ্ট র্কমর্কতা/ প্রকৌশলী)	২
আমদানি ও রপ্তানিকারক সমিতির সভাপতি/ সাধারণ সম্পাদক/ প্রতিনিধি	২
ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট সমিতির সভাপতি/ সাধারণ সম্পাদক/ প্রতিনিধি	২
স্থানীয় এফবিসিসিআই-এর প্রতিনিধি/ সুশীল সমাজের প্রতিনিধি/ স্থানীয় এনজিও'র প্রতিনিধি	২
উপ-পরিচালক (উভয় স্থল বন্দর)	২
প্রকল্প পরিচালক/ উপ-প্রকল্প পরিচালক/ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	২
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তা/ পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তা	২
মোট	**১৮**

২.৫.৩.২ নিবিড় সাক্ষাৎকার (IDI)

এই প্রকল্পের কারণে যে পরিবর্তনগুলি হয়েছে সে সম্পর্কে জানেন এবং প্রত্যক্ষ করেছেন তাদের মধ্যে থেকে প্রতিটি স্থল বন্দর এলাকা থেকে ৫জন করে মোট ১০জনের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। এই ক্ষেত্রে উত্তরদাতার নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্য প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ এবং বর্তমান পরিষেবা প্রদানে বন্দর সমূহের সক্ষমতা মূল্যায়ন করতে সাহায্য করবে। এই সাক্ষাৎকারটি একটি নির্দিষ্ট চেকলিস্টের মাধ্যমে গ্রহণ করা হয় (পরিশিষ্ট ৩)। যেসকল ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধির নিকট থেকে নিবিড় সাক্ষাৎকারের গ্রহণ করা হয়েছে তাদের ধরণ নিম্নে প্রদান করা হলো:

সারণি ২.৫: নিবিড় সাক্ষাৎকারের উত্তরদাতার ধরন

তথ্যদাতার ধরন	সংখ্যা
প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি	২
স্থানীয় কাস্টমস কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি	১
আমদানি ও রপ্তানিকারক সমিতির প্রতিনিধি	২
ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট প্রতিনিধি	২

তথ্যদাতার ধরন	সংখ্যা
স্থানীয় ব্যবসায়ী	২
বন্দর শ্রমিক	১
মোট	**১০**

২.৫.৩.৩ ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD)

বন্দর পর্যায়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনার আয়োজন করা হয়। সতর্কতার সাথে বাছাই করা ৬-৮ জন প্রকল্পের উপকারভোগীদের নিয়ে গঠিত গ্রুপে এই আলোচনা করা হয়েছে। উপকারভোগীদের মধ্যে স্থানীয় জনগণ, ব্যবসায়ী, পরিবহন শ্রমিক এবং বন্দর শ্রমিকদের মধ্য থেকে নির্বাচন করা হয়। এই নির্বাচন প্রক্রিয়ায় বন্দর কর্তৃপক্ষের সহায়তা গ্রহণ করা হয়েছে। একজন মডারেটর এবং একজন নোট টেকারের সমন্বয়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা সম্পাদন করা হয়। মডারেটর একটি গাইডলাইন অনুসরণ করে আলোচনায় সহায়তা করেন (পরিশিষ্ট ৪)। পর্যবেক্ষণ ও আলোচনায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তসমূহ নোট টেকার লিপিবদ্ধ করেন যা গবেষণার কাজে ব্যবহার করা হয়। এই আলোচনায় প্রকল্পের বর্তমান ব্যবস্থাপনা, সেবা প্রদান, সবল দিক, দুর্বল জায়গা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকির বিষয়ে মতামত নেয়া হয়। এরূপ প্রতিটি স্থল বন্দরে ৪টি করে এই হিসেবে মোট ৮টি ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (এফজিডি)-এর আয়োজন করা হয়।

২.৫.৩.৪ কেইস স্টাডি

উক্ত প্রকল্পের আওতায় বন্দরসমূহে যে সকল কাজ হয়েছে এবং বিভিন্ন প্রতিবেদনে বন্দর সম্পর্কে যে সমস্ত আলোচনা হয়েছে সেই আলোকে উভয় বন্দরের উপর একটি করে কেইস স্টাডি করা হয়। এই কেইস স্টাডিসমূহ থেকে প্রকল্পের একটি সাফল্য গাঁথা চয়ন করা হয়েছে। সাফল্যের গল্পটি এমন যে, প্রাপ্ত পরিষেবা বা প্রকল্পের কোন উদ্দেশ্য অর্জনে উল্লেখযোগ্য অবদান রেখে চলছে।

২.৬ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

২.৬.১ দ্বিতীয় পর্যায়ের (Secondary Data) উপাত্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সকল দলিল-দস্তাবেজ মূল গবেষণা দল কর্তৃক সংগ্রহ করে নির্দিষ্ট সূচক অনুসারে বিশ্লেষণ করা হয়। এ কাজে গবেষণা সহকারীগণ একটি নির্ধারিত গাইডলাইন অনুসরণ করে গবেষকদেরকে দলিল-দস্তাবেজ ও প্রতিবেদন সংগ্রহে ও বিশ্লেষণে সহায়তা প্রদান করেন। যেসকল দ্বিতীয় পর্যায়ের উপাত্ত বিশ্লেষণ করা হয় তার মধ্যে ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রফর্মা (ডিপিপি) এবং রিভাইজইড ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রফর্মা (আরডিপিপি)-এর লগ ফ্রেম, প্রজেক্ট কমপ্লিশন রিপোর্ট (পিসিআর)-এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন এবং আইএমইডি কর্তৃক প্রণীত সুপারিশসমূহের বাস্তবায়ন অন্যতম।

২.৬.২ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ

উপাত্ত সংগ্রহের নিমিত্তে প্রণীত চেকলিস্টসহ পরার্মশক ও তথ্যসংগ্রহকারীগণ প্রকল্প এলাকায় বাস্তবায়িত কার্যক্রম ও বর্তমান অবস্থা সরজমিনে পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ করেছেন।

২.৭ প্রশ্নমালা/ গাইডলাইন/ চেকলিস্ট ও প্রি-টেস্টিং চূড়ান্তকরণ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্যকে সামনে রেখে প্রশ্নাবলী, গাইডলাইন ও চেকলিস্টসমূহ (পরিশিষ্ট-১ থেকে পরিশিষ্ট-১২) প্রণয়ন করা হয়। এসব প্রশ্নাবলী আইএমইডি-এর টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা এবং তাদের মতামতের ভিত্তিতে সংশোধন করা হয়। এরপর এগুলো পুনরায় স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন করা হয় চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য। স্টিয়ারিং কমিটি চূড়ান্ত অনুমোদনের পর প্রশ্নাবলী তথ্য সংগ্রহকারীদের দ্বারা প্রি-টেস্টিং -এর মাধ্যমে পরীক্ষা করা হয়। প্রশ্নমালাসমূহের পূর্ব পরীক্ষণ বা প্রি-টেস্টিং –এর ফলাফলের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় সংশোধন করার পর প্রশ্নাবলী ও চেকলিস্টসমূহ উপাত্ত সংগ্রহের জন্য চূড়ান্ত করা হয়।

২.৮ সমীক্ষা কাজে ব্যবহৃত নির্দেশক/ সূচকসমূহ

প্রভাব মূল্যায়ন কাজের উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে যেসকল সূচক বা নির্দেশক ব্যবহার করা হয়েছিল তা সারণি ২.৬-এর মাধ্যমে উপস্থাপন করা হলো:

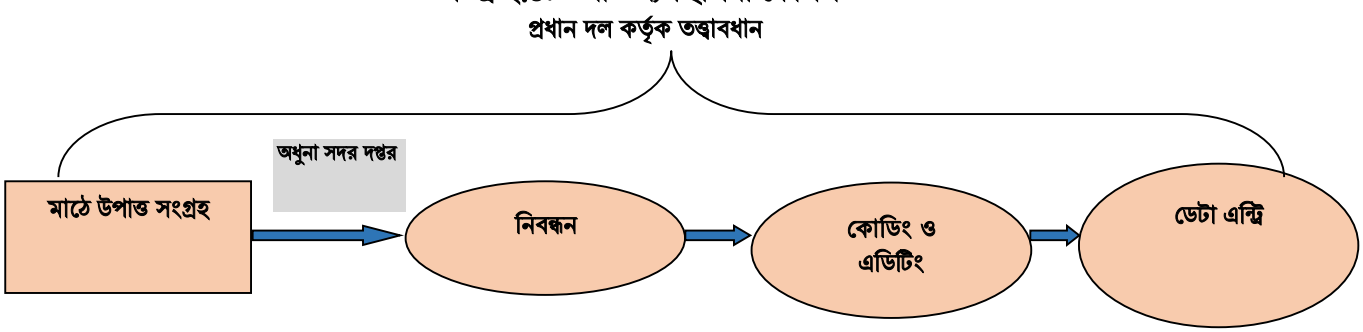
সারণি ২.৬: প্রভাব মূল্যায়ন কাজে ব্যবহৃত নির্দেশক/ সূচক

গবেষণার মূল পরিসর	প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার নির্দেশক/ সূচক
জনমিতি বৈশিষ্ট্য	নাম, বয়স, লিঙ্গ, বৈবাহিক অবস্থা, পেশা, শিক্ষা
প্রকল্প পর্যালোচনা	• প্রকল্পের প্রধান প্রধান কর্মকান্ডসমূহের লক্ষ্যমাত্রা ও বাস্তবায়ন অগ্রগতি • এলাকার প্রয়োজনীয়তার সাথে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা • সমাপ্ত কাজের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ কাজ, বাধা এবং তা উত্তরণের উপায়সমূহ
বাস্তবায়নের অবস্থা পর্যালোচনা	• প্রকল্পের প্রধান প্রধান কর্মকান্ডসমূহের গুনগত মান • কর্মকান্ডগুলোর বর্তমান কার্যকর অবস্থা
লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা	• প্রকল্পের কর্মকান্ডসমূহের বাস্তবায়ন এবং এর প্রভাব
ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	• সরকারি নীতিমালা (পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮) অনুসরণ • সকল কাজ টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সম্পাদন করা • সরবরাহকৃত পণ্যের গুণগতমান
অডিট পর্যালোচনা	• অডিটের ধরন; আপত্তি ও নিষ্পত্তি
কর্মসংস্থান সৃষ্টি ও দারিদ্র্য বিমোচনে প্রভাব	• প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় কর্মসংস্থান সৃষ্টি • প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বন্দর এলাকায় নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি ও ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার • কর্মকান্ড বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় দারিদ্র্য বিমোচনে প্রভাব মূল্যায়ন
আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের প্রভাব	• বাস্তবায়িত প্রকল্পের ফলে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধিতে প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন • প্রকল্প এলাকায় বন্দর সংক্রান্ত ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে প্রকল্পের প্রভাব পরিমাপ • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতিতে প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন • দারিদ্র্য বিমোচনে প্রকল্পের প্রভাব পরিমাপ
SWOT বিশ্লেষণ	• প্রকল্পের কাজের সবল দিকসমূহ চিহ্নিত করা • প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ চিহ্নিত করা • প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট সুযোগসমূহ চিহ্নিত করা • প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ
পরামর্শ	• প্রকল্পের প্রভাব উন্নয়নে সুনির্দিষ্ট মতামত • ভবিষ্যতে এ জাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয়তা • প্রকল্পের সবচেয়ে ভালো দিকগুলো অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে অনুসরণ করার পরামর্শ প্রদান।

২.৯ উপাত্ত ব্যবস্থাপনা, প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ

সংখ্যাগত উপাত্ত কোবো টুল বক্সে সংগ্রহ করার ফলে সরাসরি সার্ভার থেকে মাইক্রোসফট এক্সেল ফরমেটে তথ্য ডাউনলোড করা হয়। এরপর এ সকল তথ্য-উপাত্ত ক্লিনিং করা হয়। ক্লিনিংকৃত ডেটা পরবর্তী বিশ্লেষণের জন্য এসপিএসএস সফটওয়্যারে রুপান্তর করে প্রয়োজন অনুসারে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। অপরদিকে সংগৃহীত গুনগত তথ্য-উপাত্ত ট্রান্সক্রিপ্ট আকারে সংরক্ষিত হয় যা থেকে পরবর্তীতে কোডিং করে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

চিত্র ২.৪: উপাত্ত ব্যবস্থাপনা কৌশল



২.৯.১ সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ

সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে প্রধানত ইউনি-ভ্যরিয়েট, বাই-ভ্যরিয়েট বিশ্লেষণ পদ্ধতি ব্যবহৃত হয়। প্রতিটি ধাপে বিশেষ পরিসংখ্যান কৌশল ব্যবহার করে তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করা হয়। মূলত যে সব পরিসংখ্যান টুলস তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে ব্যবহৃত হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- ফ্রিকোয়েন্সি ডিস্ট্রিবিউশন (গণসংখ্যা নিবেশন) গ্রাফ ও চিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন (সংখ্যা, অনুপাত ও শতকরা)
- পরিসংখ্যান (মিডিয়ান, মোড ইত্যাদি)
- ক্রস টেব্যুলেশন
- পরিসংখ্যান (গড়, মধ্যক, প্রচুরক, এসডি, ভ্যেরিয়েন্স, শতকরা ইত্যাদি)
- সচিত্র উপস্থাপন

২.৯.২ গুণগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ

১. তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ
২. তথ্য-উপাত্ত কে ধারণায় বিন্যস্ত করা
৩. একটি ধারণার সাথে অন্যদের সম্পর্ক ও প্রভাব নির্ধারণ
৪. সংযোগ বিকল্প ব্যাখ্যা
৫. প্রতিবেদনে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত ব্যবহার।

সারণি ২.৭: গুণগত উপাত্ত বিশ্লেষণের ধাপ

ধাপ	শিরোনাম	দায়িত্ব
১	*উপাত্ত সংগ্রহ*	নির্বাচিত ব্যক্তিকে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে উপাত্ত সংগ্রহ। উপাত্ত সংগ্রহ পদ্ধতি হল নিবিড় সাক্ষাৎকার, মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার।
২	*স্ক্রিপ্ট প্রস্তুতকরণ*	সংগৃহীত উপাত্ত বিস্তারিত লেখা স্ক্রিপ্ট আকারে রূপান্তরিত করা হয়।
৩	*অংশগুলো চিহ্নিতকরণ ও নির্ধারণ*	গবেষণার লক্ষ্য ও উদ্দেশ্যাবলি গবেষণার প্রশ্নাবলির সাথে প্রাসঙ্গিকভাবে বিভিন্ন অংশে চিহ্নিত নির্ধারিত করার জন্য লিখিত স্ক্রিপ্ট পাঠ করা হবে, বিশ্লেষণ করা হয়।
৪	*কোডিং, এডিটিং*	নির্ধারিত অংশসমূহের সেটের মাধ্যমে কোডিং, এডিটিং সম্পন্ন হয়।
৫	*পুন:বিবেচনা*	নতুন ফলাফল খুঁজে পাওয়া, নির্ধারিত অংশসমূহের প্রেক্ষিতে স্ক্রিপ্টগুলো পর্যালোচিত হয়।
৬	*পুনরায় কোড করা*	পর্যালোচিত স্ক্রিপ্টগুলোতে মতামত থাকলে কোডগুলো আবার দেখা হবে। নতুন ফলাফলের প্রেক্ষিতে কোডিং, এডিটিং সংশোধিত হয়।
৭	*পরিগণনা*	গুণগত উপাত্ত গণনা অনুসরণ করে পুনরায় কোড করা হয়।
৮	*হাইয়ার্কিক্যাল শ্রেণি পদ্ধতি সৃষ্টি করা*	মূল দলের সদস্যগণের চিন্তাভাবনা মাধ্যমিক বিশ্লেষণের মাধ্যমে এরূপ কোডিং পদ্ধতি তৈরি করা হয় । এ পদ্ধতির প্রয়োগ বিভিন্ন শ্রেণির মধ্যে সম্পর্ক খুঁজে পাওয়ার ক্ষেত্রে বড় সুযোগ সৃষ্টি করেছে।
৯	*মেমো তৈরি*	যখন মতামত ধারণাসমূহ পাওয়া গিয়েছে, এগুলো ধারণা হিসেবে লিখার জন্য অতিরিক্ত উপাত্ত হিসেবে বিশ্লেষণ করার জন্য স্মারকগুলো অন্তর্ভুক্ত করা হয়।
১০	*সম্পর্ক পরীক্ষণ উপাত্ত প্রদর্শন*	সম্পর্ক পরীক্ষণ প্রক্রিয়া একটি মেট্রিক্সের আয়ত্বে আনা হবে, যা কিনা দেখায় কিভাবে বিভিন্ন ধারণাসমূহ সংযুক্ত হয় অথবা হতে পারে; কোন ফলাফলগুলো কোন কারণের সাথে যুক্ত।
১১	*ফলাফল প্রতিপাদন বিশুদ্ধিকরণ*	কর্মশালার শুদ্ধতা পরীক্ষণ, প্রাসঙ্গিক প্রক্রিয়ার স্টেকহোল্ডার ও ব্যক্তিবর্গের সাথে মিটিং এর মাধ্যমে ফলাফলের বৈধতা নিরূপণ করা হয়।
১২	*উপসংহারে উপনীত হওয়া*	গুণগত উপাত্ত বিশ্লেষণ থেকে উপসংহার টানা হবে এ বিষয় মনে রেখে 'তথ্যাদি কতটা বিশ্বাসযোগ্য আর বিশুদ্ধ ছিলো' 'গবেষণা প্রশ্নমালার উত্তরের বিবৃতি থেকে হয়েছিলো' অথবা 'সেগুলো কতটা স্বতস্ফূর্ত ছিল'।

তৃতীয় অধ্যায়
ফলাফল পর্যালোচনা

৩.১ প্রকল্পের প্রভাব

প্রাপ্ত উপাত্ত পর্যালোচনা ও প্রকল্প পরিচালকের সাথে আলোচনায় প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পে রাজস্ব ব্যয় মোট ১৫১১.৮৭ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয় এবং এর প্রেক্ষিতে উক্ত খাতে মোট আর্থিক অগ্রগতি ১২২৭.৩৪ লক্ষ টাকা। অপরদিকে মূলধন ব্যয় বাবদ ১৪১৭৮.৪৬ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হলেও মোট ব্যয় হয় ১৩৮৪৭.৮৯ লক্ষ টাকা। ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন বরাদ্দও ছিল না এবং এ খাতে কোন ব্যয় হয়নি। প্রকল্পের মোট বরাদ্দ ছিল ১৫৬৯০.৩৩ লক্ষ টাকা থাকলেও ব্যয় হয়েছে ১৫০৭৫.২৬ লক্ষ টাকা। জুন ২০১৯ সাল পর্যন্ত প্রকল্পটির ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছিল বরাদ্দের ৯৬.০৮% এবং ক্রমপুঞ্জিত বাস্তব অগ্রগতি হয়েছিল ১০০%। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ, প্রাপ্ত তথ্য পর্যালোচনা ও প্রকল এলাকার জনগণের সাথে আলোচনায় প্রতিয়মান হয় যে, উক্ত প্রকল্প একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প এবং এর প্রভাব জনগণ বাস্তবায়নের পর থেকেই পাচ্ছেন এবং বর্তমানে এটি আরও বৃদ্ধি পেয়েছে।

৩.২ প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের প্রভাব

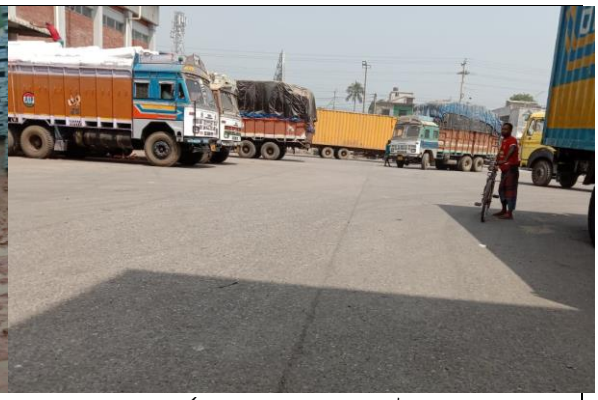
৩.২.১ পেভমেন্ট

বেনাপোল বন্দরের পেভমেন্টের আয়তন ১,১৮,২৩৪.১ বর্গ মিটার যার পুরুত্ব ৩০০ মিলি মিটার। এই পেভমেন্টের নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছিল ২৯ জুন, ২০১৬ সালে এবং প্রায় তিন বছর পর অর্থাৎ ১৫ জুন, ২০১৯ সালে সমাপ্ত হয়। এ কাজের প্রাক্কলিত ব্যয় ছিলো ৭৩.২২ কোটি টাকা এবং এই অর্থের দ্বারাই কাজটি সম্পন্ন করা হয়। অপরদিকে বুড়িমারী বন্দরের পেভমেন্টের পুরুত্ব ৩০০ মিলি মিটার এবং আয়তন ১২,৭৪৫.৯ বর্গ মিটার। এ কাজ সম্পন্ন করতে ১৯ নভেম্বর, ২০১৫ থেকে ৩১ ডিসেম্বর, ২০১৭ পর্যন্ত সময় লেগেছিল। বেনাপোল বন্দরের ন্যায় এ বন্দরের পেভমেন্ট তৈরীও প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যেই সম্পন্ন হয় অর্থাৎ যার চুক্তি মূল্য ৭.৫ কোটি টাকা ব্যয় হয়। উভয় বন্দরের পেভমেন্টের নির্মাণ কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন হয়। বর্তমানে পেভমেন্টসমূহ ভালো অবস্থায় রয়েছে এবং কোন মেরামতের প্রয়োজন হয়নি।

সারণি ৩.১: বন্দরসমূহের পেভমেন্ট নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা

স্থল বন্দর	প্যাকেজ নং	আয়তন (বর্গ মিটার)	পুরুত্ব (মিলি মিটার)	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি)	প্রকৃত ব্যয় (কোটি)	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি
বেনাপোল	২	১,১৮,২৩৪.১	৩০০	২৯.০৬.১৬	১৫.০৬.১৯	৭৩.২২	৭৩.২২	ভালো	না
বুড়িমারী	১	১২,৭৬৫.৯	৩০০	১৯.১১.১৫	৩১.১২.১৭	৭.৫	৭.৫	ভালো	না

প্রকল্প শুরুর পূর্বে কর্দমাক্ত পেভমেন্ট



বর্তমান অবস্থায় পেভমেন্ট

৩.২.২ ড্রেন

বেনাপোল ও বুড়িমারী উভয় বন্দরের ড্রেন নির্মাণে দরপত্রে উল্লেখিত দৈর্ঘ্য, প্রস্থ, ও উচ্চতা অনুসরণ করা হয়েছে। বেনাপোল বন্দরের ড্রেন ৬,৯৩৫.৪ রানিং মিটার ও বুড়িমারী বন্দরের ড্রেন ১,৫৮৭.৬ রানিং মিটার। উভয় বন্দরের ড্রেনের উচ্চতা একই সমান অর্থাৎ ৩.৫ ফুট। কাজ শুরুর ও সমাপ্তির দিকে তাকালে দেখা যায় যে প্যাকেজে উল্লেখিত সময়ে কাজ শুরু ও শেষ হয়েছে। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে বেনাপোল ও বুড়িমারী উভয় বন্দরের ড্রেন তৈরি করতে যে প্রাক্কলিত ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছিল তার তুলনায় কম ব্যয়েই কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অর্থাৎ বেনাপোল বন্দরের ড্রেন নির্মাণে প্রাক্কলিত ব্যয় ১৫.৬৯৬ কোটি টাকা কিন্তু এতে ব্যয় হয় ১৪.৩২৯৬ কোটি টাকা। অপরদিকে বুড়িমারী বন্দরে ড্রেন নির্মাণে প্রাক্কলিত ব্যয় ৩.৫৯৩২ কোটি টাকা এবং ব্যয় হয় ৩.২৮০৩ কোটি টাকা। বেনাপোল বন্দরে নির্মিত ড্রেনগুলো অক্ষত অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায় এবং পানি নিষ্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে। তবে বুড়িমারী বন্দেরের ড্রেনসমূহ ভালো অবস্থায় থাকালেও ময়লা এবং পাথর জমে প্রায় বন্ধ হয়ে আছে। এর ফলে বর্ষা মৌসুমে বন্দরে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হতে পারে। বেনাপোল বন্দরে নির্মিত ড্রেনের শেষ প্রান্ত রেলওয়ের বড়পাটের (বন্দরের পার্শ্ববর্তী খাল) সাথে সংযুক্ত হয়েছে এবং বুড়িমারী বন্দরের ড্রেন পার্শ্ববর্তী খালের সাথে মিলিত হয়েছে।

সারণি ৩.২: বন্দরসমূহের ড্রেন নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা

স্থল বন্দর	প্যাকেজ নং	দৈর্ঘ্য (রানিং মিটার)	উচ্চতা (ফুট)	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি)	প্রকৃত ব্যয় (কোটি)	বর্তমান অবস্থা	শেষ প্রান্তের সংযুক্তি
বেনাপোল	২	৬৯৩৫.৪	৩.৫	২৯.০৬.১৬	১৫.০৬.১৯	১৫.৬৯৬	১৪.৩২৯৬	ভালো	রেলওয়ের বড়পাট
বুড়িমারী	১	১৫৮৭.৬	৩.৫	১৯.১১.১৫	৩১.১২.১৭	৩.৫৯৩২	৩.২৮০৩	মোটামুট সন্তোষজনক	পাশ্ববর্তী খাল

৩.২.৩ সড়ক

এই প্রকল্পের আওতায়, ২নং প্যাকেজে বেনাপোল বন্দরের জিরো পয়েন্টে একটি সড়ক নির্মাণ করা হয়। এই সড়কটির আয়তন ১৩৭০৪ বর্গ মিটার এবং পুরুত্ব ৩০০ মিলি মিটার। এই কাজ ২৯ জুন, ২০১৬ সালে শুরু হয়ে ১৫ জুন, ২০১৯ সালে শেষ হয়। এর কাজে ব্যয় ছিলো ১৫.১২ কোটি টাকা কিন্তু ১৫.০০ কোটি টাকার মধ্যেই এর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়। সড়কটি বর্তমানে যথেষ্ট ভালো অবস্থায় রয়েছে।

সারণি ৩.৩: বেনাপোল বন্দরের সড়ক নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা

স্থল বন্দর	প্যাকেজ নং	আয়তন (বর্গ মিটার)	পুরুত্ব (মিলি মিটার)	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি)	প্রকৃত ব্যয় (কোটি)	বর্তমান অবস্থা
বেনাপোল	২	১৩৭০৪	৩০০	২৯.০৬.১৬	১৫.০৬.১৯	১৫.১২	১৫.০০	ভালো

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে সড়ক

প্রকল্প বাস্তবায়নের পর সড়ক

৩.২.৪ ওয়্যার হাউস

এই প্রকল্পে বেনাপোল বন্দরের উন্নয়নে একটি ওয়্যার হাউজ নির্মাণ করা হয় যার আয়তন ৪,১১৭ বর্গ মিটার। ২২ ফুট উচ্চতার ওয়্যার হাউজ নির্মাণে প্রাক্কলিত ব্যয় ছিলো ১২.৬৬ কোটি টাকা। এ কাজে ব্যয় হয়েছে ১২.২৯৬৪ কোটি টাকা। এই ওয়্যার হাউজের ধারণ ক্ষমতা ২,২০০ মেট্রিক টন বর্তমানে যার প্রায় পুরোটাই ব্যবহৃত হচ্ছে। এর নির্মাণ কাজও এই প্যাকেজের অন্যান্য কাজের মতো একই সময়ে সম্পন্ন হয়।

সারণি ৩.৪: বেনাপোল বন্দরের ওয়্যার হাউস নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা

স্থল বন্দর	প্যাকেজ নং	আয়তন (বর্গ মিটার)	উচ্চতা (ফুট)	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি)	প্রকৃত ব্যয় (কোটি)	ধারণ ক্ষমতা (মে.টন)	বর্তমানে ব্যবহৃত অংশ	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি
বেনাপোল	২	৪১১৭	২২	২৯.০৬.১৬	১৫.০৬.১৯	১২.৬৬	১২.২৯৬৪	২২০০	১০০%	ভালো	না

প্রকল্প শুরুর পূর্বে ওয়্যার হাউস

বর্তমান অবস্থা ওয়্যার হাউস

৩.২.৫ ট্রান্সশিপমেন্ট শেড

বুড়িমারী বন্দরে এবং বেনাপোল বন্দরে ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ করা হয়। বেনাপোল ও বুড়িমারী বন্দরে যথাক্রমে ৪,৪৫২ ও ১,৯০৫ বর্গ মিটার আয়তনের ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ করা হয়। উভয় বন্দরেই এই শেডের উচ্চতা সমান অর্থাৎ ২৪ ফুট। উভয় প্যাকেজের অন্যান্য কাজের ন্যায় এই কাজও নির্ধারিত সময়ে শুরু ও শেষ করা হয়। বেনাপোল বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের প্রাক্কলিত ব্যয় ছিলো ৯.২৭ কোটি কিন্তু তা নির্মাণে ১০.৩৫ কোটি টাকা ব্যয় হয়। এর প্রধান কারণ হলো এই প্যাকেজের ব্যয় প্রাক্কলন তুলনামূলকভাবে কম হিসাব করে প্রস্তুত করা হয়েছিলো। অন্যদিকে বুড়িমারী বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের প্রাক্কলিত ব্যয় ছিলো ৪.৫৩ কোটি টাকা কিন্তু কেবল মাত্র ২.৩৯ কোটি টাকা এই নির্মাণ কাজে ব্যয় হয়েছিলো। বর্তমানে উভয় বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্ট শেডই পুরোপুরি ব্যবহৃত হচ্ছে এবং এগুলো ভালো অবস্থায় দেখা গেছে।

সারণি ৩.৫: বন্দরসমূহের ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ ও এর বর্তমান অবস্থা

স্থল বন্দর	প্যাকেজ নং	আয়তন (বর্গ মিটার)	উচ্চতা (ফুট)	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি)	প্রকৃত ব্যয় (কোটি)	ধারণ ক্ষমতা (ট্রাক সংখ্যা)	বর্তমানে ব্যবহৃত অংশ	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি
বেনাপোল	২	৪৪২৫	২৪	২৯.০৬.১৬	১৫.০৬.১৯	৯.২৭	১০.৩৫	১৭৬	১০০%	ভালো	না
বুড়িমারী	১	১৯০৫	২৪	১৯.১১.১৫	৩১.১২.১৭	৪.৫৩	২.৩৯		১০০%	ভালো	না

৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জন

৩.৩.১ উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও Input পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

আলোচ্য প্রকল্পটি প্রাথমিকভাবে ২০১৩ সাল থেকে ২০১৬ সাল মেয়াদে বাস্তবায়ন হবার কথা ছিল, পরবর্তীতে প্রথম সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পটির বাস্তবায়নের মেয়াদ জুন ২০১৯ সাল পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে এডিবি কর্তৃক যে ফিজিবিলিটি স্টাডি করা হয় তার সামান্য অংশ ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ফলে প্রকল্পটি মূল্যায়ন করার জন্য প্রকল্পের নির্দেশক নির্ণয় করা একটি চ্যালেঞ্জ হিসাবে দেখা দেয়। অপরদিকে লগ ফ্রেম-এর OVI কলামে কোন নির্দেশক না থাকায় পরামর্শকগণ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের উপর ভিত্তি করে বিভিন্ন নির্দেশক নির্ণয় করেন। এসকল নির্দেশকে যথাযথ পদ্ধতি অবলম্বন করে প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে ফলাফল বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও Input পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ নিম্নে উল্লেখ করা হলো:

- প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বেনাপোল বন্দরে আমদানিকৃত পণ্য ইকুইপমেন্টের মাধ্যমে বা ম্যানুয়ালি খালাস করতে ঘণ্টাখানেক লেগে যেতো সেখানে বর্তমানে মাত্র ৩০ মিনিট সময় লাগছে। বুড়িমারী বন্দরে পণ্য খালাস করতে ৩-৪ ঘন্টা সময় লাগতো । বর্তমানে ১-২ ঘন্টার মধ্যে পণ্য খালাস সম্পন্ন করা হয়।
- আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধি পাওয়ায় মানুষ পূর্বের তুলনায় বেশী কাজ করার সুযোগ পাচ্ছে ফলে আয় বৃদ্ধির পাশাপাশি প্রকল্প এলাকায় দারিদ্র্য হ্রাস পেয়েছে।
- প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে পণ্য খালাস করার জন্য ট্রাকগুলোকে ২-৩ ঘণ্টা অপেক্ষা করতো, সেখানে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পরে ১ ঘণ্টা বা তার কম সময়েই পণ্য খালাস করতে পারছে। অপরদিকে বেনাপোল বন্দরে ট্রাকসমূহকে ৭/৮ দিন অপেক্ষা করতে হতো। বর্তমানে ৩দিনে ট্রাকসমূহ ফিরে যেতে পারে। বুড়িমারী বন্দরে পূর্বে ৩/৪দিন অপেক্ষা করতে হতো, বর্তমানে ২দিনে ট্রাকসমূহ ফিরে যেতে পারছে। সুতরাং বেনাপোল বন্দরে ট্রাকসমূহের ৪দিন এবং বুড়িমারী বন্দরে ২দিন সাশ্রয় হচ্ছে।
- প্রকল্প শুরুর পূর্বে এই দুই বন্দরে কোন আরসিসি ইয়ার্ড ছিলো না, শুধু বেনাপোল বন্দরের ইয়ার্ড ছিল HBB এবং তা ভাঙ্গা ছিল। বর্তমানে বেনাপোল বন্দরে ১,২৭৪,০৯ বর্গ মিটার ও বুড়িমারী বন্দরে ১২,৭৬৬ বর্গ মিটারের আরসিসি ইয়ার্ড স্থাপন করা হয়েছে। বুড়িমারী বন্দরে ১৯,৫০০ বর্গ মিটার ও বেনাপোল বন্দরে ১৯৭৯.৬ বর্গ মিটারের স্থলে ৬৪০৬.৬ বর্গ মিটার ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ করা হয়ছে। বেনাপোল বন্দরের ওয়্যার হাউস ৩১,০০০ বর্গ মিটার থেকে বাড়িয়ে ৩৩,০১২ বর্গ মিটার করা হয়েছে। বেনাপোলে ৬৯৩৫.৪ রানিং মিটার ও বুড়িমারীতে ১৫৮৭.৬ রানিং মিটার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।
- প্রকল্পটি এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক এবং অর্থনৈতিক সম্পর্কিত বিভাগের সম্মতি নির্ধারিত সময়ে পাওয়ায় যথাসময়ে বাস্তবায়ন হয়।
- প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) কর্তৃক পরামর্শক ও ঠিকাদারের প্রতিবেদনের ভিত্তিতে যথাযথ তদারকির মাধ্যমে নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন হয়।

সারণি ৩.৬: লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও Input পর্যালোচনা

সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	অর্জন/ ফলাফল
সাসেক দেশসমূহের মধ্যে বাণিজ্য প্রসারের মাধ্যমে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচন	• পণ্য খালাসের সময় হ্রাস • দরিদ্র হ্রাস • কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আয় বৃদ্ধি	• বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো প্রতিবেদন • নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের (এমওএস) প্রতিবেদন	টার্মিনালের রিপেভিং কাজ, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ, ওয়্যার হাউজ নির্মাণ, ড্রেনেজ সিস্টেম মেরামত, রাস্তার

সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	অর্জন/ ফলাফল
			উন্নয়ন এবং কর্মকর্তাদের সক্ষমতা উন্নয়নে প্রশিক্ষণ কার্যক্রমের ফলে কম সময়ে অধিক পণ্য খালাস করায় বন্দরে পণ্যের আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধির কারণে নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টির ফলে দারিদ্র্য হ্রাস পেয়েছে।
পরিচালন দক্ষতা অর্জনের লক্ষ্যে স্থল বন্দরের সুবিধাদির উন্নয়ন করা	• পণ্য খালাসে সময়ের সাশ্রয় • ট্রাকের অলস সময়ের সাশ্রয়	• নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের (এমওএস) প্রতিবেদন	টার্মিনালের রিপেভিং এবং রাস্তার উন্নয়ন কাজ সম্পন্ন হবার কারণে সড়কে যানজট নেই।
বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর ২টির অবকাঠামোগত উন্নয়ন	• পুরাতন শেড, ট্রাক টার্মিনালের ইয়ার্ডসহ সংযোগ সড়ক ও ড্রেনের পুনঃনির্মাণ • ট্রান্সশিপমেন্ট এলাকায় শেড নির্মাণ • পচনশীল পণ্যের জন্য আচ্ছাদিত ইয়ার্ড নিশ্চিত করা	• স্থল বন্দরের অভ্যন্তরে ট্রাকের কার্যকর চলাচল	পণ্য খালাসে সময়ের সাশ্রয় হওয়ায় ট্রাকের চলাচল সহজ এবং অলস সময় সাশ্রয় হয়েছে।
নির্মাণ সামগ্রী, মানবসম্পদ, সময় ইত্যাদি	• প্রকল্পের অনুমোদন • প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) স্থাপন/ একত্রিকরণ • পরামর্শক ও ঠিকাদারের নিয়োগ প্রদান/ একত্রিকরণ	• বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি • প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) কর্তৃক পরামর্শক ও ঠিকাদারের প্রতিবেদন	যথাযথ তদারকির মাধ্যমে নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন হয়।

৩.৪ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ

জনাব এম এম তরিকুল ইসলাম, উপ সচিব, পরিচালক অডিট, বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ ২৩/১০/২০১৩ হতে ২০/১০/২০১৫ পর্যন্ত খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন। এরপর জনাব মো: হাবিবুর রহমান, যুগ্ম সচিব, নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয় ২১/১/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৯ প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন।

সারণি ৩.৭: দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালকগণ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১.	এম এম তরিকুল ইসলাম	উপ সচিব পরিচালক অডিট	খন্ডকালীন	২৩/১০/২০১৩ হতে ২০/১০/২০১৫
২.	মো: হাবিবুর রহমান	যুগ্ম সচিব	খন্ডকালীন	২১/১/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৯

৩.৫ অডিট পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

"SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land port" শীর্ষক প্রকল্প শুরু ও বাস্তবায়নের পর "FAPAD অডিট টিম" ২০১৪-১৫ অর্থবছর থেকে এখন পর্যন্ত ৪টি অডিট পরিচলানা করেছে। প্রথম অডিট পরিচালনা করা হয় ২০১৪-১৫ ও ২০১৫-১৬ অর্থবছরে যেখানে অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ ছিলো প্রায় ১৪,১৮,৯৮০০০ টাকা। অডিট আপত্তিতে ৮,০৮,৮০,৩৫১.০২; ৪,৫০,০০০; ৪,৪২,৯৩২; এবং ৭০,৪২৪ টাকার উল্লেখ পাওয়া যায়। অডিট আপত্তিসমূহের বর্ণনা নিম্নে তুলে ধরা হলো:

১) টাকার অংক বাড়িয়ে উল্লেখ করা হয়;

২) দরপত্রের বিপরীতে প্রকল্পের আয় সরকারি কোষাগারে জমা প্রদান করা হয়নি;

৩) স্বল্প আদায়ে ভ্যাটের ক্ষতি/ সরকারি কোষাগারে অর্থ জমা করা; এবং

৪) ব্যাংক থেকে প্রাপ্ত মুনাফা সরকারি কোষাগারে জমা প্রদান করা হয়নি।

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় পরবর্তীতে এই অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করা হয়েছে।

দ্বিতীয় অডিট পরিচালনা করা হয় ২০১৬-১৭ অর্থবছরে যেখানে অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ ছিলো ৪১,৫৮,৪৮,০০০ টাকা। অডিট আপত্তিতে পরামর্শকের ভ্যাট ও ট্যাক্স প্রকৃত ব্যয়ের থেকে বাড়তি উল্লেখ করা হয়েছে। এই অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়নি। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, ব্রডশিটে জবাব প্রদান করা হয়েছিল কিন্তু জবাব গৃহীত হয়নি।

তৃতীয় বার অডিট পরিচালনা করা হয় ২০১৭-১৮ অর্থবছরে যেখানে অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ ছিল ৪৮,০০,৩৫,০০০ টাকা। তবে অডিট আপত্তিতে কোন নির্দিষ্ট বর্ণনার উল্লেখ পাওয়া যায়নি এবং কোন মন্তব্যও পাওয়া যায়নি।

চতুর্থবার ২০১৮-১৯ অর্থবছরে পরিচালিত অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ ৪৬,৯৭,৪৫,০০০ টাকা। অডিট আপত্তিতে ১২,৯৩,৭৫০ ও ৬,৭০,৪২১ টাকা উল্লেখ করা হয়। ১) জনগণের ঝুঁকিপূর্ণ কাজের পরিধির নীতিমালা ও সনদের কারণে সরকারি রাজস্বের ক্ষতি; ২) কাজের জন্য ঠিকাদারকে দ্বিগুণ অর্থ প্রদানে সরকারের ক্ষতি ৬৭০,৪২১ টাকা; এবং ৩) অব্যয়িত টাকা সরকারের ব্যাংক একাউন্টে জমা দেওয়া হয়নি বলে অডিট আপত্তিতে বর্ণনা করা হয়। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় আপত্তিকৃত অর্থের মধ্যে ১,৩৫,২১১ টাকার অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়েছে এবং ১০,৭৯,৮৩০ টাকার অডিট আপত্তি এখনো নিষ্পত্তি হয়নি।

সারণি ৩.৮: প্রকল্পের অডিট পর্যালোচনা

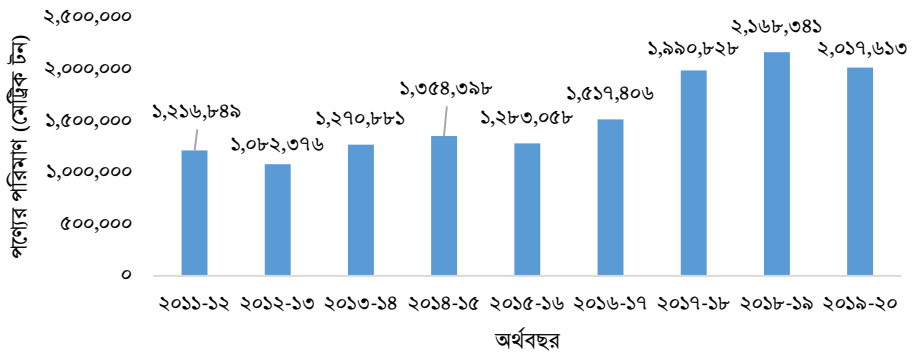
ক্রমিক নং	অডিট পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান	সময়কাল	অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ (টাকা)	অডিট আপত্তি (যদি থাকে)			মন্তব্য
				আপত্তির বর্ণনা	অর্থের পরিমাণ (টাকা)	নিষ্পত্তি হয়েছে কি না?	
১.	FAPAD Audit Team	২০১৪-১৫ ২০১৫-১৬	১৪,১৮,৯৮০০০	1. Financial Statement was misstated due to over statement. 2. Project income against tender schedule was not deposited into Govt. treasury. 3. Loss of VAT due to less recovery/deposition in to Govt. treasury. 4. Bank interest was not deposited into Govt. treasury.	৮,০৮,৮০,৩৫১.০২ ৪,৫০,০০০.০০ ৪,৪২,৯৩২.০০ ৭০,৪২৪.০০	নিষ্পত্তি হয়েছে	-
২.	FAPAD Audit Team	২০১৬-১৭	৪১,৫৮,৪৮,০০০	Consultancy VAT & TAX is over stated the actual expenditure.	৫২,৩০,০০০.০০	নিষ্পত্তি হয়নি	ব্রডশিটে জবাব প্রদান করা হয়েছিল কিন্তু জবাব গৃহীত হয়নি।
৩.	FAPAD Audit Team	২০১৭-১৮	৪৮,০০,৩৫,০০০	-	-	-	-
৪.	FAPAD Audit Team	২০১৮-১৯	৪৬,৯৭,৪৫,০০০	1. Loss of Govt. revenue of due to delivering insurance policies and certificates for risk coverage regard civil works. 2.Double payment given to the contractor for form and shuttering work govt. money loss of TK 6,70,421.00 3. Un-spend Balance amounting to not deposited into govt. account.	১. ১২,৯৩,৭৫০.০০	আংশিক নিষ্পত্তি হয়েছে	১,৩৫,২১১.০০ টাকার অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়েছে তবে ১১,৫৮,৫৩৯.০০ নিষ্পত্তি হয়নি।
					৬,৭০,৪২১.০০	নিষ্পত্তি হয়েছে	

৩.৬ প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত সামগ্রিক তথ্যাদি

৩.৬.১ আমদানি-রপ্তানিতে প্রকল্পের প্রভাব

বেনাপোল বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে বেনাপোল বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ ছিলো ১,২১৬,৮৪৯ মেট্রিক টন। ২০১২-১৩ অর্থবছরে এর পরিমাণ দাঁড়ায় সর্বনিম্ন ১,০৮২,৩৭৬ মেট্রিক টন। কিন্তু এরপর বছর যত গড়িয়েছে এই বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ অনিয়মিতভাবে বৃদ্ধি পেয়েছে। ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে পণ্য আমদানি হয়েছে ২,১৬৮,৩৪১ মেট্রিক টন যা ২০১২-১৩ অর্থবছরে আমদানিকৃত পণ্যের দ্বিগুণ। কিন্তু ২০১৯-২০ অর্থবছরে এসে তা পুনরায় কিছুটা হ্রাস পেয়ে ২,০১৭,৬১৩ মেট্রিক টনে দাঁড়িয়েছে।

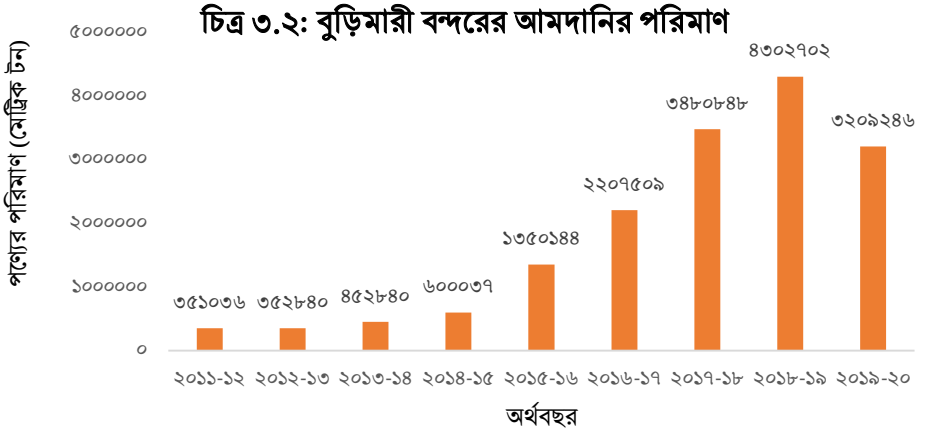
চিত্র ৩.১: বেনাপোল বন্দরের আমদানির পরিমাণ



সূত্র: এনবিআর, ২০২১

অপরদিকে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে ছিলো ৩৫১৩০৬ মেট্রিক টন। কিন্তু বছর যত গড়িয়েছে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ ক্রমাগত বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ অতীতের সব রেকর্ড ছাড়িয়ে গেছে। এই অর্থবছরে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ ৪৩০২৭০২ মেট্রিক টন যা ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় প্রায় ২৪ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, ২০১৯-২০ অর্থবছরে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ অনেকাংশেই কম। মূলত সারাবিশ্বে কোভিড-১৯ মহামারী ছড়িয়ে পড়ার ফলে আমদানিতে ব্যাপক ঘাটতি দেখা দেয়।

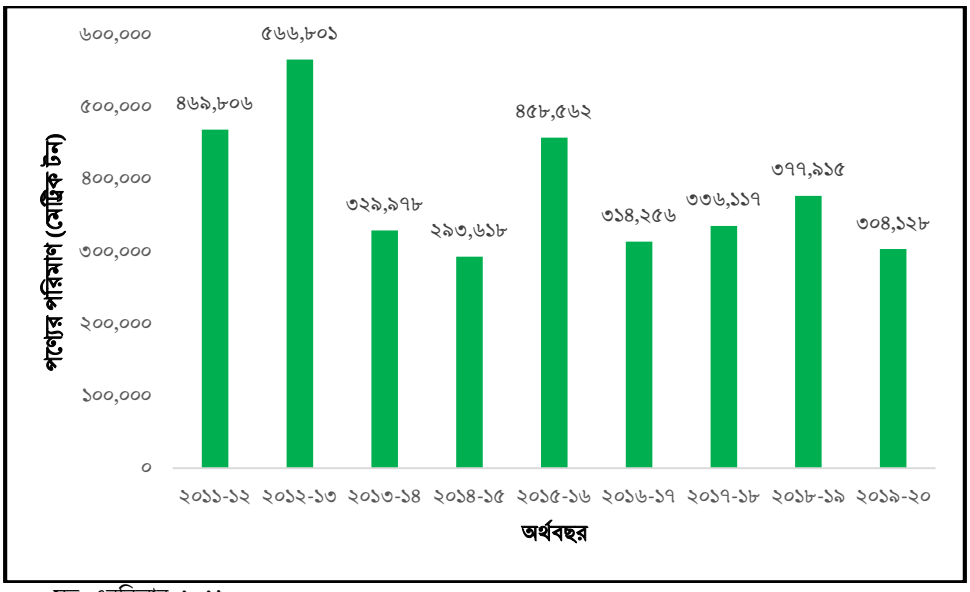
চিত্র ৩.২: বুড়িমারী বন্দরের আমদানির পরিমাণ



সূত্র: এনবিআর, ২০২১

২০১১-১২ অর্থবছর থেকে ২০১৯-২০ অর্থবছর পর্যন্ত বেনাপোল বন্দর দিয়ে রপ্তানিকৃত পণ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে,স্থল বন্দর দিয়ে রপ্তানিকৃত অধিকাংশ পণ্য বেনাপোল বন্দর দিয়ে রপ্তানি হয়। বেনাপোল বন্দর দিয়ে ২০১২-১৩ অর্থবছরে সর্বোচ্চ ৫৬৬,৮০১ মেট্রিক টন এবং সর্বনিম্ন ২৯৩,৬১৮ মেট্রিক টন পণ্য রপ্তানি হয়। এই বন্দর দিয়ে ২০১২-১৩ অর্থবছরে রপ্তানিকৃত পণ্যের পরিমাণ ৫৬৬,৮০১ মেট্রিক টন যা ২০১৪-১৫ অর্থ মৌসুমের তুলনায় ৮ শতাংশ বেশি। ২০১৯-২০ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে দ্বিতীয় সর্বনিম্ন পণ্য রপ্তানি হয়।

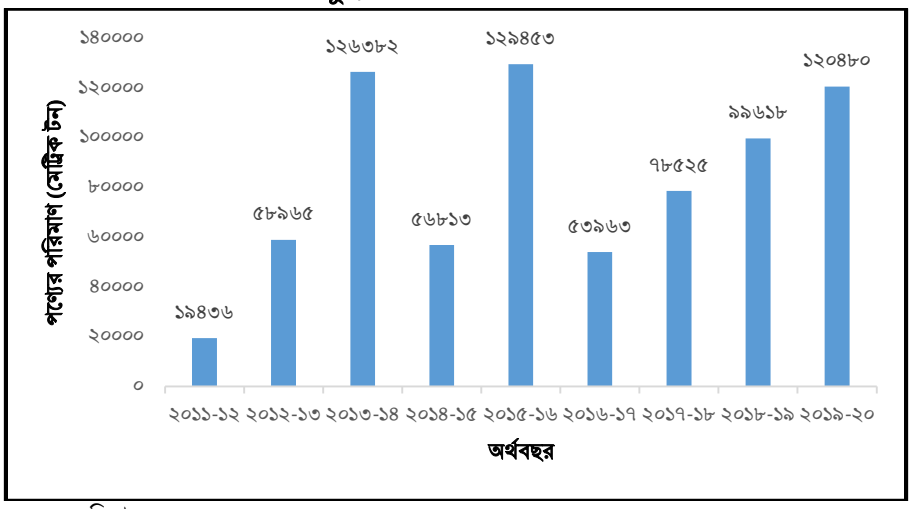
চিত্র ৩.৩: বেনাপোল বন্দরের রপ্তানির পরিমাণ



সূত্র: এনবিআর, ২০২১

২০১১-১২ অর্থবছর থেকে ২০১৯-২০ অর্থবছর পর্যন্ত বুড়িমারী বন্দর দিয়ে রপ্তানিকৃত পণ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে রপ্তানিকৃত পণ্যের পরিমাণ ১৯,৪৩৬ মেট্রিক টন। এই বন্দর দিয়ে বন্দর দিয়ে ২০১৫-১৬ অর্থবছরে সর্বোচ্চ পরিমাণ পণ্য রপ্তানি হয় যা ১২,৯৪৫৩ মেট্রিক টন। ২০১৯-২০ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে রপ্তানি হয় ১২০,৪৮০ মেট্রিক টন পণ্য যা ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় প্রায় ১৩ শতাংশ বেশী।

চিত্র ৩.৪: বুড়িমারী বন্দরের রপ্তানির পরিমাণ



সূত্র: এনবিআর, ২০২১

৩.৬.২ ট্রাকসমূহের অবস্থানের সময়

বেনাপোল ট্রাক টার্মিনালে ভারতীয় সাধারণ ট্রাকগুলো প্রকল্প শুরুর পূর্বে ৪ দিন অবস্থান করতো যা প্রকল্প বাস্তবায়নের পর কমে মাত্র ২ দিনে নেমে এসেছে। ট্রাক টার্মিনালে পূর্বে ৩/৪ দিন অবস্থান করতো যা এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ১ দিন কিংবা তার কম সময়ের মধ্যেই বের হয়ে যায়। ট্রান্সশিপমেন্ট শেডে প্রকল্প শুরুর পূর্বে ট্রাকগুলো যেখানে ৪ ঘন্টা অপেক্ষা করতো প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে কেবল ২ ঘন্টা অপেক্ষা করতে হচ্ছে।

বুড়িমারী স্থল বন্দর দিয়ে ভারতীয় ট্রাকগুলো প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ঢুকতেই ৩-৪ দিন অবস্থান করতো কিন্তু বর্তমানে এই ট্রাকগুলো বন্দরে প্রবেশমুখে সর্বোচ্চ ২ দিন অবস্থান করছে। আমদানি-রপ্তানিকৃত পণ্যবাহী ট্রাকগুলো ট্রাক টার্মিনালে ৭-৮ ঘণ্টা অপেক্ষমান থাকতো যা প্রকল্প বাস্তবায়নের পর কেবল ২-৩ ঘণ্টা অপেক্ষা করছে। ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য যেখানে পূর্বে ৩ ঘণ্টা অপেক্ষা করতো তা বর্তমানে ১-২ ঘণ্টার মধ্যেই পণ্য খালাস করে চলে যাচ্ছে।

সারণি ৩.৯: ট্রাকসমূহের অবস্থানের সময়

ট্রাকসমূহের অবস্থান	বেনাপোল স্থল বন্দর		বুড়িমারী স্থল বন্দর	
	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
ভারতীয় ট্রাক টার্মিনালে	সাধারণ ট্রাক: ৪ দিন	সাধারণ ট্রাক: ২ দিন	৩/৪ দিন	২ দিন
বাংলাদেশ ট্রাক টার্মিনালে	৩/৪ দিন	১ দিন	৭-৮ ঘণ্টা	২-৩ ঘণ্টা
বাংলাদেশ ট্রান্সশিপমেন্ট শেড	৪ ঘন্টা	২ ঘন্টা	৩ ঘণ্টা	১-২ ঘণ্টা

সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৬.৩ পণ্য খালাসে সময়

সমীক্ষায় দেখা যায় যে, বন্দরে পণ্য খালাসের ক্ষেত্রে প্রকল্প শুরুর পূর্ব অপেক্ষা বর্তমানে সময় হ্রাস পেয়েছে। বেনাপোল বন্দরে আমদানিকৃত পণ্য ইকুইপমেন্ট বা ম্যানুয়ালি খালাস করতে সমান সময়ই লাগতো অর্থাৎ ৪০ মিনিট। বর্তমানে এই সময় কমে ত্রিশ মিনিট হয়েছে। অপরদিকে ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য খালাস করতে প্রকল্প শুরুর পূর্বে ১ঘন্টা সময় লাগতো এখন ৩০ মিনিট সময় লাগে।

বুড়িমারী বন্দরে আমদানিকৃত পণ্য কেবল ম্যানুয়ালিই খালাস করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে পণ্য খালাস করতে লাগতো ২-৪ ঘণ্টা যা বর্তমানে ২-৩ ঘণ্টার মধ্যেই খালাস সম্ভব হয়। অন্যদিকে ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য খালাস করতে প্রকল্প শুরুর পূর্বে ৩-৪ ঘন্টা সময় লাগতো এখন ১-২ ঘণ্টার মধ্যেই আনলোড করা যায়। রপ্তানিকৃত পণ্য বুড়িমারী বন্দরে খালাস হয় না।

সারণি ৩.১০: পণ্য খালাসের সময়

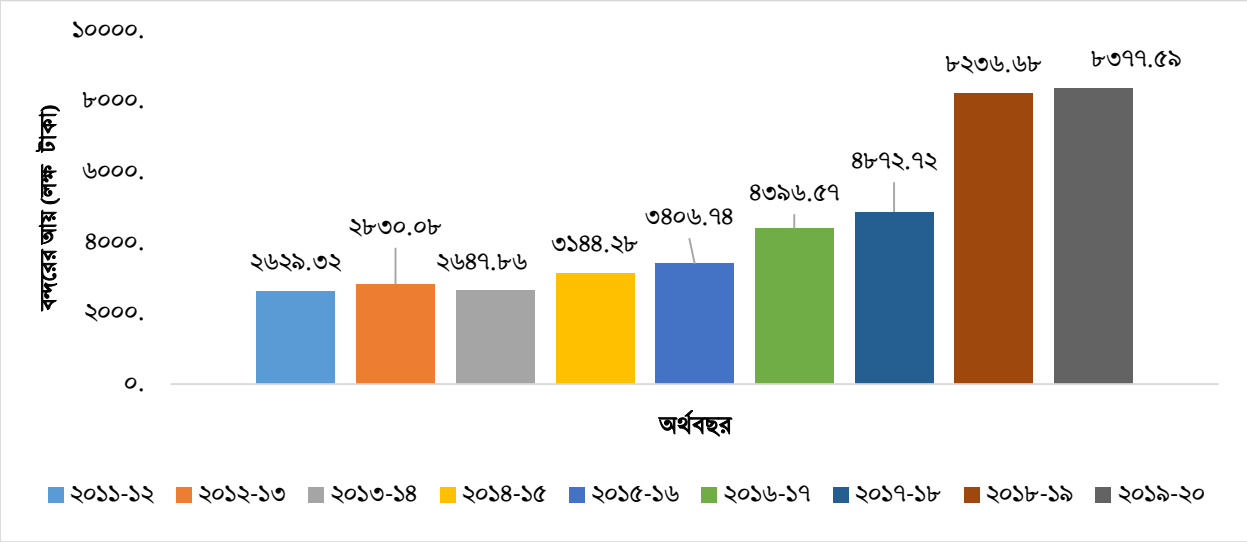
পণ্যের ধরণ	বেনাপোল স্থল বন্দর		বুড়িমারী স্থল বন্দর	
	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
আমদানিকৃত পণ্য	ইকুইপমেন্ট-৪০ মিনিট ম্যানুয়াল-৪০ মিনিট	ইকুইপমেন্ট-৩০ মিনিট ম্যানুয়াল-৩০ মিনিট	২-৪ ঘণ্টা পণ্যের উপর নির্ভর	২-৩ ঘণ্টা পণ্যের উপর নির্ভর
ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য	১ ঘন্টা	৩০ মিনিট	৩-৪ ঘণ্টা	১-২ ঘণ্টা
রপ্তানিকৃত পণ্য	ভারতীয় স্থল বন্দরে খালাস করা হয়।			

সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৬.৪ বন্দরের আয়

বেনাপোল বন্দরের আয় পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে এই বন্দরের আয় ছিলো ২৬২৯.৩২ লক্ষ টাকা এবং প্রতি বছর বন্দরের আয় বৃদ্ধিই পেয়েছে তবে ২০১৪-১৫ অর্থবছরে আয় হ্রাস পায়। ২০১৯-২০ অর্থবছরে এই বন্দরের সর্বোচ্চ আয় রেকর্ড করা হয় যার পরিমাণ ছিলো ৮৩৭৭.৫৯ লক্ষ টাকা।

চিত্র ৩.৫: বেনাপোল বন্দরের আয়

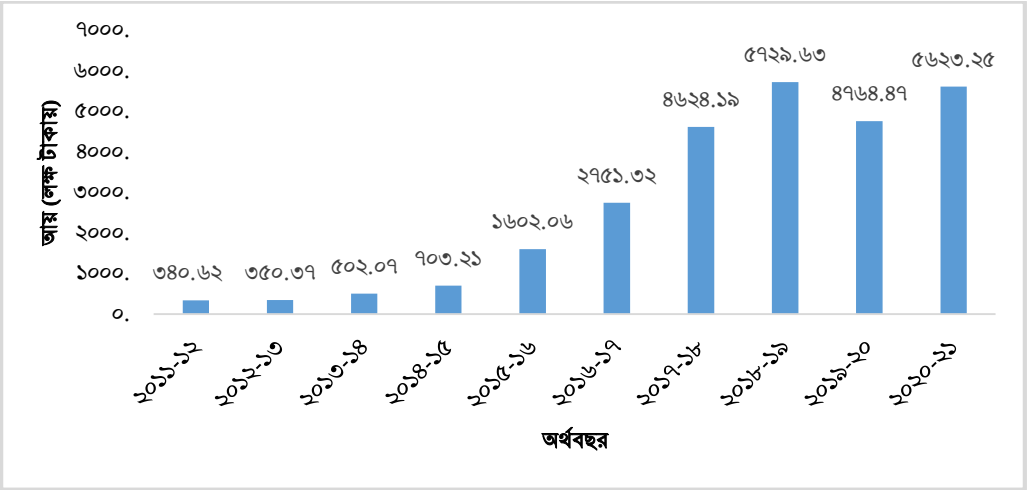


সূত্র: বাস্থবক, ২০২১

অপরদিকে বুড়িমারী বন্দরের আয় বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে এই বন্দরের আয় ছিলো ৩৪০.৬২ লক্ষ টাকা। বছর বছর এই বন্দর দিয়ে আয়ের পরিমাণ দ্রুত বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এই বন্দরের সর্বোচ্চ আয় হয় যার পরিমাণ ছিলো ৫৭২৯.৬৩ লক্ষ টাকা। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় ২০১২০-২১ অর্থবছরে এই বন্দরের আয় প্রায় ২০ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে বেনাপোল ও বুড়িমারী উভয় বন্দরেই আমদানি-রপ্তানি কিছুটা হ্রাস পেলেও আয় বৃদ্ধি অব্যাহত রয়েছে। এর কারণ হিসাবে উল্লেখ করা যায় যে, প্রতি বছর টরিফ হার ৫ শতাংশ করে বৃদ্ধি পায়, ফলে বন্দরের সার্বিক আয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

চিত্র ৩.৬: বুড়িমারী বন্দরের আয়

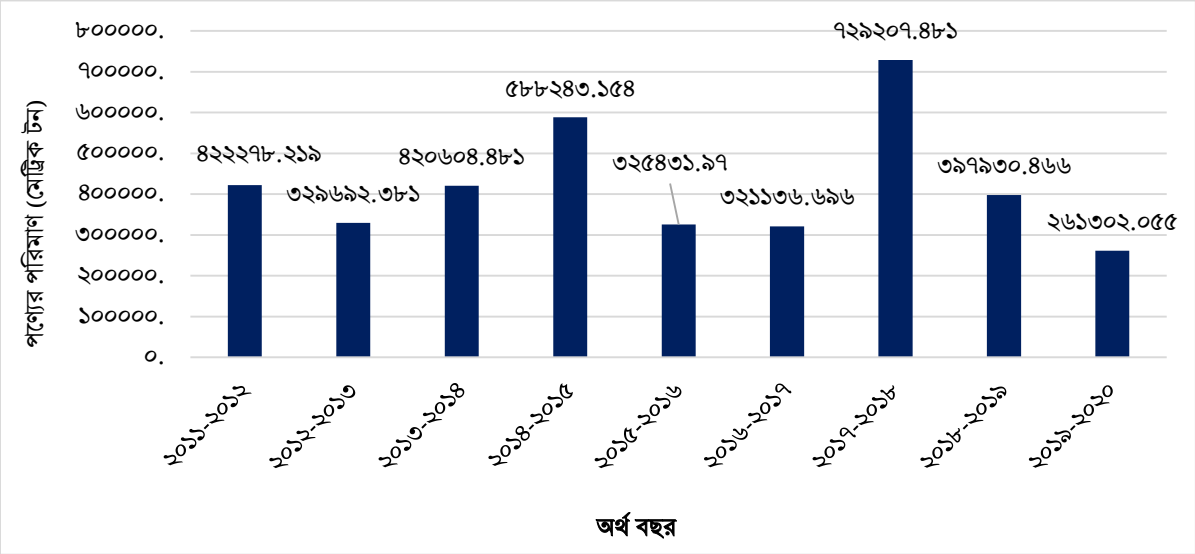


সূত্র: বাস্থবক, ২০২১

৩.৬.৫ ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্য

বেনাপোল বন্দরে ২০১১-১২ অর্থবছর হতে ২০১৯-২০ পর্যন্ত ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, ২০১১-১২ অর্থবছরে ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ ছিলো ৪২২,২৭৮.২১৯ মেট্রিক টন। সর্বোচ্চ ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ ২০১৭-১৮ অর্থবছরে রেকর্ড করা হয় যার পরিমাণ ছিলো ৭২৯,২০৭.৪৮১ মেট্রিক টন। কিন্তু ২০১৯-২০ অর্থবছরে এর পরিমাণ সর্বনিম্ন রেকর্ড করা হয় যা ছিল শুধুমাত্র ২৬১,৩০২.০৫৫ মেট্রিক টন। মূলত পৃথিবী জুড়ে করোনা ভাইরাস মহামারী আকারে ছড়িয়ে পড়ায় বহি: বিশ্বের ন্যায় আমাদের দেশেও বাণিজ্যের পরিমাণ তুলনামূলক ভাবে কিছুটা কমে যায়। এ ক্ষেত্রে পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানিও উল্লেখযোগ্য।

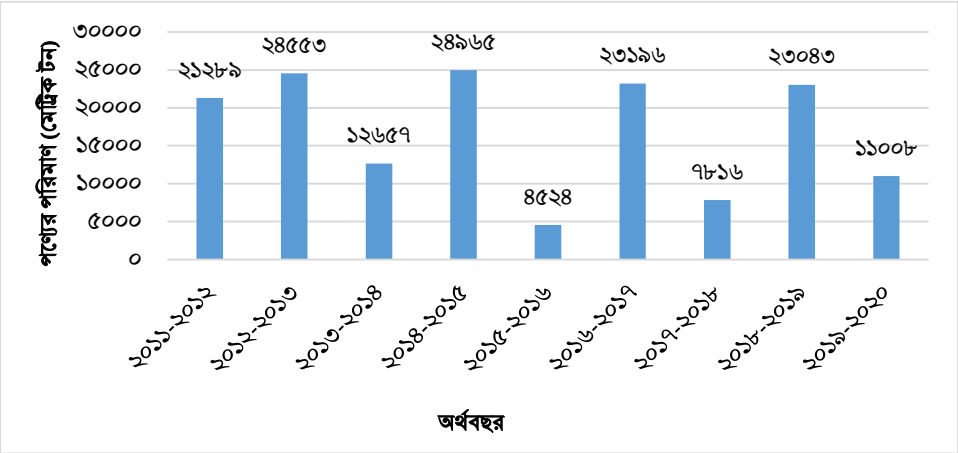
চিত্র ৩.৭: বেনপোল বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ (মেট্রিক টন)



সূত্র: বাস্থবক, ২০২১

বুড়িমারী বন্দরে আমদানিকৃত ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ অর্থবছর অনুযায়ী নিম্নের চিত্রে উপস্থাপন করা হলো। চিত্র পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বুড়িমারী বন্দরে ২০১১-১২ অর্থবছরে আমদানিকৃত পচনশীল পণ্যের পরিমাণ ছিলো ২১২৮৯ মেট্রিক টন ও সর্বশেষ ২০১৯-২০ অর্থবছরে পচনশীল পণ্যের আমদানি ছিলো ১১০০৮ মেট্রিক টন। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, সর্বোচ্চ পচনশীল পণ্য ২০১৪-১৫ অর্থবছরে আমদানি করা হয় যার পরিমাণ ২৪৯৬৫ মেট্রিক টন এবং সর্বনিম্ন ৪৫২৪ মেট্রিক টন পচনশীল পণ্য আমদানি করা হয় ২০১৫-১৬ অর্থবছরে।

চিত্র ৩.৮: বুড়িমারী বন্দরের ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যের পরিমাণ (মেট্রিক টন)



সূত্র: বাস্থবক, ২০২১

৩.৬.৬ বন্দরে কর্মসংস্থান

বেনাপোল স্থল বন্দরের আমদানি-রপ্তানিকৃত সকল পণ্য উঠানামা করার জন্য দুই ধরনের শ্রমিক কাজ করে থাকে। তারা হলো ম্যানুয়াল শ্রমিক ও হ্যান্ডেলিং শ্রমিক। এসকল শ্রমিকেরা রেজিস্টার্ড এবং নন-রেজিস্টার্ড উভয় ধরনের হয়ে থাকে। ২০১১-১২ থেকে ২০১৬-১৭ অর্থবছর পর্যন্ত বন্দরে কেবল রেজিস্টার্ড শ্রমিকেরাই বন্দরে নিয়োজিত ছিলো। কিন্তু ২০১৬-১৭ অর্থবছর থেকে নন-রেজিস্টার্ড শ্রমিকেরাও নিয়োজিত হয়ে আসছে। ২০১১-১২ ও ২০১২-১৩ মৌসুমে ম্যানুয়াল ও হ্যান্ডেলিং রেজিস্টার্ড শ্রমিকের সংখ্যা ছিলো যথাক্রমে ৪০০-৫০০ জন এবং ৩৫০-৪৫০ জন। ২০১৩-১৪ থেকে ২০১৫-১৬ মৌসুমে ম্যানুয়াল ও হ্যান্ডেলিং রেজিস্টার্ড শ্রমিক সংখ্যা বেড়ে যথাক্রমে ৫০০-৫৫০ এবং ৪০০-৪৫০ হয়। কিন্তু ২০১৬-১৭ অর্থবছর থেকে রেজিস্টার্ড শ্রমিকদের সাথে সাথে নন-রেজিস্টার্ড শ্রমিকেরাও পণ্য উঠানামায় নিয়োজিত হতে থাকে। ২০১৬-১৭ অর্থবছর থেকে বন্দরে রেজিস্টার্ড ম্যানুয়াল শ্রমিকের সংখ্যা দাঁড়ায় ৬০০-৭০০ জন এবং ২০০ জন করে নন-রেজিস্টার্ড শ্রমিক তাদের সহযোগিতা করা শুরু করে। অন্যদিকে ২০১৬-১৭ অর্থবছর থেকে হ্যান্ডেলিং রেজিস্টার্ড শ্রমিক সংখ্যা দাড়ায় ৫৫০-৬৮০ জন সাথে ২০০ জন করে নন-রেজিস্টার্ড শ্রমিক। এখানে উল্লেখ্য বেনাপোল বন্দরের রেজিস্টার্ড বা নন-রেজিস্টার্ড শ্রমিক সংখ্যা বুড়িমারী বন্দরের ন্যায় সুনির্দিষ্ট নয়। শ্রমিক ইউনিয়নসমূহ সারণিতে উল্লেখ্য ব্যবধানকৃত (Range) শ্রমিকদের মধ্য থেকে কাজ করায়। উদাহরণস্বরূপ, ২০১৯-২০ অর্থবছরে রেজিস্টার্ড শ্রমিক ছিল ৬০০-৭০০। শ্রমিক ইউনিয়নসমূহ ৬০০ থেকে ৭০০ জনকে দিয়ে কাজ করাতে পারবে। এর বেশি শ্রমিককে দিয়ে তারা কাজ করাতে পারবে না।

সারণি ৩.১১: বেনাপোল বন্দরের কর্মসংস্থান

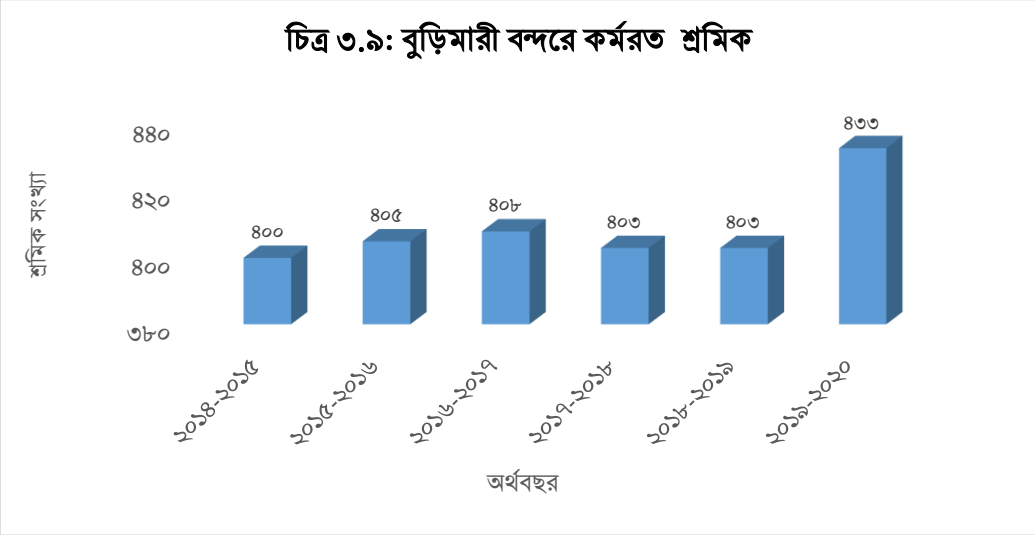
অর্থ বছর	ম্যানুয়াল শ্রমিক		হ্যান্ডেলিং শ্রমিক	
	রেজিস্টার্ড	নন-রেজিস্টার্ড	রেজিস্টার্ড	নন-রেজিস্টার্ড
২০১১-২০১২	৪০০-৫০০	-	৩৫০-৪৫০	-
২০১২-২০১৩	৪০০-৫০০	-	৩৫০-৪৫০	-
২০১৩-২০১৪	৫০০-৫৫০	-	৪০০-৪৫০	-
২০১৪-২০১৫	৫০০-৫৫০	-	৪০০-৪৫০	-
২০১৫-২০১৬	৫৫০-৬০০	-	৪০০-৪৫০	-
২০১৬-২০১৭	৬০০-৭০০	২০০	৫৫০-৬৮০	২০০
২০১৭-২০১৮	৬০০-৭০০	২০০	৫৫০-৬৮০	২০০
২০১৮-২০১৯	৬০০-৭০০	২০০	৫৫০-৬৮০	২০০
২০১৯-২০২০	৬০০-৭০০	২০০	৫৫০-৬৮০	২০০

সূত্র: বেনাপোল স্থল বন্দর শ্রমিক ইউনিয়ন, ২০২১

ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট বা সি এন্ড এফ এজেন্টরা আমদানি-রপ্তানি কার্য পরিচালানের ক্ষেত্রে গুরত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকেন। সি এন্ড এফ স্টাফ এসোসিয়েশনের পক্ষ থেকে জানানো হয় বন্দরে কর্মরত এসব এজেন্টের প্রতিনিধি বা কর্মকর্তা-কর্মচারী সংখ্যা প্রতি অর্থবছরেই বৃদ্ধি পায়। যেমন ২০১৪-১৫ অর্থবছরে সি এন্ড এফ এজেন্টের কর্মী সংখ্যা ছিলো ১৫০০ যা ২০২০-২১ অর্থবছরে এসে ২৫০০-তে উন্নীত হয়েছে। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, ২০১৪-১৫ অর্থবছর থেকে প্রতি বছর এসব এজন্টের কর্মী সংখ্যা ১০০ করে বৃদ্ধি পেলেও ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এসে তা ২০০ জন বৃদ্ধি পায়। পরের বছর আবার ১০০ জন এজেন্ট বাড়লেও ২০২০-২১ অর্থবছরে আবার ২০০ জন বাড়ে এবং বর্তমানে সি এন্ড এফ এজেন্টের কর্মী সংখ্যা ২৫০০ জন।

অপরদিকে বুড়িমারী স্থল বন্দরের কার্যক্রম তরান্বিত করার জন্য শুধুমাত্র ম্যানুয়াল শ্রমিকরাই কর্মরত আছে। বন্দরের কার্যক্রম বৃদ্ধি পাওয়ার সাথে সাথে এর শ্রমিক সংখ্যাও বৃদ্ধি পচ্ছে। কর্মরত বন্দর শ্রমিকদের সারণী পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, ২০১৪-১৫ অর্থবছরে কর্মরত শ্রমিক সংখ্যা ছিলো ৪০০ জন। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, পরবর্তী দুই

অর্থবছরে এর শ্রমিক সংখ্যা কিছুটা বৃদ্ধি পেলেও ২০১৭-১৮ ও ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এসে তা কিছুটা হ্রাস পায়। ওই অর্থবছরগুলোতে নিয়োগপ্রাপ্ত শ্রমিকরাই বন্দরের সার্বিক কার্যক্রম এগিয়ে নিয়ে যাওয়ায় বাড়তি কোন শ্রমিক নিয়োগ দেওয়া হয়নি। কিন্তু ২০১৯-২০ অর্থবছরে এসে এই শ্রমিকদের সংখ্যা ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় ৮ শতাংশেরও বেশি বৃদ্ধি পায়।

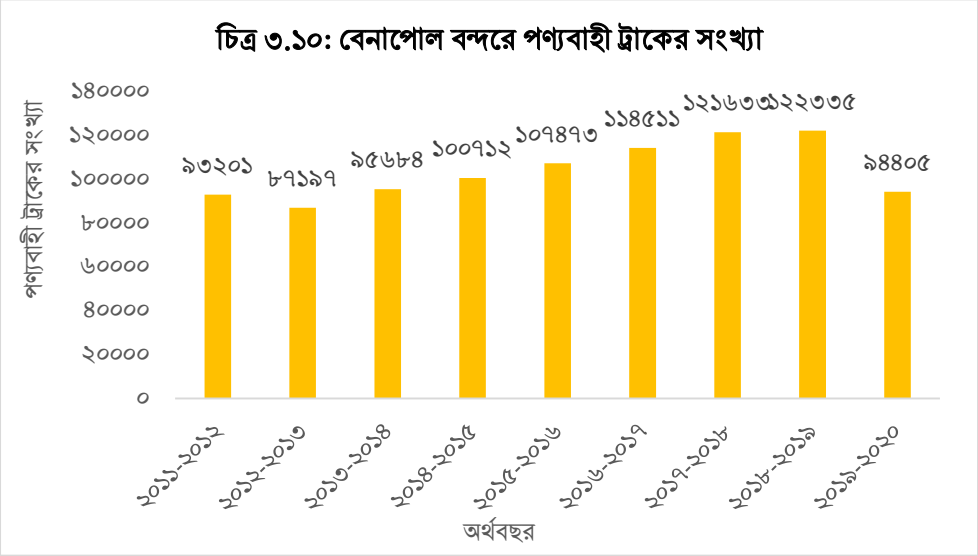


সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

৩.৭ বন্দরের সক্ষমতা

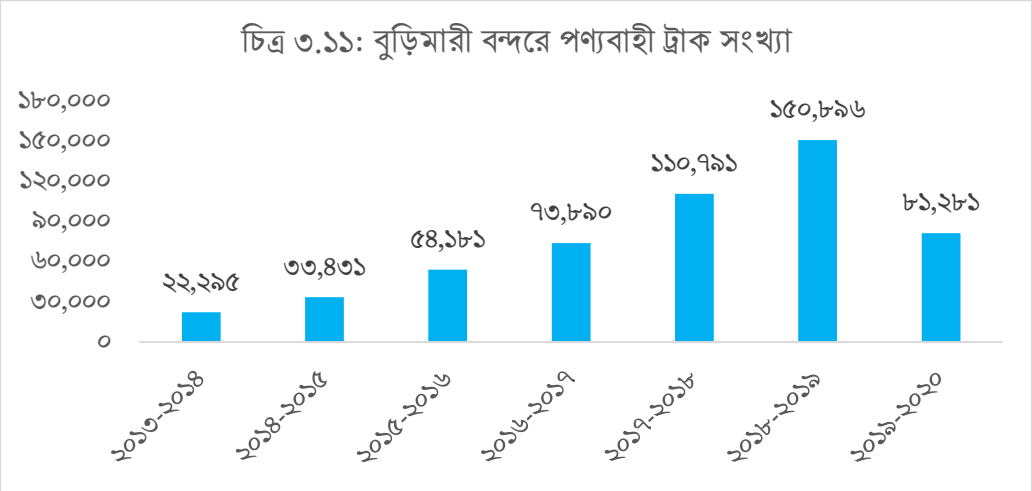
৩.৭.১ পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা

নিম্নোক্ত চিত্রটি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, বেনাপোল স্থল বন্দরে ২০১১-১২ থেকে ২০১৯-২০ অর্থবছর পর্যন্ত খালাসকৃত পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা দেখানো হয়েছে। ২০১১-১২ অর্থবছরে পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা ছিলো ৯৩,২০১টি যা ২০১৯-২০ অর্থবছরে ৯৪,৪০৫টি। সর্বোচ্চ ১,২২,৩৩৫টি পণ্যবাহী ট্রাক বন্দরে প্রবেশ করে ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এবং ২০১২-১৩ অর্থবছরে সর্বনিম্ন ৮৭,১৯৭টি পণ্যবাহী ট্রাক বন্দরে পণ্য খালাস করে। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, ২০১২ - ১৩ অর্থবছর থেকে ২০১৮-১৯ অর্থবছর পর্যন্ত ট্রাক সংখ্যা বৃদ্ধি পেলেও ২০১৯-২০ অর্থবছরে এসে তা অনেকাংশেই হ্রাস পায়।



সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যের ট্রাক সংখ্যা প্রতি অর্থবছর শেষেই প্রচুর পরিমাণে বৃদ্ধি পাচ্ছে। ২০১১-১২ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পণ্যবাহী ট্রাক সংখ্যা ২২,২৯৫টি যা ক্রমাগত বৃদ্ধি পেয়ে ২০১৮-১৯ অর্থবছরে এসে ১,৫০,৮৯৬টিতে উন্নীত হয়। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, ২০১৯-২০ অর্থবছরে আমদানিকৃত পণ্যের ট্রাক সংখ্যা ৮১,২৮১টি, যা ২০১১-১২ অর্থবছরের তুলনায় প্রায় চারগুণ বেশী।



সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

৩.৭.২ যানজট

বন্দরের যানজট নিরসনে প্রকল্পটি ব্যাপক ভূমিকা পালন করছে। বেনাপোল বন্দরে প্রবেশ করতে বা বন্দর থেকে বের হতে যশোর রোডে যেখানে পণ্যবাহী ট্রাকগুলো ৩ ঘন্টা অপেক্ষা করতো কিংবা বুড়িমারী বন্দরের প্রধান সড়কে ২ ঘন্টা যানজটে আটকে থাকতো সেখানে বর্তমানে ট্রাকগুলো কোনরকম যানজট ছাড়াই প্রবেশ করতে বা বের হতে পারছে। শুধু তাই নয় প্রধান ওয়্যার হাউস কিংবা শেড কম্পাউন্ডে যেখানে ট্রাকগুলো যথাক্রমে ২ ও ৩ ঘন্টা অপেক্ষা করে থাকতো সেখানে প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ট্রাকগুলোকে ১ ঘন্টা বা তারও কম সময় অপেক্ষা করতে হচ্ছে।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে বুড়িমারী বন্দরের প্রধান সড়কে প্রায় ১ থেকে ২ ঘণ্টার যানজট প্রতিনিয়তই দেখা যেতো। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর বর্তমানে ট্রাকগুলো সর্বোচ্চ ৩০ মিনিট যানজটে আটকে থাকে। শেড কম্পাউন্ডেও যেখানেও ট্রাকগুলো ২ থেকে ৩ ঘণ্টা যানজটে পড়ে থাকতে হতো কিন্তু এখন সেখানে ১ ঘণ্টার মধ্যেই তাদের কাজ সমাধা করতে পারছে।

সারণি ৩.১২: প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ও পরে বন্দরে যানজট

বন্দর	স্থান	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
বেনাপোল	যশোর রোড	৩ ঘন্টা	নেই
	প্রধান ওয়্যার হাউস	২ ঘন্টা	১ ঘন্টা
	শেড কম্পাউন্ড	৩ ঘন্টা	১ ঘন্টা
বুড়িমারী	প্রধান সড়ক	১-২ ঘন্টা	৩০ মিনিট
	প্রধান ওয়্যার হাউস	-	-
	শেড কম্পাউন্ড	২-৩ ঘন্টা	১ ঘন্টা

সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৭.৩ বন্দরের ধারণ ক্ষমতা

বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দর ভারত, ভুটান ও নেপালের সাথে স্থল বাণিজ্যের জন্য অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ দুটি স্থল বন্দর। এই বন্দর দুটোর সক্ষমতা বৃদ্ধি ও উন্নয়নের জন্যে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের সহায়তায় বাংলাদেশ সরকার এই প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। নিম্নোক্ত টেবিলে সেই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বের ও পরের একটি তুলনামূলক চিত্র তুলে ধরা হলো।

প্রকল্প শুরুর পূর্বে বেনাপোল বন্দরের মোট ধারণ ক্ষমতা ছিলো ৩২,০০০ মেট্রিক টন যা এখন বেড়ে ৩৬,০০০ মেট্রিক টনে দাঁড়িয়েছে। প্রকল্প শুরুর পূর্বে আমদানিকৃত গাড়ি, চেসিস, ভারী যন্ত্রপাতি বা পাথর রাখার জন্য RCC ইয়ার্ড ছিলো না এমনকি HBB ও ভাঙ্গা ছিলো সেখানে বর্তমানে ১,২৭৪,০৯ বর্গ মিটারের আরসিসি ইয়ার্ড রয়েছে। ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের জন্য বরাদ্দকৃত জায়গাও ১,৯৭৯.৬ বর্গ মিটার থেকে ৬,৪০৬.৬ বর্গ মিটারে উন্নীত হয়ছে। ৩৬টি ওয়্যার হাউসের ধারণ ক্ষমতা যেখানে ছিলো ৩১,০০০ বর্গ মিটার তা বর্তমানে ৩০টি ওয়্যার হাউসের ধারণ ক্ষমতাই ৩৩,০১২ বর্গ মিটার। তবে প্রকল্পে কেবল অবকাঠামোগত পরিবর্তনই সাধিত হওয়ায় এর মোট আয়তনের কোন পরিবর্তন হয়নি অর্থাৎ পূর্বে যা ছিলো তাই আছে অর্থাৎ ৮৬.৬৮৫২ একর।

বুড়িমারী বন্দরের আয়তন ১১.১৫ একর যা প্রকল্পের শুরুর পূর্বে ও পরে একই আছে। এই বন্দরের ধারণ ক্ষমতা ছিলো ২৮০০ মেট্রিক টন যা প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ৩,০০০ মেট্রিক টনে উন্নীত হয়েছে। ৩টি ওয়্যার হাউসের (৩,৩৪৫.৭২ বর্গ মিটার) কোন বর্ধিতকরণ করা হয়নি, পূর্বে যা ছিলো বর্তমানেও তাই রয়ে গেছে। কিন্তু ব্যাপক পরিবর্তন এসেছে আমদানিকৃত গাড়ি, চেচিস, ভারী যন্ত্রপাতি, পাথর বা অন্যান্য পণ্য রাখার ইয়ার্ড-এ। এসব পণ্য রাখার জন্যে কোন ইয়ার্ড ছিলো না কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের পর বর্তমানে ১২,৭৬৬ বর্গ মিটার উন্নতমানের আরসিসি ইয়ার্ড নির্মাণ করা হয়েছে। পরিবর্তন এসেছে ট্রান্সশিপমেন্ট শেডেও। প্রকল্প শুরুর পূর্বে ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের কোন ব্যবস্থাই ছিলো না বর্তমানে ১৯,৫০০ বর্গ মিটার ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মিত রয়েছে।

সারণি ৩.১৩: বন্দরের ধারণ ক্ষমতা

নির্দেশক	প্রশ্ন	বেনাপোল স্থল বন্দর		বুড়িমারী স্থল বন্দর	
		প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
বন্দরের ধারণ ক্ষমতা (বর্গ মিটার)	আমদানিকৃত গাড়ি, চেচিস, ভারী যন্ত্রপাতি, পাথর/ পণ্য রাখার ইয়ার্ড	আরসিসি ইয়ার্ড ছিল না, HBB ভাঙ্গা ছিলো	১২৭৪০৯	কোন আরসিসি ইয়ার্ড ছিলো না	১২৭৬৬
	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড	১৯৭৯.৬	৬৪০৬.৬	০	১৯৫০০
	ওয়্যার হাউস	৩১,০০০	৩৩,০১২	৩৩৪৫.৭২	৩৩৪৫.৭২
	ওয়্যার হাউস (সংখ্যা)	৩৬টি	৩০টি	৩ টি	৩টি
	বন্দরের মোট ধারণ ক্ষমতা	৩২০০০ মেট্রিক টন	৩৬০০০ মেট্রিক টন	২৮০০ মেট্রিক টন	৩০০০ মেট্রিক টন
আয়তন (একর)	বন্দরের মোট আয়তন	৮৬.৬৮৫২	৮৬.৬৮৫২	১১.১৫	১১.১৫

সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

৩.৭.৪ পণ্য উঠা-নামায় আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার

প্রকল্প শুরুর পূর্বে বেনাপোল বন্দরে স্বয়ংক্রিয়ভাবে পণ্য খালাসের জন্যে বিভিন্ন ধারণ ক্ষমতার ৪টি মোবাইল ক্রেন ও ৬টি ফর্কলিফট ছিলো। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর এসব আধুনিক যন্ত্রপাতির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। বর্তমানে পণ্য উঠা-নামা করার জন্যে বেনাপোল বন্দরে ৬টি মোবাইল ক্রেন ও ১১টি ফর্কলিফট রয়েছে। অপরদিকে স্বয়ংক্রিয়ভাবে পণ্য উঠানামা করার জন্যে বুড়িমারী বন্দরে কোন আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবস্থা নেই।

সারণি ৩.১৪: বেনাপোল বন্দরে পণ্য উঠা-নামায় আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার

যন্ত্রপাতির নাম	**প্রকল্প শুরুর পূর্বে**	**প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)**
ফর্ক লিফট	৬টি	১১টি
মোবাইল ক্রেন	৪টি	৬টি

সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

চিত্র ৩.১২: ভারি পন্য উঠা-নামায় ব্যবহৃত ক্রেন

৩.৭.৫ আর্থিক ব্যবস্থাপনা

অন্যান্য সকল বন্দরের ন্যায় বেনপোল ও বুড়িমারী বন্দরেও এক্সটার্নাল অডিট হয়ে থাকে। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বেনাপোল বন্দরে প্রকল্প শুরুর পূর্বে এক্সটার্নাল অডিট হলেও তা নিয়মিত হতো না। ২০১৪-১৫ অর্থবছরের পর থেকে বর্তমান সময় পর্যন্ত উক্ত বন্দরে এক্সটার্নাল অডিট নিয়মিত হচ্ছে। তবে এখানে কখনো ইন্টার্নাল অডিট কার্যক্রম পরিচালিত হয়নি। অপরদিকে বুড়িমারী বন্দরে এক্সটার্নাল ও ইন্টার্নাল উভয় অডিটই প্রতি বছরই নিয়মিত হয়ে থাকে। এসব অডিট প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ও পরে সমানভাবেই সংঘটিত হয়েছে।

সারণি ৩.১৫: বন্দরের আর্থিক ব্যবস্থাপনা

অডিটের ধরণ	**বেনাপোল স্থল বন্দর**		**বুড়িমারী স্থল বন্দর**	
	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	**প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)**	**প্রকল্প শুরুর পূর্বে**	**প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)**
এক্সটারনাল অডিট	২০১৪-১৫ অর্থবছরের পর থেকে নিয়মিত হয়	প্রতি বছর নিয়মিত হয়	প্রতি বছর নিয়মিত হয়	প্রতি বছর নিয়মিত হয়
ইন্টারনাল অডিট	হয় না	হয় না	প্রতি বছর নিয়মিত হয়	প্রতি বছর নিয়মিত হয়

সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

৩.৭.৬ স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বেনাপোল ও বুড়িমারী উভয় বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা সবচেয়ে অবহেলিত যা প্রকল্প শুরুর পূর্বেও যেমন ছিলো এখনো পূর্বের মতোই রয়েছে। নিম্নোক্ত সারণীটি পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা প্রকল্প শুরুর পূর্বেও ভালো ছিল তবে পর্যাপ্ত ছিলো না এখনও একই রকম রয়েছে। ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেমও পূর্বের মতই রয়ে গেছে। আমদানিকৃত কেমিক্যাল পণ্য নিরাপদে রাখার জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এবং বর্তমানে একই অবস্থা বিদ্যমান রয়েছে। অপরদিকে আমদানিকৃত দাহ্য পদার্থের নিরাপত্তায় যে পৃথক স্থানের ব্যবস্থা প্রয়োজন তা প্রকল্প শুরুর পূর্বেও যেরূপ বিদ্যমান ছিলো এখনও সেরকম আছে। এগুলো প্রয়োজনের তুলনায় যথেষ্ট নয়। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, কাস্টমস বন্ডেড এলাকার নিরাপত্তা এবং বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বন্দর শ্রমিকদের স্বাস্থ্য ঝুঁকি ও নিরাপত্তা প্রকল্প শুরুর পূর্বে একেবারেই অনুপস্থিত ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নের পরও এগুলো প্রয়োজনের তুলনায় নগণ্যই রয়ে গেছে। বন্দর ব্যবহারকারীদের জন্য পানিয় জল ও স্যানিটেশন ব্যবস্থা প্রকল্প শুরুর পূর্বেও অপর্যাপ্ত ছিলো এবং এখনো তাই রয়ে গেছে। সেই সাথে টয়লেট পূর্বের তুলনায় বর্তমানে নোংরা ও দুর্গন্ধ বৃদ্ধি পেয়েছে। পর্যবেক্ষণে আরও দেখা যায় যে, উভয় বন্দরের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা প্রায় অনুরূপ অবস্থায় রয়েছে।

সারণি ৩.১৬: বন্দরের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা

বিষয়বস্তু	বেনাপোল স্থল বন্দর		বুড়িমারী স্থল বন্দর	
	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা	ভালো তবে পর্যাপ্ত নয়	ভালো তবে পর্যাপ্ত নয়	পর্যাপ্ত নয়, যন্ত্রপাতি ও জনবলের ঘাটতি	পর্যাপ্ত নয়, যন্ত্রপাতি ও জনবলের ঘাটতি
আমদানিকৃত পণ্য নিরাপদে রাখার স্থান	কেমিক্যাল পণ্যের জন্য পর্যাপ্ত সুবিধা নেই	কেমিক্যাল পণ্যের জন্য পর্যাপ্ত সুবিধা নেই	নেই	পর্যাপ্ত সুবিধা নেই
কাস্টমস বন্ডেড এলাকার নিরাপত্তা	ছিল না	আছে তবে পর্যাপ্ত নয়।	পর্যাপ্ত নিরাপত্তার ব্যবস্থা রয়েছে	পর্যাপ্ত নিরাপত্তার ব্যবস্থা রয়েছে
বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বন্দর শ্রমিকদের স্বাস্থ্য ঝুঁকি ও নিরাপত্তা	নেই	পর্যাপ্ত নয়।	অপর্যাপ্ত ও শ্রমিকদেরও ঘাটতি রয়েছে	অপর্যাপ্ত ও শ্রমিকদেরও ঘাটতি রয়েছে
আমদানিকৃত দাহ্য পদার্থের নিরাপত্তা	পৃথক স্থানের ব্যবস্থা আছে	পৃথক স্থানের ব্যবস্থা আছে তবে পর্যাপ্ত নয়।	পৃথক স্থানের ব্যবস্থা আছে	পৃথক স্থানের ব্যবস্থা আছে তবে পর্যাপ্ত নয়
ফায়ার স্টেশন	ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম আছে	ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম এখনও আছে	ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম রয়েছে তবে অপ্রতুল	ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম রয়েছে তবে অপর্যাপ্ত
টয়লেট সুবিধা ও স্যানিটেশন	পর্যাপ্ত নয়।	পর্যাপ্ত নয় এবং নোংরা	অপর্যাপ্ত	অপর্যাপ্ত, নোংরা ও দুর্গন্ধময়

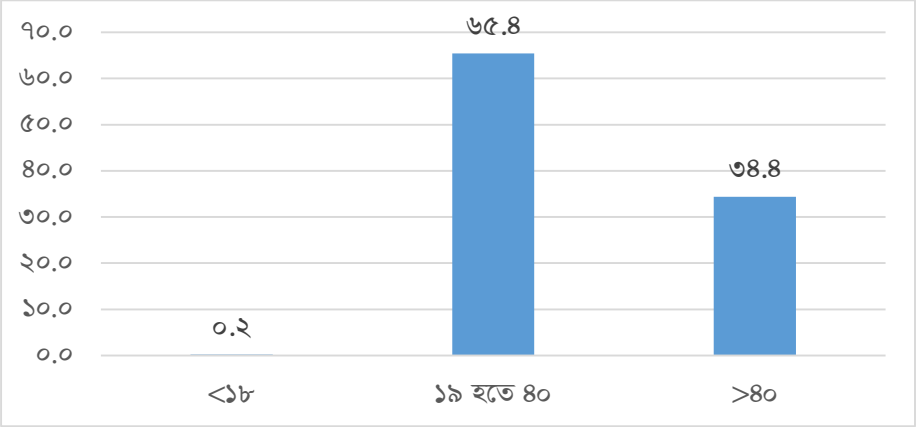
সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮ সংখ্যাগত উপাত্তের বিশ্লেষণ

৩.৮.১ উত্তর দাতার বয়স

মাঠ থেকে প্রাপ্ত সংখ্যাগত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, জরিপে অংশগ্রহণকারী জনগণ বিভিন্ন বয়সের। নিম্নোক্ত ৩.১৭ চিত্রে দেখা যায় যে, জরিপে অংশগ্রহণকারী বেশিরভাগই ১৯-৪০ বছর বয়সের এবং যা শতকরা প্রায় ৬৫ ভাগ। আরও দেখা যায় যে, ৩৪ শতাংশ জনগণ ৪০ এর বেশী বয়স্ক। অতি অল্প লোকই ১৮ বছর বা তার কম বয়সী।

চিত্র ৩.১৩: উত্তর দাতার বয়স

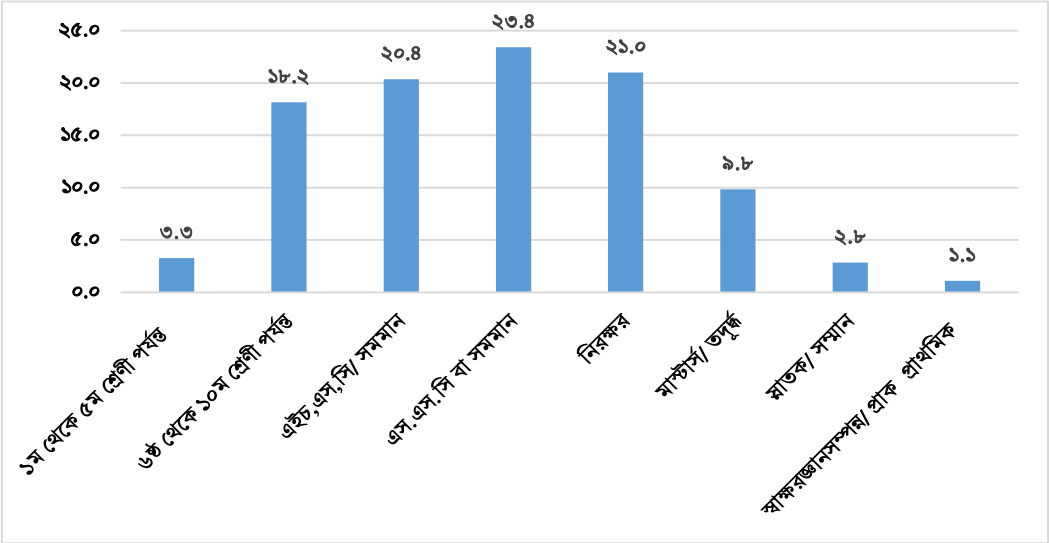


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.২ শিক্ষাগত যোগ্যতা

চিত্র ৩.১৪-তে দেখা যায় যে, সর্বোচ্চ ২৩ শতাংশ সাক্ষাৎকার দাতা মাধ্যমিক বা সমমান পর্যায়ের শিক্ষিত। এরপরেই রয়েছে ২১ শতাংশ উত্তরদাতা যারা নিরক্ষর। ২০ শতাংশ ব্যক্তিই উচ্চ মাধ্যমিক বা তার সমমান পর্যায়ে লেখাপড়া করেছেন বলে তথ্য দিয়েছেন। এরপরে রয়েছেন ৬ষ্ঠ -১০ম শ্রেণী পর্যন্ত লেখাপড়া করা জরিপে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিগণ। স্নাতকোত্তর বা তদূর্দ্ধ ১০ শতাংশ, স্নাতক বা সম্মান ৩ শতাংশ, প্রাথমিক শিক্ষায় শিক্ষিত রয়েছেন ৩ শতাংশ এবং শুধুমাত্র ১ শতাংশ ব্যক্তিগণ স্বাক্ষরজ্ঞানসম্পন্ন বা প্রাক প্রাথমিক পর্যায়ের।

চিত্র ৩.১৪: উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা

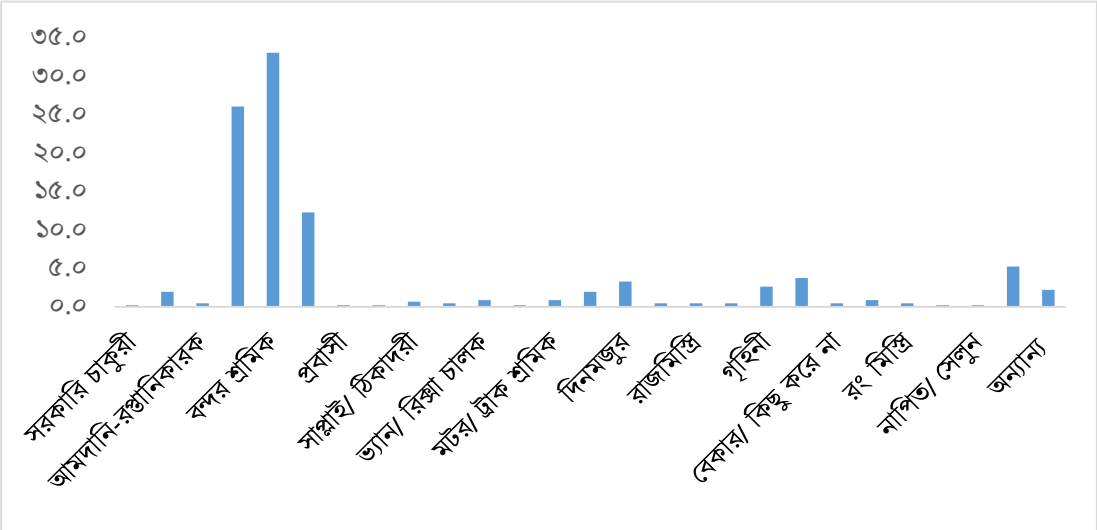


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৩ পেশা

চিত্র ৩.১৫ এর বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, সাক্ষাৎকার দাতারা বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত। জরিপে অংশগ্রহণকারী সর্বোচ্চ ৩৩ শতাংশ ব্যক্তি বন্দরের শ্রমিক। তালিকায় এরপরেই আছেন বন্দরের সি এন্ড এফ এজেন্ট (২৬ শতাংশ)। ১২ শতাংশ ব্যক্তি ব্যবসায় নিয়োজিত আছেন বলে তথ্য দিয়েছেন। এছাড়াও জরিপে অংশগ্রহণকারী অন্যান্যদের মধ্যে কৃষক, ছাত্র-ছাত্রী, দিনমজুর, আমদানি-রপ্তানিকারক, অটো চালক, সরকারি-বেসরকারি চাকুরীজীবী, ট্রাক শ্রমিক, ঠিকাদার ব্যবসায়ী, প্রবাসী, গার্মেন্টসকর্মী, রাজমিস্ত্রি ও অন্যান্য পেশাজীবী রয়েছেন।

চিত্র ৩.১৫: উত্তরদাতার পেশা

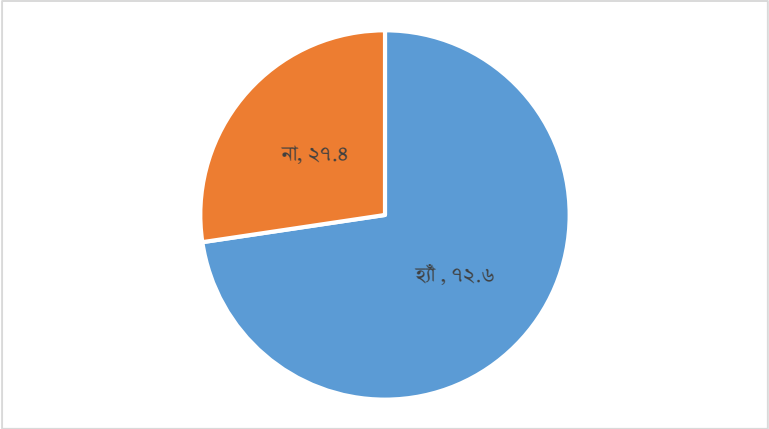


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৪ বন্দর কেন্দ্রিক পেশা

চিত্র ৩.১৬-তে দেখা যায় যে, জরিপে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিগণ ৭৩ শতাংশই বন্দর কেন্দ্রিক পেশার সাথে জড়িত। বাকী ২৭ শতাংশ উত্তরদাতা বন্দরের সাথে সংশ্লিষ্ট কোন ধরনের পেশায় জড়িত নয়।

চিত্র ৩.১৬: বন্দর কেন্দ্রিক পেশা

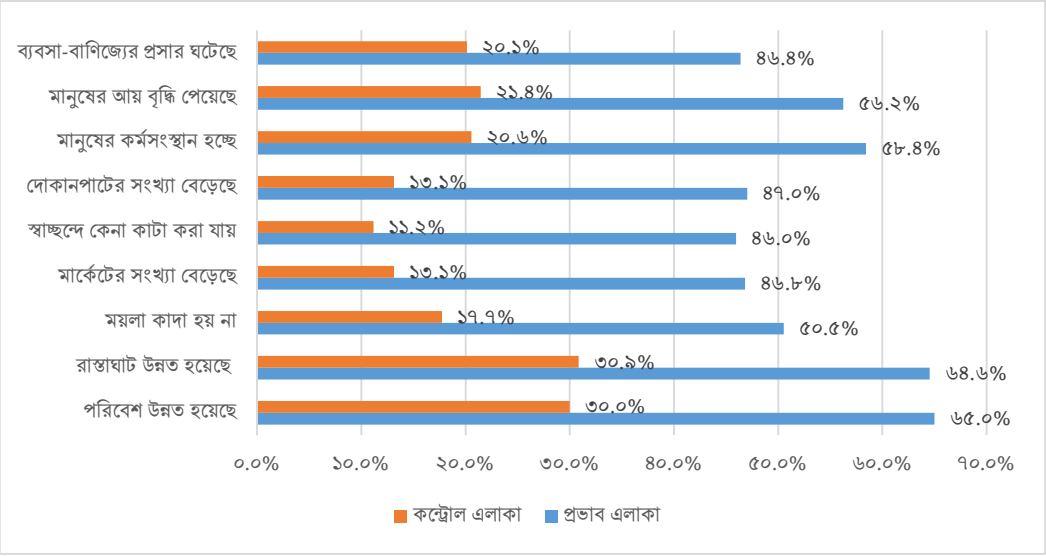


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৫ দৃশ্যমান পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব

"SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port" শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কেবল এই দুই বন্দরেই পরিবর্তন আসেনি এর আশেপাশের এলাকায়ও ব্যাপক পরিবর্তন হয়েছে যা চোখে পড়ার মতো। চিত্র ৩.১৭ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, জরিপে অংশগ্রহণকারী বন্দরের কন্ট্রোল এলাকার ২০ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করছেন এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে কিন্তু প্রভাব এলাকার প্রায় ৪৬ শতাংশ উত্তরদাতা বলছে বন্দরের ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার বৃদ্ধি পেয়েছে। বন্দরের কন্ট্রোল এলাকার ২১ শতাংশ উত্তরদাতার মতে এই প্রকল্পের ফলে বন্দরে বা আশেপাশে কর্মসংস্থান বেড়েছে কিন্তু প্রভাব এলাকার ৫৮ শতাংশ উত্তরদাতার মতে কর্মসংস্থানের বৃদ্ধি ঘটেছে এবং এর ফলে বন্দর ও তার আশেপাশের এলাকার মানুষের আয় বেড়েছে। দোকানপাট ও মার্কেটের সংখ্যাও উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে কন্ট্রোল ও প্রভাব উভয় এলাকার উত্তরদাতাই বলছেন। কেনাকাটাও এখন পূর্বের তুলনায় অনেক স্বাচ্ছন্দে করা যাচ্ছে। তাঁরা আরও মনে করছে, এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বন্দর ও তার আশেপাশের মানুষের শুধু জীবনমানেরই উন্নতি হয়নি, এই এলাকার অবকাঠামোগত ও পরিবেশেরও ব্যাপক উন্নতি সাধন হয়েছে। উদাহরণস্বরূপ, কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ৩১ শতাংশ উত্তরদাতার মতে বন্দরের রাস্তাঘাটের উন্নতি হয়েছে যা বন্দরের প্রভাব এলাকার প্রায় ৬৫ শতাংশ উত্তরদাতার মত। ফলে রাস্তাঘাট এখন আর পূর্বের মতো শুকনো মৌসুমে ধুলাময় বা বর্ষাকালে কর্দমাক্ত হয় না। এই প্রকল্প বন্দর ও আশেপাশের এলাকার পরিবেশের উন্নতি পূর্বের তুলনায় বাড়িয়ে দিয়েছে।

চিত্র ৩.১৭: দৃশ্যমান পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব

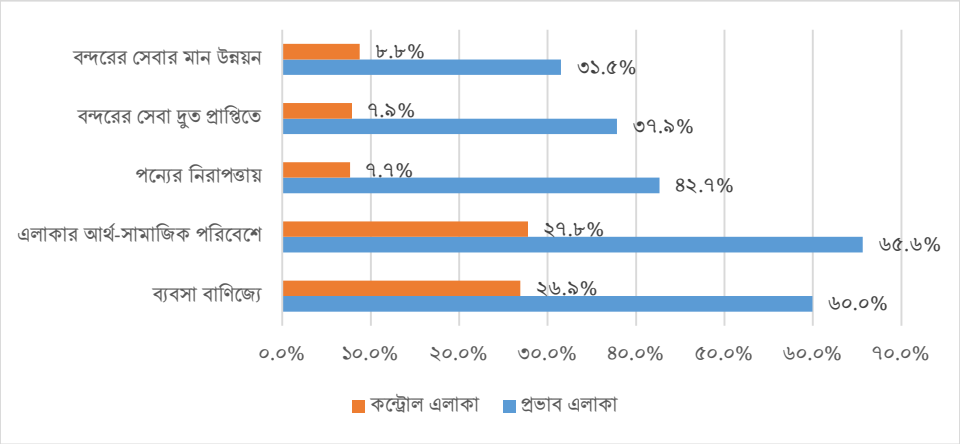


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৬ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবর্তন ক্ষেত্রসমূহ

এই প্রকল্পের অন্যান্য সকল বিষয়ের ন্যায় বন্দরকর্মীদের সেবা প্রদানেও ব্যাপক পরিবর্তন এসেছে। বন্দরের সেবার মানে উন্নয়ন ঘটেছে পূর্বের তুলনায় অনেক বেশী বলে কন্ট্রোল ও প্রভাব এলাকার যথাক্রমে প্রায় ৯ এবং ৩১ শতাংশ উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেছে। এই উন্নতি দ্রুত সেবা প্রাপ্তিতেও সাহায্য করছে ব্যাপক হারে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসারের ক্ষেত্রে কর্মীগণ যে সেবা প্রদান করছে তা এই প্রকল্প শুরুর পূর্বের তুলনায় অনেক বেশী বলে বন্দরের কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ২৭ শতাংশ উত্তরদাতা মত দিয়েছেন। পাশাপাশি প্রভাব এলাকার প্রায় ৬০ শতাংশ উত্তরদাতা তাতে একই মত প্রদান করেছেন। প্রভাব এলাকার শতকরা প্রায় ৬৬ ভাগ উত্তরদাতা বলেছেন এলাকার আর্থ-সামাজিক পরিবেশের ব্যাপক উন্নতি সাধিত হয়েছে এবং কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ২৮ শতাংশ উত্তরদাতা এতে একই মত পোষণ করেছেন (চিত্র: ৩.১৮)।

চিত্র ৩.১৮: বন্দরকর্মীদের সেবা প্রদানে পরিবর্তনে প্রকল্পের প্রভাব

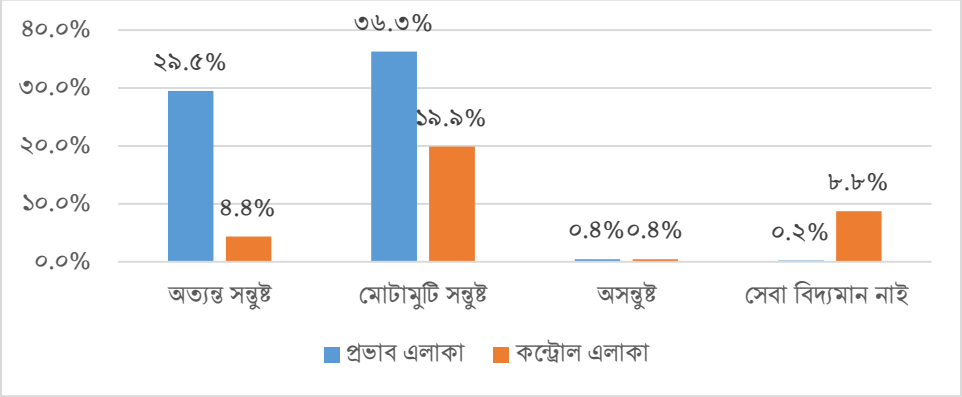


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৭ সেবার মানে সন্তুষ্টি

জরিপে অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাগণ মত দিয়েছেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মীদের আচরণগত পরিবর্তন ঘটেছে। প্রভাব এলাকার শতকরা ৪৬ ভাগ উত্তরদাতা বলছেন তারা কর্মীদের আচরণে অত্যন্ত সন্তুষ্ট যেখানে কন্ট্রোল এলাকার মাত্র ৭ শতাংশ উত্তরদাতা অত্যন্ত সন্তুষ্ট বলে জানিয়েছেন। কর্মীদের আচরণে অসন্তুষ্ট বলে অল্প সংখ্যক উত্তরদাতা মত দেন এবং তারা এও বলেছেন সেবা এখনো ভালোভাবেই বিদ্যমান রয়েছে। প্রভাব এলাকার প্রায় ৩৬ শতাংশ উত্তরদাতা বন্দরের কর্মীদের আচরণে মোটামুটি সন্তুষ্ট বলে জানিয়েছেন। কন্ট্রোল এলাকার ২১ ভাগ উত্তরদাতা কর্মীদের আচরণ সম্পর্কে কিছু জানে না বলেও জরিপে উঠে এসেছে (চিত্র: ৩.১৯)।

চিত্র: ৩.১৯: সেবার মানে সন্তুষ্টি



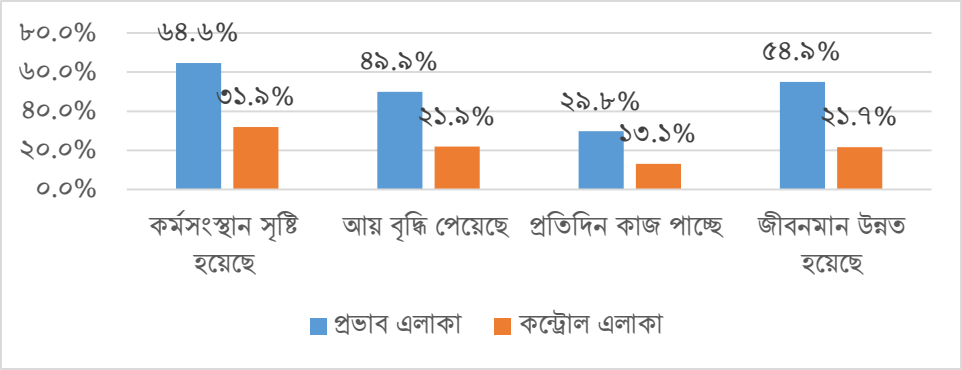
সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.৮ দারিদ্র্য বিমোচনে প্রকল্পের প্রভাব

বন্দর ও এর আশেপাশের এলাকার মানুষের দারিদ্র্য বিমোচনে এই প্রকল্প গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে বলে বন্দরের প্রভাব এলাকার শতকরা ৬৫ ভাগ উত্তরদাতা জানিয়েছেন। কন্ট্রোল এলাকার ৩২ ভাগ উত্তরদাতাও এর সাথে একমত প্রকাশ করেছেন। অনেক বেকার প্রতিদিন কাজ পাচ্ছে বলেও জরিপে উঠে এসেছে। মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে বলে বন্দরের প্রভাব এলাকার প্রায় অর্ধেক মানুষ মত দিয়েছেন এবং কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ২২ শতাংশ উত্তরদাতাও তা স্বীকার করেছেন। এর ফলে বন্দর ও তার

আশেপাশের এলাকার মানুষের জীবনমানের উন্নতি ঘটেছে। প্রভাব এলাকার প্রায় ৫৫ শতাংশ উত্তরদাতাই বলছেন এই প্রকল্পের ফলে মানুষজনের জীবনমান উন্নত হয়েছে। ২২ শতাংশ কন্ট্রোল এলাকার মানুষও এই ব্যাপারে সহমত জানিয়েছেন (চিত্র: ৩.২০)। গুনগত উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, অধিকাংশ উত্তরদাতা বলেছেন মানুষের ক্রয় ক্ষমতা পূর্বের তুলনায় ১৫% বৃদ্ধি পেয়েছে যা প্রমাণ করে মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

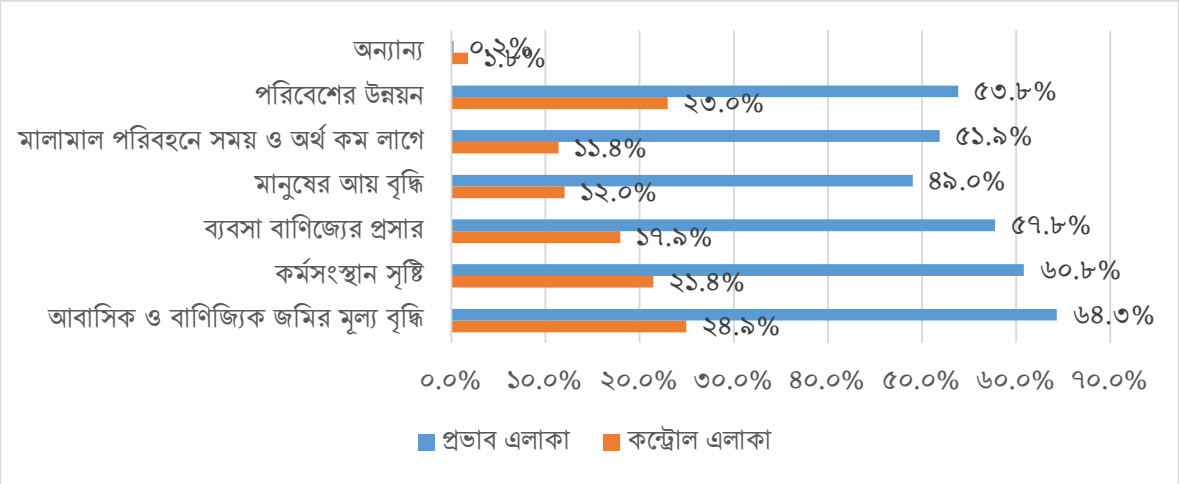
চিত্র ৩.২০: দারিদ্র্য বিমোচনে প্রকল্পের প্রভাব



৩.৮.৯ ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারে প্রকল্পের প্রভাব

বন্দর ও তার আশেপাশের এলাকায় ব্যবসা-বাণিজ্যের ব্যাপক প্রসার হওয়ায় এই এলাকার মানুষের জীবন যাত্রার মান ক্রমাগত উন্নতির পথে এগোচ্ছে। মাঠ পর্যায়ের সংখ্যাগত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, বন্দরের প্রভাব এলাকার প্রায় ৬০ শতাংশ উত্তরদাতা বলছে এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এই এলাকার ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারের পাশাপাশি নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হচ্ছে। অপরদিকে প্রায় ২০ শতাংশ কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতা এই বিষয়ে সম্মতি জ্ঞাপন করেছেন। ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারের ফলে এই এলাকায় নতুন নতুন বাসস্থান তৈরি হচ্ছে যার সরাসরি প্রভাব পড়ছে আবাসিক ও বাণিজ্যিক জমির মূল্য বৃদ্ধিতে। সর্বোচ্চ প্রায় ৬৫ শতাংশ প্রভাব এলাকার উত্তরদাতা ও প্রায় ২৫ শতাংশ কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতা এই ব্যাপারে মত প্রকাশ করেছেন। ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারের অন্যতম প্রধান কারণ মালামাল পরিবহনে সময় ও অর্থ কম লাগে বলে জরিপে অংশ নেওয়া লোকেরা জানিয়েছেন। প্রভাব এলাকার প্রায় ৫৪ শতাংশ উত্তরদাতা পরিবেশের উন্নয়ন হয়েছে বলে মতামত দিয়েছেন এবং কন্ট্রোল এলাকার ২৩ শতাংশ উত্তরদাতাও একই কথা বলেছেন। প্রভাব এলাকার প্রায় অর্ধেক উত্তরদাতা বলছেন এই প্রকল্পের আরও একটি বড় অর্জন হচ্ছে মানুষের আয় বৃদ্ধি (চিত্র: ৩.২১)।

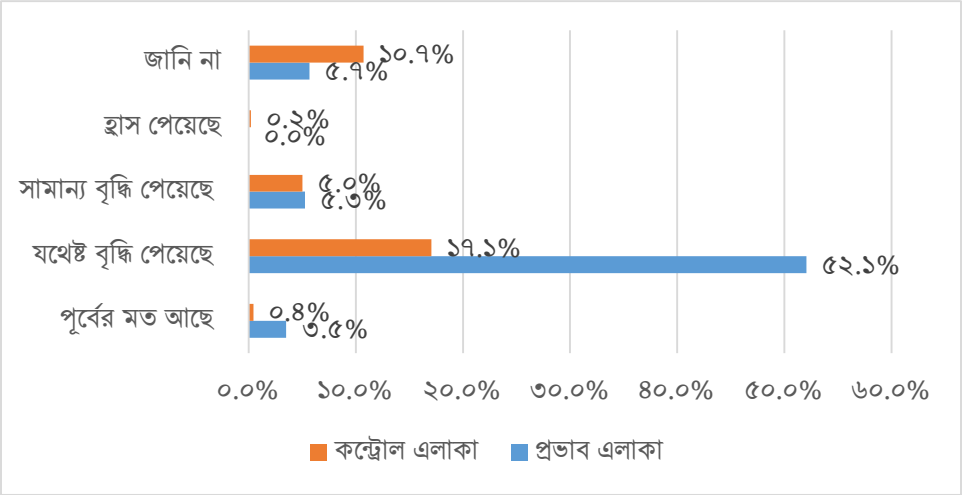
চিত্র ৩.২১: ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারে প্রকল্পের প্রভাব



৩.৮.১০ আয় বৃদ্ধিতে প্রকল্পের প্রভাব

এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পর শুধুমাত্র বন্দরের কর্মীদেরই পূর্বের তুলনায় আয় বৃদ্ধি পায়নি, বন্দরের আশেপাশের মানুষেরও নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টির পাশাপাশি এদের আয়ও পূর্বের তুলনায় অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে যা এই জরিপে উঠে এসেছে। বন্দরের প্রভাব এলাকার প্রায় ৫২ শতাংশ উত্তরদাতা বলছেন যে আয় যথেষ্ট বৃদ্ধি পেয়েছে। আয় সামান্য বৃদ্ধি পেয়েছে বা পূর্বের মতই আছে বলেও বন্দরের প্রভাব এলাকা বা কন্ট্রোল এলাকার কেউ কেউ জানিয়েছেন। এ ব্যাপারে জানা নেই বলে কেউ কেউ জানিয়েছেন (১০% প্রভাব এলাকায় এবং ৫% কন্ট্রোল এলাকায়), তারা এও বলেছেন যে বন্দরের আয় কখনোই হ্রাস পায়নি (চিত্র: ৩.২২)।

চিত্র ৩.২২: আয় বৃদ্ধিতে প্রকল্পের প্রভাব

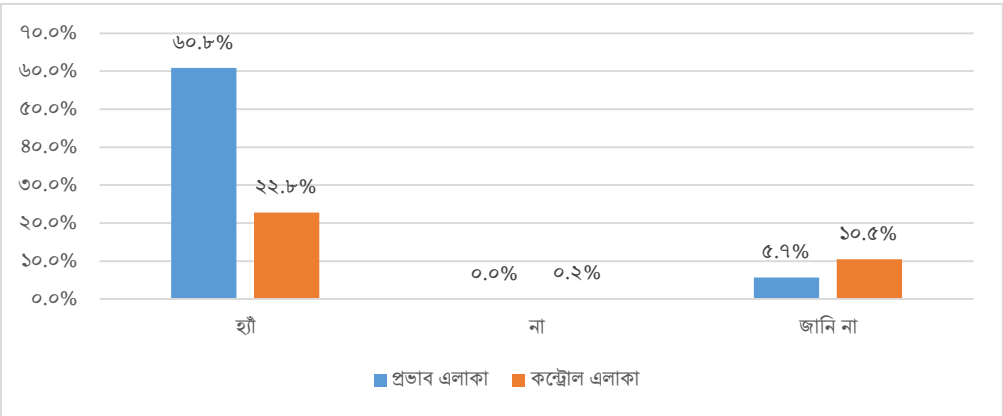


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.১১ নতুন সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাব

এই প্রকল্প শুধু বন্দরের ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসার কিংবা বন্দরের সেবার মানই বৃদ্ধি করছে না নিত্য-নতুন বিভিন্ন সুযোগ সৃষ্টিতেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে বলে সবাই মত দিয়েছেন। প্রভাব এলাকার সর্বোচ্চ প্রায় ৬১ শতাংশ উত্তরদাতা এবং কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ২৩ শতাংশ উত্তরদাতা এতে একমত বলে জরিপে উঠে এসেছে। অন্যদিকে কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ১১ শতাংশ উত্তরদাতার এই ব্যাপারে কিছু জানা নেই বলে মন্তব্য করেন (চিত্র: ৩.২৩)।

চিত্র ২৩: নতুন সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাব

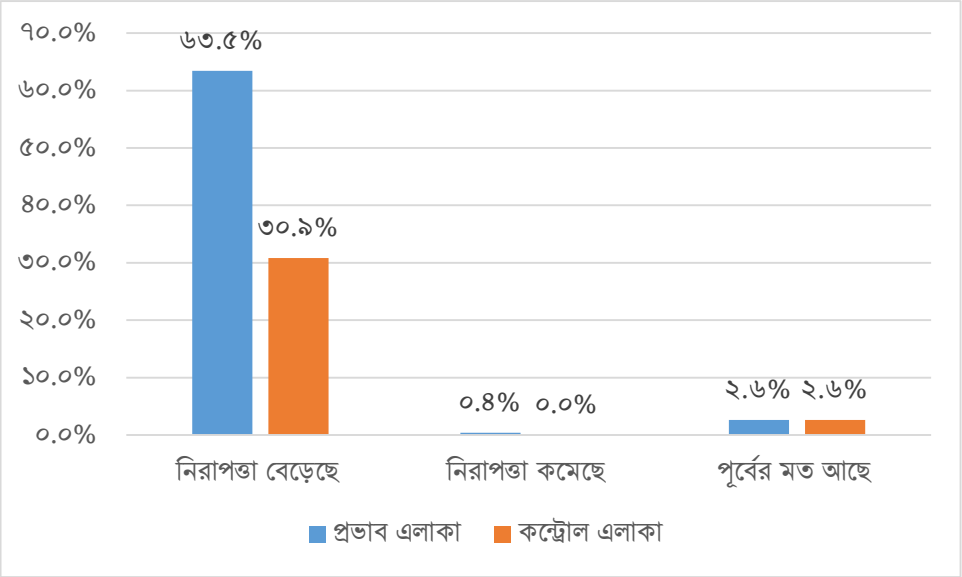


সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৮.১২ নিরাপত্তা ব্যবস্থায় প্রকল্পের প্রভাব

এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পর বর্তমানে এলাকার নিরাপত্তা ব্যবস্থাও পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে। প্রভাব এলাকার প্রায় ৬৪ শতাংশ উত্তরদাতা এলাকার নিরাপত্তা ব্যবস্থা পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে বলে মত প্রকাশ করেছেন। কন্ট্রোল এলাকারও প্রায় ৩১ শতাংশ উত্তরদাতা নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নতির কথা বলেছেন। অতি অল্প সংখ্যক উত্তরদাতা (২.৬%) নিরাপত্তা ব্যবস্থা পূর্বের ন্যায় আছে বলে জানিয়েছেন (চিত্র: ৩.২৪)।

চিত্র ৩.২৪: নিরাপত্তা ব্যবস্থায় প্রকল্পের প্রভাব



সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

৩.৯ গুনগত উপাত্তের বিশ্লেষণ

৩.৯.১ মূল তথ্যদাতার (KII) নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্যসমূহের বিশ্লেষণ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার অংশ হিসাবে গুনগত উপাত্ত সংগ্রহের অংশ হিসাবে প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় প্রশাসনের কর্তাব্যক্তি, জনপ্রতিনিধি, ব্যবসায়ী সংগঠনের প্রতিনিধি এবং সুশীল সমাজের প্রতিনিধির নিকট থেকে প্রকল্প এবং প্রকল্পটি বস্তবায়নের ফলে কি প্রভাব সে সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। দুইটি স্থল বন্দর থেকে সমসংখ্যক (প্রতি বন্দর থেকে ৭ জন করে মোট ১৪ জন) ব্যক্তির নিকট থেকে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এছাড়া প্রকল্প পরিচালক, উপ-প্রকল্প পরিচালক এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট থেকে একইভাবে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। একজন প্রশ্নকর্তা একটি নির্দিষ্ট গাইড লাইন অনুসরণ করে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে উপাত্ত সংগ্রহ করা করেন।

বন্দরের কার্যক্রম ডিজিটাইজ হওয়ায় এক স্থান থেকে কম সময়ে সেবা পাওয়া গেলেও সেবার মানে উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে। পূর্বে ট্রাকের সিরিয়াল পেতে অনেক সময় লেগে যেত এখন কম সময় কম লাগছে। ফলে পণ্য খালাসে সময় কম লাগছে ফলে বন্দরে ট্রাক জট হ্রাস পেয়েছে। অপরদিকে পচনশীল পণ্য দিনে দিনে খালাস হচ্ছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে কোভিড ১৯ এর প্রভাব আমদানি-রপ্তানিতে পড়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ যেসকল সফটওয়্যার ব্যবহার করে তার ইন্টারফেস সুবিধা স্থানীয় এনবিআর কর্তৃপক্ষকে প্রদান করলে বন্দরের সেবা প্রক্রিয়া সহজ এবং এনবিআরের সাথে সমন্বয় আরও বৃদ্ধি পাবে।

বন্দরের ইয়ার্ড পাকা হবার কারণে এখন আর বর্ষাকালে কাদা হয় না, বন্দরের মধ্যে জলাবদ্ধতাও নেই। শীতকালের ধুলোবালি এখন আর নেই। জিরো পয়েন্ট থেকে বন্দর পর্যন্ত ডাবল লেন হওয়ায় ট্রাক জট নেই। নতুন শেড নির্মাণের ফলে পণ্যের নিরাপত্তাসহ দ্রুত পণ্য খালাস করা যাচ্ছে। বন্দরের নির্মাণকাজ তুলনামূলকভাবে ভালো হওয়ায় ব্যবহারীগণ এর সুফল পাচ্ছে।

৩.৯.২ দলগত আলোচনা (FGD) থেকে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ

দলগত আলোচনা বা এফজিডি'র ক্ষেত্রে সতর্কতার সাথে বাছাই করা ৬-৮ জন প্রকল্পের উপকারভোগীদের নিয়ে গঠিত গ্রুপে এই আলোচনা করা হয়। দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের বয়স এবং শিক্ষাগত যোগ্যতায় বৈসাদৃশ্য থাকলেও সকলের পেশা একই। অর্থাৎ দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারীগণ ছিলেন একই পেশার মানুষ, যেমন: বন্দর শ্রমিকদের দলগত আলোচনায় সকল অংশগ্রহণকারী ছিলেন বন্দর শ্রমিক। আবার স্থানীয় ব্যবসায়ীদের দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারী সকলেই ছিলেন বন্দর কেন্দ্রিক বা বন্দরের আশেপাশের ব্যবসায়ী। অপরদিকে পরিবহন শ্রমিকদের দলগত আলোচনায় সকল অংশগ্রহণকারী ছিলেন পরিবহন শ্রমিক। স্থানীয় জনগণ যারা বন্দরের অন্যতম সুবিধাভোগী তাদের নির্বাচনের ক্ষেত্রে পেশাকে গুরুত্ব দেওয়া হয়। অর্থাৎ তাদের পেশাও যেন বন্দর সংশ্লিষ্ট হয়। এক্ষেত্রেও ব্যবসায়ীদের বাছাই করা হয়। এর অন্যতম কারণ হচ্ছে প্রকল্প সম্পর্কে তারা কতটুকু অবগত এবং বন্দরের সক্ষমতা সম্পর্কে তারা কতটুকু অবগত আছেন। এই নির্বাচন প্রক্রিয়ায় বন্দর কর্তৃপক্ষের সহায়তা গ্রহণ করা হয়। একজন মডারেটর এবং একজন নোট টেকারের সমন্বয়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা সম্পাদন করা হয়। মডারেটর একটি গাইডলাইন অনুসরণ করে আলোচনায় সহায়তা করেন (পরিশিষ্ট ৪)। পর্যবেক্ষণ ও আলোচনায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তসমূহ নোট টেকার লিপিবদ্ধ করবেন যা পরবর্তীকালে গবেষণার কাজে ব্যবহার করা হয়েছে।

বন্দরে পূর্বের তুলনায় খালাসের জন্য এখন ট্রাক বেশি আসছে ফলে শ্রমিকরা কাজ পাচ্ছে এতে আয় রোজগার বেশি হচ্ছে। পূর্বে যেখানে একজন শ্রমিক দিন শেষে তিন শত টাকা পেত এখন প্রায় আট শত টাকা পাচ্ছে। কাজ বাড়ায় শ্রমিক সংখ্যা বৃদ্ধি পাবার ফলে এলাকায় বাড়তি নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। তারা বলেন এলাকায় প্রায় ৪% কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। বন্দরের উন্নয়নের কাজের ফলে আশেপাশের রাস্তাঘাটের উন্নতি হওয়ায় আশেপাশের জায়গা-জমির দামও বেড়ে গেছে।

পূর্বে বন্দরে প্রবেশ করার পর একটা ট্রাক থেকে মালামাল খালাস করতে পূর্বে সাত আট ঘণ্টা সময় লাগলেও এখন তিন থেকে চার ঘন্টা সময় লাগে। পূর্বে একটা ট্রাক সিরিয়াল পাওয়ার জন্য পাঁচ-সাত দিন দাঁড়িয়ে থাকতো। আমাদানি-রপ্তানি ২৫ ভাগ বৃদ্ধি পেয়েছে পূর্বের চাইতে। পূর্বে দিনে ৩০০ ট্রাক আসা যাওয়া করতো এখন সেখানে ৫০০ ট্রাক পণ্য খালাস করার সুযোগ তৈরী হয়েছে। পণ্য খালাস প্রক্রিয়ার জন্য ব্যবসায়ীদের বিভিন্ন দপ্তরে যেতে হয়। এর জন্য তাদের অনের সময় ব্যয় করতে হয়। একই স্থান থেকে সকল সেবা পাওয়া গেলে তাদের অনেক সুবিধা হতো।

দলগত আলোচনায় বন্দর শ্রমিক

দলগত আলোচনায় স্থানীয় ব্যবসায়ী

৩.৯.৩ নিবিড় সাক্ষাৎকার (IDI) থেকে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার আরেকটি গুনগত উপাত্ত সংগ্রহের অংশ হচ্ছে নিবিড় সাক্ষাৎকার। এ প্রক্রিয়ার যারা প্রকল্পটি বাস্তবায়নে নিবিড়ভাবে সম্পৃক্ত ছিলেন এবং এখন নিরলসভাবে বন্দর ব্যবহারকারীদের সেবা দিয়ে যাচ্ছেন তাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। অপরদিকে যারা বাস্তবায়িত প্রকল্প থেকে সবচেয়ে বেশি সেবা বা উপকার ভোগ করছেন তাদের নিকট থেকেও নিবিড়ভাবে এই সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। এই উপাত্ত সংগ্রহে একজন প্রশ্নকর্তা নির্দিষ্ট প্রশ্নমালা অনুসরণ করে উপাত্ত সংগ্রহ করেন। দুটি বন্দর থেকে মোট ১০ জনের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে এখানে সরু রাস্তা ছিল, সেটি চার লেনে উন্নিত করা হয়েছে। রাস্তা প্রশস্ত হওয়ায় ট্রাকের জট কমে গেছে। ফলে রাস্তার উপর পণ্যবাহী ট্রাককে আর দিনের পর দিন পড়ে থাকতে হচ্ছে না। নতুন শেড নির্মাণের ফলে উন্মুক্ত আকাশের নীচে মালামাল পড়ে থাকছে না। পূর্বে সামান্য বৃষ্টিতে বন্দরের অভ্যন্তরে পানি জমে থাকতো, এখন ড্রেনেজ সিস্টেম উন্নত হওয়ায় পানি নিষ্কাশনের যথেষ্ট উন্নতি হয়েছে। ফলে ময়লা দুর্গন্ধ ছড়ায় না। মশার বিস্তার কমেছে। পূর্বে পাঁচ থেকে সাত দিন লেগে যেত এখন এক থেকে দুই দিনের মধ্যে ট্রাকসমূহ পণ্য খালাসের জন্য বন্দরে প্রবেশ করতে পারছে।

বন্দরের অনেক কাজ এখন এক স্থান থেকেই সম্পন্ন করা সম্ভব হচ্ছে, সে ক্ষেত্রে পূর্বের মত নানা দপ্তরে যেতে হয় না। এর ফলে সময় এবং অর্থের সাশ্রয় হয়েছে। কম্পিউটারাইজড হওয়ায় এবং অনলাইনে কাজ করায় বন্দরের কাজের স্বচ্ছতা এসেছে এবং রাজস্ব আদায়ে অগ্রগতি হয়েছে। বন্দরের আয় পূর্বের তুলনায় দ্বিগুণেরও বেশি বৃদ্ধি পাচ্ছে। পূর্বে রাজস্ব আয় ছিল বছরে ৩৫ কোটি টাকা এখন তা বৃদ্ধি পেয়ে প্রায় ৮৫ কোটি টাকা হয়েছে। অর্থাৎ রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে।

৩.৯.৪ কেইস স্টাডির বিশ্লেষণ

মোঃ মজিবর সর্দার, বন্দর শ্রমিক, গ্রাম বোয়ালিয়া, বেনাপোল, শার্শা, যশোর।

আমার ৩ ছেলে ১মেয়ে, পেশা বন্দর শ্রমিক পাশাপাশি কৃষিকাজ, আমি প্রায় ২০ বছর যাবৎ বেনাপোল স্থল বন্দরে শ্রমিকের কাজ করি, বেনাপোল স্থল বন্দর থেকেই আমার পরিবর্তন শুরু, যখন স্থল বন্দর ছিলনা তখন পরিবার পরিজন নিয়ে প্রায়ই খেয়ে না-খেয়ে কাটাতে হতো, স্থল বন্দরে কাজ শুরু করার পর থেকে ধীরে ধীরে আমার পরিবারের আর্থিক স্বচ্ছলতা ফিরতে থাকে, বেনাপোল স্থল বন্দরে যোগদানের শুরুর দিকেও তেমন স্বচ্ছলতা ছিল না, তাও প্রায় ১৫ বছর ওভাবেই অস্বচ্ছলতার মধ্যে কেটেছে। সেই সময় থেকেই আমার বড় ছেলের পড়াশোনার তাগিদ দিতে থাকি যাতে করে সে ভবিষ্যতে ভালো কিছু করতে পারে। বন্দরের পারিশ্রমিক দিয়েই পরিবারের ভরন-পোষণসহ বড় ছেলের পড়াশোনার খরচ চালাতে হিমশিম খেতাম। তারপর জন্ম নিলো আমার ২য় মেয়ে, পরিবারের ৩জন সদস্য থেকে ৪জন সদস্য হলাম। তারপরও আল্লাহর অশেষ রহমত এবং বন্দরের কল্যাণে ভালোই জীবনযাপন করছিলাম। মেয়ে বড় হতে লাগলো খরচ বাড়তে থাকলো কিন্তু আয়-রোজগার ব্যয়ের তুলনায় কমই হচ্ছিলো, এরপর পরিবারের নতুন সদস্য যুক্ত হলো আমার ৩য় ছেলে, খরচ আরও বেড়ে গেলো, সারাদিন পরিশ্রম করে যা আয় হতো তা দিয়ে সংসার মোটামুটি ভালোই চলে যাচ্ছিলো। কিন্তু ছেলে-মেয়ে বড় হবার সাথে সাথে খরচও বাড়তে থাকলো। তারপর বছর পাঁচেক পূর্বে সাসেক নামে একটা প্রকল্প বাস্তবায়ন হতে শুরু করলো, তারপর থেকে বন্দরের কাজের পরিমাণ বাড়তে থাকলো সাথে আয়ের পরিমাণটাও বাড়তে লাগলো। ফলস্বরূপ সংসারে আয়ও বাড়তে থাকলো। বন্দর থেকে যা আয় হতো তা দিয়ে সংসারের খরচ বাদ দিয়ে সন্তানদের পড়াশোনার খরচটাও বেশ ভালোই চলছিলো, এবং এখনও ভালো চলছে। তিনি বলেন বন্দরের উন্নয়নের ফলে শুধু আমি নই, বন্দরের আশেপাশের সবাই উপকৃত হচ্ছে এবং হবে। এক কথায় বন্দর বাঁচলে শ্রমিক বাঁচবে, বন্দরের উন্নয়ন হলে শ্রমিকদের উন্নয়ন হবে।

তিনি আরও বলেন, সেই শুরু থেকে বন্দরে শ্রম দিতে দিতে আজকে আমার বড় ছেলে বেসরকারি একটা প্রতিষ্ঠানে চাকরি করে, মেজো মেয়ে ক্লাস নাইনে পড়াশোনা করছে, ছোট ছেলে ক্লাস থ্রিতে পড়াশোনা করছে, সবকিছু মিলিয়ে আমি স্বচ্ছলতার মধ্যে জীবনযাপন করছি। তবে সব থেকে সুখের কথা হচ্ছে ২০ বছর পূর্বের থেকে গত তিন বা চার বছর সব থেকে বেশি স্বচ্ছলতা অর্জন করেছি। ২০ বছর পূর্বের মতো এখন আর খেয়ে না খেয়ে দিনযাপন করতে হয় না। পূর্বের থেকে অনেক ভালো আছি, সুস্থ আছি। আমি চাই বন্দরের আরও উন্নতি হোক, এরকম আরও প্রকল্প বাস্তবায়ন হোক।

৩.৯.৫ স্থানীয় কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

মাঠ পর্যায়ের তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের পর পরবর্তীতে ক্রয় প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাগণের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার স্থান, তারিখ, সময় এবং অতিথিদের তালিকা চূড়ান্ত করা হয়। তবে কর্মশালার স্থান নির্বাচনে প্রকল্প এলাকার উপর স্টাডি করে বিভিন্ন নির্দেশক যেমন প্রকল্পের কাজের পরিধি, সুবিধাভোগীর সংখ্যা ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে আইএমইডি'র কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে বেনাপোল স্থল বন্দরকে স্থানীয় কর্মশালার এলাকা হিসাবে নির্বাচন করা হয়েছিল। অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে যারা ছিলেন তাদের মধ্যে স্থানীয় পর্যায়ের বিভিন্ন পেশার মানুষ, স্থানীয় সরকারের প্রতিনিধি, প্রশাসনের কর্মকর্তা, আমদানি ও রপ্তানিকারক সমিতির প্রতিনিধি, ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট, স্থল বন্দরের স্থানীয় ও প্রধান কার্যালয়ের কর্মকর্তাসহ ক্রয় কর্তৃপক্ষ অর্থাৎ আইএমইডি'র কর্মকর্তা। যেসকল বিষয়বস্তু নিয়ে স্টেকহোল্ডারদের সাথে আলোচনা করা হয়েছিল তা নিম্নে উপস্থাপন করা হলো:

প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা, প্রধান প্রধান কর্মকান্ডসমূহের বর্তমান কার্যকারিতা ও রক্ষণাবেক্ষণ, এলাকায় দৃশ্যমান পরিবর্তন, এলাকার কর্মসংস্থান ও দারিদ্র্য বিমোচনসহ প্রকল্পটির প্রভাব, বন্দরের সক্ষমতা অর্জন, প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ এবং সৃষ্ট সুযোগ সুবিধা ও ঝুঁকিসমূহ।

কর্মশালায় আলোচকবৃন্দ প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা সম্পর্কে বলেন, এটি একটি যুগোপযোগি প্রকল্প ছিল। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে বর্ষায় কাদা আর শীতে ধুলাবালির মধ্যে পণ্য খালাস করতে হতো। এতে তাদের লভ্যাংশের পরিমাণও হ্রাস পেত। বর্তমানে বন্দরের পরিবেশ যথেষ্ট উন্নত হয়েছে, দ্রুত পণ্য খালাস করায় তাদের লাভের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে বন্দরে পণ্য উঠা-নামার পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ায় বন্দর কর্তৃপক্ষের আয়ের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পটির মাধ্যমে বন্দরসমূহে যেসকল কর্মকান্ড বাস্তবায়িত হয়েছিল তার কার্যকারিতা এখনও বিদ্যমান আছে এখন পর্যন্ত তাদের কোন অসুবিধা হয়নি। তবে চাহিদার তুলনায় প্রকল্পটির ব্যপ্তি কম ছিল। প্রকল্পটির মাধ্যমে সকল শেড পুন:নির্মিত হলে সকল দিক দিয়ে বন্দর ব্যবহারকারীদের উপকার হতো। তবে প্রকল্পটি স্থল বন্দরের জন্য একটি মাইলফলক। এরপরে যেসকল প্রকল্প গ্রহণ করা হবে তার কলেবর আরও বড় হবে এবং এর মাধ্যমে বন্দর ব্যবহারকারীগণ আরও সুবিধা লাভ করতে পারবেন। বন্দরে যেসকল অবকাঠামোগত উন্নয়ন করা হয়েছে সেগুলোর উল্লেখযোগ্য কোন মেরামতের প্রয়োজন হয়নি। তবে রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অবশ্যই বরাদ্দ রাখতে হবে

বিগত বছরসমূহে বন্দরের আশেপাশের এলাকায় দৃশ্যমান পরিবর্তন ঘটেছে। নতুন ব্যবসা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে, বাড়িঘর তৈরী হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, এলাকায় জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। নতুন ব্যবসা প্রতিষ্ঠান গড়ে ওঠায় মানুষের কাজের ক্ষেত্র সৃষ্টি হয়েছে। অন্য অঞ্চল থেকে মানুষ এখানে কাজ করতে আসায় বাড়িভাড়াও বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পটির ফলে বন্দরে সেবা গ্রহণ প্রক্রিয়া সহজ হওয়ায় অর্থাৎ ডিজিটাল হওয়ায় সময় কম লাগছে এবং বন্দরের কাজ এক জায়গা থেকে শেষ করা যাচ্ছে। তবে সেবা প্রদানকারী কর্তৃপক্ষের আরও আন্তরিকতা আবশ্যক।

প্রকল্পটির সবচেয়ে বড় সবল দিক হচ্ছে, যথা সময়ে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হওয়ার পাশাপাশি আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ বৃদ্ধি। পূর্ব অপেক্ষা কম সময়ে পণ্য খালাস করা এবং ট্রান্সশিপমেন্ট পণ্যসমূহ রোদ-বৃষ্টিতে নষ্ট হচ্ছে না।

প্রকল্পটির আওতায় বন্দরে কোন স্যানিটেশনের ব্যবস্থা রাখা হয়নি। এটি প্রকল্পের একটি দুর্বল দিক। বন্দরের সম্ভাবনার জায়গা হচ্ছে আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধির সাথে সাথে বন্দরের রাজস্ব আয় বাড়বে। বন্দর কেন্দ্রিক আরও কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে। বর্তমানে সবচেয়ে বড় ঝুঁকি হচ্ছে যেসকল অবকাঠামোর উন্নয়ন করা হয়েছে তার স্থায়িত্ব ধরে রাখা।

চিত্র ৩.২৫: স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা

৩.১০ আইএমইডি কর্তৃক সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের সুপারিশ প্রতিপালন

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) কর্তৃক পরিচালিত SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land port (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনে মোট ৬টি সুপারিশ প্রদান করা হয়েছিল। প্রকল্প পরিচালক এবং উপ-প্রকল্প পরিচালক-এর সাথে আলোচনা থেকে জানা যায় যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে সৃষ্ট সুবিধাদির উত্তম ব্যবহারের জন্য উক্ত সুপারিশসমূহ ছিল খুবই বাস্তবসম্মত। সেই লক্ষ্যে বাস্তবায়নকারি কর্তৃপক্ষ বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের আলোকে স্থল বন্দর কর্তৃকপক্ষ কর্তৃক গৃহীত পদক্ষেপ সম্পর্কে নিম্নে আলোচনা করা হলো:

সারণি ৩.১৭: আইএমইডি'র সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের সুপারিশ প্রতিপালন

ক্রমিক নং	সুপারিশসমূহ	গৃহীত পদক্ষেপ
১.	ভবিষ্যতে ডিপিপিতে সঠিক সময় নির্ধারণপূর্বক প্রকল্পের কাজ সম্পন্নের লক্ষ্যে বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে আরো দায়িত্ববান হতে হবে;	আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর অন্যান্য প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নে এ বিষয়টি অনুসরণ পূর্বক কার্যক্রম গ্রহণ করা হচ্ছে। উদাহরণ হিসাবে "বাংলাদেশ রিজিওনাল কানেকটিভিটি প্রজেক্ট-১: ডেভেলপমেন্ট অব শেওলা, ভোমড়া, রামগড় ল্যান্ড পোর্টস এন্ড আপগ্রেডেশন অব সিকিউরিটি সিস্টেম অব বেনাপোল ল্যান্ড পোর্ট" প্রকল্পের নামটি উল্লেখ করা যায়।
২.	বেনাপোল স্থল বন্দরের মাস্টার ড্রেন এবং আরসিসি রাস্তার ময়লা আবর্জনা অপসারণের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট সংস্থা কর্তৃক প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণসহ পয়:নিষ্কাশন ব্যবস্থা আরও আধুনিকায়ন করা প্রয়োজন;	বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব বাজেটের আওতাধীয় বেনাপোল স্থল বন্দরের মাস্টার ড্রেন এবং আরসিসি রাস্তার ময়লা আবর্জনা অপসারনের কার্যক্রম পরিচালনা করছে।

ক্রমিক নং	সুপারিশসমূহ	গৃহীত পদক্ষেপ
৩.	আরসিসি রাস্তা ঘেঁষে যে, সীমানা প্রাচীরটি রয়েছে তা অতি পুরনো। এর মেরামত/ সংস্কার/ আধুনিক করা যেতে পারে;	বিশ্বব্যাংকের আওতাধীন "বাংলাদেশ রিজিওনাল কানেকটিভিটি প্রজেক্ট-১: ডেভেলপমেন্ট অব শেওলা, ভোমড়া, রামগড় ল্যান্ড পোর্টস এন্ড আপগ্রেডেশন অব সিকিউরিটি সিস্টেম অব বেনাপোল ল্যান্ড পোর্ট" প্রকল্পের মাধ্যমে সীমানা প্রাচীর নতুনভাবে নির্মাণের কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। ইতোমধ্যে দরপত্র আহবান করা হয়েছে এবং ক্রয় প্রক্রিয়া চলমান রয়েছে।
৪.	আমদানী-রপ্তানীকারকদের ট্যারিফ এর সফট ওয়্যার অটোমেশনটি যদি ব্যাংক ও কাস্টমস এর সাথে লিংক করা যায় তবে উপকারভোগীরা আরো উপকৃত হবে;	এ কার্যক্রম চলমান রয়েছে। অটোমেশনটি স্থানীয় জনতা ব্যাংকের সাথে লিংক করা হয়েছে। তবে কাস্টমস কর্তৃপক্ষের সাথে লিংক করার লক্ষ্যে এনবিআর-কে চিঠি প্রদান করা হয়েছে।
৫.	বেনাপোল স্থল বন্দরের অভ্যন্তরে শ্রমিকদের জন্য রাজস্ব বাজেট হতে আরো কয়েকটি টয়লেট নির্মাণ করা যেতে পারে ;	রাজস্ব বাজেটের আওতায় কয়েকটি টয়লেট ও শ্রমিকদের বিশ্রামাগার নির্মাণের জন্য গত ৬.৬.২১ ইং তারিখে ঠিকাদারকে NOA প্রদান করা হয়েছে।
৬.	বেনাপোল বাংলাদেশের সবচেয়ে বৃহৎ স্থল বন্দর। স্থল পথে আমদানি-রপ্তানির সিংহ ভাগ এ বন্দরের মাধ্যমেই হয়ে থাকে। বন্দরে আমদানী-রপ্তানীর পরিমাণ ক্রমশ: বাড়ছে। তাই গুরুত্ব বিবেচনায় স্থল বন্দরটিকে আরও আধুনিক করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক বিভিন্ন উন্নয়ন পরিকল্পনা হাতে নেয়া যেতে পারে।	বেনাপোল স্থল বন্দর সম্প্রসারণ ও আধুনিকায়নের লক্ষ্যে বিশ্বব্যাংকের সহায়তায় প্রায় ২০০০ কোটি টাকা ব্যয়ে একটি প্রকল্প গ্রহণের পরিকল্পনা রয়েছে। ইতোমধ্যে বিশ্বব্যাংকের সাথে মৌখিক আলোচনা হয়েছে এবং বিশ্বব্যাংক এতে সম্মতি প্রদান করেছে।

সূত্র: বাস্তবক, ২০২১

৩.১১ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

সমীক্ষায় নিয়োজিত তথ্যসংগ্রহকারী ও পরামর্শকবৃন্দ সরেজমিনে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের মাধ্যমে প্রকল্পের বিভিন্ন কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ করেন। তারা প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত বিভিন্ন কার্যক্রমসমূহের পরিমাপ/ পরিমাণ, অবকাঠামোসমূহের বর্তমান কার্যকারিতা, ব্যবহারের ধরণ, সংস্কার করা হয়েছে কিনা বা সংস্কারের প্রয়োজন আছে কিনা এবং অবকাঠামোসমূহ নির্মাণের ফলে সৃষ্ট সুবিধাদির তথ্য সংগ্রহ করে যে, বিশ্লেষণ করেন তা নিম্নে তুলে ধরা হলো:

সারণি ৩.১৮: প্রকল্প মাধ্যমে সৃষ্ট সুবিধাদির পর্যালোচনা

প্রকল্প এলাকা	নির্মিত অবকাঠামোর বিবরণ	দৈর্ঘ্য	বর্তমান অবস্থা	সংস্কার করা হয়েছে কি না	সংস্কার করার দরকার আছে কি না	সৃষ্ট সুবিধা
বেনাপোল স্থল বন্দর	পেভমেন্ট	১,১৮,২৩৪.১ বর্গ মি.	কার্যকর	না	না	বর্ষায় কাদা এবং শীতে ধুলাবালি হয় না। পণ্য দ্রুত খালাস করা যায়।
	ড্রেন	৬৯৩৫.৪ রানিং মিটার	কার্যকর	না	না	জলাবদ্ধতা নেই।
	সড়ক	১৩৭০৪ বর্গ মিটার	কার্যকর	না	না	এলাকায় যানজট নেই।

প্রকল্প এলাকা	নির্মিত অবকাঠামোর বিবরণ	দৈর্ঘ্য	বর্তমান অবস্থা	সংস্কার করা হয়েছে কি না	সংস্কার করার দরকার আছে কি না	সৃষ্ট সুবিধা
	ওয়্যার হাউস	৪১১৭ বর্গ মিটার	কার্যকর	না	না	পণ্যের নিরাপত্তাসহ দ্রুততম সময়ে পণ্য খালাস।
	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড	৪৪২৫ বর্গ মিটার	কার্যকর	না	না	বৃষ্টিতে কাচামাল নষ্ট হবার সম্ভাবনা নেই।
বুড়িমারী স্থল বন্দর	পেভমেন্ট	১২,৭৬৫.৯	কার্যকর	না	প্রয়োজন আছে	বর্ষায় কাদা এবং শীতে ধুলাবালি হয় না। পণ্য দ্রুত খালাস করা যায়।
	ড্রেন	১৫৮৭.৬ রানিং মিটার	কার্যকর নয়	না	প্রয়োজন আছে	বন্দর কর্দমাক্ত হয় এবং দুর্গন্ধ ছড়ায়।
	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড	১৯০৫ বর্গ মিটার	কার্যকর	না	প্রয়োজন আছে	বৃষ্টিতে কাচামাল নষ্ট হবার সম্ভাবনা রয়েছে।

সূত্র: মাঠ জরিপ, ২০২১

প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের বর্তমান কার্যকর অবস্থা বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়িত রাস্তার উন্নয়ন ১৩৭০৪ বর্গ মিটার, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ৬,৩৩০ বর্গ মিটার, ওয়্যার হাউজ ৪,২৩০ বর্গ মিটার, ড্রেনেজ সিস্টেম ৮,৫২৩ রা: মিটার নির্মাণ করা হয়। বর্তমানে বেনাপোল স্থল বন্দরের এসকল অবকাঠামো কার্যকর রয়েছে এবং এখন পর্যন্ত কোন অবকাঠামোর মেরামত বা সংস্কার করার প্রয়োজন হয়নি। সরেজমিনে পর্যবেক্ষনের মাধ্যমে দেখা যায় যে, প্রতিটি অবকাঠামো যথেষ্ট ভালো অবস্থায় রয়েছে। তবে বুড়িমারী স্থল বন্দরের ড্রেনসমূহে ময়লা জমে পানি নিষ্কাশন হতে পারে না। অপরদিকে ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের পাইপসমূহ ভেঙ্গে যাবার কারণে বৃষ্টির পানিতে পণ্য নষ্ট হবার সম্ভাবনা রয়েছে। পেভমেন্টের কোন কোন অংশ দেবে গিয়েছে, যেখানে বৃষ্টির পানি জমে থাকে।

৩.১২ বাংলাদেশ-ভূটান-ভারত-নেপাল স্ট্রাটেজিক হাবে সাসেক সড়ক সংযোগ প্রকল্পের প্রভাব

Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation Transport Infrastructure and Llogistics Study (BTILS) এর এক গবেষণায় বঙ্গোপসাগর উপকূলীয় দেশগুলোর পরিবহন ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্যে কতগুলো বিষয় চিহ্নিত করে উক্ত রাষ্ট্রগুলোর জন্য যৌথ নীতি-কাঠামো ও কৌশল সরবরাহ করা হয়। BTILS এর গবেষণা অনুসারে পণ্য পরিবহনে বন্দর ও সীমান্তে বিলম্বের কারণ শুল্ক গ্রহণ পদ্ধতি নয় বরং (i) সীমান্তের অবকাঠামো এবং যোগাযোগ পরিকল্পনার অভাব, (ii) সীমান্তে স্থল বন্দরগুলির পর্যাপ্ত ধারণ ক্ষমতা না থাকা, (iii) বাণিজ্য অনুশীলন হিসেবে স্থলবন্দরের “ট্রানজিট স্টোরেজ” এর পরিবর্তে "স্টক স্টোরেজ" ব্যবহার এবং (iv) আন্তঃসীমান্ত পরিবহন চুক্তির অভাব।

উপর্যুক্ত বাধাসমূহ দূরীকরণে সাসেক অঞ্চলভিত্তিক বিনিয়োগে পরিবহন, বাণিজ্য জোরদারকরণ, জ্বালানি ও অর্থনৈতিক করিডোর উন্নয়নের দিকে জোর দেয়। প্রাকৃতিক সম্পদ, শিল্প সম্ভাবনা ও কানেক্টিভিটি—এ তিন বিষয়ের ওপর লক্ষ্য রেখে "SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port" প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বাংলাদেশ, ভূটান, ভারত ও নেপালের মধ্যে স্থল বাণিজ্য এবং পর্যটন বৃদ্ধি পাবে। উন্নত মহাসড়ক এবং কম ভ্রমণের সময় জ্বালানী ব্যয়ের ক্ষেত্রে সাশ্রয় ঘটাবে। উত্তর-পূর্ব ভারত, নেপাল ও ভূটান বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে ট্রানজিটের ফলে বন্দর ব্যবহার করতে পারবে এবং তাদের প্রাকৃতিক সম্পদ রপ্তানি করতে পারবে। উদাহরণস্বরূপ, স্থলবেষ্টিত উত্তর-পূর্বাঞ্চলীয় রাজ্যসমূহ ভারতের মোট আয়তনের ২১% এবং মোট জনসংখ্যার ২৬%, কিন্তু ২০০৮ সালে এই অঞ্চলের মাথাপিছু জিডিপি ছিলো মাত্র ২৫,৮০০ রুপি যেখানে পুরো ভারতের মাথাপিছু জিডিপি ছিলো ৪২,১৪৩ রুপি। ফলে ট্রানজিটের মাধ্যমে ভারতের বাকী অংশের সাথে এর যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নতি হলে এই অঞ্চলের আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধির পাশাপাশি জাতীয় অর্থনীতিতেও ব্যাপক ভূমিকা পালন করতে পারবে। তেমনি বাংলাদেশও জ্বালানি আমদানি করতে পারবে সহজেই। বন্দরগুলোর উন্নতি করার পাশাপাশি প্রতিবেশী দেশগুলোতে নতুন নতুন বাজার ধরতে পারবে।

"SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত)" প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বেনাপোল ও বুড়িমারী বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়নের ফলে বন্দর দুটির ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি যানজট নিরসন এবং কম সময়ে পণ্য খালাস করা সম্ভব হচ্ছে। বন্দরসমূহে দ্রুততম সময়ে সেবা প্রদান এবং শুল্ক আদায় পদ্ধতি সহজতর হওয়ায় আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধি পেয়েছে। সুতরাং বলা যায় যে, এই স্ট্রাটেজিক হাবটিতে উক্ত প্রকল্পের যথেষ্ট প্রভাব রয়েছে। এ অঞ্চলের পরিবহন নেটওয়ার্কের আরও উন্নয়ন হলে এই স্ট্রাটেজিক হাবটি আরও গুরুত্বপূর্ণ হয়ে উঠবে।

৩.১৩ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার লেসন লার্নিং

- যথাযথ তদারকির মাধ্যমে নির্মাণ কার্যক্রম টেকসই করার পাশাপাশি পরিবেশের উন্নয়ন।
- আধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহারের মাধ্যমে দ্রুততম সময়ে সেবা নিশ্চিত করা।
- প্রকল্প বাস্তবায়নের পর অবকাঠামো টেকসই করার লক্ষ্যে রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের জন্য বরাদ্দ রাখা।
- প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে দ্রুততম সময়ে বন্দরের অপারেশনাল কার্যক্রম শুরু করা।
- বন্দরের কর্মকাণ্ডে স্বচ্ছতার বিষয়গুলো আমলে নিয়ে পরবর্তী প্রকল্প হাতে নেওয়া।
- উক্ত প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বেনাপোল ও বুড়িমারী বন্দরের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধির পাশাপাশি আমদানি-রপ্তানি এবং আয় বৃদ্ধির বিষয়টি লক্ষ্য রেখে অন্যান্য স্থল বন্দরেও এমন উন্নয়নমূলক প্রকল্প হাতে নেওয়া।
- প্রকল্পটি বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের দ্বিগুণ সময় লাগলেও প্রকল্পের কাজসমূহের গুনগত মান, অর্থ ছাড় ও ব্যয়ে সঠিকভাবে হওয়ার কারণে এডিবি-এর পক্ষ থেকে আলোচ্য প্রকল্পটিকে বেস্ট পারফরমেন্স এওয়ার্ড প্রদান করা হয়।

চতুর্থ অধ্যায়
SWOT Analysis

SWOT Analysis হলো Strengths, Weaknesses, Opportunities এবং Threats এর সংক্ষিপ্ত রুপ। এটি একটি কাঠামোগত পদ্ধতি যা প্রকল্পের উক্ত চারটি দিক মূল্যায়ন বা বিশ্লেষণ করে। তম্মধ্যে সবল ও দুর্বল দিকসমূহ, দুটি প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ বিষয় এবং প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রনাধীন সুযোগসমূহ এবং ঝুঁকিসমূহ বাইরের বিষয় যা প্রকল্প বাস্তবায়নকারীকে অনুমান করতে হয় এবং তদনুযারী সক্রিয় হতে হয়। SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land port (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য মূল তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার, দলগত আলোচনা, স্থানীয় কর্মশালা এবং অন্যান্য উৎস হতে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ (SWOT) শনাক্ত করা হয়েছে। এই SWOT- এর আলোকে ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।

প্রকল্পের সবল দিকসমূহ

- **প্রকল্পের উন্নত ব্যবস্থাপনাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সুষ্ঠু পরিকল্পনা, উন্নত ব্যবস্থাপনা, এবং যথাসময়ে প্রকল্পের বরাদ্দকৃত অর্থ ছাড় করার মাধ্যমে নির্ধারিত বাজেটের মধ্যেই সকল কাজ সম্পাদন করা সম্ভব হয়েছে।
- **প্রকল্পের নিবিড় মনিটরিং ব্যবস্থাঃ** আইএমইডি, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পের নিবিড় মনিটরিং ব্যবস্থা থাকার ফলে প্রকল্পে অবকাঠামো নির্মাণসহ অন্যান্য অঙ্গের কাজ সাফল্যের সাথে সমাপ্ত করা সম্ভব হয়েছে।
- **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনা সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিদের প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা থাকাঃ** প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনায় সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিদের প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা থাকায় প্রয়োজনীয় মুহুর্তে গুরুত্বপূর্ণ সিদ্ধান্ত প্রহণ সহজ হয়েছে।
- **স্থল বন্দরের নিজস্ব জনবল দ্বারা প্রকল্প বাস্তবায়নঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নে স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবল সম্পৃক্ত থাকায় প্রকল্পের সকল অঙ্গের বাস্তবায়ন সহজ হয়েছে।
- **প্রকল্প এলাকার পরিবেশগত উন্নয়নঃ** বন্দরের পেভমেন্ট আরসিসি ঢালাই করার কারণে গ্রীষ্মকালে ধুলাবালি কম হচ্ছে ও বর্ষাকালে কাদা হচ্ছে না ফলে বন্দরের পরিবেশ উন্নত হয়েছে।
- **কর্মকতা কর্মচারীদের তৎপরতা বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর বন্দরে কর্মরত কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং বন্দর শ্রমিকদের কর্ম তৎপরতা বন্দরের কার্যক্রম আরও বেগবান হয়েছে।
- **বেনাপোল বন্দরের অটোমেশনঃ** এর ফলে বন্দর ব্যবহারকারীগণ একই স্থান থেকে সকল সেবা পাচ্ছেন এতে তাদের সময়ের সাশ্রয় হচ্ছে। অপরদিকে বন্দরের রাজস্ব আদায়ে স্বচ্ছতা এসেছে।

প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ

- **পরামর্শক কর্তৃক ড্রইং ও ডিজাইন প্রস্তুত করতে বিলম্বঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়োজিত পরামর্শক কর্তৃক প্রকল্পের নকশা প্রস্তুত করতে দেরী করায় প্রকল্প সম্পন্ন করতে অতিরিক্ত সময় লেগেছে।
- **জনগণের অংশগ্রহণমূলক প্রকল্প নয়ঃ** স্থানীয় জনপ্রতিনিধি কিংবা জনগণকে এই প্রকল্পে সম্পৃক্ত করা হয়নি।

- **রাসায়নিক পণ্যের যথাযথ উপযুক্ত ব্যবস্থাপনা না থাকাঃ** বিস্ফোরক ও বিপজ্জনক এবং দাহ্য রাসায়নিক জাতীয় পণ্য যেমন: ডলোমাইট, হাইড্রোক্লোরাইড, হাইড্রোজেন পারঅক্সাইড, বিপজ্জনক কঠিন পদার্থ, বিপজ্জনক উপাদান ছাড়াও কিছু কস্টিক সোডা রাখার জন্য যথাযথ ব্যবস্থা নেই।

- **স্যানিটেশনের উপর কোন কাজ না থাকাঃ** এই প্রকল্পের আওতায় বন্দরে স্যানিটেশনের উপর কোন কাজ করা হয়নি যা এই প্রকল্পের এবটি দুর্বল দিক হিসাবে বিবেচনা করা যায়।

- **বন্দরের ভিতরে খোলা জায়গায় দাঁড়িয়ে সেবা গ্রহণ ও প্রদানঃ** বুড়িমারী বন্দরে আমদানি-রপ্তানিকারক, পরিবহন বা বন্দর শ্রমিক কিংবা বন্দরে আগত দর্শনার্থীদের জন্য বিশ্রামাগার না থাকর ফলে বন্দরের ভিতরে খোলা জায়গায় দাঁড়িয়ে সেবা গ্রহণ করতে হয়।

প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট সুযোগ

- **বন্দর শ্রমিক তথা দরিদ্র মানুষের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নের সুযোগঃ** এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বন্দর শ্রমিক তথা দরিদ্র মানুষের অধিক কর্মসংস্থান সৃষ্টির পাশাপাশি এদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

- **ভবিষ্যতে আরও বড় প্রকল্প বাস্তবায়নের সুযোগ সৃষ্টিঃ** বেনাপোল ও বুড়িমারী বন্দরে এই প্রকল্প সফলভাবে বাস্তবায়নের ফলে পরবর্তীতে এই ধরনের আরও প্রকল্প বাস্তবায়নের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

- **আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ বৃদ্ধিঃ** রাস্তা নির্মাণ, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড, ওয়্যার হাউজ স্থাপন বা অবকাঠামো নির্মাণের ফলে পণ্য আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের পরিমাণ বৃদ্ধি পাচ্ছে।

- **কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রত্যক্ষ ভূমিকা থাকবেঃ** এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে বন্দর ও তার আশেপাশের এলাকার দরিদ্র ও বেকার মানুষের নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রত্যক্ষ ভূমিকা রাখছে।

- **দীর্ঘদিনের সমস্যা প্রধান সড়কে যানজট সমস্যার নিরসনঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে পণ্যবাহী ট্রাকগুলো অতি অল্প সময়েই বন্দরে প্রবেশ করতে পারছে বা বন্দর থেকে বের হতে পারছে। ফলে বন্দরের প্রধান সড়কে দীর্ঘদিনের সমস্যা যানজট নিরসন হয়েছে।

- **বন্দর পরিচালনায় প্রযুক্তির ব্যবহারঃ** বন্দর পরিচালনায় প্রযুক্তির ব্যবহার বন্দরের কার্যক্রমকে এগিয়ে নিয়ে যাচ্ছে বহুগুণে।

- **প্রকল্প এলাকা এবং আশেপাশে জমির ব্যবহার বৃদ্ধিঃ** বন্দরের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য বৃদ্ধির ফলে প্রকল্প এলাকা ও তার আশেপাশে জমির ব্যবহার বৃদ্ধি পেয়েছে পাশাপাশি জমির মূল্যও বৃদ্ধি পেয়েছে।

- **রাজস্ব আয় বৃদ্ধিঃ** বন্দরের আকার বাড়িয়ে সকলদিক দিয়ে উন্নত ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে দোকানপাট বৃদ্ধি, ব্যবসা-বাণিজ্যের বৃদ্ধির মাধ্যমে দেশের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি সম্ভব হয়েছে।

- **মানুষের কর্ম ঘন্টার সর্বোত্তম ব্যবহারঃ** প্রধান সড়কে দীর্ঘদিনের যানজট সমস্যা সমাধান, বন্দরের পেভমেন্ট উন্নতকরণ, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ, ওয়্যার হাউস এবং বন্দর অটোমেশন হবার ফলে মানুষের কর্ম ঘন্টার সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত হচ্ছে।

প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ

- **প্রকল্প এলাকার নিরাপত্তাঃ** প্রকল্প এলাকায় যথেষ্ট নিরাপত্তাকর্মীর অভাবে বাইরের মানুষ অবাধে চলাফেরা করছে যা বন্দরের নিরাপত্তা ব্যবস্থাকে ঝুঁকির মুখে ফেলছে।
- **বন্দর পরিচালনায় প্রযুক্তির ব্যবহারকে ইতিবাচকভাবে গ্রহণ না করাঃ** অনেক বন্দর ব্যবহারকারী প্রযুক্তির ব্যবহারকে ইতিবাচকভাবে গ্রহণ করে না।
- **পরিবেশ দূষণঃ** বুড়িমারী বন্দরের আশেপাশে পাথর ভাঙ্গার কারণে বায়ুদূষণ ও শব্দদূষণের ঝুঁকি রয়েছে। এছাড়াও বন্দরে দুর্গন্ধের ফলে বন্দর শ্রমিক এবং পরিবহন শ্রমিকদের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ঝুঁকি বাড়ছে।
- **ভৌত অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ কাজ না হওয়াঃ** বুড়িমারী বন্দরে ড্রেন ময়লা-আবর্জনায় ভরে গিয়ে পানি নিষ্কাশন হচ্ছে না। ফলে বন্দরে যেখানে সেখানে পানি জমে থাকে। ট্রান্সশিপমেন্ট শেডের পাইপ ভেঙ্গে বৃষ্টির পানি পেভমেন্টে পড়ছে এবং পচনশীল পণ্য ভিজে নোংরা ও দুর্গন্ধ ছড়াচ্ছে। এসব অবকাঠামো মেরামত না করলে বন্দরের উন্নয়ন ব্যাহত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।
- **দুর্বল সীমানা প্রাচীরঃ** বেনাপোল বন্দরের সীমানা প্রাচীর পুরাতন ও দুর্বল হয়ে পড়েছে যা যেকোন সময় ধ্বসে পড়তে পারে।
- **পানি নিষ্কাশনে খাল খননঃ** বেনাপোল বন্দরের পার্শ্ববর্তী খাল যা রেলওয়ের বড়পাট নামে পরিচিত খনন না করা হলে বর্ষা মৌসুমে বন্দরে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

পঞ্চম অধ্যায়
সার্বিক পর্যবেক্ষণ

SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land port (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের উদ্দেশ্যসমূহ হলো: বেনাপোল ও বুড়িমারী স্থল বন্দরের ভৌত অবকাঠামো উন্নয়ন; এবং স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ। উক্ত প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার মাধ্যমে সার্বিক অগ্রগতি, ক্রয় প্রক্রিয়া, উদ্দেশ্য অর্জন, বিভিন্ন কার্যক্রম বাস্তবায়ন ও বাস্তবায়নজনিত সমস্যা চিহ্নিতকরণ, সমস্যা সমাধানে করণীয়, সম্ভাব্যতা যাচাই, টেকসই পরিকল্পনাসহ বিভিন্ন বিষয়সমূহ পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। নিম্নে সেগুলোর আলোকপাত করা হলো:

- পর্যবেক্ষণে দেখা যায় সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের জনবল হ্রাস, ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ও ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ ব্যয় হ্রাস এবং স্ক্যানার ও এর আনুষাঙ্গিক মালামাল স্থাপন বাদ দেয়ায় ১১১৩.৩৭ লক্ষ টাকা প্রকল্প ব্যয় হ্রাস পায়। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয় ১৫৬৯০.৩৩ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৫০৭৫.২৬ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৬১৫.০৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। অপরদিকে নিয়োগপ্রাপ্ত পরামর্শক কর্তৃক ড্রইং ও ডিজাইন প্রস্তুত করতে বিলম্ব করায় শুরুতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্ব হয়। বেনাপোল স্থল বন্দরে যানবাহনের চাপ এবং পণ্য জট থাকায় ঠিকাদারকে একবারে সকল নির্মাণ এলাকা হস্তান্তর না করে আংশিকভাবে হস্তান্তর করায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয় (অনুচ্ছেদ: ১.৬)।
- প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নে লগ ফ্রেম-এর OVI কলামে কোন নিদের্শক নেই যা ডিপিপি-এর অন্যতম দুর্বলতা হিসাবে উল্লেখ করা যায় (অনুচ্ছেদ: ১.৯)।
- প্রকল্পের আউটপুট, আউটকাম বা উদ্দেশ্য কতটুকু অর্জিত হয়েছে এবং ইতিবাচক প্রভাব নির্ণয়ে প্রকল্পটির ভূমিকা কতটুকু তা সঠিকভাবে বিশ্লেষণের জন্য এ ধরণের প্রকল্পের ভূমিকা কতটুকু তা সঠিকভাবে বিশ্লেষণের জন্য এ ধরনের প্রকল্পের ফিজিবিলিটি স্টাডির পর সুনির্দিষ্ট এক্সিট প্লানসহ ডিপিপি প্রণয়ন করা দরকার বলে প্রতিয়মান হয়েছে (অনুচ্ছেদ: ৩.২.১)।
- বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে বেনাপোল ও বুড়িমারী উভয় বন্দরেই উন্নতমানের আরসিসি ইয়ার্ড স্থাপন, সুবিশাল ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ এবং বেনাপোলে ওয়্যার হাউজ নির্মাণ করার ফলে বন্দরে পণ্যবাহী ট্রাক ঢুকতে বা বন্দর থেকে বের হতে কম সময় লাগছে , দ্রুত পণ্য খালাস করতে পারছে। ফলে বন্দরে আমদানি-রপ্তানি বৃদ্ধির পাশাপাশি আয়ও বেড়েছে (অনুচ্ছেদ: ৩.১.৩)।
- স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন কর্মকর্তাদের স্থল বন্দর পরিচালনা বিষয়ে বৈদেশিক অভিজ্ঞতা অর্জনসহ স্থল বন্দর দুটির কার্যক্রম মনিটরিং করার লক্ষ্যে অটোমেশনের ফলে কর্মকর্তাদের বন্দর পরিচালনার সক্ষমতা পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ: ।
- প্রকল্পের মাধ্যমে ওয়্যার হাউস এবং ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণের ফলে পণ্যের নিরাপত্তা বৃদ্ধিসহ পচনশীল পণ্য দ্রুত খালাসের ফলে পণ্য নষ্ট হচ্ছে না, ফলে ব্যবসায়িদের লাভের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে (অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।
- টার্মিনালের পেভিং, রাস্তার উন্নয়ন এবং ড্রেন নির্মাণের ফলে পরিবেশের উন্নয়নের পাশাপাশি যানজট এবং পণ্যজট হ্রাস পেয়েছে (অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।

- প্রকল্পের মাধ্যমে বন্দরে রাস্তা নির্মাণ করার ফলে শুষ্ক মৌসুমে ধূলা-বালি হয় না এবং বর্ষা মৌসুমে কাদা হয় না। সহজে বড় বড় ট্রাক বন্দরে প্রবেশ ও বাহির হতে পারে ফলে যানজট হ্রাস পেয়েছে (অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।
- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে পণ্য খালাসে সময়ের সাশ্রয় হচ্ছে যা বন্দর ব্যবহারকারীদের কর্ম ঘন্টার সাশ্রয় হচ্ছে (অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।
- প্রকল্পটির মাধ্যমে নির্মিত অবকাঠামো উন্নয়নের ফলে বন্দর ব্যবহারকারীদের নানা ধরনের সুবিধা হচ্ছে। যানজট হ্রাসসহ পণ্য খালাসে সুবিধা, ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার, জমির ব্যবহার বৃদ্ধির সাথে সাথে জমির মূল্য বৃদ্ধি (অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।
- সড়ক, পেভমেন্ট, ড্রেন, ওয়্যারহাউস ও ট্রান্সশিপমেন্ট শেড উন্নয়নের ফলে বেনাপোল বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধি পেলেও এ বন্দরের সীমানা প্রাচীর পুরাতন হবার কারণে দুর্বল হয়ে পড়েছে সেই সাথে বন্দরের চারপাশের সড়ক ও জমি উঁচু হবার কারণে প্রাচীরটি অনেকটাই নিচু হয়ে পড়েছে যা বন্দরের নিরাপত্তার জন্য হুমকি স্বরুপ (অনুচ্ছেদ: ৪)।
- স্থল বন্দরের অভ্যন্তরে শ্রমিকদের জন্য পানীয় জল এবং টয়লেটের পর্যাপ্ত সুবিধা না থাকার ফলে তাদের কাজে ব্যাঘাত সৃষ্টি হয় (অনুচ্ছেদ: ৪)।
- বন্দরে পর্যাপ্ত সংখ্যক সিসি ক্যামেরা এবং আলোর ব্যবস্থা না থাকার ফলে বন্দরের নিরাপত্তায় ব্যবস্থা বিঘ্নিত হচ্ছে। সেই সাথে অগ্নি নির্বাপণ ব্যবস্থা ও ফায়ার হাইড্রেন্ট সিস্টেম পূর্বেকার মতই রয়ে গেছে যা বন্দরের সক্ষমতায় কিছুটা হলেও ঘাটতি বলে প্রতিয়মান হয় (অনুচ্ছেদ: ৩.৭.৬)। অপরদিকে ভারতীয় পরিবহন শ্রমিকদের কোন ড্রেস কোডের ব্যবস্থা না থাকায় তাদের বন্দর ও এর আশপাশের এলাকায় অবাধ চলাচল প্রকল্প এলাকার নিরাপত্তাসহ স্বাস্থ্য ঝুঁকির সৃষ্টি করছে।
- প্রকল্পের মাধ্যমে অবকাঠামো নির্মাণের পর তা রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের কোন ব্যবস্থা না থাকায় প্রকল্পের মাধ্যমে সৃষ্ট সুবিধা টেকসই হবার সম্ভাবনা কম রয়েছে (অনুচ্ছেদ: ৪)।
- বুড়িমারী বন্দরের আয়তন কম হওয়া এবং ওয়্যার হাউজে পণ্য রাখার ভাড়া তূলনামূলকভাবে বেশী হওয়ায় আমদানিকারকেরা বন্দরের বাহিরে পাথরসহ অন্যান্য পণ্য খালাস করে থাকে। ফলে ভারতীয় ট্রাকগুলো বন্দর থেকে প্রায় ৪-৫ কিলোমিটার পর্যন্ত যাচ্ছে যা নিরাপত্তা ব্যবস্থার জন্য বড় ঝুঁকি (অনুচ্ছেদ: ৪) ।
- বুড়িমারী বন্দর দিয়ে আমদানিকৃত পাথর বন্দরের নিকটে ভাঙ্গার ফলে এলাকার বায়ু দূষণ ও শব্দ দূষণ দিনদিন বেড়ে চলছে (অনুচ্ছেদ: ৪)।

ষষ্ঠ অধ্যায়
সুপারিশ ও উপসংহার

৬.১ সুপারিশ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা এবং সার্বিক পর্যবেক্ষণের আলোকে নিম্নোক্ত সুপারিশসমূহ তুলে ধরা হলো-

১. ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণ, জমি অধিগ্রহণ ইত্যাদির পূর্বে Detailed Feasibility Study করা যেতে পারে।

২. বন্দরের সক্ষমতা আরও বৃদ্ধির লক্ষ্যে পুরাতন শেডগুলো ভেঙ্গে আধুনিক মানের নতুন শেড নির্মাণ করা যেতে পারে।

৩. অতি বৃষ্টিতে প্রকল্প এলাকায় যাতে জলবদ্ধতার সৃষ্টি না হয় সে লক্ষ্যে ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার রাখার পাশাপাশি বেনাপোল স্থল বন্দরের ড্রেনসমূহ রেলওয়ের যে বড় পাটের সাথে মিলিত হয়েছে তার সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

৪. বন্দর শ্রমিকদের পানীয় জল এবং পর্যাপ্ত স্যানিটেশন ব্যবস্থা করার পাশাপাশি নিয়মিত পরিষ্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

৫. বন্দরের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে রাসায়নিক পণ্য রাখার জন্য আধুনিক অগ্নি নির্বাপন ব্যবস্থাসহ রাসায়নিক শেড নির্মাণে ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

৬. প্রকল্প এলাকায় ভারতীয় পরিবহন শ্রমিকদের অবাধ চলাচল রোধে একটি ড্রেস কোড প্রণয়ন করা যেতে পারে সেই সাথে বন্দরে বাহিরের কেউ প্রবেশ করতে না পারে সে বিষয়ে বন্দর কর্তৃপক্ষের কঠোর পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।

৭. প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত অবকাঠামোসমূহের কার্যকারিতা টেকসই রাখার লক্ষ্যে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার করার নিমিত্তে রাজস্ব বাজেটে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ রাখা যেতে পারে।

৮. প্রতি নিয়ত আমদানি বৃদ্ধির পেক্ষাপটে ভবিষ্যতে বেনাপোল বন্দরের জায়গায় পণ্য সংকুলান কঠিন হয়ে পড়বে, সেই প্রেক্ষিতে এখনই বাইপাসের পাশে যে ২৫ একর ফাঁকা জায়গা রয়েছে তা বন্দরের জন্য অধিগ্রহণ করা যেতে পারে। একই ভাবে বুড়িমারী বন্দর এলাকার আয়তন বৃদ্ধির ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

৯. বুড়িমারী বন্দরের আশে-পাশে শব্দ দূষণ ও পরিবেশ দূষণ যাতে না ঘটে সেজন্য বন্দরের অভ্যন্তরে পাথর ভাঙ্গার ব্যবস্থা করতে হবে। প্রয়োজননে বিদ্যমান ইয়ার্ডকে আরও সম্প্রসারণ করা যেতে পারে।

১০. বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে আধুনিক সেবা প্রদানের পদ্ধতি অবগত হবার জন্য উন্নত বিশ্বের স্থল বন্দরসমূহের Best Practice অবগত হবার লক্ষ্যে অভিজ্ঞতা বিনিময় করা যেতে পারে।

১১. পাশ্ববর্তী দেশসমূহের মধ্যে বাণিজ্য বৃদ্ধি এবং দ্রুত পণ্য খালাসের লক্ষ্যে প্রায় সকল বন্দরে সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

১২. বেনাপোল পৌরসভা মাস্টার প্লানের সাথে সামঞ্জস্য রেখে বেনাপোল স্থল বন্দরে ৫০ বছর মেয়াদি মাস্টার প্লান প্রণয়ন করে দ্রুত বাস্তবায়নের মাধ্যমে রাজস্ব আয় বৃদ্ধির পাশাপাশি বন্দর ব্যবহারকারীদের সর্বোচ্চ সেবা নিশ্চিত করা যেতে পারে।

৬.২ উপসংহার

"SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port" শীর্ষক প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে স্থলবন্দর দুটির মাধ্যমে বাংলাদেশে আসা পণ্যবাহী ট্রাকের দ্রুত পণ্য খালাস, যানজট নিরসন ও আমদানি-রফতানি কাজে গতিশীলতা আনা সম্ভব হয়েছে। উক্ত প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে চার লেনের সড়ক, ড্রেন, অত্যাধুনিক আরসিসি ইয়ার্ড নির্মাণ, উন্নত ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ, সুবিশাল ওয়্যার হাউস স্থাপন, আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার, দক্ষ শ্রমিক, বন্দর কর্মীদের দ্রুত সেবা প্রদান বন্দরের সক্ষমতা বাড়িয়ে দিয়েছে। এর ফলে বন্দরগুলোর আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে পূর্বের তুলনায় অনেক বেশি। এছাড়া, ভারত, ভূটান ও নেপালের সঙ্গে স্থল বাণিজ্যের ক্ষেত্রে এ বন্দর দুটির ব্যবহারের চাহিদাও বেড়ে গেছে বহুলাংশে। সর্বোপরি এই প্রকল্প দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি তথা ব্যবসা-বাণিজ্য সম্প্রসারণ অনেকটা সহজ হয়েছে যা নি:সন্দেহে বলা যায়।

Bibliography

BBS, 2015. *Bangladesh Population and Housing Census 2011, Zila Report: Jessore*. Bangladesh Bureau of Statistics, Government of Bangladesh, Dhaka.

BBS, 2014. *Bangladesh Population and Housing Census 2011, Community Report: Lalmonirhat*. Bangladesh Bureau of Statistics, Government of Bangladesh, Dhaka.

GoB, 2018. *Revised Development Project Proposal (RDPP) for SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (1st Revised)*. Bangladesh Land Port Authority (BLPA), Government of Bangladesh, Dhaka.

GoB, 2013. *Development Project Proposal (DPP) for SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port*. Bangladesh Land Port Authority (BLPA), Government of Bangladesh, Dhaka.

আইএমইডি, ২০২০। *SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন*। বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, ঢাকা।

বাস্থবক, ২০১৯। *২০১৮-১৯ অর্থবছরের এডিপিভূক্ত SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Benapole and Burimari Land Port (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন*। বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ, ঢাকা

পরিশিষ্ট

পরিশিষ্ট ১: উপকারভোগী জরিপের প্রশ্নমালা

তথ্যদাতার সম্মতি

আমাদের শুভেচ্ছা নিবেন। বাংলাদেশ সরকারের আইএমইডি কর্তৃক **SASEC Road Connectivity Project: Improvement of Banapole and Burimari Land port (১ম সংশোধিত)** প্রকল্পের অর্জন, ফলাফল এবং প্রভাব জানার জন্য একটি মূল্যায়ন করছে। মূল্যায়ন জরিপের অংশ হিসাবে আমরা আপনার সঙ্গে একটু কথা বলতে চাই। এই আলাপের জন্য পৌনে এক ঘন্টার মত সময় লাগতে পারে। আমরা আপনাকে আশ্বস্ত করতে চাই যে, আপনার সঙ্গে আলাপের বিষয়সমূহ আমরা গোপন রাখব এবং আপনি যে তথ্য প্রদান করবেন তা শুধুমাত্র গবেষণার কাজে ব্যবহার করা হবে। আপনি ইচ্ছা করলে কোন প্রশ্নের উত্তর না দিতে পারেন বা আপনি যে কোন সময় সাক্ষাৎকার ত্যাগ করতে পারেন। আপনার সম্মতি নিয়ে আমরা আলোচনা শুরু করতে চাই। আপনি কি সাক্ষাৎকার প্রদানে সম্মত?

১. হ্যাঁ ২. না

আলোচনায় অংশ নেওয়ার জন্য রাজি হওয়ায় আমরা আপনাকে ধন্যবাদ জানাই।

ক. সাধারণ তথ্য

উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর:

গ্রাম/ মহল্লার নাম: ওয়ার্ড নম্বর:

১. উত্তরদাতার লিঙ্গ:
কোড: ১. নারী, ২. পুরুষ, ৩. তৃতীয় লিঙ্গ

২. উত্তরদাতার বয়স: বছর

৩. শিক্ষাগত যোগ্যতা

৪. বৈবাহিক অবস্থা

কোড: ১. বিবাহিত ২. অবিবাহিত ৩. বিধবা ৪. বিপত্নিক ৫. তালাকপ্রাপ্ত (একক/ single)

৫. উত্তরদাতার পেশা:

৬. আপনার বাড়ি থেকে বন্দর কত দূরে অবস্থিত? কি:মি:

৭. আপনার পেশা কি বন্দর কেন্দ্রিক?

কোড: ১. হ্যাঁ ২. না

খ. বন্দরের সেবা সংক্রান্ত তথ্য

৮. আপনি বর্তমানে স্থল বন্দর থেকে কি কি সেবা পাচ্ছেন এবং প্রাপ্ত সেবাসমূহে আপনি কেমন সন্তুষ্ট?

সেবাসমূহ	কোড	সেবাসমূহ	কোড
১. বন্দরে বাস/ ট্রাক টার্মিনাল		৮. ব্যবসার লাইসেন্স প্রদান	
২. ওয়্যার হাউজ		৯. পরিচয় পত্র প্রদান	
৩. ট্রান্সশিপমেন্ট শেড		১০. অভিযোগ মীমাংসা/ নিষ্পত্তি	
৪. ড্রেইনেজ সিস্টেম		১১. বন্দরে আমদানিকৃত পণ্যের অবস্থান	
৫. পানীয় জল সরবরাহ		১২. বন্দর মাশুল প্রদান ও গ্রহণ	
৬. রাস্তা/ সড়ক		১৩. পণ্য খালাস	
৭. স্যানিটেশন			

কোড: ১. অত্যন্ত সন্তুষ্ট, ২. মোটামুটি সন্তুষ্ট, ৩. অসন্তুষ্ট, ৪. সেবা বিদ্যমান নাই

৯. বন্দরে সামগ্রিক সেবা প্রদানের পদ্ধতি/ নিয়মাবলী সম্পর্কে আপনি কতটা সন্তুষ্ট?
কোড: ১. অত্যন্ত সন্তুষ্ট, ২. মোটামুটি সন্তুষ্ট, ৩. অসন্তুষ্ট, ৪. সেবা বিদ্যমান নাই

১০. সেবার জন্য যে কর্মকর্তা/ কর্মচারীর সাথে যোগাযোগ করেছেন তার আচার-আচরণ কেমন ছিল?
কোড: ১. সৌজন্যমূলক, ২. অসৌজন্যমূলক ৩. জানি না

১১. কর্মকর্তা-কর্মচারীদের আচরণে আপনি কতটুকু সন্তুষ্ট?
কোড: ১. অত্যন্ত সন্তুষ্ট, ২. মোটামুটি সন্তুষ্ট, ৩. অসন্তুষ্ট ৪. জানি না

১২. উক্ত কর্মকর্তা/ কর্মচারী সেবা প্রদানে কতটা দক্ষ বলে মনে করেন?
কোড: ১. দক্ষ, ২. মোটমুটি দক্ষ, ৩. তেমন দক্ষ নয়

১৩. পণ্য খালাস করতে পূর্বে কত সময় লাগতো? ঘন্টা ০=জানি না/ প্রযোজ্য নয়

১৪. পণ্য খালাস করতে বর্তমানে কত সময় লাগছে? ঘন্টা

১৫. গড়ে কত সময় সাশ্রয় হচ্ছে? ঘন্টা

গ. প্রকল্প সম্পর্কিত ধারণা

১৬. এই প্রকল্পের (বন্দর উন্নয়ন) আওতায় বন্দরে কি কি কাজ হয়েছে?
কোড: ১. বন্দরে ট্রাক টার্মিনালের উন্নয়ন
২. ওয়্যার হাউজ নির্মাণ
৩. ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণ
৪. ড্রেনেজ ব্যবস্থার সংস্কার ও মেরামত
৫. রাস্তা নির্মাণ
৬. টয়লেট নির্মাণ
৭. জানি না

১৭. এই প্রকল্প (বন্দর উন্নয়ন) চলাকালীন সময়ে স্থানীয় জনগণের কি কি সুবিধা হয়েছিল?
কোড: ১. কর্মসংস্থান ২. স্থানীয় মালামালের ব্যবহার
৩. নারী শ্রমিক নিয়োগ ৪. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) ৫. জানি না

১৮. প্রকল্পটি (বন্দর উন্নয়ন) গ্রহণের পূর্বে টার্মিনালের অবস্থা কেমন ছিল?
কোড: ১. বর্ষায় কাদা হতো
২. শুষ্ক মৌসুমে ধুলাবালি থাকতো
৩. ভাঙ্গা-চুড়া ইটের টার্মিনাল ছিল
৪. শ্রমিকদের কষ্ট হতো
৫. পণ্য নষ্ট হতো
৬. জানি না

১৯. এই প্রকল্পের (বন্দর উন্নয়ন) ফলে বন্দর টার্মিনালের কি কি পরিবর্তন হয়েছে?
কোড: ১. বর্ষায় কাদা হয় না
২. শুষ্ক মৌসুমে ধুলা কম হয়
৩. ভাঙ্গা-চুড়া না থাকায় সহজে বন্দরে ট্রাক প্রবেশ করতে পারে
৪. দ্রুত পণ্য লোড আন-লোড করা যায়
৪. শ্রমিকদের কষ্ট হ্রাস পেয়েছে
৫. পণ্য নষ্ট হবার শঙ্কা হ্রাস পেয়েছে
৬. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)

২০. ওয়্যার হাউজ নির্মাণের পূর্বে বন্দরের অবস্থা কেমন ছিল?
কোড: ১. পণ্য বৃষ্টির পানিতে ভিজে যেত
২. পণ্যের নিরাপত্তা কম ছিল
৩. পণ্য খুজে পেতে সময় লাগতো, ৪. ব্যবসায়ীদরে খরচ বেশি হতো
৫. পণ্য খালাসে সময় লগতো, ৬. জানি না

২১. ওয়্যার হাউজ নির্মাণের ফলে বন্দর ব্যবহারকারী কি কি সুবিধা পাচ্ছেন?
কোড: ১. পণ্য বৃষ্টির পানিতে ভেজার শঙ্কা নেই
২. পণ্যের নিরাপত্তা বৃদ্ধি পেয়েছে
৩. ওয়্যার হাউজটি আধুনিক
৪. পণ্য খুজে পেতে সময় কম লাগছে
৫. শ্রমিকদের কষ্ট হ্রাস পেয়েছে
৬. ব্যবসায়ীদরে খরচ হ্রাস পেয়েছে
৭. পণ্য খালাস সহজ হয়েছে
৮. জানি না

২২. ট্রান্সশিপমেন্টের পণ্য খালাস করতে পূর্বে কত সময় লাগতো? ঘন্টা

২৩. ট্রান্সশিপমেন্টের পণ্য খালাস করতে বর্তমানে কত সময় লাগছে? ঘন্টা

২৪. গড়ে কত সময় সাশ্রয় হচ্ছে? ঘন্টা

২৫. ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণের পূর্বে আপনাদের কি কি অসুবিধা হতো?
কোড: ১. মালামাল বৃষ্টি পানি দ্বারা ভিজে যেত
২. পণ্য পচার শঙ্কা ছিল
৩. ট্রাকের নিরাপত্তা কম ছিল
৪. পণ্যের নিরাপত্তা কম ছিল
৫. ব্যবসায়ীদের লাভের অংশ কম ছিল
৬. ট্রাক শ্রমিকদের কষ্ট হতো
৭. জানি না

২৬. ট্রান্সশিপমেন্ট শেড নির্মাণের ফলে কি কি সুবিধা হচ্ছে?
কোড: ১. মালামাল বৃষ্টির পানি দ্বারা ভিজে না
২. পণ্য পচার শঙ্কা কম
৩. ট্রাকের নিরাপত্তা বেড়েছে
৪. পণ্যের নিরাপত্তা বৃদ্ধি পেয়েছে
৫. ব্যবসায়ীদের লাভের অংশ বেড়েছে
৬. ট্রাক শ্রমিকদের কষ্ট হ্রাস পেয়েছে
৭. জানি না

২৭. প্রকল্পটি (বন্দর উন্নয়ন) গ্রহণের পূর্বে বর্ষা মৌসুমে বন্দর এলাকায় ড্রেনেজ ব্যবস্থা কেমন ছিল?
কোড: ১. অতিরিক্ত পানি সড়ে যেতে পারতো না
২. ড্রেন উপচে ময়লা ও বৃষ্টির পানি রাস্তার উপর উঠে আসতো
৩. বন্দরের ইয়ার্ড বা টার্মিনালে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হওয়া
৪. দুর্গন্ধ হওয়া ৫. মশার উপদ্রব
৬. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) ৭. জানি না

২৮. এই প্রকল্পের আওতায় ড্রেনেজ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে আপনাদের কি কি উপকার হচ্ছে?
কোড: ১. বন্দর পরিষ্কার থাকছে ২. মানুষ যত্রতত্র মল-মূত্র ত্যাগ করে না
৩. দুর্গন্ধ কমেছে ৪. বন্দরে জলাবদ্ধতা হয় না ৫. রোগ-জীবানু কম হয়
৬. বন্দরের পরিবেশ উন্নত হয়েছে ৭. জানি না

২৯. রাস্তা নির্মাণ করার পূর্বে এলাকার অবস্থা কেমন ছিল?
কোড ১. রাস্তা ভাঙ্গা ছিল ২. যানজট লেগেই থাকতো
৩. সড়ক সংকীর্ণ ছিল ৪. বড় ও ভাড়ি ট্রাক প্রবেশে অসুবিধা হতো
৫. কাদা ও ধুলি নিত্য সমস্যা ছিল ৬. জানি না

৩০. বন্দরে রাস্তা নির্মাণ করার ফলে কি কি সুবিধা হচ্ছে?
কোড: ১. বন্দর এলাকায় শুষ্ক মৌসুমে ধূলা-বালি হয় না
২. বর্ষা মৌসুমে কাদা হয় না
৩. সহজে যানবাহন প্রবেশ ও বাহির হতে পারে
৪. যানজট হ্রাস পেয়েছে
৫. সড়কের জন্য গাড়ি নষ্ট হয় না
৬. বড় বড় ট্রাক সহজে যাওয়া-আসা করতে পারে ৭. জানি না

৩১. বন্দর উন্নয়নের ফলে এলাকায় নতুন পেশা কি বেড়েছে?
কোড: ১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানি না

৩২. আয় কেমন বৃদ্ধি পেয়েছে?
কোড: ১. পূর্বের মত আছে ২. যথেষ্ট বৃদ্ধি পেয়েছে ৩. সামান্য বৃদ্ধি পেয়েছে ৪. হ্রাস পেয়েছে

৩৩. মানুষের ক্রয় ক্ষমতা কেমন বৃদ্ধি পেয়েছে?
কোড: ১. পূর্বের মত আছে ২. যথেষ্ট বৃদ্ধি পেয়েছে ৩. সামান্য বৃদ্ধি পেয়েছে ৪. হ্রাস পেয়েছে

৩৪. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের (বন্দর উন্নয়ন) ফলে পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানির কি পরিবর্তন হয়েছে?
কোড: ১. বৃদ্ধি পেয়েছে ২. পূর্বের মত আছে ৩. হ্রাস পেয়েছে ৪. জানি না

৩৫. প্রকল্পটি (বন্দর উন্নয়ন) গ্রহণের পূর্বে আপনার এলাকার সামগ্রিক পরিবেশ কেমন ছিল?
কোড: ১. খুব ভালো ২. ভালো ৩. মোটামুটি ভালো ৪. খুব খারাপ ৫. খারাপ

৩৬. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের (বন্দর উন্নয়ন) পর আপনার এলাকার সামগ্রিক পরিবেশ কেমন হয়েছে?
কোড: ১. খুব ভালো ২. ভালো ৩. মোটামুটি ভালো ৪. খুব খারাপ ৫. খারাপ

৩৭. এই প্রকল্পের (বন্দর উন্নয়ন) ফলে আপনার এলাকায় কি কি পরিবর্তন হয়েছে? (একাধিক উত্তর)

কোড: ১. আবাসিক ও বাণিজ্যিক জমির মূল্য বৃদ্ধি
২. কর্মসংস্থান সৃষ্টি
৩. ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার
৪. মানুষের আয় বৃদ্ধি
৫. মালামাল পরিবহনে সময় ও অর্থ কম লাগে
৬. পরিবেশের উন্নয়ন
৭. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)

৩৮. এই প্রকল্পের ফলে বন্দরের আশে-পাশের এলাকায় কি কি পরিবর্তন হয়েছে? (একাধিক উত্তর)

কোড: ১. পরিবেশ উন্নত হয়েছে
২. রাস্তাঘাট উন্নত হয়েছে
৩. ময়লা কাদা হয় না
৪. মার্কেটের সংখ্যা বেড়েছে
৫. স্বাচ্ছন্দে কেনা কাটা করা যায়
৬. দোকানপাটের সংখ্যা বেড়েছে
৭. মানুষের কর্মসংস্থান হচ্ছে
৮. মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে
৯. ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে

৩৯. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কোন কোন ক্ষেত্রে পরিবর্তন এসেছে?

কোড: ১. ব্যবসা বাণিজ্যে
২. এলাকার আর্থ-সামাজিক পরিবেশে
৩. পন্যের নিরাপত্তায়
৪. বন্দরের সেবা দ্রুত প্রাপ্তিতে
৫. বন্দরের সেবার মান উন্নয়ন

৪০. এই প্রকল্পের ফলে আপনার এলাকার নিরাপত্তা ব্যবস্থা কেমন হয়েছে?

কোড: ১. নিরাপত্তা বেড়েছে ২. নিরাপত্তা কমেছে ৩. পূর্বের মত আছে

৪১. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নারীর ক্ষমতায়নে কি কি হয়েছে বলে আপনি মনে করেন?

কোড: ১. নারীর কর্মসংস্থান ২. নিজের আয়ের উপর নিয়ন্ত্রণ
৩. পরিবারের শিশুর শিক্ষা নিশ্চিত করা
৪. শিক্ষায় ঝড়ে পড়ার হার হ্রাস পাওয়া ৫. নারী শিক্ষার হার বৃদ্ধি
৬. পরিবারের আয়ে প্রত্যক্ষ অংশগ্রহণ সীদ্ধান্ত গ্রহণে স্বাধীনতা
৭. নিজের সিদ্ধান্তে পরিবারের অপর সদস্যদের শ্রদ্ধা

৪২. প্রকল্পটি আপনার এলাকার দরিদ্র মানুষের জীবন মানে কি প্রভাব রাখছে?

কোড: ১. কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে ২. আয় বৃদ্ধি পেয়েছে
৩. প্রতিদিন কাজ পাচ্ছে ৪. জীবনমান উন্নত হয়েছে

৪৩. আপনার মতে বন্দর কর্তৃপক্ষের সেবা প্রদানের মান উন্নয়নে আরও কি কি ব্যবস্থা গ্রহন করা যেতে পারে? (একাধিক উত্তর)

কোড: ১. ওয়্যার হাউজ বৃদ্ধি করা
২. ট্রান্সশিপমেন্ট শেড-এর সংখ্যা বৃদ্ধি করা
৩. সময় মেনে পণ্য খালাস বা দ্রুত পণ্য খালাস
৪. বন্দরকর্মীদের আচরণ ভালো করা
৫. বন্দর এলাকা পরিষ্কার রাখা
৬.অন্যান্য (নির্দিষ্ট করে লিখুন)
৭. জানি না

৪৪. প্রকল্পটির সেবার মানকে টেকসই করার লক্ষ্যে কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে?

কোড: ১. পূর্ত কাজের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ / মেরামত নিশ্চিত করা
২. প্রকল্পটির আওতায় যেসকল মালামাল ইনস্টল করা হয়েছে তার নিয়মিত সার্ভিসিং করা
৩. কর্মকর্তা-কর্মচারীগণ যেসকল প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন তার যথাযথ ব্যবহার
৪. কর্মকর্তা-কর্মচারীগণকে আরও উচ্চতর প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা
৫. জানি না

আপনার মূল্যবান সময় দেবার জন্য অসংখ্য ধন্যাবাদ।

পরিশিষ্ট ২: মূল তথ্যদাতার প্রশ্নমাল

(প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ)

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: সময়:

উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর:

পদবী: প্রতিষ্ঠান:

১. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে স্থল বন্দর এলাকায় দৃশ্যমান কি কি পরিবর্তন হয়েছে?
২. বন্দর এলাকার আশেপাশে কি কি পরিবর্তন হয়েছে?
৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে বন্দরের অবস্থা কেমন ছিল?
৪. প্রকল্পটি বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছিল, বিলম্ব হওয়ার কারণ কি কি ছিল?
৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়নে কি কি বাধার সম্মুখিন হয়েছিলেন?
৬. এই প্রকল্পটি বন্দর ব্যবহারকারীদের জন্য কি কি সুবিধা সৃষ্টি করেছে?
৭. এই প্রকল্পের সার্থকতা কি কি বলে আপনি মনে করেন?
৮. এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত না হলে বন্দরে কি কি সমস্যা হত?
৯. এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের কি কি সবল দিক সৃষ্টি হয়েছে?
১০. বর্তমানে বন্দরের কি কি দুর্বল দিক/ জায়গা আছে?
১১. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরে আরও কি কি সম্ভাবনার সৃষ্টি হবে বলে আপনি মনে করেন?
১২. বর্তমানে বন্দরে কি কি ঝুঁকি আছে বলে আপনি মনে করেন?
১৩. এই প্রকল্পের ফলে বন্দর ব্যবহারকারীগণ সেবা গ্রহণের ক্ষেত্রে কি ধরনের সুবিধা পাচ্ছেন?
১৪. বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে সেবা প্রদান করার ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে?
১৫. এই প্রকল্পের আওতায় আপনি কি দেশে বা বিদেশে কোন প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন? প্রশিক্ষণ গ্রহণ করে থাকলে কোন বিষয়ের উপর প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন?
১৬. এই প্রশিক্ষণলব্ধ জ্ঞান আপনি কি কাজে লাগাচ্ছেন এবং কত জনকে আপনার প্রশিক্ষণলব্ধ জ্ঞান বিতরণ করতে পেরেছেন?
১৭. ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার সুপারিশ কি কি?
১৮. উক্ত প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কর্মকান্ডের সুফল ধরে রাখার ক্ষেত্রে কি ধরনের চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করছেন?
১৯. বন্দর পরিচালনায় অপারেটিং সিস্টেমে কোন পরিবর্তন হয়েছে কিনা? হলে কি ধরনের?
২০. বন্দরকে অটোমেশন করার জন্য কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন বলে আপনি মনে করেন?

(সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/ বিভাগ/ স্থানীয় প্রশাসন/ প্রকৌশলী/ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা)

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: সময়:

উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর:

পদবী: প্রতিষ্ঠান:

১. আপনি কি প্রকল্পটির সাথে সংশ্লিষ্ট ছিলেন?
২. উত্তর হ্যাঁ হলে প্রকল্পে আপনার ভূমিকা কি ছিল?
৩. আপনার মতে প্রকল্পের সকল উদ্দেশ্য কি বাস্তবায়িত হয়েছে? হলে কতটুকু হয়েছে? না হলে কেন হয়নি?
৪. প্রকল্পটি সম্পন্ন করতে আপনারা কি কোন ধরনের প্রতিকুলতার মুখোমুখি হয়েছেন এবং এর কারণ কি কি ছিল?
৫. আপনার মতে প্রকল্পটির আওতায় পূর্ত কাজ এবং পণ্যসমূহের গুনগতমান কতটুকু বজায় ছিল?
৬. আপনার মতে প্রকল্পটি পরিবেশ, আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন এবং দারিদ্র্য বিমোচনে কি কি অবদান রাখছে?
৭. আপনার মতে প্রকল্পটি বন্দর ব্যবহারকারীদের সেবা প্রদানে কিভাবে ভূমিকা রাখছে?
৮. আপনার মতে বন্দরের যানজট বা পন্যজট নিরসনে প্রকল্পটি কি ভূমিকা পালন করছে?
৯. নারীর উন্নয়নে প্রকল্পটি কি ভূমিকা পালন করছে?
১০. আপনার মতে এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের সবল দিক, দুর্বল অবস্থা, প্রকল্পের ঝুঁকি এবং সম্ভাবনাগুলো কি কি?
১১. প্রকল্পটির জন্য প্রকল্প সাহায্য গ্রহণ করা হয়েছিল, তা পেতে পদ্ধতিগত কোন সমস্যা হয়েছিল কি? হলে কি ভাবে সমাধান করা হয়েছিল?
১২. আপনার মতে কি কি ব্যবস্থা গ্রহণ করলে প্রকল্পের সুবিধাসমূহ টেকসই হবে?
১৩. প্রকল্পটি সম্পর্কে আপনার কোন মতামত থাকলে তা প্রদানে অনুরোধ করছি?
১৪. ভবিষ্যতে এধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে আপনার সুপারিশসমূহ কি কি?

(স্থানীয় সরকার প্রতিনিধি / জন প্রতিনিধি)

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: সময়:

উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর:

পদবী: প্রতিষ্ঠান:

১. প্রকল্পটি সম্পর্কে আপনি কি কি জানেন?
২. প্রকল্পটির সাথে আপনি কি কোন প্রকারে সম্পৃক্ত ছিলেন? থাকলে কিভাবে?
৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে আপনার এলাকায় দৃশ্যমান কি কি পরিবর্তন হয়েছে?
৪. প্রকল্পটি স্থল বন্দর ব্যবহারকারীদের জন্য কি কি সুবিধা সৃষ্টি করেছে?
৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে আপনার এলাকায় নতুন কি কি সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?
৬. এই প্রকল্পের সার্থকতা কি কি বলে আপনি মনে করেন?
৭. এই প্রকল্পটি না হলে আপনার এলাকার বন্দরে কি কি সমস্যা হত?
৮. বর্তমানে বন্দরের কি কি দুর্বল দিক/ জায়গা আছে?
৯. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরে আরও কি কি সম্ভাবনার সৃষ্টি হবে বলে আপনি মনে করেন?
১০. বর্তমানে বন্দরে কি কি ঝুঁকি আছে বলে আপনি মনে করেন? এই প্রকল্পের ফলে আমদানি-রপ্তানিতে কি পরিবর্তন হয়েছে? আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বেড়েছে?
১১. পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কি পরিবর্তন হয়েছে? কতটুকু হ্রাস বা বৃদ্ধি পেয়েছে?
১২. এই প্রকল্পের ফলে বন্দর ব্যবহারকারীরা সেবা গ্রহণের ক্ষেত্রে কি ধরনের সুবিধা পাচ্ছেন?
১৩. বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মাধ্যে সেবা প্রদান করার ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে?
১৪. বন্দর থেকে পণ্য খালাসে কি পূর্ব অপেক্ষা কম সময় ব্যয় হচ্ছে? হলে কিভাবে?
১৫. প্রকল্পটি আপনার এলাকার নারী ও শিশুদের উপর কি প্রভাব রাখছে?
১৬. আপনার এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর উন্নয়নে কি ভূমিকা রাখছে?
১৭. প্রকল্পটির পরিবেশগত কি কি প্রভাব রয়েছে (ইতিবাচক ও নেতিবাচক)?
১৮. ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার সুপারিশ কি কি?
১৯. এই প্রকল্পটি শেষ হবার পর উক্ত প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কর্মকান্ড ধরে রাখার ক্ষেত্রে কি ধরনের চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা রয়েছে বলে আপনি মনে করেন?

(বন্দর ব্যবহারকারী)

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: সময়:

উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর:

পদবী: প্রতিষ্ঠান:

১. আপনি কি প্রকল্পটির নাম শুনেছেন?

২. প্রকল্পটির মাধ্যমে কি কি কাজ হয়েছে?

৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দর এলাকায় দৃশ্যমান কি কি পরিবর্তন হয়েছে?

৪. এই প্রকল্পটি আপনাদের জন্য কি কি সুবিধা সৃষ্টি করেছে?

৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দর এলাকায় নতুন কি কি সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?

৬. এই প্রকল্পটি না হলে আপনাদের এলাকার বন্দরে কি কি সমস্যা হত?

৭. এই প্রকল্পের মাধ্যমে আপনাদের সেবা প্রাপ্তির ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে?

৮. বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে সেবা প্রদান করার ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে?

৯. বন্দর থেকে পণ্য খালাস করতে বর্তমানে পূর্ব অপেক্ষা কেমন সময় ব্যয় হচ্ছে?

১০. এই প্রকল্পের ফলে আমদানি-রপ্তানিতে কি পরিবর্তন হয়েছে? আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বেড়েছে?

১১. পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কি পরিবর্তন হয়েছে? কতটুকু হ্রাস বা বৃদ্ধি পেয়েছে?

১২. প্রকল্পটি এই এলাকার নারী ও শিশুদের উপর কি প্রভাব রাখছে?

১৩. আপনার এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর উন্নয়নে কি ভূমিকা রাখছে?

১৪. আপনার মতে এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরের সবল দিক, দুর্বল অবস্থা, প্রকল্পের ঝুঁকি এবং সম্ভাবনাগুলো কি কি?

১৫. ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার সুপারিশ কি কি?

১৬. কি ধরনের উদ্যোগ গ্রহণ করলে আপনারা এখান থেকে আরও উন্নত সেবা গ্রহণ করতে পারবেন?

১৭. কি পদক্ষেপ গ্রহণ করলে সরকার এই স্থল বন্দর থেকে আরও বেশি রাজস্ব আয় করতে পারবে?

১৮. বন্দর পরিচালনায় অপারেটিং সিস্টেমে কোন পরিবর্তন হয়েছে কিনা? হলে কি ধরনের?

১৯. বন্দরকে অটোমেশন করার জন্য কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন বলে আপনি মনে করেন?

২০. বন্দরকে অটোমেশন করা হলে আপনারা কি কি সুবিধা পাবেন?

পরিশিষ্ট ৩: নিবিড় সাক্ষাৎকারের চেকলিস্ট

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম:	
সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ:	
সাক্ষাৎকার শুরুর সময়:	শেষের সময়:

পরিচিতি মূলক তথ্য

উত্তরদাতার নাম:	পদবী:
কার্যালয়:	মোবাইল নম্বর:

প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য

১. প্রকল্পটি সম্পর্কে আপনি কি কি জানেন?
২. আপনি কি জানেন প্রকল্পটি কি উদ্দেশ্যে বাস্তবায়িত হয়েছিল?
৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে বন্দরের অবস্থা কেমন ছিল?
৪. আপনার মতে প্রকল্পের উদ্দেশ্য কি বাস্তবায়ন হয়েছে? হলে কতটুকু হয়েছে? না হলে কেন হয়নি?
৫. প্রকল্পটি থেকে আপনি সরাসরি কি সুবিধা পেয়েছেন?
৬. এই প্রকল্পের সার্থকতা কি কি বলে আপনি মনে করেন?
৭. প্রকল্পটির ফলে বন্দর এলাকার আশেপাশের কি কি উন্নয়ন ঘটেছে?
৮. বন্দরের কি উন্নয়ন ঘটেছে?
৯. এই প্রকল্পের ফলে আমদানি-রপ্তানিতে কি পরিবর্তন হয়েছে? আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বেড়েছে?
১০. পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কি পরিবর্তন হয়েছে? কতটুকু হ্রাস বা বৃদ্ধি পেয়েছে?
১১. প্রকল্পটির ফলে অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে কি কি ভূমিকা রেখেছে?
১২. প্রকল্পটি গ্রহণের ফলে পূর্বের তুলনায় ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার কতটুকু ঘটছে বলে আপনি মনে করেন?
১৩. এই প্রকল্পটি রাজস্ব আয়ের ক্ষেত্রে কেমন ভূমিকা রেখেছে?
১৪. পরিবেশের উপর এই প্রকল্পের প্রভাব কি কি (ইতিবাচক ও নেতিবাচক)?
১৫. নারীর ক্ষমতায়নে এই প্রকল্পের ভূমিকা কি ছিল?
১৬. এই প্রকল্পের আওতায় বন্দরে কি কি কারিগরী উন্নয়ন ঘটেছে?
১৭. এই প্রকল্পের ফলে বন্দরের কি কি সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে?
১৮. বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির ফলে আপনাদের সেবা পেতে কত সময় লাগছে? পূর্বে কত সময় লাগতো?
১৯. বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধির ফলে বন্দর ব্যবহারকারীদের সেবা গ্রহণে কি কি সুবিধা হচ্ছে?
২০. আপনার মতে কি কি ব্যবস্থা গ্রহণ করলে প্রকল্পের সুবিধাসমূহ টেকসই হবে?
২১. বর্তমানে বন্দরের কি কি দুর্বল দিক/ জায়গা রয়েছে?
২২. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্দরে আরও কি কি সম্ভাবনার সৃষ্টি হবে বলে আপনি মনে করেন?
২৩. বর্তমানে বন্দরে কি কি ঝুঁকি আছে বলে আপনি মনে করেন?প্রকল্পটি সম্পর্কে আপনার কোন মতামত থাকলে তা প্রদানে অনুরোধ করছি?
২৪. বন্দর পরিচালনায় অপারেটিং সিস্টেমে কোন পরিবর্তন হয়েছে কিনা? হলে কি ধরনের?
২৫. বন্দরকে অটোমেশন করার জন্য কি কি পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন বলে আপনি মনে করেন?

পরিশিষ্ট ৪: ফোকাস গ্রুপ আলোচনার গাইডলাইন

তারিখ: সময়:
মহল্লার নাম: ওয়ার্ড নম্বর:
ইউনিয়ন/ পৌরসভা: স্থল বন্দর:
উপস্থিতির তালিকা

ক্রমিক নং	নাম	বয়স	শিক্ষাগত যোগ্যতা	পেশা	মোবাইল নম্বর	স্বাক্ষর
১.						

সঞ্চালকের নাম: **নোট গ্রহণকারীর নাম:**

১. আপনারা এই প্রকল্প সম্পর্কে কি কি জানেন বা কি মনে করতে পারেন?
২. বন্দর এলাকায় এই প্রকল্পের মাধ্যমে কি কি কাজ হয়েছিল?
৩. শেড এবং ইয়ার্ড উন্নয়নের ফলে কি কি সুবিধা হচ্ছে?
৪. সড়ক তৈরী ও মেরামতের ফলে রাস্তা কি পূর্বের থেকে প্রশস্ত হয়েছে? রাস্তার গুনগতমান এখন কেমন?
৫. বন্দরের উন্নয়নের ফলে এলাকাবাসীর কি কি সুবিধা হচ্ছে (যাতায়াত, পণ্য সরবরাহ, জমির মূল্য বৃদ্ধি, কর্মসংস্থান, আয় বৃদ্ধি, ইত্যাদি ক্ষেত্রে)।
৬. প্রকল্পের আওতায় কোন ড্রেন নির্মাণ বা মেরামত করা হয়েছে কি না? হলে তার গুনগত মান কেমন ছিল?
৭. ড্রেন কি নিয়মিত পরিষ্কার ও মেরামত করা হয়? কে করে? কত দিন পরপর করে? না করলে কেন করে না?
৮. ড্রেন ব্যবস্থা ভালো হওয়ার কারণে কি কি সুবিধা হয় (জলাবদ্ধতা হ্রাস, মশার উপদ্রব, দুর্গন্ধ ও রোগ-ব্যাধি হ্রাস, চলাচলে সুবিধা ইত্যাদি)।
৯. পণ্য খালাস করতে এখন কত সময় লাগে? এই প্রকল্পের পূর্বে পণ্য খালাস করতে কত সময় লাগতো?
১০. এই প্রকল্পের আওতায় অবকাঠামোগত উন্নয়নের ফলে আপনার এলাকায় কি কি পরিবর্তন হয়েছে?
১১. এই প্রকল্পের ফলে আপনার এলাকায় কোন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে কি?
১২. পরিবেশের উপর এই প্রকল্পের প্রভাব কি?
১৩. নারীর ক্ষমতায়নে এই প্রকল্পের ভূমিকা কি ছিল?
১৪. এই প্রকল্পের ফলে দরিদ্র মানুষের কি কি সুবিধা হয়েছে?
১৫. এই প্রকল্প বাস্তবায়িত হবার ফলে আপনারা কি দ্রুত সেবা পাচ্ছেন?
১৬. বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের আচরণে আপনারা কতটুকু সন্তুষ্ট?
১৭. বন্দরের সেবার মান পূর্বের মত আছে না পরিবর্তন হয়েছে? কেন পরিবর্তন হয়েছে বলে মনে করেন? বন্দর কর্মীদের আচরণগত পরিবর্তনে এই প্রকল্পের ভূমিকা কি?
১৮. এই প্রকল্পের ফলে আমদানি-রপ্তানিতে কি পরিবর্তন হয়েছে? আমদানি-রপ্তানি কি পরিমাণ বেড়েছে?
১৯. পচনশীল পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কি পরিবর্তন হয়েছে? কতটুকু হ্রাস বা বৃদ্ধি পেয়েছে?
২০. এই প্রকল্পের কারণে বন্দরে কোন কোন ক্ষেত্রে ভালো পরিবর্তন হয়েছে? বন্দরের আয় কি পূর্বের থেকে বেড়েছে?
২১. বন্দরের কর্মীরা কি বন্দর ব্যবহারকারীদের প্রয়োজনীয় সেবাসমূহ সন্তোষজনকভাবে প্রদান করতে পারে?
২২. বন্দর অটোমেশন (Automation) করার কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে কিনা?
২৩. বন্দরের সার্বিক মান উন্নয়নে আপনাদের কোন পরামর্শ আছে কি?
২৪. বন্দরের বর্তমান সবল ও দুর্বল দিকসমূহ, এবং সুযোগ ও ভয়/ শঙ্কা / ঝুঁকি বিশ্লেষণ-

	অভ্যন্তরীণ	**বাহ্যিক**
ইতিবাচক	সবল দিকসমূহ:	সুযোগ:
নেতিবাচক	দুর্বল দিকসমূহ:	ভয়/ শঙ্কা / ঝুঁকি

পরিশিষ্ট ৫: অবকাঠামোগত উন্নয়নের পর্যবেক্ষণ

(পেভমেন্ট)

প্রকল্পের নাম: **স্থল বন্দর:**

প্যাকেজ নং	দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	পুরুত্ব	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি	বিলম্বের কারণ কি	রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া

ট্রান্সশিপমেন্ট শেড

প্রকল্পের নাম: **স্থল বন্দর:**

প্যাকেজ নং	দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	উচ্চতা	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	ধারণ ক্ষমতা (মে.টন/ ট্রাক সংখ্যা)	বর্তমানে ব্যবহৃত অংশ	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি	বিলম্বের কারণ কি	রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া

ওয়্যার হাউজ

প্রকল্পের নাম: **স্থল বন্দর:**

প্যাকেজ নং	দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	উচ্চতা	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	ধারণ ক্ষমতা	বর্তমানে ব্যবহৃত অংশ	বর্তমান অবস্থা	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি	বিলম্বের কারণ কি	রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া

(ড্রেন)

প্রকল্পের নাম: **স্থল বন্দর:**

প্যাকেজ নং	দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	উচ্চতা	কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	বর্তমান অবস্থা	শেষ প্রান্ত কার সাথে সংযুক্ত হয়েছে	বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি	বিলম্বের কারণ কি	রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া

(সড়ক)

প্রকল্পের নাম: **স্থল বন্দর:**

প্যাকেজ নং	**দৈর্ঘ্য**	**প্রস্থ**	**পুরুত্ব**	**কাজ শুরুর তারিখ**	**কাজ সমাপ্তির তারিখ**	**প্রাক্কলিত ব্যয়**	**প্রকৃত ব্যয়**	**বর্তমান অবস্থা**	**বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে কি**	**বিলম্বের কারণ কি**	**রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া**

সংযুক্তি ৬: স্থল বন্দরের আর্থিক সক্ষমতা পর্যবেক্ষণ

পণ্য খালাস ও রাজস্ব আদায় (অর্থ বছর অনুযায়ী)

স্থল বন্দর:

পণ্য	২০১১-২০১২				২০১২-২০১৩				২০১৩-২০১৪				২০১৪-২০১৫			
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)
আমদানি পণ্য																
রপ্তানি পণ্য																
মোট																

স্থল বন্দর:

পণ্য	২০১৫-২০১৬				২০১৬-২০১৭				২০১৭-২০১৮				২০১৮-২০১৯				২০১৯-২০২০			
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	মোট প্রদেয় রাজস্ব (টাকা)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)
আমদানি পণ্য																				
রপ্তানি পণ্য																				
মোট																				

সংযুক্তি ৭: আমদানি-রপ্তানি ও রাজস্ব আয় সংক্রান্ত তথ্য

কাস্টমস হাউস:

পণ্য	২০১১-২০১২			২০১২-২০১৩			২০১৩-২০১৪			২০১৪-২০১৫		
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)
আমদানি পণ্য												
রপ্তানি পণ্য												
মোট												

কাস্টমস হাউস:

পণ্য	২০১৫-২০১৬			২০১৬-২০১৭			২০১৭-২০১৮			২০১৮-২০১৯			২০১৯-২০২০		
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	আদায়ের হার (%)
আমদানি পণ্য															
রপ্তানি পণ্য															
মোট															

সংযুক্তি ৮: পচনশীল পণ্যের আমদানি-রপ্তানি

স্থল বন্দর:

পণ্য	২০১১-২০১২		২০১২-২০১৩		২০১৩-২০১৪		২০১৪-২০১৫	
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)
আমদানি পণ্য								
রপ্তানি পণ্য								
মোট								

স্থল বন্দর:

পণ্য	২০১৫-২০১৬		২০১৬-২০১৭		২০১৭-২০১৮		২০১৮-২০১৯		২০১৯-২০২০	
	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)	পরিমাণ (মেট্রিক টন)	আদায়কৃত রাজস্ব (টাকা)
আমদানি পণ্য										
রপ্তানি পণ্য										
মোট										

সংযুক্তি ৯: অডিট আপত্তি এবং নিষ্পত্তি সংক্রান্ত তথ্য

ক্রমিক নং	অডিট পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠান	সময়কাল	অডিটকৃত অর্থের পরিমাণ	অডিট আপত্তি (যদি থাকে)			মন্তব্য
				আপত্তির বর্ণনা	অর্থের পরিমাণ	নিষ্পত্তি হয়েছে কি না?	
৫.							
৬.							
৭.							
৮.							
৯.							
১০.							

সংযুক্তি ১০: পিএসসি ও পিআইসি সভা সংক্রান্ত তথ্য

সভার নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী সভার সংখ্যা	অনুষ্ঠিত সভার সংখ্যা	সিদ্ধান্তসমূহ	সিদ্ধানের বাস্তবায়ন/ প্রতিফলন
পিএসসি				
পিআইসি				

সংযুক্তি ১১: বন্দরের সক্ষমতার নির্দেশক

নির্দেশক	প্রশ্ন	প্রকল্প শুরুর পূর্বে	প্রকল্প বাস্তবায়নের পর (বর্তমানে)
ক) পণ্যবাহী ট্রাকের অবস্থান	ভারতীয় ট্রাক গড়ে কত সময় অপেক্ষা করে?		
	বেনাপোল ট্রাক টার্মিনালে কত সময় অপেক্ষা করে?		
	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড/ টার্মিনালে কত সময় অপেক্ষা করে?		
খ) যানজট	যশোর রোড		
	প্রধান ওয়্যার হাউস		
	শেড কম্পাউন্ড		
গ) বন্দরের ধারণ ক্ষমতা	আমদানিকৃত গাড়ি, চেচিস, ভারী যন্ত্রপাতি/ পণ্য রাখার ইয়ার্ড		
	ট্রান্সশিপমেন্ট শেড		
	ওয়্যার হাউস		
	বন্দরের ধারণ ক্ষমতা		
ঘ) পণ্য উঠা-নামায় আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার	ফর্ক লিফট		
	মোবাইল ক্রেন		
	অন্যান্য যন্ত্রপাতি		
ঙ) পণ্য খালাসে সময়	আমদানিকৃত পণ্য		
	রপ্তানিকৃত পণ্য		
	ট্রান্সশিপমেন্ট		
চ) আর্থিক ব্যবস্থাপনা	ইন্টারনাল অডিট		
	এক্সটারনাল অডিট		
ছ) স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা	অগ্নি নির্বাপন ব্যবস্থা		
	আমদানিকৃত পণ্য নিরাপদে রাখার স্থান		
	কাস্টমস বন্ডেড এলাকার নিরাপত্তা		
	বন্দর কর্তৃপক্ষ ও বন্দর শ্রমিকদের স্বাস্থ্য ঝুঁকি ও নিরাপত্তা		
	আমদানিকৃত দাহ্য পদার্থের নিরাপত্তা		
	ফায়ার স্টেশন		
	টয়লেট সুবিধা ও স্যানিটেশন		