



বিআইডব্লিউটিএ-এর কার্যক্রম
ব্যবস্থাপনা সংস্কারের পথনির্দেশিকা

পাইলট উদ্যোগ:
নৌরুট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া
ডিজিটাইজেশন

Change-Innovation-Reform Action Plans (CIRAPS) *A Co-creation of 119th Senior Staff Course*



Bangladesh Public Administration Training Centre
Managing Knowledge for Improved Performance

সবিনয় নিবেদন

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপথ, নদীবন্দর ও টার্মিনাল ব্যবস্থাপনার দায়িত্বে নিয়োজিত একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান হিসেবে দীর্ঘদিন ধরে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে অসামান্য ভূমিকা পালন করে আসছে। কালের পরিক্রমায় নদীবন্দর, নৌপথ, যাত্রী ও পণ্য পরিবহন কার্যক্রমের পরিধি যেমন বিস্তৃত হয়েছে, তেমনি নাগরিক প্রত্যাশা ও সেবার মানও পরিবর্তিত হয়েছে। বর্তমান সময়ের প্রেক্ষাপটে প্রশাসনিক দক্ষতা, ডিজিটাল প্রযুক্তি, জবাবদিহিতা ও সুশাসনের সমন্বয় ছাড়া এই খাতের টেকসই উন্নয়ন সম্ভব নয়।

এই প্রেক্ষাপটে, সকল পর্যায়ের অংশীজনদের মতামতের আলোকে বিআইডব্লিউটিএ-এর বিদ্যমান কার্যক্রম, প্রশাসনিক কাঠামো, সেবা প্রদানের প্রক্রিয়া এবং পরিচালন নীতিমালার ওপর এক সুসমন্বিত বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিশ্লেষণের মাধ্যমে বিভিন্ন সংস্কারযোগ্য ক্ষেত্র (Reform Areas) চিহ্নিত করা হয়েছে এবং সেগুলোর ভিত্তিতে প্রস্তাবিত সংস্কার ধারণাগুলোকে প্র্যাকটিস (Practice), প্রসেস (Process), স্ট্রাকচারাল (Structural) ও পলিসি (Policy)—এই চারটি মাত্রায় প্রাতিষ্ঠানিক রূপ (codified framework) দেওয়া হয়েছে। এর মধ্যে থেকে “নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া ডিজিটাইজেশন” শীর্ষক একটি পাইলট সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়নের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে, যা সফল হলে বিআইডব্লিউটিএ-এর অন্যান্য সেবার ডিজিটাল রূপান্তরের দৃষ্টান্ত হয়ে উঠবে।

বিপিএটিসি’র ১১৯তম সিনিয়র স্টাফ কোর্সের প্রশিক্ষণার্থীদের উদ্ভাবনী ধারণা কোডিফিকেশন (Codification of Innovative Ideas) কারিকুলামের অংশ হিসাবে প্রণীত সময়াবদ্ধ এই প্রয়াসের লক্ষ্য হলো— বিআইডব্লিউটিএ-কে এমন একটি আধুনিক, দক্ষ, স্বচ্ছ ও নাগরিকমুখী প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে তোলা, যা সরকারের জাতীয় উন্নয়ন প্রক্রিয়ায় আরও শক্তিশালী ভূমিকা রাখতে সক্ষম হবে।

এ উদ্যোগ বাস্তবায়নে নীতিনির্ধারক, কারিগরি বিশেষজ্ঞ এবং সংশ্লিষ্ট সকলের আন্তরিক সহযোগিতা কামনা করছি।

বিনীত

মোহাম্মদ রফিকুল করিম, এনডিসি

যুগ্মসচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

প্রশিক্ষণার্থী, ১১৯ তম সিনিয়র স্টাফ কোর্স, বিপিএটিসি

পার্ট ১ :

সংস্কারের কৌশলগত লক্ষ্যসমূহ

প্রেক্ষাপট

বর্তমান অভ্যন্তরীণ চিত্র

বর্তমান বাহ্যিক চিত্র

পার্ট ২ :

সংস্কার উদ্যোগসমূহ

প্র্যাক্টিস রিফর্ম

প্রসেস রিফর্ম

স্ট্রাকচারাল রিফর্ম

পলিসি রিফর্ম

পার্ট ৩ :

একটি সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়নের কর্মপরিকল্পনা

কোথায়, কখন, কীভাবে বাস্তবায়িত হবে

উদ্যোগটি টেকসইকরণের কৌশল

প্রেক্ষাপট

বিআইডব্লিউটিএ-এর কার্যক্রম ও ব্যবস্থাপনা সংস্কারের কৌশলগত লক্ষ্যসমূহ

বাংলাদেশ একটি নদীমাতৃক দেশ, যার যোগাযোগ ও বাণিজ্যব্যবস্থার ইতিহাসে নৌপথের ভূমিকা অপরিসীমা। প্রায় ২৪,০০০ কিলোমিটার নৌপথের মধ্যে বর্তমানে প্রায় ৪,৩৪৭ কিলোমিটার সারাবছর নৌযান চলাচলের উপযোগী এবং বর্ষাকালে তা বৃদ্ধি পেয়ে ৬,০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত বিস্তৃত হয়। বর্তমানে দেশে ২টি উপকূলীয় নদী বন্দরসহ ঘোষিত নদী বন্দরের সংখ্যা ৫৪টি। দেশের প্রায় ২৫ শতাংশ যাত্রী ও ১৬ শতাংশ পণ্য পরিবহন এ সকল নদী বন্দর ও নৌপথের মাধ্যমে সম্পন্ন হয়, যা যাত্রী পরিবহন, অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য ও কৃষিপণ্যের বিপণনে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখে।

অভ্যন্তরীণ ও উপকূলীয় নৌপরিবহন ব্যবস্থাকে সংগঠিত, নিরাপদ ও টেকসইভাবে পরিচালনার লক্ষ্যে ১৯৫৮ সালে East Pakistan Inland Water Transport Authority Ordinance এর অধীনে ইস্ট পাকিস্তান ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট অথরিটি (ইপিআইডব্লিউটিএ) প্রতিষ্ঠিত হয়। স্বাধীনতার পর কর্তৃপক্ষটি পুনর্গঠিত হয়ে 'বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ' (বিআইডব্লিউটিএ) নামে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীনে একটি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা হিসেবে কার্যক্রম শুরু করে।

বিআইডব্লিউটিএ-এর মূল দায়িত্ব হলো অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থাকে টেকসই, নিরাপদ ও কার্যকর রাখা। নৌপথের নাব্যতা রক্ষা ও ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনা, যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামো উন্নয়ন, নৌযানের রুট পারমিট ও সময়সূচি নিয়ন্ত্রণ, নৌযান নিরাপত্তা তদারকি, দুর্ঘটনা প্রতিরোধ ও উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা এবং যাত্রী সেবার মানোন্নয়ন—ইত্যাদি কার্যক্রমের মাধ্যমে বিআইডব্লিউটিএ দেশব্যাপী যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে নৌযোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তুলতে ভূমিকা পালন করছে।

তবে সময়ের পরিবর্তন, প্রযুক্তির অগ্রগতি এবং বাড়তে থাকা অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের প্রেক্ষাপটে এ খাতে নতুন ধরনের চ্যালেঞ্জ উদ্ভূত হয়েছে। নদী ভরাট, দখল ও দূষণের কারণে নৌপথের নাব্যতা ক্রমেই কমে যাচ্ছে। যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের চাহিদা দ্রুত বাড়লেও বন্দর ও টার্মিনাল অবকাঠামো সেই তুলনায় উন্নত হয়নি। অধিকাংশ সেবা এখনো ম্যানুয়াল পদ্ধতিতে পরিচালিত হওয়ায় সেবা গ্রহণে সময় ও খরচ বেশি, এবং স্বচ্ছতার ঘাটতিও রয়ে গেছে। জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাবে নদীর গতিপথ পরিবর্তন, অতিবৃষ্টি, খরা ও বন্যার মতো প্রাকৃতিক দুর্যোগ নৌপরিবহন খাতে অতিরিক্ত ঝুঁকি সৃষ্টি করছে।

সময়ের চাহিদা ও উদ্ভূত ঝুঁকি মোকাবিলায় "টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (SDGs)"-এর আলোকে নৌপরিবহন খাতের আধুনিকায়ন জরুরি হয়ে উঠেছে। এই প্রেক্ষাপটে বিআইডব্লিউটিএ-এর সাংগঠনিক, প্রক্রিয়াগত ও নীতিগত সংস্কার অপরিহার্য। দক্ষতা, প্রযুক্তি ও সুশাসনভিত্তিক সংস্কারের মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানটিকে একটি আধুনিক, স্বচ্ছ, জবাবদিহিমূলক ও নাগরিক-কেন্দ্রিক সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানে পরিণত করা গেলে তা কেবল নৌপরিবহন খাতকেই নয়, বরং জাতীয় অর্থনীতি, আঞ্চলিক বাণিজ্য এবং সুনীল অর্থনীতির বিকাশেও গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

সার্বিক বিবেচনায় একটি সংস্কার উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। সংস্কারের জন্য নির্বাচিত প্রস্তাবসমূহ নিয়ে এ বুকলেটটি প্রস্তুত করা হয়েছে। বুকলেটে থাকবে বিআইডব্লিউটিএ-র বর্তমান কাঠামো ও কার্যক্রমের মূল্যায়ন, বিদ্যমান সীমাবদ্ধতা চিহ্নিতকরণ, নীতি ও প্রক্রিয়াগত সংস্কার প্রস্তাবনা, প্রযুক্তি ও ডিজিটাল সেবা প্রবর্তনের কর্মপরিকল্পনা এবং স্বল্প সময়ে বাস্তবায়নযোগ্য একটি পাইলট সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়নের অ্যাকশন প্ল্যান, যা এই খাতকে আরও গতিশীল, স্বচ্ছ ও জনগণবান্ধব করে তুলবে।

বিআইডব্লিউটিএ -এর বর্তমান অভ্যন্তরীণ চিত্র

কাঠামো ও কর্মপরিধি:

বর্তমানে Bangladesh Inland Water Transport Ordinance, 1958 (সংশোধিত) অনুযায়ী একজন চেয়ারম্যান ও তিনজন সদস্য সমন্বয়ে গঠিত কর্তৃপক্ষের তত্ত্বাবধানে বিআইডব্লিউটিএ কার্যক্রম পরিচালনা করছে। বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ ও উপকূলীয় নৌপথ উন্নয়ন ও নাব্যতা সংরক্ষণে ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনা ও এর রক্ষণাবেক্ষণ, নদীবন্দর ও টার্মিনাল উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনা, যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের জন্য অবকাঠামো ও সেবা প্রদান, নৌযানের রুটপারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন ও নিয়ন্ত্রণ, যাত্রী ও নৌ নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ, দুর্ঘটনা প্রতিরোধ ও উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা ইত্যাদি কার্যক্রম বাস্তবায়ন করছে।

জনবল কাঠামো:

বর্তমানে বিআইডব্লিউটিএ-তে ৫৪৩২ জনের একটি জনবল কাঠামো রয়েছে কিন্তু তা প্রতিষ্ঠানটির বর্ধিত কার্যপরিধি ও বাস্তবতার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয়। বিশেষ করে মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম পরিদর্শন ও তত্ত্বাবধানে প্রয়োজনীয় জনবলের সংকট রয়েছে। বাস্তবতার নিরিখে জনবল কাঠামো পুনর্মূল্যায়ন, পুনর্গঠন ও আধুনিকায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে।

সেবা প্রদানে প্রযুক্তির ব্যবহার:

বিআইডব্লিউটিএ-এর কিছু সেবা, যেমন-নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স প্রদান, পন্টুন ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম, টাইডাল ডোটা সেবা ইত্যাদি অনলাইনে প্রদান করা হলেও বর্তমানে অধিকাংশ সেবা ম্যানুয়াল পদ্ধতিতে প্রদান করা হচ্ছে। যে সকল সেবা অনলাইন প্ল্যাটফর্মে প্রদান করা হচ্ছে সেগুলোও পূর্ণমাত্রায় অনলাইন নির্ভর নয়। সে কারণে প্রযুক্তিগত ও পরিকাঠামোগত উন্নয়ন প্রয়োজন।

আর্থিক সক্ষমতা:

আইনের বিধান অনুযায়ী বিআইডব্লিউটিএ নিজস্ব আয় ও সরকারের অনুদানের উপর নির্ভর করে এর বাজেট প্রণয়ন করে থাকে। তবে রাজস্ব আয় কাঙ্ক্ষিত মাত্রায় না হওয়ায় চাহিদা মোতাবেক উন্নয়ন কার্যক্রম বাস্তবায়ন বিলম্বিত হচ্ছে।

আর্থ-সামাজিক ও জলবায়ু পরিবর্তনজনিত বাস্তবতা:

নদী দূষণ, নদী দখল, নদী ভাঙ্গন, নদীর গতিপথ পরিবর্তন, বন্যা, খরা ও অন্যান্য প্রাকৃতিক ও জলবায়ু পরিবর্তনজনিত কারণে কর্তৃপক্ষের কার্যক্রম বাস্তবায়নে নানামুখী চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হতে হয়।

অর্থনৈতিক ও উন্নয়ন চাহিদা:

ব্যবসা-বাণিজ্যের সম্প্রসারণ, পণ্য পরিবহন, সহজ ও সাশ্রয়ী যাতায়াতের জন্য নদী বন্দরের সংখ্যা বৃদ্ধির ফলে নৌপথ উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের চাহিদা পূর্বের তুলনায় বহুগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে।

প্রশাসনিক সমন্বয়:

নদী, নদীবন্দর, ফোরশোর ইত্যাদির সীমানা নির্ধারণসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়ে সরকারের বিভিন্ন মন্ত্রণালয়/বিভাগ ও দপ্তর সংস্থার সাথে সমন্বয়হীনতা ও বিরোধ ইত্যাদি কারণে কর্তৃপক্ষের কার্যক্রম বাস্তবায়ন এবং রাজস্ব আয়ে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি হয়।

বিআইডব্লিউটিএ -এর বর্তমান বাহ্যিক চিত্র

বিআইডব্লিউটিএ-এর SWOT বিশ্লেষণ

Strengths (সক্ষমতা/শক্তি)

আইন দ্বারা গঠিত একটি স্থায়ী ও স্বায়ত্বশাসিত সরকারি প্রতিষ্ঠান;
কার্যক্রম পরিচালনায় প্রয়োজনীয় আইন ও বিধি-বিধান প্রণয়ন ও
সংশোধনে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সহযোগিতা;
সুসংগঠিত সাংগঠনিক কাঠামো ও জনবল;
নৌপথ উন্নয়ন, নাব্যতা সংরক্ষণ, নদী বন্দর, ঘাট, টার্মিনাল ইত্যাদি
পরিচালনার দীর্ঘ অভিজ্ঞতা;
নৌ দুর্ঘটনা প্রতিরোধ, নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ ও জরুরি উদ্ধার কার্যক্রমে
অভিজ্ঞতা;
সরকারের অনুদান ও রাজস্ব আয়ের মাধ্যমে প্রণীত বাজেটের মাধ্যমে
নির্দিষ্ট আর্থিক ও প্রশাসনিক স্বায়ত্বশাসন;
দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন খাতের কেন্দ্রীয় নিয়ন্ত্রণ ও ব্যবস্থাপনার
সক্ষমতা।

Opportunities (সম্ভাবনা/সুযোগ)

নৌপথ উন্নয়ন, ব্যবহার বৃদ্ধি ও অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে
অর্থনৈতিক প্রবাহ বৃদ্ধি;
সকল সেবা ডিজিটাইজেশন এবং স্মার্ট টিকেটিং সিস্টেম প্রবর্তনের
মাধ্যমে সেবার মানোন্নয়ন ও নাগরিক সন্তুষ্টি অর্জন;
নদী বন্দর, ঘাট ও টার্মিনাল আধুনিকীকরণ;
প্রযুক্তিসমৃদ্ধ ড্রেজিং ও অন্যান্য যত্রপাতি সংগ্রহ;
নৌপথ ব্যবহার করে আঞ্চলিক ট্রানজিট ও ট্রান্সশিপমেন্ট বাণিজ্য চালু ও
সম্প্রসারণ;

Weakness (দুর্বলতা)

নৌপথের নাব্যতা রক্ষা ও ড্রেজিং কার্যক্রমে সীমিত প্রযুক্তি ও আধুনিক
যন্ত্রপাতির অভাব;
মানসম্পন্ন যাত্রীসেবা ও টার্মিনাল অবকাঠামোর ঘাটতি;
ডিজিটাল সেবা ও আধুনিক তথ্য প্রযুক্তির সীমিত ব্যবহার;
প্রশিক্ষিত ও পর্যাপ্ত দক্ষ জনবলের অভাব, মাঠ পর্যায়ে আধুনিক
নৌপরিবহন প্রযুক্তিতে দক্ষতার ঘাটতি;
পরিকল্পনা ও কার্যক্রমের মধ্যে সমন্বয়ের অভাব;
সরকারি অনুদান/ বরাদ্দের ওপর অতিরিক্ত নির্ভরশীলতা;
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/ বিভাগ/ দপ্তর/ সংস্থার সাথে পর্যাপ্ত সমন্বয়ের ঘাটতি;
অতিরিক্ত যাত্রী পরিবহনসহ নৌ-নিরাপত্তা নিশ্চিত পেরা পর্যাপ্ত মনিটরিং এর
অভাব।

Threats (হুমকি/চ্যালেঞ্জ)

উজান থেকে আসা পলি ও শুষ্ক মৌসুমে পানির ঘাটতির কারণে নাব্যতা
কমে যাওয়া;
নিয়ন্ত্রণহীনভাবে নদী দূষণের কারণে নৌপথ অব্যবহারযোগ্য ও ঝুঁকিপূর্ণ
হওয়া;
নৌযান মালিক ও যাত্রীদের মধ্যে আইন, বিধি ও নিরাপত্তা প্রটোকল
যথাযথভাবে মান্য করতে অনীহা;
নদী দখল, নদী ভাঙ্গন, প্রাকৃতিক দুর্যোগ, বন্যা ও জলবায়ুজনিত
পরিবর্তন;

Opportunities (সম্ভাবনা/সুযোগ)

নৌপথভিত্তিক পর্যটন উন্নয়নের মাধ্যমে রাজস্ব আয় বৃদ্ধি ও কর্মসংস্থান সৃষ্টি;
পরিবেশবান্ধব টেকসই পরিবহন ও সুনীল অর্থনীতিতে (Blue Economy) অবদান রাখা;
ঢাকার চারপাশে সার্কুলার নৌপথ উন্নয়নের মাধ্যমে রাজধানী শহরের সড়ক যানজট ও দূষণ কমানোর ব্যবস্থা গ্রহণ;
কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে দায়িত্ববোধ ও নৈতিকতা চর্চার মাধ্যমে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা;

Threats (ছমকি/চ্যালেঞ্জ)

আধুনিক প্রযুক্তি ও আন্তর্জাতিক মান অনুসরণের দিক থেকে পিছিয়ে পড়া;
ডিজিটাইজেশন পরবর্তী ডেটা টা সুরক্ষা ও হ্যাকিংয়ের ঝুঁকি প্রতিবেশী দেশের সাথে নৌ-চুক্তি বাস্তবায়নে জটিলতা ও দীর্ঘসূত্রিতা;
সড়ক ও রেল পরিবহনে বেশি বিনিয়োগ ও নির্ভরতা নৌপথের গুরুত্ব হ্রাস হওয়ার সম্ভাবনা;

বিআইডব্লিউটিএ দেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন ব্যবস্থায় সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান। এ প্রতিষ্ঠানের সক্ষমতা ও সম্ভাবনাকে কাজে লাগিয়ে দুর্বলতাসমূহকে সবলতায় রূপান্তরপূর্বক সম্ভাব্য ছমকি/চ্যালেঞ্জসমূহ মোকাবিলা করা সম্ভব। সময়োপযোগী আইনী কাঠামো, ডিজিটাইজেশন, মানব সম্পদ উন্নয়ন ও রাজস্ব আয় বৃদ্ধির মাধ্যমে আর্থিক স্থিতিশীলতা, প্রযুক্তিগত আধুনিকায়ন, সেবার মানোন্নয়ন ও সামগ্রিক জনআস্থার ঘাটতি পূরণ করা যেতে পারে। এলক্ষ্যে কাঙ্ক্ষিত ফলাফল অর্জনের জন্য বিভিন্ন ক্ষেত্রে কার্যকর সংস্কার উদ্যোগ গ্রহণ ও তা বাস্তবায়নে সঠিক ও কার্যকর কর্মপন্থা নির্ধারণ করা জরুরি। সে বিবেচনায় নিম্নোক্ত উল্লেখযোগ্য সংস্কার প্রস্তাবসমূহ বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন।

প্র্যাকটিস রিফর্ম

পরিদর্শন কার্যক্রম শক্তিশালীকরণ

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশের নৌপরিবহন খাতে দুর্ঘটনার প্রধান কারণ হিসেবে নৌযানের ফিটনেস ঘাটতি, অতিরিক্ত যাত্রী বহন, নিরাপত্তা সরঞ্জাম ও নিরাপদ অবকাঠামোর অভাব বারবার চিহ্নিত হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ-এর বিদ্যমান পরিদর্শন ব্যবস্থা আনুষ্ঠানিকতা ও কাগজ-কলম নির্ভর। এ ছাড়া বিআইডব্লিউটিএ-এর সার্বিক কার্যক্রম পরিদর্শনে মন্ত্রণালয়েরও কার্যকর কোনো ব্যবস্থা নাই। পরিদর্শন রিপোর্টগুলো সাধারণত ফাইলেই সীমাবদ্ধ থাকে, কার্যকর ফেলো-আপ ব্যবস্থা না থাকায় নিরাপত্তা নিয়ন্ত্রণ কার্যকরভাবে নিশ্চিত হয় না। তাছাড়া জবাবদিহিতার ঘাটতির কারণে প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যায় না।

নৌখাতে জননিরাপত্তা ও সেবার মানোন্নয়নের স্বার্থে পরিদর্শন কার্যক্রমের আধুনিকীকরণ ও জোরদার করা জরুরি হয়ে পড়েছে। একটি ডিজিটাল, মানসম্মত, স্বচ্ছ ও ফেলো-আপ সমন্বিত পরিদর্শন ব্যবস্থা যাত্রী নিরাপত্তা বাড়াবে, দুর্ঘটনা হ্রাস করবে এবং বিআইডব্লিউটিএ-এর ওপর জনগণের আস্থা বৃদ্ধি করবে।

■ উদ্দেশ্য

বিআইডব্লিউটিএ-এর পরিদর্শন কার্যক্রমকে ডিজিটাল, মানসম্মত ও জবাবদিহিমূলক করা। পরিদর্শনের ফলাফল ডিজিটাল ড্যাশবোর্ডে প্রদর্শনের মাধ্যমে নিরাপত্তা প্রটোকল প্রতিপালনে নৌযান মালিকদের উপর প্রেষণা তৈরি করা এবং পরিদর্শন রিপোর্টের উপর ভিত্তি করে তথ্য প্রমাণের ভিত্তিতে সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও ফেলো-আপ সম্ভব করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

নিয়মিত ও মানসম্মত পরিদর্শন নিশ্চিত করে ফেলো-আপ কার্যক্রম বাস্তবায়ন এবং দায় নিরূপণের মাধ্যমে নৌযান, টার্মিনাল ও নৌপথের নিরাপত্তা, সেবা মান এবং পরিবেশ সুরক্ষা নিশ্চিত করা সম্ভব হবে। নিরাপত্তা প্রটোকল প্রতিপালনের হার বৃদ্ধি পাবে, নৌ দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে, যাত্রী ও অপারেটরদের আস্থা ও নাগরিক সন্তুষ্টি বৃদ্ধি পাবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫ হতে জুন ২০২৬।

মূল্যায়ন নির্দেশক

দুর্ঘটনার সংখ্যা কমানোর হার, নিরাপত্তা প্রটোকল মেনে চলা নৌযানের সংখ্যা বৃদ্ধি, ডিজিটাল চেকলিষ্ট ও পরিদর্শন কভারেজ এর হার, অভিযোগের সংখ্যা হ্রাস ও নির্ধারিত সময়ে সমাধানকৃত/উন্নীত অনিয়মের হার।

প্র্যাকটিস রিফর্ম

পরিবেশবান্ধব নৌপরিবহন চর্চা

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনে ব্যবহৃত অধিকাংশ লঞ্চ ও কার্গো জাহাজ পুরনো ইঞ্জিনচালিত এবং উচ্চ মাত্রায় দূষণকারী। এগুলো থেকে ধোঁয়া, তেল ও রাসায়নিক নিঃসরণের মাধ্যমে নদী দূষিত হচ্ছে এবং পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব পড়ছে। টার্মিনাল ও জেটিতে বর্জ্য ব্যবস্থাপনার কার্যকর উদ্যোগ নেই। অন্যদিকে, বিশ্বব্যাপী পরিবেশবান্ধব ও সবুজ প্রযুক্তি নির্ভর জাহাজের ব্যবহার বাড়ছে। টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা (SDGs) অর্জন ও জলবায়ু পরিবর্তন মোকাবেলায় বাংলাদেশের নৌপরিবহন খাতে পরিবেশবান্ধব চর্চা চালু করা এখন জরুরি।

■ উদ্দেশ্য

নৌযান ও টার্মিনালে দূষণ নিয়ন্ত্রণ ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করা; পর্যায়ক্রমে সবুজ প্রযুক্তি নির্ভর জাহাজ/ নৌযান উৎপাদন ও ব্যবহারে উৎসাহিত করার মাধ্যমে নৌপরিবহনকে পরিবেশ ও জীববৈচিত্র্যবান্ধব এবং টেকসই খাতে রূপান্তর করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

টার্মিনাল ও জেটিতে সঠিক বর্জ্য ব্যবস্থাপনা প্রতিষ্ঠিত হবে। ইঞ্জিন ও জ্বালানি দক্ষতা বাড়বে, ফলে কার্বন নিঃসরণ কমবে। নদী দূষণ হ্রাস পাবে এবং জীববৈচিত্র্য সুরক্ষিত হবে। পরিবেশবান্ধব নৌপরিবহন ব্যবস্থার মাধ্যমে জনগণের আস্থা ও আন্তর্জাতিক গ্রহণযোগ্যতা বৃদ্ধি পাবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ, জাহাজ/নৌযান মালিকগণ।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

জানুয়ারি ২০২৬-ডিসেম্বর ২০৩০

মূল্যায়ন নির্দেশক

টার্মিনাল ও জেটিতে কার্যকর কঠিন বর্জ্য ব্যবস্থাপনা সিস্টেম স্থাপনের সংখ্যা। পুনর্ব্যবহারযোগ্য বর্জ্য সংগ্রহের হার পরিমাণ। তেল নিঃসরণ ও বর্জ্য ফেলার ঘটনার সংখ্যা এবং পরিবেশগত দুর্ঘটনা বা নদীদূষণ সংক্রান্ত অভিযোগ হ্রাসের সংখ্যা।

প্র্যাকটিস রিফর্ম

দক্ষতা উন্নয়ন ও কর্মদক্ষতা মূল্যায়ন

■ সংস্কারের পটভূমি

বিআইডব্লিউটিএ-এর কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের অনেকেই নৌপরিবহন খাতের আধুনিক ব্যবস্থাপনা, তথ্যপ্রযুক্তি ব্যবহার, নিরাপত্তা মান নিয়ন্ত্রণ এবং সেবা প্রদানের আন্তর্জাতিক মানদণ্ড বিষয়ে পর্যাপ্ত দক্ষ নন। প্রশিক্ষণ সীমিত ও অনিয়মিত, আর কর্মদক্ষতা মূল্যায়ন (Performance Appraisal)-এর কার্যকর কোনো ব্যবস্থা নাই। এতে মেধা ও কর্মদক্ষতার ভিত্তিতে মূল্যায়ন হয় না এবং কর্মীদের উৎসাহ ও জবাবদিহিতা কমে যায়। তাই বিআইডব্লিউটিএ-এর কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা বৃদ্ধি ও কর্মদক্ষতা মূল্যায়ন ব্যবস্থা আধুনিকীকরণ আশু প্রয়োজন।

■ উদ্দেশ্য

চাহিদাভিত্তিক ও নিয়মিত প্রশিক্ষণ আয়োজনের মাধ্যমে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা বৃদ্ধির মাধ্যমে সেবার মান উন্নয়ন করা এবং ফলাফলভিত্তিক কর্মদক্ষতা মূল্যায়ন ব্যবস্থা আধুনিকীকরণ ও প্রচলনের মাধ্যমে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে জবাবদিহিতা, প্রেষণা ও পেশাদারিত্ব তৈরি করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পেশাগত দক্ষতা বৃদ্ধির মাধ্যমে দক্ষ জনবল গড়ে উঠবে, যারা আধুনিক নৌপরিবহন ব্যবস্থাপনা ও সেবা প্রদানে কার্যকর ভূমিকা রাখতে সক্ষম হবে। কর্মদক্ষতা মূল্যায়নের মাধ্যমে ভালো পারফরমেন্সকে পুরস্কৃত ও দুর্বল পারফরমেন্সকে সংশোধন করা সম্ভব হবে এবং এর মাধ্যমে

কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে দায়িত্ববোধ ও জবাবদিহিতার মনোভাব তৈরি হবে যা কর্তৃপক্ষের লক্ষ্য পূরণে সহায়ক হবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-ডিসেম্বর ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

বছরে আয়োজিত প্রশিক্ষণের সংখ্যা ও প্রশিক্ষণ গ্রহণকারী প্রশিক্ষণার্থীর সংখ্যা। দায়িত্ব পালনে জবাবদিহিতা বৃদ্ধির প্রমাণ ও অসাদাচরণ ও দায়িত্বে অবহেলাজনিত অভিযোগ ও বিভাগীয় মামলার সংখ্যা হ্রাস। দুর্বল পারফরমেন্স চিহ্নিত করা ও সংশোধনমূলক ব্যবস্থা নেওয়ার সংখ্যা/হার। ফলাফলভিত্তিক মূল্যায়ন অনুসারে পদোন্নতি বা পুরস্কারের সংখ্যা।

প্রসেস রিফর্ম

নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া ডিজিটাইজেশন

■ সংস্কারের পটভূমি

বর্তমানে বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক নৌরুট পারমিট এবং লঞ্চ/যাত্রীবাহী জাহাজ/নৌযানের সময়সূচি অনুমোদনের কাজ মূলত কাগজ-কলম নির্ভর ও ম্যানুয়াল পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হয়। এই প্রক্রিয়ায় আবেদনকারীকে স্বশরীরে সংশ্লিষ্ট অফিসে উপস্থিত হয়ে আবেদন করতে হয়, অতিরিক্ত সময় ও অর্থ ব্যয় হয়, সঠিক তথ্য সংরক্ষণ করা কঠিন হয় এবং অনেক সময় দুর্নীতি ও স্বজনপ্রীতির অভিযোগ ওঠে। একইসাথে তথ্যের স্বচ্ছতা ও নাগরিক সুবিধা সীমিত থেকে যায়, ফলে সেবা গ্রহণকারীদের মধ্যে অসন্তুষ্টি তৈরি হয়। তথ্য প্রযুক্তির উৎকর্ষের যুগে এমন একটি গুরুত্বপূর্ণ সেবা ম্যানুয়াল পদ্ধতিতে চালানো আধুনিক সেবাদানের সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ণ। তাই নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া এবং সংশ্লিষ্ট ফি পরিশোধ প্রক্রিয়া ডিজিটাইজ করা জরুরি, যাতে এটি দ্রুত, স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক হয় এবং ঘরে বসে সেবা গ্রহণ করা যায়।

■ উদ্দেশ্য

নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়াকে ডিজিটাইজ করার মাধ্যমে সেবা প্রদানকে দ্রুত, সহজ, স্বচ্ছ ও নাগরিক-বান্ধব করা এবং গ্রাহকের সময়, ভিজিট ও ব্যয় কমানো। দুর্নীতি, বিলম্ব ও অনিয়ম কমিয়ে আনার মাধ্যমে রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা ও ডিজিটাল ডেটাবেইজ তৈরির মাধ্যমে সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়াকে সহজ করা

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

সেবাগ্রহীতা অনলাইনে নৌরুট পারমিট ও সময়সূচির জন্য আবেদন ও ফি পরিশোধ করতে পারবেন এবং অনুমোদন পাবেন। সেবাগ্রহীতাকে এ কাজের জন্য অফিসে আসার প্রয়োজন হবে না, এতে সেবা গ্রহীতার সময় ও খরচ সাশ্রয় হবে। দুর্নীতি ও অনিয়ম কমবে এবং স্বচ্ছতা বৃদ্ধি পাবে। একটি সেন্ট্রালাইজড ডেটাবেস তৈরি হবে যা ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা ও নীতি নির্ধারণে কাজে লাগবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-মার্চ ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

সেবা ডিজিটাইজ করার জন্য প্রয়োজনীয় সফটওয়্যার তৈরি ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রশিক্ষণ। বছরে কত শতাংশ পারমিট ও সময়সূচি অনলাইনে প্রক্রিয়াকৃত হয়েছে তার সংখ্যা/হার। আবেদন থেকে অনুমোদন পর্যন্ত গড় সময় হ্রাস। অনুমোদিত নৌরুট ও সময়সূচির তথ্য জনসাধারণের জন্য অনলাইনে দৃশ্যমান করার সংখ্যা/হার। এ সংক্রান্ত অনিয়ম/দুর্নীতির অভিযোগের সংখ্যা হ্রাস।

প্রসেস রিফর্ম

অভ্যন্তরীণ নদী বন্দর ঘোষণার SOP প্রণয়ন

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশে নৌপরিবহন খাতের কার্যক্রমে সরকার গেজেট প্রজ্ঞাপন দ্বারা নতুন নদী বন্দর ঘোষণা করে থাকে। কোথাও কোথাও এবং কখনো কখনো রাজনৈতিক চাপ, ব্যক্তিগত পছন্দ, আঞ্চলিকতা বিবেচনায় বা স্থানীয় জনগণের মতামত না জেনে সিদ্ধান্ত গ্রহণের কারণে নতুন নদী বন্দর ঘোষণায় সমন্বয় ও স্বচ্ছতা থাকে না। এর ফলে অপ্রয়োজনীয় বা অপরিকল্পিত স্থানে নদী বন্দর গড়ে ওঠে, আবার প্রয়োজনীয় জায়গায় নদী বন্দর প্রতিষ্ঠা দেরিতে হয়। নদী বন্দরের সাথে একাধিক মন্ত্রণালয়/বিভাগের সংশ্লিষ্টতা থাকলেও অধিকাংশ ক্ষেত্রে নদী বন্দর ঘোষণার পূর্বে সরকারের Rules of Business এর বিধান অনুযায়ী সে সকল মন্ত্রণালয়/বিভাগের সাথে পরামর্শ করা হয় না, ফলে নদী বন্দর ঘোষণার পর নদী বন্দরের সীমানা নির্ধারণসহ নানা রকম জটিলতা ও বিরোধ সৃষ্টি হয়। বর্তমানে নদী বন্দর ঘোষণার কোনো Standard Operating Procedure (SOP) না থাকায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা, দায়বদ্ধতা ও সময়সীমা নিশ্চিত হয় না। তাই নদী বন্দর ঘোষণার জন্য একটি স্পষ্ট ও মানসম্মত SOP প্রণয়ন অত্যাবশ্যিক।

■ উদ্দেশ্য

অর্থনৈতিক, পরিবেশগত ও আর্থ-সামাজিক প্রয়োজনীয়তা ও যৌক্তিকতার ভিত্তিতে নদী বন্দর ঘোষণাকে পরিকল্পিত ও টেকসই করা। নদী বন্দর ঘোষণার সিদ্ধান্ত গ্রহণের আগে Rules of Business-এর বিধান অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট সকল মন্ত্রণালয়/বিভাগের সাথে পরামর্শ ও সমন্বয় বাধ্যতামূলক করা। নদী বন্দর

ঘোষণার ক্ষেত্রে স্বচ্ছ, মানসম্মত ও প্রমাণভিত্তিক সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়া প্রতিষ্ঠা করার মাধ্যমে নতুন নদী বন্দর ঘোষণার প্রক্রিয়াকে বিধিসিদ্ধ, সময়াবদ্ধ, সমন্বিত ও নাগরিকবান্ধব করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

নদী বন্দর ঘোষণায় একটি আদর্শ নীতি ও পদ্ধতি কার্যকর হবে। প্রয়োজনীয় জায়গায় দ্রুত নদী বন্দর ঘোষণা সম্ভব হবে। অপ্রয়োজনীয় ও অপরিকল্পিত নদী বন্দর ঘোষণার প্রবণতা হ্রাস পাবে। অর্থনৈতিকভাবে লাভজনক, পরিবেশবান্ধব ও টেকসই নদী বন্দর গড়ে উঠবে। সরকারের সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা বৃদ্ধি পাবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বিআইডব্লিউটিএ।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-মার্চ ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

নদী বন্দর ঘোষণার SOP প্রস্তুত, অনুমোদন ও বাস্তবায়ন। নতুন বন্দর ঘোষণায় নির্দিষ্ট সময়সীমা মেনে চলা। আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা, অংশীজন পরামর্শ সভা অনুষ্ঠান ও নদী বন্দর ঘোষণার আগে অর্থনৈতিক/পরিবেশগত সম্ভাব্যতা সমীক্ষার সংখ্যা। নদী বন্দর ঘোষণার পর কার্যকর অপারেশন শুরু করার সময় হ্রাস।

প্রসেস রিফর্ম

ডিজিটাল ড্রেজিং কার্যক্রম মনিটরিং ও রিপোর্টিং সিস্টেম

■ সংস্কারের পটভূমি

বিআইডব্লিউটিএ-এর অন্যতম প্রধান দায়িত্ব হলো দেশের নৌপথের নাব্যতা বজায় রাখা, যার জন্য প্রতি বছর বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয়ে ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালিত হয়। তবে বাস্তবতায় দেখা যায়—ড্রেজিং কার্যক্রমের পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন, অগ্রগতি মনিটরিং ও রিপোর্টিং এখনো অনেকাংশে ম্যানুয়াল ও কাগজনির্ভর। মাঠ পর্যায়ের তথ্য কেন্দ্রীয় পর্যায়ে পৌঁছাতে বিলম্ব হয়, সঠিক পরিমাণ মাটি উত্তোলন বা কাজের অগ্রগতি যাচাই করা কঠিন হয়, এবং অনেক সময় প্রকল্পের ব্যয় ও ফলাফলের মধ্যে অসামঞ্জস্য দেখা যায়।

এ কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার ঘাটতি তৈরি হয়, এবং মাঝে মাঝে অনিয়ম বা কাজের মান নিয়ে প্রশ্ন ওঠে। ড্রেজিং কার্যক্রমের উপর নির্ভর করে নৌপথের নাব্যতা, যাত্রী ও কার্গো পরিবহন এবং সামগ্রিক অর্থনৈতিক প্রবাহ, তাই এই খাতে তথ্যনির্ভর ও প্রযুক্তিভিত্তিক মনিটরিং ব্যবস্থা চালু করা এখন সময়ের দাবি। বর্তমানে পার্শ্ববর্তী ভারত, চীনসহ এশিয়া ও বিশ্বের অনেক দেশে প্রযুক্তি নির্ভর ড্রেজিং ব্যবস্থা চালু রয়েছে।

ড্রেজিং মনিটরিং ও রিপোর্টিং প্রক্রিয়া ডিজিটলাইজ করা গেলে কাজের অগ্রগতি তাৎক্ষণিকভাবে দেখা যাবে, মাঠ পর্যায়ের তথ্য স্বয়ংক্রিয়ভাবে কেন্দ্রীয় ডাটাবেইজে আপডেট হবে এবং তথ্যভিত্তিক ও স্বচ্ছতার সাথে সিদ্ধান্ত গ্রহণ সম্ভব হবে।

■ উদ্দেশ্য

ড্রেজিং কার্যক্রমের পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন ও তদারকিকে ডিজিটাল ও তথ্যনির্ভর করা। GPS, GIS ও IoT প্রযুক্তির মাধ্যমে ড্রেজারের অবস্থান, কাজের সময়, মাটি উত্তোলনের পরিমাণ, জ্বালানি ব্যবহার ও ব্যয় রিয়েল-টাইমে মনিটর করা এবং কেন্দ্রীয় সার্ভারে সংরক্ষণ করা। এর মাধ্যমে ড্রেজিং কার্যক্রমের দক্ষতা, স্বচ্ছতা, ব্যয় নিয়ন্ত্রণ ও পরিবেশগত জবাবদিহিতা বৃদ্ধি করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

একটি ডিজিটাল ড্রেজিং মনিটরিং ড্যাশবোর্ড তৈরি হবে, যেখানে প্রতিটি প্রকল্প/ড্রেজারের অবস্থান ও অগ্রগতি রিয়েল-টাইমে দেখা যাবে। GPS ও সেন্সর-ভিত্তিক ডেটা সংগ্রহ ব্যবস্থা চালু হবে, যা স্বয়ংক্রিয়ভাবে কাজের পরিমাণ, সময়, জ্বালানি ব্যবহার ও ব্যয়ের তথ্য পাঠাবে। ড্রেজিং কার্যক্রমের অনিয়ম, বিলম্ব ও অপচয় দ্রুত শনাক্ত ও প্রতিরোধ করা সম্ভব হবে।

রিপোর্টিং ও বিশ্লেষণ প্রক্রিয়া স্বয়ংক্রিয় হবে, ফলে পরিকল্পনা, বাজেট ও সিদ্ধান্ত গ্রহণ আরও তথ্যসমৃদ্ধ হবে।

নাব্যতা সংরক্ষণ কার্যক্রমের কার্যকারিতা ও স্বচ্ছতা বৃদ্ধি পাবে, এবং নাগরিক আস্থা ও প্রাতিষ্ঠানিক ভাবমূর্তি উন্নত হবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ, সহযোগী প্রতিষ্ঠান: নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, আইসিটি বিভাগ ও সংশ্লিষ্ট প্রযুক্তি সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

জানুয়ারি ২০২৬-ডিসেম্বর ২০২৭

মূল্যায়ন নির্দেশক

ড্রেজিং মনিটরিং সফটওয়্যার ও অনলাইন ড্যাশবোর্ড তৈরির অগ্রগতি। GPS/GIS ডিভাইস সংযুক্ত ড্রেজারের সংখ্যা। রিপোর্টিং সময়কাল হ্রাসের হার (যেমন—আগে মাসিক, এখন রিয়েল-টাইম)। অনিয়ম/ অসামঞ্জস্যপূর্ণ ব্যয়ের সংখ্যা হ্রাস। প্রকল্প সময়মতো সম্পন্ন হওয়ার হার। নাব্যতা বৃদ্ধির সূচক (ড্রেজকৃত নদীপথের দৈর্ঘ্য, নৌযান চলাচল বৃদ্ধি)।

স্ট্রাকচারাল রিফর্ম

রাজস্ব আয় বৃদ্ধির জন্য নতুন বিজনেস মডেল

■ সংস্কারের পটভূমি

বর্তমান কাঠামোয় বিআইডব্লিউটিএ মূলত সরকার নির্ধারিত ফি, চার্জ ও সীমিত নন-ট্যাক্স রাজস্ব উৎস (যেমন ঘাট-পয়েন্ট, জেটি ও টার্মিনাল লিজ, ওয়্যারহাউস ভাড়া ইত্যাদি) হতে প্রাপ্ত আয় ও সরকার প্রদত্ত বাজেট অনুদানের উপর নির্ভরশীল। কিন্তু পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্তমান রাজস্ব আহরণ প্রক্রিয়া অদক্ষ, দুর্বলভাবে ব্যবস্থাপিত এবং আধুনিক বাণিজ্যিক সম্ভাবনার সাথে অসামঞ্জস্যপূর্ণ। ফলে নৌপরিবহন খাতে নৌপথ ও অবকাঠামো উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ, আধুনিকায়ন ও নতুন বিনিয়োগের জন্য বিআইডব্লিউটিএ যথেষ্ট অর্থ সংগ্রহ করতে পারে না এবং সরকারি বাজেটের উপর উচ্চ মাত্রায় নির্ভরশীল থেকে যায়। তাই বিআইডব্লিউটিএ-এর আর্থিক স্বনির্ভরতা ও দীর্ঘমেয়াদি স্থায়িত্ব নিশ্চিত করার জন্য রাজস্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে একটি নতুন বিজনেস মডেল তৈরি করা সময়ের দাবী।

■ উদ্দেশ্য

ঘাট-পয়েন্ট, জেটি, টার্মিনাল, ওয়্যারহাউস, বিজ্ঞাপন ও সম্ভাব্য নতুন বাণিজ্যিক খাতগুলোকে প্রফেশনাল বিজনেস মডেল-এর আওতায় আনা। বিআইডব্লিউটিএ-এর সাংগঠনিক কাঠামোতে একটি বিজনেস ডেভেলপমেন্ট সেল গঠন করে নন-ট্যাক্স রাজস্ব আহরণকে আধুনিক তথ্যপ্রযুক্তি নির্ভর, ক্যাশলেস, বৈচিত্র্যময় ও বাণিজ্যিকভাবে টেকসই করার মাধ্যমে সরকারি বাজেট নির্ভরতা কমিয়ে বিআইডব্লিউটিএ-কে আত্মনির্ভর প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে তোলা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

বিআইডব্লিউটিএ-এর রাজস্ব আয়ের উৎস বৈচিত্র্যময়, অনলাইন/ক্যাশলেস হবে এবং নন-ট্যাক্স রাজস্ব উল্লেখযোগ্যভাবে বৃদ্ধি পাবে। বেসরকারি খাতের অংশগ্রহণ বৃদ্ধি পাবে, ফলে দক্ষতা ও আয় দুটোই বাড়বে এবং এর মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানটির দীর্ঘমেয়াদি আর্থিক সক্ষমতা ও সেবার মান নিশ্চিত হবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ (মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় নীতি সহায়তা প্রদান করবে)।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-ডিসেম্বর ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

সকল রাজস্ব আদায় অনলাইন ও ক্যাশলেস করার জন্য উপযুক্ত আইটি অবকাঠামো ও সফটওয়্যার তৈরি/সংগ্রহ করা। নন-ট্যাক্স রাজস্ব এবং ঘাট-পয়েন্ট, জেটি/টার্মিনাল ও অন্যান্য অবকাঠামো/সম্পত্তি লিজ থেকে বার্ষিক আয় বৃদ্ধির পরিমাণ/হার। বিজ্ঞাপন ও নতুন বাণিজ্যিক কার্যক্রম থেকে আয়ের পরিমাণ। অবকাঠামো উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও অপারেশনে বেসরকারি বিনিয়োগ/প্রকল্প/কর্মসূচির সংখ্যা।

স্ট্রাকচারাল রিফর্ম

সাংগঠনিক কাঠামো পুনর্গঠন

■ সংস্কারের পটভূমি

প্রতিষ্ঠাকালে বিআইডব্লিউটিএ-এর কাজের পরিধি ছিল সীমিত—প্রধানত নদীর নাব্যতা বজায় রাখা, অল্প কয়েকটি টার্মিনাল পরিচালনা, এবং অভ্যন্তরীণ বাণিজ্য সহজ করা। প্রতিষ্ঠাকালে যখন নদী বন্দরের সংখ্যা ছিল ২০টিরও কম, বর্তমানে তা বৃদ্ধি পেয়ে ৫৪টিতে উন্নীত হয়েছে। এছাড়া যাত্রী ও কার্গো পরিবহনের পরিমাণ কয়েকগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে, টার্মিনাল ও জেটির সংখ্যা উল্লেখযোগ্যভাবে বেড়েছে, এবং যাত্রী নিরাপত্তা, পরিবেশ সুরক্ষা ও ডিজিটাল সেবা এখন নতুন চাহিদা হিসেবে যোগ হয়েছে।

তবে এই বিশাল কর্ম পরিধি ও বাড়তি দায়িত্ব সত্ত্বেও বিআইডব্লিউটিএ-এর বিদ্যমান সাংগঠনিক কাঠামো ও জনবল এখনো মূলত গঠনকালের আদলেই রয়েছে। আধুনিক প্রযুক্তি, পরিবেশ ব্যবস্থাপনা, এবং ডিজিটাল সেবা প্রদানের মতো চাহিদা মেটানোর জন্য পর্যাপ্ত জনবল নেই। অপরদিকে সময়মত নিয়োগ-পদোন্নতি না হওয়ায় অনেক পদ খালি পড়ে থাকে। এছাড়াও এবং দক্ষ জনবল নিয়োগ ও প্রশিক্ষণের সুযোগ সীমিত। ফলে এত বিস্তৃত নৌপরিবহন খাত পরিচালনায় বিদ্যমান জনবল কাঠামো কার্যত যথেষ্ট নয়। এই পরিস্থিতিতে বিআইডব্লিউটিএ-এর সাংগঠনিক ও জনবল কাঠামোকে যুগোপযোগী ও চাহিদাভিত্তিকভাবে পুনর্গঠন করা অপরিহার্য হয়ে উঠেছে।

■ উদ্দেশ্য

বিআইডব্লিউটিএ-এর সাংগঠনিক কাঠামোকে যুগোপযোগী করে বর্ধিত কাজের পরিধি মোকাবিলা করা। বিদ্যমান জনবল কাঠামোকে চাহিদা-ভিত্তিকভাবে পুনর্বিন্যাস করা ও প্রয়োজনে নতুন জনবলের পদ সৃজন/অপ্রয়োজনীয় পদ বিলোপ করা। বিকেন্দ্রীকৃত সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও সেবা

প্রার্থীদের দোরগোড়ায় সেবা পৌঁছে দেওয়ার লক্ষ্যে আঞ্চলিক পর্যায়ে নতুন সাংগঠনিক কাঠামো সৃজন এবং প্রশিক্ষণের মাধ্যমে দক্ষ জনবল তৈরির মাধ্যমে সেবার মানোন্নয়ন।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

পরিবেশ ও জলবায়ু চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা, ডিজিটাল সেবা প্রদান এবং যাত্রী নিরাপত্তা ও নিরাপদ নৌপথ নিশ্চিত করতে সক্ষম জনবল কাঠামো তৈরি হবে। পর্যাপ্ত ও দক্ষ জনবল থাকায় নৌপথ রক্ষণাবেক্ষণ, টার্মিনাল ব্যবস্থাপনা ও নিরাপত্তা কার্যক্রম উন্নত হবে। আঞ্চলিক অফিসগুলোর আর্থিক ও প্রশাসনিক ক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে, ফলে স্থানীয় সমস্যার দ্রুত সমাধান সম্ভব হবে। এবং এর মাধ্যমে বিআইডব্লিউটিএ একটি আধুনিক, দক্ষ ও সেবা-কেন্দ্রিক প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে উঠবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-ডিসেম্বর ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

নতুন সাংগঠনিক কাঠামো অনুমোদন ও বাস্তবায়ন হয়েছে কি না। নতুন শাখা/সেল/আঞ্চলিক অফিস স্থাপনের সংখ্যা। নতুন নিয়োগপ্রাপ্ত জনবলের সংখ্যা, প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত কর্মকর্তা ও কর্মচারীর হারা সিদ্ধান্ত গ্রহণে গড় সময় হ্রাস। সেবা প্রদান সম্পর্কিত নাগরিক সন্তুষ্টি সূচক।

স্ট্রাকচারাল রিফর্ম

সমন্বিত অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন তথ্য ও ডেটা শেয়ারিং প্ল্যাটফর্ম

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশের নৌপরিবহন খাত পরিচালনায় বর্তমানে একাধিক সংস্থা জড়িত— যেমন বিআইডব্লিউটিএ নদীপথ ও বন্দর ব্যবস্থাপনা করে, বিআইডব্লিউটিসি নৌযান পরিচালনা করে, নৌপরিবহন অধিদপ্তর নৌযান নিবন্ধন করে, পানি উন্নয়ন বোর্ড নদীর প্রবাহ, নাব্যতা ও পলি সঞ্চয়ন পর্যবেক্ষণ করে, পরিবেশ অধিদপ্তর পরিবেশগত প্রভাব বিশ্লেষণ করে, আর বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো নৌপরিবহন-সম্পর্কিত পরিসংখ্যান তৈরি করে। এই সংস্থাগুলোর মধ্যে তথ্যের সমন্বিত বিনিময় ও বিশ্লেষণ কাঠামো নেই, ফলে এক সংস্থার তথ্য অন্য সংস্থার পরিকল্পনা প্রণয়নে কাজে আসে না। উদাহরণস্বরূপ, নদীর প্রবাহ বা ড্রেজিং তথ্য না থাকলে বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প বা নতুন নৌপথ চালু করার পরিকল্পনা যথাযথ হয় না। তথ্যের বিচ্ছিন্নতা নীতিনির্ধারণে বিলম্ব ঘটায়, প্রকল্প ব্যয় বাড়ায় এবং সিদ্ধান্তের মান কমায়। অন্যদিকে, নদী ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব, ও বাণিজ্যিক সংযোগ বৃদ্ধির মতো সমসাময়িক চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় এখন সময় এসেছে সমন্বিত তথ্য ব্যবস্থাপনা ও সিদ্ধান্ত সহায়ক অবকাঠামো (Integrated Data Infrastructure) গড়ে তোলার। এজন্য একটি আধুনিক “সমন্বিত অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন তথ্য ডেটা শেয়ারিং প্ল্যাটফর্ম” (Integrated Inland Water Transport Information and Data Sharing Platform) প্রতিষ্ঠা অপরিহার্য।

■ উদ্দেশ্য

বিভিন্ন সরকারি সংস্থা, গবেষণা প্রতিষ্ঠান ও নীতি-নির্ধারকদের মধ্যে তথ্য বিনিময়, বিশ্লেষণ ও সমন্বিত সিদ্ধান্ত গ্রহণের জন্য একটি কেন্দ্রীয় ডিজিটাল প্ল্যাটফর্ম তৈরি করা। এই প্ল্যাটফর্মে নদীর গভীরতা, প্রবাহ, ড্রেজিং অগ্রগতি, আবহাওয়ার পূর্বাভাস, পলি জমা, যাত্রী ও কার্গো চলাচল, এবং বন্দর কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য একীভূত থাকবে।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

একটি একীভূত “River Information Dashboard” তৈরি হবে, যেখানে নৌপরিবহন খাতের সব গুরুত্বপূর্ণ তথ্য রিয়েল-টাইমে পাওয়া যাবে। বিআইডব্লিউটিএ, বিআইডব্লিউটিসি, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড, পরিবেশ অধিদপ্তর, আবহাওয়া অধিদপ্তরসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মধ্যে তথ্য সমন্বয় ও নীতি একীকরণ জোরদার হবে। ড্রেজিং, নাব্যতা রক্ষণাবেক্ষণ, বন্দর পরিকল্পনা ও বিনিয়োগ সিদ্ধান্তে তথ্যনির্ভরতা ও স্বচ্ছতা নিশ্চিত হবে। জলবায়ু পরিবর্তনজনিত ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা ও দুর্যোগকালীন দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণ সহজ হবে। গবেষণা, বেসরকারি বিনিয়োগ ও আঞ্চলিক সহযোগিতা প্ল্যাটফর্মে তথ্যপ্রবাহ ও নির্ভরযোগ্যতা বৃদ্ধি পাবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ। সহযোগী সংস্থা: নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, বিআইডব্লিউটিসি, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড, পরিবেশ অধিদপ্তর, বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো, a2i ও বাংলাদেশ কম্পিউটার কাউন্সিল।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

জানুয়ারি ২০২৬ - ডিসেম্বর ২০২৭

মূল্যায়ন নির্দেশক

অংশগ্রহণকারী সংস্থার সংখ্যা ও ডেটা ইন্টিগ্রেশন স্তর। ডেটা হালনাগাদের সময়কাল ও নির্ভুলতা সূচক। তথ্যনির্ভর সিদ্ধান্ত ও নীতি প্রণয়নের সংখ্যা। রিপোর্টিং সময় ও প্রশাসনিক বিলম্বের হ্রাস। স্টেকহোল্ডার ও ব্যবহারকারী সন্তুষ্টির হার।

পলিসি রিফর্ম

জাতীয় নৌনিরাপত্তা ও দুর্ঘটনা প্রতিরোধ নীতি প্রণয়ন

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশে নদী ও নৌপরিবহন খাত দেশের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অর্থনৈতিক ও সামাজিক যোগাযোগ ব্যবস্থার অংশ। তবে দীর্ঘদিন ধরে প্রতিবছর শত শত নৌযান দুর্ঘটনা ও প্রাণহানি এ খাতের বড় দুর্বলতা হিসেবে থেকে যাচ্ছে। নৌযান চলাচলের নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা বর্তমানে বিভিন্ন আইন ও বিধির আওতায় পরিচালিত হলেও, সেগুলো ছড়ানো এবং খণ্ডিত আকারে রয়েছে। কিন্তু এখনো পর্যন্ত কোনো একীভূত 'জাতীয় নৌনিরাপত্তা নীতি' প্রণয়ন হয়নি, যা নৌপরিবহন নিরাপত্তার সব দিক—যাত্রী ও ক্রু নিরাপত্তা, নৌযান নিবন্ধন ও ফিটনেস, দুর্ঘটনা প্রতিরোধ, জরুরি উদ্ধার কার্যক্রম, ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসন—সমন্বিতভাবে নির্ধারণ করবে।

নৌপরিবহন খাতে জবাবদিহিতা, নিরাপত্তা ও জনআস্থা ফিরিয়ে আনতে হলে একটি আধুনিক, বাস্তবভিত্তিক ও প্রাতিষ্ঠানিক নৌনিরাপত্তা নীতি প্রণয়ন সময়ের দাবি। এই নীতিটি বিআইডব্লিউটিএ, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, নৌপুলিশ, কোস্টগার্ড, স্থানীয় প্রশাসন, এবং বেসরকারি নৌযান মালিক সংগঠনগুলোর মধ্যে কার্যকর সমন্বয়ের ভিত্তি স্থাপন করবে।

■ উদ্দেশ্য

নৌযান নিরাপত্তা, চলাচল ও দুর্ঘটনা প্রতিরোধে একীভূত নীতিমালা প্রণয়ন করা; যাত্রী ও পণ্য পরিবহনে নিরাপত্তা মানদণ্ড, জরুরি প্রতিক্রিয়া ব্যবস্থা (Emergency Response System) এবং পরিদর্শন কাঠামো প্রাতিষ্ঠানিকভাবে নির্ধারণ করা; দুর্ঘটনা-পরবর্তী তদন্ত, ক্ষতিপূরণ ও পুনর্বাসনের জন্য সুস্পষ্ট নির্দেশনা প্রণয়ন; সরকারি ও বেসরকারি অংশীজনদের মধ্যে সমন্বিত দায়িত্ব বণ্টনের মাধ্যমে নিরাপত্তা জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

নৌযান দুর্ঘটনার হার হ্রাস পাবে এবং যাত্রী ও কার্গো পরিবহনে নিরাপত্তা বৃদ্ধি পাবে। নৌযান পরিদর্শন, লাইসেন্স ও ফিটনেস সার্টিফিকেশন প্রক্রিয়া কঠোরভাবে বাস্তবায়িত হবে। দুর্ঘটনা-পরবর্তী তদন্ত ও রিপোর্টিং সময়সীমা সংক্ষিপ্ত হবে। নিরাপত্তা প্রশিক্ষণ, যান্ত্রিক মান রক্ষা ও জরুরি উদ্ধার সক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে। যাত্রী ও অপারেটরদের মধ্যে নিরাপত্তা সচেতনতা এবং আস্থা তৈরি হবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

সহযোগী সংস্থা: বিআইডব্লিউটিএ, নৌপরিবহন অধিদপ্তর, নৌপুলিশ, বাংলাদেশ কোস্টগার্ড, ফায়ার সার্ভিস ও সিভিল ডিফেন্স অধিদপ্তর, জেলা প্রশাসন, নৌযান মালিক ও অপারেটর সমিতি।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

জানুয়ারি ২০২৬ - ডিসেম্বর ২০২৬

মুখ্য কর্মসম্পাদন সূচক

নৌদুর্ঘটনা ও প্রাণহানির সংখ্যা হ্রাসের বাৎসরিক হার; নিরাপত্তা সরঞ্জাম, নৌযান ফিটনেস ও লাইসেন্সিং মানদণ্ড অনুসরণের হার। প্রশিক্ষিত ও সার্টিফায়েড নাবিক ও ক্রু সদস্যের সংখ্যা; দুর্ঘটনা তদন্ত ও ক্ষতিপূরণ প্রদান সম্পন্ন করার গড় সময়; নিরাপত্তা সচেতনতামূলক কর্মসূচিতে অংশগ্রহণের হার।

পলিসি রিফর্ম

নদী বন্দর আইন প্রণয়ন

■ সংস্কারের পটভূমি

বাংলাদেশে নদী বন্দর ঘোষণার বিদ্যমান আইনি ভিত্তি হলো ঔপনিবেশিক যুগে প্রণীত Ports Act, 1908। এ আইন অনুযায়ী সরকার গেজেট বিজ্ঞপ্তি দিয়ে নৌপথের যেকোনো স্থানকে বন্দর ঘোষণা করতে পারে এবং তার সীমানা নির্ধারণ করতে পারে। যদিও তাত্ত্বিকভাবে এটি নদী বন্দরের ক্ষেত্রেও প্রযোজ্য, বাস্তবে আইনটি মূলত সমুদ্র বন্দরের জন্য রচিত হওয়ায় নদী বন্দর ব্যবস্থাপনায় প্রয়োজনীয় স্পষ্ট ধারা নেই। ফলে নদী বন্দর ঘোষণার ক্ষেত্রে সুস্পষ্ট মানদণ্ড ও SOP অনুপস্থিত থাকে; ঘোষিত নদী বন্দর ও ফোরশোরের সীমানা নির্ধারণ ও সীমানাভুক্ত জমি বুঝে পেতে নানা জটিলতা সৃষ্টি হয় এবং অনিয়ম, অপদখল ও প্রশাসনিক জটিলতা সৃষ্টি হয়। তাছাড়া বন্দরে সংঘটিত অপরাধ ও নিরাপত্তা লঙ্ঘনের ক্ষেত্রে Ports Act, 1908-এ পর্যাপ্ত শাস্তিমূলক বিধান নেই।

অন্যদিকে, বর্তমানে দেশের ঘোষিত নদী বন্দরের সংখ্যা ৫৪টির এবং ব্যবহারযোগ্য নৌপথ প্রায় ৪,৩৪৭ কিলোমিটার, যা পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে। যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের চাপ উল্লেখযোগ্যভাবে বেড়ে যাওয়ায় নতুন নদী বন্দর ঘোষণার প্রবণতাও বৃদ্ধি পেয়েছে। কিন্তু অধিকাংশ ঘোষণায় পর্যাপ্ত পূর্বসমীক্ষা, অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ বা পরিবেশগত মূল্যায়ন করা হয় না, ফলে অনেক ক্ষেত্রে অপ্রয়োজনীয় বা অপরিকল্পিত স্থানে নদী বন্দর গড়ে ওঠে। এসব সীমাবদ্ধতা দূর করতে এবং ঘোষণার প্রক্রিয়াকে স্বচ্ছ, পরিকল্পিত ও জবাবদিহিমূলক করতে এবং নৌপথ ও নদী বন্দর উন্নয়ন, সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনাকে একটি আইনি কাঠামোর মধ্যে আনয়নের জন্য “নদী বন্দর আইন” প্রণয়ন অপরিহার্য। এ আইন নদী বন্দর ঘোষণার মানদণ্ড, সীমানা ও ফোরশোর নির্ধারণ, উন্নয়ন ও ব্যবস্থাপনা কাঠামো, এবং নৌপথ উন্নয়ন, সংরক্ষণ ও এ সংক্রান্ত অপরাধের সংজ্ঞা ও শাস্তি নির্দিষ্ট করবে, যা নৌপরিবহন খাতের টেকসই উন্নয়ন ও সুশাসন নিশ্চিত করবে।

■ উদ্দেশ্য

বিদ্যমান Ports Act, 1908-এর সীমাবদ্ধতা দূর করে একটি আধুনিক, সুস্পষ্ট ও প্রাসঙ্গিক নদী বন্দর আইন প্রণয়ন; নদী বন্দর ঘোষণার জন্য স্পষ্ট মানদণ্ড ও SOP প্রবর্তন; নদী বন্দর ও ফোরশোরের সীমানা নির্ধারণে আইনগত স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা এবং নদী বন্দর ও নৌপথ সম্পর্কিত অপরাধের সংজ্ঞা ও শাস্তি নির্ধারণ ও প্রয়োগের মাধ্যমে নৌপরিবহন খাতকে পরিকল্পিত, টেকসই ও নিরাপদ ব্যবস্থাপনার আওতায় আনা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

নদী বন্দর ঘোষণার প্রক্রিয়া হবে স্বচ্ছ, মানসম্মত ও জবাবদিহিমূলক। নদী বন্দর ও ফোরশোরের সীমানা নির্ধারণ ও দখল বুঝে নেওয়ার ক্ষেত্রে অস্পষ্টতা ও বিরোধ কমবে। নৌপথ ও নদী বন্দর সম্পর্কিত অপরাধ দমন সহজ হবে। নীতি ও পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের মধ্যে সমন্বয় বৃদ্ধি পাবে এবং এর মাধ্যমে যাত্রী, ব্যবসায়ী ও বিনিয়োগকারীর আস্থা বাড়বে, যা জাতীয় অর্থনীতিতে ইতিবাচক প্রভাব ফেলবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ ও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-জুন ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

নতুন নদী বন্দর আইন জারি ও কার্যকর হয়েছে কি না। আইনের অধীনে বিধি/ SOP প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন হয়েছে কি না। নদী বন্দর ঘোষণায় গড় সময় হ্রাসের হার। নদী বন্দর ও ফোরশোরের সীমানা সংক্রান্ত বিরোধ/মামলার সংখ্যা হ্রাসের হার। নতুন ঘোষিত বন্দরের ব্যবহারযোগ্যতা ও অর্থনৈতিক অবদান বৃদ্ধির সূচক।

পলিসি রিফর্ম

বিআইডব্লিউটিএ কর্মচারী চাকরি প্রবিধানমালা সংশোধন

■ সংস্কারের পটভূমি

বিআইডব্লিউটিএ-এর কর্মকর্তা-কর্মচারীদের নিয়োগ, পদোন্নতি ও চাকরি-সংক্রান্ত বিষয়ে বর্তমানে “বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষের কর্মচারী চাকরি প্রবিধানমালা, ১৯৯০” কার্যকর রয়েছে। প্রণয়নকালে এই প্রবিধানমালা যুগোপযোগী হলেও গত তিন দশকে সংস্কার কার্যপরিধি, সাংগঠনিক কাঠামো ও নতুন পদ সৃষ্টি ইত্যাদির কারণে একাধিকবার এর সংশোধন প্রয়োজন হয়েছে। কিন্তু বাস্তবতায় দেখা যায়—বিধিমালাটি বারবার খণ্ডিত ও বিচ্ছিন্নভাবে সংশোধিত হয়েছে। এমনকি কোনো কোনো বিধি একাধিকবার সংশোধনের পর পুনরায় পূর্বাবস্থায় ফিরিয়ে আনা হলেও আবার নতুন করে সংশোধনের প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়েছে। এসব সংশোধনীকে মূল প্রবিধানমালার সাথে সমন্বিত না করায় অনেক পরিবর্তন-সংক্রান্ত তথ্য বিচ্ছিন্ন কাগজপত্র আকারে থেকে গেছে। ফলে প্রবিধানমালার ধারাবাহিকতা ও সঙ্গতি মারাত্মকভাবে ব্যাহত হয়েছে।

এর ফলে অনেক ক্ষেত্রেই সর্বশেষ সংশোধনী সম্পর্কে স্পষ্ট ধারণা না থাকায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ জটিল হয়ে পড়ে। আবার কিছু ক্ষেত্রে ফিডারপদসমূহ বাস্তবসম্মত বা যোগ্যতার ভিত্তিতে নির্ধারিত না হওয়ায় পদোন্নতির সময় ন্যায়সংগত ও বিধিসম্মত সিদ্ধান্ত গ্রহণ সম্ভব হয় না। এসব কারণে কর্মচারীদের মধ্যে অসন্তোষ সৃষ্টি হয়, প্রাতিষ্ঠানিক প্রেরণা ও প্রেষণা নষ্ট হয় এবং সার্বিকভাবে কর্তৃপক্ষের কার্যক্রমের দক্ষতায় নেতিবাচক প্রভাব পড়ে।

বর্তমানে বিআইডব্লিউটিএ-এর সাংগঠনিক কাঠামো পুনর্গঠনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। সেক্ষেত্রে বিদ্যমান চাকরি প্রবিধানমালা আধুনিকায়ন ও সমন্বিতভাবে সংস্কার করা এখন সময়োপযোগী ও অপরিহার্য। একটি একীভূত, হালনাগাদ ও প্রাতিষ্ঠানিক চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ প্রবিধানমালা প্রণয়ন করা গেলে শুধু নিয়োগ ও পদোন্নতির প্রক্রিয়াই স্বচ্ছ হবে না, বরং এটি কর্মচারীদের আস্থা, উদ্দীপনা ও কর্মক্ষমতা বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা রাখবে।

■ উদ্দেশ্য

বিআইডব্লিউটিএ-এর কর্মচারী চাকরি প্রবিধানমালা, ১৯৯০-এর সকল বিচ্ছিন্ন সংশোধনী একীভূত করে একটি আধুনিক, যুগোপযোগী ও সমন্বিত প্রবিধানমালা প্রণয়ন। নিয়োগ, পদোন্নতি ও কর্মমূল্যায়নের ক্ষেত্রে স্বচ্ছতা, ন্যায্যতা ও বাস্তবসম্মত যোগ্যতার মানদণ্ড প্রতিষ্ঠা। ফিডারপদ নির্ধারণে অসামঞ্জস্য দূর করা এবং যোগ্যতাভিত্তিক ক্যারিয়ার উন্নয়ন নিশ্চিত করা। কর্মচারীদের আস্থা, প্রাতিষ্ঠানিক শৃঙ্খলা ও কর্মপ্রেরণা বৃদ্ধি করা।

■ প্রত্যাশিত ফলাফল

একটি সমন্বিত, একীভূত ও হালনাগাদ চাকরি প্রবিধানমালা কার্যকর হবে। নিয়োগ ও পদোন্নতির প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও মেধাভিত্তিক মূল্যায়ন নিশ্চিত করা সম্ভব হবে। ফিডারপদ নির্ধারণে অস্পষ্টতা ও দ্বন্দ্ব কমে গিয়ে ন্যায়সংগত ও যোগ্যতার ভিত্তিতে সিদ্ধান্ত গ্রহণ সম্ভব হবে। কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে অসন্তোষ হ্রাস পাবে এবং কর্মপ্রেরণা বৃদ্ধি পাবে।

■ বাস্তবায়নকারী সংস্থা

বিআইডব্লিউটিএ, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়।

■ বাস্তবায়নের সময়সীমা

নভেম্বর ২০২৫-ডিসেম্বর ২০২৬

মূল্যায়ন নির্দেশক

সংশোধিত চাকরি প্রবিধানমালার গেজেট প্রজ্ঞাপন জারি। নিয়োগ ও পদোন্নতির ক্ষেত্রে আপিল/বিতর্কের সংখ্যা কমে যাওয়া। কর্মকর্তাদের কর্মপ্রেরণা ও সন্তুষ্টির মাত্রা বৃদ্ধি (সার্ভে/ফিডব্যাক দ্বারা পরিমাপযোগ্য)। প্রতিষ্ঠানের সার্বিক কর্মক্ষমতা ও জনসেবার মান উন্নয়ন।

নৌকট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া ডিজিটাইজেশন

■ ১. গভর্নেন্স সমস্যা

বর্তমানে নৌকট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদনের প্রক্রিয়া সম্পূর্ণ ম্যানুয়াল, কাগজ-নির্ভর এবং গতানুগতিক আমলাতান্ত্রিক কাঠামোর মধ্যে সীমাবদ্ধ। আবেদনকারীদেরকে বিভিন্ন ধাপে শারীরিকভাবে অফিসে উপস্থিত হয়ে ফর্ম জমা দিতে হয়। বিআইডব্লিউটিএ-এর সংশ্লিষ্ট অফিসে প্রাপ্ত আবেদন ও চাহিত ডকুমেন্টসমূহ ম্যানুয়ালি যাচাই করতে হয়। তাছাড়া তথ্য সংরক্ষণের সহজ ও কার্যকর ডিজিটাইজড কোনো সিস্টেম না থাকায় আবেদনকারী জাহজের পূর্বতন রেকর্ড সহজে যাচাই করা সম্ভব হয় না। এ প্রক্রিয়ায় একাধিক স্তর থাকায় আবেদন নিষ্পত্তিতে অতিরিক্ত সময় লাগে এবং সেবাটি নাগরিকবান্ধব হয় না।

সেবাটিতে ICT-এর ব্যবহার প্রায় নেই বললেই চলে, ফলে আবেদনের অগ্রগতি ট্র্যাক করার কোনো ব্যবস্থা নেই। আবেদনকারীরা জানতেই পারেন না, তাদের আবেদন কোন ধাপে আছে বা কেন বিলম্ব হচ্ছে। এর ফলে অনেক সময় অভিযোগ ওঠে যে প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতার অভাব রয়েছে। এতে সেবার গুণগত মান কমছে, জবাবদিহিতা দুর্বল হচ্ছে এবং নাগরিক আস্থা ক্ষুণ্ণ হচ্ছে।

ফলে, একটি গুরুত্বপূর্ণ জনসেবা ব্যবস্থা (নৌকট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন) বিশ্বাসযোগ্য ও কার্যকর সেবা হিসেবে প্রতিষ্ঠিত হতে পারছে না, যা একদিকে অনিয়ম/দুর্নীতির সুযোগ তৈরি করছে এবং অন্যদিকে ব্যবসায়ী, যাত্রী ও অপারেটরদের জন্য ভোগান্তি সৃষ্টি করছে।

■ ২. গভর্নেন্স সমস্যার কারণসমূহ

- ম্যানুয়াল ও কাগজ-নির্ভর প্রক্রিয়া; ডিজিটাইজড তথ্য ভান্ডার না থাকা;
- ICT ব্যবহার না থাকা এবং অনলাইন আবেদন জমাদান ও ট্র্যাকিং করার ব্যবস্থা না থাকা;
- ক্যাশলেস পেমেন্ট সিস্টেমের অনুপস্থিতি;
- আবেদন যাচাই ও সিদ্ধান্ত গ্রহণে দীর্ঘসূত্রিতা;
- দক্ষ জনবল ও প্রশিক্ষণের অভাব।

পাইলট উদ্যোগ

একটি সংস্কার
উদ্যোগ বাস্তবায়ন
কর্মপরিকল্পনা

■ ৩. গভর্নেন্স সমস্যার সৃষ্ট অসুবিধা

আবেদনকারীদেরকে বারবার অফিসে যেতে হয় ফলে সময় ও অর্থের অপচয়;
চাহিত প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট ম্যানুয়ালি যাচাইয়ের কারণে প্রক্রিয়া দীর্ঘায়িত হয়;
সিদ্ধান্ত গ্রহণে বিলম্বের কারণ জানানো হয় না;
দীর্ঘ ও অস্বচ্ছ প্রক্রিয়ার কারণে অনিয়মের সুযোগ সৃষ্টি হয় বলে অভিযোগ পাওয়া যায়;
স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা হ্রাস পায়;
নগদ বা ব্যাংক চালান-নির্ভর ব্যবস্থায় অনেক সময় অর্থ আদায় বিলম্বিত হয়;
রাজস্ব সংগ্রহে স্বচ্ছতা কম থাকে ফলে জন আস্থার ঘাটতি তৈরি হয়।

■ ৪. সমস্যা সমাধানে গৃহীত উদ্যোগ: নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদনের প্রক্রিয়া সংস্কার

বর্ণিত সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন সেবাকে নাগরিকবান্ধব, স্বচ্ছ, জবাবদিহিমূলক ও সময়োপযোগী করার জন্য একটি সমন্বিত সংস্কার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এই উদ্যোগের মূল লক্ষ্য হলো বর্তমান ম্যানুয়াল ও কাগজ-নির্ভর প্রক্রিয়াকে সম্পূর্ণভাবে ডিজিটাল, অনলাইন ও ICT-ভিত্তিক প্ল্যাটফর্মে রূপান্তর করা।

এর আওতায় একটি কেন্দ্রীয় অনলাইন পোর্টাল ও মোবাইল অ্যাপ্লিকেশন চালু করা হবে, যেখানে নৌযান মালিক/ অপারেটররা ঘরে বসেই আবেদন করতে পারবেন। আবেদন জমা দেওয়া থেকে শুরু করে অনুমোদন পাওয়া পর্যন্ত প্রতিটি ধাপ অনলাইনে ট্র্যাক করা যাবে, ফলে আবেদনকারীরা যেকোনো সময় তাদের আবেদনের অগ্রগতি জানতে পারবেন।

এ প্রক্রিয়ায় ক্যাশলেস পেমেন্ট সিস্টেম (যেমন bKash, Nagad, Rocket, Sonali e-Payment, Bank Credit Card ইত্যাদি) সংযুক্ত করা হবে, যাতে আবেদনকারীদের ব্যাংকে গিয়ে চালান জমা দেওয়ার প্রয়োজন না পড়ে। অনুমোদিত রুট ও সময়সূচি অনুমোদন/ বাতিল সংক্রান্ত QR কোডযুক্ত সনদ প্রদান ব্যবস্থা চালু করা হবে এবং তার তথ্য একটি অনলাইন ড্যাশবোর্ডে উন্মুক্তভাবে প্রকাশিত হবে, যা যাত্রী, ব্যবসায়ী, নৌযান মালিক/ অপারেটর ও সংশ্লিষ্ট সকলে সহজে দেখতে পারবেন।

সংস্কার উদ্যোগের অংশ হিসেবে কর্মকর্তাদের প্রশিক্ষণ দেওয়া হবে এবং একটি ডিজিটাল হেল্পডেস্ক ও কল সেন্টার চালু করা হবে, যাতে আবেদনকারীরা প্রয়োজনে সহায়তা পেতে পারেন। একইসাথে রাজস্ব সংগ্রহ ও ডেটা সংরক্ষণ হবে স্বয়ংক্রিয়, যা কর্তৃপক্ষের রাজস্ব আয় বাড়াতে এবং তথ্য-ভিত্তিক সিদ্ধান্ত গ্রহণে সহায়তা করবে।

এই সংস্কার বাস্তবায়নের মাধ্যমে সেবা প্রদান প্রক্রিয়া হবে দ্রুত, স্বচ্ছ, দুর্নীতিমুক্ত, ব্যয়-সাশ্রয়ী ও নাগরিক-কেন্দ্রিক, যা নৌপরিবহন খাতে আস্থা পুনঃস্থাপন করবে এবং নাগরিক সন্তুষ্টি বৃদ্ধি করবে।

■ ৫. প্রস্তাবিত সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়নের ফলাফল/প্রভাব

আবেদন জমাদান ও অনুমোদন প্রক্রিয়া দ্রুত, সহজ ও স্বামেলাঘুক্ত হবে;
অনলাইনে আবেদন, ফি প্রদান ও ট্র্যাকিংয়ের সুযোগ থাকায় আবেদনকারীদের বারবার অফিসে যেতে হবে না;
অনুমোদন সময় উল্লেখযোগ্যভাবে কমে আসবে, ফলে নাগরিক ও ব্যবসায়ীদের সময় ও অর্থ সাশ্রয় হবে;
প্রক্রিয়ার প্রতিটি ধাপ অনলাইনে দৃশ্যমান থাকায় স্বচ্ছতা বাড়বে এবং জবাবদিহিতা নিশ্চিত হবে;
ম্যানুয়াল ফাইল প্রসেসিং বাদ দেওয়ায় দালাল ও মধ্যস্থত্বভোগীর সুযোগ কমবে;
রাজস্ব আদায় পুরোপুরি ক্যাশলেস হওয়ায় অর্থ লিকেজ বন্ধ হবে এবং রাজস্ব আয় বাড়বে;
কেন্দ্রীয় ডেটাবেসে সব তথ্য সংরক্ষণ হওয়ায় তথ্য ব্যবস্থাপনা এবং তথ্যভিত্তিক নীতি ও পরিকল্পনা প্রণয়ন সম্ভব হবে;
অনুমোদিত রুট ও সময়সূচি সর্বসাধারণের জন্য উন্মুক্ত থাকায় যাত্রীদের যাতায়াত আরও সুশৃঙ্খল হবে;
সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও মনিটরিং আরও কার্যকর হবে, কারণ সব তথ্য তাৎক্ষণিকভাবে পাওয়া যাবে;
নৌপরিবহন খাতের দক্ষতা বৃদ্ধি পাবে, যার ইতিবাচক প্রভাব জাতীয় অর্থনীতি ও বাণিজ্যে পড়বে;
নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন সেবা হররানিমুক্ত, স্বচ্ছ ও সহজলভ্য হওয়ায় নাগরিক সন্তুষ্টি বাড়বে;
দুর্নীতি ও অনিয়মের অভিযোগ হ্রাস পাবে, নাগরিক আস্থা বৃদ্ধি পাবে।

■ ৬. সংস্কার উদ্যোগের প্রস্তাবিত পরিসংখ্যান

শিরোনাম:

নৌরুট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়া ডিজিটাইজেশন

বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান:

বিআইডব্লিউটিএ

সহযোগী প্রতিষ্ঠান:

নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, আইসিটি বিভাগ, বিসিসি/এটুআই, সংশ্লিষ্ট কারিগরি সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠান

বাস্তবায়নকাল:

নভেম্বর ২০২৫-মার্চ ২০২৬

উপকারভোগী:

নৌযান মালিক/ অপারেটর ও নৌযান ব্যবহারকারী যাত্রীসাধারণ

অর্থায়ন:

বিআইডব্লিউটিএ

৭. সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়নের সাথে কারা সম্পৃক্ত হবেন এবং তাদের ভূমিকা কি হবে

কার্যক্রম	কে বাস্তবায়ন করবে	কি ভূমিকা এবং কিভাবে
প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান	নৌপরিবহণ মন্ত্রণালয়	<ul style="list-style-type: none"> উদ্যোগ বাস্তবায়নের জন্য বিআইডব্লিউটিএ-কে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান আন্তঃমন্ত্রণালয় সমন্বয় সাধন সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়ন কার্যক্রম মনিটরিং-এর জন্য টাস্কফোর্স গঠন
উদ্যোগ বাস্তবায়ন	বিআইডব্লিউটিএ	<ul style="list-style-type: none"> সংস্কার উদ্যোগ বাস্তবায়ন টীম গঠন নৌকট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন সফটওয়্যার প্রস্তুতির জন্য ভেন্ডর সিলেকশন ও অনুমোদন নৌকট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়ার সকল ধাপ অন্তর্ভুক্ত করে একটি অ্যাপ্লিকেশন সফটওয়্যার তৈরি ফি বা রাজস্ব আদায়ের জন্য প্রয়োজনীয় অনলাইন পেমেন্ট গেটওয়ের সাথে চুক্তি সম্পাদন ও প্রস্তুতকৃত সফটওয়্যারের সাথে ইন্টিগ্রেশন সম্পাদন SSL সার্টিফিকেশন, সার্ভার/ডেটাবেস সেটআপ ডেটা নিরাপত্তা সফটওয়্যারের ট্রায়াল ট্রায়ালে প্রাপ্ত ফিডব্যাকের ভিত্তিতে/বাগ ফিক্সিংপূর্বক সফটওয়্যার চূড়ান্তকরণ সফটওয়্যার লঞ্চিং
কারিগরি সহযোগিতা	আইসিটি বিভাগ/এটুআই/বিসিসি/কোনো বেসরকারি ফার্ম	<ul style="list-style-type: none"> সফটওয়্যার তৈরি, অনলাইন পেমেন্ট গেটওয়ের সাথে ইন্টিগ্রেশন, ট্রায়াল, বাগ ফিক্সিং, ইউজার ইন্টারফেস উন্নয়ন ও চূড়ান্তকরণ এবং লঞ্চিং
মনিটরিং ও মূল্যায়ন	নৌপরিবহন মন্ত্রণালয় ও বিআইডব্লিউটিএ	<ul style="list-style-type: none"> মন্ত্রণালয়ে গঠিত টাস্কফোর্স নিয়মিত বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ করবে বিআইডব্লিউটিএ-তে গঠিত টীম টাস্কফোর্সকে প্রয়োজনীয় আপডেট দিয়ে টাস্কফোর্সের নির্দেশনা মোতাবেক বাস্তবায়ন কার্যক্রম বেগবান করবে।
দক্ষতা উন্নয়ন	বিআইডব্লিউটিএ এবং আইসিটি বিভাগ/এটুআই/বিসিসি/কোনো বেসরকারি ফার্ম	<ul style="list-style-type: none"> বিআইডব্লিউটিএ-এর সংশ্লিষ্ট ব্যবহারকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীদের জন্য প্রশিক্ষণ আয়োজন ব্যবহারকারীদের জন্য ভিডিও টিউটোরিয়াল তৈরি বিআইডব্লিউটিএ-এর ওয়েবসাইটে লিংক সৃজন ও প্রচার
সিকিউরিটি অডিট ও ডেটা প্রটেকশন	আইসিটি বিভাগ/এটুআই/বিসিসি ভেন্ডর	<ul style="list-style-type: none"> সাইবার অ্যাটাক ও তথ্য বেহাত হওয়ার ঝুঁকি থেকে সুরক্ষা পেতে প্রয়োজনীয় ফায়ারওয়াল প্রস্তুতি

৮. সংস্কার উদ্যোগটি সফলভাবে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে বিস্তারিত কার্যক্রম ও সময়ানুগ ম্যাট্রিক্স

কার্যক্রম	বাস্তবায়নকারী	বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত সময়	মন্তব্য /সার্বিক তত্ত্বাবধান
উদ্যোগ বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান ও টাস্কফোর্স গঠন	নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়	১ম-৪র্থ দিন	মন্ত্রণালয় গঠিত টাস্কফোর্স ও টীম, বিআইডব্লিউটিএ
উদ্যোগ বাস্তবায়ন টীম গঠন	বিআইডব্লিউটিএ	৫ম -৭ম দিন	
ভেন্ডর ও অনলাইন পেমেন্ট গেটওয়ে সিলেকশন	টীম বিআইডব্লিউটিএ	৮ম-২৫তম দিন	
ভেন্ডর ও অনলাইন পেমেন্ট গেটওয়ে সিলেকশন অনুমোদন ও চুক্তি স্বাক্ষর	বিআইডব্লিউটিএ	২৬তম-৩৩তম দিন	
সফটওয়্যার প্রস্তুতি	ভেন্ডর	৩৪তম-৭০তম দিন	
অনলাইন পেমেন্ট গেটওয়ের সাথে ইন্টিগ্রেশন	ভেন্ডর ও গেটওয়ে কর্তৃপক্ষ	৭১তম-৮৫তম দিন	
ইউজার ইন্টারফেস উন্নয়ন ও চূড়ান্তকরণ	ভেন্ডর	৮৬তম-১০০তম দিন	
ট্রায়াল, বাগ ফিক্সিং	ভেন্ডর	১০১তম-১১৫তম দিন	
ভিডিও টিউটোরিয়াল প্রস্তুতি এবং কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রশিক্ষণ	ভেন্ডর ও বিআইডব্লিউটিএ	১১৬তম-১২৫তম দিন	
সফটওয়্যার লক্ষিং পাইলটিং	ভেন্ডর ও বিআইডব্লিউটিএ	১২৬তম-১৩৩তম দিন	
টাস্কফোর্সের মনিটরিং ও মূল্যায়ন রিপোর্ট	গঠিত টাস্কফোর্স	১৩৪তম-১৪০তম দিন	
টাস্কফোর্সের রিপোর্ট ও সুপারিশ ইন্টিগ্রেশন	ভেন্ডর	১৪১তম-১৪৬তম দিন	
সফটওয়্যার লক্ষিং পাইলটিং (২য়)	ভেন্ডর ও বিআইডব্লিউটিএ	১৪৭তম-১৪৯তম দিন	
সফটওয়্যার/অনলাইন প্ল্যাটফর্ম লক্ষিং/সর্বসাধারণের জন্য উন্মুক্তকরণ	ভেন্ডর ও বিআইডব্লিউটিএ	১৫০তম দিন	

■ ৯. উদ্যোগের অর্থায়ন

উদ্যোগটি বিআইডব্লিউটিএ-এর নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়িত হবে। উদ্যোগ বাস্তবায়নের সময়সীমা বিবেচনায়, প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে বিদ্যমান বিধি-বিধানের আলোকে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি ব্যবহার করে উদ্যোগটি বাস্তবায়ন করা যেতে পারে।

■ ১০. উদ্যোগটি টেকসইকরণের কৌশল

“নৌকট পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদনের প্রক্রিয়া ডিজিটাইজেশন” উদ্যোগটি টেকসইকরণের লক্ষ্য হবে— কিভাবে উদ্যোগটি শুরু হওয়ার পর শুধু টিকে থাকবে না, বরং সময়ের সাথে আরও শক্তিশালী, জনপ্রিয় ও কার্যকর হবে। এতদুশ্যে নিম্নরূপ কৌশল অবলম্বন করা প্রয়োজন:

ক) প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ (Institutionalization)

বিআইডব্লিউটিএ-এর অভ্যন্তরে একটি স্থায়ী “ডিজিটাল সেবা সেল” গঠন করা হবে অথবা বিদ্যমান আইসিটি বিভাগকে শক্তিশালী করা হবে— যা অনলাইন প্ল্যাটফর্ম পরিচালনা, হেল্পডেস্ক ম্যানেজমেন্ট, ডেটাবেস রক্ষণাবেক্ষণ ও সফটওয়্যার আপডেটের দায়িত্ব নেবে।

ডিজিটাল পারমিট ও সময়সূচি অনুমোদন প্রক্রিয়াকে আইন/বিধি/গেজেট দ্বারা বাধ্যতামূলক করা হবে, যাতে পরবর্তীতে উদ্যোগটি থেমে না যায়। কর্তৃপক্ষের বার্ষিক বাজেটে এই কার্যক্রমের জন্য একটি প্রয়োজনীয় বরাদ্দ রাখা।

খ) আর্থিক টেকসইকরণ (Financial Sustainability)

বিআইডব্লিউটিএ-এর বাৎসরিক বাজেটে অনলাইন প্ল্যাটফর্মের রক্ষণাবেক্ষণ খাতে প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান রাখা হবে।

PPP (Public-Private Partnership) মডেলের মাধ্যমে টেকনিক্যাল সাপোর্ট ও পেমেন্ট গেটওয়ে সেবা প্রদানকারীদের সম্পৃক্ত করা যেতে পারে।

গ) কারিগরি টেকসইকরণ (Technical Sustainability)

সফটওয়্যার ও সার্ভার নিয়মিত আপডেটের জন্য বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ চুক্তি করা হবে।

সাইবার নিরাপত্তার জন্য বার্ষিক সিকিউরিটি অডিট, ব্যাকআপ ও ডেটা রিকভারি প্ল্যান বাস্তবায়ন করা হবে।

ব্যবহারকারীর চাপ বেড়ে গেলে ধাপে ধাপে সার্ভার ক্ষমতা বাড়ানো হবে।

ঘ) মানবসম্পদ উন্নয়ন (Human Resource Sustainability)

বিআইডব্লিউটিএ-এর কর্মকর্তাদের জন্য নিয়মিত প্রশিক্ষণ ও রিফ্রেশার কোর্স আয়োজন করা হবে।

একটি প্রশিক্ষণ ম্যানুয়াল ও অনলাইন গাইডলাইন তৈরি করা হবে যাতে নতুন কর্মকর্তা/কর্মচারীরা দ্রুত সিস্টেম আয়ত্ত করতে পারেন।

দক্ষ ICT কর্মী নিয়োগ অথবা আউটসোর্সিংয়ের মাধ্যমে মানবসম্পদ নিশ্চিত করা হবে।

ঙ) জনপ্রিয়করণ কৌশল (Popularization Strategy)

ব্যবহারকারীদের জন্য হেল্পডেস্ক ও কল সেন্টার চালু থাকবে।

সাধারণ অপারেটর ও যাত্রীদের মধ্যে সচেতনতা বাড়াতে সামাজিক যোগাযোগমাধ্যম, সংবাদপত্র ও টিভি প্রচারণা চালানো হবে।

অনলাইন প্ল্যাটফর্ম ব্যবহারের জন্য ভিডিও টিউটোরিয়াল ও নির্দেশিকা দেওয়া হবে।

ব্যবহারকারীর ফিডব্যাক সংগ্রহ করে প্ল্যাটফর্ম নিয়মিত উন্নয়ন করা হবে।

চ) অংশগ্রহণমূলক কৌশল (Participatory Approach)

অভীষ্ট গ্রুপ (Target Groups): লঞ্চ মালিক সমিতি, যাত্রী সংগঠন, ব্যবসায়ী সমিতি, স্থানীয় প্রশাসন ও নাগরিক সমাজ।

স্টেকহোল্ডারদের সাথে নিয়মিত কনসালটেশন সভা ও ওয়ার্কশপ আয়োজন করা হবে।

অনলাইনে ফিডব্যাক ও অভিযোগ নিষ্পত্তি ব্যবস্থা চালু থাকবে।

ছ) মনিটরিং ও মূল্যায়ন (M&E Mechanism)

বিআইডব্লিউটিএ-এর সদর দপ্তরে একটি মনিটরিং সেল থাকবে, যা মাসিক অগ্রগতি রিপোর্ট প্রস্তুত করবে।

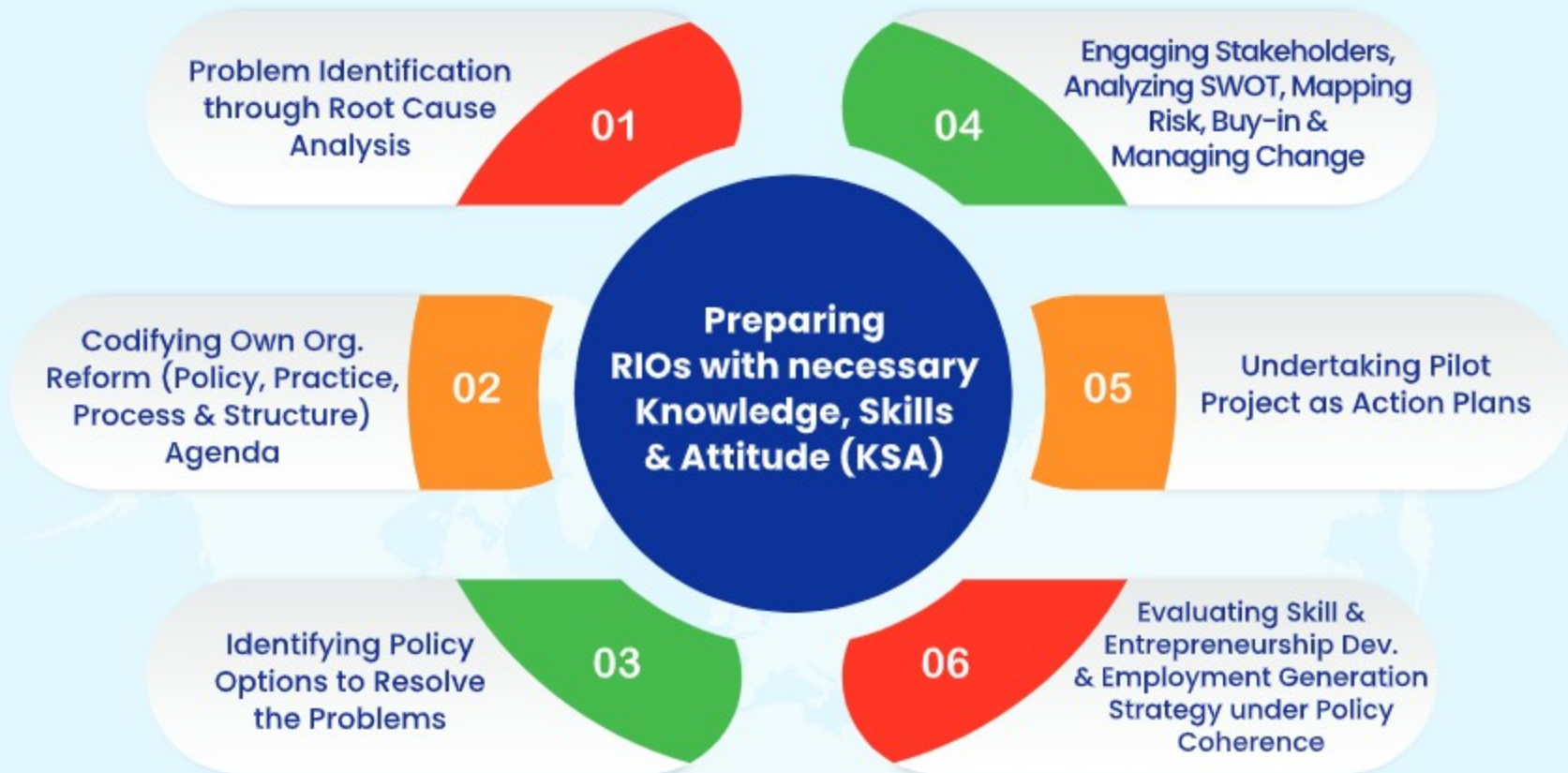
নির্দিষ্ট সূচক (KPI) নির্ধারণ করা হবে যেমন: গড় প্রসেসিং সময়, ক্যাশলেস লেনদেন হার, ব্যবহারকারী সন্তুষ্টি, অভিযোগ নিষ্পত্তি হার

স্বাধীন মূল্যায়ন টিম বছরে অন্তত একবার পর্যালোচনা করবে।



119th Senior Staff Course

Enabling RIOs to Bring Changes through Leadership



“A civil servant’s signature is not power—it is responsibility”



BPATC



নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়