রেলপথ মন্ত্রণালয়/ বাংলাদেশ রেলওয়ের আওতায়২০১৩-১৪ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্ব নিম্ন-সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	রেলপথ মন্ত্রণালয়	৫টি	৪টি	-	১টি	৩টি	১টি	২৫.৯১%-৪০০%	১টি	১.৮৭%-৫১.১৬%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা : ৫টি

২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল :

৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ : ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব , ডিজাইন পরিবর্তন, দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয়, ওরেট সিডিউল পরিবর্তন ।

৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

	সমস্যা		সুপারিশ
৪.১	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.১	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা।
৪.২	দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয় ।	৪.২	দরপত্র সংক্রান্ত যাবতীয় প্রক্রিয়া দ্রুততম সময়ে সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।
৪.৩	ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট যথাসময়ে সম্পাদন না করা।	৪.৩	প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট যথাসময়ে সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
৪.৪	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা।	৪.৪	ভবিষ্যতে সময় বা ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেষ্ট হতে হবে।
৪.৫	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.৫	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের ''১টি বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)'' শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৪)

১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের ''১টি বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)'' শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন-কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২৭১.৩০ (-)	২০৩২.৬০ (-)	১৯৩১.৮৭ (-)	২০০৬-২০০৭ হতে ২০০৭-২০০৮	২০০৬-২০০৭ হতে ২০১৩-২০১৪	২০০৬-২০০৭ হতে ২০১৩-২০১৪	৫১.৯৬%	৪০০%

৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্র:নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Revenue Componets:						
1.	Supply and Services (Office Stationery, Advertisement, LC Charge, Bank charge, Inspection, Landing & Port charge, Transportation cost, Local Commission, clearance & other charges ect.)	L.S	56.00	L.S	40.89	L.S
2.	Foreign training of Bangladesh Railway Engineers.	8 M-M	38.15	8 M-M	38.15	8 M-M
Capital Components:						
Procurement and Installation						
3.	Supply of one complete BG & MG mixed gauge under floor wheel lathe machine including installation, commissioning, test & trial run, standard accessories and consumable tools for two years of machine.	1 set	1198.39	1 set	1198.39	1 set

ক্র:নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
4.	Drawing & Manuals			1 lot		1 lot
5.	Recommended Spare parts for 2 (two) years	1 lot				
6.	Design of under floor Wheel lathe machine shed, Electrical Cable connection.	5 nst	4.95	5 set	4.95	5 set
7.	Services of Service Engineers	2 M-M	50.79	2 M-M	50.79	2 M-M
Construction of Works						
8.	Construction of Railway siding to connect uner floor wheel lathe machine with the workshop siding	--	10.00	--	4.29	--
9.	Construction of under floor wheelt lathe shed.	--	100.00	--	93.45	--
10.	Construction of under floor wheel lathe foundation.	--	60.00	--	60.00	--
11.	Construction of under floor wheel lathe Electrical feeder line with necessary transformer, switch gear	--	15.00	--	13.47	--
Capital Block Allocation & Mise. Expenditure						
12.	Procurement and Installation of signaling equipment for safe placement and protection of locomotive	--	5.00	--	0.00	--
13.	Procurement of necessary tools such as maintenance tools, cutting tools holder, testing instruments gauges, measuring instruments ect.	--	5.00	--	4.95	--
14	CD VAT	--	421.83	--	421.43	--
15.	Price Contingency	--	67.48	--	0.71	--
	Total:	--	**2032.60**	--	***1931.87**	--

* অব্যয়িত অর্থ বিধি মোতাবেক সরকারী কোষাগারে জমা দেওয়া হয়েছে।

৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় ১৯৬৫ সালে একটি এমজি আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন স্থাপিত হয়েছিল। প্রায় ৪৩ বৎসর পূর্বে স্থাপিত এই মেশিন দ্বারা লোকোমোটিভের চাকা না খুলেই টার্নিং করা যায়। এরূপ মেশিনের সাধারণ ইকোনোমিক লাইফ ২০ বৎসর। মেশিনটি বর্তমানে প্রায় অকেজো অবস্থায় রয়েছে। মেশিনটি আদৌ চাহিদা অনুসারে অনুসারে চাকা টার্নিং করতে পারছে না। পার্বতীপুর ডিজেল কারখানায় আরও একটি বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর লেদ মেশিন স্থাপিত আছে। যখন মেশিনটি মেরামতাধীন থাকে তখন লোকোমোটিভের হুইল টার্নিং কাজ বন্ধ হয়ে পড়ে। এর ফলে সমগ্র বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিচালনা ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

এ প্রেক্ষাপটে একটি নতুন বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সংগ্রহ এবং ঢাকা ডিজেলশপ এলাকায় স্থাপন করে বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিচালনা দক্ষতা বৃদ্ধি করা সম্ভব হবে।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** পাহাড়তলী ডিজেল কারখানায় অবস্থিত জরাজীর্ণ/পুরনো মিটার গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিনটি প্রতিস্থাপন করে ১টি বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন ক্রয় করা এবং ঢাকায় স্থাপন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

প্রকল্পটি গত ০৫.০৯.২০০৬ তারিখে ১২.৭১৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৬ থেকে জুন ২০০৮ বাস্তবায়নের নিমিত্ত মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে ২০৩৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৮ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদকালে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। এরপর প্রকল্পটির অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয় ২০৩২.৬০ লক্ষ টাকার মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের আন্ত:অঙ্গ ব্যয় সমন্বয় করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ২ বছর বৃদ্ধিপূর্বক জুলাই ২০০৮ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

৮। **পরিদর্শনঃ** উপপরিচালক (রেল), আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ২৮/০২/২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিমণরূপঃ

৮.১। **লেদ মেশিন ও অন্যান্য যন্ত্রপাতি সংগ্রহ এবং স্থাপনঃ** প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী একটি বিজি ও এমজি গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সরবরাহ, কমিশনিং ও স্থাপনের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। এর চুক্তিমূল্য হচ্ছে ১২,১৪,১০৩.০০ ইউরো। লেদ মেশিন সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান হচ্ছে M/s. Hegenscheidt-MFD GMBR & Co.KG. Hegenscheidt Platz, D-41812 Erkelenz, Germany. একই প্যাকেজের আওতায় দুই বছরের মেইনটেন্স এর জন্য ১ (এক) লট স্পেয়ার পার্টস ও প্রয়োজনীয় টুলস সংগ্রহ করা হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক জানিয়েছেন। পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত লেদ মেশিনটি ১৬৮ বার Wheel turning করেছে **(পরিশিষ্ট-ক)।**



চিত্র-১: কমলাপুর রেলস্টেশনে স্থাপিত লেদ মেশিন

৮.২। **রেলপথ (ট্র্যাক) স্থাপনঃ** পরিদর্শনের সময় দেখা গিয়েছে যে, প্রকল্পের আওতায় ৯১ ডুয়েল গেজ রেলপথ (ট্র্যাক) ৯০ পাউন্ড 'এ' রেল ও পিসি স্লিপার দ্বারা লিংকিং করা হয়েছে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক জানান, এ ট্র্যাকে মূলতঃ ধীরগতিতে লোকোমোটিভ servicing এর জন্য আনা হয়েছে। সে জন্য dismantling work হিসেবে মাত্র ৪ লক্ষ ২৮ হাজার টাকায় এ কাজটি করা হয়েছে। এতে সরকারের অর্থ সাশ্রয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে ট্র্যাকে কয়েকটি পুরাতন ও জীর্ণ কাঠের স্লিপার দেখতে পাওয়া যায়। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ট্র্যাকে নতুন স্লিপার স্থাপনের সংস্থান ছিল কিনা জানতে চাওয়া হলে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ৯১ মিটার ডুয়েল গেজ ট্র্যাকে নতুন পিসি স্লিপার বসানোর সংস্থান ছিল। জীর্ণ কাঠের স্লিপারসমূহ প্রতিস্থাপন করে দেয়া হবে মর্মে তিনি আইএমইডি'কে অবহিত করেন।



চিত্র-২: রেলট্র্যাক



চিত্র-৩: জীর্ণ কাঠের স্লিপার

৮.৩। **পূর্ত কাজঃ** প্রকল্পের আওতায় ১০৭ ফুট ৬ ইঞ্চি দৈর্ঘ্য ও ৪১ ফুট ৬ ইঞ্চি প্রস্থ বিশিষ্ট লেদ শেড ওয়ার্কশপ নির্মাণ করা হয়েছে। ওয়ার্কশপের প্লাটফর্ম কনক্রিট দ্বারা ঢালাই করা হয়েছে। লেদ মেশিন স্থাপনের জন্য স্পেশাল লেদ মেশিন ফাউন্ডেশন করতে হয়েছে। ফাউন্ডেশনের কাজটি সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ৬০.০০ লক্ষ টাকায় সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া লেদ শেড ওয়ার্কশপ নির্মাণে প্রায় ৯৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। শেডে জিংক-এলুমিনিয়াম এলয় শীট ব্যবহার করা হয়েছে। এছাড়া শেড স্থাপনের জন্য Pre-assembled আয়রন ট্রাস ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত ওয়ার্কশপটি অক্ষত অবস্থায় দেখা গিয়েছে।

৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিমণরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
GD1	Design, Manufcture and supply of one complete BG & MG mixed gauge under floor Wheel lathe machine, installation, commissioning, including standard accessories recommended spare parts, service engineer training & machine foundation	1352.29	1352.29	11.05.2009	25.04.2010	25.12.2011	11.07.2012
GD2	Procurement of necessary tools such as maintenance tools, cutting tools, tool holder, testing instruments gauges, measuring instrument etc.	5.00	4.95	12.030.2014	20.03.2014	30.30.2014	25.03.2014
WD1	Construction of shed in connection with installation of Mix Gauge undr floor wheel lathe machine at Diesel Electric Locomotive workshop at Kamlapur, Dhaka.	100.00	93.45	13.11.2010	03.03.2011	20.08.2011	15.12.2011
WD2	Supply & Installation of Electrical feeder line, switch gear ect. for under floor wheel lathe machine in connection with BG & MG Mixed Project.	15.00	13.47	13.11.2010	13.03.2011	12.06.2011	30.11.2011

ক্র: নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
WD3	Complete DG track renewal & raising of Loco shed line no.44 after dismantling of existing line no. 44 & 45 in connection with construction of Mixed Gauge under floor wheel lathe machine.	10.00	4.29	08.06.2011	15.09.2011	14.11.2011	15.02.2012

দরপত্র সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি **পরিশিষ্ট-'খ'**-তে সংযোজন করা হলো।

১০। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৬-২০০৭	১.০০	১.০০	০.০০	--	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	--
২০০৭-২০০৮	১.০০	১.০০	০.০০		০.৪১	০.৪১	০.৪১	০.০০	
২০০৮-২০০৯	**৪৫.০০**	**৪৫.০০**	**০.০০**		**১.৯২**	**১.৯২**	**১.৯২**	**০.০০**	
২০০৯-২০১০	**১১৭৬.০০**	**১১৭৬.০০**	**১১৩৮.০০**		**১১৪২.৬০**	**১১৪২.৬০**	**১১৪২.৬০**	**১১৩৮.০০**	
২০১০-২০১১	**৫৫৭.০০**	**৫৫৭.০০**	**৬.০০**		**৪৯৩.০৫**	**৪৯৩.০৫**	**৪৯৩.০৫**	**৪৩.১০**	
২০১১-২০১২	**২৮৬.০০**	**২৮৬.০০**	**১০০.০০**	**১০০%**	**২২৭.৭০**	**২২৭.৬৯**	**২২৭.৬৯**	**৬০.৩৯**	**১০০%**
২০১২-২০১৩	**৭৬.০০**	**৭৬.০০**	**৬৩.০০**	**--**	**৬০.৩০**	**৬০.৩০**	**৬০.৩০**	**৫১.৫১**	**--**
২০১৩-২০১৪	**৬.০০**	**৬.০০**	**০.০০**		**৬.০০**	**৫.৯০**	**৫.৯০**	**০.০০**	

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থানঃ** প্রযোজ্য নয়।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
পাহাড়তলী ডিজেল কারখানায় অবস্থিত জরাজীর্ণ/পুরনো মিটার গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিনটি প্রতিস্থাপন করে ১টি বিজি ও এমজি মিক্সড গেজ আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সংগ্রহ এবং ঢাকায় স্থাপন করা।	প্রকল্পের আওতায় ১টি নতুন বিজি ও এমজি লেদ মেশিন সংগ্রহ এবং কমলাপুর রেলস্টেশনে স্থাপন করা হয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রযোজ্য নয়।

১৪। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	যুগ্ম-মহাপরিচালক (মেকানিক্যাল), বাংলাদেশ রেলওয়ে	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০৫/০৯/২০০৬ হতে ১১/১২/২০০৮
২.	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (মেকানিক্যাল) প্রকল্প, বাংলাদেশ রেলওয়ে	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১২/১১/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১০
৩.	পরিচালক (মেকানিক্যাল) বাংলাদেশ রেলওয়ে	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪

১৫। **অডিট সংক্রান্তঃ** প্রকল্পটির পিসিআর-এ Internal and External Audit সংক্রান্ত তথ্যাদি দেয়া হয়নি। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকের এ বিষয়ে জানতে চাওয়া হলে তিনি এ বিষয়ে আইএমইডি-কে তাৎক্ষণিকভাবে কোন তথ্য দিতে পারেননি। রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ২৯/০৪/২০১৫ তারিখে প্রেরিত পত্রে জানা যায় যে, প্রকল্পটির Internal and External Audit অদ্যাবধি সম্পন্ন হয়নি।

১৬। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১৬.১। **বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় বৃদ্ধিঃ** মূল প্রকল্পটি জুলাই ২০০৬ থেকে জুন ২০০৮ পর্যন্ত অর্থাৎ ২ (দু') বছর মেয়াদে বাসত্মবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ইউরো'র বিনিময় হার অস্থিতিশীল থাকা, দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয়, লেদ মেশিন কমিশনিং, টেস্ট এ্যান্ড ট্রায়াল, ওয়ারেন্টিকালীন সময়ে মেশিনের স্পেয়ার পার্টস প্রতিস্থাপন ইত্যাদি কারণে প্রকল্পটির প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় জুলাই ২০০৬ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত। প্রকল্পটির নথি পরীক্ষান্তে দেখা যায় যে, প্রকল্পটি ০৫/০৯/২০০৬ তারিখে অনুমোদিত হবার পর উক্ত মেশিনটি ক্রয়ের জন্য ০৯/০৭/২০০৭ তারিখে প্রথম বারের মত আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র আহবান করা হয়। দরপত্রটি চূড়ান্তকরণের জন্য ক্রয় প্রস্তাব ৩১/০১/২০০৮ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়। উল্লেখ্য, এ অংগে প্রকল্পটির অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ৮০৩.০০ লক্ষ টাকা। কিন্তু প্রাপ্ত দরপত্রে ঠিকাদার কর্তৃক লেদ মেশিনের উদ্ধৃত মূল্য অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অপেক্ষা অধিক হওয়ায় দরপত্রটি বাতিল করা হয় এবং প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে এ অঙ্গে ১০৫৪.৫৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। অতঃপর ০৩/০৬/২০০৮ তারিখে পুনঃদরপত্র আহবান করা হয়। প্রাপ্ত দরপত্রসমূহ স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী না হওয়াতে বাতিল করা হয়। ২৯/০১/২০০৯ তারিখে ৩য় বারের মত দরপত্র আহবান করা হয়। উক্ত দরপত্রে কোন দরদাতা রেসপনসিভ বিবেচিত না হওয়ায় দরপত্রটি বাতিল করা হয়। ১৩/০৪/২০০৯ তারিখে ৪র্থ বারের মত আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র আহবান করা হয়। একটি মাত্র ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান এতে অংশ নেয়। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান Hegenscheitdt MFD GmbH & Co., Germany এর সাথে ২১/০১/২০১০ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। সর্বশেষ রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক এ অঙ্গে ১১৭৯.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রেখে প্রকল্পের আন্ত:অঙ্গ ব্যয় সমন্বয় করা হয়। মূলতঃ প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থার অদূরদর্শিতার কারণেই শুধুমাত্র একটি লেদ মেশিন ক্রয় ও স্থাপনের মূল উদ্দেশ্য গৃহীত প্রকল্পটির বাসত্মবায়নে ২ (দু') বছরের পরিবর্তে দীর্ঘ ৮ (আট) বছর সময় লাগে। প্রকল্পটির টাইম ওভার রান ৪০০% ও Cost ওভার রান ৫১.৯৬%। উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণের সময় বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক বাস্তবতার নিরিখে প্রকল্পের মেয়াদকাল নির্ধারণ প্রয়োজন। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় বাস্তবায়নকারী সংস্থা/মন্ত্রণালয়কে এ বিষয়ে সচেতন থাকা আবশ্যক। এ ছাড়া যথাসময়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়াকরণের বিষয়টি দ্রুততম সময়ের মধ্যে নিষ্পন্ন করার উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৬.২। **বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ**

রেলপথ মন্ত্রণালয় এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি highly technical মন্ত্রণালয়/বিভাগ হওয়া সত্বেও লেদ মেশিনের স্পেসিফিকেশন নির্ধারণ এবং মূল্য প্রাক্কলনে অদক্ষতার কারণে প্রকল্পটির টাইম ওভার রান ৪০০%; যা অনাকাঙ্খিত। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় মন্ত্রণালয় কর্তৃক এ বিষয়ে সচেতন হওয়া বাঞ্ছনীয়।

১৭। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৭.১। ট্র্যাকে পিসি স্লিপারের পরিবর্তে পুরাতন ও জীর্ণ কাঠের স্লিপার স্থাপনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে এবং এ বিষয়ে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ-৮.২)।

১৭.২। প্রকল্পটির ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫)।

১৭.৩। ভবিষ্যতে উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণের সময় প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল যৌক্তিকভাবে নির্ধারণ করতে হবে এবং দরপত্র সংক্রান্ত যাবতীয় প্রক্রিয়া দ্রুততম সময়ে সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১)।

১৭.৪। ভবিষ্যতে উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণের সময় প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীতব্য মালামালের মূল্য প্রাক্কলনের ক্ষেত্রে সচেতন হতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২)।

১৭.৫। উপরের অনুচ্ছেদ-১৭.১ এবং ১৭.২ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে।

‘‘বাংলাদেশ রেলওয়ের ২০০টি এমজি ও ৬০টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ী পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)’’ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৪)

১। প্রকল্পের নাম : ‘‘বাংলাদেশ রেলওয়ের ২০০টি এমজি ও ৬০টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ী পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)’’ শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন-কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২২২৬.০০ (-)	১২১১২.৫০ (-)	১০৫৩৪.১১ (-)	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	প্রযোজ্য নয়	২৫%

৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(1)	Labour cost MG	LS	500.00	100 nos.	485.39	100 nos.
	BG	LS	114.00	30 nos.	112.32	30 nos.
(2)	Advertisement, MG Hono and other cost	LS	10.00		3.00	
	BG		4.00		2.00	
(3)	Rehabilitation MG by private organization	100 nos	3300.00	100 nos.	3180.26	100 nos.
	BG	30 nos	1152.26	30 nos.	1150.85	30 nos.
(4)	Procurement of MG Foreign Spares		115.00		296.34	
	BG		138.00		129.34	

ক্র: নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(5)	Procurement of MG Foreign Spares		3986.00		3068.54	
	BG		1987.04		1927.70	
(6)	Procurement of BG Double cabin pickup	1 No	45.00		-	
(7)	CD VAT MG	40%	206.00		159.06	
	BG		55.20		19.31	
(8)	Phycical cont. MG	0%	0.00			
	BG	0%	0.00			
(9)	Price cont. MG		70.00			
	BG		30.00			
Sub-Total MG			8587.00		7192.59	
Sub-Total BG			3525.50		3341.52	
Grand Total :			**12112.50**		**10534.11**	

৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

বাংলাদেশ রেলওয়েতে ১১২৯টি এমজি ও ৩২৪টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ি আছে। রাজস্ব বাজেটের (চাহিদার ৬৫% বাজেট বরাদ্দ) সীমাবদ্ধতার কারণে প্রতি বছর যাত্রীবাহী গাড়ির রক্ষণাবেক্ষণ কাজ (maintenance schedule work) প্রয়োজন অনুসারে সম্পাদন করা সম্ভব হয় না। অধিকন্তু, যাত্রীবাহী গাড়িসমূহের গড় ২০ বছরের অধিক হওয়ায় এদের ইকনমিক লাইফ ইতোমধ্যে অতিক্রম করেছে। বর্তমানে ২৬০টি এমজি ও ১৩৬টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ির general overhauling কাজ overdue হয়ে পড়ায় রক্ষণাবেক্ষণ কাজের back log বৃদ্ধি পাচ্ছে। এতে এ সমস্ত যাত্রীবাহী গাড়ির অবস্থা দিন দিন খারাপ হচ্ছে। অন্যদিকে, পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কশপে অনুমোদিত যথাক্রমে ১৬৫০টি ও ২৮৩৯টি পদের বিপরীতে বর্তমানে যথাযক্রমে ১২৫৯টি ও ২১০০টি পদে কর্মচারী কর্মরত আছে। অর্থাৎ ১১৩০টি পদে দক্ষ জনবলের অভাব আছে। ফলে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের back log বৃদ্ধি পাওয়ায় যাত্রীবাহী গাড়ির অবস্থা খুব খারাপ হচ্ছে। এতে যাত্রীবাহী গাড়ির প্রাপ্যতা হ্রাসের সাথে সাথে পরিচালন দক্ষতাও হ্রাস পাচ্ছে। এ অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গৃহীত হয়েছে।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** যাত্রীবাহী গাড়ীর মেরামত ব্যাক লগ হ্রাসকরণ, প্রাপ্যতা ও পরিচালন দক্ষতা উন্নয়ন করা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

প্রকল্পটি গত ২৮/০৪/২০০৯ তারিখে ১২২২৬.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৯ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে ১২১১২.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৯ হতে জুন ২০১৪ পর্যন্ত মেয়াদকালে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়।

৮। **পরিদর্শনঃ**

উপপরিচালক (রেল), আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ৩০ এপ্রিল ২০১৫ ও ১১ মে ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশিস্নষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর-এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরুপঃ

৮.১ পরিদর্শনকালে রাজশাহী স্টেশনের অপেক্ষমান কোচ নং-৫১৪১ (তেঁতুলিয়া এক্সপ্রেস), কোচ নং- ৫৪২০ (সুন্দরবন এক্সপ্রেস), কোচ নং- ৫৫২২ (সাগরদাড়ি এক্সপ্রেস) এবং কোচ নং- ৪১১০ সরেজমিনে দেখা হয়। এর মধ্যে কোচ নং-৫৫২২ এবং ৪১১০ সৈয়দপুর ওয়ার্কশপে বাংলাদেশ রেলওয়ের নিজস্ব তত্ত্বাবধানে এবং কোচ নং-৫১৪১, কোচ নং- ৫৪২০ প্রাইভেট অর্গানাইজেশনকে দিয়ে করা হয়েছে। এ কোচগুলোর পুনর্বাসনের কাজ ২০১১-তে সম্পন্ন হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, রাজশাহী আইএমইডি'কে অবহিত করেন। পরিদর্শনের সময় কোচ নং- ৫৪২০ এর ফ্লোর ভাঙা অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়। প্রকল্প শেষ হবার মাস কয়েকের মধ্যে গাড়ির এহেন অবস্থা কাম্য নয়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, রেলওয়ের গার্ডদের ট্র্যাংক এ কোচে রাখা হয়ে থাকে। ট্র্যাংকগুলো ফ্লোরে অসাবধানে ফেলার জন্যই ফ্লোরের এমন অবস্থা হয়েছে মর্মে তিনি উলেস্নখ করেন। পরিদর্শনের সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ না থাকাতে গাড়ির ফ্যান, লাইট পরীক্ষা করা যায়নি। তবে গাড়ির সীটকভারসমূহের বেশির ভাগ ছেঁড়া অবস্থায় পাওয়া গেছে। প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম/মেকানিকাল) আইএমইডি'কে জানান যে, রেলওয়ের এ সমসত্ম গাড়িগুলো নিয়মানুযায়ী ২০১৫ সালের মধ্যে পুনঃসংস্কারের জন্য ওয়ার্কশপে প্রেরণ করা হবে। তিনি আরও জানান যে, যাত্রীবাহী গাড়ির অপ্রতুলতাহেতু স্বল্প খরচে গাড়িগুলোকে পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কশপে চলাচল উপযোগী করে বাংলাদেশ রেলওয়ে ব্যবহার করছে। নতুন যাত্রীবাহী গাড়ি কেনা ব্যয়বহুল বিধায় সাশ্রয়ী এ পদ্ধতি রেল যোগাযোগে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। বাংলাদেশ রেলওয়ের চাহিদা মোতাবেক নতুন যাত্রীবাহী গাড়ির প্রাপ্তি নিশ্চিত করা গেলে পুরনো যাত্রীবাহী গাড়ি পুনর্বাসনের প্রয়োজন পড়বে না।



চিত্র: কোচ নং- ৫৪২০ এর ভাঙা ফ্লোর



চিত্র: ছিন্নভিন্ন সীট কভার

৮.২ পরিদর্শনকালে চট্টগ্রাম স্টেশন ইয়ার্ডে অপেক্ষমান প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসনকৃত ৫টি যাত্রীবাহী এমজি বগি (নং-৬০২৪, ৩৪৩৮, ২২৫, ২০৭ এবং ২৩৪) সরেজমিনে দেখা হয়। এর মধ্যে ৩৪৩৮নং কোচটি খাবার গাড়ি হিসেবে ব্যবহার করা হয়। পরিদর্শনের সময় এ কোচের চেয়ার, ডাইনিং টেবিলসহ অন্যান্য আসবাবপত্র অক্ষত অবস্থায় দেখা গিয়েছে। কোচ নং ৬০২৪ একটি বিশেষ ধরণের বিলাসবহুল কোচ, যা পুরোপুরি শীততাপ নিয়ন্ত্রিত এবং বিশেষ ধরণের যাত্রীসেবার জন্য ব্যবহার করা হয়। পরিদর্শনের সময় কোচটি ঝকঝকে পরিষ্কার এবং প্রায় নতুনের মত পাওয়া গিয়েছে। অন্যান্য গাড়িগুলো পরিদর্শনের সময় অক্ষত দেখতে পাওয়া গেলেও একটি বগির ফ্লোর এবং সীটসমূহ নোংরা থাকতে দেখা গিয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় গাড়িগুলোতে অগ্নিনিরোধক যন্ত্র (Fire Extinguisher) রাখার সংস্থান থাকলেও পরিদর্শনের সময় কোন গাড়িতে তা দেখতে পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে জানতে চাওয়া হলে নির্বাহী প্রকৌশলী, চট্টগ্রাম জানান যে, ট্রেন চলাচলের সময় অগ্নিনিরোধক যন্ত্র রেলওয়ের লোকজন হাতে বহন করে থাকে। অগ্নিনিরোধক যন্ত্রের চুরি যাওয়া রোধকল্পে এ পদ্ধতি অনুসরণ করা হয় মর্মে তিনি আইএমইডি'কে জানান। অগ্নি দুর্ঘটনা থেকে যাত্রী সাধারণের জানমাল রক্ষার্থে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বগিসমূহে স্থায়ীভাবে অগ্নিনিরোধক যন্ত্র স্থাপন করা আবশ্যক মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে মত প্রকাশ করা হয়।



চিত্র: অপরিচ্ছন্ন সীট কভার



চিত্র: অপরিচ্ছন্ন ফ্লোর

৮.৩ পরিদর্শনের সময় প্রাইভেট সংস্থার নিজস্ব কোন ওয়ার্কশপ আছে কী না আইএমইডি'র পক্ষ থেকে তা জানতে চাওয়া হয়। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক এবং প্রধান প্রকৌশলী (মেকানিক্যাল/পূর্ব) আইএমইডি'কে জানান যে, প্রাইভেট সংস্থার নিজস্ব কোন ওয়ার্কশপ নেই, তবে তাদের যন্ত্রপাতি এবং জনবল দিয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের বিদ্যমান রেললাইনের উপর কোচগুলোর পুনর্বাসন কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। গুণগত মান যথাযথভাবে বজায় রেখে রেললাইনের উপর উন্মুক্ত স্থানে কী ভাবে এ ধরণের সংস্কার/পুনর্বাসনের কাজ সম্পাদন হলো সেটি বোধগম্য নয়। কেননা উন্মুক্ত স্থানে বগি/গাড়ি পুনর্বাসন করা হলে ঝড়/বৃষ্টি/কুয়াশা ইত্যাদি কারণে পুনর্বাসন কাজে বিঘ্ন ঘটার আশংকা থেকে যায়। তদুপরি, পুনর্বাসন কাজের গুণগত মান বজায় রাখা সম্ভব নয় মর্মে প্রতীয়মান হয়। উলেস্নখ্য, বাংলাদেশ রেলওয়ের পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কশপ দু'টির সংস্কার করার জন্য দুটি প্রকল্প বাস্তবায়নাধীন, যার মধ্যে ''সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা আধুনিকীকরণ (১ম সংশোধিত)'' শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় সৈয়দপুর ওয়ার্কশপটির আধুনিকীকরণের কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে। কাজেই বাংলাদেশ রেলওয়ের পাহাড়তলী ও সৈয়দপুর ওয়ার্কশপ দু'টির বিদ্যমান সুবিধাদির সর্বোচ্চ ব্যবহার করা যেতে পারে। আরও উল্লেখ্য, বাংলাদেশ রেলওয়ের জনবলের মত দক্ষতা এবং প্রয়োজনীয় অবকাঠামো প্রাইভেট সংস্থার নেই। এ প্রেক্ষিতে এ ধরণের সংস্কার/পুনর্বাসনের কাজ প্রাইভেট সংস্থার পরিবর্তে বাংলাদেশ রেলওয়ের নিজস্ব জনবল দিয়ে করা হলে প্রকল্পের সুফল টেকসই হবে এবং এতে করে মূল্যবান দেশজ সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত হবে।

৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
1.	Rehabilitation of 100 nos. MG Passenger Carriages by Private Organization.100 nos. MG Passenger Carriages Rehabilitated By PHT Railway Workshop during the Project period.	4060.00	3177.87	12-07-2009	24-03-2010	30-06-2013	30-06-2014
2.	Rahabilitation of 30 nos. BG Passenger Carriages by Private Ornanization. 30 no. BG Passenger Carriages Rehabilitated by SDP Railway Workshop during the Project period.	1690.00	1152.26	29-10-2009	04-06-2010	30-06-2013	30-06-2014

প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপিতে সংস্থান অনুযায়ী বছরভিত্তিক প্রকল্প পরিচালকের চাহিদার ভিত্তিতে বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রধান সরঞ্জাম নিয়ন্ত্রক (বিসিএস)-এর মাধ্যমে খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয় করা হয়। সিসিএস কর্তৃক সংগৃহীত খুচরা যন্ত্রাংশের মাধ্যমে পাহাড়তলী ক্যারেজ ওয়ার্কশপে নিযুক্ত শ্রমিক দিয়ে ১০০টি (৫০%) এমজি গাড়ি পুনর্বাসন করা হয়েছে। অন্যদিকে, অবশিষ্ট ১০০টি এমজি যাত্রীবাহী গাড়ি পুনর্বাসনের কাজটি Shafines Enterprise Ltd. Dhaka কর্তৃক সম্পাদিত হয়েছে। এছাড়া ৩০টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ি পুনর্বাসনের জন্য M/s Narayanganj Engineering & Ship-building Ltd. Dhaka-কে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়।

উপরোক্ত প্যাকেজসমূহ থেকে দৈবচয়িতভাবে আলোচ্য প্রকল্পটির Rehabilitation of 30 nos BG Passenger Carriages by Private Organization প্যাকেজের ক্রয় সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনা করা হয়। এ প্যাকেজের ঠিকাদার নিয়োগের জন্য বহুল প্রচারিত ৩টি পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে। তাছাড়া পিপিআর অনুযায়ী Tender Opening committee (TOC) এবং Tender Evaluation Committee (TEC) গঠন করা হয়েছে । বিধি মোতাবেক TEC-তে দুইজন (বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় ১জন এবং পানি উন্নয়ন বোর্ড ১জন) করে ক্রয়কারীর নিয়ন্ত্রনকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ/এজেন্সী বহির্ভূত সদস্য অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছে। তাছাড়া TOC তে TEC কমিটির একজন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে । TOC কমিটি কর্তৃক টেন্ডার জমাদানের নিদিষ্ট সময় পর দরপত্র উন্মুক্ত করা হয়েছে । অর্থাৎ TOC ও TEC কমিটি সঠিকভাবে গঠনপূর্বক টেন্ডার উন্মুক্তকরণ ও মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে । মূল্যায়ন প্রতিবেদনসমূহ যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদনপূর্বক ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ৩০ টি যাত্রীবাহী গাড়ির মধ্যে ২৯টি গাড়ি যথা সময়ে পুনর্বাসন কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অবশিষ্ট ১টি গাড়ি বিলমেব ডেলিভারি দেয়ার কারণে আর্থিক জরিমানা পারফর্মেন্স গ্যারান্টি থেকে কর্তনের বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন রয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেছেন।

১০। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	১১৩৪.০০	১১৩৪.০০	০.০০	-	৭৬৯.০০	৩৬৬.০৯	৩৬৬.০৯	-	-
২০১০-১১	২৪০৬.০০	২৪০৬.০০	০.০০	-	২৬২৫.০০	২৪৮৮.১৫	২৪৮৫.৭৭	-	-
২০১১-১২	৩০০০.০০	৩০০০.০০	০.০০	-	৩০০০.০০	২৩৭৬.৭৮	২৩৭৬.৭৮	-	-
২০১২-১৩	২৭৫০.০০	২৭৫০.০০	০.০০	-	২৭৫০.০০	২৬০১.৯৯	২৬০১.৯৯	-	-
২০১৩-১৪	২৬৫৫.০০	২৬৫৫.০০	০.০০	-	২৬৫৫.০০	২৭০১.০৯	২৭০১.০৯	-	-

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থানঃ** প্রযোজ্য নয়।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
যাত্রীবাহী গাড়ির মেরামত, ব্যাকলগ হ্রাসকরণ, প্রাপ্যতা ও পরিচালন দক্ষতার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ২০০টি এমজি এবং ৬০টি বিজি গাড়ির পুনর্বাসনের মাধ্যমে ব্যাক লগ কমেছে এবং পরিচালন দক্ষতা বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রযোজ্য নয়।

১৪। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫
১.	মোঃ সামসুজ্জামান	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১৫-১২-০৮ হতে ২৪-০২-২০১১	এমজি
২.	মোঃ আক্তারুজ্জামান হায়দার	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৪-০২-১১ হতে ০২-০৩-২০১৪	এমজি
৩.	আব্দুল মতিন চৌধুরী	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০২-০৩-১৪ হতে ১৯-০৬-২০১৪	এমজি
৪.	মোঃ হারুন-অর-রশিদ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১৯-০৬-২০১৪ হতে ৩০-০৬-২০১৪	এমজি
৫.	দুলাল কুমার রায়	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৭-০৯-২০১০ হতে ১২-০৩-২০১৪	বিজি
৬.	মোঃ সাইদুর রহমান	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১২-০৩-২০১৪ হতে ০৮-০৫-২০১৪	বিজি
৭.	মোঃ হারুন-অর-রশিদ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	০৮-০৫-২০১৪ হতে ১১-০৬-২০১৪	বিজি

১৫। **অডিট সংক্রান্তঃ** প্রকল্পটির এক্সটারনাল অডিট এখনো সম্পন্ন হয়নি।

১৬। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১৬.১। **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীঃ** প্রকল্পটি জুন ২০০৯ থেকে জুলাই ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৫ (পাঁচ) বছর মেয়াদে বাস্তবায়িত প্রকল্পে মোট ০৭ (সাত) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের কাঙ্খিত সুফল টেকসই করতে প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম মানসম্পন্নভাবে সম্পাদন করা প্রয়োজন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে তদারকী বিঘ্নিত হয়। ভবিষ্যতে এ ধরনের বড় প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালকের পদায়ন করা আবশ্যক।

১৬.২। **বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পটির আওতায় ইকনমিক লাইফ অতিক্রামত্ম যাত্রীবাহী গাড়ির মেরামত/পুনর্বাসন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্প সমাপ্তির সাথে সাথে পুনর্বাসনকৃত কয়েকটি বগির সীটসমূহ যাত্রী সাধারণের ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। এ ছাড়া রেলের একটি বগির ফ্লোর মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা যায়। এ সমস্ত গাড়িগুলোকে সংস্কার করার জন্য শীঘ্রই ওয়ার্কশপে প্রেরণ করা হবে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী আইএমইডি'কে অবহিত করেন। তিনি আরও জানান যে, প্রতি বছর যাত্রীবাহী গাড়ির রক্ষণাবেক্ষণ কাজ (maintenance schedule work)

প্রয়োজন অনুসারে সম্পাদন করতে হয়। প্রকল্প শেষ হবার মাস কয়েকের মধ্যে গাড়ির এহেন অবস্থা কাম্য নয়। প্রকল্পের সুফল টেকসই করার জন্য গুণগত মান যথাযথভাবে বজায় রেখে পুনর্বাসন কাজ সম্পাদনের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে-এর আরও সচেষ্ট হওয়া প্রয়োজন। উল্লেখ্য, যাত্রীবাহী গাড়ির মেরামত/পুনর্বাসন একটি রাজস্বধর্মী কাজ, যা উন্নয়ন বাজেটের আওতায় বাস্তবায়ন যৌক্তিক নয়। কাজেই ভবিষ্যতে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আওতায় এ ধরণের প্রকল্পের বাস্তবায়ন না করে রেলপথ মন্ত্রণালয়ের রাজস্ব বাজেটের আওতায় যাত্রীবাহী গাড়িসমূহের সংস্কার/পুনর্বাসনের কর্মসূচি গ্রহণ করা যেতে পারে।

১৭। **মতামতঃ**

১৭.১। প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসনকৃত যে সমস্ত যাত্রীবাহী কোচ ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়েছে তা সত্বর মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১)।

১৭.২। ক্ষতিগ্রস্ত সীট কভার এবং কোচ নং- ৫৪২০ এর ভাঙা ফ্লোর মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১)।

১৭.৩। অগ্নিকান্ড থেকে যাত্রী সাধারণের জানমালের নিশ্চয়তা বিধানকল্পে বগিসমূহে স্থায়ীভাবে অগ্নিনিরোধক যন্ত্র (Fire Extinguisher) স্থাপনের ব্যবস্থা নিতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.২)।

১৭.৪। প্রকল্পটির এক্সটারনাল অডিট দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫)।

১৭.৫। গুণগত মান বজায় রেখে প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে বৃহদাকার প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দিতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১)।

১৭.৬। প্রকল্পের সুফল টেকসই করার জন্য গুণগত মান যথাযথভাবে বজায় রেখে পুনর্বাসন কাজ সম্পাদনের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে-কে সচেষ্ট হতে হবে। এছাড়া ভবিষ্যতে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি)-তে উন্নয়ন বাজেটের আওতায় যাত্রীবাহী গাড়িসমূহের সংস্কার/পুনর্বাসনের কার্যক্রম সম্বলিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন না করে রেলপথ মন্ত্রণালয়ের রাজস্ব বাজেটের আওতায় সংস্কার/পুনর্বাসনের কর্মসূচি গ্রহণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-১৬.২)।

১৭.৭। উপরের অনুচ্ছেদ-১৭.১ থেকে ১৭.৪ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে।

''বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জ বাজার সেকশন পুর্নবাসন (১ম সংশোধিত)''
শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জ বাজার সেকশন পুর্নবাসন (১ম সংশোধিত)।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১২৯৭.৮৭ (-)	১৭১৬৮.২৯ (-)	১৭০৯৪.০২ (-)	মার্চ, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১২	মার্চ, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৪	মার্চ, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৪	-১৯.৭৪%	২ বছর ৩ মাস (৬০.৬১%)

৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	Civil & building works other than P-way (Annexure-B)		৮৩১.৪০		৮৩১.৪০	
২	Track Works (Annexure- C)		১৫৩০৪.৮২		১৫২২৭.০৮	
৩	Bridge works (Annexure-D)		৫৩৫.১০		৫৩৫.১০	
৪	Signaling Works (Annexure-E)		৪৮১.০৭		৪৮১.০৭	
৫	Motor Trolley (Annexure-F)		৪.৯২		৪.৯২	

৬	Office Equipment Item No. 1, 2, 3 & 4 of Annexure-G		৭.৯৮		৭.৯৮	
৭	Office Stationary & other consu-mables Item No.6 of Annexure-G		৩.০০		৩.০০	
৮	Paper bill & Honorarium etc		-		৪.৬২	
	Total Estimated Cost:		**১৭১৬৮.২৯**		**১৭০৯৪.০২**	

৬। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	**প্রকল্প পরিচালকের নাম**	**দায়িত্বের ধরণ**	**কর্মকাল**
১	২	৩	৪
১	জনাব মোঃ খায়রুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সেতু) পূর্ব	খন্ডকালীন	১০/০৫/২০০৯ হতে ০২/০৫/২০১১
২	ড. এন. মজমুদার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সেতু) পূর্ব	খন্ডকালীন	০২/০৫/২০১১ হতে ২৫/০৮/২০১৩
৩	জনাব মোঃ মফিজুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সেতু) পূর্ব	খন্ডকালীন	২৫/০৮/২০১৩ হতে বর্তমান

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। খন্ডকালীন নিয়োগ এবং ঘন ঘন বদলী করায় প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজে যথাযথ মনোনিবেশ করতে পারেননি। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে।

৭। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(a) Local						
Supply, installation, testing and commissioning of Signal-ing equipments including one year warranty period in Turn-key & CFR.	৪৮১.০৭	৬২২.১৫	১৪/১০/২০০৯	২৩/০৩/১০	৩০/০৩/১২	২৩/০৩/১২
Civil & building works other than P-way including supply of all materials, equipment/ machineries labour & trans-portation cost in Turnkey basis	৮৩১.৪০	৮৩১.৪০	৩০/০৮/২০০৯	১৪/১২/০৯	৩১/১২/১৩	১৫/০৫/১৩

Track works including supply of all materials, equip-ments/machineries, labour & transportation cost in Turnkey baiss.	১৫৩০৪.৮২	১৫৯৫৮.৪	২৩/০৬/২০০৯	০৫/০৫/১০	৩০/০৬/১৪	১০/০৬/১৪
Bridge including supply of all materials equip-ments/machineries, labour & transportation cost in Turnkey	৫৩৫.১০	৫৪৯.১০	১৫/০৭/২০০৯	১৪/১২/০৯	৩১/১২/১৩	৩১/১২/১৩

৮। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	০.০০	০.০০			০.০০	০.০০	০.০০		
২০০৯-১০	৫০০০.০০	৫০০০.০০			৭৫০০.০০	৪৮০৫.৮৯	৪৮০৫.৮৯		
২০১০-১১	৭০০০.০০	৭০০০.০০			১০০০০.০০	৫২২৩.৮৯	৫২২৩.৮৯		
২০১১-১২	৫২০০.০০	৫২০০.০০			৫২০০.০০	৪৮১২.৪৮	৪৮১২.৪৮		
২০১২-১৩	৩১০০.০০	৩১০০.০০			২৪২০.০০	১৬০৫.৩৮	১৬০৫.৩৮		
২০১৩-১৪	৭২১.০০	৭২১.০০			৭২১.০০	৬৪৬.৩৮	৬৪৬.৩৮		
মোট =		**২১০২১.০০**			**২৫৮৪১.০০**	**১৭০৯৪.০২**	**১৭০৯৪.০২**		

৯। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়াগঞ্জ বাজার সেকশনের দৈর্ঘ্য লুপ লাইনসহ ১০৪.৮৪ কি:মি:। উক্ত সেকশনে ব্যবহৃত রেল, স্লীপার ও ফিটিংস আইটেম এর ক্ষেত্রে নিরাপদ সীমা অতিক্রম করায় অহরহ দূর্ঘটনা ঘটছে। ফলে এ সেকশনটি পুনর্বাসন করা জরুরী। এছাড়া উক্ত সেকশনে বিদ্যমান ১৬টি স্টেশন ভবন ১৯১৭ সালে নির্মাণ করা হয়। স্টেশন ভবনগুলোর ইকনমিক লাইফ উত্তীর্ণ হয়ে গেছে। স্টেশনগুলোতে বিশ্রামাগার ও মানসম্মত টয়লেট সুবিধা নেই। তাই উন্নত সুযোগ-সুবিধা এবং যাত্রীসাধারনের নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

১০.২ প্রক **ল্পের উদ্দেশ্যঃ** বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়াগঞ্জ বাজার সেকশনের ৮৭.৪৪ কি:মি: মেইন লাইন ও **১৭**.৪০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ১০৪.৮৪ কি:মি: রেলওয়ে লাইন পুনর্বাসন এবং অন্যান্য সংশিস্নষ্ট কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে নিরাপদ এবং আরামদায়ক ভ্রমণ ও দ্রুত ট্রেন চলাচল নিশ্চিত করা ।

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ১৫/০৪/২০০৯ তারিখে ২১২৯৭.৫৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল মার্চ, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জেডিসিএফ অর্থায়নে এবং অনুমোদিত ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়িত হচ্ছে।

১০.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৭০৯৪.০২ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৭১৬৮.২৯ লক্ষ টাকার ৯৭.৬৭%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৫**)।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩/০৮/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ আরিফ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **মালামাল সংগ্রহঃ** পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী দেখা যায় যে, ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ৫৩০১ মেঃ টন ৭৫ পাঃ 'এ' রেল (১০০%), ১৩৭৯৭৫টি পিসি স্লীপার (১০৩.৭৬%), ৬৭৬.৭৫ ঘন মিটার special wooden sleeper (১০০%), ৩৪ সেট Turnouts (১০০%), ৭৩৩০০ ঘনমিটার ব্যালাস্ট (১০০%), Welding Materials ১০৯০০টি (১০০%), 8000 Nos. welding Joint (১০০%), 5458 Pair Fish Plate (১০০%), ২১৮৩২ Nos. Fish Bolts (১০০%), ১৫৬২২৪ Nos. Dog-spike (১০০%), 22464 Nos. Bearing plate (১০০%), 551900 Nos. Elastic Rail Clip (১০৩.৭৬%) ও অন্যান্য ফিটিংস আইটেম ১০০% সরবরাহ করা হয়েছে।

১১.২ **রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসনঃ** প্রকল্পের আওতায় উপর্যুক্ত মালামাল দ্বারা ৮৭.৪৪ কি:মি: মেইন লাইন ও ১৭.৪০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ১০৪.৮৪ কি:মি: রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসনের সংস্থান আছে। এ জন্য অনুচ্ছেদ-১১.১ এ বর্ণিত মালামাল ছাড়াও ৪৮.০০ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট রিপেয়ার/রিপ্রোফাইলিং, ১৮ কিঃ মিঃ এমব্যাংকমেন্ট উন্নয়ন, ১৮২২ মিটার ব্যাংক প্রটেকশন ওয়াল নির্মাণ, ৪৯৯২ মিটার ব্যালাস্ট প্রটেকশন ওয়াল এবং ২২টি লেভেল ক্রসিং গেইট এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মালামাল দ্বারা শতভাগ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জবাজার সেকশনের চেইনেজ কি:মি: ৪৫/৫-৬ ও চেইনেজ কি:মি: ৫৮/০-১ তে কুশন ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৬.৫ ইঞ্চি ও ৬.০ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ৬ ইঞ্চি) এবং শোল্ডার ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৯ ইঞ্চি ও ১০ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য ১২ ইঞ্চি) পাওয়া গেছে। তবে শোল্ডারের বাহিরে কিছু ছড়ানো-ছিটানো ব্যালাস্ট দেখা গেছে। নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের অভাবে শোল্ডার হতে ব্যালাস্ট সরে গেছে। বর্ণিত সেকশনে এমব্যাংকমেন্টের প্রশস্থতা এবং সেল্লাপ যথাক্রমে ১৮ ফুট এবং প্রায় ১:২ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য যথাক্রমে ১৮ ফুট এবং ১:২)। ইতোপূর্বে আইএমইডি'র পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে এমব্যাংকমেন্টের স্লোপ এবং রেইনকাট সম্পর্কিত কিছু পর্যবেক্ষণ ছিল যা প্রকল্প সমাপনান্তে বাস্তবায়ন করা হয়েছে দেখা যায়। বর্তমানে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারে মর্মে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে অবহিত করেন। তবে ইঞ্জিনের সক্ষমতার অভাবে বর্তমানে ঘন্টায় ৬০ কি:মি: গতিতে চলাচল করছে।



চিত্র-১: নির্মিত রেল লাইন (ট্র্যাক) চেইনেজ কিঃমিঃ ৩৫৬/৯



চিত্র-২: নির্মিত রেল লাইন (ট্র্যাক) চেইনেজ কিঃমিঃ ৩৭৯/৫



চিত্র-৩: নির্মিত রেল লাইন (ট্র্যাক) চেইনেজ কিঃমিঃ ৩৪৫/৪



চিত্র-৪: নির্মিত রেল লাইন (ট্র্যাক) চেইনেজ কিঃমিঃ ৩৭৯/৭

১১.৩ **পূর্ত কাজঃ** প্রকল্পের আওতায় ময়মনসিংহ থেকে দেওয়ানগঞ্জ বাজার সেকশনে ১১টি স্টেশন ভবন (ময়মনসিংহ রোড, বাইগুনবাড়ী, বিদ্যাগঞ্জ, পিয়ারপুর, নুরুন্দি, নান্দিনা, জামালপুর কোর্ট, মেলান্দহ বাজার, দুরমুট, ইসলামপুর বাজার ও মোশারফগঞ্জ) পুনর্নির্মাণ, প্লটফরম মেরামত, পানি সরবরাহ লাইন স্থাপন এবং আসবাবপত্র সরবরাহ, ৬টি স্টেশনের (বাইগুনবাড়ী, বিদ্যাগঞ্জ, পিয়ারপুর, নুরুন্দি, নান্দিনা ও মেলান্দহ বাজার) প্লাটফরম শেড নির্মাণ, ২টি স্টেশনের (ইসলামপুর ও দেওয়ানগঞ্জ বাজার) বিদ্যমান প্লাটফরম শেড মেরামত, ৮টি স্টেশনের (ময়মনসিংহ রোড, নান্দিনা, জামালপুর কোর্ট, মেলান্দহ বাজার দুরমুটি, ইসলামপুর, মোশারফগঞ্জ ও দেওয়ানগঞ্জ বাজার) এপ্রোচ রোড নির্মাণ ও ৬টি স্টেশনের (ময়মনসিংহ রোড, নান্দিনা, জামালপুর কোর্ট, দুরমুট, ইসলামপুর ও দেওয়ানগঞ্জ বাজার) ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ প্রভৃতি পূর্ত কাজ অন্তর্ভুক্ত আছে। পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত সবকটি স্টেশনের স্টেশন ভবন নির্মাণ/পুনর্নির্মাণ, প্লাটফরম মেরামত, প্লটফরম শেড নির্মাণ, পানি সরবরাহ লাইন স্থাপন, বৈদ্যুতিক সংযোগ ও আসবাবপত্র সরবরাহ প্রভৃতি কাজ সমাপ্ত হয়েছে। এছাড়া এপ্রোচ রোড ও ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ কাজও সমাপ্ত হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত স্টেশন ভবনসমূহে স্যানিটারী ও ইলেকট্রিক্যাল ওয়ার্কস কার্যকর এবং প্রয়োজনীয় লাইট, ফ্যান, চেয়ার ও আসবাবপত্র সরবরাহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে বাইগুনবাড়ী, পিয়ারপুর, নুরুন্দি, নান্দিনা, দুরমুট ও মোশারফগঞ্জ স্টেশনে স্টেশন মাষ্টার এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য জনবল না থাকায় স্টেশনগুলো কার্যকর পরিচালনা সম্ভব হচ্ছে না দেখা যায়।

১১.৪ **ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ/পুনঃনির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ১০৮টি মাইনর ব্রীজ পুনর্নির্মাণ/মেরামতের সংস্থান আছে। তবে সম্পাদিত চুক্তির আওতায় ৮৭টি ব্রীজ পুনর্নির্মাণ/মেরামতের সংস্থান রয়েছে, যার মধ্যে ৮৫টি ব্রীজ পুনর্নির্মাণ/মেরামত করা হবে। এদের মধ্যে ৩৩টি মেরামত এবং ৫২টি পুর্ননির্মাণ সংক্রান্ত। অবশিষ্ট ২৩টি ব্রীজ পুনর্নির্মাণ/মেরামতের প্রয়োজনীয়তা না থাকায় পুনর্নির্মাণ/মেরামত করা হয়নি। পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত ৩৩টি ব্রীজ মেরামত ও ৫২টি ব্রীজের পুনর্নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ব্রীজ/কালভার্ট গুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে। উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট পরিলক্ষিত হয়নি।

১১.৫ **সিগন্যালিং কাজঃ** প্রকল্পের আওতায় ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জ বাজার সেকশনের ৭টি স্টেশনের (জামালপুর, জামালপুর কোর্ট, মেলান্দহ বাজার, দুরমুট, ইসলামপুর বাজার, মোশারফগঞ্জ ও দেওয়ানগঞ্জ বাজার) নন ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল স্থাপন এবং ৬টি স্টেশনে (ময়মনসিংহ রোড, বাইগুনবাড়ী, বিদ্যাগঞ্জ, পিয়ারপুর, নুরুন্দি এবং নান্দিনা) টোকেনলেস ব্লক ইক্যুইপমেন্ট প্রতিস্থাপন কাজের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে নির্ধারিত স্টেশনগুলোতে সিগন্যালিং কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে এবং এগুলো কার্যকর ও ব্যবহৃত হচ্ছে দেখা যায়।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়াগঞ্জ বাজার সেকশনের ৮৭.৪৪ কি:মি: মেইন লাইন ও ১৭.৪০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ১০৪.৮৪ কি:মি: রেলওয়ে লাইন পুনর্বাসন এবং অন্যান্য সংশিস্নষ্ট কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে নিরাপদ এবং আরামদায়ক ভ্রমণ ও দ্রুত ট্রেন চলাচল উপযোগী করা	বাংলাদেশ রেলওয়ের ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়াগঞ্জ বাজার সেকশনের ৮৭.৪৪ কি:মি: মেইন লাইন ও ১৭.৪০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ১০৪.৮৪ কি:মি: রেলওয়ে লাইন পুনর্বাসন এবং অন্যান্য সংশিস্নষ্ট কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে নিরাপদ, আরামদায়ক ও দ্রুত ট্রেন চলাচল নিশ্চিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়।

১৪। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যায় পড়তে হয়নি।

১৫। **বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১/০৩/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে অনুমোদিত দরমূল্য এবং মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে বিভিন্ন অংগের হ্রাস/বৃদ্ধি হওয়ায় প্রকল্পটির ১ম সংশোধন মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৬/০৫/২০১৪ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০৩/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৪ পর্যন্ত। তবে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ এক বার ৩১/১২/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ১ (এক) বছর ৬ (ছয়) মাস বৃদ্ধি করা হয়।

১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৭। **Audit:** প্রকল্পটির ক্রয় কার্যক্রম ও বিল পরিশোধ সংক্রান্ত আর্থিক বিষয়াদি বেশ কয়েকবার বাংলাদেশ রেলওয়ের Internal Audit Department কর্তৃক যাচাই-বাছাই করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্প চলাকালীন বেশ কয়েকবার ও সমাপ্ত হওয়ার পর External Audit Team কর্তৃক প্রকল্পটি Audit করা হয়েছে। উক্ত Audit Team কর্তৃক উত্থাপিত আপত্তিসমূহ ইতোমধ্যে নিষ্পত্তি করা হয়েছে। বর্তমানে নিষ্পত্তির অপেক্ষাধীন কোন আপত্তি নেই মর্মে পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে নিশ্চিত করা হয়েছে।

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৩ মাস (৬০.৬১%) এবং ব্যয় হ্রাস পেয়েছে ১৯.৭৪%। ভবিষ্যতে সময় বা ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেষ্ট হতে হবে (অনু:৪);

১৮.২ খন্ডকালীন নিয়োগ এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করায় প্রকল্পের সময়ানুগ সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। এমতাবস্থায় প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে মন্ত্রণালয়কে আরো সতর্ক হতে হবে (অনু: ৬)।

১৮.৩ বর্ণিত সেকশনে পূর্ণ সক্ষমতায় ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে (অনু:১১.২);

১৮.৪ বর্ণিত সেকশনের যে সকল স্থানে সোল্ডার ব্যালাস্ট কম পাওয়া গেছে তাসহ আরও কোন স্থানে ব্যালাস্ট কম থাকলে তা চিহ্নিত করে দ্রুত সংশোধনমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১১.২); এবং

১৮.৫ যে সকল স্টেশনে স্টেশন মাষ্টার নেই সেখানে স্টেশন মাষ্টারসহ অন্যান্য জনবল দ্রুত নিয়োগ প্রদান করতে হবে, যেন স্টেশনগুলো কার্যকর পরিচালনা নিশ্চিত করা যায় (অনু:১১.৩);

(Annexure-A)

Materials to be Procured from Local Source for Permanent Way

(In Lakh Taka)

Sl. No.	Item of Works	Unite	As per DPP		Actual Expenditure		Reasons for Deviations
			Quantity	Cost	Quantity	Cost	
1	2	3	4	5	6	7	8
	Main Line=73.27 Km. Loop Line= 5.37 Km. **Total = 78.64 Km.**						
1	Supply of Rails	Each	6018 M. Ton	5987.91	6018 M. Ton	5987.91	
2	Supply Rail Joint Welding Materials	Each	7620 Nos.	381.00	7620 Nos.	381.00	
3	Supply Elastic Rail Clip (Ant-vandal Type)	Each	407903 Nos.	530.27	407903 Nos.	530.27	
4	Supply of Steel Sleeper (Anti-vandal Type)	Each	100966 Nos.	4240.57	100966 Nos.	4240.57	
5	Supply of Wooden Sleeper	Each	14735 Nos.	445.73	14735 Nos.	445.73	
6	Supply of Fish Plate 75A	Each	9294 Nos.	65.06	9294 Nos.	65.06	
7	Supply of Fish Bolts with Nut 75A	Each	18588 Nos.	19.52	18588 Nos.	19.52	
8	Supply of Special Sleeper for points & X-ing. Bridges	Cum	371 Cum	273.80	370.93 Cum	273.75	Done as per Field re-quirement
9	Supply of Hook Bolts	Each	9581 Nos.	39.67	9581 Nos.	39.67	
10	Supply of Dog Spikes	Each	103869 Nos.	43.62	103869 Nos.	43.62	
11	Supply of Ballast	Cum	48000 Cum	1403.04	45025 Cum	1316.08	Done as per Field re-quirement
12	Supply of Turnouts (Excluding Cost of Rails)	Each	16 Nos.	280.00	16 Nos.	280.00	
13	Supply of Diamond X-ing Turnouts (Excluding Cost of Rails)	Each	1 No.	50.00	1 No.	50.00	
14	Supply of Canted Bearing Plate	Each	9581 Nos.	141.31	9581 Nos.	141.31	
	Total =			**13901.50**		**13901.50**	

(Annexure-B)

Construction & Installation of Permanent Way

(In Lakh Taka)

Sl. No.	Item of Works	Unite	As per DPP		Actual Expenditure		Reasons for Deviations
			Quantity	Cost	Quantity	Cost	
1	2	3	4	5	6	7	8
	Main Line=73.27 Km. Loop Line= 5.37 Km. **Total = 78.64 Km.**						
1	Repairing/Reprofiling of Em-bankment	Km.	73.27 Km.	128.22	73.27 Km.	128.22	
2	Charges for Rail Joint Welding	Each	7620 Nos.	365.76	7620 Nos.	365.76	
3	Ballast Protection Wall	Meter	1465 Meter	20.51	920 Meter	12.88	Done as per field re-quirement
4	Bank Protection Wall	Meter	1465 Meter	149.43	1465 Meter	149.43	
5	Up Grading of Level Crossing Gates						
a)	Important	Each	5 Nos.	50.00	5 Nos.	50.00	
b)	Others	Each	17 Nos.	38.25	17 Nos.	22.50	
6	Making & Installation of:						
a)	Kilometer Post	Each	733 Nos.	14.10	733 Nos.	14.10	
b)	Creep Post	Each	110 Nos.	2.12	110 Nos.	2.12	
c)	Curve Post	Each	750 Nos.	6.92	750 Nos.	6.92	
d)	Curve Board	Each	50 Nos.	0.06	50 Nos.	0.06	
7	Dismanting of Old Track & Carrying released materials to the depot (labour & Transportation)						
a)	Main Line		73.27 Km.		73.27 Km.		
b)	Loop Line		5.37 Km.		5.37 Km.		
	Total =		**78.64 Km.**	**125.82**	**78.64 Km.**	**125.82**	

8	Linking of Track With Packing (Labour only)						
a)	Main Line		73.27 Km.	381.01	73.73 Km.	378.26	Done as per field re-quirement
b)	Loop Line		5.37 Km.	27.93	5.37 Km.	27.79	
	Total =		**78.64 Km.**				
9	Ballasting, Deep Screening with packing (Labour only)	Km.	78.64 Km.	456.10	78.00 Km.	451.59	Done as per field re-quirement
10	Installation of ordinary Turnout (Labour only)	Each	16 Nos.	7.38	16 Nos.	7.38	
11	Installation of Diamond X-in place of wornout trough plated bridges	Each	1 No.	1.08	1 No.	1.08	
12	Construction of new bridge in place of wornout trough plated bridges	Each	50 Meter	95.00	40 Meter	76.00	Done as per field re-quirement
	Total =			**1869.69**		**1819.91**	

(Annexure-C)

Construction & Installation of Civil Works Other Than P-way

(In Lakh Taka)

Sl. No.	Item of Works	Unite	As per DPP		Actual Expenditure		Reasons for Deviations
			Quantity	Cost	Quantity	Cost	
1	2	3	4	5	6	7	8
	Shamganj, Jalsuka, Purbadhala, Jaria, Jhanjail, Heeranpur, Challisanagar, Netrokona, Netrokona Court, Bangla, Thakurakona, Barhatta, Atitpur, Mohangojn (13 Station)						
1	Re-construction of Station Building 13 Nos.	Sqm.	3600 Sqm.	418.32	3431 Sqm.	398.68	Done as per field requirement
2	Repair/Re-construction of Station Platform	Sqm.	14684 Sqm.	381.78	14684 Sqm.	381.78	
3	Construction/Extension of Platform Shed	Sqm.	2742 Sqm.	137.10	2742 Sqm.	137.10	
4	Repairs to existing Platform Shed	Sqm.	1069 Sqm.	16.04	1000 Sqm.	15.00	Done as per field requirement
5	Construction of approach Road	Sqm.	6500 Sqm.	78.00	6500 Sqm.	78.00	
6	Construction of parking Area	Sqm.	3250 Sqm.	26.00	-	-	
7	Construction of boundary wall/Fencing	Meter	3200 Meter	96.00	590Meter	17.70	Done as per field requirement
8	Construction of yard drain	Meter	16250 Meter	455.00	9338 Meter	261.46	Done as per field requirement
9	Construction of Public Toilet	Sqm.	390 Sqm.	19.50	270 Sqm.	13.50	Done as per field requirement
10	Furniture for waiting room, waiting Hall & Station	Stn	13 Stn.	39.00	13 Stn.	39.00	
11	Water supply including pipe line & pump	Stn	13 Stn.	45.50	13 Stn.	45.50	
12	Platform Bench @ 10 Nos. in each station	Each	130 Nos.	10.79	130 Nos.	10.79	
	Total =			**1723.03**		**1398.51**	

বাংলাদেশ রেলওয়ের ''দুর্ঘটনায় রিলিফ ট্রেনের জন্য ৬০ টনক্ষমতা সম্পন্ন ১টি এমজি এবং ৮০ টনক্ষমতা সম্পন্ন ১টি বিজি ক্রেন সংগ্রহ'' শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৪)

১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের ''দুর্ঘটনায় রিলিফ ট্রেনের জন্য ৬০ টন **ক্ষমতা** সম্পন্ন ১টি এমজি এবং ৮০ টন **ক্ষমতা** সম্পন্ন ১টি বিজি ক্রেন সংগ্রহ'' শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তয়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৭১৫.৭০ (-)	১১৭৩০.৫০ (-)	১০৯১৬.৪২ (-)	১৫/০৩/২০০৯ হতে ৩০/০৯/২০১১	১৫/০৩/২০০৯ হতে ৩০/০৯/২০১৩	১৫/০৩/২০০৯ হতে ৩০/০৯/২০১৩	১.৮৭%	১৭৭.৪২%

৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Miscellaneous	LS.	540.00	1 No. MG & 1 No BG Crane	238.19	1 No. MG & 1 No BG Crane
2.	De-processing	LS.	10.00		0.00	
3.	Foreign Training	6 MM	120.00		116.12	
4.	Office Stationery	LS.	8.00		4.96	
5.	Advertisement	LS.	2.00		1.44	
6.	Fuel Cost	LS.	3.00		0.82	
7.	Repair & Maintenance	LS.	1.50		0.00	
8.	Procurement of 1 No. Mg & 1 No BG Crane	1 No. MG & 1 No BG Crane	8000.00		7916.00	

ক্র: নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
9.	Capital Spares	LS.	140.00		140.00	
10.	Procurement of 1 No. Jeep	1 No.	50.00		49.95	
11.	Office equipment	LS.	5.00		4.97	
12.	Office Furniture	LS.	2.00		1.97	
13.	CD VAT	LS.	2849.00		2442.00	
14.	Physical Contingency (2%)	LS.	0.00		0.00	
15.	Price Contingency (3%)	LS.	0.00		0.00	
	Total =		**11730.50**		***10916.42**	

* প্রকল্পের অব্যয়িত অর্থ বিধি মোতাবেক সরকারী কোষাগারে জমা দেওয়া হয়েছে।

৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

বাংলাদেশ রেলওয়ের বর্তমানে ১৩টি ক্রেন আছে যার মধ্যে ৮টি এমজি ও ৫টি বিজি ক্রেন। এ সমস্ত ক্রেনের অধিকাংশেরই ইকনমিক লাইফ ইতোমধ্যে অতিক্রান্ত হয়েছে। ক্রেনের ইকনমিক লাইফ সাধারণতঃ প্রায় ২০ বছর হয়ে থাকে। উক্ত ক্রেনগুলোর মধ্যে ২টি এমজি ও ১টি বিজি হাইড্রলিক ক্রেন ১৯৯৫ সালে সংগৃহীত হয়েছে। অন্য ১০টি ক্রেইন (স্টীম চালিত) ১৯১৩ থেকে ১৯৬৮ সালের মধ্যে সংগৃহীত হয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ের ১৩টি ক্রেন থাকলেও চল্লিশোর্ধ্ব পুরানো ১০টি ক্রেন দিয়ে বর্তমানে আর উদ্ধার কার্য পরিচালনা করা যায় না। শুধু ৩টি ক্রেন দিয়ে দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয়। সে প্রেক্ষিতে ৬০ মেট্রিক টন ক্ষমতা সম্পন্ন ১টি এমজি ও ৮০ মেট্রিক টন ক্ষমতা সম্পন্ন ১টি বিজি ক্রেন সংগ্রহের লক্ষ্যে আলোচ্য মূল প্রকল্পটি মোট ১০৭১৫.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ ২০০৯ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ২৮/৪/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

(ক) দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন দ্রুত উদ্ধার কার্যক্রম নিশ্চিত করা এবং দুর্ঘটনার পর রেল যোগাযোগ পুনঃস্থাপন করে যাত্রীদের কষ্ট লাঘব করা।

(খ) দুর্ঘটনার পর দ্রুত রেল যোগাযোগ পুনঃস্থাপন করে উদ্ধার কাজ পরিচালনায় দক্ষতা বৃদ্ধি করা।

(ঘ) বাংলাদেশ রেলওয়ের দুর্ঘটনাকবলিত ট্রেন উদ্ধার ইউনিট শক্তিশালী করা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

প্রকল্পটি গত ২৮/০৪/২০০৯ তারিখে ১০৭১৬.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৫ মার্চ ২০০৯ থেকে ৩০ সেপ্টেম্বর ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে ১১৭.৩০৫০ কোটি টাকা ব্যয়ে এবং ১৫/০৩/২০০৯ হতে ৩০/০৯/২০১২ পর্যন্ত মেয়াদকালে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ বছর বৃদ্ধিপূর্বক ১০মার্চ ২০০৯ থেকে ৩০ সেপ্টেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। এরপর প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ২য় বার মার্চ ২০০৯ হতে জুন ২০১৪ পর্যন্ত করা হয়।

৮। **পরিদর্শনঃ** প্রকল্পটি ইতোপূর্বে ২২/১২/২০১২, ২৪/১২/২০১২ এবং ১২/০১/২০১৩-১৪/০১/২০১৩ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। সর্বশেষ উপপরিচালক (রেল), আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ২৩/০৪/২০১৫ এবং ৩০/০৪/২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, (মেকানিক্যাল পূর্ব ও পশ্চিম) এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রকল্প তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

৮.১। ৮০ মেট্রিক টন বিজি ক্রেন, ঈশ্বরদী লোকোশেডঃ পরিদর্শনকালে ঈশ্বরদী লোকেশেডে সংরক্ষিত ৮০ মেট্রিক টন বিজি ক্রেনটি দেখা হয়। দুর্ঘটনাকবলিত ট্রেন উদ্ধারকাজে এ ক্রেন পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত মোট ৪৩ বার ব্যবহৃত হয়েছে। পরিদর্শনের সময় ক্রেনটি অপারেট করে একটি লাইনচ্যুত বগি উত্তোলন প্রক্রিয়া দেখানো হয়। পরিদর্শনের সময় ক্রেনটি চালু এবং পূর্ণ কর্মক্ষম অবস্থায় দেখা যায়। আখাউড়া লোকেশেডে কর্মরত সিনিয়র সাব-এসিসট্যান্ট ইঞ্জিনিয়ার জানান যে, প্রতিদিন একবার করে ক্রেনটি চালু করে দেখা হয় এবং নিয়মিত এর পরিচর্যা করা হয়। এ ক্রেনটি ৩৬০ ° এঙ্গেলে ঘুরে উদ্ধার কাজ পরিচালনার সক্ষম মর্মে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়।



চিত্র-১: ৮০ মেট্রিক টন ক্ষমতা সম্পন্ন এমজি ক্রেন

৮.২। ৬০ মেট্রিক টন এমজি ক্রেন, আখাউড়া লোকোশেডঃ উল্লেখ্য, পরিদর্শনের সময় আখাউড়া লোকোশেডে সংরক্ষিত ৬০ মেট্রিক টন ক্ষমতা সম্পন্ন এমজি ক্রেনটি দেখা হয়। গত ১২/০৬/২০১৩ তারিখে আখাউড়া লোকোশেডে বেইজড হওয়ার পর পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত এ ক্রেনটি দিয়ে ৫২টি দুর্ঘটনাস্থলে উদ্ধার কাজ সম্পাদন করা হয়। পরিদর্শনকালে ক্রেনটি পরিচালনা করে ট্রেন উদ্ধার প্রক্রিয়া দেখানো হয়। ক্রেনটি ৩৬০ ° ডিগ্রী এঙ্গেলে ঘুরানো সম্ভব বলে উদ্ধার প্রক্রিয়া অনেক সহজসাধ্য হয়েছে এবং এ ক্রেনটি সংগ্রহের কারণে বাংলাদেশ রেলওয়ের দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন উদ্ধার কাজে গতিশীলতা এসেছে মর্মে ক্রেন অপারেটরসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ আইএমইডি-কে অবহিত করেন। পরিদর্শনের সময় ক্রেনটি চালু এবং পূর্ণ কার্যক্ষম অবস্থায় দেখা যায়।



চিত্র-২: ৬০ মেট্রিক টন ক্ষমতাসম্পন্ন এমজি ক্রেন দিয়ে বগি উত্তোলন

৯। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

প্রকল্পের আওতায় সরঞ্জাম নিয়ন্ত্রক, (প্রকল্প) চট্টগ্রাম কর্তৃক পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা, ২০০৮ ও পিপিএ, ২০০৬ অনুযায়ী আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত ও Two Envelope দরপত্র পদ্ধতিতে দরপত্র নং-সিওএস/ক্রেন/এমজি এন্ড বিজি/ক্যাশ তারিখ ২৭/১০/০৯ (খোলার তারিখ ১৩/০১/১০) আহবান করা হয়।

দরপত্র বিজ্ঞপ্তিটি নিমণবর্ণিত পত্রিকা ও সিপিপিইউ এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ হয়ঃ

ফাইনানসিয়াল এক্সপ্রেস	২/১১/২০০৯, ৩/১১/২০০৯
ইনকিলাব	০২/১১/২০০৯, ০৩/১১/২০০৯
সিপিটিইউ ওয়েবসাইট	১/১১/২০০৯

দরপত্র খোলার তারিখ প্রথমে ১৪/১২/২০০৯ তারিখ নির্ধারিত ছিল, যা ২য় সংশোধনী'র মাধ্যমে ১৩/০১/২০১০ তারিখ পুনঃনির্ধারণ করা হয়। প্রথম সংশোধনীর মাধ্যমে ITT 12. 1(b) (minimum number of specific experience of the tender in the supply of similar goods (any lifting equipment) এবং 19.1(i) (iii) Documentary evidence of manufacturing telescopic Railway Break down Crane having load moment capacity of minimum 700 m/Ton সংক্রান্ত শর্ত সংশোধন করা হয়। আলোচ্য ক্রেন একটি জটিল ক্রয় বিধায় Two Envelope দরপত্র পদ্ধতিতে তা ক্রয়ের জন্য দরপত্রের ৩য় সংশোধনী আনয়ন করা হয়, যা পত্রিকায় প্রকাশিত হয়। উপরন্তু, ৩য় সংশোধনীর মাধ্যমে দরপত্র দলিলের ITT-30. 1 (Tender Format and Signing) সংশোধন করা হয়। ২য় ও ৩য় এই ২টি সংশোধনী নিমণবর্ণিত পত্রিকায় এবং সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটেও প্রকাশিত হয়।

২য় সংশোধনী	ফাইনানসিয়াল এক্সপ্রেস ও ইনকিলাব	৭/১২/২০০৯, ৮/১২/২০০৯ ০৭/১২/২০০৯, ৮/১২/২০০৯
৩য় সংশোধনী	ফাইনানসিয়াল এক্সপ্রেস ও ইনকিলাব	২২/১২/২০০৯, ২৩/১২/২০০৯ ২২/১২/২০০৯, ২৩/১২/২০০৯

মোট ১৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দলিল ক্রয় করে কিন্তু মাত্র ৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। দরপত্র দাতাদের নাম যথাক্রমেঃ

ক্র: নং	দরদাতার নাম	প্রস্তুতকারক এর নাম
1	M/s China Railway Shanhaiguan Bridge Group Co., Ltd.	M/s China Railway Shanhaiguan Bridge Group Co., Ltd.
2	M/s Guang zhou Z hong Che Railway Sales Nd Leasing Co., LtD.	M/s Lanzhou Jinniu Railway Transportation Equipment Co., Ltd.
3	M/s Kirow Ardelt AG Spinnereistr, 13 04 1 79 Leipzing Germany.	M/s Kirow Ardelt AG Spinnereistr, 13 04 1 79 Leipzing Germany.

যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে গত ২৪/০৩/২০১০ এবং ১১/০৪/২০১০ তারিখ টেকনিক্যাল সাব কমিটি গঠন করা হয় এবং কমিটি কর্তৃক টেকনিক্যাল অফার মূল্যায়ন করা হয়। টেকনিক্যাল অফার মূল্যায়নে শুধুমাত্র M/S Kirow Ardelt AG Spinne-reistr, 13 04 1 79 Leipzing Germany-কে রেসপনসিভ বিবেচনা করা হয় এবং গত ০১/০৬/২০১০ তারিখে ৭১,৪৬,৪০,৯৫৬.০০ টাকা দরে দরপত্র গ্রহণ ও চুক্তি সম্পাদনে সুপারিশ করা হয়। গত ২৮/০৬/২০১০ তারিখে নির্বাচিত কোম্পানীকে দরদাতাকে নোটিফিকেশন অফ এওয়ার্ড দেয়া হয় এবং ২৯/০৬/২০১০ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়।

১০। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-২০০৯	০.০০	০.০০	-	০.০০%	০.০০	০.০০	০.০০	-	০.০০%
২০০৯-২০১০	৬৬০৫.০০	৬৬০৫.০০	-	৫৮.২৭%	৬৫০৫.০০	৬৫০৫.০০	৬৫০৫.০০	-	৫৯.৫৯%
২০১০-২০১১	১৪০.০০	১৪০.০০	-	১.২৩%	১৪০.০০	১৩৯.৬০	১৩৯.৬০	-	১.২৮%
২০১১-২০১২	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	-	৩৫৭০.০০	৩২৮০.৯৭	৩২৮০.৯৭	-	৩০.০৫%
২০১২-২০১৩	১০২০.০০	১০২০.০০	-	৯.০০%	১০২০.০০	৯৯০.৫০	৯৯০.৫০	-	৯.০৮%
২০১৩-২০১৪	১.০০	১.০০	-	০.০০৯%	০.৫০	০.৩৫	০.৩৫	-	০.০০৩%
মোট=	১১৩৩৬.০০	১১৩৩৬.০০	-	১০০%	১১২৫.৫০	১০৯১৬.৪২	১০৯১৬.৪২	-	১০০%

১১। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থানঃ** প্রকল্পের আওতায় একটি জীপ গাড়ি কেনা হয়েছে যা প্রকল্প সমাপ্তির পর বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিবহন পুলে জমা দেওয়া হয়েছে।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
(ক) দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন দ্রুত উদ্ধার কার্যক্রম নিশ্চিত করা এবং দুর্ঘটনার পর রেল যোগাযোগ পুনঃস্থাপন করে যাত্রীদের কষ্ট লাঘব করা। (খ) দুর্ঘটনার পর দ্রুত রেল যোগাযোগ পুনঃস্থাপন করে উদ্ধার পরিচালনা দক্ষতা বৃদ্ধি করা। (গ) বাংলাদেশ রেলওয়ের দুর্ঘটনাকবলিত ট্রেন উদ্ধার ইউনিট শক্তিশালী করা।	প্রকল্পের মাধ্যমে দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন উদ্ধার কার্যক্রমে গতিশীলতা এসেছে এবং এর ফলে যাত্রীদের ভোগান্তি হ্রাস পেয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রযোজ্য নয়।

১৪। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১৫/০৩/২০০৯ হতে ২১/০৯/২০১০
২.	জনাব দুলাল কুমার রায় অতিরিক্ত প্রধান মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২১/০৯/২০১০ হতে ২৮/১১/২০১০
৩.	জনাব নূর আহমদ অতিরিক্ত প্রধান মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৮/১১/২০১০ হতে ১২/০৬/২০১৩
৪.	জনাব এ. এক. এম. আমিরুল্লল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার (পশ্চিম), বাংলাদেশ রেলওয়ে, রাজশাহী।	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১২/০৬/২০১৩ হতে ৩০/০৯/২০১৩

১৫। **অডিট সংক্রান্তঃ** প্রকল্পের Internal এবং External Audit কার্যক্রম এখনও পরিচালনা করা হয়নি মর্মে বাংলাদেশ রেলওয়ের সহকারী প্রকৌশলী আইএমইডিকে অবহিত করেন।

১৬। **প্রশিক্ষণঃ** প্রশিক্ষণ খাতে বরাদ্দকৃত মোট ১২০.০০ লক্ষ টাকা দ্বারা ৬ জন কর্মকর্তাকে ক্রেন পরিচালনার প্রশিক্ষণ সংশিস্নষ্ট প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদান করা হয়েছে। তবে প্রশিক্ষণ প্রদানের সময় বৈদেশিক মুদ্রার মান কম থাকায় ৩৮৭৬৬০.৫৭ টাকা কম ব্যয়িত হয়েছে। উল্লেখ্য, আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ১২/০১/২০১৩ ও ১৪/০১/২০১৩ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। উক্ত পরিদর্শন প্রতিবেদনে বলা হয়েছে যে, ডিপিপিতে উল্লিখিত প্রশিক্ষণ খাতের বাইরেও সংশিস্নষ্ট প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে চুক্তির মাধ্যমে অতিরিক্ত ৬ জন কর্মকর্তা বিদেশ সফর করেছেন, যা ডিপিপিতে সুস্পষ্টভাবে উলেস্নখ ছিল না। এ বিষয়টি সংশোধিত ডিপিপি'তে উল্লেখ করার জন্য আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদনে সুপারিশ করা হয়। এ বিষয়ে প্রধান প্রকৌশলী, মেকানিক্যাল (পশ্চিম) আইএমইডি'কে জানান যে, ডিপিপি'র বাইরে মোট ৫ জন কর্মকর্তা বিদেশ সফর করেছেন যার খরচ পুরোটাই M/S Kirow Ar-delt AG Spinnereistr, 13 04 1 79 Leipzing Germany বহন করেছেন। তিনি আরও জানান যে, এরপর ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়নি বিধায় বিষয়টি উল্লেখের সুযোগ ঘটেনি।

১৭। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১৭.১। **বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূল অনুমোদিত মেয়াদ ১৫/০৩/২০০৯ থেকে ৩০/০৯/২০১১ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ১৫/০৩/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পের মেয়াদ ১৭৭.৪২% বৃদ্ধি পায়। মূল অনুমোদিত মেয়াদকালের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়েকে সচেতন হওয়া আবশ্যক।

১৭.২। **রূপালী ব্যাংকের বকেয়া দেনা/সুদ পরিশোধঃ** প্রকল্পের আওতায় এলসির বিপরীতে বিলম্বে বকেয়া ১০% বিল পরিশোধের পরিপ্রেক্ষিতে রূপালী ব্যাংক, কর্পোরেট শাখা, আগ্রাবাদ, চট্টগ্রাম কর্তৃক ০৬/১২/২০১২ থেকে ২৮/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত সুদ বাবদ অতিরিক্ত ৮৩,১৪,৯৪৬ টাকা পরিশোধের দাবী উত্থাপন করা হয়। কিন্তু অনুমোদিত ডিপিপিতে সুদ বাবদ অর্থ পরিশোধের কোন খাত ছিল না। উল্লেখ্য, ২০১২-১৩ অর্থ বছরের এডিপিতে ১৪০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ

প্রদান করা হলেও ভুলবশতঃ 'অন্যান্য' কলামে কোন বরাদ্দ প্রদান না করার ফলে কোন অর্থ ছাড় না পাওয়ায় ১০% বিল পরিশোধে বিলম্ব হয় মর্মে নথি পর্যালোচনান্ত জানা গিয়েছে। এ প্রেক্ষিতে যুগ্ম-সচিব (উন্নয়ন), রেলপথ মন্ত্রণালয় এর নেতৃত্বে একটি উচ্চ পর্যায়ের তদন্ত কমিটি গঠন করে বিষয়টি সুরাহা করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। রেলপথ মন্ত্রণালয়ের তদন্ত কমিটি এ 'ভুল' কোন্ পর্যায়ে সংঘটিত হয়েছে তা খতিয়ে দেখে আইএমইডিকে অবহিত করতে পারেন।

১৮। **বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ** পরিদর্শনকালে আখাউড়া লোকোশেডে রক্ষিত এমজি ক্রেনটি পরিচালনার জন্য ঢাকা থেকে একজন সাব-এসিস্টান্ট ইঞ্জিনিয়ার নিয়ে যাওয়া হয়। পরিদর্শনকালে এমজি ক্রেনটি চালু করতে বেশ কিছুটা সময় লেগে যায় এবং ক্রেন অপারেটর ঈশ্বরদী লোকোশেডে রক্ষিত এমজি ক্রেনটির অপারেটরের মত ততটা অভিজ্ঞ নন মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকল্পের আওতায় প্রথম ও দ্বিতীয় শ্রেণীর কর্মকর্তাদের বৈদেশিক প্রশিক্ষণ দেওয়া হলেও সাধারণ ক্রেন চালকদের প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি। ক্রেন চালকদের সরাসরি বিদেশে প্রশিক্ষণ দেওয়া হলে তারা হাতে-কলমে কাজটি শিখতেন এবং প্রশিক্ষণ অধিক ফলপ্রসূ হত মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে মত প্রকাশ করা হয়। এ বিষয়ে প্রধান প্রকৌশলী, মেকানিক্যাল (পশ্চিম) আইএমইডিকে জানান যে, এ প্রকল্পের আওতায় মোট ৬ জন প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন যারা কর্মকর্তা পর্যায়ের এবং তারা ক্রেন চালকদের অপারেশন কার্যক্রম পরিচালনার সময় নির্দেশনা প্রদান করে থাকেন। এছাড়া তারা জার্মানীতে প্রশিক্ষণ গ্রহণের পর দেশে ফিরে ক্রেন অপারেটরদের প্রশিক্ষণ দিয়েছেন। এসব ক্রেন চালকদের রাজস্ব খাতে হতে নিয়মিত রিফ্রেশার্স ট্রেনিং প্রদান করা প্রয়োজন যাতে তাদের ক্রেন পরিচালনায় দক্ষতা বজায় থাকে এবং অপারেশন কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে ও স্বল্পতম সময়ে পরিচালিত হতে পারে। এ ছাড়া পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় যাদেরকে ক্রেন পরিচালনার জন্য প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে তাদের চাকুরির মেয়াদ ৩/৪ বছর আছে মর্মে আইএমইডি'কে জানানো হয়। দুর্ঘটনা কবলিত ট্রেন উদ্ধারের লক্ষ্যে সংগৃহীত ক্রেন ২টির সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে ক্রেন পরিচালনার জন্য আরও জনবলকে প্রশিক্ষণ প্রদান প্রয়োজন।

১৯। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৯.১। প্রকল্পটির ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫)।

১৯.২। ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাসত্মবায়নের কাজ সম্পন্ন করতে বাংলাদেশ রেলওয়েকে সচেষ্ট হতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৭.১)।

১৯.৩। রেলপথ মন্ত্রণালয়ের তদন্ত কমিটি কর্তৃক রূপালী ব্যাংকের অপরিশোধিত ৮৩,১৪,৯৪৬ টাকা পরিশোধের বিষয়ে এডিপিতে 'অন্যান্য' কলামে বরাদ্দ প্রদানের 'ভুল' কোন্ পর্যায়ে সংঘটিত হয়েছে তা খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ-১৭.২)।

১৯.৪। সংগৃহীত ক্রেন ২টির সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে ক্রেন পরিচালনার জন্য দক্ষ জনবল সৃষ্টি করার লক্ষে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতের বরাদ্দ থেকে প্রশিক্ষণ প্রদানসহ ক্রেন অপারেটরদের রিফ্রেশার্স ট্রেনিং কোর্সের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এ ছাড়া ভবিষ্যতে এরূপ প্রশিক্ষণে সরাসরি ক্রেন চালকদের মনোনয়ন দেয়ার বিষয়টি রেলপথ মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনুচ্ছেদ-১৮)।

১৯.৫। উপরের অনুচ্ছেদ-১৯.১, ১৯.৩ এবং ১৯.৪ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে।

"কন্টেইনারপরিবহনেরজন্য৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন(বিএফসিটি) এবং এয়ার ব্রেকসহ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ" সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

১। **প্রকল্পের নাম** : **"কন্টেইনার পরিবহনের জন্য ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) এবং এয়ার ব্রেকসহ ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ।"**

২। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : রেলপথ মন্ত্রণালয়।

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৪। প্রকল্পের অবস্থান : বাংলাদেশ রেলওয়ের সমগ্র মিটারগেজ সেকশন।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	প্রকল্প সাহায্যের উৎস (ধরন)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৩১৩৮.০০ (২০২৩.০০)	৩৬৭৯.৪৪ (২৫৪৭.০০)	৩৩৩৪.৯০ (২৫৪৭.২০)	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইন এগ্রিমেন্ট (ঋণ)	১ আগস্ট,২০১০ থেকে ৩১ডিসেম্বর,২০১২	১ আগস্ট,২০১০ থেকে ৩০ জুন,২০১৪	১ আগস্ট,২০১০ থেকে ৩০ জুন,২০১৪	২৫.৯১%	৬২%

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। প্রকল্পের পটভূমি:

বাংলাদেশ রেলওয়ে ১৯৮৬-৮৭ সালে ৫,০০০টি ই ইউএস কন্টেইনার ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন ১০,৯২০ বর্গফুট বিস্তৃত একটি আইসিডি ঢাকাতে নির্মাণ করে। ১ এপ্রিল, ১৯৮৭ সাল থেকে বাংলাদেশ রেলওয়ে কন্টেইনার সার্ভিস চালু করে। ১৯৯১ সালের ৫ই আগস্ট থেকে বাংলাদেশ রেলওয়ে চট্টগ্রাম পোর্ট থেকে ঢাকা আইসিডি পর্যন্ত সম্পূর্ণ স্পেশাল কন্টেইনার ট্রেন সার্ভিস প্রবর্তন করে। কন্টেইনার সার্ভিস চা লুর জন্য প্রয়োজনীয় বিশেষ ধরণের ফ্ল্যাট ওয়াগন প্রাথমিকভাবে কিছু বিদ্যমান ওয়াগন রূপান্তরের মাধ্যমে ব্যবস্থা করা হয়েছিল। পরবর্তীতে ৮০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন চায়না থেকে এবং ১০০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন ভারত থেকে সংগ্রহ করা হয়েছিল। অন্য ৪২টি ওয়াগন যা রূপান্তরের মাধ্যমে প্রাথমি কভাবে ব্যবহার করা হয়েছিল তার বয়স উত্তীর্ণ হয়ে যাওয়ায় বর্তমানে কন্টেইনার পরিবহনের ক্ষমতা হ্রাস পেয়েছে। ১৯৯৬-৯৭ সালে ঢাকা আইসিডি'র সম্প্রসারণের ফলে এর লোডিং ক্যাপাসিটি ৯০,০০০টি ই ইউএস এ উন্নীত হয়েছে। সুতরাং বাংলাদেশ রেলওয়ের বিদ্যমান ১৮০ টি এবং সংগ্রহের প্রক্রি য়াধীন ৫৫টি ফ্ল্যাট ওয়াগন দ্বারা কন্টেইনার পরিবহনের ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটানো সম্ভব হচ্ছে না। সে কারণে ৫০টি বিএফসিটি এবং ৫টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৫.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন এবং ৫টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ ও পরিচালনার মাধ্যমে

- পণ্য পরিবহন ব্যবস্থার সম্প্রসারণ;
- অধিক সংখ্যক কন্টেইনার ট্রেন পরিচালনা করা;
- কন্টেইনার পরিবহনের সংখ্যা বৃদ্ধিসহ চট্টগ্রাম বন্দরকে কন্টেইনার জটমুক্ত করা; এবং
- বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করা।

৫.৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের অধীনে বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য সংগৃহীত ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট এয়াগন (বিএফসিটি) ও এয়ার ব্রেকসিস্টেমসহ ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম না সিমা মহসিন কর্তৃক ২৯ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে কমলাপুর রেল স্টেশনের ইন্টারনাল কন্টেইনার ডিপো (আইসিডি) পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৪। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৫
১।	জনাব রতন কুমার সরকার অতিরিক্ত প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী/পূর্ব	খন্ডকালীন	১ আগস্ট ২০১০ থেকে ২৬ সেপ্টেম্বর ২০১০ পর্যন্ত
২।	জনাব মোঃ হাফিজুর রহমান চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী/পূর্ব	ঐ	২৯ নভেম্বর ২০১০ থেকে ১২ জুন ২০১২ পর্যন্ত
৩।	জনাব আব্দুল মতিন চৌধুরী পরিচালক/এস এন্ড পি, প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী/প্রকল্প, প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী/পূর্ব ও প্রধান যন্ত্র প্রকৌশলী/ পশ্চিম	ঐ	৩ জুলাই ২০১২ থেকে ৩০ জুন ২০১৪

* সুত্র: রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন।

৫.৫। উপরের ছক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে , ৩ জন প্রকল্প পরিচালকের মধ্যে শুধুমাত্র ১ নম্বর ক্রমিকের কর্মকর্তা ১ মাস ২৫ দিন দায়িত্ব পালন করেন। ২ নম্বর ক্রমিকের কর্মকর্তা ১ বছর ৬ মাস ১৫ দিন ও ৩ নম্বর ক্রমিকের কর্মকর্তা ১ বছর ১১ মাস ২৭দিন দায়িত্ব পালন করেন। তবে দেখা যায় যে ২৭ সেপ্টেম্বর ২০১০ থেকে ২৮ নভেম্বর ২০১০ পর্যন্ত অর্থাৎ ২ মাস এবং ১৩ জুন ২০১২ থেকে ২ জুলাই ২০১২ পর্যন্ত অর্থাৎ ২০ দিন উক্ত প্রকল্পে কেউ প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেননি।

৫.৬। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :**

মূল প্রকল্পটি ৩১৩৮.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং আগস্ট ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ বাস্তবায়ন মেয়াদে ৯ সেপ্টেম্বর ২০১০ তারিখের একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের অধীনে আহবানকৃত প্রথম দরপত্র বাতিলের পর পুনঃ দরপত্র আহবান করা হয় এবং দরপত্র চূড়ান্তকরণ , কার্যাদেশ প্রদান, চুক্তি সম্পাদন, মালামাল সরবরাহ ইত্যাদি কার্যক্রম অনুমোদিত মেয়াদের মধ্যে সম্পন্ন করা সম্ভব ছিল না বিধায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ৩১ ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। অতঃপর সর্বনিম্ন দরদাতার দর বৃদ্ধি, বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার বৃদ্ধি ও

সিডি ভ্যাটের পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পের ১ম সংশোধনের প্রয়োজন হয়। ৩৬৭৯.৪৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং আগস্ট ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকল্পের ১ম সংশোধন ৮ জানুয়ারি ২০১৪ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৬। **প্রকল্পের অনুকূলে বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা			সংশোধিত বরাদ্দ			ব্যয়		
	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট
২০১০-১১	৬৪.০০	১৯৬৯.৬০	২০৩৩.৬০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-১২	৮৯.০০	১৭.৮০	১০৬.৮০	১.০০	০.০০	১.০০	০.৯২	০.০০	০.৯২
২০১২-১৩	৯৬২.০০	৩৫.৬০	৯৯৭.৬০	১৫.১১	০.০০	১৫.১১	১৫.১১	০.০০	১৫.১১
২০১৩-১৪	০.০০	০.০০	০.০০	১১১৬.১৩	২৫৪৭.২০	৩৬৬৩.৩৩	৭৭১.৬৭	২৫৪৭.২০	৩৩১৮.৮৭
মোট=	**১১১৫.০০**	**২০২৩.০০**	**৩১৩৮.০০**	**১১৩২.২৪**	**২৫৪৭.২০**	**৩৬৭৯.৪৪**	**৭৮৭.৭০**	**২৫৪৭.২০**	**৩৩৩৪.৯০**

সূত্র: রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন।

৬.১। উপরের ছকে বর্ণিত তথ্য পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ২০১০-১১ অর্থ বছরে মূল এডিপি-তে জিওবি খাতে ৬৪.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে ১৯৬৯.৬০ লক্ষ টাকাসহ মোট ২০৩৩.৬০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল । কিন্তু উক্ত অর্থ বছরে জিওবি ও প্রকল্প সাহায্য খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। ২০১১-১২ অর্থ বছরে মূল ডিপিপি অনুসারে জিওবি খাতে ৮৯.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে ১৭.৮০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। উক্ত অর্থ বছরে সংশোধিত এডিপি -তে জিওবি খাতে ১.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে কোন টাকা বরাদ্দ ছিল না এবং জিওবি খাতে ১.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে ০.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। ২০১২-১৩ অর্থ বছরে মূল ডিপিপি অনুসারে জিওবি খাতে ৯৬২.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে ৩৫.৬০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। উক্ত অর্থ বছরে সংশোধিত এডিপি -তে জিওবি খাতে ১৫.১১ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে কোন টাকা বরাদ্দ ছিল না এবং জিওবি খাতে বরাদ্দকৃত ১৫.১১ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৫.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে জিওবি খাতে ১১১৬.১৩ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য খাতে ২৫৪৭.২০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল এবং জিওবি খাতের বরাদ্দকৃত ১১১৬.১৩ লক্ষ টাকার মধ্যে ৭৭১.৬৭ লক্ষ টাকা ও প্র কল্প সাহায্য খাতের ২৫৪৭.২০ লক্ষ টাকার সমুদয় অর্থ ব্যয় হয়। অতএব দেখা যায় যে, ২০১০-১১ অর্থ বছরে প্রকল্পের আওতায় কোন অর্থ ব্যয় হয়নি এবং ২০১১-১২ ও ২০১২-১৩ অর্থ বছরসমূহে শুধুমাত্র জিওবি খাতে ব্যয় হয়। ২০১০-১১ থেকে ২০১২-১৩ অর্থ বছরে সংশোধিত এডিপি -তে প্রকল্প সাহা য্য খাতে কোন অর্থ বরাদ্দ ছিল না বিধায় কোন ব্যয় সম্পন্ন হয়নি। শুধুমাত্র ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে সংশোধিত এডিপি-তে অর্থ বরাদ্দ করা হয় এবং বরাদ্দকৃত অর্থের সমুদয় টাকা ব্যয় করা হয়।

৭। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রযোজ্য নয়।

৮। **কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১।	LC opening charge	থোক	২০.০০	50 MG BFCT, 5 Brake Van, Capital spares & services	১৫.১১	50 MG BFCT, 5 Brake Van, Capital spares & services	
২।	Inspection	থোক	১৮.০০		৯.১২		
৩।	LA commission	থোক	১০.০০		-		
৪।	Survey fee	থোক	১০.০০		৪.৬৮		
৫।	Insurance	থোক	২০.০০		-		-
৬।	Port dues	থোক	১০.০০		২.১৫		
৭।	De-processing, Commissioning.	থোক	২৫.০০		৫.৬৭		-
৮।	Office stationery	থোক	২.০০		০.৯৭		
৯।	Supply of 50 MG Flat Wagons (BFCT)	সংখ্যা	২২১১.০২		২৫৪৭.২০		
১০।	Supply of 5 MG Brake Van	সংখ্যা	২৫৫.১২				
১১।	Capital spares	-	৭৬.৯৬				
১২।	Development Import Duty & VAT	-	১০১৭.২৪		৭৫০.০০		
	সর্বমোট =		**৩৬৭৯.৪৪**		**৩৩৩৪.৯০**		

* সূত্র: রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন।

৮.১। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

উপরের ছক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে , প্রকল্পের আরডিপিপি অনুসারে আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩৬৭৯.৪৪ লক্ষ টাকা। তন্মধ্যে প্রকল্পের আওতায় ৩৩৩৪.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। অর্থাৎ লক্ষ্যমাত্রা অপেক্ষা ৩৬৭৯.৪৪-৩৩৩৪.৯০=৩৪৪.৫৪ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় এলএ কমিশন বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা ও ইনস্যুরেন্স বাবদ ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়নি। এছাড়া ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন , ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান ও ক্যাপিটাল স্পেয়ারস অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বাস্তবে কম ব্যয় হয়েছে। এ কারণে প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বাস্তবে কম ব্যয় হয়েছে।

৮.২। বৈদেশিক সহায়তাপুষ্ট প্রকল্প অডিট অধিদ প্তর কর্তৃক ২০১৩-১৪ অর্থ বছরের জন্য প্রকল্পের অডিট সম্পন্ন করা হয়। অডিট পরিদর্শনে ৬টি অডিট আপত্তি উত্থাপন করা হয়। উক্ত আপত্তিসমূহের জবাব সংশ্লিষ্ট অডিট অধিদপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছে বলে দেখা যায়।

৮.৩। প্রকল্পের ৭টি অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বাস্তবে কম ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ যথাযথ বাস্তবতার ভিত্তিতে প্রকল্পের অঙ্গের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়নি।

৯। **প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ**

৯.১। এ প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের বিবরণ পরিশিষ্ট 'ক'-তে রক্ষিত আছে। প্রকল্পের আওতা য় ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি), ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান এবং ক্যাপিটাল স্পেয়ারস্ সংগ্রহের প্যাকেজটি অনুমোদিত আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় GD-1 হিসাবে অন্তর্ভুক্ত আছে এবং প্যাকেজের বিপরীতে ২৫৪৭.২০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলনের সংস্থান আছে। অফিস স্টেশনারী ও অন্যান্য সংগ্রহের জন্য প্রতিটি ১.০০ লক্ষ টাকা করে আর ও ২টি প্যাকেজ উক্ত পরিকল্পনায় অন্তর্ভুক্ত আছে। উল্লিখিত প্যাকেজ GD-1-এর আওতায় পণ্য সংগ্রহের উদ্দেশ্যে ১২ মাস সময়ের মধ্যে পণ্য সরবরাহের শর্ত দিয়ে শুধমাত্র ভারতীয় প্রস্তুতকারক /সরবরাহকারীগণের দরপত্রে অংশগ্রহণের সুযোগ রেখে এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতিতে দরপত্র ৪ সেপ্টেম্বর ২০১১ তারিখে আহবান করা হয়। পিপিএ ২০০৬-এর ধারা ৩২-এর উপধারা (১)-এর দফা (গগ) অনুসারে এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতি অভ্যন্তরীণ ক্রয়ের ক্ষেত্রে প্রয়োগের বিধান আছে। কিন্তু আলোচ্য প্রকল্পের অধীনে বর্ণিত প্রকিউরমেন্ট আন্তর্জাতিক পর্যায়ের। অতএব এ ক্ষেত্রে এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতি প্রয়োগ আইনসম্মত হয়নি। এছাড়া পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ৮৩(১)(ক) সংশ্লিষ্ট তফসিল ২ অনুসারে বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ থেকে ন্যূনতম ৪২ দিনের মধ্যে দরপত্র দাখিলের সুযোগ দানের বিধান রয়েছে। কিন্তু এ ক্ষে ত্রে দেখা যায় যে, কমপক্ষে ৪২ দিনের পরিবর্তে ৩৬ দিন পর ১০ অক্টোবর ২০১১ তারিখে দরপত্র খোলা হয়। অর্থাৎ দরপত্র দাখিলের জন্য ৪২ দিনের কম সময় প্রদান করা হয়।

৯.২। আলোচ্য ক্রয়ে প্রাক-যোগ্যতা প্রক্রিয়াকরণ করা হয়নি বলে জানা যায়। দরপত্র বিজ্ঞপ্তি ১টি বাংলা (দৈনিক কালের কণ্ঠ) ও ১টি ইংরেজি জাতীয় দৈনিক (ডেইলি ইনডিপেনডেন্ট) পত্রিকায় এবং সিপিটিইউ-এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়। ৪টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দলিল ক্রয় করে এবং নিম্নলিখিত ৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে:

১। Titagarh Wagons Limited, Kolkata, India

২। Texmaco Limited, Kolkata, India

৩। Modern Industries, Ghajiabad, UP, India

উপরোক্ত ৩টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে Titagarh Wagons Limited ও Texmaco Limited-কে মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক রেসপনসিভ ঘোষণা করা হয়। Modern Industries কারিগরি স্পেসিফিকেশনের ব্যত্যয় ঘটানোর কারণে নন -রেপনসিভ ঘোষণা করা হয়।

৯. ৩। দরপ্রত্রের প্রাথমিক মেয়াদ ছিল ৯ ফেব্রুয়ারি ২০১২ পর্যন্ত। পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ১৯(২) ও ২১ (১) অনুসারে দরপত্রের মেয়াদ ৯ জুন ২০১২ পর্যন্ত ক্রয়কারী কার্যালয় প্রধান অর্থাৎ মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক ১ম বার এবং ৯ অক্টোবর ২০১২ পর্যন্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক ২য় বার বৃদ্ধি করা হয়। তবে পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৮(৯) অনুসারে মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক যথাসম্ভব একনাগাড়ে মূল্যায়ন সম্পন্ন করার পরিবর্তে বিরতি দিয়ে ৩টি তারিখে, যথা- ৯ জানুয়ারি ২০১২, ৯ এপ্রিল ২০১২ ও ২২ এপ্রিল ২০১২ তারিখে মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয় বলে দেখা যায়। বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ থেকে ঠিকাদারের সঙ্গে চুক্তি সম্পাদন পর্যন্ত মূল মেয়াদ (১৫৫দিন) ও বর্ধিত মেয়াদসহ (২৪০দিন) মোট ৩৯৫ দিনের মধ্যে দরপত্র কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়। অনুমোদিত আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসারে প্রকল্পের দরপত্র প্যাকেজের এ চুক্তি ১৯ জুন ২০১২ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় অনুমোদন করে।

৯. ৪। অতঃপর মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশ অনুসারে সর্বনিম্ন রেসপনসিভ দরদাতা Titagarh Wagons Limited,-কে ৩২৭৬১৪১.০০ মার্কিন ডলার মূল্যের ২৯ আগস্ট ২০১২ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং উক্ত প্র তিষ্ঠান কর্তৃক ১৭ ফেব্রুয়ারি ২০১৪ তারিখে কার্য সম্পাদন করা হয়।

৯. ৫। অনুমোদিত আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার অপর প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজ যথা GD-3 (প্রাক্কলিত মূল ১.০০ লক্ষ টাকা) এর RFQ পদ্ধতির মাধ্যমে দরপত্র আহবান করা হয়। ৫টি দরপত্র বিক্রি হয়, ৫টি দরপত্র দাখিল হয় ও রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ৫টি। অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে প্রকল্প পরিচালকের অনুমোদনক্রমে ৯৬,৮২৫ লক্ষ টাকার চুক্তি M/S Innate Bangladesh- এর সঙ্গে ৮ জুন ২০১৪ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। দরদাতা ১৮ জুন ২০১৪ তারিখে কার্য

সম্পাদন করে। ২৫ মে ২০১৪ তারিখে এ প্যাকজেরে দরপত্র আহবান করা হয়, ১ জুন ২০১৪ তারিখে দরপত্র খোলা হয় ও ২ জুন ২০১৪ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়।

১০। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	অর্জন
১। ৫০টি এমজি ওয়াগন (বিএফসিটি) ও এয়ার ব্রেকসহ ৫টি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ।	১। প্রকল্পের আওতায় ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) ও এয়ার ব্রেকসহ ৫টি ব্রেক ভ্যান যথাযথ কার্যক্রম গ্রহণপূর্বক সংগ্রহ করা হয়েছে।
২। কন্টেইনার ট্রেন প্রাপ্যতা ও চলাচল বৃদ্ধি।	২। বাংলাদেশ বেলওয়ের বিদ্যমান কন্টেইনার ট্রেনের সঙ্গে প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ৫০টি এমজি ফ্ল্যা ট ওয়াগন ও ৫টি ব্রেক ওয়াগন সংযোজিত হওয়ার কারণে স্বাভাবিকভাবে কন্টেইনার ট্রেনের প্রাপ্যতা ও চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
৩। বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি।	৩। বাংলাদেশ রেলওয়ের কন্টেইনার সংযোজিত ওয়াগনের সংখ্যা বৃদ্ধি পাওয়ার কারণে রেলপথে মালা মাল পরিবহন বৃদ্ধি পেয়েছে এবং স্বাভাবিকভাবে রেলওয়ের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পেয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো**



চিত্র ১: প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত কন্টেইনারসহ এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি)



চিত্র ২: প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত এমজি ব্রেক ভ্যান



চিত্র ৩: এমজি ব্রেক ভ্যানের অভ্যন্তর



চিত্র ৪: প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত কন্টেইনারবিহীন এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি)

১২। **সমস্যা:**

১২.১। প্রকল্পের আওতায় এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতির মাধ্যমে আন্তর্জাতিক প্রকৃতির দরপত্র কা র্যক্রম সম্পন্ন করা হয়। কিন্তু পিপিএ ২০০৬-এর ধারা ৩২-এর উপধারা (১)-এর দফা (গগ) অনুসারে এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতি অভ্যন্তরীণ ক্রয়ের ক্ষেত্রে প্রয়োগের বিধান আছে। অতএব এ ক্ষেত্রে পিপিএ ২০০৬-এর ধারা ৩২-এর উপধারা (১)-এর দফা (গগ)-এর ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.১);

১২.২। প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়ার মূল্যায়ন পিপিআর , ২০০৮-এর ৮(৯) বিধি অনুসারে মূল্যায়ন কার্যক্রম একনাগাড়ে সম্পাদন করার পরিবর্তে বিরতি প্রদান করে ৩টি তারিখে সম্পাদন করা হয় (অনুচ্ছেদ ৯.১);

১২.৩। পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ৮৩(১)(ক) সংশ্লিষ্ট তফসিল ২ অনুসারে বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ থেকে দরপত্র দাখিলের জন্য কমপক্ষে ৪২ দিন সুযোগ দানের বিধান রয়েছে। কিন্তু এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে দরপত্র আহবানের ৩৬ দিন পর ১০ অক্টোবর ২০১১ তারিখে দরপত্র খোলা হয়। অর্থাৎ বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ থেকে দরপত্র দাখিলের জন্য কমপক্ষে ৪২ দিন অপেক্ষা কম সময় প্রদান করা হয়েছে, যা পিপিআর, ২০০৮-এর পরিপন্থী বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.১);

১২.৪। প্রকল্পের ৭টি অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বাস্তবে কম ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ যথাযথ বাস্তবতার ভিত্তিতে প্রকল্পের অঙ্গের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়নি (অনুচ্ছেদ ৮.৩);

১২.৫। বৈদেশিক সহায়তাপুষ্ট প্রকল্প অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক ২০১৩-১৪ অর্থ বছরের জন্য প্রকল্পের অডিট সম্পন্ন করা হয়। অডিট পরিদর্শনে ৬টি অডিট আপত্তি উত্থাপন করা হয়। উক্ত আপত্তিসমূহের জবাব সংশ্লিষ্ট অডিট অধিদপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছে বলে দেখা যায়। কিন্তু আপত্তিসমূহ নিষ্পত্তি করা হয়েছে বলে জানা যায়নি (অনুচ্ছেদ ৮.২);

১২.৬। প্রকল্পটি জুন ২০১৪ সালে সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন , প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি সংক্রান্ত পরিকল্পনা বিভাগের ২৯ মে ২০০৮ তারিখের পরিপত্র অনুসারে প্রকল্প সমা প্তির ৩ (তিন) মাসের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের নির্দেশনা থাকলেও সমাপ্তির দীর্ঘ ১ (এক) বছরেরও অধিক সময় পর ১৩ সেপ্টেম্বর ২০১৫ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক পিসিআর আইএমই বিভাগে প্রেরণ করা হয়।

১৩। **মতামত/সুপারিশ:**

১৩.১। প্রকল্পের আওতায় পিপিএ ২০০৬-এর ধারা ৩২-এর উপধারা (১)-এর দফা (গগ)-এর ব্যত্যয় ঘটিয়ে কেন আন্তর্জাতিক পর্যায়ের দরপত্র কার্যক্রম এক ধাপ দুই খাম পদ্ধতির মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে, সে বিষয়টি রেলপথ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১২.১);

১৩.২। প্রকল্পের আওতায় গৃহীত সকল দরপত্র মূল্যায়নের ক্ষে ত্রে পিপিআর , ২০০৮-এর বিধি ৮(৯) প্রতিপালনের বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে সচেষ্ট থাকবে (অনুচ্ছেদ ১২.২);

১৩.৩। পরবর্তী সকল প্রকল্পের দরপত্র আহবানের ক্ষেত্রে পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ৮৩(১) (ক) সংশ্লিষ্ট তফসিল ২ প্রতিপালন বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ১২.৩);

১৩.৪। প্রকল্পের ৭টি অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা বাস্তবে কম ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ যথাযথ বাস্তবতার ভিত্তিতে প্রকল্পের অঙ্গের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়। পরবর্তীতে যথাসম্ভব বাস্তবতার ভিত্তিতে প্রকল্পের অঙ্গের ব্যয় নির্ধারণে রেলপথ মন্ত্রণালয় সচেষ্ট থাকবে (অনুচ্ছেদ ১২.৪);

১৩.৫। বৈদেশিক সহায়তাপুষ্ট প্রকল্প অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্পের বিষয়ে উত্থাপিত ৬টি অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তির জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে ও রেলপথ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১২.৫);

১৩.৬। সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি সংক্রান্ত পরিকল্পনা বিভাগের ২৯ মে ২০০৮ তারিখের পরিপত্র অনুসারে প্রকল্প সমাপ্তির ৩ (তিন) মাসের মধ্যে সকল প্রকল্পের প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণ রেলপথ মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ১২.৬);

১৩.৭। প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ৫০টি এমজি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) ও এয়ার ব্রেকসহ ৫টি ব্রেক ভ্যানের সুষ্ঠু ও সময়োচিত রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে যথারীতি পদক্ষেপ গ্রহণ করবে; এবং

১৩.৮। অনুচ্ছেদ ১৩.১-১৩.৭- এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আইএমই বিভাগকে ১ (এক) মাসের মধ্যে অবহিত করতে হবে।

'পরিশিষ্ট'ক'

প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য

ক্র: নং	প্যাকের নাম	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -দরপত্র খোলার তারিখ -দরপত্র মূল্যায়নের তারিখ -প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতি	দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার নাম	-দরপত্র বিক্রির সংখ্যা -দরপত্র প্রাপ্তির সংখ্যা - Responsive দরপত্রের সংখ্যা	-কাজের পরিমাণ -প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত দর	-চুক্তি অনুমোদনকারীর নাম ও পদবী -চুক্তি অনুমোদনের তারিখ	-কার্যাদেশেরতারিখ -ঠিকাদারেরসাথেচুক্তি সম্পাদনেরতারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -চুক্তি মোতাবেককার্যে সম্পাদনেরতারিখ -প্রকৃত কার্য সম্পাদনের তারিখ	-নিয়োগকৃত ঠিকাদারের নাম ও ঠিকানা	বাস্তবায়ন অগ্রগতি		কার্যাদেশের বিপরীতে পরিশোধিত বিল
									বাস্তব অগ্রগতি (কাজের পরিমাণ)	আর্থিক অগ্রগতি	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
	প্যাকেজ জিডি-১	-৪/৯/২০১১ -১০/১০/২০১১ -৯/১/২০১২, ৯/৪/২০১২ এবং ২২/৪/২০১২ - উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (এক ধাপ ২ খাম বিশিষ্ট পদ্ধতি) শুধুমাত্র ভারতীয় সাপ্লাইয়ার/ম্যানুফ্যাকচারারদের জন্য	দৈনিক কালের কন্ঠ এবং ডেইলী ইনডিপেনডেন্ট পত্রিকায় ৭/৯/২০১১ তারিখে ও সিপিটিইউ ওয়েবসাইটে ১১/৯/২০১১ তারিখে প্রকাশিত হয়।	-৪টি -৩টি -২টি	-Procurement of 50 nos. MG Flat Wagon (BFCT) and 5 nos. MG Brake Van (BBV) with Air Brake system for Carrying Container. -2547.20 Lac Taka -US$ 3276141.00	-রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১৯/৬/২০১২ তারিখে চুক্তি অনুমোদিত হয়।	-২৯/৮/২০১২ -৭/১০/২০১২ -৭/২/২০১৩ -১৭/২/২০১৪ -১৭/২/২০১৪	M/s. Titagarh Wagons Limited, Premlata (4th floor), 39, Shakespeare Sarani, Kolkata 700017, INDIA	১০০%	৯১%	US$ 3276141.00
	প্যাকেজ জিডি-৩	-২৫/৫/২০১৪ -১/৬/২০১৪ -২/৬/২০১৪ -আরএফকিউ	আরএফকিউ পদ্ধতির মাধ্যমে ৫টি প্রতিষ্ঠানকে নোটিশ প্রদান করা হয়।	-৫টি -৫টি -৫টি	- Procurement of office Stationery -1.00 Lakh taka -96,825 taka	-আবদুল মতিন চৌধুরী -প্রধান যন্ত্র প্রকৌঃ (পূর্ব) ও প্রকল্প পরিচালক -৫/৬/২০১৪	-৮/৬/২০১৪ -৮/৬/২০১৪ -৮/৬/২০১৪ -২৩/৬/২০১৪ -১৮/৬/২০১৪	M/s. Innate Bangladesh, 229/310, Sheikh Mujib Road, Metro Plaza, Dewanhat, Chittagong	১০০%	৯৭%	Taka 96,825/-