ট্রান্সপারেন্সি
ইন্টারন্যাশনাল
বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

মোংলাবন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিঃ সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মো. খোরশেদ আলম
মনজুর ই খোদা

২৩ সেপ্টেম্বর ২০১৮

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

উপদেষ্টা
ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক, টিআইবি

ড. সুমাইয়া খায়ের
উপদেষ্টা, এক্সিকিউটিভ ম্যানেজমেন্ট, টিআইবি

আনোয়ারুল কাদির
সভাপতি, সনাক খুলনা

মোহাম্মদ রফিকুল হাসান
পরিচালক, রিসার্চ এন্ড পলিসি

গবেষণা তত্ত্বাবধান
শাহজাদা এম আকরাম
সিনিয়র প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন
মো. খোরশেদ আলম
ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি

মনজুর ই খোদা
প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি

তথ্য সংগ্রহ ও গবেষণাসহযোগিতা
লুবাইনা সুলতানা, ইয়েস সদস্য, সনাক খুলনা
মো.মাহমুদুন্নবী, ইয়েস সদস্য, সনাক খুলনা

কৃতজ্ঞতা
গবেষণায় তথ্য প্রদানকারী মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের সাথে জড়িত বিভিন্ন পর্যায়ের স্টেকহোল্ডারের প্রতি আন্তরিক কৃতজ্ঞতা। গবেষণার বিভিন্ন পর্যায়ে মূল্যবান মতামত ও পরামর্শ দিয়ে সহযোগিতার জন্য গবেষণা ও পলিসি বিভাগের সহকর্মীদের প্রতি কৃতজ্ঞতা। মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের জন্য যোগাযোগ স্থাপনে সহযোগিতা এবং মূল্যবান মতামত প্রদানের জন্য সনাক খুলনা এর সদস্যবৃন্দ ও সহকর্মীদের প্রতি কৃতজ্ঞতা।

যোগাযোগ
ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)
মাইডাস সেন্টার (লেভেল ৪ ও ৫)
বাড়ি # ৫, সড়ক # ১৬ (নতুন) ২৭ (পুরাতন)
ধানমন্ডি, ঢাকা-১২০৯
ফোন: (+৮৮০-২) ৯১২৪৭৮৮, ৯১২৪৭৮৯, ৯১২৪৭৯২
ফ্যাক্স: (+৮৮০-২) ৯১২৪৯১৫
ইমেইল: info@ti-bangladesh.org
ওয়েবসাইট: www.ti-bangladesh.org

সচেতন নাগরিক কমিটি (সনাক), খুলনা
টিআইবি
বাড়ি # ৭ (দ্বিতীয় তলা)
ছোট মির্জাপুর, খুলনা
ফোন: +৮৮০৪১২৮৩১৬৯৫
মোবাইল: +৮৮০১৭১৪০৯২৮২৪
ইমেইল: ccc.khulna@ti-bangladesh.org

মুখবন্ধ

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) দেশব্যাপী দুর্নীতি-বিরোধী চাহিদা ও সুশাসন প্রতিষ্ঠায় সহায়ক পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে নাগরিকদের সচেতন ও সোচ্চার করার জন্য কাজ করছে। টিআইবির মূল লক্ষ্য গণতন্ত্রের প্রাতিষ্ঠানিকীকরণে অপরিহার্য মৌলিক প্রতিষ্ঠানসমূহের কার্যকরতা, স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার পথে প্রতিবন্ধকতাসমূহকে গবেষণার মাধ্যমে চিহ্নিত করা এবং এর ভিত্তিতে অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা করা। এসব কার্যক্রমের অংশ হিসেবে টিআইবি দেশের অর্থনীতি ও ব্যবসা-বাণিজ্য বিশেষকরে আমদানি-রপ্তানি খাতের অন্যতম চালিকাশক্তি চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ও কাস্টম হাউজ, বেনাপোল স্থলবন্দর ও কাস্টম হাউজ, টেকনাফ স্থলবন্দর এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সমস্যা নিরূপণ ও সমাধানের উপায় নির্ধারণে গবেষণা করেছে।

এরই ধারাবাহিকতায় মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের ওপর এই গবেষণা সর্বশেষ সংযোজন। দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে মোংলা বন্দরের ভূমিকা অতীব গুরুত্বপূর্ণ ও সম্ভাবনাময়। চলমান বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম তথা পদ্মা সেতু, রূপসা রেল সেতু ও খানজাহান আলী বিমান বন্দরসহ অত্র অঞ্চলের অবকাঠামোগত রূপান্তরের প্রেক্ষিতে মোংলা বন্দরের আন্তর্জাতিক, জাতীয় ও আঞ্চলিক বাণিজ্যিক গুরুত্ব অধিকতর বৃদ্ধি পেয়েছে। অন্যদিকে বিভিন্ন গণমাধ্যমে সেবা প্রদানে প্রতিষ্ঠান দু'টির বিভিন্ন ধরনের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়মের অভিযোগ উপস্থাপিত হয়েছে। এই প্রেক্ষাপটে দেশের অর্থনীতিতে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের গুরুত্ব অনুধাবন এবং ভবিষ্যৎ চাহিদা বিবেচনা করে বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতাসমূহ তুলে ধরার জন্য এই গবেষণা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। এই গবেষণার মূল উদ্দেশ্য মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে ইতিবাচক দিকসমূহ, ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা, বিদ্যমান প্রতিকূলতা, সীমাবদ্ধতাসমূহ বিশ্লেষণের মাধ্যমে সেবাপ্রদানে সুশাসনের চ্যালেঞ্জসমূহ হতে উত্তরণের উপায় সংক্রান্ত দিক-নির্দেশনা প্রদান করা।

গবেষণায় দেখা যায়, উভয় প্রতিষ্ঠানেই সেবা প্রদানের প্রায় প্রতিটি ধাপে অনিয়ম, অব্যবস্থাপনা, আরোপিত ক্ষমতার অপব্যবহারসহ নানা ধরনের প্রাতিষ্ঠানিক সীমাবদ্ধতা বিদ্যমান। প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনা, পণ্যের শুল্কায়ন, আমদানি পণ্যছাড় ও রপ্তানি পণ্য প্রেরণ প্রক্রিয়ায় বন্দর ও কাস্টম হাউজের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশের অনৈতিক ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের ঘটনায় দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণের ঝুঁকি সৃষ্টি করেছে। উভয় প্রতিষ্ঠানেই সুশাসন প্রতিষ্ঠায় প্রয়োজনীয় কাঠামো ব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও তার প্রায়োগিক পর্যায়ে কার্যকরতার ঘাটতি কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করছে। প্রতিবেদনে চিহ্নিত চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের জন্য টিআইবি'র পক্ষ থেকে কিছু সুপারিশ করা হয়েছে। টিআইবি'র প্রত্যাশা এসব সুপারিশ গুরুত্ব সহকারে বিবেচনা করে কার্যকর পদক্ষেপ গৃহীত হলে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের সেবা প্রদানে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠিত হবে।

এই গবেষণা সার্বিকভাবে পরিচালনা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করেছেন মনজুর ই খোদা ও মো. খোরশেদ আলম। এছাড়া টিআইবি'র গবেষণা বিভাগ ও অন্যান্য বিভাগের কর্মকর্তাদের মূল্যবান মতামত প্রতিবেদনটির উৎকর্ষ বৃদ্ধিতে সহায়তা করেছে।

প্রতিবেদন প্রণয়ন প্রক্রিয়ায় সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানদ্বয়ের কর্তৃপক্ষের সহায়তা ও মূল্যবান মতামতের জন্য আমরা আন্তরিকভাবে কৃতজ্ঞ। এছাড়া অন্যান্য সকল অংশীজন যারা তথ্য প্রদানসহ বিভিন্নভাবে গবেষণা সহায়তা করেছেন তাদেরকেও ধন্যবাদ জানাই।

প্রতিবেদন সম্পর্কে পাঠকের মন্তব্য ও সুপারিশ সাদরে গৃহীত হবে।

ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক

শব্দ সংক্ষেপ

আইজিএম - ইমপোর্ট জেনারেল মেনিফেস্ট
আরও - রেভিনিউ অফিসার
ইজিএম - এক্সপোর্ট জেনারেল মেনিফেস্ট
ইটিএ - এক্সপেক্টেড টাইম অব এরাইভাল
ইটিডি - এক্সপেক্টেড টাইম অব ডিপারচার
ইপিজেড - এক্সপোর্ট প্রসেসিং জোন
এআরও - অ্যাসিস্ট্যান্ট রেভিনিউ অফিসার
এইচএস কোড - হারমোনাইজড্ সিস্টেম কোড
এটিও - অ্যাসিস্ট্যান্ট ট্রাফিক অফিসার
এটিএম - অ্যাসিস্ট্যান্ট ট্রাফিক ম্যানেজার
এডিবি - এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংক
এনওসি - নো অবজেশন সার্টিফিকেট
এমএমডি - মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট
এমওটি - মার্চেন্ট ওভার টাইম
এলসি - লেটার অব ক্রেডিট
এলসিএ - লেটার অব ক্রেডিট অথরাইজেশন
এলওএ - লেন্থ ওভারঅল
এসি - অ্যাসিস্ট্যান্ট কমিশনার
অ্যাসাইকুডা (ASYCUDA) - অটোমেটেড সিস্টেম ফর কাস্টমস ডাটা
এসওএফ - স্টেটমেন্ট অব ফ্যাক্ট
ওডি - ওভার ড্রাফট
জেসি - জয়েন্ট কমিশনার
টিআই - ট্রাফিক ইন্সপেক্টর
টিইইউ - টুয়েন্টি-ফুট ইকুইভেলেন্ট ইউনিট
টিএম - ট্রাফিক ম্যানেজার
টিও - ট্রাফিক অফিসার
ডব্লিউসিও - ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অর্গানাইজেশন
ডিও - ডেলিভারি অর্ডার
ডিসি - ডেপুটি কমিশনার
পিও অন বোর্ড - প্রিভেন্টিভ অফিসার অন বোর্ড
পিডিএ - প্র ফর্মা ডিসবার্সমেন্ট একাউন্ট
পিপিপি - পাবলিক প্রাইভেট পার্টনারশিপ
বিএল - বিল অব ল্যাডিং
বিআইএন - বিজনেস আইডেন্টিফিকেশন নাম্বার
বিআইডব্লিউটিএ - বাংলাদেশ ইনল্যান্ড ওয়াটার ট্রান্সপোর্ট অথরিটি
যাঃ ও তঃ - যান্ত্রিক ও তড়িৎ
পিডিবি - পাওয়ার ডেভেলপমেন্ট বোর্ড
বেজা - বাংলাদেশ ইকোনোমিক জোনস্ অথরিটি
বেপজা - বাংলাদেশ এক্সপোর্ট প্রসেসিং জোনস্ অথরিটি
বোওজস - বোর্ড ও জন-সংযোগ
ভিএইচএফ - ভেরি হাই ফ্রিকোয়েন্সি
সিঃ ও হাঃ - সিভিল ও হাইড্রলিক্স
সিএন্ডএফ - কাস্টমস ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরোয়ার্ডিং
সিসিআইএন্ডই - চিফ কন্ট্রোলার অব ইমপোর্টস এ্যন্ড এক্সপোর্টস

সূচিপত্র

	পৃষ্ঠা
মুখবন্ধ	৩
শব্দ সংক্ষেপ	৪
প্রথম অধ্যায়: ভূমিকা	
১.১ প্রেক্ষাপট	৮
১.২ গবেষণার যৌক্তিকতা	১৩
১.৩ গবেষণার উদ্দেশ্য	১৪
১.৪ গবেষণার আওতা	১৪
১.৫ গবেষণা পদ্ধতি ও তথ্যের উৎস	১৪
১.৬ গবেষণার সময়	১৫
১.৭ প্রতিবেদনের কাঠামো	১৫
দ্বিতীয় অধ্যায়: আমদানি-রপ্তানির সাথে জড়িত বিভিন্ন অংশীজন ও তাদের কার্যক্রম	
২.১ মোংলা বন্দর	১৬
২.২ মোংলা কাস্টম হাউজ	২০
২.৩ শিপিং এজেন্ট	২১
২.৪ কাস্টমস ক্লিয়ারিং এন্ড ফরোয়ার্ডিং (সিএন্ডএফ) এজেন্ট	২১
২.৫ স্টিভিডোর ও হ্যান্ডলিং	২১
২.৬ ক্যারিয়ার	২১
২.৭ সার্ভে প্রতিষ্ঠান	২১
২.৮ পোর্ট হেলথ	২১
২.৯ আয়কর বিভাগ	২২
২.১০ মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট (এমএমডি)	২২
২.১১ উদ্ভিদ সংগনিরোধ	২২
২.১২ বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড	২২
২.১৩ মোংলা ইপিজেড	২২
তৃতীয় অধ্যায়: আমদানি-রপ্তানি পণ্য ও জাহাজ ব্যবস্থাপনা প্রক্রিয়া	
৩.১ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া - আমদানি	২৩
৩.২ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া - রপ্তানি	২৫
৩.৩ বন্দরে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া - আমদানি	২৭
৩.৪ বন্দরে পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া - রপ্তানি	৩০
৩.৫ জাহাজ আগমণ-বহির্গমন প্রক্রিয়া	৩২
চতুর্থ অধ্যায়: আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা কাস্টম হাউজ	
৪.১ মোংলা কাস্টম হাউজের অবস্থান	৩৫
৪.২ মোংলা কাস্টম হাউজের জনবল কাঠামো	৩৫
৪.৩ বাল্ক জাহাজে সার্ভে পরিচালনা	৩৬
৪.৪ নিজস্ব রাসায়নিক পরীক্ষাগারের সীমাবদ্ধতা	৩৬
৪.৫ কার্যকর অটোমেশনের অভাব	৩৬
৪.৬ আমদানি পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণ	৩৭
৪.৭ পণ্যের শুল্কায়ন ও পরীক্ষণে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া	৩৭
৪.৮ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়	৩৭
৪.৯ সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন এর অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া	৩৯
৪.১০ সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন এর অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়	৩৯
৪.১১ জাহাজ এর কাস্টডিয়ান হিসেবে নিয়োজিত কাস্টমস কর্মীর অনিয়ম	৪০
৪.১২ জাহাজ আগমন-বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ে সম্পৃক্ত অন্যান্য প্রতিষ্ঠান	৪২
পঞ্চম অধ্যায়: আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর	
৫.১ আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে অভ্যন্তরীণ চ্যালেঞ্জসমূহ	৪৩
৫.১.১ মোংলা বন্দরে জনবলের স্বল্পতা	৪৩

৫.১.২ নেভিগেশনাল এইডস্ এর অপর্যাপ্ততা ও দুর্বল ব্যবস্থাপনা ৪৩
৫.১.৩ আমদানিকৃত গাড়ি রাখার বিশেষায়িত ব্যবস্থা নেই ৪৪
৫.১.৪ মোংলা বন্দরে জলযানের স্বল্পতা ৪৪
৫.১.৫ জাহাজে তেল সরবরাহের ডিপো নেই ৪৪
৫.১.৬ দীর্ঘ ও জটিল পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া ৪৪
৫.১.৭ পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় ৪৫
৫.১.৮ পণ্যবাহী জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া ৪৮
৫.১.৯ জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় ৪৮
৫.২ আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে বহিঃস্থ চ্যালেঞ্জসমূহ ৫১
৫.২.১ মোংলা বন্দরের ভৌগোলিক অবস্থান ৫১
৫.২.২ সমুদ্র হতে বন্দরে প্রবেশের চ্যানেলের প্রকৃতি ৫১
৫.২.৩ চ্যানেলে বিভিন্ন সময় ডুবে যাওয়া জাহাজ ৫১
৫.২.৪ বন্দর হতে দেশের অভ্যন্তরে যোগাযোগের সীমাবদ্ধতা ৫২
৫.৩ বন্দরে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর শিকার হওয়া অনিয়ম ৫২
৫.৪ বন্দরে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনিয়ম ৫২
৫.৫ লাইটার নৌযান সম্পর্কিত অনিয়ম ৫৩
৫.৬ মোংলা বন্দরে ট্রান্সপোর্ট কোম্পানিগুলোর শিকার হওয়া অনিয়ম ৫৩

ষষ্ঠ অধ্যায়: সুশাসনের নির্দেশকের আলোকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের সার্বিক চিত্র
৬.১ স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা ৫৪
৬.২ সক্ষমতা ও কার্যকরতা ৫৫
৬.৩ জবাবদিহিতা ৫৭
৬.৪ দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ ৫৭

সপ্তম অধ্যায়: সার্বিক পর্যবেক্ষণ ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতা, চ্যালেঞ্জ ও অনিয়ম থেকে উত্তরণে সুপারিশ ৫৮

চিত্রের তালিকা ৭
সারণির তালিকা ৭
তথ্যসূত্র ৬১
সংযুক্তি ৬৩-৮৩

চিত্রের তালিকা

পৃ.

চিত্র ১: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের আমদানি পণ্য (মে. ট.)	৯
চিত্র ২:২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের রপ্তানি পণ্য (মে. ট.)	৯
চিত্র ৩: মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি (মে.ট.)	৯
চিত্র ৪: মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানিকৃত গাড়ির সংখ্যা	১০
চিত্র ৫: মোংলা বন্দরে বিভিন্ন জাহাজের টার্ন এরাউন্ড টাইম	১১
চিত্র ৬: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রশাসনিক কাঠামো	১১
চিত্র ৭: মোংলা বন্দরের সাথে জড়িত মুখ্য অংশীজনসমূহ	১৬
চিত্র ৮: আমদানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া	২৪
চিত্র ৯: রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া	২৭
চিত্র ১০: বন্দরে আমদানি পণ্যের ছাড় প্রক্রিয়া	২৯
চিত্র ১১: বন্দরে রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া	৩১
চিত্র ১২: বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া	৩২

সারণির তালিকা

সারণি ১: মোংলা বন্দরের আয়-ব্যয়	১০
সারণি ২: বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা বন্দরে আগত বিভিন্ন ধরনের জাহাজ	১২
সারণি ৩: বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা কাস্টম হাউজের রাজস্ব আদায়	১৩
সারণি ৪: কার্গো হ্যান্ডলিং'এ ব্যবহৃত মোংলা বন্দরের বিভিন্ন সরঞ্জাম	১৮
সারণি ৫: রপ্তানির জন্য সিএন্ডএফ এজেন্ট কর্তৃক কাস্টম হাউজে দাখিলকৃত নথিপত্র	২৬
সারণি ৬: কন্টেইনারে বাণিজ্যিক পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে কাস্টমসে শিকার হওয়া অনিয়মের চিত্র	৩৭
সারণি ৭: আমদানিকৃত গাড়ির শুল্কায়নের ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজে বিভিন্ন পর্যায়ে প্রদান করা নিয়মবহির্ভূত অর্থ	৩৯
সারণি ৮: সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনায় মোংলা কাস্টম হাউজে বিভিন্ন ধাপে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম অর্থ প্রদানের চিত্র	৩৯
সারণি ৯: সমুদ্রগামী জাহাজে প্রিভেনটিভ অফিসার অন বোর্ড এর অনিয়ম	৪১
সারণি ১০: শিপিং এজেন্ট কর্তৃক অন্যান্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানে প্রদানকৃত ঘুষ	৪১
সারণি ১১: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের বর্তমান জনবল কাঠামো	৪৩
সারণি ১২: মোংলা বন্দর থেকে কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে অনিয়মের চিত্র	৪৫
সারণি ১৩: আমদানিকৃত গাড়ির ছাড়ের ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরে বিভিন্ন পর্যায়ে প্রদান করা নিয়মবহির্ভূত অর্থ	৪৮
সারণি ১৪: মোংলা বন্দর থেকে কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে অনিয়মের চিত্র	৪৯

অধ্যায় এক

ভূমিকা

১.১ প্রেক্ষাপট

জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে সমুদ্র পথে পণ্য পরিবহন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। পৃথিবী জুড়ে আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৯০ শতাংশই হয়ে থাকে সমুদ্র পথে (এসমার, ২০০৮)। কারণ অন্য যেকোনো মাধ্যমের বিবেচনায় সমুদ্র পথে পণ্য পরিবহন সবচেয়ে সাশ্রয়ী এবং কার্যকর (দ্বারাকিশ ও সেলিম, ২০১৫)। পৃথিবীর অনেক দেশের মতোই বাংলাদেশও আন্তর্জাতিক ব্যবসা বাণিজ্যের জন্য সমুদ্রবন্দরের ওপর নির্ভরশীল (ইসলাম ও হায়দার, ২০১৬)। উল্লেখ্য, বাংলাদেশ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ক্ষেত্রে ৯০ শতাংশের বেশি পণ্য সমুদ্র পথে পরিবহন করে (সাহা, ২০১৫)। আর এ বিবেচনায় বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন পরিকল্পনায় সমুদ্র বন্দরগুলোকে বিশেষভাবে গুরুত্ব প্রদান এবং এ সম্পর্কিত কার্যকর নীতি নির্ধারণ জরুরি (সরকার ও রহমান, ২০১৫)।

মোংলা বন্দর ১৯৫০ সালের ২৯ সেপ্টেম্বর পিডি-৪(৪৮)/৫০/১ গেজেট নোটিফিকেশন বলে ১ ডিসেম্বর চালনা বন্দর নামে প্রতিষ্ঠা লাভ করে। একই বছরের ১১ ডিসেম্বর পশুর নদীর জয়মনিরগোল নামক স্থানে বৃটিশ বাণিজ্য জাহাজ 'দি সিটি অব লিয়নস্' (The City of Lyons) নোঙ্গরের মাধ্যমে এই বন্দরের আনুষ্ঠানিক কার্যক্রম শুরু হয়। ১৯৫১ সালের ১৭ মার্চ জয়মনিরগোল থেকে ২২ কি.মি. উত্তরে চালনা নামক স্থানে এংকরেজ স্থানান্তর করা হয় এবং ১৯৫৪ সাল অবধি এখানেই বন্দরের কার্যক্রম চলে। কিন্তু কার্যক্রম পরিচালনার জন্য এংকরেজ গ্রাউন্ড অনুপযোগী হওয়ায় বিশেষজ্ঞদের দ্বারা জরিপের মাধ্যমে ১৯৫৪ সালের ২০ জুন চালনা থেকে ১৬ কি.মি. দক্ষিণে পশুর নদী ও মোংলা নালার মিলনস্থলে বন্দরটি স্থানান্তরিত হয়।[১] আর এখানেই (বাগেরহাট জেলার রামপাল উপজেলা) আজকের মোংলা বন্দর।

১৯৭৭ সালের মে মাস পর্যন্ত বন্দরটি একটি ডাইরেক্টরেট হিসেবে পোর্ট অ্যাক্ট ১৯০৮ অনুযায়ী পরিচালিত হয়। পরবর্তীতে চালনা পোর্ট অর্ডিন্যান্স নং-৫৩, ১৯৭৬ বলে ডাইরেক্টরেটটিকে একটি স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠানে রূপান্তর করে 'চালনা পোর্ট অথরিটি' হিসেবে নামকরণ করা হয়। উল্লেখিত অর্ডিন্যান্সটির সংশোধণ করে ১৯৮২ সালে নতুন নামকরণ হয় 'পোর্ট অব চালনা অথরিটি'। আবার ১৯৮৭ সালের ৮ মার্চ একটি অতিরিক্ত গেজেট নোটিফিকেশনের মাধ্যমে পূর্ববর্তী নাম পরিবর্তন করে 'মোংলা পোর্ট অথরিটি' করা হয়।

বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে অবস্থিত মোংলা সমুদ্র বন্দর দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর। দেশের সামগ্রিক ব্যবসা-বাণিজ্য ও জাতীয় নিরাপত্তায় এই বন্দর বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ (ইসলাম ও হায়দার, ২০১৬)। বাংলাদেশের মোট আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় ১০ ভাগ মোংলা বন্দর তথা মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে শুল্কায়ন হয়ে থাকে।[২] ক্রমবর্ধমান অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডে বন্দরটির গুরুত্ব দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। বন্দরটির প্রতি প্রতিবেশি দেশ নেপাল, ভুটান ও ভারতের আগ্রহও দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে।[৩] বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম তথা পদ্মা সেতু নির্মাণ, খুলনা-মোংলা রেল লাইন স্থাপন, খানজাহান আলী বিমান বন্দর নির্মাণ, মোংলা ইপিজেড সম্প্রসারণ, বন্দর এলাকায় বিশেষ অর্থনৈতিক অঞ্চল, ট্রানজিট, চারলেন হাইওয়ে, মোংলা বন্দর-কেন্দ্রিক উন্নয়ন ইত্যাদির মাধ্যমে ২০২৫ সাল নাগাদ মোংলা বন্দরের ব্যবহার প্রায় ৫ গুণ বৃদ্ধি পাবে বলে প্রাক্কলন করা হয়েছে।[৪]

মোংলা বন্দরে মুখ্য আমদানি পণ্যের তালিকায় মোটর গাড়ি থেকে শুরু করে লবণ পর্যন্ত বিবিধ পণ্য রয়েছে।[৫] ২০১৬-১৭ অর্থবছরে এই বন্দর ব্যবহার করে সবচেয়ে বেশি আমদানি করা হয় ক্লিংকার, যা মোট আমদানিকৃত পণ্যের ২৭%।

---

[১] http://mpa.khulnadiv.gov.bd/ , accessed on 6 January 2016.

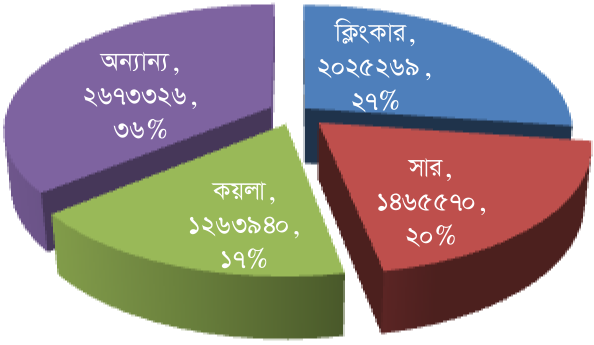
[২] মোংলা কাস্টম হাউজ এর উপর প্রকাশিত ডকুমেন্টারি। উৎস: https://www.youtube.com/watch?v=Zt0qNk_2xQM

[৩] Bangladesh: Poverty Reduction Strategy Paper, Sixth five year plan, FY 2011 – FY 2015, International Monetary Fund, Asia Pacific Dept, Page: 195, Accessed from https://books.google.com.bd/books?id=LmqM8I_8nH0C&source=gbs_navlinks_s

[৪] ১০ম জাতীয় সংসদের নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটির ৪৭তম বৈঠকে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের উপস্থাপনা থেকে।

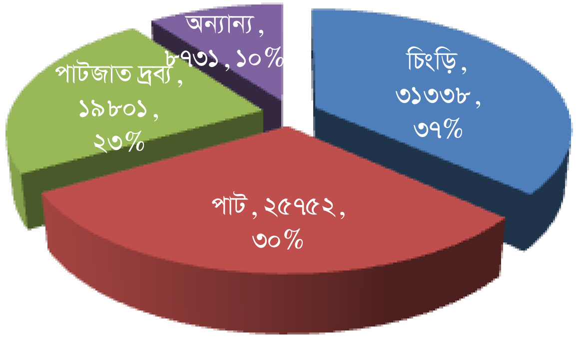
[৫] বিস্তারিত জানতে সংযুক্তি ৭ দেখুন

চিত্র ১: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের আমদানি পণ্য (মে. ট.)



তথ্যসূত্র: ট্রাফিক বিভাগ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

চিত্র ২: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের রপ্তানি পণ্য (মে. ট.)

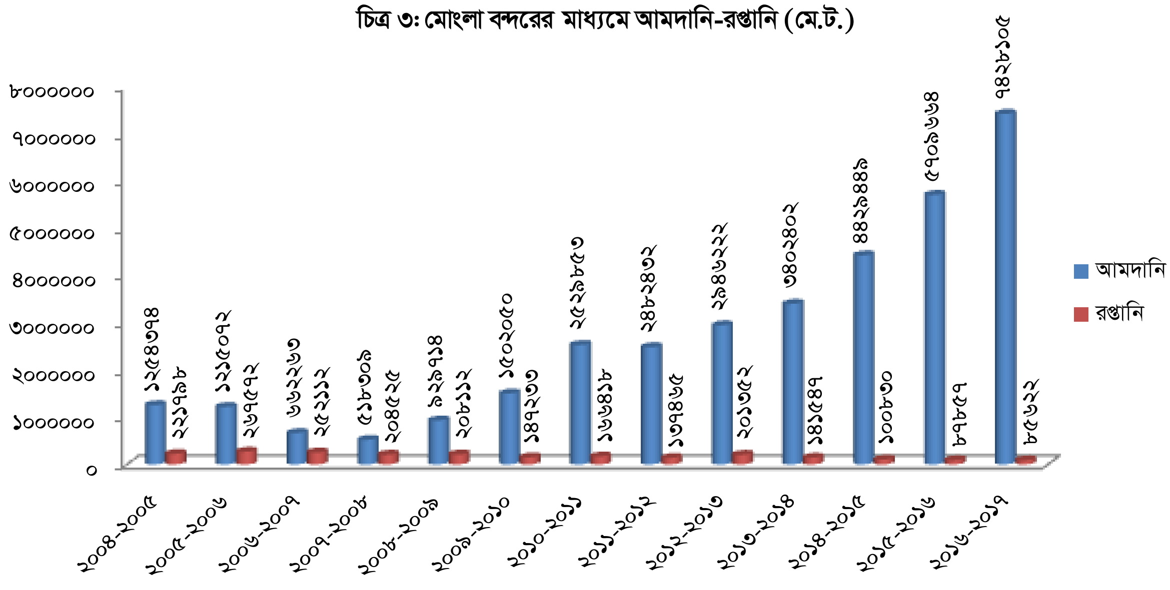


তথ্যসূত্র: ট্রাফিক বিভাগ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

একই অর্থবছরে আমদানি পণ্যের তালিকায় দ্বিতীয় ও তৃতীয় অবস্থানে রয়েছে যথাক্রমে সার ও কয়লা। অন্যদিকে, মোংলা বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি পণ্যের সিংহভাগ (৯০%) জুড়ে আছে পাট, পাটজাত দ্রব্য ও হিমায়িত চিংড়ি। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে এই বন্দর ব্যবহার করে সবচেয়ে বেশি রপ্তানি হয়েছে চিংড়ি, যা মোট রপ্তানি পণ্যের ৩৭%। দ্বিতীয় সর্বোচ্চ রপ্তানি হয়েছে পাট, যা মোট রপ্তানির ৩০%। একই অর্থবছরে পাটজাত দ্রব্য রপ্তানি হয়েছে ২৩%, যা তৃতীয় সর্বোচ্চ রপ্তানি পণ্য।

২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের ইতিহাসে সবচেয়ে বেশি পরিমাণ পণ্য আমদানি হয়েছে (৭৪ লক্ষ মেট্রিক টন)। বিপরীতে, একই অর্থবছরে বন্দরের মাধ্যমে মোট ৮৫ হাজার মেট্রিক টন পণ্যদ্রব্য রপ্তানি হয়েছে, যা গত ১৩ বছরের মধ্যে সর্বনিম্ন। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে এই বন্দর ব্যবহার করে রপ্তানি হয়েছে মোট পণ্যের মাত্র ১% এবং আমদানি হয়েছে ৯৯%।

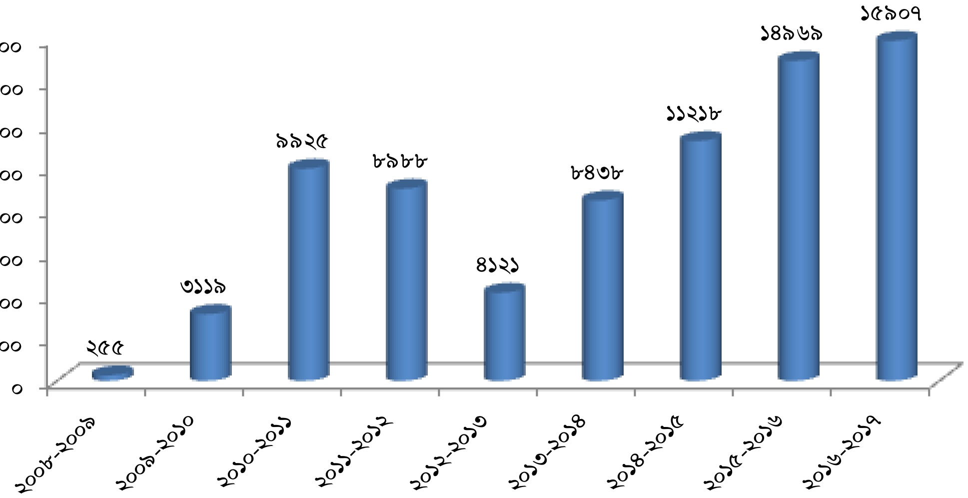
চিত্র ৩: মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি (মে.ট.)



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

বর্তমানে মোংলা বন্দরের একটি গুরুত্বপূর্ণ আমদানি পণ্য রিকন্ডিশন্ড গাড়ি। ২০০৮-২০০৯ অর্থবছরে ২৫৫টি গাড়ি আমদানির মাধ্যমে এই বন্দর দিয়ে গাড়ি আমদানির সূচনা, যা বছর বছর বেড়েই চলেছে। সর্বশেষ ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে এই বন্দর দিয়ে মোট গাড়ি আমদানি হয়েছে ১৫,৯০৭টি, যা মোংলা বন্দরের মাধ্যমে গাড়ি আমদানির নয় বছরের ইতিহাসে সর্বোচ্চ।

চিত্র ৪: মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানিকৃত গাড়ির সংখ্যা



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

মোংলা বন্দরের আয়-ব্যয় সম্পর্কিত তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায় এক দশক আগে বন্দরটি ছিল একটি লোকসানী প্রতিষ্ঠান। ২০০৮-২০০৯ অর্থবছর থেকে বন্দরটি মুনাফা করতে শুরু করে। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে বন্দরটির নিট মুনাফা হয় ৭১ কোটি ৪১ লক্ষ টাকা, যা গত ১৩ বছরের মধ্যে সর্বোচ্চ।

সারণি ১: মোংলা বন্দরের আয়-ব্যয়

	মোংলা বন্দরের আয় (কোটি টাকা)	মোংলা বন্দরের ব্যয় (কোটি টাকা)	মুনাফা/লোকসান
২০০৪-২০০৫	৪৫.৪৮	৫৭.১০	-১১.৬২
২০০৫-২০০৬	৪৭.২৫	৫৬.৬৪	-৯.৪০
২০০৬-২০০৭	৪৯.৩৪	৫৫.৫৩	-৬.১৯
২০০৭-২০০৮	৪৭.৭০	৪৭.৬৫	০.০৪
২০০৮-২০০৯	৫৮.৪০	৫৫.৪৩	২.৯৭
২০০৯-২০১০	৬৬.৪৯	৬৪.২২	২.২৭
২০১০-২০১১	৮৫.৫২	৬৩.৬৯	২১.৮৩
২০১১-২০১২	১০৫.৮১	৭১.৬৬	৩৪.১৪
২০১২-২০১৩	১৩৮.০৮	৯৪.১৩	৪৩.৯৫
২০১৩-২০১৪	১৫৫.৭৩	১০২.১০	৫৩.৬৩
২০১৪-২০১৫	১৭০.১৭	১০৯.৪৭	৬০.৬৯
২০১৫-২০১৬	১৯৬.৬২	১৩১.৮৮	৬৪.৭৪
২০১৬-২০১৭	২২৬.৫৬	১৫৫.১৫	৭১.৪১

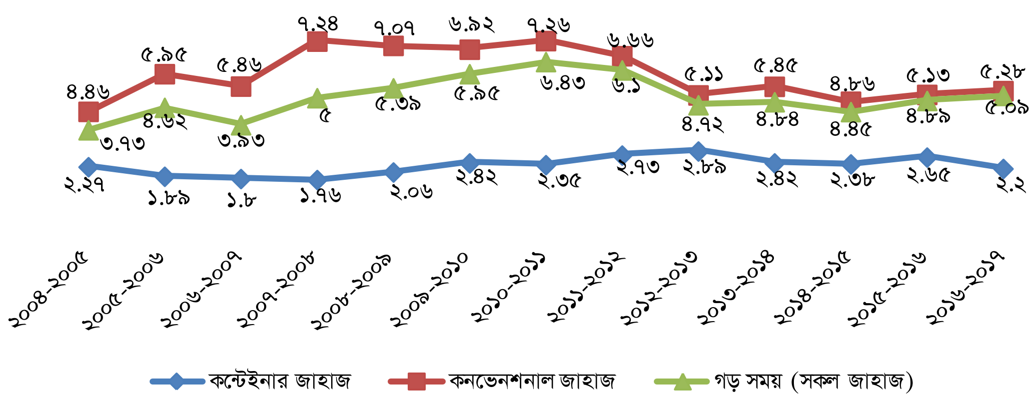
তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

টার্ন এরাউন্ড টাইম

সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন এবং মালামাল খালাশ-বোঝাইয়ের পর বহির্গমনের মধ্যবর্তী সময়কে টার্ন এরাউন্ড টাইম হিসেবে বিবেচনা করা হয়। একটি বন্দরের প্রকৃত সক্ষমতা বুঝতে এই টার্ন এরাউন্ড টাইম খুবই গুরুত্বপূর্ণ। অর্থাৎ, কোন বন্দরের ক্ষেত্রে টার্ন এরাউন্ট টাইম যতো কম, বন্দরটি ততো বেশি সক্ষম। মোংলা বন্দরের টার্ন এরাউন্ট টাইমের উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা

যায়, গত পাঁচ বছরে গড় টার্ন এরাউন্ড টাইমের ক্রমাগত বৃদ্ধি ঘটেছে, যা ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে এসে হয়েছে ৫ দিন। উল্লেখ্য, কনভেনশনাল জাহাজের ক্ষেত্রে টার্ন এরাউন্ড টাইম বাড়লেও উন্নতি হয়েছে কন্টেইনার জাহাজ ব্যবস্থাপনায়। গত অর্থবছরে কন্টেইনার জাহাজের টার্ন এরাউন্ড টাইম ছিল ২.২ দিন, যা গত ৮ বছরের মধ্যে সর্বনিম্ন।

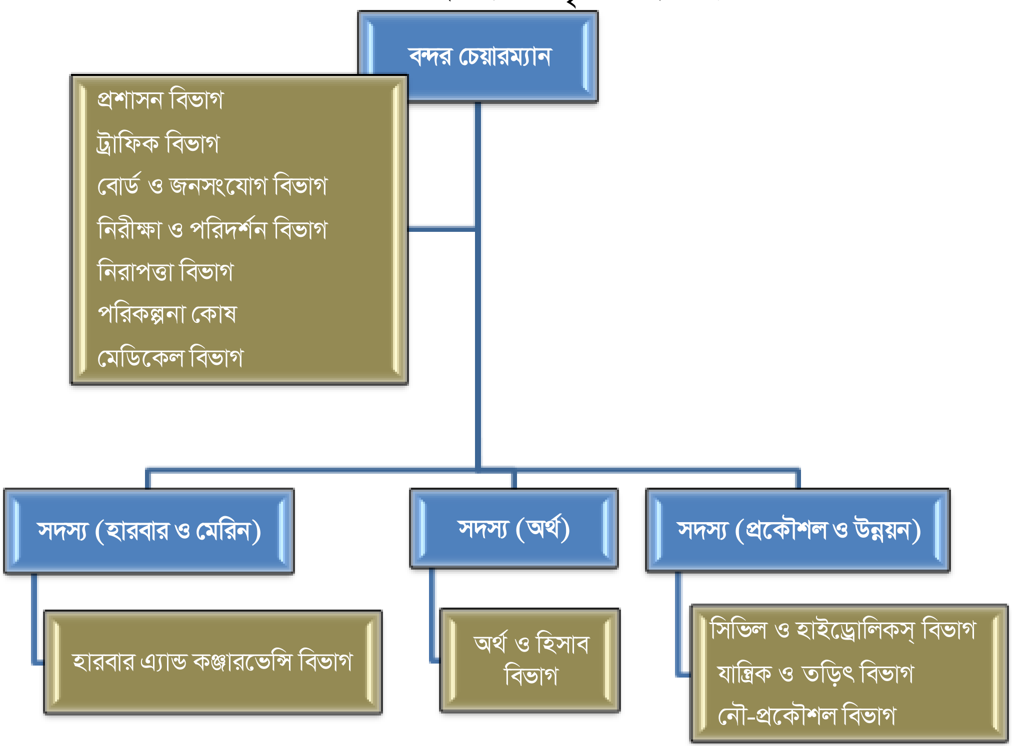
চিত্র ৫: মোংলা বন্দরে বিভিন্ন জাহাজের টার্ন এরাউন্ড টাইম



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

মোংলা বন্দর বাংলাদেশ সরকারের নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণাধীন একটি স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় বন্দরের সকল কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণ এবং পার্লামেন্টারি স্ট্যান্ডিং কমিটি কার্যক্রম পরীবিক্ষণ করে থাকে। বন্দরের ব্যবস্থাপনা সরকার কর্তৃক নিযুক্ত চার সদস্য বিশিষ্ট একটি বোর্ডের ওপর ন্যস্ত, যার নির্বাহী প্রধান বন্দরের চেয়ারম্যান। এছাড়া বাকীরা হলেন সদস্য (প্রকৌশল ও উন্নয়ন), সদস্য (হারবার ও মেরিন) এবং সদস্য (অর্থ)।[৬] বন্দরের অপারেশন, প্রশাসন, অর্থ ও উন্নয়ন নীতি নির্ধারণের দায়িত্ব এই চার সদস্যের বোর্ডের ওপর ন্যস্ত। বন্দরে কার্যক্রম পরিচালনায় মোট ১২টি বিভাগ রয়েছে।[৭]

চিত্র ৬: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রশাসনিক কাঠামো



[৬]মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর অফিসিয়াল ওয়েবসাইট (www.mpa.gov.bd), accessed on 20 April 2017.
[৭]মোংলা বন্দরের ১২টি বিভাগ ও কার্যক্রম সম্পর্কে ধারণা পেতে সংযুক্তি ২ দেখুন।

মোংলা বন্দরে আসা বিভিন্ন ধরনের জাহাজ

মোংলা বন্দরে আসা সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে প্রথমত দুই ভাগে ভাগ করা যায়। এক ধরনের হচ্ছে সরাসরি আন্তর্জাতিক রুটের জাহাজ, যেগুলো মূলত সিঙ্গাপুর পোর্ট, মালয়েশিয়ার তানজুং পেলেপাস পোর্ট বা কলম্বো পোর্ট হয়ে মালামাল আনা-নেওয়া করে। আর দ্বিতীয় ধরনের হচ্ছে ভারত-বাংলাদেশ প্রটোকল ভেসেল, যেগুলো মূলত ভারত-বাংলাদেশ নৌ-প্রটোকল রুট ব্যবহার করে পণ্য আনা-নেওয়া করে। পণ্যের ধরন ভেদে মোংলা বন্দরে আসা জাহাজগুলোকে মূলত চারটি ভাগে ভাগ করা যায় - বাল্ক পণ্যের জাহাজ, কন্টেইনার জাহাজ, গাড়ির জাহাজ এবং গ্যাস ও তেলের বিশেষায়িত জাহাজ। মোংলা বন্দরে গত ১৩ বছরের মধ্যে ২০০৭-২০০৮ অর্থবছরে মোংলা বন্দরে সবচেয়ে কম জাহাজ (১২৭টি) এসেছে। তবে পরবর্তী অর্থবছরগুলোতে জাহাজ সংখ্যা ক্রমাগত বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরের ইতিহাসে সর্বোচ্চ সংখ্যক (৮৫৬টি) জাহাজ এসেছে।[৮] একই অর্থবছরে মোংলা বন্দরে কনভেনশনাল জাহাজও এসেছে সর্বোচ্চ সংখ্যক (৫৮৩টি)।

মোংলা বন্দরে জাহাজ আগমনের এই ক্রমবর্ধমান চিত্রের একটি বিপরীত চিত্রও রয়েছে। বন্দরে আসা কন্টেইনার জাহাজের পরিসংখ্যান বিশ্লেষণ করে দেখা যায় ২০১৩-২০১৪ অর্থবছরে গত ১৩ বছরের মধ্যে মোংলা বন্দরে সর্বোচ্চ সংখ্যক কন্টেইনার জাহাজ এসেছে। তবে পরবর্তী অর্থবছরগুলোতে কন্টেনার জাহাজের সংখ্যা ক্রমাগত হ্রাস পেয়েছে। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে বন্দরে কন্টেইনার জাহাজ এসেছে মাত্র ৩৭টি, যা গত ১৩ বছরের মধ্যে তৃতীয় সর্বনিম্ন।[৯]

সারণি ২: বিভিন্ন অর্থ-বছরে মোংলা বন্দরে আগত বিভিন্ন ধরনের জাহাজ

অর্থবছর / জাহাজ	০৪-০৫	০৫-০৬	০৬-০৭	০৭-০৮	০৮-০৯	০৯-১০	১০-১১	১১-১২	১২-১৩	১৩-১৪	১৪-১৫	১৫-১৬	১৬-১৭
কন্টেইনার জাহাজ	৪৬	৪৪	৪৭	৩৯	৪৭	৩৩	৪৪	৩৫	৪৭	৭২	৬৭	৪৬	৩৭
কনভেনশনাল জাহাজ	৯৮	৮৮	৬৪	৫৫	৯৩	১২০	২২৩	২০১	২২৬	২৮১	৩৩৮	৪৪২	৫৮৩
প্রটোকল জাহাজ	৩১৩	২৫৪	৮৩	৩৩	১২	৩৪	৩০	৩১	৫৬	২	৮৬	১৫৪	২৩৬
মোট জাহাজ	৪৫৭	৩৮৬	১৯৮	১২৭	১৫২	১৮৭	২৯৭	২৬৭	৩২৯	৩৫৫	৪৯১	৬৪২	৮৫৬

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

মোংলা কাস্টম হাউজ

ব্রিটিশ ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানি শুল্ক ফাঁকি দিয়ে লবণ চোরাচালান প্রতিরোধে ১৮০৩ সালে বঙ্গে প্রথম কাস্টম হাউজ প্রতিষ্ঠা করেছিল (কবির ও অন্যান্য, ২০১৪)। স্বাধীন বাংলাদেশে ১৯৭২ সালে জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের অধীনে কাস্টমস অ্যাক্ট-এর মাধ্যমে বাংলাদেশ কাস্টমস প্রতিষ্ঠা লাভ করে।[১০]কাস্টমস কর্তৃপক্ষের মৌলিক কাজ কাস্টমস আইন ১৯৬৯ এবং মূল্য সংযোজন আইন ১৯৯১ অনুসরণ করে সরকারের পক্ষে রাজস্ব আদায়।[১১] বাংলাদেশে কাস্টমস সমুদ্র বন্দর, বিমান বন্দর, স্থল বন্দর ও ইনল্যান্ড কন্টেইনার ডিপোতে নিয়োজিত আছে। বর্তমানে বাংলাদেশে মোট ছয়টি কাস্টম হাউজ আছে, যার একটি মোংলা কাস্টম হাউজ।

মোংলা কাস্টম হাউজের সৃষ্টি মূলত মোংলা বন্দরকে কেন্দ্র করে। ১৯৫০ সালের মাঝামাঝি সময়ে খুলনা শহর থেকে দক্ষিণে, পশুর নদীর তীরে, চালনা নামক স্থানে মোংলা কাস্টম হাউজের যাত্রা শুরু হয়েছিল। শুরুতে প্রতিষ্ঠানটির নাম ছিল 'চালনা শুল্ক কাচারি'। 'মোংলা কাস্টম হাউজ' নামকরণ করা হয় ১৯৬৫ সালে।[১২] মোংলা কাস্টম হাউজের স্থায়ী কার্যালয় মোংলা বন্দর থেকে

[৮]বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা বন্দরে আগত মোট জাহাজ সংখ্যা সংযুক্তি ৯ এ বার চার্টের মাধ্যমে উপস্থাপন করা হয়েছে।

[৯] বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা বন্দরে আগত কন্টেইনার জাহাজের লাইন চার্ট দেখতে সংযুক্তি ৮ দেখুন।

[১০]বিস্তারিত জানতে দেখুন: Bangladesh Customs, Wikipedia, Accessed from:https://en.wikipedia.org/wiki/Bangladesh_Customs

[১১]বিস্তারিত জানতে দেখুন:Customs Duty,Accessed from:http://en.banglapedia.org/index.php?title=Customs_Duty

[১২]Video documentary on the Mongla custom house, Khulna. Accessed from: https://www.youtube.com/watch?v=Zt0qNk_2xQM

প্রায় ৫৩ কি.মি. দূরে, খুলনা শহরের খালিশপুর এলাকায় অবস্থিত। মোংলা বন্দরে 'মোংলা বন্দর জেটি পরীক্ষণ ইউনিট' নামে প্রতিষ্ঠানটির একটি শাখা কার্যালয় রয়েছে।

মোংলা কাস্টম হাউজ বাংলাদেশ সরকারের অর্থ মন্ত্রণালয়ের অভ্যন্তরীণ সম্পদ বিভাগের অধীন জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের একটি প্রতিষ্ঠান। প্রতিষ্ঠানটির স্থায়ী কার্যালয় খুলনার খালিশপুরে ১৫.৮৫ একর জায়গার ওপর অবস্থিত। রাজস্ব আহরণের ক্ষেত্রে প্রতিষ্ঠানটি জাতীয় রাজস্ব বোর্ড, রাজস্ব বোর্ডের অধীন কেন্দ্রীয় গোয়েন্দা সংস্থা, শুল্ক গোয়েন্দা, জাতীয় আয়কর বিভাগ, মূসক বিভাগ, ব্যাংক, পুলিশ, বিজিবি, কোস্ট গার্ড, র‍্যাব ও বিভিন্ন ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানের সমন্বয়ে কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। মোংলা বন্দর থেকে মোংলা কাস্টম হাউজের প্রধান রাজস্ব আদায়ের খাত আমদানিকৃত গাড়ি। দেশে আমদানি হওয়া মোট গাড়ির প্রায় ৬০% এর শুল্কায়ন হয় এই কাস্টম হাউজের মাধ্যমে। এই কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্যের ৫৫%-ই খালাস হয় শূন্য শুল্ক হারে। শূন্য শুল্ক হারে আমাদনি হওয়া এই পণ্যগুলোর অন্যতম সার ও গম। উল্লেখ্য, ২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা কাস্টম হাউজে ৩ হাজার ৯৮ কোটি ৬০ লক্ষ টাকার রাজস্ব আদায় হয়েছে এবং প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৪.৩৮%।

সারণি ৩: বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা কাস্টম হাউজের রাজস্ব আদায়

অর্থবছর	আদায় (কোটি টাকা)	প্রবৃদ্ধি
২০১২-২০১৩	১৪৬৪.৫৪	২২.২২%
২০১৩-২০১৪	১৯৩৭.১০	৩২.২৭%
২০১৪-২০১৫	২৪১৬.১৭	২৪.৭৩%
২০১৫-২০১৬	২৯৬৮.৫০	২২.৮৬%
২০১৬-২০১৭	৩০৯৮.৬	৪.৩৮%

* ২০১৫-২০১৬ এবং ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোংলা কাস্টম হাউজের রাজস্ব আদায়ের লক্ষ্যমাত্রা ছিল লক্ষ্যমাত্রা ছিল ২৬৫৫ কোটি টাকা এবং ৩১৭৬ কোটি টাকা।
তথ্যসূত্র: মোংলা কাস্টম হাউজ সম্পর্কিত ডকুমেন্টারি ফিল্ম ও মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ (২০১৭)।

১.২ গবেষণার যৌক্তিকতা

দেশের গুরুত্বপূর্ণ সেবা খাতসমূহে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করার লক্ষ্যে ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) বিভিন্ন সময় গবেষণা এবং চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণের জন্য অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। এই কার্যক্রমের অংশ হিসেবে টিআইবি ইতোমধ্যে দেশের গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্র বন্দর ও স্থল বন্দরগুলোতে বেশ কয়েকটি অনুসন্ধানী ও ফলোআপ গবেষণা পরিচালনা করেছে। উল্লেখ্য, ২০০৪ সালে চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর ও বন্দর সংশ্লিষ্ট কাস্টমস সেবায় বিদ্যমান সমস্যা ও সমাধানের উপায় নিয়ে টিআইবি একটি অনুসন্ধানী গবেষণা পরিচালনা করে।[১৩] বেনাপোল ও টেকনাফ স্থল বন্দরের ওপর ২০০৬ সালে টিআইবি আরেকটি অনুসন্ধানী গবেষণা পরিচালনা করে। এরই ধারাবাহিকতায় ২০০৭ ও ২০০৮ সালে যথাক্রমে চট্টগ্রাম বন্দর[১৪] ও কাস্টমস হাউজের[১৫] ওপর পৃথক দু'টি ফলোআপ গবেষণা পরিচালিত হয়। বুড়িমারী স্থল বন্দরের সীমাবদ্ধতা ও উত্তরণের উপায় নিয়ে ২০০৯ সালে পরিচালিত হয় একটি গবেষণা।[১৬] সর্বশেষ ২০১৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজের আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশন এর ক্ষেত্রে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায় নিয়ে টিআইবি গবেষণা পরিচালনা করে।[১৭]

বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন গবেষণায় মোংলা বন্দরের সক্ষমতা বিশ্লেষণই মূলত প্রাধান্য পেয়েছে। এগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ হিসেবে উঠে এসেছে চ্যানেলে পলি অবক্ষেপণের উচ্চ হার, অপর্যাপ্ত ড্রেজিং, পুরোনো উপকরণ, পশ্চাতভূমির সাথে দুর্বল যোগাযোগ ইত্যাদি বিষয় (এডিবি, ২০১১; সরকার ও রহমান, ২০১৫; সাহা, ২০১৫ এবং ইসলাম ও হায়দার, ২০১৬)। আবার, এডিবি'র প্রতিবেদনে (২০১১) সরকারের আগ্রহকে মোংলা বন্দরের জন্য শক্তিশালী দিক হিসেবে দেখানো হলেও ইসলাম ও হায়দার (২০১১) সরকারের মনোযোগের ঘাটতিকে বন্দরের জন্য নেতিবাচক হিসেবে বিশ্লেষণ করেছেন। ইসলাম ও হায়দার (২০১১) মোংলা বন্দরের টার্নএরাউন্ড টাইমকে তুলনামূলক কম হিসেবে উপস্থাপন করলেও সরকার ও রহমান (২০১৫) এটিকে তুলনামূলক বেশি হিসেবে উপস্থাপন করেছেন। উল্লেখ্য, পূর্ববর্তী এসব গবেষণায় মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানি প্রক্রিয়ায়

[১৩] মোল্যা, মু., ডায়াগনস্টিক স্টাডি: চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৪।
[১৪] মাহমুদ, ত. ও রোজেটি, জ., চট্টগ্রাম বন্দরের সমস্যা ও সম্ভাবনা: ফলোআপ ডায়াগনস্টিক স্টাডি, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৭।
[১৫] মাহমুদ, ত. ও রোজেটি, জ., চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ: সমস্যা ও উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৮।
[১৬] মনজুর-ই-খোদা ও তালুকদার, ম., বুড়িমারী স্থল বন্দরের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়ম: উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৯।
[১৭] মনজুর-ই-খোদা ও রোজেটি, জ., চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশণ: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০১৪।

বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ বিশ্লেষণ এবং তা থেকে উত্তরণের উপায় নির্ধারণের উদ্যোগ লক্ষ করা যায় নি। একইভাবে, মোংলা বন্দর সম্পর্কিত বিশ্লেষণে মোংলা কাস্টম হাউজের সম্পৃক্ততা একেবারেই পরিলক্ষিত হয় নি।[১৮]

স্থানীয় নাগরিক সমাজ ও সচেতন নাগরিক কমিটির (সনাক) পক্ষ থেকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ নিয়ে গবেষণা পরিচালনা করার চাহিদা রয়েছে। একই সাথে দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলনকে জোরদার করার লক্ষ্যে সরকারের সহায়ক শক্তি হিসেবে টিআইবি সরকারি ও বেসরকারি বিভিন্ন সেবাখাতের ওপর গবেষণা ও নানামুখী কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে, যার একটি হচ্ছে বন্দর।

বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন গণমাধ্যমে প্রকাশিত সংবাদে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন এবং পণ্যের শুল্কায়ন ও ছাড় প্রক্রিয়ায় দীর্ঘসূত্রতাসহ নানমুখী সীমাবদ্ধতা, অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগ প্রকাশ হয়েছে। আবার, পূর্ববর্তী গবেষণাগুলো থেকেও দেখা যায় বাংলাদেশে ব্যবসায়ীরা বন্দর এবং কাস্টমসে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া, সক্ষমতার ঘাটতি ও স্বেচ্ছাচারিতার কারণে সেবা পেতে দীর্ঘসূত্রতায় পড়েন।[১৯] পাশাপাশি, পরীক্ষণ সুবিধার ঘাটতি, আমদানিকারক বা রপ্তানিকারক কর্তৃক মামলা দায়ের, আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবসায়ীদের মিথ্যা ঘোষণা ইত্যাদির কারণেও আমদানি বা রপ্তানি পণ্য ছাড় হতে বিলম্ব হয় (জামান ও ইউসুফ, ২০১১)। হোয়েক ও নিসিটা'র বরাত দিয়ে জামান ও ইউসুফ (২০১১) তাদের নিবন্ধে তুলে ধরেছেন যদি আমদানি-রপ্তানি ব্যয় ১০ শতাংশ কমানো সম্ভব হয়, তাহলে আমদানি-রপ্তানির ৫ শতাংশ প্রবৃদ্ধি ঘটবে।

এ প্রেক্ষাপটে টিআইবি মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায় অনুসন্ধানে এই নিবিড় গবেষণা সম্পন্ন হয়েছে। টিআইবি বিশ্বাস করে এই গবেষণার মাধ্যমে উঠে আসা সুপারিশসমূহের সঠিক বাস্তবায়ন হলে বন্দর ও কাস্টম হাউজের সামগ্রিক কার্যক্রমে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা বৃদ্ধি পাবে। এর মধ্য দিয়ে মোংলা বন্দরের সামগ্রিক ব্যবস্থাপনায় যেমন গতি আসবে, তেমনি বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে।

১.৩ গবেষণার উদ্দেশ্য

মোংলাবন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে পণ্য আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনার করার লক্ষ্যে এই গবেষণাটি পরিচালিত হয়েছে। এই গবেষণার সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যগুলো নিম্নরূপ:

- আমদানি-রপ্তানি পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় মোংলা বন্দরে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা;
- আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় কাস্টম হাউজে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা;
- বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ হতে উত্তরণের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রস্তাব করা।

১.৪ গবেষণার আওতা

গবেষণাটিতে মোংলা কাস্টম হাউজ ও বন্দরের মাধ্যমে পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড় প্রক্রিয়াকে আওতা হিসেবে নির্ধারণ করা হয়েছে। এই বিবেচনায় এই প্রক্রিয়ায় সংশ্লিষ্ট মুখ্য অংশীজনদের আমদানি-রপ্তানি সংশ্লিষ্ট কাজের ধরন, কাজের ক্ষেত্রে শিকার হওয়া এবং সৃষ্টি করা প্রতিবন্ধকতা, সীমাবদ্ধতা এবং অনিয়মের প্রতি বিশেষভাবে দৃষ্টিপাত করা হয়েছে। একইভাবে আমদানি-রপ্তানির সাথে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিষয়, যেমন পশুর চ্যানেলের নাব্যতা, পণ্য খালাশ-বোঝাইয়ের শ্রমিক, চ্যানেলে খনন (ড্রেজিং), লাইটারেজ জাহাজ সরবরাহ ইত্যাদি বিষয়ও গবেষণাটিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

১.৫ গবেষণা পদ্ধতি ও তথ্যের উৎস

এই গবেষণায় মূলত গুণগত গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। গবেষণার উদ্দেশ্য পূরণে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পর্যবেক্ষণ ও মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকারকে প্রত্যক্ষ উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি হিসেবে ব্যবহার করা হয়েছে।

ক. মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা ও কর্মচারী, বিভিন্ন সিএন্ডএফ এজেন্সির প্রতিনিধি, শিপিং এজেন্ট, স্টিভিডোর, ক্যারিয়ার, আমদানি-রপ্তানির সাথে সম্পৃক্ত সরকারি বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা-কর্মচারী, সাংবাদিক, ব্যবসায়িক নেতৃবৃন্দ ও অন্যান্য অংশীজনদের মধ্য থেকে ১০৬ জন মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

খ. পর্যবেক্ষণ: মোংলা বন্দর ও কাস্টমসেলাকায় অবস্থান করে বন্দর-সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে, বিশেষ করে মোংলা বন্দর জেটি এলাকায় অবস্থান করে কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এসময় বন্দরের কর্মী, পণ্য

[১৮]প্রাসঙ্গিক সাহিত্য পর্যালোচনা সংযুক্তি ১ এ উপস্থাপন করা হয়েছে।

[১৯] মোংলা বন্দর সম্পর্কিত পূর্ববর্তী বিভিন্ন গবেষণার আলোকে প্রাসঙ্গিক সাহিত্য পর্যালোচনা সংযুক্তি ১ এ তুলে ধরা হয়েছে।

ডেলিভারি নিতে আসা ট্রাক ড্রাইভার, স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানের ওয়াচম্যানসহ বিভিন্ন জনের কাছ থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এই সমস্ত তথ্য গবেষণাটিতে অন্যান্য গবেষণা উপকরণ ব্যবহারের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্য যাচাই করতে সহযোগিতা করেছে।

গ. তথ্য সংগ্রহের পরোক্ষ উৎস: তথ্যের পরোক্ষ উৎস হিসেবে আধেয় বিশ্লেষণ, মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন দাপ্তরিক দলিল, প্রবন্ধ, সাময়িকী, ওয়েবসাইট, অন্যান্য প্রকাশনা এবং মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের ওপর বিভিন্ন গণমাধ্যমে প্রকাশিত প্রতিবেদন ইত্যাদি ব্যবহার করা হয়েছে।

১.৬ গবেষণার সময়

গবেষণাটিতে মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের কার্যক্রম পরিচালিত হয় জুলাই ২০১৭ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত।

১.৭ প্রতিবেদনের কাঠামো

এই গবেষণা প্রতিবেদনটিকে মোট সাতটি অধ্যায়ে ভাগ করা হয়েছে। প্রথম অধ্যায়ে তুলে ধরা হয়েছে গবেষণার প্রেক্ষাপট, যৌক্তিকতা, উদ্দেশ্য, গবেষণা পরিচিতি ইত্যাদি বিষয়। দ্বিতীয় অধ্যায়ে মোংলা বন্দর এবং মোংলা কাস্টম হাউজেরমাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সাথে জড়িত বিভিন্ন অংশীজন ও তাদের কার্যক্রম সম্পর্কে আলোচনা করা হয়েছে। তৃতীয় অধ্যায়ে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে শুল্কায়ন, পণ্য ছাড় ও জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া এবং সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনার ধাপ সম্পর্কে আলোচনা করা হয়েছে। চতুর্থ অধ্যায়ে মোংলা কাস্টম হাউজের ক্ষেত্রে বিদ্যমান বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা হয়েছে। পঞ্চম অধ্যায়ে পর্যালোচনা করা হয়েছে মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে বিদ্যমান বিভিন্ন অভ্যন্তরীণ এবং বহিঃস্থ চ্যালেঞ্জ সম্পর্কে। ষষ্ঠ অধ্যায়ে সুশাসনের চারটি নির্দেশকের আলোকে মোংলা বন্দর এবং কাস্টম হাউজের বর্তমান অবস্থা বিশ্লেষণ করা হয় হয়েছে। সর্বশেষ সপ্তম অধ্যায়ে সামগ্রিক পর্যালোচনা এবং মোংলা বন্দর ও মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের জন্য সুপারিশমালা প্রস্তাব করা হয়েছে।

আমদানি-রপ্তানির সাথে জড়িত বিভিন্ন অংশীজন ও তাদের কার্যক্রম

মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারের প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ সংযোগ রয়েছে। তবে আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকদের পক্ষ থেকে মোংলা বন্দরকে মূলত ব্যবহার করে শিপিং এজেন্ট, সিএন্ডএফ এজেন্ট এবং স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলো। আর সামগ্রিক প্রক্রিয়ার বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে শুল্ক আদায়সহ আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য নিয়ন্ত্রণের কাজটি করে থাকে মোংলা কাস্টম হাউজ। মোংলা ইপিজেড-এ স্থাপিত প্রতিষ্ঠানগুলোও মূলত মোংলা বন্দরকে কেন্দ্র করে তাদের কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। আর কোস্টগার্ড সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে সামগ্রিক নিরাপত্তা দেবার পাশাপাশি চ্যানেলে চোরাচালান প্রতিরোধে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। মুখ্য এই অংশীজনদের পাশাপাশি মোংলা বন্দরের সাথে পরোক্ষভাবে সম্পৃক্ত রয়েছে মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট, পোর্ট হেলথ, আয়কর বিভাগ, বাংলাদেশ নেভী, বাংলাদেশ পুলিশসহ আরও অনেকে।

চিত্র ৭: মোংলা বন্দরের সাথে জড়িত মুখ্য অংশীজনসমূহ

২.১ মোংলা বন্দর

ভৌগোলিক অবস্থানগত কারণে মোংলা বন্দরকে প্রাকৃতিক বিপর্যয় থেকে সুরক্ষিত বিশ্বের পরিবেশবান্ধব বন্দরগুলোর অন্যতম হিসেবে বিবেচনা করা হয়। মোংলা বন্দরের ভৌগোলিক অবস্থান অক্ষাংশ ২১ ডিগ্রি ২৬.৯ মিনিট উত্তর এবং দ্রাঘিমাংশ ৮৯ ডিগ্রি ৩৪.৪ মিনিট পূর্ব।[২০]দক্ষিণে হিরণপয়েন্ট থেকে শুরু হয়ে উত্তরে খুলনাস্থ রুজভেল্ট জেটি পর্যন্ত এই বন্দরের কার্যক্রম বিস্তৃত।[২১] খুলনা শহর থেকে প্রায় ৫০ কি.মি. দক্ষিণে এবং বঙ্গোপসাগর থেকে ১৩১ কি.মি. উত্তরে বন্দরটি অবস্থিত। ঢাকা থেকে মোংলা বন্দরের দূরত্ব ১৯০ কি.মি.।[২২]

২.১.১ মোংলা বন্দরের মিশন ও ভিশন

মোংলা বন্দরের মিশন আন্তর্জাতিক শিপিং লাইনসহ সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের জেটি, গুদাম ও কার্গো হ্যান্ডলিং-এর জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতির সুবিধা প্রদান, দিবা-রাত্রি নিরাপদ শিপিং-এর জন্য বিধান তৈরি এবং চ্যানেলে পর্যাপ্ত নাব্যতা বজায় রাখার সুবিধা প্রদান। মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ছয়টি ভিশনকে সামনে রেখে তাদের সামগ্রিক কার্যক্রম পরিচালনা করছে:

- ২০২১ সাল নাগাদ বন্দরে বার্ষিক এক হাজার জাহাজ আনয়ন করা;

[২০]বিস্তারিত জানতে দেখুন: https://www.youtube.com/watch?v=A8kUzyQ7YAo, Documentary of Mongla Port Authority (Bangla).

[২১]http://mpa.khulnadiv.gov.bd/ , accessed on 6 January 2016.

[২২]মোংলা বন্দরের প্রেক্ষিতে বিভিন্ন স্থানের দূরত্ব সম্পর্কে বিস্তারিত জানতে দেখুন সংযুক্তি-১।

- বন্দর ব্যবহারকারীদের আন্তর্জাতিক মানের সেবা প্রদান নিশ্চিত করা;
- বন্দরভিত্তিক শিল্প বিকাশের জন্য অনুকূল পরিবেশ সৃষ্টি করা;
- বিশ্ব বাণিজ্যকে সামনে রেখে বন্দরের আধুনিকায়নে কাজ করা;
- বন্দরের আয় বৃদ্ধির মাধ্যমে জাতীয় রাজস্ব বৃদ্ধিতে অবদান রাখা এবং কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা;
- টেকসই অর্থনৈতিক উন্নয়নের জন্য নতুন নতুন বাণিজ্যিক বা ব্যবসায়িক জানালা উন্মোচন করা।

২.১.২ মোংলা বন্দরের বিভিন্ন বিভাগ ও কার্যক্রম

বন্দরের সামগ্রিক কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে সম্পাদনের জন্য ১২টি বিভাগ রয়েছে। এগুলো হলো প্রশাসন বিভাগ, ট্রাফিক বিভাগ, বোর্ড ও জনসংযোগ বিভাগ, নিরীক্ষা ও পরিদর্শন বিভাগ, নিরাপত্তা বিভাগ,পরিকল্পনা কোষ, চিকিৎসা বিভাগ, হারবার অ্যান্ড কনজারভেন্সি বিভাগ, অর্থ ও হিসাব বিভাগ, সিভিল ও হাইড্রোলিকস্ বিভাগ, যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগ, এবং নৌ-প্রকৌশল বিভাগ। এই বিভাগগুলোর প্রথম সাতটি সরাসরি বন্দর চেয়ারম্যানের নিয়ন্ত্রণে রয়েছে।[২৩]

২.১.৩ বন্দরের সক্ষমতা

আন্তর্জাতিক প্রতিযোগিতামূলক বাজারে টিকে থাকার জন্য বন্দরের সক্ষমতা খুবই গুরুত্বপূর্ণ, কারণ বিভিন্ন অবকাঠামো ও উপকরণ সক্ষমতাকে পূর্ণমাত্রায় ব্যবহার করতে না পারার কারণে বন্দরের পরিচালনা ব্যয় অনেক বেশি হয় এবং বন্দরকে লোকসান গুনতে হয়। আর এসব বিবেচনায় পৃথিবীব্যাপী বন্দর পরিচালনার দুটি মুখ্য উদ্দেশ্যের একটি বিদ্যমান সুযোগ-সুবিধার পূর্ণমাত্রার ব্যবহার এবং অপরটি বন্দরের কার্যক্রমের কার্যকর ব্যবস্থাপনা (এসমার, ২০০৮)।ইসলাম ও হায়দার (২০১৬) তাদের গবেষণায়মোংলা বন্দরের সক্ষমতা মূল্যায়নে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের পরিমাণ, আগত জাহাজের সংখ্যা, টার্নএরাউন্ড টাইম, রাজস্ব আয় এবং রাজস্ব ব্যয়কে নির্দেশক হিসেবে ব্যবহার করেছেন। আবার সরকার ও রহমান (২০১৫) বাংলাদেশের বন্দরগুলোর সক্ষমতাকে মূল্যায়ন করেছেন টার্নএরাউন্ড টাইম, অবকাঠামো, উপকরণ, পরিবহন যোগাযোগ, ডিজিটালাইজেশন, ব্যাংক ও ইন্সুরেন্স সুবিধা এবং বাণিজ্যিক যোগাযোগের বিবেচনায়।

নিম্নে মোংলা বন্দরের সক্ষমতাকে পাঁচটি ভাগে বিভক্ত করে উপস্থাপন করা হলো:

২.১.৩.১ মোংলা বন্দরের অবকাঠামোগত সক্ষমতা

মোংলা বন্দর চ্যানেলে মুরিং ও এংকরেজ মিলে একসাথে ৩৫টি জাহাজ নোঙ্গর করতে পারে। মধ্যপ্রাচ্যসহ এশিয়ার বিভিন্ন দেশ, অস্ট্রেলিয়া, ইউরোপ ও উত্তর আমেরিকার জাহাজগুলো এই বন্দরে নোঙ্গর করে থাকে।[২৪] সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য বন্দরের নিজস্ব সাধারণ কার্গো/কন্টেইনার জেটি রয়েছে ৫টি। এর পাশাপাশি অভ্যন্তরীণ নৌযানের জন্য বন্দরে ১টি কংক্রিট জেটি, পানি সরবরাহের জন্য ১টি পন্টুন এবং অভ্যন্তরীণ নৌযান ও ফেরির জন্য ১টি পন্টুন রয়েছে। এছাড়াও মোংলা বন্দর এলাকায় বিভিন্ন বেসরকারি প্রতিষ্ঠানের ৭টি প্রাইভেট জেটি রয়েছে। নদীতে মুরিং বয়া রয়েছে ৭টি এবং এংকরেজ পয়েন্ট রয়েছে পনেরটি। স্থায়ী বন্দর এলাকায় মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের মোট অধিগ্রহণকৃত মোট জমির পরিমাণ ২০৬৮.৮০ একর। এই জমির একটি অংশ বন্দর কর্তৃপক্ষ ব্যবহার করছে এবং একটি অংশ বেজা, বেপজাসহ বিভিন্ন সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠানকে বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে। বরাদ্দ দেওয়া এই জমির পরিমাণ ৯১৬.৯০ একর।[২৫]

মোংলা বন্দর এলাকায় বন্দরের ৪টি ট্রানজিট শেড রয়েছে, যেগুলোতে মোট জায়গার পরিমাণ ১৯,৬২৮ বর্গ মিটার এবং ধারণক্ষমতা ২০ হাজার মেট্রিক টন। অর্থাৎ প্রতিটি ট্রানজিট শেডে গড়ে প্রায় ৫,০০০ বর্গ মিটার জায়গা রয়েছে। বন্দরের মোট ওয়ার হাউজ রয়েছে ২টি, যেখানে মোট জায়গার পরিমাণ ১৯,৬৩০ বর্গ মিটার এবং ধারণক্ষমতা ৪০ হাজার মেট্রিক টন। ৩৬,০০০ বর্গ মিটারের ৪টি কন্টেইনার ইয়ার্ড রয়েছে, যেগুলোতে সিঙ্গেল স্টেকিং এ ২,১৮০ টিইইউস কন্টেইনার রাখা সম্ভব। ইয়ার্ডগুলোতে ধারণক্ষমতা তিন উচ্চতায় এককালীন ৬ হাজার টিইইউস এবং বার্ষিক ১ লক্ষ টিইইউস। এছাড়া, বন্দরে দুই হাজার গাড়ির ধারণ ক্ষমতার ২টি কার ইয়ার্ড রয়েছে; যেখানে বার্ষিক ধারণক্ষমতা ১৫,০০০ গাড়ি। পাশাপাশি, হিমায়িত পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহৃত রিফার কন্টেইনারের জন্য ১৬১টি ফ্রিজার প্লাগ ইন পয়েন্ট রয়েছে। এসবের পাশপাশি ওপেন ডাম্পের জন্য ২,৯০,০০০ বর্গ মিটারের সুবিস্তৃত পরিসর রয়েছে। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরের রুজভেল্ট জেটিতে ১,১২৫ বর্গ মিটার পরিসরের মোট ৩টি ট্রানজিট শেড রয়েছে। এছাড়া এই জেটিতে ওপেন ডাম্প রয়েছে ২৫,০০০ বর্গ মিটার।

---

[২৩]মোংলা বন্দরের বিভিন্ন বিভাগের কার্যক্রম সম্পর্কে ধারণা পেতে সংযুক্তি ২ দেখুন।

[২৪]https://banglapedia.org/index.php?title=মংলা_বন্দর, accessed on 6 January 2016.

[২৫] তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর ডকুমেন্টারি ফিল্ম।

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের মোট অফিস ভবন ৭টি, যার ৬টি মোংলা'তে এবং ১টি খুলনায় অবস্থিত। কর্মীদের জন্য বন্দরের মোট ৯১৬ ইউনিট আবাসন সুবিধা আছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক পরিচালিত বিদ্যালয়ের সংখ্যা ২টি এবং হাসপাতালের সংখ্যা ১টি। এছাড়া, বন্দর কর্তৃপক্ষের ৪টি রেস্ট হাউজ রয়েছে, যার ২টি মোংলা, ১টি খুলনা এবং ১টি ঢাকায় অবস্থিত।

২.১.৩.২ মোংলা বন্দরের নেভিগেশনাল সক্ষমতা

মোংলা বন্দরের এংকরেজে সর্বোচ্চ ২২৫ মিটার দৈর্ঘ্যে জাহাজ নোঙ্গরের অনুমতি রয়েছে। অন্যদিকে মুরিং বয়াতে সর্বোচ্চ অনুমোদিত দৈর্ঘ্য ১৮৫।[২৬] এংকরেজ, মুরিং বয়া এবং জেটিতে যথাক্রমে ৮.৫ মিটার, ৭.৫ মিটার এবং ৭.৫ মিটার ড্রাফটের জাহাজ নোঙ্গর করতে পারে। মোংলা বন্দর চ্যানেলে জাহাজের নিরাপদ চলাচলের জন্য জোয়ার-ভাটা খুবই গুরুত্বপূর্ণ। জোয়ারের ওপর নির্ভর করেই সমুদ্রগামী জাহাজগুলো চ্যানেলের অগভীর অংশ অতিক্রম করে। এই চ্যানেলে জোয়ার-ভাটায় পানির উচ্চতার পার্থক্য হয় ১.২ মিটার থেকে ৩.৫ মিটার পর্যন্ত। মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে পাইলটেজ বাধ্যতামূলক। পাইলটেজের সীমা ফেয়ারওয়ে বয়া থেকে শুরু করে মোংলা বন্দরের উত্তর সীমা পর্যন্ত বিস্তৃত। তবে সমুদ্রগামী জাহাজকে ফেয়ারওয়ে বয়া থেকে হিরণপয়েন্টের পাইলট বোর্ডিং গ্রাউন্ড পর্যন্ত জাহাজের মাস্টারই নেভিগেট করে নিয়ে আসেন। এখান থেকে বন্দর পাইলট আরোহণ করে মাস্টারকে নির্দেশনা দিয়ে জাহাজ এংকর পয়েন্ট পর্যন্ত নিয়ে আসেন। বন্দর চ্যানেলে নোঙ্গরের স্থানগুলো নিরাপদ এবং নরম কাদা মাটির। বন্দরে ১৪৫ মিটার দৈর্ঘ্য এবং ৬.৫ মিটার ড্রাফট বিশিষ্ট জাহাজের আগমন এবং বহির্গমনে রাত্রিকালীন নেভিগেশনের ব্যবস্থা রয়েছে। বন্দরে মোট ৭০টি লাইটেড বয়ার মধ্যে ৪৪টি সচল, ১৬টি মুরিং বয়ার মধ্যে ৬টি সচল, ১২টি লাইন টাওয়ারের মধ্যে ৬টি সচল রয়েছে এবং ২টি রোটেটিং বিকন রয়েছে। পোর্ট কন্ট্রোল, হারবার কন্ট্রোল এবং হিরণপয়েন্ট পাইলট স্টেশনের মধ্যে ২৪ ঘন্টা যোগাযোগের জন্য ভিএইচএফ চ্যানেল ১৬ এবং চ্যানেল ২৪ ব্যবহার করা হয়। সমুদ্রগামী জাহাজকে টাগ সুবিধা দিতে বন্দরের চারটি টাগ বোট রয়েছে। মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছে বর্তমানে মোট ৩২টি বিভিন্ন ধরনের সহায়ক জলযান রয়েছে। এই জলযানগুলোর একটি তালিকা সংযুক্তি ১৫ এ তুলে ধরা হয়েছে। উল্লেখ্য, এই জলযানগুলোর ৩০টি প্রায় ৩০ থেকে ৭০ বছরের পুরানো।

২.১.৩.৩ কার্গো হ্যান্ডলিং-এ মোংলা বন্দরের সক্ষমতা

আমদানি-রপ্তানি কার্গোর সঠিক ব্যবস্থাপনার জন্য সংশ্লিষ্ট সেবাগ্রহীতারা মোংলা বন্দরের বিভিন্ন সরঞ্জামের সুবিধা গ্রহণ করে থাকেন। সরঞ্জাম ব্যবহারের জন্য সেবাগ্রহীতাকে বন্দরের ট্রাফিক বিভাগে চাহিদা প্রেরণ করতে হয়। প্রেরিত চাহিদা মাফিক যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগ থেকে সরঞ্জাম সুবিধা দেওয়া হয়ে থাকে। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরে বর্তমানে ১০০ টন উত্তোলন সক্ষমতার মোবাইল ক্রেন রয়েছে ২টি, ৫০ টন উত্তোলন সক্ষমতার মোবাইল ক্রেন রয়েছে ১টি। মোংলা বন্দরের অন্যান্য সরঞ্জামের তালিকায় রয়েছে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার, হেভি ডিউটি ফর্কলিফটার ট্রাক, খালি কন্টেইনার হ্যান্ডেলার, রিচস্ট্যাকার, ডক সাইড ক্রেন এবং টার্মিনাল ট্রাক্টর। কার্গো হ্যান্ডলিং-এ ব্যবহৃত মোংলা বন্দরের বিভিন্ন উপকরণের একটি সংক্ষিপ্ত তালিকা এখানে তুলে ধরা হলো এবং একটি বিস্তৃত তালিকা সংযুক্তি-৭ এ তুলে ধরা হয়েছে।

সারণি ৪: কার্গো হ্যান্ডলিং'এ ব্যবহৃত মোংলা বন্দরের বিভিন্ন সরঞ্জাম

সরঞ্জামের নাম	ক্ষমতা	সংখ্যা
স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	৪০ টন	৬টি
হেভি ডিউটি ফর্কলিফটার ট্রাক	৩৫ টন	২টি
হেভি ডিউটি ফর্কলিফটার ট্রাক	৩০ টন	১টি
হেভি ডিউটি ফর্কলিফটার ট্রাক	২৫ টন	১টি
খালি কন্টেইনার হ্যান্ডেলার	৯ টন	৩টি
ফর্কলিফটার ট্রাক	৫ টন	৯টি
ফর্কলিফটর ট্রাক	৩ টন	১৫টি
রিচস্ট্যাকার	৪৫ টন	২টি
মোবাইল ক্রেন	১০০ টন	২টি
মোবাইল ক্রেন	৫০ টন	১টি
মোবাইল ক্রেন	৩৫ টন	১টি
মোবাইল ক্রেন	৩০ টন	১টি
মোবাইল ক্রেন	১৯ টন	১টি
মোবাইল ক্রেন	১১ টন	১টি

[২৬]বিস্তারিত জানতে দেখুন: http://bsaakhulna.info/basic-facts/

সারণি ৪: কার্গো হ্যান্ডলিং'এ ব্যবহৃত মোংলা বন্দরের বিভিন্ন সরঞ্জাম		
সরঞ্জামের নাম	ক্ষমতা	সংখ্যা
ডক সাইট ক্রেন	৫ টন	৩টি
টার্মিনাল ট্রাক্টর	৫০ টন	১৬টি

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (২০১৭)

২.১.৩.৪ বন্দরের বিদ্যুৎ ব্যবস্থা

সেবাগ্রহীতাদের নিরবচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সেবা প্রদানে জাতীয় গ্রিডের বিদ্যুতের পাশাপাশি মোংলা বন্দরের রয়েছে নিজস্ব জেনারেটর এবং সোলার প্যানেল। উল্লেখ্য, পিডিবির সঞ্চালন লাইনের বিদ্যুতের জন্য মোংলা বন্দরে মোট ৬টি বিদ্যুৎ উপকেন্দ্র রয়েছে। এর পাশাপাশি বন্দরের নিজস্ব জেনারেটর রয়েছে ৯টি। এছাড়া বন্দরের ৮০ কিলোওয়াট ক্ষমতা সম্পন্ন সোলার সিস্টেম রয়েছে। মোংলা বন্দর এলাকা (পিডিবি, জেনারেটর ও সোলার), রুজভেল্ট জেটি এলাকা (পিডিবি ও জেনারেটর) ও হিরণপয়েন্ট (জেনারেটর ও সোলার) এই তিনটি স্থানেই বিদ্যুতের ব্যবস্থা রয়েছে।

২.১.৩.৫ বন্দরের ওয়ান স্টপ সার্ভিস

বন্দর ব্যবহারকারীদের দ্রুততম সময়ে হয়রানিমুক্ত সেবা প্রদানে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার চালু করেছে। এই সেন্টারটি বন্দরের জেটি এলাকায় অবস্থিত। ওয়ান স্টপ সার্ভিসের আওতায় অপারেশনাল কাজের সাথে সরাসরি সম্পৃক্ত সকল বিভাগের প্রতিনিধিদের একটি কক্ষে একত্রিত করা হয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষের মতে, এই ওয়ান স্টপ সার্ভিসের কারণে বন্দর ব্যবহারকারীদের এখন আর বিভিন্ন বিভাগে সেবা প্রাপ্তির জন্য যেতে হচ্ছে না, বরং তারা একটি কক্ষ থেকেই সকল বিভাগের সেবা পাচ্ছেন।[২৭]

২.১.৪মোংলা বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধিতে স্বল্পমেয়াদী চলমান প্রকল্প

বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী ভবিষ্যৎ চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় বন্দরের সক্ষমতা বৃদ্ধিতে নানা ধরনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। বন্দরে চলমান স্বল্পমেয়াদী প্রকল্পগুলোর মধ্যে রয়েছে পিপিপি'র আওতায় দুইটি অসম্পূর্ণ জেটি নির্মাণ প্রকল্প (ইতোমধ্যে প্রকল্পের চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে, ফেব্রুয়ারি ২০১৮ থেকে কাজ শুরু হবে), মোংলা বন্দরের জন্য নিসৃত তেল অপসারণকারী জলযান সংগ্রহ প্রকল্প (জলযানটি নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে; এটি বন্দর চ্যানেলের ছোটো ছোটো খালে ব্যবহার করা হবে), মোংলা বন্দর থেকে রামপাল বিদ্যুৎ কেন্দ্র পর্যন্ত ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রকল্প (নভেম্বর ২০১৭ থেকে প্রকল্পটির কাজ শুরু হবার কথা রয়েছে), স্ট্রাটেজিক মাস্টার প্লান ফর মোংলা পোর্ট (ইয়ার্ড সম্প্রসারণ, বহুতল ভবন, মবক টাওয়ার ইত্যাদি নির্মাণের জন্য পরামর্শক নিয়োগের কাজ চলমান) এবং খুলনাস্থ রুজভেল্ট জেটির বিদ্যমান অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প।[২৮]

২.১.৫ মোংলা বন্দর-কেন্দ্রিক মধ্যমেয়াদী পরিকল্পনা

মোংলা বন্দরে বেশ কিছু প্রকল্পের অনুমোদন প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। এই প্রকল্পগুলো ২০১৬-১৭ থেকে ২০২০-২১ অর্থবছরের মধ্যে বাস্তবায়নের পরিকল্পনা গ্রহণ করেছেন। বন্দর কর্তৃপক্ষ মধ্যমেয়াদী পরিকল্পনা হিসেবে চিহ্নিত করেছেএবং এগুলোর মধ্যে বন্দরের সুবিধাদির সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন (কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণ, কন্টেইনার ইয়ার্ড নির্মাণ, ৮ হাজার গাড়ির ধারণক্ষমতা সম্পন্ন বহুতল কার ইয়ার্ড নির্মাণ, পশুর চ্যানেলে ডুবন্ত রেক অপসারণ), বন্দরের জন্য একটি ট্রেলিং সাকশন হপার ড্রেজার সংগ্রহ, ভেসেল ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট এন্ড ইনফরমেশন সিস্টেম (ভিটিএমআইএস) প্রবর্তন, মোংলা বন্দরের জন্য জলযান সংগ্রহ, সারফেস ওয়াটার ট্রিটমেন্ট প্ল্যান্ট স্থাপন, পশুর চ্যানেলের আউটার বারে ড্রেজিং এবং হারবার চ্যানেলের ফ্লুড সাইলো এলাকায় ড্রেজিং উল্লেখযোগ্য।

২.১.৬ দক্ষিণ এশিয়ার বিভিন্ন বন্দরের সাথে মোংলা বন্দরের তুলনা

দক্ষিণ এশিয়ায় বাংলাদেশ, ভারত, শ্রীলঙ্গা এবং পাকিস্তান - এই চারটি দেশে আন্তর্জাতিক সমুদ্র বন্দর রয়েছে। পূর্ববর্তী গবেষণা অনুযায়ী, অনেক বছর ধরেই মোংলা বন্দরের সক্ষমতাকে পূর্ণমাত্রায় ব্যবহার করা যাচ্ছে না। বন্দরে ব্যবহার-উপযোগী বার্থ আছে ৫টি, বাকি চারটি এখনো অসম্পূর্ণ। এই ৫টি বার্থের দুইটি কন্টেইনার এবং সাধারণ কার্গো খালাস-বোঝাই এর জন্য ব্যবহার করা হয়। ব্যবহারে থাকা দুইটি বার্থের একটিতে বার্থ অকুপেন্সি ১৪% এবং অপরটিতে ৩৭% (ডেপ ও এলিমেন, ২০১৬)। আবার, দক্ষিণ এশিয়ার দেশগুলোর মধ্যে বাংলাদেশের রপ্তানি বাজার মূলত যুক্তরাষ্ট্র ও ইউরোপীয় বিভিন্ন দেশে। বাংলাদেশের দুইটি আন্তর্জাতিক সমুদ্র বন্দরের মধ্যে মোংলার ভূমিকাকে সীমিত হিসেবে বিবেচনা করা হয়, কারণ এখানে পানির গভীরতা মাত্র ৭ মিটার। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দরের নাব্যতা ৯.১ মিটার। কিন্তু দুইটি বন্দরের নাব্যতাই প্রতিবেশি দেশের বন্দরগুলোর নাব্যতার

[২৭]ওয়ান স্টপ সার্ভিস এর দুইটি স্থির চিত্র সংযুক্তি-৩ এ দেওয়া হয়েছে। ছবি কৃতজ্ঞতা: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

[২৮]তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ।

চাইতে অনেক কম। কলম্বো বন্দরে নাব্যতা ১৮ মিটার, করাচি বন্দরের নাব্যতা ১৮ মিটার, জওহরলাল নেহরু বন্দরের নাব্যতা ১৬ মিটার। আর এই কারণেই বাংলাদেশের বন্দরগুলো থেকে গভীর সমুদ্রের সেবা পেতে রপ্তানি পণ্য ফিডার ভেসেলে করে আঞ্চলিক হাব হিসেবে বিবেচিত কলম্বো, সিঙ্গাপুর ও তানজুং পেলেপাস বন্দরে নিয়ে যাওয়া হয়। অন্যদিকে, ভারত, পাকিস্তান ও শ্রীলঙ্কার বন্দরগুলোতে নাব্যতা তুলনামূলক অনেক বেশি থাকায় মূল বাজারের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপনে সক্ষম।

২.১.৭ চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের আমদানি-রপ্তানির তুলনা

২০১০-২০১১ থেকে ২০১৪-২০১৫ এই পাঁচ অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মোট আমদানি-রপ্তানি পণ্যের তুলনা করে দেখা যায় মোংলা বন্দর ব্যবহার করে মোট আমদানি-রপ্তানি ধীরে ধীরে বৃদ্ধি পেলেও সিংহভাগ (৯০ শতাংশের বেশি) আমদানি-রপ্তানি চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে হয়ে থাকে। এই পাঁচ অর্থবছরের আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের তুলনা করে দেখা যায় আমদানির ক্ষেত্রে মোংলা বন্দর ব্যবহার করার হার ক্রমাগত বৃদ্ধি পেলেও পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে মোংলা বন্দর ব্যবহারের হার কমেছে। ২০১৪-২০১৫ অর্থবছরে মোংলা বন্দর ব্যবহার করে আমদানি হয়েছে ৮.৩০% পণ্য, অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে আমদানি হয়েছে ৯১.৭০ শতাংশ পণ্য। আবার একই অর্থবছরে মোংলা বন্দরের মাধ্যমে পণ্য রপ্তানি হয়েছে ১.৭০% এবং চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে রপ্তানি হয়েছে ৯৮.৩০%।[২৯]

কাস্টম হাউজ

পৃথিবীব্যাপী যেকোনো দেশে বন্দরের সাথে সে দেশের কাস্টমস ওতপ্রোতভাবে জড়িত। একটি দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন, জনস্বার্থের সংরক্ষণ, ব্যবসা-বাণিজ্যে স্থিতাবস্থা ও স্বচ্ছতা নিশ্চিতে কাস্টমসের ভূমিকা অপরিসীম। উল্লেখ্য, বিশ্বায়নের কারণে কাস্টমসের কার্যক্রম এবং পরীক্ষণ পদ্ধতিতেও এসেছে মৌলিক পরিবর্তন (এডিমাভিকুইপ, ২০১৩)। ওয়ার্ল্ড কাস্টমস অর্গানাইজেশন (ডব্লিউসিও) ১৯৯৯ সালে শুল্কায়ন প্রক্রিয়াকে সহজতর করার জন্য সুশুল্কায়ন প্রক্রিয়া প্রণয়ন করেছে, যেটি রিভাইজড্ কিয়োটো কনভেনশন নামে পরিচিত, যেটিকে একবিংশ শতাব্দীর আধুনিক ও কার্যকর শুল্কায়নের ব্লুপ্রিন্ট হিসেবে বিবেচনা করা হয়। ধারণা করা হয় এই কনভেনশনের বাস্তবায়ন আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের আধুনিকায়নে অগ্রণী ভূমিকা পালন করবে। এই কনভেনশনে রয়েছে ক. শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা ও পূর্বানুমানের সুযোগ, খ. পণ্য ঘোষণা ও সহায়ক নথিপত্র পেশ সহজতর করা, গ. স্বীকৃত ব্যক্তিদের ক্ষেত্রে সরলীকৃত প্রক্রিয়া, ঘ. প্রযুক্তির সর্বোচ্চ ব্যবহার, ঙ. কাস্টমসের প্রয়োজনীয় নিয়ন্ত্রণকে ন্যূনীকরণ, চ. কাস্টমসের ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা ও নিরীক্ষা ভিত্তিক নিয়ন্ত্রণ, ছ. অন্যান্য বর্ডার এজেন্সীর সাথে সমন্বীত কার্যক্রম এবং জ. অংশীদায়িত্বের ভিত্তিতে কার্যক্রম পরিচালনা।

২.২মোংলা কাস্টম হাউজ

২.২.১মোংলা কাস্টম হাউজের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি

মোংলা কাস্টম হাউজ বাংলাদেশ সরকারের অর্থ মন্ত্রণালয়ের অভ্যন্তরীণ সম্পদ বিভাগের অধীন জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের একটি প্রতিষ্ঠান। প্রতিষ্ঠানটির স্থায়ী কার্যালয় খুলনার খালিশপুরে ১৫.৮৫ একর জায়গার ওপর অবস্থিত। ১৯৫০ সালের মাঝামাঝি সময়ে খুলনা শহর থেকে দক্ষিণে, পশুর নদীর তীরে, চালনা নামক স্থানে মোংলা কাস্টম হাউজের যাত্রা শুরু হয়েছিল। শুরুতে প্রতিষ্ঠানটির নাম ছিল 'চালনা শুল্ক কাচারি'। 'মোংলা কাস্টম হাউজ' নামকরণ করা হয় ১৯৬৫ সালে।[৩০] মোংলা কাস্টম হাউজের স্থায়ী কার্যালয় মোংলা বন্দর থেকে প্রায় ৫৩ কি.মি. দূরে, খুলনা শহরের খালিশপুর এলাকায় অবস্থিত। মোংলা বন্দরে 'মোংলা বন্দর জেটি পরীক্ষণ ইউনিট' নামে প্রতিষ্ঠানটির একটি শাখা কার্যালয় রয়েছে।

রাজস্ব আহরণের ক্ষেত্রে প্রতিষ্ঠানটি জাতীয় রাজস্ব বোর্ড, রাজস্ব বোর্ডের অধীন কেন্দ্রীয় গোয়েন্দা সংস্থা, শুল্ক গোয়েন্দা, জাতীয় আয়কর বিভাগ, মূসক বিভাগ, ব্যাংক, পুলিশ, বিজিবি, কোস্ট গার্ড, র‍্যাব ও বিভিন্ন ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানের সমন্বয়ে কার্যক্রম পরিচলনা করে থাকে। মোংলা বন্দর থেকে মোংলা কাস্টম হাউজের প্রধান রাজস্ব আদায়ের খাত আমদানিকৃত গাড়ি। দেশে আমদানি হওয়া মোট গাড়ির প্রায় ৬০% এর শুল্কায়ন হয় এই কাস্টম হাউজের মাধ্যমে। এই কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্যের ৫৫%-ই খালাস হয় শূন্য শুল্ক হারে। শূন্য শুল্ক হারে আমাদনি হওয়া এই পণ্যগুলোর অন্যতম সার ও গম। উল্লেখ্য, ২০১৬-১৭ অর্থবছরে মোংলা কাস্টম হাউজে ৩ হাজার ৯৮ কোটি ৬০ লক্ষ টাকার রাজস্ব আদায় হয়েছে এবং প্রবৃদ্ধি হয়েছে ৪.৩৮%।

২.২.৩ মোংলা কাস্টম হাউজের মিশন ও ভিশন

কার্যক্রম পরিচালনায় মোংলা কাস্টম হাউজের ভিশন একটি আধুনিক, পেশাদারী ও ব্যবসাবান্ধব শুল্ক ভবন গড়ে তোলা। প্রতিষ্ঠানটির মিশন আইনানুগ ব্যবসাকে উৎসাহ প্রদানের মাধ্যমে সরকারের ন্যায্য রাজস্ব আহরণ এবং অন্যায্য ব্যবসাকে প্রতিহত করে সামাজিক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ।

[২৯]এ সম্পর্কিত উপাত্ত পেতে দেখুন সংযুক্তি ২১

[৩০]Video documentary on the Mongla custom house, Khulna. Accessed from: https://www.youtube.com/watch?v=Zt0qNk_2xQM

২.২.৫ মোংলা কাস্টম কর্তৃপক্ষ এর কার্যক্রমে ব্যবহৃত আইন ও নীতিমালা
মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ আমদানিকৃত পণ্যের শুল্কায়নের ক্ষেত্রে শুল্ক আইন ১৯৬৯, আমদানি নীতি আদেশ ২০১৫-২০১৮সহ জাতীয় রাজস্ব বোর্ড কর্তৃক বিভিন্ন সময়ে জারীকৃত প্রজ্ঞাপন ও আদেশগুলোর ওপর নির্ভর করে থাকেন। অন্যদিকে রপ্তানি পণ্য শুল্কায়নের ক্ষেত্রে শুল্ক আইন ১৯৬৯, রপ্তানি আদেশ ২০১৫-২০১৮, আমদানি ও রপ্তানি (নিয়ন্ত্রণ) আইন ১৯৫০, মানিল্ডারিং প্রতিরোধ আইন ২০০৯সহ বিভিন্ন সময়ে জাতীয় রাজস্ব বোর্ড কর্তৃক জারীকৃত প্রজ্ঞাপন, আদেশ ও প্রচলিত সংশ্লিষ্ট আইন অনুসরণ করে থাকেন। এছাড়া সিএন্ডএফ ও শিপিং লাইসেন্স প্রদান ও নবায়নের ক্ষেত্রে কাস্টমসেজেন্টস্ (লাইসেন্সিং) বিধিমালা ২০১৬ অনুসরণপূর্বক আবেদনপত্র যাচাই-বাছাই করা হয়।

২.৩ শিপিং এজেন্ট
শিপিং এজেন্ট প্রতিষ্ঠানগুলো বিদেশি জাহাজের লোকাল এজেন্ট হিসেবে কাজ করে। জাহাজের মালিকপক্ষ মূলত এজেন্ট নিয়োগ করে থাকে। যেহেতু শিপিং কোম্পানিগুলোর জন্য পৃথিবীব্যাপী কোম্পানি পরিচালনা ব্যয় সাপেক্ষ, সেহেতু তারা বিভিন্ন দেশে তাদের এজেন্ট নিয়োগ দেয়। শিপিং এজেন্টদের কাজের জন্য লাইসেন্স দেয় কাস্টমস কর্তৃপক্ষ এবং বন্দর কর্তৃপক্ষ তাদেরকে তালিকাভুক্ত করে নেয়। উল্লেখ্য, বর্তমানে মোংলা বন্দরে লাইসেন্স হালনাগাদকৃত শিপিং এজেন্টের সংখ্যা ১৪৩টি।

২.৪ কাস্টমস ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরোয়ার্ডিং (সিএন্ডএফ) এজেন্ট
কাস্টম ক্লিয়ারিং অ্যান্ড ফরোয়ার্ডিং (সিএন্ডএফ) এজেন্ট মূলত আমদানিকারক এবং রপ্তানিকারকের পক্ষ হতে পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করে আমদানির ক্ষেত্রে মালামাল খালাশ এবং রপ্তানির ক্ষেত্রে জাহাজীকরণের ব্যবস্থা করে থাকে। উল্লেখ্য, আমদানি-রপ্তানি পণ্যের ধরনভেদে সিএন্ডএফ এজেন্টের কাজের ধরনেও ভিন্নতা রয়েছে।

২.৫ স্টিভিডোর ও হ্যান্ডলিং
স্টিভিডোর মূলত শ্রমিক ঠিকাদার, যাদের মূল কাজ শ্রমিক সরবরাহ করার মধ্য দিয়ে জাহাজে মালামাল বোঝাই (স্টাফিং) এবং খালাসের (আন-স্টাফিং) কাজ করা।স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলো সরাসরি আমদানিকারক বা ক্ষেত্রবিশেষে শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে নিয়োগপত্রের মাধ্যমে মালামাল খালাস-বোঝাইয়ের কাজ পেয়ে থাকে। আমদানিকৃত মালামালের শুল্ক পরিশোধিত হবার পর, অর্থাৎ আউটপাসের অনুমতি পাবার পরই কেবল স্টিভিডোর মালামাল খালাসের জন্য জাহাজে উঠতে পারে।হ্যান্ডলিং-এর কাজ স্টিভিডোরিং-এর মতো হলেও সরাসরি সমুদ্রগামী জাহাজের সাথে সংশ্লিষ্ট নয়। হ্যান্ডলিং-এর আওতায় রপ্তানির জন্য পণ্য বন্দরে নিয়ে আসার পর জাহাজে বোঝাইয়ের জন্য নামানো বা আমদানি করা পণ্য ইয়ার্ডে নামানোর পর খালাস করার জন্য পরিবহনে তুলে দেওয়ার কাজ করা হয়। বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে সমুদ্রগামী জাহাজে কাজ করলে সেটিকে স্টিভিডোরিং বলে, আর অভ্যন্তরীণ জাহাজে কাজ করলে সেটিকে হ্যান্ডলিং বলে।

২.৬ ক্যারিয়ার
ক্যারিয়ারের কাজ বাল্ক কার্গো থেকে মালামাল খালাসের জন্য লাইটার ভেসেল সরবরাহ করা। তারা আমদানিকারকের কাছ থেকে মালামাল পরিবহনের জন্য চুক্তিবদ্ধ হন। এই চুক্তির প্রেক্ষিতে ক্যারিয়ার নৌযান মালিকদের সাথে কথা বলে তাদের কাছ থেকে মালামাল খালাশের জন্য নৌযান সংগ্রহ করেন। ক্যারিয়ারকে কাজ করার জন্য সিটি কর্পোরেশন থেকে লাইসেন্স নিতে হয়, এবং নৌ পরিবহন মালিক সমিতির সদস্য হতে হয়। বর্তমানে খুলনায় এই সমিতির তালিকাভুক্ত ক্যারিয়ারের সংখ্যা ১৭টি হলেও নিয়মিত কার্যক্রম পরিচালনা করছে ৬ থেকে ৭টি ক্যারিয়ার।

২.৭ সার্ভে প্রতিষ্ঠান
সার্ভেয়ার প্রতিষ্ঠানের মূল কাজ জাহাজের ড্রাফটস্ সার্ভের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণ করা। সার, গম, ক্লিংকার ইত্যাদি বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে সার্ভে করা বাধ্যতামূলক। শিপিং এজেন্ট কর্তৃক আইজিএম সাবমিট করার পর কাস্টমস তালিকাভুক্ত একটি সার্ভে প্রতিষ্ঠানকে জাহাজের মালামাল সার্ভে করার জন্য নিযুক্ত করে। এক্ষেত্রে কাস্টমস থেকে নির্দিষ্ট জাহাজের বর্ণনা উল্লেখ করে নির্দিষ্ট সার্ভে কোম্পানির নামে একটি চিঠি ইস্যু করা হয়। বর্তমানে মোংলা কাস্টমসে এমন তালিকাভুক্ত সার্ভে কোম্পানির সংখ্যা পাঁচটি। এই কোম্পানিগুলো কাস্টমস থেকে পর্যায়ক্রমিক কাজ পেয়ে থাকে। সার্ভে পরিচালনা করার জন্য একজন সার্ভেয়ারকে মাস্টার মেরিনার ডিগ্রিধারী হতে হয়। সার্ভে শেষে সার্ভেয়ারের তৈরি করা প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করেই কাস্টমস থেকে আমদানিকৃত বাল্ক পণ্যের ডিউটি নির্ধারণ করা হয়।

২.৮ পোর্ট হেলথ
পোর্ট হেলথের যাবতীয় কার্যক্রম পরিচালিত হয় স্বাস্থ্য অধিদপ্তরের আওতায়। এই দপ্তরের মূল কাজ জাহাজের নাবিকদের স্বাস্থ্য সেবা প্রদান করা এবং সমুদ্রগামী জাহাজ নোঙ্গর করার পর পরীক্ষা করে দেখা যে জাহাজ করে কোনো ধরনের ছোঁয়াচে রোগের

আবির্ভাব ঘটেছে কিনা। দপ্তরটির অন্যান্য কার্যক্রমের মধ্যে রয়েছে নাবিকদের হেলথ সার্টিফিকেট মেয়াদোত্তীর্ণ হয়ে গেলে সেটি নবায়ন করা, চাহিদা অনুযায়ী জাহাজকে স্যানিটেশন বা পরিচ্ছন্নতা সার্টিফিকেট দেওয়া, কোনো নাবিক বাংলাদেশের মূল ভূখণ্ডে উঠতে চাইলে বন্দরে স্থাপিত পোর্ট হেলথের থার্মাল স্ক্যানার মাধ্যমে নাবিকের শরীর স্ক্যান করা (পোর্ট হেলথ অফিসের একজন পরিচ্ছন্নতা কর্মী এই স্ক্যানারটি অপারেট করেন) ইত্যাদি। পোর্ট হেলথ অফিসটি খুলনা'র খালিশপুরে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের জন্য নির্ধারিত এলাকায় অবস্থিত। পোর্ট হেলথ অফিসের নেতৃত্বে আছেন একজন পোর্ট হেলথ অফিসার, যিনি মূলত সিভিল সার্জন পদমর্যাদার।

২.৯ আয়কর বিভাগ

শিপিং এজেন্ট আয়কর বিভাগ থেকে জাহাজের পক্ষে অনাপত্তি সনদ নিয়ে থাকে। এই সনদ প্রাপ্তির পূর্বশর্ত শিপিং এজেন্টকে গ্যারান্টি সাবমিট করার মাধ্যমে ঘোষণা করা যে জাহাজটি খালি যাচ্ছে। পোর্ট হেলথের অনাপত্তি সনদের মতোই কাস্টমস থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স পেতে আয়কর বিভাগের অনাপত্তি সনদটি গুরুত্বপূর্ণ। সবকিছু ঠিক থাকলে আবেদনের সর্বোচ্চ তিন কর্মদিবসের মধ্যে শিপিং এজেন্টকে এনওসি দিয়ে দেওয়া হয়। তবে সাধারণত আবেদনের দিনই তারা এনওসি পেয়ে যান। নিয়মানুযায়ী খালি জাহাজের এনওসি শিপিং এজেন্ট বিনামূল্যে পাবেন।

২.১০ মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট (এমএমডি)

এই কার্যালয়ের মূল কাজ সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন ও বহির্গমনের জন্যসনদ প্রদান এবং সমুদ্রগামী জাহাজগুলো থেকে বাতিঘর শুল্ক (লাইট ডিউজ) আদায়করত অনাপত্তি সনদপত্র প্রদান।কাস্টমস থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স নিতে এই সনদের এর দরকার হয়। জাহাজ মালিকের পক্ষ থেকে শিপিং এজেন্ট এই লাইট ডিউজ পরিশোধ করে থাকে। মার্কেন্টাইল মেরিন অফিস, খুলনা মূলত এমএমডি এর আঞ্চলিক কার্যালয়; কার্যালয়টি খুলনার খালিশপুরস্থ মোংলা বন্দর এলাকায় অবস্থিত। খুলনার এমএমডি অফিসের দায়িত্বে আছেন একজন নটিক্যাল সার্ভেয়ার।

২.১১ উদ্ভিদ সংগনিরোধ

উদ্ভিদ সংগনিরোধ বাংলাদেশ কৃষি সম্প্রসারণ অধিদপ্তরের একটি শাখা। কার্যালয়টি উদ্ভিদ ও উদ্ভিদজাত পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে একটি সংগনিরোধ স্টেশন। উদ্ভিদ সংগনিরোধের একটি গুরুত্বপূর্ণ কাজ বাংলাদেশ থেকে পণ্য আমদানিকারী দেশের উদ্ভিদ স্বাস্থ্যসুরক্ষার চাহিদা অনুযায়ী উদ্ভিদস্বাস্থ্য সনদপত্র প্রদানের ব্যবস্থা করা। পাট ও পাটজাত দ্রব্য রপ্তানির ক্ষেত্রে ফাইটো সেনিটারি সার্টিফিকেট প্রদান করে উদ্ভিদ সংগনিরোধ স্টেশন। এর খুলনা কার্যালয় ১ নং কাস্টম ঘাট এলাকায় অবস্থিত।

২.১২ বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড

পশুর চ্যানেল সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে অংশে সার্বিক নিরাপত্তা দিয়ে থাকে বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড। মোংলাতে ১৯৯৮ সালে স্থাপিত কোস্ট গার্ডের ঘাঁটিটি ওয়েস্ট জোনের অন্তর্ভুক্ত এবং এর কার্যক্রম সুন্দরবন-কেন্দ্রিক। পশুর চ্যানেলে নাব্যতা সংকটের কারণে সমুদ্রগামী সব ধরনের জাহাজ জেটিতে আনা সম্ভব হয় না। আর এই বিবেচনায় হারবারিয়া এংকরেজ পয়েন্ট সমুদ্রগামী জাহাজগুলোর নিরাপদ অবস্থানের জন্য একটি আদর্শ স্থান; কারণ এখানে নদী বেশ প্রশস্ত এবং গভীরতাও ভালো। কিন্তু মোংলা বন্দর থেকে হারবারিয়ার দূরত্ব ২২ কি.মি. বা ১২ নটিক্যাল মাইল। ফলে বন্দর কর্তৃপক্ষ চাইলেই দ্রুত বিপদাপন্ন জাহাজকে সহযোগিতা করতে পারে না। আর এই জায়গাতে গুরুত্বপূর্ণ সহযোগিতা দিয়ে আসছে বাংলাদেশ কোস্ট গার্ড।

২.১৩ মোংলা ইপিজেড

মোংলা রপ্তানি প্রক্রিয়াকরণ এলকায় (ইপিজেড) বর্তমানে ৩২টি শিল্প প্রতিষ্ঠান রয়েছে, যাতে বিনিয়োগ করেছে বাংলাদেশ, ভারত, চীন, জাপান, দক্ষিণ কোরিয়া, যুক্তরাষ্ট্র, ইটালি ও নেদারল্যান্ড। এই শিল্প প্রতিষ্ঠানগুলোর পণ্যের তালিকায় রয়েছে কৃষি পণ্য, কাগজ, ইলেকট্রনিক্স ও ইলেকট্রিক্যাল পণ্য, ধাতব পণ্য, তৈরি পোশাক, পাটজাত দ্রব্য, চামড়াজাত দ্রব্য ইত্যাদি। মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে বরাদ্দ পাওয়া ২৫৫.৪১ একর জমির ওপর এই ইপিজেড প্রতিষ্ঠিত হয় ১৯৯৯ সালে। এখানে বিনিয়োগ হয়েছে প্রায় ৪৬ মিলিয়ন মার্কিন ডলার এবং কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে ২০০০-এর অধিক মানুষের। এই ইপিজেড-এর সার্বিক তত্ত্বাবধায়নে রয়েছে বাংলাদেশ এক্সপোর্ট প্রসেসিং জোনস্ অথরিটি (বেপজা)। পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে এখানকার শিল্প প্রতিষ্ঠানগুলো চট্টগ্রাম এবং মোংলা উভয় সমুদ্র বন্দরই ব্যবহার করলেও অধিকাংশ রপ্তানিই হয় মোংলা বন্দরের মাধ্যমে।[৩১]

---

[৩১]বিস্তারিত জানতে দেখুন http://bepza.gov.bd/pages/epzdetails/mongla-export-processing-zone

অধ্যায় তিন

আমদানি-রপ্তানি পণ্য ও জাহাজ ব্যবস্থাপনা প্রক্রিয়া

আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়নে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ এবং আমদানি পণ্য ছাড় ও রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণেমোংলা বন্দরকর্তৃপক্ষ গুরুত্বপূর্ণ সেবা প্রদান করে থাকে। এই সেবাসমূহের পাশাপাশি উভয় প্রতিষ্ঠান সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনায়ও প্রয়োজনীয় সেবা প্রদান করে। গবেষণায় সেবাগ্রহীতাদের অভিজ্ঞতার আলোকেউল্লেখিত সেবা সম্পর্কিত বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পাশপাশি, সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি সংশ্লিষ্ট সুনির্দিষ্ট কার্যক্রমের শুরু থেকে শেষ পর্যন্তবিস্তারিত বিবরণ ও প্রবাহ চিত্র তৈরি করা হয়েছে, যা এই অধ্যায়ে সবিস্তারে তুলে ধরা হয়েছে।

৩.১ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া - আমদানি

আমদানি পণ্যের শুল্কায়ন মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে রাজস্ব আহরণের অন্যতম খাত। বাল্ক পণ্য, কন্টেইনার পণ্য, গাড়ি ইত্যাদি পণ্য ভেদে এই শুল্কায়নের প্রক্রিয়া ভিন্ন ভিন্ন। এই গবেষণায় মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে সুনির্দিষ্টভাবে কন্টেইনারে আমদানি করা একটি বাণিজ্যিক চালান শুল্কায়নের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ধাপে ধাপে বোঝা হয়েছে। গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে এ ধরনের একটি চালানের শুল্কায়নে সেবাগ্রহীতাদের অন্তত পক্ষে ১৬টি মৌলিক ধাপ অতিক্রম করতে হয়।

ধাপ ১: আমদানি শাখার ক্লার্ক কর্তৃক নথি যাচাই

কাস্টম অফিসে সিএন্ডএফ এজেন্টের প্রথম কাজ প্রস্তুত করা ফাইল ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্কের হাতে দেওয়া। ক্লার্ক শিপিং এজেন্ট কর্তৃক পেশ করা আইজিএম ও সিএন্ডএফ এজেন্ট কর্তৃক পেশ করা খসড়া বিল অব এন্ট্রি ও অন্যান্য নথিপত্র মিলিয়ে দেখেন। সবকিছু ঠিক থাকলে ক্লার্ক ফাইলটি লজমেন্ট সেকশনে সিরিয়াল বা রেজিস্টার করার জন্য পাঠিয়ে দেন। লজমেন্ট সেকশনে রেজিস্টারে কনাসাইনমেন্টটি রেজিস্ট্রি করতে হয়। এই রেজিস্টার বইয়ে এন্ট্রি দেওয়ার কাজটি সাধারণত সিএন্ডএফ এজেন্টরাই করে থাকেন। রেজিস্ট্রেশনের সিরিয়াল নম্বরে লজমেন্ট সেকশনের ক্লার্ক এই সিল দিয়ে দেন।

ধাপ ২: অনলাইনে বিল অব এন্ট্রি জমা ও প্রিন্ট

সিএন্ডএফ এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশন এর কম্পিউটার অপারেটরখসড়া বিল অব এন্ট্রি দেখেআমদানির তথ্য অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড এ এন্ট্রি দিয়ে বিওই এরমুদ্রিত অনুলিপি সিএন্ডএফ এজেন্টকে দেন। এই প্রমাণ স্বরূপ একটি সীল দেওয়া হয়। উল্লেখ্য, অনলাইনে বিওই প্রস্তুতের জন্য অ্যাসোসিয়েশন নির্ধারিত ফি রয়েছে এবং এই ফি এর বিপরীতে সমপরিমাণ অর্থের রশিদ দিতে হয়। প্রথম এক হাজার টন পণ্যের ক্ষেত্রে অ্যাসোসিয়েশনের ফি ৩৩০ টাকা। এর পর প্রতি হাজার টনে ৫০ টাকা হারে অতিরিক্ত দিতে হয়।

ধাপ ৩: আইজিএম শাখায় নোটিং ও 'সি' নম্বর প্রদান

বিওই এর মুদ্রিত কপি সিএন্ডএফ এজেন্ট কাস্টম অফিসে আইজিএম শাখায় জমা দেন। আইজিএম শাখার ক্লার্ক আইজিএম'এ বিল অব এন্ট্রি নম্বর, সিএন্ডএফ এর নাম তুলে নোটিং করেন। আইজিএম এর মূল কপি থেকে যায় কাস্টমসে। উল্লেখ্য, এ ধাপে কাস্টমস থেকে সিএন্ডএফ এজেন্টকে একটি নম্বর দেওয়া হয়, যেটিকে নোটিং বা 'সি' নম্বর বলা হয় এবং সেখানে সিল দেওয়া হয়।

ধাপ ৪: নির্দিষ্ট গ্রুপে ফাইল এন্ট্রিকরণ

আইজিএম শাখায় নোটিং হয়ে যাবার পর ফাইলটি ট্রানজিট হয়ে অ্যাপ্রেইজিং শাখার নির্দিষ্ট গ্রুপ ক্লার্কের কাছে যায়। উল্লেখ্য, মোংলা কাস্টম হাউজে এ ধরনের চারটি গ্রুপ আছে। গ্রুপ ক্লার্ক একটি নির্দিষ্ট রেজিস্টার খাতায় রেজিস্ট্রি করে ফাইলটি পুনরায় সিএন্ডএফ এজেন্টকে দিয়ে দেন।

ধাপ ৫: অ্যাপ্রেইজিং হল থেকে নোট শিট সংগ্রহ ও উচ্চমানসহকারি কর্তৃক এআরও'কে চিহ্নিতকরণ

সিএন্ডএফ এজেন্ট ফাইল নিয়ে অ্যাপ্রেইজিং হল এর কম্পিউটার সেকশনে যান। সেখান থেকে নোট শিট ফর্ম সংগ্রহ করতে হয়। এই ফর্মে একজন উচ্চমানসহকারি বিল অব এন্ট্রি নম্বর এবং গ্রুপ নম্বর লিখে স্বাক্ষর করে গ্রুপ এআরও'কে মার্ক করে দেন। উল্লেখ্য, সিএন্ডএফ এজেন্টের তৈরি করা ফাইলটির একপাশে থাকে নোট শিট এবং অন্য পাশে থাকে যাবতীয় ডকুমেন্ট।

ধাপ ৬: এআরও ও আরও কর্তৃক নথি পরীক্ষা ও নোট শিট এক্সামিন শাখায় প্রেরণ

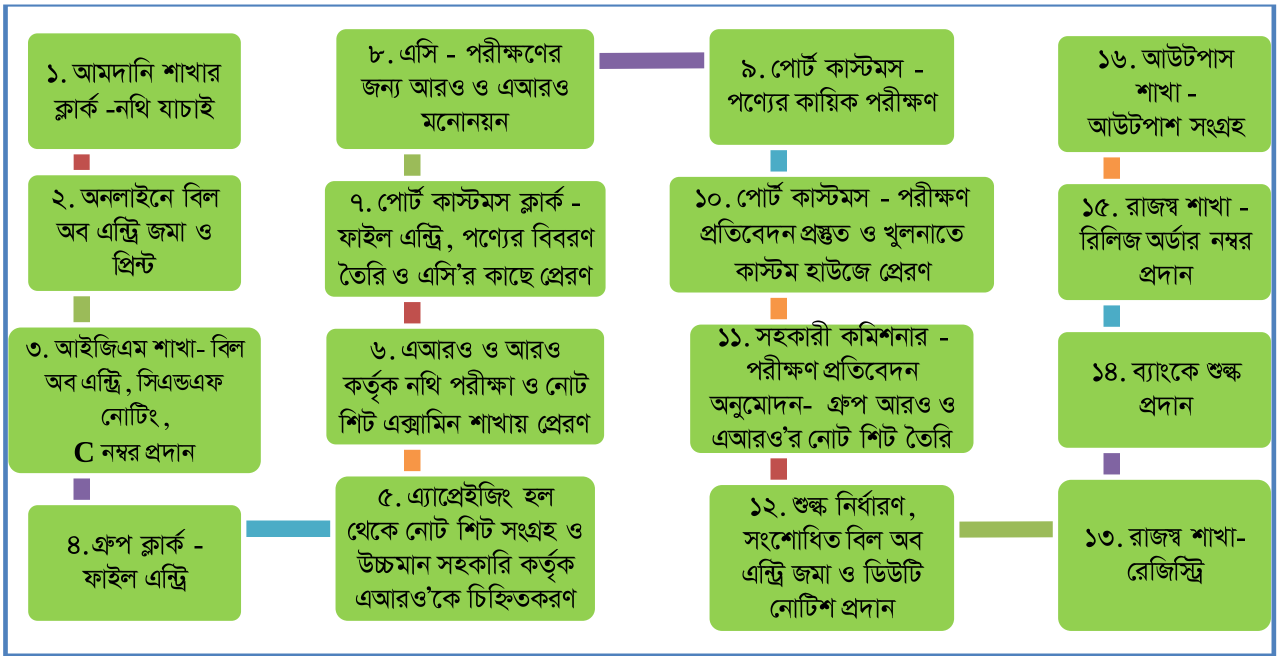
এই ধাপে ফাইল নিয়ে যেতে হয় সংশ্লিষ্ট গ্রুপ এআরও'র কাছে। গ্রুপ এআরও সমস্ত নথিপত্র পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করে দেন। একই ভাবে আরও সমস্ত নথিপত্র আবার পরীক্ষা করেন এবং স্বাক্ষর করে পোর্ট কাস্টমস (যেটি মোংলাতে অবস্থিত) এর এক্সামিন শাখার এসি'কে মার্ক করেন।

বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে এআরও এর কাছে ফাইল যাবার পর তিনি একটি পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরি করেন এবং স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করেন। আরও ফাইল দেখার পর স্বাক্ষর করে এসি'কে মার্ক করেন। এসি দেখে স্বাক্ষর করেন। এক্ষেত্রের পণ্যের গুরুত্ব বুঝে কোনো কোনো ফাইল এসি পর্যন্তই যায়, আবার কোনো কোনো ফাইল জেসি, ডিসি, এমনকি কমিশনার পর্যন্তও যেতে পারে। এভাবে পাশ হয়ে যাবার পর ফাইলটি পুনরায় আরও এর মাধ্যম হয়ে চলে আসে এআরও এর কাছে এবং এর প্রেক্ষিতে অ্যাসেসমেন্ট করা হয়।

ধাপ ৭:পোর্ট কাস্টমস ক্লার্ক -ফাইল এন্ট্রি, পণ্যের বিবরণ তৈরি ও এসি'র কাছে প্রেরণ

সিএন্ডএফ এজেন্ট নিজে ফাইল নিয়ে মোংলা বন্দর এলাকায় অবস্থিত পোর্ট কাস্টমসের অফিসে যান এবং অফিসের ক্লার্কের কাছে ফাইল পেশ করেন। ক্লার্ক সমস্ত নথিপত্র পরীক্ষা করে একটি নির্দিষ্ট রেজিস্টারে এন্ট্রি করেন। উল্লেখ্য, এই এন্ট্রিকরণের কাজ কখনো ক্লার্ক নিজে করেন, আবার কখনো সিএন্ডএফ এজেন্ট করেন। এরপর ক্লার্ক সমস্ত পণ্যের বিবরণ দিয়ে নির্দিষ্ট ফরমেটে একটি তালিকা তৈরি করেন এবং শুল্ক গোয়েন্দার অভিযোগ না থাকলে নোট শিটে 'কোনো অভিযোগ পাওয়া যায় নি' এই মর্মে স্বাক্ষর করে ফাইল এসি'র কাছে প্রেরণ করেন।

চিত্র ৮: আমদানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া[৩২]



সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

ধাপ ৮: এসি কর্তৃক পরীক্ষণের জন্য আরও এবং এআরও মনোনয়ন

এসি কাগজপত্র দেখে স্বাক্ষর করে 'পরীক্ষণ রিপোর্ট দিন' এই মর্মে নির্দিষ্ট এইচএস কোড এর ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট একজন আরও এবং দুইজন এআরও'কে মনোনয়ন করে দেন। এখানে মনোনয়ন পেয়ে যাবার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে কায়িক পরীক্ষণের জন্য কন্টেইনার কিপ ডাউন দিতে বলা হয়।

ধাপ ৯: পোর্ট কাস্টমস কর্তৃক পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ

মনোনীত আরও এবং এআরও এর উপস্থিতিতে পোর্টের কারপেন্টার (যে কন্টেইনারের সীল কাটে) কাগজপত্রের সাথে সীল নম্বর, কন্টেইনার নম্বর ইত্যাদি মিলিয়ে দেখেন। সবকিছু ঠিক থাকলে সীল কাটা হয়। সীল কাটার পর কন্টেইনার থেকে সম্পূর্ণ মালামাল বের করে আনা হয়। উপস্থিত কাস্টমস কর্মকর্তাবৃন্দ বিল অব ল্যাডিং অনুযায়ী কন্টেইনারের সমস্ত মালামাল পরীক্ষা করে দেখেন।

---

[৩২]প্রবাহ চিত্রটি কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানি করা একটি বাণিজ্যিক চালানের শুল্কায়নের ক্ষেত্রে প্রযোজ্য।

কন্টেইনার পণ্যের ক্ষেত্রে শতভাগ মালামালের কায়িক পরীক্ষা করা হয়। কন্টেইনারে কোনো পণ্য প্যাকেটে থাকলে প্যাকেট কেটে মালামাল মিলিয়ে দেখা হয়। পরীক্ষা শেষে সমস্ত মালামাল পুনরায় কন্টেইনারে উঠিয়ে রাখা হয়।

ধাপ ১০: পোর্ট কাস্টমস কর্তৃক পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত ও খুলনায় প্রেরণ

মালামালের কায়িক পরীক্ষণ সম্পন্ন হয়ে যাবার পর পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্ক একটি পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন। সবকিছু ঠিক থাকলে এআরও একটি নোট লিখে প্রতিবেদনে স্বাক্ষর করেন। এছাড়া প্রতিবেদনটিতে স্বাক্ষর করেন দ্বিতীয় এআরও, আরও, এসি এবং সিএন্ডএফ এর একজন প্রতিনিধি। পরীক্ষণ প্রতিবেদনের দুইটি কপি প্রস্তুত করা হয়, যার একটি থাকে ফাইলে এবং একটি থাকে এসি এর কাছে।এরপর পরীক্ষণপ্রতিবেদন ও আইটেম ভিত্তিক (বহনযোগ্য মালের ক্ষেত্রে) সেম্পলসহ ফাইলটি পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্ককে দিয়ে খুলনায় কাস্টম হাউজের ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্ক এর কাছে পাঠানো হয়।

ধাপ ১১: গ্রুপ এআরও এবং আরও কর্তৃক পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরি

কাস্টম হাউজের সংশ্লিষ্ট গ্রুপ প্রতিবেদন দেখে গ্রুপ এআরও কে নোট শিট তৈরির জন্য প্রতিবেদনের ফটোকপি দেন। এআরও সবকিছু দেখে একটি নির্দিষ্ট ফরম্যাট অনুসরণ করে পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরি করেন। এই নোট শীটে এইচএস কোড, ভ্যালু, কোয়ান্টিটি, বিএল নম্বর, এলসি নম্বর, কান্ট্রি অব অরিজিনসহ যাবতীয় তথ্য থাকে। নোটশিট তৈরি হয়ে যাবার পর এআরও এতে স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করেন। আরও দেখে মার্ক করেন এসি'কে।

ধাপ ১২: শুল্ক নির্ধারণ, সংশোধিত বিওই জমা ও ডিউটি নোটিশ প্রদান

এসি নোট শিটের তথ্য বিভিন্ন মাধ্যমে যাচাই বাছাই করে আমদানি পণ্যের ওপর আদায়যোগ্য শুল্ক নির্ধারণ করেন। উল্লেখ্য, যদি আমদানিকৃত পণ্যের ঘোষিত মূল্যের সাথে যাচাইকৃত মূল্যের পার্থক্য পাঁচ লক্ষ টাকার উর্ধ্বে হয় তাহলে ডিসি এবং ১৫ লক্ষ টাকার উর্ধ্বে হলে কমিশনার আদায় যোগ্য শুল্ক নির্ধারণ করেন। প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রেই প্রথম বিল অব এন্ট্রি অনুযায়ী শুল্ক পরিশোধ করা যায় না। একটি এডজাস্টমেন্ট দিতেই হয়, অর্থাৎ একটি সংশোধিত বিল অব এন্ট্রি পেশ করতে হয়। এর ভিত্তিতে তৈরি অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ বা ডিউটি নোটিশে স্বাক্ষর করেন এআরও এবং আরও। এই ডিউটি নোটিশ এর প্রেক্ষিতেই সিএন্ডএফ এজেন্ট আমদানিকারকের পক্ষ হয়ে শুল্ক পরিশোধ করেন।

ধাপ ১৩: রাজস্ব শাখায় রেজিস্ট্রি

সিএন্ডএফ কর্তৃক আমদানিকারকের কাছ থেকে নির্ধারিত শুল্কের সমপরিমাণ অর্থের পে অর্ডার সংগ্রহ করে কাস্টমসের রাজস্ব শাখায় পে অর্ডার, অ্যাসেসমেন্ট নোটিশসহ ফাইল জমা দিতে হয়। এখানে যাবতীয় তথ্য ক্লার্ক কর্তৃক রেজিস্টার এবং কম্পিউটার সফট্ওয়্যারে এন্ট্রি করা হয়।

ধাপ ১৪: ব্যাংকে শুল্ক প্রদান

রাজস্ব শাখায় প্রয়োজনীয় স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর ডিউটি নোটিশ ও নোটশিটসহ পে অর্ডারটি ব্যাংক এ জমা দেওয়া হয়। ব্যাংক এর পক্ষ থেকে পে অর্ডার গ্রহণ করে প্রাপ্তির প্রমাণ স্বরূপ নির্ধারিত নথিতে স্বাক্ষর ও সীল দেওয়া হয়।

ধাপ ১৫: রাজস্ব শাখা কর্তৃক রিলিজ অর্ডার নম্বর প্রদান

রাজস্ব শাখায় নথিপত্র পুনরায় জমা দেওয়ার পর সেখান থেকে পরীক্ষা করে দেখা হয় যে টাকা জমা হয়েছে কিনা। নিশ্চিত হবার পর এখান থেকে একটি 'আর' নম্বর দিয়ে দেওয়া হয়, অর্থাৎ রিলিজ অর্ডার নম্বর।

ধাপ ১৬: আউটপাস শাখা থেকে আউটপাস সংগ্রহ

'আর' নম্বর পাওয়ার পর অ্যাপ্রেইজিং হল এর আউটপাস শাখায় গিয়ে সিএন্ডএফ এজেন্টকেসমস্ত কাগজপত্র জমা দিতে হয়। রেজিস্টারে এন্ট্রি করার পর আউটপাস শাখার ক্লার্ক ডিউটি নোটিশ এর ওপর সীল ও স্বাক্ষর করেন। সিএন্ডএফ এজেন্ট আউটপাস শাখা থেকে অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ, রিলিজ অর্ডার এবং বিল অব এন্ট্রির এক সেট অরিজিনাল কপি পান। এছাড়া সিএন্ডএফ এজেন্ট অন্যান্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্র ফটোকপি করে নেন। এর মধ্য দিয়েই আমদানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়।

৩.২ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া - রপ্তানি

রপ্তানির ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরের ব্যবহার খুবই সীমিত। এখানে রপ্তানি পণ্যকে দুই ভাগে ভাগ করা হয়, ট্রাডিশনাল পণ্য (পাট ও পাটজাত দ্রব্য) এবং নন-ট্রাডিশনাল পণ্য। এই প্রক্রিয়ার শুরুতে প্রথমেই রপ্তানিকারক সিএন্ডএফ এজেন্ট নিয়োগ করেন এবং রপ্তানির জন্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্র হস্তান্তর করেন।

সারণি ৫: রপ্তানির জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে কর্তৃক কাস্টম হাউজে দাখিলকৃত নথিপত্র	
মূসক নিবন্ধন পত্র	সার্টিফিকেট অব অরিজিন
কমার্শিয়াল ইনভয়েস	জিএসপি/সাপটা/আপটা/কেপিটি সার্টিফিকেট
প্যাকিং লিস্ট	হেলথ/স্যানিটারি এবং ফাইটো স্যানিটারি সার্টিফিকেট
এক্সপোর্ট এলসি/কন্ট্রাক্ট	বিল অব এক্সপোর্ট/শিপিং বিল
বাংলাদেশ ব্যাংক এর অনাপত্তি পত্র (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	বিল অব ল্যাডিং
লিয়েন ব্যাংকের প্রত্যয়ন পত্র	ইনস্যুরেন্স পলিসি
সিসিআইএন্ডই এর প্রত্যয়ন পত্র (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	বিল অব এক্সচেঞ্জ
ইএক্সপি/ইপি	অন্যান্য দলিলাদি (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

ধাপ ১: রপ্তানি শাখার ক্লার্ক কর্তৃক নথি যাচাই ও লজমেন্ট রেজিস্ট্রি

রপ্তানিকারকের মনোনিত সিএন্ডএফ এজেন্ট প্রথমে খসড়া বিল অব এক্সপোর্ট ও প্রয়োজনীয় নথিপত্র কাস্টমসে ক্লার্কের কাছে পেশ করেন। ক্লার্ক নথিপত্র দেখে ঠিক থাকলে রেজিস্টারে লজমেন্ট রেজিস্ট্রি করেন।

ধাপ ২: অনলাইনে বিল অব এক্সপোর্ট জমা ও প্রিন্ট

লজমেন্ট হয়ে যাবার পর সিএন্ডএফ এজেন্ট চলে আসেন সিএন্ডএফ এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের কম্পিউটার অপারেটরের কাছে। এখানে অনলাইনে এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে বিল অব এক্সপোর্ট পূরণ ও জমা (সাবমিট) দেওয়া হয়। সিএন্ডএফ এজেন্ট বিল অব এক্সপোর্টের প্রিন্টেড কপি নিয়ে নেন।

ধাপ ৩: নোটিং সেকশনে ক্লার্ক কর্তৃক রেজিস্ট্রি

এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড এ বিল অব এক্সপোর্ট জমা দেওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্ট ফাইল নিয়ে চলে আসেন নোটিং সেকশনে। এখানে ক্লার্ক কর্তৃক ফাইলটি রেজিস্ট্রি করা হয়।

ধাপ ৪: গ্রুপ ক্লার্ক কর্তৃক ফাইল এন্ট্রি

এই ধাপে ফাইল পাঠিয়ে দেওয়া হয় নির্দিষ্ট গ্রুপে। এখানে গ্রুপ ক্লার্ক ফাইল এন্ট্রি করেন।

ধাপ ৫: অ্যাপ্রেইজিং হল থেকে উচ্চমানসহকারি কর্তৃক অ্যাসেসমেন্ট এর জন্য এআরও চিহ্নিতকরণ

এই ধাপে অ্যাপ্রেইজিং হলের উচ্চমানসহকারি নোটশিটে রপ্তানি পণ্য অ্যাসেসমেন্ট এর জন্য এআরওকে চিহ্নিত করেন এবং ফাইলটি সংশ্লিষ্ট গ্রুপ এআরও এর কাছে পাঠিয়ে দেন।

ধাপ ৬: এআরও ও আরও কর্তৃক পণ্যের অ্যাসেসমেন্ট

এআরও নথিপত্র দেখে স্বাক্ষর করেন এবং মার্ক করেন আরও কে। আরও ফাইল একই পক্রিয়ায় ফাইলটি পরীক্ষা করে দেখেন এবং সবকিছু ঠিক থাকলে স্বাক্ষর করেন। উল্লেখ্য, ট্রাডিশনাল পণ্যের (পাট ও পাটজাত দ্রব্য) ক্ষেত্রে আরও এই ধাপে নোট শিট অনুমোদন করেন।

ধাপ ৭: এসি কর্তৃক অ্যাসেসমেন্ট নোট শিট অনুমোদন

নন-ট্রাডিশনাল পণ্যের ক্ষেত্রে আরও কর্তৃক নোট শিট স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর এসি'কে মার্ক করা হয় এবং ফাইল পাঠিয়ে দেওয়া হয় সংশ্লিষ্ট এসি'র অনুমোদনের জন্য। এসি রপ্তানির জন্য প্রয়োজনীয় দলিলাই পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে নোটশিট অনুমোদন করেন। উল্লেখ্য, এক্সপোর্ট এর ক্ষেত্রে নোট শিট অনুমোদনের জন্য কাগজপত্র সর্বোচ্চ এসি পর্যন্ত যায়।

ধাপ ৮: পোর্ট কাস্টমস কর্তৃক নন-ট্রাডিশনাল পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ

ট্রাডিশনাল পণ্যের ক্ষেত্রে সাধারণত কায়িক পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ হয় না। তবে নন-ট্রাডিশনাল পণ্যের ক্ষেত্রে (চিংড়ি, সাদা মাছ) কায়িক পরীক্ষণ হয়। এক্ষেত্রে পোর্ট কাস্টমসের সংশ্লিষ্ট রাজস্ব কর্মকর্তারা পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের পর প্রতিবেদন দেন।

ধাপ ৯: রাজস্ব শাখায় এন্ট্রি

অ্যাসেসমেন্ট নোট শিট অনুমোদনের পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে রপ্তানির জন্য প্রযোজ্য মাশুল পরিশোধের জন্য ফাইল নিয়ে যেত হয় রাজস্ব শাখায়। এখানে নির্দিষ্ট রেজিস্ট্রারে ফাইল এন্ট্রি করা হয়।

ধাপ ১০: ব্যাংকে মাশুল প্রদান

রাজস্ব শাখায় ফাইল এন্ট্রির পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে ব্যাংকে প্রযোজ্য মাশুল পরিশোধ করতে হয়। মাশুল পরিশোধের পর রাজস্ব শাখা থেকে রিলিজ অর্ডার দেওয়া হয় এবং এর মধ্য দিয়ে খুলনাস্থ কাস্টম হাউজে সিএন্ডএফ এজেন্টের কার্যক্রম শেষ হয়।

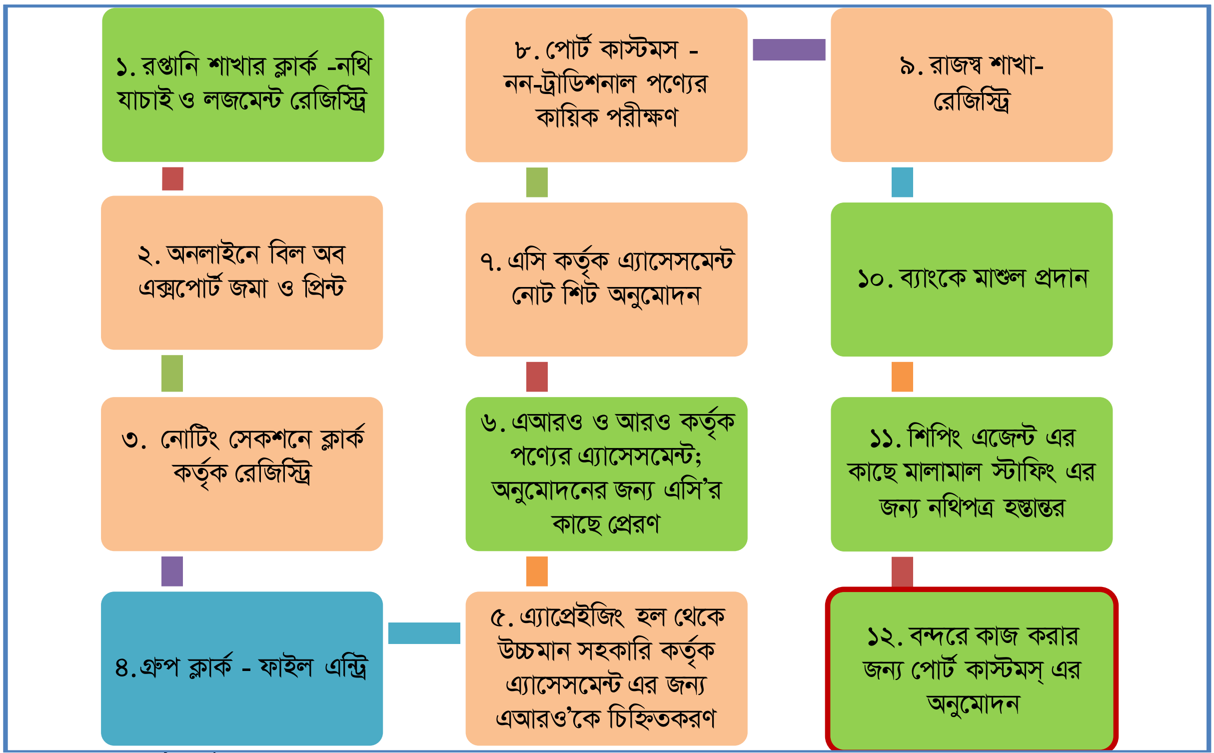
ধাপ ১১: শিপিং এজেন্টের কাছে মালামাল স্টাফিং এর জন্য নথিপত্র হস্তান্তর

খালিশপুরস্থ কাস্টম হাউজে ডকুমেন্ট পাস হয়ে যাবার পর নথিপত্র পাঠিয়ে দেওয়া হয় মোংলাতে। এখানে জাহাজে রপ্তানি পণ্য বোঝাইয়ের (জাহাজীকরণ) জন্য শিপিং এজেন্টের কাছে নথিপত্র হস্তান্তর করা হয়। শিপিং এজেন্ট নথিপত্র বুঝে পেয়ে পণ্য জাহাজীকরণের জন্য মনোনীত স্টিভিডোর এর প্রযোজ্য নথি পণ্য জাহাজীকরণের জন্য হস্তান্তর করেন।

ধাপ ১২: বন্দরে কাজ করার জন্য পোর্ট কাস্টমসের অনুমোদন

জাহাজীকরণের জন্য রপ্তানিকারকের পণ্যবন্দরে গেলে সিএন্ডএফ এজেন্টকেও সেখানে উপস্থিত থাকতে হয়। কারণ ট্রাকগুলো ঢোকাতে হয় এবং জেটি এলাকায় ট্রাক ঢুকিয়ে প্রতিটি ট্রাক ওজন করতে হয়। আর বন্দরে এসকল কার্যক্রম পরিচালনার জন্য পোর্ট কাস্টমসের অনুমোদনের প্রয়োজন হয়।

চিত্র ৯: রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া



সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

৩.৩ বন্দরে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া - আমদানি

আমদানি পণ্যের ধরন ভেদে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া ভিন্ন ভিন্ন হয়। বিশেষত বাল্ক পণ্যের অধিকাংশ জাহাজের ক্ষেত্রেই নদীতে পণ্য খালাশ হয়। এক্ষেত্রে লাইটারেজ নৌযানের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজ থেকে পণ্য আমদানিকারকের নির্দিষ্ট গন্তব্যে নিয়ে যাওয়া হয়। আবার গ্যাসের জাহাজগুলো গ্যাস কোম্পানিগুলোর নিজস্ব জেটিতে খালাশ হয়। এর বিপরীতে কন্টেইনার পণ্য, গাড়ি ইত্যাদির খালাশ হয় মোংলা বন্দরের জেটিতে। আর এক্ষেত্রে স্ট্র্যাডেল ক্যারিয়ার, ফর্ক লিফট্সহ বন্দরের বিভিন্ন উপকরণ ব্যবহার করতে হয়। এই গবেষণায় বাল্ক পণ্য, গাড়ি ইত্যাদি ছাড় প্রক্রিয়া দেখার পাশাপাশি বিশেষভাবে বন্দরে কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিশ্লেষণ অনুযায়ী মোংলা বন্দরের মাধ্যমে কন্টেইনারে আমদানিকৃত বাণিজ্যিক পণ্যের একটি চালান ছাড়ের ক্ষেত্রে সেবাগ্রহীতাদের অন্তত ১৮টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। নিম্নে এই ধাপগুলো সম্পর্কে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে।

ধাপ ১:ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারে প্রয়োজনীয় নথি জমাদান

জেটিতে পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে জেটি এলাকায় অবস্থিত ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারেসহকারি ট্রাফিক অফিসার বা ট্রাফিক অফিসারের কাছে ট্রাফিক ম্যানেজার বরাবর একটি আবেদন (প্রেয়ার) জমা দিতে হয়। এই আবেদনের সাথে মূল ইনভয়েস, প্যাকিং লিস্ট, বিএল এবং বিল অব এন্ট্রির কপি দিতে হয়।

ধাপ ২: অ্যাপ্রেইজিং শাখায় আবেদন এন্ট্রি

ওয়ান স্টপ সেন্টারে আবেদনটি সই হয়ে যাবার পর বন্দরের অ্যাপ্রেইজিং শাখায় জমা দিতে হয়। এই শাখায় সিএন্ডএফ এজেন্ট ও আমদানিকারকের নাম এবং আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ উল্লেখ করে আবেদনটি খাতায় এন্ট্রি করা হয়।

ধাপ ৩:স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট জমা, এটিও - টিও কর্তৃক অনুমোদন

এই ধাপে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার ব্যবহারের জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে এটিও'র কাছে ইনডেন্ট দিতে হয়। এটিও ইনডেন্টে সই করার পর এটি যায় টিও'র স্বাক্ষরের জন্য।

ধাপ ৪: ইন্ডেন্ট সেকশন রেজিস্টারে ইন্ডেন্ট এন্ট্রি

টিও এর স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর ইনডেন্টটি ইনডেন্ট সেকশনে জমা দিতে হয়। এখানে রেজিস্টারে ইনডেন্টটি এন্ট্রি করা হয়।

ধাপ ৫: বন্দর ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের মাশুল পরিশোধ

ইনডেন্ট এন্ট্রির পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের জন্য নির্দিষ্ট চার্জ পরিশোধ করতে হয়।

ধাপ ৬: স্ট্র্যাডল ক্যা. ড্রাইভার, ওয়েব্রিজ অপারেটর এবং এক্সামিন শাখার টিআই এর কাছে ইনডেন্ট কপি হস্তান্তর

ইকুইপমেন্ট চার্জ পরিশোধ হলে ইনডেন্টের একটি কপি যায় ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশনে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার এর ড্রাইভার এর কাছে এবং এক কপি যায় এক্সামিন শাখার ট্রাফিক ইন্সপেক্টরের কাছে।

এছাড়া, ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশনে আরেকটি ইনডেন্ট দিতে হয় পণ্য ওজন করার জন্য, অর্থাৎ ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য। উল্লেখ্য, বন্দরে সকল ধরনের কন্টেইনার প্রায় শতভাগই ক্ষেত্রেই ওজন করতে হয়। তবে সংখ্যা ভিত্তিক পণ্য (কসমেটিক আইটেম) ওজন করতে হয় না। উল্লেখ্য, পণ্য ওজনের পূর্বে কাস্টমসের এসি ফাইলে পণ্যের ওজন লিখে দেন।

ধাপ ৭: কারপেন্টার- কন্টেইনার সিল কাটা- টিআই ও টালি ক্লার্ক উপস্থিত থাকেন

কন্টেইনার ওজন হয়ে যাবার পর জেটিতে কায়িক পরীক্ষণের জন্য রাখা হয়। কাস্টমস কর্মকর্তাদের উপস্থিতিতে বন্দরের কারপেন্টার নথিতে উল্লেখিতসীল নম্বর, কন্টেইনার নম্বর মিলিয়ে দেখেন। সবকিছু ঠিক থাকলে কারপেন্টার কন্টেইনারের সীল কাটেন। কায়িক পরীক্ষণের সময় কাস্টমস কর্মকর্তাদের পাশাপাশি বন্দরের ট্রাফিক ইন্সপেক্টর ও টালি ক্লার্ক উপস্থিত থাকেন। এছাড়া উপস্থিত থাকেন সিএন্ডএফ এজেন্টের এক বা একাধিক প্রতিনিধি, আমদানিকারকের এক বা একাধিক প্রতিনিধি ও আমদানিকারকের চাহিদা অনুযায়ী একজন সার্ভেয়ার। উল্লেখ্য, কন্টেইনার পণ্যের ক্ষেত্রে আমদানিকারকের সার্ভেয়ার কখনো থাকেন, আবার কখনো থাকেন না। তবে বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে অবশ্যই আমদানিকারকের সার্ভেয়ার উপস্থিত থাকেন।

ধাপ ৮: পোর্ট ডিউজ প্রদান - এন্ট্রি, চেক ও হিসাব সংরক্ষণ কর্মকর্তার স্বাক্ষর

খালিশপুরস্থ মোংলা বন্দর কার্যালয়ে সিএন্ডএফ এজেন্টকে আমদানিকৃত কন্টেইনারের পোর্ট ডিউজ (কন্টেইনার চার্জ) পরিশোধ করতে হয়। উল্লেখ্য, কাজের সুবিধার্থে অনেক সিএন্ডএফ এজেন্ট পোর্ট ডিউজ এর টাকা আগেও পরিশোধ করে রাখেন। ২০ ফুট কন্টেইনারের ক্ষেত্রে পোর্ট ডিউজ হিসেবে ৪০৮ টাকা এবং ৪০ ফুট কন্টেইনারের ক্ষেত্রে ৮১৬ টাকা এবং সাথে ১৫% ভ্যাট জমা দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে নথিভুক্তকারী, যাচাইকারী এবং হিসাব সংরক্ষণ কর্মকর্তা এই পোর্ট ডিউজ এর নথিতে স্বাক্ষর করেন। এছাড়া জেটিতে কোনো পণ্য নামলে সিএন্ডএফ এজেন্টকে টন প্রতি ১.৫ টাকা হারে লেভি পরিশোধ করতে হয়।

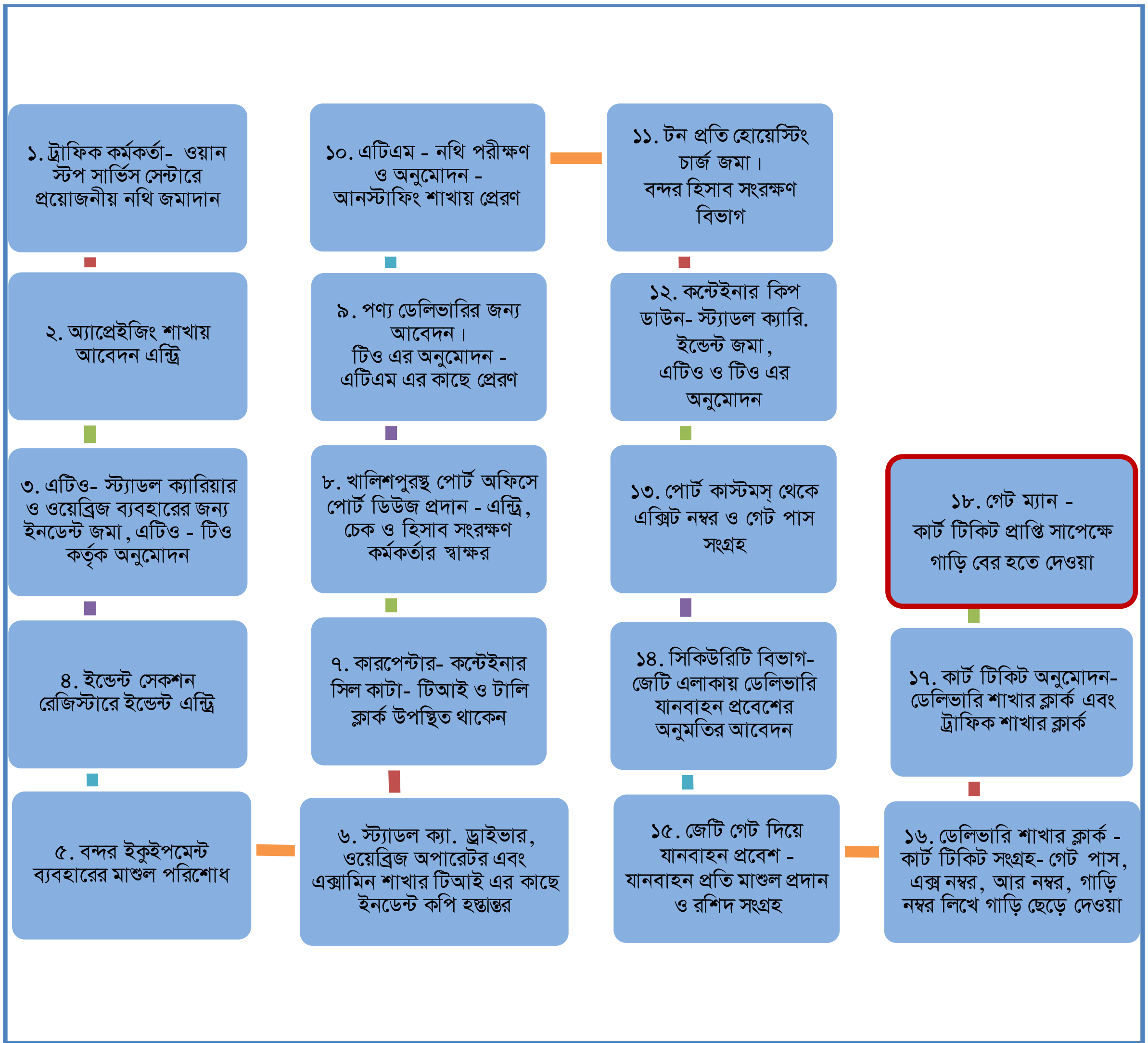
ধাপ ৯: পণ্য ডেলিভারির জন্য আবেদন

শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে ডেলিভারি অর্ডার(ডিও) পাওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে আমদানিকারকের চাহিদা অনুযায়ী দ্রুততার সাথে পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার জন্য বন্দরে চলে যেতে হয়। পণ্য ডেলিভারির জন্য দুই সেট কাগজ প্রয়োজন হয়, যেখানে প্রতি সেটে থাকে ডিও'র কপি, বিএল, ইনভয়েস, প্যাকিং লিস্ট, বিল অব এন্ট্রি, আউটপাস কপি ইত্যাদি। একটি জেটি কাস্টমসের জন্য এবং এক সেট বন্দরের জন্য। এই ধাপে সিএন্ডএফ এজেন্টকে নথিপত্রের সেটসহএটিও এর কাছে এটিএম বরাবর আবেদন করতে হয়। এটিও আবেদনটি দেখে স্বাক্ষর করে মার্ক করেন টিও'কে। এরপর টিও আবেদনটি দেখে স্বাক্ষর করেন।

ধাপ ১০: এটিএম কর্তৃক নথি পরীক্ষণ ও অনুমোদন এবং আনস্টাফিং শাখায় প্রেরণ
টিও এর স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর ফাইল যায় এসিস্ট্যান্ট ট্রাফিক ম্যানেজারের কাছে। তিনি নথিপত্র পরীক্ষণের পর স্বাক্ষর করে মার্ক করেন আনস্টাফিং শাখাকে। এই প্রেক্ষিতে নথিপত্রের ফাইলটি আনস্টাফিং শাখায় প্রেরণ করা হয়।

ধাপ ১১:হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে হোয়েস্টিং চার্জ জমা
এই ধাপে পোর্ট বিল পরিশোধ করতে সিএন্ডএফ এজেন্টকে যেতে হয় বন্দরের হিসাব রক্ষণ বিভাগে (অ্যাকাউন্টস্ সেকশন)। এখানে আমদানিকারকের পক্ষ থেকে সিএন্ডএফ এজেন্টকে পোর্ট ট্যারিফ পরিশোধ করতে হয়, এটিকে হোয়েন্টিং চার্জ বলে। কন্টেইনারে থাকা পণ্যের প্রতি টন ১১৫ টাকা হারে ১৫% ভ্যাটসহ এই চার্জ পরিশোধ করতে হয়।

চিত্র ১০: বন্দরে আমদানি পণ্যের ছাড় প্রক্রিয়া



সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

ধাপ ১২: কন্টেইনার কিপ ডাউন- স্ট্র্যাডল ক্যারি. ইন্ডেন্ট জমা, এটিও ও টিও এর অনুমোদন
এই ধাপে আমদানিকৃত পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার জন্য কন্টেইনার কিপ ডাউনের ইনডেন্ট দিতে হয়। এখানে সই করেন টিও এবং এটিও। এর পর কন্টেইনার কিপ ডাউন দেওয়া হয়।

ধাপ ১৩: পোর্ট কাস্টমস থেকে এক্সিট নম্বর ও গেট পাস সংগ্রহ
সিএন্ডএফ এজেন্ট দ্বিতীয় সেট কাগজ জমা দিতে হয় জেটি কাস্টমসে। নথিপত্র পরীক্ষণের পর জেটি কাস্টমস থেকে 'এক্স' নম্বর, অর্থাৎ এক্সিট নম্বর এবং একটি গেট পাস নম্বর দেওয়া হয়। 'এক্স' নম্বর না দেওয়া পর্যন্ত কোন পণ্য জেটি এলাকার বাইরে বের করা সম্ভব না।

ধাপ ১৪: সিকিউরিটি বিভাগে জেটি এলাকায় ডেলিভারি যানবাহন প্রবেশের অনুমতির আবেদন

পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে নিজস্ব প্যাডে যতোগুলো ট্রাক জেটিতে প্রবেশ করানো প্রয়োজন সেগুলোর নম্বর উল্লেখ করে একটি চাহিদা পত্র জেটি গেটে বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগে জমা দিতে হয়।

ধাপ ১৫: জেটি গেট দিয়ে যানবাহন প্রবেশ - যানবাহন প্রতি মাশুল প্রদান ও রশিদ সংগ্রহ

জেটিতে পণ্য ডেলিভারি নিতে আসা ট্রাক প্রবেশের ফি স্বরূপ বন্দর কর্তৃপক্ষ ট্রাক প্রতি একটি মাশুল আদায় করে। মাশুল আদায়ের প্রমাণ স্বরূপ ট্রাক ড্রাইভারকে রশিদ দেওয়া হয়।

ধাপ ১৬: কার্ট টিকিট সংগ্রহ এবং গেট পাস, এক্স নম্বর, আর নম্বর, গাড়ি নম্বর লিখে গাড়ি ছেড়ে দেওয়া

সিএন্ডএফ এজেন্টকে ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এর কাছ কার্ট টিকিট সংগ্রহ করতে হয়। উল্লেখ্য, কার্ট টিকিট সাধারণত সিএন্ডএফ এজেন্ট পূর্বেই সংগ্রহ করে রাখে। জেটিতে ট্রাক প্রবেশ করিয়ে কন্টেইনার থেকে ট্রাকে পণ্য লোড দিয়ে সিএন্ডএফ এজেন্ট কার্ট টিকিটে গেট পাস নম্বর, এক্স নম্বর, আর নম্বর, গাড়ির নম্বর ইত্যাদি লিখে স্বাক্ষর করে গাড়ি ছেড়ে দেন।

ধাপ ১৭: কার্ট টিকিট অনুমোদন- ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এবং ট্রাফিক শাখার ক্লার্ক

জেটি গেটে ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এবং ট্রাফিক শাখার ক্লার্ক কার্ট টিকিটে স্বাক্ষর করে আমদানি পণ্য বোঝাই ট্রাক জেটির বাইরে বের হবার চুড়ান্ত অনুমোদন দেন।

ধাপ ১৮: গেট ম্যান - কার্ট টিকিট প্রাপ্তি সাপেক্ষে গাড়ি বের হতে দেওয়া

অনুমোদিত এই কার্ট টিকিট গেট ম্যান কে দিলে গেট ম্যান গাড়ি জেটির বাইরে বের হবার জন্য গেট খুলে দেন। আর এর মধ্য দিয়েই মোংলা বন্দর থেকে আমদানি পণ্য ছাড়ের সামগ্রিক প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়।

৩.৪ বন্দরে পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া - রপ্তানি

রপ্তানিকারকরা পণ্য জাহাজীকরণের ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরের জেটি ব্যবহার করেন। এক্ষেত্রে ট্রান্সপোর্ট এজেন্সিরসহযোগিতায় পণ্য বন্দরের জেটি এলাকায় নিয়ে এসে জাহাজীকরণের জন্য কন্টেইনারে বোঝাই করা হয়। গবেষণায় রপ্তানি সেবাগ্রহীতাদের অভিজ্ঞতার আলোকে পণ্য জাহাজীকরণের প্রক্রিয়া বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিশ্লেষণ অনুযায়ী এই বন্দর ব্যবহার করে সেবাগ্রহীতাদের ১২টি ধাপেরপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণের সেবা নিতে হয়। নিম্নে ধাপগুলো সম্পর্কে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে।

১. সিকিউরিটি বিভাগে জেটি এলাকায় ডেলিভারি যানবাহন প্রবেশের অনুমতির আবেদন

রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণের শুরুতে রপ্তানিকারকের মনোনীত সিএন্ডএফ এজেন্টকে পণ্য বোঝাই যতোগুলো ট্রাক জেটি এলাকায় প্রবেশ করবে সেগুলোর নম্বর উল্লেখ করে বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগে যানবাহন প্রবেশের অনুমতির আবেদন করতে হয়।

২. জেটি গেট দিয়ে যানবাহন প্রবেশ - যানবাহন প্রতি মাশুল প্রদান ও রশিদ সংগ্রহ

নিরাপত্তা বিভাগ থেকে অনুমোদন পাবার পর পণ্য বোঝাই ট্রাক জেটি গেট দিয়ে জেটি এলাকায় প্রবেশ করানো হয়। আর এজন্য জেটি গেটি অবস্থিত কাউন্টারে যানবাহন প্রতি বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত মাশুল প্রদান করে রশিদ সংগ্রহ করতে হয়।

৩. ওয়ে ব্রিজে ট্রাকের ওজন

বন্দর এলাকায় যানবাহন প্রবেশের পর ওয়ে ব্রিজে পণ্য বোঝাই বাহনের ওজন করা হয়। আবার পণ্য খালাশের পর খালি বাহন ওজন করা হয়। আর এই দুইয়ের মধ্যকার ব্যবধান দিয়ে পণ্যের ওজন নির্ধারণ করা হয়।

৪. কন্টেইনারে পণ্য স্টাফিং-টালি ক্লার্ক

এই ধাপে পণ্য রপ্তানির জন্য নির্দিষ্ট প্রতিষ্ঠানের কন্টেইনারে পণ্য বোঝাই করা হয়। কন্টেইনারে পণ্য বোঝাইয়ের সময় বন্দরের টালি ক্লার্ক সেখানে উপস্থিত থেকে পণ্য বোঝাইয়ের হিসাব রাখেন।

৫. স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট জমা, এটিও - টিও কর্তৃক অনুমোদন

কন্টেইনারে পণ্য বোঝাই হয়ে যাবার পর স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য এটিও'র কাছে পৃথক দু'টি ইনডেন্ট জমা দিতে হয়। ইনডেন্ট এ এটিও'র স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর টিও ইনডেন্টে স্বাক্ষর করে অনুমোদন দেন।

৬. ইন্ডেন্ট সেকশন রেজিস্টারে ইন্ডেন্ট এন্ট্রি
টিও'র অনুমোদনের পর ইনডেন্ট দু'টি ইনডেন্ট সেকশনে রেজিস্টারে এন্ট্রি করা হয়।

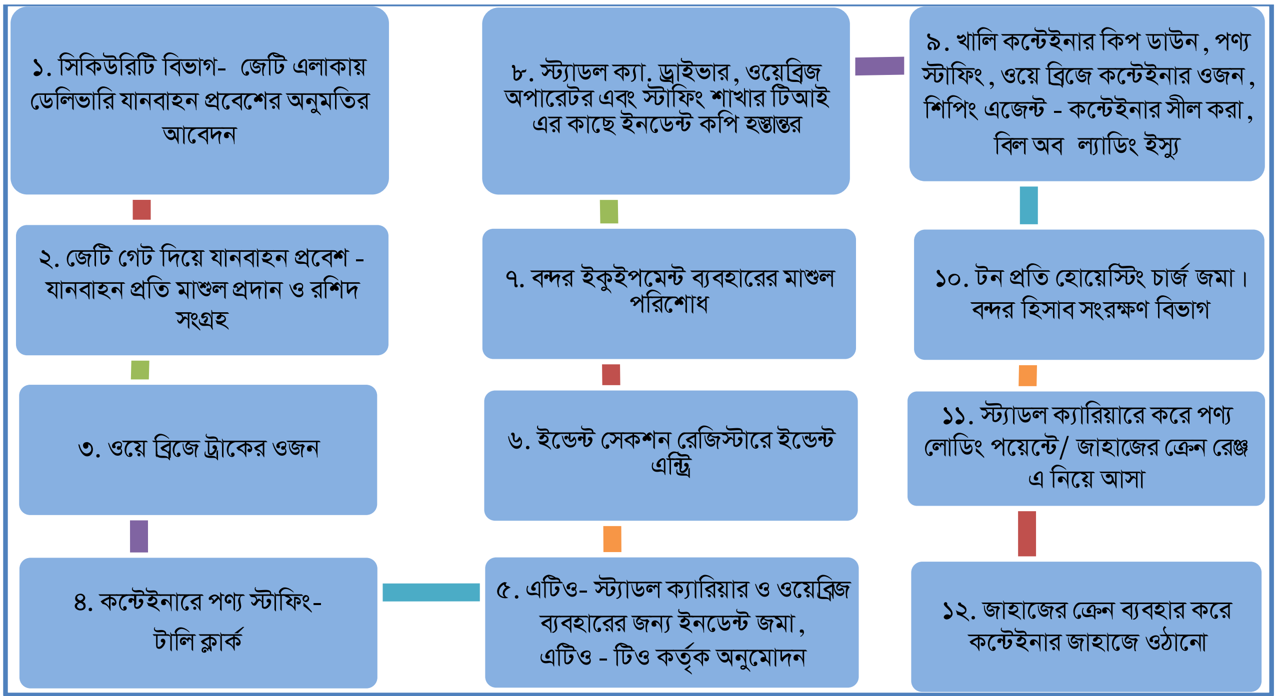
৭. বন্দর ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের মাশুল পরিশোধ
এই ধাপে বন্দরের ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের জন্য প্রযোজ্য মাশুল পরিশোধ করতে হয়।

৮. স্ট্র্যাডল ক্যা. ড্রাইভার, ওয়েব্রিজ অপারেটর এবং স্টাফিং শাখার টিআই এর কাছে ইনডেন্ট কপি হস্তান্তর
ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের মাশুল পরিশোধ করার পর ইনডেন্ট এর কপি স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ারের ড্রাইভার, ওয়েব্রিজ অপারেটর এবং স্টাফিং শাখার টিআই এর কাছে হস্তান্তর করা করা হয়।

৯. খালি কন্টেইনার কিপ ডাউন, পণ্য স্টাফিং, ওয়ে ব্রিজে কন্টেইনার ওজন, কন্টেইনার সীল করা, বিল অব ল্যাডিং ইস্যু
নির্দিষ্ট কন্টেইনারে পণ্য বোঝাইয়ের জন্য স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ব্যবহার করে খালি কন্টেইনার জেটিতে নির্ধারিত স্থানে এনে রাখা হয়। এরপর পণ্য বোঝাইয়ের কাজে নিয়োজিত শ্রমিকেরা কন্টেইনারে পণ্য বোঝাই করে। পণ্য বোঝাই সম্পন্ন হলে ওয়ে ব্রিজে কন্টেইনারের ওজন করা হয়। ওজন হয়ে গেলে শিপিং এজেন্ট কন্টেইনার সীল করে দেয়। এরপর কন্টেইনার সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় যাবতীয় তথ্য উল্লেখ্য করে বিল অব ল্যাডিং ইস্যু করা হয়।

১০. টন প্রতি হোয়েস্টিং চার্জ জমা
এই ধাপে বন্দরের হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে টন প্রতি নির্দিষ্ট হারে হোয়েস্টিং চার্জ জমা করতে হয়।

চিত্র ১১: বন্দরে রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া



সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

১১. স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ারে করে পণ্য লোডিং পয়েন্টে/ জাহাজের ক্রেন রেঞ্জ এ নিয়ে আসা
বন্দরে যাবতীয় দাপ্তরিক কার্যক্রম সম্পন্ন হবার পর স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ব্যবহার করে পণ্য বোঝাই কন্টেইনার জাহাজের ক্রেনের আওতায় নিয়ে আসা হয়। উল্লেখ্য, জাহাজে কন্টেইনার ওঠানো বা জাহাজ থেকে কন্টেইনার নামানোর জন্য যে ধরনের ক্রেন ব্যবহার করা হয় সে ধরনের ক্রেন মোংলা বন্দরে নেই। ফলে এ ধরনের ব্যবস্থাপনায় জাহাজের ক্রেনের ওপরই নির্ভর করতে হয়।

১২. জাহাজের ক্রেন ব্যবহার করে কন্টেইনার জাহাজে ওঠানো
এই ধাপে জাহাজের নিজস্ব ক্রেন ব্যবহার করে রপ্তানি পণ্যের কন্টেইনার জাহাজীকরণ করা হয়।

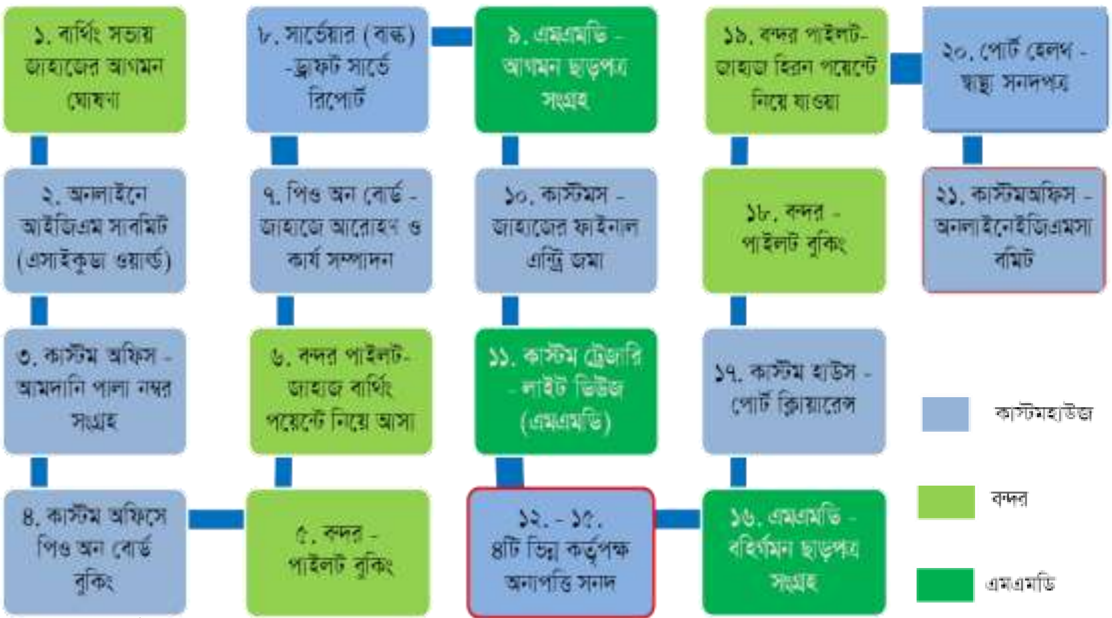
৩.৫ জাহাজ আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া

মোংলা বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন ও বহির্গমনের সামগ্রিক ব্যবস্থাপনার সাথে বন্দর ও কাস্টম হাউজসহ সরকারি আরও তিনটি প্রতিষ্ঠানের (পোর্ট হেলথ, মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট ও আয়কর বিভাগ) সম্পৃক্ততা রয়েছে। সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়ার শুরু হয় শিপিং এজেন্ট কর্তৃক বার্থিং সভায় জাহাজ আগমনের সম্ভাব্য দিন-ক্ষণ ঘোষণার মধ্য দিয়ে। আর এর শেষ হয় জাহাজ বহির্গমনের পর কাস্টমসে ইজিএম পেশ করার মধ্য দিয়ে। এই গবেষণায় জাহাজ ব্যবস্থাপনার শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত পুরো প্রক্রিয়াটিকে বোঝা হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী মোংলা বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে ২১ ধাপে ৫টি ভিন্ন ভিন্ন কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে সেবা গ্রহণ করতে হবে। নিম্নে এই ধাপগুলো সবিস্তারে তুলে ধরা হয়েছে।

ধাপ ১: বার্থিং সভায় জাহাজের আগমণ ঘোষণা

বার্থিং সভায় শিপিং এজেন্টদের পক্ষ থেকে জানানো হয় যে আসছে সপ্তাহে কার কতোটি জাহাজ সম্ভাব্য আসতে পারে, কোন জাহাজে কী পণ্য আসবে, ইটিএ, ইটিডিসহ জাহাজগুলোর অন্যান্য প্রয়োজনীয় তথ্য। এছাড়া হারবার মাস্টারকে জানানো হয় যে কোন শিপিং এজেন্ট জাহাজকে কোন পয়েন্টে নোঙ্গর করাতে চাচ্ছে। এই তথ্যের ভিত্তিতেই (দৈর্ঘ্য, প্রস্থ, ড্রাফট ইত্যাদি) মূলত হারবার মাস্টার কোন জাহাজ কোথায় নোঙ্গর করবে সেটির বরাদ্দ দিয়ে থাকে।শিপিং এজেন্টস্ এসোসিয়েশনে প্রতি রবিবার এবং বৃহস্পতিবার সকাল ১১.০টায় বার্থিং সভা হয়।

চিত্র ১২: বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া



সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের তথ্য

ধাপ ২: অনলাইনে আইজিএম সাবমিট

শিপিং এজেন্ট বিএল এবং জাহাজ সম্পর্কিত তথ্যের ওপর ভিত্তি করে অনলাইনে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ডসিস্টেম এ আইজিএম সাবমিট করে। উল্লেখ্য, একটি জাহাজে একটি বিএল'ও থাকতে পারে, আবার একাধিক বিএলও থাকতে পারে। তবে এগুলোর প্রেক্ষিতে সাবমিট করা আইজিএম একটিই হয়। শিপিং এজেন্ট অনলাইনে আইজিএম সাবমিট করা হয়ে গেলে আইজিএম এর কপি প্রিন্ট করে নেয়। শিপিং এজেন্টরা এই কাজটি জাহাজ ফেয়ারওয়েতে পৌছানোর সাধারণত পাঁচ থেকে সাত দিন আগেই করে রাখেন। পরে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিটের সময় প্রয়োজনীয় অ্যামেন্ডমেন্ট করে নেন।

ধাপ ৩: কাস্টম অফিস থেকে আমদানি পালা নম্বর সংগ্রহ

আমদানি পালা নম্বর পেতে শিপিং এজেন্টকে আইজিএম এর তিনটি প্রিন্টেড কপি, একটি জেনারেল গ্যারান্টি (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে), একটি ডিসচার্জিং গ্যারান্টি (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে) ফরোয়ার্ডিংসহকাস্টম অফিস এর আইজিএম শাখায় পেশ করতে হয়। এগুলোর প্রেক্ষিতেই কাস্টম অফিস থেকে শিপিং এজেন্টকে আমদানি পালা নম্বর দেওয়া হয়। বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে আইজিএম পেশ হয়ে গেলে কাস্টম অফিস থেকে তালিকাভুক্ত একটি সার্ভে কোম্পানিকে নিয়োগ দেওয়া হয় জাহাজের পণ্য সার্ভে করার জন্য।

ধাপ ৪: কাস্টম অফিসে পিও অন বোর্ড বুকিং

আমদানি পালা নম্বর সংগ্রহের পর শিপিং এজেন্টকে কাস্টম অফিসে পিও অন বোর্ড বুকিং দিতে হয়। কাস্টম অফিসে কোন তারিখে জাহাজ আসছে, জাহাজে কী কী পণ্য আসছে সেগুলোতে জানিয়ে পিও অন বোর্ড বুকিং এর জন্য আবেদন করতে হয়; আর, এই পিও অন বোর্ড এর তত্ত্বাবধায়নেই জাহাজ থেকে পণ্য নামানো হয়।

ধাপ ৫: বন্দরে পাইলট বুকিং

কাস্টম হাউজে যখন পিও অন বোর্ড বুকিং দেওয়া হয় ঠিক একই সময়ে মোংলা বন্দরের হারবার বিভাগে পাইলট বুকিং দিতে হয়। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে পাইলটিং বাধ্যতামূলত।

ধাপ ৬: বন্দর পাইলট কর্তৃক জাহাজ বার্থিং পয়েন্টে নিয়ে আসা

পাইলটই মূলত হিরণ পয়েন্ট থেকে বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্ট পর্যন্ত সমুদ্রগামী জাহাজকে দিক নির্দেশনা দিয়ে নিয়ে আসেন।জাহাজ হিরণপয়েন্ট পাইলট স্টেশন এলাকায় পৌছালে বন্দরের পাইলট পোর্টের নৌযান ব্যবহার করে জাহাজে আরোহণ করেন এবং জাহাজের নিয়ন্ত্রণ নেন। উল্লেখ্য, শিপিং এজেন্ট কর্তৃক পাইলট বুকিং দেওয়ার পর পাইলট বন্দরের নিজস্ব নৌযান ব্যবহার করে হিরণপয়েন্টে চলে যান।বন্দরের হারবার বিভাগ কর্তৃক বরাদ্দকৃত বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্টে জাহাজ পৌঁছে দেবার পর পাইলট শিপিং এজেন্টের সাথে যোগাযোগ করে বার্থিং বা এংকরিং সম্পন্ন হবার সময় জানিয়ে দেয়।

ধাপ ৭: পিও অন বোর্ড এর জাহাজে আরোহণ ও প্রয়োজনী কার্য সম্পাদন

জাহাজের বার্থিং বা এংকরিং সম্পন্ন হবার পর প্রিভেন্টিভ অফিসার (পিও) অন বোর্ড শিপিং এজেন্ট, কাস্টমস কর্তৃক নিয়োগকৃত সার্ভেয়ার (বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে) ও আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে নিয়ে জাহাজে আরোহন করেন। যে কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে তিনটি স্টোর লিস্ট তৈরি করতে হয়, যার অরিজিনাল কপি জাহাজ ভেড়ার ২৪ ঘন্টার মধ্যে কাস্টমসে পেশ করতে হয়। স্টোর লিস্টে স্বাক্ষর করেন জাহাজের পক্ষ থেকে ক্যাপ্টেন এবং কাস্টমসের পক্ষ থেকে পিও অন বোর্ড। কাগজপত্রের আনুষ্ঠানিকতা শেষ হবার পর পিও অন বোর্ড দেখেন যে কার্গোগুলো জাহাজ থেকে নামবে সেগুলোর আউটপাস হয়েছে কিনা অথবা স্পেশাল পারমিশনে নামবে কিনা (ডিসচার্জিং গ্যারান্টি আন্ডার সেকশন ৭৮)।

ধাপ ৮: বাল্ক জাহাজের ক্ষেত্রে সার্ভেয়ার কর্তৃক জাহাজের ড্রাফট সার্ভে প্রতিবেদন প্রস্তুত

আমদানিকৃত বাল্ক পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণে কাস্টম হাউজ কর্তৃক মনোনীত সার্ভে প্রতিষ্ঠানের সার্ভেয়ার সার্ভে পরিচালনা করেন। জাহাজে সার্ভে শেষে সার্ভেয়ার প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন। এই প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করেই কাস্টমস থেকে আমদানিকৃত বাল্ক পণ্যের ডিউটি নির্ধারণ করা হয়। এছাড়া, বন্দরের অর্থ ও হিসাব বিভাগ থেকে জাহাজের অনাপত্তি সনদ প্রাপ্তির জন্য শিপিং এজেন্টকে জাহাজের ড্রাফটস্ সার্ভে রিপোর্ট দাখিল করতে হয়।

ধাপ ৯: এমএমডি থেকে জাহাজের আগমন ছাড়পত্র সংগ্রহ

কাস্টম অফিসে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট করার পূর্বে শিপিং এজেন্টকে এমএমডি অফিস থেকে জাহাজের ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স নিতে হয়। এই ক্লিয়ারেন্স পেতে এমএমডি'তে জমা দেওয়া কাগজপত্রের তালিকায় রয়েছে ক্রু লিস্ট, এরাইভাল রিপোর্ট, কার্গো ডিক্লারেশন, নন-এশিয়াটিক (জাহাজে এশিয়ার বাইরের নাবিক কতো জন আছে তার তালিকা), রিটেনশন কার্গো লিস্ট এবং পোর্ট এস্টেট কন্ট্রোল (পিএসসি)। এসবের ভিত্তিতে এমএমডি থেকে জাহাজের ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স দেওয়া হয়।

ধাপ ১০: কাস্টমসে জাহাজের ফাইনাল এন্ট্রি জমা

জেনারেল গ্যারান্টির শর্তানুযায়ী শিপিং এজেন্টকে জাহাজ ভেড়ার ২৪ ঘন্টার মধ্যে কাস্টমসে জাহাজ এর ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট করতে হয়। এখানে অন্যান্য নথিপত্রের সাথে দিতে হয় এমএমডি থেকে পাওয়া ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স। উল্লেখ্য, ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিটের সময় ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স না থাকলে ফাইলকে অসম্পূর্ণ হিসেবে বিবেচনা করা হয়। ফাইলে অন্যান্য নথিপত্র হিসাবে থাকে ধাপ-১২ তে উল্লেখিত দলিলাদি। এগুলোর প্রতিটিতে পিও অন বোর্ডের স্বাক্ষর থাকতে হয়। উল্লেখ্য, কাস্টমসের রামেজ টিম (তদন্ত দল) যখন জাহাজে যায়, তখন তারা এই দলিলাদির ভিত্তিতেই জাহাজে তদন্ত পরিচালনা করে।

ধাপ ১১: কাস্টম ট্রেজারিতে জাহাজের লাইট ডিউজ জমাদান

লাইট ডিউজ সরকারের রাজস্বের অংশ। যে বাতিঘরগুলো আছে, সেগুলোর জন্য সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে মাশুল পরিশোধ করতে হয়। এই ধাপে শিপিং এজেন্টকে কাস্টমসে নির্দিষ্ট জাহাজের লাইট ডিউজ বাবদ অর্থ পরিশোধ করতে হয়। জাহাজের গ্রস টনেজের ওপর টন প্রতি ৫ টাকা হারে লাইট ডিউজ দিতে হয়। মূলত এই টাকা জমা হয় ডিজি শিপিং এর একাউন্টে।

ধাপ ১২ থেকে ধাপ ১৫: চারটি ভিন্ন ভিন্ন কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ

মোংলা বন্দরে আগত সমুদ্রগামী জাহাজগুলোর বিভিন্ন ধরনের সনদের সঠিকতা বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট (এমএমডি)। একটি জাহাজের সমুদ্রে চলাচল উপযোগিতার প্রমাণ স্বরূপ জাহাজ নোঙ্গর করার পর শিপিং এজেন্টকে ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে জাহাজটির যাবতীয় মূল সনদ (সেফটি ইকুইপমেন্ট সার্টিফিকেটসহ ১৯টির অধিক সনদ) সংগ্রহ করে এমএমডি'তে দাখিল করে এই কার্যালয় থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ করতে হয়।

পোর্ট হেলথেরপক্ষ থেকে একজন কোয়ারেনটাইন অফিসার (হেলথ ইন্সপেক্টর) জাহাজ পরিদর্শন করেন; যিনি মূলত জাহাজে কোনো স্বাস্থ্য ঝুঁকি আছে কিনা সেটি পর্যবেক্ষণ করেন। শিপিং এজেন্টকে এই বিভাগে একটি গ্যারান্টি (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে, সাথে থাকবে মেরিটাইম ডিক্লারেশন, ক্রু লিস্ট, এরাইভার রিপোর্ট, সেটিনেটশন সার্টিফিকেটের মূল কপি) ফটোকপিসহদাখিল করে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ করতে হয়। পোর্ট হেলথ গ্যারান্টির ফটোকপি রেখে মূল কপি শিপিং এজেন্টকে ফেরত দিয়ে দেয়।

শিপিং এজেন্টকে আয়কর কার্যালয় থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ করতে হয়। এই এনওসিতে মূলত ঘোষণা করা হয় যে নির্দিষ্ট জাহাজে সরকারের কোনো ধরনের ট্যাক্স পাওনা নেই বা বকেয়া নেই। উল্লেখ্য, যদি জাহাজ বন্দর থেকে কোনো রপ্তানি পণ্য নিয়ে যায় তাহলে এই সনদ পেতে হলে পূর্বেই ইনকাম ট্যাক্স পরিশোধ করতে হবে। আর যদি জাহাজ খালি যায় সে ক্ষেত্রে ঘোষণা করতে হবে যে জাহাজে কোনো রপ্তানি পণ্য নেই। এই এনওসি শিপিং এজেন্টরা অনেক সময় জাহাজ আসার আগেই সংগ্রহ করে রাখেন। আবার অনেকে জাহাজ আসার পরে সংগ্রহ করেন। তবে এটি অবশ্যই জাহাজ ছেড়ে যাবার আগে সংগ্রহ করতে হয়।

বন্দরের হিসাব বিভাগ থেকে জাহাজের অনাপত্তি সনদ সংগ্রহের জন্য শিপিং এজেন্টকে নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পের মাধ্যমে আবেদন করতে হয় এবং সেই সাথে দাখিল করতে হয় জাহাজের ড্রাফটস সার্ভে রিপোর্ট। নিয়ম অনুযায়ী আবেদন পত্র দাখিলের চার ঘন্টার মধ্যে বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে এই সেবা দিতে হয়। এই অনাপত্তি সনদে উল্লেখ থাকে যে জাহাজের জামানত স্বরূপ বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছে পর্যাপ্ত পরিমাণ অর্থ জমা করা আছে, যদি এই জাহাজকে কাস্টমস পোর্ট ক্লিয়ারেন্স দেয় তাহলে বন্দরের হিসাব বিভাগের কোনো আপত্তি নেই। একটি নির্দিষ্ট তারিখ পর্যন্ত বৈধতা দিয়ে এই এনওসি বন্দরের হিসাব বিভাগ থেকে শিপিং এজেন্টকে দেওয়া হয়।

ধাপ ১৬: এমএমডি থেকে জাহাজের বহির্গমন ছাড়পত্র সংগ্রহ

জাহাজ বন্দর ছেড়ে চলে যাওয়ার অনুমতি স্বরূপ এমএমডি থেকে আউটওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স সংগ্রহ করতে হয়।

ধাপ ১৭: কাস্টমস থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স সংগ্রহ

কাস্টমসঅ্যাক্ট ১৯৬৯ এর ৫১ ধারা অনুযায়ী বোঝাইকৃত বা খালি যেকোনো ধরনের সমুদ্রগামী জাহাজকে বন্দর ত্যাগের পূর্বে কাস্টমসথেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স নিতে হয়। উল্লেখ্য, জাহাজ বন্দর ত্যাগের ন্যূনতম ২৪ ঘন্টা পূর্বে জাহাজের মাস্টারের পক্ষ হতে শিপিং এজেন্টকেপ্রয়োজনীয় সকল অনাপত্তি সনদ ও নথিপত্রসহ আবেদন করে এই ছাড়পত্র সংগ্রহ করতে হয়। উল্লেখ্য, একটি পোর্ট ক্লিয়ারেন্সের বৈধতা থাকে ৪৮ ঘন্টা পর্যন্ত। এর মধ্যে জাহাজ ছেড়ে যেতে না পারলে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স এমেন্ডমেন্ট করতে হয়।

ধাপ ১৮: বন্দরে পাইলট বুকিং

শিপিং এজেন্ট পোর্ট ক্লিয়ারেন্স হাতে পাবার পর মোংলা বন্দরের হারবার বিভাগে পাইলট বুক করে।

ধাপ ১৯: বন্দর পাইলট কর্তৃক জাহাজ হিরণপয়েন্ট পর্যন্ত পৌছে দেওয়া

বন্দরের বুক করা পাইলট দিকনির্দেশনা দিয়ে বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্ট থেকে হারবারিয়া পর্যন্ত জাহাজকে পৌঁছে দেয়।

ধাপ ২০: পোর্ট হেলথ থেকে স্বাস্থ্য সনদ সংগ্রহ

পোর্ট হেলথ থেকে স্বাস্থ্য পেতে শিপিং এজন্টকে এই কার্যালয় থেকে একটি ফরম সংগ্রহ করে জাহাজ ছাড়ার পূর্বেই ক্যাপ্টেনের স্বাক্ষর নিতে রাখতে হয়। জাহাজ চলে যাবার সাত দিনের মধ্যে এই ফরম ও ডিপারচার রিপোর্ট পোর্ট হেলথ এ জমা দিয়ে স্বাস্থ্য সনদ সংগ্রহ করতে হয়, যেটি পরবর্তীতে কাস্টমসে জমা দিতে হয়।

ধাপ ২১: কাস্টম অফিসে অনলাইনে ইজিএম পেশ

জাহাজ চলে যাবার পর শিপিং এজেন্টকে প্রথমে এসাইকুডাতে ইজিএম সাবমিট করতে হয়। এরপর ইজিএম এর কপি কাস্টমসের ইজিএম শাখায় ডিপারচার রিপোর্ট (জাহাজ কখন বন্দর ত্যাগ করলো, কিভাবে করলো, জাহাজে পণ্য কী ছিল ইত্যাদি), স্টোর লিস্ট এর ট্রিপলিকেট কপি ও পোর্ট হেলথের সনদসহ পেশ করতে হয়।

অধ্যায় চার

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা কাস্টম হাউজ

মোংলা কাস্টম হাউজ বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য রাজস্ব আদায়ের পাশাপাশি সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন অনুমোদন ও প্রযোজ্য মাশুলাদি আদায়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। সেবাগ্রহীতাদের অভিজ্ঞতায় এই প্রতিষ্ঠান থেকে আমদানি-রপ্তানি সংশ্লিষ্ট সেবা পেতে নানামুখী চ্যালেঞ্জের মুখোমুখি হতে হয়। এই অধ্যায়ে চ্যালেঞ্জগুলো সম্পর্কে বিস্তারিত বিশ্লেষণ উপস্থাপন করা হয়েছে।

৪.১ মোংলা কাস্টম হাউজের অবস্থান

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজের অবস্থান একটি বড় চ্যালেঞ্জ। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দর এবং কাস্টম হাউজের মধ্যকার দূরত্ব ৫৩ কি.মি, যার প্রথমটি বাগেরহাট জেলার মোংলাতে এবং দ্বিতীয়টি খুলনা শহরের খালিশপুর এলাকায় অবস্থিত। বন্দর এলাকায় কাস্টম হাউজের নিজস্ব কোনো স্থাপনা নেই। বন্দর কর্তৃপক্ষের নিরাপত্তা বিভাগের জন্য নির্ধারিত ভবনটির কয়েকটি কক্ষ ব্যবহার করে 'জেটি পরীক্ষণ ইউনিট' নামে একটি ইউনিট মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ পরিচালনা করছেন। উল্লেখ্য, যেহেতু বর্তমানে মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে রাজস্ব আয়ের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ খাত আমদানিকৃত গাড়ি, সেহেতু গাড়ির অ্যাসেসমেন্ট এর জন্য সম্প্রতি একটি ইউনিট মোংলা বন্দর এলাকায় স্থানান্তর করা হয়েছে। এছাড়া জেটি এলাকায়ও কাস্টমসেকটি কক্ষে তাদের কার্যক্রম পরিচালনা করে, যেটি ব্যবহারকারীদের কাছে গেট কাস্টমস নামে পরিচিত। জেটি কাস্টমস থেকে সিএন্ডএফ এজেন্টকে 'এক্স' নম্বর, অর্থাৎ এক্সিট নম্বর এবং একটি গেট পাস নম্বর দেওয়া হয়। 'এক্স' নম্বর না দেওয়া পর্যন্ত কোন মালামাল জেটি এলাকার বাইরে বের করা সম্ভব না। জেটি কাস্টমসে থাকেন কয়েকজন এআরও এবং একজন আরও।

উল্লেখ্য, বন্দর ও কাস্টম হাউজের মধ্যকার এই দূরত্বে কারণে সেবাগ্রহীতাদের অনেকক্ষেত্রেই সময়ক্ষেপণের শিকার হতে হয়। বাল্ক জাহাজের সার্ভের ক্ষেত্রে কাস্টমস কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়োজিত সার্ভেয়ার এবং পিও অন বোর্ড কে শিপিং এজেন্টের নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় খুলনা থেকে মোংলাতে নিয়ে যেতে ও ফেরত আনতে হয় (এসি গাড়ি, স্পীড বোট ব্যবহার করতে হয়) এবং আপ্যায়নও করতে হয়, যা শিপিং এজেন্টদের ব্যয় বৃদ্ধি করে। বন্দর ও কাস্টম হাউজের মধ্যকার এই দূরত্বের কারণে সিএন্ডএফ এজেন্ট একই দিনে কাস্টমস থেকে পরীক্ষণ এর নোটিশ নিয়ে মালামালের কায়িক পরীক্ষণ করাতে পারেন না। কায়িক পরীক্ষণের জন্য তাকে মোংলা বন্দর এলাকায় যেতে হয় পরের দিন। উল্লেখ্য, এছাড়াও ব্যবহারকারীদের সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনা এবং পণ্যের শুল্কায়ন ও খালাশ-বোঝাই কার্যক্রমের একাংশ সম্পাদন করতে হয় মোংলা কাস্টমসে এবং অপরাংশ সম্পাদন করতে হয় মোংলা বন্দরে। ফলে সেবাগ্রহীতারা একদিকে যেমন সময়ক্ষেপণ ও হয়রানির শিকার হন, অন্যদিকে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের কার্যক্রমে সমন্বয়হীনতাও সৃষ্টি হয়।

৪.২ মোংলা কাস্টম হাউজের জনবল কাঠামো

বর্তমানে মোংলা কাস্টম হাউজে অনুমোদিত জনবল ৩১০ জন। কিন্তু, এর বিপরীতে কর্মরত আছে ১৮৭ জন এবং শূন্য পদ আছে ১২৩টি। অর্থাৎ, প্রতিষ্ঠানটিতে অনুমোদিত জনবলের বিপরীতে প্রায় ৪০% জনবল ঘাটতি আছে। এই জনবল ঘাটতি আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়াকে নেতিবাচকভাবে প্রভাবিত করছে। গবেষণায় তথ্য বিশ্লেষণে কাস্টম অফিসে বিভিন্ন বিভাগে সংশ্লিষ্ট কর্মীদের দায়িত্ব পালনে অবহেলা ও সময়ক্ষেপণের বিষয়টি এক্ষেত্রে উঠে এসেছে। পাশাপাশি, জনবল ঘাটতির কারণে পণ্যের কাস্টডিয়ান হিসেবে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের যথাযথ নিয়ন্ত্রণও থাকে না, যাশুল্ক ফাঁকির মাধ্যমে পণ্য ছাড়ের ঝুঁকি সৃষ্টি করে।

উল্লেখ্য, শিপিং এজেন্টদের কাজের অভিজ্ঞতায় কাস্টমসে পোর্ট ক্লিয়ারেন্সের জন্য কম্পিউটার সেবা পেতে তাদেরকে সময়ক্ষেপণের শিকার হতে হয়। এক্ষেত্রে সময়ক্ষেপণের ভোগান্তি এড়াতে শিপিং এজেন্টরা পোর্ট ক্লিয়ারেন্সের ফরম্যাট নিজেরাই তৈরি করে নিয়ে যান এবং কাস্টম অফিসে বসে সংশ্লিষ্ট কর্মীরসহযোগিতা না নিয়ে নিজেরাই কম্পিউটারে বসে কাজ করেন। আবার, সিএন্ডএফ এজেন্টের ক্ষেত্রে লজমেন্ট সেকশনে রেজিস্টারে কনসাইনমেন্ট রেজিস্ট্রি সংশ্লিষ্ট সেকশনের ক্লার্ক এর করবার কথা থাকলেও কাজটি সাধারণত সিএন্ডএফ এজেন্টরাই করে থাকেন। একই বাস্তবতা জেটি পরীক্ষণ ইউনিটের ক্ষেত্রেও। এখানে কায়িক পরীক্ষণের জন্য কনসাইনমেন্ট নির্দিষ্ট রেজিস্টারে নথিভুক্তকরণের কাজ কখনো ক্লার্ক নিজে করেন, আবার কখনো সিএন্ডএফ এজেন্ট করেন। পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ সম্পন্ন হবার পর পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরির জন্য কাস্টমস অফিসে কর্মী থাকলেও কাজটিতে মূলত সিএন্ডএফ এজেন্টরাইসহযোগিতা করে থাকেন। এক্ষেত্রে যাতে কোনো ধরনের ভুল না হয় সে জন্য সিএন্ডএফ এজেন্ট কম্পিউটার অপারেটরের পাশে বসে থেকে কম্পিউটারে এন্ট্রি করান।

সমুদ্রগামী জাহাজ মোংলা বন্দর এলাকায় পণ্য খালাশের জন্য নোঙর করার পর কাস্টমস থেকে পিও অন বোর্ড হিসেবে এআরও পদমর্যাদার একজন কর্মকর্তার জাহাজ ছেড়ে যাবার পূর্ব পর্যন্ত পুরো সময় জাহাজে উপস্থিত থাকবার কথা থাকলেও সাধারণত পিও অন বোর্ড জাহাজে জাহাজে মাত্র দুই থেকে তিন ঘন্টা অবস্থান করেন। এমনকি জাহাজে বন্দর ছেড়ে চলে যাবার সময়ও দায়িত্বপ্রাপ্ত এই কর্মকর্তা জাহাজে যান না।

৪.৩ বাল্ক জাহাজে সার্ভে পরিচালনা

বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে একটি জাহাজকে আমদানিকৃত পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণে মালামাল ভর্তি অবস্থায় (লোড সার্ভে) এবং মালামাল খালাস হয়ে যাবার পর (লাইট সার্ভে) জাহাজ সার্ভে করবার নিয়ম রয়েছে। এ ধরনের সার্ভে পরিচালনার জন্য নিয়মানুযায়ী একজন সার্ভেয়ারকে মাস্টার মেরিনার ডিগ্রিধারী হতে হয়। কিন্তু বাল্ক জাহাজে পণ্য পরিমাপ ও পরীক্ষণের এ ধরনের বিশেষায়িত জনবল মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের নেই। ফলে কর্তৃপক্ষকে সার্ভে পরিচালনার জন্য তৃতীয়পক্ষ হিসেবে বেসরকারি সার্ভে প্রতিষ্ঠানের ওপর নির্ভর করতে হয়। বর্তমানে মোংলা কাস্টম হাউজে তালিকাভুক্ত সার্ভে প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা পাঁচটি। এই প্রতিষ্ঠানগুলো কাস্টমস থেকে পর্যায়ক্রমিক ভাবে কাজ পেয়ে থাকে। উল্লেখ্য, নিবন্ধিত প্রতিটি সার্ভে প্রতিষ্ঠানেই অন্তত একজন মাস্টার মেরিনার আছেন। সার্ভে শেষে সার্ভেয়ারের তৈরি করা প্রতিবেদনের ওপর ভিত্তি করেই কাস্টমস থেকে আমদানিকৃত বাল্ক পণ্যের শুল্ক নির্ধারণ করা হয়। এছাড়া, বন্দরের অর্থ ও হিসাব বিভাগ থেকে জাহাজের এনওসি প্রাপ্তির জন্য শিপিং এজেন্টকে জাহাজের ড্রাফটস্ সার্ভে রিপোর্ট দাখিল করতে হয়।

গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে এই শুল্ক ফাঁকিকে বৈধতা দিতে পারে একজন সার্ভেয়ার, যে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের কোনো কর্মী নন। ফলে এক্ষেত্রে একদিকে শুল্ক ফাঁকির সুযোগ সৃষ্টি হয়, অন্যদিকে, সার্ভেয়ার কর্তৃক হয়রানি ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের ঘটনা ঘটে। প্রায়শ এক্ষেত্রে দুপক্ষই লাভবান হন। আমদানিকারক লাভ করেন শুল্ক ফাঁকি দিয়ে, আর সার্ভেয়ার লাভ করেন শুল্ক ফাঁকিকে কাগুজে বৈধতা দিয়ে আমদানিকারকের কাছ থেকে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের মাধ্যমে।উল্লেখ্য, নিয়মবহির্ভূত এই অর্থের পরিমাণ নির্ভর করে আমদানিকারক কতো টাকার শুল্ক ফাঁকি দিচ্ছে সেটির ওপর।

৪.৪ নিজস্ব রাসায়নিক পরীক্ষাগারের সীমাবদ্ধতা

আমদানি নীতি অনুযায়ী আমদানিকৃত খাদ্য জাতীয় পণ্য বা অন্যান্য রাসায়নিক পণ্য যে মানব স্বাস্থ্যের জন্য শতভাগ নিরাপদ এটি নিশ্চিত হবার পরেই কেবল শুল্কায়নপূর্বক ছাড়করণের অনুমতিদিতে হবে। এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট খাদ্যদ্রব্যের নমুনা সংগ্রহ করে সীলকৃত অবস্থায় পরীক্ষাগারে নিয়ে পরীক্ষা করতে হবে। কিন্তু মোংলা কাস্টম হাউজের নিজস্ব পরীক্ষাগারে আধুনিক সরঞ্জাম ও দক্ষ জনবলের অভাব রয়েছে। ফলে এ ধরনের পরীক্ষা-নিরীক্ষার ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষকে অনেকক্ষেত্রেই বিভিন্ন স্বনামধন্য প্রতিষ্ঠানের পরীক্ষাগারের ওপর নির্ভর করতে হয়। পরীক্ষাগারের সীমাবদ্ধতা ও প্রয়োজনবোধে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষঅনেকক্ষেত্রে নমুনা বিএসটিআই, খুলনা প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়, বাংলাদেশ প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়, বিজ্ঞান ও শিল্প গবেষণা পরিষদ ইত্যাদি পরীক্ষাগারে পরীক্ষণের জন্য প্রেরণ করেন। আর এর ফলে প্রতিবেদন প্রাপ্তির সাপেক্ষে পণ্য খালাশে দীর্ঘসূত্রতা ও সময়ক্ষেপণ হয় এবং সার্বিক ভাবে আমদানি খরচ বৃদ্ধি পায়।

৪.৫ কার্যকর অটোমেশনের অভাব

মোংলা কাস্টম হাউজে কার্যকর অটোমেশনের অভাব রয়েছে। বর্তমানে আইজিএম-ইজিএম ও বিল অব এন্ট্রি-বিল অব এক্সপোর্ট পেশের ক্ষেত্রে ব্যবহারকারীরা এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড নামক অনলাইন সফট্ওয়্যারটি ব্যবহার করছেন। কিন্তু ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় এই সফট্ওয়্যার ব্যবস্থা মোংলা কাস্টম হাউজে সেবাসহজীকরণের ক্ষেত্রে কোনো কাজই করছে না। কারণ যতোক্ষণ পর্যন্ত শিপিং এজেন্ট আইজিএম এর মুদ্রিত অনুলিপি পেশ না করবেন ততক্ষণ পর্যন্ত জাহাজের আমদানি পালা নম্বর দেওয়া হবে না। উল্লেখ্য, সিএন্ডএফ এজেন্টদের ক্ষেত্রে আমদানি পণ্য শুল্কায়নের ফাইলে বিল অব এন্ট্রির মুদ্রিত অনুলিপি থাকতে হয়। অনলাইনে নয়, বরং এই অনুলিপিগুলোতেই বিভিন্ন পর্যায় থেকে অনুমোদন গ্রহণ করতে হয়। আর এজন্য সেবাগ্রহীতাদের কাস্টম হাউজে টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরতে হয়। তথ্যদাতারা জানান, কাস্টম হাউজ কর্মীদের একাংশের নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় সীমিত করে আনতে কাস্টমস সেবার ডিজিটালাইজেশনের কোনো বিকল্প নেই। তাদের মতে বর্তমান তথ্য প্রযুক্তির যুগে জাহাজ থেকে মূল সনদ নিয়ে এসে এমএমডি থেকে এনওসি নেওয়ার বিষয়টি অপ্রয়োজনীয়, কারণ জাহাজগুলো তাদের সমস্ত সনদ অনলাইনে আপলোড করে রাখে। সেখান থেকে প্রয়োজন হলে এমএমডি দেখে নিতে পারে। কিন্তু এ ধরনের কোনো ব্যবস্থা এমএমডি'তে নেই। আর এসব কারণে সেবাগ্রহীতারা প্রয়োজনীয় সেবা পেতে দীর্ঘসূত্রতা, সময়ক্ষেপণ ও হয়রানির শিকার হন।

৪.৬ আমদানি পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণ

মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃক্ষ কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত বাণিজ্যিক পণ্যের ক্ষেত্রে শতভাগ কায়িক পরীক্ষা করে থাকে। কন্টেইনারে কোনো পণ্য প্যাকেটে থাকলে প্যাকেট কেটে পণ্য মিলিয়ে দেখা হয়। এতে করে অনেক প্যাকেট ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়ে। এতে আমদানিকারকরা পরবর্তীতে মালামাল বিক্রি করতে বিপাকে পড়ছেন। শতভাগ কায়িক পরীক্ষণের কারণে পরীক্ষণ প্রক্রিয়ায় সময়ক্ষেপণের ঘটনা ঘটছে। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় একটি কনসাইনমেন্টের দুই কন্টেইনার পণ্য পরীক্ষায় মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ দুই দিন সময় নিচ্ছেন। কন্টেইনারের সীল কাটার পর কন্টেইনার থেকে সম্পূর্ণ মালামাল বের করে আনা হয়, যেটি আগে করা হতো না। বিল অব ল্যাডিং অনুযায়ী তারা কন্টেইনারের সমস্ত মালামাল পরীক্ষা করে দেখেন। কন্টেইনার খোলার সময় সাধারণত এআরও একজন বা দুইজন, আরও কখনো থাকেন, আবার কখনো পরে যান, এসি'ও কখনো থাকেন বা পরে যান। পরীক্ষণ শেষে সমস্ত মালামাল পুনরায় কন্টেইনারে উঠিয়ে রাখা হয়। এর বিপরীতে চট্টগ্রাম বন্দরের ক্ষেত্রে কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত বাণিজ্যিক পণ্যের ১০ থেকে ১৫ ভাগ দৈবচয়নের মাধ্যমে কায়িক পরীক্ষণ করা হয়। উল্লেখ্য, মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের এই শতভাগ কায়িক পরীক্ষণ ব্যবস্থার কারণে ব্যবহারকারীরা একদিকে সময়ক্ষেপণ ও হয়রানির শিকার হচ্ছেন এবং অন্যদিকে পণ্যের মান ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

> **<u>কায়িক পরীক্ষণের নামে হয়রানি</u>**
>
> একজন আমদানিকারকের ২০টি শ্যালো মেশিনের ডিজেল ইঞ্জিন কায়িক পরীক্ষণের সময় সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্মকর্তা নিয়মবহির্ভূতভাবে ৭০ হাজার টাকা দাবী করে। আমদানিকারক নিয়মবহির্ভূত অর্থ পরিশোধে অস্বীকৃতি জানানোয় সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্মকর্তা প্রতিটি ডিজেল ইঞ্জিন চালু করে সংশ্লিষ্ট নথিতে উল্লেখিত হর্স পাওয়ার প্রমান করে দেখাতে বলে। পরবর্তীতে দীর্ঘসূত্রিতা ও ভোগান্তি এড়াতে আমদানিকারক নিয়মবহির্ভূতভাবে ২০ হাজার টাকায় রফা করতে বাধ্য হন।

৪.৭: পণ্যের শুল্কায়ন ও পরীক্ষণে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া

গবেষণাটিতে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়াকে ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতার আলোকে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এই বিশ্লেষণ অনুযায়ী আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে মোংলা কাস্টম হাউজ থেকে কন্টেইনারে আনা একটি বাণিজ্যিক চালানের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ার শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত অন্তত ১৬টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। এ সম্পর্কিত একটি ফ্লো চার্ট অধ্যায় তিন এর চিত্র ৮ এ তুলে ধরা হয়েছে। অন্যদিকে রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়নে রপ্তানিকারকের প্রতিনিধিকে শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত কাস্টমসে অন্তত ১২টি ধাপে নথিপত্র যাচাই-বাছাই ও প্রয়োজনীয় অনুমোদন করাতে হয়। এ সম্পর্কিত ফ্লো চার্ট অধ্যায় তিন এর চিত্র ৯ এ তুলে ধরা হয়েছে। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের এই শুল্কায়ন প্রক্রিয়া দীর্ঘ এবং জটিল। আর এর ফলে কাস্টম হাউজের সেবাগ্রহীতারা হয়রানির শিকার হন এবং কাজে সময়ক্ষেপণ ও দীর্ঘসূত্রতার সৃষ্টি হয়। সার্বিকভাবে এই জটিল প্রক্রিয়া প্রায় প্রতিটি ধাপেই বিভিন্ন মাত্রায় দুর্নীতির ঝুঁকি সৃষ্টি করছে।

৪.৮ পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

আমদানি পণ্যের শুল্কায়নে আমদানিকারকের প্রতিনিধি হিসেবে সিএন্ডএফ এজেন্টকে মোংলা কাস্টম হাউজ এ প্রায় প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। সেবাগ্রহীতাদের অভিজ্ঞতায় পণ্যের ধরন অনুযায়ী নিয়মবহির্ভূত অর্থের ধরন ভিন্ন হয়। উল্লেখ্য, আমদানিকৃত একটি বাণিজ্যিক চালানের (যেটিতে মিস ডিক্লারেশন নেই, কোনো ধরনের গোয়েন্দা অভিযোগ নেই, ফাইল সর্বোচ্চ এসি পর্যন্ত গিয়েই শুল্কায়নের কাজ সমাধা হয়) শুল্কায়নে মোংলা কাস্টম হাউজে শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত বিভিন্ন ধাপে কাজ করতে গিয়ে ন্যূনতম ৩৫,৭০০ টাকা কাস্টমস অফিসের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। নিম্নে এরকম একটি কনসাইনমেন্টের শুল্কায়নে মোংলা কাস্টম হাউজের বিভিন্ন স্তরে নিয়মবহির্ভূতভাবে দেওয়া ন্যূনতম অর্থ সারণীতে উপস্থাপিত হলো এবং এসম্পর্কিত বিস্তারিত বিবরণ সারণী পরবর্তী অংশে তুলে ধরা হলো।

সারণি ৬: কন্টেইনারে বাণিজ্যিক পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে কাস্টমসে শিকার হওয়া অনিয়মের চিত্র

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	পরিমাণ (টাকা)
১	কাস্টম অফিসে নোটিং বাবদ	৭০০
২	পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত বাবদ	৭০০
৩	বাণিজ্যিক পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ বাবদ	১৫,০০০
৪	অ্যাসেসমেন্ট বাবদ	১৫,৪০০
৫	অ্যাসেসমেন্ট এর আউটপাস বাবদ	১২০০
৬	রেভিনিউ প্রদানের সময়	৭০০
৭	জেটি কাস্টমস বাবদ	১৫০০

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	পরিমাণ (টাকা)
৮	জেটিতে রাতে কাজ করার অনুমোদন (নাইট পারমিশন)	৫০০
	কাস্টমস বাবদ একটি কমার্শিয়াল কনসাইনমেন্টে ন্যূনতম মোট খরচ	৩৫,৭০০

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

ক. নোটিং বাবদ: মোংলা কাস্টম হাউজের আমদানি শাখায় নোটিং এর জন্য কনসাইনমেন্ট প্রতি ৭০০ টাকা দিতে হয়। এই ৭০০ টাকা মধ্যে ৬০০ টাকা পান সেকশন ক্লার্করা এবং ১০০ টানা পান পিয়ন। উল্লেখ্য, একটি কনসাইনমেন্টে একটি কন্টেইনারও থাকতে পারে, আবার ১০টি কন্টেইনারও থাকতে পারে। শুল্কায়ন প্রক্রিয়া শুরুর প্রথম দিনে এই ৭০০ টাকা ছাড়া সিএন্ডএফ এজেন্টকে কোনো নিয়মবহির্ভূত টাকা দিতে হয় না।

খ. কাস্টমস এক্সামিনেশন বাবদ: এই ধাপে শুল্কায়নের নথি কায়িক পরীক্ষণের জন্য বন্দর এলাকায় অবস্থিত জেটি কাস্টমস ইউনিটে নিয়ে যেতে হয়। জেটি কাস্টমসের যে ক্লার্ক কম্পিউটারে পরীক্ষণ প্রতিবেদন তৈরি করে দেন তাকে কনসাইনমেন্ট প্রতি ন্যূনতম ৫০০ টাকা দিতে হয় ।এছাড়া, জেটি কাস্টমসের পিয়নকে নিয়ম-বহির্ভূত ন্যূনতম ২০০ টাকাদিতে হয়।সকল কাগজপত্র ঠিক থাকলে বাণিজ্যিক পণ্যের ক্ষেত্রে চালান প্রতি কায়িক পরীক্ষণের জন্যএআরও, আরও এবং এসি এর প্রত্যেককে নিয়ম-বহির্ভূতভাবে ন্যূনতম ৫ হাজার টাকা করে মোট ১৫,০০০ টাকা দিতে হয়। এআরও এর টাকা মূলত দিতে হয় সংশ্লিষ্ট এরআরও পুল এ। তবে আরও এবং এসি'দের কোনো পুল নেই। তবে পণ্যের ধরন ভেদে নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণে হেরফের হয়। তথ্যদাতাদের অভিজ্ঞতায় বাণিজ্যিক কিছু পণ্যে এক্সামিন শাখার এসি'কে ১০ হাজার থেকে ৪০ হাজার টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

গ. কাস্টমসে শুল্ক মূল্যায়ন:কায়িক পরীক্ষণ হয়ে যাবার পর প্রতিবেদন চলে আসে খালিশপুরস্থ মোংলা কাস্টম হাউজে। এখানে অ্যাসেসমেন্ট করে আমদানিকৃত পণ্যের শুল্ক নির্ধারণ করা হয়। কায়িক পরীক্ষণের মতোই শুল্ক মূল্যায়ন সেবা বাবদ আরও, এআরও এবং এসি এই তিন জনের প্রত্যেককে ন্যূনতম ৫০০০ টাকা করে মোট ১৫০০০ টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

ঘ. পিয়ন বাবদ খরচ: অ্যাসেসমেন্ট হয়ে যাবার পর আরও-এর পিয়নকে ২০০ টাকা এবং এসি-এর পিয়নকে ২০০ টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে দিতে হয়। কোনো ক্ষেত্রে শুল্ক মূল্যায়নের নথি ডিসি পর্যন্ত গেলে ডিসি'র পিয়নকে দিতে হয় ২০০ টাকা। এছাড়া নথি জেসি পর্যন্ত গেলে জেসি'র দুই জন পিয়নের প্রত্যেককে ৫০০ করে মোট ১০০০ টাকা এবং জেসি'র পিএ'কে ১০০০ টাকা দিতে হয়। আবার কোনো নথি যদি কাস্টম কমিশনার পর্যন্ত যায় তখন কমিশনারের দুই জন পিয়নের প্রত্যেককে ৫০০ করে মোট ১০০০ টাকা এবং কমিশনার এর পিএ'কে ২০০০ টাকা দিতে হয়।

ঙ. কাস্টমসের রেভিনিউ সেকশন: পে অর্ডার এর মাধ্যমে শুল্ক জমাদানের ক্ষেত্রে কাস্টমসের রেভিনিউ সেকশনে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম খরচ হয় ৭০০ টাকা। এখান থেকে ২০০ টাকা পান রেভিনিউ সেকশনের পিয়ন এবং ৫০০ টাকা পায় পুরো সেকশন।

চ. আউটপাস বাবদ: শুল্ক পরিশোধ হয়ে যাবার পর আউটপাস বাবদ পিওন, ক্লার্ককে নিয়মবহির্ভূত ১২০০ থেকে ১৫০০ টাকাদিতে হয় ।

ছ. গেট কাস্টম বাবদ: গেট কাস্টম এ প্রতি বাণিজ্যিক চালানে নিয়মবহির্ভূত খরচ হয় ১৫০০ টাকা। গেট কাস্টমস কে বলা হয় 'প্রিভেন্টিভ গেট'। উল্লেখ্য, জেটিতে রাতে মালামাল খালাশের কাজ করতে হলে সিএন্ডএফ এজেন্টকে জেটি কাস্টমসে ডিউটি অফিসার (এআরও) এর কাছ থেকে নাইট পারমিশন করাতে হয়। এই অনুমাদনের জন্য নিয়মবহির্ভূত ৫০০ টাকা খরচ হয়।

জ.কনসাইনমেন্টে শুল্ক গোয়েন্দার অভিযোগ: এআরও, আরও ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তা বাবদ নিয়মবহির্ভূত আরও ন্যূনতম ১৫,০০০ টাকা খরচ করতে হয়।

ঝ. মোংলা কাস্টম হাউজে আমদানিকৃত গাড়ির শুল্কায়ন:গাড়ি মোংলা কাস্টম হাউজের রাজস্ব আয়ের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ও বৃহৎ উৎস। একটি গাড়ির শুল্কায়নে সিএন্ডএফ এজেন্টকে মোংলা কাস্টম হাউজে বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৪০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

সারণি ৭: আমদানিকৃত গাড়ির শুল্কায়নের ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজে বিভিন্ন পর্যায়ে প্রদান করা নিয়মবহির্ভূত অর্থ		
ক্র.	আদায়ের খাত	আদায়ের পরিমাণ
১	নোটিং	২৫০ টাকা
২	কায়িক পরীক্ষণ (আরও-৩০০, এআরও-৪০০, পিয়ন-১০০)	৮০০ টাকা
৩	অ্যাসেসমেন্ট (এআরও-৫০০, আরও-৫০০, এসি/ডিসি-৫০০, এসি/ডিসি এর পিয়ন-১০০)	১৬০০ টাকা
৪	ট্রেজারি সেকশন (ট্রেজারার-৩০০, ক্লার্ক-১৫০, পিয়ন-৫০)	৫০০ টাকা
৫	আউটপাস শাখা (ক্লার্ক-৪০০, পিয়ন-৫০)	৪৫০ টাকা
৬	গেট কাস্টম (গেট পাস-৩০০, পিয়ন-১০০)	৪০০ টাকা
	মোট	**৪০০০ টাকা**

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

৪.৯ সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমনে অনুমোদন ও মাশুল আদায়ে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া

সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন অনুমোদন ও প্রযোজ্য মাশুল প্রদানে শিপিং এজেন্টকে শুধু মোংলা কাস্টম হাউসে অন্তত আটতি ধাপে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয়। অনলাইনে আইজিএম পেশ করা থেকে শুরু করে বিভিন্ন দপ্তর থেকে প্রয়োজনীয় অনাপত্তি সনদ সংগ্রহের প্রেক্ষিতে মোংলা কাস্টম হাউজ থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ এবং জাহাজ চলে যাবার পর কাস্টম হাউজে ইজিএম পেশ এর মধ্য দিয়ে এই প্রক্রিয়া শেষ হয় (অধ্যায় তিন-এর চিত্র ১২)। উল্লেখ্য, এই ধাপগুলো দীর্ঘ এবং জটিল। ফলে সেবাগ্রহীতাদেরকে সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা ও হয়রানি এবং সর্বোপরি দুর্নীতির শিকার হতে হয়।

৪.১০ জাহাজ আগমন-বহির্গমনে কাস্টমসেনিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন সম্পর্কিত মোংলা কাস্টম হাউজের অত্যাবশ্যকীয় কার্যক্রম সম্পাদন করতে শিপিং এজেন্টকে মোংলা কাস্টম হাউজের কর্মীদের একাংশ দ্বারা পদে পদে দুর্নীতির শিকার হতে হয়। গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী কাস্টম সম্পর্কিত একটি জাহাজের আবশ্যকীয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে শিপিং এজেন্টকে কাস্টম অফিসে বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৮,৩৫০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। উল্লেখ্য, ক্ষেত্র বিশেষে এই নিয়মবহির্ভূত টাকার পরিমাণ অনেক বেড়ে যায়।

সারণি ৮: সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনায় মোংলা কাস্টম হাউজে বিভিন্ন ধাপে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম অর্থ প্রদানের চিত্র		
ক্র.	আদায়ের খাত	অর্থের পরিমাণ (টাকা)
১	আইজিএম শাখায় শিপিং এজেন্ট কর্তৃক আইজিএম সাবমিট ও ইমপোর্ট রোটেশন নম্বর সংগ্রহ	১৩০০
২	পিও অন বোর্ড বুকিং	৫০০
৩	ডেসপ্যাচ সেকশনে এরাইভাল রিপোর্ট জমা দেওয়ার সময়	৩৫০
৪	লাইট ডিউজ প্রদানের সময়	৫০০
৫	পিও অন বোর্ড এর কাছ থেকে স্টোর লিস্ট পেতে	১৫০০
৬	পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ	৪১০০
৭	ইজিএম পেশ করা	১০০
	প্রতিটি জাহাজে কাস্টমসের সাথে প্রত্যক্ষ সংশ্লিষ্ট খাতে নিয়মবহির্ভূত মোট টাকা	**৮৩৫০**

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

নিম্নে উল্লেখিত সারণীর আলোকে মোংলা কাস্টম হাউজে শিপিং এজেন্ট যে সব জায়গায় দুর্নীতির শিকার হয় সে সম্পর্কিত বিস্তারিত বিবরণ তুলে ধরা হলো।

ক. কাস্টম অফিসে আইজিএম পেশ করে আমদানি পালা নম্বর সংগ্রহ

কাস্টম অফিসে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন সম্পর্কে একজন তথ্যদাতা বলেন, 'কাস্টমসে সব কিছু ফিক্সড্ করা, এখানে কোনো ঝুট ঝামেলা নেই'। উল্লেখ্য, অনলাইনে এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেমে আইজিএম দাখিল করার পর এর মুদ্রিত অনুলিপি গ্যারান্টিসহ কাস্টম অফিসে পেশ করতে হয়। এর প্রেক্ষিতে শিপিং এজেন্ট কাস্টমস থেকে আমদানি পালা নম্বর পান। এই সেবা পেতে শিপিং

এজেন্টকে আইজিএম শাখায় নিয়মবহির্ভূত ১২০০ টাকা দিতে হয় । এছাড়া এই শাখার পিয়নকে বকশিশ হিসাবে ১০০ টাকা দিতে হয় । উল্লেখ্য, বিভিন্ন সময়ে শিপিং এজেন্টদের আইজিএম সংশোধনের প্রয়োজন হয়। আর এক্ষেত্রে কাস্টমসে বড় অংকে নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। আইজিএম এ কোনোজাহাজের গ্রস টনেজের সংশোধনের প্রয়োজন হলে শিপিং এজেন্টকে কাস্টমসে নিয়মবহির্ভূত ১০ হাজার টাকা থেকে ১ লাখ টাকা পর্যন্ত খরচ করতে হয়।

খ. পিও অন বোর্ড বুকিং

সাধারণ দিনগুলোতে পিও অন বোর্ড বুকিং এর জন্য শিপিং এজেন্টকেকাস্টমসে নিয়মবহির্ভূত ৫০০ টাকা দিতে হয়। ছুটির দিনগুলোতে এই বুকিং এর জন্য নিয়মবহির্ভূত খরচ ৭০০ টাকা।

গ. ডেসপ্যাচ সেকশনে জাহাজ আগমনের প্রতিবেদন জমা

ডেসপ্যাচ শাখায়জাহাজ আগমনের প্রতিবেদন (এরাইভাল রিপোর্ট) জমা দেওয়ার সময় জাহাজ প্রতি শিপিং এজেন্টকে নিয়মবহির্ভূত ৩৫০ টাকা দিতে হয়। উল্লেখ্য, ডেসপ্যাচ সেকশনের কাজ মূলত জাহাজ সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় কাগজপত্র সংশ্লিষ্ট এজেন্ট ও কর্তৃপক্ষের কাছে পৌঁছে দেওয়া। এখানে নিয়মবহির্ভূত অর্থ প্রদান না করলে শিপিং এজেন্টকাস্টমস থেকে প্রয়োজনীয় কাগজপত্র সময়মতো হাতে পান না, যা তাদের কাজে বড় ধরনের ক্ষতির কারণ হতে পারে।

ঘ. জাহাজের লাইট ডিউজ প্রদান

বাংলাদেশ সরকারের পক্ষে সমুদ্রগামী জাহাজ থেকে লাইট ডিউজ (Light Dues)আদায়ের দায়িত্ব কাস্টমসের। শিপিং এজেন্ট কে কাস্টমসেটন প্রতি ৫ টাকা হারে লাইট ডিউজ পরিশোধ করতে হয় এবং এর জন্য রশিদও দেওয়া হয়। কিন্তু এই লাইট ডিউজ এর সেবা গ্রহণের জন্য শিপিং এজেন্টকে কাস্টমসে নিয়মবহির্ভূত ৫০০ টাকা দিতে হয়।

ঙ. পিও অন বোর্ড এর কাছ থেকে জাহাজের স্টোর লিস্ট সংগ্রহ

পিও অন বোর্ড এর কাছ থেকে স্টোর লিস্ট পেতে শিপিং এজেন্টকে 'গ্রাচুইটি' হিসেবে ১৫০০ থেকে ২০০০ টাকা দিতে হয়। উল্লেখ্য, জাহাজ চলে যাবার পর পিও অন বোর্ড শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে এই টাকা সংগ্রহ করে নেন। তথ্যদাতাদের একজন জানান, শিপিং এজেন্ট এই টাকা না দিলে ভবিষ্যতে নানাবিধ সমস্যায় পড়তে হতে পারে। যেমন, ভবিষ্যতে জাহাজে আরোহণের জন্য পিও অন বোর্ড শিপিং এজেন্টের কাছে বোর্ডিং পাস, কাস্টম অথরাইজেশন ইত্যাদির চাইতে পারে, যা নিয়ম থাকলেও প্রায়শঃই শিপিং এজেন্টরা সংগ্রহ না করেই কার্যক্রম পরিচালনা করেন।

চ. কাস্টমস থেকে জাহাজ বন্দর ত্যাগের ছাড়পত্র সংগ্রহ

মোংলা কাস্টম অফিস থেকে শিপিং এজেন্টকে সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য বন্দর ত্যাগের ছাড়পত্র (পোর্ট ক্লিয়ারেন্স) সংগ্রহ করতে হয়। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় যদি বিকাল ৫টার মধ্যে এই ছাড়পত্র সংগ্রহ করা হয় তাহলে কাস্টমসে নিয়মবহির্ভূত খরচ হয় ৪০০০ টাকা। আর বিকাল ৫টার পর বা ছুটির দিনে বন্দর ছাড়পত্র পেতে নিয়মবহির্ভূত খরচ ৮০০০ টাকা।

ছ. ইজিএম পেশ করার সময় নিয়মবহির্ভূত অর্থ

জাহাজ চলে যাবার পর শিপিং এজেন্টকে কাস্টমসে ইজিএম দাখিল করতে হয়। আর এ সময় ইজিএম শাখায় পিয়নকে নিয়মবহির্ভূত ১০০ থেকে ২০০ টাকা দিতে হয়।

মোংলা কাস্টম হাউজে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন বহির্গমণে কাস্টমস কর্মীদের একাংশ কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত এই অর্থ আদায়ের কারণে একদিকে যেমন আমদানি-রপ্তানির সাথে সম্পৃক্ত ব্যবসায়ীরা ভোগান্তির শিকার হন, তেমনি অন্যদিকে বহির্বিশ্বে কাস্টম হাউজের ভাবমূর্তি ক্ষুন্ন হয়। উল্লেখ্য, কাস্টম হাউজে নিয়মবহির্ভূত যে অর্থ আমদানিকারক প্রদান করেন সেটি আবার দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধি করে আমদানিকারক আদায় করে নেন। আর এই বিবেচনায় ভোক্তা পর্যায় থেকেই এই নিয়মবহির্ভূত অর্থ আসে।

৪.১১ জাহাজ এর কাস্টডিয়ান হিসেবে নিয়োজিত কাস্টমস কর্মীর অনিয়ম

মোংলা বন্দরে আগত জাহাজগুলোর কাস্টডিয়ান হিসেবে দায়িত্ব পালন করে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ। উল্লেখ্য, জাহাজ মোংলা বন্দরে আগমণের পর এআরও পদমর্যাদার একজন রাজস্ব কর্মকর্তাকে পিও অন বোর্ড হিসাবে কাস্টমসের পক্ষ থেকে দায়িত্ব প্রদান করা হয়। কিন্তু, অধিকাংশ ক্ষেত্রেই দায়িত্বপ্রাপ্ত এই কর্মকর্তা বিভিন্নভাবে অনিয়মের সাথে জড়িয়ে পড়েন। গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে এসম্পর্কিত একটি বিশ্লেষণ এই অংশে তুলে ধর হলো।

ক. জাহাজে অবস্থান না করেও মার্চেন্ট ওভার টাইম (এমওটি) বিল আদায়

নিয়মানুযায়ী দায়িত্বপ্রাপ্ত একজন পিও অন বোর্ড কে বন্দরে জাহাজ অবস্থানের পুরো সময় জুড়ে জাহাজে উপস্থিত থাকার কথা থাকলেও এই কর্মকর্তা জাহাজে দুই থেকে তিন ঘন্টা অবস্থান করে প্রয়োজনীয় দাপ্তরিক কার্যক্রম সমাধা করে ঐ দিনই ফেরত চলে আসেন। এমনকি জাহাজ বন্দর ছেড়ে চলে যাবার সময়ও (সেইলিং) পিও অন বোর্ড জাহাজে যান না। তথ্যদাতাদের অভিজ্ঞতায় পিও অন বোর্ড জাহাজে পুরো সময় অবস্থান না করলেও জাহাজ চলে যাবার পর শিপিং এজেন্টের কাছে জাহাজ এর আগমন থেকে বহির্গমন পর্যন্ত পুরো সময় জাহাজে অবস্থান করেছেন এই মর্মে মার্চেন্ট ওভারটাইম (এমওটি) বিল পেশ করেন। এই বিলে প্রতিদিন এআরও পদমর্যাদার পিও অন বোর্ড চার্জ করেন ২৬৪ টাকা এবং আরও চার্জ করেন ৯০ টাকা।

সারণি ৯: সমুদ্রগামী জাহাজে প্রিভেনটিভ অফিসার অন বোর্ড এর অনিয়ম

ক্র.	আদায়ের খাত	অর্থের পরিমাণ (টাকা)
১	জাহাজের অবস্থান না করেও শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে মার্চেন্ট ওভার টাইম (এমওটি) বিল আদায়	৩৫৪
২	মেশিনারিজ জাহাজ থেকে আদায়	৩০০০
৩	বাল্ক জাহাজ থেকে আদায়	১ (প্রতি টন)
৪	জাহাজের ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে বকশিশ হিসেবে আদায়	২ কার্টন সিগারেট
৫	ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে থাকার খরচা বাবদ হোটেল ভাড়া হিসেবে আদায়	১০ ডলার

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

খ. মেশিনারিজ জাহাজ থেকে পিও অন বোর্ড এর নিয়মবহির্ভূত আদায়

ব্যবহারকারীরা জানান, মার্চেন্ট ওভারটাইম বিল বাদেও পিও অন বোর্ড বকশিশ হিসেবে মেশিনারিজ জাহাজ থেকে ৩ হাজার থেকে ৫ হাজার আদায় করেন।

গ. বাল্ক পণ্যের জাহাজে টন প্রতি এক টাকা হারে আদায়

বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে পিও অন বোর্ড শিপিং এজেন্টের কাছে থেকে টন প্রতি এক টাকা হারে নিয়মবহির্ভূতভাবে সংগ্রহ করেন। শিপিং এজেন্ট এই টাকা আমদানিকারকের কাছ থেকে সংগ্রহ করে পিও অন বোর্ড'কে দেন। তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে, পিও অন বোর্ড এই টাকা আরও, অ্যাডমিনিস্ট্রেশন এর কাছে জমা করেন। অর্থাৎ যদি ২০ হাজার গ্রস টনেজের জাহাজ হয় তাহলে পিও অন বোর্ড শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে নিয়মবহির্ভূত আদায় করবে ২০,০০০ টাকা।

ঘ. জাহাজের ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে বকশিশ হিসেবে পিও অন বোর্ড কর্তৃক আদায়

তথ্যদাতারা জানান, প্রত্যেক পিও অন বোর্ড জাহাজে 'বকশিশ' এর একটি তালিকা নিয়ে যান এবং ক্যাপ্টেনকে দেন, যার কোনো ব্যত্যয় ঘটে না। এই তালিকায় প্রস্তাবিত 'বকশিশ' এর নাম (সিগারেট, সফট্ ড্রিংস্, নগদ ডলার) ও পরিমাণ উল্লেখ থাকে। জাহাজের ক্যাপ্টেন ও পিও অন বোর্ড এর মধ্যে দরকষাকষির মধ্য দিয়ে 'বকশিশ' হিসেবে পিও অন বোর্ডকে কী কী দেওয়া হবে তা নির্ধারিত হয়। উল্লেখ্য, জাহাজের স্টোর লিস্টের ওপর ভিত্তি করে সাধারণত পিও অন বোর্ড মূলত এই বকশিশ চায়। তথ্যদাতারা জানান, সমঝোতা করেও জাহাজ প্রতি 'বকশিশ' হিসেবে সিগারেট কখনোই ২ কার্টনের নিচে নামে না। 'বকশিশ' আদায় করার পর সংশোধিত স্টোর লিস্ট তৈরি করা হয়, যাতে পিও অন বোর্ড স্বাক্ষর করে বন্ডেড স্টোর সীল করে বন্ধ করে দেন।

সারণি ১০: শিপিং এজেন্ট কর্তৃক অন্যান্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানে প্রদানকৃত ঘুষ

ক্র.	আদায়ের খাত	অর্থের পরিমাণ (টাকা)
১	সার্ভেয়ারের বাল্ক পণ্যের জাহাজে সার্ভে	২০,০০০
২	সার্ভে প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কাস্টমস থেকে সার্ভের কাজ পাওয়া	২০০০ টাকা
৩	আয়কর বিভাগের অনাপত্তি সনদ	৭০০
৪	পোর্ট হেলথের অনাপত্তি সনদ	৫০০
৫	এমএমডি অ্যান্ড শিপিং মাস্টার অফিস এর অনাপত্তি সনদ	১৬০০

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

ঙ. ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে থাকার খরচা বাবদ হোটেল ভাড়া আদায়

নিয়মানুযায়ী পিও অন বোর্ডকে জাহাজে সার্বক্ষণিক থাকতে হবে। কিন্তু, জাহাজে পিও অন বোর্ড'কে থাকার জন্য যে কক্ষ দেওয়া হয় সেটিতে তারা থাকতে অস্বীকৃতি জানান এবং ক্যাপ্টেনের কাছে ভালো থাকার জায়গা দাবী করেন। পিও অন বোর্ড ক্যাপ্টেনকে এই মর্মে একটি প্রত্যয়ন দিতে বলেন যে তিনি হোটেলে রাত্রি যাপন করবে। আর এজন্য তারা ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে রাত প্রতি ১০ ডলার করে চার্জ করেন। আর এই ফাঁদে পা দেয় মূলত মোংলা বন্দরে আসা নতুন ক্যাপ্টেনেরা। কিন্তু যারা আগে বেশ কয়েকবার এসেছেন, তারা এই অর্থ দিতে অস্বীকৃতি জানান। অনেক সময় পিও অন বোর্ড এর থাকার জন্য ক্যাপ্টেন নিজের রুমও ছেড়ে দেন।

৪.১২ জাহাজ আগমন-বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ে সম্পৃক্ত অন্যান্য প্রতিষ্ঠান

ক. সমুদ্রগামী জাহাজে আমদানি পণ্যের পরিমাণ নির্ধারণে সার্ভে

কাস্টমস কর্তৃক নিযুক্ত সার্ভে প্রতিষ্ঠানের সার্ভেয়ার সাধারণত তার কাজের জন্য প্রতিষ্ঠান থেকে কনসালটেন্সি ফি পান ১০,০০০ টাকা। সার্ভের সময় এই সার্ভেয়ারদের শিপিং এজেন্টদের নিজ খরচে খুলনা থেকে জাহাজে নিয়ে যেতে হয় এবং ফেরত আনতে হয় (এসি কার, স্পীড বোট ব্যবহার করতে হয়)। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় প্রতিটি বাল্ক জাহাজেই সাধারণত ঘোষিত পরিমাণের সাথে সার্ভে পরিমাণের হেরফের হয়। এক্ষেত্রে সার্ভেয়ার সাধারণত শিপিং এজেন্টের কাছে আরেকটি সার্ভের কন্সালটেন্সি ফি দাবী করেন। তথ্যদাতাদের অভিজ্ঞতায় বাল্ক পণ্যের সার্ভেতে মালামাল কম হোক বা বেশি হোক ২০ হাজার টাকা সার্ভেয়ারকে দিতে হবেই। তথ্যদাতারা জানান, সার্ভেয়াররা মূলত একটি সিন্ডিকেট হিসেবে কাজ করে, ফলে অতিরিক্ত সার্ভের টাকা না দিয়ে কোনো শিপিং এজেন্টেরই পার পাবার সুযোগ নেই। দ্বিতীয় এই সার্ভেতে সার্ভেয়ার হিসাব নিকাশ দিয়ে মালামাল বিএল কোয়ান্টিটির সাথে মিলিয়ে দেয়।

খ. কাস্টমস থেকে সার্ভের কাজ পাওয়া

মোংলা কাস্টম হাউজে নিবন্ধিত সার্ভে প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা পাঁচটি। কাস্টম হাউজ থেকে সার্ভে কাজ পাওয়ার পর সার্ভে প্রতি সংশ্লিষ্ট সার্ভে প্রতিষ্ঠানকে কাস্টমসে নিয়মবহির্ভূত ২ হাজার টাকা দিতে হয়।

গ. আয়কর বিভাগ থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ

শিপিং এজেন্টকে ইনকাম ট্যাক্স থেকে এনওসি সংগ্রহের জন্য একটি গ্যারান্টি সাবমিট করতে হয়। এই গ্যারান্টিতে মূলত উল্লেখ থাকে যে জাহাজটি কি অবস্থায় বন্দর ত্যাগ করবে সে সম্পর্কিত তথ্য। এই দপ্তর থেকে এনওসি পেতে শিপিং এজেন্টকে নিয়মবহির্ভূত খরচ করতে হয় ৭০০ টাকা থেকে ৮০০ টাকা। তথ্যদাতারা জানিয়েছেন, ভবিষ্যতে ঘুষের এই রেট বাড়িয়ে ১০০০ টাকা করা হবে বলে জানানো হয়েছে।

ঘ. পোর্ট হেলথ থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ

শিপিং এজেন্টকে পোর্ট হেলথ থেকে একটি অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ করতে হয়। আর এ জন্য জাহাজ প্রতি পোর্ট হেলথ এ নিয়মবহির্ভূত ৫০০ টাকা থেকে ৭০০ টাকা দিতে হয়। একজন শিপিং এজেন্টের ভাষায়, "পোর্ট হেলথ এ আমাদের খরচ খুবই অল্প, ৬০০-৭০০ টাকা দিলেই হয়"।

ঙ. এমএমডি এন্ড শিপিং মাস্টার অফিস থেকে অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ

মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট (এমএমডি) এন্ড শিপিং মাস্টার অফিস থেকে এনওসি সংগ্রহের জন্য শিপিং এজেন্টকে জাহাজের সকল মূল সনদ সাথে নিয়ে যেতে হয়। এই এনওসি পেতে শিপিং এজেন্টকে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম খরচ করতে হয় ১৫০০ টাকা। আর জাহাজের মূল সনদসমূহ সাথে না নিয়ে গেলে এমএমডি'তে ন্যূনতম ঘুষ দিতে হয় ৪৫০০ টাকা। উল্লেখ্য, এর বাইরে এমএমডি এর পিওনকে বকশিশ হিসাবে ১০০ টাকা দিতে হয়।

অধ্যায় পাঁচ

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর

আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরে নানামুখী চ্যালেঞ্জ বিদ্যমান। এই চ্যালেঞ্জসমূহের একাংশ মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের সাথে সরাসরি সম্পৃক্ত, যেগুলোকে এই অধ্যায়ে অভ্যন্তরীণ চ্যালেঞ্জ হিসেবে উপস্থাপন করা হয়েছে। আবার পরিবেশ, প্রতিবেশ ও ভৌগোলিক অবস্থানগত এমন কিছু চ্যালেঞ্জ মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে রয়েছে যেগুলোর ওপর বন্দর কর্তৃপক্ষের কোনো নিয়ন্ত্রণ নেই। এই চ্যালেঞ্জগুলোকে এখানে বহিঃস্থ চ্যালেঞ্জ হিসেবে উপস্থাপন করা হয়েছে। সামগ্রিকভাবে এই চ্যালেঞ্জগুলো মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত কার্যক্রমে নেতিবাচক প্রভাব ফেলছে। এসবের পাশাপাশি মোংলা বন্দরে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের সাথে জড়িত স্টিভিডোরিং, লাইটারিং ও ট্রান্সপোর্টিং কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের অনিয়ম-অব্যবস্থাপনাকেও এ অধ্যায়ে বিস্তারিত তুলে ধরা হয়েছে।

৫.১ আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে অভ্যন্তরীণ চ্যালেঞ্জসমূহ

৫.১.১ মোংলা বন্দরে জনবলের স্বল্পতা

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত জনবল মোট ২,৭৯৭ জন। এর বিপরীতে বিদ্যমান জনবল ১,১৫৫ জন। অর্থাৎ মোংলা বন্দরে অনুমোদিত পদ অনুযায়ী প্রায় ৫৯% জনবলের ঘাটতি রয়েছে। বিভিন্ন শ্রেণির মধ্যে প্রথম শ্রেণিতে জনবল ঘাটতি সবচেয়ে কম (৩৯%) এবং চতুর্থ শ্রেণিতে জনবল ঘাটতি সবচেয়ে বেশি (৬৭%)। উল্লেখ্য, আগামী এক বছরে বন্দরের আরও ১০০ জন কর্মী অবসরে যাবে।

সারণি ১১: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের বর্তমান জনবল কাঠামো

জনবলের অবস্থা / জনবলের শ্রেণি	অনুমোদিত জনবল	বর্তমানে কর্মরত	বর্তমানে কর্মরত (%)	শূণ্য পদ	শূণ্য পদ (%)
সার্বিক জনবল	২৭৯৭	১১৫৫	৪১.২৯	১৪৬২	৫৯.৪২
প্রথম শ্রেণি	১৪২	৮৬	৬০.৫৬	৫৬	৩৯.৪৪
দ্বিতীয় শ্রেণি	৭৯	৪১	৫১.৯০	৩৮	৪৮.১০
তৃতীয় শ্রেণি	১৪৩৮	৬৫৫	৪৫.৫৫	৭৮৩	৫৪.৪৫
চতুর্থ শ্রেণি	১১৩৮	৩৭৩	৩২.৭৮	৭৬৫	৬৭.২২

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরে বিভিন্ন পর্যায়ে এই জনবল ঘাটতি সেবা প্রদান প্রক্রিয়ার সময়ক্ষেপণএবং দায়িত্ব অবহেলার ঝুঁকি সৃষ্টি করছে। পর্যাপ্ত জনবল না থাকায় মোংলা বন্দরের ড্রেজিং ইউনিট দু'টি বর্তমানে ভাড়া দিয়ে রাখা হয়েছে।ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় ক্রেন পরিচালনার জন্য মোংলা বন্দরে দক্ষ জনবলের ঘাটতি রয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন, জনবল ঘাটতির প্রভাব তারা বিভিন্ন সময় অনুভব করেন। আর এই ঘাটতি পূরণে কর্তৃপক্ষ স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক কর্মী নিয়োগ প্রক্রিয়া অব্যাহত রেখেছেন।

৫.১.২ নেভিগেশনাল এইডস্-এর অপর্যাপ্ততা ও দুর্বল ব্যবস্থাপনা

সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে চ্যানেলে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা প্রদানের জন্য বিভিন্ন নেভিগেশনাল উপকরণের ঘাটতি রয়েছে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের। বন্দর ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় চ্যানেলে নাইট নেভিগেশনের জন্য সবচেয়ে প্রয়োজনীয়, লাইটেড বয়া বন্দর চ্যানেলে সীমিত। ফলে সমুদ্রগামী জাহাজগুলো নাইট নেভিগেশন সুবিধা গ্রহণ করতে পারে না। বন্দর ব্যবহারকারীরাবন্দরে নাইট নেভিগেশনের ব্যবস্থা না থাকাকে বন্দরের অন্যতম সীমাবদ্ধতা হিসেবে চিহ্নিত করেন।

তথ্যদাতারা জানান, আলোকিত এই বয়াগুলো লাগানোর এক-দুই মাসের মাথায় চুরি হয়ে যায়। তারপর আর বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে সেগুলো সংস্কারের উদ্যোগ তেমন একটা দেখা যায় না। সংস্কারের ক্ষেত্রে তারা বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে দীর্ঘসূত্রতা লক্ষ করেন। বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন, একটি লাইটেড বয়া স্থাপনে প্রায় অর্ধ কোটি টাকা খরচ হয়। ফলে সোলার প্যানেল, ব্যাটারি বা লাইট চুরির মাধ্যমে বয়া অকেজো হয়ে গেলে সেগুলোর মেরামত ব্যয় সাপেক্ষ হওয়ায় সময় লেগে যায়। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরে লাইট হাউজ টাওয়ারেরও ঘাটতি রয়েছে। আর চুরি নিয়ন্ত্রণে আধুনিক স্মার্ট বয়া মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছে নেই। কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন এ ধরনের বয়া স্থাপনের পরিকল্পনা তাদের রয়েছে, যাতে থাকা সেন্সরের মাধ্যমে বন্দর কার্যালয়ে বসেই বয়ার অবস্থান সম্পর্কে ধারণা পাওয়া সম্ভব। উল্লেখ্য, নেভিগেশনাল এইডস্-এর ঘাটতির কারণে নাইট নেভিগেশন বন্ধ থাকায় জাহাজের টার্ন অ্যারাউন্ড টাইম বৃদ্ধি ও জাহাজ ভাড়া বাবদ খরচ বৃদ্ধি পাচ্ছে। যা সামগ্রিকভাবে আমদানি ব্যয় বাড়িয়ে দিচ্ছে।

৫.১.৩ আমদানিকৃত গাড়ি রাখার বিশেষায়িত ব্যবস্থা নেই

ব্যবহারকারীরা জানান, মোংলা বন্দরে গাড়ি রাখার জন্য বিশেষায়িত কোনো শেড নেই। পুরোনো সার এবং গম রাখার জন্য তৈরি করা শেডেই গাড়ি রাখা হচ্ছে। তাছাড়া এই শেডগুলোতে জায়গার অপর্যাপ্ততার কারণে বাইরে খোলা আকাশের নিচে ইয়ার্ডে, আবার কখনো কাদাপানির মধ্যে অযত্ন ও অবহেলায় গাড়ি রাখা হয়। ফলে রোদে পুড়ে, বৃষ্টি ভিজে গাড়ির মূল রং নষ্ট হয়ে যায়। এক্ষেত্রে গাড়ির দামও কমে যায় এবং ক্ষতিগ্রস্ত হয় আমদানিকারকরা। আবার পর্যাপ্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা না থাকায় মোংলা বন্দরে গাড়িগুলো থেকে প্রায়ই চুরির ঘটনা ঘটে। এর মধ্যে অন্যতম গাড়ির ব্রান্ড স্টীকার, মেমোরি স্টিক, রিয়ার ভিউ মিরর ইত্যাদি। তথ্যদাতারা জানান, একটি গাড়ি ইয়ার্ডে বা শেডে রাখার পূর্বে গাড়িতে কী কী আছে তার একটি ইনভেন্টরি তৈরি করা হয়। কিন্তু অনেকক্ষেত্রে ব্যবহারকারীরা গাড়ি ছাড় করে নেওয়ার সময় ইনভেন্টরি অনুযায়ী প্রয়োজনীয় উপকরণ গাড়িতে পান না। তথ্যদাতাদের মতে, মোংলা বন্দরে গাড়ি থেকে চুরির যে ঘটনাগুলো ঘটে তাতে আর্থিক ক্ষতি এক থেকে পাঁচ হাজার টাকা পর্যন্ত। তাদের অভিজ্ঞতায়এ ধরনের চুরির ঘটনায় গাড়ি ওঠানো-নামানোর কাজে নিয়োজিত ড্রাইভার এবং জেটিতে কর্মরত বন্দর কর্মীদের একাংশ জড়িত।

৫.১.৪ মোংলা বন্দরে জলযানের স্বল্পতা

মোংলা বন্দরে আধুনিক জলযানের স্বল্পতা রয়েছে। বর্তমানে মোংলা বন্দরে বিভিন্ন ধরনের ৩২টিসহায়ক জলযান রয়েছে। এই জলযানগুলোর ৩০টি ৩০ থেকে ৭০ বছরের পুরানো। উল্লেখ্য, বন্দর কর্তৃপক্ষের দু'টি ড্রেজিং ইউনিট রয়েছে, যেগুলো পরিচালনায় দক্ষ জনবল না থাকায় কর্তৃপক্ষ অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের কাছে ভাড়া দিয়ে রেখেছেন। চ্যানেলে কার্যকর ড্রেজিং নিশ্চিত করতে ট্রেলিং সাকশন হপার ড্রেজার মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নেই। এছাড়া নেই রেসকিউ বোট এবং অয়ের রিকভারি ভেসেল। ফলে লাইটারের জাহাজ বা অয়েল ট্যাংকার ডুবির ঘটনায় মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ চ্যানেলকে ঝুঁকিমুক্ত রাখতে তেমন বিশেষ কোনো কার্যকর উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারেন না। উল্লেখ্য, প্রয়োজনীয় জলযান না থাকায় দীর্ঘ চ্যানেলে বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনায় প্রতিবন্ধকতা ও নিরাপত্তা সংকট সৃষ্টি হয়।

৫.১.৫ জাহাজে তেল সরবরাহের ডিপো নেই

জাহাজে তেল সরবরাহের কোনো ব্যবস্থা মোংলা বন্দরে নেই। শিপিং এজেন্টদের পক্ষ থেকে বারবার এ ধরনের ব্যবস্থা করতে বলা হলেও অদ্যাবধি কোনো উদ্যোগ গ্রহণ করা হয় নি। ফলে মোংলা বন্দর থেকে সমুদ্রগামী জাহাজগুলো প্রয়োজনে জ্বালানি তেলের কোনো সুবিধা পায় না। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দরে জাহাজে তেল সরবরাহের ব্যবস্থা আছে। উল্লেখ্য, এই তেলের ডিপো থেকে সমুদ্রগামী জাহাজগুলো নিঃশুল্ক জ্বালানি তেল ক্রয়ের সুবিধা পেয়ে থাকে। বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন পেট্রো বাংলার পক্ষ থেকে সম্প্রতি মোংলা বন্দর এলাকায় তেলের ডিপো স্থাপনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে, যা অদূর ভবিষ্যতে বাস্তবায়িত হবে।

৫.১.৬ দীর্ঘ ও জটিল পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া

গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি করা পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায়, কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানি করা বাণিজ্যিক পণ্য বন্দর থেকে ছাড়করণের ক্ষেত্রে ব্যবহারকারীকে মোংলা বন্দরে ন্যূনতম ১৮টি ধাপ অতিক্রম করতে হয় (চিত্র ১০ দ্রষ্টব্য)। আর নন-ট্রাডিশনাল রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণের ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজে অন্তত ১২টি ধাপ অতিক্রমের মাধ্যমে জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে হয়। উল্লেখ্য, এই দীর্ঘ ও জটিল পণ্যছাড় প্রক্রিয়ার কারণে সেবাগ্রহীতারা বন্দর থেকে কাঙ্ক্ষিত সেবা পেতে হয়রানি, সময়ক্ষেপণ ও দীর্ঘসূত্রতার শিকার হচ্ছেন। আর এর মধ্যদিয়ে দুর্নীতির ঝুঁকিও বৃদ্ধি পাচ্ছে।

৫.১.৭ পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ব্যবহারকারীরা জানান, মোংলা বন্দরে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় প্রতিটি ধাপেই নিয়মবহির্ভূত অর্থ প্রদানের মাধ্যমে সেবা গ্রহণ করতে হয়। এই অংশে আমদানি করা কন্টেইনারাবদ্ধ বাণিজ্যিক বন্দর থেকে ছাড় করবার ক্ষেত্রে ব্যবহারকারীরা মোংলা বন্দরে যেসব জায়গায় দুর্নীতির শিকার হয় সে সম্পর্কিত একটি বিশ্লেষণ ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতার আলোকে সবিস্তারে তুলে ধরা হলো।

মোংলা বন্দর থেকে পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ প্রদানেরদুইটি হার রয়েছে - সকাল ৯টা থেকে বিকাল ৫টার মধ্যে কোনো কাজ করলে যে পরিমাণ নিয়মবহির্ভূতঅর্থ দিতে হয়, সেটিই দ্বিগুণ হয়ে যায় বিকাল ৫টার পর, সাপ্তাহিক বন্ধ বা সরকারি ছুটির দিনে। উল্লেখ্য, বন্দর থেকে পণ্য ছাড়করণের সিংহভাগ কাজই সিএন্ডএফ এজেন্টরা রাতে করে থাকেন। কারণ কাস্টমসের যাবতীয় কাজ শেষ করে বন্দরে যেতে তাদের সন্ধ্যা হয়ে যায়। তথ্যদাতারা জানান, এ সময়ে ডেলিভারি নিতে না গিয়েও উপায় থাকে না; কারণ, একরাত মালামাল বন্দরে রাখলে যে খরচা আসবে সেটির পরিমাণ ঘুষের টাকার চাইতে বেশি। ব্যবহারকারীদের কাছ থেকে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী রাতে এক কনসাইনমেন্ট বাণিজ্যিক পণ্য খালাশ করতে সিএন্ডএফ এজেন্ট কে শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত মোংলা বন্দরে বিভিন্ন ধাপে মোট ৭২০০টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে খরচ করতে হয়। আর কর্মদিবসে অফিস সময়ের মধ্যে বাণিজ্যিক পণ্য ছাড় করলে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম মোট খরচ ৫৭০০ টাকা (সারণি ১২)।

সারণি ১২: মোংলা বন্দর থেকে কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের হার

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	পরিমাণ (টাকা)
১	বন্দরে আবেদন (প্রেয়ার) জমা দেওয়া	২০০
২	স্ট্রাডেল ক্যারিয়ারের ইনডেন্ট অনুমোদন	১০০
৩	ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের ইনডেন্ট অনুমোদন	১০০
৪	কন্টেইনার প্লেসমেন্ট (স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার) ইনডেন্ট জমাদান	২০০
৫	ওয়ে ব্রিজ এর ইনডেন্ট জমাদান	২০০
৬	বন্দরের এক্সামিনেশন	৬০০
৭	কন্টেইনার প্লেসমেন্ট	৪০০
৮	ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের জন্য কন্টেইনার ট্রেইলারে তুলে দেওয়া এবং নামানো	৫০০
৯	ট্রেইলারে করে কন্টেইনার ওজনের জন্য ওয়ে ব্রিজ এ আনা-নেওয়া	৩০০
১০	কন্টেইনার ওয়ে ব্রিজ এ ওজন করা	২০০
১১	কন্টেইনারের লক কাটা	২০০
১২	পণ্য ছাড়ের জন্য ওয়ান স্টপ সেন্টারে কনসাইনমেন্ট নথিভুক্তকরণ	১০০
১৩	পণ্য ছাড়ের জন্য এটিএম বরাবর আবেদন	১০০০
১৪	পণ্য ছাড়ের ইনডেন্ট অনুমোদন	২০০
১৫	ইনডেন্ট সেকশনে পণ্য ছাড়ের ইনডেন্ট জমা (প্রতিটি)	২০০
১৬	পণ্য ছাড়ের ইনডেন্ট এর ক্ষেত্রে ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশন	১০০
১৭	হিসাবরক্ষণ বিভাগে সিএন্ডএফ কর্তৃক পণ্য ছাড়ের যাবতীয় মাশুল পরিশোধ	৩০০
১৮	প্রতি শিট টালি করা (প্রতি ৮ ঘন্টায় ১টি টালি শিট হয়)	১০০
১৯	পণ্য ছাড়ের জন্য কন্টেইনার প্লেসমেন্ট	৪০০
২০	কার্ট টিকিট এ স্বাক্ষর সংগ্রহ	১০০
২১	আমদানিকৃত পণ্য নিয়ে জেটি গেট দিয়ে বের হওয়া (গাড়ি প্রতি জেটি গেটে)	২০০
সকাল ৯টা থেকে বিকাল ৫টার মধ্যে কর্মদিবসে পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত খরচ		**৫৭০০**

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

ক. কায়িক পরীক্ষণের জন্য বন্দরে কন্টেইনার কিপ ডাউন এর আবেদন (প্রেয়ার)

পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের জন্য কন্টেইনার কিপ ডাউন-এর প্রয়োজন হয়। এজন্য বন্দরে এটিএম বরাবর আবেদন করতে হয়। এই আবেদন জমা দেওয়ার সময় টিও'কে নিয়মবহির্ভূত ২০০ টাকা দিতে হয়।

খ. উপকরণ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট অনুমোদন ও জমাদান

উপকরণ ব্যবহারের জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে ট্রাফিক বিভাগে ইনডেন্ট দিতে হয়, যেটি অনুমোদন করেন ট্রাফিক বিভাগের এটিও ও টিও। প্রতিটি ইনডেন্ট-এর অনুমোদনের জন্য টিও ও এটিওকে নিয়মবহির্ভূত ১০০ টাকাদিতে হয়। উল্লেখ্য, প্রতিটি কনসাইনমেন্টে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার ব্যবহার এবং ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের জন্য অন্তত দু'টি ইনডেন্ট সিএন্ডএফ এজেন্টকে দিতেই হয়। অর্থাৎ, দু'টি ইনডেন্ট-এর অনুমোদনের জন্য এটিও ও টিও কে কনসাইনমেন্ট প্রতি ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত ২০০ টাকা দিতে হয়। আবার অনেক সময়, যখন ফর্ক লিফট্ বা অন্যান্য উপকরণ ব্যবহারের দরকার হয় তখন সিএন্ডএফ এজেন্টকে ৩-৫টি ইনডেন্টও দিতে হয় এবং এক্ষেত্রে খরচও বেড়ে যায়। এছাড়া ইনডেন্ট শাখায় স্ট্র্যাডেল ক্যারিয়ার ও ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের ইনডেন্ট জমাদানের ক্ষেত্রে সিএন্ডএফ এজেন্টকে প্রতিটির জন্য ২০০ টাকা করে মোট ৪০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

গ. বন্দরের পরীক্ষণ শাখা

বন্দরের পরীক্ষণ শাখায় থেকে মূল্যায়নের সেবা পেতে এই শাখায় নিয়মবহির্ভূতভাবে ৫০০ টাকা দিতে হয়। পাশাপাশি, এই শাখার টিআই'কে আলাদাভাবে ১০০টাকা দিতে হয়। অর্থাৎ, এখানে মোট নিয়মবহির্ভূত খরচ ৬০০ টাকা। বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে বন্দরের এক্সামিনেশন শাখা থেকে মোট ১৮,০৩৯টি কনসাইনমেন্ট এর অ্যাপ্রেইজিং সম্পন্ন হয়েছে। সে হিসেবে এক্সামিনেশন সেকশন এর কর্মীদের একাংশ নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম আয় করেছে ১,০৮,২৩,৪০০ টাকা।

ঘ. কায়িক পরীক্ষণের জন্য কন্টেইনার প্লেসমেন্ট

কায়িক পরীক্ষণের জন্য প্রতিটি কন্টেইনার প্লেসমেন্টের জন্য স্ট্র্যাডেল ক্যারিয়ারের ড্রাইভারকে নিয়মবহির্ভূতভাবে ৩০০ টাকাদিতে হয়। সাথে ডকুমেন্ট প্রতি ড্রাইভারকে নিয়মবহির্ভূত ১০০ টাকা দিতে হয়।

ঙ. ওয়েব্রিজ ব্যবহার

নিয়মানুযায়ী কায়িক পরীক্ষার পূর্বে কন্টেইনার ওজন করতে হয়। উল্লেখ্য, কন্টেইনার ওজনের জন্য ট্রেইলারে তুলে ওজন স্কেলে তোলা হয়। এক্ষেত্রে স্ট্রাডেল ক্যারিয়ারের ড্রাইভার ট্রেইলারে কন্টেইনার তুলে দেন এবং ওজন শেষে ট্রেইলার থেকে কন্টেইনার নামান। আর এজন্য স্ট্রাডেল ক্যারিয়ারের ড্রাইভারকে নিয়মবহির্ভূত দিতে হয় ৫০০ টাকা। যে ট্রেইলার ব্যবহার করে ওজন স্কেলে কন্টেইনার ওজন করা হয় তার ড্রাইভার ওয়ে ব্রিজে কন্টেইনার আনা নেওয়ার জন্য কন্টেইনার প্রতি ৩০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। পাশাপাশি, ওয়ে ব্রিজে ওজন নেওয়ার দায়িত্বে যিনি থাকেন তাকে ২০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। অর্থাৎ, কায়িক পরীক্ষণের পূর্বে একটি কন্টেইনার ওজন করার জন্য মোংলা বন্দরে রশিদের বাইরে নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম ১,০০০ টাকা খরচ করতে হয়।

বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগে ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের জন্য মোট ৭,৪৯০টি ইনডেন্ট জমা পড়েছে। প্রতি ইনডেন্টে অন্তত একটি কন্টেইনার ওজন হয়েছে এই বিবেচনায় সেবাগ্রহীতাদের ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত ৭৪,৯০,০০০ টাকা দিতে হয়েছে। একই সময়ে ওয়ে ব্রিজের সেবা প্রদানের মাধ্যমে মোংলা বন্দর আয় করেছে ৮১,৪২,৪১৬ টাকা।

চ. কায়িক পরীক্ষণের জন্য কন্টেইনারের লক কাটা

বন্দরের কারপেন্টার কায়িক পরীক্ষণের জন্য কাস্টমস প্রতিনিধির উপস্থিতিতে কন্টেইনারের সীল কাটেন। এ জন্য কারপেন্টারকে ন্যূনতম ২০০ টাকা দিতে হয়। আবার কাজটি কষ্টসাধ্য এবং সময়সাপেক্ষ হওয়ায় কোনো কোনো সিএন্ডএফ খুশি হয়ে আরও বেশি টাকা দেন বলে জানান।

ছ. পণ্য ছাড়ের জন্য ওয়ান স্টপ সেন্টারে কনসাইনমেন্ট নথিভুক্তকরণ

ওয়ানস্টপ সেন্টারের পিয়ন পণ্য ছাড়ের জন্য আবেদনের প্রেক্ষিতে কনসাইনমেন্ট সম্পর্কিত বিভিন্ন তথ্য এন্ট্রি করেন। এই সোবার জন্য পিওনকে ১০০ টাকা দিতে হয়।

জ. পণ্য ডেলিভারি নিতে ডেলিভারি শাখার এটিএম বরাবার আবেদন

আমদানি পণ্য ছাড়ের জন্য বন্দরের ডেলিভারি শাখার এটিএম বরাবর আবেদন জমা দিতে হয়। উল্লেখ্য, সকাল ৯.০টা থেকে বিকাল ৫.০টার মধ্যে কর্মদিবসে এই আবেদন জমা দিলে এটিএম কে ন্যূনতম ৫০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। আর ৫.০টার পরে কোনো প্রেয়ার দিলে ন্যূনতম ১০০০ টাকা দিতে হয়। এখানে টিও এবং এটিওকে দিতে হয় কমপক্ষে ৫০০ টাকা।

ঝ. পণ্য ছাড়ের ইনডেন্ট অনুমোদন ও জমা

সকাল ৯টা থেকে বিকাল ৫টার মধ্যে টিও এবং এটিও এর কাছ থেকে পণ্য ছাড়ের ইনডেন্ট এর অনুমোদন নিতে ইনডেন্ট প্রতি ন্যূনতম ২০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত খরচ হয়। আর বিকাল ৫টার পর ইনডেন্ট অনুমোদন করাতে নিয়মবহির্ভূত খরচ ৪০০ টাকা।

ইনডেন্ট এন্ট্রি সেকশনে অফিসের সময়ের মধ্যে এন্ট্রি করলে নিয়মবহির্ভূত ইনডেন্ট প্রতি ন্যূনতম ২০০ টাকা দিতে হয়। বিকাল ৫.০টার পর এন্ট্রি করলে ন্যূনতম দিতে হয় ৩০০ টাকা। এই ধাপে ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশনে স্বাভাবিক সময়ে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম দিতে হয় ১০০ টাকা এবং বিকাল ৫.০টার পর হলে দিতে হয় ৩০০ টাকা। তথ্যদাতারা জানান, বন্দরের এই কাজগুলো অধিকাংশ ক্ষেত্রেই তারা অফিস সময়ের পরে করে থাকেন।

ঞ. জেটিতে রাতে কাজ করবার অনুমোদন

রাতে জেটি থেকে পণ্য খালাশের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের প্রয়োজন হয়। আনস্টাফিং শাখার এটিএম এর কাছ থেকে এই অনুমোদন নিতে হয়। এ জন্য বন্দরের আনস্টাফিং সেকশনে ন্যূনতম ৩০০ টাকা দিতে হয়।

ট. একাউন্টস্ বিভাগে প্রযোজ্য মাশুল পরিশোধ

সিএন্ডএফ এজেন্টকে বন্দরের বিভিন্ন সেবাগ্রহণ বাবদ একাউন্টস্ বিভাগে প্রযোজ্য মাশুল পরিশোধ করতে হয়। এই সেবা পেতে বিভাগটিতে স্বাভাবিক সময়ে নিয়মবহির্ভূত দিতে হয় ৩০০ টাকা এবং বিকাল ৫.০টার পরে হলে ন্যূনতম ৫০০ টাকা দিতে হয়।

ঠ. টালি করা

টালি ক্লার্ককে টালি করার জন্য শিট প্রতি নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম দিতে হয় ১০০ টাকা। টালি শিটে মূলত কন্টেইনার নম্বর, গাড়ি নম্বর ইত্যাদি লেখা থাকে। উল্লেখ্য, প্রতি ৮ ঘন্টার একটি শিফটের জন্য একটি টালি শিট প্রস্তুত করা হয়।টালি ক্লার্কের নিয়ম অনুযায়ী উপস্থিত থেকে মালের হিসাব রাখবার কথা থাকলেও, তথ্যদাতারা জানান তিনি নিজে উপস্থিত থাকেন না। টালি শিট সিএন্ডএফ এজেন্ট তৈরি করে তার কাছে নিয়ে গেলে তিনি কেবল তাতে স্বাক্ষর করে দেন। তাছাড়া নিয়মানুযায়ী টালি ক্লার্ক সিএন্ডএফ এজেন্টকে সমস্ত মালামাল ডকুমেন্ট অনুযায়ী বুঝিয়ে দেবে। কিন্তু, ডকুমেন্ট অনুযায়ী মালামাল কম থাকলেও মোংলা বন্দরে টালি ক্লার্কের কোনো দায়বদ্ধতার নজির নেই।

ড. পণ্য ছাড়ের জন্য কন্টেইনার প্লেসমেন্ট

জেটি পণ্য ছাড়া করাতে কন্টেইনার প্লেসমেন্ট এর জন্য স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ারের ড্রাইভারকে কন্টেইনার প্রতি ৩০০ টাকাদিতে হয়। এছাড়া ইনডেন্ট প্রতি আরও ১০০ টাকা দিতে হয়।

ঢ. কার্ট টিকিট এ স্বাক্ষর সংগ্রহ

বন্দর কর্তৃপক্ষের যে কর্মী কার্ট টিকিটে স্বাক্ষর করেন তাকে ন্যূনতম ১০০ টাকা দিতে হয়। উল্লেখ্য, ডেলিভারি নিতে আসা ট্রাকের সংখ্যা ৩-৪টি হলে এই রেটই বহাল থাকে। তবে ট্রাক সংখ্যা এর বেশি হলে রেটও বেড়ে যায়।

ণ. আমদানিকৃত পণ্য গাড়ির মাধ্যমে জেটি গেট দিয়ে বের করে নিয়ে যাওয়া

ট্রাক যখন মালামাল নিয়ে জেটি গেট দিয়ে বের হয় তখন গেট ট্রাফিক'কে (ট্রাফিক বিভাগের ক্লার্ক) প্রতি ট্রাকে ১০০ টাকা দিতে হয়। এছাড়া গেট সিকিউরিটি'কে ট্রাক প্রতি ১০০ টাকা দিতে হয় । অর্থাৎ, একটি ট্রাক মালামাল নিয়ে বের হওয়ার সময় জেটি গেটে সিএন্ডএফ এজেন্টকে মোট ২০০ টাকা দিতে হয়।

> **বন্দর থেকে নকল কাগজপত্রের মাধ্যমে গাড়ি বের করে নিয়ে যাওয়া**
>
> সম্প্রতি মোংলা বন্দরের জেটির শেড হতে প্রতারক চক্র প্রায় দেড় কোটি টাকা মূল্যের একটি ল্যান্ড ক্রুজার গাড়ী জাল নথি উপস্থাপনের মাধ্যমে বের করে নিয়ে যায়। এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কাস্টমস, বন্দরের ট্রাফিক ও নিরাপত্তা বিভাগের কর্মকর্তাদের স্বাক্ষর জাল করে জাল নথি তৈরি করা হয়। কিন্তু গাড়ীটি নিয়ে যাওয়ার সময় জেটিতে উপস্থিত কাস্টমস ও বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের কেউই জাল নথি সনাক্ত করতে পারেননি। পরবর্তীতে আইন শৃঙ্খলা রক্ষাকারী বাহিনীর সহায়তায় গাড়ীটি পরিত্যাক্ত অবস্থায় উদ্ধার করা হয়।

ত. মোংলা বন্দর থেকে আমদানিকৃত গাড়ি ছাড়করণ

বর্তমানে আমদানিকৃত রিকন্ডিশন্ড গাড়ি মোংলা বন্দরের অন্যতম আমদানি পণ্য। এই গাড়িগুলো রাখার জন্য শেড এবং ইয়ার্ডের সুবিধা প্রদানের মাধ্যমে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ উল্লেখযোগ্য পরিমাণ রাজস্ব আয় করছে। উল্লেখ্য, অন্যান্য পণ্যের মতোই মোংলা বন্দর থেকে গাড়ি ছাড়করণের ক্ষেত্রে আমদানিকারদের নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় মোংলা বন্দর থেকে আমদানিকৃত একটি গাড়ি ছাড়ের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশকে ন্যূনতম ১৭১৫ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয় (সারণি ১৩)।

সারণি ১৩: আমদানিকৃত গাড়ির ছাড়ের ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরে বিভিন্ন পর্যায়ে প্রদান করা নিয়মবহির্ভূত অর্থ

ক্র.	আদায়ের খাত	আদায়ের পরিমাণ
১	বন্দরে ওয়ান স্টপ সেন্টারে আবেদন এন্ট্রি	১০০ টাকা
২	ডেলিভারির জন্য অনুমোদন	৪৫০ থেকে ৬০০ টাকা (বিকাল ৫টার পর বা ছুটির দিনে অতিরিক্ত ১৫০ টাকা)
৩	বিল সেকশন	২০০ টাকা (বিকাল ৫টার পর বা ছুটির দিনে অতিরিক্ত ১০০ টাকা)
৪	ট্রাফিক পিয়ন	৫০ টাকা
৫	রাজস্ব শাখা (ডিউটি সেকশন)	৫০০ টাকা (বিকাল ৫টার পর বা ছুটির দিনে অতিরিক্ত ১০০ টাকা)
৬	জুনিয়র আউটডোর	১০০ টাকা
৭	টিআই গেট	১০০ টাকা
৮	সিকিউরিটি গেট	১০০ টাকা
৯	গাড়ি ডেলিভারির জন্য ড্রাইভার প্রবেশ করানো (প্রকৃত ফি ৫ টাকা)	৯৫ টাকা
১০	গাড়ি ডেলিভারির সময় বকশিশ	২০ থেকে ৫০ টাকা
	মোট	১৭১৫

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

মোংলা বন্দর থেকে আমদানি পণ্য ছাড়ের সেবা পেতেনিয়মবহির্ভূত এই অর্থ প্রদানের বাধ্যবাধকতার ফলে প্রতিষ্ঠানটিতে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ হয়েছে। এর ফলে কেবল নিয়মবহির্ভূত অর্থই দিতে হচ্ছে না, বরং পাশাপাশি সেবাগ্রহীতারা হয়রানির শিকারও হচ্ছেন। সামগ্রিকভাবে এই দুর্নীতির কারণে ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি পাচ্ছে।

৫.১.৮ পণ্যবাহী জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া

মোংলা বন্দর থেকে সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য আগমন-বহির্গমনের বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল প্রদান প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী এক্ষেত্রে শিপিং এজেন্টকে কেবল মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে ৬টি ধাপে অনুমোদন গ্রহণ করতে হয়। অধ্যায় তিন এর ১২ নং চিত্রে একটি ফ্লো চার্টের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমণ প্রক্রিয়া তুলে ধরা হয়েছে। উল্লেখ্য, ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় প্রক্রিয়াগত এই জটিলতার কারণে জাহাজ ব্যবস্থাপনায় সময়ক্ষেপণ ও দীর্ঘসূত্রতার সৃষ্টি হচ্ছে, সেবাগ্রহীতারা হয়রানির শিকার হচ্ছেন এবং সর্বোপরি দুর্নীতির ঝুঁকি বৃদ্ধি পাচ্ছে।

৫.১.৯ জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় মোংলা বন্দর থেকে সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য বিভিন্ন সেবা গ্রহণ, বিভিন্ন অনুমোদন গ্রহণ ও মাশুল প্রদানের প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের কর্মীদের একাংশ এই দুর্নীতির সাথে জড়িত। এর মধ্য দিয়ে শিপিং ব্যবসার সাথে সংশ্লিষ্ট অংশীজনেরা হয়রানির শিকার হচ্ছেন এবং সামগ্রিক ভাবে ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি পাচ্ছে।

একটি জাহাজের সবকিছু ঠিক থাকলেও (জাহাজের সমস্ত সনদ হালনাগাদ করা আছে, ওডি জাহাজ নয়, কোনো সিফটিং-এর দরকার হয় নি, স্লাব মানির সমপরিমাণ অর্থ জমা করা হয়েছে, বন্দরের পাইলট কোনো উপঢৌকন নেয় নি) শিপিং এজেন্টকে

একটি জাহাজ ব্যবস্থাপনায় মোংলা বন্দরে বিভিন্ন স্তরে ন্যূনতম ২১,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত খরচ করতে হয়। আর সবকিছু ঠিক না থাকলে এই নিয়মবহির্ভূত খরচের পরিমাণ দ্বিগুণেরও বেশি। নিম্নেরসারণিতে এ সম্পর্কিত উপাত্তউপস্থাপনের পাশাপাশি তৎপরবর্তী অংশে বিস্তারিত বিবরণ তুলে ধরা হলো।

সারণি ১৪: মোংলা বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন-বহির্গমনের ক্ষেত্রে অনিয়মের চিত্র

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	সবকিছু ঠিক থাকলে নিয়মবহির্ভূত অর্থ(টাকা)	ঠিক না থাকলে[৩৩] নিয়মবহির্ভূত অর্থ(টাকা)
১	হারবার বিভাগের 'সহযোগিতা'প্রাপ্তি	৫,০০০	৫,০০০
২	ওভার ড্রাফট(প্রতি সে.মি.)		১,৮০০
৩	জাহাজের পাইলটিং	১২,৫০০	১৭,৫০০
৪	জাহাজের শিফটিং (নোঙ্গর স্থান পরিবর্তন)		৩,৪০০
৫	স্লাব মানির সম পরিমাণ অর্থ জামানত থাকলে	২,০০০	
৬	স্লাব মানির অর্থ জমা না থাকলে (৩%)		২০,০০০
৭	হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ - এনওসি	১,০০০	১০০০
৮	বার্থিং এবং আনবার্থিং বাবদ	৫০০	৫০০
১০	ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে পাইলটের নেওয়া উপঢৌকন		৫,০০০
সবকিছু ঠিক থাকলে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম মোট আদায়		**২১,০০০**	
সবকিছু ঠিক না থাকলে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম মোট আদায়		**৫৪,২০০**	

সূত্র: গবেষণার মাঠ পর্যায়ের উপাত্ত

ক. হারবার বিভাগের 'সহযোগিতা' প্রাপ্তি

শিপিং এজেন্টকে জাহাজ প্রতি মোংলা বন্দরের হারবার বিভাগের 'সহযোগিতা' পেতে নিয়মবহির্ভূত ৫০০০ টাকাদিতে হয়। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় পূর্বে এ ধরনের কোনো টাকা দিতে হতো না। সম্প্রতি এটি চালু হয়েছে। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোংলা বন্দরে মোট সমুদ্রগামী জাহাজ এসেছে ৬২০টি। এই হিসেবে অনুযায়ী গত অর্থবছরে শুধু হারবার বিভাগের 'সহযোগিতা' পেতে শিপিং এজেন্টদের মোট ৩১ লক্ষ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়েছে।

খ. ওভার ড্রাফট

বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত ড্রাফটের চেয়ে জাহাজে যে পরিমাণ ড্রাফট অতিরিক্ত থাকে সেটিকেই শিপিং-এর ভাষায় 'ওভার ড্রাফট'বা ওডি বলে। ব্যবহারকারীরা জানান, মোংলা বন্দরে ওডি জাহাজ একটি নৈমিত্তিক ঘটনা। আর এই ইস্যুতে যে অনিয়ম হয় সেটিও কোথাও নথিভুক্ত থাকে না। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে গত অর্থবছরে বন্দরে কোনো ওডি জাহাজ আসে নি।

বন্দরে প্রতি সেন্টিমিটার ওভার ড্রাফটের জন্য পাইলট পুলকে ১৫০০ টাকা এবং পোর্ট কন্ট্রোল পুলকে ৩০০ টাকা হিসেবে প্রতি সেন্টিমিটার ওভার ড্রাফটের জন্য নিয়মবহির্ভূত মোট খরচ ১৮০০ টাকা। একজন ব্যবহারকারীর অভিজ্ঞতায়, প্রথম ৫ সে.মি. ওডি'তে তিনি পাইলট পুলকে সে.মি. প্রতি দেন ১৫০০ টাকা, পরবর্তী ৫ সে.মি. এর ক্ষেত্রে সে.মি. প্রতি দেন ১০০০ টাকা এবং ১১-১৫ সে.মি. পর্যন্ত প্রতি সে.মি. এ দেন ৫০০ টাকা করে।তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে বন্দর চ্যানেলে ৫০ সেন্টিমিটার পর্যন্ত ওডি জাহাজ প্রবেশ করানোর ঘটনা থাকলেও সাধারণত ওডি ৩০ সে.মি. এর বেশি হয় না।

গ. সমুদ্রগামী জাহাজে পাইলটিং সেবা

মোংলা বন্দরের নিয়মানুযায়ী পাইলটিং বাধ্যতামূলক। জাহাজ ফেয়ারওয়েতে পৌঁছানোর ২৪ ঘন্টা আগে শিপিং এজেন্টের পক্ষ থেকে একটি নির্দিষ্ট ফরমে পোর্ট কন্ট্রোল অফিসকে জাহাজের নাম ও ফেয়ারওয়েতে পৌঁছানোর সময় জানিয়ে দিতে হয়। উল্লেখ্য, পাইলট বুকিং-এর জন্য পোর্টকে কোনো ফি দিতে হয় না। তবে পাইলটিং সেবা গ্রহণের জন্য পোর্টের ট্যারিফ আছে এবং সে অনুযায়ী শিপিং এজেন্টকে বন্দরে মাশুল পরিশোধ করতে হয়।

[৩৩]সবকিছু ঠিক না থাকলে বলতে বিবেচনা করা হয়েছে জাহাজটি ওডি জাহাজ, এর নোঙ্গরস্থান পরিবর্তনের প্রয়োজন হয়েছে, শিপিং এজেন্ট স্লাবমানির সমপরিমাণ টাকা জমা করেন নি, পাইলট জাহাজের ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে উপঢৌকন নিয়েছে।

ভিএইচএফ-এর মাধ্যমে বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন নিয়ন্ত্রণ করে পোর্ট কন্ট্রোল। জাহাজ প্রতি পোর্ট কন্ট্রোলের সেবা পেতে পোর্ট কন্ট্রোল পুলে শিপিং এজেন্টকে ২৫০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। আর সমুদ্রগামী জাহাজের আগমণ-বহির্গর্মণে পাইলটিং সেবা পেতে পাইলটকে৫,০০০ টাকা করে মোট ১০,০০০ টাকা দিতে হয়। উল্লেখ্য, ওডি জাহাজের আগমনে পাইলটিং সেবা গ্রহণের ক্ষেত্রে দ্বিগুণ অর্থ, অর্থাৎ ১০,০০০ টাকা দিতে হয়। তথ্যদাতাদের একজন ওডি জাহাজের পাইলটিং এ দ্বিগুণ ঘুষ নেওয়া সম্পর্কে বলেন, "পয়সা ডাবল নেয়, তারা বলে ভীষণ ঝুঁকি নিয়ে জাহাজ আনতে হবে। আসলে ঘোড়ার ডিম, কিছুই না"। শিপিং এজেন্টরা পাইলটদেরকে দেওয়া এই নিয়মবহির্ভূত অর্থকে গ্রাচুইটি বলেন। এই টাকা পাইলট সরাসরি নিজে নেন, সাধারণত শিপিং এজেন্ট অফিস থেকে এসে নিয়ে যান। বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে আগমন ও বহির্গমন মিলিয়ে মোট ১২৪৩টি পাইলটিং সেবা প্রদান করা হয়েছে। এই হিসেবে এই অর্থবছরে শিপিং এজেন্টরা মোংলা বন্দরের পাইলটদের ন্যূনতম ৬২,১৫,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিয়েছেন। একই সময়ে ৬২০টি সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য পোর্ট কন্ট্রোল পুলকে নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম ১৫,৫০,০০০ টাকা দিতে হয়েছে।

ঘ. জাহাজের নোঙ্গরস্থান পরিবর্তন

ভাটায় সময় পানি কমে যাওয়ার কারণে জাহাজের তলদেশ অনেক সময় নদীর তলদেশে আটকে যাওয়ার ঝুঁকি সৃষ্টি হয়। এই ঝুঁকি এড়াতে জাহাজের নোঙ্গরস্থান পরিবর্তনের প্রয়োজন হয়। আর এজন্য শিপিং এজেন্টকে শিফটিং-এর বুকিং দিতে হয়। এ ধরনের প্রতি শিফটিং সেবায় পাইলটকে ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত ৩,০০০ টাকা দিতে হয়। আর পোর্ট কন্ট্রোল পুলকে ন্যূনতম ৪০০ টাকা দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোট ৩৩০টি শিফটিং সেবা প্রদান করা হয়েছে। এক্ষেত্রে পাইলটদের ন্যূনতম ৯,৯০,০০০ টাকা এবং পোর্ট কন্ট্রোল পুলকে ন্যূনতম ১,৩২,০০০ টাকা, অর্থাৎ মোট ১১,২২,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়েছে।

উল্লেখ্য, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে পাইলটিং সেবা প্রদানের মাধ্যমে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে বন্দরের আয় হয়েছে ৭,৮০,০০,৬১৪ টাকা। বিপরীতে, এই সেবা দিতে গিয়ে বন্দরের কিছু অসাধু কর্মকর্তা-কর্মচারী নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম আদায় করেছে ৮৮,৮৭,০০০ টাকা।

ঙ. স্লাব মানি'র নামে অনিয়ম

জাহাজের অনাপত্তি সনদ প্রদানের জন্য মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ শিপিং এজেন্টদের জন্য জাহাজের গ্রস টনেজের ওপর অগ্রীম টাকা জমা রাখার একটি স্লাব শিট তৈরি করেছে। কিন্তু, অনেকক্ষেত্রেই জাহাজের প্রকৃত বিল স্লাবে উল্লেখি পরিমাণের চাইতে অনেক কম আসে। এক্ষেত্রে জমা থাকা অতিরিক্ত অর্থ অ্যাকাউন্টেই জমা থাকে এবং তা পরবর্তী জাহাজ আসলে শিপিং এজেন্ট সমন্বয় করে নিতে পারেন। তবে, একটি জাহাজের হিসেব চুকে গেলে কোনো শিপিং এজেন্ট চাইলেই একাউন্ট থেকে অব্যয়িত টাকা তুলে নিতে পারেন না। টাকা তুলে নেবার প্রক্রিয়া দীর্ঘ এবং জটিল। কোনো শিপিং এজেন্টের পরবর্তী কয়েক মাসে যদি জাহাজ না থাকে তাহলে এই টাকা একাউন্টেই পড়ে থাকে। স্লাব মানি জমা রেখে ঝুঁকিতে পড়া এড়াতে শিপিং এজেন্টদেরকে পোর্টের হিসাব সংরক্ষণ বিভাগের সাথে সমঝোতায় আসতে হয়। এতে প্রকৃত বিল কতো আসতে পারে, তা হিসাব বিভাগ থেকে হিসাব করে দেখা হয় এবং শিপিং এজেন্ট একাউন্টে সেই পরিমাণ অর্থ জমা রেখেই কাজ করতে পারেন।

এক্ষেত্রে স্লাবে উল্লেখিত পরিমাণের সাথে জমাকৃত অর্থের ব্যবধানের মধ্য দিয়ে নির্ধারিত হয় শিপিং এজেন্টকে কী পরিমাণ নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হবে। উল্লেখ্য, প্রতি এক লাখ টাকা ব্যবধানের জন্য ৩,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। উল্লেখ্য, এ জন্য শিপিং এজেন্টকে গড়ে হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে অন্তত ২০,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। উল্লেখ্য, শিপিং এজেন্টদের কেউ যদি স্লাব মানির জন্য নির্ধারিত অর্থ একাউন্টে জমা রাখে তারপরও শিপিং এজেন্টকে হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম ২,০০০ দিতে হয়। এই টাকা না দিলে এনওসি প্রদানে সময়ক্ষেপণ করা হয়।

চ. বন্দরের হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ থেকে অনাপত্তি সনদ

স্লাব মানি ইস্যুতে প্রদত্ত নিয়মবহির্ভূত অর্থ বাদেও মোংলা বন্দরের হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ থেকে অনাপত্তি সনদ পেতে শিপিং এজেন্টকে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম ৮০০ টাকা থেকে ১,৮০০ টাকা পর্যন্ত খরচ করতে হয়।এছাড়া এনওসি নেওয়ার সময় এই বিভাগের পিওনকে ১০০ টাকা দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে মোট ৬২০টি এনওসি প্রদান করা হয়েছে। অর্থাৎ, এনওসি বাবদ শিপিং এজেন্টদেরকে হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম ৫,৫৮,০০০ টাকা দিতে হয়েছে।

ছ. বার্থিং এবং আনবার্থিং এ মুরিং গ্যাংকে দেওয়া নিয়মবহির্ভূত অর্থ

জাহাজ বার্থিং এবং আনবার্থিং এর সময় মুরিং গ্যাংকে ন্যূনতম ৫০০ টাকা থেকে ১০০০ টাকা পর্যন্ত নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়।

জ. জাহাজের ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে আদায় করা উপঢৌকন

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের পাইলট সমুদ্রগামী জাহাজে আরোহণের পর জাহাজের সম্পূর্ণ নিয়ন্ত্রণ তার হাতে থাকে। আর তাই জাহাজের ক্যাপ্টেনসহ অন্য সকলে পাইলটকে বিশেষভাবে গুরুত্ব দেয়। সুষ্ঠুভাবে জাহাজ নিয়ে আসার জন্য বন্দর পাইলটকে জাহাজের ক্যাপ্টেনের পক্ষ থেকে নানা উপঢৌকন (সিগারেট, অ্যালকোহলিক বেভারেজ, সফট্ ড্রিংক, জ্যাম-জেলি ইত্যাদি) দেওয়া হয়। তথ্যদাতারা জানান, এই উপঢৌকন এর পরিমাণ টাকা অংকে ৫০০০ টাকার মতো। তথ্যদাতারা জানান, এই টাকা 'খুশি' হয়েই উপহার দেন। একজন তথ্যদাতা বলেন, জাহাজের ক্যাপ্টেন এভাবে পাইলটকে'খুশি' করতে করতে বিরক্ত হয়ে যায়।

৫.২ আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে বহিঃস্থ চ্যালেঞ্জ

৫.২.১ মোংলা বন্দরের ভৌগোলিক অবস্থান

মোংলা বন্দরের অভিনব ভৌগোলিক অবস্থান সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে প্রাকৃতিক বিপর্যয় থেকে সুরক্ষা দিলেও এই চ্যানেল দিয়ে জাহাজ চলাচলে সময় বেশি লাগে, যা ব্যবহারকারীদের ব্যয় বাড়িয়ে দেয়। ফেয়ার ওয়ে থেকে মোংলা বন্দরের জেটি পর্যন্ত পশুর চ্যানেলের দৈর্ঘ্য ১৩১ কি.মি। দীর্ঘ এই চ্যানেলের দুই পাশেই সুন্দরবন। এই চ্যানেলের মধ্য দিয়ে সমুদ্রগামী জাহাজ চলাচল পৃথিবীর সর্ববৃহৎ ম্যানগ্রোভ বন, সুন্দরবনের জন্যও বহুমাত্রিক ঝুঁকি সৃষ্টি করে। এই চ্যানেল দিয়ে জাহাজ চলাচলের পরিমাণ চট্টগ্রাম বন্দরের তুলনায় কম হওয়ায় তেল নিঃসরণের ঝুঁকি চট্টগ্রাম বন্দরের তুলনায় এখানে কম। কিন্তু, প্রাক্কলন অনুযায়ী ভবিষ্যতে বন্দরের ব্যবহার বৃদ্ধি পেলে পরিবেশগত নিয়ন্ত্রণ, নিরীক্ষা ও আইনপ্রয়োগ গুরুত্বপূর্ণ হয়ে পড়বে (করিম, ২০০৯)।

৫.২.২ সমুদ্র হতে বন্দরে প্রবেশের চ্যানেলের প্রকৃতি

ফেয়ার ওয়ে থেকে মোংলা বন্দর পর্যন্ত পশুর চ্যানেলটি সুন্দরবনের মধ্য দিয়ে সর্পিলাকারে একেবেকে এসেছে। ফলে জোয়ার ভাটার এই চ্যানেলে পলি সৃষ্টি ও এর প্রবাহ অন্য যেকোনো নদীর চাইতে বেশি। আবার উজান থেকে পানির প্রবাহ কম থাকায় চ্যানেলের তলদেশে পলি অবক্ষেপণের হারওঅনেক বেশি। পলি অবক্ষেপণের এই আধিক্যের কারণে নাব্যতা সংকট তৈরি হয়েছে এবং চ্যানেলটির বিভিন্ন স্থানে ডুবো সৃষ্টি হয়েছে। এই প্রতিবন্ধকতাগুলো চ্যানেলে সমুদ্রগামী জাহাজ চলাচলে বহুমাত্রিক ঝুঁকি সৃষ্টি করছে। এমনও ঘটনা রয়েছে যে ডুবো চরে সমুদ্রগামী জাহাজ ৩-৪ দিন আটকা পড়ে আছে।

মোংলা বন্দর ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় বর্তমানে বন্দটির সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জ চ্যানেলে নাব্যতার সংকট। নব্যতা সংকটের কারণে বেশি টনেজের মাদার ভেসেল পশুর চ্যানেলে নাব্যতা সংকটের কারণে প্রবেশ করতে পারে না। তথ্যদাতাদের অভিজ্ঞতায়, পুরোনো জাহাজ হলে সর্বোচ্চ ২২ হাজার গ্রস টনেজের এবং নতুন জাহাজ হলে সর্বোচ্চ ৩০ হাজার গ্রস টনেজের জাহাজ চ্যানেলে প্রবেশ করানো যায়। জাহাজে টনেজ এর চাইতে বেশি হলে সেগুলো থেকে আমদানি পণ্য ফেয়ারওয়ে বয়া এলাকায় লাইটার করতে হয়। আর এতে সামগ্রিকভাবে আমদানি ব্যয় অনেক বেড়ে যায়। বন্দর ব্যবহারকারীরা জানান, এই বন্দরকে টিকিয়ে রাখার জন্য পশুর চ্যানেলে অব্যাহত ড্রেজিং এর কোনো বিকল্প নেই। বিশেষ করে হিরণপয়েন্ট ও ফেয়ারওয়ে বয়ার মধ্যবর্তী ৫-৬ কি.মি. পথ, যেটি আউটার বার হিসেবে পরিচিত, ড্রেজিং করা সম্ভব হয়ে মোংলা বন্দরে অনায়াসে ১০ মিটার ড্রাফটের জাহাজ আসতে পারবে বলে মনে করেন ব্যবহারকারীরা। একইভাবে আকরাম পয়েন্ট পর্যন্ত ১৪ মিটার ড্রাফটের জাহাজ চলে আসতে পারবে। তথ্যদাতারা বলেন, ড্রেজিং একটি চলমান প্রক্রিয়া। একবার ড্রেজিং করে ফেলে রাখলে ড্রেজিং করা আর না করা সমান কথা। কারণ কয়েক দিন পর পলি পড়ে অবস্থা যেমন ছিল আবার তেমনই হয়ে যাবে। তারা জানিয়েছেন, নদীর স্বাভাবিক প্রবাহকে ঠিক রেখে ড্রেজিং করতে হবে। পরামর্শ এসেছে, মডেল টেস্ট করে ড্রেজিং করার।

৫.২.৩ চ্যানেলে বিভিন্ন সময় ডুবে যাওয়া জাহাজে

পশুর চ্যানেলে ও সংলগ্ন এলাকায় বিভিন্ন সময় ডুবে যাওয়া জাহাজগুলোর কারণে ডুবে যাওয়ার স্থলে পলি অবক্ষেপিত হয়ে নব্যতার সংকট তৈরি হয়েছে, যা চ্যানেলে জাহাজ চলাচলের ক্ষেত্রে বিভিন্ন মাত্রায় ঝুঁকি সৃষ্টি করছে। বন্দর কর্তৃপক্ষের দেওয়া তথ্য মতে বন্দর চ্যানেলে ডুবে থাকা জাহাজের সংখ্যা পাঁচটি। এগুলোর মধ্যে দুইটি রেক আছে, যেগুলোর নাম ও ডুবে যাওয়ার সময় জানা যায় নি। বাকি তিনটির একটি এমভি চেরী লাজু, যেটি ১৯৮৪ সালের ১৪ জুন ফেয়ারওয়ে বয়া থেকে ৬.৭ কি.মি. পশ্চিমে ডুবে যায়। এমভি পাভলিনা-১ নামের জাহাজটি পশুর নদী ও মোংলা নালার সংযোগস্থল থেকে পশ্চিম দিকে পশুর নদীর পশ্চিম তীর সংলগ্ন এলাকায় ১৯৯৪ সালের ১ আগস্ট ডুবে যায়। এমভি ওশান ওয়েভ নামের জাহাজটি ডোবে ১৯৯৯ সালের ৮ অক্টোবর বি-১৬ বয়া থেকে ২ কি.মি. পশ্চিমে। বন্দর চ্যানেলকে ঝুঁকিমুক্ত ও সচল রাখতে এবং চ্যানেল থেকে সর্বোচ্চ সুবিধা পেতে পশুর চ্যানেলে বিভিন্ন সময়ে ডুবে যাওয়া জাহাজগুলোকে অপসারণ জরুরি বলে মন্তব্য করেছেন তথ্যদাতাদের অনেকে। বন্দর ব্যবহারকারীরা জানান, জাহাজগুলো উত্তোলনের ব্যাপারে বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে বিভিন্ন সময়ে আলোচনা, পরিকল্পনা ও উদ্যোগ নেওয়া হলেও কোন ডুবে যাওয়া জাহাজ অদ্যাবধি উত্তোলন করা সম্ভব হয় নি।

৫.২.৪ বন্দর হতে দেশের অভ্যন্তরে যোগাযোগের সীমাবদ্ধতা

পশ্চাৎ ভূমি বা হিন্টারল্যান্ডের সাথে মোংলা বন্দরের সীমিত যোগাযোগ ব্যবস্থা বন্দরটির জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ চ্যালেঞ্জ। আর এ কারণে এই বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহারকারীদের নানাবিধ প্রতিবন্ধকতার মুখোমুখি হতে হয় এবং সার্বিকভাবে আমদানি-রপ্তানি ব্যয় অনেক বেশি হয়। উল্লেখ্য, ঢাকাসহ দেশের উত্তর ও পূর্বাঞ্চলের সাথে মোংলা বন্দরের সড়ক যোগাযোগ দুর্বল। এক্ষেত্রে সরাসরি সড়ক যোগাযোগের জন্য যমুনা সেতু ব্যবহার করতে হয়। আবার, বন্দরটির সাথে দেশের অপরাপর অংশের নৌ যোগাযোগও দুর্বল। বর্তমানে নৌ যোগাযোগের জন্য ঘষিয়াখালি চ্যানেলটি ব্যবহার করা হচ্ছে। কিন্তু চ্যানেলটিতে নাব্যতা সংকটের কারণে ভাটার সময় কোনো লাইটারেজ জাহাজ চলাচল করতে পারে না। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দরে সাথে সরাসরি যোগাযোগের জন্য কোনোরেলপথ নেই।

৫.৩ বন্দরে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানের অনিয়মের শিকার হওয়া

সমুদ্রগামী জাহাজে কাজ করার জন্য বন্দরের জেটি ব্যবহার করে যন্ত্রপাতি আনা নেওয়া করতে হয় এবং এর জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের (ইঞ্জিনিয়ারিং ও ট্রাফিক বিভাগ) অনুমোদন নিতে হয় এবং জেটি ব্যবহারের জন্য নির্ধারিত মাশুল পরিশোধ করতে হয়। আবার যন্ত্রপাতি জেটি দিয়ে নৌযানে তুলতে বা নামাতে পোর্টের যে ইকুইপমেন্টগুলো প্রয়োজন, সেগুলো ব্যবহারের জন্য আগে থেকেই জাহাজের নামসহ প্রয়োজনীয় তথ্য উল্লেখ করে বন্দরে আবেদন করতে হয় এবং প্রযোজ্য সেবামূল্য পরিশোধ করতে হয়। এই সেবাগুলো পেতে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানকে মোংলা বন্দরে সংশ্লিষ্ট প্রতিটি টেবিলে নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় পুরো অনুমোদন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানকে রশিদ বহির্ভূত ন্যূনতম ৪৮০০ টাকা থেকে ৬০০০ টাকা খরচ করতে হয়। আর এই হিসাব অনুযায়ী একটি জাহাজে কাজ করার জন্য স্টিভিডোরকে বন্দরে দুই ধাপে ন্যূনতম ৯৬০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। তথ্যদাতাদের একজন বলেন, 'আমাকে বাধ্য হয়ে এসব কাজ করতে হয়। কেননা আমাকে প্রিন্সিপালকেও কাজ দিয়ে খুশি রাখতে হবে'।

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোকে এংকরেজে থাকা সমুদ্রগামী জাহাজে কাজ করার জন্য পে লোডার, গ্রাফট্সহ বিভিন্ন উপকরণ বার্জ বা লাইটার জাহাজে করে নদীতে নিয়ে যেতে হয়। আর বার্জ বা লাইটারে উপকরণগুলো তোলার জন্য জেটিতে বন্দরের বিভিন্ন উপকরণেরসহযোগিতা নিতে হয়। উল্লেখ্য, বন্দরের কোনো ইকুইপমেন্ট ন্যূনতম এক ঘন্টার জন্য ভাড়া করতে হয়। এই এক ঘন্টা কাজ করার জন্য বন্দরের ক্রেন অপারেটরকে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম ১০০০ টাকা দিতে হয়। এক তথ্যদাতা জানান, 'দেখা যাচ্ছে পোর্টের যন্ত্রপাতি ব্যবহার করলে আমার এক ঘন্টার ভাড়া আসে ৬০০ টাকা, সেখানে আমাকে অপারেটরকে ঘুষ দিতে হচ্ছে ১০০০ টাকা'। আবার যে সকল স্টিভিডোরদের দীর্ঘ সময় ক্রেন ব্যবহারের প্রয়োজন হয় তখন ক্রেন ড্রাইভার বাবদ নিয়মবহির্ভূত খরচ আরও বেড়ে যায়। যেমন, এক তথ্যদাতার অভিজ্ঞতায় এক শিফট্ এ (৮ ঘন্টায়) ১০০ টন সক্ষমতার ক্রেনের ড্রাইভারকে নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়েছে ৩৫০০ টাকা। তথ্যদাতারা জানান, ছুটির দিনে হলে বন্দরে যেকোনো সেবা পেতে নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ অনেক বেড়ে যায়। ছুটির দিনে কাজের জন্য কোনো ক্রেন অপারেটরকে ডাকলে তাদেরকে 'খুশি' করতে হয়, আর তা না হলে তারা বিভিন্ন অজুহাত (ক্রেন নষ্ট, মেকানিক লাগবে ঠিক করাতে) দেখায়। আর এই ঝামেলা এড়াতে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলো ক্রেন ড্রাইভারদের সাথে একটি মৌখিক চুক্তি করে নেন। তখন আর কোনো ধরনের অজুহাত তোলা হয় না। উল্লেখ্য, শুধু বন্দর নয়, কাস্টমসের পিও অন বোর্ড এর কাছ থেকে পণ্যখালাশের পর হ্যাচ ক্লিয়ারেন্স সনদ নিতে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানকে নিয়মবহির্ভূত ন্যূনতম ৫০০ টাকা থেকে ৫০০০ টাকা খরচ করতে হয়। তথ্যদাতারা জানান, এই নিয়মবহির্ভূত টাকার পরিমাণ নির্ভর করে জাহাজের গ্রস টনেজের ওপর।

৫.৪ বন্দরে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনিয়ম

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর একাংশ বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত গ্যাং করার নিয়ম ভেঙ্গে কম শ্রমিক দিয়ে জাহাজে কাজ করায়। এতে একদিকে যেমন শ্রমিক স্বার্থ লঙ্ঘিত হচ্ছে এবং অন্যদিকে শ্রমিক আন্দোলনের ঝুঁকি সৃষ্টি হচ্ছে। এমনও অভিযোগ রয়েছে, আট জনের গ্যাং এর কাজ মাত্র তিন জন শ্রমিক দিয়ে করানো হচ্ছে। এ ধরনের স্টিভিডোররা তাদের কাজ ধরে রাখার জন্য আমদানিকারককে অনেক কম রেট দেন। আর নিজেদের মুনাফা ঠিক রাখতে নিয়ম ভেঙ্গে কম শ্রমিক নিয়োগ করে কাজ করান। পাশাপাশি কাজ শেষে নানা অজুহাতে শ্রমিকদের প্রাপ্য মজুরি আটকে রাখেন। আবার, স্টিভিডোর পুরো গ্যাং এর জন্য টাকা পরিশোধ করলেও সর্দারদের একাংশ নিয়ম ভেঙ্গে কম শ্রমিক নিয়ে গ্যাং গঠন করছেন। তথ্যদাতারা জানান, এ সকল অনিয়মতান্ত্রিকতা সম্পর্কে বন্দর কর্তৃপক্ষকে শ্রমিকদের পক্ষ থেকে অবহিত করা হলেও কোনো ধরনের শাস্তিমূলক ব্যবস্থা কখনো গ্রহণ করা হয় নি।

জাহাজের ক্যাপ্টেনের চাহিদার প্রেক্ষিতে সমুদ্রগামী জাহাজ নোঙ্গর করার পর জাহাজ পাহারা দেওয়ার জন্য শিপিং এজেন্টের পক্ষ থেকে স্টিভিডোরের মাধ্যমে ওয়াচম্যান নিয়োগ করা হয়। তথ্যদাতাদের মতে ওয়াচম্যানের সংখ্যা সাধারণত জাহাজ ভেদে দুই জন থেকে ছয় জন হয়ে থাকে। ওয়াচম্যানদের পারিশ্রমিক শিপিং এজেন্ট স্টিভিডোরের মাধ্যমে পরিশোধ করে থাকেন। কিছু স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর একাংশ এই ওয়াচম্যানদের পারিশ্রমিক ঠিকমতো পরিশোধ করেন না। এমনও ওয়াচম্যান রয়েছেন

যাদের পাওনা টাকা মাসের পর মাস আটকে রাখে এই স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলো। কিন্তু তারপরও ওয়াচম্যানরা জাহাজে কাজ করেন। এ সম্পর্কে একজন তথ্যদাতা বলেন, ওয়াচম্যানরা জাহাজে সার্বক্ষণিক অবস্থান করার কারণে ক্যাপ্টেনসহ অন্যান্য নাবিকদের সাথে সুসম্পর্ক হয়। তাদের বিভিন্ন কাজ করে দেওয়ার জন্য যে বকশিশ পান সেটি দিয়েই অনেক ওয়াচম্যানের সংসার চলে। আবার, ওয়াচম্যানদের কেউ কেউ জাহাজে বিভিন্ন চুরির ঘটনার সাথেও জড়িয়ে পড়েন।

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনেকেই কাজ শেষে শ্রমিকদের প্রাপ্য পারিশ্রমিক নির্ধারিত সময়ে পরিশোধ করেন না। অনেকক্ষেত্রে মাসের পর মাস পারিশ্রমিক আটকে রাখেন। আর এই অনিয়মের সুযোগ নিচ্ছে মোংলা বন্দর এলাকার কিছু সুদী মহাজন। অসহায়, নিরুপায় শ্রমিকরা জীবিকার তাগিদে সুদী মহাজনদের কাছে কম মূল্যে তাদের শ্রম বিক্রি করে দিচ্ছেন। তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে সুদী মহাজনরা শ্রমিকদের কাজের স্লিপ ২৫ থেকে ৩০ ভাগ কম মূল্যে কিনে নেন এবং পরবর্তীতে পূর্ণ টাকা স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানের কাছ থেকে আদায় করে নেন।

৫.৫ লাইটার নৌযান সম্পর্কিত অনিয়ম

প্রতি বছর পশুর চ্যানেলে অন্তত একটি লাইটার জাহাজ ডুবির ঘটনা ঘটছে। সর্বশেষ ২০১৭ সালের ৫ জুন সিমেন্ট তৈরির কাঁচামাল নিয়ে হারবারিয়া এলাকায় ডুবে যায় এমভি সেবা নামে লাইটার জাহাজ।[৩৪]নিয়মানুযায়ী প্রতিটি কার্গো জাহজ প্রতি চার বছর অন্তর ডকিং করানোর কথা থাকলেও অধিকাংশ নৌযান মালিকই নিয়ম মেনে তাদের নৌযানের ডকিং করান না এবং ডকিং না করিয়েই নিয়মবহির্ভূত অর্থের বিনিময়ে ডকিং করানো হয়েছে, এই মর্মে প্রতিবেদন সংগ্রহ করেন। এতে অনেক লাইটার নৌযানেই দৈহিক ত্রুটি থেকে যায়। ফলে একদিকে যেমন মালামাল ভিজে নষ্ট হবার সম্ভাবনা তৈরি হয়, অন্যদিকে নৌযান ডুবির ঝুঁকি সৃষ্টি হয়। আবার, কখনো কখনো বিরূপ আবহাওয়াসহ বিভিন্ন ইস্যুতে লাইটার নৌযান শ্রমিক বা মালিকরা পূর্ব নির্ধারিত ফি'তে কাজ করতে চান না, আন্দোলন, অবরোধ ইত্যাদি করেন। এতে আমদানিকারকরা যেমন ক্ষতিগ্রস্ত হয়, তেমনি কাজ হারায় ক্যারিং গ্রুপগুলো।

ব্যবহারকারীরা জানান, মোংলা বন্দরে পণ্য খালাশের কাজে নিয়োজিত এক তৃতীয়াংশ লাইটার জাহাজেরই লাইসেন্স নেই বা লাইসেন্স হালনাগাদ করা হয় না। অননুমোদিত এই লাইটারগুলো যখন মালামাল খালাসের জন্য ব্যবহৃত হয় তখন বোট নোট সংগ্রহের জন্য কাস্টমসের পিও অনবোর্ডকে লাইটার জাহাজ প্রতি ২০০ থেকে ৫০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। সাধারণত নৌযান মালিকের পক্ষে নৌযানের সুপারভাইজর এই টাকা দেয়। কোনো কোনো ক্ষেত্রে আবার স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠান এই টাকা দিয়ে থাকে। আবার, কাজের মৌসুমে খুলনা অঞ্চলের বাইরে থেকে আসা লাইটার জাহাজগুলো মোংলা বন্দরে নির্ধারিত বন্দর মাশুল পরিশোধ না করেই অনেক সময় কাজ করে। এ ধরনের লাইটার জাহাজগুলোর ক্ষেত্রে পিও অনবোর্ড এর কাছ থেকে বোট নোট সংগ্রহে ৫০০ থেকে ১০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূত দিতে হয়। তথ্যদাতারা জানান, স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানের যে শ্রমিক জাহাজের গায়ে লাইটার ভেসেল লাগার পর রশি ধরার কাজ করেন তাকে তার নির্ধারিত মজুরির অতিরিক্ত ২০০ টাকা বকশিশ দিতে হয়।

৫.৬ মোংলা বন্দরে ট্রান্সপোর্ট কোম্পানিগুলোর শিকার হওয়া অনিয়ম

মোংলা বন্দরে কাজ করা ট্রান্সপোর্ট এজেন্সি কাজ পেয়ে থাকে সিএন্ডএফ এজেন্ট, ডিস্ট্রিবিউটর বা স্টিভিডোর এর কাছ থেকে। তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে, এই এজেন্সিগুলো মূলত অনিয়মের শিকার হয় লোড পয়েন্টে। বিশেষ করে ট্রাকে মালামাল লোড করার ক্ষেত্রে যদি বন্দরের ক্রেন ব্যবহার করা হয় তখন ক্রেন ড্রাইভারকে বকশিশ না দিলে ট্রাক লোডে অহেতুক সময়ক্ষেপণ করা হয়। কিংবা ক্রেন থেকে এমনভাবে ট্রাকে মাল রাখা হয়, যাতে ট্রাকে বড় ধরনের চাপ পড়ে। একজন ট্রান্সপোর্ট এজেন্টকে ৫টি ট্রাক ক্রেনের মাধ্যমে লোডের ক্ষেত্রে ক্রেন অপারেটরকে ন্যূনতম ১০০০ টাকা থেকে ২০০০ টাকা পর্যন্ত বকশিশ দিতে হয়।

আবার যে শ্রমিকরা ট্রাকে মালামাল লোড করে তাদেরকে বকশিশ দিয়ে খুশি রাখতে হয়। আর এই বকশিশ না দিলে মালামাল লোডে বিলম্ব করে, বা এমনভাবে মাল লোড করে, তাতে ট্রাকে বেশি পণ্য পরিবহন সম্ভব হয় না। ফলে, ব্যাগ বা টন যে হিসেবেই মালামাল পরিবহন করা হোক, ট্রান্সপোর্টার ক্ষতিগ্রস্ত হয়। আর এই ক্ষতি এড়াতে তারা শ্রমিকদের সবসময় 'খুশি' রাখে। এক্ষেত্রে শ্রমিক গ্যাংকে ন্যূনতম ২০০ টাকা থেকে সর্বোচ্চ ৫০০ টাকা পর্যন্ত বকশিশ দিতে হয়।

বন্দরের গেট দিয়ে ট্রাক প্রবেশের সময় ড্রাইভিং লাইসেন্স, গাড়ির লাইসেন্স ইত্যাদি পরীক্ষা করে দেখা হয়। গেট দিয়ে ট্রাক প্রবেশ করাতে গেলে ট্রাক প্রতি ৫০ টাকা ফি দিতে হয়। কিন্তু প্রকৃত পক্ষে ট্রাক ড্রাইভারদের কাছ থেকে নেওয়া হয় ৭০ টাকা করে, আর রশিদ দেওয়া হয় ৫০ টাকার।

[৩৪]২০১৪ থেকে ২০১৭ সাল পর্যন্ত ডুবে যাওয়া বিভিন্ন জাহাজের পরিসংখ্যান জানতে দেখুন সংযুক্তি: ৪

অধ্যায় ছয়

সুশাসনের নির্দেশকের আলোকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের সার্বিক চিত্র

এই অধ্যায়ে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত সেবা কার্যক্রমকে সুশাসনের চারটি নির্দেশকের আলোকে মূল্যায়ন করা হয়েছে। এগুলো হলো স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা, সক্ষমতা ও কার্যকরতা, জবাবদিহিতা এবং দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ। তথ্য অধিকার আইন ২০০৯ অনুযায়ী যেকোনো সরকারি বা বেসরকারি প্রতিষ্ঠান স্বপ্রণোদিত হয়ে তথ্য প্রকাশ করবে। এই আইনের ধারা ৬ এর উপধারা ৫ অনুযায়ী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রণীত বার্ষিক প্রতিবেদন বিনামূল্যে সর্বসাধারণের পরিদর্শনের জন্য সহজলভ্য করতে হবে এবং এর কপি নামমাত্র মূল্যে বিক্রির জন্য মজুদ রাখতে হবে। উপধারা ৬ অনুযায়ী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকাশিত সকল প্রকাশনা জনগণের নিকট উপযুক্ত মূল্যে সহজলভ্য করতে হবে। আইনটির ধারা ১০ অনুযায়ী কর্তৃপক্ষ প্রত্যেক তথ্য প্রদান ইউনিটের জন্য একজন করে দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা নিয়োগ করবে। নিম্নে স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততাসহ সুশাসনের উল্লেখিত অপর তিনটি নির্দেশকের আলোকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ সম্পর্কিত বিস্তারিত বিশ্লেষণ উপস্থাপন করা হলো।

৬.১ স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা

৬.১.১ মোংলা বন্দর

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ওয়েবসাইট রয়েছে, যেটি তথ্য সমৃদ্ধ। ওয়েবসাইটে বন্দর সম্পর্কিত বিভিন্ন তথ্য, বন্দরের বিভিন্ন সুযোগ সুবিধাসহ নানাবিধ তথ্য প্রকাশের পাশাপাশি অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণের ব্যবস্থা রয়েছে। ওয়েবসাইটে সেবা সম্পর্কিত নানাবিধ তথ্য অবমুক্তকরণের পাশাপাশি বন্দর কর্তৃপক্ষ সিটিজেন চার্টারের মাধ্যমে তথ্য অবমুক্ত করে থাকে। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের মূল ভবনের প্রবেশ পথে বন্দর সেবা সম্পর্কিত নাগরিক সনদ টানানো রয়েছে। এছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষ এই নাগরিক সনদ ওয়েবসাইট, ভাজপত্র ও নোটবুক এর মাধ্যমে প্রকাশ করে থাকে। এই সিটিজেন চার্টারে সেবার নাম, সেবা প্রাপ্তির জন্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্র, সেবার মূল্য ও পরিশোধ পদ্ধতি, সেবা প্রদানের সময়সীমা, সেবা প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তাদের নাম, ফোন ও ই-মেইল ঠিকানা দেওয়া আছে।

এছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষ চ্যানেলের ড্রাফট চার্ট হালনাগাদ রাখেন এবং সেবাগ্রহীতাদের জন্য প্রকাশ করেন। ফলে এ থেকে সংশ্লিষ্ট অংশীজনেরা ড্রাফট চার্ট থেকে প্রয়োজনীয় সুবিধা পেয়ে থাকেন। বন্দর ভবনের প্রবেশ পথে স্থাপিত বড় টেলিভিশনেও সেবাগ্রহীতাদের জন্য বিভিন্ন ধরনের তথ্য প্রচার করা হয়ে থাকে। এছাড়া তথ্য অধিকার আইন ২০০৯ অনুসরণ করে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা নিয়োগ করেছে। বন্দরের ট্যারিফ চার্ট (বন্দর মাশুল) ওয়েব সাইটে প্রকাশ করবার পাশাপাশি বই আকারেও প্রকাশ করা হয়। এ থেকে সংশ্লিষ্ট অংশীজনেরা খুব সহজেই বন্দরের বিভিন্ন উপকরণ ব্যবহারের মাশুলসহ বিভিন্ন ধরনের সেবামূল্য সম্পর্কে ধারণা পেতে পারেন।

এসবের পাশাপাশি মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ সমুদ্রগামী জাহাজ, আমদানি-রপ্তানিকৃত পণ্য, পণ্যের ধরন, কন্টেইনার ইত্যাদি তথ্য হালনাগাদ রাখে। সংশ্লিষ্ট অংশীজনেরা ট্রাফিক বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট বিভাগ থেকে এ সম্পর্কিত তথ্যসহজেই জানতে পারেন। এছাড়া বন্দর কর্তৃপক্ষের স্বল্প, মধ্য ও দীর্ঘ মেয়াদী পরিকল্পনা সম্পর্কেও সাধারণ সেবাগ্রহীতারা ধারণা পেতে পারেন।

৬.১.২ মোংলা কাস্টম হাউজ

আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়নসহ সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমনের ক্ষেত্রেমোংলা কাস্টম হাউজ প্রদত্ত সেবার স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততায় বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা পরিলক্ষিত হয়েছে। এই গবেষণার তথ্য সংগ্রহকালীন মোংলা কাস্টম হাউজের ওয়েব ঠিকানাটি সক্রিয় ছিল না। অনলাইনের মাধ্যমে প্রতিষ্ঠানটির সেবা সম্পর্কিত ধারণা পাওয়ার সুযোগ সেবাগ্রহীতাসহ বিভিন্ন অংশীজনের ছিল না। বর্তমানে ওয়েব ঠিকানাটি সক্রিয় করা হলেও অধিকাংশ তথ্যই হালনাগাদ নেই। আবার আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত বিভিন্ন খাতের তথ্যও ওয়েবসাইটি থেকে পাওয়া সম্ভব নয়।সামগ্রিকভাবে মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের ক্ষেত্রে ঘাটতি আছে। ফলে প্রতিষ্ঠানটির আয়-ব্যয়সহ বিভিন্ন সেবা কার্যক্রম সম্পর্কে সহজে ধারণা পাওয়া সম্ভব নয়। ওয়েবসাইটের পাশপাশি অন্যান্য স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের মাধ্যম, অর্থাৎ ভাজপত্র বা তথ্যপত্র, প্রাতিষ্ঠানিক বার্ষিক প্রতিবেদন, নোট বুক বা কোনো প্রকাশনার মাধ্যমে মোংলা কাস্টম হাউজের সেবা সম্পর্কিত কোনো ধরনের তথ্য প্রকাশ করা হয় না। সার্বিকভাবে মোংলা কাস্টম হাউজ সম্পর্কিত তথ্যপ্রাপ্তির প্রক্রিয়া ব্যবহার-বান্ধব নয়।

মোংলা কাস্টম হাউজের প্রবেশ পথে একটি তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্র আছে। তবে সেখানো কোনো কাস্টমস কর্মীকে দায়িত্ব পালন করতে দেখা যায় নি। অর্থাৎ, তথ্য ও অনুসন্ধানের জন্য অবকাঠামো নির্মাণ করা হলেও সঠিক ব্যবস্থপনা না থাকায় এর মধ্য দিয়ে সংশ্লিষ্ট অংশীজনেরা কোনো সেবা পাচেছন না।

উল্লেখ্য, তথ্য অধিকার আইন ২০০৯ এর নির্দেশনা অনুযায়ী মোংলা কাস্টম হাউজেসহকারী কমিশনার পদমর্যাদার একজন কর্মকর্তাকে দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য প্রদানকারী কর্মকর্তা হিসাবে নিয়োগ প্রদান করা হয়েছে। মোংলা কাস্টম হাউজ সম্পর্কিত বিভিন্ন তথ্য প্রদানের ক্ষেত্রে দায়িত্বপ্রাপ্ত এই কর্মকর্তা গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছেন। তবে দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তার নাম, যোগাযোগের নম্বর, কক্ষ নম্বর ইত্যাদি মোংলা কাস্টম হাউজে দৃষ্টিগোচর স্থানে প্রকাশ না করায় এ সম্পর্কিত তথ্য সেবাগ্রহীতাদের পক্ষে সহজে পাওয়া সম্ভব নয়।

৬.২ সক্ষমতা ও কার্যকরতা

৬.২.১ মোংলা বন্দর

মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে কর্মকর্তা পর্যায়ের তুলনায় কর্মচারী পর্যায়ে জনবল ঘাটতি প্রায় দ্বিগুণ, যা স্বাভাবিক জনবল বন্টন ব্যবস্থার বিপরীত, অর্থাৎ, উল্টো পিরামিড আকৃতির জনবল বন্টন। বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন ভবিষ্যৎ চাহিদা পর্যালোচনা সাপেক্ষে শূন্য পদের বিপরীতে জনবল নিয়োগ প্রক্রিয়া চলমান রয়েছে। স্বচ্ছ ও জবাবদিহিমূলক নিয়োগ নিশ্চিতে একই দিনে মৌখিক, লিখিত ও ব্যবহারিক পরীক্ষা গ্রহণের মাধ্যমে চূড়ান্ত ফলাফল ঘোষণা করা হচ্ছে।

মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সেবাগ্রহীতাদের জন্য অটোমেশন নেই।সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমনের জন্য পাইলট বুকিং, পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষ বরাবর আবেদন, উপকরণ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট জমা ও অনুমোদন, পণ্য খালাশ-বোঝাইয়ের জন্য আবেদন ও অনুমোদনসহ যাবতীয় প্রক্রিয়াসনাতনী পদ্ধতিতে, অর্থাৎ নির্দিষ্ট ফরমে হাতে লিখে আবেদন আবেদন করে টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরে সম্পন্ন করতে হয়। কাজে গতি আনতে এবং কাজের অগ্রগতি জানতে সেবাগ্রহীতাকে বন্দরের সংশ্লিষ্ট বিভাগে স্বশরীরে উপস্থিত থাকতে হয়। পাশাপাশি, অটোমেশন না থাকায়নির্দিষ্ট কনসাইনমেন্ট সংশ্লিষ্ট কার্যক্রমে অন্তঃবিভাগীয় এবং আন্তঃবিভাগীয় সমন্বয়হীনতা বিদ্যমান। তবে বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন অভ্যন্তরীণ বিভিন্ন কার্যক্রমে তারা ই-ফাইলিং এর চর্চা শুরু করেছেন, সেই সাথে সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে অটোমেশন চালু করবার ভবিষ্যৎ পরিকল্পনা রয়েছে।

সেবাপ্রদান প্রক্রিয়াসহজীকরণের জন্য জেটি এলাকায় স্থাপিত ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ইতিবাচক উদ্যোগগুলোর অন্যতম। কাজের জন্য ব্যবহারকারীদের বন্দরের এক বিভাগ থেকে আরেক বিভাগে ছোটাছুটি বন্ধে আমদানি-রপ্তানি সংশ্লিষ্ট অপারেশনাল কাজে প্রত্যক্ষভাবে যুক্ত বিভাগগুলোকে ওয়ান স্টপের মাধ্যমে একটি কক্ষে আনা হয়েছে।[৩৫] তবে বন্দর ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় এই ওয়ান স্টপ সার্ভিস কার্যত অকার্যকর। একটি কক্ষে বিভিন্ন বিভাগকে একত্রিত করা হলেও এখানেও সেবাগ্রহীতাকেই ফাইল নিয়ে এক টেবিল থেকে আরেক টেবিলে ছুটতে হচ্ছে এবং ভোগান্তি ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হচ্ছে।

গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ অনুযায়ী মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি পণ্য ছাড় এবং রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে জাহাজ থেকে কন্টেইনার নামানোর পর একটি বাণিজ্যিক চালানের পণ্য ছাড় করাতে আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে **১৬**টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। বিপরীতে, রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণের জন্য **১২**টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। এই ধাপগুলোর প্রতিটিতেই ভোগান্তি ও জটিলতা এড়াতে এবং দ্রুত সেবা পেতে ব্যবহারকারীদের বিভিন্ন মাত্রায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। উল্লেখ্য, বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন গবেষণাকালীন এই ধাপগুলো বিদ্যমান থাকলেও সম্প্রতি তারা বেশকিছু ধাপ কমিয়ে আনতে সক্ষম হয়েছেন।

সক্ষমতা বৃদ্ধির অংশ হিসেবে প্রতি অর্থবছরেই কার্গো ব্যবস্থাপনার জন্য কোনো না কোনো উপকরণ ক্রয় করা হয় বলে জানিয়েছেন মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ। তবে, জাহাজ থেকে জেটিতে কন্টেইনার নামানো বা জেটি থেকে জাহাজে কন্টেইনার ওঠানোর জন্য কোনো শোর ক্রেন মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নেই।ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় বন্দরের অনেক উপকরণ থেকেই তারা আশানুরূপ সুবিধা পান না। তারা জানান, বন্দরে বর্তমানে ৭ থেকে ৮টি ক্রেন থাকলেও সেগুলো প্রায় অচল, পাশাপাশি ক্রেন অপারেটরেরও স্বল্পতা রয়েছে।। আবার, বন্দরে সম্প্রতি যে উপকরণগুলো ক্রয় করা হয়েছে সেগুলো থেকে পূর্ণমাত্রায় সুবিধা পাচ্ছেন না বলে জানিয়েছেন ব্যবহারকারীরা।তাদের অভিজ্ঞতায় বন্দরের ১০০ টন উত্তোলন ক্ষমতার ক্রেন দিয়ে সর্বোচ্চ ৬০ টন উত্তোলন করা সম্ভব।উল্লেখ্য, বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ড্রেজিং ইউনিট থাকলেও সেগুলো হিরণ পয়েন্ট থেকে ফেয়ারওয়ে বয়া পর্যন্ত

[৩৫]মোংলা বন্দরের ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারের দু'টি স্থিরচিত্র সংযুক্তি ৫ এ উপস্থাপন করা হয়েছে।

গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে ড্রেজিং এর উপযোগি নয়। উল্লেখিত এলাকায় কার্যকরী ড্রেজিং এর জন্য প্রয়োজনীয় ট্রেইলিং সাকশন হপার ড্রেজার মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নেই।বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ড্রেজার ইউনিট দু'টি পরিচালনায় পর্যাপ্ত জনবল না থাকার কারণে বর্তমানে সেগুলোকে তারা চ্যানেলে ড্রেজিং এর জন্য ব্যবহার করতে না পারায় ভাড়া দিয়ে রেখেছেন। উল্লেখ্য, বন্দর ব্যবস্থাপনার বিভিন্ন কাজে ব্যবহৃত বন্দর কর্তৃপক্ষের ৩২ জলযানের ৩০টি ই ৩০ থেকে ৭০ বছরের পুরানো।[৩৬]আবার, চ্যানেলে কোনো লাইটারেজ জাহাজ ডুবির ঘটনা ঘটলে সেটিকে দ্রুত অপসারণ করেচ্যানেলকে ঝুঁকিমুক্ত করতে কোনো উদ্ধারকারী জলযান বন্দর কর্তৃপক্ষের নেই।

৬.২.৩ মোংলা কাস্টম হাউজ

মোংলা কাস্টম হাউজে বর্তমানে অনুমোদিত জনবলের ৬০ শতাংশ কর্মরত রয়েছে এবং বাকি ৪০ শতাংশ পদ শূন্য রয়েছে। ফলে কার্যক্রম পরিচালনায় নানা ধরনের সীমাবদ্ধতা বিদ্যমান, যা বিভিন্নভাবে অনিয়মতান্ত্রিক চর্চাকে উৎসাহিত করে। নিয়মানুযায়ী প্রিভেন্টিভ অফিসার অন বোর্ডকে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমণ থেকে বহির্গমনের পুরো সময় জাহাজে অবস্থানের কথা থাকলেও পিও অন বোর্ড জাহাজে অবস্থান করেন মাত্র দুই থেকে তিন ঘন্টা।

সমুদ্রগামী জাহাজের আইজিএম পেশ করে আমদানি পালা নম্বর সংগ্রহ, পিও অন বোর্ড বুকিং, জাহাজ আগমনের ২৪ ঘন্টার মধ্যে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট,জাহাজ চলে যাবার ২৪ ঘন্টা পূর্বে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ, ইজিএম পেশ ইত্যাদি কার্যক্রম খালিশপুরস্থ মোংলা কাস্টম হাউজে সম্পাদন করতে হয়। অন্য দিকে পাইলট বুকিং, প্রিভেন্টিভ অফিসারের সাথে জাহাজে আরোহণ, বন্দরের অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ ইত্যাদি অকে কাজ মোংলা বন্দরে সম্পাদন করতে হয়। কিন্তু, মোংলা বন্দর হতে খালিশপুরস্থ মোংলা কাস্টম হাউজের দূরত্ব প্রায় ৫৩ কি.মি.। ফলে সেবাপ্রাপ্তিতে দীর্ঘসূত্রতা, ব্যয় বৃদ্ধিসহ আন্তঃবিভাগীয় সমন্বয়হীনতার সৃষ্টি হয়। কাস্টম হাউজ ও বন্দরের মধ্যে দূরত্ব বেশি হওয়ায় কাস্টম হাউজের পক্ষে বন্দরের কার্যক্রম নিবিড়ভাবে পর্যবেক্ষণ করাও সম্ভব হয় না। উল্লেখ্য, এ সম্পর্কিত সেবাগ্রহীতাদের ভোগান্তি কমাতে সম্প্রতি মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ মূল্যায়ন শাখার (অ্যাসেসমেন্ট ইউনিট) একাংশকে মোংলা বন্দর এলাকায় স্থানান্তর করেছে। এই শাখাটি মূলত আমদানিকৃত গাড়ির রাজস্ব মূল্যায়নের কার্যক্রমে নিযুক্ত থাকবে।

আমদানিকৃত খাদ্য শস্য ও রাসায়নিক পদার্থ পরীক্ষায় মোংলা বন্দরের নিজস্ব পরীক্ষাগার থাকলেও তা আধুনিক নয়। উল্লেখ্য, মোংলা কাস্টম হাউজের পরীক্ষাগারে জন্য দক্ষ জনবলেরও ঘাটতি রয়েছে।স্বয়ংসম্পূর্ণতা না থাকায় পরীক্ষা নিরীক্ষার প্রয়োজনে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষকে অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের ওপর নির্ভর করতে হয়। উল্লেখ্য, মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন কিছু কিছু আমদানি পণ্যের ক্ষেত্রে বিএসটিআইসহ বিভিন্ন বাইরে প্রতিষ্ঠানের পরীক্ষাগারে পরীক্ষা-নিরীক্ষার বাধ্যবাধকতা রয়েছে।

কন্টেইনার পণ্য স্ক্যানিং এর জন্য মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষস চায়না থেকেঅত্যাধুনিক ভেইকেল মাউন্টেড মুভেবল কন্টেইনার স্ক্যানিং মেশিন আমদানি করলেও এর মাধ্যমে পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা সক্রিয় নয়। কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন যন্ত্রটি ব্যবহারে কাস্টম হাউজের কিছু কর্মীকে প্রশিক্ষিত করে তোলা হচেছ।

আমদানি-রপ্তানি সংশ্লিষ্ট কার্যক্রমে শিপিং এজেন্ট ও সিএন্ডএফ এজেন্টরা এসাউকুডা ওয়ার্ল্ড নামক অনলাইন সফট্ওয়্যারটি ব্যবহার করলেও সামগ্রিক বিচারে মোংলা কাস্টম হাউজে অটোমেশন অকার্যকর। কারণ সফট্ওয়্যারে আইজিএম পেশ করা হলেও একই আইজিএম এর মুদ্রিত অনুলিপি আবার কাস্টমসের আইজিএম শাখায় দাখিল করতে হয়। উল্লেখ্য, এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেম এ আইজিএম-ইজিএম এবং বিল অব এন্ট্রি ও বিল অব এক্সপোর্ট পেশ করা ছাড়া মোংলা কাস্টম হাউজের সকল কার্যক্রমই সনাতনী পদ্ধতির। এখানে ব্যবহারকারীদের টেবিল থেকে টেবিলে ফাইল নিয়ে গিয়ে কাজ করিয়ে নিতে হয়। সেবাগ্রহীতাদের অভিজ্ঞতায়অনেকক্ষেত্রে রেজিস্টারে নথিভুক্তকরণের যে কাজগুলো কাস্টমসের সংশ্লিষ্ট কর্মীদের করবার কথা, অনেকক্ষেত্রেই সে কাজগুলো সেবাগ্রহীতারা নিজেরাই করে থাকেন।

মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানি করা একটি বাণিজ্যিক চালানের শুল্কায়নের আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে ১৬টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। বিপরীতে, রপ্তানি পণ্যের ক্ষেত্রে১২টি ধাপে শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে হয়। বন্দরের মতোই এখানেও শুল্কায়নের প্রতিটি ধাপে হয়রানি ও পদ্ধতিগত জটিলতা এড়াতে ও দ্রুততার সাথে প্রয়োজনীয় কাজ করিয়ে নিতে ব্যবহারকারীদের বিভিন্ন মাত্রায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়।

[৩৬] মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের জলযানগুলোর তালিকা দেখতে সংযুক্তি ১৫ দেখুন।

৬.৩ জবাবদিহিতা

৬.৩.১ মোংলা বন্দর

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের কার্যক্রমে জবাবদিহিতা নিশ্চিতে বেশ কিছু ইতিবাচক উদ্যোগ রয়েছে। বন্দর কর্তৃপক্ষের ওয়েভ ঠিকানায়অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণের ব্যবস্থা রয়েছে। বন্দর সেবা সম্পর্কিত যেকোনো অভিযোগ বা পরামর্শ নাম, মোবাইল নম্বর, ইমেইল ঠিকানা, বিষয় ও বার্তা লিখে সেবাগ্রহীতাদের যে কেউ বন্দর কর্তৃপক্ষের অবগতির জন্য পাঠাতে পারেন। এছাড়া হাতে লিখেও বন্দরের সেবা সম্পর্কিত অভিযোগ ও পরামর্শ বন্দর কর্তৃপক্ষকে জানানো সুযোগ রয়েছে। উল্লেখ্য, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রশাসনিক ভবনের প্রবেশ পথে স্বচ্ছ কাঁচের বাক্স স্থাপন করা আছে। সেখানে অভিযোগ ও পরামর্শ লেখার জন্য কাগজ-কলমও রাখা আছে। বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছে আসা অভিযোগ ব্যবস্থাপনার জন্য ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তার নাম, যোগাযোগের ঠিকানা, অভিযোগ নিষ্পত্তির সময়সীমা নির্ধারণ করে দিয়ে বন্দর কর্তৃক্ষ তা ওয়েবসাইট, নাগরিক সনদ ইত্যাদি মাধ্যমে প্রকাশ করেছে। তবে বন্দর কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন, সমস্ত আয়োজন থাকলেও সাধারণত এই মাধ্যমগুলোকে ব্যবহার করে কোনো সেবাগ্রহীতাই বন্দরের সেবা সম্পর্কিত কোনো অভিযোগ করেন না বা পরামর্শ দেন না। বন্দর ব্যবস্থাপনার সাথে সংশ্লিষ্ট একজন কর্মকর্তা জানান, প্রবেশ পথে তিনি প্রায়শঃই স্বচছ কাঁচের বাক্স পরীক্ষা করে দেখেন, কিন্তু, কখনোই তাতে কোনো কাগজ দেখতে পান নি।

উল্লেখ্য, অভিযোগ নথিভুক্ত রাখার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা রেজিস্টার ব্যবহার করেন। তবে, সেবাগ্রহীতাদের কাছে কার্যক্রম সম্পর্কিত জবাবদিহিতা নিশ্চিতে গণশুনানিআয়োজনের পরিকল্পনা থাকলেও কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে কোনো গণশুনানি আয়োজন করা হয় নি। বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব নিরীক্ষা বিভাগ রয়েছে। সেই সাথে সরকারের নিরীক্ষা বিভাগের মাধ্যমে বন্দরের সকল বিভাগের কার্যক্রমের বার্ষিক নিরীক্ষণ হয়। এই নিরীক্ষণের পাশাপাশি জবাবদিহিতা নিশ্চিতে প্রতিটি বিভাগে বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান বলে জানিয়েছেন বন্দর কর্তৃপক্ষ।

৬.৩.২ মোংলা কাস্টম হাউজ

ব্যবহারকারীদের কাছ থেকে অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণে মোংলা কাস্টম হাউজের প্রবেশ পথে কাঠের বাক্স স্থাপন করা আছে। তবে অভিযোগ ব্যবস্থাপনায় কোনো দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা নেই। এমনকি অভিযোগ নথিভুক্ত রাখার জন্য কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের কোনো রেজিস্টারও নেই। কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন, অভিযোগ বাক্স স্থাপন করা থাকলেও কখনোই তাতে কোনো অভিযোগ পড়ে নি। উল্লেখ্য, ব্যবহারকারীদের কাছে সেবা সম্পর্কিত জবাবদিহিতা নিশ্চিতে কোনো গণশুনানি কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ আয়োজন করেন না। কাস্টম হাউজের কার্যক্রমের বার্ষিক নিরীক্ষণ সরকারের নিরীক্ষা বিভাগের মাধ্যমে প্রতিবছর সম্পাদিত হয়। এছাড়া, কাস্টম হাউজের বিভিন্ন বিভাগে বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান।

৬.৪ দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ

৬.৪.১ মোংলা বন্দর

মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে সুশাসন নিশ্চিতকরণে বিভিন্ন প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামোর উপস্থিতি রয়েছে। সুনির্দিষ্টভাবে, স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা নিশ্চিতে স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশ, জবাবদিহিতা নিশ্চিতে অভিযোগ গ্রহণ ও নিষ্পত্তির প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো মোংলা বন্দরে বিদ্যমান। এছাড়া বন্দরের কর্মীদের যেকোনো ধরনের অনিয়ম ও দুর্নীতির বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য বিভাগীয় শাস্তির ব্যবস্থা আছে। তথাপি মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি পণ্য ছাড় ও রপ্তানি পণ্যের জাহাজীকরণে প্রায় প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান। ফলে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিতে বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন ইতিবাচক উদ্যোগ প্রতিষ্ঠানটিতে বিরাজমান দুর্নীতির সংস্কৃতিতে কোন ধরনের পরিবর্তন আনতে পারে নি। ওপরন্তু, অনিয়ম-অব্যবস্থাপনার বিরুদ্ধে দৃষ্টান্তমূলক কোনো শাস্তির উদাহরণ না থাকায় প্রতিষ্ঠানটির আমদানি-রপ্তানি সেবা কার্যক্রমের সকল পর্যায়ে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ হয়েছে।

৬.৪.২ মোংলা কাস্টম হাউজ

সুশাসন নিশ্চিতকরণে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের কিছু ইতিবাচক উদ্যোগ লক্ষ্যণীয়। স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের ক্ষেত্রে সীমাবদ্ধতা পরিলক্ষিত হলেও তথ্যের উন্মুক্ততা নিশ্চিতে তথ্য অধিকার আইন ২০০৯ এর নির্দেশনা মোতাবেক মোংলা কাস্টম হাউজ এ দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা রয়েছেন। জবাবদিহিতা নিশ্চিতে অভিযোগ বাক্স যেমন রয়েছে, তেমনি রয়েছে তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্রও। যদিও এই অবকাঠামোগত ব্যবস্থাগুলো সে অর্থে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারছে না বা কার্যকর নয়। এছাড়া, কোনো কর্মকর্তা বা কর্মচারীর অনিয়মের বিরুদ্ধে প্রতিষ্ঠানটিতেতদন্ত সাপেক্ষে বিভাগীয় শাস্তির ব্যবস্থা আছে। আর এ সবকিছুকে ছাপিয়ে মোংলা কাস্টম হাউজের মাধ্যমে জাহাজ ব্যবস্থাপনাসহ আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়নের প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান। ব্যবহারকারীদের অভিজ্ঞতায় কাস্টম অফিসে কোন কাজের জন্য কতো টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হবে তা পূর্ব নির্ধারিত এবং সে অনুযায়ীই সংশ্লিষ্ট ব্যবহারকারীদের নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। সার্বিক বিশ্লেষণে মোংলা কাস্টম হাউজে মোংলা বন্দরের মতোই সকল পর্যায়ে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ হয়েছে।

অধ্যায় সাত

সার্বিক পর্যবেক্ষণ ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতা, চ্যালেঞ্জ ও অনিয়ম থেকে উত্তরণে সুপারিশ

বাংলাদেশে সমুদ্র পথে পরিচালিত আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের ১০ শতাংশ হয় মোংলা বন্দর ব্যবহার করে।বর্তমান সরকারের কিছু ইতিবাচক উদ্যোগ ও সিদ্ধান্তের কারণে সাম্প্রতিক সময়ে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজে পণ্য আমদানি ও রাজস্ব আয়ের ক্ষেত্রে ধনাত্মক প্রবৃদ্ধি অর্জিত হয়েছে।সার্বিকভাবে, মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ থেকে বাংলাদেশ সরকার যে পরিমাণ রাজস্ব আয় করছে তা বাংলাদেশের অর্থনৈতিক অগ্রযাত্রায় গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে। প্রতিষ্ঠান দু'টি সময়ের পরিক্রমায় একদিকে যেমন অবকাঠামোসহ বিভিন্ন দিকে তাদের সামর্থের উন্নয়ন ঘটিয়ে চলেছে, তেমনি অন্যদিকে পূর্বের বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা কাটিয়ে উত্তরোত্তর রাজস্ব আয় বৃদ্ধি করে চলেছে। চলমান বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম প্রতিষ্ঠান দু'টিতে ভবিষ্যৎ কর্মযজ্ঞ কয়েক গুণ বৃদ্ধির ইঙ্গিত দিচ্ছে। আবার, এই বন্দর ব্যবহারে প্রতিবেশি দেশগুলোর আগ্রহও নতুন সম্ভাবনার দ্বার উন্মোচন করেছে।

কিন্তু, প্রতিষ্ঠান দু'টিতে উল্লেখযোগ্য ইতিবাচক দিকের বিপরীতে রয়েছে নানা ধরনের অনিয়ম, অব্যবস্থাপনা, আরোপিত ক্ষমতার অপব্যবহারসহ নানা ধরনের প্রাতিষ্ঠানিক সীমাবদ্ধতা; যেগুলোজাতীয় রাজস্ব আয়সহপ্রতিষ্ঠান দু'টির ভবিষ্যৎ অগ্রযাত্রায় প্রতিবন্ধক হিসেবে কাজ করছে। মোংলা-বন্দর ও কাস্টম হাউজকে কেন্দ্রীক প্রকাশিত সংবাদগুলোতে সাধারণত গুরুত্ব পেয়েছে বন্দর চ্যানেলে নাব্যতার সমস্যা, চ্যানেলে ডুবে থাকা জাহাজ, মোংলা-ঘষিয়াখালি চ্যানেলে অবস্থা, ড্রেজিং কার্যক্রমের অবস্থা, কাস্টমস কর্তৃক আমদানিকারকদের নাজেহাল করা ইত্যাদি বিষয়। কিন্তু, আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যকে কেন্দ্র করে নিয়মবহির্ভূত অর্থ লেনদেনের যে অদৃশ্য বাজার প্রতিষ্ঠান দু'টিতে তৈরি হয়েছে সেগুলো আড়ালেই থেকে গেছে। গবেষণার বিভিন্ন তথ্য উপাত্তের বিশ্লেষণ অনুযায়ী সার্বিকভাবে প্রতিষ্ঠান দু'টিতে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ ঘটেছে।কায়িক পরীক্ষণ, শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের দীর্ঘ এবং জটিল প্রক্রিয়া মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের একাংশ অসাধু কর্মীদের নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের সুযোগ তৈরি করে দিয়েছে।

এই গবেষণায় একটি বিষয় পরিলক্ষিত হয়েছে, বন্দর ও কাস্টমসের সেবাগ্রহীতাদের একাংশ কাজ করাতে ঘুষ দেওয়ার বিষয়টিকে মেনে নিয়েছেন। উল্লেখ্য, ব্যবসায়ীরা ঘুষের টাকাকে স্বাভাবিক খরচ হিসেবে ধরে নিয়ে তারা তাদের ব্যবসায়িক লাভের হিসাব করে থাকেন। বন্দর ও কাস্টম হাউজ কেন্দ্রিক যতো ঘুষের লেনদেন হয়, তার পুরোটার যোগান যায় সাধারণ মানুষের পকেট থেকে। কারণ আমদানিকারক লাভ বের করেন সাধারণ মানুষের কাছে চড়া দামে পণ্য বিক্রি করে। বলবার অবকাশ রাখে না, প্রতিনিয়ত প্রকারান্তরে সাধারণ মানুষই দিচ্ছে এই ঘুষের টাকার তাবৎ যোগান। সুতরাং, চুড়ান্ত বিচারে দ্রব্যমূল্য বৃদ্ধির মাধ্যমে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে সাধারণ জনগণ।

মোংলা বন্দরে আসা জাহাজগুলোর ক্ষেত্রে একজন শিপিং এজেন্ট যে পিডিএ দেন তাতে উল্লেখিত বিবিধ টাকার পরিমাণ (বিভিন্ন খাতের নিয়মবহির্ভূত খরচ) চট্টগ্রাম বন্দরের চাইতে সাধারণত অনেক বেশি থাকে। শিপিং এজেন্টের সাথে কথা বলে ও অন্যান্য মাধ্যমে কথা বলে প্রিন্সিপাল যখন নিশ্চিত হন যে এই নিয়মবহির্ভূত খরচ দেওয়া ছাড়া জাহাজ মোংলা বন্দরে পাঠানো সম্ভব নয় তখন এই খরচ সংগ্রহে তারা টন প্রতি জাহাজের ভাড়া বাড়িয়ে দেন। আর এর প্রভাব পড়ে আমদানি পণ্যের বাজার মূল্যে। এক তথ্যদাতা উদাহরণ হিসেবে বলেন, যে পণ্যটি একজন ক্রেতা ১০ টাকা কেজি দরে কিনতে পারতেন, তাকে হয়তো সে পণ্য কিনতে হচ্ছে ১২ টাকা কেজি দরে। অর্থাৎ, প্রকারান্তর নিয়মবহির্ভূত এই অর্থ যাচ্ছে মূলত সাধারণ জনগণের পকেট থেকে।

আবার, সেবাগ্রহীতাদের একাংশ ঘুষ দেওয়ার মধ্য দিয়েরাজস্ব ফাঁকির পথ করে নেন।এই তথ্যদাতারা মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যকে আরও গতিশীল করতে কাস্টমস কে 'আরও বেশি সুবিধা' দিতে বলেন। যার অর্থ, ব্যবসায়ীরা যাতে বেশি শুল্ক ফাঁকি দেওয়ার সুযোগ পান। তথ্যদাতাদের কেউ কেউ মন্তব্য করেছেন, আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবসায়ীরা একটু সুবিধা নিতে চাইবেই। উদাহরণ হিসেবে তারা চট্টগ্রাম বন্দরকে সামনে এনে বলেছেন, ব্যবসায়ীরা যেখানে লাভ দেখবেন, সেখানেই ছুটবেন।

অনেকক্ষেত্রেই বন্দর এবং কাস্টমস সংশ্লিষ্ট অংশীজনরা কাজ দ্রুত করিয়ে নেয়ার জন্য ঘুষ দেন। এটি তারা করতে বাধ্য হন। কারণ, সকলকেই কর্মদক্ষতা নিশ্চিত করে বাজারে টিকে থাকতে হয়। আর যে যতো দ্রুত কাজ সমাধা করতে পারে, তাকেই নিয়োগকারী পরবর্তী কাজের জন্য নির্বাচন করে।

মোংলা কাস্টম হাউজে মালামালের কায়িক পরীক্ষণসহ সামগ্রিক শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান কড়াকড়ি যতোটা না বর্ধিত হারে শুল্ক আরোহণের জন্য, তার চাইতে বেশি অবৈধ উপার্জনের জন্য। মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ ব্যবহার করে আমদানি-রপ্তানি হয়

সীমিত পরিসরে। আর এই সীমাবদ্ধতাকে কাজে লাগিয়ে কাস্টমস সংশ্লিষ্টদের অবৈধ উপার্জনের একটাই পথ, খুঁটিয়ে খুঁটিয়ে বের করে নিয়ে আসা যে কোথায় কে কিভাবে ফাঁকি দিতে চাচ্ছে। আর এভাবেই এখানে ফাঁকিগুলো ধরা পড়ে যায়। যে যতো বড়ো ফাঁকিবাজ, তার ক্ষেত্রে ঘুষের টাকা ততো বেশি। এই বিষয়গুলো কখনোই কোথায় নথিভুক্ত হয় না। ফলে এর মধ্যে দিয়ে দেশের কতো বড় ক্ষতি হচ্ছে সে হিসাবওসহজসাধ্য নয়। একজন তথ্যদাতা বলেন, "কোনো বোকা লোক দুর্নীতি করতে পারে না, দুর্নীতি যারা করবে তারা সবসময় বুদ্ধিমান লোক"।

মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে ওভার ড্রাফট ইস্যুতে যে দুর্নীতিটি হয় এটিকে বলা যায় 'উইন-উইন করাপশন'। অর্থাৎ, দুই পক্ষই এই দুর্নীতি থেকে লাভবান হচ্ছে। জাহাজের ভারসাম্য ঠিক রাখতে একটি নির্দিষ্ট পরিমাণ ড্রাফট এ জাহাজকে রাখতেই হয়। আর এক্ষেত্রে জাহাজ যদি ওডি হয় তাহলে বেশি উচ্চতার জোয়ারের অপেক্ষায় বসে থাকা বা মালামাল খালাস না করে ফিরে যাওয়া কোনটাই জাহাজের ক্ষেত্রে সম্ভব নয়। নিয়মানুযায়ী, ওভার ড্রাফট জাহাজকে কোনো ভাবেই চ্যানেলে প্রবেশের অনুমতি দেওয়া হয় না। এক্ষেত্রে জাহাজটিকে মালামাল লাইটার করার জন্য চট্টগ্রাম বন্দরে যেতে হবে। আর এতে সব মিলিয়ে যে ব্যয় হবে সেটি প্রতি সেন্টিমিটার ওভার ড্রাফটের জন্য যে ঘুষ দিতে হতো, তার হয়তো দশগুণ। এই অবস্থায় জাহাজ সংশ্লিষ্টরা যেমন নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিয়ে বিপুল অর্থনৈতিক ক্ষতি থেকে নিজেদের রক্ষা করেন, তেমনি বন্দর সংশ্লিষ্টরা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ করে নিজেরা ব্যক্তিগতভাবে লাভবান হন।

মোংলা বন্দর ও মোংলা কাস্টম হাউজ এ আমদানি-রপ্তানিতে সকল প্রকার অনিয়ম বন্ধ কেবল প্রতিষ্ঠান দু'টির সংস্কার উদ্যোগের সাথে সংশ্লিষ্ট নয়; বরং, চট্টগ্রাম বন্দর এবং কাস্টম হাউজের সাথে ওতোপ্রতো জড়িত। কেবল মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজকে কেন্দ্র করে দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণের উদ্যোগ দীর্ঘ মেয়াদে কার্যকর ভূমিকা রাখতে পারবে না। বরং, এই বন্দরের ভবিষ্যৎকে ঝুঁকির মুখে ফেলবে। অর্থাৎ, ব্যবাসায়িরা মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজে মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিতে অনিয়ম করতে না পেরে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহারে আরও বেশি আগ্রহী হয়ে পড়বে। এই বিবেচনায়, উভয় বন্দরের ক্ষেত্রেই সংস্কার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজে সুশাসনের জন্য প্রয়োজনীয় উল্লেখযোগ্য কাঠামো ব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও বিদ্যমান দুর্নীতির সংস্কৃতি এই ব্যবস্থাগুলোকে নিষ্ক্রিয় করে রেখেছে। ফলে বিদ্যমান এই কাঠামোগুলো থেকে সে অর্থে প্রতিষ্ঠান দু'টি তেমন কোনো সুফল পাচ্ছে না। পাশাপাশি, প্রতিষ্ঠান দু'টির সর্বব্যাপী দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণে কেবল প্রাতিষ্ঠানিক উদ্যোগই যথেষ্ট নয়, প্রয়োজন রাজনৈতিক সদিচ্ছা।

সুপারিশমালাঃ

১. পণ্যের শুল্কায়ন, কায়িক পরীক্ষণ, বন্দর হতে পণ্য-ছাড় এবং জাহাজের আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া অনুমোদনের ক্ষেত্রে আন্তঃবিভাগীয় সমন্বয়ের মাধ্যমে মোংলা কাস্টম হাউজ ও মোংলা বন্দরে কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান নিশ্চিতে ব্যবস্থা নিতে হবে। সকল পর্যায়ে অটোমেশন চালু করতে হবে।

২. পণ্যের শুল্কায়নে অ্যাসাইকোডা ওয়ার্ল্ড সফটওয়্যার ব্যবহারের ক্ষেত্রে কার্যকর অটোমেশন নিশ্চিতে পেপার-লেস অফিস প্রতিষ্ঠায় প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

৩. প্রযুক্তির ব্যবহারকে প্রাধান্য দিয়ে পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণের পরিবর্তে দৈবচয়নের ভিত্তিতে আংশিক (১০%-২০%) পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ করতে হবে।

৪. পণ্যের কায়িক পরীক্ষণে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জনের জন্য কাস্টম হাউজের পরীক্ষাগারের প্রয়োজনীয় আধুনিকায়নসহ দক্ষ জনবল নিয়োগ করতে হবে।

৫. বাল্ক পণ্যের জাহাজে সার্ভে করানোর জন্য দক্ষ জনবলসহ নিজস্ব সার্ভে ইউনিট প্রতিষ্ঠা করতে হবে।

৬. পণ্যের শুল্কায়ন কার্যক্রমকে দ্রুত ওসহজতর করতে মোংলা বন্দর এলাকায় মোংলা কাস্টম হাউজের পূর্ণাঙ্গ কার্যালয় স্থাপন করতে হবে।

৭. প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনা সাপেক্ষে মোংলা কাস্টম হাউজ ও বন্দরে বিভিন্ন স্তরে শূন্য পদের বিপরীতে নতুন জনবল নিয়োগ করতে হবে।

৮. প্রতি বছর বন্দর এবং কাস্টম হাউজের সকল পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীর সম্পদের হিসাব ও আর্থিক বিবরণ স্বপ্রণোদিতভাবেপ্রকাশ করতে হবে; বৈধ আয়ের সাথে অর্জিত সম্পদের অসামঞ্জস্যতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে আইনি প্রক্রিয়ায় কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

৯. বিভিন্ন ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় বন্ধে সিসি ক্যামেরার মাধ্যমে নজরদারী বৃদ্ধি করতে হবে, সকল প্রকার মাশুল ও শুল্ক অনলাইনে এবং ব্যাংকের মাধ্যমে গ্রহণ নিশ্চিত করতে হবে।

১০. জাহাজের ঝুঁকিমুক্ত নেভিগেশন নিশ্চিতে পর্যাপ্ত নেভিগেশনাল সরঞ্জাম স্থাপন করাসহ যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে

১১. আমদানিকৃত গাড়ির সঠিক রক্ষণাবেক্ষণে বিশেষায়িত শেড (বহুতল কার পার্কিং ইয়ার্ড) নির্মাণ করতে হবে। রিফার কন্টেইনারে শতভাগ বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত করতে চাহিদা যাচাই সাপেক্ষে প্রয়োজনীয় সংখ্যক রিফার প্লাগ পয়েন্ট স্থাপন করতে হবে।

১২. বন্দর চ্যানেলে পূর্ণমাত্রায় সেবা প্রদান নিশ্চিতে পুরোনো ও অকেজো জলযানের পরিবর্তে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নতুন জলযান সংগ্রহ করতে হবে।

তথ্যসূত্র

এম. এ. মোতালেব, 'ঘুরে দাঁড়িয়েছে মংলা বন্দর, ৭ বছরে আয় বেড়েছে ৯ গুণ'। দৈনিক পূর্বাঞ্চল, ৩ জানুয়ারি ২০১৬।

ত. মাহমুদ ও জ. রোজেটি, 'চট্টগ্রাম বন্দরের সমস্যা ও সম্ভাবনা: ফলোআপ ডায়াগনস্টিক স্টাডি', ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৭।

ত. মাহমুদ, ও জ. রোজেটি, 'চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ: সমস্যা ও উত্তরণের উপায়', ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৮।

বাংলাদেশ শিপিং অর্ডিন্যান্স ১৯৯৬, অধ্যায় ২।

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, '১০ম জাতীয় সংসদের নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটির ৪৭তম বৈঠকে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের উপস্থাপনা', ২০১৭।

মনজুর-ই-খোদা ও জ. রোজেটি, 'চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশণ: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়', ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০১৪।

মনজুর-ই-খোদা ও ম. তালুকদার, 'বুড়িমারী স্থল বন্দরের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়ম: উত্তরণের উপায়', ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৯।

মু. মোল্ল্যা, 'ডায়াগনস্টিক স্টাডি: চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর', ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৪।

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, 'নাগরিক সনদ' পুস্তিকা। বোর্ড ও জনসংযোগ বিভাগ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, ৩১ ডিসেম্বর ২০০৮, মোংলা, বাগেরহাট।

ADB, "Bangladesh: Port and Logistics Efficiency Improvement". Technical Assistance Consultant's Report by Asian Development Bank, July 2011.

Bangladesh: Poverty Reduction Strategy Paper, Sixth five year plan, FY 2011 – FY 2015, International Monetary Fund, Asia Pacific Dept, Page: 195, Accessed from https://books.google.com.bd/books?id=LmqM8I_8nH0C&source=gbs_navlinks_s

D. Adomaviciute, "Customs Role Ensuring Revenue Collection". European International Journal of Science and Technology. Vol. 2, No. 3, April 2013.

G. S. Dwarakish and A. K. Salim, "Review of the Role of Ports in the Development of a Nation". International Conference on Water Resoruces, Coastal ans Ocean Engineering (ICWRCOW 2015). Available online at www.sciencedirect.com

H. Kabir, M. A. Rahman & N. H. Azad, 'Train-the-Trianer Workshop on Customs Valuation, Country Report of Bangladesh'. WCO A/P ADB Joint Sub-regional. Colombo, Srilanka, 3-7 February 2014.

I. Karim, "Assessing the Impacts of Oil Spillage from Ships on Coastal Environment of Bangladesh: Means for Response and Mitigation". Dissertation for Master in Disaster Management, BRAC University, Fall 2009.

M. A. Islam and M. Z. Haider, "Performance Assessment of Mongla Seaport in Bangladesh". International Journal of Transportation Engineering and Technolog. Vol. 2, No. 2, 2016, pp. 15-21.

M. A. Uzzaman and M. A. Yousuf, "The Role of Customs and Other Agencies in Trade Facilitation in Bangladesh: Hindrances and Ways Forward". World Customs Journal. Vol. 5, No. 1, Mar. 2011, pp. 29-42

M. H. Dappe and A. S.Aleman, "Competitiveness of South Asia's Container Ports. A Comprehensive Assessment of Performance, Drivers, and Costs". World Bank Group, Washington, DC, 2016.

M. J. A. Sarkar and M. M. Rahman, "Analysis of Port Management in Bangladesh: Challenges and Potentials". Manarat International Univeristy Studies, 4 (1), 2015.

R. C. Shaha,"Port Development in Bangladesh". European Journal of Business and Management, Vol. 7, No. 7, 2015, pp. 392-400.

R. C. Shaha, "Improving Seaport Facilities to Develop Freight Transportation System in Bangladesh". European Journal of Business and Management, Vol. 7, No. 10, 2015, pp. 240-260.

S. Esmer, "Performance Measurements of Container Terminal Operations". Journal of Graduate School of Social Science (GSSS), vol. 10, no. 1, pp. 238-351, 2008.

Bangladesh Customs, Wikipedia, Accessed from: https://en.wikipedia.org/wiki/Bangladesh_Customs
Customs Duty, Accessed from: http://en.banglapedia.org/index.php?title=Customs_Duty
Documentary of Mongla Port Authority (Bangla). Accessed from: https://www.youtube.com/watch?v=A8kUzyQ7YAo
Documentary on the Mongla custom house, Khulna. Accessed from: https://www.youtube.com/watch?v=Zt0qNk_2xQM

Mongla Port, Accessed from: https://banglapedia.org/index.php?title=মংলা_বন্দর, accessed on 6 January 2016.
http://bepza.gov.bd/pages/epzdetails/mongla-export-processing-zone
http://bsaakhulna.info/basic-facts/
মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ এর অফিসিয়াল ওয়েবসাইট (www.mpa.gov.bd)
http://mpa.khulnadiv.gov.bd/ , accessed on 6 January 2016.
http://newstoday.com.bd/index.php?option=details&news_id=2382190&date=2014-06-26
http://whc.unesco.org/en/list/798

সংযুক্তিসমূহ

সংযুক্তি ১: প্রাসঙ্গিক সাহিত্য পর্যালোচনা

এডিবি প্রকাশিত প্রতিবেদনে (২০১১) বিদ্যমান অর্থনৈতিক নীতি, বন্দরের সক্ষমতা, অবকাঠামো ইত্যাদি যে বিষয়গুলো বন্দরের আমদানি-রপ্তানিকে প্রভাবিত করতে পারে সেগুলোকে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। গবেষণাটিতে বন্দরে ট্রাফিক সম্পর্কিত তথ্য পর্যালোচনা করা হয়েছে, মোংলা বন্দর ব্যবহারের ক্ষেত্রে সমস্যা এবং সম্ভাব্য করণীয় সম্পর্কে আলোচনা করা হয়েছে। এই প্রতিবেদনে মোংলা বন্দরের শক্তিশালী দিক, দুর্বল দিক, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি পর্যালোচনা (SWOT Analysis) করা হয়েছে। শক্তিশালী দিক হিসেবে তুলে ধরা হয়েছে সরকারের আগ্রহ, বন্দরের কার্যক্রম সম্প্রসারণে ব্যবহার উপযোগী জমির পর্যাপ্ততা ইত্যাদি বিষয়। অন্যদিকে দুর্বল দিক হিসেবে তুলে ধরা হয়েছে নাব্যতার সংকট, ঢাকার সাথে রেল যোগাযোগ না থাকা, উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন ডক সাইড ক্রেনের ঘাটতি, রপ্তানি পণ্যের সীমাবদ্ধতা ইত্যাদি বিষয়। সম্ভাবনার ক্ষেত্রে পদ্মা সেতুর মাধ্যমে ঢাকার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ তৈরি হওয়া, মোংলা ইপিজেড এর উন্নয়ন, চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতার ঘাটতি ইত্যাদি বিষয়গুলোকে তুলে ধরা হয়েছে। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দরের নিউ মুরিং এলাকায় কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণের মাধ্যমে সক্ষমতা বৃদ্ধি ও সোনদিয়ায় গভীর সমুদ্র বন্দর তৈরির পরিকল্পনাকে সম্ভাব্য ঝুঁকি হিসেবে তুলে ধরা হয়েছে।

ইসলাম ও হায়দার (২০১৬) তাদের গবেষণাটিতে ২০০১ থেকে ২০১০ সাল পর্যন্ত সময়ে মোংলা বন্দরের কার্যক্রমকে অর্থনৈতিক দৃষ্টিকোণ থেকে মূল্যায়ন করার পাশাপাশি বন্দরের সক্ষমতা, বিদ্যমান সমস্যা ও ভবিষ্যৎ সম্ভাবনা নিয়ে পর্যালোচনা করেছেন। তারা তুলে ধরেছেন, কলকাতা বন্দরের তুলনায় মোংলা বন্দরের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন খরচ তুলনামূলক কম। কারণ এখানে টার্নএরাউন্ড টাইম তুলনামূলক কম এবং সমুদ্রগামী জাহাজ আটক বা ক্ষতিপূরণ এর শিকার হওয়ার হারও কম। কিন্তু, তারপরও মোংলা বন্দর তুলনামূলক কম ব্যবহৃত বন্দর। গবেষণাটিতে মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সমস্যাগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ হিসেবে উঠে এসেছে পশুর চ্যানেলে অধিক হারে পলি অবক্ষেপণ, চ্যানেলে ড্রেজিং এর ঘাটতি, প্রয়োজনীয় পশ্চাতভূমির (হিন্টারল্যান্ড) সুবিধা না পাওয়া, বন্দরের প্রতি সরকারের মনোযোগ ঘাটতি ইত্যাদি বিষয়। গবেষণাটিতে বলা হয়েছে, কিছু উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে মোংলা বন্দর তার সক্ষমতার ৭০ ভাগ ব্যবহার করতে পারবে।

সরকার ও রহমান (২০১৫) তাদের গবেষণায় বাংলাদেশের প্রেক্ষিতে বন্দর ব্যবস্থাপনাকে মূল্যায়ন করেছেন। তারা দেখিয়েছেন বাংলাদেশি বন্দরগুলো টার্নএরাউন্ড টাইমের বিবেচনায় অনেক পিছিয়ে আছে। তারা উল্লেখ করেছেন, তাইওয়ান ও সিঙ্গাপুরের মতো বন্দরগুলোতে যেখানে টার্নএরাউন্ড টাইম ১০ থেকে ১২ ঘন্টা, সেখানে বাংলাদেশের বন্দরগুলোতে তা কয়েকগুণ। মোংলা বন্দরের উদাহরণ টেনে তারা বলেছেন মোংলা বন্দরে কন্টেইনার জাহাজের সংখ্যা তুলনামূলক অনেক কম থাকলেও কারিগরী ও অবকাঠামোগত বিভিন্ন সীমাবদ্ধতার কারণে বন্দরটি টার্নএরাউন্ড টাইম তুলনামূলক কমাতে পারে নি। মোংলা বন্দরের ক্ষেত্রে চ্যানেলে পলি অবক্ষেপণের উচ্চ হার, পণ্য ব্যবস্থাপনায় দীর্ঘ দিনের পুরনো যন্ত্রপাতি, দুর্বল সড়ক যোগাযোগ, রেল যোগাযোগ না থাকা এবং নদী পথে যোগাযোগ অন্যান্য মাধ্যমের বিবেচনায় ধীর হওয়াকে বন্দর ব্যবহারের ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতা হিসেবে তুলে ধরেছেন।

রাজন চন্দ্র সাহা (২০১৫) 'বাংলাদেশে বন্দরের উন্নয়ন' শীর্ষক নিবন্ধে রাজধানী ঢাকার সাথে মোংলা বন্দরের দুর্বল যোগাযোগকে বন্দরটি কম ব্যবহৃত হবার কারণ হিসেবে চিহ্নিত করেছেন। তিনি তুলে ধরেছেন, ভূ-বেষ্টিত প্রতিবেশি দেশ নেপাল এবং ভুটান বর্তমানে আরেক প্রতিবেশি দেশ ভারতের কলকাতা ও হলদিয়া বন্দরকে ব্যবহার করছে। কিন্তু,পণ্য আমদানিতে বন্দর দুটির পারদর্শীতার ঘাটতি রয়েছে। আর এটিকে সুযোগ হিসেবে নিয়ে মোংলা বন্দরের সামনে নেপাল ও ভুটানকে আকর্ষণ করবার মতো সুযোগ রয়েছে। এ সুযোগকে কাজে লাগাতে হলে ব্যাপক যোগাযোগ ও অবকাঠামোগত উন্নয়নের মাধ্যমে মোংলা বন্দরকে একটি আন্তর্জাতিক মানের ট্রানজিট বন্দর হিসেবে গড়ে তোলার কথা বলেন তিনি।

সংযুক্তি ২: মোংলা বন্দরের বিভিন্ন বিভাগ ও কার্যক্রম

২.১প্রশাসন বিভাগ

প্রশাসন বিভাগ বন্দরের অপারেশনাল ও জনশক্তি সম্পর্কিত নানামুখী কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। এই বিভাগের দায়িত্বে আছেন পরিচালক (প্রশাসন)। বিভাগটি মূলত বন্দরের অন্য সকল বিভাগের সাথে সমন্বয়নের কাজটি করে থাকে। বিভাগটি বন্দরের জনবল কাঠামো প্রণয়ন, নিয়োগ, পদন্নোতি, প্রশিক্ষণ, শৃঙ্খলা, আইনানুযায়ী কর্মীদের দাবী নিষ্পত্তি, মামলা সংক্রান্ত বিষয়াদি দেখে থাকে। বন্দরের ভূমি ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম এই বিভাগের আওতাভুক্ত। এছাড়া বিভাগটি কেন্দ্রিয় ভান্ডার ব্যবস্থাপনা, রেস্ট হাউজ ব্যবস্থাপনাসহ কর্মীদের আবাসন, যাতায়াত ইত্যাদি বিষয়গুলো দেখাশুনা করে থাকে।

২.২ ট্রাফিক বিভাগ

ট্রাফিক বিভাগ সমুদ্রগামী জাহাজে পণ্যদ্রব্য খালাস-বোঝাই, গুদামজাতকরণ ও বিতরণের যাবতীয় কার্যক্রম দেখভাল করে থাকে। দ্রুততম সময়ে সেবা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে জেটি এলাকায় বিভাগটির 'ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার' রয়েছে। এই বিভাগ থেকে কাস্টমস কর্তৃক আউটপাসকৃত শিপিং বিল এর বিপরীতে রপ্তানি পণ্যের জন্য প্রযোজ্য বন্দর মাশুল আদায় করা হয়। জাহাজ ও মালামাল সম্পর্কিত বিস্তারিত পরিসংখ্যান প্রস্তুত, সংরক্ষণ, বিতরণ ও বন্দরের ব্যবসায়িক প্রসারের বিষয়াদি দেখাশুনা করা এই বিভাগেরই কাজ। বিভাগটির আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ কাজ বন্দর সীমায় আগত বিভিন্ন নৌযানের কাছ থেকে লাইসেন্স ফি ও পোর্ট ডিউজ আদায়। মোংলা কাস্টম হাউজ হতে লাইসেন্স প্রাপ্ত সিএন্ডএফ এজেন্টদের মোংলা বন্দরে নিবন্ধীকরণ এই বিভাগের কাজ। এছাড়া বিভাগটির আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ দায়িত্ব বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন অংশীজনকে (স্টিভিডোর, হ্যান্ডলিং, শিপ চ্যান্ডলার, চিপিং এন্ড পেইন্টিং, চেকটালী, গার্বেজ ক্লিনিং ইত্যাদি) লাইসেন্স প্রদান ও নবায়ন করা।

২.৩ বোর্ড ও জনসংযোগ বিভাগ

বোর্ড ও জনসংযোগ বিভাগ মূলত মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের মুখপাত্র হিসেবে কাজ করে থাকে। এই বিভাগের নেতৃত্বে আছেন সচিব (বোওজস)। বিভিন্ন স্থানীয় ও জাতীয় গণমাধ্যমের সাথে যোগাযোগ রক্ষা, বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিষয়ে জনগণকে অবহিতকরণের জন্য বিজ্ঞপ্তি প্রচার, গণমাধ্যমে সংবাদ বিজ্ঞপ্তি প্রেরণসহ বোর্ড সভার আয়োজন ও এ সংশ্লিষ্ট প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশন এই বিভাগের দায়িত্ব। এসবের পাশাপাশি বিভাগটি বন্দর কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন কার্যক্রম সম্পর্কিত পুস্তিকা প্রণয়ন ও কর্তৃপক্ষের লাইব্রেরি নিয়ন্ত্রণ করে।

২.৪নিরীক্ষা ও পরিদর্শন বিভাগ

নিরীক্ষা ও পরিদর্শন বিভাগ বন্দর কর্তৃপক্ষের আয় বৃদ্ধি ও ব্যয় সংকোচনসহ সামগ্রিক কার্যক্রমে গতিশীলতা বৃদ্ধিতে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষসহযোগিতা দিয়ে থাকে। বিভাগটির নেতৃত্ব দেন প্রধান নিরীক্ষা কর্মকর্তা। এই বিভাগ বন্দরের বিভিন্ন ব্যয়ে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠা এবং অডিট আপত্তি নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করে থাকে। বিভাগটির পক্ষ হতে পাঁচ লক্ষ টাকার উর্ধ্বে সকল টেন্ডারকৃত কাজের বিলসহ যাবতীয় বিল সংস্থা প্রধানের কাছে পেশ করার পূর্বে প্রাক-নিরীক্ষণ করা হয়।

২.৫ নিরাপত্তা বিভাগ

নিরাপত্তা বিভাগ মোংলা বন্দরের আওতাধীন এলাকায় সার্বিক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণের দায়িত্বে নিয়োজিত। এই বিভাগে নেতৃত্ব প্রদান করছেন প্রধান নিরাপত্তা কর্মকর্তা। বিভাগটি একদিকে যেমন জেটিতে অবস্থানরত সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে নিরাপত্তা প্রদান ও নদীতে টহল নিশ্চিত করে, তেমনি অন্যদিকে আমদানি-রপ্তানির পণ্যবাহী যানবাহন ও জন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করে। এই বিভাগ থেকেই বন্দর ব্যবহারকারীদের পরিচয়পত্র, জেটি সরকারের লাইসেন্স ও দর্শনার্থীদের পাশ প্রদান করা হয়ে থাকে। বন্দরের অগ্নি নির্বাপন ও উদ্ধার কার্যক্রম এই বিভাগের আওতাভুক্ত।

২.৬ পরিকল্পনা কোষ

পরিকল্পনা কোষ মূলত জাতীয় পরিকল্পনার নির্দেশনা ও নীতিমালার আলোকে বিভিন্ন সম্ভাব্যতা, প্রকল্প প্রণয়ন, পরিবীক্ষণ, মূল্যায়ন ও প্রকল্প প্রতিবেদন দাখিল করে। এই বিভাগের নেতৃত্ব দেন পরিকল্পনা প্রধান। এই বিভাগের পক্ষ হতেই বন্দর কর্তৃপক্ষের দীর্ঘ পরিকল্পনা, পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ও ত্রি-বার্ষিক আবর্তক কর্মসূচি প্রণয়ন করা হয়ে থাকে। বিভাগটি বন্দরের সার্বিক কর্ম ও উন্নয়ন পরিকল্পনা সরকারের সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের কাছে উপস্থাপন করে এবং ঋণ, অনুদান ও কারিগরিসহায়তা পেতে সংশ্লিষ্টদের সাথে যোগাযোগ রক্ষা করে। বিভাগটি বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিবেদন, জার্নাল ও অন্যান্য প্রকাশনা সংগ্রহ ও সংরক্ষণের ব্যবস্থা করে থাকে। এছাড়া এই বিভাগের আরেকটি গুরুত্বপূর্ণ কাজ বন্দরের বিভিন্ন তথ্য বা পরিসংখ্যান সংগ্রহ ও সংরক্ষণের দায়িত্ব পালন করা।

২.৭ চিকিৎসা বিভাগ

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের চিকিৎসা বিভাগের আওতায় রয়েছে একটি পূর্ণাঙ্গ হাসপাতাল, যেখানে অন্তঃবিভাগ, বহিঃবিভাগের মাধ্যমে চিকিৎসা সেবা প্রদান করা ছাড়াও প্যাথলজিক্যাল ও রেডিওলজিক্যাল পরীক্ষ-নিরীক্ষা ও মাইনর অপারেশন করা হয়। এই বিভাগের আওতায় মোংলা ছাড়াও খুলনা (শুধু বন্দর কর্তৃপক্ষের রোগীদের জন্য) ও হিরণপয়েন্টে (প্রাথমিক চিকিৎসা সেবা প্রদান করা হয়) চিকিৎসা সেবা প্রদানের ইউনিট রয়েছে। বিভাগটির দায়িত্বে আছেন প্রধান চিকিৎসা কর্মকর্তা (মোংলা)।

২.৮ হারবার ও কঞ্জারভেন্সি বিভাগ

হারবার বিভাগের মূল কাজ বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ এর নিরাপদ আগমন ও নির্গমন, অর্থাৎ পাইলটিং এর সামগ্রিক কার্যক্রম পরিচালনা। উল্লেখ্য, হারবার বিভাগে কর্মরত পাইলটগণই হিরণপয়েন্ট থেকে নির্দেশনা দিয়ে জাহাজকে পূর্ব নির্ধারিত এংকর পয়েন্ট বা বার্থে নিয়ে আসেন এবং প্রত্যাগমনের সময় হিরণপয়েন্ট পর্যন্ত প্রত্যক্ষ পথ নির্দেশনা প্রদান করেন। এই বিভাগের নেতৃত্ব দেন একজন হারবার মাস্টার, যিনি মূলত নেভি থেকে ডেপুটেশনে আসেন। বিভাগটির অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ সেবার মধ্যে রয়েছে জাহাজের নিরাপদ চলাচলের জন্য পশুর চ্যানেলে বয়া ও বাতি স্থাপন, অভ্যন্তরীণ ও আন্তর্জাতিক রুটের জাহাজগুলোর সাথে যোগাযোগ রক্ষা, চাহিদার প্রেক্ষিতে সমুদ্রগামী জাহাজে পানীয় জল সরবরাহ করা, চ্যানেলে ড্রেজিং এর স্থান নির্ধারণ ও ড্রেজিং কার্যক্রম তত্ত্বাবধায়ন, বন্দর চ্যানেলে ডুবে থাকা জাহাজের অবস্থান নির্ধারণ ও উত্তোলনের ব্যবস্থা করা, জাহাজে অগ্নিনির্বাপণ ও উদ্ধার কার্যক্রম পরিচালনা ইত্যাদি।[৩৭]

২.৯ অর্থ ও হিসাব বিভাগ

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের বার্ষিক বাজেট প্রণয়ন ও নিয়ন্ত্রণ, আয়-ব্যয়সহ সর্বপ্রকার আর্থিক কার্যক্রম পরিচলনা ও তা যথাযথ ফার্মের মাধ্যমে নিরীক্ষা করানোর ব্যবস্থা করে থাকে অর্থ ও হিসাব বিভাগ। এই বিভাগের নেতৃত্ব দেন প্রধান অর্থ ও হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা। বিভাগটি বন্দর সেবার ট্যারিফ প্রণয়ন ও তা আদায় করে থাকে। উল্লেখ্য, এই বিভাগ থেকেই আমদানি ও রপ্তানি পণ্য এবং আন্তর্জাতিক রুট থেকে বন্দরে আসা জাহাজগুলোকে প্রদান করা সেবার বিপরীতে বন্দর মাশুলাদির বিল প্রস্তুত ও আদায় করা হয়। বিভাগটির একটি গুরুত্বপূর্ণ সেবা সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে বন্দর ত্যাগের পূর্বে অনাপত্তি সনদ (No Objection Certificate) প্রদান। এছাড়া, এই বিভাগ থেকেই বন্দরে কর্মরত কর্মীদের প্রাপ্য যাবতীয় পারিতোষিক পরিশোধসহ বিভিন্ন উন্নয়নমূলক কাজের ঠিকাদারী বিল পরিশোধ করা হয়।

২.১০ সিভিল ও হাইড্রলিক্স বিভাগ

সিভিল ও হাইড্রলিক্স বিভাগের দায়িত্বে আছেন প্রধান প্রকৌশলী (সিঃওহাঃ)। এই বিভাগটি বন্দরের সকল উন্নয়নমূলক কার্যক্রম, অর্থাৎ, রাস্তা-ঘাট নির্মাণ, বন্দর কর্মীদের জন্য বাসস্থান নির্মাণ, বন্দর চ্যানেলে ড্রেজিং ও সংরক্ষণ ইত্যাদি কাজ করে থাকে।

২.১১ যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগ

যান্ত্রিক ও তড়িৎ বিভাগ মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের জন্য প্রয়োজনীয় সকল প্রকার যানবাহন, কার্গো ও কন্টেইনার হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট, বৈদ্যুতিক সরঞ্জামাদি সংগ্রহ, পরিচালনা, প্রয়োজনীয় মেরামত ও সংরক্ষণ করে থাকে। বিদ্যুৎ উপকেন্দ্র স্থাপন, পরিচালনা ও সংরক্ষণের পাশাপাশি জেটিতে আলো ও হিমায়িত কন্টেইনারে (রিফার কন্টেইনার) বিদ্যুৎ সরবরাহ এই বিভাগের দায়িত্ব। এছাড়া বিভাগটি বন্দরের বিদ্যুৎ ব্যবস্থার আওতায় থাকা গ্রাহকদের এ সংশ্লিষ্ট যাবতীয় সেবা প্রদান করে থাকে। এই বিভাগের দায়িত্বে আছেন প্রধান প্রকৌশলী (যাঃওতঃ)।

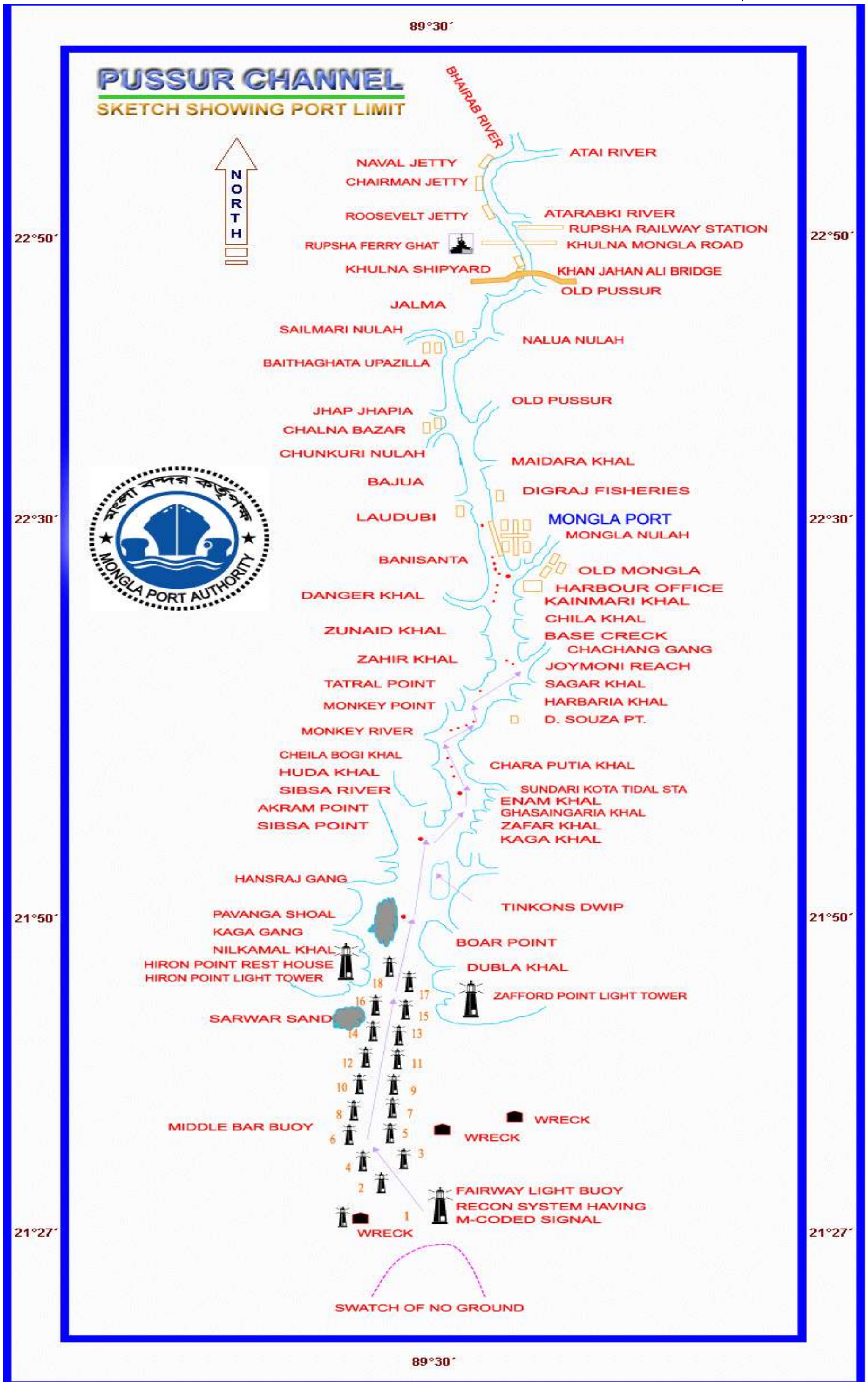
২.১২ নৌ প্রকৌশল বিভাগ

মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের সকল ধরনের নৌযান, পন্টুন, লাইটেড বয়া, মুরিং বয়া ইত্যাদিকে কর্মপোযোগী রাখতে নৌ প্রকৌশল বিভাগ প্রয়োজনীয় মেরামত ও সংরক্ষণের কাজ করে থাকে। এছাড়া বিভাগটি বন্দর কর্তৃপক্ষের নৌযানগুলোর জন্য প্রয়োজনীয় রেজিস্ট্রেশন ও নবায়নের কাজ করে থাকে। বিভাগটির দায়িত্বে আছেন প্রধান প্রকৌশলী (নৌ)।

---

[৩৭]বিস্তারিত জানতে দেখুন প্রকাশিক 'নাগরিক সনদ' পুস্তিকা, প্রকাশক: বোর্ড ও জনসংযোগ বিভাগ, মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ, প্রকাশ: ৩১ ডিসেম্বর ২০০৮, মোংলা, বাগেরহাট।

সংযুক্তি ৩: খুলনাস্থ রুজভেল্ট জেটি থেকে ফেয়ারওয়ে বয়া পর্যন্ত পশুর চ্যানেলের বিস্তৃতি



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ওয়েবসাইট

সংযুক্তি ৪: মোংলা পোর্ট জেটি থেকে বিভিন্ন দূরত্ব

দূরত্বের ধরন	দূরত্বের পরিমাণ (কি.মি.)	দূরত্বের পরিমাণ (নটিক্যাল মাইল)
বন্দরের সীমা (উত্তর-দক্ষিণ)	১৪৯ কি.মি.	৮০ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে ফেয়ারওয়ে	১৩১ কি.মি.	৭১ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে হিরণপয়েন্ট	৮৭ কি.মি.	৪৭ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে আকরাম পয়েন্ট	৬৮.৫ কি.মি.	৩৭ নটিক্যাল মাইল
হিরণপয়েন্ট থেকে ফেয়ারওয়ে	৪৪ কি.মি.	২৪ নটিক্যাল মাইল
হিরণপয়েন্ট থেকে আকরাম পয়েন্ট	১৮.৫ কি.মি.	১০ নটিক্যাল মাইল
আকরাম পয়েন্ট থেকে ফেয়ারওয়ে	৬২.৫ কি.মি.	৩৪ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে ঝপঝপিয়া নদী	১৮ কি.মি.	১০ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে বেস ক্রিক	১৩ কি.মি.	৭ নটিক্যাল মাইল
পোর্ট জেটি থেকে হারবারিয়া খাল	২২ কি.মি.	১২ নটিক্যাল মাইল
নেভাল জেটি থেকে হিরণপয়েন্ট	৯১ কি.মি.	৪৯ নটিক্যাল মাইল
মোংলা পোর্ট থেকে ঢাকা	১৯০ কি.মি.	
চট্টগ্রাম পোর্ট থেকে ঢাকা	২৬৪ কি.মি.	

তথ্যসূত্র: http://bsaakhulna.info/passur-channel/(Ref: MPA/HS/0024 (P-3)/2001)
এবং https://www.youtube.com/watch?v=A8kUzyQ7YAo, Documentary of Mongla Port Authority (Bangla).

সংযুক্তি ৫: মোংলা বন্দরের জেটি এলাকায় স্থাপিত ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার

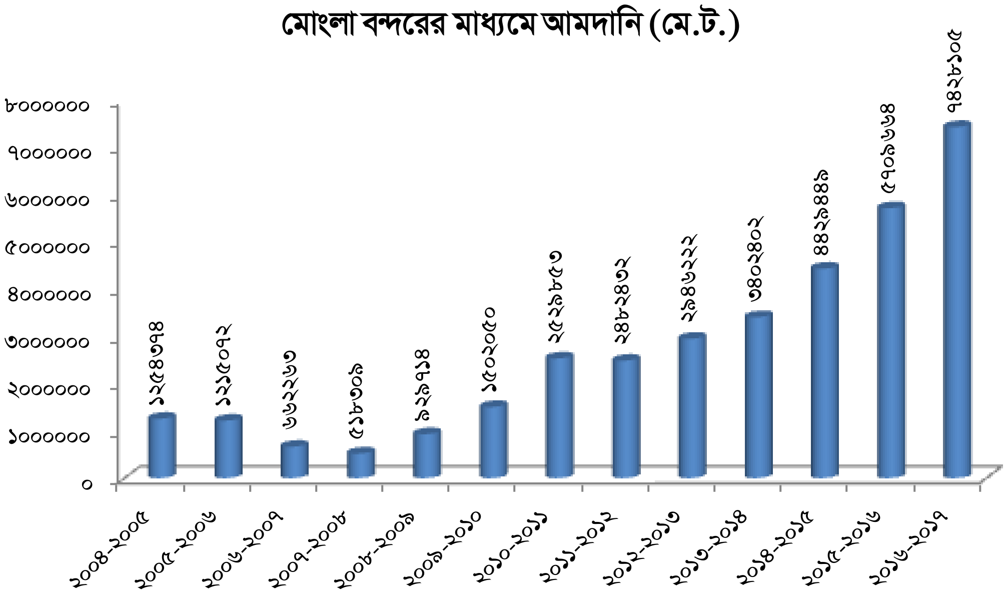
ছবি কৃতজ্ঞতা: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ওয়েবসাইট থেকে সংগৃহীত)।

সংযুক্তি ৬: পশুর চ্যানেল ও সংলগ্ন এলাকায় ডুবে যাওয়া লাইটারেজ নৌযানের পরিসংখ্যান (২০১৪ - জুন' ২০১৭)

ডুবে যাওয়ার তারিখ	ডুবে যাওয়ার স্থান	পরিবাহিত পণ্যের ধরন	লাইটারেজ নৌযানের নাম
৯ ডিসেম্বর ২০১৪	মৃগমারী, শেলা নদী	ফার্নেস অয়েল	এম ভি ওটি সাউদার্ন স্টার-৭
২৭ অক্টোবর ২০১৫	জয়মনির গোল এলাকা, পশুর নদী	কয়লা	এম ভি জিআর রাজ
১৯ মার্চ ২০১৬	হরিনটানা এলাকা, শেলা নদী	কয়লা	সি হর্স-১
১৩ জানুয়ারি ২০১৭	হিরণপয়েন্ট থেকে ১০ কি.মি. দক্ষিণে	কয়লা	এম ভি আইচগাতি
৫ জুন ২০১৭	হারবারিয়া	স্লাগ (সিমেন্ট তৈরির কাঁচামাল)	এম ভি সেবা

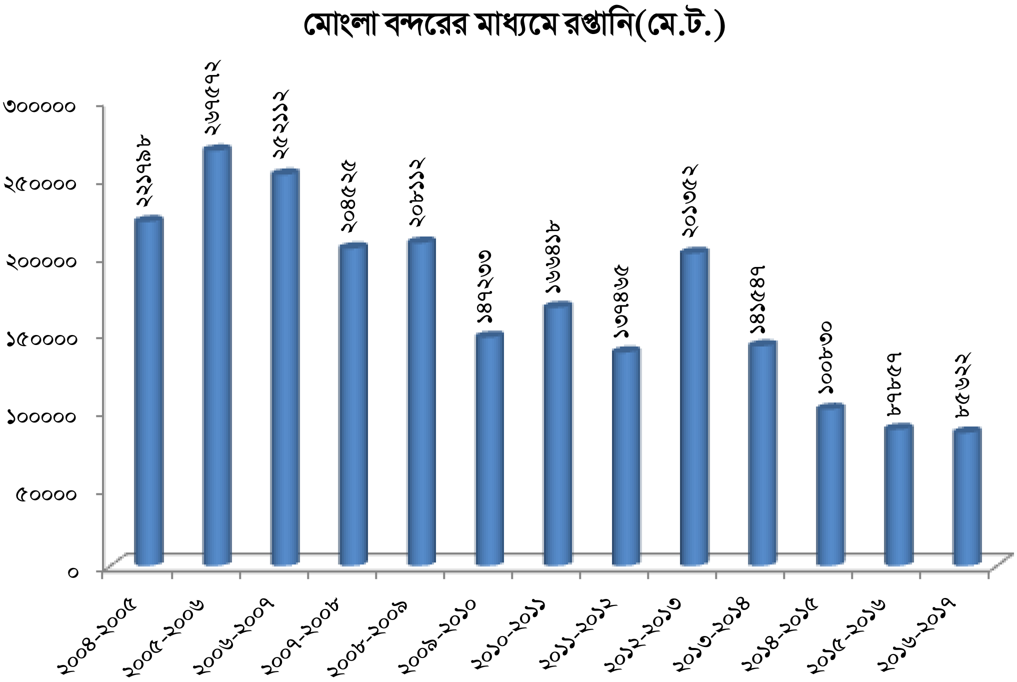
তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ৭: মোংলা বন্দর দিয়ে গত ১৩ বছরে পণ্য আমদানির চিত্র (২০০৪-০৫ থেকে ২০১৬-১৭)



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ৮: মোংলা বন্দর দিয়ে গত ১৩ বছরে পণ্য রপ্তানির চিত্র (২০০৪-০৫ থেকে ২০১৬-১৭)



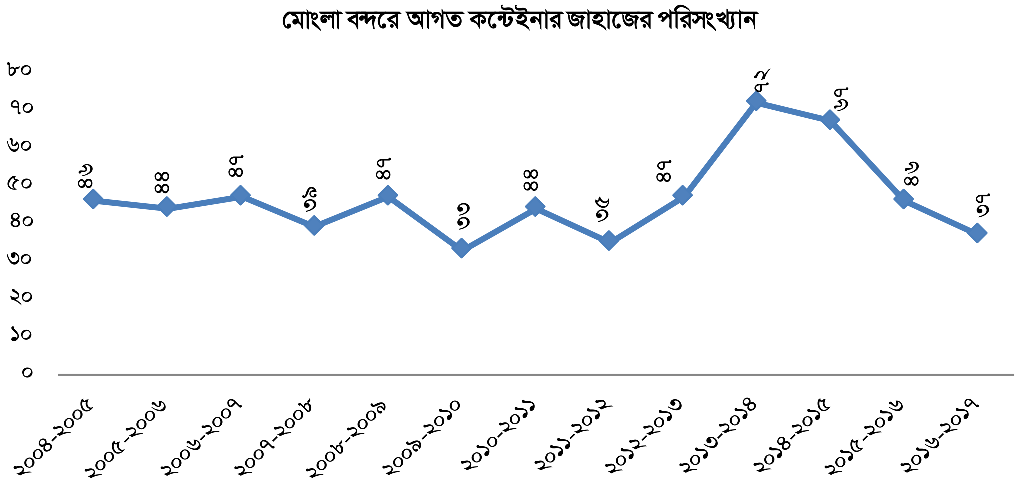
তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ৯: মোংলা বন্দরে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যের তালিকা

মুখ্য আমদানি পণ্যসমূহ			মুখ্য রপ্তানি পণ্যসমূহ	
• গাড়ি • খাদ্যশস্য • ক্লিংকার • সার • স্লাগ • ফ্লাই অ্যাশ	• জিপসাম • গ্যাস • লাইম স্টোন • মেশিনারি • লবণ • স্টীল পাইপ		• পাট • পাটজাত পণ্য • চিংড়ি • মেশিনারি • তামাক • ভোজ্য তেল	• সাদা মাছ (হোয়াইট ফিস) • সুপারি • মাটির টালি

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

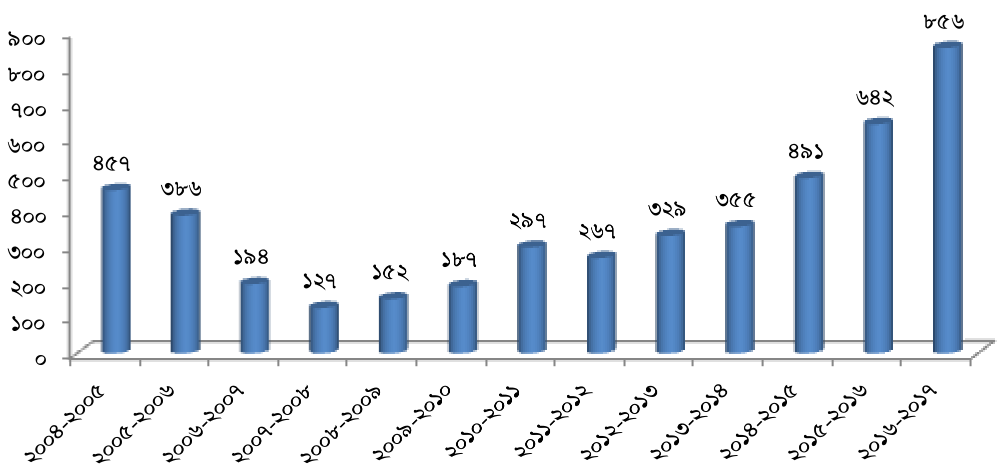
সংযুক্তি ১০: বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা বন্দরে আগত কন্টেইনার জাহাজের পরিসংখ্যান



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ১১: বিভিন্ন অর্থবছরে মোংলা বন্দরে আগত মোট জাহাজের পরিসংখ্যান

চিত্র ২: মোংলা বন্দরে আগত জাহাজের সংখ্যা (ভারত-বাংলাদেশ প্রটোকল ভেসেল সহ)



তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ১২: মোংলা বন্দরে আমদানি-রপ্তানি মালামাল ব্যবস্থাপনায় ব্যবহৃত উপকরণের তালিকা

উপকরণের নাম	ব্রান্ড	সংগ্রহের সাল	মোট সংখ্যা	বর্তমান অবস্থা	
				সচল	অচল
স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	ভেলমেট-৩	১৯৯৬	১	১	০
স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	নোয়েল	২০১১	২	২	০
স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার	টেরেক্স	২০১৬	৩	৩	০
৩৫ টন হেভি ডিউটি ফর্ক লিফট্	জেভি	২০০৩	১	০	১
৩৫ টন ফর্ক লিফট্	স্যানি	২০১৬	১	১	০
৩০ টন হেভি ডিউটি ফর্ক লিফট্	এসভিই ট্রাক	১৯৮৫	১	১	০
২৫ টন হেভি ডিউটি ফর্ক লিফট্	এসভিই ট্রাক	১৯৮৫	১	০	১
১০০ টন মোবাইল ক্রেন	লিঙ্ক বেল্ট	১৯৬৮	১	১	০
১০০ টন মোবাইল ক্রেন	লাইভের	২০১৬	১	১	০
৫০ টন মোবাইল ক্রেন	লাইভের	২০১৬	১	১	০
৩৫ টন মোবাইল ক্রেন	স্টেলোওলা	১৯৮৯	১	১	০
৩০ টন মোবাইল ক্রেন	লোকাটেল্লি	২০১৪	১	১	০
১১ টন মোবাইল ক্রেন	কাটো	১৯৮৩	১	১	০
৫ টন ফর্ক লিফট্	ক্যমাটস্যু	১৯৮৬	২	১	১
৫ টন ফর্ক লিফট্	ক্যাটারপ্লেয়ার	২০১৪	১	১	০
৩ টন ফর্ক লিফট্	গোদরেজ	২০১১	৪	৩	১
৩ টন ফর্ক লিফট্	হুন্দাই	২০১৪	৫	৫	০
৯ টন খালি কন্টেইনার হ্যান্ডলার	স্যানি	২০১৬	২	২	০
৯ টন খালি কন্টেইনার হ্যান্ডলার	হিস্টার	২০১৪	১	১	০
৪৫ টন রিচ স্ট্যাকার	স্যানি	২০১৬	২	২	০
টার্মিনাল ট্রাক্টর	কালমার	২০১১-২০১৬	৮	৬	২
ডক সাইড ক্রেন	মেটালনা	১৯৮৫	৩	৩	০
ডক সাইড ক্রেন	ইসকার	২০১৬	২	২	০
৫ টন ফর্ক লিফট্	গোদরেজ	২০১১	২	২	০
৫ টন ফর্ক লিফট্	টিসিএম	২০১৭	৪	৪	০
৩ টন ফর্ক লিফট্	টিসিএম	২০১৭	৬	৬	০
৫ টন ফর্ক লিফট্	জাঙ্গেইনরিচ	২০১৭	৪	৪	০
৩ টন ফর্ক লিফট্	জাঙ্গেইনরিচ	২০১৭	৪	৪	০

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ১৩: শিপিং এজেন্টের বিস্তারিত কার্যক্রম

তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে, মোংলা বন্দরে নিয়মিত কাজ করছে এমন শিপিং এজেন্টেরসংখ্যা ৪০ থেকে ৫০টি। প্রাথমিক ভাবে জাহাজ বন্দরে ভেড়ানোর জন্য শিপিং এজেন্টকে মূলত দু'টি কাজ করতে হয়। প্রথমত: জাহাজ যখন আসে তখন সেটা পোর্টকে ডিক্লেয়ার করতে হয়, জাহাজ বন্দরে ঢোকানোর জন্য। দ্বিতীয়ত: কাস্টমসকে ডিক্লার করতে হয়, জাহাজে কার কার কী পরিমাণ পণ্য আছে। পোর্ট ডিক্লারেশনে থাকে জাহাজের নাম, দৈর্ঘ্য, প্রস্থ, ড্রাফট, মালামালের পরিমাণ, আসবার তারিখ ইত্যাদি। এই তথ্যগুলো ইমেইল করে বন্দরের সংশ্লিষ্ট বিভাগে জানানো হয়, পাশাপাশি বার্থিং সভার মাধ্যমেও কর্তৃপক্ষকে এ বিষয়ে অবহিত করা হয়। আগে এই পদ্ধতিটি ম্যানুয়াল ছিল, হয় শিপিং এজেন্টদের বন্দরে যেতে হতো, অথবা বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে এসোসিয়েশন অফিসে আসতে হতো। উল্লেখ্য, বার্থিং এর অনুমতি পেতে শিপিং এজেন্টকে কোনো মাশুল পরিশোধ করতে হয় না। নিম্নে শিপিং এজেন্টের সামগ্রিক কার্যক্রম ধাপে ধাপে সবিস্তারে তুলে ধরা হলো।

ধাপ ১: শিপিং কোম্পানিতে পিডিএ প্রেরণ

বিদেশি জাহাজ কোম্পানিগুলো বা জাহাজের চার্টারার প্রতিষ্ঠান (প্রিন্সিপাল) বন্দরে জাহাজ পাঠানোর আগে শিপিং এজেন্টদের ব্যাপারে খোঁজখবর নেন। এক্ষেত্রে তারা মূলত দেখেন শিপিং এজেন্টদের মধ্যে কারা নিয়মিত কাজ করছে, তাদের কাজের গুণগত মান কেমন, টার্ন এরাউন্ড টাইম কতো নিয়েছে, পূর্বে কোনো হয়রানির ঘটনা ঘটিয়েছে কিনা ইত্যাদি। এই বিষয়গুলো পর্যালোচনা করে তারা কয়েকটি শিপিং এজেন্টকে প্রফর্মা ডিসবার্সমেন্ট একাউন্ট (পিডিএ) পাঠাতে বলে। বিশেষ করে ট্রাম্প ভেসেলগুলোর (যেগুলো সাধারণত একবারই আসে) ক্ষেত্রে এমনটি হয়ে থাকে।তবে লাইনার ভেসেল (বন্দরে বার বার আসে এমন) এর ক্ষেত্রে সাধারণত নির্দিষ্ট শিপিং এজেন্টই কাজ করে থাকে। এক্ষেত্রে নির্দিষ্ট শিপিং এজেন্টের সাথে শিপ ওর্নার বা চার্টারারের চুক্তি থাকে এবং তারা শুধু চুক্তিবদ্ধ শিপিং এজেন্টকে দিয়েই কাজ করান।

পিডিএ তৈরির জন্য জাহাজ কোম্পানি শিপিং এজেন্টকে জাহাজের বিস্তারিত তথ্য (পার্টিকুলারস্) প্রদান করে। শিপিং এজেন্টেরওপর ভিত্তি করে (জাহাজের গ্রস টনেজ, নেট টনেজ, ডেডওয়েট টনেজ, ড্রাফট ইত্যাদি) পোর্ট ট্যারিফ অনুযায়ী দিন প্রতি বন্দরে জাহাজের ভাড়া কতো হতে পারে সেটি হিসেব করে। সেই সাথে অন্তর্ভুক্ত করে মালামাল খালাসে সম্ভাব্য কতো দিন লাগতে পারে, তাদের নিজেদের কমিশন, কাস্টমসের খরচ, মিসেলেইনিয়াস খরচ ('বিবিধ খরচ' - সম্ভাব্য ঘুষ) ইত্যাদি। এসবের ওপর ভিত্তি করে শিপিং এজন্টরা পিডিএ তৈরি করে শিপিং কোম্পানিতে প্রেরণ করে।

ধাপ ২: শিপিং কোম্পানি কর্তৃক অ্যাপয়েন্ট পাওয়া

ট্রাম্প ভেসেল এর ক্ষেত্রে শিপিং এজেন্টের পাঠানো পিডিএ'গুলোতে উল্লেখিত সম্ভাব্য খরচাদিসহ অন্যান্য বিভিন্ন বিষয় পর্যালোচনা করে শিপিং কোম্পানি একটি শিপিং এজেন্ট নির্বাচন করে। আর লাইনার ভেসেল এর ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট শিপিং এজেন্টের পিডিএ'তে উল্লেখিত খরচাদি নিয়ে শিপিং কোম্পানির কোনো আপত্তি থাকলে পারস্পরিক আলোচনার ভিত্তিতে খরচাদি চূড়ান্ত করে শিপিং এজেন্টকে নিয়োগ (অ্যাপয়েন্ট) দেওয়া হয়। উল্লেখ্য, এ সম্পর্কিত যাবতীয় যোগাযোগ মেইলের মাধ্যমে সম্পন্ন হয়। সাধারণত জাহাজ ফেয়ার ওয়েতে পৌঁছানোর আগেই শিপ ওর্নার বা চার্টারার শিপিং এজেন্টের অ্যাকাউন্টে পিডিএ অনুযায়ী জাহাজের যাবতীয় খরচার টাকা পাঠিয়ে দেয়।

ধাপ ৩: শিপিং কোম্পানির কাছ থেকে ইটিএ জানা

শিপিং এজেন্ট অ্যাপয়েন্টমেন্ট পেয়ে যাওয়ার পর শিপিং কোম্পানিতে ইটিএ নোটিশ পাঠায়, অর্থাৎ শিপিং কোম্পানির কাছে জাহাজটির এক্সপেক্টেড টাইম অব এরাইভাল (ইটিএ) জানতে চায়। এর প্রেক্ষিতে শিপিং কোম্পানি নিয়োজিত এজেন্টকে জাহাজ ক্যাপ্টেনের বার্তা (মেসেজ)সহ ফেয়ার ওয়েতে জাহাজ পৌঁছানোর সম্ভাব্য সময় জানিয়ে দেয়। তথ্য সংগ্রহে উঠে এসেছে, সচরাচর জাহাজের প্রকৃত পৌঁছানোর সময় ইটিএ'র চেয়ে ১০ ঘন্টার বেশি ব্যবধান হয় না। সাধারণত, পারস্পরিক এই যোগাযোগ ফেয়ার ওয়েতে জাহাজ পৌঁছানোর ১৫ থেকে ২০ দিন আগে শুরু হয়ে যায়; কোনো কোনো ক্ষেত্রে দেড় থেকে দু'মাস আগে এই যোগাযোগ শুরু হয়।

ধাপ ৪: শিপিং কোম্পানির কাছ থেকে প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট সংগ্রহ

এ পর্যায়ে শিপিং এজেন্ট শিপিং কোম্পানির (জাহাজের মূল মালিক বা চার্টারার) কাছ থেকে বন্দরের জাহাজ ভেড়ানোর জন্য এবং শুল্কায়নের জন্য প্রয়োজনীয় নথিপত্র সংগ্রহ করে নেয়। এর অংশ হিসেবে শিপিং কোম্পানি এজেন্টকে বিএল এর অনুলিপি প্রেরণ করে। এই বিএল এ জাহাজে যে মালামাল আসবে সেগুলোর বিস্তারিত বিবরণসহ রপ্তানিকারক, এলসি'র তথ্য, আমদানিকারকের (কনসাইনি) তথ্য ইত্যাদি উল্লেখ করা থাকে। শিপিং এজেন্ট প্রিন্সিপাল এর কাছ থেকে বিএল পাওয়ার পর আমদানিকারককে (কনসাইনী) জাহাজের আগমণ এবং বিএল কোয়ান্টিটি সম্পর্কে জানিয়ে দেয় এবং তাকে কাস্টম ডিউটি ও অন্যন্য ট্যাক্স পরিশোধ করার অনুরোধ করে।

ধাপ ৫: বার্থিং সভায় জাহাজ আগমনের ঘোষণা

শিপিং এজেন্টস্ এসোসিয়েশনে প্রতি রবিবার এবং বৃহস্পতিবার সকাল ১১.০টায় বার্থিং সভা হয়। এই বার্থিং সভাটি মূলত টেলিকনফারেন্স, যেখানে অংশগ্রহণ করে মোংলা বন্দরের হারবার বিভাগের পক্ষ থেকে হারবার মাস্টার এবং ট্রাফিক বিভাগের পক্ষ থেকে পরিচালক (ট্রাফিক) বা একজন প্রতিনিধি ও শিপিং এজেন্টরা। এই সভায় শিপিং এজেন্টদের পক্ষ থেকে জানানো হয় যে আসছে সপ্তাহে কার কতোটি জাহাজ সম্ভাব্য আসতে পারে, কোন জাহাজে কী মালামাল আসবে, ইটিএ, ইটিডিসহ জাহাজগুলোর অন্যান্য প্রয়োজনীয় তথ্য। এছাড়া হারবার মাস্টারকে জানানো হয় যে কোন শিপিং এজেন্ট জাহাজকে কোন পয়েন্টে নোঙ্গর করাতে চাচ্ছে। এই তথ্যেও ভিত্তিতেই (দৈর্ঘ্য, প্রস্থ, ড্রাফট ইত্যাদি) মূলত হারবার মাস্টার কোন জাহাজ কোথায় নোঙ্গর করবে সেটির বরাদ্দ দিয়ে থাকে।

ধাপ ৬: অনলাইনে আইজিএম সাবমিট

শিপিং এজেন্ট বিএল এবং জাহাজ সম্পর্কিত তথ্যের ওপর ভিত্তি করে অনলাইনে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেম এ আইজিএম সাবমিট করে। উল্লেখ্য, একটি জাহাজে একটি বিএল'ও থাকতে পারে, আবার একাধিক বিএলও থাকতে পারে। তবে এগুলোর প্রেক্ষিতে সাবমিট করা আইজিএম একটিই হয়। শিপিং এজেন্ট অনলাইনে আইজিএম সাবমিট করা হয়ে গেলে আইজিএম এর কপি প্রিন্ট করে নেয়। শিপিং এজেন্টরা এই কাজটি জাহাজ ফেয়ারওয়েতে পৌঁছানোর সাধারণত পাঁচ থেকে সাত দিন আগেই করে রাখেন। পরে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিটের সময় প্রয়োজনীয় অ্যামেন্ডমেন্ট করে নেন।

ধাপ ৭: কাস্টমস থেকে ইমপোর্ট রোটেশন নম্বর সংগ্রহ

ইমপোর্ট রোটেশন নম্বর পেতে শিপিং এজেন্টকে আইজিএম এর তিনটি প্রিন্টেড কপি (কাস্টমস, রেভিনিউ ও শিপিং এজেন্টের জন্য), একটি জেনারেল গ্যারান্টি[৩৮] (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে), একটি ডিসচার্জিং গ্যারান্টি[৩৯] (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে) ফরোয়ার্ডিং[৪০]সহকাস্টম অফিস এর আইজিএম শাখায় সাবমিট করে। উল্লেখ্য, কাস্টম অফিসে এ যতো ধরনের ডকুমেন্টই জমা দেওয়া হোক না কেন, প্রতিটিতে দশ টাকার কোর্ট ফি সংযুক্ত করতে হয়।এগুলোর প্রেক্ষিতেই কাস্টম অফিস থেকে শিপিং এজেন্টকে ইমপোর্ট রোটেশন নম্বর বা আমদানি পালা দেওয়া হয়। উল্লেখ্য, এই প্রক্রিয়ায় এসি 'গৃহীত হইল' লিখে স্বাক্ষর করেন এবং আইজিএম এর একটি কপি, জেনারেল গ্যারান্টির একটি ফটোকপি ও ডিসচার্জ গ্যারান্টির মূল কপি শিপিং এজেন্টকে দিয়ে দেওয়া হয়। বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে আইজিএম সাবমিট হয়ে গেলে কাস্টম অফিস থেকে তালিকাভুক্তএকটি সার্ভে কোম্পানিকে নিয়োগ দেওয়া হয় জাহাজের মালামাল সার্ভে করার জন্য।

তথ্যদাতারা জানান, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজের ক্ষেত্রেমালামাল আমদানিতে শুধু অনলাইনে আইজিএম সাবমিট করলেই হয়ে যায়; পুনরায় কাস্টম অফিসে আইজিএম এর প্রিন্টেড কপি বা কোনো ধরনের গ্যারান্টি দেওয়ার প্রয়োজন হয় না। কিন্তু, মোংলা কাস্টম হাউস এর ক্ষেত্রে এগুলো বাধ্যতামূলক।

ধাপ ৮: শিপিং এজেন্ট কর্তৃক পিও অন বোর্ড ও পাইলটবুকিং

ইমপোর্ট রোটেশন নম্বর সংগ্রহের পর শিপিং এজেন্টকে কাস্টম অফিসে পিও অন বোর্ড বুকিং এবংমোংলা বন্দরের হারবার বিভাগে পাইলট বুকিং দিতে হয়।কাস্টম অফিসে কোন তারিখে জাহাজ আসছে, জাহাজে কী কী মালামাল আসছে সেগুলোতে জানিয়ে পিও অন বোর্ড বুকিং এর জন্য আবেদন করতে হয়; আর, এই পিও অন বোর্ড এর তত্ত্বাবধায়নেই জাহাজ থেকে মালামাল নামানো হয়।

ধাপ ৯: ফেয়ার ওয়েতে জাহাজ পৌঁছানোর জন্য অপেক্ষা

পিও অন বোর্ড ও পাইলট বুকিং হয়ে যাবার পর শিপিং এজেন্ট ফেয়ার ওয়েতে জাহাজ পৌঁছানোর জন্য অপেক্ষা করতে থাকে। এই সময়ে শিপিং এজেন্ট নিয়মিত প্রিন্সিপাল এবং জাহাজের ক্যাপ্টেনের সাথে যোগাযোগ রক্ষা করে।

ধাপ ১০: হিরণপয়েন্ট পাইলট স্টেশন থেকে জাহাজে বন্দর পাইলটের আরোহণ

জাহাজ ফেয়ার ওয়েতে পৌঁছানোর পর ভিএইচএফ রেডিও'র মাধ্যমে জাহাজের ক্যাপ্টেন পোর্ট কন্ট্রোল সাথে যোগাযোগ করে। হিরণপয়েন্ট পাইলট স্টেশনে অবস্থান করা বন্দরের পাইলট জাহাজের ক্যাপ্টেনের সাথে কথা বলে জাহাজের ড্রাফট জেনে নিয়ে চ্যানেলে জাহাজ ঢোকার অনুমতি ও প্রয়োজনী দিক নির্দেশনা প্রদান করে। জাহাজ হিরণপয়েন্ট পাইলট স্টেশন এলাকায় পৌঁছালে

---

[৩৮]জেনারেল গ্যারান্টিতে শিপিং এজেন্টকে এই মর্মে অঙ্গীকার করতে হয় যে, যদি জাহাজে ঘোষণার চেয়ে বেশি মালামাল আসে তাহলে সাপ্লিমেন্টারি আইজিএম দাখিল করা হবে।

[৩৯] ডিসচার্জিং গ্যারান্টিতে লিখিত দিতে হয় যে জাহাজে কী কী মালামাল আসবে এবং এটি কাস্টমস্ এ্যাক্ট এর কোন ধারায় পড়বে।

[৪০] ফরোয়ার্ডিং এ জাহাজের নাম, ক্যাপ্টেনের নাম, নেট টনেজ, জাহাজ কোন দেশি ফ্ল্যাগের, কোন পোর্ট থেকে আসছে, কী মালামাল নিয়ে আসছে, এ্যারাইভাল ডেট কবে ইত্যাদি তথ্য উল্লেখ করতে হয়।

পাইলট পোর্টের নৌযান ব্যবহার করে জাহাজে আরোহণ করেন এবং জাহাজের নিয়ন্ত্রণ নেন। উল্লেখ্য, শিপিং এজেন্ট কর্তৃক পাইলট বুকিং দেওয়ার পর পাইলট মোংলা বন্দর থেকে বন্দরের নিজস্ব নৌযান ব্যবহার করে হিরণপয়েন্টে চলে যায়। আবার, অনেক সময় সেইলিং এর পর পাইলট হিরণপয়েন্টে থেকে যায়। ঐ পাইলট পোর্টের নির্দেশক্রমে জাহাজে আরোহণ করে জাহাজের নিয়ন্ত্রণ নেয়।

ধাপ ১১: বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্টে জাহাজ পৌঁছিয়ে পাইলট কর্তৃক শিপিং এজেন্টকে অবহিতকরণ

বন্দরের হারবার বিভাগ কর্তৃক বরাদ্দকৃত বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্টে জাহাজ পৌঁছে দেবার পর পাইলট শিপিং এজেন্টের সাথে যোগাযোগ করে বার্থিং বা এংকরিং সম্পন্ন হবার সময় জানিয়ে দেয়। এরপরই প্রিভেন্টিভ অফিসার (পিও) অন বোর্ড[৪]শিপিং এজেন্ট,কাস্টমস কর্তৃক নিয়োগকৃত সার্ভেয়ার (বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে) ও আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে নিয়ে জাহাজে আরোহন করে।

ধাপ ১২: শিপিং এজেন্টের উপস্থিতিতে জাহাজে কাস্টমসের প্রয়োজনীয় কার্যক্রম সমাধা

শিপিং এজেন্ট জাহাজে আরোহণের সময় তার সাথে থাকে আইজিএম এবং ডিসচার্জ গ্যারান্টির অরিজিনাল কপি। এই দুইটি কাগজেই জাহাজের ক্যাপ্টেনের স্বাক্ষর নিতে হয়। পাশাপাশি নিম্নোক্ত কাগজগুলো ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে সংগ্রহ করতে হয়:

- মাস্টার অথরাইজেশন লেটার (জাহাজের শিপিং এজেন্ট হিসাবে কাজ করবার জন্য ক্যাপ্টেনের অনুমোদন)
- লাস্ট পোর্ট ক্লিয়ারেন্স
- এরাইভাল রিপোর্ট
- ডেক কার্গো ডিক্লারেশন (জাহাজের ডেকে কোনো মালামাল আছে কিনা)
- রিটেনশন কার্গো (যদি অন্য কোনো পোর্টের মাল জাহাজে থাকে)
- নিল লিস্ট (জাহাজে কী কী নেই তার তালিকা)
- শিপ'স মানি ডিক্লারেশন (জাহাজের একাউন্টে কতো টাকা আছে, সী'স কারেন্সি)
- ক্রু ডিক্লারেশন (জাহাজের ক্রুদের কার কাছে কতো টাকা বা আর কী কী আছে)
- স্টোর লিস্ট এর অরিজিনাল কপি

যে কোনো জাহাজের ক্ষেত্রে তিনটি স্টোর লিস্ট তৈরি করতে হয় (অরিজিনাল কপি, ডুপ্লিকেট কপি এবং ট্রিপ্লিকেট কপি। অরিজিনাল কপি জাহাজ ভেড়ার ২৪ ঘন্টার মধ্যে কাস্টমসে পেশ করতে হয়। ডুপ্লিকেট কপি দিতে হয় পিও অন বোর্ডকে এবং ট্রিপ্লিকেট কপি জাহাজ সেইল করার পর ডিপারচার রিপোর্ট এর সাথে ইজিএম শাখায় পেশ করতে হয়)। স্টোর লিস্টে স্বাক্ষর করেন জাহাজের পক্ষ থেকে ক্যাপ্টেন এবং কাস্টমসের পক্ষ থেকে পিও অন বোর্ড।

এই স্টোর লিস্টের জন্য একটি তৈরি করা ফরম্যাট আছে। স্টোর লিস্টে জাহাজে মজুদ যাবতীয় বিষয়ের বিবরণ উল্লেখ করতে হয়। উল্লেখ্য, স্টোর লিস্ট জাহাজের ক্যাপ্টেন নিজ দায়িত্বে আগে থেকেই তৈরি করে রাখেন এবং পরবর্তীতে শিপিং এজেন্টের দেওয়া ফরম্যাটের সাথে এঁটে দেন। কাগজপত্রের আনুষ্ঠানিকতা শেষ হবার পর পিও অন বোর্ড দেখেন যে কার্গোগুলো জাহাজ থেকে নামবে সেগুলোর আউটপাস হয়েছে কিনা অথবা স্পেশাল পারমিশনে নামবে কিনা (ডিসচার্জিং গ্যারান্টি আন্ডার সেকশন ৭৮)।

ধাপ ১৩: এমএমডি থেকে ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স সংগ্রহ

কাস্টম অফিসে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট করার পূর্বে শিপিং এজেন্টকে এমএমডি অফিস থেকে জাহাজের ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স নিতে হয়। এই ক্লিয়ারেন্স পেতে এমএমডি'তে জমা দেওয়া কাগজপত্রের তালিকায় রয়েছে ক্রু লিস্ট, এরাইভাল রিপোর্ট, কার্গো ডিক্লারেশন, নন-এশিয়াটিক (জাহাজে এশিয়ার বাইরের নাবিক কতো জন আছে তার তালিকা), রিটেনশন কার্গো লিস্ট এবং পোর্ট এস্টেট কন্ট্রোল (পিএসসি)। এসবের ভিত্তিতে এমএমডি থেকে জাহাজের ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স দেওয়া হয়।

ধাপ ১৪: কাস্টমসে ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট

জেনারেল গ্যারান্টির শর্তানুযায়ী শিপিং এজেন্টকে জাহাজ ভেড়ার ২৪ ঘন্টার মধ্যে কাস্টমসে জাহাজ এর ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিট করতে হয়। এখানে অন্যান্য নথিপত্রের সাথে দিতে হয় এমএমডি থেকে পাওয়া ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স। উল্লেখ্য, ফাইনাল এন্ট্রি সাবমিটের সময় ইনওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স না থাকলে ফাইলকে অসম্পূর্ণ হিসেবে বিবেচনা করা হয়। ফাইলে অন্যান্য নথিপত্র হিসাবে থাকে ধাপ-১২ তে উল্লেখিত দলিলাদি। এগুলোর প্রতিটিতে পিও অন বোর্ডের স্বাক্ষর থাকতে হয়। উল্লেখ্য, কাস্টমসের রামেজ টিম (তদন্ত দল) যখন জাহাজে যায়, তখন তারা এই দলিলাদির ভিত্তিতেই জাহাজে তদন্ত পরিচালনা করে।

---

[৪]পিও অন বোর্ড সাধারণ সহকারি রাজস্ব কর্মকর্তা পদ মর্যাদার হয়ে থাকেন।

ধাপ ১৫: শিপিং এজেন্ট ও জাহাজ ক্যাপ্টেন কর্তৃক এসওএফ তৈরি

একটি জাহাজের ফেয়ার ওয়েতে আসা থেকে শুরু করে ফিরে যাওয়া পর্যন্ত প্রতিটি কার্যক্রমে কী পরিমাণ সময় লাগছে সেগুলোর সূক্ষ্মাতিসূক্ষ্ম হিসাব রাখা হয়। উদাহরণ স্বরূপ: হিসেব রাখা হয় 'ভেসেল অ্যারাইভড্ অ্যাট মোংলা ফেয়ারওয়ে বয় এংকরেজ অব মোংলা পোর্ট এট ০৯৪৫ আওয়ারস্ অন ২০ জুন ২০১৬', 'নোটিশ অব রেডিনেস টেন্ডারড বাই মাস্টার বাই ইমেইল অ্যাট মোংলা ফেয়ারওয়ে বয় এংকরেজ পয়েন্ট এট ০৯৪৫ আওয়াস্ অন ২০ জুন ২০১৬', 'পাইলট বোর্ডেড অন দ্য ভেসেল অ্যাট হিরণ পয়েন্ট পাইলট স্টেশন অব মোংলা পোর্ট অ্যাক্ট ০৬০০ আওয়ারস্ অ্যান্ড বার্থিং কমপ্লিটেড অ্যাট ১০৩০ আওয়ারস্', 'ভেসেল ওয়াজ ওয়েইটিং ফর নেক্সট্ অ্যাভেইলেভেল টাইড অন ২১ জুন ২০১৬', 'এজেন্ট অনবোর্ড অ্যাট ১৩১০ আওয়ারস্', 'কাস্টমস ফরমালিটিস্ অ্যান্ড এজেন্ট ফরমালিটিস্ কমপ্লিটেড অ্যাট ১৫০০ আওয়ারস্', 'স্টিভিডোর গ্যাং অন বোর্ড অ্যাট ১৫১০ আওয়ারস্' ইত্যাদি। এভাবে তৈরিকৃত বিস্তারিত বর্ণনাকে শিপিং এর ভাষায় স্টেটমেন্ট অব ফ্যাক্ট (এসওএফ) হিসেবে অভিহিত করা হয়। এই এসওএফ ক্যাপ্টেন যেমন তৈরি করে, তেমনি তৈরি করে শিপিং এজেন্ট। পরবর্তীতে এই দুই এসওএফকে তারা নিজেদের মধ্যে মিলিয়ে দেখে।

ধাপ ১৬: ট্রেজারি শাখায় জাহাজের লাইট ডিউজ প্রদান

লাইট ডিউজ সরকারের রাজস্বের অংশ। যে বাতিঘরগুলো আছে, সেগুলোর জন্য সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে মাশুল পরিশোধ করতে হয়। এই ধাপে শিপিং এজেন্টকে কাস্টমসে নির্দিষ্ট জাহাজের লাইট ডিউজ বাবদ অর্থ পরিশোধ করতে হয়। জাহাজের গ্রস টনেজের ওপর টন প্রতি ৫ টাকা হারে লাইট ডিউজ দিতে হয়। মূলত এই টাকা জমা হয় ডিজি শিপিং এর একাউন্টে।

ধাপ ১৭: এমএমডি থেকে এনওসি ও আউটওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স সংগ্রহ

একটি জাহাজের সমুদ্রে চলাচল উপযোগিতার প্রমাণ স্বরূপ বিভিন্ন ধরনের সনদ থাকতে হয়। এই সনদগুলোর সঠিকতা বাংলাদেশ সরকারের পক্ষ থেকে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে মার্কেন্টাইল মেরিন ডিপার্টমেন্ট (এমএমডি)। জাহাজ নোঙ্গর করার পর শিপিং এজেন্টকে ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে জাহাজের যাবতীয় মূল সনদ (সেফটি ইকুইপমেন্ট সার্টিফিকেটসহ ১৯টির অধিক সনদ) সংগ্রহ করে এমএমডি'তে দাখিল করে এই অফিস থেকে শিপিং এজেন্টকে জাহাজের জন্য এনওসি সংগ্রহ করতে হয়। পাশাপাশি জাহাজ বন্দর ছেড়ে চলে যাওয়ার অনুমতি স্বরূপ এখান থেকে আউটওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স সংগ্রহ করতে হয়।

এই সনদের ফাইল শিপিং এজেন্টের কাছে থাকা নিশ্চিত করে যে কোনো জাহাজ পোর্ট ক্লিয়ারেন্স ছাড়া বন্দর ত্যাগ করবে না। কারণ কোনো ধরনের দ্বন্দ্বের কারণে যদি কোনো জাহাজ পোর্ট ক্লিয়ারেন্স না নিয়েই বন্দর ছেড়ে চলে যায়, তখন যাবতীয় দায়-দায়িত্ব এসে পড়ে শিপিং এজেন্টেরওপর। তাই এটি শুধু পোর্ট ক্লিয়ারেন্স নেওয়া, না নেওয়ার সাথে সম্পর্কিত নয়, এটি শিপিং এজেন্টের পাওনা পিডিএ'র অর্থের ব্যাপারেও নিশ্চতা প্রদান করে। আর এই সনদ ছাড়া জাহাজ পৃথিবীর কোনো বন্দরেই ভিড়তে পারবে না। আবার এই সনদ নিয়ে শিপিং এজেন্টরা জাহাজ কোম্পানিকে নাস্তানাবুদ করেন এমনও নজির রয়েছে অনেক। বিশেষ করে সরকার নির্ধারিত ন্যূনতম রেটের (ডেড ওয়েট দশ হাজার টন পর্যন্ত শিপিং এজেন্টের কমিশন ১০০০ ডলার এবং এর উপরে ২০০০ ডলার, যা বাংলাদেশ ব্যাংক কর্তৃক নির্ধারিত) চাইতেও কম রেটে যে সকল শিপিং এজেন্ট কাজ করেন, তারা এই সনদগুলো নিয়ে নানাভাবে হয়রানি করে শিপিং কোম্পানির কাছ থেকে অর্থ আদায় করেন।

ধাপ১৮: পোর্ট হেলথএ গ্যারান্টি সাবমিট ও এনওসি সংগ্রহ

পোর্ট হেলথ এ শিপিং এজেন্টকে একটি গ্যারান্টি (১৫০ টাকার নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পে, সাথে থাকবে মেরিটাইম ডিক্লারেশন, ক্রু লিস্ট, এরাইভার রিপোর্ট, সেটিনেটশন সার্টিফিকেটের মূল কপি) ফটোকপিসহসাবমিট করে এনওসি সংগ্রহ করতে হয়। পোর্ট হেলথ গ্যারান্টির ফটোকপি রেখে মূল কপি শিপিং এজেন্টকে ফেরত দিয়ে দেয়। এই বিভাগের পক্ষ থেকে একজন কোয়ারেনটাইন অফিসার (হেলথ ইন্সপেক্টর) জাহাজ পরিদর্শন করেন; যিনি মূলত জাহাজে কোনো স্বাস্থ্য ঝুঁকি আছে কিনা সেটি পর্যবেক্ষণ করেন। উল্লেখ্য, পোর্ট হেলথ বিভাগনিজস্ব ব্যবস্থাপনাতেই জাহাজে যায়।

ধাপ ১৯: ইনকাম ট্যাক্স অফিস থেকে এনওসি সংগ্রহ

এই এনওসিতে মূলত ঘোষণা করা হয় যে নির্দিষ্ট জাহাজে সরকারের কোনো ধরনের ট্যাক্স পাওনা নেই বা বকেয়া নেই। উল্লেখ্য, যদি জাহাজ বন্দর থেকে কোনো রপ্তানি পণ্য নিয়ে যায় তাহলে এই সনদ পেতে হলে পূর্বেই ইনকাম ট্যাক্স পরিশোধ করতে হবে। আর যদি জাহাজ খালি যায় সে ক্ষেত্রে ঘোষণা করতে হবে যে জাহাজে কোনো রপ্তানি পণ্য নেই। এই এনওসি শিপিং এজেন্টরা অনেক সময় জাহাজ আসার আগেই সংগ্রহ করে রাখেন। আবার অনেকে জাহাজ আসার পরে সংগ্রহ করেন। তবে এটি অবশ্যই জাহাজ ছেড়ে যাবার আগে সংগ্রহ করতে হয়।

ধাপ ২০: মোংলা পোর্ট থেকে এনওসি সংগ্রহ

পোর্টের হিসাব বিভাগ থেকে জাহাজের অনাপত্তি পত্র গ্রহণের জন্য শিপিং এজেন্টকে নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্পের মাধ্যমে আবেদন করতে হয় এবং সেই সাথে দাখিল করতে হয় জাহাজের ড্রাফটস সার্ভে রিপোর্ট। নিয়ম অনুযায়ী আবেদন পত্র দাখিলের চার ঘন্টার মধ্যে পোর্ট এর সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে এই সেবা দিতে হয়। এই এনওসি'টিতে মূলত থাকে যে নির্দিষ্ট জাহাজের জামানত স্বরূপ পোর্টের কাছে পর্যাপ্ত পরিমাণ অর্থ জমা করা আছে, যদি এই জাহাজকে কাস্টমস পোর্ট ক্লিয়ারেন্স দেয় তাহলে পোর্টের হিসাব বিভাগের কোনো আপত্তি নেই। একটি নির্দিষ্ট তারিখ পর্যন্ত বৈধতা দিয়ে এই এনওসি পোর্টের হিসাব বিভাগ থেকে শিপিং এজেন্টকে দেওয়া হয়।

ধাপ ২১: কাস্টমস থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ

কোনো জাহাজকে বন্দর ত্যাগের ন্যূনতম ২৪ ঘন্টা পূর্বে জাহাজের মাস্টার কর্তৃক কাস্টমসে পোর্ট ক্লিয়ারেন্সর জন্য আবেদন করতে হয়। জাহাজ মাস্টারের পক্ষ হতে শিপিং এজেন্টকে প্রয়োজনীয় সকল অনাপত্তি সনদ ও নথিপত্র সমেত কাস্টমসে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স এর জন্য আবেদন করে। কাস্টমস অ্যাক্ট ১৯৬৯ এর ৫১ ধারা অনুযায়ী বোঝাইকৃত বা খালি যেকোনো ধরনের সমুদ্রগামী জাহাজকে বন্দর ত্যাগের পূর্বে কাস্টমস থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স মঞ্জুর হতে হবে। উল্লেখ্য, এই আইনানুযায়ী কাস্টমসের পোর্ট ক্লিয়ারেন্স পেশ না করা হলে কোনো পাইলট জাহাজের দায়িত্ব গ্রহণ করবেন না। শিপিং এজেন্ট পোর্ট ক্লিয়ারেন্স নিয়ে জাহাজের সকল মূল সনদ সাথে নিয়ে বন্দরে চলে যান। উল্লেখ্য, একটি পোর্ট ক্লিয়ারেন্সের বৈধতা থাকে ৪৮ ঘন্টা পর্যন্ত। এর মধ্যে জাহাজ ছেড়ে যেতে না পারলে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স এমেন্ডমেন্ট করতে হয়। পোর্ট ক্লিয়ারেন্স পেতে প্রয়োজনীয় কাগজপত্রের তালিকায় রয়েছেঃ

- মাস্টার অথোরাইজেশন লেটার
- পোর্ট থেকে পাওয়া এনওসি
- এমএমডি থেকে আউটওয়ার্ড ক্লিয়ারেন্স
- নটিক্যাল সার্ভেয়ারের এনওসি (এমএমডি)
- পোর্ট ডিউজ এক্সেমপ্শান
- লাইট ডিউজ এর পেমেন্ট কপি
- পোর্ট হেলথের এনওসি
- ইনকাম ট্যাক্স থেকে প্রাপ্ত এনওসি

ধাপ ২২: হারবার বিভাগে পাইলট বুকিং

শিপিং এজেন্ট পোর্ট ক্লিয়ারেন্স হাতে পাবার পর মোংলা বন্দরের হারবার বিভাগে পাইলট বুক করে। এই পাইলটই দিকনির্দেশনা দিয়ে বার্থিং বা এংকরিং পয়েন্ট থেকে হারবারিয়া পর্যন্ত জাহাজকে পৌঁছে দেয়।

ধাপ ২৩: পোর্ট হেলথ থেকে হেলথ সার্টিফিকেট সংগ্রহ

জাহাজ চলে যাবার সাত দিনের মধ্যে পোর্ট হেলথ থেকেহেলথ সার্টিফিকেট সংগ্রহ করতে হয়, যেটি পরবর্তীতে কাস্টমসে জমা দিতে হয়। এই সার্টিফিকেটটি পেতে পোর্ট হেলথ থেকে একটি ফরম্যাট দেওয়া হয়, যেটিতে জাহাজ ছাড়ার আগে অবশ্যই জাহাজের ক্যাপ্টেনের স্বাক্ষর নিতে হয়। ক্যাপ্টেনের স্বাক্ষরসহ এই ফরম্যাট এবং ডিপারচার রিপোর্ট পুনরায় পোর্ট হেলথ এ জমা দিয়ে সেখানে থেকেহেলথ সার্টিফিকেট সংগ্রহ করতে হয়।

ধাপ২৪: মোংলা কাস্টম এর ইজিএম শাখায় ইজিএম দাখিল

জাহাজ চলে যাবার পর শিপিং এজেন্টকে প্রথমে এসাইকুডাতে ইজিএম সাবমিট করতে হয় এবং এরপর ইজিএম এর কপি কাস্টমসের ইজিএম শাখায় নিম্ন বর্ণিত দলিলাদিসহ পেশ করতে হয়।

- ইজিএম
- ডিপারচার রিপোর্ট (জাহাজ কখন বন্দর ত্যাগ করলো, কিভাবে করলো, জাহাজে মালামাল কী ছিল ইত্যাদি)
- স্টোর লিস্ট এর ট্রিপলিকেট কপি
- পোর্ট হেলথের সনদ

সংযুক্তি ১৪: কন্টেইনার পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে সিএন্ডএফ এজেন্টের কাজের ধাপসমূহ

ধাপ ১: আমদানিকারক কর্তৃক সিএন্ডএফ এজেন্ট নিযুক্তকরণ

আমদানির জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট প্রথমে রপ্তানিকারকের ব্যাংক থেকে আসে আমদানিকারকের ব্যাংক এ। এই প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয় আমদানি করা মালামাল বন্দরে পৌঁছানোর পূর্বেই। ব্যাংক আমদানিকারককে এই ডকুমেন্টগুলো প্রদান করে। একটি কনসাইনমেন্ট এর শুল্কায়নের জন্য আমদানিকারক প্রথমে যোগাযোগ করেন একজন দক্ষ সিএন্ডএফ এজেন্টের সাথে। মালামাল শুল্কায়নের জন্য তিনি সিএন্ডএফকে প্রয়োজনীয় সকল নথিপত্র প্রদান করেন। এর মধ্যে থাকে,

- বিল অব ল্যাডিং (বিএল)
- কমার্শিয়াল ইনভয়েস (রপ্তানিকারকের তৈরি করা)
- প্রো ফর্মা ইনভয়েস (এলসি খোলার সময় আমদানিকারক যে যে মালামাল আমদানিকরতে ইচ্ছুক সেটির তালিকা, এটি মূলত একটি চাহিদাপত্র)
- প্যাকিং লিস্ট
- ডিটেইলস্ প্যাকিং লিস্ট (একই কন্টেইনারে একাধিক কার্টন আসলে কোন কার্টনে কী আছে তার তালিকা)
- এলসি
- এলসিএ
- সার্টিফিকেট অব অরিজিন (যে দেশ থেকে মালামাল আমদানি করা হবে সে দেশের চেম্বার অব কমার্স প্রদান করবে)
- বিল অব এক্সচেঞ্জ
- ইনস্যুরেন্স
- ভ্যাট রেজিস্ট্রেশন ইত্যাদি

ধাপ ২: সিএন্ডএফ এজেন্ট কর্তৃক খসড়া বিল অব এন্ট্রি প্রস্তুতকরণ

নিযুক্ত সিএন্ডএফ এজেন্ট সমস্ত নথিপত্র পরীক্ষা নিরীক্ষা করে একটি খসড়া বিল অব এন্ট্রি তৈরি করেন এবং কাস্টমসের প্রক্রিয়া সম্পন্ন করার জন্য একটি ফাইল প্রস্তুত করে।

ধাপ ৩: ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্ক কর্তৃক আইজিএম ও ডকুমেন্ট চেক

কাস্টম অফিসে সিএন্ডএফ এজেন্টের প্রথম কাজ প্রস্তুত করা ফাইলটি ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্কের হাতে দেওয়া। ক্লার্ক শিপিং এজেন্টের সাবমিট করা আইজিএম ও সিএন্ডএফ এজন্টের সাবমিট করা খসড়া বিল অব এন্ট্রি ও অন্যান্য নথিপত্র ক্রসচেক করেন। উল্লেখ্য, এই ডকুমেন্টগুলো সাবমিট করার আগে শিপিং এজেন্ট কাস্টমসের ইমপোর্ট সেকশনে আইজিএম (ইমপোর্ট জেনারেল মেনিফেস্ট) সাবমিট করে। এটি মূলত অনলাইনে সাবমিট করতে হয়। এখানে শিপিং এজেন্ট জাহাজে যে পণ্যগুলো আসবে তার সম্পূর্ণ ডিক্লারেশন দেয়। আইজিএম এ বিওএল (বিল অব ল্যাডিং) ও কন্টেইনার নম্বরসহ শিপিং এজেন্টে ডিক্লারেশন দেয়। কাস্টমসেূলত শিপিং এজেন্ট প্রদানকৃত তথ্য ও সিএন্ডএফ এজেন্ট প্রদানকৃত তথ্য মিলিয়ে দেখে যে তথ্য সঠিক আছে কিনা। সবকিছু ঠিক থাকলে ক্লার্ক ফাইলটি লজমেন্ট সেকশনে সিরিয়াল বা রেজিস্টার করার জন্য পাঠিয়ে দেন।

ধাপ ৪: লজমেন্ট সেকশনে কনসাইনমেন্ট রেজিস্ট্রিকরণ

সিএন্ডএফ এজেন্ট ফাইল নিয়ে আসেন লজমেন্ট সেকশনে। সেখানে রাখা রেজিস্টারে কনাসাইনমেন্টটি রেজিস্ট্রি করতে হয়। এই রেজিস্টার বইয়ে এন্ট্রি দেওয়ার কাজটি সাধারণত সিএন্ডএফ এজেন্টরাই করে থাকেন। রেজিস্ট্রেশনের সিরিয়াল নম্বরে লজমেন্ট সেকশনের ক্লার্ক এই সিল দিয়ে দেন।

ধাপ ৫: সিএন্ডএফ এজেন্ট এসোসিয়েশনে অ্যাসাইকুডাতে বিল অব এন্ট্রি তৈরি ও প্রিন্ট

এই প্রক্রিয়ায় সিএন্ডএফ এজেন্ট এসোসিয়েশন এ আমদানির তথ্য অনলাইনে এন্ট্রি করতে হয়। সিএন্ডএফ এজেন্ট পূর্বেই এর তৈরিকৃত খসড়া বিল অব এন্ট্রি দেখে অ্যাসোসিয়েশনের কম্পিউটার অপারেটর অ্যাসাইকুডাতে বিল অব এন্ট্রি তৈরি করেন এবং প্রিন্টেড কপি সিএন্ডএফ এজেন্টকে দেন। এই প্রমাণ স্বরূপ একটি সীল দেওয়া হয়। উল্লেখ্য, এর জন্য এসোসিয়েশন নির্ধারিত ফি রয়েছে এবং এই ফি এর বিপরীতে সমপরিমাণ অর্থের রশিদ দিতে হয়। প্রথম এক হাজার টনে এসোসিয়েশনের ফি ৩৩০ টাকা। এর পর প্রতি হাজার টনে ৫০ টাকা হারে অতিরিক্ত দিতে হয়।

ধাপ ৬: আইজিএম শাখায় নোটিং

এসোসিয়েশন থেকে বিল অব এন্ট্রির প্রিন্টেড কপি নিয়ে সিএন্ডএফ এজেন্ট কাস্টমসের আইজিএম শাখায় জমা দেন। আইজিএম শাখার ক্লার্ক আইজিএম'এ বিল অব এন্ট্রি নম্বর, সিএন্ডএফ এর নাম তুলে নোটিং করেন। আইজিএম এর মূল কপি থেকে যায়

কাস্টমসে। উল্লেখ্য, এ ধাপে কাস্টমস থেকে সিএন্ডএফ এজেন্টকে একটি নম্বর দেওয়া হয়, যেটিকে নোটিং বা 'সি' নম্বর বলা হয় এবং সেখানে সিল দেওয়া হয়।

ধাপ ৭: নির্দিষ্ট গ্রুপে ফাইল এন্ট্রিকরণ

আইজিএম শাখায় নোটিং হয়ে যাবার পর ফাইলটি ট্রানজিট হয়ে অ্যাপ্রেইজিং শাখার নির্দিষ্ট গ্রুপ ক্লার্কের কাছে যায়। উল্লেখ্য, মোংলা কাস্টম হাউজে এ ধরনের চারটি গ্রুপ আছে। গ্রুপ ক্লার্ক একটি নির্দিষ্ট রেজিস্টার খাতায় রেজিস্ট্রি করে ফাইলটি পুনরায় সিএন্ডএফ এজেন্টকে দিয়ে দেন।

ধাপ ৮: অ্যাপ্রেইজিং হলে নোট শিট ফর্মে বিল অব এন্ট্রি ও গ্রুপ নম্বর প্রদান

সিএন্ডএফ এজেন্ট ফাইল নিয়ে অ্যাপ্রেইজিং হল এর কম্পিউটার সেকশনে যান। সেখান থেকে নোট শিট ফর্ম সংগ্রহ করতে হয়। এই ফর্মে একজন উচ্চমানসহকারি বিল অব এন্ট্রি নম্বর এবং গ্রুপ নম্বর লিখে স্বাক্ষর করে গ্রুপ এআরও'কে মার্ক করে দেন। উল্লেখ্য, সিএন্ডএফ এজেন্টের তৈরি করা ফাইলটির একপাশে থাকে নোট শিট এবং অন্য পাশে থাকে যাবতীয় ডকুমেন্ট।

ধাপ ৯: গ্রুপে বিভিন্ন স্তরের কর্মকর্তা কর্তৃক ফাইল নিরীক্ষা

গ্রুপ নম্বর প্রদান করে গ্রুপ এরআরও'কে মার্ক করে দেওয়ার পর ফাইল নিয়ে যেতে হয় সংশ্লিষ্ট গ্রুপ এআরও'র কাছে। গ্রুপ এআরও সমস্ত নথিপত্র পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করে দেন। একই ভাবে আরও সমস্ত ডকুমেন্ট আবার পরীক্ষা করেন এবং স্বাক্ষর করে পোর্ট কাস্টমস (যেটি মোংলাতে অবস্থিত) এর এক্সামিন শাখার এসি'কে মার্ক করেন।

বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে এআরও এর কাছে ফাইল যাবার পর তিনি একটি পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরি করেন এবং স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করেন। আরও ফাইল দেখার পর স্বাক্ষর করে এসি'কে মার্ক করেন। এসি দেখে স্বাক্ষর করেন। এক্ষেত্রের পণ্যের গুরুত্ব বুঝে কোনো কোনো ফাইল এসি পর্যন্তই যায়, আবার কোনো কোনো ফাইল জেসি, ডিসি, এমনকি কমিশনার পর্যন্তও যেতে পারে। এভাবে পাশ হয়ে যাবার পর ফাইলটি পুনরায় আরও এর মাধ্যম হয়ে চলে আসে এআরও এর কাছে এবং এর প্রেক্ষিতে অ্যাসেসমেন্ট করা হয়।

ধাপ ১০: সিএন্ডএফ কর্তৃক ফাইল পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্কের কাছে পেশ

পোর্ট কাস্টমসের এসি'কে মার্ক করে দেওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্ট নিজে ফাইল নিয়ে মোংলা বন্দর এলাকায় অবস্থিত পোর্ট কাস্টমসের অফিসে যান এবং অফিসের ক্লার্কের কাছে ফাইল পেশ করেন। ক্লার্ক সমস্ত নথিপত্র পরীক্ষা করে একটি নির্দিষ্ট রেজিস্টারে এন্ট্রি করেন। উল্লেখ্য, এই এন্ট্রিকরণের কাজ কখনো ক্লার্ক নিজে করেন, আবার কখনো সিএন্ডএফ এজেন্ট করেন। এরপর ক্লার্ক সমস্ত পণ্যের বিবরণ দিয়ে নির্দিষ্ট ফরমেটে একটি তালিকা তৈরি করেন এবং শুল্ক গোয়েন্দার অভিযোগ না থাকলে নোট শিট'এ 'কোনো অভিযোগ পাওয়া যায় নি' এই মর্মে স্বাক্ষর করে ফাইল এসি'র কাছে প্রেরণ করেন।

ধাপ ১১: এসি কর্তৃক পরীক্ষণের জন্য আরও এবং এআরও কে মার্ককরণ

এসি কাগজপত্র দেখে স্বাক্ষর করে 'পরীক্ষণ রিপোর্ট দিন' এই মর্মে নির্দিষ্ট এইচএস কোড এর ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট একজন আরও এবং দুইজন এআরও'কে মার্ক করে দেন। এখানে মনোনয়ন পেয়ে যাবার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে কায়িক পরীক্ষণের জন্য কন্টেইনার কিপ ডাউন দিতে বলা হয়।

ধাপ ১২: পোর্টেরসহকারী ট্রাফিক ম্যানেজার বরাবর প্রেয়ার জমা দান

একই সময়ে সিএন্ডএফ এজেন্টকে মোংলা বন্দরের জেটি এলাকায় অবস্থিত ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারেসহকারি ট্রাফিক অফিসার বা ট্রাফিক অফিসারের কাছে ট্রাফিক ম্যানেজারকে অ্যাড্রেস করে একটি আবেদন (প্রেয়ার) জমা দিতে হয়। এই আবেদনের সাথে মূল ইনভয়েস ও প্যাকিং লিস্ট, বিএল এবং বিল অব এন্ট্রির একটি কপি দিতে হয়। এখান থেকে আবেদন সই হয়ে যাবার পর বন্দরের অ্যাপ্রেইজিং শাখায় আবেদনটি জমা দিতে হয়। এখানে সিএন্ডএফ ও আমদানিকারকের নাম, কী পরিমাণ মালামাল আছে ইত্যাদি লিখেআবেদনটি খাতায় এন্ট্রি করা হয়। এর পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে কন্টেইনার ব্যবস্থাপনায় (প্লেসমেন্ট) ব্যবহৃত স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার ব্যবহারের জন্য এটিও'র কাছে ইনডেন্ট দিতে হয়। এটিও ইনডেন্টে সই করার পর এটি যায় টিও'র স্বাক্ষরের জন্য। টিও এর স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর ইনডেন্টটি ইনডেন্ট সেকশনে জমা দিতে হয়। এখানে রেজিস্টারে এন্ট্রি হয়ে যাবার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের জন্য নির্দিষ্ট চার্জ পরিশোধ করতে হয়। মূল্য পরিশোধিত হবার পর ইনডেন্টের একটি যায় স্ট্রাডেল ক্যারিয়ার এর ড্রাইভার এর কাছে এবং এক কপি যায় এক্সামিন শাখার ট্রাফিক ইন্সপেক্টরের কাছে। উল্লেখ্য, ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশন এর নিজস্ব অপারেটর এর মাধ্যমে কন্টেইনার ব্যবস্থাপনা করা হয়।

এছাড়া, ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশনে আরেকটি ইনডেন্ট দিতে হয় মালামাল ওজন করার জন্য, অর্থাৎ ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য। উল্লেখ্য, এই বন্দরে কী সরকারি, কী বেসরকারি, সকল ধরনের কন্টেইনারাইজ পণ্যের শতভাগই ওজন করতে হয়। এসি যখন একটি মাল পরীক্ষা করার কথা বলে, তখন ফাইলে মালটির ওজন লিখে দেন। তবে সংখ্যা ভিত্তিক পণ্য (কসমেটিক আইটেম) ওজন করতে হয় না।

পোর্টে কাজ করার জন্য সিএন্ডএফ এজেন্ট ক্লার্কদের যেকোনো একজনের কাছে সমস্ত কাগজপত্র দিয়ে দেন। তিনিই সমস্ত সেকশনে ফাইল নিয়ে গিয়ে প্রয়োজনীয় কাজ সমাধা করে কাগজপত্র সিএন্ডএফ এজেন্টের হাতে বুঝিয়ে দেন। যে ক্লার্কের সাথে যে সিএন্ডএফ এজেন্টের সম্পর্ক ভালো সে তাকে কাজ দেয়। তথ্যদাতাদের একজন জানান, বন্দরে পেশ করা এই কাগজপত্রে অনেকগুলো স্বাক্ষর পরে। এগুলো সংগ্রহের জন্য যদি তারা নিজেরা দৌড়াদৌড়ি করেন তাহলে আর মালামাল খালাশের জন্য অন্যান্য প্রয়োজনীয় কাজকর্ম করতে পারবেন না।

ধাপ ১৩: মনোনীত এআর ও আরও এর উপস্থিতিতে কন্টেইনার ইয়ার্ডে মালামাল পরীক্ষা

কন্টেইনার ওয়েট হয়ে যাবার পর জেটিতে কিপ ডাউন করা হয়। এ সময় স্ক্রিনিং এর জন্য আরও, এআরও উপস্থিত হন। এসি এর স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর মনোনীত আরও এবং এআরও কন্টেইনার ইয়ার্ডে চলে যান। তাদের উপস্থিতিতে পোর্টের কারপেন্টার (যে কন্টেইনারের সীল কাটে) কাগজপত্রের সাথে সীল নম্বর, কন্টেইনার নম্বর ইত্যাদি মিলিয়ে দেখেন। সবকিছু ঠিক থাকলে সীল কাটা হয়। সীল কাটার পর কন্টেইনার থেকে সম্পূর্ণ মালামাল বের করে আনা হয়, যেটি আগে করা হতো না। বিল অব ল্যাডিং অনুযায়ী তারা কন্টেইনারের সমস্ত মালামাল পরীক্ষা করে দেখেন। উল্লেখ্য, কন্টেইনার খোলার সময় সাধারণত এআরও একজন বা দুইজন, আরও কখনো থাকেন, আবার কখনো পরে যান, এসি'ও কখনো থাকেন বা পরে যান। অর্থাৎ কন্টেইনার খোলার সময় অবশ্যই কাস্টমসের একজন প্রতিনিধি উপস্থিত থাকেন। এছাড়া সিএন্ডএফ এর প্রতিনিধি একজন বা দুইজন, আমদানিকারকের প্রতিনিধি একজন বা দুইজন, আমদানিকারকের চাহিদা অনুযায়ী একজন সার্ভেয়ার, পোর্টের ট্রাফিক ইন্সপেক্টর, টালি ক্লার্ক এবং কারপেন্টার উপস্থিত থাকেন। উল্লেখ্য, কন্টেইনার পণ্যের ক্ষেত্রে আমদানিকারকের সার্ভেয়ার কখনো থাকেন, আবার কখনো থাকেন না। তবে বাল্ক পণ্যের ক্ষেত্রে অবশ্যই আমদানিকারকের সার্ভেয়ার উপস্থিত থাকেন।

কন্টেইনার পণ্যের ক্ষেত্রে শতভাগ মালামালের কায়িক পরীক্ষা করা হয়। কন্টেইনারে কোনো পণ্য প্যাকেটে থাকলে প্যাকেট কেটে মালামাল মিলিয়ে দেখা হয়। এতে করে অনেক প্যাকেট ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়ে। তথ্যদাতারা জানিয়েছেন, এতে ব্যবসায়ীরা পরবর্তীতে মালামাল বিক্রি করতে বিপাকে পড়ছেন। পূর্বে যেখানে দিনে ৫০ থেকে ৮০টি কন্টেইনারের ফিজিক্যাল এক্সামিন করা হতো, এখন সেখানে এক কনসাইনমেন্টের দুই কন্টেইনারের পরীক্ষায় লাগছে দুই দিন। এই কায়িক পরীক্ষায় আইটেম ভেদে মালামালের নেট ওয়েট, গ্রস ওয়েট করে এআরও কল করেন আরও এবং এসি'কে। এসি আসার পর আবার নতুন করে দেখেন। এই চেকিং এর মধ্যবর্তী সময়ে মালামাল খোলা অবস্থায়ই পড়ে থাকে। মালামাল পরীক্ষা শেষে সমস্ত মালামাল পুনরায় কন্টেইনারে উঠিয়ে রাখা হয়।

ধাপ ১৪: পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্ক কর্তৃক পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ

মালামালের কায়িক পরীক্ষণ সম্পন্ন হয়ে যাবার পর পোর্ট কস্টমস্ এর ক্লার্ক একটি পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন। রিপোর্টে সমস্ত কিছু ঠিক থাকলে এআরও একটি নোট লিখে সেখানে স্বাক্ষর করেন। এই রিপোর্টে আরও স্বাক্ষর করেন দ্বিতীয় এআরও, আরও, এসি এবং সিএন্ডএফ এর একজন প্রতিনিধি। পরীক্ষণ প্রতিবেদনের দুইটি কপি প্রস্তুত করা হয়, যার একটি থাকে ফাইলে এবং একটি থাকে এসি এর কাছে।

ধাপ ১৫: পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্ক এর মাধ্যমে পরীক্ষণ প্রতিবেদনসহ ফাইল খুলনায় প্রেরণ

কায়িক পরীক্ষা হয়ে যাবার পরীক্ষণপ্রতিবেদন ও আইটেম ভিত্তিক (বহনযোগ্য মালের ক্ষেত্রে) সেম্পলসহ ফাইলটি পোর্ট কাস্টমসের ক্লার্ককে দিয়ে খুলনায় কাস্টম হাউজের ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্ক এর কাছে পাঠানো হয়। উল্লেখ্য, পূর্বে পরীক্ষণ প্রতিবেদন সিএন্ডএফ এজেন্ট নিজেই খুলনায় নিয়ে আসতেন। কিন্তু, বর্তমানে এই প্রতিবেদন আর খুলনায় নিয়ে আসার জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টের হাতে দেওয়া হয় না। উল্লেখ্য, যেদিন কায়িক পরীক্ষণের প্রতিবেদন তৈরি হয়, সাধারণত তার পর দিন সিএন্ডএফ এজেন্টকে খুলনাতে কাস্টম অফিসে প্রতিবেদন সংগ্রহের জন্য যেতে হয়।

ধাপ ১৬: ক্লার্ক কর্তৃক পরীক্ষণ প্রতিবেদন কমিশনার এর পিএ এর কাছে প্রেরণ

ইমপোর্ট সেকশনের ক্লার্ক ফাইল থেকে শুধু পরীক্ষণ প্রতিবেদনের কাগজ নিয়ে কমিশনার এর পিএ এর কাছে প্রেরণ করেন। উল্লেখ্য, এই সময় ফাইলে অন্যান্য কনসাইনমেন্টের পরীক্ষণ প্রতিবেদনও সেখানে থাকে। কমিশনার রিপোর্ট দেখে 'সিন' (দেখা হয়েছে) লিখে স্বাক্ষর করে দেন।

ধাপ ১৭: ফাইল এক্সামিন শাখার গ্রুপ ক্লার্ক এর কাছে প্রেরণ

কমিশনার এর স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর পরীক্ষণ প্রতিবেদন এর ফাইলটি এক্সামিন শাখার গ্রুপ ক্লার্ক এর কাছে ট্রানজিট হয়ে চলে আসে। গ্রুপ ক্লার্ক এই সমস্ত প্রতিবেদন এর ফটোকপি করেন।

ধাপ ১৮: সংশ্লিষ্ট গ্রুপ আরও এর কাছে পরীক্ষণ প্রতিবেদনের ফটোকাপি প্রেরণ ও এআরও কর্তৃক নোট শিট প্রস্তুত

এর পর গ্রুপ ক্লার্ক পরীক্ষণ প্রতিবেদন এর ফটোকপিগুলো সংশ্লিষ্ট গ্রুপে আরও'দের কাছে প্রেরণ করেন। আরও প্রতিবেদন দেখে গ্রুপ এআরও কে নোট শিট তৈরির জন্য প্রতিবেদনের ফটোকপিটি দেন। এআরও সবকিছু দেখে একটি পূর্ণাঙ্গ নোট শিট তৈরি করেন, এটি মূলত পূর্বে কায়িক পরীক্ষণের জন্য যে নোট শিটটি দেওয়া হয়েছিল, সেটির দ্বিতীয় অংশ এবং পূর্ব থেকে তৈরি করা একটি ফরম্যাট, যেখানে প্রয়োজনীয় তথ্যেগুলো বসিয়ে দেওয়া হয়। এই নোট শীটে এইচএস কোড, ভ্যালু, কোয়ান্টিটি, বিএল নম্বর, এলসি নম্বর, কান্ট্রি অব অরিজিনসহ যাবতীয় তথ্য থাকে। এই কাজের জন্য কাস্টমস অফিসে কর্মী থাকলেও কাজটি মূলত সিএন্ডএফ এজেন্টরাইসহযোগিতা করে থাকেন, তারা কম্পিউটার অপারেটরের পাশে বসে থেকে কম্পিউটারে এন্ট্রি করান। নোটশিট তৈরির পর এআরও এতে স্বাক্ষর করে আরও'কে মার্ক করেন। আরও দেখে মার্ক করেন এসি'কে। এখানে তারা মূলত এইচএস কোডসহ অন্যান্য তথ্য মিলিয়ে দেখেন, অনলাইনে থাকা তথ্যের সাথে উল্লেখিত তথ্যের ক্রস ভেরিফিকেশন করেন। যদি তারা দেখেন যে পণ্যের মূল্য আন্তর্জাতিক বাজারের চাইতে মূল্য কম দেখানো হয়েছে, তখন তারা মূল্য সমন্বয় করেন। যদি আমদানি করা পণ্যের যাবতীয় তথ্য সঠিক থাকে সেক্ষেত্রে একটি ফাইল সাধারণত এর পর এসি পর্যন্ত গিয়েই শেষ হয়। সাধারণত অ্যাসেসেবল ভ্যালুর ওপর পাঁচ লক্ষ টাকা পর্যন্ত মিস ডিক্লারেশন হলে এসি পর্যন্তই সমাধা হয়। আর দশ লক্ষ টাকা পর্যন্ত হলে ডিসি পর্যন্ত ফাইল যায়। পনের লক্ষ টাকা পর্যন্ত হলে ফাইল জয়েন্ট কমিশনার (জেসি) পর্যন্ত যায়। পনের থেকে বিশ লক্ষ পর্যন্ত হলে ফাইল যায় এডিশনাল কমিশনার পর্যন্ত। যেহেতু মোংলা কাস্টম হাউজে এডিশনাল কমিশনার নেই, সেহেতু মালের অতিরিক্ত মূল্য ১৫ লক্ষের বেশি হলে সরাসরি কমিশনার ফাইল দেখেন।

ধাপ ১৯: শুল্ক সংশোধনের জন্য এডজাস্টমেন্ট দেওয়া ও শুল্ক নির্ধারণ

এসি এর অনুমোদন হয়ে যাবার পর নিচে এসে অ্যাডজাস্টমেন্ট দিতে হয়। এর ভিত্তিতেই মূলত ডিউটি কতো তা নির্ধারিত হয়ে যায়। প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রেই প্রথম বিল অব এন্ট্রি অনুযায়ী শুল্ক পরিশোধ করা যায় না। একটি এডজাস্টমেন্ট দিতেই হয়, অর্থাৎ একটি সংশোধিত বিল অব এন্ট্রি প্রস্তুত করা হয়। এর ভিত্তিতে তৈরি অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ বা ডিউটি নোটিশে স্বাক্ষর করেন এআরও এবং আরও। এই ডিউটি নোটিশ এর প্রেক্ষিতেই সিএন্ডএফ এজেন্ট আমদানিকারকের পক্ষ হয়ে শুল্ক পরিশোধ করেন।

ধাপ ২০: রাজস্ব শাখায় শুল্কের সমপরিমাণ অর্থের পে অর্ডার জমাদান

সিএন্ডএফ কর্তৃক আমদানিকারকের কাছ থেকে নির্ধারিত শুল্কের সমপরিমাণ অর্থের পে অর্ডার সংগ্রহ করে কাস্টমসের রাজস্ব শাখায় পে অর্ডার, অ্যাসেসমেন্ট নোটিশসহ ফাইল জমা দিতে হয়। এখানে যাবতীয় তথ্য ক্লার্ক কর্তৃক রেজিস্টার এবং কম্পিউটার সফট্ওয়্যারে এন্ট্রি করা হয়। এখানে প্রয়োজনীয় স্বাক্ষর হয়ে যাবার পর ডিউটি নোটিশ ও নোটশিটসহ পে অর্ডারটি ব্যাংক এ জমা দেওয়া হয়। ব্যাংক এর পক্ষ থেকে পে অর্ডার গ্রহণ করে প্রাপ্তির প্রমাণ স্বরূপ নির্ধারিত নথিতে স্বাক্ষর ও সীল দেওয়া হয়।

ধাপ ২১: রেজিনিউ শাখায় ব্যাংক কর্তৃক স্বাক্ষরিত নথিপত্র জমাদান

রেভিনিউ শাখায় নথিপত্র পুনরায় জমা দেওয়ার পর সেখান থেকে পরীক্ষা করে দেখা হয় যে টাকা জমা হয়েছে কিনা এবং এখান থেকে একটি 'আর' নম্বর দিয়ে দেওয়া হয়, অর্থাৎ রিলিজ অর্ডার নম্বর।

ধাপ ২২: আউটপাস সংগ্রহ

সিএন্ডএফ এজেন্ট 'আর' নম্বর পাওয়ার পর অ্যাপ্রেইজিং হল এর আউটপাস শাখায় গিয়ে সমস্ত কাগজপত্র জমা দিতে হয়। রেজিস্টারে এন্ট্রি করার পর আউটপাস শাখার ক্লার্ক ডিউটি নোটিশ এর ওপর সীল ও স্বাক্ষর করেন। সিএন্ডএফ এজেন্ট আউটপাস শাখা থেকে অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ, রিলিজ অর্ডার এবং বিল অব এন্ট্রির এক সেট অরিজিনাল কপি পান। এছাড়া সিএন্ডএফ এজেন্ট অন্যান্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্র ফটোকপি করে নেন। এর মধ্য দিয়েই কাস্টমসে সিএন্ডএফ এর কার্যক্রম সমাধা হয়।

ধাপ ২৩: শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে ডেলিভারি অর্ডার সংগ্রহ

শুল্ক পরিশোধ করে কাস্টম থেকে আউটপাস পাওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে প্রয়োজনীয় নথিপত্র সাথে নিয়ে শিপিং এজেন্টের কাছে যেতে হয় ডেলিভারি অর্ডার (ডিও) সংগ্রহের জন্য। ডিও পেতে শিপিং এজেন্ট যাবতীয় শিপিং বিল আমদানিকারকের পক্ষে সিএন্ডএফ এজেন্ট পরিশোধ করবেন।

ধাপ ২৪: পোর্ট ডিউজ প্রদান

খালিশপুরস্থ কাস্টম অফিসের পাশেই অবস্থিত পোর্ট অফিসে সিএন্ডএফ এজেন্টকে আমদানিকৃত কন্টেইনারের পোর্ট ডিউজ (কন্টেইনার চার্জ) পরিশোধ করতে হয়। উল্লেখ্য, কাজের সুবিধার্থে অনেক সিএন্ডএফ এজেন্ট পোর্ট ডিউজ এর টাকা আগেও পরিশোধ করে রাখেন। কন্টেইনারের ক্ষেত্রে পোর্ট ডিউজ হিসেবে ২০ ফুট কন্টেইনারের ক্ষেত্রে ৪০৮ টাকা এবং ৪০ ফুট কন্টেইনারের ক্ষেত্রে ৮১৬ টাকা এবং সাথে ১৫% ভ্যাট জমা দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে যে এন্ট্রি করবে, যে চেক করবে এবং হিসাব সংরক্ষণ কর্মকর্তা এই পোর্ট ডিউজ এর নথিতে স্বাক্ষর করেন। এছাড়া জেটিতে কোনো মালামাল নামলে সিএন্ডএফ এজেন্টকে প্রতি টন ১.৫ টাকা হারে লেভি পরিশোধ করতে হয়।

ধাপ ২৫: মালামাল ডেলিভারি নেওয়া

শিপিং এজেন্টের কাছ থেকে ডিও পাওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্টকে আমদানিকারকের চাহিদা অনুযায়ী দ্রুততার সাথে মালামাল ডেলিভারি নেওয়ার জন্য পোর্টে চলে যেতে হয়। মালামাল ডেলিভারির জন্য দুই সেট কাগজ প্রয়োজন হয়, যেখানে প্রতি সেটে থাকে ডিও'র কপি, বিএল, ইনভয়েস, প্যাকিং লিস্ট, বিল অব এন্ট্রি, আউটপাস কপি ইত্যাদি। একটি জেটি গেট কাস্টমসের জন্য এবং এক সেট পোর্টের জন্য।

এই প্রক্রিয়ার সিএন্ডএফ এজেন্টকে এটিএম বরাবর আবেদন করতে হয় এবং প্রথমে যেতে হয় এটিও এর কাছে, যেখানে তিনি আবেদনটি দেখে স্বাক্ষর করে মার্ক করেন টিও'কে। এরপর টিও আবেদনটি দেখে স্বাক্ষর করার পর ফাইল যায় এসিস্ট্যান্ট ট্রাফিক ম্যানেজারের কাছে। তিনি দেখে স্বাক্ষর করে মার্ক করেন আনস্টাফিং শাখাকে। পোর্ট বিল পরিশোধ করতে সিএন্ডএফ এজেন্টকে যেতে হয় বন্দরের হিসাব রক্ষণ বিভাগে (অ্যাকাউন্টস্ সেকশন) ।অর্থাৎ পোর্ট ট্যারিফ দিতে হয়, এটিকে হোয়েন্টিং চার্জ বলে। কন্টেইনারে থাকা পণ্যের হিসাবে প্রতি টন ১১৫ টাকা হারে ১৫% ভ্যাটসহ এই চার্জ পরিশোধ করতে হয়। এই ধাপে আবার ইনডেন্ট দিতে হয় কন্টেইনার কিপ ডাউনের জন্য। এখানে সই করেন টিও এবং এটিও। এর পর কন্টেইনার কিপ ডাউন দেওয়া হয়।এর পর সিএন্ডএফ এজেন্ট দ্বিতীয় সেট কাগজ জমা দিতে হয় কাস্টমসে এবং এখান থেকে 'এক্স' নম্বর, অর্থাৎ এক্সিট নম্বর এবং একটি গেট পাস নম্বর দেওয়া হয়। 'এক্স' নম্বর না দেওয়া পর্যন্ত কোন মালামাল জেটি এলাকার বাইরে বের করা সম্ভব না।

ধাপ ২৬: গাড়ি প্রবেশ করানো জন্য কার্ট টিকিট সংগ্রহ, ট্রাক প্রবেশ করানো ও ডেলিভারি

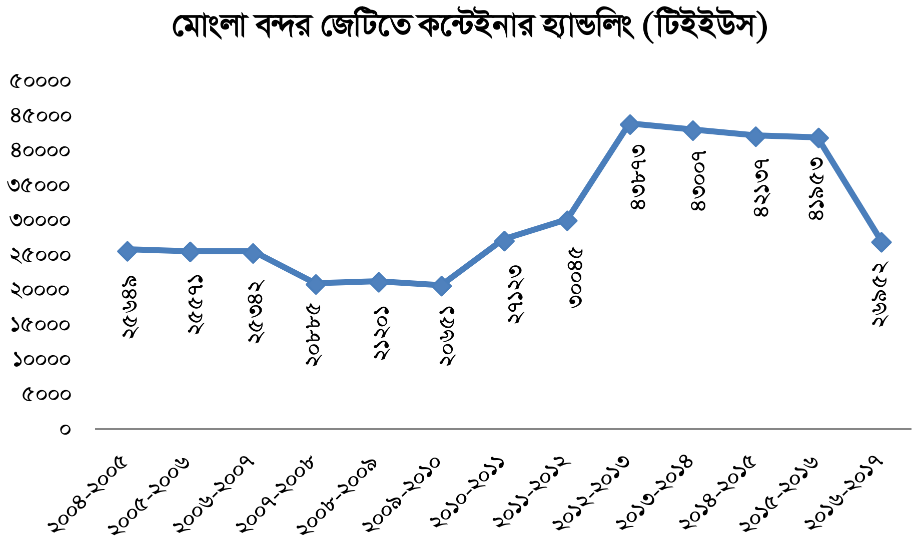
মালামাল ডেলিভারি নেওয়ার জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে নিজস্ব প্যাডে যতোগুলো ট্রাক জেটিতে প্রবেশ করানো প্রয়োজন সেগুলোর নম্বর উল্লেখ করে একটি চাহিদা পত্র জেটি গেটে পোর্টের সিকিউরিটি বিভাগকে দিতে হয়। জেটিতে ট্রাক প্রবেশ করাতে একটি টিকিট কাটতে হয় এবং ট্রাক প্রবেশের ফি স্বরূপ একটি মাশুল আদায় করা হয়। সিএন্ডএফ এজেন্ট গাড়ি প্রবেশ করিয়ে কন্টেইনার থেকে গাড়িতে মালামাল লোড দিয়ে কার্ট টিকিটেগেট পাস নম্বর, এক্স নম্বর, আর নম্বর, গাড়ির নম্বর ইত্যাদি লিখে স্বাক্ষর করে গাড়ি ছেড়ে দেন। উল্লেখ্য এই কার্ট টিকিট সিএন্ডএফ এজেন্টকে ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এর কাছ থেকে পূর্বেই সংগ্রহ করে নিতে হয়। গেটে ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এবং ট্রাফিক শাখার ক্লার্ক কার্ট টিকিটে স্বাক্ষর করে গেট ম্যান কে দিলে গেট ম্যান গাড়ি ছেড়ে দেন।

সংযুক্তি ১৫: মোংলা বন্দরে বিদ্যমানসহায়ক জলযান

জলযানের ধরন	সংখ্যা
টাগ বোট	৩টি
ফায়ার ফাইটিং টাগ	১টি
ড্রেজার	২টি
বয়া লেয়িং ভেসেল	১টি
হাইস্পীড বোট	২টি
ডেসপ্যাচ লঞ্চ	৪টি
পাইলট বোট	৩টি
মুরিং বোট	৪টি
সার্ভে বোট	২টি
অন্যান্য	১০টি
মোট	৩২টি

তথ্যসূত্র: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

সংযুক্তি ১৬: মোংলা বন্দর জেটিতে গত ১৩ বছরে কন্টেইনার হ্যান্ডলিং-এর পরিসংখ্যান



সংযুক্তি ১৭: পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় দলিলাদি

রপ্তানির জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে নিম্নোক্ত দলিলাদি কাস্টম হাউজে দাখিল করতে হয়	
মূসক নিবন্ধন পত্র	সার্টিফিকেট অব অরিজিন
কমার্শিয়াল ইনভয়েস	জিএসপি/সাপটা/আপটা/কেপিটি সার্টিফিকেট
প্যাকিং লিস্ট	হেলথ/স্যানিটারি এবং ফাইটো স্যানিটারি সার্টিফিকেট
এক্সপোর্ট এলসি/কন্ট্রাক্ট	বিল অব এক্সপোর্ট/শিপিং বিল
বাংলাদেশ ব্যাংক এর অনাপত্তি পত্র (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	বিল অব ল্যাডিং
লিয়েন ব্যাংকের প্রত্যয়ন পত্র	ইনস্যুরেন্স পলিসি
সিসিআইএন্ডই এর প্রত্যয়ন পত্র (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	বিল অব এক্সচেঞ্জ
ইএক্সপি/ইপি	অন্যান্য দলিলাদি (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)

সংযুক্তি ১৮: মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে বার্ষিক কর্মসম্পাদন

কার্যক্রম	প্রকৃত অর্জন
কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহ	২০টি
জলযান সংগ্রহ	১টি
হ্যান্ডলিংকৃত জাহাজ	৬২৩টি
হ্যান্ডলিংকৃত কন্টেইনার	২৭ হাজার টিইইউস
কন্টেইার হ্যান্ডলিং উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি	৭.৩৭ বক্স/ঘন্টা
গাড়ি হ্যান্ডলিং	১৫,৯০৭টি
রাজস্ব আয়	২২৬.৫৬ কোটি টাকা
অডিট আপত্তি ও নিষ্পত্তি	পূর্বে পাওয়া ১৮টি আপত্তির নিষ্পত্তি, নতুন কোনো অডিট আপত্তি পাওয়া যায় নি
কনভেনশনাল জাহাজের টার্ন এরাউন্ড টাইম হ্রাস	৫.৫০ দিন থেকে ৫.২৮ দিন হয়েছে
কন্টেইনার জাহাজের টার্ন এরাউন্ড টাইম হ্রাস	২.৬০ দিক থেকে ২.২০ দিন হয়েছে

সংযুক্তি ১৯: মোংলা বন্দরের বর্তমান সক্ষমতা

পণ্যের ধরন	সক্ষমতা		বর্তমান অর্জন
	এককালীন	বার্ষিক	
কন্টেইনার	৬ হাজার টিইইউস	১ লক্ষ টিইইউস	৩০-৩৫ হাজার টিইইউস
কার্গো	৬০ হাজার মেট্রিক টন	১ কোটি মেট্রিক টন	৭০-৭৫ লক্ষ মেট্রিক টন
গাড়ি	২ হাজার	২০ হাজার	প্রায় ১৬ হাজার

সংযুক্তি ২০: মোংলা বন্দর থেকে আমদানি পণ্য ছাড় পক্রিয়া

১. ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারে ট্রাফিক অফিসারের কাছে ট্রাফিক ম্যানেজারকে এ্যাড্রেস করে আবেদন ও প্রয়োজনীয় নথিপত্র জমাদান

২. বন্দরের এ্যাপ্রেইজিং শাখায় আবেদন এন্ট্রি

৩. কন্টেইনার প্লেসমেন্টের জন্য এটিও বরাবর স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়ে ব্রিজ ব্যবহারের পৃথক দু'টি ইনডেন্ট জমা, এটিও ও টিও এর অনুমোদন

৪. ইনডেন্ট সেকশনে ইনডেন্ট দু'টি রেজিস্টারে এন্ট্রি

৫. ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের জন্য প্রযোজ্য সেবামূল্য পরিশোধ

৬. স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ারের ড্রাইভার, ওয়ে ব্রিজ অপারেটর এবং এক্সামিন শাখার টিআই এর কাছে ইনডেন্ট কপি হস্তান্তর

৭. কন্টেইনারের নম্বর ও সীল নম্বর মিলিয়ে কারপেন্টার কর্তৃক কন্টেইনারের সীল কাটা - এসময় বন্দরের ট্রাফিস ইন্সপেক্টও ও ট্যালি ক্লার্ক উপস্থিত থাকেন

৮. খালিশপুরস্থ পোর্ট অফিসে কন্টেইনারের পোর্ট ডিউজ প্রদান - এন্ট্রি, চেক ও হিসাব সংরক্ষণ কর্মকর্তার স্বাক্ষর

৯. এটিও'র কাছে এটিএম'কে এ্যাড্রেস করে মালামাল ডেলিভারি নেওয়ার জন্য প্রয়োজনীয় নথিপত্র সহ আবেদন, টিও'র স্বাক্ষর ও এটিম এর কাছে প্রেরণ

১০. এটিএম কর্তৃক নথি পরীক্ষা ও অনুমোদন এবং নথি আনস্টাফিং শাখায় প্রেরণ

১১. বন্দরের হিসাব সংরক্ষণ বিভাগে টন প্রতি পোর্ট ট্যারিফ (হোয়েস্টিং চার্জ) প্রদান

১২. কন্টেইনার কিপ ডাউন এর জন্য এটিও বরাবর স্ট্র্যাডল ক্যারিয়ার ব্যবহারের ইনডেন্ট জমা, এটিও ও টিও এর অনুমোদন

১৩. প্রয়োজনীয় নথিপত্র জমা দিয়ে পোর্ট কাস্টমস্ থেকে এক্সিট নম্বর ও গেট পাস সংগ্রহ

১৪. পোর্টের সিকিউরিটি বিভাগে জেটি এলাকায় ডেলিভারি যানবাহন (ট্রাক) প্রবেশের অনুমতির জন্য আবেদন

১৫. জেটি গেট দিয়ে যানবাহন (ট্রাক) প্রবেশ করানো - যানবাহন প্রতি মাশুল প্রদান ও রশিদ সংগ্রহ

১৬. মালামাল লোডের পর ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এর কাছ থেকে সংগ্রহ করা কার্ট টিকিট'এ গেট পাস, এক্স নম্বর, আর নম্বর, গাড়ি নম্বর লিখে গাড়ি ছেড়ে দেওয়া

১৭. ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এবং ট্রাফিক শাখার ক্লার্ক কর্তৃক কার্ট টিকিট এ স্বাক্ষর

১৮. কার্ট টিকিট প্রাপ্তি সাপেক্ষে গেট ম্যান কর্তৃক গাড়ি বাইরে বের হবার জন্য ছেড়ে দেওয়া

সংযুক্তি ২১: বিভিন্ন অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের আমদানি-রপ্তানি পণ্যের তুলনা

বিভিন্ন অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি পণ্যের তুলনা				
অর্থবছর	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম (%)	মোংলা	মোংলা (%)
২০১০-২০১১	৩৯,৯১৪,১৪৫	৯৪.০৪	২৫২৯৮৫৩	৫.৯৬
২০১১-২০১২	৩৬,১৮৪,৯৩৫	৯৩.৫৮	২৪৮২৪৩২	৬.৪২
২০১২-২০১৩	৩৮,৩১২,০২৮	৯২.৮৬	২৯৪৬২২২	৭.১৪
২০১৩-২০১৪	৪১,৯৬০,১৭০	৯২.৫০	৩৪০২৪০২	৭.৫০
২০১৪-২০১৫	৪৮,৯৪১,৪০৬	৯১.৭০	৪৪২৯৪৪৯	৮.৩০
২০১৫-২০১৬	৫৮,৩২৪,৭৮৬	৯১.০৮	৫৭০৯৬৬৪	৮.৯২
২০১৬-২০১৭	৬৬,৪৬৪,২৮৫	৮৯.৯৫	৭৪২৮১০৫	১০.০৫
বিভিন্ন অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মাধ্যমে রপ্তানি পণ্যের তুলনা				
অর্থবছর	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম (%)	মোংলা	মোংলা (%)
২০১০-২০১১	৪,৯৮০,৩৭৫	৯৬.৭৭	১৬৬৪১৮	৩.২৩
২০১১-২০১২	৪,৭১৬,৩৭৪	৯৭.১৭	১৩৭৪৬৫	২.৮৩
২০১২-২০১৩	৫,০৫৯,৬৪০	৯৬.১৭	২০১৩৫২	৩.৮৩
২০১৩-২০১৪	৫,৩৩৮,৩৭৭	৯৭.৪২	১৪১৫৪৭	২.৫৮
২০১৪-২০১৫	৫,৮৩৯,৯৮৬	৯৮.৩০	১০০৮৩০	১.৭০
২০১৫-২০১৬	৫,৯৭১,৬৩৪	৯৮.৫৫	৮৭৮৫৭	১.৪৫
২০১৬-২০১৭	৬,৭০৯,৭৫৯	৯৮.৭৪	৮৫৬২২	১.২৬
বিভিন্ন অর্থবছরে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মাধ্যমে মোট আমদানি-রপ্তানি পণ্যের তুলনা				
অর্থবছর	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম (%)	মোংলা	মোংলা (%)
২০১০-২০১১	৪৪৮৯৪৫২০	৯৪.৩৩	২৬৯৬২৭১	৫.৬৭
২০১১-২০১২	৪০৯০১৩০৯	৯৩.৯৮	২৬১৯৮৯৭	৬.০২
২০১২-২০১৩	৪৩৩৭১৬৬৮	৯৩.২৩	৩১৪৭৫৭৪	৬.৭৭
২০১৩-২০১৪	৪৭২৯৮৫৪৭	৯৩.০৩	৩৫৪৩৯৪৯	৬.৯৭
২০১৪-২০১৫	৫৪৭৮১৩৯২	৯২.৩৬	৪৫৩০২৭৯	৭.৬৪
২০১৫-২০১৬	৬৪২৯৬৪২০	৯১.৭৩	৫৭৯৭৫২১	৮.২৭
২০১৬-২০১৭	৭৩১৭৪০৪৪	৯০.৬৯	৭৫১৩৭২৭	৯.৩১