ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন: আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মো. খোরশেদ আলম
মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার
মনজুর ই খোদা

২৩ সেপ্টেম্বর ২০১৮

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন:
আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

উপদেষ্টা
ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক, টিআইবি

ড. সুমাইয়া খায়ের
উপদেষ্টা, এক্সিকিউটিভ ম্যানেজমেন্ট, টিআইবি

আনোয়ারুল কাদির
সভাপতি, সনাক খুলনা

মোঃ রফিকুল আলম খান স্বপন
সভাপতি, সনাক লালমনিরহাট

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

মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার
ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি, টিআইবি

মনজুর ই খোদা
প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি

তথ্য সংগ্রহ ও গবেষণাসহযোগিতা
লুবাইনা সুলতানা, ইয়েস সদস্য, সনাক খুলনা
মো.মাহমুদুন্নবী, ইয়েস সদস্য, সনাক খুলনা
শাহ মাকদুম ইসলাম, ইয়েস সদস্য, রংপুর সনাক

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

সার-সংক্ষেপ

প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা

১৯৫০ সালে যাত্রা শুরু হওয়া মোংলা সমুদ্র বন্দর দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর। একইসাথে ১৯৫০ সালে খুলনার চালনা নামক স্থানে 'চালনা শুল্ক কাচারি'র যাত্রা শুরু হয়, যা ১৯৬৫ সালে 'মোংলা কাস্টম হাউজ' নামে পরিবর্তিত হয়।দেশের আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যে মোংলা বন্দরের ভূমিকা অতীব গুরুত্বপূর্ণ ও সম্ভাবনাময়। চলমান বিভিন্ন উন্নয়ন কার্যক্রম তথা পদ্মা সেতু, রূপসা রেল সেতু ও খানজাহান আলী বিমানবন্দরসহ এই অঞ্চলের অবকাঠামোগত রূপান্তরের প্রেক্ষিতে মোংলা বন্দরের আন্তর্জাতিক, জাতীয় ও আঞ্চলিক বাণিজ্যিক গুরুত্ব অধিকতর বৃদ্ধি পেয়েছে।

বুড়িমারী স্থলবন্দরটি লালমনিরহাট জেলার পাটগ্রাম উপজেলায় অবস্থিত। ১৯৮৮ সালে বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন প্রতিষ্ঠিত হয়। এটি ২০০২ সালে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষিত হলেও এর আনুষ্ঠানিক কার্যক্রম শুরু হয় ২০১০ সালে। আমদানি রপ্তানির পরিমাণ অনুযায়ী বুড়িমারী স্থলবন্দরটি বাংলাদেশের চতুর্থ বৃহত্তম স্থলবন্দর।

দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলনকে জোরদার করার লক্ষ্যে সরকারের সহায়ক শক্তি হিসেবে টিআইবি সরকারি ও বেসরকারি বিভিন্ন সেবাখাতের ওপর গবেষণা ও নানামুখী কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে। বিভিন্ন সময়ে টিআইবি দেশের অর্থনীতি ও বৈদেশিক বাণিজ্যের অন্যতম চালিকাশক্তি চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ও কাস্টম হাউজ, বেনাপোল স্থলবন্দর ও কাস্টম হাউজ, টেকনাফ স্থলবন্দর এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ নিরূপণ ও তা উত্তরণের উপায় নির্ধারণে গবেষণা ও অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা করেছে। এরই ধারাবাহিকতায় দেশের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্রবন্দর মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের ওপর প্রথমবারের মতো এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনের ওপর ফলোআপ গবেষণা হিসেবে বর্তমান গবেষণা সম্পন্ন করা হয়েছে।

গবেষণার উদ্দেশ্য ও পদ্ধতি

মোংলা এবং বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়মের ধরন ও মাত্রা নিরূপণ, আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়মের ধরন ও মাত্রা নিরূপণ, এবং বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ হতে উত্তরণে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রস্তাব করার লক্ষ্যে বর্তমান গবেষণাটি পরিচালিত হয়েছে।

গবেষণাটিতে গুণগত গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে।তথ্যের প্রত্যক্ষ উৎস হিসেবে পর্যবেক্ষণ ও মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার নেওয়া হয়েছে। তথ্যের পরোক্ষ উৎস হিসেবে আধেয় বিশ্লেষণ, বিভিন্ন দাপ্তরিক দলিল, প্রবন্ধ, সাময়িকী, ওয়েবসাইট, অন্যান্য প্রকাশনা এবং গণমাধ্যমে প্রকাশিত প্রতিবেদন বিশ্লেষণ করা হয়েছে। উভয় গবেষণায় মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের কার্যক্রম পরিচালিত হয় জুলাই ২০১৭ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত।

বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতি

বুড়িমারী স্থলবন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কয়েক ধরনের অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগ রয়েছে। নিম্নে এসব অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরন আলোচনা করা হলো।

বন্দর ও কাস্টমস কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ

বুড়িমারী স্থলবন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি ও রপ্তানির বিভিন্ন পর্যায়ে বুড়িমারী কাস্টমস ও বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশের বিরুদ্ধে নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণের অভিযোগ রয়েছে। এক্ষেত্রে আমদানি-রপ্তানি সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় সকল নথিপত্র এবং পণ্যের ধরন, গুণগত মান, ওজনসহ সবকিছু সঠিক থাকা সত্ত্বেও পণ্যছাড়ের জন্য বাধ্যতামূলকভাবে অলিখিতভাবে নির্ধারিত ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। তবে প্রয়োজনীয় নথিপত্র, পণ্যের মান, ধরন বা ওজনে সমস্যা থাকলে, অথবা শুল্ক ফাঁকি দেওয়ার ক্ষেত্রে ঘুষের পরিমাণ উভয়পক্ষের স্বার্থ বিবেচনায় পরস্পরের দরকষাকষির সক্ষমতার ওপর নির্ভর করে।

বর্তমান গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যমতে, বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধাপে বিল অব এন্ট্রি প্রতি গড়ে ন্যূনতম ২০৫০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে বা ঘুষ হিসেবে দিতে হয়। একইভাবে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধাপে বিল অব এক্সপোর্ট প্রতি গড়ে ন্যূনতম ১৭০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। বর্তমান গবেষণার প্রাক্কলন অনুযায়ী বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ের ক্ষেত্রে ২০১৬-১৭ সালে নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম প্রায় ২.৮৫ কোটি টাকা জোরপূর্বক (Coercive corruption) আদায় করা হয়েছে। অন্যদিকে একইসময়ে বুড়িমারী স্থলবন্দর কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ প্রায় ০.৪৮ কোটি টাকা। উভয় প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রেই উভয়পক্ষের আপোষে (Collusive corruption) আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন সম্ভব হয় নি।

উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ

বিভিন্ন উদ্ভিদজাত পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র হতে অনাপত্তিপত্র বা ছাড়পত্র সংগ্রহ করতে হয়। এক্ষেত্রে পণ্য-ভিত্তিক নির্ধারিত ফি ট্রেজারি চালানের মাধ্যমে ব্যাংকে জমা দিতে হয়। তবে এক্ষেত্রেও ঘুষ হিসেবে ফলের ট্রাক প্রতি অতিরিক্ত ২০০ টাকা এবং বীজের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত ৫০০ টাকা আদায় করা হয়। কিছু ক্ষেত্রে পণ্যের প্রয়োজনীয় পরীক্ষা ছাড়াই অতিরিক্ত অর্থের বিনিময়ে ছাড়পত্র দেওয়ার অভিযোগ রয়েছে। বর্তমান গবেষণার প্রাক্কলন অনুযায়ী বুড়িমারী উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র হতে অনাপত্তি পত্র দেওয়ার ক্ষেত্রে ২০১৬-১৭ সালে ন্যূনতম মোট ১৭.১০ লক্ষ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায় করা হয়েছে।

শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন ফাঁকি দেওয়া

বুড়িমারি স্থল বন্দরে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন কম দেখানোর অভিযোগ রয়েছে। সবচেয়ে বেশি ওজন ফাঁকি দেওয়া হয় ফল এবং মসলা (এলাচ/জিরা) আমদানির ক্ষেত্রে। এছাড়া পাথরের ক্ষেত্রেও ট্রাক প্রতি ২-৪ টন ওজন কম দেখানোর অভিযোগ রয়েছে।

পণ্য লোডিং ও আন-লোডিং এর ক্ষেত্রে শ্রমিক কর্তৃক জোরপূর্বক বকশিশ আদায়

বুড়িমারী স্থলবন্দর মাধ্যমে পণ্য আমদানি রপ্তানির ক্ষেত্রে ট্রাকে পণ্য লোডিং ও আনলোডিং করার জন্য ব্যবসায়ীদেরকে বন্দর নির্ধারিত ফি জমা দিতে হয়, যা টনপ্রতি ৯৯ টাকা। কিন্তু পরবর্তীতে পণ্য লোড-আনলোড করার সময় শ্রমিকদেরকে ট্রাক প্রতি ২০০-৫০০ টাকা অতিরিক্ত অর্থ বকশিশ হিসেবে দিতে হয়। এই বকশিশ না দিলে অযথা সময়ক্ষেপণ, অযত্নের সাথে পণ্য হ্যান্ডলিংসহ বিভিন্নভাবে হয়রানি করা হয়।

আন্তঃজেলা মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

বুড়িমারী স্থলবন্দর হতে আমদানি পণ্য দেশের বিভিন্নস্থানে পরিবহনের জন্য ট্রাক ভাড়া করার ক্ষেত্রে বুড়িমারী ট্রাক টার্মিনালে মোটর শ্রমিক ইউনিয়ন ট্রাক প্রতি প্রায় ৯০০ টাকা চাঁদা হিসেবে আদায় করে থাকে। দালালের সাহায্য ছাড়া বুড়িমারী হতে ট্রাক ভাড়া পাওয়া যায় না। এক্ষেত্রে দালালকে ট্রাক প্রতি ৪০০ হতে ৫০০ টাকা বকশিশ দিতে হয়। বর্তমান গবেষণায় পাওয়া তথ্যমতে, শুক্রবার বাদে প্রতিদিন গড়ে প্রায় ২০০টি হিসেবে বছরে গড়ে প্রায় ৬০০০টি পণ্যবাহী ট্রাক এই টার্মিনাল হতে দেশের বিভিন্ন স্থানে পণ্য পরিবহণ করে। এই হিসেবে দেখা যায়, প্রতি বছর এই টার্মিনাল হতে ন্যূনতম প্রায় ৫.৪ কোটি টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায় করা হয়।

২০০৯ সালের সাথে ২০১৭ সালের তুলনা

অবকাঠামোগত পরিবর্তন:২০০২ সালে বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনকে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হলেও তখন পর্যন্ত বন্দরের কোনো কর্তৃপক্ষ বা কার্যক্রম ছিল না, ওয়্যার হাউস ছিল না, ওয়ে ব্রিজ ছিল না। বন্দর অবকাঠামো না থাকার ফলে পণ্যের ওপর কাস্টমস এবং বন্দরের সম্পূর্ণ নিয়ন্ত্রণ ছিল না। বেসরকারি ওয়্যার হাউসে পণ্য রাখতে হতো। এতে পণ্যের ধরন, গুণগত মান ও ওজন পরিবর্তিত হওয়ার ঝুঁকি ছিল। নিয়মবহির্ভূতভাবে স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার এবং ব্যাপক মাত্রায় ওজনে ফাঁকির অভিযোগ ছিল। ২০১০ সালে স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ভবনে কার্যক্রম শুরু করে। নিজস্ব ওয়্যার হাউস, ওয়ে ব্রিজ চালু হয় এবং এর ফলে পণ্যের ওপর শুল্ক স্টেশনের নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা পায় ও স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার বন্ধ হয়। ওজন ফাঁকির পরিমাণ ও অভিযোগও কমেছে।

পূর্বে বুড়িমারীতে ব্যাংকের পূর্ণাঙ্গ শাখা না থাকায় আমদানিকারককে ব্যাংকিং সেবার জন্য ১৫ কিমি দূরে পাটগ্রামে অবস্থিত সোনালী ব্যাংকের শাখায় যেতে হতো। এতে শুল্ক জমা দিতে হয়রানি ও সময়ক্ষেপণ হতো এবং ট্রেজারি চালান জাল হতো। বর্তমানে বুড়িমারী বাজারেই জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের পূর্ণাঙ্গ শাখা থাকায় যাবতীয় লেনদেন সম্পন্ন হচ্ছে বন্দরেই।

যোগাযোগ ব্যবস্থার পরিবর্তন: পূর্বেঝুঁকিপূর্ণ রেললাইনের জন্য প্রতি মাসে গড়ে নয়টি ট্রেনের বগি লাইনচ্যুত হতো। ট্রেন ঘন্টায় মাত্র ১৫ কিমি বেগে চলায় বুড়িমারী থেকে লালমনিরহাট পর্যন্ত পৌঁছাতে ৫-৬ ঘন্টা সময় লাগতো এবং রংপুর পৌঁছাতে ৭-৮ ঘন্টা সময় লাগতো। বর্তমানে রেলপথের প্রয়োজনীয় সংস্কার হওয়ায় ট্রেনের বগি লাইনচ্যুত হওয়ার ঘটনা বিরল। ফলে লালমনিরহাটে এবং রংপুরে বসবাসরত ব্যবসায়ীদের যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে।

শুল্ক স্টেশনে পরিবর্তন: ২০০৯ সালে শুল্ক স্টেশনে ডিজিটাল সফটওয়ার ছিল না। ফলে মিস ডিক্লারেশন, আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং এর সুযোগ ছিল এবং শুল্ক বাকি রেখেও পণ্য ছাড় করা হতো। পরবর্তীতে অনেকক্ষেত্রে বকেয়া শুল্ক উদ্ধার করা সম্ভব হতো না। বর্তমানে শুল্ক স্টেশনে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সফটওয়ার চালু হয়েছে এবং মিস ডিক্লারেশন ও আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং কমার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এখন শুল্ক পরিশোধ না করে পণ্য ছাড়ের সুযোগ নেই। তবে এখনোপেপারলেস অফিস প্রতিষ্ঠিত হয় নি এবং কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস চালু হয় নি। আগের মতোইএখনো পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ে প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট হারে ঘুষদিতে হয়।

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ: মোংলা কাস্টম হাউজ

বন্দর এবং কাস্টম হাউজের মধ্যকার দূরত্ব ৫৩ কিমি, ফলে সেবাগ্রহীতাদের সময়ক্ষেপণের শিকার হতে হয়। দূরত্বের কারণে একই দিনে কাস্টমস থেকে পরীক্ষণের নোটিশ নিয়ে মালামালের কায়িক পরীক্ষণ সম্পন্ন করা সম্ভব হয় না। এছাড়াও সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনা এবং পণ্যের শুল্কায়ন ও খালাশ-বোঝাই কার্যক্রমের একাংশ মোংলা কাস্টমসে এবং অপরাংশ মোংলা বন্দরেসম্পন্ন করতে হয়। ফলে সেবাগ্রহীতারা সময়ক্ষেপণ ও হয়রানির শিকার হন, অন্যদিকে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের কার্যক্রমে সমন্বয়হীনতা সৃষ্টি হয়।

কাস্টম হাউজের জনবল কাঠামোতে অনুমোদিত জনবল জনবলের বিপরীতে প্রায় ৪০% জনবল ঘাটতি রয়েছে। জনবল নিয়োগের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের স্থানীয় ও কেন্দ্রীয় রাজনৈতিক নেতৃত্বের প্রভাব বিস্তারের অভিযোগ রয়েছে। নথিভুক্তকরণসহ বিভিন্ন কাজে সেবাগ্রহীতারা কাস্টমসের কর্মীদের কাছ থেকে পূর্ণমাত্রায় সেবা পান না। অন্যদিকে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের ওভারটাইম কাজ করতে হয়।

বাল্ক জাহাজে সার্ভে পরিচালনার জন্য বিশেষায়িত জনবল মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের না থাকায় সার্ভে পরিচালনার জন্য তৃতীয়পক্ষ হিসেবে বেসরকারি সার্ভে প্রতিষ্ঠানের ওপর নির্ভর করতে হয়। ফলে এক্ষেত্রে একদিকে শুল্ক ফাঁকির সুযোগ সৃষ্টি হয়, এবং অন্যদিকে সার্ভেয়ার কর্তৃক হয়রানি ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের ঘটনা ঘটে।

মোংলা কাস্টম হাউজে ব্যবহারকারীরা অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড সিস্টেম ব্যবহার করলেও তা সেবা সহজীকরণে বিশেষ ভূমিকা রাখছে না। অনলাইনে আবেদন করা হলেও মুদ্রিত অনুলিপিগুলোতেই বিভিন্ন পর্যায় থেকে অনুমোদন গ্রহণ করতে হয়, আর এজন্য সেবাগ্রহীতাদের কাস্টম হাউজে টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরতে হয়। এসব কারণে সেবাগ্রহীতারা প্রয়োজনীয় সেবা পেতে দীর্ঘসূত্রতা, সময়ক্ষেপণ ও হয়রানির শিকার হন।

মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ কন্টেইনারের মাধ্যমে আমদানিকৃত বাণিজ্যিক পণ্যের ক্ষেত্রে শতভাগ কায়িক পরীক্ষা করে। প্যাকেট কেটে পণ্য মিলিয়ে দেখায় অনেকক্ষেত্রে প্যাকেটগুলো পরবর্তীতে ব্যবহারের অনুপযোগী হয়ে পড়ে। আবার শতভাগ কায়িক পরীক্ষণের কারণে হয়রানি ও সময়ক্ষেপণের ঘটনা ঘটছে।

পণ্যের শুল্কায়ন ও পরীক্ষণের প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। কন্টেইনারে আমদানি করা একটি বাণিজ্যিক চালানের শুল্কায়নে অন্তত **১৬টি** ধাপ অতিক্রম করতে হয়, আর রপ্তানির ক্ষেত্রে অন্তত **১২টি** ধাপে নথিপত্র যাচাই-বাছাই ও অনুমোদন করাতে হয়। ব্যবহারকারীদের মতে এই প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল, এবং এর ফলে বিভিন্ন মাত্রায় দুর্নীতির ঝুঁকি সৃষ্টি হয়।

আমদানি পণ্যের শুল্কায়নে মোংলা কাস্টম হাউজে প্রায় প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় করা হয়। পণ্যের ধরন অনুযায়ী নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ ভিন্ন হয়। আমদানিকৃত একটি বাণিজ্যিক চালানের নথিপত্র ও পণ্যের ধরনসহ সবকিছু ঠিক থাকলেও শুল্কায়নের বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৩৫,৭০০ টাকা বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায় করে। এছাড়া একটি গাড়ির শুল্কায়নে বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৪,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। বর্তমান গবেষণার প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণের মাধ্যমে ২০১৬-১৭ সালে আমদানি পণ্যের ধরনভেদে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণের একটি প্রাক্কলন নিম্নে দেওয়া হলো:

২০১৬-১৭ সালে মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন

পণ্যের ধরন	বিল অব এন্ট্রি সংখ্যা	ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার	আদায়কৃত মোট অর্থের পরিমাণ (কোটি টাকা)
গাড়ী	১৬১৮৭	৪০০০	৬.৪৭
কন্টেইনার/বাণিজ্যিক	২২১৩	৩৫৭০০	৭.৯০
বাল্ক	৫৮৩	২২৬০০	১.৩২
মোট			**১৫.৬৯**

সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন অনুমোদন ও প্রযোজ্য মাশুল প্রদানে মোংলা কাস্টম হাউজে অন্তত ৮টি ধাপে কার্যক্রম পরিচালনা করতে হয়। অনলাইনে আইজিএম পেশ, বিভিন্ন দপ্তর থেকে প্রয়োজনীয় অনাপত্তি সনদ সংগ্রহ, মোংলা কাস্টম হাউজ থেকে পোর্ট ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ এবং জাহাজ চলে যাবার পর কাস্টম হাউজে ইজিএম পেশ করার মধ্য দিয়ে এই প্রক্রিয়া শেষ হয়। তথ্যদাতাদের মতে এই ধাপগুলো দীর্ঘ এবং জটিল এবং এতে সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা ও হয়রানি এবং সর্বোপরি দুর্নীতির শিকার হতে হয়। প্রাপ্ত তথ্য মতে, সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন সম্পর্কিত মোংলা কাস্টম হাউজের সামগ্রিক কার্যক্রম সম্পাদন করতে শিপিং এজেন্টকে কাস্টম অফিসের বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৮,৩৫০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। এই হিসেবে ২০১৬-১৭ সালে মোংলা বন্দরে মোট ৬২০টি জাহাজের ব্যবস্থাপনায় মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃক আদায়কৃত ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ প্রায় ৫১.৭৭ লক্ষ টাকা।

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর

বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত মোট জনবলের বিপরীতে ঘাটতি প্রায় ৫৯%। বিভিন্ন শ্রেণির মধ্যে প্রথম শ্রেণিতে জনবল ঘাটতি সবচেয়ে কম (৩৯%) এবং চতুর্থ শ্রেণিতে জনবল ঘাটতি সবচেয়ে বেশি (৬৭%)। পর্যাপ্ত জনবল না থাকায় মোংলা বন্দরের ড্রেজিং ইউনিট দু'টি বর্তমানে ভাড়ায় চালানো হচ্ছে। বন্দরে ক্রেন পরিচালনায় দক্ষ জনবলের ঘাটতি রয়েছে, যা সেবা প্রদান প্রক্রিয়ার সময়ক্ষেপণ এবং দায়িত্বে অবহেলার ঝুঁকি সৃষ্টি করছে।

বন্দর চ্যানেলে সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা প্রদানের জন্য বিভিন্ন নেভিগেশনাল উপকরণের ঘাটতি রয়েছে। নাইট নেভিগেশনের জন্য সবচেয়ে জরুরি লাইটেড বয়া বন্দর চ্যানেলে সীমিত। ফলে সমুদ্রগামী জাহাজগুলো নাইট নেভিগেশন সুবিধা গ্রহণ করতে পারে না। নেভিগেশনাল এইডসের ঘাটতির কারণে জাহাজের টার্ন অ্যারাউন্ড টাইম বৃদ্ধি ও জাহাজ ভাড়া বাবদ খরচ বৃদ্ধি পাচ্ছে, যা সামগ্রিকভাবে আমদানি ব্যয় বাড়িয়ে দিচ্ছে।

বন্দরে গাড়ি রাখার জন্য বিশেষায়িত শেড নেই। শেডগুলোতে জায়গার অপর্যাপ্ততার কারণে বাইরে খোলা আকাশের নিচে ইয়ার্ডে, আবার কখনো কাদাপানির মধ্যে অযত্ন ও অবহেলায় গাড়ি রাখা হয়। ফলে রোদে পুড়ে, বৃষ্টিতে ভিজে গাড়ির মূল রং নষ্ট হয়ে যায়। এক্ষেত্রে গাড়ির দামও কমে যায় এবং ক্ষতিগ্রস্ত হয় আমদানিকারকরা। আবার পর্যাপ্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থায় ঘাটতিরকারণে মোংলা বন্দরে গাড়ি থেকে পার্টস চুরির ঘটনা ঘটে।

বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনায় সহায়ক জলযানসমূহ প্রায় ৩০ থেকে ৭০ বছরের পুরানো। এছাড়া ট্রেলিং সাকশন হপার ড্রেজার, রেসকিউ বোট এবং অয়ের রিকভারি ভেসেল ইত্যাদি গুরুত্বপূর্ণ জলযান মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নেই। পুরানো জলযান এবং প্রয়োজনীয় জলযানের অপর্যাপ্ততা বন্দরের দীর্ঘ চ্যানেলে নিরাপত্তার ঝুঁকি তৈরি করে।

বন্দরে আমদানি পণ্যছাড় প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় প্রতিটি ধাপেই নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় করা হয়। অফিস সময়ের মধ্যে প্রতি কনসাইনমেন্ট বাণিজ্যিক পণ্য খালাশ করতে বন্দরে বিভিন্ন ধাপে মোট ৫৭০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে ব্যয় করতে হয়। আর বিকাল পাঁচটার পর কিংবা ছুটির দিনে এক কন্টেইনার বাণিজ্যিক পণ্যছাড় করাতে নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম ৭২০০টাকা খরচ করতে হয়। একইভাবে আমদানিকৃত গাড়ি ছাড় করাতে বন্দরের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের ন্যূনতম ১৭১৫ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়। বর্তমান গবেষণার প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণের মাধ্যমে ২০১৬-১৭ সালে আমদানি পণ্যের ধরনভেদে মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণের একটি প্রাক্কলন নিম্নে দেওয়া হলোঃ

২০১৬-১৭ মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ

পণ্যের ধরন	বিল অব এন্ট্রি সংখ্যা	ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার	আদায়কৃত মোট অর্থের পরিমাণ (কোটি টাকা)
গাড়ী	১৬১৮৭	১৭১৫	২.৭৮
কন্টেইনার/বাণিজ্যিক	২২১৩	৫৭০০	১.২৬
বাল্ক	৫৮৩	৯৯০০	০.৫৮
মোট			**৪.৬১**

মোংলা বন্দরে সমুদ্রগামী জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন প্রদান ও মাশুল আদায়ের প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল, যার ফলে জাহাজ ব্যবস্থাপনায় সময়ক্ষেপণ ও দীর্ঘসূত্রতার সৃষ্টি হচ্ছে এবং সেবাগ্রহীতারা হয়রানির শিকার হচ্ছেন।বন্দর থেকে সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য বিভিন্ন সেবা গ্রহণ, বিভিন্ন অনুমোদন গ্রহণ ও মাশুল প্রদানের প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় করা হয়। বন্দরে প্রতিটি সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনায় সেবাগ্রহীতাদের ন্যূনতম ২১,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে ব্যয় করতে হয়। এই হিসেবে ২০১৬-১৭ সালে মোংলা বন্দরে মোট ৬২০টি জাহাজের ব্যবস্থাপনায় মোংলা বন্দও কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আদায়কৃত ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ প্রায় ১.৩০ কোটি টাকা।

মোংলা বন্দরের ভৌগোলিক অবস্থান সমুদ্রগামী জাহাজগুলোকে প্রাকৃতিক বিপর্যয় থেকে সুরক্ষা দিলেও এই চ্যানেল দিয়ে জাহাজ চলাচলে সময় বেশি লাগে। ফেয়ার ওয়ে থেকে মোংলা বন্দরের জেটি পর্যন্ত পশুর চ্যানেলের দৈর্ঘ্য ১৩১ কি.মি এবং সুন্দরবনের মধ্যদিয়ে সর্পিলাকারে এঁকেবেঁকে 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 হারও অনেক বেশি। পশুর চ্যানেলে ও সংলগ্ন এলাকায় বিভিন্ন সময় ডুবে যাওয়া জাহাজগুলোর কারণে ডুবে যাওয়ার স্থলে পলি অবক্ষেপিত হয়ে নাব্যতার সংকট তৈরি হয়েছে।

দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সড়ক, রেল ও নৌপথে মোংলা বন্দরের সীমিত যোগাযোগ ব্যবস্থার কারণে এই বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে ব্যবহারকারীদের নানামুখী প্রতিবন্ধকতার শিকার হতে হয়।

অন্যান্য অনিয়ম

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনিয়মের শিকার হওয়া:জাহাজে কাজকরার ক্ষেত্রে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোকে জেটি ব্যবহার করার জন্যবন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নিতে হয় ও প্রযোজ্য মাশুল প্রদান করতে হয়।বন্দরে প্রতিবার এইপ্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে নিয়মবহির্ভূতভাবে ৪,৮০০ টাকা থেকে ৬,০০০ টাকা খরচ করতে হয়।

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনিয়ম: স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর একাংশ বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত গ্যাং করার নিয়ম ভেঙ্গে কম শ্রমিক দিয়ে জাহাজে কাজ করায় এবংকাজ শেষে নানা অজুহাতে শ্রমিকদের প্রাপ্য মজুরি আটকে রাখে।এই অনিয়মের কারণে শ্রমিকরা বন্দর এলাকার কিছু সুদী মহাজনের কাছে ২৫ থেকে ৩০ ভাগ কম মূল্যে মজুরির স্লিপবিক্রি করতে বাধ্য হয়।

লাইটার নৌযান সম্পর্কিত অনিয়ম: লাইটারেজ নৌযানগুলোনিয়মবহির্ভূত অর্থের বিনিময়ে নিয়মিত ডকিং করানো হয় না। এতে নৌযানগুলোতে দৈহিক ত্রুটির কারণে নিরাপত্তা ঝুঁকি সৃষ্টি হয়। আবার এক তৃতীয়াংশ লাইটার নৌযানের সনদ হালনাগাদ করা হয় না বা সনদ নেই। একশ্রেণীর অসাধু কাস্টমস কর্মকর্তাঅনুমোদনহীন নৌযান প্রতি ২০০ থেকে ৫০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায়ের পর বোট নোট দিয়েথাকে।

ট্রান্সপোর্ট কোম্পানি সংক্রান্ত অনিয়ম: পণ্য খালাশের জন্য জেটি গেট দিয়ে ট্রাক প্রবেশের সময় নিয়োজিত বন্দর কর্মীরা ট্রাক প্রতি আদায় করেন৭০ টাকা, কিন্তু রশিদ দেওয়া হয় ৫০ টাকার। আবার ট্রান্সপোর্ট প্রতিষ্ঠানগুলোকে প্রতি ৫ ট্রাক পণ্য বোঝাইয়ের জন্য ক্রেন অপারেটরকে ন্যূনতম ১,০০০ টাকা থেকে ২,০০০ টাকা পর্যন্ত বকশিশ দিতে হয়।এই অর্থ না দিলে পণ্য বোঝাইয়ে অহেতুক সময়ক্ষেপণ ও অযত্নের সাথে ক্রেন থেকে পণ্য ফেলা হয়। অন্যদিকে পণ্য বোঝাইয়ের কাজে নিয়োজিত শ্রমিক গ্যাংকে ট্রাক প্রতি ২০০ থেকে সর্বোচ্চ ৫০০ টাকা পর্যন্ত বকশিশ দিতে হয়।

সুশাসনের বিভিন্ন নির্দেশকের ভিত্তিতে মোংলা বন্দর ও কাস্টমসের পর্যালোচনা

স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা - মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ওয়েবসাইট রয়েছে যা তথ্যসমৃদ্ধ। পাশাপাশি বন্দর কর্তৃপক্ষ নাগরিক সনদ, ভাঁজপত্র ও নোটবুকের মাধ্যমে তথ্য প্রকাশ করে। ট্যারিফ চার্ট ওয়েবসাইটে প্রকাশ করবার পাশাপাশি বই আকারেও প্রকাশ করা হয়। চ্যানেলের ড্রাফট চার্ট হালনাগাদ রাখা হয় এবং সেবাগ্রহীতাদের জন্য প্রকাশ করা হয়।কর্তৃপক্ষ সমুদ্রগামী জাহাজ, আমদানি-রপ্তানিকৃত পণ্য, পণ্যের ধরন, কন্টেইনার ইত্যাদি পরিসংখ্যানও হালনাগাদ রাখে। বন্দরে তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা নিয়োজিত আছেন। অন্যদিকে মোংলা কাস্টম হাউজ প্রদত্ত সেবার স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততায় বিভিন্ন সীমাবদ্ধতা পরিলক্ষিত হয়। প্রতিষ্ঠানটির আয়-ব্যয়সহ বিভিন্ন সেবা কার্যক্রম সম্পর্কে সহজে ধারণা পাওয়া সম্ভব নয়। গবেষণায় তথ্য সংগ্রহের সময় ওয়েব ঠিকানাটি সক্রিয় ছিল না। বর্তমানে সক্রিয় করা হলেও অধিকাংশ তথ্যই হালনাগাদ করা নেই। তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা থাকলেও তার নাম, পদবি, যোগাযোগের নম্বর ইত্যাদি দৃষ্টিগোচর স্থানে প্রদর্শন করা হয় নি।প্রতিষ্ঠানটির প্রবেশপথে তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্র থাকলেও সেখানে কাউকে দায়িত্ব পালন করতে দেখা যায় নি।

সক্ষমতা ও কার্যকরতা - মোংলা বন্দরে কর্মকর্তা পর্যায়ের তুলনায় কর্মচারী পর্যায়ে জনবল ঘাটতি প্রায় দ্বিগুণ। বন্দরে আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত কাজের ক্ষেত্রে সেবাগ্রহীতাদের জন্য অটোমেশন নেই।কার্যক্রমে অন্তঃবিভাগীয় এবং আন্তঃবিভাগীয় সমন্বয়হীনতা বিদ্যমান। ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার বন্দর কর্তৃপক্ষের ইতিবাচক উদ্যোগ হলেও এই সেবা কার্যকর নয় - সেবাগ্রহীতাকে টেবিল থেকে টেবিলে ছুটতে হয় এবং নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। আমদানি পণ্য ছাড় এবং রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল হওয়ায় প্রতিটি ধাপেই সেবাগ্রহীতাকে ভোগান্তি ও জটিলতা পড়তে হয়, যা এড়াতে ও দ্রুত সেবা পেতে বিভিন্ন মাত্রায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়।

মোংলা কাস্টম হাউজে অনুমোদিত জনবলের বিপরীতে ৪০ শতাংশ পদ শূন্য থাকায় কার্যক্রম পরিচালনায় নানা ধরনের সীমাবদ্ধতা বিদ্যমান। বন্দর হতে মোংলা কাস্টম হাউজের মধ্যকার দূরত্ব ৫৩ কি.মি. হওয়ায় সেবাপ্রাপ্তিতে দীর্ঘসূত্রতা, ব্যয় বৃদ্ধিসহ আন্তঃবিভাগীয় সমন্বয়হীনতার সৃষ্টি হয়। ভেহিকেল মাউন্টেড মুভেবল কন্টেইনার স্ক্যানিংমেশিন আমদানি করা হলেওএর মাধ্যমে পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা সক্রিয় নয়। সেবাগ্রহীতারা অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড নামক অনলাইন সিস্টেম ব্যবহার করলেও ব্যবহারকারীদের টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরে কাজ করিয়ে নিতে হয়।পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল, এবং ব্যবহারকারীদের বিভিন্ন মাত্রায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়।

জবাবদিহিতা - মোংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের ওয়েব ঠিকানায় অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণের ব্যবস্থা রয়েছে।লিখিত অভিযোগ ও পরামর্শ জানাতে বন্দরে প্রশাসনিক ভবনের প্রবেশ পথে স্বচ্ছ কাঁচের বাক্স স্থাপন এবং অভিযোগ ব্যবস্থপনায় ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নির্দিষ্ট করা আছে। অভিযোগ নথিভুক্ত রাখার জন্য রেজিস্টার ব্যবহার করা হয়। জবাবদিহিতা নিশ্চিতে গণশুনানি আয়োজনের পরিকল্পনা থাকলেও কোনো গণশুনানি আয়োজন করা হয় নি। বন্দরের সকল বিভাগের কার্যক্রমের বার্ষিক নিরীক্ষণ, পাশাপাশি জবাবদিহিতা নিশ্চিতে প্রতিটি বিভাগে বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান।

অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণে মোংলা কাস্টম হাউজের প্রবেশ পথে কাঠের বাক্স স্থাপন করা থাকলেও অভিযোগ ব্যবস্থাপনায় কোনো দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা নেই। এমনকি অভিযোগ নথিভুক্ত রাখার জন্য কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষের কোনো রেজিস্টারও নেই। কাস্টম হাউজ কর্তৃপক্ষ কোনো গণশুনানি আয়োজন করে না।কার্যক্রমের বার্ষিক নিরীক্ষণ সরকারের নিরীক্ষা বিভাগের মাধ্যমে প্রতিবছর সম্পাদিত হয়।

দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ - মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজে সুশাসন নিশ্চিতকরণে বিভিন্ন প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামোর উপস্থিতি থাকলেও পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ের প্রায় প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান।ফলে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিতে কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন ইতিবাচক উদ্যোগ বিরাজমান দুর্নীতির সংস্কৃতিতে কোনো ধরনের পরিবর্তন আনতে পারে নি।

সার্বিক পর্যবেক্ষণ

গবেষণার বিভিন্ন তথ্য উপাত্তের বিশ্লেষণ অনুযায়ী সার্বিকভাবে উভয় প্রতিষ্ঠানেই দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণেরঝুঁকির সৃষ্টি হয়েছে।আমদানি-রপ্তানি পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ, শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ের দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের কর্মীদেরএকাংশকে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের সুযোগ তৈরি করে দিয়েছে। উভয় প্রতিষ্ঠানেই অটোমেশন ও ওয়ান স্টপ সার্ভিসের প্রচলন হলেও তা উদ্দেশ্যপ্রণোদিতভাবে অকার্যকর করে রাখা হয়েছে। পেপারলেস অফিস প্রতিষ্ঠা করা সম্ভব হয়নি। উভয়প্রতিষ্ঠানেই সুশাসন প্রতিষ্ঠায় প্রয়োজনীয়কাঠামোব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও তার প্রায়োগিক পর্যায়ে কার্যকরতারঘাটতিকাঙ্ক্ষিতলক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতারসৃষ্টিকরছে।

প্রতিবেদনে চিহ্নিত চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের জন্য টিআইবি'র পক্ষ থেকে নিম্নে উল্লেখিত সুপারিশসমূহ প্রস্তাব করা হয়েছে। টিআইবি'র প্রত্যাশা এসব সুপারিশ গুরুত্বসহকারে বিবেচনা করে কার্যকর পদক্ষেপ গৃহীত হলে উভয় বন্দর ও কাস্টম হাউজের সেবা প্রদানে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠিত হবে।

সুপারিশ

১. পণ্যের শুল্কায়ন, কায়িক পরীক্ষণ, পণ্য-ছাড় এবং জাহাজের আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া অনুমোদনে কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান নিশ্চিত করতে হবে।

২. সকল পর্যায়ে অটোমেশন চালু করতে হবে এবং পেপার-লেস অফিস প্রতিষ্ঠাকরতে হবে।

৩. শুল্কায়ন কার্যক্রমকে দ্রুত ও সহজতর করতে মোংলায় কাস্টম হাউজের পূর্ণাঙ্গ কার্যালয় স্থাপন করতে হবে।

৪. মোংলা বন্দরে পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণের পরিবর্তে দৈবচয়নের ভিত্তিতে আংশিক (১০%-২০%) কায়িক পরীক্ষণ করতে হবে।

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

৬. প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনাসাপেক্ষে উভয় প্রতিষ্ঠানের বিভিন্ন স্তরে শূন্য পদের বিপরীতে জনবল নিয়োগ করতে হবে।

৭. প্রতিবছর বন্দর ও কাস্টম হাউজের সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীর সম্পদের হিসাব ও আর্থিক বিবরণ স্বপ্রণোদিতভাবে প্রকাশ করতে হবে। বৈধ আয়ের সাথে অর্জিত সম্পদের অসামঞ্জস্যতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে আইনী ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

৮. বিভিন্ন ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় বন্ধে সিসি ক্যামেরার মাধ্যমে নজরদারি বৃদ্ধি করতে হবে এবং সকলের জন্য দৃশ্যমান স্থানে মনিটর স্থাপন করতে হবে। সকল প্রকার মাশুল ও শুল্ক অনলাইনে এবং ব্যাংকের মাধ্যমে গ্রহণ নিশ্চিত করতে হবে।

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

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