

মোংলাবন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি: 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.মাহমুদুল্লাহ, 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

সার-সংক্ষেপ

প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা

১৯৫০ সালে যাত্রা গুরু হওয়া মোংলা সমুদ্র বন্দর দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর। 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 ১৯৫০ সালে খুলনার চালনা নামক স্থানে ‘চালনা শুদ্ধ কাচারি’র যাত্রা গুরু হয়, যা ১৯৬৫ সালে ‘মোংলা কাস্টম হাউজ’ নামে পরিবর্তিত হয়।

দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলনকে জোরদার করার লক্ষ্যে সরকারের সহায়ক শক্তি হিসেবে টিআইবি সরকারি ও বেসরকারি বিভিন্ন সেবাখাতের ওপর গবেষণা ও নানামুখী কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে। ইতোমধ্যে টিআইবি দেশের গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্র বন্দর ও স্থল বন্দরগুলোতে বেশ কয়েকটি অনুসন্ধানী ও ফলোআপ গবেষণা পরিচালনা করেছে। মোংলা বন্দরকেন্দ্রিক অন্যান্য গবেষণায় বন্দরের সক্ষমতা বিশ্লেষণই প্রাধান্য পেয়েছে, যেখানে এই বন্দরের মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ বিশ্লেষণ এবং মোংলা কাস্টম হাউজের সম্পৃক্ততা পরিলক্ষিত হয় না। এছাড়া বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন গণমাধ্যমে প্রকাশিত সংবাদে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে সমুদ্রগামী জাহাজের আগমন-বহির্গমন এবং পণ্যের শুদ্ধায়ন ও ছাড় প্রক্রিয়ায় দীর্ঘসূত্রতাসহ নানা সীমাবদ্ধতা, অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগ প্রকাশ হয়েছে। আঞ্চলিক গুরুত্ব বিবেচনায় স্থানীয় নাগরিক সমাজ ও সচেতন নাগরিক কমিটির (সনাক) পক্ষ থেকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ নিয়ে গবেষণা পরিচালনা করার চাহিদার প্রেক্ষাপটে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায় অনুসন্ধান বর্তমান গবেষণা সম্পন্ন হয়েছে।

গবেষণার উদ্দেশ্য ও পদ্ধতি

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় মোংলা বন্দরে বিদ্যমান অনিয়মের ধরন ও মাত্রা নিরূপণ, আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুদ্ধায়ন প্রক্রিয়ায় কাস্টম হাউজে বিদ্যমান অনিয়মের ধরন ও মাত্রা নিরূপণ, বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ হতে উত্তরণে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রস্তাব করার লক্ষ্যে 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। গবেষণায় মার্চ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহের কার্যক্রম পরিচালিত হয় জুলাই ২০১৭ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত।

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ: মোংলা কাস্টম হাউজ

বন্দর এবং কাস্টম হাউজের মধ্যকার দূরত্ব ৫৩ কিমি, ফলে সেবাহ্রীতাদের 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 শুদ্ধায়ন ও খালাশ-বোঝাই কার্যক্রমের একাংশ মোংলা কাস্টমসে এবং অপরাংশ মোংলা বন্দরে সম্পন্ন করতে হয়। ফলে সেবাহ্রীতারার সময়ক্ষেপণ ও হরারানির 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 সেবাহ্রীতারার কাস্টমসের কর্মীদের কাছ থেকে পূর্ণমাত্রায় সেবা পান না। অন্যদিকে কর্মকর্তা-কর্মচারীদের ওভার টাইম কাজ করতে হয়।

বাক্স 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 শুদ্ধ ফাঁকির সুযোগ সৃষ্টি হয়, এবং অন্যদিকে সার্ভেয়ার কর্তৃক হরারানি ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের ঘটনা ঘটে।

মোংলা কাস্টম হাউজে ব্যবহারকারীরা অ্যাসাইকুড়া 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 সেবাহ্রীতাদের কাস্টম হাউজে টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরতে হয়। এসব কারণে সেবাহ্রীতারার প্রয়োজনীয় সেবা পেতে দীর্ঘসূত্রতা, সময়ক্ষেপণ ও হরারানির 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 ঘটেছে।

পণ্যের শুদ্ধায়ন ও পরীক্ষণের প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। কন্টেইনারে আমদানি করা একটি বাণিজ্যিক চালানের শুদ্ধায়নে 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 শুদ্ধায়নে 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 শুদ্ধায়নের বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৩৫,৭০০ টাকা বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীরা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায় করে। এছাড়া একটি গাড়ির শুদ্ধায়নে বিভিন্ন ধাপে ন্যূনতম ৪,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

২০১৬-১৭ মোংলা কাস্টম হাউজ কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ

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
বাস্ক	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।

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 ভাড়া 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 জরুরী 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 অপরিপূর্ণতার 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 ঘাটতির কারণে 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 অপরিপূর্ণতা বন্দরের দীর্ঘ চ্যানেলে নিরাপত্তা সংকট সৃষ্টি করে।

বন্দরে আমদানি পণ্যছাড় প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল। বন্দরে কাজক্ষিত সেবা পেতে সেবাপ্রার্থীতারা হয়রানি, সময়ক্ষেপণ ও দীর্ঘসূত্রতার শিকার হচ্ছেন। 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 ৭২০০ টাকা খরচ করতে হয়। একইভাবে আমদানিকৃত গাড়ি ছাড় করাতে বন্দরের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের ন্যূনতম ১৭১৫ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে দিতে হয়।

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
বাস্ক	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 সেবাহ্রহীতারা হয়রানির শিকার হচ্ছেন। বন্দর থেকে সমুদ্রগামী জাহাজের জন্য বিভিন্ন সেবা গ্রহণ, বিভিন্ন অনুমোদন গ্রহণ ও মাশুল প্রদানের প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত অর্থ প্রদান করতে হয়। বন্দরে প্রতিটি সমুদ্রগামী জাহাজ ব্যবস্থাপনায় সেবাহ্রহীতাদের ন্যূনতম ২১,০০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে ব্যয় করতে হয়। এই হিসেবে ২০১৬-১৭ সালে মোংলা বন্দরে মোট ৬২০টি জাহাজের ব্যবস্থাপনায় মোংলা বন্দর 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 ঐক্যেবঁকে 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 কাজ করার ক্ষেত্রে স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোকে জেটি ব্যবহার করার জন্য বন্দর কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নিতে হয় ও প্রয়োজ্য মাশুল প্রদান করতে হয়। বন্দরে প্রতিবার এই প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে নিয়মবহির্ভূতভাবে ৪৮০০ টাকা থেকে ৬০০০ টাকা খরচ করতে হয়।

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

লাইটার নৌযান সম্পর্কিত অনিয়ম: লাইটারেজ নৌযানগুলো নিয়মবহির্ভূত 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 কর্মকর্তা অনুমোদনহীন নৌযান প্রতি ২০০ থেকে ৫০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায়ের পর বোট নোট দিয়ে থাকে।

ট্রাঙ্গপোর্ট কোম্পানি সংক্রান্ত অনিয়ম: পণ্য খালাশের জন্য জেটি গেট দিয়ে ট্রাক প্রবেশের সময় নিয়োজিত বন্দর কর্মীরা ট্রাক প্রতি আদায় করেন ৭০ টাকা, কিন্তু রশিদ দেওয়া হয় ৫০ টাকার। আবার ট্রাঙ্গপোর্ট প্রতিষ্ঠানগুলোকে প্রতি ৫ ট্রাক পণ্য বোঝাইয়ের জন্য ফ্রেন অপারেটরকে ন্যূনতম ১০০০ টাকা থেকে ২০০০ টাকা পর্যন্ত বকশিস দিতে হয়। এই অর্থ না দিলে পণ্য বোঝাইয়ে অহেতুক সময়ক্ষেপণ ও অযত্নের সাথে ফ্রেন থেকে পণ্য ফেলা হয়। অন্যদিকে পণ্য বোঝাইয়ের কাজে নিয়োজিত শ্রমিক গ্যাংকে ট্রাক প্রতি ২০০ থেকে সর্বোচ্চ ৫০০ টাকা পর্যন্ত বকশিস 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 সিটিজেন চার্টার, 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 সেবাহীতাদের 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 প্রবেশ পথে তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্র থাকলেও সেখানে কাউকে দায়িত্ব পালন করতে দেখা যায় নি।

সক্ষমতা ও কার্যকরতা - মোংলা বন্দরে কর্মকর্তা পর্যায়ে তুলনায় কর্মচারী পর্যায়ে জনবল ঘাটতি প্রায় দ্বিগুণ। বন্দরে আমদানি-রপ্তানি সম্পর্কিত কাজের ক্ষেত্রে সেবাহীতাদের জন্য অটোমেশন নেই। কার্যক্রমে অন্তর্বিভাগীয় এবং আন্তর্বিভাগীয় সমন্বয়হীনতা বিদ্যমান। ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টার বন্দর কর্তৃপক্ষের ইতিবাচক উদ্যোগ হলেও এই সেবা কার্যকর নয় - সেবাহীতাকে টেবিল থেকে টেবিলে ছুটেতে হয় এবং নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। আমদানি পণ্য ছাড় এবং রপ্তানি পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া দীর্ঘ ও জটিল হওয়ায় প্রতিটি ধাপেই সেবাহীতাকে ভোগান্তি ও জটিলতা পড়তে হয়, যা এড়াতে ও দ্রুত সেবা পেতে বিভিন্ন মাত্রায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ প্রদান করতে 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 আন্তর্বিভাগীয় সমন্বয়হীনতার সৃষ্টি হয়। ভেহিকেল মাউন্টেড মুভেবল কন্টেইনার স্ক্যানিং মেশিন আমদানি করা হলেও এর মাধ্যমে পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা সক্রিয় নয়। সেবাহীতারা অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড নামক অনলাইন সিস্টেম ব্যবহার করলেও ব্যবহারকারীদের টেবিল থেকে টেবিলে ঘুরে কাজ করিয়ে নিতে হয়। পণ্যের শুষ্কায়ন 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 ব্যবস্থাপনায় ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নির্দিষ্ট করা আছে। অভিযোগ নথিভুক্ত রাখার জন্য রেজিস্টার ব্যবহার করা হয়। জবাবদিহিতা নিশ্চিত গণশুনানি আয়োজনের পরিকল্পনা থাকলেও কোনো গণশুনানি আয়োজন করা হয় নি। বন্দরের সকল বিভাগের কার্যক্রমের বার্ষিক নিরীক্ষণ, পাশাপাশি জবাবদিহিতা নিশ্চিত প্রতিটি বিভাগে বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান।

অভিযোগ ও পরামর্শ গ্রহণে মোংলা কাস্টম হাউজের প্রবেশ পথে কার্টের 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 শুষ্কায়ন ও পণ্যছাড়ের প্রায় প্রতিটি ধাপে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান। ফলে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত 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 প্রাতিষ্ঠানিকীকরণের ঝুঁকির সৃষ্টি হয়েছে। আমদানি রপ্তানি পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ, শুষ্কায়ন ও পণ্যছাড়ের দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের কর্মীদের একাংশকে 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। উভয় প্রতিষ্ঠানেই সুশাসন প্রতিষ্ঠায় প্রয়োজনীয় কাঠামো ব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও তার প্রায়োগিক পর্যায়ে কার্যকরতার ঘাটতি কাজক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করছে।

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

সুপারিশ

১. পণ্যের শুষ্কায়ন, কায়িক পরীক্ষণ, পণ্য-ছাড় এবং জাহাজের আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া অনুমোদনে মোংলা কাস্টম হাউজ ও বন্দরে কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান নিশ্চিত করতে হবে।
২. সকল পর্যায়ে অটোমেশন চালু করতে হবে এবং পেপার-লেস অফিস প্রতিষ্ঠা করতে হবে।

৩. পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণের পরিবর্তে দৈবচয়নের ভিত্তিতে আংশিক (১০%-২০%) কায়িক পরীক্ষণ করতে হবে।
৪. বাক্স পণ্যের জাহাজে সার্ভে করানোর জন্য দক্ষ জনবলসহ নিজস্ব সার্ভে ইউনিট প্রতিষ্ঠা করতে হবে।
৫. শুদ্ধায়ন কার্যক্রমকে দ্রুত ও সহজতর করতে মোংলা কাস্টম হাউজের পূর্ণাঙ্গ কার্যালয় স্থাপন করতে হবে।
৬. প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনাসাপেক্ষে মোংলা কাস্টম হাউজ ও বন্দরে 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 নিশ্চিত করে পর্যাপ্ত নেভিগেশনাল সরঞ্জাম স্থাপন করাসহ যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে।
১০. বন্দর চ্যানেলে পূর্ণমাত্রায় সেবা প্রদান নিশ্চিত করে পুরোনো ও অকেজো জলযানের পরিবর্তে প্রয়োজনীয় সংখ্যক নতুন জলযান সংগ্রহ করতে হবে।