ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

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

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার

মো. খোরশেদ আলম

মনজুর ই খোদা

৮ আশ্বিন ১৪২৫

২৩ সেপ্টেম্বর ২০১৮

গবেষণার প্রেক্ষাপট

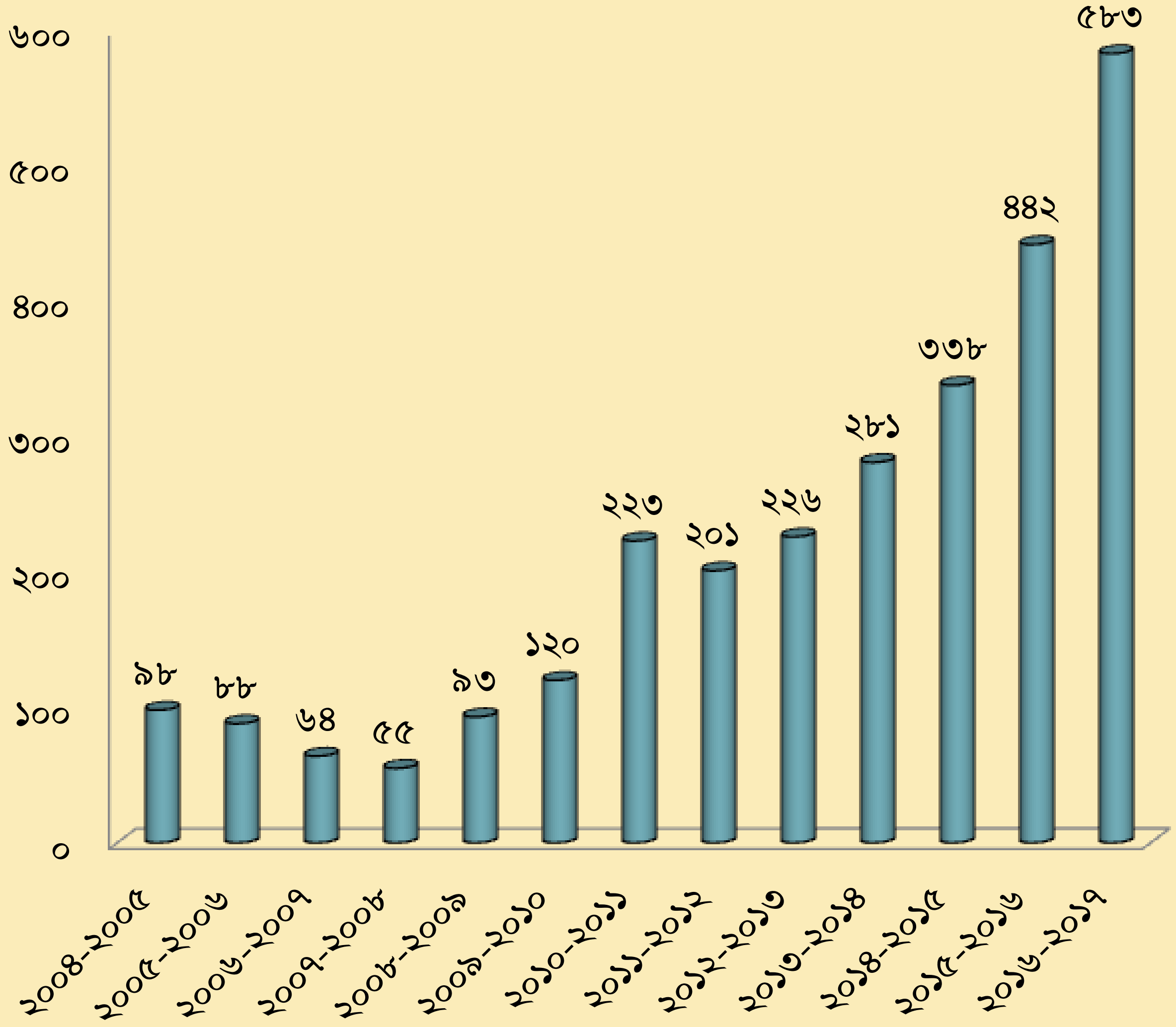
- দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন, বৈদেশিক বাণিজ্য ও রাজস্ব আদায়ে বন্দর ও কাস্টমসের ভূমিকা গুরুত্বপূর্ণ
- দেশের মোট জিডিপির ২.৬৫% আসে কাস্টমস থেকে, এবং কাস্টমসের মোট রাজস্ব আয়ের ৩১.৬২% আসে আমদানি-রপ্তানি খাত হতে
- আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অনুযায়ী দেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম সমুদ্রবন্দর মোংলা বন্দরের যাত্রা শুরু হয় ১৯৫০ সালে; ১৯৮৭ সালে যার নাম পরিবর্তন করে মোংলা পোর্ট অথরিটি করা হয়
- আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অনুযায়ী দেশের চতুর্থ বৃহত্তম স্থলবন্দর বুড়িমারী শুল্ক স্টেশন প্রতিষ্ঠিত হয় ১৯৮৮ সালে, যা ২০০২ সালে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষিত হলেও আনুষ্ঠানিক কার্যক্রম শুরু হয় ২০১০ সালে
- দেশে আমদানিকৃত গাড়ির প্রায় ৬০% মোংলা বন্দরের মাধ্যমে আমদানি করা হয়। অন্যান্য পণ্যের মধ্যে ক্লিংকার, সার, কয়লা উল্লেখযোগ্য
- বুড়িমারী বন্দর দিয়ে ভারত এবং ভুটান হতে পাথরের বোল্ডার, সব্জী বীজ, ভুট্টা, পেঁয়াজ, ডলোমাইটসহ বিভিন্ন ধরনের পণ্য বাংলাদেশে আমদানি হয়। তবে আমদানি পণ্যের ৯০ শতাংশের বেশি পাথর বা পাথর জাতীয় পণ্য

২০১৬-১৭ সালে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের পরিমাণ (মে.টন)		
	আমদানি	রপ্তানি
মোংলা	৭৪ লক্ষ	০.৮৫ লক্ষ
বুড়িমারী	২১.৯ লক্ষ	০.৫৭ লক্ষ

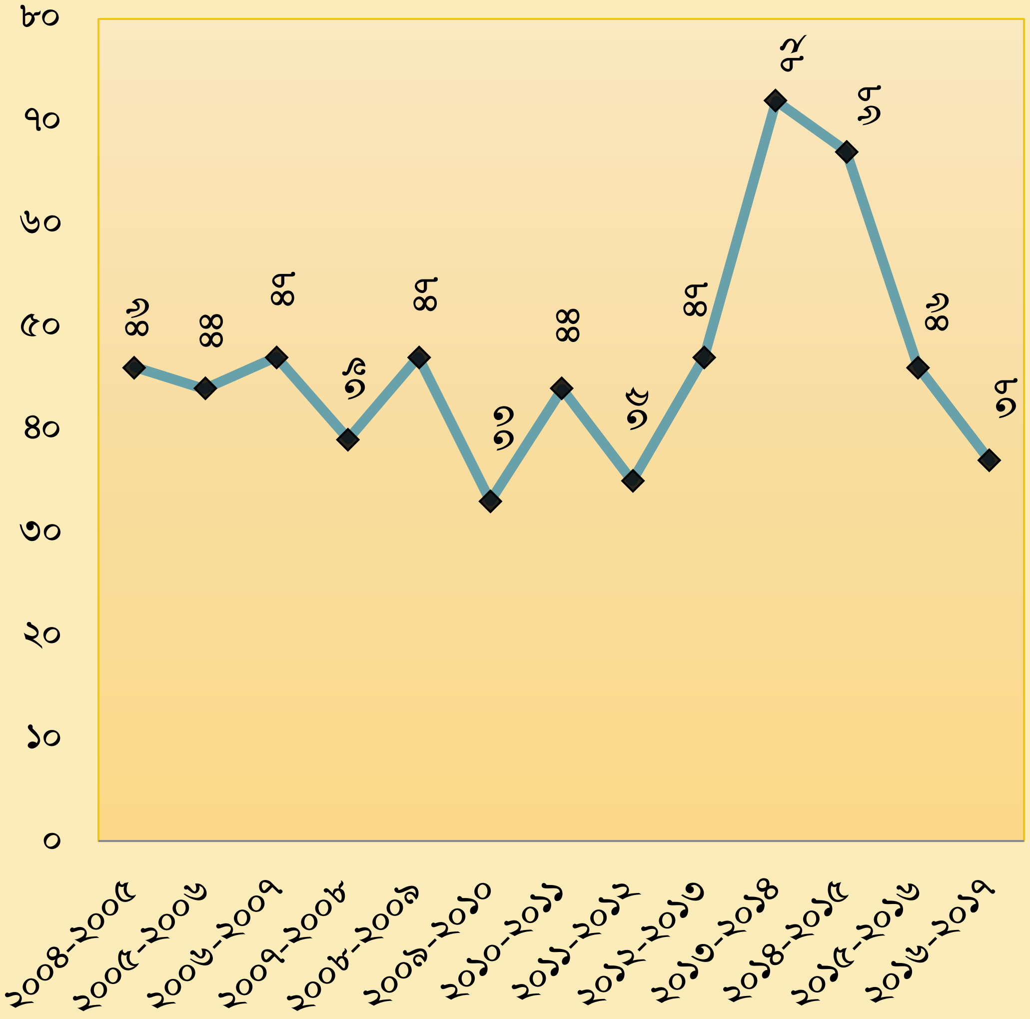
২০১৬-১৭ সালে রাজস্ব আয়ের পরিমাণ (কোটি টাকা)		
	কাস্টম হাউজ	বন্দর
মোংলা	৩০৯৯	২২৭
বুড়িমারী	৪৫	২৭.৫

মোংলা বন্দরে আগত জাহাজ সংখ্যা

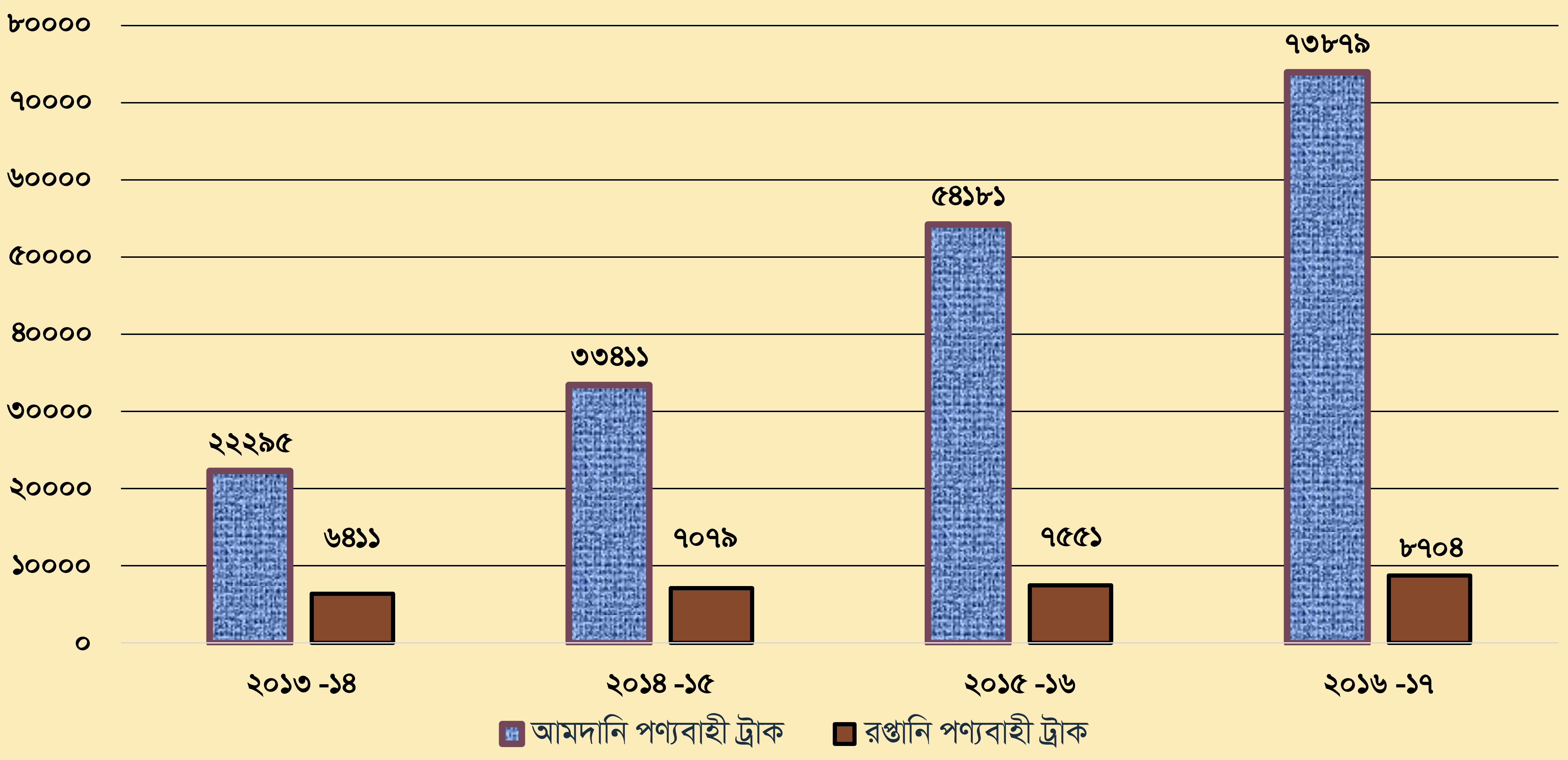
মোংলা বন্দরে আগত কনভেনশনাল জাহাজের পরিসংখ্যান



মোংলা বন্দরে আগত কন্টেইনার জাহাজের পরিসংখ্যান



বুড়িমারী বন্দরে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা



গবেষণার যৌক্তিকতা

- গুরুত্বপূর্ণ সেবা খাত হিসেবে দেশের গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্র বন্দর ও স্থল বন্দরগুলোতে টিআইবি ইতিপূর্বে বেশ কয়েকটি অনুসন্ধানী ও ফলোআপ গবেষণা পরিচালনা করেছে। বুড়িমারী বন্দরের ওপর ২০০৯ সালে টিআইবি গবেষণা করলেও মোংলা বন্দরের আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ বিশ্লেষণ করে কোনো গবেষণা করে নি

- স্থানীয় নাগরিক সমাজ ও সচেতন নাগরিক কমিটির (সনাক) পক্ষ থেকে মোংলা বন্দরের ওপর একটি স্বতন্ত্র এবং বুড়িমারী বন্দরের ওপর ফলোআপ গবেষণা করার দাবি উত্থাপিত হয়

- সম্প্রতি বিভিন্ন গণমাধ্যমে মোংলা এবং বুড়িমারী উভয় বন্দর ও কাস্টম হাউজে পণ্য ছাড় ও শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় দীর্ঘসূত্রতা, অনিয়ম ও দুর্নীতি সংক্রান্ত বিভিন্ন ধরনের অভিযোগ প্রকাশিত হয়েছে

- এরই ধারাবাহিকতায় টিআইবি বুড়িমারী ও মোংলা বন্দর এবং সংশ্লিষ্ট কাস্টম হাউজের ওপর বর্তমান গবেষণা পরিচালনা করেছে

গবেষণার উদ্দেশ্য

মুখ্য উদ্দেশ্য

মোংলা ও বুড়িমারী বন্দর এবং সংশ্লিষ্ট কাস্টম হাউজের মাধ্যমে পণ্য আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা

সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ

- বন্দর ও কাস্টমস কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা ও সীমাবদ্ধতা পর্যালোচনা করা
- বন্দরে আমদানি-রপ্তানি পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জের ধরন নিরূপণ করা
- কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জের ধরন নিরূপণ করা
- বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ হতে উত্তরণের উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন করা

গবেষণা পদ্ধতি

মূলত গুণগত গবেষণা

- **তথ্য উৎসের ধরন:** প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে
- **প্রত্যক্ষ তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি:** মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার, প্রত্যক্ষ পর্যবেক্ষণ
- **পরোক্ষ তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি:** বিষয় বিশ্লেষণ, সংশ্লিষ্ট গবেষণা পর্যালোচনা
- **প্রত্যক্ষ তথ্যের উৎস:** বন্দর ও কাস্টম কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা ও কর্মচারী, সিএন্ডএফ এজেন্ট, শিপিং এজেন্ট, স্টিভিডোর, ক্যারিয়ার, সাংবাদিক, ব্যবসায়িক নেতৃবৃন্দ, শ্রমিক ও অন্যান্য অংশীজন
- **পরোক্ষ তথ্যের উৎস:** সংশ্লিষ্ট বন্দর ও কাস্টম হাউজ সংক্রান্ত বিভিন্ন দাপ্তরিক দলিল, প্রবন্ধ, সাময়িকী, ওয়েবসাইট, অন্যান্য প্রকাশনা
- **তথ্য সংগ্রহের সময়:** জুলাই ২০১৭ - সেপ্টেম্বর ২০১৮

গবেষণার পরিধি

- বন্দর ও কাস্টম হাউজের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া
- বন্দরে পণ্য আমদানি-রপ্তানির সাথে সংশ্লিষ্ট মুখ্য স্টেকহোল্ডারদের কার্যক্রম পর্যালোচনা
- বন্দরে ও কাস্টমসে তথ্যের উন্মুক্ততা, পরামর্শ/অভিযোগ নিষ্পত্তি ব্যবস্থাপনা
- মোংলা বন্দরে আমদানি-রপ্তানির সাথে সংশ্লিষ্ট অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ বিষয় অনুসন্ধান
  - পশুর চ্যানেলের নাব্যতা
  - লাইটারেজ জাহাজ
  - শ্রমিক

বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন

এক নজরে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমস

বন্দরের আয়তন	১১.১৫ একর
কাস্টমস ও বন্দর কার্যালয়	স্থলবন্দরের নিজস্ব দ্বিতল ভবনের দ্বিতীয় তলায় বন্দর কার্যালয় কাস্টমসের নিজস্ব ভবন নেই, স্থলবন্দর ভবনের নিচ তলায় কাস্টমস কার্যালয়
বন্দরের পণ্য সংরক্ষণ ব্যবস্থা	বন্দরের মোট ধারণক্ষমতা ১,৮০০ মেট্রিক টন বন্দরের ৩টি শেড রয়েছে: প্রতিটি ৪০০ মে. টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন দুইটি শেড, এবং ১০০০ মে. টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন একটি শেড ট্রান্সশিপমেন্ট শেড দুইটি ওপেন ইয়ার্ড - নির্মানাধীন
ওয়ে ব্রিজ (পণ্য ওজনের জন্য)	দুইটি সরকারি ওয়ে ব্রিজ (১০০ মে. টন ক্ষমতাসম্পন্ন)
ব্যাংক	জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের একটি করে শাখা

বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমসে জনবল সম্পর্কিত পর্যবেক্ষণ

বুড়িমারী স্থলবন্দরে একজন উপ-পরিচালকের নেতৃত্বে মোট ১৩ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্মরত; কোনো পদ শূন্য নেই

বুড়িমারী কাস্টমসে একজন সহকারী কমিশনারের নেতৃত্বে মোট ১৮ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্মরত; অনুমোদিত সাংগঠনিক কাঠামো অনুসারে ৩৪টি পদ (দুই-তৃতীয়াংশ) শূন্য

সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ ও বন্দর ব্যবহারকারীদের মতে, এই বন্দরের মাধ্যমে বর্তমানে বাণিজ্যিক পণ্যের (১৮টি) আমদানি নিষিদ্ধ থাকায় বিদ্যমান জনবল ঘাটতির কারণে কার্যক্রম সম্পাদনে সমস্যা হয় না

বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমসের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া

বন্দর কর্তৃপক্ষ - পণ্য নথিভুক্ত করণ (গাড়ির নম্বর, ড্রাইভার ও হেলপারের নাম, পণ্যের ধরন ও ওজন)

সিএন্ডএফ এজেন্ট - প্রয়োজনীয় সকল নথিসহ বিল অব এন্ট্রি (ইমপোর্ট) প্রস্তুত

হেডক্লার্ক -
বিল অব এন্ট্রিতে নাম্বার প্রদান

কাস্টম সুপার - কাস্টম ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) ও কাস্টম ইন্সপেক্টর (এক্সামিন) নির্বাচন

কাস্টম ইন্সপেক্টর (এক্সামিন) - পণ্য পরীক্ষণ ও প্রতিবেদন প্রদান

কাস্টম ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) - নথিপত্রের সঠিকতা যাচাই ও শুল্ক নির্ধারণ

সোনালি ব্যাংক - সিএন্ডএফ এজেন্ট কর্তৃক শুল্ক পরিশোধ

কাস্টম সুপার -
আউট পাস প্রদান

বিলিং সেকশন (বন্দর) - পণ্যের মাশুল আদায়

বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ

১. বন্দর ও কাস্টমস কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

আমদানিকৃত প্রায় শতভাগ পণ্যের ক্ষেত্রে বিওই-প্রতি নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। সকল নথিপত্র সঠিক হলেও ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থ না দিয়ে পণ্যের শুল্কায়ন বা পণ্যছাড় সম্ভব হয় না (Coercive Corruption)

নথিপত্রে কোন ভুল থাকলে বা শুল্ক ফাঁকির ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ বৃদ্ধি পায় (Collusive Corruption)

২. উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ঘুষ হিসেবে ফলের ট্রাক-প্রতি অতিরিক্ত ২০০ টাকা এবং বীজের ক্ষেত্রে ট্রাক-প্রতি অতিরিক্ত ৫০০ টাকা দেওয়া হয়।

কিছু ক্ষেত্রে পণ্যের প্রয়োজনীয় পরীক্ষা ছাড়াই অতিরিক্ত অর্থের বিনিময়ে ছাড়পত্র দেওয়ার অভিযোগ রয়েছে

২০১৭-১৮ সালে আদায়কৃত ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন

ট্রাক সংখ্যা	ট্রাক প্রতি ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের পরিমাণ	আদায়কৃত মোট নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ
৮৫৫০ টি	২০০ টাকা	১৭.১০ লক্ষ টাকা

৩. শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন ফাঁকি

বুড়িমারি স্থলবন্দরে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন ফাঁকি দেওয়ার অভিযোগ রয়েছে। সবচেয়ে বেশি ওজন ফাঁকির অভিযোগ রয়েছে ফল এবং মসলা (এলাচ/জিরা) আমদানির ক্ষেত্রে

বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ

খাতওয়ারি ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের হার				
নিয়মবহির্ভূত অর্থের খাত (বিওই প্রতি)		আমদানি (টাকা)		রপ্তানি (টাকা)
		নন কমার্শিয়াল পণ্য	ফল /কমার্শিয়াল পণ্য	
শুল্ক স্টেশন	নাম্বারের জন্য-হেডক্লার্ক	১৫০	২০০	২০০
	কাস্টমস সিন্ডিকেট	১৫০০	২২০০	১৩০০
	শুল্ক গোয়েন্দা	১০০	১০০	-
	নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ	**১৭৫০**	**২৫০০**	**১৫০০**
বন্দর -বিলিং সেকশন		৩০০	৫০০	২০০

কর্তৃপক্ষ	বিওই এর ধরন	বিওই সংখ্যা (২০১৬-১৭ সাল)	ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার	আদায়কৃত মোট অর্থের পরিমাণ (কোটি টাকা)
শুল্ক স্টেশন	আমদানি	১৪৩১৫	১৭৫০	২.৫১
	রপ্তানি	২২৭৯	১৫০০	০.৩৪
	আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ			**২.৮৫**
স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ	আমদানি	১৪৩১৫	৩০০	০.৪৩
	রপ্তানি	২২৭৯	২০০	০.০৫
	আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ			**০.৪৮**

বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ

৪. পণ্য লোডিং ও আন-লোডিং এর ক্ষেত্রে শ্রমিক কর্তৃক বাধ্যতামূলকভাবে অর্থ আদায়

ট্রাক প্রতি ২০০-৫০০ টাকা অতিরিক্ত অর্থ ‘বকশিশ’ হিসেবে দিতে হয়। শ্রমিকদের বক্তব্য অনুসারে, টনপ্রতি ৩৯ টাকা মজুরি তাদের জন্য অপ্রতুল। ভুটান ও ভারতীয় ট্রাকের ড্রাইভারের নিকট হতে পণ্য আনলোড বাবদ টনপ্রতি ৪০ টাকা বকশিশ আদায়ের অভিযোগ রয়েছে

৫. মোটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

মোটর শ্রমিক ইউনিয়ন ট্রাকপ্রতি ন্যূনতম ৯০০ টাকা চাঁদা হিসেবে আদায় করে থাকে। দালালের সাহায্য ছাড়া বুড়িমারী হতে ট্রাক ভাড়া পাওয়া যায় না। এর মধ্যে দালালকে ট্রাক প্রতি প্রায় ৪০০ টাকা ঘুষ দিতে হয়।

মোটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক আদায়কৃত চাঁদার বার্ষিক পরিমাণের প্রাক্কলন

ট্রাক/দিন	ট্রাক/বছর	ট্রাক প্রতি চাঁদার পরিমাণ	মোট চাঁদার পরিমাণ
২০০ টি	৬০,০০০ টি	৯০০ টাকা	**৫.৪ কোটি টাকা**

সুশাসনের নির্দেশকের আলোকে বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমস: বিদ্যমান বাস্তবতা

সুশাসনের নির্দেশক	বুড়িমারী বন্দর	বুড়িমারী কাস্টমস
১. স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা	• নাগরিক সনদ আছে • বন্দর সম্পর্কিত তথ্য নিয়ে ভাঁজপত্র আছে • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • দৃশ্যমান স্থানে ট্যারিফ চার্ট (বন্দর মাশুল) টানানো আছে • নিজস্ব ওয়েবসাইট নাই	• নাগরিক সনদ নাই • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • নিজস্ব ওয়েবসাইট নাই • স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের ক্ষেত্রে ঘাটতি আছে
২. সক্ষমতা ও কার্যকরতা	• জনবল কাঠামো অনুসারে শূণ্য পদ নাই • নিজস্ব ভবনে কার্যালয় • পণ্যছাড়ে অটোমেশন ব্যবস্থা নাই	• দুই তৃতীয়াংশ পদ শূন্য • কার্যালয়ের জন্য নিজস্ব ভবন নাই • আধুনিক পরীক্ষাগার নাই • পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা নাই
৩. জবাবদিহিতা	• দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • অভিযোগ বক্স নাই, তবে অভিযোগের রেজিস্টার আছে • গণশুনানি হয় নি • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয় • বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান	• অভিযোগ বক্স নাই, দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • অভিযোগের রেজিস্টার নাই • গণশুনানি হয় নি • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয় • বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান
৪. দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ	• তদন্ত সাপেক্ষে বিভাগীয় শাস্তির দৃষ্টান্ত আছে, তবে পর্যাপ্ত নয় • পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত আর্থিক লেনদেন বিদ্যমান	

২০০৯ হতে ২০১৮ - বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমসের পরিবর্তন

২০০৯ সাল	২০১৮ সাল
অবকাঠামো ও যোগাযোগ	
১. ২০০২ সালে বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনকে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হলেও তখন পর্যন্ত বন্দরের কোনো অবকাঠামো, কর্তৃপক্ষ বা কার্যক্রম ছিল না, ওয়্যার হাউস ছিল না, ওয়ে ব্রিজ ছিল না	১. ২০১০ সালে স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ভবনে কার্যক্রম শুরু করে; নিজস্ব ওয়্যার হাউস, ওয়ে ব্রিজ চালু হয়
২. কোনো ব্যাংকের পূর্ণাঙ্গ শাখা ছিল না। ১৫ কি.মি দূরে পাটগ্রামে যেয়ে ব্যাংকিং কার্যক্রম করতে হতো	২. বুড়িমারী বাজারেই জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের ১টি করে পূর্নাঙ্গ শাখা রয়েছে
৩. রেলপথ সংস্কারের অভাবে ঝুঁকিপূর্ণ ছিল। পণ্যবাহী ওয়াগন ছিল না	৩. রেলপথের সংস্কার হয়েছে, তবে এখনো পণ্যবাহী ওয়াগন চলাচল শুরু হয়নি
৪. ঝুঁকিপূর্ণ তিস্তা রেল সেতু দিয়ে ৫ টনের বেশি পণ্যবাহী ট্রাক পারাপারে নিষেধাজ্ঞা ছিল	৪. নতুন তিস্তা ব্রীজ নির্মিত হওয়ায় পণ্যবাহী ট্রাক চলাচলে নিষেধাজ্ঞা নেই
৫. দিনের কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ ছিল না	৫. কিছুটা উন্নতি হলেও এখনো কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ থাকে না

২০০৯ হতে ২০১৮ - বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমস এর পরিবর্তন

২০০৯ সাল	২০১৮ সাল
কাস্টম হাউজ	
৬. কাস্টম হাউজে ডিজিটাল সফটওয়ার ছিল না। মিস ডিক্লারেশন, আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং হতো। শুল্ক বাকি রেখেও পণ্য ছাড় করা হতো। পরবর্তীতে অনেক ক্ষেত্রে বকেয়া শুল্ক উদ্ধার করা সম্ভব হতো না ৭. পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে ঘুষ দিতে হতো	৬. কাস্টম হাউজে অ্যাসাইকোডা ওয়ার্ল্ড সফটওয়ার চালু। মিস ডিক্লারেশন ও আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং প্রায় বন্ধ হয়েছে। শুল্ক পরিশোধ না করে পণ্য ছাড়ের সুযোগ নেই ৭. পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে বর্তমানেও নির্দিষ্ট হারে প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে ঘুষ দিতে হয়
৮. উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে প্রয়োজনীয় উপকরণ ও যন্ত্রপাতি ছিল না। পণ্যের পরীক্ষণ না করা সত্ত্বেও ব্যবসায়ীদেরকে নির্দিষ্ট পণ্যের জন্য পরীক্ষণ ফি দিতে হতো	৮. উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে যন্ত্রপাতি রয়েছে। তবে সংগনিরোধ পরীক্ষণের জন্য প্যাথলোজিস্ট নাই সংগনিরোধ পরীক্ষণের জন্য পণ্যের ট্রাক প্রতি নিয়মবহির্ভূতভাবে ন্যূনতম ২০০ টাকা দিতে হয়

মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজ

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা কাস্টম হাউজ

১.	• কাস্টম হাউজের অবস্থান বন্দর এলাকা হতে ৫৩ কি.মি দূরে। মোংলায় বন্দর ভবনের কক্ষ ব্যবহার • সময়ক্ষেপণ, হয়রানি, বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের মধ্যে সমন্বয়ের অভাব
২.	• অনুমোদিত জনবলের ৪০% শূন্য। • পণ্যের ওপর যথাযথ নিয়ন্ত্রণের অভাব, সময়ক্ষেপণ, অতিরিক্ত কাজের চাপ সামলাতে নিয়মিতভাবে ওভারটাইম করতে হয়, দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টি
৩.	• বাল্ক জাহাজে পণ্য পরিমাপ ও পরীক্ষণের জন্য বিশেষায়িত জনবল নেই • তৃতীয় পক্ষ হিসেবে বেসরকারি প্রতিষ্ঠান পণ্য পরীক্ষণ করে • শুল্ক ফাঁকির সুযোগ সৃষ্টি, হয়রানি, নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়
৪.	• পণ্য পরীক্ষণের জন্য রাসায়নিক পরীক্ষাগারে প্রয়োজনীয় আধুনিক সরঞ্জামের অভাব • পণ্য পরীক্ষণে নমুনা কুয়েট বা ঢাকায় বিএসটিআই, বুয়েটে প্রেরণ • দীর্ঘসূত্রতা, সময়ক্ষেপণ, খরচ বৃদ্ধি
৫.	• কার্যকর অটোমেশনের অভাব। অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড ব্যবহার হলেও হার্ডকপি প্রিন্ট করে বিভিন্ন পর্যায়ে অনুমোদন • দীর্ঘসূত্রতা, সময়ক্ষেপণ, হয়রানি

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা কাস্টম হাউজ

৬.	• আমদানি পণ্যের শতভাগ কায়িক পরীক্ষণ • সময়ক্ষেপণ, হয়রানি, পণ্যের মান ক্ষতিগ্রস্ত
৭.	• পণ্যের শুল্কায়ন ও পরীক্ষণে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া • আমদানি পণ্যের ক্ষেত্রে ন্যূনতম ১৬টি এবং রপ্তানি পণ্যের ক্ষেত্রে ১২টি ধাপে নথি যাচাই-বাছাই ও অনুমোদন • সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা, হয়রানি ও দুর্নীতির ঝুঁকি বৃদ্ধি
৮.	• পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় • ব্যবসায়ীদের হয়রানি, দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টি, ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি
৯.	• আমদানি-রপ্তানি পণ্যবাহী জাহাজ আগমন-নির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া • শুধুমাত্র কাস্টম হাউজে ন্যূনতম ৮টি ধাপে অনুমোদন গ্রহণ করতে হয় • সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা, হয়রানি ও দুর্নীতির ঝুঁকি বৃদ্ধি
১০.	• জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় • ব্যবসায়ীদের হয়রানি, ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি

কায়িক পরীক্ষণের নামে হয়রানি

একজন আমদানিকারকের ২০টি শ্যালো মেশিনের ডিজেল ইঞ্জিন কায়িক পরীক্ষণের সময় সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্মকর্তা নিয়মবহির্ভূতভাবে ৭০ হাজার টাকা দাবি করেন। আমদানিকারক নিয়মবহির্ভূত অর্থ পরিশোধে অস্বীকৃতি জানানোয় সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্মকর্তা প্রতিটি ডিজেল ইঞ্জিন চালু করে সংশ্লিষ্ট নথিতে উল্লেখিত হর্স পাওয়ার প্রমাণ করে দেখাতে বলেন। পরবর্তীতে দীর্ঘসূত্রতা ও ভোগান্তি এড়াতে আমদানিকারক নিয়মবহির্ভূতভাবে ২০ হাজার টাকায় রফা করতে বাধ্য হন

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর

	অভ্যন্তরীণ চ্যালেঞ্জ
১.	• অনুমোদিত জনবলের ৫৯% শূন্য। জনবল নিয়োগের ক্ষেত্রে রাজনৈতিক চাপ/প্রভাব (প্রথম শ্রেণি - ৩৯.৪৪%, দ্বিতীয় শ্রেণি - ৪৮.১০%, তৃতীয় শ্রেণি - ৫৪.৫৫%, চতুর্থ শ্রেণি - ৬৭.২২%) • সময়ক্ষেপণ, দায়িত্বে অবহেলা, দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টি
২.	• অপর্যাপ্ত নেভিগেশনাল এইডস, স্থানচ্যুতি, চুরি • স্মার্ট বয়া, লাইটেড বয়া, লাইটহাউজ টাওয়ারের ঘাটতি; যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের অভাব • জাহাজের নাইট নেভিগেশনে বন্ধ; টার্ন এরাউন্ড টাইম বৃদ্ধি, খরচ ও ঝুঁকি বৃদ্ধি
৩.	• বিশেষায়িত কার শেড নাই; পাটের গুদামে, ওপেন ইয়ার্ডে গাড়ি রাখা হয় • গাড়ির বিভিন্ন যন্ত্রপাতি চুরি, গুণগত মান নষ্ট
৪.	• জলযানের স্বল্পতা; ৪০-৭০ বছরের পুরানো জলযান ব্যবহার; রেসকিউ বোট, অয়েল রিকভারি ভেসেল নাই • দীর্ঘ চ্যানেলে বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনায় প্রতিবন্ধকতা, নিরাপত্তা সংকট

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর

	আভ্যন্তরীণ চ্যালেঞ্জসমূহ
৫.	• জাহাজে তেল সরবরাহের জন্য ডিপো নেই
৬.	• দীর্ঘ ও জটিল পণ্যছাড় প্রক্রিয়া • আমদানি পণ্যের ক্ষেত্রে ন্যূনতম ১৮টি এবং রপ্তানি পণ্যের ক্ষেত্রে ১২টি ধাপে নথি যাচাই-বাছাই ও অনুমোদন • সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা, হয়রানি ও দুর্নীতির ঝুঁকি বৃদ্ধি
৭.	• পণ্যছাড় প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় • হয়রানি, দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টি, ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি
৮.	• পণ্যবাহী জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ে দীর্ঘ ও জটিল প্রক্রিয়া • শুধুমাত্র বন্দর কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে ন্যূনতম ৬টি ধাপে অনুমোদন গ্রহণ • সময়ক্ষেপণ, দীর্ঘসূত্রতা, হয়রানি ও দুর্নীতির ঝুঁকি বৃদ্ধি
৯.	• জাহাজ আগমন-বহির্গমনে বিভিন্ন অনুমোদন ও মাশুল আদায়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায় • ব্যবসায়ীদের হয়রানি, ভোক্তা পর্যায়ে পণ্যের মূল্য বৃদ্ধি

আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চ্যালেঞ্জ - মোংলা বন্দর

	বহিঃস্থ চ্যালেঞ্জ
১.	• মোংলা বন্দরের ভৌগোলিক অবস্থান - সমুদ্র হতে ১৩১ কি.মি উজানে • সময় বেশি লাগে, খরচ বেশি
২.	• সমুদ্র হতে বন্দরে প্রবেশের চ্যানেলের প্রকৃতি • পলি অবক্ষেপণের হার বেশি; উজানের পানির প্রবাহ কম; ডুবো চরের অবস্থান; সর্পিল প্রকৃতি • নাব্যতা সংকট, জাহাজ চলাচলে ঝুঁকি
৩.	• চ্যানেলে বিভিন্ন সময় ডুবে যাওয়া জাহাজের অবস্থান • পলি জমে নাব্যতা সংকট, জাহাজ চলাচলে ঝুঁকি
৪.	• বন্দর হতে দেশের অভ্যন্তরে পণ্য পরিবহনে যোগাযোগের সীমাবদ্ধতা • রেলপথ নেই; দুর্বল সড়ক ও নৌ যোগাযোগ • পণ্য পরিবহণে প্রতিবন্ধকতা, খরচ বেশি

স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানগুলোর অনিয়ম

১. বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত গ্যাং করার নিয়ম ভেঙ্গে কম শ্রমিক দিয়ে কাজ করানো

২. নানা অজুহাতে শ্রমিকদের প্রাপ্য মজুরি আটকে রাখা

৩. ওয়াচম্যানদের পাওনা টাকা মাসের পর মাস আটকে রাখা

৪. স্টিভিডোর পুরো গ্যাং-এর জন্য টাকা পরিশোধ করলেও সর্দারদের কম শ্রমিক নিয়ে গ্যাং গঠন

৫. শ্রমিকেরা কাজের স্লিপ সুদী মহাজনদের কাছে ২৫-৩০% কম মূল্যে বিক্রি করে দিতে বাধ্য হয়

৬. শ্রমিক সম্পর্কিত অনিয়মতান্ত্রিকতা সম্পর্কে বন্দর কর্তৃপক্ষকে শ্রমিকদের পক্ষ থেকে অবহিত করা হলেও কোনো ধরনের শাস্তিমূলক ব্যবস্থা কখনো গ্রহণ করা হয় নি

লাইটার নৌযান সম্পর্কিত অনিয়ম

১. মালামাল খালাশের সাথে জড়িত লাইটার নৌযানগুলোর এক তৃতীয়াংশের লাইসেন্স নেই বা লাইসেন্স হালনাগাদ নেই; প্রতি চার বছর অন্তর ডকিং করানোর কথা থাকলেও অধিকাংশ নৌযান মালিকই নিয়ম মেনে ডকিং করান না

২. জাহাজ থেকে লাইটারে মালামাল লোড করার পর বোট নোট পেতে পিও অন বোর্ডকে নিয়মবহির্ভূত অর্থ দিতে হয়

৩. স্টিভিডোর প্রতিষ্ঠানের যে শ্রমিক জাহাজের গায়ে লাইটার ভেসেল লাগার পর রশি ধরার কাজ করেন তাকে তার নির্ধারিত মজুরির অতিরিক্ত ঘুষ দিতে হয়

ট্রান্সপোর্ট কোম্পানি সংক্রান্ত অনিয়ম

১. বন্দর জেটিতে ক্রেনের মাধ্যমে ট্রাকে পণ্য বোঝাই করা হলে ট্রান্সপোর্ট এজেন্টকে ট্রাক প্রতি ক্রেন অপারেটরকে নির্দিষ্ট পরিমাণ ঘুষ দিতে হয়

২. ট্রাকে যে শ্রমিকেরা মালামাল লোড করেন, তাদেরকে ঘুষ দিয়ে খুশি রাখতে হয়, শ্রমিক গ্যাংকে নির্দিষ্ট পরিমাণ ঘুষ দিতে হয়

৩. গেট দিয়ে ট্রাক প্রবেশ করানোর সময় ফি হিসেবে ট্রাক ড্রাইভারদের কাছ থেকে রশিদবহির্ভূত অর্থ আদায় করা হয়

সুশাসনের নির্দেশকের আলোকে মোংলা বন্দর ও কাস্টম হাউজের বর্তমান অবস্থা

সুশাসনের নির্দেশক	মোংলা বন্দর	মোংলা কাস্টম হাউজ
১. স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা	• তথ্যবহুল নাগরিক সনদ ও নিজস্ব ওয়েবসাইট আছে • বন্দর সম্পর্কিত তথ্য নিয়ে ভাঁজপত্র ও নোটবুক আছে • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • ট্যারিফ চার্ট (বন্দর মাশুল) প্রকাশ করা হয় • বন্দর চ্যানেলের নাব্যতার হালনাগাদ ড্রাফট চার্ট আছে	• নাগরিক সনদ আছে, তবে তথ্যবহুল নয় • নিজস্ব ওয়েবসাইট আছে, কিন্তু সক্রিয় নয় • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • তথ্য অনুসন্ধান কেন্দ্র আছে, তবে কার্যকর নয় • স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের ক্ষেত্রে ঘাটতি আছে
২. সক্ষমতা ও কার্যকরতা	• ৫৯% শূন্য পদ • অটোমেশন নাই; অকার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস • দীর্ঘ ও জটিল পণ্যছাড় প্রক্রিয়া • আধুনিক সরঞ্জামাদি ও নৌযান নেই	• ৪০% শূন্য পদ • বন্দর হতে ৫৩ কিমি দূরে কার্যালয় • আধুনিক পরীক্ষাগার নাই • পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা সক্রিয় নয় • অকার্যকর অটোমেশন; দীর্ঘ ও জটিল শুল্কায়ন প্রক্রিয়া
৩. জবাবদিহিতা	• স্বচ্ছ অভিযোগ বক্স ও দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • অভিযোগ নিষ্পত্তির সময়সীমা উল্লেখ আছে • অভিযোগের রেজিস্টার আছে • গণশুনানি হয় নি; বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয়	• অভিযোগ বক্স আছে, তবে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা নাই • অভিযোগের রেজিস্টার নাই • গণশুনানি হয় নি; বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয়
৪. দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ	• তদন্ত সাপেক্ষে বিভাগীয় শাস্তির ব্যবস্থা আছে • পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ার প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান • সকল পর্যায়ে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ	• তদন্ত সাপেক্ষে বিভাগীয় শাস্তির ব্যবস্থা আছে • পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ার প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত লেনদেন বিদ্যমান • সকল পর্যায়ে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ

সার্বিক পর্যবেক্ষণ

১. ২০১০ সালে বুড়িমারী বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠা এবং বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়নের ফলে পণ্যের শুল্কায়ন ছাড়াই স্পট রিলিজ বা পণ্য ভর্তি ট্রাক পাচার, একই বিল অব এন্ট্রির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচারের মাধ্যমে শুল্ক ফাঁকি সংক্রান্ত অনিয়ম বন্ধ হয়েছে

২. বুড়িমারী বন্দর দিয়ে ১৮টি বাণিজ্যিক পণ্যের আমদানি নিষিদ্ধ হওয়ার কারণে মিস ডিক্লারেশন এবং ওভার-আন্ডার ইনভয়েসিংয়ের মাধ্যমে শুল্ক ফাঁকির অভিযোগ কমে এসেছে। তবে শুল্কফাঁকি রোধে এটি কোনো কার্যকর সমাধান নয়

৩. উভয় কাস্টমসের সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড ব্যবহার হচ্ছে। ফলে সকল কাস্টম হাউজের মধ্যে সমন্বয়ের মাধ্যমে ওভার-আন্ডার ইনভয়েসিং এর মাধ্যমে শুল্ক ফাঁকি কমার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। তবে পেপারলেস অফিস প্রতিষ্ঠিত হয় নি এবং বিদ্যমান ওয়ান স্টপ সার্ভিস অকার্যকর

৪. উভয় বন্দরে পণ্যছাড়ের ক্ষেত্রে অটোমেশন অনুপস্থিত

৫. উভয় বন্দর ও কাস্টমস হাউজের সেবা প্রদানে প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রেই নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের অভিযোগ বিদ্যমান, রাজস্ব ফাঁকির ঘটনা ঘটছে

৬. সুশাসনের জন্য প্রয়োজনীয় কাঠামো ব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও তার কার্যকরতায় ঘাটতি রয়েছে

৭. সার্বিকভাবে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানীকরণ ঘটছে, যা নিয়ন্ত্রণে রাজনৈতিক সদিচ্ছার ঘাটতি রয়েছে

সুপারিশমালা

১. পণ্যের শুল্কায়ন, পণ্য-ছাড় এবং জাহাজের আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়ায় কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান নিশ্চিতে সকল পর্যায়ে অটোমেশন চালু করতে হবে

২. শুল্কায়ন দ্রুত ও সহজতর করতে মোংলা বন্দর এলাকায় কাস্টম হাউজের পূর্ণাঙ্গ কার্যালয় স্থাপন করতে হবে

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

৪. প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনা সাপেক্ষে বিভিন্ন স্তরে শূন্য পদের বিপরীতে নতুন জনবল নিয়োগ করতে হবে

৫. প্রতি বছর সকল পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীর আয় ও সম্পদের বিবরণী প্রকাশ করতে হবে; বৈধ আয়ের সাথে সম্পদের অসামঞ্জস্যতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে আইনি প্রক্রিয়ায় কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে

৬. নিয়মবহির্ভূতভাবে অর্থ লেনদেন বন্ধে বন্দর ও কাস্টমসের সম্পূর্ণ এলাকা সার্বক্ষণিকভাবে সিসি ক্যামেরার আওতায় আনতে হবে এবং দৃশ্যমান স্থানে মনিটর স্থাপন করতে হবে। সকল প্রকার মাশুল ও শুল্ক অনলাইনে এবং ব্যাংকের মাধ্যমে গ্রহণ নিশ্চিত করতে হবে

৭. জাহাজের ঝুঁকিমুক্ত নেভিগেশন নিশ্চিতে পর্যাপ্ত নেভিগেশনাল সরঞ্জাম স্থাপন ও তার যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে

৮. বন্দর এলাকায় নিরবচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত করতে হবে

ধন্যবাদ

আমদানি পণ্যের শুল্কায়নে নিয়মবহির্ভূত অর্থ

(আমদানিকৃত বাণিজ্যিক পণ্যের ক্ষেত্রে বিল অব এন্ট্রি প্রতি)

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	আদায়কারী ব্যক্তি/শাখা	পরিমাণ (টাকা)
১	কাস্টম অফিসে নোটিং	নোটিং সেকশন ক্লার্ক	৬০০
		পিয়ন	১০০
২	পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত	ক্লার্ক, মোংলা কাস্টম অফিস	৫০০
		পোর্ট কাস্টমস এর পিয়ন	২০০
৩	বাণিজ্যিক পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ	এআরও পুল	৫০০০
		আরও	৫০০০
		এসি	৫০০০
৪	এ্যাসেসমেন্ট	এআরও পুল	৫০০০
		আরও	৫০০০
		এসি	৫০০০
		এসি'র পিয়ন	২০০
		আরও'র পিয়ন	২০০
৫	এ্যাসেসমেন্ট এর আউটপাস	ক্লার্ক এবং পিয়ন	১২০০
৬	রেভিনিউ প্রদান	রেভিনিউ সেকশন	৫০০
		রেভিনিউ সেকশনের পিয়ন	২০০
৭	জেটি কাস্টমস্	সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্মী	১৫০০
৮	জেটিতে রাতে কাজ করার অনুমোদন (নাইট পারমিশন)	ডিউটি অফিসার (এআরও)	৫০০
আমদানি পণ্যের শুল্কায়নে ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ			৩৫,৭০০

বন্দরে পণ্যছাড় প্রক্রিয়ায় নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	পরিমাণ (টাকা)
১	পোর্টে প্রেয়ার জমা দেওয়া	২০০
২	ওয়ে ব্রিজ ও স্ট্র্যাডেল ক্যারিয়ারের ইনডেন্ট পাশ	২০০
৩	কন্টেইনার প্লেসমেন্ট ইনডেন্ট জমা	৪০০
৪	বন্দরের এক্সামিনেশন	৬০০
৫	কন্টেইনার প্লেসমেন্ট	৪০০
৬	ট্রেইলারে কন্টেইনার কিপ আপ ও কিপ ডাউন	৫০০
৭	কন্টেইনার ওজনের জন্য পরিবহন	৩০০
৮	কন্টেইনার ওয়ে ব্রিজে ওজন	২০০
৯	কন্টেইনারের লক কাটা	২০০
১০	ওয়ান স্টপ সেন্টারে কনসাইনমেন্ট এন্ট্রি	১০০
১১	ডেলিভারির জন্য এটিএম বরাবর প্রেয়ার	১০০০/১৫০০
১২	ডেলিভারি ইনডেন্ট পাশ	২০০/৪০০
১৩	ডেলিভারি ইনডেন্ট জমা দেওয়া	২০০/৩০০
১৪	ডেলিভারি ইনডেন্ট - ইঞ্জিনিয়ারিং সেকশন	১০০/৩০০
১৫	আনস্টাফিং সেকশন - রাতে কাজ করার অনুমোদন	৩০০
১৬	একাউন্টস্ সেকশনে পণ্য ডেলিভারির বিল পরিশোধ	৩০০/৫০০
১৭	প্রতি শিট টালি করা (প্রতি ৮ ঘন্টায় ১টি টালি শিট)	১০০
১৮	ডেলিভারির জন্য প্রতি কন্টেইনার প্লেসমেন্ট	৪০০
১৯	কার্ট টিকিট এ স্বাক্ষর করা	১০০
২০	জেটি গেট দিয়ে পণ্য বের হবার সময়, গাড়ি প্রতি (জেটি গেটে)	২০০
	মোট নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ (বিকাল ৫টার আগে)	**৬০০০ টাকা**
	মোট নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ (বিকাল ৫টার পর)	**৭২০০ টাকা**

মোংলা কাস্টম হাউজ - জাহাজ আগমন -বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ক্র.	আদায়ের খাত	অর্থের পরিমাণ (টাকা)
১	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
	জাহাজ আগমন -বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের মোট পরিমাণ	**৮৩৫০**

মোংলা বন্দর - জাহাজ আগমন -বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

ক্র.	অর্থ আদায়ের খাত	আদায়কারী ব্যক্তি	পরিমাণ (টাকা)
১	হারবার বিভাগ	হারবার বিভাগের কর্মকর্তা	৫০০০
২	ওভার ড্রাফট্	পাইলট পুল (প্রতি সে.মি.)	১৫০০
৩	জাহাজের পাইলটিং	পাইলট (এরাইভাল)	৫০০০
		পাইলট (এরাইভাল, ওডি জাহাজ)	১০,০০০
		পাইলট (সেইলিং)	৫০০০
		পোর্ট কন্ট্রোল পুল	২৫০০
৪	জাহাজের শিফটিং (নোঙ্গর স্থান পরিবর্তন)	পাইলট	৩০০০
		পোর্ট কন্ট্রোল পুল	৪০০
৫	স্লাব মানির অর্থ জমা না থাকলে (৩%)	চিফ অব এ্যাকাউন্টস (সাধারণ গড়ে এই টাকার পরিমাণ ২০,০০০)	৩০০০
৬	স্লাব মানির সম পরিমাণ অর্থ জামানত থাকলে	হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ	২০০০
৭	হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ - এনওসি	হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ	১০০০
৮	বার্থিং এবং আনবার্থিং বাবদ	মুরিং গ্যাং	৫০০
৯	ক্যাপ্টেনের কাছ থেকে উপঢৌকন - পাইলট	পাইলট	৫০০০
	জাহাজ আগমন -বহির্গমনে নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের মোট পরিমাণ		**২১,০০০**

পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া- আমদানি

১. আমদানি শাখার ক্লার্ক - নথি যাচাই

২. অনলাইনে বিল অব এন্ট্রি জমা ও প্রিন্ট

৩. আইজিএম শাখা- বিল অব এন্ট্রি, সিএন্ডএফ নোটিং, C নম্বর প্রদান

৪. গ্রুপ ক্লার্ক - ফাইল এন্ট্রি

৫. এ্যাপ্রেইজিং হল থেকে নোট শিট সংগ্রহ ও উচ্চমান সহকারি কর্তৃক এআরও'কে চিহ্নিতকরণ

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

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

৮. এসি - পরীক্ষণের জন্য আরও ও এআরও মনোনয়ন

৯. পোর্ট কাস্টমস - পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ

১০. পোর্ট কাস্টমস - পরীক্ষণ প্রতিবেদন প্রস্তুত ও খুলনাতে কাস্টম হাউজে প্রেরণ

১১. সহকারী কমিশনার - পরীক্ষণ প্রতিবেদন অনুমোদন- গ্রুপ আরও ও এআরও'র নোট শিট তৈরি

১২. শুল্ক নির্ধারণ, সংশোধিত বিল অব এন্ট্রি জমা ও ডিউটি নোটিশ প্রদান

১৩. রাজস্ব শাখা- রেজিস্ট্রি

১৪. ব্যাংকে শুল্ক প্রদান

১৫. রাজস্ব শাখা - রিলিজ অর্ডার নম্বর প্রদান

১৬. আউটপাস শাখা - আউটপাশ সংগ্রহ

পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া- রপ্তানি

১. রপ্তানি শাখার ক্লার্ক - নথি যাচাই ও লজমেন্ট রেজিস্ট্রি

২. অনলাইনে বিল অব এক্সপোর্ট জমা ও প্রিন্ট

৩. নোটিং সেকশনে ক্লার্ক কর্তৃক রেজিস্ট্রি

৪. গ্রুপ ক্লার্ক - ফাইল এন্ট্রি

৫. এ্যাপ্রেইজিং হল থেকে উচ্চমান সহকারি কর্তৃক এ্যাসেসমেন্ট এর জন্য এআরও'কে চিহ্নিতকরণ

৬. এআরও ও আরও কর্তৃক পণ্যের এ্যাসেসমেন্ট;
অনুমোদনের জন্য এসি'র কাছে প্রেরণ

৭. এসি কর্তৃক এ্যাসেসমেন্ট নোট শিট অনুমোদন

৮. পোর্ট কাস্টমস - নন-ট্রাডিশনাল পণ্যের কায়িক পরীক্ষণ

৯. রাজস্ব শাখা- রেজিস্ট্রি

১০. ব্যাংকে মাশুল প্রদান

১১. শিপিং এজেন্ট এর কাছে মালামাল স্টাফিং এর জন্য নথিপত্র হস্তান্তর

১২. বন্দরে কাজ করার জন্য পোর্ট কাস্টমস্ এর অনুমোদন

জাহাজ আগমন-বহির্গমন প্রক্রিয়া

১. বার্থিং সভায় জাহাজের আগমন ঘোষণা

২. অনলাইনে আইজিএম সাবমিট (এসাইকুডা ওয়ার্ল্ড)

৩. কাস্টম অফিস - আমদানি পালা নম্বর সংগ্রহ

৪. কাস্টম অফিসে পিও অন বোর্ড বুকিং

৫. বন্দর - পাইলট বুকিং

৬. বন্দর পাইলট- জাহাজ বার্থিং পয়েন্টে নিয়ে আসা

৭. পিও অন বোর্ড - জাহাজে আরোহণ ও কার্য সম্পাদন

৮. সার্ভেয়ার (বাল্ক) -ড্রাফট সার্ভে রিপোর্ট

৯. এমএমডি - আগমন ছাড়পত্র সংগ্রহ

১০. কাস্টমস - জাহাজের ফাইনাল এন্ট্রি জমা

১১. কাস্টম ট্রেজারি - লাইট ডিউজ (এমএমডি)

১২. - ১৫. ৪টি ভিন্ন কর্তৃপক্ষ অনাপত্তি সনদ

১৬. এমএমডি - বহির্গমন ছাড়পত্র সংগ্রহ

১৭. কাস্টম হাউস - পোর্ট ক্লিয়ারেন্স

১৮. বন্দর - পাইলট বুকিং

১৯. বন্দর পাইলট- জাহাজ হিরন পয়েন্টে নিয়ে যাওয়া

২০. পোর্ট হেলথ - স্বাস্থ্য সনদপত্র

২১. কাস্টম অফিস - অনলাইনে ইজিএম সাবমিট

কাস্টম হাউজ

বন্দর

এমএমডি

বন্দরে পণ্যছাড় প্রক্রিয়া- আমদানি

১. ট্রাফিক কর্মকর্তা- ওয়ান স্টপ সার্ভিস সেন্টারে প্রয়োজনীয় নথি জমাদান

২. অ্যাপ্রেইজিং শাখায় আবেদন এন্ট্রি

৩. এটিও- স্ট্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট জমা, এটিও - টিও কর্তৃক অনুমোদন

৪. ইন্ডেন্ট সেকশন রেজিস্টারে ইন্ডেন্ট এন্ট্রি

৫. বন্দর ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের মাশুল পরিশোধ

৬. স্ট্যাডল ক্যারিয়ার ড্রাইভার, ওয়েব্রিজ অপারেটর এবং এক্সামিন শাখার টিআই এর কাছে ইনডেন্ট কপি হস্তান্তর

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

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

৯. পণ্য ডেলিভারির জন্য আবেদন
টিও এর অনুমোদন - এটিএম এর কাছে প্রেরণ

১০. এটিএম - নথি পরীক্ষণ ও অনুমোদন -
আনস্টাফিং শাখায় প্রেরণ

১১. টন প্রতি হোয়েস্টিং চার্জ জমা।
বন্দর হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ

১২. কন্টেইনার কিপ ডাউন- স্ট্যাডল ক্যারিয়ার ইন্ডেন্ট জমা, এটিও ও টিও এর অনুমোদন

১৩. পোর্ট কাস্টমস্ থেকে এক্সিট নম্বর ও গেট পাস সংগ্রহ

১৪. সিকিউরিটি বিভাগ- জেটি এলাকায় ডেলিভারি যানবাহন প্রবেশের অনুমতির আবেদন

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

১৬. ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক - কার্ট টিকিট সংগ্রহ- গেট পাস, এক্স নম্বর, আর নম্বর, গাড়ি নম্বর লিখে গাড়ি ছেড়ে দেওয়া

১৭. কার্ট টিকিট অনুমোদন- ডেলিভারি শাখার ক্লার্ক এবং ট্রাফিক শাখার ক্লার্ক

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

বন্দরে পণ্য জাহাজীকরণ প্রক্রিয়া- রপ্তানি

১. সিকিউরিটি বিভাগ- জেটি এলাকায় ডেলিভারি যানবাহন প্রবেশের অনুমতির আবেদন

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

৩. ওয়ে ব্রিজে ট্রাকের ওজন

৪. এটিও- স্ট্যাডল ক্যারিয়ার ও ওয়েব্রিজ ব্যবহারের জন্য ইনডেন্ট জমা, এটিও - টিও কর্তৃক অনুমোদন

৫. ইন্ডেন্ট সেকশন রেজিস্টারে ইন্ডেন্ট এন্ট্রি

৬. বন্দর ইকুইপমেন্ট ব্যবহারের মাশুল পরিশোধ

৭. স্ট্যাডল ক্যা. ড্রাইভার, ওয়েব্রিজ অপারেটর এবং স্টাফিং শাখার টিআই এর কাছে ইনডেন্ট কপি হস্তান্তর

৮. খালি কন্টেইনার কিপ ডাউন, পণ্য স্টাফিং, ওয়ে ব্রিজে কন্টেইনার ওজন

৯. শিপিং এজেন্ট - কন্টেইনার সীল করা, বিল অব ল্যাডিং ইস্যু

১০. টন প্রতি হোয়েস্টিং চার্জ জমা। বন্দর হিসাব সংরক্ষণ বিভাগ

১১. স্ট্যাডল ক্যারিয়ারে করে পণ্য লোডিং পয়েন্টে/ জাহাজের ক্রেন রেঞ্জ এ নিয়ে আসা

১২. জাহাজের ক্রেন ব্যবহার করে কন্টেইনার জাহাজে ওঠানো

আমাদানিকৃত গাড়ির শুল্কায়নের ক্ষেত্রে মোংলা কাস্টম হাউজে নিয়মবহির্ভূত অর্থ

ক্র.	আদায়ের খাত	আদায়ের পরিমাণ (টাকা)
১	নোটিং	২৫০
২	কায়িক পরীক্ষণ (আরও-৩০০, এআরও-৪০০, পিয়ন-১০০)	৮০০
৩	এ্যাসেসমেন্ট (এআরও-৫০০, আরও-৫০০, এসি/ডিসি-৫০০, এসি/ডিসি এর পিয়ন-১০০)	১৬০০
৪	ট্রেজারি সেকশন (ট্রেজারার-৩০০, ক্লার্ক-১৫০, পিয়ন-৫০)	৫০০
৫	আউটপাস শাখা (ক্লার্ক-৪০০, পিয়ন-৫০)	৪৫০
৬	গেট কাস্টম (গেট পাস-৩০০, পিয়ন-১০০)	৪০০
	মোট	৪,০০০

আমাদানিকৃত গাড়ির ছাড়ের ক্ষেত্রে মোংলা বন্দরে নিয়মবহির্ভূত অর্থ

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

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**

২০১৬-১৭ সালে মোংলা বন্দর কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন

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**