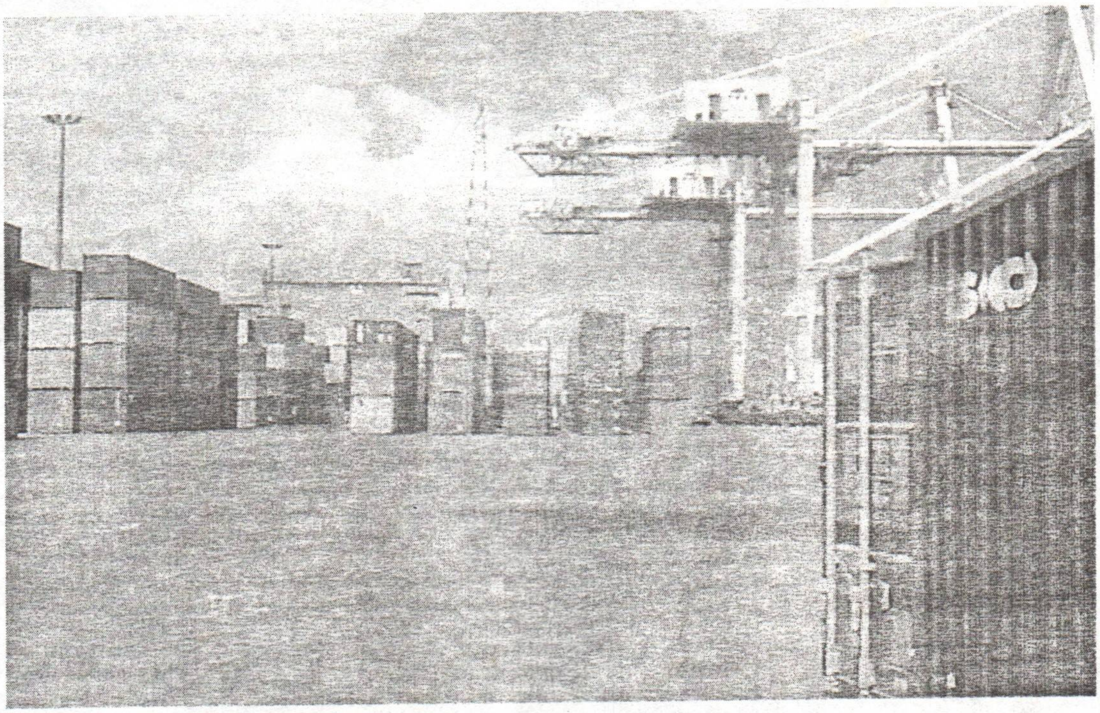
বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক এর কার্যালয়

চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দর :

বন্দর পরিচালনা কার্যক্রমে প্রভাব বিস্তারকারী নিয়ামকসমূহের (ফ্যাক্টরস)
উপর পারফরমেন্স অডিট রিপোর্ট

২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর

নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের ১৩২ অনুচ্ছেদ অনুসারে মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট উপস্থাপিত

সূচিপত্র

ক্রমিক নং	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
	মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের প্রত্যয়ন	ক
	মহাপরিচালকের বক্তব্য	খ
	শব্দ সংক্ষেপের তালিকা	v-vi
	নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	১-৩
১.	পটভূমি	৪-৫
	১.১ বাংলাদেশের সমুদ্র পরিবহন বাণিজ্য	৬-৮
২.	চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ	৮-১১
	২.১ সাংগঠনিক কাঠামো	
	২.২ প্রধান কার্যাবলী	
	২.৩ জনবল ও কর্মী ব্যবস্থাপনা	
	২.৪ বন্দর কার্যক্রম	
	২.৫ বন্দরের আয় ও ব্যয়	
৩.	মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ	১১-১৫
	৩.১ সাংগঠনিক কাঠামো	
	৩.২ প্রধান কার্যাবলী	
	৩.৩ জনবল ও কর্মী ব্যবস্থাপনা	
	৩.৪ বন্দর কার্যক্রম	
	৩.৫ বন্দরের আয় ও ব্যয়	
৪.	নিরীক্ষা সম্পর্কিত বিষয়াবলী	১৫-১৮
	৪.১ নিরীক্ষার সার্বিক উদ্দেশ্য	
	৪.২ নিরীক্ষার পরিধি ও কৌশল	
	৪.৩ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ও নির্ণায়ক	
	৪.৪ নিরীক্ষার জনবল	
৫.	নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণসমূহ ও সুপারিশমালা	১৮-৪৪
৬.	উপসংহার	৪৪
৭.	মহাপরিচালকের স্বাক্ষর	৪৫

ক

মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের প্রত্যয়ন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮, মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক (অতিরিক্ত কার্যাবলী) আইন, ১৯৭৪ এবং মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক (অতিরিক্ত কার্যাবলী) (সংশোধন) আইন, ১৯৭৫ অনুযায়ী মহাপরিচালক, স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত এই নিরীক্ষা প্রতিবেদন মহান জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট উপস্থাপন করা হলো ।

স্বাক্ষরিত

মাসুদ আহমেদ

বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল

তারিখ: ১৪/০২/১৪২২ বঙ্গাব্দ / ২৮/০৫/২০১৫ খ্রিস্টাব্দ

খ

মহাপরিচালকের বক্তব্য

ভৌগোলিক অবস্থানগত কারণে বাংলাদেশ সমুদ্র বন্দরসমূহের গুরুত্ব অপরিসীম। জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক উন্নয়নে সমুদ্র বন্দরসমূহ মূখ্য ভূমিকা পালন করে। সমুদ্র পথে বাণিজ্য সম্প্রসারণের সাথে সাথে দেশের বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনের পথ প্রশস্ত হয়, অন্যদিকে মূল ভূমিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পায়, কর্মসংস্থাপনের সুযোগ সৃষ্টি করে, সর্বোপরি অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি হেতু জাতীয় আয়ে ইতিবাচক প্রভাব পড়ে।

চট্টগ্রাম ও মংলা বাংলাদেশের প্রধান দু'টি সমুদ্র বন্দর। উল্লিখিত বন্দরসমূহে মালামাল গুদামজাতসহ যাত্রী পরিবহণ, জাহাজের জ্বালানী সরবরাহ ও মেরামত সম্পাদন, উত্তাল সমুদ্র ও বিরূপ আবহাওয়ায় নিরাপদ আশ্রয় প্রদান, শিল্পোন্নয়নের ভিত্তি তৈরী ইত্যাদি কার্যক্রম সম্পাদিত হয়।

বন্দরের কার্যক্রমের কার্যকারিতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে বন্দরের সেবার মান বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। সার্বিক ব্যবস্থাপনায় জবাবদিহিতা ও স্বচ্ছতা নিশ্চিত হলে কাঙ্খিত মাত্রায় সেবা প্রদান সম্ভব। কার্যকর নিরীক্ষা ব্যবস্থাপনা স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিতকরণের হাতিয়ার। সে লক্ষ্যে স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর হতে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণাধীন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ও মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষের সার্বিক কার্যক্রমের উপর ১২/৩/২০১১ খ্রিঃ হতে ৮/৪/২০১১ পর্যন্ত পারফরমেন্স অডিট কার্যক্রম পরিচালিত হয়। অতঃপর ১৪/১১/২০১১ তারিখে নিরীক্ষা পরিদর্শন রিপোর্ট জারী করা হয়। পরবর্তীতে ১৫/১২/২০১১ তারিখে বিষয়টির উপর ত্রিপক্ষীয় সভা হয়। সর্বশেষ ব্যবস্থা হিসাবে ২৩/৬/২০১৩ তারিখে সচিব বরাবর আধা-সরকারি পত্র জারী করা হয়। পারফরমেন্স মূল্যায়নের মাধ্যমে এ দু'টি কর্তৃপক্ষের বহিঃবিশ্বের অন্যান্য সমুদ্র বন্দরসমূহের সাথে স্ব স্ব কার্যক্রমের একটি তুলনামূলক বিশ্লেষণ করা সম্ভবপর হয়। অপেক্ষাকৃত দুর্বল ক্ষেত্রসমূহে উন্নয়নমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করে বন্দর দুটির কার্যক্রমের মান উন্নয়নের মাধ্যমে আন্তর্জাতিক মানের সেবা প্রদান সম্ভব।

বাংলাদেশ সরকারের অডিটিং স্ট্যান্ডার্ড, ইনটোসাই (INTOSAI) অডিটিং স্ট্যান্ডার্ড ও উন্নত দেশসমূহে অনুসরণকৃত অডিট মানদন্ডের সাথে সামঞ্জস্য রেখে এ অডিট কার্য সম্পাদন করা হয়েছে।

০৩/০১/১৪২২
১৬/০৪/২০১৫

তারিখ: ~~১৪/০১/১৪২২~~ বঙ্গাব্দ
~~২৮/০৫/২০১৫~~ খ্রিস্টাব্দ

স্বাক্ষরিত
মোঃ মাহতাব উদ্দিন
মহাপরিচালক
স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর

শব্দ সংক্ষেপ

চবক - চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ
জারাবো - জাতীয় রাজস্ব বোর্ড
মবক - মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ
ADB - Asian Development Bank
ADP - Annual Development Programme
B/L - Bill of Lading
BIWTA - Bangladesh Inland Water Transport Authority
BR - Bangladesh Railway
BSC - Bangladesh Shipping Corporation
C&F - Clearing and Forwarding Agent
CCT - Chittagong Container Terminal
CEPZ - Chittagong Export Processing Zone
CFS - Container Freight Station
CPA - Chittagong Port Authority
CPATI - CPA Training Institute
CTMS - Container Terminal Management System
DTM - Deputy Traffic Manager
DWMB - Dock Workers Management Board
FCL - Full Container Load
FY - Fiscal Year
GCB - General Cargo Berths
GOB - Government of Bangladesh
IAPH - International Association of Ports and Harbors
ICD - Inland Container Depot
IDA - International Development Association
ILO - International Labor Organisation
IMED - Implementation, Monitoring and Evaluation Division
IMO - International Maritime Organisation
ISO - International Standards Organisation
ISPS - International Shipping Facilities and Port Security
IWT - Inland Water Transport
JROA - Junior Outdoor Assistant
KCT - Karnaphuli Container Terminal
LCL - Less Container Load
LNG - Liquidated Natural Gas
MIS - Management Information System

MOS	-	Ministry of Shipping
MPA	-	Mongla Port Authority
MPB	-	Multiple Purpose Berths
NBR	-	National Board of Revenue
NCT	-	New Mooring Container Terminal
PCT	-	Patenga Container Terminal
PMIS	-	Personnel Management Information System
POL	-	Petroleum Oil Lubricant
PRC	-	Peoples' Republic of China
SEZ	-	Special Economic Zone
TFUS	-	Twenty Feet Equivalent Units
TOR	-	Terms of Reference
TRT	-	Turn Round Time
TSP	-	Tripple Super Phosphate
UNCTAD	-	United Nations Conference for Trade & Development
UNEP	-	United Nations Environment Program
WTO	-	World Trade Organisation

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ (Executive Summary)

জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক বাণিজ্য ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে সমুদ্র পরিবহন মূখ্য ভূমিকা পালন করে। সমুদ্রপথে বাণিজ্য সম্প্রসারণের মাধ্যমে একটি বন্দর এর পারিপার্শ্বিক ও মূলভূমিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের উদ্দীপনা সৃষ্টি করে। বর্তমান বিশ্বের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৯০ শতাংশই সমুদ্র পথে পরিচালিত হয়ে থাকে। সাধারণভাবে একটি সমুদ্র বন্দরে কার্যক্রম হচ্ছে; গুদামজাতকরণসহ মালামাল ও যাত্রী পরিবহন; জাহাজের জ্বালানি সরবরাহ ও মেরামত সম্পাদন; উত্তাল সমুদ্র ও ঝড়ো আবহাওয়ায় নিরাপদ আশ্রয় প্রদান; শিল্পোন্নয়নের ভিত্তি তৈরি ; টার্মিনালের মাধ্যমে পরিবহন চেইন গঠনসহ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন ব্যবস্থা দৃঢ়করণ।

১৯৭১ সালের স্বাধীনতার পর থেকে বাংলাদেশের বাণিজ্যের পরিমাণ ধারাবাহিকভাবে উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি পেয়েছে। অন্যান্য অনেক দেশের মতো বাংলাদেশেরও বৈদেশিক বাণিজ্যের বৃহদাংশ, প্রায় ৯০ শতাংশ এর দু'টি সমুদ্র বন্দর : চট্টগ্রাম ও মংলার মাধ্যমে পরিচালিত হয়ে থাকে। আবার দেশের সমুদ্র বাণিজ্যের ৯০ শতাংশ বা তার বেশী চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে সম্পাদিত হয়। বিগত দশকে কন্টেইনার[১] পরিবহন বার্ষিক ১২% হারে বৃদ্ধি পেতে দেখা গিয়েছে। বাংলাদেশের দু'টি বন্দরের মধ্যে মংলা তুলনামূলকভাবে ছোট। বর্তমানে মংলা বন্দর দ্বারা দেশের সমুদ্র ব্যবসার ১০% বা এরও কম পরিচালিত হচ্ছে। গত ৫ বছরে এখানে উল্লেখযোগ্য উন্নয়ন সাধন হয় নি। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ বা চিটাগাং পোর্ট অথরিটি (চবক) চট্টগ্রাম বন্দর পরিচালনা করে থাকে। পক্ষান্তরে মংলা বন্দর পরিচালিত হয় মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ (মবক) এর মাধ্যমে। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় (এম ও এস) এর প্রশাসনিক নিয়ন্ত্রণে উভয় বন্দর স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান হিসেবে কার্যক্রম পরিচালনা করে।

নিরীক্ষার সার্বিক উদ্দেশ্য ছিল শ্রমিক ইস্যু, কর্ম পরিচালনায় জনবল ও ইকুইপমেন্ট ঘাটতি এবং চট্টগ্রাম বন্দরের কর্ম সম্পাদন (পারফরমেন্স) লক্ষ্যমাত্রা অর্জন এবং সর্বোপরি মংলা বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি কী পরিমাণে অব্যবহৃত থাকছে তা নির্ধারণ করা।

নিরীক্ষা পরীক্ষণের জন্য নির্বাচিত ইস্যুসমূহের বিষয়ে চবক কর্তৃক গৃহীত ব্যবস্থাদি, পদ্ধতি ও চর্চার উপর নিরীক্ষায় আলোকপাত করা হয়েছে। ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ের জন্য নিরীক্ষা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। নিরীক্ষাকাজ সম্পাদনে তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ, ব্যবস্থা ও পদ্ধতি পরিদর্শন, চবক ও মবক এর কর্মকর্তাবৃন্দ ও ঢাকাস্থ মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের এবং অন্যান্য স্বার্থসংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ :

চট্টগ্রাম বন্দরে শ্রমিক সমস্যা স্থায়ীভাবে সমাধান করা যায়নি, যদিও বন্দর এলাকায় সেনা মোতায়নের ফলে পরিস্থিতি বর্তমানে শান্ত ও স্বাভাবিক দেখা গিয়েছে। সাধারণতঃ ক্ষেত্রবিশেষে নিয়ন্ত্রণবহির্ভূত অবস্থার সৃষ্টি হলে চবক (চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ) ও মন্ত্রণালয় সংকট উত্তরণের জন্য স্বল্পমেয়াদি সমাধান করে থাকলেও সমস্যা অনিষ্পন্ন থেকে যায়। বিভিন্ন সময়ে কর্মবিরতি বন্দর কার্যক্রমে ব্যাঘাত সৃষ্টি করে এবং এর ফলে চবক, শিপিং কোম্পানি, আমদানিকারক, ভোক্তা এবং সর্বোপরি রপ্তানিকারকের উপর মারাত্মক প্রভাব পড়ে।

চবক-এর কী পরিমাণ জনবল প্রয়োজন এবং জনবলের ঘাটতি এর কাজে কিভাবে বিরূপ প্রভাব ফেলছে-তার কোন হালনাগাদ বিশ্লেষণ চবক-এর নেই। ১৯৬০ সালে ১০টি মেরিন পাইলটের পদ সৃষ্টি করা হয়েছিল: সেই থেকে জাহাজ আগমণের সংখ্যা ৫ গুণ বৃদ্ধি পেলেও সম্প্রতি ৬টি অতিরিক্ত পাইলট পদ অনুমোদন করা হয়েছে। পাইলট সংকটের ফলে বন্দর কার্যক্রমে অদক্ষতার উদ্ভব ঘটেছে এবং সংশ্লিষ্ট সকলের ব্যয় বৃদ্ধি করেছে।

কার্গো ও কন্টেইনার পরিচালনা বার্ষিক ১০% পর্যন্ত বৃদ্ধি পেলেও তার সাথে সংগতি রেখে অপরিহার্য ইক্যুইপমেন্ট ও সুবিধাদি বাড়েনি। ইকুইপমেন্টসমূহ এর উৎপাদনকারীর নির্দেশনা মোতাবেক সংরক্ষণ করা হয় না। মন্ত্রণালয়ের আদেশে চবক-এর ক্রয়ক্ষমতা ২৪ কোটি হতে ১০ কোটি টাকায় হ্রাস করা হয়েছে, যা গণখাতে ক্রয় আইন (পাবলিক প্রকিউরমেন্ট এ্যাক্ট) ও গণখাতে ক্রয় বিধিমালার (পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস্) সাথে সংগতিপূর্ণ নয়।

---

[১] নির্ধারিত সাইজের বক্স (২০/৪০ ফুট) এর মাধ্যমে বাহিত পণ্য

এ যাবত ভবিষ্যতের চাহিদা পূরণের জন্য প্রয়োজনীয় সংরক্ষণ ক্ষমতার কোন বিশ্লেষণ চবক কর্তৃক করা হয়নি। সংরক্ষণ এলাকার ভিতরে ও বাইরে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ জায়গার অবস্থা মানসম্মত নয়। মালামাল সংরক্ষণ ক্ষমতার ২০% এর বেশি জায়গা শুল্ক কর্তৃপক্ষের আয়ত্বাধীনে খালাশবিহীন বা নিলামযোগ্য মালামাল দ্বারা অধিকৃত। সময়মত নিলামযোগ্য মালামাল নিলাম না করায় চবক ও বাংলাদেশ সরকার উল্লেখযোগ্য পরিমাণ রাজস্ব প্রাপ্তি হতে বঞ্চিত হচ্ছে। পরিকল্পনার চেয়ে সাড়ে ৩ বছর বেশি সময় পর ৩৫ কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ে নির্মিত নিউমুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল যা অদ্যাবধি পুরোপুরি কার্যক্ষম হয়নি।

কর্মসম্পাদন দক্ষতার লক্ষ্যমাত্রা (পারফরমেন্স টার্গেট) থাকা সত্বেও চবক সর্বদা সব লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে পারেনি। চবক-এর প্রকৃত সম্পাদন ক্ষমতার সাথে সম্পর্কহীন লক্ষ্যমাত্রার উপর ভিত্তি করে এর জনবলকে উৎসাহ বোনাস দেওয়া হচ্ছে। লক্ষ্যমাত্রা সর্বদাই এর প্রকৃত সম্পাদন ক্ষমতার নিচে থাকে।

চবক-এর ৪টি সঞ্চিতি তহবিলে (রিজার্ভ ফান্ড) ৪,৭৫০ কোটি ও ৩টি সাময়িক হিসাবে (প্রভিশনাল একাউন্টস) ১,৯৫০ কোটি টাকা রয়েছে। চবক-এর আর্থিক হিসাবে সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাব হতে প্রাপ্ত সুদের পরিমাণ সঠিকভাবে প্রদর্শন করা হয়নি; ফলে ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত বাংলাদেশ সরকার আনুমানিক ৩৬৭ কোটি টাকা রাজস্ব হতে বঞ্চিত হয়েছে।

মংলা বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি (ফ্যাসিলিটিজ) সার্বিকভাবে পুরোপুরি ব্যবহার করা হচ্ছেনা। এখানে যন্ত্রাদি ও সুবিধাদি অব্যবহারের হার ৫০% থেকে ৯০% পর্যন্ত। মংলা বন্দরে ইকুইপমেন্টবহর ও অবকাঠামো উন্নয়নের জন্য সরকার পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে। ভারত, নেপাল ও ভূটান এর সাথে মালামাল ট্রান্সশিপমেন্ট শুরু হলে মংলা বন্দরের ব্যবহার বৃদ্ধি পাবে বলে প্রত্যাশা করা যায়। সে সময় বার্ষিক ১৮ মিলিয়ন টন পর্যন্ত মালামাল বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে পরিবহন করা হবে বলে আশা করা যায়।

সুপারিশসমূহ:

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের (চবক) জন্য করণীয়-

- চবক কর্তৃক জনবলের প্রয়োজনীয়তা বিশ্লেষণ করা এবং ইতঃপূর্বে ২০০৪ সালে দাখিলকৃত প্রস্তাব প্রেরণের পর সংঘটিত পরিবর্তনসমূহ উল্লেখপূর্বক হালনাগাদ চাহিদার উপর ভিত্তি করে সংশোধিত জনবল যুক্তিসঙ্গতকরণ প্রস্তাব প্রণয়ন করে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা।
- চাহিদার সাথে বিদ্যমান ইকুইপমেন্টবহরের সামঞ্জস্য বিধান করা।
- ইকুইপমেন্ট ব্যবহার সময়সূচির (সিডিউল) উন্নয়ন সাধন করা। শিপিং এজেন্ট ও পরিবহন মালিকগণ সকাল ১১টার পর লোডিং/আনলোডিং সুবিধাজনক বিবেচনায় অধিকাংশ দিনেই সকাল ৯টা হতে ১১টা পর্যন্ত ইকুইপমেন্টের কোন চাহিদা থাকেনা; অথচ বেলা ১১ টার পর হতে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট ও ট্রাক পরিবহন মালিকগণ সুবিধাজনক সময় বিবেচনাপূর্বক বেশী তৎপর হয়ে থাকে। অপরের (শিপিং এজেন্ট ও ট্রাক পরিবহন) সময়সূচির পরিবর্তে চবকের নিজস্ব সময়সূচি কার্যকর করা প্রয়োজন।
- উৎপাদনকারী প্রতিষ্ঠানের সুপারিশ অনুযায়ী এর ইকুইপমেন্ট সংরক্ষণের জন্য উদ্যোগ গ্রহণ।
- অধ্যাদেশ-১৯৭৬ এর অধীনে ২৪ কোটি টাকা পর্যন্ত ক্রয়ের বৈধ ক্ষমতা প্রয়োগের বিষয়ে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সহযোগিতা কামনা করা।
- ইকুইপমেন্টসমূহ পূর্ণ ক্ষমতায় ব্যবহার করা হচ্ছে কিনা তা বিশ্লেষণপূর্বক কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা।
- যথাসম্ভব আন্তর্জাতিক মানদন্ড অনুসরণ করার প্রচেষ্টা নেওয়া এবং বন্দর এলাকার ভিতরে এফসিএল[২] (ফুল কন্টেইনার লোড) কন্টেইনার সংরক্ষণ না করা।
- মালামাল সংরক্ষণের (স্টোরেজ) জন্য ভবিষ্যতে কী পরিমাণ জায়গার প্রয়োজন হবে সে বিষয়ে বিশ্লেষণ করা।

---

[২] নির্ধারিত আকারের একটি কন্টেইনার একজন আমদানিকারকের পণ্য দিয়ে পূর্ণ থাকা

- মালামাল সংরক্ষণ (স্টোরেজ) এলাকার ভেতরে ও বাইরে বর্তমানে নাজুক অবস্থায় থাকা জায়গাসমূহ মেরামত ও উন্নত করার জন্য বিশেষ পদক্ষেপ নেওয়া।
- বিদ্যমান বিধি-বিধানের আওতায় গুদাম দখল করে থাকা অনিষ্পন্ন নিলামযোগ্য বা খালাশবিহীন মালামালের বিষয়ে নিস্পত্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য শুল্ক/এনবিআর-এর সাথে যুগপৎ জরুরি কর্মসূচি গ্রহণ করা।
- বন্দর এলাকার ভেতরে নিলামযোগ্য বা খালাশবিহীন মালামাল সংরক্ষণের সময়সীমা নির্ধারণ এবং উক্তরূপে নির্ধারিত সময়ের পর শুল্ক /এনবিআর নিলামযোগ্য বা খালাশবিহীন মালামাল বন্দর এলাকা থেকে সরিয়ে নিতে বাধ্য থাকবে মর্মে শুল্ক/এনবিআর এর কাছে যুগপৎ প্রস্তাব প্রেরণ করা।
- মন্ত্রণালয় বরাবরে বৈধ সময়ের মধ্যে সংরক্ষিত নিলামযোগ্য মালামালের উপর একটি বার্ষিক প্রতিবেদন দাখিল করা। এই প্রতিবেদনে চবক ও সরকারের আনুমানিক রাজস্ব ক্ষতির হিসাবও দেখাতে হবে।
- যথাশীঘ্র নিউমুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল পূর্ণ মাত্রায় চালু করার উদ্দেশ্যে বেসরকারি ঠিকাদার নিয়োগসহ প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা।
- কর্মকৃতি (Performance) লক্ষ্যমাত্রা অর্জন না করার কারণ, এর ফলাফল বিশ্লেষণ এবং মন্ত্রণালয়ে এ সংক্রান্ত রিপোর্ট পেশ করা।
- কর্মকৃতি (Performance) লক্ষ্যমাত্রাসমূহ বাস্তব সম্মত কিনা তা নিশ্চিত করা।
- বাস্তব সম্মত কর্মকৃতি (Performance) লক্ষ্যমাত্রাসমূহের উপর ভিত্তি করে উৎসাহ বোনাস প্রদান নিশ্চিত করা।
- সঞ্চিতি তহবিল (Reserve funds) ও সাময়িক হিসাবের (Provisional Accounts) প্রকৃত অবস্থা এবং ব্যবহার সম্পর্কে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে বার্ষিক ভিত্তিতে রিপোর্ট প্রদান করা।
- বন্দরের উন্নয়নের জন্য ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে সঞ্চিতি তহবিলের (Reserve Funds) অর্থ সঠিকভাবে ব্যবহার করা।
- ৪ টি সঞ্চিতি তহবিল (Reserve Funds) ও ৩ টি সাময়িক হিসাব (Provisional Accounts) হতে প্রাপ্ত সুদ পরিপূর্ণরূপে প্রতিফলিত হয় এমন আর্থিক বিবরণী প্রস্তুত করা।

➢ **জাতীয় রাজস্ব বোর্ড (এনবিআর) ও চবক কর্তৃক** ন্যায্যতাভিত্তিক **(equitable basis)** একটি দ্বিমুখী পে-অর্ডার পদ্ধতি প্রচলন করা উচিত। এ পদ্ধতিতে সেবাগ্রহণকারী কর্তৃক প্রদেয় অর্থ ন্যায্য অনুপাতের ভিত্তিতে এনবিআর এবং চবক পাবে। এভাবে নিলামকৃত মালামাল বিক্রিত অর্থ হতে চবক-এর প্রাপ্য ২০% এবং ৭৫ দিনের অধিক অবস্থানরত নিলামযোগ্য মালামালের ভাড়া বাবদ রাজস্ব প্রাপ্তি সুনিশ্চিত হবে।

➢ **নৌ-পরিবহন ও জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়** কর্তৃক বন্দর কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় অতিরিক্ত পদ পূরণ করা উচিত।

➢ **শুল্ক কর্তৃপক্ষের উচিত-**

- নিলামযোগ্য মালামাল যথাসময়ে নিলাম করা।
- ৭৫ দিনের অধিক সময় ধরে পড়ে থাকা নিলামযোগ্য মালের জন্য চবক-কে ভাড়া প্রদানের ব্যবস্থা করা।

➢ **যৌথ কমিটিসমূহের উচিত-**

- চবক-এর একজন কর্মকর্তাকে সভাপতি নির্বাচন করে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, চবক শ্রমিক ইউনিয়ন, বার্থ অপারেটর শ্রমিক ইউনিয়ন এবং শ্রম মন্ত্রণালয়ের একজন করে সদস্যের সমন্বয়ে একটি কমিটি গঠন করে জরুরি ভিত্তিতে বিদ্যমান শ্রমিক সমস্যা নিরসন করা উচিত।
- মংলা বন্দরের বিদ্যমান ও অব্যবহৃত ক্ষমতা এবং ভবিষ্যত চাহিদার বিষয়ে একটি ব্যাপক বিশ্লেষণ ও স্টাডি করার জন্য একটি উচ্চ পর্যায়ের আন্ত:মন্ত্রণালয় কমিটি গঠন করা উচিত ।

চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দরঃ

বন্দর পরিচালনা কার্যক্রমে প্রভাব বিস্তারকারী নিয়ামকসমূহ (ফ্যাক্টরস)।

১. **পটভূমি :**

জাতীয় এবং আন্তর্জাতিক পর্যায়ে ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে ও অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে সমুদ্র পরিবহন মুখ্য ভূমিকা পালন করে। সমুদ্র বাণিজ্যকে প্রবর্ধনের মাধ্যমে একটি বন্দর এর পারিপার্শ্বিক ও মূলভূমিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের উদ্দীপনা সৃষ্টি করে। বর্তমান বিশ্বের আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৯০ শতাংশের বেশী সমুদ্র পথে পরিচালিত হয়ে থাকে। স্বল্প খরচে, পরিচ্ছন্ন ও নিরাপদে একসাথে বিপুল পরিমাণ মালামাল সামুদ্রিক জাহাজের মাধ্যমেই পরিবহন করা সম্ভব হয়। বিভিন্ন দেশের জাতিসমূহ অধিক হারে বিশ্বায়নে অন্তর্ভুক্ত হওয়ায় এবং তাদের শিল্পসমূহ প্রচন্ডভাবে আন্তর্জাতিক চাপে থাকায় শিল্প-কারখানায় প্রদত্ত সেবার মান আন্তর্জাতিক পর্যায়ে উন্নীত করার অপরিহার্যতা অনুভূত হচ্ছে।

নতুন আন্তর্জাতিক অর্থনৈতিক ক্রমানুসারে (Economic Order) সমুদ্র বন্দর এখন আর শুধু স্থল ও সমুদ্র পরিবহনের মিলনস্থলের মধ্যেই সীমাবদ্ধ নেই। মালামালের সার্বিক সরবরাহ ও বিতরণের ক্ষেত্রে সরবরাহ চেইন নেটওয়ার্কে বন্দর এখন মুখ্য ভূমিকা পালন করে থাকে। সাধারণতঃ সমুদ্র বন্দর নিম্নলিখিত প্রধান ভূমিকা পালন করে:

- কার্গো ও যাত্রী হ্যান্ডেলিং এবং মালামাল গুদামজাতের সুবিধা প্রদান
- পরিবহন জাহাজের জন্য প্রয়োজনীয় রসদ সরবরাহ ও মেরামতের সুবিধা প্রদান
- দুর্যোগপূর্ণ আবহাওয়ায় সামদ্রিক জাহাজের নিরাপদ আশ্রয় প্রদান
- শিল্প বিকাশের জন্য ঘাটির সুবিধা প্রদান
- পরিবহন চেইনে টার্মিনালের ভূমিকা পালনসহ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহনে অবদান রাখা

সমুদ্র বন্দরের কর্মদক্ষতা (Efficiency) ও কর্মকৃতি (Performance) মাত্রা বিশেষভাবে নির্ভর করে সে দেশের আন্তর্জাতিক প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে পরিচালিত সামুদ্রিক বাণিজ্যের পরিমাণের উপর। বন্দর কর্তৃপক্ষ সব সময়ই প্রতিযোগিতামূলক বাজারে টিকে থাকার জন্য কম খরচে কার্যসম্পাদনের নিমিত্তে দক্ষতা বৃদ্ধির বিষয়ে প্রতিনিয়ত চাপে থাকে। প্রতিযোগিতামূলক আন্তর্জাতিক বাজারের মান বজায় রাখার জন্য বন্দর প্রতিযোগিতার কতকগুলি অন্তর্নিহিত কারণ বুঝাসহ বিশ্বের অন্যান্য বন্দরের কর্মদক্ষতার সাথে স্বীয় কর্মদক্ষতার তুলনামূলক মূল্যায়ন করা প্রয়োজন, যাতে সঠিক ব্যবসা কৌশল প্রতিষ্ঠা করা সম্ভব হয়।

সমুদ্র বন্দর জাহাজ নোঙ্গরে এবং বার্থে[৩] নির্বিঘ্নে চলাচলের জন্য নিম্নবর্ণিত সুযোগ সুবিধার নিশ্চয়তা বিধান করে:-

- বন্দরে জাহাজ চলাচলের জন্য চ্যানেলের নির্ধারিত ড্রাফ্ট[৪] অক্ষুণ্ন রাখা যাতে চলাচলকারী জাহাজের জন্য প্রযোজ্য ড্রাফ্ট স্বল্পতা না ঘটে।
- দ্রুত ও নিরাপদ জাহাজ চলাচলের জন্য সময়মত পাইলোটেজ[৫] সুবিধা প্রদান। পাইলোটেজ সুবিধা প্রদান বিলম্বিত হলে জাহাজের প্রাক-বার্থিং বিরতি[৬] (Pre Berthing Detention) সহ গড় অবস্থান কাল (Turn Around Time) বেড়ে যায়।
- যথাযথভাবে জেটিতে জাহাজ বার্থিং, জেটি ত্যাগ (ডি-বার্থিং), জেটি পরিবর্তন ও জাহাজের টার্নিংসহ সরু চ্যানেলে নিরাপদ চলাচলের জন্য সময়মত টাগ বোট সুবিধা প্রদান। টাগ বোট সুবিধা প্রদানে বিলম্ব হলে জাহাজের প্রাক-বার্থিং বিরতিসহ জাহাজের গড় অবস্থান কাল (Turn Around Time) বেড়ে যায়। ফলে জাহাজ ভাড়া বৃদ্ধি পায় এবং পরিণতি হিসেবে আমদানি পণ্যের/মালামালের মূল্যবৃদ্ধি ঘটে।
- সার্বক্ষণিক নিরাপদ নেভিগেশনের জন্য বয়া[৭] (Buoy), রাত্রিকালীন জাহাজ চলাচলে সিগন্যাল লাইট এবং যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের পাশাপাশি কার্গো হ্যান্ডেলিং এর জন্য সময়মত জেটি বরাদ্দকরণ।

---

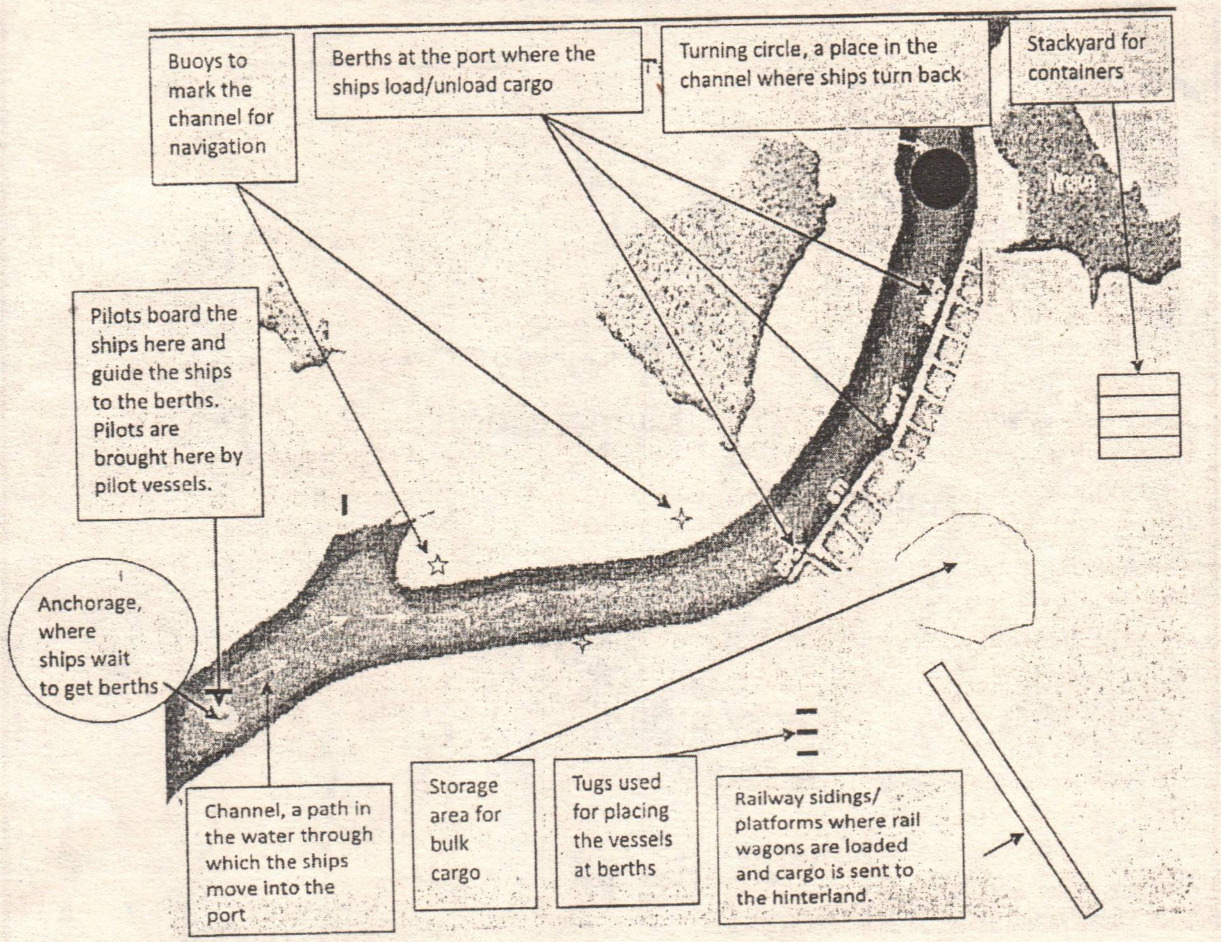
৩ কোন নির্ধারিত জায়গা বিশেষ করে জেটি পার্শ্বস্থ জায়গা যেখানে জাহাজ ভিড়ানো হয়।

৪ বন্দরের চ্যানেলে জাহাজ চলাচলের জন্য প্রয়োজনীয় গভীরতাকে ড্রাফ্ট বলে।

৫ বন্দরের পাইলট ও টাগবোটের সহায়তায় জাহাজ বহিঃনোঙ্গর হতে জেটিতে আনা-নেয়ার প্রক্রিয়াকে পাইলোটেজ বলে।

৬ বন্দরে প্রবেশের বিষয়ে রিপোর্ট করার পর কোন জাহাজের বার্থিং (জেটিতে আগমন) করার পূর্ব পর্যন্ত বহিঃনোঙ্গরে অবস্থানকাল।

একটি আদর্শ বন্দর এবং তার কার্যাবস্থানের অবয়ব (লে-আউট)



[৭] একটি ভাসমান খুটিযুক্ত কাঠামো/ব্যবস্থা যা জাহাজ নোঙ্গর করাসহ নানাবিধ কাজে ব্যবহৃত হয়।

১.১ সমুদ্রপথে বাংলাদেশের বাণিজ্য

১৯৭১ সালে স্বাধীনতার পর থেকে বাংলাদেশের বাণিজ্য উল্লেখযোগ্য ও ধারাবাহিকভাবে বৃদ্ধি পেয়েছে। অদূর ভবিষ্যতে এ ধারা অব্যাহত থাকবে বলে আশা করা যায়। অন্যান্য অনেক দেশের মত বাংলাদেশের সিংহ ভাগ, প্রায় ৯০% বৈদেশিক বাণিজ্য চট্টগ্রাম ও মংলা সমুদ্র বন্দর দিয়ে সম্পন্ন হয়ে থাকে। উভয় বন্দরই আরো জাহাজ এবং কার্গো পরিচালনা করতে সক্ষম হওয়া সত্ত্বেও নিম্নলিখিত বিভিন্ন কারণ যেমন- দক্ষ জনশক্তির অভাব, ইকুইপমেন্টের স্বল্পতা ও বিদ্যমান ইকুইপমেন্টের সর্বোচ্চ ব্যবহার না করা, শ্রমিক সমস্যা, নৌ চ্যানেলের অপর্যাপ্ত গভীরতা (Draft), প্রয়োজনীয় অবকাঠামোর অভাব, দুর্বল রেল-সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা ইত্যাদি কারণে বন্দরের সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত হচ্ছেনা। কার্গো (টনেজ) এবং কন্টেইনার হ্যান্ডলিং-এ সংখ্যার বিচারে বিশ্বের অন্যান্য প্রধান বন্দরের তুলনায় বাংলাদেশের ব্যস্ততম বন্দর, চট্টগ্রাম অনেক পিছিয়ে রয়েছে। কার্গো (টনেজ) হ্যান্ডেলিং এ চীনের সাংহাই বন্দর বিশ্বে এক নম্বর অবস্থানে রয়েছে। পরবর্তী অবস্থানে রয়েছে

সিঙ্গাপুর এবং রটেরডাম বন্দর। কন্টেইনার হ্যান্ডলিং এ সংখ্যার বিচারে সিঙ্গাপুর বিশ্বের এক নম্বর অবস্থানে রয়েছে। পরবর্তী অবস্থানে রয়েছে সাংহাই এবং হংকং বন্দর। নিম্নবর্ণিত ১ ও ২ নংটেবিলে বিশ্বের কতিপয় ব্যস্ততম কার্গো (টনেজ) এবং কন্টেইনার হ্যান্ডেলিং বন্দরের তথ্য দেখানো হলো-

টেবিল - ১: কার্গো (tonnage) হ্যান্ডলিং এ বিশ্বের ব্যস্ততম সমুদ্র বন্দর (মিলিয়ন মেট্রিক টন)

অবস্থান (র‍্যাংক)	সমুদ্র বন্দর	দেশের নাম	২০০৯ সাল
১	সাংহাই	চীন	৫০৫.৭
২	সিঙ্গাপুর	সিঙ্গাপুর	৪৭২.৩
৩	রোটারডাম	নেদারল্যান্ড	৩৮৭.০
৯	হংকং	চীন	২৪৩.০
১৪	শেনজেন	চীন	২১১.০
১৫	পোর্টহেডল্যান্ড	অস্ট্রেলিয়া	১৭৮.৬
১৯	এন্টওয়ার্প	বেলজিয়াম	১৫৭.৮
২০	চিবা (Chiba)	জাপান	১৪৪.৯
জানা নেই	**চট্টগ্রাম**	**বাংলাদেশ**	**৩০.৫**

(সূত্র: Wikipedia)

টেবিল - ২: কন্টেইনার হ্যান্ডলিং এ বিশ্বের ব্যস্ততম সমুদ্র বন্দর (container traffic in millions of TEUs)

অবস্থান (র‍্যাংক)	সমুদ্র বন্দর	দেশের নাম	২০০৯ সাল
১	সিঙ্গাপুর	সিঙ্গাপুর	২৫.৯
২	সাংহাই	চীন	২৫.০
৩	হংকং	চীন	২১.০
৭	দুবাই	সংযুক্ত আরব আমিরাত	১১.১
১০	রোটারডাম	নেদারল্যান্ড	৯.৭
১৬	লস এঞ্জেলস	আমেরিকা	৬.৭
২৪	জওহারলালনেহেরু বন্দর(মুম্বাই)	ভারত	৪.১
৩০	কলম্বো	শ্রীলংকা	৩.৫
৫০	ভ্যানকুভার	কানাডা	২.২
জানা নেই	**চট্টগ্রাম**	**বাংলাদেশ**	**১.১**

(সূত্র: Wikipedia)

বাংলাদেশের বৈদেশিক বাণিজ্যের ৯০% চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে পরিচালিত হয় এবং এ বন্দরের ধীর গতিসম্পন্ন টার্ন রাউন্ড টাইম (TRT) প্রধান রপ্তানি দ্রব্য গার্মেন্টসহ বাংলাদেশের অর্থনীতিতে ব্যাপক প্রভাব ফেলছে। অধিকাংশ গার্মেন্টস রপ্তানিকারকরা রপ্তানিদ্রব্য তৈরির জন্য কাঁচামালও আমদানি করে। চট্টগ্রাম বন্দরে আমদানি ও রপ্তানি উভয় ক্ষেত্রেই তাঁদেরকে সরকারি ব্যবস্থাপনা প্রক্রিয়া ও অন্যান্য আনুষ্ঠানিকতা পরিপালন করতে হয়। এই প্রক্রিয়ার সাথে অনেক প্রশাসনিক স্তর জড়িত, বিশেষ করে আমদানির ক্ষেত্রে । গার্মেন্টস সেক্টরে (টেক্সটাইল ও এক্সেসরিজ) আমদানি পণ্য খালাস প্রক্রিয়ায় ৪ থেকে ৭ দিন সময় লাগে। যদিও বর্তমানে রপ্তানি প্রক্রিয়া অনেক সহজ ও যুগোপযোগী করা হয়েছে। গার্মেন্টস রপ্তানিকারকের জন্য লিড টাইম[৮] একটি গুরুত্বপূর্ণ ইস্যু।

টেবিল- ৩ এ চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে বিগত ৫(পাঁচ) বছরের (২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত) সমুদ্রপথে বাণিজ্যের পরিমাণ (পুঞ্জীভূত) দেখানো হলো-

[৮] লিড টাইম বলতে বিদেশী ক্রেতা কর্তৃক মালামাল সরবরাহের আদেশ এবং রপ্তানিদ্রব্য চূড়ান্ত গন্তব্য স্থলে পৌছার মধ্যবর্তী সময়কে বুঝায়।

৩—

টেবিল- ৩ এ চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরের মাধ্যমে বিগত ৫(পাঁচ) বছরের (২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত) সমুদ্রপথে বাণিজ্যের পরিমাণ (পুঞ্জীভূত)						
বন্দর	হ্যান্ডেলকৃত জাহাজের সংখ্যা		হ্যান্ডেলকৃত কন্টেইনার সংখ্যা		কার্গো হ্যান্ডলিং এর পরিমাণ (মেট্রিক টন)	
চট্টগ্রাম	১০,১৮৪	৯৪%	৫০,৮৯,৩৩১	৯৭%	১,৪৯, ৬৫,০৫২	৯৬%
মংলা	৬২৭	৬%	১,১৩,৬৫০	৩%	৫৯, ০৬,৯৬২	৪%
মোট	১০,৮১১	১০০%	৫২,০২,৯৮১	১০০%	২,০৮,৭২,০১৪	১০০%

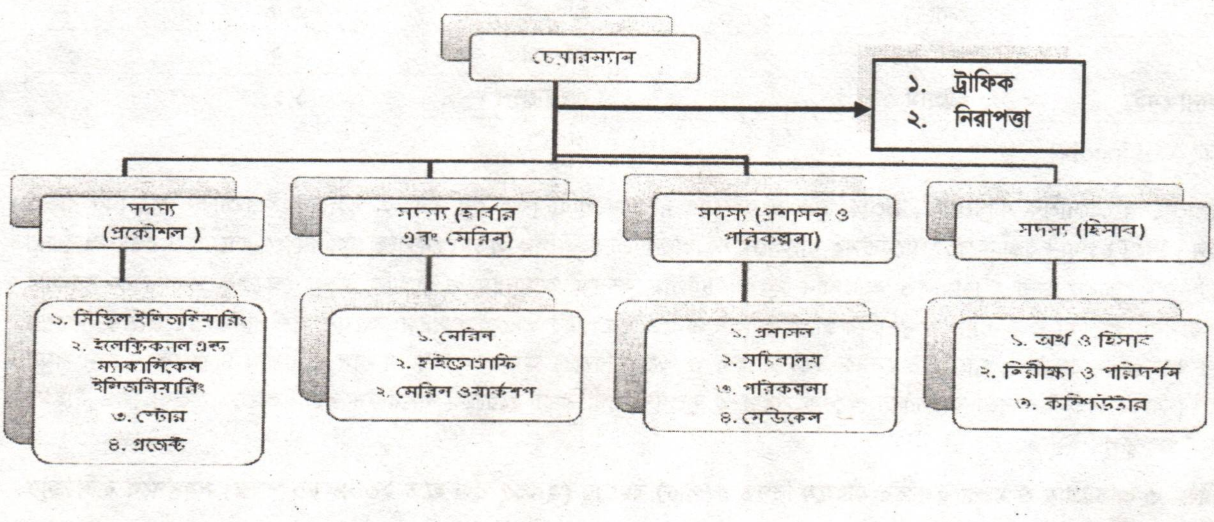
২. চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ

চট্টগ্রাম বন্দর বাংলাদেশের প্রধান সমুদ্র বন্দর এবং বহিঃবিশ্বের সাথে দেশের প্রধান বাণিজ্য দ্বার (Gateway)। প্রতি বছর গড়ে প্রায় ২০০০ জাহাজ হ্যান্ডেল করে এবং বাংলাদেশের ৯০% বা তাঁর অধিক নৌ কার্যক্রম এই বন্দরের মাধ্যমে হয়ে থাকে। বিগত শেষ দশকের অভিজ্ঞতায় দেখা যায় যে, প্রতি বছর গড়ে ১২% হারে কন্টেইনার বাহিত জাহাজের সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। এই বন্দর কর্ণফুলী নদীর উত্তর তীরে যা বঙ্গোপসাগর উপকূল রেখা হতে ৯ (নয়) নটিক্যাল মাইল ভিতরে অবস্থিত। বন্দরের ৩ টি বার[৯] রয়েছেঃ কর্ণফূলী নদীর মোহনায় আউটার বার, আউটার বার হতে ২.২৬ কি.মি. দূরে ইনার বার এবং আউটার বার হতে ৮.৫৮ কি.মি. দূরে গুপ্তা বার অবস্থিত। জেটি বার্থের গভীরতা ৮ মিটার হতে ৯.১ মিটারের মধ্যে এবং মুরিং বার্থ[১০] ৮.৮ মিটার হতে ১০.৫ মিটার বা তারও বেশি গভীর। সচরাচর ১৮৯ মিটার পর্যন্ত দৈর্ঘের এবং ৮.৫ মিটার ড্রাফ্‌টের জাহাজ বন্দর জেটিতে ভিড়তে দেয়া হয়।

২.১ সাংগঠনিক কাঠামো

চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবস্থাপনার জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ দায়িত্বপ্রাপ্ত । নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণে চবক একটি স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান হিসেবে কাজ করে। প্রধান নির্বাহী হিসেবে চেয়ারম্যান ও অপর ৪ জন সদস্য, যেমন- সদস্য (হারবার ও মেরিন), সদস্য (ইঞ্জিনিয়ারিং), সদস্য (অর্থ) এবং সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পনা) এর সমন্বয়ে গঠিত বোর্ডের মাধ্যমে চবক পরিচালিত হয়। চেয়ারম্যান ও সদস্যবৃন্দ সরকার কর্তৃক মনোনীত। চবক অধ্যাদেশ-১৯৭৬ (সংশোধিত -১৯৯৫) মোতাবেক বোর্ড সর্বোচ্চ কর্তৃপক্ষ এবং সময় সময় সরকার কর্তৃক প্রবর্তিত নীতিমালার আলোকে পরিচালিত হয়। বোর্ডের চেয়ারম্যান ও সদস্যবৃন্দের তত্ত্বাবধায়ন ও নিয়ন্ত্রণে ১৫ টি বিভাগ বন্দরের দৈনন্দিন কার্যক্রম সম্পাদন করে।

চট্টগ্রাম বন্দরের সাংগাঠনিক কাঠমো নিম্নরূপ :



---

৯ চ্যানেলের বাইরে সমুদ্রে/মোহনায় এবং অন্যান্য স্থান যেখানে জাহাজ নোঙ্গর করা অবস্থায় থাকে।

১০ জাহাজ বিশেষ করে তেলবাহী জাহাজ ভিড়ানোর জন্য বিশেষভাবে তৈরীকৃত ও নির্ধারিত জায়গা

২.২ প্রধান কার্যাবলি

চবক প্রদত্ত সেবাসমূহ :

- বার্থ অপারেটর/টার্মিনাল অপারেটর/ঠিকাদারের মাধ্যমে সার্বক্ষণিকভাবে স্টিভিডোরিং[১১] ও শোর হ্যান্ডেলিং কার্যক্রম পরিচালনা করা
- সার্বক্ষণিকভাবে কার্গো/কন্টেইনারসমূহ গ্রহণ, সরবরাহ ও জাহাজীকরণ
- ট্রান্সশিপমেন্ট/পূণ:জাহাজীকরণ
- বাল্ক কার্গো[১২] ও কন্টেইনারের সার্বক্ষণিক সংরক্ষণ সুবিধা প্রদান
- লেস কন্টেইনার লোড (এলসিএল[১৩]) এর জন্য কন্টেইনার ফ্রেইট স্টেশন (সিএফএস) সুবিধা প্রদান
- ওজন পরিমাপের (ওয়ে ব্রিজ) সুবিধা
- ঢাকায় ইনল্যান্ড কন্টেইনার ডিপো (আইসিডি) থেকে মালামাল সরবরাহ সুবিধা প্রদান
- অন লাইন ব্যাংকিং সুবিধাসহ ব্রেক বাল্ক[১৪] ও কন্টেইনার কার্গোর ডকুমেন্টেশনে ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান
- বহি:নোঙ্গরে সার্বক্ষণিক ডেলিভারি সুবিধা
- স্টেক হোল্ডার/বন্দর ব্যবহারকারীদের বিভিন্ন ধরনের লাইসেন্স /অনাপত্তিপত্রের বীমা/নবায়ন করণ
- পরীক্ষণ/যাচাই-বাছাই এর ৪৫ দিন পরে দাবি/অতিরিক্ত পরিশোধিত অর্থ ফেরত প্রদানের বিষয় নিষ্পত্তিকরণ
- সার্বক্ষণিক পাইলটেজ সুবিধা
- নৌ-চ্যানেলে জাহাজ চলাচলে সহায়তা প্রদান
- বেতার নিয়ন্ত্রণসহ বার্থিং/আনবার্থিং কার্যক্রম পরিচালনা
- বহিঃনোঙ্গর ও জেটিতে অবস্থানরত জাহাজে বিশুদ্ধ পানি সরবরাহ করা
- প্রয়োজনে টাগবোট[১৫], মুরিং বোট, বয়া, লিফটিং ভেসেল ইত্যাদির ব্যবস্থা করা
- নিরাপত্তা এবং আইএসপিএস কোড সংশ্লিষ্ট সকল সহায়তা প্রদান করা
- প্রয়োজনে অনিশ্চিত সম্ভাবনার পরিকল্পনা ও জাহাজডুবির ক্ষেত্রে উদ্ধারকাজ সম্পাদন
- শিপিং এজেন্ট কর্তৃক ওয়াচম্যান মোতায়েনের মাধ্যমে বৈদেশিক জাহাজ ও ক্রু-দের নিরাপত্তা বিধান করা
- পূর্ণাঙ্গ অগ্নিনির্বাপণ ব্যবস্থাপনা ও সংরক্ষণ করা
- বিভিন্ন সংস্থা/প্রতিষ্ঠানকে গবেষণার জন্য টাইডাল ও পানির গুণাগুণ সংক্রান্ত তথ্যাদি সরবরাহের সুযোগ
- নৌ-চ্যানেল হতে পলি ও বালি অপসারণের জন্য বাইরের এজেন্সি/সংস্থাকে ড্রেজিং-এর অনুমতি প্রদান
- বিভিন্ন সংস্থাকে খনন ও জরিপ কাজে সহায়তা প্রদান
- কাস্টমারদের বন্দরের কৃষি, অকৃষি এবং বাণিজ্যিক ভূমির লাইসেন্স/ইজারা/ভাড়া ইত্যকার বিষয় ইস্যু ও নবায়ন করা।

---

[১১] জাহাজ হতে কন্টেইনার বা কার্গো হিসেবে খালাসকৃত কিংবা রপ্তানির জন্য কন্টেইনার বা কার্গো হিসেবে মালামাল জাহাজে উঠানামা প্রক্রিয়ার সাথে সংশ্লিষ্ট কার্যক্রম।

[১২] কোন নির্ধারিত/অনির্ধারিত সাইজের বক্স ব্যতিরেকে খোলা অবস্থায় যে পণ্য পরিবাহিত হয় (যেমন-চাউল, কয়লা, তেল, অ্যালুমিনিয়াম শীট, ইত্যাদি)

[১৩] একই কন্টেইনারে একাধিক আমদানিকারকের মালামাল পরিবাহিত হলে তাকে এলসিএল কন্টেইনার বলে

[১৪] বক্স/প্যাক বহির্ভূত খোলা, বিশেষ করে বান্ডিল অবস্থায় পরিবাহিত পণ্য

[১৫] জাহাজ বহিঃ নোঙ্গর হতে ঠেলা বা টানার মাধ্যমে জেটিতে ভিড়ানোর জন্য ব্যবহৃত শক্তিশালী ও ছোট বোট।

২.৩ জনবল ও কর্মী ব্যবস্থাপনা

আগস্ট ২০১০ পর্যন্ত চবকের অনুমোদিত জনবল ৮,৬৫৬ জন। এর মধ্যে ৫,৮১৮ টি (৬৭%) পদ পূরণকৃত এবং ২,৮৩৮ (৩৩%) টি শূণ্য। প্রথম ও দ্বিতীয় শ্রেণীর ৪১৫ টি পদের মধ্যে ৮২% পদ পূরণকৃত । পক্ষান্তরে তৃতীয় ও চতুর্থ শ্রেণীর ৬৭% পদ পূরণকৃত। টেবিল নং ৯ এ বিস্তারিত দেখানো হলো :

২.৪ বন্দর কার্যক্রম

নিম্নের টেবিল নং ৪ এ ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত সময়কালে চবক কর্তৃক পরিচালিত জাহাজ ও কন্টেইনার সংখ্যা এবং কার্গোর পরিমাণ দেখানো হলো:

টেবিল ৪ : চবক কর্তৃক ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত সময়ে পরিচালিত কার্গো, কন্টেইনার ও জাহাজের সংখ্যা

	অর্থবৎসর ২০০৫-০৬	অর্থবৎসর ২০০৬-০৭	অর্থবৎসর ২০০৭-০৮	অর্থবৎসর ২০০৮-০৯
কার্গো হ্যান্ডলিং (মি. মে.টন)				
আমদানি	২৩.১৭	২৩.৮৪	২৫.৩৫	২৬.৭২
রপ্তানি	২.৯৩	৩.২৯	৩.৬০	৩.৭৬
মোট মালামাল (কার্গো)	২৬.১০	২৭.১৩	২৮.৯৫	৩০.৪৮
কন্টেইনার (টি ই ইউস) সংখ্যা				
আমদানি	৪২২,৪১৫	৪৫৫,১৬২	৫১৭,৫১০	৫৫৭,৮৯১
রপ্তানি	৪০৪,৭৫৯	৪৫৮,৫৪২	৫১০,২৩৫	৫৫০,১৬৫
মোট মালামাল (কন্টেইনার)	৮২৭,১৭৪	৯১৩,৭০৪	১,০২৭,৭৪৫	১,১০৮,০৫৬
মোট জাহাজ	১,৯০৬	১,৯১৩	২,০৭৪	২,০৮৮

৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা মোতাবেক ২০১০-১১ হতে ২০১৪-১৫ পর্যন্ত সময়ে চবকের কার্গো ও কন্টেইনার পরিবহনের পূর্বাভাস টেবিল নং ৫ এ নিম্নে দেখানো হলো।

টেবিল ৫ : ৬ষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা মোতাবেক ২০১০-১১ হতে ২০১৪-১৫ সাল পর্যন্ত সময়ে কার্গো ও কন্টেইনার পরিচালনার পূর্বাভাস

অর্থ বৎসর	আমদানি (মি. মে.টন)	রপ্তানি (মি. মে.টন)	মোট (মি. মে.টন)	কন্টেইনার সংখ্যা (টি ই ইউস)
২০১০-১১	৩০.৭৭	৪.২৪	৩৫.০১	১,৩৯০,৪৪৭
২০১১-১২	৩৩.১৪	৪.৬২	৭.৭৬	১,৪৯৭.৩৩৫
২০১২-১৩	৩৫.৬৫	৫.০৭	৪০.৭২	১,৬০০,৫৫০
২০১৩-১৪	৩৮.২৬	৫.৫৩	৪৩.৭৯	১,৭১০,৫৩৩
২০১৪-১৫	৪১.১৫	৬.০৫	৪৭.২০	১,৮৩৩,০০০

২.৫ বন্দরের আয় ও ব্যয়

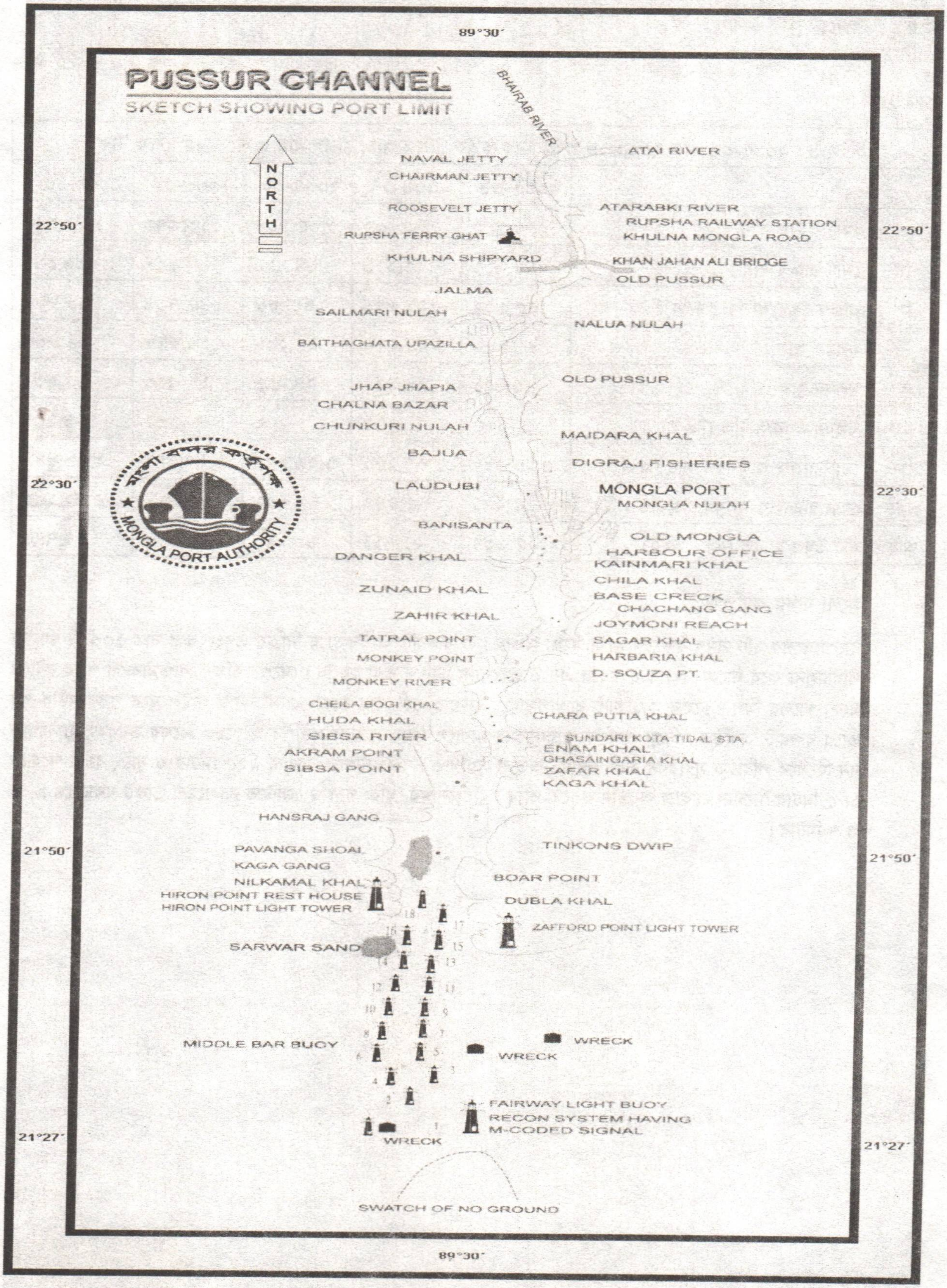
নিম্নে টেবিল নং ৬ এ ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়ে চবক কর্তৃক রাজস্ব আয়, রাজস্ব ব্যয় ও নীট উদ্বৃত্ত দেখানো হলো।

টেবিল ৬ : ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত চবক কর্তৃক রাজস্ব আয়, রাজস্ব ব্যয় ও নীট উদ্বৃত্ত (লক্ষ টাকায়)

		২০০৫-০৬	২০০৬-০৭	২০০৭-০৮	২০০৮-০৯	২০০৯-১০
এ	মোট রাজস্ব আয়	৭৪,১১৩	৮৩,০০২	১,০৫,৭০৪	১১৩,৩৭৩	১,১৫,০৪৯
বি	মোট রাজস্ব ব্যয়	৪৮,৬১১	৬১,১২৬	৬৪,৭১৬	৬৭,৬৩৮	৯৬,১৬৭
সি	রাজস্ব উদ্বৃত্ত/ঘাটতি (এ-বি)	২৫,৫০২	২১,৮৭৬	৪০৯৮৮	৪৫,৭৩৬	১৮,৮৮২
ডি	মূলধন আয়	৪৬,৪৮৬	২৪,২৫৭	২৪,২৯৪	১৩,৮৯৮	৯৪,৮০০
ই	মূলধন ব্যয়	৪৬,৬৫১	২৪,৪২২	২৪,২৯১	১৪,০৩০	৯৫,৯৩৬
এফ	মূলধন উদ্বৃত্ত/ঘাটতি (ডি-ই)	-১৬৫	-১৬৫	৩	-১৩২	-১,১৩৬
জি	মোট রাজস্ব ও মূলধন আয় (এ+ডি)	১,২০,৫৯৯	১,০৭,২৫৯	১,২৯,৯৯৭	১,২৭,২৭১	২,০৯,৮৪৯
এইচ	মোট রাজস্ব ও মূলধন ব্যয় (বি + ই)	৯৫,২৬১	৮৫,৫৪৭	৮৯,০০৬	৮১,৬৬৮	১,৯২,১০৩
আই	নীট উদ্বৃত্ত/ঘাটতি (জি - এইচ)	২৫,৩৩৭	২১,৭১১	৪০,৯৯১	৪৫,৬০৩	১৭,৭৪৬

৩. মংলা বন্দর কর্তৃপক্ষ

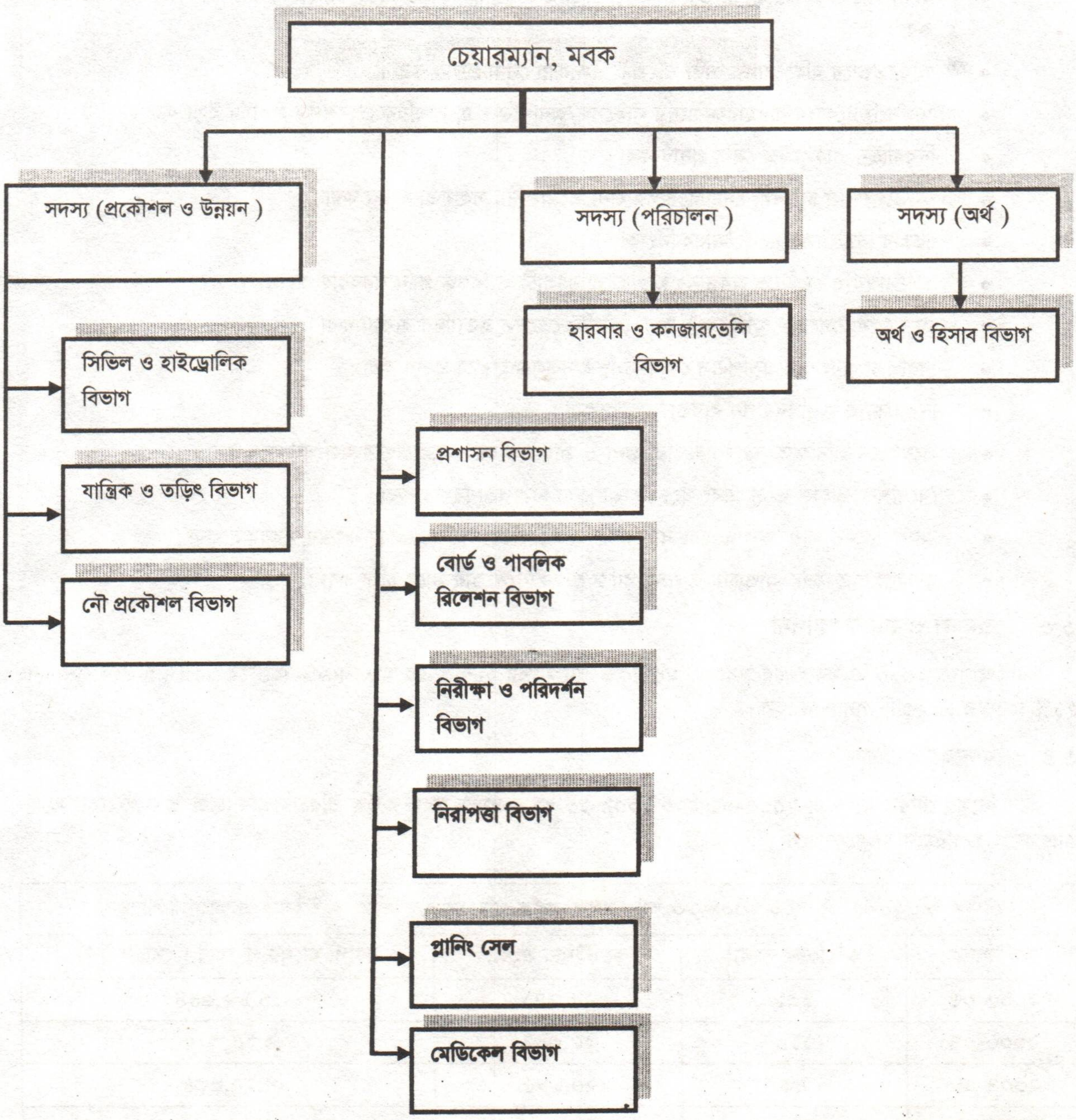
বাংলাদেশের ২টি সমুদ্র বন্দরের মধ্যে মংলা দ্বিতীয়। এ বন্দরটি ব্যাপকভাবে নিষ্ক্রিয় এবং বছরে মাত্র ১০০ টি জাহাজ পরিচালনা করে থাকে। বিগত ৫ বছরে এর উল্লেখযোগ্য উন্নয়ন করা হয় নি। দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে পশুর নদী ও মংলা খালের মিলন স্থলের কাছাকাছি বঙ্গোপসাগরে ফেয়ার ওয়ে বয়া হতে ৬৫ নটিক্যাল মাইল দূরে পশুর নদীর পূর্ব তীরে বন্দরটি অবস্থিত। নিম্নে প্রদর্শিত ডায়াগ্রামের মাধ্যমে পশুর চ্যানেল প্রদর্শিত হয়েছে। বিশ্বের সর্ববৃহৎ ম্যানগ্রোভ বন হিসেবে পরিচিত সুন্দরবন দ্বারা বন্দরটি অত্যন্ত সুরক্ষিত। বহিঃনোঙ্গরে সর্বোচ্চ ২২৫ মিটার ও মুরিং বয়ায় সর্বোচ্চ ১৮৫ মিটার দৈর্ঘ্যের জাহাজ অবস্থান করতে পারে। বহিঃনোঙ্গর, মুরিং বয়া ও জেটিতে জাহাজের ড্রাফ্ট যথাক্রমে ৯, ৮ ও ৭ মিটার।



89°30´
PUSSUR CHANNEL
SKETCH SHOWING PORT LIMIT
NORTH
BHAIRAB RIVER
ATAI RIVER
NAVAL JETTY
CHAIRMAN JETTY
ROOSEVELT JETTY
ATARABKI RIVER
RUPSHA RAILWAY STATION
22°50´
RUPSHA FERRY GHAT
KHULNA MONGLA ROAD
KHULNA SHIPYARD
KHAN JAHAN ALI BRIDGE
OLD PUSSUR
JALMA
SAILMARI NULAH
NALUA NULAH
BAITHAGHATA UPAZILLA
JHAP JHAPIA
OLD PUSSUR
CHALNA BAZAR
CHUNKURI NULAH
MAIDARA KHAL
BAJUA
DIGRAJ FISHERIES
MONGLA PORT AUTHORITY
22°30´
LAUDUBI
MONGLA PORT
MONGLA NULAH
BANISANTA
OLD MONGLA
HARBOUR OFFICE
DANGER KHAL
KAINMARI KHAL
CHILA KHAL
ZUNAID KHAL
BASE CRECK
CHACHANG GANG
ZAHIR KHAL
JOYMONI REACH
TATRAL POINT
SAGAR KHAL
MONKEY POINT
HARBARIA KHAL
D. SOUZA PT.
MONKEY RIVER
CHEILA BOGI KHAL
CHARA PUTIA KHAL
HUDA KHAL
SIBSA RIVER
SUNDARI KOTA TIDAL STA.
ENAM KHAL
AKRAM POINT
GHASAINGARIA KHAL
SIBSA POINT
ZAFAR KHAL
KAGA KHAL
HANSRAJ GANG
21°50´
PAVANGA SHOAL
TINKONS DWIP
KAGA GANG
NILKAMAL KHAL
BOAR POINT
HIRON POINT REST HOUSE
HIRON POINT LIGHT TOWER
DUBLA KHAL
ZAFFORD POINT LIGHT TOWER
SARWAR SAND
MIDDLE BAR BUOY
WRECK
WRECK
FAIRWAY LIGHT BUOY
RECON SYSTEM HAVING
M-CODED SIGNAL
21°27´
WRECK
SWATCH OF NO GROUND
89°30´

৩.১ সাংগঠনিক কাঠামো

মংলা বন্দর ব্যবস্থাপনার জন্য মবক দায়িত্বপ্রাপ্ত। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের নিয়ন্ত্রণে মবক একটি স্বায়ত্ব শাসিত প্রতিষ্ঠান হিসেবে কাজ করে। প্রধান নির্বাহী হিসেবে চেয়ারম্যান ও অপর ৩ জন সদস্যের সমন্বয়ে গঠিত বোর্ডের মাধ্যমে মবক পরিচালিত হয়। বোর্ড বন্দরের কার্যক্রম, প্রশাসন, অর্থ ও উন্নয়ন সংক্রান্ত নীতি প্রণয়ন করে। বন্দর কার্যক্রমে সহায়তা প্রদানের জন্য ১১ টি বিভাগ রয়েছে। বন্দরে ৩ শ্রেণীর কর্মকর্তা রয়েছেন: ক্যাডার কর্মকর্তা, নিম্নতর পদ হতে পদোন্নতিপ্রাপ্ত বন্দরের নিজস্ব কর্মকর্তা এবং সেনাবাহিনী ও নৌবাহিনী হতে প্রেষণে নিয়োজিত কর্মকর্তা।



৩.২ প্রধান কার্যাবলি:

নিম্নোক্ত বিষয়ে সেবা প্রদান করা মবক-এর প্রধান কাজ :

- আমদানিকৃত কার্গো/কন্টেইনার খালাশ করা এবং জাহাজে রপ্তানিযোগ্য মালামাল বোঝাই করা।
- ইয়ার্ড/জেটি এলাকায় মালামাল স্থানান্তর করা।
- মালামাল গ্রহণ, পরিচালনা, জাহাজীকরণ, ব্যবস্থাপনা ও বিতরণের জন্য ক্রেন, ফর্কলিফ্ট, স্ট্রাডল কেরিয়ারসহ যাবতীয় ইকুইপমেন্ট সরবরাহ করা।
- লোডিং/আনলোডিং কার্যক্রমে নিয়োজিত ইক্যুইপমেন্টসমূহ রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচালনা করা।
- মংলা চ্যানেলে প্রয়োজনীয় ড্রাফ্ট অক্ষুন্ন রাখা এবং ড্রেজিং ফার্মসমূহকে ড্রেজিং ও জরিপ বিষয়ক সহায়তা প্রদান করা।
- অবিরতভাবে বহিঃনোঙ্গর, নদী ও জেটি এলাকায় সেবা প্রদান করা।
- স্বার্থসংশ্লিষ্ট/বন্দর ব্যবহারকারীদের লাইসেন্স/অনাপত্তি পত্র, সাময়িক প্রবেশপত্র ইত্যাদি ইস্যু করা।
- নিরবচ্ছিন্ন পাইলটেজ সেবা প্রদান করা।
- নেভিগেশনাল চ্যানেল কনজারভেন্সির জন্য প্রয়োজনীয় সহায়তা প্রদান করা।
- বেতার নিয়ন্ত্রণসহ বার্থিং/আনবার্থিং করা।
- বহিনোঙ্গর ও জেটিতে অবস্থানরত জাহাজে জ্বালানি ও বিশুদ্ধ পানি সরবরাহ করা।
- প্রয়োজনে টাগবোট, মুরিংবোট, বয়া, লিফটিং ভেসেল ইত্যাদির ব্যবস্থা করা।
- নিরাপত্তা এবং আইএসপিএস কোড সংশ্লিষ্ট সকল সহায়তা প্রদান করা।
- নিরাপত্তা ও অগ্নি নির্বাপন ব্যবস্থা নিশ্চিত করা।
- প্রয়োজনে অনিশ্চিত সম্ভাবনার পরিকল্পনা ও জাহাজডুবির ক্ষেত্রে উদ্ধারকাজ সম্পাদন করা।
- বৈদেশিক জাহাজ ও ক্রু এবং সংস্থা/প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা বিধান করা।
- কাস্টমারদের কৃষি, অকৃষি এবং বাণিজ্যিক ভূমির লাইসেন্স/লিজ/ভাড়া নবায়ন/সরবরাহ করা।
- বন্দর অধ্যাদেশের আওতায় অন্যান্য ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠান/সংস্থার সাথে চুক্তি করা।

৩.৩ জনবল ও কর্মীব্যবস্থাপনা

আগস্ট ২০১০ এ মবক-এর সর্বমোট মঞ্জুরীকৃত পদ সংখ্যা ২৮০০ এর মধ্যে ৪৯% হিসেবে ১৩৭৭ টি পদ পূর্ণ এবং ৫১% হিসেবে ১৪২৩ টি পদ শূন্য ছিল।

৩.৪ বন্দরের কার্যক্রম

নিম্নের টেবিল নং ৭ এ ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়ে মবক কর্তৃক পরিচালিত জাহাজ ও কন্টেইনার সংখ্যা এবং কার্গোর পরিমাণ দেখানো হলো.

টেবিল ৭ : ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত মবক কর্তৃক পরিচালিত জাহাজ, কন্টেইনার ও কার্গোর পরিমাণ

অর্থ বৎসর	জাহাজের সংখ্যা	কন্টেইনার সংখ্যা	কার্গো মালের পরিমাণ (মেট্রিক টন)
২০০৫-০৬	১৩১	২৫,৫৭১	১৪,৮২,৬৪৪
২০০৬-০৭	১১০	২৫,৩৪২	৯,১৪,৩৭৫
২০০৭-০৮	৯৩	২০,৮৮৫	৭,২২,৮৩৪
২০০৮-০৯	১৪০	২১,২০১	১১,৩৭,৮২৬
২০০৯-১০	১৫৩	২০,৬৫১	১৬,৪৯,২৮৩

৩.৫ বন্দরের আয় ও ব্যয়

নিম্নে টেবিল নং ৮ এ ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়ে মবক এর আর্থিক বৎসর ভিত্তিক রাজস্ব আয়, রাজস্ব ব্যয় ও নীট উদ্বৃত্ত প্রদর্শন করা হলো।

টেবিল ৮ : ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত এমপিএ কর্তৃক রাজস্ব আয়, রাজস্ব ব্যয় ও নীট উদ্বৃত্ত

অর্থ বৎসর	রাজস্ব প্রাপ্তি (লক্ষ টাকা) (১)	রাজস্ব ব্যয় (লক্ষ টাকা) (২)	নীট উদ্বৃত্ত (লক্ষ টাকা) ৩ (১-২)
২০০৫-০৬	৪,৭২৫	৫,৬৬৪	-৯৩৯
২০০৬-০৭	৪,৯৩৪	৫,৫৫৩	-৬১৯
২০০৭-০৮	৪,৭৭০	৪,৭৬৫	৫
২০০৮-০৯	৫,৮৪০	৫,৫৪৩	২৯৭
২০০৯-১০	৬,৬২২	৬,৪১১	২১১

৪. নিরীক্ষা সম্পর্কিত বিষয়াবলী

৪.১ নিরীক্ষার সার্বিক উদ্দেশ্য

নিরীক্ষার সার্বিক উদ্দেশ্য ছিল বন্দরের বিশেষ বিশেষ বিষয় যেমন: শ্রমিক ব্যবস্থাপনা ইস্যু, কর্ম পরিচালনায় জনবল ও ইকুইপমেন্ট ঘাটতি এবং চট্টগ্রাম বন্দরের কর্ম সম্পাদন লক্ষ্যমাত্রা অর্জন এবং সর্বোপরি মংলা বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি কী পরিমাণে অব্যবহৃত থাকছে তা বিশ্লেষণ ও মূল্যায়ন করা।

৪.২.১ নিরীক্ষার পরিধি (Scope)

২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ের জন্য নিরীক্ষা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে।

৪.২.২ নিরীক্ষা পদ্ধতি (Approach)

তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ, ব্যবস্থা ও পদ্ধতি পরিদর্শন, চট্টগ্রাম ও মংলায় চবক ও মবক কর্মকর্তাবৃন্দ ও ঢাকায় নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাদের এবং অন্যান্য স্বার্থসংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে নিরীক্ষা কাজ পরিচালনা করা হয়েছে।

৪.২.৩ নিরীক্ষাকাল (Audit Period) :

১২.০৩.২০১১ খ্রিঃ হতে ০৮.০৪.২০১১ খ্রিঃ পর্যন্ত।

৪.৩ নিরীক্ষার উদ্দেশ্যসমূহ ও নির্ণায়ক

ইস্যু ১ : চট্টগ্রাম বন্দরের শ্রমিক ব্যবস্থাপনা	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ১.১ : বন্দর শ্রমিক ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত ইস্যুসমূহ এবং এসবের নিষ্পত্তিকল্পে চবক গৃহীত ব্যবস্থা।	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • সংঘটিত শ্রমিক ইস্যুর কারণ ও ফলাফল বিশ্লেষণ করা এবং নৌ-পরিবহন মন্ত্রাণালয়ে রিপোর্ট পেশ করা। • শ্রমিক সমস্যার সমাধানকল্পে এর দায়-দায়িত্ব ও ক্ষমতার আওতায় একটি কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা। • বৈধ নিয়ন্ত্রণ বহির্ভূত পরিস্থিতিতে মন্ত্রণালয়ের সহযোগিতা কামনা করা।

ইস্যু ২ :চট্টগ্রাম বন্দরের জনবল ঘাটতি	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ২.১ : চবক এর দক্ষ জনবলের প্রয়োজনীয়তা বিশ্লেষণ করে কিনা এবং জনবল ঘাটতি নিরসনে চবক কী ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে।	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় জনবলের হালনাগাদ রেজিস্টার সংরক্ষণ করা। • দক্ষ জনবল ঘাটতির প্রধান কারণ এবং চবক-এর সার্বিক কার্যক্রমে এর প্রভাব সম্পর্কে বিশ্লেষণ এবং মন্ত্রণালয়ে এ বিষয়ে রিপোর্ট পেশ করা। • শূন্য পদ পূরণের জন্য উপযুক্ত ব্যক্তি নিয়োগের উদ্দেশ্যে যথোপযুক্ত পদক্ষেপ গ্রহণ করা। • বর্ধিত চাহিদার প্রেক্ষিতে জনবলের মঞ্জুরীকৃত পদের সংখ্যা বৃদ্ধির জন্য মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা।
ইস্যু ৩ : চট্টগ্রাম বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি এবং এর ব্যবহার	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৩.১: চট্টগ্রাম বন্দর এর ইকুইপমেন্টের প্রয়োজনীয়তা বিশ্লেষণ করে কি না এবং ঘাটতি পূরণে বন্দর কর্তৃক কী ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে ?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্টের হালনাগাদ রেজিস্টার সংরক্ষণ করা। • ইকুইপমেন্ট ঘাটতির প্রধান কারণ এবং চবক-এর সার্বিক কার্যক্রমে এর প্রভাব সম্পর্কে বিশ্লেষণ করা এবং মন্ত্রণালয়ে এ বিষয়ে রিপোর্ট পেশ করা। • প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্ট সংগ্রহের উদ্দেশ্যে মাস্টার প্ল্যান ও অন্যান্য পরামর্শ অনুসরণ করা। • প্রয়োজনীয়তার নিরীখে সংশ্লিষ্ট বিভাগসমূহের সাথে আলোচনাক্রমে একটি বার্ষিক ও বহুবার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন করা। • অনুমোদিত ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করা। • সকল ইকুইপমেন্টের কার্যক্ষমতা এবং অচল ইকুইপমেন্ট সচল করতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থাদি উল্লেখপূর্বক একটি রেজিস্টার সংরক্ষণ করা। • ইকুইপমেন্টের মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি থাকা উচিত এবং এই সূচি অনুসরণ করা উচিত।
নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৩.২ : চবক কি তার বিদ্যমান ইকুইপমেন্টসমূহ দক্ষতার সাথে ব্যবহার করতে পারে ?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • বিদ্যমান ইকুইপমেন্টের ক্ষমতা এবং এর কি পরিমাণ ব্যবহার করা হচ্ছে তা চবক-এর বিশ্লেষণ করা উচিত। • বিদ্যমান ক্ষমতা সম্পূর্ণরূপে কেন ব্যবহার করা হচ্ছেনা তা নির্ধারণ করা উচিত।
নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৩.৩: ভবিষ্যৎ ধারণক্ষমতার প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে চবক অবগত আছে কি না ? বিদ্যমান সংরক্ষণ ক্ষমতার কী পরিমাণ অহেতুক অধিকৃত অবস্থায় আছে এবং এ সংক্রান্ত চবক ও সরকারের রাজস্ব ক্ষতির পরিমাণ কত?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • বর্তমান পর্যায়ের কর্যক্রম ও ভবিষ্যতের চাহিদা পূরণের জন্য প্রয়োজনীয় সংরক্ষণ/ধারণ ক্ষমতার হালনাগাদ বিশ্লেষণ করা। • বিদ্যমান সংরক্ষণ জায়গার কী পরিমাণ খালাশবিহীন, নষ্ট ও নিলামযোগ্য মালামাল দ্বারা অনুৎপাদনশীল অবস্থায়, যেমন- কত সময় ধরে দখলকৃত আছে এবং এর কারণ বিশ্লেষণ করা। • অনুৎপাদনশীলভাবে দখল করে থাকা গুদাম এলাকা মুক্ত করা। • গুদাম এলাকা অনুৎপাদনশীলভাবে দখল করে থাকার কারণে চবক ও সরকারের কী পরিমাণ রাজস্ব ক্ষতি হচ্ছে তা নির্ধারণ করা। • যত দ্রুত সম্ভব নিউ মুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) প্রকল্প সম্পন্ন করার জন্য পদক্ষেপ নেওয়া।

ইস্যু ৪ : কর্মকৃতির (Performance) লক্ষ্যমাত্রা।	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৪.১ : চবক-এর কোন বার্ষিক ও বহুবার্ষিক কর্মপরিচালনা দক্ষতার লক্ষ্যমাত্রা আছে কি না এবং থাকলে চবক তা পূরণ করতে পারে কিনা?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • চবক সম্পাদিত প্রত্যেকটি কাজ ও সেবার ক্ষেত্রে সম্পাদন লক্ষ্যমাত্রা থাকা উচিত। • সম্পাদন লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকৃত অর্জন এবং ঘাটতি (Gap) কারণ পরিমাপ করা এবং তা মন্ত্রণালয়ে পেশ করা উচিত। • কর্মকৃতির (Performance) লক্ষ্যমাত্রা অর্জন না করার কারণে রাজস্ব ক্ষতি ও অতিরিক্ত ব্যয়ের পরিমাপ করা উচিত।
ইস্যু ৫ : চবক-এর সঞ্চিতি তহবিল ও সঞ্চয়িত হিসাব ব্যবস্থাপনা	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৫.১ : চবক কর্তৃক পরিচালিত বিভিন্ন সঞ্চিতি তহবিল ও সঞ্চয়িত/প্রভিশনাল হিসাবগুলো কি কি এবং চবক এসবের বর্তমান অবস্থার বিষয়ে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রতিবেদন পেশ করে কিনা?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • বিভিন্ন সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক (প্রভিশনাল) হিসাবগুলোর অবস্থার হালনাগাদ তথ্য থাকা। • এ বিষয়ে মন্ত্রণালয়ে প্রতিবেদন পেশ করা।
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৫.২ : সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবের অর্থ সঠিকভাবে হিসাবভুক্ত করা হয় কিনা?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবের অর্থ কিভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে তার যথাযথ হালনাগাদ তথ্য সংরক্ষণ করা। • সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবের উৎস ও ব্যবহার সম্পর্কে মন্ত্রণালয়ে নিয়মিত রিপোর্ট পেশ করা।
ইস্যু ৬ : মংলা বন্দর সম্পর্কিত	
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৬.১ : মংলা বন্দরের ইকুইপমেন্টও সুবিধাদি কী পরিমাণে ব্যবহার করা হচ্ছে এবং এসব কম ব্যবহারের কারণ কী ?	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • মালের লোডিং/আনলোডিং, কন্টেইনার স্টাফিং[১৬]/আনস্টাফিং[১৭] ও অন্যান্য যে সকল কাজ মংলা বন্দর কর্তৃক সম্পাদিত হয়, তার হালনাগাদ যেমন: বিগত ১০ বছরের তথ্য সংরক্ষণ করা। • বিগত ১০ বছরে বন্দরের ইকুইপমেন্টও সুবিধাদির কি পরিমাণ ব্যবহার করা হয়েছে , তার তথ্য সংরক্ষণ করা। • বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি (Facilities) সর্বোচ্চ ব্যবহার না করার কারণ বিশ্লেষণ করা।
নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৬.২ : ভারত,নেপাল ও ভুটান এর সাথে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে মালামাল পরিবহন শুরু হলে ভবিষ্যতের চাহিদা পূরণের জন্য মংলা বন্দরের উন্নয়নের উদ্দ্যেশে সরকারের কী ধরনের পরিকল্পনা রয়েছে।	**নিরীক্ষার নির্ণায়ক:** • ভারত, নেপাল ও ভুটান এর সাথে ট্রান্সশিপমেন্টের মাধ্যমে মালামাল পরিবহন শুরু হলে ভবিষ্যতের চাহিদা পূরণের জন্য মংলা বন্দরের উন্নয়নের উদ্দ্যেশে সরকারের পরিকল্পনা গ্রহণ করা প্রয়োজন। • উন্নয়ন পরিকল্পনাসমূহ ববস্তবায়নের অগ্রগতির হালনাগাদ তথ্য সংরক্ষণ করা।

[১৬] জাহাজীকরণের লক্ষ্যে কন্টেইনারে মালামাল বোঝাই করাকে স্টাফিং বলে।

[১৭] জাহাজ হতে আনলোডের পর কন্টেইনার হতে মালামাল খালাস করাকে আনস্টাফিং বলে।

৪.৪ **নিরীক্ষার জনবল :**

নিরীক্ষা দল (Audit Team) :

নিম্নবর্ণিত সদস্যদের নিয়ে নিরীক্ষাদল গঠিত হয় :

- মোঃ শরীফুল ইসলাম, পরিচালক, বাণিজ্যিক অডিট অধিদপ্তর (দলনেতা)।
- মোহাঃ নূরুল আবসার, উপ পরিচালক, স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর।
- মোঃ শাহজাহান, উপপরিচালক, পূর্ত অডিট অধিদপ্তর।
- শ্রীনিবাশ চন্দ্র সাহাজী, নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা, বাণিজ্যিক অডিট অধিদপ্তর।
- মোঃ নুরুজ্জামান সরকার, নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা, বাণিজ্যিক অডিট অধিদপ্তর।
- সুদীপ্ত আহসান, নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা, বাণিজ্যিক অডিট অধিদপ্তর।

পরামর্শক

- রাজেশ দয়াল, SCOPE Project, পারফরমেন্স অডিট স্পেশালিস্ট ।

ইন্টারনাল রিভিউ প্যানেল (Intirnal Review Pannel)

- এ কে এম জসীম উদ্দিন, মহাপরিচালক, বাণিজ্যিক অডিট অধিদপ্তর এবং প্রকল্প পরিচালক, SCOPE Project (সভাপতি)।
- মোঃ আবদুল বাছেত খান, মহাপরিচালক, স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর।
- সরোজ কান্তি দেব, মহাপরিচালক, পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর।
- ফারমীন মাওলা, পরিচালক, পারফরমেন্স অডিট অধিদপ্তর।
- এ এইচ এম শামসুর রহমান, অতিরিক্ত প্রকল্প পরিচালক, SCOPE Project।
- পিটার আর্মস্ট্রং, ফিল্ড প্রোজেক্ট ম্যানেজার, SCOPE Project ।
- নাসিম হায়দার, ডেপুটি ফিল্ড প্রোজেক্ট ম্যানেজার।

৫. নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণসমূহ ও সুপারিশমালা।

৫.১ ইস্যু-১: চট্টগ্রাম বন্দরের শ্রমিক ব্যবস্থাপনা।

৫.১.১. নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ১.১ : বন্দরশ্রমিক ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত ইস্যু সমূহ কি কি এবং ইস্যুগুলি নিষ্পত্তিকল্পে চবক কী ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে ?

৫.১.২. নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১ : চট্টগ্রাম বন্দরে শ্রমিক সংক্রান্ত ইস্যুগুলোর কোন স্থায়ী সমাধান করা হয়নি; স্বল্পমেয়াদি সমাধান সংকটের সাময়িক উত্তরণ ঘটালেও দীর্ঘমেয়াদে অন্তর্নিহিত সমস্যার কোন স্থায়ী সমাধান হয়নি।

ডক ওয়ার্কারস ম্যানেজমেন্ট বোর্ড (ডি ডব্লউ এম বি) হতে শ্রমিক ভাড়ার মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দরে বহুদিন যাবত স্টিভিডোরিং এজেন্ট দ্বারা কার্গো হ্যান্ডলিং-এর কাজ হয়ে আসছিল। স্বীয় নিয়ন্ত্রণে না থাকার কারণে স্টিভিডোরিং এজেন্টগণ ডি ডব্লিইউ এম বি শ্রমিকদের প্রতি সন্তুষ্ট ছিল না । বাংলাদেশ শ্রম অধ্যাদেশ (সংশোধিত) ২০০৮ এর মাধ্যমে মে/২০০৮ মাসে ডি ডব্লিউ এম বি আনুষ্ঠানিকভাবে বিলুপ্ত ঘোষণা করা হয় ।এই অধ্যাদেশের আর্টিকেল ১৮৫-এ (২) মোতাবেক বন্দরের সকল কর্মচারী একটিমাত্র ইউনিয়ন দ্বারা পরিচালিত হবে এবং আর্টিকেল ১৮৫-এ(৩) মোতাবেক বার্থ অপারেটর, শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর ও এ সংক্রান্ত অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের কর্মচারীবৃন্দ আরেকটি ট্রেড ইউনিয়নের আওতাধীন থাকবে । আর্টিকেল ১৮৫-এ (৫) মোতাবেক ৩(তিন)মাসের মধ্যে ট্রেড ইউনিয়ন দুটি গঠন করার কথা থাকলেও ২০ মাস পর অর্থাৎ ডিসেম্বর,২০০৯ মাসে

রেজিস্ট্রার ট্রেড ইউনিয়ন অফিস, চট্টগ্রামে "চট্টগ্রাম বন্দর কর্মচারী এসোসিয়েশন" এবং "বার্থ ও শিপ হ্যান্ডলিং অপারেটর এবং ট্রাক মালিক এসোসিয়েশন" নিবন্ধিত হয়নি । বন্দর কর্মচারীদের জন্য একমাত্র ট্রেড ইউনিয়ন গঠনের বিরুদ্ধে বাংলাদেশ মাস্টার স্টিভিডোরিং এসোসিয়েশন, চট্টগ্রাম বন্দর ডক শ্রমিক ইউনিয়ন, চট্টগ্রাম মার্চেন্ট শ্রমিক ইউনিয়ন এবং অন্যান্য প্রতিষ্ঠান আদালতে মামলা করায় একমাত্র ট্রেড ইউনিয়ন গঠনের সিদ্ধান্ত বন্ধ রাখা হয়েছে (নোট :২০০৬ সালের পূর্বে ত্রিশটির বেশী ট্রেড ইউনিয়ন ছিল।) ।

স্টিভিডোরিং এজেন্টের পরিবর্তে ৬টি কন্টেইনার বার্থ পরিচালনার জন্য ৬ টি বার্থ অপারেটর এবং ৬টি জেনারেল কার্গো বার্থ পরিচালনার জন্য ৬ টি মোট ১২ টি বে-সরকারি বার্থ অপারেটরের নিয়োগ দেওয়া হয়। উন্মুক্ত দরপত্রের মাধ্যমে বার্থ অপারেটর নিয়োগের কথা থাকলেও চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ তা করতে ব্যর্থ হয় এবং দরপত্র ছাড়াই নিয়োগ প্রদান করা হয়। ক্রমবর্ধমান বাধা ও শ্রমিক অসন্তোষের কারণে চবককে নৌ-পরিবহন মন্ত্রী এবং সচিব, নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে সংকট মোচনে সম্পৃক্ত করতে হয়। উন্মুক্ত দরপত্র আহবানের বিষয়ে মাননীয় নৌ মন্ত্রীর নিশ্চয়তা থাকা সত্ত্বেও এখন পর্যন্ত তা করা হয়নি। ২৬শে এপ্রিল ২০১০ এ ৮ নং বার্থ অপারেটর (মেসার্স এনসিয়েন্ট ট্রেডার্স লি:) এর একজন সহ-অংশীদার বার্থ অপারেটিং পদ্ধতির বিরুদ্ধে হাইকোর্ট ডিভিশনে একটি মামলা দায়ের করে (রিট পিটিশন নং ৩২১৬/২০১০)। এ প্রেক্ষিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ ৩ সপ্তাহের জন্য বার্থ অপারেটিং পদ্ধতি বন্ধ রাখে এবং চবক নিজেই বার্থ পরিচালনা করে। নতুন এই সংকটের প্রেক্ষিতে ১৩ই মে ২০১০ এ নৌ-পরিবহন মন্ত্রীর সভাপতিত্বে সচিবসহ একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় যত দ্রুত সম্ভব দরপত্রের মাধ্যমে বার্থ অপারেটর নিয়োগের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এর ফলে ১ম টেন্ডারের মাধ্যমে ৬ জন কার্গো বার্থ অপারেটর নিয়োগ দেওয়া হয়। অপ্রতিযোগিতা মূলক দর, সংঘর্ষ, কারিগরি শর্ত পূরণ না করা ইত্যাদি অভিযোগে দায়েরকৃত মামলার কারণে ৬ জন কন্টেইনার বার্থ অপারেটর নিয়োগের প্রক্রিয়াটি ৩টি দরপত্রের মধ্যে দিয়ে অবশেষে ৭ অক্টোবর ২০১০ এ সম্পন্ন হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরের সার্ভিসগুলো প্রতিযোগিতামূলক নয় এবং এখানে কর্মদক্ষতা ভিত্তিক বেতন প্রদানের কোন ব্যবস্থা নেই। যদিও অধিকাংশ সেবাই বে-সরকারি অপারেটর যেমন স্টিভিডোর, ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং এজেন্ট, পরিবহন শ্রমিক সমিতি ইত্যাদির মাধ্যমে প্রদান করা হয়ে থাকে, তথাপি এদের অধিকাংশই একটি মাত্র বোর্ড, সংস্থা বা ট্রেড ইউনিয়নের মাধ্যমে পরিচালিত অথবা লাইসেন্স প্রাপ্ত হয়; ফলে বোর্ড, সংস্থা বা ট্রেড ইউনিয়নটি একটি একচ্ছত্র (Monoploy) ব্যবস্থাপক হিসেবে কাজ করছে। বোর্ড বা সংস্থা বন্দরের জন্য শ্রমিক (যেমন ডক শ্রমিক অথবা সমগ্র বাংলদেশে মাল পরিবহনের জন্য পরিবহন শ্রমিক) সরবরাহের জন্য চুক্তিবদ্ধ কিন্তু দক্ষতা (Efficiency) বা কর্মকৃতি (Performance) নিশ্চিত করেনা। শ্রমিকদের কর্মদক্ষতা উন্নয়নের জন্য কোন প্রণোদনামূলক (Incentives) ব্যবস্থা নেই।

ডক শ্রমিকগণ বে-সরকারি বার্থ অপারেটরের অধীন থাকায় তারা অসন্তুষ্ট; সমিতি বিলুপ্ত হওয়ায় ডি ডব্লুইউ এম বি-এর অধীনস্ত প্রাক্তন শ্রমিকেরাও অখুশী ;আবার একটির বেশি সংগঠন করতে না পারার কারণে সাবেক ইউনিয়ন নেতৃবৃন্দ নাখোশ হচ্ছেন। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ দৈনন্দিন ক্ষুদ্র ক্ষদ্র সমস্যা সমাধানে সক্রিয় হয়ে থাকে কিন্তু অন্তর্নিহিত বৃহৎ ইস্যুর বিষয়ে কার্যকর কোন পদক্ষেপ নিতে পারে না। বৃহৎ ইস্যুসমূহ নিয়ন্ত্রণের বাইরে চলে গেলে, রাজনৈতিক হস্তক্ষেপ আহবান করা ছাড়া চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের তেমন কিছুই করার থাকেনা।

অক্টোবর, ২০১০ মাসে শ্রমিক অসন্তোষ, বন্দরে ধর্মঘট ও সহিংসতার হুমকির মুখে সরকার বন্দরে আইনশৃঙ্খলা পরিস্থিতি ফিরিয়ে আনা ও নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে বন্দরে সেনাবাহিনী মোতায়েন করে, যার ফলে বন্দরের কর্মকান্ড নিরবচ্ছিন্ন রাখা সম্ভব হয়। এই পরিস্থিতি এখনও চলমান রয়েছে। এটা বড়জোর একটি পট্টসহায় (Band aid) সমাধান যা অন্তর্নিহিত সমস্যার স্থায়ী সমাধান নয়।

শ্রমিক অস্থিরতার ফলে সৃষ্ট কর্মবিরতির কারণে কোন একটি মূহূর্তে সাধারণত: কিছু কিছু কার্যক্রমের উপর প্রভাব ফেললেও বন্দরের সমগ্র কার্যক্রম বন্ধ হয় না। গত ৫ বছরে শ্রমিক অসন্তোষের কারণে কত দিন চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের কোন্ কোন্ কার্যক্রম বন্ধ ছিল এবং এর ফলশ্রুতিতে কি পরিমাণ রাজস্ব ক্ষতিসাধন হয়েছে, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এ সংক্রান্ত কোন নিরীক্ষাকে তথ্য দিতে পারেনি। চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ এ জাতীয় কোন রেকর্ড সংরক্ষণ করে না এবং এ জাতীয় তথ্য সংকলনের জন্য চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের অধীন কোন দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি নেই। বিষয়টি অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থায় দুর্বলতাসহ ব্যবস্থাপনার দুর্বলতাকে চিহ্নিত করে কর্মবিরতির প্রভাবসমূহ :-

সাধারণভাবে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ, শিপিং কোম্পানি, রপ্তানিকারক, ভোক্তা এবং আমদানিকারকের উপর কর্মবিরতি ভয়াবহ প্রভাব ফেলেছে। আলোচ্য কর্মবিরতির সুনিদষ্ট ক্ষতিকর প্রভাবসমূহ নিম্নরূপ :-

- চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ যেসব সমস্যার সম্মুখীন হয়
  - অবস্থান করার (Dwell) টাইম বৃদ্ধি, অর্থাৎ বহিঃনোঙ্গর হতে পাইলটের মাধ্যমে বন্দরে প্রবেশ করার জন্য কোন জাহাজকে বহিঃনোঙ্গরে অধিকতর সময় অপেক্ষা করতে হয়।
  - টার্ন রাউন্ড টাইম (টি আর টি) বৃদ্ধি পাচ্ছে, অর্থাৎ কার্গো জাহাজকে লোডিং-আনলোডিং-এর জন্য অথবা কন্টেইনার শিপকে কন্টেইনার স্টাফিং- আনস্টাফিং-এর জন্য বন্দরে বেশি সময় ধরে থাকতে হচ্ছে।
  - সুনাম ও আস্থা (Credibility) ক্ষুন্ন হচ্ছে।
  - কার্গো ও কন্টেইনার জাহাজ হতে অর্জনযোগ্য চার্জ আদায় হ্রাস পাচ্ছে।
- দীর্ঘ ডুয়েল টাইম ও টিআরটি-এর কারণে শিপিং কোম্পানিসমূহ বন্দরকে অতিরিক্ত ভাড়া প্রদান করতে বাধ্য হচ্ছে।
- শিপিং কোম্পানি তাদের প্রদত্ত অতিরিক্ত অর্থ আমদানিকারকের উপর আরোপ করে দেওয়ার কারণে আমদানিকারককে অতিরিক্ত ব্যয়ের সম্মুখীন হতে হচ্ছে।
- আমদানিকারক তাদের প্রদত্ত অতিরিক্ত অর্থ ভোক্তার উপর আরোপ করে দেওয়ার কারণে ভোক্তাকে পণ্যের উচ্চমূল্যের সম্মুখীন হতে হচ্ছে।
- রপ্তানিকারক রপ্তানির সময়সীমা অনুসরণ করতে পারেনা এবং ফলস্বরূপ রপ্তানি আদেশ বাতিলের মত ঘটনা ঘটে।

চবক-এর জবাব : ডি ডব্লিউ এম বি বিলোপের পরে সদস্য (প্রশাসন ও পরিকল্পণা) এর নিয়ন্ত্রণে শ্রমিক কল্যাণ মনিটরিং এন্ড মিটিগেশন সেল (এসকেএমএমসি) নামে একটি সেল গঠন করা হয়েছে । এই সেল যাবতীয় শ্রমিক সমস্যার দেখাশুনা করে এবং এ সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় তথ্য নিয়মিত সংরক্ষণ করে। নিরীক্ষাকালে চট্টগ্রামে কোন শ্রমিক অস্থিরতা দৃষ্ট হয়নি।

নিরীক্ষা মন্তব্য : সেল গঠন সংক্রান্ত এই তথ্যটি নতুন এবং নিরীক্ষা সম্পন্ন হওয়ার পরে এ তথ্য প্রদান করা হয়েছে । বর্তমানে কোনধরনের শ্রমিক অস্থিরতা নেই মর্মে চবক দাবী করলেও তার অর্থ এই নয় যে, অন্তর্নিহিত সমস্যার সমাধান হয়ে গেছে। অক্টোবর, ২০১০ মাস হতে বন্দরে সেনাবাহিনীর উপস্থিতিই বিরাজমান শান্ত ও সুস্থির পরিস্থিতির সম্ভাব্য কারণ।

সুপারিশ: চবক-এর একজন কর্মকর্তাকে সভাপতি নির্বাচন করে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, চবক শ্রমিক ইউনিয়ন, বার্থ অপারেটর শ্রমিক ইউনিয়ন এবং শ্রম মন্ত্রণালয়ের একজন করে সদস্যের সমন্বয়ে একটি কমিটি গঠন করে জরুরি ভিত্তিতে বিদ্যমান শ্রমিক সমস্যা নিরসন করা উচিত।

৫.২ ইস্যু ২ : চট্টগ্রাম বন্দরের জনবল ঘাটতি।

৫.২.১ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ২.১ : চট্টগ্রাম বন্দর তার প্রয়োজনীয় জনবলের বিশ্লেষণ করে কি না এবং জনবলের ঘাটতি পূরণে বন্দর কর্তৃক কী ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে ?

৫.২.২ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ২ : প্রয়োজনীয় দক্ষ জনবলের এবং জনবল ঘাটতির কারণে বন্দরের কার্যক্রমে কিভাবে বিরূপ প্রভাব ফেলছে , এ সম্পর্কে চবক-এর কোন প্রকার বিশ্লেষণমূলক প্রতিবেদন নেই।

চবক-এর কার্যক্রম পরিচালনার জন্য প্রয়োজনীয় জনবলের হালনাগাদ রেজিস্টার বা কম্পিউটার ডাটাবেজ নেই। প্রশাসন বিভাগ অন্যান্য কাজের সাথে জনবলের প্রয়োজনীয়তা পরিমাপের জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত, তথাপি এ বিষয়ে নিরীক্ষা দলকে কোন তথ্য দিতে পারে নি। এমনকি যান্ত্রিক, ট্রাফিক ও মেরিন বিভাগের মতো বন্দর কার্যক্রমে জড়িত বিশেষ বিভাগগুলোও এমন কোন বিশ্লেষণমূলক তথ্য দিতে পারেনি, যার মাধ্যমে জনবলের ঘাটতি কিভাবে এদের কার্যক্রমে বিরূপ প্রভাব বিস্তার করছে তা জানা যায়। তারা শুধু তাদের বিদ্যমান ইকুইপমেন্ট বহর দিয়ে দৈনন্দিন স্বাভাবিক কাজ করে এবং কোন সংকটের উদ্ভব হওয়ার পর তা মোকাবেলা করে।

চবক-এর সচিব বিভাগ বিভিন্ন বিভাগ হতে প্রেরিত তথ্যের ভিত্তিতে বিদ্যমান জনবল ও শূন্যপদের পর্যায়বৃত্ত (পিরিয়ডিক) রিপোর্ট নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করে। যাহোক, কতিপয় বিভাগ তাদের জনবলের হালনাগাদ রেজিস্টার সংরক্ষণ না করায় এবং সময়মত সচিব বিভাগে তথ্য পাঠায় না, সেহেতু সচিব বিভাগের প্রেরিত রিপোর্টটি প্রায়শই অসম্পূর্ণ হয়ে

থাকে। হালনাগাদ রেজিস্টার না থাকার কারণে মন্ত্রণালয়ের চাহিদার প্রেক্ষিতে ত্বরিৎ পদক্ষেপ গ্রহণে চবক ব্যর্থ হয়। এরূপ একটি তথ্য প্রদানের জন্য মন্ত্রণালয় জানুয়ারি/২০১০ মাসে অনুরোধ করলেও তার জবাব প্রেরণ করা হয় মে/২০১০ মাসে [রেফারেন্স: মেরিন বিভাগের নথি নং ডিসি-১১(১৪০)/খন্ড-১]। এছাড়াও জনবলের ঘাটতি কিরূপে বন্দরের কার্যক্রমে ব্যাঘাত ঘটাচ্ছে তার কোনরূপ বিশ্লেষণ মন্ত্রণালয়ে প্রেরিত রিপোর্টে দেওয়া হয়না। চবক একমত পোষণ করে জানায় যে, তাদের প্রয়োজনীয়তার বিশ্লেষণমূলক তথ্য নিরীক্ষাদলকে দেওয়ার অপারগতা চবক-এর একটি সার্বিক ব্যর্থতা হিসেবে প্রতীয়মান।

আগস্ট, ২০১০ পর্যন্ত চবক-এর সর্বমোট মঞ্জুরীকৃত পদের সংখ্যা ৮,৬৫৬ যার মধ্যে ৬৭% হিসেবে ৫,৮১৮ টি পদে জনবল বিদ্যমান এবং ৩৩% হিসেবে ২,৮৩৮ টি পদ শূণ্য । নিম্নে টেবিল নং ৯ এ বিস্তারিত তথ্য দেওয়া হলো।

টেবিল ৯ : শ্রেণী অনুযায়ী চবক-এর বিভিন্ন পদের বিভাজন

শ্রেণী	মঞ্জুরীকৃত পদ		বিদ্যমান পদ		শূণ্য পদ	
১ম শ্রেণী (কর্মকর্তা)	২২৮	৫৫%	১৯৯	৪৮%	২৯	৭%
২য় শ্রেণী (কর্মকর্তা)	১৮৭	৪৫%	১৪৩	৩৪%	৪৪	১১%
উপমোট (কর্মকর্তা)	৪১৫	১০০%	৩৪২	৮২%	৭৩	১৮%
৩য় শ্রেণী (কর্মচারী)	৪,৭৩২	৫৭%	৩,৩৫১	৪১%	১,৩৮১	১৬%
৪র্থ শ্রেণী (কর্মচারী)	৩,৫০৯	৪৩%	২,১২৫	২৬%	১,৩৮৪	১৭%
উপমোট (কর্মচারী)	৮,২৪১	১০০%	৫,৪৭৬	৬৭%	২,৭৬৫	৩৩%
সর্বমোট :	৮,৬৫৬	১০০%	৫,৮১৮	৬৭%	২,৮৩৮	৩৩%

চবক-এর অধিকাংশ বিভাগেরই উল্লেখযোগ্য পরিমাণ শূন্য পদ রয়েছে, যা টেবিল ১০ এ দেখানো হলো।

টেবিল ১০ :চবক-এর বিভিন্ন বিভাগের বিদ্যমান জনবল ও শূন্যপদের বিবরণ

বিভাগের নাম	মঞ্জুরকৃত পদ	বিদ্যমান জনবল	শূণ্যপদ	% বিদ্যমান পদ	% শূণ্য পদ
মেরিন ওয়ার্কশপ	৪৫২	১৪৭	৩০৫	৩৩	৬৭
ইলেক্ট্রিক্যাল বিভাগ	৭৯৩	৩৯১	৪০২	৪৯	৫১
স্টোর বিভাগ	১৫৭	৯৩	৬৪	৫৯	৪১
পরিকল্পনা বিভাগ	৪৪	২৭	১৭	৬১	৩৯
ট্রাফিক বিভাগ	২০২৪	১২৫০	৭৬৪	৬২	৩৮
সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগ	৭২১	৪৫০	২৭১	৬২	৩৮
অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ও পরিদর্শন বিভাগ	৭৯	৪৯	৩০	৬২	৩৮
হাইড্রোগ্রাফি বিভাগ	২৯৮	১৮৭	১১১	৬৩	৩৭
অর্থ ও হিসাব বিভাগ	২৮০	১৯৭	১৬২	৭০	৩০
যান্ত্রিক বিভাগ	৩২৩	২৪৭	৭৬	৭৬	২৪
নিরাপত্তা বিভাগ	৮১১	৬৫৯	১৫২	৮১	১৯
সচিব বিভাগ	পরিপূর্ণ তথ্য পাওয়া যায় নি।				
মেরিন বিভাগ	পরিপূর্ণ তথ্য পাওয়া যায় নি।				
চিকিৎসা বিভাগ	পরিপূর্ণ তথ্য পাওয়া যায় নি।				
প্রশাসন বিভাগ	পরিপূর্ণ তথ্য পাওয়া যায় নি।				

অবসর, পদোন্নতি, বদলি, পদত্যাগ, মৃত্যু, বেসরকারি খাতের তুলনায় স্বল্প বেতন ইত্যাদি কারণে শূন্যপদের সৃষ্টি হয়েছে। কিন্তু চবক মন্ত্রণালয়ের অনুমোদন ব্যতিরেকে শূন্য পদে নিয়োগ প্রদান করতে পারেনা। চবক অধ্যাদেশ ১৯৭৬ এর ৩১ নং ধারায় স্পষ্টরূপে বলা হয়েছে যে," কর্তৃপক্ষ সময়ে সময়ে এর কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য জরুরি মনে করলে নির্ধারিত শর্ত সাপেক্ষে কর্মকর্তা ও অন্যান্য নিয়োগ প্রদান করতে পারে।" বিধিমালা ১৯৯১ এর দ্বারা চবক-কে সুনির্ধারিত শর্তের আওতায় জনবল নিয়োগের পূর্ণ ক্ষমতা প্রদান করা হয়েছে। যাহোক জন প্রশাসন মন্ত্রণালয় (তদানীন্তন সংস্থাপন মন্ত্রণালয়) এর গত

১৪ মে, ২০০৫ তারিখে জনবল নিয়োগের ক্ষেত্রে মন্ত্রণালয়ের অনুমোদন আবশ্যক মর্মে সিদ্ধান্তের মাধ্যমে চবক-এর নিয়োগ প্রদানের ক্ষমতা খর্ব করা হয়েছে। চবক দাবি করে যে, এই সিদ্ধান্তের বিষয়ে চবক কর্তৃক নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে অনেক চিঠি লেখা এবং অনেক সভা করা হলেও কোন ফল পাওয়া যায়নি।

জনবল সংকটজনিত বহুমুখী ও বিরূপ প্রভাবসমূহ :

জনবল সংকট বন্দর কার্যক্রম ও ব্যবস্থাপনায় মারাত্মক ব্যাঘাত সৃষ্টি করছে এবং এ বিষয়ের সাথে চবকও একমত পোষণ করেছে। বন্দর কার্যক্রমের উপর নিম্নেবর্ণিত বহুমুখী ও বিরূপ প্রভাব ফেলছে, যেমন:

- প্রয়োজনের তুলনায় স্বল্প সংখ্যক কর্মচারী কাজ করছে বিধায় নির্দিষ্ট কিছু কার্যক্রম ঝুকিপূর্ণ হয়ে উঠছে।
- স্বল্প সংখ্যক মানুষ নিয়ে কাজ করতে হচ্ছে বিধায় বিলম্ব ঘটছে।
- তত্ত্বাবধান, পরিবীক্ষণ, নিয়ন্ত্রণ, তথ্য সংরক্ষণ ও প্রতিবেদন দাখিল কার্যক্রম দুর্বল হচ্ছে।
- পর্যাপ্ত সময়ের অভাবে বিদ্যমান কর্মচারীদের প্রশিক্ষণে বিঘ্ন ঘটছে।

জনবল সংকটের কারণে তত্ত্বাবধান ও তথ্য সংরক্ষণজনিত সমস্যা নিম্নরূপ :

জনবল সংকট যেভাবে তত্ত্বাবধান ও তথ্য সংরক্ষণে সমস্যা তৈরি করছে

- একটি মালবাহী জাহাজে কমপক্ষে তিনটি হুক পয়েন্ট থাকে যেখান থেকে মালামাল উঠানামা করা হয়। খালাশকৃত মালামালের হিসাব রাখার জন্য প্রত্যেক হুক পয়েন্টে একজন করে জুনিয়র আউটডোর সহকারী (জেআরওএ) নিয়োগ করা আবশ্যক। সারাদিন ধরে এ ধরনের খালাশ কার্যক্রম চলে। বর্তমানে কার্গো পরিচালনার পরিমাণ বিবেচনায় যেখানে ১৭০ জনের জনবল প্রয়োজন, সেখানে ডেপুটি ট্রাফিক ম্যানেজার (ডিটিএম অপারেশন) মাত্র ৫০ জন নিয়ে এই দায়িত্ব পালন করে আসছে।
- যেখানে প্রাইভেট বার্থ অপারেটর প্রতিটি হুক পয়েন্টে একজন করে টালি ক্লার্ক নিয়োগ করে থাকে, সেখানে চবক সচরাচর তিনটি হুক পয়েন্ট , এমনকি কখনও কখনও ৫টি হুক পয়েন্ট তত্ত্বাবধান করার জন্য গড়ে একজন মাত্র জুনিয়র আউটডোর সহকারী (JROA) নিয়োজিত করে থাকে। এর ফলে চবক-এর জেআরওএ প্রত্যেক হুক পয়েন্টে খালাশকৃত মালের হিসাব পরিপূর্ণ ভাবে রাখতে পারেনা এবং পরিশেষে প্রাইভেট বার্থ অপারেটর কর্তৃক নিয়োজিত টালি ক্লার্কের সম্পাদিত হিসাবের উপর নির্ভর করে সনদ প্রদান করতে হচ্ছে।
- ডেপুটি ট্রাফিক ম্যানেজার (ডিটিএম অপারেশন) ব্যাখ্যা করেন যে, প্রত্যেক হুক পয়েন্টে যাচাই করা সময় সাপেক্ষ ব্যাপার এবং এরূপ দায়িত্ব পালনের মতো লোকবলও তাদের নেই।

চবক-এর জবাব:

- চবক-এর জনবলের একটি কেন্দ্রীয় রেজিস্টার এবং পারসোনেল ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সিস্টেম ইনেভেন্টরি (পিএমআইএস) রয়েছে।
- চবক গত ০১-০৪-২০০৪ খ্রিঃ তারিখে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে জনবল পূণর্বিন্যাসের জন্য প্রস্তাব প্রেরণ করেছে, যা পরবর্তীতে ১৭-০৩-২০০৫ জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ে পাঠিয়ে দেওয়া হয় কিন্তু অদ্যাবধি কোন সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয় নি।
- চবক-এর শূন্যপদ পূরণের জন্য সরকারের ছাড়পত্র নেওয়ার বাধ্যবাধকতা রয়েছে, যা লঙ্ঘন করা যায় না।
- নিরাপত্তা ও ৫৩টি অন্যান্য কারিগরি শ্রেণীর ক্ষেত্রে সরকারি ছাড়পত্র গ্রহণের বাধ্যবাধকতা নেই। এই পদগুলো খালি হলেই চবক যথারীতি তা পূরণ করে থাকে ।

নিরীক্ষা মন্তব্য :

- পিএমআইএস চবক-এর জনবলের একটি কম্পিউটার কেন্দ্রীক ইনভেন্টরি, যেখানে বিভাগ ওয়ারী মঞ্জুরীকৃত পদ, বিদ্যমান পদ, শূণ্য পদ, বেতনস্কেল ও লিঙ্গ বৈষম্যের উল্লেখ থাকে। ইহা হালনাগাদ অবস্থা প্রকাশ করলেও এটি প্রয়োজনীয় জনবলের কোন বিশ্লেষণ নয়।
- চবক-এর জনবলের কোন হালনাগাদ বিশ্লেষণ এবং বন্দর কার্যক্রমে এর প্রভাব সম্পর্কে চবক কোন আলোকপাত করেনি।

সুপারিশমালা:

- চবক-এর জনবলের বিশ্লেষণ এবং বর্তমান চাহিদার উপর ভিত্তি করে ও ২০০৪ সালে প্রেরিত প্রস্তাবের পরিবর্তনসমূহ বিবেচনায় নিয়ে জনবল পূণর্বিন্যাসের সংশোধিত প্রস্তাব নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা উচিত।
- বন্দর কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার জন্য নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় ও জন প্রশাসন মন্ত্রণালয় কর্তৃক চবকের চাহিদাকৃত অতিরিক্ত জনবল মঞ্জুর করা উচিত।

মেরিন পাইলট ঘাটতি জনিত সমস্যা :

১৯৬০ সালে চট্টগ্রাম বন্দরে যখন বছরে গড়ে ৪০০টি জাহাজ ভিড়তো , তখন ১০টি মেরিন পাইলটের পদ সৃষ্টি করা হয়। ১৯৬০ এর পর থেকে এ বন্দরে জাহাজের সংখ্যা দ্রুতগতিতে বৃদ্ধি পেয়েছে, যা ২০১০-১১ তে বার্ষিক ২০০০ এর অধিক কিন্তু অনুমোদিত পাইলটের সংখ্যা ১০ই আছে। এই ১০ জন পাইলটের মধ্যে একজন দীর্ঘদিন যাবৎ ছুটিতে আছেন এবং কমপক্ষে ৩ জন সহসাই অবসরে যাবেন। সুতরাং আগামী কয়েক বছর পর চবক-এ বড়জোর ৬ জন পাইলট থাকবে। বিষয়টি বর্ধিত অভ্যন্তরীণ চাহিদার নিরিখে দেখা দরকার। বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে ভারত, নেপাল ও ভুটানের ট্রান্সশিপমেন্ট শুরু হলে ভবিষ্যৎ চাহিদার বিষয়টি আরো প্রকট হবে।

নবনিযুক্ত পাইলট পূর্ণ কার্যক্ষম হওয়ার পূর্বে ৫ থেকে ৬ মাস অন দ্য জব ট্রেনিং প্রয়োজন হয়। এল এন জি (Liquidated Natural Gas) জাহাজ, ট্যাংকারস, কন্টেইনার শিপএবং রোল অন রোল অফ জাহাজের মতো বিশেষায়িত জাহাজ পরিচালনার যোগ্যতা সম্পন্ন মাস্টার পাইলট হতে অতিরিক্ত আরও ৫ থেকে ৬ বছরের অভিজ্ঞতার প্রয়োজন হয়।

পাইলটের সংখ্যা ১০ থেকে বৃদ্ধি করে ২০ এ উন্নীত করার জন্য চবক ২০০৪ সালে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করে। চবক পরবর্তীতে ২০০৭ সালে পুনরায় একই অনুরোধ জানালেও কোন ফলাফল পাওয়া যায় নি। সংস্থাপন মন্ত্রণালয় (পরবর্তীতে নতুন নামকরণকৃত জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়) এর যুগ্ম সচিব (বিধি) এর সভাপতিত্বে ২০০৮ সালে অনুষ্ঠিত একটি সভায় চবক কর্তৃক নতুন ১০টি পাইলট পদের প্রস্তাব জন প্রশাসন মন্ত্রণালয়ে প্রেরণের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। প্রায় ২ বছর পর চবক মে, ২০১০ এ নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে এ প্রস্তাব প্রেরণ করে। ৩০শে মার্চ ২০১১ পর্যন্ত এ বিষয়ে কোনরূপ সিদ্ধান্ত পাওয়া যায় নি।

মেরিন পাইলটের ঘাটতিজনিত ক্ষতিকর প্রভাব :

সাধারণভাবে পাইলটের ঘাটতি বন্দর কার্যক্রমের অদক্ষতা সৃষ্টি করে এবং সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের ব্যয় বৃদ্ধি করে। পাইলট ঘাটতির সুনির্দিষ্ট ক্ষতিকর প্রভাবসমূহ নিম্নরূপ :

- পাইলট সেবা ও টাগে বিলম্বের ফলে প্রি বার্থিং ডিটেনশন ও দীর্ঘ টিআরটি এর উদ্ভব হচ্ছে। বন্দরে পাইলটের মাধ্যমে প্রবেশ করার জন্য জাহাজকে দীর্ঘ সময় ধরে বহির্নোঙ্গরে অপেক্ষা (ডুয়েল টাইম) করতে হচ্ছে।
- নিরাপদে আউটার চ্যানেলে বের করে নিয়ে আসার জন্য পাইলট হাজির না হওয়া পর্যন্ত লোডেড কার্গো বা কন্টেইনার জাহাজকে তুলনামূলক বেশি সময় ধরে বন্দর জেটিতে অপেক্ষা করতে হচ্ছে।
- চবক-এর সুনাম ক্ষুণ্ন ও আস্থা সংকটের সৃষ্টি হচ্ছে।
- দীর্ঘ ডুয়েল টাইম ও টি আর টি-এর কারনে শিপিং কোম্পানিসমূহ বর্ধিত বন্দর ভাড়ার সম্মুখীন হচ্ছে।
- শিপিং কোম্পানি তার বর্ধিত ব্যয় আরোপ করার কারণে আমদানিকারক অতিরিক্ত ব্যয়ের সম্মুখীন হচ্ছে।
- কার্গো মালিককে জাহাজ ভাড়া বাবদ অধিক মূল্য প্রদান করতে হচ্ছে, যা অবশেষে মালামালের মূল্য বৃদ্ধি করছে।
- আমদানিকারকের অতিরিক্ত ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় ভোক্তাগণ উচ্চমূল্য প্রদানে বাধ্য হচ্ছে।
- রপ্তানিকারক রপ্তানির সীমিত সময়সীমা অনুসরণ করতে ব্যর্থ হচ্ছে এবং এর ফলে রপ্তানি আদেশ বাতিলের সম্ভাবনা তৈরি হচ্ছে।
- পাইলটগণ অতিরিক্ত কাজের বোঝায় ভারাক্রান্ত (জাহাজ আগমনের সংখ্যা বার্ষিক প্রায় ২০০০ এর মত; অর্থাৎ বছরে ৪০০০ বার অথবা দিনে ১৬টি ট্রিপ; ৮ জন কর্মক্ষম পাইলটকে দিনে কমপক্ষে ২টি ট্রিপ সম্পন্ন করতে হবে; প্রতি ট্রিপে ৪ থেকে ৬ ঘন্টা সময় লাগে, অর্থ্যাৎ প্রত্যেক পাইলটকে কমপক্ষে দৈনিক ৮ থেকে ১২ ঘন্টা কাজ করতে হবে। এর মধ্যে অসুস্থতা, ছুটি ইত্যাদি বিবেচনায় আনা হয়নি।)

চবক-এর জবাব: নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় ও জন প্রশাসন মন্ত্রণালয় অনুরোধকৃত ১০টি অতিরিক্ত পাইলট পদের মধ্যে ৬টি ১ বছরের জন্য অনুমোদন করেছে। নির্দিষ্ট শর্ত পরিপালন সাপেক্ষে এই পদগুলো নবায়নযোগ্য।

নিরীক্ষা মন্তব্য : প্রয়োজনীয় পদসংখ্যা থাকার স্থায়ী পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন।

নিরীক্ষার সুপারিশ : চবক-এর প্রয়োজন ও চাহিদা অনুযায়ী ১০টি পদ স্থায়ীভাবে পূরণ করা আবশ্যক।

৫.৩ ইস্যু ৩: চট্টগ্রাম বন্দরের ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি এবং এর ব্যবহার ।

৫.৩.১ নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৩.১: চট্টগ্রাম বন্দর এর ইকুইপন্টের প্রয়োজনীয়তা বিশ্লেষণ করে কি না এবং ঘাটতি পূরণে বন্দর কর্তৃক কী ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছে ?

৫.৩.২ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ৩: কার্গো ও কন্টেইনার পরিচালনা বার্ষিক ১০% বৃদ্ধি পেলেও প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি তাল মিলিয়ে চলতে পারছেনা ।

জাহাজ লোডিং/আনলোডিং এবং স্টাফিং/আনস্টাফিং করার জন্য একটি বন্দরের যথোপযুক্ত ও যথেষ্ট পরিমাণে আধুনিক ইকুইপমেন্ট প্রয়োজন। বিশ্বব্যাপী বন্দরগুলো সমুদ্র বাণিজ্যের ব্যাপকতার সাথে তাল মিলিয়ে চলার জন্য নিজেদেরকে অত্যাধুনিক ইকুইপমেন্ট ও সরঞ্জামাদি দ্বারা সজ্জিত করছে। বর্তমানে কন্টেইনারের মাধ্যমে সমুদ্র পথে মালামাল পরিবহনের প্রবণতা বৃদ্ধি পাচ্ছে । অন্যান্য বন্দরের মতো চট্টগ্রাম বন্দরেও কনটেইনার পরিবহনে উল্লেখযোগ্য বৃদ্ধি ঘটেছে এবং কার্গো পরিচালনার চেয়ে কন্টেইনার পরিচালনার ক্ষেত্রে ইকুইপমেন্টের ঘাটতি মারাত্মকভাবে অনুভূত হচ্ছে। মাস্টারপ্ল্যান ১৯৯৫-২০১০ এ উল্লিখিত প্রক্ষেপণের (Projection) চেয়ে অধিক মাত্রায় চট্টগ্রাম বন্দরের কন্টেইনার পরিবহন বৃদ্ধি পেয়েছে। কিন্তু দুর্ভাগ্যজনকভাবে কার্গো ও কন্টেইনার পরিবহনের এই বৃদ্ধির সাথে তাল মিলিয়ে যথোপযুক্ত ইকুইপমেন্ট ও সুবিধাদি বৃদ্ধি পায় নি। উপরন্তু চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের বিদ্যমান ইক্যুইপমেন্টের বিশাল অংশ পুরাতন হয়ে গেছে, যা প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন । ইকুইপমেন্টের ঘাটতির ফলে বন্দরে কন্টেইনার অবস্থান সময় বৃদ্ধি পেয়েছে যার ফলশ্রুতিতে বন্দরে কন্টেইনার সংরক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জায়গার মারাত্মক অভাব দেখা দিচ্ছে । বন্দরের মধ্যে ও পার্শ্ব সংলগ্ন এলাকায় ভূমির অভাবে সংরক্ষণের জায়গা সম্প্রসারণের সুযোগও সীমিত হয়ে পড়েছে। এ সমস্যার একটি সমাধান হিসেবে গ্যান্ট্রি ক্রেন[১৮], স্ট্রাডল কেরিয়ার, ফর্ক লিফ্ট[১৯]-এর মতো অধিক উচ্চতায় ও ঘনিষ্টভাবে কন্টেইনার স্তুপ করতে পারে এমন ইকুইপমেন্ট সংগ্রহ করা যেতে পারে ।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের কর্মকর্তাগণ ইকুইপমেন্ট সংকটের কারণ হিসেবে জানান যে,

- ইকুইপমেন্ট অলস পড়ে থাকার বিষয়ে জানানো হয় যে, অধিকাংশ দিনই সকাল ৯টা থেকে ১১টা পর্যন্ত সময়ে ইকুইপমেন্টের চাহিদা থাকেনা ।
- একটানা তিন শিফ্টে অতিরিক্ত ব্যবহারের কারণে ইকুইপমেন্ট বার বার অচল হয়ে পড়ে।
- অপারেটর ও দক্ষ রক্ষণাবেক্ষণ কর্মীর অভাব ।
- বিদ্যমান পরিমাণের চেয়ে ট্রাফিক বিভাগের চাহিদা সর্বদাই বেশি হয়ে থাকে ।
- আইসিডি (ইনল্যান্ড কন্টেইনার ডিপো) ঢাকায় কিছু ইকুইপমেন্ট প্রেরণ করা হয়েছে ।
- কতিপয় অপারেটর/চালক বার্থ অপারেটরে প্রেরণ করা হয়েছে ।
- সরকারি ব্যবস্থাপনা ও ক্রয় প্রক্রিয়ায় দীর্ঘসূত্রিতা ।
- উচ্চাভিলাসী বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা।

নিচে টেবিল নং-১১ এর মাধ্যমে নির্দিষ্ট কিছু ইকুইপমেন্টের ঘাটতি দেখানো হয়েছে । উদাহরণস্বরূপ বলা যায় যে, বন্দরের চাহিদা মোতাবেক ৪৪টি স্ট্রাডল ক্যারিয়ার প্রয়োজন হলেও এই ৪৪টি স্ট্রাডল ক্যারিয়ার প্রতিদিন লাগাতার ৩ শিফটে ব্যবহার করা সম্ভব নয়। মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য এগুলো ডাউন টাইমের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। ৩০% ডাউন টাইমকে হিসেবের আওতায় আনার অর্থ স্ট্রাডল ক্যারিয়ারের পরিমাণ ৩০% তথা ১৩টি বৃদ্ধি করে এর (সট্রাডল ক্যারিয়ারের) প্রকৃত সংখ্যা ৫৭তে উন্নীত করা প্রয়োজন। চবক-এর তথ্য এবং টিআইবি-এর সাম্প্রতিক প্রতিবেদন অনুযায়ী চবক-এর ৩৪% ইকুইপমেন্ট ঘাটতি রয়েছে।

---

[১৮] জাহাজে/জাহাজ হতে কন্টেইনার লোড/আনলোড করার জন্য ব্যবহৃত বিশাল সাইজের ইকুইপমেন্ট

[১৯] কন্টেইনার থাকে থাকে সাজানো বা স্থানান্তরের কাজে ব্যবহারের জন্য স্ট্রাডল ক্যারিয়ার, ফর্কলিফ্ট ব্যবহৃত হয়।

টেবিল-১১ : ২০০৭ সালে সুনির্দিষ্ট কিছু ইকুইপমেন্ট ঘাটতির উদাহরণ					
ইক্যুইপমেন্ট	ট্রাফিক বিভাগের চাহিদা (৩ শিফ্ট ভিত্তিতে)	মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ৩০% ডাউন টাইম	ডাউন টাইম সহ আবশ্যকতা	বিদ্যমান সংখ্যা	ঘাটতি
	১	২	৩=(১+২)	৪	৫=(৩-৪)
স্ট্রাডল কেরিয়ার	৪৪	১৩	৫৭	১৯	৩৮(৬৬%)
ফর্কলিফ্ট ট্রাক (খালি কন্টেইনারের জন্য)	২২	৭	২৯	৭	২২(৭৬%)
কন্টেইনার মুভার	৬	২	৮	৩	৫(৬৩%)

ইকুইপমেন্ট ঘাটতির ক্ষতিকর প্রভাব :

ইকুইপমেন্টঘাটতির কারণে চবক তার কর্মদক্ষতার সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ২টি লক্ষমাত্রা পূরণে ব্যর্থ হয়েছে:

ক) টার্ন রাউন্ড টাইম (টিআরটি)

খ) ইকুইপমেন্টের প্রাপ্যতা ।

- চবক-এর বর্তমান টিআরটি লক্ষ্যমাত্রা ৫.১ দিন । যাহোক চবক গত ৪ বছরে এই লক্ষ্যমাত্রা পূরণ করতে পারে নি। চবক-এর টিআরটি ২০০৬-০৭ অর্থবছরে ৬.৩৮ দিন, ২০০৭-০৮ অর্থবছরে ৫.০১ দিন, ২০০৮-০৯ অর্থবছরে ৫.৫১ দিন, ২০০৯-১০ অর্থবছরে ৫.১৫ দিন ছিল ।
- চবক-এর ইকুইপমেন্টপ্রাপ্যতার লক্ষ্যমাত্রা ৭০% হলেও গত ৮ বছরে এ লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে ব্যর্থ হয় ।

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর মাস্টার প্ল্যান ১৯৯৫-২০১০ এর মাধ্যমে ১৯৯৫ হতে ২০১০ সাল পর্যন্ত মেয়াদের ইকুইপমেন্ট চাহিদার প্রক্ষেপণ করা হয়েছে । নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক পরবর্তী ১৫ বছরের জন্য একটি নতুন মাস্টার প্ল্যান প্রস্তুতের নির্দেশ প্রদান করা হয়েছে । কিন্তু চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ অদ্যাবধি তা সম্পাদন করতে পারে নি ।

নিকট ভবিষ্যতে বিদ্যমান ১১, ১২ ও ১৩ নং জেটিতে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ-এর কর্ণফুলী কন্টেইনার টার্মিনাল (কেসিটি) নির্মাণের এবং ৭ ও ৯ নং জেটিতে প্রয়োজনীয় অনুবর্তী সুবিধাদিসহ বহুমুখী বার্থ নির্মাণের পরিকল্পনা রয়েছে । বন্দরের সংরক্ষিত এলাকার বাইরে পতেঙ্গা কন্টেইনার টার্মিনাল (পিসিটি) এবং ৭ নং খালের উজানে একটি আধুনিক কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণের বিষয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ দীর্ঘমেয়াদী পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে । এ থেকে অনুমান করা যায় যে, এই সকল প্রকল্প পুরোপুরি বাস্তবায়িত হলে অতিরিক্ত ও আধুনিক ইক্যুইপমেন্টের চাহিদা দ্রুতগতিতে বৃদ্ধি পাবে । যাহোক, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ কিভাবে এবং কখন এ চাহিদা পূরণ করতে পারবে নিরীক্ষাদল এমন কোন প্রমাণক খুঁজে পায়নি।

চবক-এর জবাব: উপরিউক্ত বিষয়ে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ একমত পোষণ করেছে ।

নিরীক্ষা মন্তব্য : বিষয়টি অনুসরণ করা প্রয়োজন।

সুপারিশ : যেহেতু পরিচালনাগত দক্ষতা ও টিআরটি ব্যবহৃত ইকুইপমেন্টের প্রকৃতির উপর নির্ভরশীল, সেহেতু চবক-এর যথোপযুক্ত ও সুরক্ষিত ইকুইপমেন্টের প্রাপ্যতা নিশ্চিত করা প্রয়োজন ।

৫.৩.৩ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ-৪ : উৎপাদনকারীর সুপারিশ মোতবেক ইকুইপমেন্ট রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় না ।

চবক-এর ইকুইপমেন্টের নিয়ন্ত্রণ, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের দায় দায়িত্ব যান্ত্রিক বিভাগের উপর ন্যাস্ত। পক্ষান্তরে এর ব্যবহার ও পরিচালনার দায়িত্ব ট্রাফিক বিভাগের । চট্টগ্রাম বন্দরে কন্টেইনার ও কার্গো (বাল্ক)-এই দুই ধরনের ইকুইপমেন্ট ব্যবহার করা হয়ে থাকে । যান্ত্রিক বিভাগের প্ল্যান্ট ম্যানেজার এ,বি,সি ও ডি নামক ৩টি ওয়ার্কশপের মাধ্যমে কন্টেইনার ইকুইপমেন্ট রক্ষণাবেক্ষণ করে থাকেন । তিনি 'পজিশন অব কন্টেইনার হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট' নামে একটি দৈনিক প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন, যেখানে কন্টেইনার ইক্যুইপমেন্টের প্রকৃত অবস্থা প্রদর্শিত হয়। কেন্দ্রীয় ওয়ার্কশপ ম্যানেজার একটি কেন্দ্রীয় ওয়ার্কশপের মাধ্যমে কার্গো ইকুইপমেন্ট রক্ষণাবেক্ষণ করেন। তিনি কার্গো ইক্যুইপমেন্টের প্রকৃত অবস্থা বর্ণনা করে 'পজিশন অব কার্গো হ্যান্ডলিং ইকুইপমেন্ট' নামে একটি দৈনিক প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন। এছাড়াও উভয় ম্যানেজার 'বুকিং পজিশন পার শিফ্ট' নামে আরও একটি করে দৈনিক প্রতিবেদন প্রস্তুত করেন। এই প্রতিবেদন কন্টেইনার ও কার্গোর অবস্থান দৈনিক ভিত্তিতে প্রকাশ

করে। প্ল্যান্ট ম্যানেজার এ,বি,সি ও ডি ওয়ার্কশপের অচল কন্টেইনার ইকুইপমেন্টকে সচল করতে গৃহীতব্য ব্যবস্থার কথা উল্লেখ পূর্বক 'ফল্ট রিপোর্ট' নামে একটি পর্যায়বৃত্ত (Periodical) প্রতিবেদন প্রকাশ করেন । এ প্রতিবেদনে ইক্যুইপমেন্টের নাম, ক্রয়ের তারিখ, ত্রুটির সময় ও বর্ণনা, মেরামতের সম্ভাব্য সময় এবং ইকুইপমেন্টের অবস্থা ইত্যাদি তথ্য সন্নিবেশ করা হয়। কেন্দ্রীয় ওয়ার্কশপ ম্যানেজার কার্গো ইকুইপমেন্টের ক্ষেত্রে এ ধরনের কোন প্রতিবেদন তৈরী করেন না ।

প্ল্যান্ট ম্যানেজার বা ওয়ার্কশপ ম্যানেজার কেউই ইকুইপমেন্ট উৎপাদনকারী কর্তৃক প্রদত্ত রক্ষণাবেক্ষণ সময়সূচি অনুসরণ করেন না। এ ব্যাপারে তাঁদের যুক্তি হলো, জনবলের ঘাটতির কারণে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্দেশিত সময়সূচি অনুসরণ করা ব্যাপক কালক্ষেপণ করবে এবং এর ফলে চবক-এর বন্দর পরিচালনায় বিঘ্ন সৃষ্টি করবে । ইকুইপমেন্টের সর্বোচ্চ ক্ষমতা ব্যবহার করার জন্য উৎপাদনকারীর নির্দেশনা হচ্ছে- দিনে ৩ শিফটের মধ্যে ইকুইপমেন্ট ২ শিফট ব্যবহার করতে হবে, অর্থ্যাৎ ইক্যুইপমেন্টকে এক শিফ্‌ট বিশ্রামে রাখতে হবে। জোনাল ওয়ার্কশপ ডি এর ম্যানেজার প্রতি মাসের প্রথম দিনেই কন্টেইনার ইকুইপমেন্ট রক্ষণাবেক্ষণের জন্য একাট নিবৃত্তিমূলক সময়সূচি তৈরি করেন। কিন্তু জোনাল ওয়ার্কশপ এ বি ও সি এবং সেন্ট্রাল ওয়ার্কশপে এ ধরনের কোন ব্যবস্থা নেই। বাস্তবে যেহেতু চবক অবিরতভাবে ইকুইপমেন্ট ঘাটতির সম্মুখীন হচ্ছে, সেহেতু ইকুইপমেন্ট বিশ্রামে রাখার সুযোগ একবারেই কম । এখানে সচরাচর ইকুইপমেন্ট অচল হলেই কেবল মেরামতের ব্যবস্থা নেয়া হয়।

ক্ষতিকর প্রভাবসমূহ :

সময়মত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ না করার ফলাফল সমূহ সুনির্দিষ্টভাবে নিম্নরূপঃ-

- ইকুইপমেন্টের লাগাতার বিকলতা ।
- ট্রাফিক বিভাগের সময়মত ইকুইপমেন্ট না পাওয়া ।
- ট্রাফিক বিভাগের কার্যক্রমে স্থবিরতা ।
- জরুরি মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের ফলে অতিরিক্ত ব্যয়।
- ইয়ার্ড ও শেডে ধারণ ক্ষমতার অতিরিক্ত সংরক্ষণ করা হচ্ছে ।

চবক-এর জবাব : পূর্বে এখানে নিবৃত্তিমূলক (Preventive) রক্ষণাবেক্ষণসূচি ছিল। কিন্তু জনবলের সংকটের কারণে রক্ষণাবেক্ষণের নির্ধারিত সময়সূচি অনুসরণে কালক্ষেপন হবে এবং তা বন্দরের কাজে বিঘ্ন সৃষ্টি করতে পারে।

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ জনবল সংকটের কারণে ইকুইপমেন্টের রক্ষণাবেক্ষণসূচির ব্যাঘাত ঘটতে দেওয়া অনভিপ্রেত। স্বল্প বা বিনা রক্ষণাবেক্ষণ এবং অতি ব্যবহারের কারণে ইকুইপমেন্ট লাগাতার বিকলতা ঘটায় যা কন্টেইনারের অবস্থান করার (Dwell) টাইম[২০] বৃদ্ধি করে এবং বন্দরে কন্টেইনার সংরক্ষণের জায়গার সংকট সৃষ্টি করে ।

সুপারিশমালা :

- চবক-এর ইকুইপমেন্ট ব্যবহার সূচির উন্নতি সাধন করা প্রয়োজন । সকাল ১১টার পর মালামাল লোড/আনলোড করা বন্দর ব্যবহারকারীর জন্য সুবিধাজনক বিধায় অধিকাংশ দিনই সকাল ৯টা হতে ১১টা পর্যন্ত ইকুইপমেন্টের কোন চাহিদা থাকেনা । অন্যের মুখাপেক্ষী না থেকে চবক-এর নিজস্ব সময়সূচি অক্ষুন্ন রাখার দিকে নজর দিতে হবে ।
- চবক-এর ইকুইপমেন্ট উৎপাদনকারীর সুপারিশ অনুসারে ইকুইপমেন্ট সংরক্ষণের প্রচেষ্টা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৫.৩.৪ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ- ৫ঃ চবক-এর ক্রয়ের সর্বোচ্চ আর্থিক ক্ষমতা ২৪কোটি টাকা হতে হ্রাস করে ১০ কোটি করা হয়েছে এবং এর ক্রয় প্রক্রিয়া যথেষ্ট ধীরগতিসম্পন্ন ।

আর্থিক ক্ষমতা অর্পণ নীতিমালা অনুসারে চবক-পর্ষদ ২৪ কোটি টাকা পর্যন্ত ক্রয়ের জন্য ক্ষমতা প্রাপ্ত। ২৪ কোটি টাকার উর্ধ্বে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অনুমোদন লাগে। বাস্তবে মন্ত্রণালয়ের একটি আদেশের মাধ্যমে চবক-এর অর্পিত ক্ষমতা কমিয়ে ১০ কোটি টাকা করা হয়েছে । চবক হতে জানানো হয় যে, বর্তমানে উচ্চ প্রযুক্তির বিশ্বে ব্যয়ের এই সীমা যথেষ্ট নয় এবং ক্রয়ের ক্ষেত্রে ১০ কোটি টাকার বেশি প্রয়োজন হলে মন্ত্রণালয়ের অনুমোদন প্রাপ্তি সাপেক্ষে ইকুইপমেন্ট ক্রয়ে মারাত্মক বিলম্ব হয়।

---

[২০] বন্দর এলাকায় কন্টেইনার বা কার্গো অবস্থানের/রাখার অনুমোদিত সময়

পর্যালোচনায় দেখা যায়, গণখাতে ক্রয় আইন (পিপিএ), ২০০৬ ও গণখাতে ক্রয় বিধিমালা (পিপিআর), ২০০৮ (সংশোধিত ২০০৯ ও ২০১১) অনুযায়ী সকল বেসামরিক প্রশাসনের ক্রয় কাজে উক্ত পিপিআর প্রযোজ্য। মন্ত্রণালয়ের কোন আদেশ দ্বারা উক্ত পিপিআর এর বিধান খর্ব করা সঠিক নয়। মন্ত্রণালয়ের আদেশের মাধ্যমে চবকের আর্থিক ক্রয় ক্ষমতা কমিয়ে ১০ কোটি টাকাকরণ উপরিউক্ত পিপিআর ও পিপিএ'র বিধানের সাথে সঙ্গতিপূর্ণ নয়।

সুসংবদ্ধ পদ্ধতিতে ভবিষ্যতের জন্য ক্রয় পরিকল্পনার পরিবর্তে সংকট দেখা দিলে চবক-কে ইকুইপমেন্ট ক্রয়ের পদক্ষেপ নিতে দেখা যায়। ২০০০ খ্রিস্টাব্দে একটি নীতি নির্ধারণী কমিটি (স্টিয়ারিং কমিটি) গঠন করা হয়, যার প্রধান লক্ষ্য ছিল, প্রতিবেশী দেশসমূহের বন্দরগুলোতে ব্যবহৃত নতুন নতুন প্রযুক্তির আলোকে চট্টগ্রাম বন্দরের কার্গো ও কন্টেইনার মালামাল বৃদ্ধি মোকাবেলা করার জন্য প্রয়োজনীয় ইকুইপমেন্টের প্রকৃতি ও সংখ্যা নির্ধারণ এবং সর্বোপরি একটি পর্যায়কালীন ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন করা। স্টিয়ারিং কমিটি এ পর্যন্ত ১৩ টি সভা করেছে। প্রধান প্রকৌশলী (যান্ত্রিক) মাস্টার প্ল্যান ও স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশের উপর ভিত্তি করে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা (এপিপি) প্রস্তুত করেন। কিন্তু প্রধান প্রকৌশলী (যান্ত্রিক) কখনই এপিপি পূরণ করতে পারেনি। ক্রয়ের জন্য প্রস্তাবিত ৭ ধরনের ইকুইপমেন্টের মধ্যে ৩ বছর পর মাত্র ১টির শতকরা ৫০ ভাগ ক্রয় করা হয়েছে। উদাহরণস্বরূপ- ২০০৪ সালে চবক-এর ৩০টি স্ট্রাডল ক্যারিয়ার প্রয়োজন থাকলেও মাত্র ১৯টি ছিল, অর্থ্যাৎ ৩৭% ঘাটতি ছিল ।

চবক-এর ক্রয় প্রক্রিয়ায় অনেক বেশি আমলাতান্ত্রিক এবং এর অনেকগুলো ধাপ রয়েছে, যেমনঃ

- স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশ ।
- বোর্ডের অনুমোদন (প্রযোজ্যক্ষেত্রে)।
- প্রাক্কলন প্রণয়ন ।
- বোর্ড কর্তৃক প্রাক্কলন অনুমোদন ।
- টেন্ডার ডকুমেন্টেশন প্রস্তুতকরণ ও বোর্ডের অনুমোদন ।
- দরপত্র আহবান।
- পিপিআর/২০০৮ এ নির্দেশকৃত টেন্ডার সংক্রান্ত কার্যাবলী ।
- কারিগরি মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) কর্তৃক দরপত্র মূল্যায়ন এবং পর্ষদের নিকট সুপারিশ ।
- পর্ষদ কর্তৃক চুড়ান্ত অনুমোদন ।
- নোটিফিকেশন অব এওয়ার্ড বা কার্যাদেশ প্রদান ।

চবক-এর জবাব : বিশেষ ধরনের ইকুইপমেন্টের ক্ষেত্রে কম দরপত্র পাওয়া, প্রাক্কলন প্রস্তুতিতে জটিলতা, বাজেট অনুমোদনের সীমা কম হওয়া, দরদাতার উচ্চ দর এবং অভিজ্ঞ ব্যক্তির অভাব ইত্যাদি কারণে ক্রয়ে বিলম্ব হয়েছে ।

নিরীক্ষা মন্তব্য : চট্টগ্রাম বন্দর অধ্যাদেশ-১৯৭৬ অনুযায়ী ক্রয় ক্ষেত্রে চবক তার আর্থিক ক্ষমতা সীমা ব্যবহারে সামর্থ হলে ক্রয় কার্য দ্রুত সম্পাদন করা সম্ভব হবে।

সুপারিশ : চট্টগ্রাম বন্দর অধ্যাদেশ-১৯৭৬ মোতাবেক চবক-এর ২৪ কোটি টাকা পর্যন্ত ক্রয়ের বৈধ ক্ষমতা ব্যবহার করার জন্য নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে বিষয়টি উত্থাপন করা প্রয়োজন।

৫.৩.৫ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৩.২ : চবক কি তার বিদ্যমান ইকুইপমেন্টসমূহ দক্ষতার সাথে ব্যবহার করতে পারে ?

৫.৩.৬ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ৬ : চবক বিদ্যমান ইকুইপমেন্টের সর্বোচ্চ ব্যবহার না করার কারণ বিশ্লেষণ করেনা ।

প্ল্যান্ট ম্যানেজার ও কেন্দ্রীয় ওয়ার্কশপ ম্যানেজার উভয়েই ইকুইপমেন্ট বহরের জন্য একটি করে রেজিস্টার সংরক্ষণ করেন। ঐ রেজিস্টারে ইকুইপমেন্টের সংখ্যা, অবস্থা, ক্রয়ের সাল, মডেল নাম্বার এবং অন্যান্য বিষয়াদি লিপিবদ্ধ থাকে। যাহোক, চবক তার ইকুইপমেন্টের সর্বোচ্চ ব্যবহার না করার কারণ বিশ্লেষণ করেনা। সুনির্দিষ্ট কিছু ইকুইপমেন্ট কেন এর সবোর্চ্চ ক্ষমতায় ব্যবহার করা যায় না, তার কারণ নির্ধারণের জন্য কখনও কখনও কমিটি গঠন করা হয় । উদাহরণস্বরূপ- কেন ৪টি শিপ টু শোর কী-গ্যান্ট্রি ক্রেন দিয়ে ঘন্টায় ১০-১১ টির বেশি কন্টেইনার হ্যান্ডেল করা যায় না মর্মে আলোচ্য কমিটি একবার প্রশ্ন উত্থাপন করে।

বিদ্যমান ইকুইপমেন্টের কর্মক্ষমতা এবং ক্ষমতার কতটুকু ব্যবহার করা হচ্ছে- এ ব্যাপারে চবক কোন বিশ্লেষণমূলক প্রতিবেদন প্রস্তুত করে না। ট্রাফিক বিভাগ তার চাহিদা যান্ত্রিক বিভাগের নিকট পেশ করে। ইকুইপমেন্ট পাওয়ার পর ট্রাফিক বিভাগ এর কার্যক্রম শুরু করে। কিন্তু তারা এমন কোন প্রতিবেদন তৈরি করে না, যাতে বোঝা যায় কতবার একটি ইকুইপমেন্ট ব্যবহৃত হয়েছে এবং কি পরিমাণ মালামাল হ্যান্ডেল করা হয়েছে । উদাহরণস্বরূপ- একটি কন্টেইনার খালি করতে ট্রাফিক বিভাগ একটি ৫মে.টন ফর্ক লিফ্‌ট ট্রাক (এফএল টি) এর চাহিদা দিতে পারে । যদিও ট্রাফিক বিভাগের প্রতিবেদনে ঐ এফ এল টি -এর চাহিদা ও সরবরাহের কথা উল্লেখ থাকে কিন্তু ৫মে.টনের ঐ এফ এল টি দ্বারা ঐ কন্টেইনার খালি করতে কতবার ব্যবহার করা হয়েছে এবং প্রতিবারে কত মে.টন মাল খালাশ করা হয়েছে তা উল্লেখ থাকেনা। ট্রাফিক বিভাগের কর্মকর্তারা জানান যে, এ ধরনের প্রতিবেদন প্রস্তুত করতে বিশেষ কারিগরি জ্ঞান প্রয়োজন, যা ট্রাফিক বিভাগের অধিকাংশ সদস্যেরই নেই, সেহেতু চবক-তে এরকম প্রতিবেদন সম্পাদন করার চর্চা গড়ে উঠেনি ।

চবক-এর জবাব : চবক নিরীক্ষার সাথে একমত পোষণ করে। নিরীক্ষায় উল্লিখিত প্রতিবেদন সংরক্ষণের কোন স্বয়ংক্রিয় পদ্ধতি না থাকায় হাতে লিখে তৈরি করা হয় ।

নিরীক্ষা মন্তব্য : চবকের বিদ্যমান ইকুইপমেন্টসমূহের সর্বোচ্চ ব্যবহার করতে না পারার কারণে , বিপুল পরিমাণ ইকুইপমেন্ট ক্রয় সত্ত্বেও প্রত্যাশিত ফল পাওয়া যাচ্ছেনা।

সুপারিশ : চবক-এর ইকুইপমেন্টসমূহ পূর্ণমাত্রায় ব্যবহৃত হচ্ছে কিনা তা নির্ধারণের উদ্দেশ্যে একটি বিশ্লেষণমূলক কার্যক্রম গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৫.৩.৭ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৩.৩ : ভবিষ্যৎ ধারণ/সংরক্ষণ ক্ষমতার (Storage Capacity) প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে চবক অবগত আছে কি না? বিদ্যমান সংরক্ষণ ক্ষমতার কি পরিমাণ জায়গা অহেতুক অধিকৃত অবস্থায় আছে এবং এ সংক্রান্ত চবক ও সরকারের রাজস্ব ক্ষতির পরিমাণ কত?

৫.৩.৮ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ৭ : চবক ভবিষ্যতের প্রয়োজনীয়তা পূরণের জন্য অপরিহার্য সংরক্ষণ ক্ষমতার বিশ্লেষণ করেনি।

কার্গো ও কন্টেইনার মালের ক্ষেত্রে শেডের ভিতরে ও বাইরে অব্যবহৃত জায়গার পরিমাণ উল্লেখ করে শুধু একটি পর্যাবৃত্ত (পিরিওডিক্যাল) প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়। চবক তার কার্গো ও কন্টেইনারের বার্ষিক বৃদ্ধির হিসাব করলেও এরূপ বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় সংরক্ষণ ক্ষমতার কোন বিশ্লেষণী প্রতিবেদন তৈরি করে না। এ বিষয়ে চবকের বক্তব্য এই যে, যেহেতু কার্গো ও কন্টেইনার কার্যক্রমের বর্তমান পরিস্থিতি কাজের স্বাভাবিক গতি ব্যাহত করছে না, সেহেতু চবক এরূপ কোন স্টাডি করেনি। এখন এরূপ ধারণা করা হচ্ছে যে, চবক-এর সংরক্ষণের জন্য যথেষ্ট জায়গা আছে, কিন্তু ভবিষ্যতের প্রয়োজনীয়তার কথা বলা কঠিন বিশেষ করে ভারত, নেপাল ও ভুটান ট্রানজিট হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করা শুরু করলে পরিণতি কি হতে পারে ।

চবক-এর জবাব : কার্গো ও কন্টেইনার হ্যান্ডলিং-এর ক্রমবৃদ্ধির পরিমাণ ব্যাপকভাবে স্টাডি করা প্রয়োজন। শেডের ব্যবহার সবসময় এক রকম থাকেনা। কোন জাহাজ বন্দরে আসলে এর কার্গো সংরক্ষণের জন্য একটি খালি শেডের প্রয়োজন হয়, কিন্তু কিছু দিন পর মালের প্রাপক তার মাল সরিয়ে নিলে, শেডও ধীরে ধীরে খালি হতে থাকে। ইহা একটি চলমান প্রক্রিয়া ।

নিরীক্ষা মন্তব্য : চবকের কার্যক্রম সুষ্ঠভাবে পরিচালনার জন্য স্পেস ম্যানেজমেন্টের ক্ষেত্রে একটি সুদূরপ্রসারী পরিকল্পনা বন্দরের কার্যক্রমে গতিশীলতা আনবে।

সুপারিশমালা :

- আন্তর্জাতিক মানদন্ড অনুসরণে চবক কর্তৃক বন্দর এলাকার মধ্যে যথাসম্ভব এফ সি এল কন্টেইনার সংরক্ষণ না করা উচিত।
- চবক এর ভবিষ্যৎ সংরক্ষণের (স্টোরেজ) প্রয়োজনীয়তা বিশ্লেষণ করা উচিত।

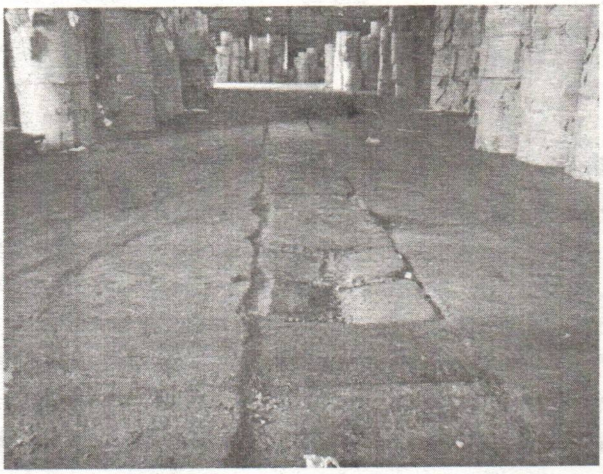
৫.৩.৯ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ৮ : এলাকার ভিতরে ও বাইরে একটি উল্লেখযোগ্য পরিমাণ জায়গা ব্যবহার অনুপযোগী অবস্থায় রয়েছে।

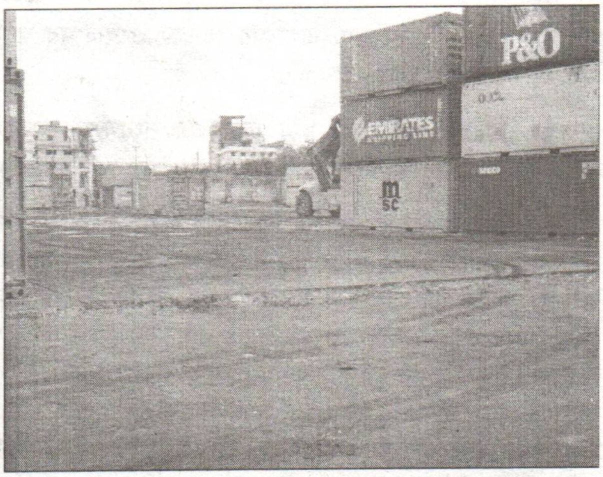
১২ নং টেবিলে বিদ্যমান মোট ধারণ/সংরক্ষণ ক্ষমতা ও এর ব্যবহারের পরিমাণ দেখানো হয়েছে ।

টেবিল ১২ : বিদ্যমান সংরক্ষণ/ধারণ ক্ষমতা এবং এর ব্যবহার ।

শেড নং	অভ্যন্তরীণ জায়গার পরিমাণ	অভ্যন্তরীণ জায়গা ব্যবহারের শতকরা হার %	অভ্যন্তরীণ জায়গা ব্যবহার না করার শতকরা হার %	শেডের বাইরের জায়গার পরিমাণ	শেডের বাইরের জায়গা ব্যবহারের শতকরা হার %	শেডের বাইরের জায়গা ব্যবহার না করার শতকরা হার %
১	৬,৪৪৪	৫	৯৫	৫,৬০৩	৮০	২০
২	৬,৪৪৪	১০	৯০	৩,০০১	৫০	৫০
৩	৩,৮৪০	৮০	২০	২,৮০১	৪০	৬০
৪	৬,৪৪৪	২০	৮০	৩,০০১	৫৫	৪৫
৫	৬,৪৪৪	১০	৯০	৩,০০১	৪৫	৫৫
৭	৮,৯০৬	২০	৮০	৩,৫৬২	৪০	৬০
৮	৯,১৫৭	২০	৮০	২,৭৬৪	২৫	৭৫
মোট	৪৭,৬৭৯			২৩,৭৩৩		
গড়		২৪%	৭৬%		৪৮%	৫২%

শেড নং ৩-এ সর্বোচ্চ পরিমাণ জায়গা ব্যবহৃত হয়েছে (৮০%) ; অন্যান্য শেডে ৫%-২০% জায়গা ব্যবহার করা হয়েছে । কোন কোন শেডে ভঙ্গুর, অসমান ও ব্যবহার অনুপযুক্ত জায়গা বিদ্যমান। কোথাও কোথাও কন্টেইনার হতে রাসায়নিক দ্রব্যাদি চুইয়ে পড়ে বন্দরের পরিবেশ দূষিত করছে। রাস্তা ও কন্টেইনার ইয়ার্ডের স্তর অসমান হওয়ার কারণে ইকুইপমেন্টসমূহ অবিরামভাবে নষ্ট হচ্ছে। বিষয়টি ট্রাফিক বিভাগ হতে সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং ডিপার্টমেন্টকে অবহিত করা হয়েছে । বর্তমানে শেডের বাইরে ৫২% জায়গা অব্যবহৃত অবস্থায় রয়েছে যার অধিকাংশই ভাঙ্গা ও ব্যবহারের একবারে অনুপযুক্ত ।





শেড নং ৪-এ ভাঙ্গা ও অসমতল ফ্লোর (বামে); ইকুইপমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত করে এমন কন্টেইনার ইয়ার্ডের অসমতল ফ্লোর/মেঝে (ডানে)

তরল রাসায়নিক ও জলমগ্ন কন্টেইনার ইয়ার্ড ; ক্ষতিগ্রস্ত ও পরিত্যক্ত কন্টেইনার ; বিষাক্ত উপাদান ইয়ার্ডকে ক্ষতিগ্রস্ত করছে ।

চবক-এর জবাব: চবক এ বিষয়ে একমত পোষণ করে।

নিরীক্ষা মন্তব্য: চট্টগ্রাম বন্দর একটি আন্তজার্তিক বন্দর, এখানে যথাযথ কর্ম পরিবেশ বিরাজ না করায় এর ভাবমুর্তি ক্ষুন্ন হচ্ছে।।

সুপারিশ : সংরক্ষণ এলাকার ভেতরে ও বাইরের ক্ষতিগ্রস্ত জায়গার মেরামত ও উন্নয়নের জন্য বিশেষ পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৫.৩.১০ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ৯ : চবক-এর সংরক্ষণ ক্ষমতার ২০% বা তার অধিক পরিমাণ জায়গা কাস্টমসের আওতায় খালাশবিহীন/নিলামযোগ্য মালামাল দ্বারা অধিকৃত অবস্থায় রয়েছে ।

ট্রাফিক বিভাগের দায়িত্বের একটি হলো নিলামযোগ্য সকল মালামালের অবস্থা জানিয়ে শুল্ক কর্তৃপক্ষের নিকট প্রতিবেদন পেশ করা। প্রতি ৮-১২ মাসে শুল্ক কর্তৃপক্ষের নিকট নিলামযোগ্য মালামাল ও গাড়ির একটি তালিকা প্রেরণ করা হয় । কিন্তু শুল্ক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে চবক-কে কিছুই জানানো হয় না । শুল্ক কর্তৃপক্ষ এ ব্যাপারে চবক-কে কোন প্রতিবেদন পেশ করতে বা চবক-কে কিছু জানাতে বাধ্য নয়। শুল্ক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক মালামাল বিক্রি হলেই কেবল চবক তা জানতে পারে। কিছু মাল নিয়ে বিবাদ থাকে এবং আদালতে মামলা অনিষ্পন্ন থাকে। চবক ও শুল্ক কর্তৃপক্ষের মধ্যে যথাযথ সমন্বয় নেই এবং এ সমস্যাটি তুলে ধরবে এমন কোন সাধারণ ফোরামও নেই। চবক নিজেকে শুধু মালামালের জিম্মাদার মনে করে এবং নিলামের মাল বিক্রি করা তার আওতাবহির্ভূত বলে মনে করে। চবক জানায় যে, খালাশবিহীন/নিলামযোগ্য মালামাল দ্বারা অধিকৃত এর জায়গা বিমূক্ত করার কোন ক্ষমতা চবক-এর নেই ।

স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক কয়েক বছর পূর্বে সম্পাদিত নিরীক্ষায় খালাশবিহীন ও নিলামযোগ্য মাল দ্বারা অধিকৃত সংরক্ষণ জায়গার বিষয়টির উপর আলোকপাত করা হয় কিন্তু চবক বা নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি ।

চবক খালাশবিহীন, পরিত্যাক্ত, নিলামযোগ্য মালের তালিকা এবং কতদিন যাবৎ এসব মাল স্টোরেজে আছে তার তথ্য সংরক্ষণ করে থাকে। এ ধরনের মালামাল দ্বারা শেডসমুহের ২০% জায়গা অধিকৃত আছে বলে অডিটকে জানানো হয়। দীর্ঘদিন ধরে স্টোরেজ দখল করে রাখা মালামাল ৩ ধরনের :

- আমদানিকৃত মোটর গাড়ি
- নিলামযোগ্য এফ সি এল কন্টেইনারজাত পণ্য
- নিলামযোগ্য সাধারণ কার্গো পণ্য

আমদানিকৃত মোটর গাড়িঃ

শেডের ভিতরে ও বাইরে আমদানিকৃত গাড়ি সংরক্ষণের জন্য ৭১,৭০২ বর্গমিটার জায়গা বরাদ্দ আছে, যার মধ্যে ৪০০০ গাড়ি রাখা যায়। বরাদ্দকৃত জায়গার ৬৪% শতাংশে ২,৫৪৮ টি গাড়ি আছে, যার ৭৬৬টি ৩০ দিনের অধিক সময় ধরে আছে। শেডের ভিতরে ও বাইরে ধীর্ঘ সময় ধরে ২৩৭ টি নিলামযোগ্য গাড়ি রয়েছে- যার ১টি ১৭ বছর, ১টি ১৩ বছর, ১১১টি ৫-১০ বছর, ১০২টি ৩-৫ বছর এবং ২২টি ১-৩ বছর ধরে আছে ।

গাড়ি আমদানিকারকগণ তাদের নিজেদের সুবিধার জন্য বন্দর ব্যবহার করে । গাড়ি জাহাজ থেকে জেটিতে চালিয়ে নামানো যায় বলে অন্যান্য মালামালের চেয়ে গাড়ি দ্রুত খালাশ করা যায়। গাড়ি প্রথমে জেটির সন্নিকটে একটি অস্থায়ী এলাকায় তথা ডাম্পিং এলাকায় নেওয়া হয় এবং পরিশেষে গাড়ির জন্য বিশেষভাবে নির্ধারিত পোর্ট শেডে সংরক্ষণ করা হয়। গাড়ির শেডগুলোতে চাপ থাকায় ডাম্পিং এলাকা থেকে শেডে গাড়ি স্থানান্তরে ৪৫-৬০ দিন সময় লেগে যায়। সবসময় এই শেডগুলো ৭০০-৮০০ গাড়িতে পরিপূর্ণ থাকে। শুল্ক সংক্রান্ত আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করতে মাত্র কয়েক দিন প্রয়োজন হলেও কতিপয় বড় আমদানিকারক (১০%- যারা প্রকৃতপক্ষে ৭০-৮০% গাড়ি আমদানি করে থাকে) এই সুযোগ গ্রহণে তৎপর হয় না বরং ডাম্পিং এলাকা ও শেডের অভ্যন্তরে নিরবচ্ছিন্নভাবে গাড়ি রেখে আসছে। বন্দরের জায়গা ব্যবহারের ক্ষেত্রে কম ভাড়ার সুযোগ নিয়ে থাকে।

স্টোরেজে দীর্ঘদিন ধরে পড়ে থাকা গাড়ি; এর মধ্যে অনেকগুলোই নষ্ট ও ক্ষতিগ্রস্ত ।

নিলামযোগ্য এফ সি এল কন্টেইনারজাত পণ্য :

চবক-এর কন্টেইনার ধারণক্ষমতা ৩২,০১৭ টি ই ইউ এবং এর ৫% জায়গা নিলামযোগ্য কন্টেইনার দ্বারা দখলকৃত। টেবিল ১৩ তে নিলামযোগ্য কন্টেইনার দীর্ঘদিন ধরে পড়ে থাকার তথ্য দেখানো হলো।

টেবিল ১৩ : ধারণক্ষমতার ৫% দখলকারী নিলামযোগ্য এফ সি এল কন্টেইনারের তথ্য ।

চবক-এর কন্টেইনারজাত পণ্যের ধারণক্ষমতা ৩২,০১৭ টি ই ইউ (১০০%)।
১,৫০৬ টি ই ইউ বহুবছর ধরে সংরক্ষণাগারে পড়ে আছে এবং ৫% জায়গা দখল করে ।

১০ বছরের অধিক	৫-১০ বছর	৩-৫ বছর	১-৩ বছর	মোট (টি ই ইউস)
৭	১৪৪	৪৫৬	৮৯৯	১,৫০৬

নিচে টেবিল ১৪ তে নিলামযোগ্য এফ সি এল কন্টেইনারজাত পণ্যের পরিমাণ দেখানো হয়েছে ।

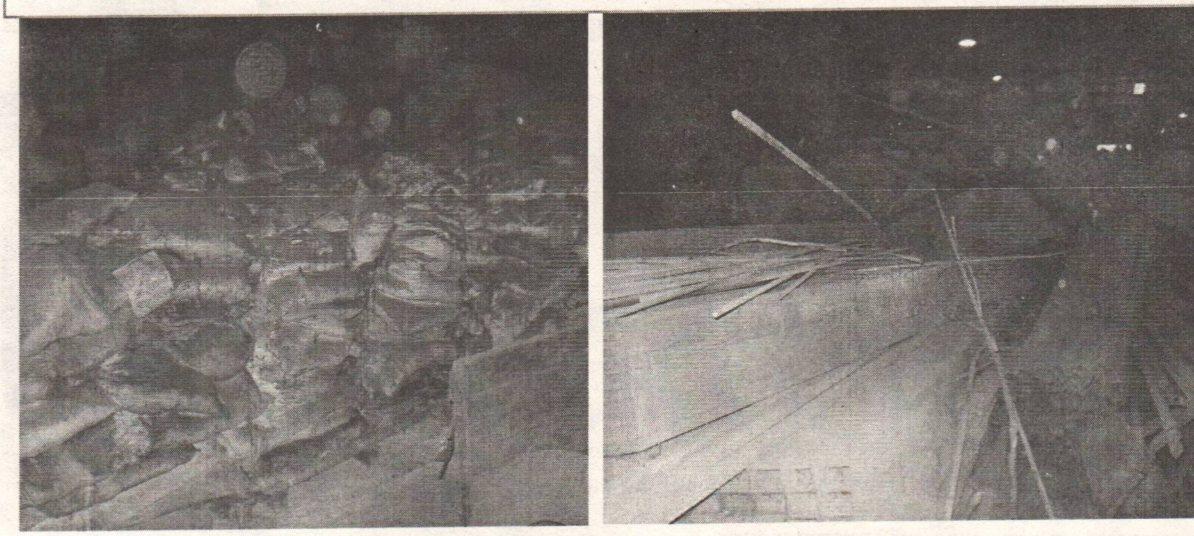
টেবিল ১৪ : নিলামযোগ্য এফ সি এল কন্টেইনারজাত পণ্য।

নিলামযোগ্য মালামালের নাম	টি ই ইউ	ওজন (টন)
মেশিনারিজ	১৬১	১,৫৬০
রাসায়নিক দ্রব্য (ক্যালসিয়াম কার্বোনেট, সোডিয়াম সালফেট, ম্যাগনেসিয়াম সালফেট ইত্যাদি)	২৬৬	২,৬৩১
গম	২৪	২৩৭
চাল	২৮	২৭৭
স্ক্র্যাপস	৩০১	২,৯৭৭
খাদ্যদ্রব্য (গুড়া দুধ,খেজুর)	৬৩	৬২৩
সুতা ও কাপড়	১০০	৯৮৯
বিটুমিন	৬১	৬০৩
বিবিধ (ন্যাপকিন, ব্যাগ, মুরগির খাদ্য, মাছের গুড়া, বীজ, পাথর ইত্যাদি)	৫০২	প্রায় ৪,৯৬৫
মোট	১,৫০৬	১৪,৮৬২

সাধারণ নিলামযোগ্য কার্গো : বিভিন্ন প্রকারের মালামাল (২,৪৩৫ টন চিহ্নিত এবং বিশাল পরিমাণ অচিহ্নিত মালামাল) ২৬ বছর ধরে বিভিন্ন শেডে পড়ে আছে । এসবের অনেকগুলোই অকেজো, বিনষ্ট অথবা ব্যবহার অনুপযোগী । এসব মালামাল যথাসময়েই শুল্ক অফিসে হস্তান্তর করা হয়েছে কিন্তু এখনও বিক্রি করা হয়নি। টেবিল ১৫-তে বিস্তারিত দেয়া হলো ।

টেবিল ১৫ : জানুয়ারি ২০০৯ খ্রিঃ পর্যন্ত শুল্ক কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তরিত নিলামযোগ্য কার্গো মালামাল।

রোল পেপার	মেশনারিজ স্ক্র্যাপস	বিপি কয়েল	কেমিক্যাল্‌স	পোশাক	অন্যান্য	মোট
৩৬১	৯০০	৩৮২	৪১৬	৯৯	২৪৫	২,৪৩৫
২ থেকে ২৬ বছর ধরে উল্লিখিত মালামালগুলো পড়ে রয়েছে ।						



দীর্ঘকাল সংরক্ষণাগারে পড়ে থাকা নিলামযোগ্য মালামাল

চবক-এর জবাব: চবক একমত। চবক কর্তৃক নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয় এবং জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের মধ্যে একটি আন্ত:মন্ত্রণালয় বৈঠক আয়োজনের জন্য সম্প্রতি চেয়ারম্যান, চবক পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন ।

নিরীক্ষা মন্তব্য : জাতীয় নিরাপত্তার বিচারে চট্টগ্রাম বন্দর একটি স্পর্শকাতর এলাকা। ফলে বন্দরের নিয়ন্ত্রণবহির্ভূত কোন প্রতিষ্ঠানের মালামাল বন্দরের অভ্যন্তরে পড়ে থাকায় এর কর্ম পরিবেশ ক্ষুন্ন হচ্ছে।

সুপারিশমালা :

- প্রযোজ্য বিধিবিধানের আলোকে ক্র্যাশ প্রোগ্রামের আওতায় কাস্টমস/এন বি আর-এর সাথে যৌথভাবে দীর্ঘসময় ধরে পড়ে থাকা নিলামযোগ্য ও খালাশবিহীন মালামাল অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করে মূল্যবান সংরক্ষণ এলাকা খালি করার পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।
- চবক-এর উচিত কাস্টমস/এনবিআর-এর সাথে যৌথভাবে বন্দর এলাকার অভ্যন্তরে নিলামযোগ্য ও অখালাশকৃত পণ্য সংরক্ষণের একটি নির্দিষ্ট সময়সীমার প্রস্তাব দেয়া, যার পর কাস্টমস/এন বি আর বন্দর এলাকার অভ্যন্তর হতে নিলামযোগ্য ও অখালাশকৃত পণ্য অপসারণ করতে বাধ্য থাকবে।

৫.৩.১১ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১০ : নিলামযোগ্য মালামাল সময়মত অপসারণ না করায় চবক এবং বাংলাদেশ সরকার উল্লেখযোগ্য পরিমাণে রাজস্ব হারাচ্ছে ।

দাবিবিহীন মালামাল কাস্টম্‌সের অধীনে আসার ৪৫ দিনের মধ্যে শুল্ক কর্তৃপক্ষ গণনিলামের মাধ্যমে বিক্রি করার কথা। এছাড়া শুল্ক কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিলামে বিক্রীত দ্রব্যমূল্যের ২০% চবক. এর প্রাপ্য । ইতঃপূর্বে উল্লেখ করা হয়েছে যে, চবক-এর শেডসমূহে ৩ ধরনের নিলামযোগ্য আমদানিকৃত গাড়ি, এফ সি এল কন্টেইনার এবং সাধারণ মালামাল (কার্গো) ৪৫ দিনের বেশি সময় ধরে পড়ে আছে। এসব মালামাল সংরক্ষণাগারে বছরের পর বছর রাখার অনুমতি দিয়ে চবক প্রচুর পরিমাণ রাজস্ব হারাচ্ছে।

গাড়ি অবিক্রিত অবস্থায় সংরক্ষণাগারে পড়ে থাকার কারণে রাজস্ব ক্ষতি

সংরক্ষণাগারে ১ থেকে ১৭ বছর ধরে ২৩৭ টি মোটর গাড়ি রয়েছে। নিলামযোগ্য গাড়ির প্রাক্কলিত গড় মূল্য ৬ লক্ষ ধরা হলে চবক-এর এই খাতে মোট প্রাপ্য রাজস্ব দাঁড়ায় ১৪.২২ কোটি টাকা। এর ২০% হিসেবে চবক ২.৮৪ কোটি টাকা প্রাপ্য। এছাড়াও দীর্ঘদিন ধরে এই ২৩৭টি গাড়ি স্টোরেজে রাখার ফলে চবক স্টোরেজ রাজস্ব হতে বঞ্চিত হচ্ছে। চবক-এর গাড়ি প্রতি দৈনিক মাশুল ৬১.৫০ টাকা। ৫ বছরে গড়ে গাড়ি প্রতি দৈনিক মাশুলের এই হিসেবে চবক আনুমানিক ২.৭কোটি টাকা স্টোরেজ চার্জ বাবদ রাজস্ব হতে বঞ্চিত হয়েছে।

এফ সি এল কন্টেইনার সংরক্ষণাগারে পড়ে থাকার কারণে রাজস্ব ক্ষতি

সংরক্ষণের জন্য চবক কন্টেইনার(টি ই ইউ) প্রতি দৈনিক ১৮ ইউএস ডলার বা ১২৫০ টাকা ভাড়া আদায় করে থাকে। আমদানিকারক চবক-কে উক্ত ভাড়া / মাশুল প্রদান করে থাকেন। কন্টেইনার প্রতি বার্ষিক স্টোরেজ ভাড়া ৪,৫৯,৯০০ টাকা। কোন প্রকার স্টোরেজ ভাড়া পরিশোধ ব্যতিরেকেই ১৫০৬ টি কন্টেইনার (টি ই ইউ) দীর্ঘদিন ধরে চবক-এর শেডগুলোতে পড়ে আছে । ফলশ্রুতিতে চবক-এর বার্ষিক আনুমানিক কমপক্ষে ৬৯.৩ কোটি টাকা স্টোরেজ ভাড়া বাবদ বঞ্চিত হচ্ছে। এছাড়া স্টোরেজ এলাকা দখল করে থাকা নিলামযোগ্য মালামাল বিক্রির মাধ্যমে কাস্টম কর্তৃক প্রাপ্ত অর্থের ২০% অংশ হিসেবে কাস্টম হতে চবক ৫.২১ কোটি টাকা প্রাপ্য ।

ভাড়া বৃদ্ধি ব্যতিরেকেই ৪ বছরের জন্য লিজ বাড়ানোর ফলে ভাড়া বাবদ রাজস্ব ক্ষতি

এস এম চৌধুরী এন্ড ব্রাদার্স, আলহাজ আলী আহমেদ (মাঝি) এবং মেসার্স কবির আহমেদ-এর সাথে চবক ২০০৬ সালে ভাড়া বাবদ ২ বছরের চুক্তি করে। ১ম চুক্তির মেয়াদ পূর্তির প্রেক্ষিতে ঠিকাদারগণ চুক্তির মেয়াদ পূর্বের হারে ২ বছরের জন্য বৃদ্ধির আবেদন করে। চবক বোর্ড ১লা মে ২০০৭ হতে ৩০শে এপ্রিল ২০০৯ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি মঞ্জুর করে। নতুন চুক্তির মেয়াদ উত্তীর্ণ হওয়ার প্রেক্ষিতে ঠিকাদারগণ আরও ২ বছরের মেয়াদ বৃদ্ধির জন্য আবেদন করলেও চবক আর মেয়াদ বৃদ্ধি না করে ১৪ দিনের মধ্যে শেড খালি করার নির্দেশ দেয়। উন্মুক্ত দরপত্রের টেন্ডার ডকুমেন্টস প্রণয়নের জন্য ট্রাফিক বিভাগ একটি কমিটি গঠন করে। ২৯ এপ্রিল ২০০৯ এ ঠিকাদারগণ চুক্তি সমাপ্তি নোটিশ উঠিয়ে নিয়ে ২ বছরের মেয়াদ বৃদ্ধিও বিষয়টি পূণর্বিবেচনার জন্য অনুরোধ জানায়। ঠিকাদারের আবেদন পাওয়ার পর ট্রাফিক বিভাগ মেয়াদ বৃদ্ধিও প্রস্তাব অনমোদনের জন্য তা চবক বোর্ডে পেশ করে। চবক-এর আইন উপদেষ্টা জানান, যেহেতু শেড এলাকায় চবক একটি আইসিডি নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করেছে, সেহেতু শেড এলাকায় ভাড়া প্রদানের জন্য উন্মুক্ত টেন্ডার আহবান করলে স্বল্প সময়ের মধ্যে ঠিকাদারদের বিধি মোতাবেক উচ্ছেদ করতে গিয়ে আইনগত জটিলতা দেখা দিতে পারে, যা আইসিডি নির্মাণ প্রকল্পে বাধা সৃষ্টি করতে পারে। এ পরিস্থিতিতে চবক বোর্ড ০১মে, ২০০৯ হতে ৩০,এপ্রিল ২০১১পর্যন্ত ২ বছরের জন্য ভাড়া বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি মঞ্জুর করে। এভাবে উন্মুক্ত দরপত্র আহবান ছাড়া বা ভাড়া বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৪ বছরের বর্ধিত মেয়াদ প্রদান করা হয়। নিরীক্ষায় আরও দেখা গিয়েছে যে, আইন উপদেষ্টা কর্তৃক প্রেরিত আইসিডি প্রকল্পটি অদ্যাবধি অনুমোদিত হয়নি। চবক-এর উপরিউক্ত সিদ্ধান্তটি অবিবেচনাপ্রসূত ও অনিয়মিত, যা শুধু ঠিকাদারদের স্বার্থ সংরক্ষণের জন্যই করা হয়েছে এবং এর ফলে চবকের রাজস্ব ক্ষতি সাধিত হয়েছে।

চবক-এর জবাব : উপরিউক্ত পর্যবেক্ষণের বিষয়ে কোন জবাব প্রদান করা হয়নি।

নিরীক্ষা মন্তব্য : নিলামযোগ্য মালামালের ক্ষেত্রে কাষ্টমস কর্তৃপক্ষ কর্তৃক যথাযথ ব্যবস্থা গৃহীত হলে চট্টগ্রাম বন্দরের রাজস্ব আহরণের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে।

সুপারিশমালা :

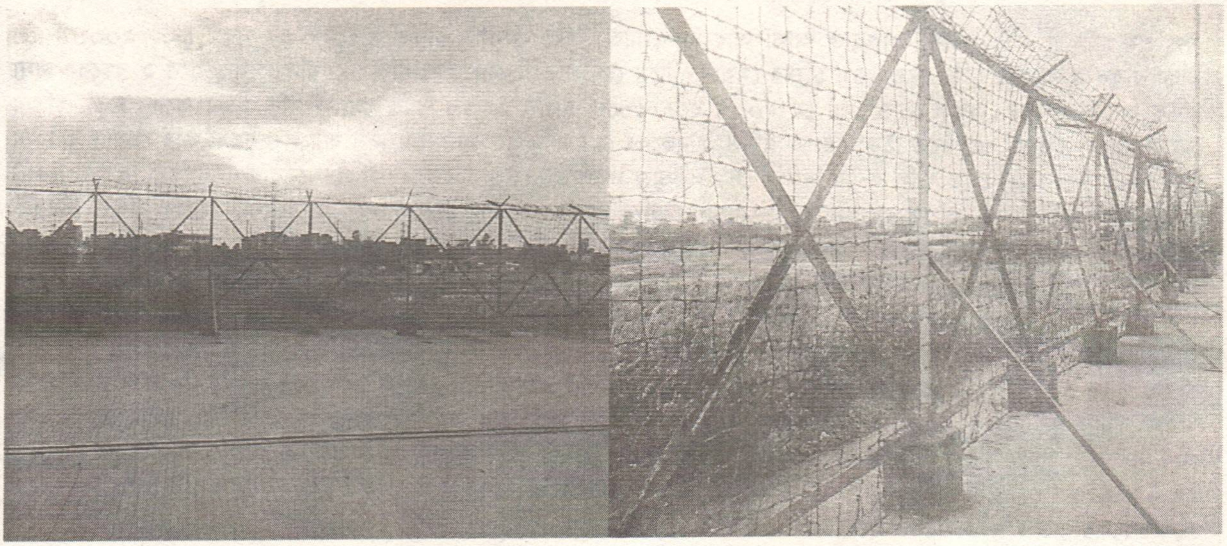
- বৈধ সময়সীমা অতিক্রান্ত হলে চবক কর্তৃক সংরক্ষিত নিলামযোগ্য মালামালের উপর বার্ষিক প্রতিবেদন প্রণয়ন করতঃ তা নৌ-পরিবহণ মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা উচিত । এই প্রতিবেদনে চবক ও সরকারের অনুমিত রাজস্ব ক্ষতির বিষয়টি উল্লেখ থাকতে হবে।
- কাস্টম্‌স কর্তৃপক্ষকে সংরক্ষণাগারের নিলামযোগ্য মালমাল যথাসময়ে নিলাম করার পদক্ষেপ নিতে হবে ।
- ৪৫ দিন সময়সীমার পর কাস্টম কর্তৃপক্ষ কর্তৃক এর নিলামযোগ্য পণ্যের গুদাম ভাড়া চবক-কে প্রদান করা উচিৎ।
- এন বি আর ও চবক কর্তৃক ৪৫ দিন বৈধ সময় অতিক্রান্ত হওয়ার পর নিলামযোগ্য পণ্যের বিক্রয়মূল্য ও গুদাম ভাড়ার অর্থ বন্টনের জন্য নায্যতার ভিত্তিতে (equitable basis) একটি দ্বিমুখী পে-অর্ডার পদ্ধতি প্রচলন করা উচিত, যাতে কাস্টমস্‌ কর্তৃক প্রদেয় চবকের ২০% পাওনা নিশ্চিত করা যায়।

৫.৩.১২ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১১: পরিকল্পনার চেয়ে ৩.৫ বছর বিলম্বে ও ৩৫ কোটি টাকা বেশি ব্যয়ে নিউ মুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল নির্মাণ করা হয়েছে, যা এখনও সম্পূর্ণরূপে কার্যকর হয়নি।

চবক মাস্টার প্ল্যান ১৯৯৫-২০১০ এবং বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে গৃহীত "পোর্ট সিসটেম ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প : মাস্টার প্ল্যান এবং ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন স্টাডি" প্রকল্পে একটি নিউ মুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল (এনসিটি) নির্মাণের প্রয়োজনীয়তার কথা উল্লেখ করা হয়। মাস্টার প্ল্যানে ১৯৯৮ সালের প্রথমার্ধে এনসিটি নির্মাণ শুরুর এবং ২০০০ সালের মধ্যে শেষ করার প্রত্যাশা করা হয়। বিশ্বব্যাংকের গবেষণা মোতাবেক ১৯৯৯-২০০৫ সময়ের মধ্যে এনসিটি নির্মাণ সম্পন্ন করার কথা বলা হয়। ১২ই মে ১৯৯৯ এ একনেক কর্তৃক নিউ মুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল(এনসিটি) প্রকল্প অনুমোদন করা হয় এবং এর কাজ ১৯৯৮-৯৯ সালে শুরু হয়, যা ২০০৩-০৪ সালে শেষ হওয়ার সিদ্ধান্ত ছিল। কিন্তু যথাসময়ে কাজ সম্পন্ন না হওয়ার কারণে পিপির শর্ত দুইবার সংশোধন করা হয়। বিলম্ব হওয়ায় শেষ পর্যন্ত ৩.৫ বছর পর ডিসেম্বর, ২০০৭ এ এনসিটি নির্মাণ শেষ হয়।

ইকুইপমেন্টসহ প্রকল্প ব্যয়ের প্রাথমিক প্রাক্কলন ৭৩৭.২৪ কোটি টাকা নির্ধারণ করা হয়; সংশোধিত প্রাক্কলন করা হয় ইকুইপমেন্ট ছাড়া ৪৩৩.৪১ কোটি টাকা। এনসিটি নির্মাণ শেষে প্রকৃত খরচ দাঁড়ায় ৪৬৮.৪১ কোটি টাকা, অর্থ্যাৎ ৩৫.৪৯ কোটি টাকা বাজেট অতিরিক্ত ব্যয় হয়।

৫টি বার্থ নির্মাণ করা হলেও ২০০৭ সাল থেকে মাত্র দুটি ব্যবহৃত হচ্ছে, কেননা প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্বের কারণে অপর ৩টি বার্থের ব্যাক আপ সুবিধা তৈরি করা যায়নি। এ সুবিধা তৈরী হতে আরও কয়েক বছর লাগবে বলে অনুমান করা হচ্ছে।



চট্টগ্রামে এনসিটি ইয়ার্ড: অনুবর্তী (Backward) সুবিধার অভাবে কার্যক্রম শুরু হয়নি।

চবক-এর জবাব : উপরিউক্ত পর্যবেক্ষণের বিষয়ে কোন জবাব প্রদান করা হয়নি।

নিরীক্ষা মন্তব্য : নিউ মুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল (এন টি সি) সম্পূর্নরূপে কর্মক্ষম হলে আন্তর্জাতিকভাবে বন্দরের সুনাম বৃদ্ধি পাবে।

সুপারিশ : চবক-এর বেসরকারি ঠিকাদার নিয়োগসহ নিউমুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল যথাশীঘ্র সম্ভব সম্পূর্নরূপে অপারেশনে আনার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত।

৫.৪ ইস্যু ৪: কর্মকৃতির লক্ষ্যমাত্রা (পারফরমেন্স টার্গেট)।

৫.৪.১ নিরীক্ষা উদ্দেশ্য ৪.১ : চবক-এর কোন বার্ষিক ও বহুবার্ষিক কর্মকৃতির লক্ষ্যমাত্রা আছে কি না এবং থাকলে চবক তা পূরণ করতে পারে কিনা?

৫.৪.২ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১২ : চবক-এর কর্মকৃতির লক্ষ্যমাত্রা আছে কিন্তু তার সবগুলো সবসময় পূরণ করা সম্ভব হয়না।

কত দ্রুত একটি জাহাজ খালাশ করা যাচ্ছে, কি হারে কার্গো হ্যান্ডেল করা হচ্ছে, শিপমেন্টের জন্য প্রস্তুত কার্গো কত সময় ধরে পোর্টে অবস্থান করছে এবং কত ব্যাপকভাবে এর সম্পদ ব্যবহার করা হচ্ছে ইত্যাদির উপর ভিত্তি করে একটি বন্দরের

কর্মপরিচালন দক্ষতা (Operational Performance) নিরূপন করা হয়। কর্মদক্ষতার প্রাথমিক নিরূপক হলো জাহাজের টার্ন রাউন্ড টাইম (টি আর টি) এবং বন্দরের জাহাজ প্রতি দৈনিক হ্যান্ডেলকৃত টনেজ। টি আর টি কর্মদক্ষতার একটি গুরুত্বপূর্ণ নির্দেশক। কম টার্ণ রাউন্ড টাইম (টি আর টি) বন্দরের দক্ষতার পরিচায়ক এবং এর ফলে বন্দর ব্যবহারকারী ও জাহাজ মালিকেরা ঐ বন্দর ব্যবহারে উৎসাহিত হয়। টেবিল ১৬ এর মাধ্যমে প্রধান প্রধান কর্মকৃতির নির্দেশকের বিবরণ দেওয়া হলো।

টেবিল ১৬ : কর্মকৃতির নির্দেশক এবং তাদের বর্ণনা।

টার্ন রাউন্ড টাইম (টি আর টি)	জাহাজের আগমন হতে নির্গমন পর্যন্ত বন্দরে অবস্থানকাল।
থ্রু পুট পার শিপ পার ডে	প্রতিদিন পরিচালনাকৃত কার্গোর পরিমাণ অথবা কন্টেইনার সংখ্যা।
প্রোডাকটিভিটি পার গ্যাং আওয়ার	প্রতি ঘন্টায় পরিচালনাকৃত কার্গোর পরিমাণ (টন) অথবা কন্টেইনার সংখ্যা।
ইকুইপমেন্ট এভেলেবিলিটি	প্রয়োজনীয় মূহূর্তে যে পরিমাণ সময়ের জন্য ইক্যুইপমেন্ট পাওয়া যায় তার হার।
ওয়েটিং টাইম অব শিপ ইন এ্যাংকোরেজ	বহিনঙ্গরে অবস্থানরত জাহাজ পাইলটের মাধ্যমে বন্দরে প্রবেশের জন্য যে পরিমাণ সময় অপেক্ষা করে।
বার্থ অকুপেন্সি (Berth occupancy)	বার্থ ব্যবহারের সময়ের তুলনায় বার্থে প্রকৃত কাজের সময়ের শতকরা হার।
ডুয়েল টাইম (Dwell time)	এক টন কার্গো যে কয় দিন বন্দরে অবস্থান করে।

টেবিল ১৭ এর মাধ্যমে ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়ে চবক-এর কী-পারফরমেন্স নির্দেশক (কেপিআই) এবং তার অর্জন সম্পর্কে তথ্য প্রদর্শন করা হয়েছে। যদিও চবক এর পারফরমেন্স টার্গেট অর্জন পরিমাপ করে তথাপি কিছু কিছু টার্গেট অর্জন করতে না পারা এবং এর ফলে কি প্রভাব বিস্তার করে তা বিশ্লেষণ করেনা।

টেবিল ১৭ : চবক-এর প্রধান কর্মকৃতির নির্দেশক এবং ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়কালে অর্জন

নির্দেশক	লক্ষ্যমাত্রা	২০০৯-১০	২০০৮-০৯	২০০৭-০৮	২০০৬-০৭	২০০৫-০৬
টার্ন রাউন্ড টাইম (টি আর টি) (দিন)	৫.১	৫.১৫	৫.৫১	৫.০৭	৬.৩৮	৪.৯৩
থ্রু পুট পার শিপ/ডে						
• কন্টেইনার বক্স (সি সি টি)	২০০	৪১৬.৮২	৩৬৪.২৭	২৯০.১৭	২২৬.৫৩	২৩৯.৮৩
• কন্টেইনার বক্স (জি সি বি)	১৫০	৩৪৩.১২	৩১৫.১২	২২৯.৮৯	১৮৯.৭৬	২৩৫.৭৬
• সাধারণ কার্গো (টন/ডে)	৮০০	১৫৯৮	১৫৯৪	১৫৬৪	১৫৬৪	১৮২৮
প্রোডাকটিভিটি পার গ্যাং আওয়ার						
• কন্টেইনার বক্স (সি সি টি)	১৫	১৫.০৭	১৫.১১	১৪.৪২	১৩.২৬	১২.১১
• কন্টেইনার বক্স (জি সি বি)	১২	১২.০৬	১২.১৪	১২.১৮	১১.৬২	১০.৩৬
• সাধারণ কার্গো (টন)	২০	৩০	২৯	৩০	৩০	২৮
ইকুইপমেন্ট এভেলেবিলিটি (%)	৭০	৪৩.৫	৪৪.৭৮	৪৪.৬১	৪৬.৮	৪৯.৯৪
ওয়েটিং টাইম অব শিপ (দিন)						
• সাধারণ	২.৫	২.৭৫	৩.৫৩	২.৪৭	১.৬৪	১.৪৪
• কন্টেইনার	২	০.৪৬	০.৫০	০.৫৭	৩.৩৬	২.৩৩
সার্ভিস টাইম অব শিপ (দিন)						
• সাধারণ	৪	৪.৭৮	৪.৫১	৪.৩৩	৫.০৪	৪.৩৫
• কন্টেইনার	৩	২.৩২	১.৯৪	২.৩	৩.৩৮	২.৯১
বার্থ অকুপেন্সি (%)	৭০	৬৬.০৫	৬২.২১	৬৬.১৫	৮৬.২৯	৬৯.৩৮
ডুয়েল টাইম						
• শেডের ভিতরে	২২	২৫.৭০	২৪.২৭	২৫.৮৩	২৫.৭২	২৮.৬০
• শেডের বাইরে	২৫	২৩.৬৪	২৫.৯৫	২৩.৪৭	২৭.৫২	৩১.৪৮
• ভরা কন্টেইনার (দিন)	১৫	১৬.৫৯	১৬.৯৪	১৯.৭২	২৫.৩২	২৫.৫৪
• খালি কন্টেইনার (দিন)	১৫		১.১৭	১.২৫	৫.৫০	১৩.৪৮

- **টার্ন রাউন্ড টাইম (টি আর টি) :** চবক শুধু একবার ২০০৫-০৬ সালে এর টি আর টি লক্ষ্যমাত্রা ৫.১০ দিন অর্জন করতে পেরেছে।
- **থ্রু পুট পার শিপ ডে :** গত ৫ বছর ধরে চবক এই লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করে আসছে।
- **প্রোডাক্টিভিটি পার গ্যাং আওয়ার:** ২০০৭-০৮ ও ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে চবক এই লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করেছে।
- **ইকুইপমেন্ট এভেলেবিলিটি :** এই টার্গেট থেকে চবক অনেক পিছনে পড়ে আছে। এ বিষয়ে এর অর্জন ৪৩-৫০% এর মধ্যে।
- **ওয়েটিং টাইম অব শিপ ইন এ্যাংকোরেজ :** ২০০৮-০৯ ও ২০০৯-১০ অর্থ বছরে চবক এই লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে ব্যর্থ হয়েছে।
- **বার্থ অকুপেন্সি :** গত ৫ বছরে এর পরিধি ছিল ৬২% -৮৬% এর মধ্যে।
- **ডুয়েল টাইম (Dwell Time) :** ২০০৬-০৭ ও ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে কয়েকটি ব্যতিক্রম ছাড়া গত ৫ বছরে চবক তার লক্ষমাত্রা অর্জন করেছে।

চবক-এর জবাব : চবক এর লক্ষ্যমাত্রাসমূহ অর্জন করতে সক্ষম হচ্ছে ।

নিরীক্ষা মন্তব্য :

- চবক প্রতিবেদন হতে এরূপ মনে হয় যে চবক সর্বদাই এর লক্ষ্যমাত্রাসমূহ অর্জন করেছে। টেবিল ১৭ এর তথ্য তা সমর্থন করেনা। ইহা অনস্বীকার্য যে, চবক কোন কোন বছরে এর কিছু কিছু টার্গেট অর্জন করেছে, তবে প্রতিবছরই সব টার্গেট অর্জিত হয়নি।
- "চবক তার কিছু লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে ব্যর্থ হওয়ার কারণ বিশ্লেষণ এবং এর প্রভাব সংক্রান্ত" নিরীক্ষার প্রশ্নের কোন জবাব চবক দেয়নি।

সুপারিশমালা :

- কর্মকৃতি (Performance) লক্ষ্যমাত্রাগুলো কেন চবক অর্জন করতে ব্যর্থ হচ্ছে এবং সার্বিক কর্মকান্ডে এর কি প্রভাব পড়ছে, তা চবক বিচার-বিশ্লেষণ করে নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ে প্রতিবেদন পেশ করা উচিত।
- কর্মকৃতি (Performance) লক্ষ্যমাত্রাসমূহ বাস্তবধর্মী/যুক্তি সংগত কিনা তা চবকের নিশ্চিত করা উচিত।

৫.৪.৩ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১৩ : প্রকৃত কর্মদক্ষতার সাথে সম্পর্কহীন পরিচালন লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণপূর্বক তার উপর ভিত্তি করে চবক-এর কর্মচারীদের বোনাস প্রদান করা হচ্ছে।

সকল চাকুরিজীবীর (পর্ষদ সদস্য, কর্মকর্তা ও কর্মচারী) জন্য চবক-এর একটি বোনাস স্কিম রয়েছে। লোডিং আনলোডিং, রাজস্ব প্রাপ্তি এবং লভ্যাংশ ইত্যাদি লক্ষ্যমাত্রার উপর ভিত্তি করে এ স্কিম প্রস্তুত করা হয়েছে। নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অনুমোদনক্রমে এ বোনাস সকল কর্মচারীদের দেওয়া হয়। স্কিম অনুযায়ী কর্মচারীগণ প্রতিবছর সর্বোচ্চ ৭৫ দিনের বেতনের সমপরিমাণ অর্থ বোনাস হিসেবে প্রাপ্য। এর বিভাজন এরূপ-লোডিং আনলোডিং টার্গেট অর্জনের জন্য ৪৫ দিন, রাজস্ব প্রাপ্তির টার্গেট অর্জনের জন্য ১৫ দিন এবং লভ্যাংশ টার্গেট অর্জনের জন্য ১৫ দিনের বেতনের সমপরিমাণ অর্থ।

টেবিল ১৮ তে ক্যাটেগরি ভিত্তিক প্রদত্ত বোনাসের হার দেখানো হলো :

টেবিল ১৮ : উৎসাহ বোনাস স্কিম				
ক্যাটাগরি	উৎসাহ বোনাসের স্ল্যাব			
লোডিং আনলোডিং	লক্ষ্যমাত্রার ৮০% - ৯০% পর্যন্ত অর্জনের ক্ষেত্রে: প্রতি ১% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ১০ দিন)।	লক্ষ্যমাত্রার ৯০% - ১০০% পর্যন্ত অর্জনের ক্ষেত্রে: প্রতি ০.৫% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ২০ দিন)।	১০০% এর উপরে অর্জিত লক্ষ্যমাত্রার ক্ষেত্রে: প্রতি ০.৫% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ৩০ দিন)।	লোডিং আনলোডিং লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য সর্বোচ্চ ৪৫ দিনের বোনাস।
রাজস্ব প্রাপ্তি	লক্ষ্যমাত্রার ৯০% - ১০০% পর্যন্ত অর্জনের ক্ষেত্রে: প্রতি ১% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ১০ দিন)।	১০০% এর উপরে অর্জিত লক্ষ্যমাত্রার ক্ষেত্রে: প্রতি ০.৫% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ১০ দিন)।		রাজস্ব প্রাপ্তি লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য সর্বোচ্চ ১৫ দিনের বোনাস।
লভ্যাংশ	লক্ষ্যমাত্রার ৮০% এর উপরে অর্জনের ক্ষেত্রে: প্রতি ১% লক্ষ্যমাত্রার জন্য ১ দিন (সর্বোচ্চ ১৫ দিন)।			লভ্যাংশ লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য সর্বোচ্চ ১৫ দিনের বোনাস।
মোট				সর্বোচ্চ ৭৫ দিনের বোনাস

টেবিল - ১৯ এর মাধ্যমে ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ পর্যন্ত অর্থ বছরে প্রদানকৃত বোনাসের হিসাব প্রদর্শন করা হয়েছে :

টেবিল ১৯ : ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রদত্ত বোনাস (লক্ষ টাকায়)	
অর্থ বছর	**প্রদত্ত বোনাস**
২০০৫-০৬	৮৩১
২০০৬-০৭	৮৬১
২০০৭-০৮	৮৮৭
২০০৮-০৯	৮৯৭

উৎসাহ বোনাসের জন্য নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রাসমূহ বাস্তবতার তুলনায় কম এবং অযৌক্তিক। গত কয়েক বছরে হ্যান্ডলকৃত জাহাজের সংখ্যা, কন্টেইনার ও কার্গোর পরিমাণ, রাজস্ব প্রাপ্তি, রাজস্ব উদ্বৃত্ত ইত্যাদি পরিচালনাগত ও আর্থিক নির্দেশকগুলোর ক্রমাগত ঊর্ধ্বমুখী প্রবণতা পরিলক্ষিত হয়েছে। তা সত্ত্বেও নিরীক্ষাধীন প্রতি বছর তার পূর্ববর্তী বছরের অর্জন অপেক্ষা উৎসাহ বোনাস সংক্রান্ত লক্ষ্যমাত্রা সর্বদাই কম নির্ধারণ করা হয়েছে, এমনকি ২বছর আগের প্রকৃত অর্জন অপেক্ষা কম লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। উৎসাহ বোনাসের লক্ষ্যমাত্রা কম নির্ধারণের বিষয়ে চবক জানায় যে, বন্দরের স্বাভাবিক ক্ষমতার ভিত্তিতে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা উচিত এবং এ ধরনের লক্ষ্যমাত্রা অর্জনযোগ্য হওয়া উচিত।

উৎসাহ বোনাসের জন্য নির্ধারণকৃত লোডিং আনলোডিং লক্ষ্যমাত্রা ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ বছর পর্যন্ত প্রকৃত অর্জন অপেক্ষা ৯% হতে ২৮% পর্যন্ত কম ধার্য করা হয়েছে, যার বিবরণ টেবিল : ২০ এ দেখানো হলো ।

টেবিল ২০ : পরিচালনাকৃত মালামালের প্রকৃত পরিমাণ বনাম উৎসাহ ভাতা/প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রা				
অর্থ বছর	**পরিচালনাকৃত মালামালের প্রকৃত পরিমাণ**	**প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রা**	**প্রকৃত পরিমাণের তুলনায় প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রার তারতম্য (কম)**	
	(লক্ষ মেট্রিক টন) (১)	(লক্ষ মেট্রিক টন) (২)	(লক্ষ মেট্রিক টন) (৩)=(১-২)	%
২০০৫-০৬	২৬১	২২৫	৩৬	১৬%
২০০৬-০৭	২৭১	২৩৫	৩৬	১৫%
২০০৭-০৮	২৮৯	২৫০	৩৯	১৬%
২০০৮-০৯	৩০৫	২৮০	২৫	৯%
২০০৯-১০	৩৭০	২৯০	৮০	২৮%

উৎসাহ বোনাসের জন্য নির্ধারণকৃত রাজস্ব লক্ষ্যমাত্রা ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ বছর পর্যন্ত প্রকৃত অর্জন অপেক্ষা ৩৬% হতে ৬৩% পর্যন্ত কম হয়েছে, যার বিবরণ টেবিল ২১ এ দেখানো হলো।

টেবিল ২১ : প্রকৃত রাজস্ব প্রাপ্তি বনাম উৎসাহ বোনাসের লক্ষ্যমাত্রা				
অর্থবছর	প্রকৃত রাজস্ব প্রাপ্তি	উৎসাহ বোনাস/প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত রাজস্ব প্রাপ্তির তুলনায় প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রার তারতম্য (কম)	
	(লক্ষ টাকা) (১)	(লক্ষ টাকা) (২)	(লক্ষ টাকা) (৩)=(১-২)	%
২০০৫-০৬	৭৪+	৫৫	১৯+	৩৬%
২০০৬-০৭	৮৩+	৫৬	২৭+	৪৮%
২০০৭-০৮	১০৫+	৬৫	৪১+	৬৩%
২০০৮-০৯	১১৩+	৭৩	৪০+	৫৫%
২০০৯-১০	হিসাব চূড়ান্ত করা হয় নি।	৮০		

অনুরূপভাবে উৎসাহ বোনাসের জন্য নির্ধারণকৃত লভ্যাংশ লক্ষ্যমাত্রা গত ৪ অর্থ বছর ২০০৫-০৬ হতে ২০০৮-০৯ বছর পর্যন্ত প্রকৃত অর্জন অপেক্ষা ২১% হতে ৭৮% পর্যন্ত কম হয়েছে, যার বিবরণ টেবিল ২২ এ দেখানো হলো ।

টেবিল ২২ : প্রকৃত লাভ বনাম উৎসাহ বোনাসের লক্ষ্যমাত্রা

অর্থবছর	প্রকৃত নিট উদ্বৃত্ত/লাভ প্রাপ্তি	উৎসাহ লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত নিট উদ্বৃত্ত/লাভের তুলনায় প্রণোদনা লক্ষ্যমাত্রার তারতম্য (কম)	
	(লক্ষ টাকা) (১)	(লক্ষ টাকা) (২)	(লক্ষ টাকা) (৩)=(১-২)	%
২০০৫-০৬	২৫+	১৭	৮+	৪৭%
২০০৬-০৭	২২	১৮	৩+	২১%
২০০৭-০৮	৪১	২৩	১৮	৭৮%
২০০৮-০৯	৪৬	৩২	১৩+	৪৩%
২০০৯-১০	হিসাব চূড়ান্ত করা হয় নি।	৩৬		

প্রকৃত অর্জনের সাথে কোন রকম সম্পর্কহীন লক্ষ্যমাত্রার উপর ভিত্তি করে চবক-এর উৎসাহ বোনাস দেওয়ার চর্চা একেবারেই অবিবেচনাপ্রসূত। ইহা চবক-এর দুর্বল ব্যবস্থাপনার পরিচায়ক। ইহা উৎপাদন বিমুখীতাও বটে। বিগত বছরের তুলনায় অধিক কর্মদক্ষতাভিত্তিক উচ্চ উৎপাদশীলতাকে উৎসাহিত ও পুরস্কৃত করার পরিবর্তে চবক অধিকার হিসেবে সহজে আর্থিক সুবিধা (উৎসাহ বোনাস) পাওয়ার জন্য বিগত বছরের অর্জন অপেক্ষা কম লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণপূর্বক একটা খারাপ দৃষ্টান্ত তৈরী করেছে। সবচেয়ে বিড়ম্বনার বিষয় এই যে, চবক প্রশাসন পুরো স্কীমের সাথে অঙ্গাঙ্গিভাবে জড়িত এবং এর প্রত্যক্ষ সুবিধাভোগী। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে অবাস্তব ও সহজে অর্জনযোগ্য উৎসাহ লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করার একমাত্র কারণ হলো সংস্থার খরচে চবক-এর সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীকে বাস্তবতা বহির্ভূতভাবে নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রার ভিত্তিতে পূর্ণ মাত্রায় আর্থিক সুবিধা দেওয়ার বিষয়টিকে বৈধ প্রতিপন্ন করা।

চবক-এর জবাব : বন্দরের স্বাভাবিক ক্ষমতার ভিত্তিতে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা উচিত এবং এ ধরনের লক্ষ্যমাত্রা অর্জনযোগ্য হওয়া উচিত।

নিরীক্ষা মন্তব্য : যেহেতু চবক অদ্যাবধি এর স্বাভাবিক ক্ষমতার কোন বিশ্লেষণ করেনি, তাই চবক এ বিষয়ে কোন ব্যাখ্যা প্রদান করতে পারেনি।

সুপারিশ : প্রকৃত কর্ম সম্পাদনের সাথে তুলনাযোগ্য বাস্তবধর্মী লক্ষ্যমাত্রার ভিত্তিতে চবক-এর উৎসাহ বোনাস প্রদান সুনিশ্চিত করা উচিত।

৫.৫ ইস্যু ৫: বন্দরের তহবিল ব্যবস্থাপনা ও সঞ্চিতি হিসাব

৫.৫.১ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৫.১: চবক এর কি কি সঞ্চিতি তহবিল (রিজার্ভ ফান্ড) ও সাময়িক হিসাব (প্রভিশনাল একাউন্ট) রয়েছে এবং উক্ত তহবিল ও সঞ্চিতি হিসাবের অবস্থা সম্পর্কিত বিষয়ে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়কে অবহিত করা হয় কি না?

৫.৫.২. নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১৪: চবক এর প্রায় ৪৭৫০ কোটি টাকা ৪টি সঞ্চিতি তহবিলে ও প্রায় ১৯৫০ কোটি ৩টি সাময়িক হিসাবে (প্রভিশনাল একাউন্ট) জমা রয়েছে।

মূলধন তহবিল, রাজস্ব তহবিল, সিংকিং তহবিল এবং পেনশন তহবিল শীর্ষক ৪টি তহবিল চবক তৈরি করেছে। এ সব তহবিল বিশেষ উদ্দেশ্যে গঠিত হয়েছে। যেমন- মূলধন তহবিল মূলধন খাতে গৃহীত প্রকল্পে ব্যবহৃত হবে, বৈদেশিক ঋণ পরিশোধে সিংকিং তহবিল, রাজস্ব তহবিল কর্তৃপক্ষকে আর্থিকভাবে শক্ত অবস্থায় রাখা ও ভবিষ্যৎ প্রয়োজন মেটানোর উদ্দেশ্যে এবং পেনশন তহবিল ভবিষ্যতে যারা অবসরে যাবেন (অস্থায়ী কর্মচারী) তাঁদের দাবী পরিশোধের জন্য গঠন করা হয়েছে। বিগত ছয় বছরে রিজার্ভ ফান্ডের স্থিতি নিম্নে ২৩ নং টেবিলে দেয়া হলো

টেবিল-২৩: রিজার্ভ ফান্ডের স্থিতি (কোটি টাকায়)						
তহবিলের নাম	৩০ জুন/২০০৫	৩০ জুন/২০০৬	৩০ জুন/২০০৭	৩০ জুন/২০০৮	৩০ জুন/২০০৯	৩০ জুন/২০১০
মূলধন তহবিল	১৬৭৫.৮	১৮৫১.৪	১৯৯৫.৮	২১৬৭.৭	২৪১৫.৪	২৬৪৭.৩
সিংকিং তহবিল	১১.৬	১২.৫	১৩.৪	১৪.৫	১৫.৮	১৭.২
রাজস্ব তহবিল	৮২৫.৫	৯৮৪.৬	১১৫৭.৮	১৪০১.৪	১৭২৯.৬	২০৩৩.৫
পেনশন তহবিল	-	-	-	২৫৫.৮	-	৫০.০০
মোট :				৩৮৩৯.৪	৪১৬০.৮	৪৭৪৮.০০

অবচয় সঞ্চিতি, কু ঋণ সঞ্চিতি ও স্বীয় বীমা সঞ্চিতি নামে চবক এর ৩টি সাময়িক হিসাব রয়েছে। এগুলো বিশেষ উদ্দেশ্যে ব্যবহারের নিমিত্ত গঠিত হয়েছে। যেমন: অবচয় সঞ্চিতি স্থায়ী সম্পদ প্রতিস্থাপনে, কু ঋণ অবলোপনে কু ঋণ সঞ্চিতি এবং স্থায়ী সম্পদ প্রতিস্থাপনে স্বীয় বীমা সঞ্চিতি হিসাব (যদি স্থায়ী সম্পদ ক্ষয়প্রাপ্ত হয় বা অস্বাভাবিক কারণে ধ্বংস হয়)।

গত ছয় বছরে উল্লিখিত সাময়িক হিসাবের ব্যালেন্স নিম্নের ২৪ নং টেবিলে প্রদর্শিত হয়েছে।

টেবিল-২৪: সাময়িক হিসাবের (প্রভিশনাল একাউন্ট) স্থিতি (কোটি টাকায়)						
হিসাবের নাম	৩০ জুন/২০০৫	৩০ জুন/২০০৬	৩০ জুন/২০০৭	৩০ জুন/২০০৮	৩০ জুন/২০০৯	৩০ জুন/২০১০
অবচয় সঞ্চিতি হিসাব	১০৫০.৯	১০৯৫.৪	১২২২.৭	১৩৮৭.৫	১৫৯১.৪	১৮২০.১
কু-ঋণ সঞ্চিতি হিসাব	১৫.২	১৭.৪	১৯.৯	২২.৯	২৬.৪	৩০.৪
স্বীয় বীমা সঞ্চিতি হিসাব	৫২.৫	৫৮.২	৬৪.৬	৭২.০	৮১.১	৯১.১
মোট :				১৪৮২.৪	১৬৯৯.৩	১৯৪১.৬

জনতা ব্যাংক ও ওয়ান ব্যাংক চবক এর প্রাপ্য কর, চার্জ এবং রেটস বন্দরের পক্ষে সংগ্রহ করে থাকে। জমাকৃত অর্থ দশলক্ষ টাকা অতিক্রম করলে সোনালী ব্যাংক, চট্টগ্রাম বন্দর শাখায় স্থানান্তরিত হয়ে থাকে। পরবর্তীতে উক্ত অর্থ বিভিন্ন স্থায়ী সঞ্চয়ী হিসাব (এফডি) স্বল্পকালীন স্থায়ী সঞ্চয়ী হিসাব (এসটিডি) এবং চলতি হিসাবে বিভিন্ন জাতীয়করণকৃত বাণিজ্যিক ব্যাংকসমূহে স্থানান্তর করা হয়। CAMELS (Capital Assets Management Equity Liquidity) রেটিং বিবেচনায় A B C ইত্যাদি শ্রেণীকরণকৃত বাণিজ্যিক ব্যাংকসমূহে যাচাইপূর্বক তহবিলের অর্থ বিভিন্ন স্থায়ী আমানত হিসাবে (এফডি) জমা রাখা হয়। সংশ্লিষ্ট ব্যাংকসমূহ চবক নির্দেশনা ও অনুমোদন পাওয়ার পর নির্দিষ্ট সময়ান্তে নগদ বহি ও ব্যাংক হিসাবের মধ্যে রিকনসাইল করে। ৫ বছরের এফডি হিসাবের ব্যালেন্স নিম্নে টেবিল নং-২৫: এ দেখানো হলো।

টেবিল ২৫: ফিক্সড্ ডিপোজিট (এফডি) এর স্থিতি (কোটি টাকায়)					
অর্থ বছর	প্রারম্ভিক ব্যালেন্স	নগদায়ন	নতুন বিনিয়োগ	আইসবি ইসলামী ব্যাংক শেয়ার	সমাপনী স্থিতি
২০০৫-০৬	২০৮৮.৮	৭৮২.৪	৭৮১.০		২০৮৩.৪
২০০৬-০৭	২০৮৩.৪	৫৭০.৪	৮৫০.০		২৩৬৩.০
২০০৭-০৮	২৩৬৩.০	১৫১.২	৬৭০.০	৫.৩	২৮৭৬.৬
২০০৮-০৮	২৮৭৬.৬	১০৪.৮	৬৫০.০		৩৪২১.৮
২০০৮-০৯	৩৪২১.৮	৫১.৬	৬৬০.০		৪০৩০.২

সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবের অর্থ ব্যবহার সংক্রান্ত লিখিত কোন নীতিমালা চবক- এর নেই। বিভিন্ন প্রকল্পে মূলধন ব্যয়ের কিছু অর্থ যেমন ব্যবহার করা হয় তেমনি অবচয় সঞ্চিতি হিসাবের অর্থ স্থায়ী সম্পদ পুনঃ স্থাপন ও সংরক্ষণে স্থানান্তর করা হয়। চবক ইহার তহবিল সংক্রান্ত তথ্যাদি চবক চেয়ারম্যানসহ বোর্ডকে অবহিত করলেও নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে অবহিত করা হয়না।

সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক উভয় হিসাবের অর্থ বছরের পর বছর বৃদ্ধি পাচ্ছে। ৪টি সঞ্চিতি তহবিলে ৪৭৫০ কোটি টাকা এবং ৩টি সাময়িক হিসাবে প্রায় ১৯৫০ কোটি টাকায় দাঁড়িয়েছে।

উল্লিখিত টেবিল নং ২৩ এ বর্ণিত ৪টি রিজার্ভ ফান্ড হিসাবে ৩০ জুন ২০১০ পর্যন্ত ৪৭৪৮ কোটি টাকা এবং বিভিন্ন ব্যাংকে স্থায়ী আমানত হিসাবে ৪০৩০.২ কোটি টাকা জমা আছে। ফলে ৭১৭.৮ কোটি টাকার গরমিল পরিলক্ষিত হয়েছে।

জানা যায়, স্বায়ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান হিসেবে যখন চবকের আত্মপ্রকাশ ঘটে তখন হতে উত্তরাধিকার সূত্রে এ গরমিল প্রাপ্ত। এ গরমিলের বিষয়ে ব্যাখ্যা ও মিলকরণ প্রয়োজন।

চবক-এর জবাব : চবকের বিভিন্ন তহবিলে সঞ্চিত অর্থের যথাযথ ব্যবহার করা হলে বন্দরের দক্ষতা ও আন্তর্জাতিক গ্রহণযোগ্যতা বহুলাংশে বৃদ্ধি পাবে।

নিরীক্ষা মন্তব্য : চবক তহবিলে সঞ্চিত অর্থের যথাযথ ব্যবহারের মাধ্যমে বন্দরের দৈনন্দিন কাজে গতিশীলতা আনয়ন সম্ভব।

সুপারিশমালা :

- চবক কর্তৃক সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবের অর্থ ব্যবহার ও পরিস্থিতি সম্পর্কে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়কে প্রতি বছর অবহিত করা উচিত।
- বন্দরের উন্নয়নমূলক কর্মকান্ডের জন্য ভবিষ্যতের প্রকল্প বাস্তবায়নে উক্ত সঞ্চিতি হিসাবের অর্থ ব্যবহার করা উচিত।

৫.৫.৩ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য : ৫.২: সঞ্চিতি তহবিল (রিজার্ভ ফান্ড) ও সাময়িক (প্রভিশনাল) হিসাবের অর্থ যথাযথভাবে হিসাবভুক্ত করা হয় কিনা?

৫.৫.৪. নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১৫ : সঞ্চিতি (রিজার্ভ) তহবিল হতে অর্জিত সুদ যথাযথভাবে আর্থিক বিবরণীতে দেখানো হয়না। ফলে ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছরের রাজস্ব কর বাবদ সরকারি ক্ষতি ৩৬৭ কোটি টাকা।

চবক অধ্যাদেশ: ৩৫, ২(বি) ধারায় বর্ণিত আছে যে, স্থায়ী আমানতের উপর অর্জিত সুদ রাজস্ব আয় হিসেবে বিবেচিত হবে। চবক উক্ত ধারা অনুসরণ করছে না। চবক অধ্যাদেশের ৩৮ নং ধারা অনুযায়ী আয় ব্যয় বিবরণীতে বিপুল পরিমাণ অর্জিত সুদ প্রদর্শন না করে সরাসরি বিভিন্ন তহবিলে বা ভবিষ্য তহবিলে যোগ করা হয়। আয়-ব্যয় হিসেবে ব্যাপকভাবে সুদ বাবদ অর্জিত আয় কমিয়ে দেখানোর ফলে করযোগ্য আয়ও কমিয়ে দেখানো হয়েছে। যার ফলে সরকারি রাজস্ব ক্ষতি সংঘটিত হয়েছে। ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবে সুদ বাবদ অর্জিত অর্থের পরিমাণ টেবিল নং-২৬ এ প্রদর্শিত হলো :

টেবিল নং-২৬: অর্জিত সুদের বন্টন (কোটি টাকায়)

	২০০৯-১০	২০০৮-০৯	২০০৭-০৮	২০০৬-০৭	২০০৫-০৬
সাময়িক হিসাব	১৫১.২	১৩৫.৬	১০৫.৭	৪৭.০	৮০.০০
রাজস্ব সঞ্চিতি	১৫৫.৩	১২৯.৫	৯৪.৭	৭৪.১	৫৯.৯
মূলধন তহবিল	৬.৭	৬.৪	৫.৯	৩.৮	৩.৭
মোট :	**৩১৩.২**	**২৭১.৫**	**২০৬.৩**	**১৬৪.৯**	**১৪৩.৬**

১০% হারে উৎসে কর কর্তনের পর বিভিন্ন সঞ্চিতি তহবিল ও সাময়িক হিসাবে জমাকৃত অর্জিত সুদ, ৪০% হারে করপোরেট কর এবং সরকারি রাজস্ব ক্ষতি সংক্রান্ত বিগত ২০০৫-০৬ হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত তথ্য নিম্নে টেবিল নং : ২৭ এ দেখানো হলো :

টেবিল নং-২৭ সরকারি রাজস্ব ক্ষতি (কোটি টাকায়)					
অর্থ বছর	১০% উৎসে কর কর্তনের পর জমাকৃত সুদ	১০% উৎসে কর	মোট অর্জিত সুদ	৪০% হারে মোট প্রদেয় রাজস্ব কর	উৎসে কর বাদে কম প্রদত্ত রাজস্ব কর
	১	২	৩ (১+২)	৪ (৩ এর ৪০%)	৫ (৪-২)
২০০৫-২০০৬	৩১৩.২	৩৪.৮	৩৪৮.০	১৩৯.২	১০৪.৪
২০০৬-২০০৭	২৭১.৫	৩০.২	৩০১.৬	১২০.৭	৯০.৫
২০০৭-২০০৮	২০৬.৩	২২.৯	২২৯.২	৯১.৭	৬৮.৮
২০০৮-২০০৮	১৬৪.৯	১৮.৩	১৮৩.২	৭৩.৩	৫৫.০
২০০৮-২০০৯	১৪৩.৬	১৬.০	১৫৯.৬	৬৩.৯	৪৭.৯
মোট :					৩৬৬.৬

প্রতি বছর নৌপরিবহণ মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিয়োগকৃত ২টি নিবন্ধিত হিসাবরক্ষক (চার্টার্ড একাউন্টেন্ট) প্রতিষ্ঠান দ্বারা চবক এর আর্থিক বিবরণী নিরীক্ষা করা ও প্রত্যয়ন করা হয়ে থাকে। কিন্তু সুদ বাবদ অর্জিত আয় আর্থিক বিবরণীতে রাজস্ব আয় হিসেবে বিবেচনা না করা বিষয়ক কোন প্রশ্ন উত্থাপন না করেই সিএ ফার্ম প্রত্যয়ন করেছে।

চবক এর জবাব : এসব তহবিলের স্বতন্ত্র সত্তা আছে এবং দায় হিসেবে আর্থিক বিবৃতিতে তা দেখানো হয়। কর কর্তৃপক্ষ মোট আয়ের সাথে তা অন্তর্ভুক্ত করে আয়কর নির্ধারণ করে থাকে। ফলে সরকারের রাজস্ব ক্ষতি হয়নি।

নিরীক্ষা মন্তব্য : চবক এর ব্যাখ্যার সাথে দ্বিমত আছে। চবক অধ্যাদেশ এর ৩৮ ধারা অনুযায়ী সুদ বাবদ অর্জিত আয়ের সম্পূর্ণ অংশ চবক এর আয় ব্যয় বিবরণীতে বিবেচনা করতে হবে। বিপুল পরিমাণ আয় ব্যয় হিসাব বিবরণীতে কম প্রদর্শন করার ফলে করযোগ্য আয় কম প্রদর্শিত হয়েছে যা সরকারি রাজস্ব ক্ষতি হিসেবে বিবেচিত।

সুপারিশ : হিসাব বিধিমালা ও চবক অধ্যাদেশ অনুযায়ী আর্থিক বিবরণী প্রস্তুত করণ এবং সঠিকভাবে প্রস্তুতকৃত হিসাব বিবরণী অনুযায়ী প্রদেয় আয়কর সরকারকে পরিশোধ করা উচিত।

৫.৬ ইস্যু ৬ : মংলা বন্দর সম্পর্কিত

৫.৬.১ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৬.১: মংলা বন্দরের বিদ্যমান যন্ত্রপাতি ও সুযোগ সুবিধার কতটুকু ব্যবহৃত হচ্ছে এবং এগুলো কম ব্যবহৃত (Underused) হওয়ার কারণসমূহ কি কি?

৫.৬.২. নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১৬: মংলা বন্দরের সুযোগ সুবিধা ও যন্ত্রপাতি ব্যাপক হারে অব্যবহৃত থেকে যাচ্ছে যা ৫০% হতে ৯০% পর্যন্ত বিস্তৃত।

মংলা বন্দরের যন্ত্রপাতি ও সুযোগ ব্যবহারের পরিমাণ সংক্রান্ত কোন রেকর্ড নেই। যখন প্রয়োজন ব্যবহারকারীর অধিযাচন (রিকুইজিশন) পত্রের প্রেক্ষিতে যন্ত্রপাতি সরবরাহ সংক্রান্ত রেজিস্টার সংরক্ষণ করা হয়। উক্ত রেজিস্টার যাচাইয়ান্তে দেখা যায় উহার কলামসমূহ সঠিকভাবে পূরণ করা হয়নি। যন্ত্রপাতি ব্যবহারের সময় উল্লেখ নেই এবং শুন্য কলামসমূহ দায়িত্বপ্রাপ্ত/যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক স্বাক্ষরিত নয়। এতদসংক্রান্ত ঘাটতি বিষয়ে ট্রাফিক ব্যবস্থাপক ও উপ ট্রাফিক ব্যবস্থাপক কেউই সন্তোষজনক জবাব দিতে পারেননি।

টেবিল নং-২৮ এ কতিপয় সূত্র থেকে প্রাপ্ত তথ্যাদির উপর ভিত্তি করে বর্তমানে যন্ত্রপাতি ও সুযোগ সুবিধা ব্যবহার সংক্রান্ত পরিসংখ্যান তুলে ধরা হলো।

টেবিল-২৮: মংলা বন্দরের কার্যক্ষমতা এবং বিগত ৫ বছরে এগুলোর কার্যক্ষমতার গড় ব্যবহার	
জাহাজ হ্যান্ডলিং ক্ষমতা	১০-১৫%
কনটেইনার হ্যান্ডলিং ক্ষমতা	৪০-৫০%
কার্গো/পণ্য হ্যান্ডলিং ক্ষমতা	২৫-৩০%
বার্থিং ক্যাপাসিটি	১২-১৫%
পণ্য হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি	১০% প্রায়
সংরক্ষণাগারের ধারণক্ষমতা	১০-২৫%

মংলা বন্দরের কর্মকর্তাবৃন্দ বন্দর কম ব্যবহৃত হওয়ার কারণসমূহ নিম্নরূপ বর্ণনা করেছেন-

- বন্দরগামী জাহাজসমূহ প্রথমে জেটি থেকে ১৩১ কি.মি. দূরবর্তী ফেয়ারওয়ে বয়ায় অবস্থান করে এবং সেখান থেকে বার্থিং এর জন্য অনুরোধ করে। উক্ত অনুরোধ একবার গৃহীত হলে জেটি থেকে ৮৭ কি.মি. দূরবর্তী হিরণ পয়েন্টের দিকে জাহাজ যাত্রা শুরু করে এবং সেখান থেকে মবক পাইলটেজ সুবিধা প্রদান করে।
- পশুর চ্যানেলের ড্রাফট ৩ থেকে ২৬ মিটার পর্যন্ত বিস্তৃত। ৮.৫০ কি.মি. বা তদুর্ধ ড্রাফট সম্পন্ন জাহাজ ১৩ কি.মি. দূরবর্তী হারবার চ্যানেলের বাইরে থেকে পণ্য উঠানামা করতে হয়- জেটিতে আনা সম্ভব হয় না। ৬.৫০ মিটার ড্রাফটের জাহাজগুলো কেবল জেটিতে আসতে পারে।
- স্বল্প ড্রাফটের কারণে পণ্য পরিবহনে নিয়োজিত জাহাজের পূর্ণ ক্ষমতা ব্যবহার করা সম্ভব নয়। ফলে আংশিক ভরা জাহাজে জাহাজ মালিক/প্রতিনিধি পণ্য আনয়ন করায় বেশি খরচ পড়ে ।
- বর্তমানে বন্দরের ৮ ও ৯ নং জেটি ব্যবহৃত হচ্ছে। ৫, ৬ ও ৭ নং জেটি অকার্যকর অবস্থায় রয়েছে, কারণ ঐসব জেটিতে ড্রাফ্‌ট মাত্র ৩ থেকে ৪ মিটার।

মংলা বন্দরের ৫টির মধ্যে ৩ টি জেটি স্বল্প ড্রাফ্‌ট (৩ থেকে ৫ মিটার মাত্র) এর কারণে অব্যবহৃত (বামে) এবং কন্টেইনার ইয়ার্ড আংশিকভাবে ব্যবহৃত (ডানে)

- দ্রুত পলিবাহিত চ্যানেল মবক রক্ষণাবেক্ষণ করতে পারে না; কারণ মবক এর নিজস্ব কোন ড্রেজার নেই। দীর্ঘদিন যাবৎ জেটি এলাকায় ড্রেজিং এর কাজ করা হচ্ছেনা।
- মবক এর বিদ্যমান ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি ও ক্রাফটসমূহ অতিশয় পুরাতন। পাইলটেজ সেবা, হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভে, ফায়ার ফাইটিং এবং পশুর চ্যানেলের বিভিন্ন পয়েন্টে বয়া স্থাপনের মাধ্যমে জাহাজসমূহ যাতে দক্ষতার সাথে ও নির্বিঘ্নে চলাচল করতে পারে সেই পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। মবক-এর যন্ত্রপাতি সমূহের একটা বিরাট অংশ ভাল কার্যক্ষম অবস্থায় নেই। ঐসব যন্ত্রপাতি দিয়ে পূর্ণ কার্যক্ষমতায় ব্যবহার করতে গেলে দুর্ঘটনার ঝুঁকির সম্মুখীন হতে হবে।
- গড়ে একটি জাহাজের জেটিতে/বার্থে অবস্থানকাল ২.৯৪ দিন, বহিঃনোঙ্গরে ৯.৩৯ দিন, মুরিং বয়ায় ১১.২ দিন এবং প্রাইভেট জেটিতে ২.১ দিন । মোটের উপর একটি জাহাজের বার্থে অবস্থানকাল গড়ে ৬.৪১ দিন। বন্দরের রেজিস্টার অনুযায়ী বিভিন্ন পয়েন্টে জাহাজের সর্বোচ্চ ও সর্বনিম্ন অবস্থানকাল :
    - জেটিতে সর্বনিম্ন ২ দিন ও সর্বোচ্চ ৩ দিন,
    - মুরিং বয়া ও বহিঃ নোঙ্গরে কমপক্ষে ৪ দিন ও সর্বোচ্চ ৩৬ দিন
    - প্রাইভেট জেটিতে সর্বনিম্ন ১দিন ও সর্বোচ্চ ২দিন ।
- সেবাখাতে ক্রয় বিলম্বের কারণে যন্ত্রপাতির সংরক্ষণ ব্যয় ক্রমাগত বৃদ্ধি পাচ্ছে। অদক্ষতা এবং সঠিক পরিকল্পনার অভাবে একটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প সম্পন্ন করতে ব্যর্থ হয়েছে।

৫.৬.৩ নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ৬.২: ভারত, নেপাল ও ভুটান এর সাথে পণ্য পরিবহন করার জন্য মংলা বন্দর উন্নয়নে সরকারের কী পরিকল্পনা রয়েছে এবং উক্ত পরিকল্পনা বাস্তবায়নে কতটুকু অগ্রগতি সাধিত হয়েছে?

৫.৬.৪ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ ১৭: বন্দরের অবকাঠামো ও যন্ত্রপাতি উন্নয়নে সরকারের পরিকল্পনা রয়েছে।

মংলা বন্দর উন্নয়নকল্পে অবকাঠামোগত ও যন্ত্রপাতি উন্নয়নে সরকার কর্তৃক কয়েকটি প্রকল্প হাতে নেয়া হয়েছে।

নিম্নে গৃহীত প্রকল্প বা বিবেচনাধীন প্রকল্পের তালিকা প্রদত্ত হলো-

- **খাদ্য জেটি ও সাইলো নির্মাণ :** প্রতি বছর বিপুল পরিমাণ আমদানিকৃত খাদ্যসামগ্রী মংলা বন্দর দিয়ে অপরাপর অঞ্চলে (পশ্চাৎদেশে) প্রেরণ করা হয়। এ জন্য পৃথক খাদ্য জেটি ও সাইলো নির্মাণ করা প্রয়োজন। এ উপলক্ষ্যে খাদ্য বিভাগ বন্দরের আশেপাশে জয়মনিরগোলে একটি খাদ্যশস্যের জন্য সাইলো নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে।
- **পানগাঁও ও খানপুরে অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল নির্মাণ :** আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের ৭০% এর বেশি কার্গো নারায়ণগঞ্জ ও ঢাকা উৎপত্তি হয়। সমুদ্র বন্দরে এ সব কার্গো পরিবহনে বিআইডব্লিউটিসি খানপুর, নারায়ণগঞ্জে ৬০,০০০ টি.ই.ইউ ক্ষমতা সম্পন্ন এবং পানগাও, ঢাকায় প্রতি বছর ২০,০০০ টিইইউ ক্ষমতা সম্পন্ন অভ্যন্তরীণ কনটেইনার টার্মিনাল স্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে।
- **মংলা-খুলনা রেল সংযোগ স্থাপন :** ঢাকা হতে চট্টগ্রাম বন্দরকে অগ্রাধিকার দেওয়ার কারণ ঢাকা-মংলা যোগাযোগের জন্য ভাল সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নেই। এছাড়া মংলা বন্দর হতে পাশ্চাৎভূমিতে রেল সংযোগ না থাকায় দ্রুত কার্গো পরিবহন সম্ভব নয়। সরকার মংলা- ঢাকা যোগাযোগের জন্য পদ্মা সেতুর উপর দিয়ে ৫৩ কিঃমিঃ রেল সংযোগ অনুমোদন দিয়েছে যেখান দিয়ে ভারত, নেপাল ও ভূটানে পণ্য পরিবহন করা যায়।
- **খানজাহান আলী বিমান বন্দর স্থাপন :** মংলা হতে ২১ কি.মি. দূরে খুলনা হয়ে পণ্য পরিবহনে ফেইলাহাটে খানজাহান আলী বিমান বন্দর স্থাপনের পরিকল্পনা রয়েছে।
- **মংলা বন্দরের জন্য একটি সাকশান ড্রেজার, পাইলট ও ডেসপাচ বোট সংগ্রহ :** প্রতিনিয়ত বন্দরের ড্রেজিং কার্যক্রম পরিচালনায় ১টি পাইলট বোট, ১টি পাইলট ডেসপাজ বোট ও ১টি সাকসন খনন ড্রেজার ক্রয় পরিকল্পনা ১৩-০৪-২০১০ তারিখে অনুমোদন লাভ করে যা ২০১০ হতে ২০১৩ পর্যন্ত সময়ে সমাপ্তকরণের পরিকল্পনা রয়েছে।

- **মংলা ইপিজেড কার্যক্রম ত্বরান্বিতকরণ :** মংলা বন্দর রপ্তানি প্রক্রিয়াজাত অঞ্চলের জন্য ৪৬০ একর জায়গা চিহ্নিত করা হয়েছে। তন্মধ্যে ২৫৫.৪১ একর জায়গা ইতোমধ্যেই হস্তান্তরিত হয়েছে যার উপর তেরটি শিল্প স্থাপিত হয়েছে, ৫টি শিল্প প্রতিষ্ঠান স্থাপনের অপেক্ষায় আছে।

- **কার্গো হ্যান্ডলিং যন্ত্রপাতি সংগ্রহ:** ২২৯.৭০ মিলিয়ন টাকা ব্যয়ে ২টি স্ট্রাডল ক্যারিয়ার, ৬টি ট্রাক্টর এবং ২টি কনটেইনার ট্রেইলসর উক্ত প্রকল্পের অধীনে কেনা হয়েছে।

- **মংলা বন্দরের নেভিগেশনাল এইডস্ :** মংলা বন্দরে নিরাপদে দিবা-রাত্রি জাহাজ চলাচলের জন্য এর চ্যানেলে ২৩ কোটি টাকা ব্যয়ে ৬২টি বয়া, ২টি বিকনস, ৬টি আলোক বর্তিকা ও এ্যাংকরসহ আলোক টাওয়ার ক্রয় ও স্থাপন করা হবে। উক্ত প্রকল্প বাস্তবায়নের কার্যাদেশ প্রদানে অনেক বিলম্বিত হয়েছে। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ ত্বরান্বিত করা প্রয়োজন।

- **মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের আউটার বারে ড্রেজিং :** মংলা বন্দরে ৯মিটার ড্রাফটের জাহাজ হ্যান্ডলিং সুবিধাসহ বন্দরে প্রবেশ করার জন্য পশুর চ্যানেলের আউটার বারে জমাকৃত ৩.২ মিলিয়ন ঘন মিটার পলি অপসারণের মাধ্যমে গভীরতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ৫৮.৪৬ কোটি টাকা ব্যয়ে উক্ত প্রকল্প হাতে নেয়া হয়েছে। উক্ত প্রকল্প ২৭-৯-২০০৬ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বিভিন্ন কারণে উক্ত প্রকল্প বাস্তবায়নে অনেক বিলম্ব হয়েছে। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ ত্বরান্বিত করা প্রয়োজন ।

- **মংলা বন্দরের পশুর চ্যানেলের হারবার এলাকায় ড্রেজিং :** মংলা বন্দরের নাব্যতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ১০০ কোটি টাকা ব্যয়ে পশুর চ্যানেলের হারবার এলাকায় বিভিন্ন স্থানে ৪.১৯৬ মিলিয়ন ঘন মিটার খনন প্রকল্পটি গত ৩০-০৩-২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ ত্বরান্বিত করা প্রয়োজন।

- **পশুর চ্যানেল হতে ডুবন্ত রেক/জাহাজ অপসারণ :** পশুর চ্যানেল হতে রেক অপসারণ প্রকল্প অর্ন্তভুক্ত করে মবক একটি প্রস্তাবনা তৈরি করেছে। পশুর চ্যানেলের বিভিন্ন স্থানে প্রায় ১৮টি জাহাজ ডুবন্ত অবস্থায় রয়েছে । এসব ডুবন্ত জাহাজ পশুর চ্যানেলের স্বাভাবিক পানির প্রবাহ বাধাগ্রস্থ করছে এবং চ্যানেলে পলি জমা ত্বরান্বিত করছে। মবক বিভিন্ন সময়ে রেক অপসারণের জন্য বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে। ঐ সব রেকের উপরি অংশ সরানো সম্ভব হলেও নিম্নাংশ এখনও আগের অবস্থায় চ্যানেলে রয়ে গেছে। পশুর চ্যানেলের নাব্যতা বজায় রাখতে হলে ঐ সব রেক সরানো প্রয়োজন।

৬. উপসংহার

সার্বিকভাবে অডিটের মন্তব্য এই যে, শ্রমিক ইস্যু, দক্ষ জনশক্তির স্বল্পতা ও বিশেষায়িত যন্ত্রপাতির স্বল্পতা ব্যাপকভাবে চট্টগ্রাম বন্দর পরিচালনা কার্যক্রমে বিরূপ প্রভাব ফেলছে। এ তথ্য নতুন না হলেও এ সব বিষয়ে সরকার, চবক ও অন্যান্য স্টেক হোল্ডারগণ অবহিত এবং দীর্ঘদিন যাবৎ মিডিয়া ও দাতা সংস্থা কর্তৃক বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং এ সংক্রান্ত প্রতিবেদন প্রকাশিত হয়েছে। এ সব ইস্যুর সমাধানকল্পে সেরকম কোন কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়নি। উল্লিখিত বিষয়ে চবক এর কার্যক্রম গ্রহণ আবশ্যক এবং অভ্যন্তরীণ পরিবীক্ষণ ও তদারকি ব্যবস্থায় সুনির্দিষ্ট প্রয়োজনীয় পরিবর্তন আনয়নের মাধ্যমে এর সমাধান করা যায়। চট্টগ্রাম বন্দরে ব্যবস্থাপনা ও পরিচালনায় উন্নয়নের যথেষ্ট সুযোগ ও ক্ষেত্র রয়েছে। চবক এর নিয়ন্ত্রণ বহির্ভূত বিষয়গুলো সংস্কার এর ক্ষেত্রে উচ্চ পর্যায়ের প্রশাসনিক হস্তক্ষেপ প্রয়োজন, বিশেষতঃ নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়, জ্বনপ্রশাসন মন্ত্রণালয় ও শুল্ক কর্তৃপক্ষসহ সংশ্লিষ্ট সকলের সমন্বিত প্রয়াস প্রয়োজন।

দীর্ঘকাল যাবৎ মংলা বন্দর বৃহৎ পরিসরে নিস্ক্রিয় থাকায় এর সেবার চাহিদা হ্রাস পাচ্ছে। বন্দরের অবস্থান, দীর্ঘ নৌ চ্যানেল, পলিবাহিত সমস্যা ও পশ্চাৎভূমির সাথে সংযোগের অভাবে এ বন্দর তেমন কার্যকর নয়।

ভারত, নেপাল ও ভুটানের পণ্য ট্রানশিপমেন্টের আওতায় বাংলাদেশের মধ্য দিয়ে চলাচল শুরু হলে চট্টগ্রাম ও মংলা উভয় বন্দরের কর্মকান্ডের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়বে। তবে এ সুযোগ ভোগ করতে হলে বন্দর কর্তৃপক্ষের অভ্যন্তরীণ পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়নসহ যন্ত্রপাতি ও সুযোগ সুবিধার আধুনিকায়ন করা প্রয়োজন।

স্বাক্ষরিত

মোঃ মাহতাব উদ্দিন
মহাপরিচালক
স্থানীয় ও রাজস্ব অডিট অধিদপ্তর

তারিখ: ০৩/০১/১৪২২ বঙ্গাব্দ
১৬/০৪/২০১৫ খ্রিস্টাব্দ

বাঃসঃমুঃ-২০১৪-১৫/৪১৭০কম/এ-৭৫০ বই, ২০১৫।