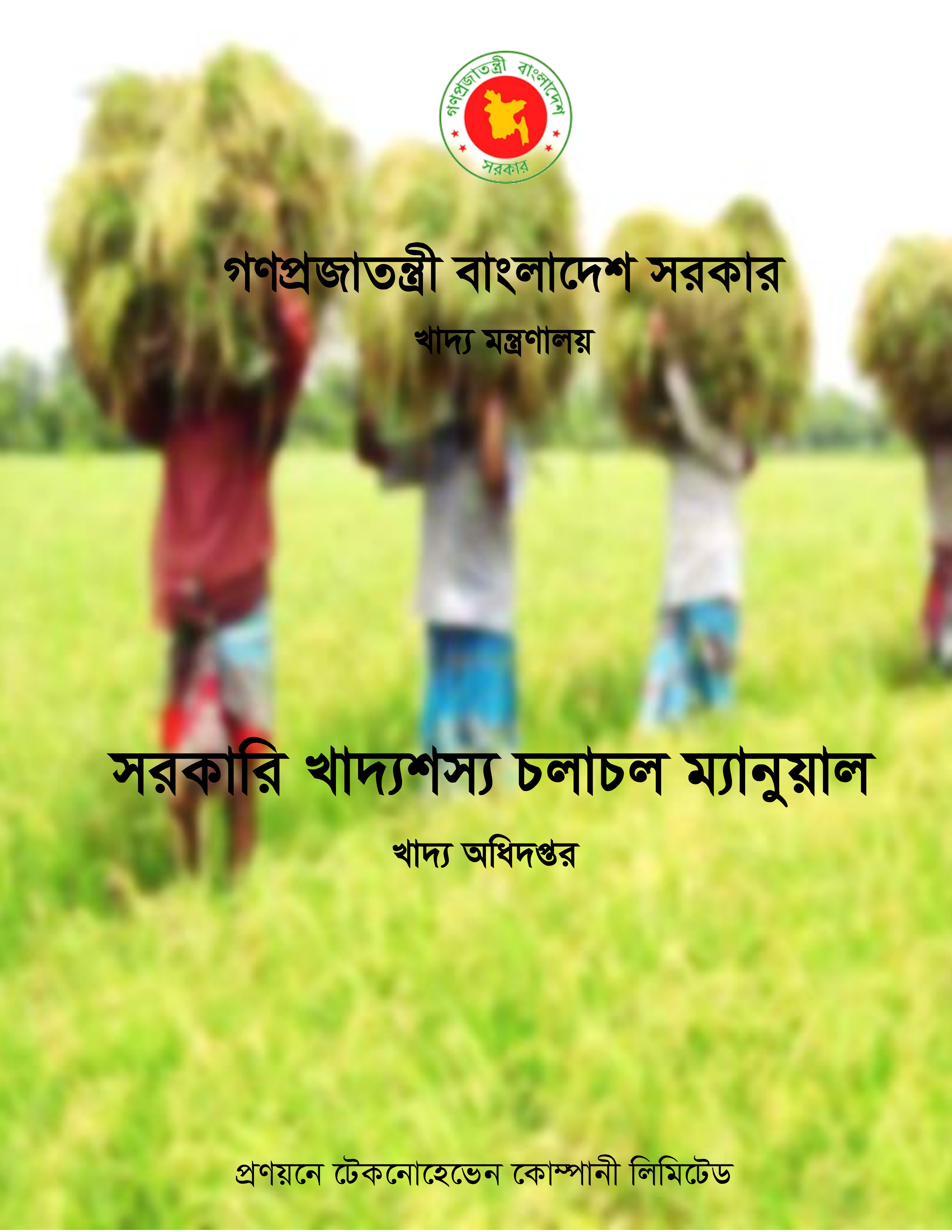


গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

খাদ্য মন্ত্রণালয়

সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল ম্যানুয়াল

খাদ্য অধিদপ্তর

প্রণয়নে টেকনোহেভেন কোম্পানী লিমিটেড

সূচিপত্র

অধ্যায় ১ .... ৫

ভূমিকা ৫

অধ্যায় ২ .... ৭

২.১ সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা ৭

২.২ অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত খাদ্যশস্য ৭

২.৩ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য ৯

২.৩.১ খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়নে বিবেচ্য বিষয়াদি ৯

২.৪.১ জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক ৯

২.৪.২ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক ১০

২.৪.৩ পরিচালক সরবরাহ, বিতরণ ও বিপণন বিভাগ (সববি) ১০

২.৪.৪ সংগ্রহ বিভাগ ১০

২.৪.৫ হিসাব ও অর্থ বিভাগ ১০

২.৪.৬ চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগ ১০

অধ্যায় ৩ .... ১২

৩.১ চলাচলসূচি প্রণয়ন কর্তৃপক্ষ ১২

৩.২ চলাচলসূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষের জন্য জরুরি বিবেচ্য বিষয়াদি ১২

৩.২.১ দ্বীপাঞ্চলের এলএসডি ১২

৩.২.২ পাহাড়ি এলাকার এলএসডি ১২

৩.২.৩ বন্যাপ্রবণ এলাকার এলএসডি/সিএসডি ১২

৩.২.৪ হাওড় এলাকার এলএসডি ১৩

৩.২.৫ পরিচালক, চসসা বিভাগ কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন ১৩

৩.২.৬ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক (আখানি) কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন ১৩

৩.২.৭ জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক (জেখানি) কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন ১৪

৩.২.৮ প্রেরকের (এলএসডি, সিএসডি, সাইলো) কার্যাবলি (Functions) ১৫

৩.২.৯ প্রেরকের উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের (উখানি) কার্যাবলি (Functions) ১৬

৩.২.১০ প্রেরক আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি ১৬

৩.২.১১ প্রাপকের (এলএসডি, সিএসডি, সাইলো) কার্যাবলি (Functions) ১৭

৩.২.১২ প্রাপক উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি (Functions) ১৭

৩.২.১৩ প্রাপক জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি (Functions) ১৮

অধ্যায় ৪ .... ১৯

৪.১ পরিবহণ ঠিকাদারের কার্যাবলি (Functions) ১৯

৪.১.১ খাদ্যশস্য যানবাহনে গ্রহণকালে ১৯

৪.১.২ খাদ্যশস্য প্রাপককে প্রদানকালে ১৯

৪.২ শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদার/শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারের কার্যাবলি (Functions) ২০

অধ্যায় ৫ .... ২১

৫.১ সড়ক, রেল ও নৌপথে খাদ্যশস্য প্রেরণ ও প্রাপ্তি ২১

৫.১.১ সড়ক পথে সরকারি খাদ্যশস্য পরিবহণ প্রেরণ চলাচলসূচি জারি, প্রেরণ ও যাচাই ২১

৫.১.২ পরিবহণ ঠিকাদার, ট্রাক চালক ও ট্রাকের কাগজপত্র যাচাই ২১

৫.১.৩ স্থাপনকৃত যানবাহন/ট্রাক/ লরির অবস্থা যাচাই ২১

৫.১.৪ ওজন যন্ত্রের যথার্থতা যাচাই ২১

৫.১.৫ প্রাপ্তি ২৩

৫.১ নৌপথে সরকারি খাদ্যশস্য প্রেরণ ও প্রাপ্তি ২৩

৫.২.১ প্রেরণ ২৩

৫.২.২ প্রাপ্তি ২৫

৫.৩ রেলপথে খাদ্যশস্য পরিবহণ ২৫

৫.৩.১ প্রেরণ ২৫

৫.৩.২ প্রাপ্তি ২৭

অধ্যায় ৬ ..... ২৯

৬.১ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য বন্দরে খালাস ও প্রেরণসংক্রান্ত ২৯

৬.২ সমুদ্র বন্দরের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি ৩০

৬.২.১ চট্রগ্রাম বন্দর..... ৩০

৬.২.২ মোংলা বন্দর..... ৩০

৬.২.৩ মোংলা বন্দরের অন্যান্য খালাস পয়েন্টস ৩১

৬.২.৪ স্থল বন্দর ৩২

অধ্যায় ৭ ..... ৩৪

৭.১ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক শর্তাদি বা ইনকোটার্মস (ইন্টারন্যাশনাল কমার্শিয়াল টার্মস)..... ৩৪

৭.২ খাদ্যশস্য আমদানি ৩৪

৭.২.১ টাইপ অব কার্গো শিপ (মালবাহী জাহাজের প্রকার) ৩৪

৭.২.২ অভ্যন্তরীণ নৌযানের প্রকার ৩৫

৭.৩ জাহাজ ভাড়া সংক্রান্ত শর্তাদি ও টার্মস..... ৩৫

৭.৩.১ জাহাজি শর্তাদি/টার্মস..... ৩৫

৭.৩.২ জাহাজ চার্টার করার বিবেচ্য বিষয়াবলি..... ৩৬

অধ্যায় ৮ ..... ৩৯

৮.১ ঢালাগম বস্তাবন্দি করে খালাস করার কৌশল ৩৯

৮.২ ড্রাম ও বস্তাবন্দি কার্গো খালাস..... ৩৯

৮.৩ কনটেইনারাইজেশন ৪০

৮.৪ বিভিন্ন ব্যয়..... ৪০

৮.৫ বন্দর ও কাস্টমস প্রদেয় চার্জ..... ৪০

৮.৬ বিভিন্ন সনদ..... ৪১

অধ্যায় ৯ ..... ৪২

৯.১ লাইটারেজ..... ৪২

অধ্যায় ১০..... ৪৫

১০.১ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য খালাসের লক্ষ্যে জাহাজি দলিলাদি ৪৫

১০.১.১ পরিচালক চসসা কার্যাবলি ৪৫

১০.১.২ পরিচালক সংগ্রহের কার্যাবলি..... ৪৫

১০.১.৩ শিপিং এজেন্টের কার্যাবলি ৪৬

১০.১.৪ লাইটানিং এজেন্ট..... ৪৬

১০.১.৪ সাহায্য/ অনুদানে আগত কার্গোর ক্ষেত্রে..... ৪৬

অধ্যায় ১১ ..... ৪৭

১১.১ বার্থিং কমিটি, চট্রগ্রাম ও মোংলা বন্দর..... ৪৭

১১.২ আইজিএম এবং এনওআর ৪৭

অধ্যায় ১২..... ৪৮

১২.১ চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক, চট্রগ্রাম এর কার্যাবলি (Functions) ৪৮

১২.২ সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ, চট্রগ্রাম বন্দরের কার্যাবলি (Functions)..... ৪৮

অধ্যায় ১৩..... ৪৯

১৩.১ জাহাজ খালাস পদ্ধতি ধাপসমূহ..... ৪৯

১৩.১.১ ব/ই তৈরি ও পাশ করানো ৪৯

১৩.১.২ বি/ই তৈরি করার জন্য জাহাজি দলিলাদি..... ৪৯

১৩.২ কন্টেইনার হতে পণ্য খালাসের পর্যায়ক্রমিক ধাপসমূহ..... ৫০

১৩.২.১ কন্টেইনার হতে ডেলিভারি নেওয়ার পূর্ব দিনের কাজসমূহ..... ৫০

১৩.২.২ কন্টেইনার হতে ডেলিভারি নেওয়ার দিনের কাজসমূহ..... ৫১

১৩.৩ জাহাজ হতে পণ্য খালাসের পর্যায়ক্রমিক ধাপসমূহ চট্রগ্রাম বন্দর ৫৪

অধ্যায় ১৪..... ৫৫

১৪.১ শিফ্‌ট ইনচার্জ খাদ্য পরিদর্শক/সহকারী নিয়ন্ত্রক চলাচল ও সংরক্ষণের কার্যাবলি (Functions)..... ৫৫

১৪.২ বন্দরে জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচ সংক্রান্ত কাজে উপ-খাদ্য পরিদর্শক ও সহকারী উপ-খাদ্য পরিদর্শকদের কার্যাবলি............৫৫
১৪.২.১ উপ-খাদ্য পরিদর্শকের কার্যাবলি............৫৫
১৪.২.২ সহকারী উপ-খাদ্য পরিদর্শকদের কার্যাবলি............৫৬
১৪.২.৩ চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক, খুলনার কার্যাবলি (Functions)............৫৭
১৪.২.৪ সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ, মোংলা বন্দরের কার্যাবলি (Functions)............৫৭
অধ্যায় ১৫............৫৮
১৫.১ সাইলোতে জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচ............৫৮
১৫.২ চট্রগ্রাম সাইলো হতে গম প্রেরণ (Dispatch)............৫৯
অধ্যায় ১৬............৬০
১৬.১ খাদ্য অধিদপ্তরাধীন বিভিন্ন ধরনের পরিবহণ ঠিকাদার............৬০
১৬.২ রেল পরিবহণ ঠিকাদার............৬০
১৬.২.১ রেল রুট বা রেলপথ............৬০
১৬.৩ সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার............৬২
১৬.৪ নৌপরিবহণ ঠিকাদার............৬৪
১৬.৪.১ বাল্ক পরিবহণ............৬৪
১৬.৪.২ বস্তাবন্দি পরিবহণ............৬৪
১৬.৫ প্রাইভেট মেজর কেরিয়ার (পিএমসি) খুলনা............৬৪
১৬.৫.১ ডিবিসিসি (খুলনা-বরিশাল)............৬৫
১৬.৫.২ ডিবিসিসি ঢাকা............৬৫
অধ্যায় ১৭............৬৭
১৭.১ স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ (Least Cost Route)............৬৭
অধ্যায় ১৮............৬৯
১৮.১ পথ খাতে খাদ্যশস্যের পরিমাণ নিরূপণ............৬৯
১৮.২ খাদ্যশস্যের পথখাতে হিসাব নিরূপণের জন্য প্রণীত ছকসমূহ (Tools)............৭১
১৮.৩ পথখাতে খাদ্যশস্যর হিসাব নিরূপণ পদ্ধতি............৭১
১৮.৩.১ ছক ‘খ’............৭৩

অধ্যায় ১

ভূমিকা

খাদ্য মন্ত্রণালয়ের অন্তর্ভুক্ত খাদ্য বিভাগ একটি গুরুত্বপূর্ণ বিভাগ। ১৯৪৩ খ্রিষ্টাব্দে সৃষ্ট সিভিল সাপ্লাইজ ডিপার্টমেন্টের উত্তরাধিকার আজকের এ খাদ্য অধিদপ্তর। দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধ চলাকালীন অবিভক্ত বাংলায় দুর্ভিক্ষ মোকাবিলায় খাদ্য সরবরাহ নিশ্চিত করতে এ বিভাগের সৃষ্টি। রেশনকেন্দ্রিক খাদ্য ব্যবস্থাপনার বৃত্ত থেকে বেরিয়ে এসে জনগণের খাদ্য নিরাপত্তাকে অগ্রাধিকার দিয়ে এ বিভাগ কাজ করছে। সরকারি খাদ্যশস্য সরবরাহ ব্যবস্থাপনার বর্তমান পদ্ধতি বিগত কয়েক দশক ধরে পরিচালিত হচ্ছে; কিন্তু প্রযুক্তির উন্নয়ন ও বর্তমান সরকারের অনুসৃত ডিজিটাল বাংলাদেশের আলোকে এর কর্মদক্ষতা বৃদ্ধিসহ ডিজিটাল প্রযুক্তি ব্যবহার করে পরিবহণ ও লজিস্টিক সার্ভিসকে আরও উন্নত করা সম্ভব। এক্ষেত্রে মুভমেন্ট প্রোগ্রামিং সফটওয়্যার তৈরির মাধ্যমে দর, দূরত্ব ও পরিবহণ মাধ্যম বিবেচনায় নিয়ে লিস্ট কস্ট রুট নির্বাচন করে খাদ্যশস্য চলাচলে সর্বোচ্চ কর্মক্ষমতা প্রয়োগ করতে পারে। এ ছাড়া, পথখাতে থাকা খাদ্যশস্যের পরিমাণ তাৎক্ষণিকভাবে নির্ধারণে সক্ষম হবে।

সমীক্ষা/ প্রকল্পটি সরকারি খাদ্যশস্য পরিবহণের সঙ্গে সম্পর্কিত, যা খাদ্য অধিদপ্তরের কর্ম উন্নয়নের জন্য সহায়ক ভূমিকা হিসাবে কাজ করবে। সরকারের রুলস অব বিজনেস ১৯৯৬-এর সঙ্গে জড়িত, যা পরবর্তীকালে ২০০৯ খ্রিষ্টাব্দে হাল নাগাদ করা হয়েছে। এই প্রক্রিয়াটি যুগোপযোগী করার দায়িত্ব খাদ্য অধিদপ্তরের চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগের। চলাচল প্রক্রিয়াটি পাবলিক ফুড ডিস্ট্রিবিউশন ও খাদ্যশস্য সংগ্রহের অগ্রদূত হিসাবে বিবেচিত। খাদ্যশস্য চলাচলের অপারেশন প্রক্রিয়াটি জেলা, বিভাগ ও কেন্দ্রীয়ভাবে যার যার অধিক্ষেত্রে পরিচালিত হয়ে থাকে। খাদ্য অধিদপ্তর অভ্যন্তরীণভাবে ধান, চাল ও গম সংগ্রহ ও বিদেশ হতে প্রয়োজনে চাল ও গম আমদানি করে। এই খাদ্যশস্যসমূহ স্থলপথ, নৌপথ ও রেলপথে জেলা, বিভাগ ও কেন্দ্রীয়ভাবে নিয়োজিত বিভিন্ন ধরনের পরিবহণ ঠিকাদারের মাধ্যমে পরিবাহিত হয়। বর্তমানে ৬৩৪টি এলএসডি, ১২ সিএসডি এবং ৫টি সাইলো খাদ্যশস্য মজুতের জন্য ব্যবহৃত হয়। খাদ্যশস্য সংগ্রহের জন্য এ খাদ্য ডিপোগুলোতে মোট ১.৯ মিলিয়ন মেট্রিক টন খাদ্যশস্য মজুত রাখার ব্যবস্থা আছে। স্থলপথ, নৌপথ ও রেলপথে মোট ৩.৮ লাখ রুটের মাধ্যমে সারা দেশের খাদ্য ডিপোসমূহ এবং সমুদ্র বন্দরগুলো সংযুক্ত রয়েছে।

খাদ্য অধিদপ্তর অভ্যন্তরীণ খাদ্যশস্য সংগ্রহ কর্মসূচির আওতায় আমন ও বোরো মৌসুমে বাৎসরিক ১৫ থেকে ২০ লাখ মে. টন খাদ্যশস্য ক্রয় করে। এ ছাড়া প্রয়োজনে বিদেশ হতে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরের মাধ্যমে চাল ও গম আমদানি ও খালাস করে। বৃটিশ আমলে (১৯৪৩-১৯৪৭) খাদ্যশস্য (চাল ও গম) সাধারণত রেল ও নৌপথে উড়িষ্যা, পাঞ্জাব এবং উত্তর প্রদেশ হতে বাংলাতে পরিবাহিত হতো। সড়ক পথে পরিবহণের কোনো রেকর্ড পাওয়া যায় না। রেলপথে, 'রেলওয়ে ক্যারিজ অ্যাক্ট ১৮৯০'-এর আওতায় 'ওনার্স রিস্ক' শর্তে খাদ্যশস্য পরিবাহিত হতো। পাকিস্তান আমলে (১৯৪৭-১৯৭০) রেলপথে 'রেলওয়ে ক্যারিজ অ্যাক্ট'-এর 'ওনার্স রিস্ক' শর্তে খাদ্যশস্য পরিবাহিত হতো। এ ছাড়া সড়ক ও নৌপথে খাদ্যশস্য পরিবাহিত হতো। বর্তমানে খাদ্যশস্য সড়ক, নৌ ও রেলপথে পরিবহণ হয়ে আসছে। অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত খাদ্যশস্য উদ্‌বৃত্ত অঞ্চল হতে ঘাটতি অঞ্চলে নিয়মিত প্রেরণ করা হয়ে থাকে। অনুরূপভাবে, আমদানিকৃত চাল ও গম জাহাজ হতে খালাস করে বন্দর নিকটবর্তী বিভিন্ন ডিপোতে প্রেরণ করা হয়। সরকারি খাদ্যশস্য সরবরাহ ব্যবস্থাপনা এর বাস্তবায়ন নির্ভর করে মুভমেন্ট অপারেশনের সফলতার উপর। ২০০৮ খ্রিষ্টাব্দে প্রণীত চলাচল নীতিমালার আলোকে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক, আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক, সিএমএস ও পরিচালক (চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো) স্বল্পব্যয়ে পথ ও পরিবহণকে ভিত্তি ধরে মুভমেন্ট প্রোগ্রামের রূপরেখা তৈরি করে থাকেন। চলাচল

নীতিমালায় স্বল্পব্যয়ে পথ নির্ধারণ এবং মুভমেন্ট প্রোগ্রামিং সফটওয়্যারের জন্য সুপারিশ করেছে, অধিকন্তু ক্রস মুভমেন্ট ও উলটা পথে চলাচলকে নিষেধ করা হয়েছে।

এ সমীক্ষাটির উদ্দেশ্য হলো সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল ম্যানুয়াল প্রণয়ন, স্বল্পব্যয়ে পরিবহণ মাধ্যম বিবেচনায় Movement Programming Software প্রণয়ন, বিদ্যমান গুদাম ও পরিবহণ ঘাটতি পুনঃনিরীক্ষাকরণ। এ লক্ষ্যে মোট ৩১টি এলএসডি/ সিএসডি ও সাইলোতে নমুনা জরিপ চালানো হয়েছে। এ জরিপের জন্য জলবায়ু, ভূ-সংস্থান, সমুদ্রতীরবর্তী এলাকা, পাহাড়ি এলাকা, বরেন্দ্র এলাকা, উচ্চতা, খাদ্যশস্য উদ্‌বৃত্ত ও ঘাটতি এলাকা বেছে নেওয়া হয়েছে।

খাদ্যশস্য চলাচল ম্যানুয়াল কখনো খাদ্য বিভাগে ছিল না, এই প্রথম চলাচল ম্যানুয়ালটি প্রণীত হলো। সুদীর্ঘ কালের অভিজ্ঞতা, বিভিন্ন সময়ে জারিকৃত সরকারি আদেশ, নীতিমালা, সার্কুলার, বিধি-বিধান ইত্যাদি বিবেচনা করে ম্যানুয়ালটি প্রণয়ন করা হয়েছে। ম্যানুয়ালটি খাদ্য বিভাগের কর্মকর্তা ও প্রতিটি স্তরের জনবলের জন্য অত্যন্ত সহায়ক হবে এবং এর যথাযথ অনুসরণে সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল কার্যক্রমে গুণগত পরিবর্তন আনবে।

অধ্যায় ২

২.১ সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা

খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা, ২০০৮-এর অনুসরণে খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা করতে হবে। নীতিমালার ২.১ ধারায় উলেখ রয়েছে 'সরকারি খাতে সংগৃহীত ও আমদানিকৃত খাদ্যশস্য প্রয়োজনের নিরিখে স্বল্পব্যয়ে যথাসম্ভব যথাযথ পরিমাণ, যথাযথ সময় ও যথাযথ স্থানে সংরক্ষণের জন্য নিরাপদ স্থানান্তর করা'।

৩.১ ধারায় পরিকল্পনা প্রণয়নের উদ্দেশ্য বর্ণিত হয়েছে, 'বোরো আমন ও গম সংগ্রহ মৌসুম শুরুর প্রাক্কালে লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের উদ্দেশ্যে সরকারি খাদ্য গুদামসমূহে ধারণক্ষমতার অতিরিক্ত খাদ্যশস্য স্থানান্তর ও ঘাটতি অঞ্চলের গুদামে প্রেরণের পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে'।

অভ্যন্তরীণভাবে সংগ্রহ খাদ্যশস্য স্থানীয় চাহিদার সমপরিমাণ সংরক্ষিত রেখে অতিরিক্ত পরিমাণ দেশের খাদ্যঘাটতি অঞ্চলে পরিবহণের প্রয়োজন হয়। সংগ্রহ মৌসুমে সীমিত সময়ের মধ্যে গুদামের ধারণক্ষমতার চেয়ে কয়েক গুণ বেশি খাদ্যশস্য সংগ্রহ করতে হয়। ফলে সংগৃহীত খাদ্যশস্য দ্রুততার সঙ্গে গুদামে খালি জায়গা সৃষ্টির লক্ষ্যে, ঘাটতি অঞ্চলে পরিবহণ করা অত্যাবশ্যক হয়ে পড়ে।

জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক ও আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ স্ব স্ব জেলা ও বিভাগের এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহের ধারণক্ষমতা, সংগ্রহের সম্ভাবনা, খাদ্য বাজেটে বিতরণ, বরাদ্দ ও সম্ভাব্য উত্তোলন নিরিখে প্রাথমিক খসড়া চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন করে অনুমোদনের জন্য চসসা বিভাগে প্রেরণ করবে। চসসা বিভাগ কেন্দ্রীয়ভাবে এলএসডি/ সিএসডিভিত্তিক আন্তঃবিভাগ সমন্বিত চলাচল পরিকল্পনা চূড়ান্ত করে পরিবহণ বরাদ্দ প্রদান করবে এবং মাঠ পর্যায়ে কর্মকর্তাদের অবহিত করবে।

তা ছাড়া, খাদ্য অধিদপ্তর বিদেশ হতে নগদ ক্রয় ও অনুদানে প্রাপ্য খাদ্যশস্য চট্টগ্রাম, মোংলা ও পায়রা বন্দরে খালাস পরিকল্পনা প্রণয়ন করবে এবং একই সঙ্গে তিনটি বন্দরের পশ্চাদ্ভূমিতে অবস্থিত এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহে পরিবহণ ও সংরক্ষণের পরিকল্পনা প্রণয়ন করবে। প্রণীত পরিকল্পনা বাস্তবায়নকালে বরাদ্দের পরিমাণ প্রয়োজনের নিরিখে হ্রাস, বৃদ্ধি বা পুনর্বিন্যাস করা যাবে।

২.২ অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত খাদ্যশস্য

১. সারাদেশে বোরো সংগ্রহ সাধারণত মে মাসের মাঝামাঝি হতে শুরু হয়। বিগত বছরগুলোতে চাল সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা প্রায় ১২ লাখ মে. টন (চালের আকারে) নির্ধারণ হয়ে আসছে। চাল সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রার ৭০% (প্রায়) উত্তরাঞ্চলের রাজশাহী ও রংপুর বিভাগ হতে সংগ্রহ হয়ে থাকে। রাজশাহী ও রংপুর বিভাগ ব্যতীত অপর ৫টি বিভাগে পর্যাপ্ত খালি জায়গা থাকায় সংগৃহীত চাল উক্ত বিভাগগুলোর বাইরে খুব একটা স্থানান্তরের প্রয়োজন হয় না। রাজশাহী ও রংপুর বিভাগের অনেকগুলো সংগ্রহ কেন্দ্রের লক্ষ্যমাত্রা ধারণক্ষমতার কয়েক গুণ বেশি থাকে। রাজশাহী বিভাগের নওগাঁ, নাটোর, বগুড়া, পাবনা, জয়পুরহাট এবং রংপুর বিভাগের প্রায় সকল জেলা সংগ্রহ ঘন এলাকা। এ দুই বিভাগ হতে সড়ক, রেল ও নৌপথে বিভাগের

বাইরে মে হতে অক্টোবর মেয়াদে চাল সরানোর প্রাথমিক পরিকল্পনা করা প্রয়োজন। অন্য বিভাগসমূহে সংগৃহীত চাল স্ব স্ব বিভাগের খালি জায়গাতেই সংকুলান সম্ভব হবে। শুধু কিছুটা আন্তঃ ও আন্তঃজেলা স্থানান্তরের প্রয়োজন পড়তে পারে।

২. ঢাকা বিভাগের ময়মনসিংহ, নেত্রকোণা, জামালপুর, শেরপুর, কিশোরগঞ্জ, গাজীপুর ও টাঙ্গাইল জেলা হতে আন্তঃজেলা ও আন্তঃজেলা পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে।

৩. চট্টগ্রাম বিভাগের বি, বাড়িয়া জেলার প্রয়োজনের অতিরিক্ত চাল বিভাগের মধ্যে আন্তঃজেলা পরিবহণ করা যাবে। খুলনা বিভাগের সাতক্ষীরা, যশোহর, ঝিনাইদহ, কুষ্টিয়া ও চুয়াডাঙ্গা জেলাসমূহে আন্তঃজেলা সমন্বয় করে আখানি খুলনা পরিবহণ করাবেন।

৪. উত্তরাঞ্চলের দুটো বিভাগে জুন ও জুলাই মাসে লক্ষ্যমাত্রার ৭৫% অর্জিত হওয়ার সম্ভাবনা থাকে ফলে তদনুযায়ী বহিঃবিভাগ চলাচলসূচির পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করতে হবে। এ ছাড়া অতিরিক্ত সংগ্রহপ্রবণ কেন্দ্রগুলো চিহ্নিত করে এ গুলোর মাসভিত্তিক চলাচল পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে।

৫. রাজশাহী বিভাগে বৃহদায়তনের ২টি সিএসডি, যথা, মুলাডুলি ও সান্তাহার সিএসডি থাকায় এ বিভাগে বড় ধরনের সমস্যা হয় না। তবে রংপুর বিভাগের দিনাজপুর জেলায় ক্ষুদ্রায়তনের ১টি সিএসডি থাকলেও এখানকার লক্ষ্যমাত্রা মিটিয়ে অন্য কেন্দ্রের খুব বেশি চাল সংরক্ষণ করতে পারে না। এ কারণে সান্তাহার সিএসডি মূলত রংপুর বিভাগের 'ক্রাইসিস মিটিগেশন সেন্টার' হিসাবে কাজ করে এবং এর ব্যবহার মূলত চলাচল সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগ কর্তৃক নিয়ন্ত্রিত হবে।

৬. উত্তরাঞ্চলের মিটারগেজ সংযুক্ত কেন্দ্রগুলো হতে সংগৃহীত চাল রেলপথে মূলত তেজগাঁও, দেওয়ানহাট সিএসডি এবং সিলেট, ধর্মপুর ও ফেনী এলএসডিতে পরিবহণ করা যাবে। আর ব্রডগেজ রুটে যশোহর এলএসডি এম, পাশা ও খুলনা সিএসডিতে নেওয়া যাবে। প্রয়োজনে ব্রডগেজ সংযুক্ত অন্যান্য এলএসডিতেও পরিবহণ করা যাবে।

৭. রাজশাহী ও রংপুর বিভাগের সংগ্রহপ্রবণ এলএসডি/ সিএসডিসমূহ হতে বাঘাবাড়ি/ নগরবাড়ি ঘাটের মাধ্যমে বরিশাল বিভাগের নৌসংযুক্ত এলএসডিসমূহে এবং সুনামগঞ্জ জেলার এলএসডিসমূহ, নারায়ণগঞ্জ সিএসডি, মিরকাদিম এলএসডি, চাঁদপুর সিএসডি ও অপেক্ষাকৃত কম খরচ হলে চট্টগ্রাম সাইলো ঘাটে নৌপথে চাল প্রেরণ করা যেতে পারে।

৮. রাজশাহী ও রংপুর বিভাগের উদ্‌বৃত্ত চাল সড়ক পথে ঢাকা, চট্টগাম ও সিলেট বিভাগে এবং কিছু অংশ খুলনা বিভাগের দুটো সিএসডিতে পরিবহণ করা যায়। সেখান হতে পরর্বতীকালে নৌপথে বরিশাল বিভাগের চাহিদা মিটানো যাবে।

৯. রেলপথে প্রদত্ত সূচির ০৮% থেকে ১০% পরিবহণ করা সম্ভব হয়ে থাকে 'ফুড ফিট রেল ওয়াগন', 'লোকোমোটিভ ইত্যাদি সময়মতো না পাওয়ার কারণে রেলপথে পরিবহণ আশঙ্কাজনক পর্যায়ে নেমে এসেছে। সেক্ষেত্রে সংগ্রহ ধারা অব্যাহত রাখতে তাৎক্ষণিক বিবেচনায় সড়ক ও নৌপথ ব্যবহার করে রেল পথের সম্ভাব্য শূন্যতা পূরণ করা যায়। তবে নৌপথ চলাচল মূলত দ্বি-মাধ্যম চলাচল, ফলে সড়কপথ নির্ভর চলাচলই বেশির ভাগ ক্ষেত্রে সাশ্রয়ী ও দক্ষ ব্যবস্থা, ফলে এ মাধ্যমের উপর নির্ভরতা বৃদ্ধি করা যেতে পারে।

১০. বিভাগের অভ্যন্তরে আন্তঃজেলা পরিবহণে সংশ্লিষ্ট আখানিগণ কর্তৃক স্বল্পব্যয় রুট, অগ্রবর্তী চলাচল ও সরাসরি বিতরণ কেন্দ্র প্রাধান্য দিয়ে চলাচলসূচি প্রণয়ন করতে হবে।আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক ঢাকা সতর্কতার সঙ্গে ময়মনসিংহ সিএসডির খালি জায়গা ব্যবহার করবেন। এ সিএসডিকে কেন্দ্রীয় সূচির বাইরে রাখা যেতে পারে। তবে তেজগাঁও সিএসডি ব্যবহারে চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগের অনুমতি লাগবে। অনুরূপভাবে আখানি খুলনা এম, পাশা ও খুলনা সিএসডিতে আন্তঃজেলা চাল পরিবহণে পরিচালক, চসসা-এর পূর্বানুমতি গ্রহণ করবেন।

১১. ঢাকা বিভাগের বিশেষ করে নেত্রকোণা ও জামালপুরের সংগৃহীত আতপ চাল প্রয়োজন অনুযায়ী সিলেট ও চট্টগ্রাম বিভাগের আতপ ভোক্তা অঞ্চলে রেল ও সড়কপথে পরিবহণ করা যাবে।

১২. সংগ্রহকালীন রাজশাহী বিভাগের নাটোর, সিংড়া, বনপাড়া, গুরুদাসপুর, পাবনা জেলার ঈশ্বরদী, নওগাঁ জেলার নওগাঁ সদর, রানীনগর, মহাদেবপুর, মহিষবাথান, বগুড়া জেলার মির্জাপুর, কাহালু এলএসডিসমূহে

ধারণক্ষমতার কয়েকগুণ বেশি চাল সংগ্রহ করতে হয়। নাটোর ও পাবনা জেলার এলএসডির চাল মুলাডুলি সিএসডি এবং বগুড়া জেলাধীন সান্তাহার সিএসডির কাছাকাছি এলএসডি ও নওগাঁ জেলার এলএসডিসমূহের সংগৃহীত চাল সান্তাহার সিএসডিতে স্থানান্তর করা যাবে।

১৩. অভ্যন্তরীণভাবে সংগ্রহ এবং চাহিদার অতিরিক্ত গম সান্তাহার সাইলোতে মজুত করা যাবে।

২.৩ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য

আমদানিকৃত খাদ্যশস্য সরকারি আদেশ অনুযায়ী চট্টগ্রাম, মোংলা, পায়রা বন্দরে=৬০:২০:২০ অনুপাতে বরাদ্দ, খালাস ও একই সঙ্গে নৌ, সড়ক, রেলপথে প্রেরণ করার পরিকল্পনা করতে হবে। গমবাহী জাহাজ সাধারণত চট্টগ্রাম সাইলো এবং মোংলা সাইলোতে খালাস করা হয় এবং চট্টগ্রাম, মোংলা, আশুগঞ্জ ও নারায়ণগঞ্জ, সান্তাহার সাইলোতে মজুত গড়ে তোলা যেতে পারে। পায়রা বন্দরে খাদ্য বিভাগের কার্যক্রম এখনও শুরু হয়নি। একাধিক গমবাহী জাহাজ চট্টগ্রাম সাইলো/ বন্দরের জেটিতে এবং মোংলা বন্দরের নোঙর/ বয়া/ জেটিতে বাল্ক বস্তাবন্দি করে খালাস-অন্তে একই সঙ্গে দুইটি বন্দরের পশ্চাদ্ভূমিতে অবস্থিত এলএসডি/ সিএসডিতে প্রেরণ ও মজুত গড়ে তোলার পরিকল্পনা করতে হবে। গমবাহী জাহাজ যাতে বাঞ্চিং (জাহাজ জট) না হয়, সে দিকে খেয়াল রেখে পরিকল্পনা করতে হবে। পরবর্তীকালে সাইলো হতে অঞ্চল/ জেলাভিত্তিক চাহিদার আলোকে ন্যূনতম ব্যয় মাধ্যমে গম চলাচল করা যাবে।

২.৩.১ খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়নে বিবেচ্য বিষয়াদি

খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়নে নিম্নে বর্ণিত বিষয়াদি/ তথ্যাদি বিবেচনায় আনতে হবে:

১. **অভ্যন্তরীণ সংগ্রহ:** বিগত তিন বছরের পণ্য ও এলএসডি/ সিএসডিওয়ারি সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা এবং অর্জিত পরিমাণ;

২. **অফটেক:** বিগত তিন বছরের পিএফডিএস-এর আওতায় পণ্য ও এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোওয়ারি অফটেক পরিমাণ;

৩. **ডেসপ্যাচ:** বিগত তিন বছরে পণ্যভিত্তিক, এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো হতে সড়ক, রেল ও নৌপথে প্রেরণ পরিমাণ;

৪. **আমদানি:** বিগত তিন বছরে আমদানিকৃত খাদ্যশস্যের এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোওয়ারি প্রাপ্ত পরিমাণ;

৫. **ধারণক্ষমতা:** এলএসডি, সিএসডি ও সাইলোওয়ারি কার্যকর এবং সর্বোচ্চ ধারণক্ষমতা;

৬. **মজুত:** ৩০ এপ্রিল তারিখে এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোওয়ারি সম্ভাব্য শেষ মজুত খাদ্যশস্যের পরিমাণ; এবং

৭. **কার্যকর খালি জায়গা:** ৩০ এপ্রিল তারিখে এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোওয়ারি কার্যকর খালি জায়গা।

২.৪ পরিকল্পনা প্রণয়ন পদ্ধতি

২.৪.১ জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক

জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক তাঁর জেলার খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা বার্ষিক/ ষাণ্মাসিক ভিত্তিতে প্রণয়ন করবেন। জেলার সকল উপজেলার এলএসডি/ সিএসডি খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়নে বিবেচ্য তথ্যাদির ১ থেকে ৭ নং ক্রমিকে (৪ নং ক্রমিক বাদে) বর্ণিত তথ্যাদি উখানি, ব্যবস্থাপক সিএসডি এবং এসঅ্যান্ডএমওগণ এপ্রিল মাসের ৭ (সাত)

তারিখের মধ্যে জেখানি দপ্তরে প্রেরণ করবেন। এর ভিত্তিতে জেখানি ডিপো ও পণ্যওয়ারি বার্ষিক চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন করবেন। জেলার সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সমন্বয়ে অনুষ্ঠিত সভাতে প্রণীত খসড়া চলাচল পরিকল্পনা আলোচনার মাধ্যমে চূড়ান্ত করে জেখানিগণ এপ্রিল মাসের ১৫ তারিখের মধ্যে আখানি দপ্তরে পাঠাবেন।

২.৪.২ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক

জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক কর্তৃক প্রেরিত জেলাওয়ারি খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা এবং সাইলো অধীক্ষক ও চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক কর্তৃক প্রেরিত দুইটি বন্দরের আমদানিকৃত পণ্যের তথ্যাদি বিবেচনা করে, আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ বিভাগীয় চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন করবেন এবং বিভাগীয় সমন্বয় সভার মাধ্যমে তা চূড়ান্ত করবেন। এপ্রিল মাসের ২০ তারিখের মধ্যে চসসা বিভাগে প্রেরণ করবেন। পরিকল্পনার অনুলিপি সববি ও সংগ্রহ বিভাগে প্রেরণ করবেন।

২.৪.৩ পরিচালক সরবরাহ, বিতরণ ও বিপণন বিভাগ (সববি)

আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ কর্তৃক প্রেরিত চলাচল পরিকল্পনা পিএফডিএস-এর বিভিন্ন খাতের পণ্যওয়ারি ও ডিপোওয়ারি চাহিদার সঙ্গে সমন্বয় করে ২৫ এপ্রিল তারিখের মধ্যে চসসা বিভাগে প্রেরণ করবেন।

২.৪.৪ সংগ্রহ বিভাগ

সংগ্রহ বিভাগ বিগত তিন বছরের অভ্যন্তরীণ ও আমদানিকৃত খাদ্যশস্যের পরিমাণ, পণ্যওয়ারি লক্ষ্যমাত্রা ও ডিপোওয়ারি অর্জিত পরিমাণের তথ্যাদি এপ্রিল মাসের ২৫ তারিখের মধ্যে চসসা বিভাগে প্রেরণ করবেন।

২.৪.৫ হিসাব ও অর্থ বিভাগ

হিসাব ও অর্থ বিভাগ বিগত তিন বছরের পণ্যওয়ারি ও খাতওয়ারি খাদ্য বাজেট এপ্রিল মাসের ২৫ তারিখের মধ্যে চসসা বিভাগে প্রেরণ করবেন।

২.৪.৬ চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগ

আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণের নিকট হতে বার্ষিক চলাচল পরিকল্পনা প্রাপ্তির পর (২৫ এপ্রিল) চসসা বিভাগ কেন্দ্রীয় চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়নের প্রস্তুতি গ্রহণ করবে। একই সময়ে সববি বিভাগ, সংগ্রহ বিভাগ এবং হিসাব ও অর্থ বিভাগ হতে যথাক্রমে বার্ষিক খাদ্যশস্যের চাহিদা, অভ্যন্তরীণ সংগ্রহ ও আমদানির তথ্যাদি এবং তিন বছরের খাতওয়ারি খাদ্য বাজেট পাবার পর, চসসা বিভাগ কর্তৃক জেলা, বিভাগ ও কেন্দ্রীয়ভাবে খসড়া চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন করবেন। অতিরিক্ত মহাপরিচালকের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠেয় সংশ্লিষ্ট পরিচালকবৃন্দের উপস্থিতিতে বার্ষিক/ মাসিক খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা চূড়ান্ত করবেন, চসসা বিভাগ ২৯ এপ্রিল তারিখের মধ্যে চলাচল পরিকল্পনা মহাপরিচালকের চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য পেশ করবেন এবং ৩০ এপ্রিলের মধ্যে মাঠ পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের অবহিত করবেন। জেখানি ও আখানিগণ অধিদপ্তর হতে প্রেরিত চলাচল পরিকল্পনা পর্যালোচনা করবেন এবং প্রয়োজনে কেন্দ্রওয়ারি সংশোধন/

সংযোজন/ বিয়োজনের জন্য অনুরোধ জানাবেন। চসসা বিভাগ কর্তৃক কেন্দ্রীয়ভাবে প্রণীত ও অনুমোদিত চলাচল পরিকল্পনা মাঠ পর্যায়ে উদ্ভূত বাস্তব অবস্থার নিরিখে পুনঃ সংশোধন/ সংযোজন/ বিয়োজনের ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

অধ্যায় ৩

৩.১ চলাচলসূচি প্রণয়ন কর্তৃপক্ষ

খাদ্য অধিদপ্তরের চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগ কেন্দ্রীয় পর্যায়ে, আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক বিভাগীয় পর্যায়ে এবং জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক জেলা পর্যায়ে চলাচলসূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষ। খাদ্য অধিদপ্তর হতে জারিকৃত চলাচলসূচি বরাদ্দ অনুযায়ী বন্দরদ্বয়ে চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রকগণ উপ-সূচি জারি করবেন। সাধারণত খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা-২০০৮ অনুসরণে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ চলাচলসূচি জারি করবেন।

৩.২ চলাচলসূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষের জন্য জরুরি বিবেচ্য বিষয়াদি

৩.২.১ দ্বীপাঞ্চলের এলএসডি

শীতকালে দ্বীপাঞ্চলের এলএসডিসমূহে চলাচলসূচি প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন উত্তম, কারণ সাগর এ সময় শান্ত থাকে। নৌযান এবং কার্গো নিরাপদে পৌঁছায়। বর্ষাকালে সাগর উত্তাল থাকে তখন নৌযানে খাদ্যশস্য পরিবহণ ঝুঁকিপূর্ণ। জরুরি চাহিদা মিটানোর জন্য সর্বনিম্ন খাদ্যশস্য মজুত রাখা, অন্যথায় প্রাকৃতিক দুর্যোগে খাদ্যশস্য নষ্ট হবার সম্ভাবনা থাকে। দ্বীপাঞ্চলের এলএসডিগুলোর নিকটবর্তী নিরাপদ ও সুবিধাজনক এলএসডিসমূহে পর্যাপ্ত খাদ্যশস্য মজুত রাখা প্রয়োজন। যাতে দুর্যোগ অবসানের পর পরই দ্রুত খাদ্যশস্য পৌঁছানো সম্ভব হয়।

৩.২.২ পাহাড়ি এলাকার এলএসডি

১. সড়ক পথে বর্ষাকালে পরিবহণ না করে শীতকালে যথা সম্ভব চলাচল সংক্রান্ত বিষয়ে সিদ্ধান্ত নিবেন। শীতকালে চলাচলসূচি জারি ও বাস্তবায়ন উত্তম। বর্ষাকালে পাহাড়ি এলাকা গাড়ি চলাচলে ঝুঁকি থাকে। অনেক সময় বৃক্ষরাজিসহ পাহাড় ধ্বস রাস্তায় নেমে আসে এবং যান চলাচলের উপযোগী থাকে না। সমতল ভূমির ট্রাক সাধারণত পাহাড়ি এলাকায় খাদ্যশস্য পরিবহণ করতে পারে না। পাহাড়ি এলাকায় খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য বিশেষ ধরনের ট্রাক আছে। এ বিষয়টি বিবেচনায় রাখা উত্তম।
২. পাহাড়ি এলাকার এলএসডিসমূহে জায়গা থাকলে কমপক্ষে ৩ (তিন) মাসের চাহিদা/প্রয়োজনীয় পরিমাণ চাল-গম মজুত রাখা আবশ্যক।

৩.২.৩ বন্যাপ্রবণ এলাকার এলএসডি/সিএসডি

১. বর্ষাকাল আসার পূর্বেই বন্যাপ্রবণ এলএসডি/ সিএসডিগুলোতে খাদ্যশস্যের সর্বনিম্ন মজুত গড়ে তোলা আবশ্যক। অতীতের বন্যা লেভেলের উপরে খাদ্যশস্যের খামাল নির্মাণ করতে হবে।
২. লাগসই ‘ব্যাফেল ওয়াল’ বন্যাপ্রবণ খাদ্য ডিপোগুলোতে নির্মাণ করতে হবে। যাতে বন্যার পানি/ ফ্লাশ ফ্লাডের পানি গুদামে প্রবেশ করে মজুত খাদ্যশস্যের ক্ষতি সাধন না করতে পারে।

৩.২.৪ হাওড় এলাকার এলএসডি

হাওড় ও নৌসংযোগ এলএসডিসমূহের নদী-খালের-ফাঁড়ির ড্রাফ্‌ট বিবেচ্য। বর্ষাকালে ড্রাফ্‌ট বেশি থাকে, এ সময় নৌপথে খাদ্যশস্য পরিবহণে স্বল্প ব্যয় হবে।

৩.২.৫ পরিচালক, চসসা বিভাগ কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন

১. বার্ষিক খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা অনুযায়ী ত্রৈমাসিক/ মাসিক/ পাক্ষিক ভিত্তিতে ডিপোওয়ারি, পণ্যওয়ারি এবং পরিবহণ মাধ্যমওয়ারি চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন।

২. জরুরিপ্রয়োজনে যেমনপ্রাকৃতিক দুর্যোগ, খাদ্যশস্যের স্বল্পতা, খাদ্যশস্যের বাজারদর নিয়ন্ত্রণ ইত্যাদি জরুরি অবস্থা মোকাবিলা করার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পরিমাণ খাদ্যশস্যের চলাচলসূচি জারি করবেন।

৩. আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক দপ্তর হতে প্রাপ্ত স্থানান্তর/ চাহিদা, সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা/ সম্ভাবনা, মজুত ও খালি জায়গা প্রেরণ ও সম্ভাব্য অফটেক বিবেচনা করে প্রাপক কেন্দ্র নির্ধারণ করবেন।

৪. প্রেরণ কেন্দ্র ওপ্রাপক কেন্দ্রের তালিকা পাবার পর কমনবুটে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করবেন এবং চলাচলসূচি জারি করবেন।

৫. দেশের সীমান্তবর্তী এলাকায় অবস্থিত এলএসডিগুলোতে পিএফডিএস-এর ৩ (তিন) মাসের চাহিদার অতিরিক্ত খাদ্যশস্যের চলাচলসূচি জারি করা যাবে না। যদিও খালি জায়গা থাকে।

৬. যেসব প্রাপক কেন্দ্র হতে ফরোয়ার্ড মুভমেন্ট (সম্মুখ চলাচল) করানো যাবে না ঐ সব কেন্দ্রে পিএফডিএস-এর চাহিদার অতিরিক্ত খাদ্যশস্য প্রেরণ পরিহার করতে হবে।

৭. আখানি ও জেখানিদের জারিকৃত চলাচলসূচির সঙ্গে সমন্বয় করে ঐ সব কেন্দ্রে চলাচলসূচি জারি করবেন।

৮. আমদানিকৃত গম বন্দর হতে সরাসরি এলএসডি/ সিএসডিসমূহে চলাচলসূচি জারি করা উত্তম।

৯. ওয়ারেন্টি অনুযায়ী সিএসডি হতে স্থানীয় সরবরাহ কেন্দ্রে (এলএসডি) সূচি জারি করবেন। সিএসডিতে দীর্ঘদিন যেন খাদ্যশস্য মজুত পড়ে না থাকে, সেদিকে খেয়াল রেখে নিয়মিত, রিপ্লেনিশসূচি জারি করবেন।

১০. কৌশলগত ডিপো যেমন, সিএসডি এবং ১ম শ্রেণির এলএসডিসমূহে সংগ্রহ মৌসুমে মজুত গড়ে তোলার লক্ষ্যে চলাচলসূচি জারি করা যাবে।

১১. রেল ও নৌপথ সংযুক্ত বৃহৎ এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোতে সংগ্রহ এলাকার এলএসডিসমূহ হতে চলাচলসূচি জারি করা যাবে।

১২. প্রতিটি এলএসডিতে খালি জায়গা থাকলে কমপক্ষে ৩ মাসের পিএফডিএস এর চাহিদা পরিমাণ চাল ও গমের মজুত গড়ে তুলতে হবে। চলাচলসূচি প্রণয়ন সফটওয়্যারের সাহায্যে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণপূর্বক চলাচলসূচি জারি করবেন।

১৩. প্রয়োজনীয়সংখ্যক চটের বস্তা এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহে মজুত গড়ে তুলবেন।

১৪. নৌপথে সূচি জারিকালে নদীর ড্রাফ্‌ট বিবেচনা করবেন। অমাবস্যা ও পূর্ণিমা বিবেচ্য।

৩.২.৬ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক (আখানি) কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন

১. অধিদপ্তর হতে অনুমোদিত বার্ষিক খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনার ভিত্তিতে আখানিগণ ত্রৈমাসিক/ মাসিক/ পাক্ষিক চলাচলসূচি জারি করতে পারবেন। এ ছাড়া সূচি জারিকালে নিম্নরূপ বিষয়গুলো বিবেচনা করবেন, যথা, বিগত মাসের অফটেক, বর্তমান মজুত, সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা/ সম্ভাবনা, কেন্দ্রীয় চলাচলসূচি, কেন্দ্রওয়ারি খালি জায়গা, জেখানিগণ হতে প্রেরিত হালনাগাদ খাদ্যশস্যের চাহিদা ইত্যাদি।

২. আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক সূচি জারির পূর্বে অবশ্যই খাদ্য অধিদপ্তর হতে কেন্দ্রীয়ভাবে জারিকৃত সূচি অবহিত/ সমন্বয়পূর্বক তার অধীন এলএসডি/ সিএসডিসমূহে চলাচল সফটওয়্যারের ভিত্তিতে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণকৃত চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন।

৩. চলাচলসূচি প্রণয়নকালে ব্যাক মুভমেন্ট, ক্রস মুভমেন্ট এবং মাল্টিপল মুভমেন্ট পরিহার করবেন।

৪. পরিচালক, চসসা-এর অনুমোদন গ্রহণপূর্বক আখানিগণ সংগ্রহ উদ্বৃত্ত এলাকা হতে ঘাটতি এলাকায় চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন।

৫. কৌশলগত ডিপো যেমন, সিএসডি এবং ১ম শ্রেণির এলএসডিসমূহে মজুত গড়ে তোলার লক্ষ্যে আখানিগণ খাদ্য অধিদপ্তরের অনুমোদন গ্রহণ করে, চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন।

৬. রেল ও নৌ সংযোগ আছে, এমন বৃহৎ এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোতে সংগ্রহ এলাকার এলএসডিসমূহ হতে আখানিগণ খাদ্যশস্যের চলাচলসূচি প্রণয়ন করবেন।

৭. সংগ্রহ মৌসুম এবং জাহাজ আগমনের পূর্বেই সংশ্লিষ্ট এলএসডি/ সিএসডি ও সাইলোসমূহে প্রয়োজনীয়সংখ্যক চটের বস্তার মজুত গড়ে তুলবেন।

৮. গম সংগ্রহ মৌসুমে কমপক্ষে ৩ (তিন) মাসের গমের অফটেক বিবেচনা করে অতিরিক্ত পরিমাণ গম আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ স্বস্ব অধীন সিএসডি/ সাইলোতে অভ্যন্তরীণভাবে গমের চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করতে পারবেন। এক্ষেত্রে পরিচালক চসসা বিভাগ-এর অনুমোদন প্রয়োজন হবে। যাতে বোরো মৌসুমে এলএসডি/ সিএসডির খালি জায়গা ধান-চাল মজুতের জন্য ব্যবহার করা যায়।

৯. চলাচলসূচি প্রণয়নকালে নৌপথের ক্ষেত্রে ড্রাফ্‌ট বিবেচনা করতে হবে। জোয়ার-ভাটা, পূর্ণিমা-অমাবস্যা ইত্যাদি বিবেচ্য। শুষ্ক মৌসুমে ড্রাফ্‌ট বা নাব্যতা কমে গেলে নৌ-পথে খাদ্যশস্য প্রেরণ করা যায় না। ফলে সড়ক পথে প্রেরণ করতে হয়, এতে পরিবহণ ব্যয় বেশি পড়ে। আর যেখানে সড়ক পথ নেই, সেখানে খাদ্যশস্য প্রেরণ করা সম্ভব হয় না। ফলে হাওড় ও নৌপথ সংযুক্ত এলএসডিসমূহে বর্ষাকালে পর্যাপ্ত পরিমাণ চলাচলসূচি জারি ও বাস্তবায়ন করা উত্তম।

১০. জারিকৃত ও বাস্তবায়িত প্রতিটি চলাচলসূচির অনুকূলে প্রেরণ ও প্রাপ্তি তথ্যাদি প্রতিদিন সংগ্রহ, পরিপালন ও সংরক্ষণ এবং রিকনসাইল করতে হবে।

৩.২.৭ জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক (জেখানি) কর্তৃক চলাচলসূচি প্রণয়ন

১. জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ জেলার জন্য প্রণীত বার্ষিক/ ষাণ্মাসিক খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনার ভিত্তিতে ত্রৈমাসিক/ মাসিক/ পাক্ষিক চলাচলসূচি প্রণয়ন করবেন। নিম্নরূপ বিষয়গুলো যথা- হালনাগাদ মাসভিত্তিক অফটেক, গম ও চালের প্রয়োজনীয়তা, তিন মাসের মজুত গড়ে তোলা, অভ্যন্তরীণ সংগ্রহের লক্ষ্যমাত্রা, সম্ভাবনা, কেন্দ্রীয় ও আঞ্চলিক চলাচলসূচি, বর্ষাকাল ইত্যাদি বিবেচনা ও পর্যালোচনাপূর্বক চলাচলসূচি জারি করবেন।

২. চলাচল সফটওয়্যারের সাহায্যে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণপূর্বক চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন।

৩. চলাচল নীতিমালা, ২০০৮ অনুসরণে, ব্যাকওয়ার্ড মুভমেন্ট, ক্রস মুভমেন্ট, এবং মালটিপল মুভমেন্টসহ অপ্রয়োজনীয় চলাচলসূচি জারি পরিহার করবেন।

৪. জরুরি প্রয়োজনে সংশ্লিষ্ট আখানির অনুমোদন ক্রমে চলাচলসূচি জারি করতে পারবেন।

৫. সংগ্রহ মৌসুম শুরুর পূর্বেই সংশ্লিষ্ট এলএসডি ও সিএসডি গুলোতে প্রয়োজনীয়সংখ্যক চটের বস্তা মজুত করতে হবে।

৬. প্রতিটি সূচির পরিমাণ, প্রেরিত পরিমাণ, প্রাপ্তি পরিমাণ রিকনসাইল করবেন। রেকর্ড পরিপালন ও সংরক্ষণ করবেন।

৩.২.৮ প্রেরকের (এলএসডি, সিএসডি, সাইলো) কার্যাবলি (Functions)

১. পরিচালক চসসা/ আখানি/ জেখানি/ চসনি দপ্তর হতে চলাচলসূচি/ উপ-সূচি পাওয়ার পর ডকেটিং করবেন। অন-লাইনে যথাযথ পরীক্ষা ও প্রতিপাদন করবেন। মোবাইলেও যাচাই করবেন।

২. পরিবহণ ঠিকাদারের প্রতিনিধির প্রাধিকারপত্রের বৈধতা পরীক্ষা করবেন। প্রাধিকারপত্রে প্রদত্ত খাদ্য বিভাগের দায়িত্বপ্রাপ্ত অফিসারের স্বাক্ষর যাচাই করতে হবে।

৩. বোঝাই নেওয়ার জন্য স্থাপিত ট্রাক/ ওয়াগন/ নৌযানের ফিটনেস সনদ (বিআরটিএ/ আইডব্লিউএ কর্তৃক প্রদত্ত), টুল্‌স বক্স, ত্রিপল, দড়ি ইত্যাদি আছে কি না, পরীক্ষা করবেন। যানবাহনটি খাদ্যশস্য পরিবহণে উপযোগী, পরিষ্কার-পরিছন্ন ও নিরাপদ কি না, সরেজমিনে যাচাই করবেন। ব্লু-বুক, রেজিস্ট্রেশন নম্বর, ট্রাক চালকের লাইসেন্স, মাস্টার/ পাইলটের দক্ষতা সনদ, নৌযানের ক্ষেত্রে সার্ভে রিপোর্ট এবং ফিটনেস-এর মেয়াদ ইত্যাদি যাচাই করতে হবে। ঠিকাদার/ ঠিকাদারের প্রতিনিধির সঙ্গে যৌথভাবে এ যাচাই কাজটি করবেন।

৪. প্রেরক ডেসপ্যাচের জন্য জীবন্ত কীটমুক্ত এবং ওয়ারেন্টি অনুসারে স্টোরেজ ইন্ডিকেটর ডিএসডি-II ডিএসডি-III মানের খাদ্যশস্যের খামাল নির্বাচন করবেন।

৫. শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদার বা শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে সূচিকৃত খাদ্যশস্যের পরিমাণ ও মেয়াদ উল্লেখপূর্বক প্রয়োজনীয়সংখ্যক শ্রমিকের চাহিদা দিবেন।

৬. ঠিকাদার/ প্রতিনিধির উপস্থিতিতে খাদ্যশস্য ওজন ও প্রেরণের পূর্বেই ওজন যন্ত্রের যথার্থতা স্ট্যান্ডার্ড বাটখারা দ্বারা যাচাই করবেন ও রেকর্ড সংরক্ষণ করবেন। রেকর্ডে উভয় পক্ষের নাম ও তারিখসহ স্বাক্ষর রাখবেন।

৭. ১০০% ওজন ও যথাযথ ওজন নিশ্চিত করবেন।

৮. যানবাহনে খাদ্যশস্য চুক্তি অনুযায়ী বোঝাই করবেন।

৯. রেল ঠিকাদারকে চাহিদা অনুযায়ী রেল ওয়াগন পেতে সাহায্য করবেন।

১০. ফুড ফিট ওয়াগনে খাদ্যশস্য বোঝাই করবেন এবং ওয়াগনের ধারণক্ষমতার (ক্যাপাসিটি লোডিং) সমপরিমাণ বোঝাই নিশ্চিত করবেন।

১১. এলইউএ/ পিএলইউএতে এবং ইনভয়েসে ঠিকাদার/ প্রতিনিধির পুরো নাম, স্বাক্ষর তারিখসহ রাখবেন।

১২. প্রেরক ও ঠিকাদার/ প্রতিনিধি উভয়েই একে অপরের এলইউএ/ পিএলইউ-তে তারিখ ও পুরো নামসহ স্বাক্ষর করবেন।

১৩. প্রতিটি ট্রাক/ ওয়াগন/ নৌযানের জন্য আলাদা আলাদা ভি-ইনভয়েস জারি করবেন। ভি-ইনভয়েস ফ্লোচার্ট অনুসরণ করবেন। ভি-ইনভয়েসের ঠিকাদারের কপি (প্রথম কপি), প্রাপকের কপি (তৃতীয় কপি) এবং প্রেরকের প্রাপ্তি কপি (দ্বিতীয় কপি), ঠিকাদার/ প্রতিনিধির হাতে প্রাপকের নিকট পাঠাবেন। আয়ন-ব্যয়ন কর্মকর্তার কপি (চতুর্থ কপি) রেজিস্ট্রি ডাকযোগে প্রাপ্তিস্বীকারসহ পাঠাবেন। পঞ্চম কপি প্রেরকের অফিসে সংরক্ষণ করবেন। ইনভয়েস ফ্লোচার্ট অনুসরণ করবেন।

১৪. প্রেরক কর্তৃক প্রেরিত সিলমোহরকৃত যৌথ স্বাক্ষরিত নমুনা ও বিশ্লেষণশিট প্রাধিকার পত্রধারী প্রতিনিধি/ ঠিকাদারের নিকট প্রাপককে পৌঁছানোর জন্য হস্তান্তর করবেন। ঠিকাদারকেও একসেট দিবেন। নমুনা ও বিশ্লেষণ ফর্দের একটি সেট প্রেরক তার অফিসে সংরক্ষণ করবেন। ইনভয়েসের প্রাপ্তি কপি (২য় কপি) ফেরত আসা পর্যন্ত নমুনা সংরক্ষণ করবেন। মান সম্পর্কে কোনো বির্তক উত্থাপিত হলে, তা নিষ্পত্তি না হওয়া পর্যন্ত নমুনা সংরক্ষণ করতে হবে।

১৫. প্রেরিত খাদ্যশস্যের ভি-ইনভয়েসে উল্লিখিত তথ্যাদি প্রাপককে ই-মেইল/ মোবাইল ফোনে জানিয়ে দিবেন।

১৬. প্রেরকের প্রাপ্তি কপি (২য় কপি) ১৫ দিনের মধ্যে ফেরত না এলে, প্রাপকের সঙ্গে ফোনে/ ই-মেইলে এবং লিখিতভাবে ঠওছ বা ভি-ইনভয়েস অনুসন্ধান ফর্ম ইস্যু করবেন। সংশ্লিষ্ট জেখানি ও আখানিকে ঠওছ-এর অনুলিপি দিয়ে জানাতে হবে।

৩.২.৯ প্রেরকের উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের (উখানি) কার্যাবলি (Functions)

১. চলাচলসূচি অনুযায়ী ডেসপ্যাচ কার্যক্রম তদারকি করবেন। স্ট্যান্ডার্ড বাটখারা দ্বারা স্কেলের যথার্থতা যাচাই এবং ডেসপ্যাচের জন্য নির্ধারিত খাদ্যশস্যের মান যাচাই করার জন্য প্রেরককে নির্দেশ দিবেন। তিনি নিজেও নমুনা পরীক্ষা করবেন।

২. খাদ্যশস্যের যথাযথ ১০০% ওজন নিশ্চিত করতে প্রেরককে নির্দেশ দিবেন।

৩. ভি-ইনভয়েস যথাসময়ে জারি হচ্ছে কি না তা নিশ্চিত করবেন এবং প্রেরিত খাদ্যশস্যের সিলমোহরকৃত নমুনা ও বিশ্লেষণপত্র ভি-ইনভয়েসের সঙ্গে সংযুক্ত করে প্রাপকের নিকট প্রেরণ করা হয়েছে কি না তা তদারকি করবেন।

৪. এলএসডি/ সিএসডি লেজারে যথাযথ মজুত হিসাব রেকর্ডিং এবং প্রেরণ প্রতিবেদন তদারকি করবেন।

৫. প্রাপকের উখানিকে খাদ্যশস্যের চালান প্রেরণের খবর ই-মেইল বা মোবাইলে তাৎক্ষণিকভাবে জানাবেন।

৬. প্রেরিত খাদ্যশস্যের চালান বা কনসাইনমেন্ট সম্পর্কে ই-মেইল/ মোবাইল ফোনে প্রেরকের জেখানিকে যথাশীঘ্র সম্ভব জানাবেন।

৭. খাদ্যশস্যের প্রেরণ, প্রাপ্তি ও ভি-ইনভয়েস মনিটরিং করবেন।

৮. প্রেরক জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি (Functions)

৯. পরিচালক চসসা/ আখানি/ চসনি দপ্তর হতে সূচি/ উপ-সূচি পাওয়ার পর, তা ডকেটিং করবেন। অনলাইনে সূচি জারির যথাযথ পরীক্ষা ও প্রতিপাদন করবেন এবং প্রেরক উখানি ও সংশ্লিষ্ট এলএসডি/ সিএসডির কর্মকর্তাকে অবহিত করবেন।

১০. কেন্দ্রীয় ও বিভাগীয় ঠিকাদার/ প্রতিনিধির প্রাধিকারপত্র প্রত্যয়ন/ এনডোর্স করবেন। অভ্যন্তরীণ পরিবহণ ঠিকাদার/ প্রতিনিধিদের প্রাধিকারপত্র ইস্যু/ প্রত্যয়ন করবেন।

১১. চলাচলসূচির মেয়াদ কালের মধ্যে খাদ্যশস্য প্রেরণের ব্যবস্থা নিবেন।

১২. সংশ্লিষ্ট উখানিকে চলাচলসূচির আওতায় খাদ্যশস্য প্রেরণকালে তদারকির নির্দেশ দিবেন।

১৩. বৈসাদৃশ্য মান খাদ্যশস্য প্রাপক কেন্দ্রে পাওয়া গেলে তদন্ত করে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

১৪. খাদ্যশস্যের চালান আত্মসাৎ/ বিলম্বে পৌঁছানোর সংবাদ পেলে চুক্তিপত্রের শর্তানুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

১৫. যথাসময়ে ভি-ইনভয়েস জারি, সিলমোহরকৃত নমুনা ও বিশ্লেষণপত্র ঠিকাদার/ প্রতিনিধির মাধ্যমে প্রাপককে পৌঁছানোর জন্য প্রেরককে নির্দেশ দিবেন।

১৬. ভিআইকিউ প্রেরণ নিশ্চিত করার জন্য এবং অগ্রগতি জানাতে প্রেরককে নির্দেশ দিবেন।

১৭. জারিকৃত চলাচলসূচি প্রেরক কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রতিটি চলাচলসূচির অনুকূলে প্রেরণ ও প্রাপ্তি তথ্যাদি প্রতিদিন সংগ্রহ, পরিপালন ও সংরক্ষণ করবেন।

৩.২.১০ প্রেরক আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি

১. বিভাগীয় সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার নিয়োগ করবেন ও চুক্তিনামা স্বাক্ষর করবেন।

২. ঠিকাদার প্রতিনিধিদের প্রাধিকারপত্র প্রদান করবেন। কেন্দ্রের ঠিকাদারদের প্রাধিকারপত্র এনর্ডোস করবেন।

৩. বিভাগীয় সড়ক পরিবহণ ঠিকাদারের অনুকূলে (ডিআরটিসি) খাদ্যশস্য চলাচলসূচি জারি করবেন।

৪. প্রতিটি এলএসডি/ সিএসডিতে প্রয়োজনীয়সংখ্যক বস্তা মজুত গড়ে তুলবেন।

৫. চলাচলসূচি রেজিস্টার খুলবেন ও পরিপালন করবেন। পণ্য, সূচি নং ও তারিখ, সূচির পরিমাণ, ইনভয়েসের নম্বর ও তারিখ, ঠিকাদার, প্রেরণ এবং প্রাপ্তি পরিমাণ ঘাটতি/ বাড়তি পরিমাণ সংবলিত তথ্যাদির সমন্বয়ে একটি রেজিস্টার খুলে পরিপালন করবেন।

৬. চলাচলসূচির বাস্তবায়ন তদারকি করবেন।
৭. আখানি ও ডিএমএসএস, কর্তৃক জারিকৃত সকল চলাচলসূচির পরিমাণ (পণ্যওয়ারি-ঠিকাদারওয়ারি), প্রেরিত পরিমাণ ও প্রাপ্তি পরিমাণ উল্লেখপূর্বক প্রতিটি সূচি অনুযায়ী, রিকনসাইল, করবেন।
৮. ভিআইকিউ প্রেরণ নিশ্চিত করার জন্য প্রেরককে নির্দেশ দিবেন এবং অগ্রগতি জানাতে প্রেরককে আদেশ দিবেন।
৯. খাদ্যশস্যের চালান আত্মসাৎ/ বিলম্বে পৌঁছানোর সংবাদ পেলে চুক্তিপত্রের শর্তানুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।
১০. চলাচলসূচি, প্রেরিত পরিমাণ, প্রাপ্তি পরিমাণ, ইনভয়েস এর ডিডিওর কপি, ইনভয়েস বিবরণী, শ্রম বিবরণী ইত্যাদি ডকুমেন্ট পরীক্ষানিরীক্ষান্তে চুক্তি অনুযায়ী বিল পরিশোধ করবেন।

৩.২.১১ প্রাপকের (এলএসডি, সিএসডি, সাইলো) কার্যাবলি (Functions)

১. শ্রমিক ও হস্তার্পণ এবং শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে সূচির পরিমাণ উল্লেখপূর্বক প্রয়োজনীয়সংখ্যক শ্রমিক সরবরাহ করার জন্য পূর্বেই সংবাদ দিবেন।
২. যে গুদামের খালি স্থানে খাদ্যশস্য খামাল দিবেন, সে স্থানটি স্পর্শ কীটনাশক দ্বারা স্প্রে করবেন এবং খামাল দেবার পূর্বে শুকিয়ে নিবেন। ডানেজ পরিষ্কার করে স্পর্শ কীটনাশক দ্বারা স্প্রে করবেন। এরপর জায়গাটি খামাল গঠনের জন্য প্রস্তুত হবে।
৩. আগত খাদ্যশস্যের বাহ্যিক অবস্থা সার্বিকভাবে পরীক্ষা করবেন।
৪. নমুনা ও বিশ্লেষণপত্রের সঙ্গে আগত যানবাহনের খাদ্যশস্যের মান যাচাই করবেন।
৫. প্রতিটি বস্তার খাদ্যশস্য বোংগা দিয়ে পরীক্ষা করবেন। খাটো, মধ্যম ও লম্বা এই ৩ ধরনের বোংগা রাখবেন।
৬. ওজন শুরুর পূর্বেই ওজনযন্ত্র বা ওয়েইং ব্রিজের যথাযথ স্ট্যান্ডার্ড বাটখারা দ্বারা যাচাই করবেন এবং রেকর্ড সংরক্ষণ করবেন। পরিবহণ ঠিকাদারের/ প্রতিনিধির উপস্থিতিতে যাচাই ওজন ও খালাস করবেন।
৭. সাদৃশমানের খাদ্যশস্য প্রাপ্ত হলে চুক্তি অনুযায়ী যথাশীঘ্র সম্ভব ১০০% ওজনে খালাস করবেন। সূচি ও ঠিকাদারভিত্তিক প্রাপ্তি বিবরণী (জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক কর্তৃক প্রতি স্বাক্ষরিত) ফ্যাক্স/ ই-মেইল যোগে অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট বিভাগে প্রেরণ করবেন।
৮. বৈসাদৃশ্য মানের খাদ্যশস্য প্রাপ্ত হলে উখানি/ জেখানির পরামর্শ গ্রহণ করবেন এবং ডাম্প ও পৃথক করে রাখবেন। জেখানি/ জেখানির প্রতিনিধি দিয়ে দ্রুত তদন্ত করতে হবে এবং ৭ দিনের মধ্যে নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। নমুনার সঙ্গে মিল আছে অথচ খাদ্যশস্যের মান নিম্নমানের হলে প্রেরণ কেন্দ্রকে জানাতে হবে।
৯. যথাযথ সাইজের খামাল দিবেন। আদর্শ খামাল সাইজ ২৪′x ১৫′x ১৪′ অনুসরণ করবেন।
১০. ই-মেইল/ মোবাইল ফোনের মাধ্যমে খাদ্যশস্য প্রাপ্তি সংবাদ প্রেরককে তাৎক্ষণিকভাবে জানিয়ে দিবেন।
১১. ইনভয়েসের প্রাপ্তি অংশ পূরণ করে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সংশ্লিষ্টদেরকে প্রেরণ করবেন।
১২. ইনভয়েসের ডিডিওর কপি (৪র্থ কপি) সিলমোহরকৃত খামে ডাকযোগে প্রাপ্তিস্বীকারসহ আয়ন-ব্যয়ন কর্মকর্তার নিকট পাঠাবেন।
১৩. সীমাতিরিক্ত পরিবহণ ঘাটতি সংঘটিত হলে, সম্পাদিত চুক্তির ধারা অনুযায়ী ঠিকাদার হতে ঘাটতির মূল্য চালানের মাধ্যমে আদায় করবেন এবং প্রেরকের ভি-ইনভয়েসের প্রাপ্তি কপিতে লাল কালি দিয়ে লিখে দিবেন।

৩.২.১২ প্রাপক উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি (Functions)

১. কনসাইনমেন্ট বা চালান খালাসকালীন ১০০% ওজনে খাদ্যশস্য খালাস নিশ্চিত করবেন।

২. বোঝাই খালাস নির্দেশ (এলইউএ) অনুযায়ী প্রাপ্ত পরিমাণ খামাল কার্ড, গুদাম লেজার এবং এলএসডি/ সিএসডি লেজারে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করা হয়েছে কি না, তা তদারকি করবেন। গুদাম লেজারে স্বাক্ষর করবেন।
৩. প্রেরিত নমুনা ও বিশ্লেষণ প্রতিবেদনের সঙ্গে যানবাহনে আগত খাদ্যশস্যের মান যাচাই করবেন।
৪. যথাসময়ে ভি-ইনভয়েস যথাযথভাবে পূরণ, প্রেরকের কপি এবং প্রাপক জেখানির কপি যথাযথভাবে প্রেরণ করা হয়েছে কি না, তা তদারকি করবেন।
৫. কনসাইনমেন্ট বা চালান প্রাপ্তির খবর ই-মেইল/ মোবাইল ফোনে প্রেরকের উখানি এবং জেখানিকে যথাশীঘ্র সম্ভব জানাবেন।
৬. বাস্তবে খাদ্যশস্যের প্রাপ্তি ও হিসাবভুক্তি নিশ্চিত হয়ে ভি-ইনভয়েসে প্রতিস্বাক্ষর করবেন এবং সংশ্লিষ্ট জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রককে প্রেরণ করবেন।
৭. খাদ্যশস্য প্রাপ্তি ও ভি-ইনভয়েস মনিটরিং করবেন।

৩.২.১৩ প্রাপক জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের কার্যাবলি (Functions)

৮. কেন্দ্রীয়/ বিভাগীয় চলাচলসূচি প্রাপ্তির পর সংশ্লিষ্ট উখানি এবং প্রাপক কেন্দ্রকে অবহিত করবেন।
৯. শ্রমিক ও হস্তার্পণ বা শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে খাদ্যশস্য দ্রুত খালাস ও যথাযথভাবে গুদামজাত করার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় শ্রমিক সরবরাহ নিশ্চিত করতে নির্দেশ দিবেন।
১০. প্রেরকের জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রককে খাদ্যশস্য প্রাপ্তির সংবাদ মোবাইলে/ ই-মেইলে জানিয়ে দিবেন।
১১. ভি-ইনভয়েস প্রতিস্বাক্ষর এবং সংশ্লিষ্ট অফিসসমূহে ভি-ইনভয়েস প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।
১২. সপব/ সইব পরীক্ষা করবেন।
১৩. সাপ্তাহিক মজুত প্রতিবেদন নিয়মিত পরীক্ষা করিবেন।
১৪. বিলম্বে প্রাপ্তি খাদ্যশস্য তদন্ত করে চুক্তি অনুযায়ী ব্যবস্থা নিবেন।
১৫. বৈসাদৃশ্য মানের খাদ্যশস্য পাওয়া গেলে তদন্ত করে ব্যবস্থা নিবেন।

অধ্যায় ৪

৪.১ পরিবহণ ঠিকাদারের কার্যাবলি (Functions)

৪.১.১ খাদ্যশস্য যানবাহনে গ্রহণকালে

১. চলাচলসূচি প্রাপ্তির পর খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য প্রেরকের জেখানির দপ্তরে রিপোর্ট করবেন;
২. ঠিকাদারের চুক্তিপত্র বৈধ প্রতিনিধির প্রাধিকারপত্রসহ বিভিন্ন প্রয়োজনীয় কাগজপত্র প্রেরণ কেন্দ্রে জমা দিবেন;
৩. স্থাপিত যানবাহনের যথাযথ হালনাগাদ কাগজপত্র থাকতে হবে, যেমন- ট্রাকের হালনাগাদ ব্লু-বুক, ফিটনেস, চালকের লাইসেন্স, টুলবক্স, অতিরিক্ত চাকা, ব্যবহার উপযোগী ত্রিপল, দড়ি, বালতি ইত্যাদি থাকতে হবে। নৌযানের ক্ষেত্রে ফিটনেস সনদ, মাস্টার, সারেং ও সুকানির যোগ্যতার সনদ, উপযোগী ত্রিপল, কাচি/ দড়ি ইত্যাদি থাকতে হবে;
৪. খাদ্যশস্য বোঝাই উপযোগী পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন যানবাহন স্থাপন করবেন;
৫. ওজন যন্ত্রের যথার্থতা যৌথভাবে যাচাই করবেন;
৬. চুক্তির শর্তানুযায়ী সময়মতো যানবাহনে খাদ্যশস্য বোঝাই ও নিরাপদে পরিবহণ এবং গন্তব্যে পৌঁছানো নিশ্চিত করবেন;
৭. ১০০% ওজনে (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) খাদ্যশস্য বুঝে নিবেন;
৮. ভি-ইনভয়েস, সিলমোহরকৃত নমুনা ও বিশেষণপত্র গ্রহণ ও প্রাপকের নিকট পৌঁছানো নিশ্চিত করবেন; এবং
৯. আবহাওয়া অনুকূলে থাকলে খাদ্যশস্য বোঝাই নৌযান/ যানবাহন গন্তব্যের উদ্দেশে যাত্রা করাবেন;

৪.১.২ খাদ্যশস্য প্রাপককে প্রদানকালে

১. যানবাহনসহ ভি-ইনভয়েস, নমুনা ও বিশ্লেষণপত্র প্রাপকের নিকট হস্তান্তর করবেন;
২. ওজন যন্ত্রের যথার্থতা যাচাই করবেন;
৩. বোঝাই যানবাহন খালাসের নিমিত্ত যথাস্থানে স্থাপন করবেন;
৪. প্রস্তুতকৃত এলইউতে এবং পূরণকৃত ভি-ইনভয়েসে উভয় পক্ষ নামও তারিখসহ স্বাক্ষর করবেন;
৫. ভি-ইনভয়েস-এর পূরণকৃত ঠিকাদারের কপি (১ম কপি) স্বাক্ষর করে গ্রহণ করবেন;
৬. পরিবহণকালে খাদ্যশস্য আত্মসাৎ হলে/ খাদ্যশস্যবাহী যানবাহন দুর্ঘটনায় পতিত হলে সংশ্লিষ্ট থানাতে জিডি এন্ট্রি করবেন। নিকটবর্তী খাদ্য বিভাগের কর্মকর্তাসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদেরকে তাৎক্ষণিকভাবে অবহিত করবেন খাদ্যশস্য উদ্ধারের কার্যকর পদক্ষেপ নিবেন; এবং
৭. ভি-ইনভয়েস হারানো গেলে ঠিকাদার সংশ্লিষ্ট থানাতে জিডি এন্ট্রি করবেন এবং জিডি এন্ট্রির অনুলিপি সংযুক্ত করে ডুপ্লিকেট ভি-ইনভয়েস পুনঃইস্যু করার জন্য প্রেরককের নিকট আবেদন করবেন।

৪.২ শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদার/ শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারের কার্যাবলি (Functions)

১. ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা/ ব্যবস্থাপকের চাহিদামতো শ্রমিক সরবরাহ নিশ্চিত করবেন।
২. স্থাপিত যানবাহনে খাদ্যশস্য দ্রুত বোঝাই-খালাস সম্পাদন করবেন।
৩. যথাযথ ওজন ও বস্তার সেলাই যথাযথ হতে হবে।
৪. যথাযথভাবে খাদ্যশস্যের খামাল গঠন ও গুদামজাত করতে হবে।
৫. শ্রমিকগণকে হুকের ব্যবহার পরিহার করতে নির্দেশ দিবেন।
৬. শ্রম বিবরণী প্রতিদিন ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা/ ব্যবস্থাপকের নিকটজমা দিবেন।

অধ্যায় ৫

৫.১ সড়ক, রেল ও নৌপথে খাদ্যশস্য প্রেরণ ও প্রাপ্তি

৫.১.১ সড়ক পথে সরকারি খাদ্যশস্য পরিবহণ প্রেরণ চলাচলসূচি জারি, প্রেরণ ও যাচাই

১. সূচি জারি কর্তৃপক্ষ জেলা ও আঞ্চলিক চাহিদা এবং প্রেরক ও প্রাপক কেন্দ্রের মজুত ও চাহিদা বিবেচনা করে চলাচলসূচি জারি করবেন। প্রাপক ও প্রেরকসহ সংশ্লিষ্ট সবাইকে অবহিত করবেন। সূচির কপি প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।
২. প্রেরক সূচির যথার্থতা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ হতে যাচাই করবেন।

৫.১.২ পরিবহণ ঠিকাদার, ট্রাক চালক ও ট্রাকের কাগজপত্র যাচাই

১. পরিবহণ ঠিকাদার সূচি প্রাপ্তির পর প্রেরণ কেন্দ্রে লিখিতভাবে রিপোর্ট করবেন।
২. বৈধ চুক্তিপত্র, ট্রাকের মালিকানার দলিল/ ভাড়ার দলিল, প্রাধিকারপত্র, চলাচলসূচিসহ প্রেরণ কেন্দ্রে ঠিকাদার/ প্রতিনিধি হাজির থাকবেন এবং কাগজপত্র উপস্থাপন করবেন এবং প্রেরক তা যাচাই করবেন।
৩. স্থাপনকৃত ট্রাক/ লরির বৈধ কাগজপত্র, যেমন, ফিটনেস, রেজিস্ট্রেশন, ট্যাক্সটোকেন, চালকের লাইসেন্স, এনআইডি ইত্যাদির যথার্থতা প্রেরক/ প্রতিনিধি যাচাই করবেন।

৫.১.৩ স্থাপনকৃত যানবাহন/ট্রাক/ লরির অবস্থা যাচাই

১. ঠিকাদার/প্রতিনিধি এবং প্রেরক/প্রতিনিধি স্থাপনকৃত ট্রাক/ লরির/ যানবাহনের ফিটনেস, পরিষ্কার-পরিছন্নতা, কোনো রাসায়নিক দ্রব্যাদি আছে কি না, অতিরিক্ত চাকা, টুলবক্স, বালতি, ত্রিপল, দড়ি ইত্যাদি যথাযথ আছে কি না, তা যৌথভাবে সরেজমিনে পরীক্ষা করবেন। ফুড ফিট বা খাদ্যশস্য বোঝাই উপযোগী হলে বোঝাই-এর ব্যবস্থা নিবেন।
২. ট্রাকের নম্বর প্লেটে উল্লিখিত নম্বরের সঙ্গে রেজিস্ট্রেশন নম্বরের মিল আছে কি না, তা যাচাই করবেন।
৩. ট্রাক চালকের বৈধ লাইসেন্স থাকতে হবে।

৫.১.৪ ওজন যন্ত্রের যথার্থতা যাচাই

১. ট্রাক ওয়েব্রিজে (যেখানে আছে) খালি ট্রাকের ওজন নিবেন ও রেকর্ড করবেন।
২. খালি ট্রাকের ওজন নেবার সময় অতিরিক্ত চাকা, টুলবক্স, পানি ভর্তি বালতি, ত্রিপল, দড়ি, কাচি ইত্যাদি নামিয়ে রেখে ওজন করবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।
৩. প্রেরক চলাচলসূচি প্রাপ্তির পর শ্রমিক ও হস্তার্পণ/ শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে শ্রমিক সরবরাহের জন্য ফোনে/ চিঠির মারফত অবহিত করবেন।
৪. ঠিকাদার চাহিদা মোতাবেক শ্রমিক সরবরাহ নিশ্চিত করবেন।

৫. স্থাপিত যাচাইকৃত ফিট ট্রাকে নিয়মমতো খাদ্যশস্য বোঝাই করবেন।
৬. শ্রমিকগণ লোহার হুক ব্যবহার পরিহার করবেন।
৭. বোঝাইর আগে ট্রাকের/ যানবাহনের নিচে ত্রিপল বিছিয়ে নিবেন, যাতে ঝরতা খাদ্যশস্য ধূলাবালির সঙ্গে মিশে না যায় এবং পরবর্তীকালে তা গুছিয়ে বস্তাবন্দি করা যায়।
৮. ওজন করার পূর্বে ওজন যন্ত্র/ ওয়েব্রিজের যথার্থতা স্ট্যান্ডার্ড বাটখারা দ্বারা যাচাই করে নিবেন। সব পক্ষ উপস্থিত থাকবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।
৯. ওজন করার পূর্বে ওজন যন্ত্র/ ওয়েব্রিজের রিডিং প্রেরক/ ঠিকাদার প্রতিনিধি, সব পক্ষ দেখবেন ও লিখবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন, পুরো নামসহ তারিখ উল্লেখ করে স্বাক্ষর করবেন।
১০. কেবল পূর্ণ বস্তা (স্ট্যান্ডার্ড বস্তা) যানবাহনে বোঝাই করবেন।
১১. লুজ, অপূর্ণ, ছেঁড়া-ফাটা-কাটা বস্তা বোঝাই করা যাবে না।
১২. চুক্তির ধারানুযায়ী সম্ভাব্য দ্রুততম সময়ে স্থাপিত নৌযানে/ ট্রাকে/ লরিতে বোঝাই নিশ্চিত করবেন।
১৩. প্রেরক কেবল জীবন্ত কীট মুক্ত ডিএসডি-II এবং ডিএসডি-III মানের খাদ্যশস্য ডেসপ্যাচ দিবেন।
১৪. ওজনের রিডিং প্রেরক/ঠিকাদার প্রতিনিধিসহ উপস্থিত সংশ্লিষ্ট সব পক্ষ তা দেখবেন ও লিপিবদ্ধ করবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।
১৫. খালি ট্রাকের ওজন, বোঝাই পণ্যসহ, গ্রোস, ও নিট, ওজন এলইউএ/ পিএলইউএ, এবং ভি-ইনভয়েসে-এ লিপিবদ্ধ করবেন।
১৬. প্রেরক/ গুদাম ইন-চার্জ তার গুদামের ডায়াল স্কেলে/ মোলেন স্কেলে ওজন করে ট্রাকে পণ্য বোঝাই করবেন।
১৭. বোঝাই ট্রাক ট্রাকওয়েব্রিজে ওজন করতে হবে এবং ওজন রেকর্ড করতে হবে। প্রেরক ও ঠিকাদার/ প্রতিনিধি উপস্থিত থাকবেন ও ওজন লিপিবদ্ধ করবেন।
১৮. প্রেরক ডেসপ্যাচকৃত পণ্য বোঝাই ট্রাকওয়ারি ৩টি প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা তৈরি করবেন। নমুনা ব্যাগে ভর্তি করবেন। নমুনা স্লিপে উভয় পক্ষের তারিখসহ স্বাক্ষর করবেন। সিল গালা করবেন। যৌথভাবে স্বাক্ষর করবেন, একটি নমুনা ও একটি বিশ্লেষণশিট সেট প্রাপককে প্রদানের জন্য ঠিকাদার/ প্রতিনিধির নিকট স্বাক্ষর করে হস্তান্তর করবেন। আরেকটি সেট ঠিকাদারকে দিবেন এবং একটি বিশ্লেষণশিট নমুনাসহ নিজ অফিসে ইনভয়েস নিরাপদে প্রাপ্তি পর্যন্ত সংরক্ষণ করবেন।
১৯. ভি-ইনভয়েসের সব ঘর যথাযথভাবে পূরণ করবেন। তারিখ পদবিসহ স্বাক্ষর করবেন। সিলমোহর দিবেন। নিয়মমতো ৩ কপি (১ম, ২য়, ৩য়) ঠিকাদারের হাতে দিবেন। ৪র্থ কপি সিলমোহরকৃত খামে রেজিস্ট্রি (প্রাপ্তি স্বীকারসহ) ডাকযোগে আয়ন-ব্যয়ন কর্মকর্তার নিকট পাঠাবেন। ৫ম কপি প্রেরক তার অফিস কপি হিসাবে সংরক্ষণ করবেন।
২০. প্রধান ফটকে ফটক ইনচার্জ ভি-ইনভয়েসের সঙ্গে বস্তা গণনার মাধ্যমে যথার্থতা যাচাই করবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।
২১. বোংগা দ্বারা পণ্য, ধরন, গুণগতমান পরীক্ষা করবেন। ডব্লিউ অক্ষরের আকৃতিতে নমুনা সংগ্রহ করবেন। ভি-ইনভয়েসের সঙ্গে মিল পাওয়া গেলে ট্রাককে ছেড়ে যাবার অনুমতি দিবেন।
২২. প্রেরক অনুকূল আবহাওয়ায় বোঝাই ট্রাককে ছেড়ে যাবার অনুমতি দিবেন।
২৩. প্রেরক ডেসপ্যাচকৃত পণ্য, পরিমাণ, বস্তার সংখ্যা, সূচি নং ও তারিখ, সূচিজারি কর্তৃপক্ষ ঠিকাদারের নাম/ প্রতিনিধির নাম, ট্রাকের নম্বর ইত্যাদি মোবাইলে প্রাপককে, প্রাপকের উখানি ও জেখানি এবং তার (প্রেরক) উখানি-জেখানি এবং সূচিজারি কর্তৃপক্ষকে অবশ্যই অবহিত করবেন।
২৪. খামাল কার্ড, গুদাম লেজার ও এলএসডি/ সিএসডি লেজারে প্রেরক ডেসপ্যাচ পরিমাণ লিপিবদ্ধ করবেন।
২৫. প্রেরক দৈনিক ও সাপ্তাহিক ভিত্তিতে ভি-ইনভয়েস বিবরণী তৈরি করে উখানি, জেখানি এবং চসনিকে প্রেরণ করবেন।

২৬. কেন্দ্রীয়ভাবে ইস্যুকৃত সূচির মেয়াদ শেষ হওয়ার পরই প্রেরক কেন্দ্র থেকে ঠিকাদারভিত্তিক প্রেরণ বিবরণী প্রস্তুতপূর্বক জেখানি ও খাদ্য অধিদপ্তরের চসসা বিভাগে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।

৫.১.৫ প্রাপ্তি

১. প্রাপক ট্রাক/ লরি পৌঁছানোর পূর্বে শ্রমিক সরবরাহের জন্য শ্রমিক ও হস্তার্পণ/ শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে চাহিদা দিবেন।
২. এলএসডি/ সিএসডির কোনো গুদমে খাদ্যশস্য গুদামজাত করবেন, তা পূর্বেই নির্ধারণ করবেন।
৩. ডানেজ ও খামালের স্থান স্পর্শ কীটনাশক দিয়ে স্প্রে করে শুকিয়ে প্রস্তুত রাখবেন।
৪. বোংগা, ট্রে, ত্রিপল, ওজনযন্ত্র, ময়েস্চার মিটার ইত্যাদি প্রস্তুত রাখবেন।
৫. ট্রাক/ লরি পৌঁছালে ভি-ইনভয়েস, নমুনা, বিশ্লেষণশিট গ্রহণ করবেন।
৬. ট্রাক/ লরি নির্ধারিত গুদামে স্থাপন করবেন এবং বোংগা দিয়ে ট্রাক হতে প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা সংগ্রহ করে প্রেরিত নমুনার সঙ্গে সাদৃশ্য আছে কি না, তা যাচাই করবেন।
৭. সাদৃশ্যমান, আর্দ্রতা, বস্তার সংখ্যা যথাযথ পাওয়া গেলে চুক্তি অনুযায়ী খালাস কাজ শেষ করবেন এবং যানবাহন ছেড়ে দিবেন।
৮. বৈসাদৃশ্য মানের খাদ্যশস্য প্রাপ্তি ক্ষেত্রে উখানি/ জেখানি/ চসনি ও প্রেরককে তাৎক্ষণিকভাবে জানাবেন। তাদের সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ব্যবস্থা নিবেন।
৯. ১০০% ওজনে পরিবহণ ঠিকাদারের প্রতিনিধির উপস্থিতিতে যানবাহন হতে মালামাল খালাস করবেন।
১০. এলইউএ/ পিএলইউএ-তে ওজন লিপিবদ্ধ করবেন।
১১. শ্রমবিবরণী নিয়মমতো দাখিল করবেন।
১২. ভি-ইনভয়েস-এর সব ঘর যথাযথভাবে পূরণ করবেন এবং তা যথাস্থানে যথানিয়মে প্রেরণ করবেন।
১৩. খামাল কার্ড, গুদাম লেজার ও এলএসডি/ সিএসডি লেজারে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করবেন।
১৪. উখানি/ সহখানি/ জেখানি প্রাপ্ত খাদ্যশস্য গুদাম খামাল কার্ড/ লেজারে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করা হয়েছে কি না, তা পরিদর্শনকালে পরীক্ষা করে দেখবেন।
১৫. দৈনিক প্রাপ্তি বিবরণী এবং সাপ্তাহিক ভি-ইনভয়েস বিবরণী তৈরি করে যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট পাঠাবেন।

৫.১ নৌপথে সরকারি খাদ্যশস্য প্রেরণ ও প্রাপ্তি

৫.২.১ প্রেরণ

১. সূচি জারি কর্তৃপক্ষ জেলা ও আঞ্চলিক এবং প্রেরক ও প্রাপক কেন্দ্রের মজুত ও চাহিদা অনুযায়ী চলাচলসূচি জারি করবেন। প্রাপক ও প্রেরকসহ সংশ্লিষ্ট সবাইকে অবহিত করবেন। সূচির কপি প্রেরণ নিশ্চিত করবেন। ফোন/ ই-মেইল/ মোবাইলের মাধ্যমে অবহিত করবেন।
২. প্রেরক খাদ্যশস্য প্রেরণের পূর্বে সূচির যথার্থতা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ হতে যাচাই করবেন।
৩. পরিবহণ ঠিকাদার সূচি পাওয়ার পর প্রেরণ কেন্দ্রে রিপোর্ট করবেন।
৪. ঠিকাদার/ প্রতিনিধির কাগজপত্রাদি, যেমন, চুক্তিপত্র প্রাধিকারপত্র, ‘প্রোগ্রামের কপি, এনআইডি ইত্যাদি প্রেরকের দপ্তরে পেশ করবেন এবং প্রেরক ঐগুলোর যথার্থতা যাচাই করবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।
৫. ঠিকাদার/ প্রতিনিধি, ফুডফিট, নৌযান স্থাপন করবেন। ‘ডিজি শিপিং, কর্তৃক প্রদত্ত নৌযানের হালনাগাদ, সার্ভে রিপোর্ট, ফিটনেস, ধারণক্ষমতা, ডেড ওয়েট, ড্রাফ্ট চার্ট, সনদ, পরিবহণক্ষমতা ইত্যাদির সপক্ষে সনদ প্রেরকের নিকট পেশ করবেন।

৬. মাস্টার, ড্রাইভার ও অন্যান্য ক্রু মেম্বারদের যোগ্যতার সনদ প্রেরকের নিকট পেশ করবেন এবং প্রেরক ডিজি শিপিং হতে যথার্থতা যাচাই করবেন। যাচাই রেকর্ড পরিপালন করবেন।

৭. উপযোগী ত্রিপল, দড়ি-কাচি, ফেন্ডার, ডেরিক/ ক্রেন/ উইন্স/ হুক ইত্যাদি যথাযথ আছে কি না, উভয়ের উপস্থিতিতে যাচাই করবেন। যথাযথ পাওয়া গেলে চুক্তি অনুযায়ী দ্রুত বোঝাই করবেন।

৮. ওজন যন্ত্রের যথার্থতা স্ট্যান্ডার্ড বাটখারা দ্বারা সকল পক্ষের উপস্থিতিতে যাচাই করবেন। যাচাই রেকর্ড পরিপালন করবেন।

৯. নৌযানের মালিকানা/ চার্টার ডকুমেন্টস ঠিকাদার/ প্রতিনিধি প্রেরকের নিকট পেশ করবেন।

১০. প্রেরক চলাচলসূচি পাবার পর শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদার শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে প্রয়োজনীয় শ্রমিক সরবরাহের জন্য লিখিতভাবে অবহিত করবেন। ফোন/ ই-মেইলেও জানাবেন।

১১. 'ফুড ফিট' নৌযান নির্ধারিত ঘাট/ জেটি/ জাহাজে স্থাপন করার জন্য নির্দেশ দিবেন।

১২. কেবল নিধারিত ওজনে বস্তা (স্ট্যান্ডার্ড বস্তা) নৌযানে বোঝাই করবেন।

১৩. লুজ, অপূর্ণ, ছেঁড়া-ফাটা-কাটা বস্তা নৌযানে বোঝাই করা যাবে না।

১৪. চুক্তির সংশ্লিষ্ট ধারানুযায়ী সম্ভাব্য দ্রুততম সময়ে স্থাপিত নৌযান বোঝাই করতে হবে।

১৫. প্রেরক কেবল জীবন্ত কীটমুক্ত ডিএসডি-II ডিএসডি-III মানের খাদ্যশস্য প্রেরণ করবেন।

১৬. ওজনের 'রিডিং' প্রেরক/প্রতিনিধি ডাকবেন। সব পক্ষ দেখবেন এবং রেকর্ড পরিপালন করবেন।

১৭. প্রেরক/ গুদাম ইন-চার্জ, ডায়াল স্কেলে, ওজন করে ডেসপ্যাচ দিবেন।

১৮. গুদাম হতে ঘাটে স্থাপিত নৌযানে ট্রাক মাধ্যমে ডেসপ্যাচকালে খালি ট্রাকের ওজন ট্রাকওয়েব্রিজ-এ (যেখানে আছে) নিবেন, বোঝাই পণ্যসহ, গ্রোস ও নিট, ওজন, এলইউএ/ পিএলইউএ-তে লিপিবদ্ধ করবেন। ভি-ইনভয়েসে এবং কার্ট টিকিটেও লিপিবদ্ধ করবেন।

১৯. বোঝাই ট্রাক ট্রাকওয়েব্রিজে (যেখানে আছে) ওজন করতে হবে এবং ওজন রেকর্ড করতে হবে। ট্রাকওয়েব্রিজের ওজন চূড়ান্ত ধরতে হবে। প্রেরক ও ঠিকাদার/ প্রতিনিধি উপস্থিত থাকবেন ও ওজন লিপিবদ্ধ করবেন। রেকর্ড পরিপালন করবেন।

২০. প্রেরকপণ্য বোঝাই নৌযানওয়ারি খাদ্যশস্যের প্রতিনিধিত্বমূলক ৩টি নমুনা তৈরি করবেন। নমুনা স্লিপে প্রেরক ও পরিবহণ ঠিকাদার/প্রতিনিধি যৌথ স্বাক্ষর করবেন এবং নমুনা ব্যাগে ভর্তি করে সিল-গালা করবেন। ৩টি বিশ্লেষণশিট তৈরি করবেন এবং তা সিল-গালা করবেন। ২টি নমুনাসহ বিশ্লেষণশিট ঠিকাদারের/ প্রতিনিধির হাতে (১ সেট প্রাপককে পৌঁছে দেবার জন্য এবং ১ সেট ঠিকাদারের জন্য) পাঠাবে এবং প্রেরক ৩য় নমুনা ও ৩য় বিশ্লেষণশিট অফিস কপি হিসাবে চালানটি নিরাপদে প্রাপ্তি পর্যন্ত সংরক্ষণ করবেন।

২১. 'ভি-ইনভয়েসের' সব ঘর যথাযথভাবে পূরণ করবেন। তারিখ পদবিসহ স্বাক্ষর করবেন। সিলমোহর দিবেন। নিয়মমতো ৩ কপি (১ম, ২য়, ৩য়) ঠিকাদারের হাতে দিবেন। ৪র্থ কপি সিলমোহর করে প্রাপ্তি স্বীকারসহ ডাকযোগে আয়ন-ব্যয়ন কর্মকর্তার নিকট পাঠাবেন। ৫ম কপি প্রেরক তার অফিস কপি হিসাবে সংরক্ষণ করবেন।

২২. প্রেরক কেবল অনুকূল আবহাওয়ায় বোঝাই নৌযানকে ছেড়ে যাবার অনুমতি দিবেন।

২৩. প্রেরক নৌযানের নাম, প্রতিনিধির/ ঠিকাদারের নাম, পণ্য, পরিমাণ, বস্তার সংখ্যা, সূচি নম্বর ও তারিখ, সূচিজারি কর্তৃপক্ষ ইত্যাদি মোবাইলে/ ই-মেইলে/ ফোনে প্রাপক, প্রাপকের উখানি ও জেখানি এবং তার উখানি, জেখানি এবং সূচিজারি কর্তৃপক্ষকে তাৎক্ষণিকভাবে জানাবেন।

২৪. প্রেরক ঘাট/ জাহাজের ক্ষেত্রে নৌযান হতে দৈনিক খালাস/ বোঝাই প্রতিবেদন প্রস্তুত করবেন এবং সংশ্লিষ্ট সবাইকে জানাবেন।

২৫. গুদামের ক্ষেত্রে গুদাম লেজার, খামাল কার্ড, এলএসডি/ সিএসডি লেজারে সব ডেসপ্যাচ লিপিবদ্ধ করবেন।

২৬. প্রেরক দৈনিক প্রেরণ বিবরণী এবং সাপ্তাহিক ভি-ইনভয়েস বিবরণী তৈরি করবেন এবং উখানি, জেখানি, চসনি ও সূচিজারি কর্তৃপক্ষকে প্রেরণ করবেন।

৫.২.২ প্রাপ্তি

১. প্রাপক নৌযান পৌঁছানোর সম্ভাব্য তারিখ ও সময় উল্লেখপূর্বক শ্রমিক সরবরাহের জন্য শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদার/শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে লিখিত ও ফোনে অবহিত করবেন।
২. এলএসডি/ সিএসডির কোনো গুদামে খাদ্যশস্য প্রাপ্তি হবে, তা ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা/ ব্যবস্থাপক নির্ধারণ করবেন।
৩. ডানেজ, গুদামের দেওয়াল, খামালের স্থানকে স্পর্শ কীটনাশক দিয়ে স্প্রে করবেন এবং শুকিয়ে নিয়ে খামাল দিবেন।
৪. বোংগা, ট্রে, ত্রিপল, ওজনযন্ত্র, ময়েসচার মিটার ইত্যাদি প্রস্তুত রাখবেন।
৫. নৌযান পৌঁছালে 'ভি-ইনভয়েস' নমুনা, বিশ্লেষণশিট গ্রহণ করবেন। উখানি, জেখানি ও প্রেরককে চালান পৌঁছানোর খবর দিবেন।
৬. নৌযান নির্ধারিত ঘাটে/ জেটিতে স্থাপন করবেন। বোংগা দিয়ে নৌযান হতে প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা সংগ্রহ করে প্রেরিত নমুনার সঙ্গে সাদৃশ্য আছে কি না তা যাচাই করবেন।
৭. সাদৃশ্যমান, আর্দ্রতা, বস্তার সংখ্যা ইত্যাদি যথাযথ পাওয়া গেলে, চুক্তি অনুযায়ী পণ্য খালাস শুরু করবেন এবং সম্ভাব্য দ্রুততার সঙ্গে খালাস কাজ শেষ করে নৌযান মুক্ত করে দিবেন।
৮. বৈসাদৃশ্য মানের খাদ্যশস্য প্রাপ্তি হলে, উখানি, জেখানি/ চসনি ও প্রেরককে তাৎক্ষণিকভাবে জানাবেন। তাদের সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ব্যবস্থা নিবেন।
৯. ১০০% ওজনে পরিবহণ ঠিকাদার/ প্রতিনিধির উপস্থিতিতে নৌযান হতে পণ্য খালাস করবেন।
১০. এলইউএ/ পিএলইউএ তে ওজন লিপিবদ্ধ করবেন।
১১. শ্রমবিবরণী নিয়মমতো তৈরি ও দাখিল করতে হবে।
১২. ভি-ইনভয়েস যথাযথভাবে পূরণ করবেন এবং যথাসময়ে যথাস্থানে যথানিয়মে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।
১৩. খামাল কার্ড, গুদাম লেজার ও এলএসডি/ সিএসডি লেজারে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করবেন।
১৪. লেজারে যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করা হয়েছে কি না তা উখানি/ সহখানি/ জেখানি পরিদর্শনকালে যাচাই করে দেখবেন।
১৫. দৈনিক প্রাপ্তি বিবরণী, সাপ্তাহিক প্রাপ্তি বিবরণী ও সাপ্তাহিক ইনভয়েস বিবরণী তৈরি করে যথাস্থানে পাঠাবেন।
১৬. কোনো খাদ্যশস্যবাহী নৌযান নৌদুর্ঘটনায় পতিত হলে, পরিবহণ ঠিকাদার নিকটতম খাদ্য বিভাগের অফিস, থানা, প্রেরক, প্রাপককে মোবাইলে/ লিখিত খবর দিবেন। খাদ্যশস্য ও নৌযান উদ্ধারের লক্ষ্যে দ্রুত কার্যকর ব্যবস্থা নিবেন। জেখানি/ আখানি এবং খাদ্য অধিদপ্তরকে দ্রুত অবহিত করতে হবে।

৫.৩ রেলপথে খাদ্যশস্য পরিবহণ

৫.৩.১ প্রেরণ

১. জেলা ও আঞ্চলিক, প্রেরণ ও প্রাপ্তি কেন্দ্রের মজুত ও চাহিদা বিবেচনা করে, চলাচলসূচি জারি কর্তৃপক্ষ, পরিচালক চসসা, খাদ্য অধিদপ্তর সূচি জারি করবেন।
২. চলাচলসূচির অনুলিপি রেল পরিবহণ ঠিকাদার, রেল বিভাগ (বিআর), প্রেরক, প্রাপক, সংশ্লিষ্ট উখানি, জেখানি, আখানিকে প্রদান করবেন।
৩. প্রেরক সূচির যথার্থতা সূচি জারি কর্তৃপক্ষ হতে যাচাই করবেন।
৪. রেল পরিবহণ ঠিকাদার চলাচলসূচি পাওয়ার পর প্রেরণ কেন্দ্রে রিপোর্ট করবেন।

৫. রেল পরিবহণ ঠিকাদার রেল বিভাগের নিকট ওয়াগনের ইনডেন্ট বা চাহিদাপত্র দাখিল করবেন। প্রেরক ঠিকাদারের/ চুক্তিপত্র/প্রতিনিধির প্রাধিকারপত্র যাচাই করবেন।

৬. প্রেরক রেল বিভাগের নিকট, ফুডফিট ওয়াগন, বা খাদ্য বোঝাই উপযোগী বগি প্রাপ্তির সুপারিশ করবেন।

৭. সকাল ৭ টার পূর্বেই বা পালা শুরুর পূর্বেই বন্দর/ ঘাট/ গুদামে, ফুড ফিট ওয়াগন, স্থাপন নিশ্চিত করতে হবে। ওয়াগনের ভ্যাকিউম থাকতে হবে।

৮. প্রেরণ কেন্দ্রে রেল সাইডিং এ সময়মতো রেলবিভাগ, ফুটফিট ওয়াগন, স্থাপন করবে।

৯. শ্রমিক ও হস্তার্পণ ঠিকাদারকে প্রেরক চলাচলসূচি সম্পর্কে অবহিত করেপ্রয়োজনীয়সংখ্যকশ্রমিক নিয়োগের অনুরোধ করবেন।

১০. প্রেরণ কেন্দ্রে রেল সাইডিং না থাকলে, সংশ্লিষ্ট রেল স্টেশনের সাইডিং-এ ওয়াগন স্থাপন করতে হবে।

১১. প্রেরণ কেন্দ্র হতে রেল স্টেশনের সাইডিং এ খাদ্যশস্য পরিবহণ ও ওয়াগন/ বগিতে বোঝাই করার জন্য শ্রমিক ও হস্তাপর্ণ/শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদার নিয়োগ করতে হবে।

১২. প্রেরণ কেন্দ্র হতে রেল স্টেশনের সাইডিং এ পরিবহণের জন্য চুক্তির শর্তানুযায়ী শ্রমিক ও হস্তার্পণ/শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদার ট্রাক/ যানবাহন সরবরাহ করবেন।

১৩. 'ওয়াগন ফুডফিট' আছে কি না, তা রেলইয়ার্ডে পরীক্ষা সম্পন্ন করতে হবে। একমাত্র পরিষ্কার-পরিছন্ন 'ফুডফিট ওয়াগন'/ বগি বোঝাই কেন্দ্রে/ বোঝাই রেল সাইডিং-এ স্থাপন করা যাবে।

১৪. প্রেরক, রেল ঠিকাদার ও রেলবিভাগ যৌথভাবে ওয়াগন বা বগির, ফিটনেস, পরীক্ষা করবেন এবং রেকর্ড পরিপালন করবেন। রেল সাইডিং বা স্টেশনের রেল ইয়ার্ডে ঝাড়ুদারকে উপস্থিত রাখতে হবে।

১৫. রাসায়নিক দ্রব্য, কয়লা ইত্যাদি বোঝাইকৃত ওয়াগন পরিষ্কার-পরিছন্ন না করে খাদ্যশস্য বোঝাই দেওয়া যাবে না। ভাঙা-চুরা-ছিদ্র যুক্ত ওয়াগনে খাদ্যশস্য বোঝাই দেওয়া যাবে না।

১৬. জীবন্ত কীটমুক্ত ডিএসডি-II ডিএসডি-III মানের খাদ্যশস্য প্রেরণ করতে হবে।

১৭. 'ফ্লাপ ডোর' হতে ভিতরের দিকে কমপক্ষে ১২′ (ইঞ্চি) জায়গা ফাঁকা রেখে লোডিং শুরু করতে হবে।

১৮. বোঝাইকালে 'হুক' ব্যবহার পরিহার করতে হবে।

১৯. 'বিস' ও 'সিজে' ওয়াগনের, 'ক্যাপাসিটি লোডিং' পরিমাণ জেনে সে অনুযায়ী বোঝাই করতে হবে।

২০. প্রেরিত খাদ্যশস্যের ৩টি প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা সংগ্রহ করে বিশ্লেষণপত্র তৈরি করতে হবে। নমুনা সিলমোহর করতে হবে। প্রেরক ও পরিবহণ ঠিকাদার উভয়ে নমুনা স্লিপে যৌথভাবে স্বাক্ষর করবেন। নমুনা ব্যাগে ভর্তি করবেন এবং সিলগালা করবেন। ২টি নমুনা ও ২টি বিশ্লেষণশিট ঠিকাদারের হাতে প্রাপককে পৌঁছে দেবার জন্য হস্তান্তর করবেন। ঠিকাদার একটি নমুনা ও ১টি বিশ্লেষণশিট নিজের কাছে রাখবেন এবং একসেট নমুনা প্রাপককে হস্তান্তর করবেন। প্রেরক ১ সেট তার অফিসে সংরক্ষণ করবেন।

২১. বোঝাই ওয়াগনের মধ্যে, ডেসপ্যাচ পারটিকুলারস, উল্লেখপূর্বক প্যাকিং নোট দিতে হবে। আর আর-এ বস্তার সংখ্যা ও পরিমাণ লিপিবদ্ধ করতে হবে।

২২. রেল বিভাগের প্রতিনিধি ও রেলওয়ে নিরাপত্তা বাহিনীর উপস্থিতিতে রেল ঠিকাদার/প্রতিনিধি, 'ফ্রি টাইমের' মধ্যে ওয়াগন বোঝাই করবেন। প্রেরক ওজন দেখবেন ও প্রেরণে সহযোগিতা করবেন।

২৩. ওয়াগন বোঝাইর পর ঠিকাদার নিজস্ব সিল-রিভিট প্রদান করবেন। রেল বিভাগও সিল-রিভিট প্রদান করবে।

২৪. প্রেরক ওয়াগনওয়ারি, 'ভি-ইনভয়েস' জারি করবেন।

২৫. প্রতিদিন প্রেরক, রেল ঠিকাদার ও স্টেশনমাস্টার, 'সেন্ট্রাল ট্রেন কন্ট্রোল'-এর সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখবেন।

২৬. 'লোডিং ওয়াগন' দ্রুত পরিবহণের জন্য রেল স্টেশন মাস্টারকে তাগিদ দিবেন।

২৭. 'লোডিং ওয়াগন' স্টেশনের রেলইয়ার্ডে ট্রেন ফরমেশন করে পাওয়ারের অভাবে ফেলে রাখা যাবে না।

২৮. 'লোডিং ওয়াগন' দিয়ে রেল তৈরি বা রেক তৈরি করে দ্রুত প্রাপক কেন্দ্রে প্রেরণ নিশ্চিত করতে হবে।

২৯. মাল গাড়ি পরিবহণের জন্য প্রয়োজনীয়সংখ্যক 'ইঞ্জিন' বা 'পাওয়ার' থাকতে হবে।

৩০. ব্যবহার অযোগ্য, মেরামতোযোগ্য রেল 'সাইডিং' কে অবিলম্বে মেরামত করে, বোঝাই উপযোগী করতে হবে।

৩১. খাদ্য বিভাগের চাহিদা অনুযায়ী রেক 'লোডিং ও ডিরেকটশনাল লোডিং' করতে হবে এবং তদনুযায়ী 'ট্রেন ফরমেশন' করতে হবে।

৩২. জরুরি চাহিদা মিটানোর জন্য 'মিক্সড ট্রেন লোডিং' করার পরিকল্পনা থাকতে হবে।

৩৩. বোঝাই ট্রেন ছেড়ে যাবার সংবাদ ই-মেইল/ মোবাইলে রেল ঠিকাদার/ প্রেরক সংশ্লিষ্ট সবাইকে জানাবেন।

৩৪. খাদ্যশস্যবাহী ট্রেনের কোনো বগি 'হট এক্সেল' হয়ে গেলে বা কোনো দুর্ঘটনায় পড়লে রেল বিভাগ তাৎক্ষণিকভাবে প্রেরক/ প্রাপককে টেলিফোন/ ই-মেইলে জানাবেন।

৫.৩.২ প্রাপ্তি

১. খাদ্যশস্যবাহী 'ওয়াগন রেল সাইডিং/ রেল স্টেশন ইয়ার্ডে' স্থাপন করার পূর্বেই প্রাপক শ্রমিক ও হস্তার্পণ/ শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারকে প্রয়োজনীয় শ্রমিক/ যানবাহন (প্রয়োজনে) সরবরাহের চাহিদা দিবেন।

২. প্রাপক রেল ঠিকাদার ও রেল স্টেশন মাস্টার/ ম্যানেজারের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখবেন। প্রয়োজনে 'সেন্ট্রাল ট্রেন কন্ট্রোলার'-এর সঙ্গে যোগাযোগ রাখবেন।

৩. প্রাপক খাদ্যশস্যবাহী রেল ওয়াগন ছেড়ে আসার সময় ও তারিখ মোবাইলে, ই-মেইলে জেনে নিবেন এবং তদনুযায়ী খাদ্যশস্য খালাস, পরিবহণ, গুদামজাত করার প্রস্তুতি গ্রহণ করবেন।

৪. সংশ্লিষ্ট, রেল সাইডিং/ রেল স্টেশনের সাইডিং ক্যাপাসিটি, অনুযায়ী বোঝাই ওয়াগন স্থাপন করবেন।

৫. প্রাপক ভারপ্রাপ্ত কর্মকর্তা/ ব্যবস্থাপক রেল ঠিকাদারের নিকট হতে ভি-ইনভয়েস, নমুনা ও বিশ্লেষণশিট গ্রহণ করবেন।

৬. নিয়ম মতো কোন গুদামে খাদ্যশস্য গ্রহণ করবেন, তা প্রাপক পূর্বেই নির্ধারণ করবেন এবং খামাল স্থান ও ডানেজ স্পর্শ কীটনাশক দিয়ে স্প্রে, করে শুকিয়ে নিবেন।

৭. বোংগা, ট্রে, ত্রিপল, ওজনযন্ত্র, ময়েসচার মিটার ইত্যাদি প্রস্তুত রাখবেন।

৮. ওজন যন্ত্র সসংশ্লিষ্ট পক্ষদের উপস্থিতিতে, স্ট্যান্ডার্ড, বাটখারা দিয়ে যথার্থতা যাচাই করবেন ও রেকর্ড পরিপালন করবেন।

৯. খাদ্যশস্যবাহী ওয়াগন 'রেল সাইডিং' এ স্থাপন হলে, রেল বিভাগ, রেল ঠিকাদার এবং প্রাপক উপস্থিত থেকে 'সিল-রিভিট' অক্ষত আছে কি না, তা, পরীক্ষা করবেন। তা ছাড়া 'রানিং থেপ্ট'-এর (চলন্ত চুরি) আলামত আছে কি না, 'ফ্লাপ ডোর' কাটা আছে কি না, ঝরতা খাদ্যশস্য 'ফ্লাপ ডোর' দিয়ে পড়ছে কি না ইত্যাদি সরেজমিনে পরীক্ষা করবেন।

১০. খাদ্যশস্যবাহী ওয়াগন, 'সিল-রিভিট' অক্ষত অবস্থায় পাওয়া গেলে, 'ফ্রি-টাইম'-এর মধ্যে খাদ্যশস্য খালাস সম্পন্ন করতে হবে।

১১. কোনো ওয়াগন, 'সিল-রিভিট' ভাঙ্গা পাওয়া গেলে বা চুরির কোনো আলামত পাওয়া গেলে, নিয়মমতো 'ওপেন ডেলিভারি' চাইবেন এবং রেল কর্মকর্তাসহ সব পক্ষের উপস্থিতিতে খালাস কাজ সম্পন্ন করবেন। রেকর্ড পরিপালন করতে হবে।

১২. খালাসকালে প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা সংগ্রহ করতে হবে। প্রেরিত নমুনার সঙ্গে সাদৃশ্য আছে কি না তা পরীক্ষা করতে হবে। সাদৃশ্য মান পাওয়া গেলে নিয়মমতো খালাস করে গুদামজাত করবেন।

১৩. বৈসাদৃশ্য খাদ্যশস্য পাওয়া গেলে, উখানি, জেখানি/ চসনি এবং প্রেরককে জরুরি ভিত্তিতে জানাবেন। তাদের সিদ্ধান্তানুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।

১৪. ১০০% ওজনে খাদ্যশস্য 'রেলওয়াগন' হতে খালাস করবেন এবং গুদামজাত করবেন।

১৫. 'এলইউএ/ পিএলইউ'-তে ওজন লিপিবদ্ধ করবেন।

১৬. ওজন 'রিডিং' প্রাপক/ প্রাপকের প্রতিনিধি ডাকবেন এবং সব পক্ষ 'রেকর্ড' করবেন।

১৭. শ্রম বিবরণী নিয়মিত তৈরি ও দাখিল করবেন।

১৮. 'ভি-ইনভয়েস'-এর প্রাপ্তি অংশ যথাযথভাবে পূরণ করবেন। ঘাটতি পাওয়া গেলে, নিয়ম মতো 'ভি-ইনভয়েস'-এ লালকালি দিয়ে লিখে দিবেন।

১৯. প্রাপক খামাল 'কার্ড/ বিন কার্ড' গুদাম 'লেজার' ও 'এলএসডি/ সিএসডি লেজারে' প্রাপ্ত খাদ্যশস্য যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ করবেন।

২০. উখানি/ সহখানি/ জেখানি গুদাম লেজার ও খামাল কার্ডে প্রাপ্ত খাদ্যশস্য যথাযথভাবে লিপিবদ্ধ হয়েছে কি না, পরিদর্শনকালে বাস্তবে তা পরীক্ষা করে দেখবেন।

২১. পরিবহণ ঘাটতি পাওয়া গেলে চুক্তি অনুযায়ী প্রাপক এবং রেল ঠিকাদার চুক্তির শর্তানুযায়ী কার্যকর ব্যবস্থা নিবেন এবং 'ওয়াগনের ডেমারেজ' হলে এবং পরিবহণ ঘাটতি সংঘটিত হলে চুক্তির শর্তাবলি প্রযোজ্য হবে। যৌথভাবে তদন্ত করতে হবে।

২২. দৈনিক প্রাপ্তি বিবরণী তৈরি করে যথাস্থানে যথানিয়মে পাঠাবেন।

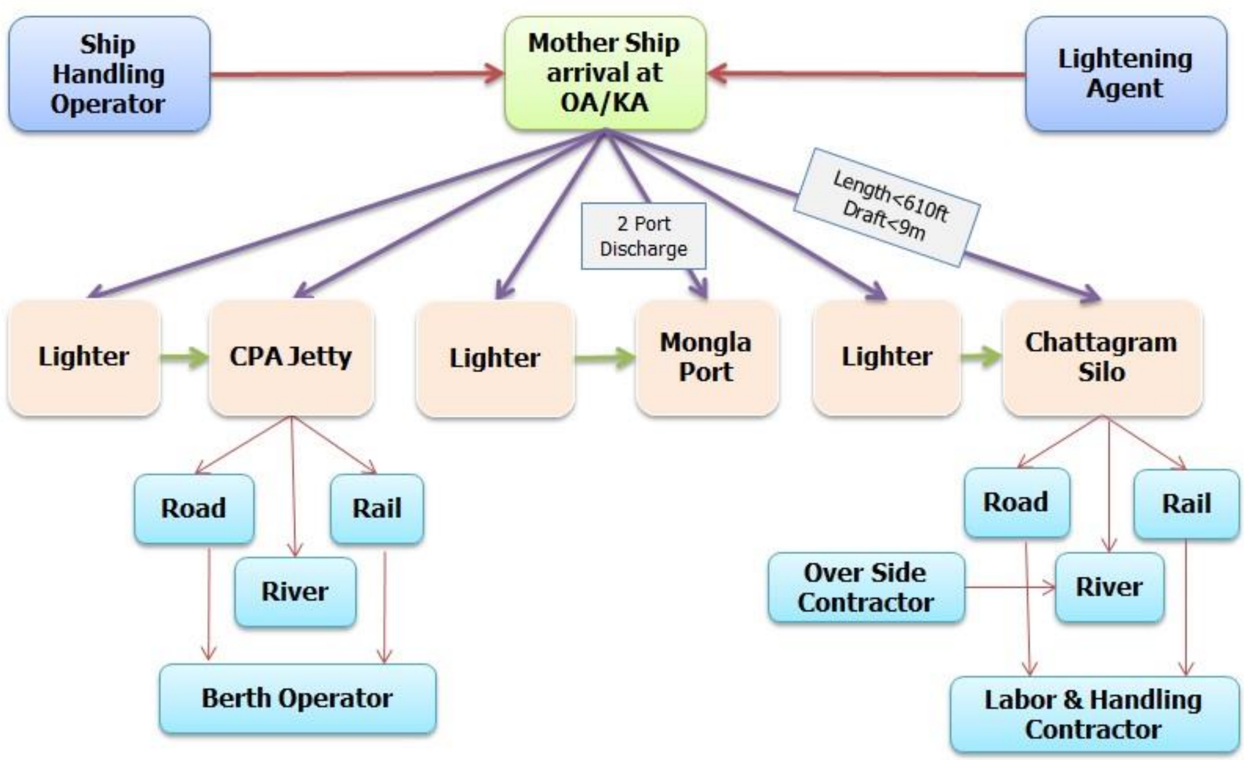
২৩. পরিবহণ ভাড়া অতিরিক্ত পরিশোধ হলে তদন্তসাপেক্ষে 'বাংলাদেশ রেলওয়ে' খাদ্য অধিদপ্তরকে ফেরত দিবে অথবা সমন্বয় করবে।

অধ্যায় ৬

৬.১ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য বন্দরে খালাস ও প্রেরণসংক্রান্ত

সরকার প্রয়োজনে বিদেশ হতে নগদ ক্রয়ে এবং 'জি টু জি'-এর মাধ্যমে খাদ্যশস্য আমদানি করে থাকে। আমদানি করা খাদ্যশস্য ২ (দু) টি বন্দর, যথা, চট্টগ্রাম ও মোংলা সামুদ্রিক বন্দরের মাধ্যমে খালাস হয়ে থাকে। মহাপরিচালক খাদ্য অধিদপ্তরের পক্ষে খাদ্যশস্য ক্রয় এবং জাহাজ খালাস পরিকল্পনার দায়িত্ব যথাক্রমে পরিচালক সংগ্রহ, পরিচালক চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগ এবং চট্টগ্রাম ও খুলনার চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রকদ্বয় পালন করিবে।

Flow Chart of Ship Arrival, Lightening, Discharge and Dispatch at Chattagram Port



৬.২ সমুদ্র বন্দরের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি

৬.২.১ চট্টগ্রাম বন্দর

চট্টগ্রাম সামুদ্রিক বন্দর কর্ণফুলী নদীর ডান তীরে অবস্থিত। মায়ানমারের লুসাই পাহাড় হতে উৎপন্ন হয়ে নদীটি বঙ্গোপসাগরে পতিত হয়েছে। যিশু খ্রিষ্টের জন্মের পূর্বেই এ বন্দরের অস্তিত্ব ছিল। একে 'শেটাগং' (আরবি শব্দ) বা 'ডেল্টা অব গ্যানজেস' বলা হতো। এ বন্দরে আরব, পর্তুগিজ ও ব্রিটিশ নাবিকগণ পাল টানা নৌকায় ব্যবসার উদ্দেশ্যে বিভিন্ন পণ্য পরিবহণ করে আনত। পূর্ব ভারতীয় ব্যবসায়ীরা এখান হতে পণ্যাদি নিয়ে দূরপ্রাচ্যে জাহাজে পরিবহণ করত। চট্টগ্রাম বন্দর পূর্ব ও পশ্চিমের মধ্যে ব্যবসায়িক সেতুবন্ধ হিসাবে ভূমিকা পালন করত।

চট্টগ্রাম বন্দরের মূল জেটিতে ১৩টি বার্থ আছে এবং ৭ হতে ১৩ নং বার্থ রেল লাইন দ্বারা সংযুক্ত। ১৩ নং বার্থের পর 'এমপিবি' বা মাল্টিপারপাজ বার্থকে কনটেইনার টার্মিনাল-বার্থ-এ রূপান্তর করা হয়েছে। এখানে ৩টি বার্থ আছে যা সিসিটি-১, ২ ও ৩ নামে পরিচিত। এর পর ১৪, ১৫, ১৬, ১৭, ১৮ ও ১৯ নং বার্থগুলো কনটেইনার হ্যান্ডলিং বার্থে রূপান্তর করা হয়েছে এবং নামকরণ করা হয়েছে এসিটি ১, ২, ৩, ৪, ও ৫। এর পরে নেভি, সিমেন্ট ক্লিংকার, জিএসজে (গ্রেইন সাইলো জেটি), টিএসপি, জেটি আরএম-৩,আরএম-৪, ডিডিজে-১ ও ২, ডি ও টি-৫, ৬ ও ৭ আরএম-৮, আরএম-৯, আরএম-১০, ডলফিন জেটি, কাস্টমস জেটি, সিইউএফএল জেটি, তা ছাড়াও কিছুসংখ্যক বয়া আছে নদীর চ্যানেলে। এ সমস্ত বার্থে খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ, সিমেন্ট ক্লিংকার, টিএসপি, সাধারণ কার্গো ইত্যাদি পণ্য খালাস হয়ে থাকে। চট্টগ্রাম বন্দরের কর্ণফুলী নদীর চ্যানেলের বার্থ টু বার্থ এবং কালভেদে ড্রাফ্‌ট তারতম্য হয়। সাধারণত ২১´ হতে ২৮´ পর্যন্ত। ৬১০´ বা ১৮৭ মিটার দীর্ঘ জাহাজ এ বন্দরে প্রবেশ করতে পারে। এ চ্যানেলে পতেঙ্গার নিকটবর্তী এলাকায় কর্ণফুলী নদীতে একটি বাঁক আছে, যেখানে ৬১০ ফুটের অতিরিক্ত দৈর্ঘের জাহাজ ঘুরতে পারে না। বাঁকে বেঁধে যায়। যাকে 'গুপ্ত বাঁক' বলে। ২৮ ফুটের বেশি ড্রাফ্‌টওয়ালা জাহাজ বন্দরে প্রবেশ করতে পারে না। চট্টগ্রাম বন্দরে ৩ শিফটে কাজ হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরে ২টি লাইটারেজ পয়েন্ট আছে যথা, (ক) বহিঃনোঙর ও (খ) কুতুবদিয়া নোঙর। বহিঃনোঙরকে ৩টি জোনে ভাগ করা হয়েছে, যথা- (১) এ (২) বি ও (৩) সি। এ জোনগুলোতে ২৯ ফুট হতে ৪০ ফুট পর্যন্ত ড্রাফ্‌টওয়ালা জাহাজ নোঙর ফেলতে পারে। এর উর্ধ্বের ড্রাফ্‌টওয়ালা জাহাজগুলো কতুবদিয়া অ্যাংকোরেজে নোঙর ফেলে।

বিদেশ হতে আগত সরকারি খাদ্যশস্যবাহী জাহাজসমূহ জাহাজের ড্রাফ্‌ট অনুসারে চট্টগ্রাম বহিঃনোঙর অথবা কুতুবদিয়া নোঙরে লাইটারেজ করা হয়। খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা অনুযায়ী ৬০:৪০ হারে অর্থাৎ আগত খাদ্যশস্যের ৬০% চট্টগ্রাম বন্দরে এবং ৪০% মোংলা বন্দরে খালাস করা হয়। বর্তমানে এই অনুপাত পরিবর্তন হয়েছে। যথা, চট্টগ্রাম: মোংলা: পায়রা=৬০:২০:২০। হিসাব পরিমাণ খাদ্যশস্য লাইটারেজের পর চট্টগ্রাম সাইলো জেটির 'পারমিজিবল ড্রাফ্‌ট' (৭-৯মি.) হলে, সাইলোতে গমবাহী জাহাজ খালাস করা হয়। চট্টগ্রাম সাইলোর ধারণক্ষমতা ১০০,০০০ (এক লক্ষ) মে. টন।

৬.২.২ মোংলা বন্দর

'সিটি অব লায়ন' নামে একটি ব্রিটিশ জাহাজ ১৯৫০ খ্রিষ্টাব্দে প্রথম চালনা বাজারের নিকট পশুর নদীতে নোঙর ফেলে। বন্দরটি চালনা অ্যাংকোরেজ নামে ১৯৮৪ খ্রিষ্টাব্দে পর্যন্ত পরিচিতি ছিল। চালনা হতে ১২ মাইল ভাটিতে পশুর নদীর বাম তীরে মোংলা বন্দর প্রতিষ্ঠিত হয় ও কমিশনপ্রাপ্ত হয় ১৯৮৪ খ্রিষ্টাব্দে। মোংলা বন্দর হতে হিরণ পয়েন্ট (যেখানে

পশুর নদী সাগর সঙ্গম করেছে) পর্যন্ত দূরত্ব ৬৫ মাইল। পশুর নদী দুনিয়া খ্যাত 'ম্যানগ্রোভ ফরেস্ট' সুন্দর বনের ভিতর দিয়েপ্রবাহিত হয়ে বঙ্গোপসাগরে পড়েছে। সুন্দরবনের অবস্থানের ফলে এটা একটিপ্রাকৃতিক নিরাপদ পোতাশ্রয় বা বন্দর।

১। বার্থ সংখ্যা

মোংলা বন্দরের জেটিতে ছয়টি বার্থ আছে। বন্দরটি নৌ এবং সড়ক পথে সংযুক্ত। ভবিষ্যতে রেল সংযোগ করার পরিকল্পনা রয়েছে। বার্থগুলোর মধ্যে বার্থ নং ৫-এ সর্বোচ্চ ড্রাফ্‌ট ৬.৫ মিটার । পশুর নদীর চ্যানেলে ৪টি বয়া আছে। যার ড্রাফ্‌ট ৬.৫ মিটার। ৭টি নোঙর বা অ্যাংকোরেজ আছে, ড্রাফ্‌ট ৮.৫ মিটার হতে ১০ মিটার। বর্তমানে বার্থ, বয়া, পোর্ট জেটি ও বেজক্রিক অ্যাংকোরেজে ড্রাফ্‌ট কম থাকার কারণে খাদ্যশস্যবাহী কোনো জাহাজ ভিড়ে না।

৬.২.৩ মোংলা বন্দরের অন্যান্য খালাস পয়েন্টস

১। ফেয়ারওয়ে বয়া।
২। আকরাম পয়েন্ট।
৩। নিউ হারবারিয়া (সাগর পয়েন্ট) এইচ-৭ থেকে এইচ-১১।
৪। পুরাতন হারবারিয়া-বিসি-৭, বিসি ৮, এইচ-১ থেকে এইচ-৬।
ফেয়ারওয়ে বয়া মৌসুমি লাইটেনিং পয়েন্টে হিসাবে ব্যবহার হয়। নভেম্বর হতে মার্চ পর্যন্ত চট্টগ্রাম বন্দরের বহিঃনোঙ্গর ও কুতুবদিয়া নোঙর সব মৌসুমে উভয় বন্দরের লাইটেনিং পয়েন্ট হিসাবে ব্যবহার হয়ে থাকে।

২। মোংলা বন্দরে খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ খালাস

খাদ্যশস্যবাহী জাহাজগুলো বেশি ড্রাফ্‌ট নিয়ে আসে ফলে হারবারিয়া অ্যাংকোরেজে নোঙর ফেলে। বন্দর হতে ২১কি. মি. দূরে হারবারিয়ার অবস্থান। খাদ্যশস্যবাহী জাহাজগুলো বেশি ড্রাফ্‌ট থাকে, সাধারণত সর্বনিম্ন ২১ ফুট ড্রাফ্‌টওয়ালা জাহাজগুলোকে হারবারিয়া অ্যাংকোরেজে রেখে মালামাল খালাস/ লাইটেনিং করা হয়। ঢালাগম মূল জাহাজের হ্যাচে বস্তাবন্দি করা হয়। তারপর জাহাজের হুক/ ক্রেনে স্লিং বেঁধে পাশে স্থাপিত অভ্যন্তরীণ নৌযানে খালাস করা হয়ে থাকে। জাহাজের ডেকে প্রতি দশ স্লিং এর মধ্যে একটি স্লিং ওজন করা হয়। এভাবে প্রতি পালার গড় ওজন নির্ধারণ করা হয়। অর্থাৎ ১০% ওজনে জাহাজ হতে খাদ্যশস্য খালাস ও ডেসপ্যাচ দেওয়া হয়।

মোংলা বন্দরে ২টি পালায় খাদ্যশস্য খালাস বোঝাই কাজ হয়ে থাকে। স্টিভেডর কর্তৃক ডক শ্রমিক সরবরাহ করা হয়ে থাকে।

মোংলা বন্দরে অবস্থিত সহকারী নিয়ন্ত্রক চলাচল ও সংরক্ষণ জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচের মূল দায়িত্ব পালন করে থাকে। এ বন্দরে দুই পালায় জাহাজ খালাস কাজ সম্পন্ন হয়। খাদ্য বিভাগের কর্মচারী, ওজন যন্ত্র, চটের বস্তা ও নিরাপত্তা কর্মীদেরকে জাহাজে আনা-নেওয়ার জন্য বর্তমানে কোনো লঞ্চ নেই। ফলে জাহাজ খালাস, ডেসপ্যাচ এবং তদারকিতে বিঘ্ন সৃষ্টি হচ্ছে।

৩। খালাস পয়েন্টের দূরত্ব

মোংলা বন্দর হতে ফেয়ারওয়ে বয়ার দূরত্ব ১২১ কি.মি. এবং হারবারিয়ার দূরত্ব ২১ কি.মি. মোংলা সাইলোর দূরত্ব ১৮ কি.মি.।

৪। মোংলা সাইলোতে জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচ

মোংলা বন্দরের অধীন মোংলা থানাধীন জয়মনির গোল নামক স্থানে ৪২.৩৬ একর জমির উপর পশুর নদীর বাম তীরে ৫০,০০০ মে. টন ধারণক্ষমতাসম্পন্ন মোংলা সাইলো অবস্থিত। সাইলোটি জাহাজ হতে গম খালাস, মজুত ও প্রেরণের জন্য নির্মিত হয়েছে। মোংলা বন্দরে ঢালাগম বস্তাবন্দি করে অভ্যন্তরীণ নৌযানে ১০% ওজনে খালাস ও ডেসপ্যাচ দেওয়া হতো। এক্ষেত্রে পরিবহণ ঘাটতির অনুমোদিত সীমা ছিল ০.৪%। সাইলো হতে ১০০% ওজনে ডেসপ্যাচ দেওয়ার ফলে অনুমোদিত পরিবহণ ঘাটতি সীমা ০.১২৫%। পরিবহণ ঘাটতি সীমা কমে যাওয়ায় মোংলা বন্দরের ইতিহাসে পরিবহণ ঘাটতির ক্ষেত্রে উন্নতির এক মাইলফলক প্রতিষ্ঠা হলো।

৫. জাহাজ খালাস পদ্ধতি ও ডেসপ্যাচ

চসনি খুলনার শিপিং শাখা বি/ই তৈরি করে খুলনার কাস্টমস অফিস হতে পাশ করে থাকে। পাশকৃত বি/ই এবং ডিও সহ মোংলা সাইলো সুপারের অফিসে জাহাজ খালাসের জন্য পাঠিয়ে দেওয়া হয়।

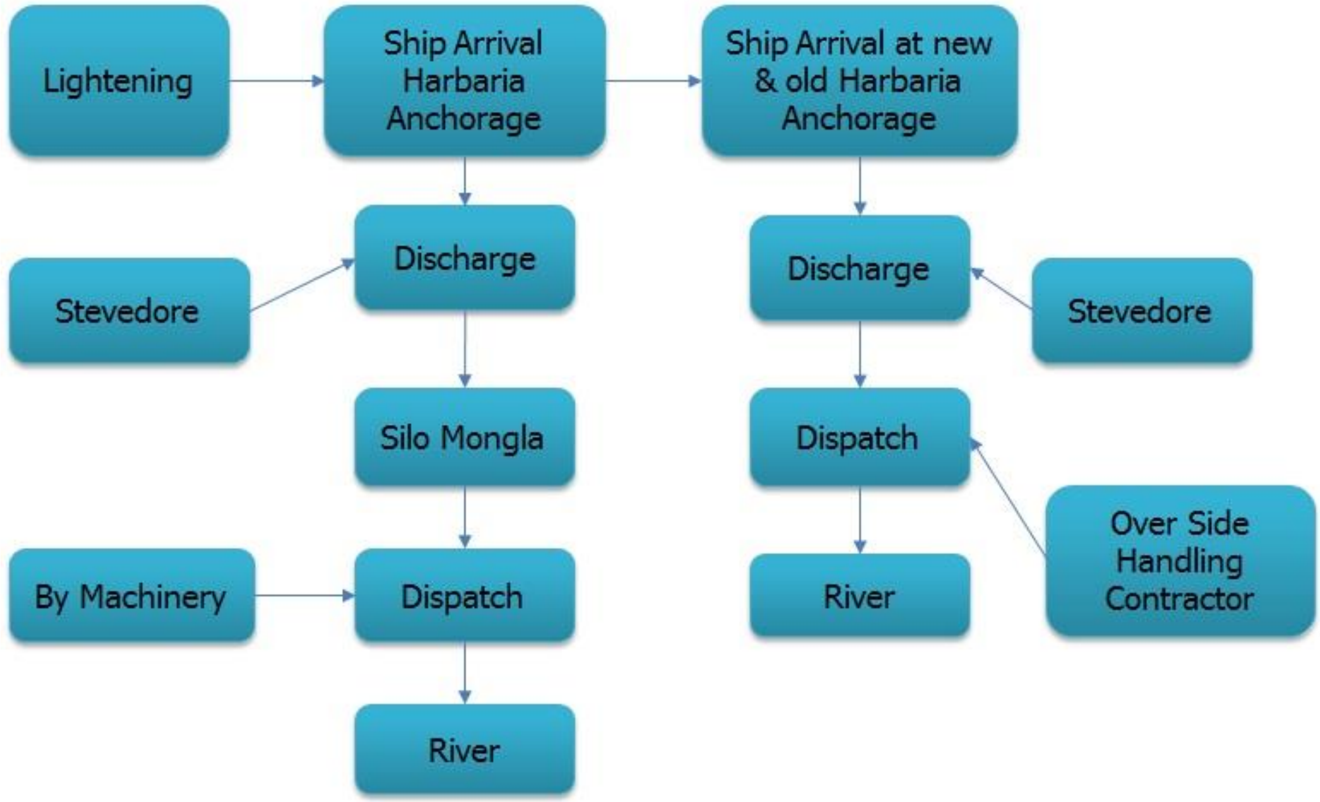
হারবারিয়া নোঙরে জাহাজের এজেন্ট মাদার ভেসেলকে লাইটেনিং করে। সাইলো জেটির পারমিজিবল ড্রাফ্‌ট হলে, সাইলো জেটিতে আসে ও গম খালাস করে থাকে। সাইলো জেটির ড্রাফ্‌ট কালভেদে ৭ মিটার থেকে ৯ মিটার পর্যন্ত পার্থক্য হয়ে থাকে। সাইলো জেটিতে নিয়মিত ড্রেজিং করলে মাদার ভেসেল সরাসরি ভিড়তে পারবে। এতে লাইটেনিং সময় ও খরচ কমবে।

পরিচালক চসসা, সাইলো হতে নৌপথে ডেসপ্যাচের জন্য এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো/ ঘাটওয়ারি বরাদ্দপত্র জারি করে থাকেন। চসনি খুলনা নৌপরিবহণ ঠিকাদার ডিবিসি (খুলনা, বরিশাল) পিএমসি খুলনা-এর অনুকূলে উপ-সূচি জারি করেন । সাইলো সুপার চলাচল সূচি বাস্তবায়ন করে থাকেন।

৬.২.৪ স্থল বন্দর

চট্টগ্রাম এবং মোংলা সমুদ্রবন্দর ছাড়াও স্থলবন্দরের মাধ্যমে প্রতিবেশী ভারত হতে খাদ্যশস্য আমদানি ও খালাস হয়ে থাকে। এ ছাড়া নৌপথে মায়ানমার হতে আতপ চাল প্রয়োজনে আমদানি ও খালাস করা হয়।প্রধান প্রধান স্থলবন্দরসমূহ হলো সাতক্ষীরা, যশোহর, চুয়াডাঙ্গা, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, দিনাজপুর ও লালমনির হাট জেলার যথাক্রমে ভোমরা, বেনাপোল, দর্শনা, কানসার্ট, সোনামজিদ, হিলি ও ভুরঙামারি স্থলবন্দর। সমুদ্রবন্দরের মতো একই নিয়মে কাস্টমস কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট ও ফি প্রদান করে আমদানিকৃত খাদ্যশস্য ছাড় করানো হয়ে থাকে।

Flow Chart on Lightening, Discharge and Dispatch at Mongla Port



অধ্যায় ৭

৭.১ আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক শর্তাদি বা ইনকোটার্মস (ইন্টারন্যাশনাল কমার্শিয়াল টার্মস)

আন্তর্জাতিক বাণিজ্যিক সংস্থা বা চেম্বার কর্তৃক প্রকাশিত কতগুলো মুখ্য পূর্ব-সংজ্ঞায়িত বাণিজ্যিক শর্তাদি, (Terms) যা আন্তর্জাতিক পরিমণ্ডলে বাণিজ্যিক লেনদেনে ব্যাপকভাবে ব্যবহার হয়ে থাকে। সাধারণত বিক্রয় পদ্ধতির সঙ্গে সম্পৃক্ত ইনকোটার্মস প্রাথমিক উদ্দেশ্য, কাজ, মূল্য ও ঝুঁকি সম্পর্কে স্বচ্ছতা এনে দেয়। উপরন্তু পণ্যের পরিবহণ এবং ডেলিভারিও সম্পৃক্ত থাকে। ইনকোটার্মস বিশ্বব্যাপী আইনি কর্তৃপক্ষ এবং আইনজীবী কর্তৃক অনুমোদিত বা গৃহীত হয়। সাধারণত আন্তর্জাতিক বাণিজ্যের বিভিন্ন টার্ম ব্যাখ্যার ক্ষেত্রে ১৯৩৬ খ্রিষ্টাব্দে ইহা প্রথম প্রকাশিত হয়। ইনকোটার্মস ১১টি বিধিসংবলিত একটি রেজিস্টার্ড ট্রেড মার্ক।

২০০০ খ্রিষ্টাব্দের ১৩টি বিধি সংবলিত ইনকোটার্মকে কমিয়ে ১১টি বিধি করে অষ্টম সংস্করণ প্রকাশিত হয়। উহার পূর্বেকার ৪টি বিধিকে, যথা- ডিডিফ (ডিফ ডেলিভার অ্যাট ফ্রনটিয়ার), ডিইএস (ডেলিভার এক্স শিপ), ডিইকিউ (ডেলিভার এক্স কুয়ে) এবং ডিডিইউ (ডেলিভারড ডিউটি আপ পেইড) প্রতিস্থাপিত করে ২টি ইনকোটার্মস ডিএটি (ডেলিবার অ্যাট টার্মিনাল) সংযোজন করা হয়। পূর্বের সংস্করণে এ বিধিগুলো ৪ ভাগে বিভক্ত ছিল, কিন্তু ২০১০ খ্রিষ্টাব্দের পূর্বে সংজ্ঞায়িত ১১টি ইনকোটার্মকে ডেলিভারির ভিত্তিতে ২ ভাগে ভাগ করা হয়। ৭টি বিধি সংবলিত ইনকোটার্মস কেবল পরিবহণ পদ্ধতির বিষয়ে এবং ৪টি বিধি বিক্রেতার জন্য কেবল পানিপথে পণ্য পরিবহণ ক্ষেত্রে প্রযোজ্য, পরিবহণের সাধারণ পথে ব্যবহৃত ইনকোটার্মস হচ্ছে ইএক্সডবি-উ, এসসিএ, সিপিটি, সিআইএফ, ডিএটি, ডিএপি এবং ডিডিপি এবং পানিপথে পরিবহণের ব্যবহৃত ইনকোটার্মস হচ্ছে এফএএস, এফওবি, সিএফআর এবং সিআইএফ।

৭.২ খাদ্যশস্য আমদানি

খাদ্য অধিদপ্তর জাতীয় খাদ্য বাজেট অনুযায়ী প্রত্যাশিত খাদ্য অনুদান, সাহায্য, অভ্যন্তরীণ খাদ্যশস্য সংগ্রহ কর্মসূচি ইত্যাদি বিবেচনা করে বাণিজ্যিক ক্রয় পরিমাণ নির্ধারণ করে থাকে। খাদ্যশস্য আমদানি কার্যক্রম ‘পাবলিক প্রকিউরমেন্ট অ্যাক্ট’ ও ‘পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুল্‌স (বিধি)’-এর আওতায় করা হয়। মহাপরিচালকের দপ্তর হতে সংগ্রহ বিভাগ এ দায়িত্ব পালন করে থাকে।

৭.২.১ টাইপ অব কার্গো শিপ (মালবাহী জাহাজের প্রকার)

অ. জেনারেল কার্গো ক্যারিয়ার;
ই. কনটেইনার ক্যারিয়ার;
ঈ. বাল্ক ক্যারিয়ার;
উ. ট্যাংকার;
ঊ. ল্যাশ বার্জ ক্যারিয়ার; এবং

ঋ. রো রো ভেসেল।

৭.২.২ অভ্যন্তরীণ নৌযানের প্রকার

অ. বার্জ;
ই. ফ্লাট;
ঈ. কোস্টার;
উ. মিনিশিপ বা বাল্ক কেরিয়ার;
ঊ. ট্রলার;
ঋ. সাম্পান; এবং
এ. দেশি নৌকা।

৭.৩ জাহাজ ভাড়া সংক্রান্ত শর্তাদি ও টার্মস

৭.৩.১ জাহাজি শর্তাদি/টার্মস

জাহাজ ভাড়াকরণ

১৯৪০ খ্রিষ্টাব্দের পণ্যক্রয় আইনের আওতায় কেনা খাদ্যশস্য সমুদ্রপথে পরিবহণের জন্য বিভিন্ন শর্ত ও টার্মে জাহাজ ভাড়া করা হয়। যথা: এফওবি, সিআইঅ্যান্ড এফ, গ্রোস টার্ম/ লাইনার টার্ম, টাইম চার্টার, ভয়েজ চার্টার ইত্যাদি।

টার্মিনোলোজি

বিভিন্ন টার্মে জাহাজ ভাড়া ও পণ্য ক্রয় করা হয়ে থাকে, যেমন- FOB, C&F, Gross Term, Liner term, Time chartered, Voyage Chartered ইত্যাদি।

FOB এফওবি (ফ্রি অব বোর্ড)

এ শর্তে জাহাজ ভাড়া করলে ক্রেতাকে বোঝাই বন্দর হতে খালাস বন্দর পর্যন্ত পরিবহণ ভাড়া এবং উভয় বন্দরের স্টিভেডরিং ও ওভারসাইড হ্যান্ডলিং খরচ বহন করতে হয়।

CI&F (Cost, Insurence & Freight)

এই টার্মে পণ্য ক্রয় হলে সরবরাহকারী বা বিক্রেতা ক্রেতার বন্দরে পণ্য নিজ খরচে পৌঁছে দিবে।

CIF Price FOB অপেক্ষা বেশি হয়। উভয় পদ্ধতিতে দর নেওয়া উত্তম। মূল্যায়নে যেটা কম পড়বে, সে দরে পণ্য ক্রয় করা হয়ে থাকে।

জাহাজ চার্টার টার্মস: Liner or Gross term। জাহাজ মালিকগণ এক একটি গ্রুপ গঠন করে বিভিন্ন লাইনে জাহাজ পরিচালনা করে পণ্য পরিবহণ করে থাকে। যেমন-আটলান্টিক লাইন, প্যাসিফিক লাইন, সাউথ ইস্টার্ন এশিয়া ইত্যাদি। সরবরাহকারী বা বিক্রেতা থেকে ভাড়া, স্টিভেডরিং খরচসহ যাবতীয় খরচ নিয়ে থাকে। এখানে উভয় বন্দরে ক্রেতার

কোনো খরচ নেই। এক্ষেত্রে কোনো Discharge rate থাকে না। সাধারণত Customary discharge rate ধরা হয়। Despatch বা Demurrage শর্ত থাকে না।

FIFO
Free in & Free out Term-এ জাহাজ ভাড়া করলে ক্রেতা Loading & discharge উভয় বন্দরে স্টিভেডরিং, হ্যান্ডলিং চার্জ এবং Carrying Freight দিতে হয়। এ পদ্ধতিতে Discharge rate, despatch/ demurrage clause থাকে।

Time Chartered Vessel
Time উল্লেখ করে Vessel Charter করা হয়। দিন চুক্তি। যতদিন থাকবে ততদিনের ভাড়াস্বরূপ প্রদান করতে হবে।

Voyage charter
এক যাত্রার জন্য চার্টার করা হয়।

Part Gross partly free out
এ ধরনের জাহাজ ভাড়া করলে Loading part-এ ভর্তিকরণ বিক্রেতা/ সরবরাহকারীর হিসাবে থাকে এবং ডিসচার্জ বন্দরে লাইটারেজ বিক্রেতা/ জাহাজের খাতে থাকে। Shore-এ খালাস কাজ ক্রেতার খাতে থাকে।

৭.৩.২ জাহাজ চার্টার করার বিবেচ্য বিষয়াবলি

বাল্ক গম পরিবহণের উপযোগী জাহাজ: বাল্ক গম বা ঢালাগম পরিবহণের জন্য জাহাজ চার্টার করার সময় নিম্নরূপ বিষয়গুলো খেয়াল রাখা উচিত:

অ. জাহাজটি বাল্ক কেরিয়ার হতে হবে;
ই. জাহাজের বয়স ১৫ বছরের বেশি নয়;
ঈ. কমপক্ষে ৫টি হ্যাচ ও প্রতিটি হ্যাচে ফাস্ট মুভিং ২টনি ডেরিক/ ক্রেন/ উইন্স থাকতে হবে। এতে খালাস হার বৃদ্ধি করার সুযোগ থাকে; এবং
উ. বাল্ক কার্গো ক্যারিয়ার-ফ্লাট বোট্‌ম জাহাজ হওয়ায়, অপেক্ষাকৃত কম ড্রাফ্‌টে বেশি পণ্য বহন করা যায়। চট্টগ্রাম বন্দরে ৬১০ (ফিট)-এর অধিক লম্বা জাহাজ ঢুকতে পারে না। এজন্য ৬১০ (ফিট)-এর অতিরিক্ত লম্বা জাহাজ চার্টার পরিহার করা উত্তম।

Discharge rate
ভালো আবহাওয়ায় ডিসচার্জ রেট ঢালাগম (বাল্ক) বস্তাবন্দি করে বা ঢালাগম আকারে খালাস হার ২০০০ মে. টন/ দিন। বস্তাবন্দি পণ্যের ক্ষেত্রে, যেমন, বস্তাবন্দি চাল ১০০০ মে. টন/ জিডাবি-উডি Discharge rate-ধরা হয়। গমবাহী জাহাজে লাইটারেজ প্রয়োজন হয়। বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন লাইটারেজ কাজ সম্পন্ন করার জন্য খাদ্য অধিদপ্তরের সঙ্গে চুক্তি বদ্ধ হয়ে থাকে।

Vac-u-Vetor

Vac-u-Vetor (Vacs) দ্বারা গড়ে একটি জাহাজ হতে প্রতিদিন ভালো আবহাওয়ায় কমপক্ষে ৩০০০ মে. টন খালাস করা যায়। খালাস পরিমাণ ভ্যাকস এর সংখ্যার উপর নির্ভরশীল। ভ্যাক-উ-ভেটর প্রতি সর্বোচ্চ ১৫ মে. টন/ ঘণ্টা খালাস করা হয়ে থাকে। প্রোসপেকটাসে অনেক বেশি লেখা থাকে। কিন্তু সাগরে বিভিন্ন কারণে তা অর্জন করা সম্ভব হয় না।

ডিসচার্জ রেট বৃদ্ধি অনেক ফ্যাক্টরের উপর নিভ্রর করে। ক্রেন/ ডেরিক/ উইন্স-এর গতি, যানবাহনের প্রাপ্যতা, শ্রমিকের দক্ষতা, আবহাওয়া, ডিসচার্জের প্লানিং, ভ্যাকস-এর সংখ্যা ও অবস্থা ইত্যাদি।

প্রোরাটা ডিসচার্জ

জাহাজের লে-টাইম হিসাব এবং ডিসপাস-ডেমারেজ হিসাব করতে হলে এবং 'প্রোরাটা ডিসচার্জ ক্লজ' বা শর্ত চুক্তি/ মেমোরেন্ডাম বা চার্টার পার্টিতে না থাকলে কনসাইনিকে খুবই বিপদে পড়তে হয়। ডেমারেজ এড়ানো দুরূহ হয়ে পড়ে। খাদ্য মন্ত্রণালয়/ ইআরডি চুক্তি করার সময় প্রোরাটা ডিসচার্জ উল্লেখ করে না। ফলে-'জিওবি'-কে ঠকতে হয়। জাহাজের হ্যাচ, ডেরিক/ ক্রেন/ উইন্স সংখ্যা উল্লেখ করে চুক্তি স্বাক্ষর করতে হবে। ৭টি হ্যাচ ও ৭টি ডেরিকওয়ালা জাহাজের ২৪ ঘণ্টা এডউ (Good Weather Day)-তে ডিসচার্জ হার ধরুন ২০০০ মে. টন। যদি কার্গো ৩ হ্যাচে থাকে এবং ৩টি হ্যাচে ডেরিক/ ক্রেন/ উইন্স থাকে, তা হলে ২০০০ মে. টনের অনুপাত অনুযায়ী খালাস পরিমাণ নির্ধারণ করলে, ডেমারেজ এড়ানো যাবে। কিন্তু এ ধরনের জাহাজ হতে ২০০০ মে. টন খালাস করা বাস্তবে সম্ভব নয়।-'হ্যাচ ও ডেরিক'-এর সংখ্যার অনুপাতে নির্ধারিত 'ডিসচার্জ' রেটকে 'প্রোরাটা ডিসচার্জ' বলে। এজন্য 'প্রোরাটা ডিসচার্জ' অবশ্যই জাহাজি দলিলে উল্লেখ করতে হবে। চুক্তি/ চার্টার পার্টি/ মেমোরেন্ডাম স্বাক্ষর বা সম্পাদন করার সময় এ বিষয়টি সংযোজনের দিকে সতর্ক দৃষ্টি রাখতে হবে। তা হলে জাহাজ ডেমারেজ হবে না। ডিসপ্যাচ অর্জন করা যাবে।

লে-টাইম হিসাব

NOR (Notice of Rediness) পাওয়ার পর জাহাজ যদি বার্থ পায়, তা হলে NOR accept-করতে হবে। দেখতে হবে ছুটির দিন বা অফিস টাইমে জাহাজটি বার্থ পেলো কি না? যখন থেকে নোটিশ অব রেডিনেস গৃহীত হবে, তখন থেকে Lay-time counting শুরু হবে। যখন কার্গো সম্পূর্ণ খালাস সম্পন্ন হবে, তখন Lay-time counting বন্ধ হবে। Gross Lay time হতে প্রাকৃতিক দুর্যোগ, ধর্মঘট, যুদ্ধ, ফায়ার, ব্রেক পিরিওড, ছুটির দিন, মেরামত পিরিওড ইত্যাদি বাদ যাবে।

জাহাজ বার্থ পেলে ও পণ্য খালাসে যখন রেডি থাকবে, তখন থেকে লে-টাইম গণনা শুরু হবে মর্মে চুক্তিতে/ বিএল এ উল্লেখ না থাকলে, বন্দরের বাণিজ্যিক এলাকায় জাহাজ প্রবেশ করলে কাজ হোক আর না হোক লে-টাইম গণনা শুরু হবে।

আরবিট্রেশন ক্লজ

চুক্তিতে এ শর্ত উল্লেখ থাকতে হবে। সালিশি মামলার রোয়েদাদ উভয় পক্ষের উপর প্রযোজ্য হবে।

জেনারেল অ্যাভারেজ ডিক্লেয়ার

চুক্তিপত্রে এ শর্তটি সাধারণত সংযোজন করা হয়। পণ্য ভর্তি জাহাজ যখন সাগরে ঝড়ঝঞ্ঝা বা সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসে পতিত হয়ে ডুবে যাবার উপক্রম হয়। তখন Captain of the vessel in order to save the ship & live of crew

members, throw the cargo into the sea কোনো জাহাজের কার্গো এভাবে ফেলে দেওয়া হলে, এভাবে ফেলে দেওয়া পণ্য জেনারেল অ্যাভারেজ-এ পড়বে। P&I Club (Protection & Indeminity Club), Supplier, Shipper i.e. Carrier & Consignee-এর মধ্যে ক্ষতি ভাগ করে দেয়। এটা সব পক্ষকে মানতে হয়। এ ক্লাবটি জাহাজ মালিকদের ক্লাব। দেওয়ানি কার্যাদির সালিশদার হিসাবে এ ক্লাব কাজ করে। সমুদ্রপথে পণ্য পরিবহণ ক্ষেত্রে পণ্য চুক্তি আইন-১৯৪০ কার্যকর আছে। পণ্যের ইনসিউরেন্স করা ভালো। এতে যদিও খরচ বেশি পড়ে। কিন্তু ঝুঁকি 'কাভার' করে থাকে।

Trim

ঢালা পণ্য পরিবহণে কোনো হ্যাচের বাল্ক কার্গো লুজ থাকলে পণ্য একদিকে সরে গিয়ে জাহাজ ডুবে যেতে পারে বা কাত হয়ে যেতে পারে। এজন্য জাহাজকে trim করা হয়। কার্গো বস্তাবন্দি করে প্রতিটি লুজ হ্যাচে পণ্যভর্তি বস্তা হ্যাচের পাশ দিয়ে সাজিয়ে দেওয়া হয়। তা হলে লুজ গম সরে গিয়ে একদিকে চলে যেতে পারে না। নিরাপদ যাত্রার জন্য Triming আবশ্যক। Trim বস্তার সংখ্যা উল্লেখ করতে হবে। বস্তা Disport এ Consignee সরবরাহ করে 2nd Port এ যাবার সময়। Time, Expenditure & Risk জাহাজের খাতে থাকে। Load Port এ জাহাজ/ সরবরাহকারী Trim এর ব্যয় বহন করে থাকে।

Pre Shipment & Post Shipment Inspection

প্রি-শিপমেন্ট এবং পোস্ট-শিপমেন্ট ইনসপেকশন শর্ত দুইটি চুক্তিপত্রে রাখা বাঞ্ছনীয়, তা হলে ক্রেতা/প্রাপককে ঠকতে হয় না। অভিজ্ঞতা থেকে দেখা গিয়েছে, Quantity & Quality সার্ভের শর্ত প্রি-শিপমেন্ট ও পোস্ট-শিপমেন্ট ইনস্পেকশনে থাকলে, সরবরাহকারী চুক্তিবহির্ভূত পরিমাণ ও নিম্নমানের পণ্য দিতে পারে না।

এলসিতে পণ্যের ক্রয়মূল্য সম্পূর্ণ পরিশোধ করা যাবে না। ৫০% জাহাজিকরণের পর এবং ৫০% ডিসচার্জ পোর্ট-এ ল্যান্ডিং-এর পর পরিশোধ করার শর্ত চুক্তিতে রাখা নিরাপদ।

PG বা BF: (Performance Gurantee ev Balance Freight) ৫০% রাখা নিরাপদ। যদিও শিপার বা সাপ্লায়ার ১০%-এর বেশি PG/BF রাখতে রাজি হতে চায় না।

অধ্যায় ৮

৮.১ ঢালাগম বস্তাবন্দি করে খালাস করার কৌশল

ঢালাগম বস্তাবন্দি করে খালাসকালে কিছু টেকনিক্যাল কাজ অনুসরণ করতে হয়। জাহাজের হ্যাচে শ্রমিকগণ কর্তৃক ঢালাগম বালতি দিয়ে বস্তা ভর্তি করতে হয়। অপেক্ষাকৃত ভারী গম হ্যাচের মাঝখানে চলে যায় এবং হ্যাচের কিনারে থাকে অপেক্ষাকৃত হালকা দানাগুলো; এজন্য মাঝেমাঝেই হ্যাচের কিনারের গম ও মাঝের গম মিশিয়ে বস্তা ভর্তি করতে হয়। বস্তার সাইজ অনেক সময় একই সাইজে থাকে না। বিটুইল বস্তার সাইজ ২৬.৫′X ৪৪′। অনেক সময় এ সাইজ পাওয়া যায় না। খালি বস্তার ওজন মোটামুটি ১ কেজি। কিন্তু ওজন অনেক সময় কম হয়। বিজেএমএ-এর বস্তার বেলায় এটা ঘটে থাকে। বন্দরে কর্মরত এবং এলএসডি, সিএসডি, সাইলোতে কর্মরতদের এদিকে দৃষ্টি রাখতে হবে। বর্তমানে ৫০ কেজির বস্তা চালু হয়েছে।

৮.২ ড্রাম ও বস্তাবন্দি কার্গো খালাস

চট্টগ্রাম বন্দরে বস্তাবন্দি কার্গো ট্রাকসহ চুরি হতে পারে। ড্রাম কার্গো চুরি হতে পারে। তেলের ড্রাম খালাসকালে সতর্ক দৃষ্টি রাখতে হয়। যাতে জাহাজি লোকেরা তেল ঢেলে নিয়ে ব্যারেলে/ ড্রামে পানি না ঢুকাতে পারে। তা ছাড়া চোরেরা জাহাজে উঠে দড়ি দিয়ে সারি সারি তেলের ব্যারেল বেঁধে নদীতে ফেলে দেয় এবং ব্যারেলগুলো ভাসতে ভাসতে পতেঙ্গার দিকে চলে যায়, তখন এরা ভাটিতে অপেক্ষা করে। পতেঙ্গা গুপ্ত ব্যাঁক থেকে ব্যারেল তুলে নেয়। জাহাজিরা তেল চুরি করে ড্রামে পানি ভরে দেয়। ওজন করলে ধরা পড়ে। তেল ও পানির ঘনত্ব আলাদা ফলে ওজন আলাদা হয়। সাধারণত, যদি প্রতি ব্যারেলের ওজন ম্যানিফেস্ট পরিমাণ অপেক্ষা বেশি হয়। সেক্ষেত্রে পানি মিশিয়েছে বুঝা যায়। তারপর লাঠিতে ছোটো বোতল বেঁধে ড্রামের বিভিন্ন স্তর থেকে নমুনা সংগ্রহ করে পরীক্ষা করলে ধরা পড়ে। ব্যারেলের গায়ে 'গ্রোস, ওজন ও 'নেট, ওজন লেখা থাকে।

বিভিন্ন আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন সার্ভে ফার্ম, যেমন, জেম্‌স্ ফিনলে লয়েডস, এসজিএস ইত্যাদি ফার্ম পোস্ট ও প্রিশিপমেন্ট ইন্সপেকশন করে থাকে। 'কোয়ানটিটি অ্যান্ড কোয়ালিটি' উভয় সার্ভে করা আবশ্যক। জাহাজ হতে নমুনা সংগ্রহে সতর্কতা অবলম্বন করতে হয়। নমুনা অবশ্যই সকল হ্যাচের সবস্তর হতে দৈবচয়ন পদ্ধতিতে কম্পোজিট প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা সংগ্রহ করতে হবে, তা হলে বিশ্লেষণে ভালো ফল পাওয়া যাবে। নমুনা স্লিপে জাহাজের পরের প্রতিনিধি, সরবরাহকারীর এজেন্ট ও উভয় পক্ষের সার্ভেয়ারের স্বাক্ষর নিতে হবে। যারা স্বাক্ষর করবেন তাদের প্রত্যেককে একটি করে নমুনা দিতে হবে। চুক্তিপত্রে উদ্ধৃত গুণগতমানের চেয়ে নিম্নমান পাওয়া গেলে, সরবরাহকারী হতে এর মূল্য আদায় করা যাবে। চুক্তিপত্রে এটা উল্লেখ থাকতে হবে। নচেৎ আদায় করা যাবে না।

৮.৩ কনটেইনারাইজেশন

Container এ পরিবহণ আজকাল অত্যন্ত জনপ্রিয়। এ ব্যাবসা যুক্তরাষ্ট্রসহ বিভিন্ন ধনী দেশের জাহাজ কোম্পানি করছে, Container-দু ধরনের থাকে। যথা:

(ক) LCL (Less Container Loading) বা SCL (Short Container Loading) এর কনটেইনারে একাধিক ক্রেতার পণ্য থাকতে পারে; এবং

(খ) FCL- Full Container Loading এতে একজন ক্রেতার পণ্য থাকে।

LCL Container বন্দরে খুলে মাল খালাস করা হয়। FCL Container এর পণ্য ক্রেতা/প্রাপকের দোরগোড়ায় পৌঁছে দেয়। শিপিং এজেন্টদের Container-এর বিভিন্ন চার্জ আছে। তা পরিশোধ করে উক্ত নিতে হয়। এজন্য নগদ টাকা বা PL Account হতে টাকা তোলার ক্ষমতা CMS-কে দিতে হবে। তা হলে দ্রুত B/E পাশ ও উক্ত পাওয়া যাবে। এতে দ্রুত পণ্য খালাস করা যায়। বন্দর, কাস্টমসসহ সকল শিপিং সংশ্লিষ্ট সংস্থার পেমেন্ট PL Account এ হওয়া উচিত। এজন্য পূর্বের ন্যায় CMS কে PL Account দিতে হবে। জাহাজ খালাসে কিছু Speed Money ওপ্রয়োজন পড়ে। নগদ টাকা না থাকলে, এসব কাজ করা যায় না। CMS-এর কাজ সম্পূর্ণ বাণিজ্যিক প্রকৃতির। এজন্য নগদ টাকা বা PL Account থাকা বাঞ্ছনীয়।

৮.৪ বিভিন্ন ব্যয়

বন্দরে জাহাজ খালাসের সঙ্গে অনেক খরচ জড়িত থাকে। সাধারণত মূল্যের সঙ্গে ২৫% ITSH (Internal Transportation, Stroage & Handling Cost) যোগ হয়।

B/E: Bill of Entry Customs কর্তৃক বিভিন্ন চার্জ প্রদান করে পাশ করাতে হয়। উভয় বন্দরের পণ্য বরাদ্দনুযায়ী B/E Customs কর্তৃপক্ষের নিকট Submit করতে হয়। অন্যান্য প্রয়োজনীয় শিপিং ডকুমেন্টসসহ কাস্টমস তার ফিস গ্রহণ করে B/E পাশ করে দেয়। CMS Office C&F এর কাজটি করে থাকে। এতে সরকারের কোটি কেটি টাকা সাশ্রয় হয়। সরকারি দুটি বিভাগের সিঅ্যান্ডএফ লাইসেন্স আছে। যথা, সেনাবাহিনী এবং খাদ্য বিভাগের। সেনাবাহিনীর লাইসেন্স নং-১ এবং খাদ্য বিভাগের নং-২।

৮.৫ বন্দর ও কাস্টমস প্রদেয় চার্জ

(ক) বন্দর কর্তৃপক্ষকে প্রদেয় চার্জ: খাদ্যবিভাগ বন্দর কতৃপক্ষকে বিভিন্ন চার্জ দেয় বন্দর ব্যবহারকারী হিসাবে। বন্দর কর্তৃপক্ষ সকল আমদানি করা পণ্যের বেইলি, হিসাবে কাজ করে। বন্দর শেডে/ ইয়ার্ডে পণ্য রাখলে শেড চার্জ/ ইয়ার্ড চার্জ দিতে হয়। জাহাজ ছেড়ে যাবার ৩ দিনের মধ্যে শেড/ ইয়ার্ড থেকে খালাসকৃত পণ্য সরিয়ে নিলে, চার্জ দিতে হয় না। অর্থাৎ ৩ দিন 'ফ্রি টাইম'। এরপর নির্ধারিত এসএফটি হিসাবে ভাড়া দিতে হয়। বন্দর কর্তৃপক্ষকে River dues বা নদী কর, Landing Charge বা অবতরণ কর, Shore crane ব্যবহার করলে Crane Charge, ওজন যন্ত্র ব্যবহার করলে Weighment Charge দিতে হয়। অত্যন্ত দামি পণ্য বন্দর 'লকারে' রাখা হয়, এজন্য 'লকার চার্জ' দিতে হয়।

Shore Handling চার্জ বন্দর কর্তৃপক্ষকে Shore Handling ঠিকাদার Payment দিয়ে থাকে; ওভার সাইডিং হ্যান্ডলিং চার্জ ঠিকাদারকে পণ্যের প্রাপক পরিশোধ করে। বন্দর কর্তৃপক্ষকে Credit Note এর মাধ্যমে চার্জ পরিশোধ করা হয়।

(খ) কাস্টমস কর্তৃপক্ষকে প্রদেয় ট্যাক্স: বিল অব এন্ট্রি পাশ করানোর সময় বিভিন্ন পণ্যের জন্য নির্ধারিত বিভিন্ন ভ্যাট, ট্যাক্স, ডিউটি পেমেন্ট দিতে হয়। C&F Agent হিসাবে VAT পরিশোধ করতে হয়। স্পেশাল নাইট চার্জ প্রদেয়। Credit Note এর মাধ্যমে কাস্টমস কর্তৃপক্ষের সব চার্জ পরিশোধ করা হয়।

(গ) শিপিং কোম্পানি বা স্টিমার এজেন্টকে প্রদেয় চার্জ: কনটেইনারে কোনো পণ্য আমদানি হলে ক্রেতা বা প্রাপক কর্তৃক শিপিং এজেন্টকে নগদ পরিশোধ করে 'ডিও' বা ডেলিভারি আদেশ সংগ্রহ করতে হয়। তারা ক্রেডিট নোট-এ পেমেন্ট নিতে চায় না। ফলে বিল অ্যাকাউন্ট অফিস হতে পাশ করে চার্জ পরিশোধ করে 'ডিও' সংগ্রহ করতে দেরি হয়। এতে ডেমারেজের আশঙ্কা থাকে।

(ঘ) টার্মিনাল হ্যান্ডলিং চার্জ: এ চার্জ বিল আকারে এজেন্ট সিএমএস অফিসে দাখিল করে। বিল পাশ করে জেলা হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা দ্বারা পাশ করিয়ে 'পার্টিকে এনডোর্স, করা হয়। এতে সময় ক্ষেপণ হয়। PL Account থাকলে বা Credit Cheque এর মাধ্যমে পরিশোধ করা হলে সময় বাঁচবে। কনটেইনার নির্ধারিত সময়ের মধ্যে খালাস বা Unstuffing করতে না পারলে, নির্ধারিত হারে Demurrage পরিশোধ করতে হয়। এতে অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়। এ দিকে সতর্ক দৃষ্টি রাখতে হবে।

(ঙ) ড্রাফ্ট সার্ভে ও সার্ভেয়ার: ব্যাগড কার্গো বা ড্রাম কার্গো খালাসকালে ড্রাফ্ট সার্ভে করা হয় না। বাল্ক কার্গো/ তরল কার্গোর বেলায় ড্রাফ্ট সার্ভে করা হয়। সাইলোতে ঢালাগম খালাসকালে ড্রাফ্ট সার্ভের প্রয়োজন নেই। যদিও চুক্তি অনুযায়ী করা হয়। সাইলো কম্পিউটারাইজড হোপার স্কেলে ওজন করে খালাস করাই শ্রেয়। শুধু খেয়াল রাখতে হবে যেন মেমোরি চুরি/ ফাঁকি দেবার ঘটনা না ঘটে। সেজন্য সাইলো সুপার কর্তৃক এখানে নিয়ন্ত্রণ করতে হবে। নিবিড় তদারকি করবেন আখানি এবং পরিচালক (চসসা)। এ ছাড়াও মাঝেমধ্যেই সাইলো বিনসমূহ সিল করে বাস্তব প্রতিপাদন করতে হবে। বিনওয়ারি হিসাব-নিকাশ ব্যবস্থা চালু রাখতে হবে, তা হলে ঝুঁকি এড়ানো যাবে।

৮.৬ বিভিন্ন সনদ

অভিজ্ঞতা থেকে দেখা গিয়েছে, জাহাজে আনীত খাদ্যশস্য বিভিন্নভাবে বা কারণে পানিতে ভিজে যায়। বিনষ্ট হয়ে যায়; ভালো পণ্য ও বিনষ্ট পণ্য একসঙ্গে থাকে। ভালো পণ্য বিনষ্ট পণ্য হতে বাছাই করে খালাস করা আর্থিকভাবে লাভজনক হয় না। তাই সার্ভে করানো হয় এবং আংশিক বিনষ্ট ও বিনষ্ট পণ্য ধ্বংসের জন্য আলাদা করা হয়। পরিবেশ মন্ত্রণালয়ের অনুমতি/ পরামর্শমতো বন্দরের ডাক্তার, জাহাজ/ সাপ্লায়ার, কাস্টমস ও প্রাপক মিলে গভীর সাগরে ঐ খারাপ মালামাল 'শোরে' নিক্ষেপ করে বা মাটিতে পুঁতে নিষ্পত্তি করা হয়। বিনষ্ট কার্গো নিষ্পত্তি সার্টিফিকেট অবশ্যই গ্রহণ করতে হবে। কমিটির সদস্যগণ সার্টিফিকেটে স্বাক্ষর করে। পোর্ট হেল্‌থ অফিসার সার্টিফিকেট ইস্যু করে থাকে। এ বিনষ্ট মালের মূল্য জাহাজ/ সরবরাহকারী পরিশোধ করতে বাধ্য থাকেন। কিন্তু Ship Shortage আদায় করা কঠিন হয়।

অধ্যায় ৯

৯.১ লাইটারেজ

খাদ্য বিভাগের খাতে আগত চার্টারড ভেসেলে লাইটারেজ প্রয়োজন পড়লে বিএসসি (বাংলাদেশ শিপিং কর্পোরেশন)-এর সঙ্গে লাইটারেজ চুক্তি অনুযায়ী গমবাহী জাহাজ লাইটারেজ করে 'মাদার ভেসেল'-কে বন্দরে প্রবেশের জন্য 'পারমিজিবল ড্রাফ্‌ট' করে দেয়। চট্টগ্রাম বন্দরের বহিঃনোঙর ও কুতুবদিয়া নোঙর 'লাইটারেজ পয়েন্ট' হিসাবে ব্যবহৃত হয়। মোংলা বন্দরে 'ফেয়ার ওয়ে বয়া' বা হিরণ পয়েন্টে কোনো লাইটারেজ হয় না। ঢেউয়ের গতি প্রকৃতি লাইটারেজ কাজকে অনুমতি দেয় না। ১৯৮০ খ্রিষ্টাব্দে একবার চেষ্টা নেওয়া হয়েছিল কিন্তু মাদার ও লাইটার ভেসেল সংঘর্ষ হয়। ফলে জাহাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়। আর কোনো উদ্যোগ নেওয়া হয়নি। লাইটারেজ কাজের জন্য ১৫ US প্রতিটনে চার্জ দিতে হয়। লাইটারেজ হার ৩০০০ মে. টন/ এডউ/ ড্রাফ্‌ট সার্ভেতে বাল্ক গম বুঝে দেওয়ার শর্ত চুক্তিতে রয়েছে (বিএসসি-এর ক্ষেত্রে)। এ চুক্তি সংশোধন করে ড্রাফ্‌ট সার্ভের পরিবর্তে এফডিআর এ বুঝে দেবার শর্ত সংযোজন করা আবশ্যক। বিদেশ হতে আমদানিকৃত গম সরবরাহকারী কর্তৃক এফডিআর এর শর্তে সাইলো/ বন্দর জেটিতে বুঝে দেওয়ার শর্ত রয়েছে।

লাইটারেজ কাজ বেসরকারি খাতে ও কয়েকটি সংস্থা করে থাকে। বিএসসি, LAMS, বেঙ্গল শিপিং প্রভৃতি সংস্থার নিজস্ব acs আছে। Vac-u-Vetor সাধারণত জার্মানি, বেলজিয়াম ও যুক্তরাষ্ট্র তৈরি করে থাকে। অন্যান্য সংস্থা বিএসসি-এর কাছ থেকে ভাড়া নিয়ে লাইটারেজ করে থাকে। ঘণ্টায় ১০-১৫ মে. টন পর্যন্ত বাল্ক গম লাইটারেজ/ খালাস করতে পারে। ক্রেন দিয়েও লাইটারেজ করা যেতে পারে। এতে শুটার লাগে, তা হলে গম ছিটিয়ে পড়ে না।

Vac-u-Vetor খুব সাবধানে চালতে হয়। বেশি স্পিডে চালালে ডিসচার্জ রেট বাড়ে সত্য, কিন্তু বেশি পরিমাণ গম গুঁড়া হয়ে যায়। এজন্য সহনীয় স্পিডে এটা চালাতে হয়। এখানে ড্রাফ্‌ট ভিত্তিতে ডিসচার্জ রিপোর্ট তৈরি করে স্টিভেডর। মাদার জাহাজ মেনিফেস্ট পরিমাণ ডিসচার্জ দেখায়, কিন্তু লাইটার জাহাজগুলোর প্রাপ্তি হিসাবের সঙ্গে মাদার জাহাজের ডিসচার্জ হিসাবে গরমিল হয়। 'লাইট ড্রাফ্‌ট সার্ভে'-এর হিসাব 'লোডেড ড্রাফ্‌ট সার্ভে'-এর সঙ্গে গরমিল হয়ে থাকে।

ডক শ্রমিকগণকে আলাদা জাহাজে বহন করা হয়। লাইটারেজ কাজে যে কয় দিন লাগবে, সে কয় দিনের রেশন/ প্রয়োজনীয় সামগ্রী সঙ্গে নিয়ে যায়। কাজ শেষে সাধারণত স্টিভেডর শ্রমিকদের ফিরিয়ে আনে। লাইটারেজ সময় তাদের সাগরেই থাকতে হয়।

চট্টগ্রাম বন্দরের বহিঃনোঙরকে পানির গভীরতা অনুযায়ী অ, ই ও ঈ জোনে ভাগ করা হয়েছে। চট্টগ্রাম বন্দরের জন্য পারমিজিবল ড্রাফ্‌ট ২৮′ ফুট এবং মোংলা Midstream বা বয়ার জন্য ২১′ ফুট এবং জেটির জন্য ১৭′ ফুট।

বন্দরের হাইড্রোগ্রাফি বিভাগ জোয়ার-ভাটা, অমাবস্যা-পূর্ণিমা ইত্যাদি বিবেচনা করে ষাণ্‌মাসিক ড্রাফ্‌ট চার্ট উভয় বন্দরের জন্য তৈরি করে। ড্রাফ্‌ট চার্ট CMS কে সবসময় হাতের কাছে রাখতে হয়। লাইটারেজ প্লান করার জন্য ড্রাফট চার্ট-এর প্রয়োজন রয়েছে।

৯.২ লাইটারেজ পরিমাণ নির্ধারণ

লাইটারেজ প্লান করার জন্য অভিজ্ঞতা, দক্ষতা ও মেধার প্রয়োজন। কারণ এর সঙ্গে ডলার জড়িত। অর্থাৎ লাভ-ক্ষতির প্রশ্ন জড়িত। ১ মে. টন যদি কম লাইটারেজ করা লাগে, তা হলে ১৫ ডলার বেঁচে যায়। উদাহরণস্বরূপ একটি লাইটারেজ প্লান করার জন্য নিম্নে একটি জাহাজের 'পারটিকুলারস' দেওয়া হলো

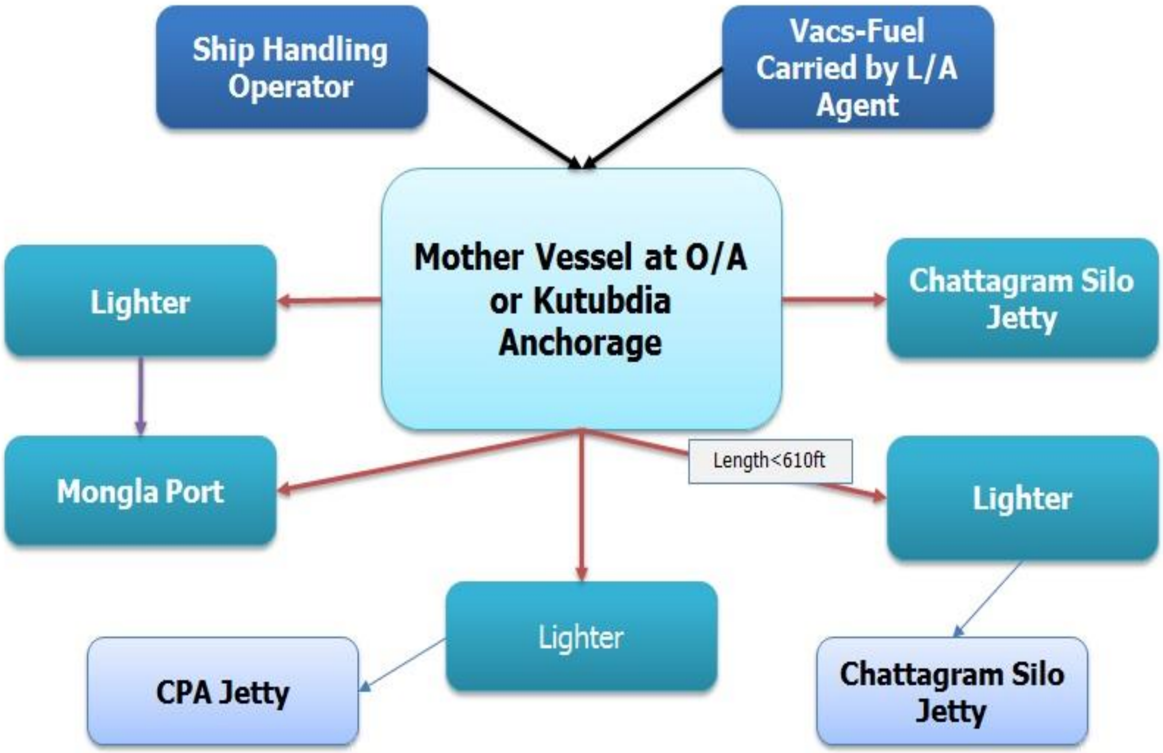
এম.ভি. পার্ল জাহাজটি ৩৫ হাজার মে. টন বাল্ক গম নিয়ে ১২ ফেব্রুয়ারি শুক্রবার চট্টগ্রাম বন্দরের বহিঃনোঙ্গরে ১৪০০ ঘণ্টায় পৌঁছাবে। জাহাজটির দৈর্ঘ্য ৬১০′ ফুট, ড্রাফ্‌ট ৩৫′ ফুট। চট্টগ্রাম বন্দর জেটিতে ড্রাফ্‌ট ২৮′ ফুট, এ জাহাজটির লাইটারেজ প্লান করুন।

জাহাজটির দৈর্ঘ্য ৬১০′ ফুট অর্থাৎ জাহাজটি চট্টগ্রাম বন্দরে দৈর্ঘ্যের দিক থেকে প্রবেশ করতে পারে। চট্টগ্রাম বন্দরের ড্রাফ্‌ট ঐ সময় থাকবে ২৮′ ফুট। মাদার জাহাজটি ৩৫′ ফুট ড্রাফ্‌ট নিয়ে আসছে। চট্টগ্রাম বন্দরের 'পারমিজিবল ড্রাফ্‌ট, ২৮′ ফুট। ৩৫′ - ২৮′=৭′ অর্থাৎ ৭′ ফুট লাইটার করতে হবে। জাহাজটি TPI ৫০ MT অর্থাৎ ৭′X ১২′X ৫০ মেঃ টন=৮৪′X ৫০ মে. টন=৪২০০ মে. টন লাইটারেজ করলে এম, ভি পার্ল চট্টগ্রাম বন্দরে ঐ সময় প্রবেশ করতে পারবে। কেউ যদি ভুলে বেশি লাইটারেজ করে ফেলে, তা হলে খরচ বেড়ে যাবে, আবার কম করলে জাহাজ বন্দরে প্রবেশ করবে না। লাইটারেজ ডিসচার্জ রেটও হিসাবে আনতে হবে।

মোংলা বন্দরের জন্য লাইটারেজ করতে হবে (যদি বহিঃনোঙ্গর হতে পাঠানো হয়) তা হলে ৩৫′- ২১′= ১৪′X ১২′X ৫০ মে. টন=১৬৮X ৫০ মে. টন=৮৪০০ মে. টন। এক্ষেত্রে লাইটারেজ জাহাজটিকে মোংলা বন্দরে পাঠালে এবং মাদার জাহাজটিকে চট্টগ্রাম বন্দরে সম্পূর্ণ খালাস করলে লাভবান হওয়া যাবে। 2nd Port Discharge চার্টার পার্টিতে উল্লেখ থাকলে 2nd Port এ ক্যারিং-এ মোট পরিবাহিত পণ্যের উপর ১ ডলার/ মে. টন অতিরিক্ত খরচ প্রদান করতে হয়।

জাহাজটি যেহেতু ১৪০০ ঘণ্টায় A/O পৌঁছাবে, সেহেতু সন্ধ্যার গ্যাং বুকিং দিতে হবে, যাতে রাতের শিফ্‌টে লাইটারেজ' কাজ শুরু করা যায়। অন্যথায় মাদার জাহাজটি Idle বসে থাকবে। এতে বিলম্ব শুল্ক হবার সম্ভাবনা থাকবে অথবা ডেসপ্যাচ মানি আর্নিং ব্যাহত হবে। শিপিং এজেন্ট, লাইটারেজ এজেন্ট, স্টিভেডর, বন্দর, সবার সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখতে হবে।

Flow Chart of Mother Vessel Lightening at outer Anchorage and Kutubdia Anchorage at Chattagram Port



অধ্যায় ১০

১০.১ আমদানিকৃত খাদ্যশস্য খালাসের লক্ষ্যে জাহাজি দলিলাদি

চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক চট্টগ্রাম ও খুলনা আমদানিকরা খাদ্যশস্য/ খাদ্য সামগ্রীর প্রাপক (কনসাইনি) এবং সি অ্যান্ড এফ এজেন্ট হিসাবে খাদ্য অধিদপ্তর ও খাদ্য মন্ত্রণালয়ের পক্ষে কাজ করে। তাই সকল জাহাজি দলিলাদি তার নিকট প্রেরণ করতে হয়। পরিচালক চসসা ও পরিচালক সংগ্রহ এবং খাদ্য মন্ত্রণালয় এ সব দলিলাদি পাঠিয়ে থাকে। হিসাব ও অর্থ বিভাগ চাহিদা অনুযায়ী চসনিদ্বয়ের নিকট ফান্ড প্রেরণ করে থাকেন।

১০.১.১ পরিচালক চসসা কার্যাবলি

১. বার্ষিক বা মাসিক চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন।
২. চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক চট্টগ্রাম ও খুলনাকে জাহাজ আগমনের সম্ভাব্য তারিখ অবহিতকরণ।
৩. বন্দরওয়ারি জাহাজওয়ারি বরাদ্দপত্র প্রদান।
৪. জাহাজে পরিবাহিত খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা অনুসারে ৬০:৪০ অনুপাতে চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরে খালাসের লক্ষ্যে বন্দরওয়ারি চলাচলসূচি জারির জন্য খাদ্য ডিপোওয়ারি বরাদ্দ প্রদান করবেন। পায়রা বন্দর হওয়ার কারণে বর্তমানে অনুপাত পরিবর্তন হয়েছে। চট্টগ্রাম: মোংলা: পায়রা বন্দরের অনুপাত ৬০:২০:২০।
৫. পরিবহণ ঠিকাদারের/ বৈধ প্রতিনিধিদের অথরিটি প্রত্যয়নকরণ।
৬. খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা, ২০০৮ এবং চলাচল সফটওয়্যার অনুসরণে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করে এল এস ডি/ সিএসডি/ সাইলোওয়ারি চলাচলসূচি প্রণয়ন ও জারি করবেন এবং ‘রিকনসাইল’ করবেন।
৭. জারিকৃত প্রতিটি চলাচলসূচির অনুকূলে প্রেরণ ও প্রাপ্তি তথ্যাদি প্রতিদিন সংগ্রহ, পরিপালন ও সংরক্ষণ করবেন।

১০.১.২ পরিচালক সংগ্রহের কার্যাবলি

সিএমএস চট্টগ্রাম ও খুলনা-এর নিকট নিম্নরূপ ডকুমেন্টস প্রেরণ করবেন:

১. এমওইউ, জি টু জি চুক্তিনামা;
২. ক্রয়চুক্তি;
৩. বি/এল;
৪. বিক্রেতা/প্রতিনিধির নমুনা স্বাক্ষর;
৫. ইনভয়েস;
৬. প্রি-শিপমেন্ট ইনস্পেকশন রিপোর্ট;
৭. চার্টার পাটি (চাটার্ড ভেসেলের ক্ষেত্রে);
৮. ফাইটোস্যানিটরি সার্টিফিকেট;
৯. এল/সি;
১০. রেডিয়েশন সার্টিফিকেট; এবং
১১. ক্রপ ইয়ার।

১০.১.৩ শিপিং এজেন্টের কার্যাবলি

সিএমএস চট্টগ্রাম ও খুলনা-এর নিকট নিম্নরূপ ডকুমেন্ট দাখিল করবেন:

১. এনওআর;
২. স্টোয়েজ প্লান; এবং
৩. আইজিএম/ ইজিএম।

১০.১.৪ লাইটানিং এজেন্ট

বহিঃনোঙর/ কুতুবদিয়া নোঙরে লাইটানিং করে বন্দরে প্রবেশ উপযোগী ড্রাফ্ট করে দিবেন।

১০.১.৪ সাহায্য/ অনুদানে আগত কার্গোর ক্ষেত্রে

বিশ্ব খাদ্য কর্মসূচি (ডবি-উ এফ পি), (পিএল-৪৮০ টাইটেল ১ ও ২), কে আর এবং এনজিও কার্গোবাহী জাহাজগুলো সাধারণত ফ্রিআউট টার্মে আসে। এক্ষেত্রে চসনিদ্বয়/ পরিচালক চসসা প্রয়োজনীয় জাহাজি দলিলাদি সরাসরি তাদের নিকট হতে সংগ্রহ করবেন অথবা চসনি, পরিচালক চসসা, পরিচালক সংগ্রহ ত্রাণ ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা মন্ত্রণালয় হতে সংগ্রহ করবেন।

অধ্যায় ১১

১১.১ বার্থিং কমিটি, চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দর

বার্থিং কমিটি পোর্ট হলিডে বাদে প্রতিদিন বন্দরে বৈঠকে বসে। শিপিং এজেন্ট কমিটির সভাতে আগত জাহাজ ঘোষণা (ডিক্লেয়ার) করে। জাহাজের নাম, বোঝাই বন্দর, পণ্য ও পরিমাণ, ড্রাফ্‌ট, ইটিএ/ ইটিডি, এনওআর ইত্যাদি ঘোষণাতে উল্লেখ থাকে।

বার্থিং কমিটির সদস্য নিম্নরূপ:

১. বন্দর ব্যবহারকারী সকল প্রতিষ্ঠান;
২. শিপিং এজেন্ট;
৩. বার্থ হ্যান্ডলিং অপারেটর;
৪. স্টিভেডর;
৫. ওভারসাইড হ্যান্ডলিং ঠিকাদার;
৬. সি অ্যান্ড এফ এজেন্ট;
৭. লাইটারেজ এজেন্ট; এবং
৮. কাস্টমস ও অন্যান্য কর্তৃপক্ষ।

বার্থিং কমিটি বার্থিং শিট তৈরি করে এবং সদস্যদের মধ্যে বিতরণ করে থাকে। সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ/ প্রতিনিধি কমিটির সভায় উপস্থিত থাকেন, বার্থিং শিট পাওয়ার পর ‘সি এম এস’ জাহাজ খালাসের সার্বিক ব্যবস্থা গ্রহণ করে থাকেন।

১১.২ আইজিএম এবং এনওআর

শিপিং এজেন্ট আইজিএম এবং এনওআর চসনির নিকট দাখিল করে। ফ্রি আউট টার্মে আগত জাহাজসমূহের এনওআর গৃহীত হবার সময়কাল হতে লে-টাইম গণনা শুরু হয়। অতএব, সিএমএসকে এ ক্ষেত্রে খুব সতর্কতার সঙ্গে জাহাজি দলিলাদি পরীক্ষা করে এনওআর গ্রহণ করতে হবে। যেমন: সময়, ছুটির দিন, তারিখ, জাহাজের অবস্থান, বার্থিং টার্মস অ্যান্ড কনডিশন্স, জাহাজি দলিলাদি, যেমন, এমওইউ, বি/এল, চুক্তিনামা, চার্টার পার্টি ইত্যাদি।

অধ্যায় ১২

১২.১ চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক, চট্টগ্রাম এর কার্যাবলি (Functions)

১. সি অ্যান্ড এফ এজেন্টের দায়িত্ব পালন করবেন;
২. বিল অব এন্ট্রি পাশ করণের ব্যবস্থা গ্রহণ;
৩. বন্দর শুল্ক ও চার্জসমূহ, যেমন, নদী কর, অবতরণ কর, ওয়েব্রিজ চার্জ ইত্যাদি পরিশোধের ব্যবস্থা গ্রহণ;
৪. কাস্টমস শুল্ক, ভ্যাট ইত্যাদি পরিশোধসহ কোয়ারেন্টাইন চার্জ ও রেডিয়েশন পরীক্ষা চার্জ পরিশোধ করণ;
৫. প্রয়োজনীয় চটের বস্তা ঢালা গমবাহী জাহাজে সরবরাহ নিশ্চিতকরণ;
৬. পরিচালক চসসা কর্তৃক জারিকৃত চলাচলসূচির অনুকূলে উপ-সূচি জারিকরণ;
৭. বন্দরে জাহাজ খালাস তদারকিকরণ;
৮. বাংলাদেশ রেলওয়ে, বন্দর কর্তৃপক্ষ, বিএসসি, কাস্টমস, বিআরটিসি, বাংলাদেশ নেভি, প্রশাসনিক বিভাগ, পুলিশ বিভাগ, স্টিভেডর/ বার্থ অপারেটর, শিপিং এজেন্টস, সিআরটিসি, ডিআরটিসি চট্টগ্রাম, আইআরটিসি পার্বত্য জেলাসমূহের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষাকরণ; এবং
৯. চসনি লে-টাইম স্টেটমেন্ট তৈরি করবেন। চট্টগ্রামের চসনি উভয় বন্দরের খালাস পরিমাণ সমন্বয় করে জাহাজওয়ারি চূড়ান্ত খালাস বিবরণী প্রস্তুত করবেন এবং পরিচালক চসসা-এর নিকট প্রেরণ করবেন।

১২.২ সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ, চট্টগ্রাম বন্দরের কার্যাবলি (Functions)

১. বার্থিং কমিটির সভায় উপস্থিত থাকবেন;
২. জাহাজ খালাসে প্রয়োজনীয় লোকবল নিয়োজিত করবেন;
৩. বন্দরে আগত জাহাজ হতে সূচি/উপ-সূচি অনুযায়ী খাদ্যশস্য খালাস নিশ্চিত করবেন;
৪. প্রয়োজনীয় চটের বস্তা ঢালা গমবাহী জাহাজে সরবরাহ নিশ্চিত করবেন;
৫. চলাচল উপ-সূচি অনুযায়ী ট্রাক, রেল ওয়াগন এবং নৌযান স্থাপন ও বোঝাই তদারকি করবেন;
৬. স্টিভেডর/ বার্থ অপারেটর, শিপিং এজেন্টস, সিআরটিসি, ডিআরটিসি চট্টগ্রাম, আইআরটিসি পার্বত্য জেলাসমূহের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষা করবেন;
৭. বাংলাদেশ রেলওয়ে, বন্দর কর্তৃপক্ষ, বিএসসি, কাস্টমস, বিআরটিসি, বাংলাদেশ নেভি, প্রশাসনিক বিভাগ, পুলিশ বিভাগ, স্টিভেডর/ বার্থ অপারেটর, শিপিং এজেন্টস, সিআরটিসি, ডিআরটিসি চট্টগ্রাম, আইআরটিসি পার্বত্য জেলাসমূহের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষা করবেন;
৮. ভি-ইনভয়েস ইস্যু ও সংশ্লিষ্টদেরকে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন; এবং
৯. জাহাজওয়ারি এফসিআর তৈরি করবেন এবং চসসা বিভাগে প্রেরণ করবেন।

অধ্যায় ১৩

১৩.১ জাহাজ খালাস পদ্ধতি ধাপসমূহ

১৩.১.১ ব/ই তৈরি ও পাশ করানো

১. শিপিং এজেন্ট অথবা তাদের বৈধ প্রতিনিধি আইজিএম/ ইজিএম (রপ্তানির ক্ষেত্রে) চসনির নিকট দাখিল করবেন;
২. চসনি জাহাজ শাখাকে আইজিএম/ ইজিএম-এর ভিত্তিতে বি/ই প্রস্তুতের নির্দেশ দিবেন; এবং
৩. জাহাজ শাখা সকল প্রয়োজনীয় জাহাজি দলিলাদি দ্বারা বি/ই প্রস্তুত করবে। সঙ্গে বন্দরওয়ারি বরাদ্দ থাকবে। জাহাজ বার্থিং নেবার পূর্বেই যথেষ্ট সময় হাতে রেখে বি/ই প্রস্তুতপূর্বক কাস্টমস কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্ট শাখায় দাখিল করতে হবে।

১৩.১.২ বি/ই তৈরি করার জন্য জাহাজি দলিলাদি

১. সাধারণ কার্গোর ক্ষেত্রে

আইজিএম/ইজিএম (রপ্তানির ক্ষেত্রে), বি/এল, ইনভয়েস, স্টোয়েজ প্লান, ফাইটোসেনিটারি সার্টিফিকেট, রেডিয়েশন সার্টিফিকেট, সার্টিফিকেট অব অরিজিন, ক্রপ ইয়ার, মানুষের খাওয়ার যোগ্য সার্টিফিকেট, ফিউমিগেশন সার্টিফিকেট, বাণিজ্যিক ক্রয়ের ক্ষেত্রে ক্রয় চুক্তি, এল/সি, (এল/সি ব্যাংক কর্তৃক প্রত্যয়িত) এবং বন্দরওয়ারি বরাদ্দপত্র পরিচালক, চসসা কর্তৃক জারিকৃত।

২. সাহায্য/ অনুদান পণ্যের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত দলিলাদি

বি/ই প্রস্তুতে প্রয়োজনীয় অতিরিক্ত দলিলাদি যেমন সিডিএসটি এক্সেমটেড সার্টিফিকেট, যা সরকারি পণ্যের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের কমপক্ষে উপসচিব এবং এনজিও পণ্যের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের যুগ্মসচিব কর্তৃক জারিকৃত হতে হবে।

৩. তৈল পণ্যের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত দলিলাদি

তৈল জাতীয় পণ্যের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত দলিলাদি, যেমন, প্রস্তুতকাল এবং ব্যবহারের মেয়াদকাল উল্লেখপূর্বক সার্টিফিকেট বি/ই এর সঙ্গে সংযুক্ত করতে হবে।

৪. বি/ই পাশ করার লক্ষ্যে পরিশোধকৃত চার্জসমূহ

কর আরোপযোগ্য পণ্যের ক্ষেত্রে কাস্টমস কর্তৃপক্ষ ডিউটি/ ট্যাক্স/ ভ্যাট নিরূপণ করবে। বর্তমানে আমদানি করা গম কর মুক্ত পণ্য। চসনি বি/এল প্রতি টাকা ৫০/= অটোমেশনজনিত আউট সোর্সিং চার্জ এবং টাকা ৩০/= বি/এল প্রতি কম্পিউটার চার্জ পরিশোধ করতে হবে। যদি অন্যান্য চার্জ থাকে, তাও পরিশোধ করবে। ক্রেডিট নোটের মাধ্যমে এ চার্জ পরিশোধ করার পর। কাস্টমস কর্তৃপক্ষ বি/ই পাশ করবেন এবং অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ এবং রিলিজড অর্ডার জারি করবেন। সরাসরি ডেলিভারি পণ্যের ক্ষেত্রে কাস্টমস বি/ই এর উপরে ‘সরাসরি ডেলিভারি’ লিখে দিবেন।

‘অনলাইন পাসওয়ার্ড ও ইউজার নেম’-এর জন্য ফি দিতে হবে।

৫. ডিও (ডেলিভারি অর্ডার) সংগ্রহ

মূল বি/এল সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্টের নিকট সমর্পণ করে চসনি দপ্তরের জাহাজ শাখা ডিও সংগ্রহ করবে। মূল বি/এল অপ্রাপ্তির ক্ষেত্রে ‘ইনডেমনিটি বন্ড’ শিপিং এজেন্টের নিকট দাখিল করে ডিও সংগ্রহ করতে হবে।

৬. ডেলিভারি অর্ডার সংগ্রহ

শিপিং শাখার ইনচার্জ ডিও, পাশকৃত বি/ই, নোটিশ অব অ্যাসেসমেন্ট এবং রিলিজড অর্ডার ডিটিএম অফিসে দাখিল করবেন। এর ভিত্তিতে বন্দর শুল্ক বা পোর্ট ডিউজ যথা ল্যান্ডিং চার্জ, রিভার ডিউজ, ওয়েইং ব্রিজ চার্জ, ক্রেনচার্জ ইত্যাদি, সিএমএস ক্রেডিট নোটের মাধ্যমে পরিশোধ করার পর ডেলিভারি অর্ডার/ লেটার, ডিটিএম হতে সংগ্রহ করবে এবং সংশ্লিষ্ট শেডে কার্গো ডেলিভারি নেওয়ার জন্য শিপিং শাখার ইনচার্জ ডকুমেন্টস জমা দিবে এবং কার্গো ডেলিভারি নেওয়া শুরু হবে।

৭. কনটেইনার কার্গো/পণ্য খালাস

চসনির জাহাজ শাখার ইনচার্জ বন্দরের (সিপিএ) ওয়ান স্টপ সার্ভিস অফিসে ক্রেডিট নোটের মাধ্যমে বন্দর শুল্ক (পোর্ট ডিউজ) পরিশোধ করবে। এর পর ডিও (ডেলিভারি আদেশ), পাশকৃত বি/ই, অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ, কাস্টমস রিলিজড অর্ডার এবং আবেদনপত্র ডেলিভারি নেবার পূর্বে জমা দিবেন, একদিন পর বন্দর কর্তৃপক্ষ হতে রিলিজ অর্ডার সংগ্রহ করবেন ও পণ্য ডেলিভারি নিবেন।

সাধারণত দুই ধরনের কনটেইনার আছে, যথা, এফসিএল এবং এলসিএল। পরিমাপ অনুযায়ী তিন ধরনের কনটেইনার যথা ২০ ফুট, ৪০ ফুট এবং ৪০ এইচকিউ। গ্যান্ট্রি ক্রেন, হোয়েস্টার, ফর্কলিফ্ট, শোর ক্রেন ইত্যাদি যন্ত্রাদি জাহাজ হতে কনটেইনার খালাস বোঝাইয়ে ব্যবহৃত হয়। ট্রাক ট্রলি, ট্রেইলার/ লং ভেহিকেল এবং রেল ট্রলি এফসিএল কন্টেইনার গন্তব্যে পরিবহণ করে।

১৩.২ কন্টেইনার হতে পণ্য খালাসের পর্যায়ক্রমিক ধাপসমূহ

১৩.২.১ কন্টেইনার হতে ডেলিভারি নেওয়ার পূর্ব দিনের কাজসমূহ

১. জেটি খাদ্য অফিসের জেটি সরকার কর্তৃক চসনি দপ্তর হতে কাস্টমস আউট পাশ গ্রহণ।
২. কাস্টমস আউট পাশ নিয়ে সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট অফিস হতে পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার উক্ত (Delivery Order) গ্রহণ করবেন।
৩. কাস্টমস আউট পাশ এবং উক্ত নিয়ে জেটি খাদ্য অফিসে গিয়ে সিপিএ কর্তৃক প্রদত্ত বিভিন্ন ফর্মস পূরণ করবেন। ফর্মস হলো জেটি চালান, সেড ডেলিভারি অর্ডার, ইনডেন্ট ফর্ম ইত্যাদি।
৪. ৩ নং ক্রমিকে উল্লিখিত বিভিন্ন ফর্ম পূরণ করে জেটি সরকার বন্দরের ৪ ও ৫ নং গেটের মধ্যবর্তী স্থানে অবস্থিত কন্টেইনার ওয়ান স্টপ সার্ভিসে গমন করবেন।
৫. ওয়ান স্টপ সার্ভিসে প্রথম কাজ কন্টেইনার সার্টিফাই করা। জাহাজ হতে কন্টেইনার নামার পর বন্দরের কোন ইয়ার্ডে যথা-এনসিটি, সিসিটি - ১, ২, ৩ বিবিধ ইয়ার্ডের নাম সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ থাকবে। এরপর কন্টেইনারসমূহ ভেরিফাই করা, বিল করা, কম্পিউটার প্রিন্টিং এ ধার্যকৃত বিলের টাকা ক্রেডিট নোটের মাধ্যমে সরকারি ব্যাংকে (জনতা ব্যাংক) জমা দেওয়া। জমাকৃত টাকার রিলিজ অর্ডারে বন্দর টি.আই. (পরিবহণ পরিদর্শক) কর্তৃক এনডোর্স করা। এর পর জেটি চালান এবং শিপিং এজেন্ট কর্তৃক প্রদত্ত বিলের কপি বন্দরে সংশ্লিষ্ট কর্মচারীর নিকট জমা দেওয়া, সর্বশেষ পরবর্তী দিন তথা ডেলিভারি দিনের জন্য প্রয়োজনমতো কন্টেইনার নির্ধারিত ফরমে ইনডেন্ট দিয়ে ঐ দিনের কাজের সমাপ্তি টানা।

১৩.২.২ কন্টেইনার হতে ডেলিভারি নেওয়ার দিনের কাজসমূহ

১. ইয়ার্ড সংশ্লিষ্ট বন্দরের কাস্টমস অফিসে আনস্টাফিং করা। অর্থাৎ কন্টেইনার খুলে কন্টেইনার সিল এবং পণ্য সংশ্লিষ্ট কাস্টমস অফিসারকে দেখানো এবং কাস্টমস অফিসের রেজিস্টারে লিপিবদ্ধ করে কাস্টমস হতে পাশকৃত পেপারে সিল স্বাক্ষর নেওয়া।

২. বন্দরের কাস্টমস অফিসে গেট যাচাই করা। (কাস্টমস অফিসে রেজিস্টারে যাবতীয় তথ্যদি লিপিবদ্ধ করে একটি ক্রমিক নং নেওয়া)

৩. বন্দরের ডেলিভারি পয়েন্টে গিয়ে (যথা-NCT ও CCT-১, ২, ৩ এবং ১, ২, ৩, ৪, ৫ যথাক্রমে নং ইয়ার্ড) টি, আই, কর্তৃক পেপারে সিল স্বাক্ষর নিয়ে কন্টেইনার খোলার জন্য বন্দরের নিরাপত্তা বিভাগের এ.এস.আই. হতে নির্ধারিত ফরমে অনুমতি নেওয়া।

৪. সংশ্লিষ্ট বার্থ অপারেটরের নিকট পণ্য ডেলিভারি নেওয়ার জন্য পর্যাপ্ত শ্রমিক সরবরাহের জন্য চাহিদাপত্র দেওয়া।

৫. কন্টেইনার হতে পণ্যের নমুনা (Sample) খাদ্য অধিদপ্তরের আইডিটিএস বিভাগের প্রতিনিধি এবং কৃষি সম্প্রসারণ বিভাগের সংশ্লিষ্ট অফিসারের উপস্থিতিতে নমুনা নেওয়ার পর উদ্ভিদ সঙ্গনিরোধ সনদ (কোয়ারেন্টাইন সার্টিফিকেট) সংগ্রহ করা।

৬. কন্টেইনার হতে ট্রাকে পণ্য বোঝাই শেষে জেটি সরকার কর্তৃক Cart Ticket (কার্ট টিকিট) তৈরি করা। কার্ট টিকেটে খাদ্য বিভাগের পক্ষে নিয়োজিত জেটি সরকার স্বাক্ষর করবেন এবং বন্দরের পরিবহণ বিভাগের পক্ষে হেড ডেলিভারি ম্যান, চেকার এবং নিরাপত্তা বিভাগের পক্ষে এ.এস.আই ও সর্বশেষ গেট সার্জেন্ট স্বাক্ষর করবেন।

৭. ট্রাক বোঝাই শেষে জেটি সরকার প্রতিটি ট্রাকের জন্য ১টি কার্ট টিকিট ইস্যু করবেন। বন্দরের যে গেট দিয়ে ট্রাক আউট হবে, সেই গেটে পেপার রেজিস্টারে লিপিবদ্ধ করে গেট সার্জেন্ট-এর কাছে জমা দিবেন এবং ঐ দিনের বোঝাইকৃত সকল ট্রাক বের হবার পর যদি পরবর্তী দিন ডেলিভারি থাকে, তবে পেপারটি তুলে নিয়ে জেটি খাদ্য অফিসে রেখে দিবে। বি.দ্র. চট্টগ্রাম বন্দরে CCT (Chattagram Container Terminal) এবং NCT (Newmouring Container Terminal) পাশাপাশি অবস্থিত দুটি বিশাল কন্টেইনার ইয়ার্ড। এখানে ১, ২, ৩ হতে ৩ টি জাহাজ একই সঙ্গে বার্থিং এবং CCT ১ হতে ৫ টি জাহাজ একই সঙ্গে বার্থিং নিতে পারে।

৮. **চলাচলসূচি জারিঃ** চসনি অফিসের প্রোগ্রাম শাখা খাদ্য অধিদপ্তর হতে প্রাপ্ত চলাচলসূচি অনুযায়ী জাহাজ হতে খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য পরিবহণ ঠিকাদারদের মধ্যে উপ-সূচি জারি করবেন। স্বল্পব্যয় পথ অনুসরণ করে সড়ক ও রেলপথে প্রোগ্রাম দিবেন। পার্বত্য জেলাসমূহের আইআরটিসি সরাসরি চসনির উপ-সূচির মাধ্যমে ৫০% কার্গো চট্রগ্রামের সিএসডি, বন্দরস্থ জাহাজ ও সাইলো হতে গ্রহণ ও পরিবহণ করতে পারবে।

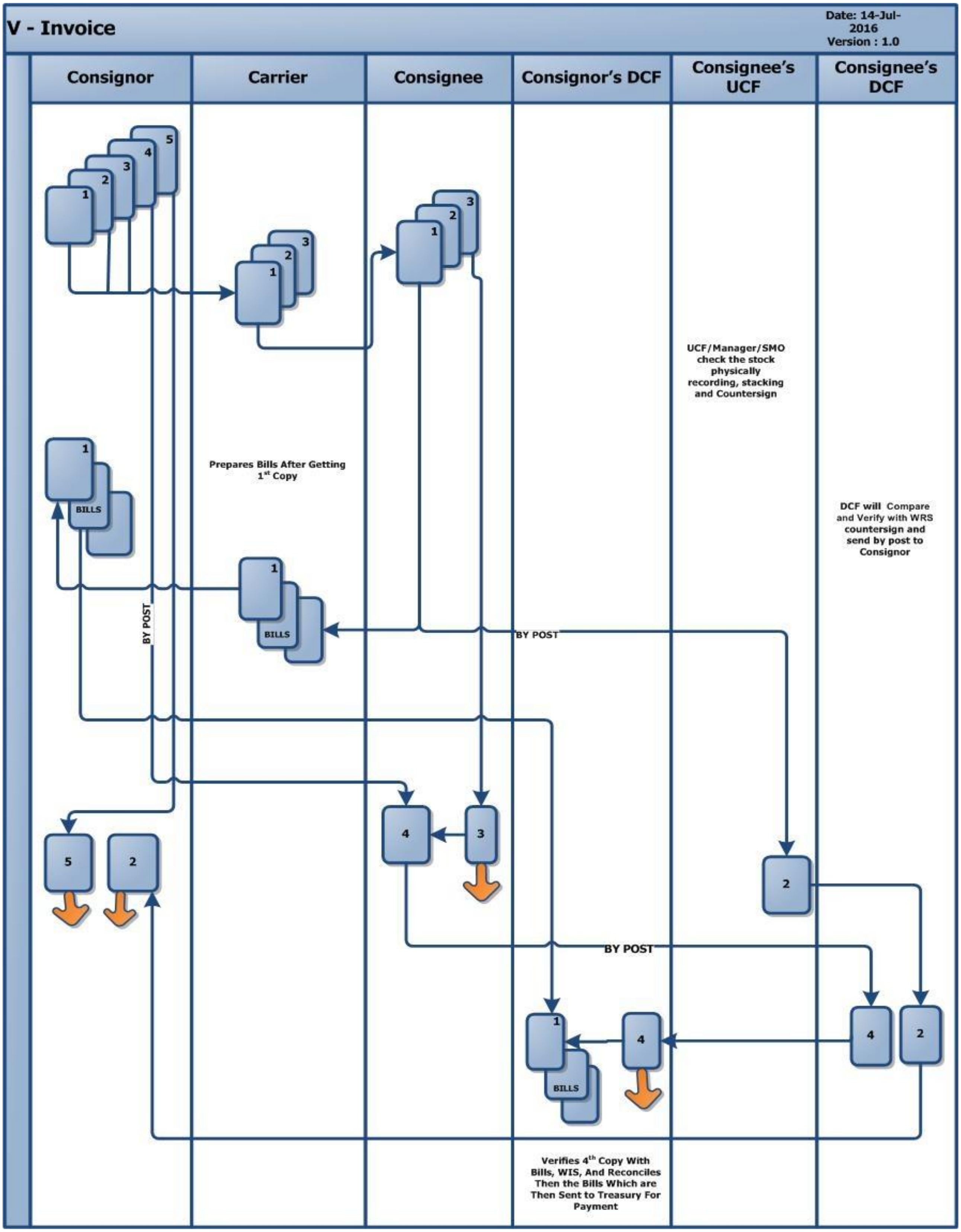
৯. **বন্দর কর্তৃপক্ষ (জিম্মাদার Bailee) কর্তৃক প্রাপকের সিঅ্যান্ড এফ এজেন্টের নিকট পণ্যাদি হস্তান্তরঃ** বন্দর কর্তৃপক্ষ সমস্ত আমদানিকৃত পণ্যের জিম্মাদার। বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি খালাসকৃত, পণ্যাদি জেটি সরকারকে (সিঅ্যান্ড এফ প্রতিনিধি) কার্ট টিকিটের মাধ্যমে হস্তান্তর করে। লাইসেন্সধারী সহকারী উপ-খাদ্য পরিদর্শক চসনির জেটি সরকারের দায়িত্ব পালন করে থাকে। জেটি সরকার পরিবহণ ঠিকাদারকে/ বৈধ প্রতিনিধিকে ভি-ইনভয়েসের মাধ্যমে চলাচলসূচি অনুযায়ী গৃহীত পণ্যাদি গন্তব্যে পরিবহণ ও নিরাপদে

পৌঁছানোর জন্য হস্তান্তর করেন। ইনভয়েস ও পিএলইউ-তে, তারিখসহ ঠিকাদার স্বাক্ষর করে ভি-ইনভয়েস-এর ৩ কপি গ্রহণ করবেন এবং পরিবাহিত পণ্য প্রাপককে বুঝিয়ে দিবেন।

১০. **ডিসচার্জ রিপোর্ট বা খালাস বিবরণী প্রস্তুতকরণ:** জাহাজের ডেইলি ডিসচার্জ রিপোর্ট (ডিডিআর) অনুযায়ী এফডিআর প্রস্তুত করা হয় এবং ২৪ ঘণ্টার খালাস পরিমাণ সমন্বয় করা হয়। বার্থ অপারেটর/ স্টিভেডর এ দায়িত্ব পালন করেন। খালাসকৃত পণ্য কমপিউটারাইজড ওজন যন্ত্রে ওজন করা হয়। প্রাপকের প্রতিনিধি/ এজেন্টের প্রতিনিধি, সার্ভেয়ার, স্টিভেডর/ বার্থ অপারেটর, পরিবহণ ঠিকাদার/ প্রতিনিধি, সরবরাহকারী, বন্দর কর্তৃপক্ষের প্রতিনিধি ওজন লিপিবদ্ধ করেন ও টালি করেন অথবা ট্রাক ওজন যন্ত্র হতে ওজনের প্রিন্ট দেখে ওজন লিপিবদ্ধ ও টালি করেন।

১১. **এফসিআর প্রস্তুতকরণ:** একটি জাহাজ হতে যতসংখ্যক ভি-ইনভয়েস-এর মাধ্যমে খালাসকৃত পণ্য প্রেরণ করা হয়, ততসংখ্যক ভি-ইনভয়েস-এর প্রেরিত পণ্যের যোগফল এফসিআরে প্রদর্শিত হয়। জাহাজ খালাস বিবরণীতে জাহাজওয়ারি খালাস ও প্রেরণ পরিমাণ উল্লেখ থাকে। সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ, চট্টগ্রাম বন্দর এবং মোংলা বন্দর জাহাজ খালাস ও চলাচলসূচি বাস্তবায়নের মূল মাঠ কর্মকর্তা। আমদানি করা খাদ্যশস্যের যথাযথ ব্যবস্থাপনার দায়িত্ব তাদের উপর ন্যস্ত। তারা স্বস্ব বন্দরের জাহাজের এফসিআর (ফাইনাল ক্লিয়ারেন্স রিপোর্ট) তৈরি করবেন। জাহাজওয়ারি ইস্যুকৃত ভি-ইনভয়েসের ভিত্তিতে এফসিআর তৈরি করা হয়। সহকারী নিয়ন্ত্রকগণ জাহাজ, বন্দর, কাস্টমস, পুলিশ, নেভি, ডক লেবার, স্টিভেডর, বার্থ অপারেটর, সব ধরনের পরিবহণ ঠিকাদার, শিপিং এজেন্ট, বিএসসি, বিআর, বিআরটিসি প্রভৃতি সংস্থার/ বিভাগের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখবেন।

১২. **ভি-ইনভয়েস ইস্যুকরণ:** খাদ্যশস্য প্রেরণের জন্য ভি-ইনভয়েস একটি হিসাবযোগ্য দলিল। প্রতিটি ট্রাক/ ওয়াগন/ নৌযানের জন্য পৃথক পৃথক ৫ (পাঁচ) কপি ভি-ইনভয়েস ইস্যু করতে হবে। ১ম কপি পরিবহণ ঠিকাদার, ২য় কপি প্রেরকের প্রাপ্তি কপি, ৩য় কপি প্রাপকের কপি, ৪র্থ কপি আয়ন-ব্যয়ন কর্মকর্তার এবং ৫ম প্রেরকের অফিস কপি। ভি-ইনভয়েসের আয়ন-ব্যয়ন (ডিডিও) কর্মকর্তার কপি (৪র্থ কপি) অবশ্যই সিলমোহরকৃত রেজিস্ট্রি ডাকযোগে প্রাপ্তিস্বীকারসহ পাঠাতে হবে।


V - Invoice
Date: 14-Jul-2016
Version : 1.0
Consignor
Carrier
Consignee
Consignor's DCF
Consignee's UCF
Consignee's DCF
UCF/Manager/SMO check the stock physically recording, stacking and Countersign
Prepares Bills After Getting 1st Copy
DCF will Compare and Verify with WRS countersign and send by post to Consignor
BILLS
BY POST
BY POST
BY POST
Verifies 4th Copy With Bills, WIS, And Reconciles Then the Bills Which are Then Sent to Treasury For Payment

১৩.৩ জাহাজ হতে পণ্য খালাসের পর্যায়ক্রমিক ধাপসমূহ চট্টগ্রাম বন্দর

১. জেটি সরকার চসনি দপ্তর হতে কাস্টমস আউট পাশ গ্রহণ করার পর সংশ্লিষ্ট শিপিং এজেন্ট অফিস হতে উক্ত (Delivery Order) গ্রহণ করবেন।

২. কাস্টমস ভবন হতে কাস্টমস DDP (Direct Delivery Permission) গ্রহণ করবেন।

৩. জেটি খাদ্য অফিসে হতে বিবিধ ফর্ম, যথা, রিলিজ অর্ডার (RO), চালান (Jetty Chalan), SDO (Shed Delivery Order), বিল কপি, বন্দর Direct Delivery Permission) ফর্ম, ক্রেডিট নোট ইত্যাদি পূরণ করে বন্দরের ৪ নং গেটসংলগ্ন DTM (Deputy Traffic Manager) অফিস এবং তৎসংলগ্ন One Stop Service এ গমন করবেন।

৪. ওয়ান স্টপ সার্ভিসে যথারীতি পেপার ভেরিফাই, বিল তৈরি করে ক্রেডিট নোটের মাধ্যমে জনতা ব্যাংকে জমা প্রদান, পেপারে সংশ্লিষ্ট TI (Traffic Inspector) Endorse করবেন। এর পর শিপিং সেকশন হতে DTM প্রদত্ত পণ্য খালাসের চূড়ান্ত অনুমতিপত্র তথা বন্দর Direct Delivery Permission গ্রহণ করবেন। বন্দর নিরাপত্তা অফিসে গিয়ে দায়িত্বরত নিরাপত্তা কর্মকর্তা হতে ঐ Direct Delivery Permission-এর উপর সিল স্বাক্ষরযুক্ত অনাপত্তিপত্র নিবেন।

৫. বন্দরের সংশ্লিষ্ট কাস্টমস অফিসে হতে Un-Stuffing এবং কাস্টমস গেট যাচাই করবেন।

৬. আঞ্চিলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক দপ্তরের সহকারী রসায়নবিদ এবং কৃষি সম্প্রসারণ অধিদপ্তরের দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার উপস্থিতিতে পণ্যের নমুনা (Sample) সংগ্রহ এবং তার পরিপ্রেক্ষিতে আইডিটিএস রিপোর্ট এবং কোয়ারেন্টাইন সনদ সংগ্রহ করবেন।

৭. এরপর বন্দরের যে বার্থে জাহাজ পণ্য খালাসের জন্য স্থাপিত রয়েছে ঐ শেডে গিয়ে টি.আই. কর্তৃক পুনঃ পেপার ভেরিভাই করে নিয়ে (Shed Delivery Order), জমা দেওয়ার পর, খালি ট্রাক স্থাপন সাপেক্ষে গ্যাং (শ্রমিক) বুকিং দিতে হবে।

৮. খালাস আরম্ভ হবার পর, ট্রাক বোঝাই শেষ হলে, জেটি সরকার কার্ট টিকিট ইস্যু করবেন। সঙ্গে বার্থ অপারেটর (স্টিভেডর)-এর পক্ষে টালি ক্লার্ক একটি হ্যাচ নং দিবেন এবং বন্দরের পক্ষে চেকার একটি ট্রাকে কত বস্তা লোড নেওয়া হয়েছে, (এটি যিনি গণনা করেন) স্বাক্ষর করার পর কার্ট টিকিট নিয়ে ওজন সেতুতে ওজন করার পর বন্দর জেটি খাদ্য অফিস হতে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার/প্রতিনিধি ভি-ইনভয়েস এবং আউট পাশ নিয়ে বোঝাইকৃত ট্রাকটি ১ নং গেটে যাবে। গেট সার্জেন্ট কার্ট টিকিট সিল-স্বাক্ষর করে কার্ট টিকিট এবং পেপার জমা রেখে, গাড়ি বের হবার অনুমতি প্রদান করবেন।

অধ্যায় ১৪

১৪.১ শিফ্‌ট ইনচার্জ খাদ্য পরিদর্শক/সহকারী নিয়ন্ত্রক চলাচল ও সংরক্ষণের কার্যাবলি (Functions)

১. সরেজমিনে সতর্কতার সঙ্গে জাহাজ খালাস কর্মকাণ্ড তদারকি করবেন।
২. জাহাজে নিয়োজিত খাদ্য বিভাগের কর্মকর্তা-কর্মচারীগণের কর্মকাণ্ড বিভাজন করবেন ও তদারকি করবেন।
৩. জাহাজের হুক/ ক্রেন/ উইঙ্গের মোট সংখ্যা এবং প্রতিপালায় কার্যরত সংখ্যা ও সময়কাল লগবুকে লিখতে হবে।
৪. শ্রমিক ও যানবাহনের অবস্থা, খালাস অবস্থা ইত্যাদি লগবুকে লিখতে হবে।
৫. প্রতিপালায় আবহাওয়ার অবস্থা লগবুকে লিখতে হবে।
৬. বার্থ অপারেটর অথবা স্টিভেডর কর্তৃক প্রদত্ত ডিডিআর/ এফডিআর চেকিং ও তত্ত্বাবধান করবেন এবং তাতে স্বাক্ষর করবেন।
৭. বস্তার মজুত ও যানবাহনের প্রাপ্যতা মাঝে মধ্যে যাচাই করবেন।
৮. কারিগরি পরিদর্শক/ সহকারী রসায়নবিদ কর্তৃক জাহাজ সার্ভে ও প্রতিনিধিত্বমূলক ৩ (তিন) টি নমুনা সংগ্রহ নিশ্চিত করবেন।
৯. জাহাজের ক্যাপ্টেন/ চিফ অফিসারের, জাহাজে কর্মরত কাস্টমস অফিসার, কর্মরত খাদ্য বিভাগের কর্মচারীবৃন্দ এবং বন্দর সেড অফিসারের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখবেন।
১০. ওজন যন্ত্র, সেলাই যন্ত্র, আয়রন ব্যান্ড, হেসিয়ান চট ইত্যাদির হিসাব রাখবেন ও তদারকি করবেন।
১১. জাহাজ খালাস শেষে জাহাজের হোল্ডস ও বেলচিজ পরিদর্শন করবেন এবং জাহাজে কোনো পণ্য খালাসের জন্য অবশিষ্ট নেই মর্মে পরিদর্শন সনদ প্রদান করবেন।
১২. শিফ্‌ট ইনচার্জ হ্যাচ ক্লিয়ারেন্স সার্টিফিকেট ইস্যু করবেন।
১৩. জাহাজে উদ্‌ঘাটিত মানুষের খাবার অনুপযোগী বিনষ্ট খাদ্যশস্য ধ্বংসের সময়ে উপস্থিত থাকবেন এবং ধ্বংস সনদ সংগ্রহ করে সহকারী নিয়ন্ত্রক, বন্দর জেটি অফিসে জমা দিবেন।
১৪. শিফ্‌ট ইনচার্জ, চট্রগ্রাম/ মোংলা বন্দরস্থ সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণের নিকট রিপোর্ট করবেন।

১৪.২ বন্দরে জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচ সংক্রান্ত কাজে উপ-খাদ্য পরিদর্শক ও সহকারী উপ-খাদ্য পরিদর্শকদের কার্যাবলি

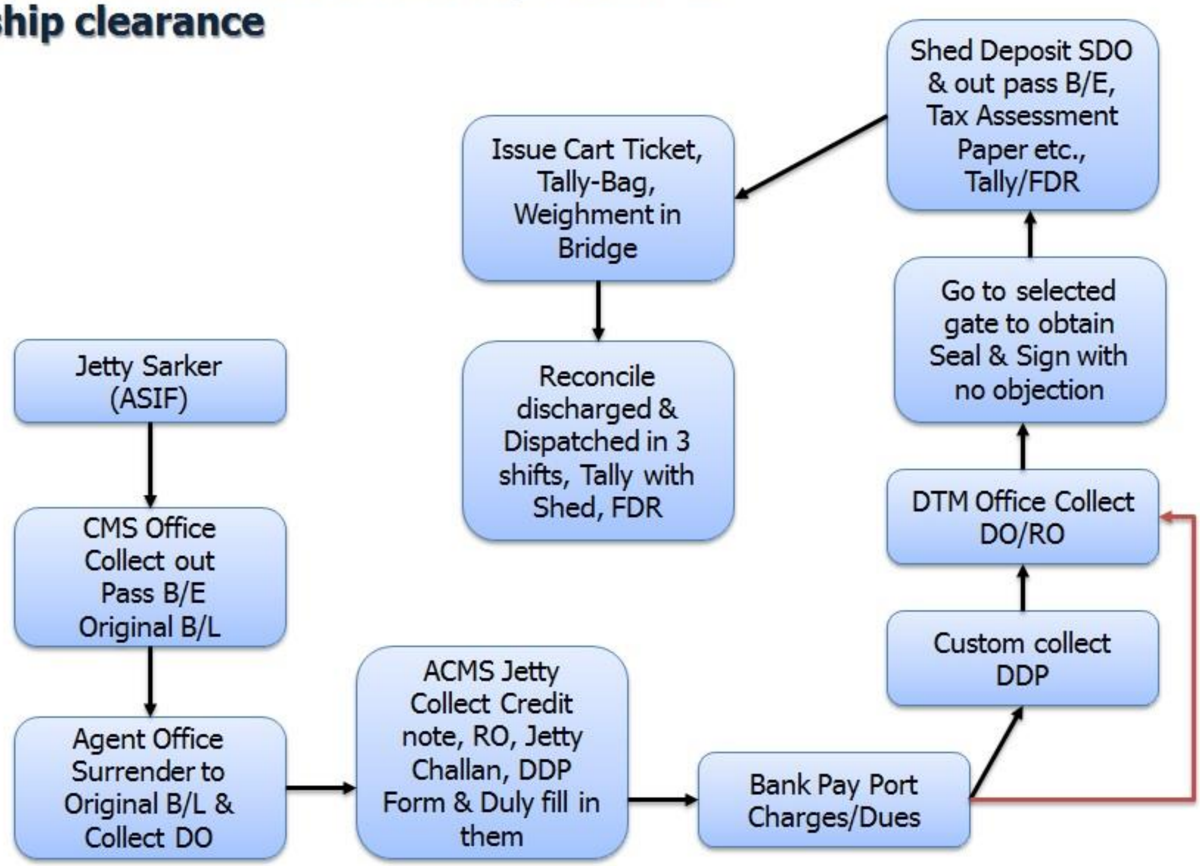
১৪.২.১ উপ-খাদ্য পরিদর্শকের কার্যাবলি

১. ওজন নেওয়া।
২. ওজন করার সময় ওজন যন্ত্রে উপস্থিত থাকা ও রিডিং ডাকা।
৩. জাহাজের ডেকে ওজন নেওয়ার দায়িত্ব পালন করা।
৪. ওয়েব্রিজে উপস্থিত থেকে ওজন গ্রহণ করা।

১৪.২.২ সহকারী উপ-খাদ্য পরিদর্শকদের কার্যাবলি

১. জেটি সরকারের দায়িত্ব পালন।
২. চসনি দপ্তর হতে আউটপাস বি/ই ও অরিজিনাল বি/এল সংগ্রহ করবেন।
৩. পোর্ট জেটি অফিস হতে বিভিন্ন ফর্ম ও ক্রেডিট নোট সংগ্রহ করবেন ও পূরণ করবেন।
৪. শিপিং এজেন্টের অফিসে গিয়ে অরিজিনাল বি/এল জমা দিয়ে ডিও সংগ্রহ করবেন।
৫. ব্যাংকে বন্দর চার্জসমূহ পরিশোধ করবেন।
৬. ডিটিএম অফিসে হতে ডিডিও সংগ্রহ করবেন।
৭. এক সেট ডকুমেন্টস নির্ধারিত গেটে (ট্রাক বের হবার জন্য) জমা দিবেন।
৮. খালাসকৃত ও ডেসপ্যাচকৃত পণ্যের টালি করবেন।
৯. কার্ট টিকিট ইস্যু করবেন।
১০. শিফটসমূহের খালাসকৃত ও ডেসপ্যাচকৃত পণ্যের হিসাব সমন্বয় করবেন।

Flow Chart on work of Jetty Sarker in ship clearance



১৪.২.৩ চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক, খুলনার কার্যাবলি (Functions)

১. সি অ্যান্ড এফ এজেন্টের দায়িত্ব পালন। বিল অব এন্ট্রি পাশকরণ;
২. কাস্টমস শুল্ক, ভ্যাট ইত্যাদি পরিশোধকরণ;
৩. বন্দর শুল্ক ও চার্জসমূহ যেমন, নদী কর, অবতরণ কর, ওয়েব্রিজ চার্জ ইত্যাদি পরিশোধকরণ;
৪. পরিচালক চসসা ও আখানি কর্তৃক জারিকৃত চলাচলসূচির অনুকূলে উপ-সূচি প্রদান।
৫. বন্দরে জাহাজ খালাস তদারকিকরণ;
৬. বন্দর, সিএসডি ৪ নং ও ৭ নং ঘাট খুলনা, এম/পাশা সিএসডি ঘাট এবং সাইলো হতে জারিকৃত চলাচলসূচির খাদ্যশস্য প্রেরণ তদারকিকরণ;
৭. বাংলাদেশ রেলওয়ে, বন্দর কর্তৃপক্ষ, বিএসসি, কাস্টমস, বিআরটিসি, বাংলাদেশ নেভি, প্রশাসনিক বিভাগ, পুলিশ বিভাগ ইত্যাদির সহিত নিবিড় যোগাযোগ রক্ষাকরণ;
৮. স্টিভেডর ও ওভার সাইড হ্যান্ডলিং ঠিকাদার, শিপিং এজেন্টস, সিআরটিসি, ডিআরটিসি, বিআরটিসি খুলনা, শ্রমিক ও পরিবহণ ঠিকাদারদের সঙ্গে যোগাযোগ রক্ষাকরণ; এবং
৯. প্রয়োজনীয় চটের বস্তা ঢালা গমবাহী জাহাজে সরবরাহ নিশ্চিতকরণ।

১৪.২.৪ সহকারী নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ, মোংলা বন্দরের কার্যাবলি (Functions)

১. বন্দরে আগত খাদ্যশস্যবাহী/ খাদ্যসামগ্রীবাহী জাহাজ হতে মালামাল খালাস পরিকল্পনা প্রণয়ন;
২. বার্থিং কমিটির সভায় উপস্থিত থাকবেন;
৩. জাহাজ খালাসে লোকবল নিয়োগ করবেন;
৪. চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক খুলনা কর্তৃক জারিকৃত নৌসূচি অনুযায়ী খালাসরত জাহাজে প্রয়োজনীয়সংখ্যক নৌযান স্থাপন করবেন;
৫. স্টিভেডর ও ওভার সাইড হ্যান্ডলিং ঠিকাদার, শিপিং এজেন্টস-এর সঙ্গে যোগাযোগ করবেন;
৬. খালাসরত জাহাজে ঢালাগম বস্তাবন্দি করে খালাসের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয়সংখ্যক চটের বস্তা সরবরাহ নিশ্চিত করবেন;
৭. মোংলা বন্দরে অবস্থিত নেভি, কোস্টাল গার্ড, পুলিশ, প্রশাসন বিভাগ, বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রভৃতি বিভাগের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষা করবেন;
৮. সরেজমিনে জাহাজ খালাস তদারকি করবেন;
৯. চলাচলসূচি অনুযায়ী বোঝাইকৃত নৌযানের অনুকূলে ভি-ইনভয়েস জারি করবেন;
১০. এফসিআর তৈরি করবেন; এবং
১১. মোংলা বন্দরে খালাসকৃত জাহাজের জাহাজওয়ারি খালাস বিবরণী প্রস্তুত করে চসনি খুলনার নিকট প্রেরণ করবেন।

অধ্যায় ১৫

১৫.১ সাইলোতে জাহাজ খালাস ও ডেসপ্যাচ

খাদ্য অধিদপ্তরাধীন ৫ (পাঁচ) টি সাইলো বর্তমানে অপারেশনে আছে। ৫০ হাজার মে. টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন মোংলা বন্দরের জয়মনিরগোল নামক স্থানে নির্মিত সাইলোটি ইদানিং কার্যক্রম শুরু করেছে। ৫ (পাঁচ) টি সাইলোর ধারণক্ষমতা ২ লাখ ৭৫ হাজার মে. টন। চট্টগ্রাম সাইলোতে ঢালাগম (বাল্ক) জাহাজ হতে খালাস, সংরক্ষণ ও ডেসপ্যাচ করা হয়ে থাকে। মোংলা বন্দরে নতুন সাইলো নির্মাণের ফলে ঢালাগম (বাল্ক) খালাসের আধুনিক সুব্যবস্থা রয়েছে।

সান্তাহার সাইলোতে অভ্যন্তরীণ সংগ্রহের গম বস্তাবন্দি আকারে প্রেরণ করা হয়। বস্তাবন্দি গম ঢেলে বাল্ক আকারে সাইলোতে প্রাপ্তি হয়।

জাহাজ হতে আমদানি করা ঢালাগম বুম (Boom) দ্বারা সাকশন করে সাইলোতে খালাস করা হয়। চট্টগ্রাম সাইলোতে ২৪ ঘণ্টায় (ভালো আবহাওয়ায়) ৫০০০ মে. টন পর্যন্ত সর্বোচ্চ খালাস রেকর্ড রয়েছে।

১. বার্থিং কমিটির সিদ্ধান্ত পাওয়ার পর চসনি সাইলো অধীক্ষককে জাহাজ খালাস বিষয়ে অবহিত করবেন।
২. সিএমএস অফিস বন্দর জেটির মতো সাইলো জেটির জন্যও জাহাজের বিল অব এন্ট্রি কাস্টমস হতে পাস করার ব্যবস্থা নিবেন।
৩. চাটার্ড ভেসেল বা ফ্রি-ইন অ্যান্ড ফ্রি-আউট শর্তের জাহাজ আসলে, চসনি বার্থ অপারেটর/ স্টিভেডর নিয়োগ করবেন।
৪. গ্রস টার্ম বা লাইনার টার্মের জাহাজে জাহাজের এজেন্ট বার্থ অপারেটর/ স্টিভেডর নিয়োগ করেন এবং সাইলোতে খালাস পরিমাণের জন্য টনপ্রতি নির্ধারিত খালাস খরচ খাদ্য অধিদপ্তরের খাতে পূর্বেই জমা দিবেন।
৫. এনওআর গৃহীত হলে জাহাজ খালাস শুরু হবে।
৬. গ্যান্ট্রির (Gantry) বুমকে ব্যবহার করে ঢালাগম সাকসানের (suction) মাধ্যমে কনভেয়ার বেল্টে ফেলা হয় এবং কনভেয়ারের সাহায্যে পরিবহণ করে সাইলোর হোপার স্কেলে ওজন করে নির্ধরিত বিনে সংরক্ষণ করা হয়।
৭. হোপার স্কেলে গৃহীত ওজন স্বয়ংক্রিয়ভাবে প্রিন্টারে প্রিন্ট হয়।
৮. জাহাজের হ্যাচ বা হোল্ডে বার্থ অপারেটর/স্টিভেডর কর্তৃক নিয়োগকৃত ডকশ্রমিক কাজ করে থাকে।
৯. বন্দর জেটির মতো কারিগরি খাদ্য পরিদর্শক অথবা সহকারী রসায়নবিদ জাহাজ সার্ভে ও প্রতিনিধিমূলক নমুনা সংগ্রহ করবেন। প্রযোজ্য চার্জসমূহ পরিশোধ করবেন। পাশকৃত বি/ই সহ সাইলো সুপারকে জানাবেন।
১০. বার্থ অপারেটর/ স্টিভিডের বন্দর জেটির মতো এফডিআর প্রস্তুত করবেন এবং সাইলোসহ সংশ্লিষ্ট অফিসসমূহে যথাসময়ে জমা দিবেন।
১১. এফডিআর-এ সাইলো সুপার/ প্রতিনিধি স্বাক্ষর করবেন।
১২. সাইলো সুপার/ রক্ষণাবেক্ষণ প্রকৌশলী জাহাজ খালাস তদারকি করবেন।
১৩. সাইলো সুপার এফসিআর তৈরি করবেন এবং চসনি চট্টগ্রামের দপ্তরে প্রেরণ করবেন।

১৫.২ চট্রগ্রাম সাইলো হতে গম প্রেরণ (Dispatch)

খাদ্য অধিদপ্তর হতে জারিকৃত চলাচলসূচি/ উপ-সূচি মোতাবেক সড়ক, রেল ও নৌপথে ঢালা/ বস্তাবন্দি গম সাইলো হতে ডেসপ্যাচ দেওয়া হয়। নৌপথে সাইলো হতে সাইলোতে ঢালাগম জেটিতে স্থাপিত ছোট ডেসপ্যাচ গ্যান্ট্রির সাহায্যে ডেসপ্যাচ দেওয়া হয় এবং রেলপথে হোপার ওয়াগনেও ঢালাগম ডেসপ্যাচ দেওয়া হয়। কার্ভার্ড ওয়াগনে এবং ট্রাকে বস্তাবন্দি গম ডেসপ্যাচ দেওয়া হয়। স্বয়ংক্রিয়/মেকানিকাল ওজন যন্ত্রে ১০০% ওজন করে প্রচলিত নিয়মে ইনভয়েস জারির মাধ্যমে ডেসপ্যাচ দেওয়া হয়।

সাইলো হতে সাইলোতে পরিবহণের ক্ষেত্রে ধার্যকৃত শূন্য পরিবহণ ঘাটতি শর্তে গম পরিবাহিত হয়ে আসছে। বাস্তবে এবং সেকেন্ডারি তথ্য জরিপে উভয় ক্ষেত্রে শূন্য ঘাটতি পাওয়া যায়।

অধ্যায় ১৬

১৬.১ খাদ্য অধিদপ্তরাধীন বিভিন্ন ধরনের পরিবহণ ঠিকাদার

খাদ্য অধিদপ্তরের চসসা বিভাগের অধীন ৩ (তিন) টি মাধ্যমে পরিবহণ ঠিকাদারগণ কাজ করে থাকে, যথা:

রেলপথ: রেলপরিবহণ ঠিকাদার;

সড়কপথ: কেন্দ্রীয় সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার (সিআরটিসি); বিভাগীয় সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার (ডিআরটিসি) ও অভ্যন্তরীণ সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার (আইআরটিসি);

নৌপথ:

১. পিএমসি, চট্টগ্রাম;
২. পিএমসি, খুলনা;
৩. ডিবিসিসি, খুলনা-বরিশাল;
৪. ডিবিসিসি, ঢাকা বিভাগ; এবং
৫. অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহণ ঠিকাদার (আইবিসিসি)।

১৬.২ রেল পরিবহণ ঠিকাদার

রেল পরিবহণ ঠিকাদার চসসা বিভাগের পরিচালকের সঙ্গে ২ (দুই) বছরের জন্য চুক্তিবদ্ধ হন। ঠিকাদার চুক্তিপত্রে বর্ণিত শর্তাদির আওতায় চাহিদার ভিত্তিতে রেল বিভাগ হতে ফুড ফিট ওয়াগন ইন্ডেন্ট দিয়ে চলাচলসূচি অনুযায়ী খাদ্যশস্য পরিবহণ করে থাকেন। চুক্তির আলোকে ঠিকাদার পরিবহণ ভাড়ার উপর কমিশন পেয়ে থাকেন। পরিবহণ ঘাটতি সংঘটিত হলে রেল ঠিকাদার পরিশোধ করে থাকেন। চুক্তির শর্ত মোতাবেক প্রেরণ কেন্দ্র হতে গৃহীত খাদ্যশস্য প্রাপক কেন্দ্রে বুঝে দেবার দায়িত্ব ̄রেল পরিবহণ ঠিকাদারের। রেল বিভাগ আরআর-এর মাধ্যমে নিয়মিত পরিবহণ ভাড়া পেয়ে থাকে। খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য ঘাটতি/ বাড়তির দায়/দায়িত্ব ̄রেল বিভাগের উপর নেই। বর্তমানে ৩ (তিন) টি রেল বুটে ৩ (তিন) জন রেল ঠিকাদার কর্মরত।

১৬.২.১ রেল রুট বা রেলপথ

খাদ্য শস্য ২ (দুই) ধরনের রেল রুট বা রেলপথের মাধ্যমে পরিবাহিত হয়ে থাকে, যথা:

১. মিটারগেজ; এবং
২. ব্রডগেজ।

মিটারগেজ পরিবহণের সুবিধার্থে মিটারগেজ সংযুক্ত সাইলো/সিএসডি/এলএসডিসমূহকে ৩(তিন) টি লট/রুটে ভাগ করা হয়েছে।

১. লট নং ১

চট্টগ্রাম সাইলো/ চট্টগ্রাম বন্দর/ দেওয়ানহাট/ হালিশহর সিএসডি হতে চট্টগ্রাম, সিলেট, ঢাকা, রাজশাহী এবং রংপুর বিভাগের মধ্যে মিটারগেজভুক্ত এলএসডি / সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং বিপরীতভাবে;

১. **চট্টগ্রাম বিভাগ:** ধর্মপুর, চৌমুহনী, ফেনী এলএসডি ও আশুগঞ্জ সাইলো;
২. **সিলেট বিভাগ:** সিলেট ওশ্রীমঙ্গল এলএসডি;
৩. **ঢাকা বিভাগ:** কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোণা, মোহনগঞ্জ, ঈশ্বরগঞ্জ, সিংহজানী, ইসলামপুর, নরসিংদী, ঘোড়াশাল এলএসডি, ময়মনসিংহ ও তেজগাঁও সিএসডি;
৪. **রাজশাহী বিভাগ:** বগুড়া, তালোড়া এলএসডি, সান্তাহার সিএসডি/ সাইলো; এবং
৫. **রংপুর বিভাগ:** রংপুর, গাইবান্ধা, বোনারপাড়া, কুড়িগ্রাম, লালমনির হাট, সৈয়দপুর, ঠাকুরগাঁও, পীরগঞ্জ, সেতাবগঞ্জ এলএসডি ও দিনাজপুর সিএসডি।

২. লট নং ২

রাজশাহী ও রংপুর বিভাগের ব্রডগেজ সংযুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহের মধ্যে অভ্যন্তরীণভাবে এবং সকল কেন্দ্র হতে খুলনা ও ঢাকা, বিভাগের ব্রডগেজভুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ খুলনা ৪ ও ৭ নং ঘাট/ মহেশ্বর পাশা ঘাট/ পিইউপি/ স্টিল সাইলো খুলনার মধ্যে অভ্যন্তরীণভাবে এবং বিপরীতভাবে ।

১. **খুলনা বিভাগ:** কুষ্টিয়া, ভেড়ামারা, চুয়াডাঙ্গা, দর্শনা, যশোর, নোয়াপাড়া, এলএসডি এবং খুলনা ও মহেশ্বরপাশা সিএসডি, ৪ ও ৭ নং ঘাট, পিইউপি, স্টিল সাইলো খুলনা;
২. **রাজশাহী বিভাগ:** নাটোর, সিরাজগঞ্জ, উল্লাপাড়া, ঈশ্বরদী, জয়পুর হাট, পাঁচবিবি, আক্কেলপুর, রানীনগর এলএসডি, মুলাডুলি সিএসডি, সান্তাহার সিএসডি ও সাইলো;
৩. **রংপুর বিভাগ:** নীলফামারী, চিলাহাটি, পার্বতীপুর, ফুলবাড়ী, হিলি ও চরকাই এলএসডি; এবং
৪. **ঢাকা বিভাগ:** রাজবাড়ী এলএসডি।

লট নং ৩

রাজশাহী ও রংপুর বিভাগের মিটারগেজভুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহের মধ্যে অভ্যন্তরীণভাবে এবং সকল কেন্দ্র হতে ঢাকা, চট্টগ্রাম, সিলেট বিভাগের বিভিন্ন এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহের মধ্যে অভ্যন্তরীণভাবে এবং বিপরীতভাবে (চট্টগ্রাম সাইলো, দেওয়ান হাট সিএসডি, হালিশহর সিএসডি ও (চট্টগ্রাম বন্দর বাদে) ।

১. **ঢাকা বিভাগ:** সিংহজানী, ইসলামপুর, কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোণা, মোহনগঞ্জ, ঈশ্বরগঞ্জ, নরসিংদী, ঘোড়াশাল, এলএসডি, তেজগাঁও সিএসডি ও ময়মনসিংহ সিএসডি;
২. **চট্টগ্রাম বিভাগ:** ধর্মপুর, চৌমুহনী, ফেনী এলএসডি ও আশুগঞ্জ সাইলো; এবং
৩. **সিলেট বিভাগ:** সিলেট ও শ্রীমঙ্গল এলএসডি।

১৬.৩ সড়ক পরিবহণ ঠিকাদার

সড়ক পথ:
খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য খাদ্য অধিদপ্তর ও মাঠ পর্যায়ে ৩ (তিন) ধরনের ঠিকাদার নিয়োগ করে থাকে; সি, ডিআরটিসি ও আইআরটিসি নামে পরিবহণ ঠিকাদার যথাক্রমে পরিচালক চসসা, আখানি ও জেখানিগণ নিয়োগ করে থাকে, স্বস্ব অধিক্ষেত্র/ জুরিসডিকশনের মধ্যে। তা ছাড়া বিআরটিসি ২০% খাদ্যশস্য পরিবহণের জন্য বরাদ্দ পেয়ে থাকে। কিন্তু তারা সম্পূর্ণ পরিবহণ করতে সিআরটি পারে না।

সিআরটিসি রুটসমূহকে ১০টি লটে ও ৬টি স্লাবে ভাগ করা হয়েছে

খাদ্য অধিদপ্তরাধীন ৬৩৪টি এলএসডি, ১২টি সিএসডি, ৫টি সাইলো, ৪টি ঘাট এবং ২টি সামুদ্রিক বন্দর সড়ক-নৌ-রেলপথ দ্বারা (যেখানে যে মোড বা মাধ্যম আছে) সংযুক্ত। সাধারণত পিএফডিএস-এর চাহিদা মিটানোর জন্য খাদ্যশস্য চলাচল হয়ে থাকে। ২টি উৎস হতে চাহিদাকৃত এলএসডিসমূহে খাদ্যশস্য চলাচল করানো হয়, যেমন: অভ্যন্তরীণ সংগৃহীত উদ্‌বৃত্ত ডিপোগুলো হতে চাল এবং বন্দরদ্বয় হতে সাধারণত আমদানিকরা গম কেন্দ্রের চলাচলসূচি অনুযায়ী চসনিদের উপ-সূচির মাধ্যমে স্ব স্ব বন্দরের পশ্চাদ্ভূমিতে অবস্থিত খাদ্য ডিপোগুলোতে চাহিদার আলোকে প্রেরণ করা হয়। অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত চাল, যথা, রংপুর, রাজশাহী ও ময়মনসিংহ এবং খুলনা বিভাগের বৃহত্তর জেলা যশোর ও কুষ্টিয়া হতে চট্রগ্রাম, সিলেট, খুলনা ও বরিশাল বিভাগের খাদ্য ডিপোসমূহে এবং ঢাকা বিভাগের ঘাটতি ডিপোসমূহে চলাচল করানো হয়।

সিআরটিসি রুট দূরত্বের জন্য ৬ (ছয়) টি স্লাব নির্ধারণ করা হয়েছে যা নিম্নরূপ:

১. ০০ কি. মিটার হতে ৫০ কি. মিটার পর্যন্ত;
২. পরবর্তী ৫১ কি. মিটার হতে ১০০ কি. মিটার পর্যন্ত;
৩. ১০১ কি. মিটার হতে ২০০ কি. মিটার পর্যন্ত;
৪. ২০১ কি. মিটার হতে ৩০০ কি. মিটার পর্যন্ত;
৫. ৩০১ কি. মিটার হতে ৪০০ কি. মিটার পর্যন্ত; এবং
৬. ৪০১ কি. মিটার হতে ৫০০ কি. মিটার পর্যন্ত এবং এর উর্ধ্বে।

বোঝাই কেন্দ্র ও খালাস কেন্দ্র অনুযায়ী সিআরটিসির রুটসমূহকে ১০টি লটে ভাগ করা হয়েছে।প্রতিটি লটের বোঝাই কেন্দ্র ও খালাস কেন্দ্রের দূরত্বের জন্য প্রতি টন কি. মি. স্লাবওয়ারি সর্বনিম্ন দর উন্মুক্ত দরপত্রের মাধ্যমে নির্ধারণ করা হয়েছে।

লট পরিচিতি

	বোঝাই কেন্দ্র (জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ ও বন্দর/ঘাট)	হতে	খালাস কেন্দ্র (জেলার সকল এলএসডি/সিএসডি/সাইলোসমূহ ও বন্দর/ঘাট)
১	২	৩	৪

১	পঞ্চগড়/ ঠাকুরগাঁও/ লালমনিরহাট/ নীলফামারী/ রংপুর/ গাইবান্ধা/ কুড়িগ্রাম/ রাজশাহী/ নবাবগঞ্জ/ নওগাঁ/ নাটোর/ বগুড়া/ জয়পুরহাট/ পাবনা/ সিরাজগঞ্জ জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ	হতে	টাঙ্গাইল/ গাজীপুর/ মানিকগঞ্জ/ ঢাকা/ নরসিংদী/ নারায়ণগঞ্জ/ মুন্সিগঞ্জ/ ময়মনসিংহ/ নেত্রকোণা/ কিশোরগঞ্জ/ জামালপুর/ শেরপুর/ কুমিল্লা/ বি. বাড়িয়া/ চাঁদপুর/ ল ্মীপুর/ নোয়াখালী/ ফেনী/ চট্টগ্রাম/ কক্সবাজার/ সিলেট/ সুনামগঞ্জ/ হবিগঞ্জ/ মৌঃবাজার/ খুলনা/ বাগেরহাট/ সাত ীরা/ নড়াইল/ যশোর/ কুষ্টিয়া/ চুয়াডাঙ্গা/ মেহেরপুর/ মাগুরা/ ঝিনাইদহ জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
২	ঐ	হতে	বরিশাল/ ভোলা/ ঝালকাঠি/ পিরোজপুর/ পটুয়াখালী/ বরগুনা/ রাজবাড়ী/ মাদারীপুর/ ফরিদপুর/ গোপালগঞ্জ/ শরীয়তপুর জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৩	ঐ	হতে	খাগড়াছড়ি/রাংগামাটি/বান্দরবান জেলার সকল এলএসডি এবং পালটাভাবে
৪	চট্টগ্রাম জেলা (বন্দর/সাইলো/দেওয়ানহাট/হালিশহর সিএসডি)	হতে	টাঙ্গাইল/গাজীপুর/মানিকগঞ্জ/ঢাকা/নরসিংদী/ নারায়ণগঞ্জ/ মুন্সিগঞ্জ/ ময়মনসিংহ/ নেত্রকোণা/ কিশোরগঞ্জ/ জামালপুর/ শেরপুর/ খুলনা/ বাগেরহাট/ সাতক্ষীরা/ নড়াইল/ যশোর/ কুষ্টিয়া/ চুয়াডাঙ্গা/ মেহেরপুর/ মাগুরা/ ঝিনাইদহ জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৫	ঐ	হতে	বরিশাল/ ভোলা/ ঝালকাঠি/ পিরোজপুর/ পটুয়াখালী/ বরগুনা/ রাজবাড়ী/ মাদারীপুর/ ফরিদপুর/ গোপালগঞ্জ/ শরীয়াতপুর জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৬	নারায়ণগঞ্জ জেলা (সাইলো/সিএসডি)	হতে	খুলনা/ বাগেরহাট/ সাতক্ষীরা/ নড়াইল/ যশোর/ কুষ্টিয়া/ চুয়াডাঙ্গা/ মেহেরপুর/ মাগুরা/ ঝিনাইদহ/ বরিশাল/ ভোলা/ ঝালকাঠি/ পিরোজপুর/পটুয়াখালী/ বরগুনা জেলার সকল এলএসডি/সিএসডি/ ঘাট/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৭	খুলনা ঘাট নং ৪, ৭, ও মহেশ্বরপাশা ঘাট, খুলনা/ এম. পাশা সিএসডি/ সাইলো/ মাগুরা/ কুষ্টিয়া জেলা	হতে	বরিশাল/ ভোলা/ ঝালকাঠি/ পিরোজপুর/ পটুয়াখালী/ বরগুনা/ রাজবাড়ী/ মাদারীপুর/ ফরিদপুর/ গোপালগঞ্জ/ শরীয়তপুর জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৮	শেরপুর/ জামালপুর/ ময়মনসিংহ/ টাঙ্গাইল/ নেত্রকোণা/ নারায়ণগঞ্জ/ ঢাকা জেলা	হতে	সিলেট/ সুনামগঞ্জ/ হবিগঞ্জ/ মৌঃবাজার/ চাঁদপুর/ কুমিল্লা/ ল ্মীপুর/ নোয়াখালী/ ফেনী/ কক্সবাজার/ জেলার সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে
৯	ঐ	হতে	খাগড়াছড়ি/ রাঙ্গামাটি/ বান্দরবন জেলার সকল এলএসডি এবং পালটাভাবে
১০	বি-বাড়িয়া জেলা (আশুগঞ্জ সাইলো ও আশুগঞ্জ এলএসডি)	হতে	টাঙ্গাইল/গাজীপুর/মানিকগঞ্জ/ঢাকা/নরসিংদী/ নারায়ণগঞ্জ/মুন্সিগঞ্জ/ময়মনসিংহ/নেত্রকোণা/কিশোরগঞ্জ/জামালপুর/শেরপুর/রাজবাড়ী/মাদারীপুর/ফরিদপুর/ গোপালগঞ্জ/শরীয়তপুর জেলার সকলএলএসডি/সিএসডি/ সাইলোসমূহ এবং পালটাভাবে

১৬.৪ নৌপরিবহণ ঠিকাদার

সরকারি খাদ্যশস্য নৌপথে পরিবহণে নিম্নোক্ত প্রকারে নৌযান ব্যবহার করা হয়, যথা:

১. বার্জ, ফ্লাট, কোস্টার, মিনিশিপ বা বাল্ক কেরিয়ার, ট্রলার, সাম্পান ও দেশি নৌকা।
২. নৌপথ পিএমসি, চট্টগ্রাম

নগদ ক্রয়ে/ অনুদানে আগত গম সাধারণত চট্টগ্রাম সাইলোতে খালাস করা হয়। সাইলোতে খালি জায়গার স্বল্পতা অথবা একই সময়ে কয়টি জাহাজ বন্দরে আগমন করলে, তখন চট্রগাম বন্দর জেটিতে গম খালাস হয়ে থাকে। কেন্দ্রীয়ভাবে অর্থাৎ খাদ্য অধিদপ্তর হতে প্রাইভেট মেজর কেরিয়ার চট্টগ্রাম নিয়োগ করা হয়। চট্টগ্রামের সাইলো/ বন্দর হতে বাল্ক (ঝুরা) ও বস্তাবন্দি গম পিএমসি, চট্টগ্রাম-এর মাধ্যমে নৌ সংযুক্ত সাইলো/ সিএসডি/ এলএসডি ও ঘাটসমূহে এবং পালটাভাবে পরিবহণ হয়ে থাকে।

১৬.৪.১ বাল্ক পরিবহণ

লট নং ১

অ. চট্টগ্রাম সাইলো/ বন্দর হতে নারায়ণগঞ্জ সাইলো; এবং
ই. চট্টগ্রাম সাইলো/ বন্দর হতে স্টিল সাইলো খুলনা।

১৬.৪.২ বস্তাবন্দি পরিবহণ

লট নং ২

চট্টগ্রাম সাইলো/বন্দর হতে মহেশ্বর পাশা ঘাট/খুলনাস্থ ঘাট ৪ ও ৭, বাঘাবাড়ী/ চাঁদপুর/ নারায়ণগঞ্জ/ ঢাকা সিএসডি/ আশুগঞ্জ/ ভৈরব/ বরিশাল/ ঝালকাঠি/ ভোলা/ পিরোজপুর/ পটুয়াখালী/ বরগুনা এবং বিপরীতভাবে।

১৬.৫ প্রাইভেট মেজর কেরিয়ার (পিএমসি) খুলনা

মোংলা বন্দরে আগত খাদ্যশস্যবাহী জাহাজসমূহ হতে দেশের অভ্যন্তরে বিশেষ করে বরিশাল ও খুলনা বিভাগের নৌ সংযুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ ঘাটসমূহে এবং পালটাভাবে চাল ও গম পরিবহণ হয়ে থাকে।

প্রাইভেট মেজর ক্যারিয়ার (পিএমসি) খুলনার রুট সিডিউলের নৌপথসমূহকে ৩টি লটে ভাগ করা হয়েছে। যথা ১ নং হতে ৩ নং লট। প্রতিটি লটকে ক ও খ উপ-লট ভাগ করা হয়েছে

১. ১ নং লট

অ. মোংলা বন্দর হতে ১৩টি রুট ও পালটাপালটিভাবে;
ই. হারবারিয়াতে বয়া হতে ১৩টি রুট ও পালটাপালটিভাবে;

২. ২ নং লট

অ. খুলনা ৪ নং ও ৭ নং ঘাট হতে ১০টি রুট ও পালটাপালটিভাবে;
ই. মহেশ্বর পাশা সিএসডি হতে ১০টি রুট ও পালটাপালটিভাবে;

৩. ৩ নং লট

অ. বাঘাবাড়ী হতে ১২টি রুট ও পালটাপালটিভাবে; এবং
ই. নগরবাড়ী ঘাট হতে ১২টি রুট ও পালটাপালটিভাবে।

পিএমসির মোট ৩টি লটে নৌপথের মোট পথ সংখ্যা ৭০টি।

১৬.৫.১ ডিবিসিসি (খুলনা-বরিশাল)

পিএমসি, খুলনার মতো ডিবিসিসি (খুলনা-বরিশাল) বরিশাল বিভাগ, খুলনা বিভাগ, ঢাকা বিভাগ ও রাজশাহী বিভাগের মধ্যে নৌ সংযুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ ঘাটসমূহে খাদ্যশস্য পরিবহণ করে থাকে।

ডিবিসিসি (খুলনা-বরিশাল) রুটগুলোকে ৩টি লটে বিভক্ত করা হয়েছে।

যথা:

১. লট নং ১

অ. মোংলা বন্দর হতে পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট ৫১টি রুট আছে; এবং
ই. হার বারিয়া হতে পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট ৫১টি রুট আছে।

২. লট নং ২

অ. খুলনা ৪ নং ও ৭ নং ঘাট হতে ১০টি রুট ও পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট ৪৬টি রুট আছে; এবং
ই. মহেশ্বর পাশা সিএসডি হতে ১০টি রুট ও পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট রুট সংখ্যা ৪৬টি।

৩. লট নং ৩

অ. বাঘাবাড়ী হতে পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট রুট সংখ্যা ৪২টি; এবং
ই. নগরবাড়ী ঘাট হতে পালটাপালটিভাবে। লটে মোট রুট সংখ্যা ৪২টি ।

৩ (তিন) টি লটে মোট রুট সংখ্যা ২৭৯টি। এদের প্রত্যেকটি রুটের বোঝাই কেন্দ্র হতে খালাস কেন্দ্র পর্যন্ত বর্ষা ও শুষ্ক মৌসুমে নৌ দূরত্ব এবং পরিবহণ ভাড়ার দর 'রুট রেট সিডিউলে' উল্লেখ আছে। চলাচলসূচি প্রণয়নকালে বোঝাই ও খালাস কেন্দ্র নির্ধারণ করে কি. মিটার ও দরের তালিকা অনুযায়ী স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করা সম্ভব হবে।

১৬.৫.২ ডিবিসিসি ঢাকা

খাদ্য অধিদপ্তর হতে কেন্দ্রীয়ভাবে নিয়োগকৃত ডিবিসিসি, ঢাকা বিভাগের নৌ সংযুক্ত এলএসডি/ সিএসডি/ ঘাটসমূহ ও রাজশাহী বিভাগের নগরবাড়ী/ বাঘা বাড়ী ঘাট হতে ঢাকা, চট্টগ্রাম ও সিলেট বিভাগের এলএসডি/ সিএসডি ও

ঘাটসমূহে খাদ্যশস্য পরিবহণ করে থাকে। ডিবিসিসি ঢাকার রুটগুলোকে ২টি লটে ভাগ করা হয়েছে। আবার ১ (এক) টি লটকে ২টি উপ-লটে বিভক্ত করা হয়েছে।

১. লট নং ১

অ. বাঘাবাড়ী হতে পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট ২৯টি রুট আছে; এবং
ই. নগরবাড়ী ঘাট হতে পালটাপালটি ভাবে এ লটে মোট রুট সংখ্যা ২৮টি রুট।

২. লট নং ২

অ. নারায়ণগঞ্জ সাইলো/ সিএসডি হতে পালটাপালটিভাবে। এ লটে মোট রুট সংখ্যা ৩২টি; এবং
ই. আশুগঞ্জ সাইলো/ আশুগঞ্জ এলএসডি/ ভৈরব এলএসডি হতে পালটাপালটিভাবে। মোট ১৯টি রুট আছে। এদের প্রত্যেকটি রুটের নৌ দূরত্ব এবং পরিবহণ ভাড়া রুট রেট/ স্লাব রেট আছে। খালাস ও বোঝাই কেন্দ্র নির্বাচন করে তালিকা হতে রুটের দূরত্ব ও রুট রেট/ স্লাব রেট বিবেচনা করে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ সম্ভব হবে।

অধ্যায় ১৭

১৭.১ স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ (Least Cost Route)

সাধারণত খাদ্যশস্য সংগ্রহ উদ্‌বৃত্ত অঞ্চল/ জেলাগুলো হতে খাদ্য ঘাটতি জেলাসমূহের এলএসডি/ সিএসডিসমূহে চলাচল করানো হয়ে থাকে। এ ছাড়া চট্টগ্রাম ও মোংলা বন্দরে আমদানি করা খাদ্যশস্য চাহিদার আলোকে বিভিন্ন জেলা এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহে প্রেরণ করা হয়। চলাচলসূচি প্রণয়নকালে যেসব এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো চাহিদার তুলনায় ঘাটতি, তা নিরূপণপূর্বক বোঝাই এবং খালাস কেন্দ্রের দূরত্ব ও দরের ভিত্তিতে নিরূপণ করা হয়। স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণকালে নিম্নরূপ বিষয়গুলো বিবেচনা করতে হবে:

১. বিভিন্ন মাধ্যমের পরিবহণ দর বিবেচনা করে পরিবহণ মাধ্যম ঠিক করতে হবে;
২. প্রতিটি চলাচলসূচি প্রণয়নকালে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করতে হবে;
৩. সম্মুখ চলাচল অনুসরণকরণ;
৪. পশ্চাৎচলাচল পরিহারকরণ;
৫. একই খাদ্যশস্য বহুবার চলাচল পরিহারকরণ;
৬. নির্ধারিত বোঝাই ও খালাস কেন্দ্র রেল, নৌ ও সড়ক পথ দ্বারা সংযুক্ত হলে, যে পরিবহণ মাধ্যমে দর কম, সে মাধ্যম নির্বাচন করে চলাচলসূচি জারিকরণ;
৭. ২টি পরিবহণ মাধ্যমে সংযুক্ত বোঝাই কেন্দ্র ও খালাস কেন্দ্রের মধ্যে চলাচলসূচি জারিকালে স্বল্পতর ব্যয় মাধ্যমটি ব্যবহারকরণ;
৮. ১টি মাধ্যমে সংযুক্ত বোঝাই ও খালাস কেন্দ্রের চলাচলসূচি জারিকালে উভয় কেন্দ্রের মধ্যে স্বল্পতর দূরত্ব পথটি ব্যবহারকরণ;
৯. জরুরি চাহিদা মিটানোর জন্য দ্রুততর মাধ্যম ব্যবহার করা যাবে। শর্ত থাকে যে, কেন্দ্রটিতে তিন মাসের চাহিদা পরিমাণ খাদ্যশস্য (চাল, গম) পূর্ব হতে মজুত থাকার পরও যদি অতিরিক্ত চাহিদা মিটানোর জন্য খাদ্যশস্য প্রয়োজন পড়ে;
১০. স্বল্পতম ব্যয় মাধ্যমে চলাচলসূচি জারি করতে হবে। নির্ধারিত তারিখের মধ্যে পরিবহণে ব্যর্থ হলে বা ট্রাক/ ওয়াগন/ নৌযান যুক্তিসংগত তারিখের মধ্যে পাওয়া না গেলে, প্রাপ্য যেকোনো মাধ্যমে চলাচলসূচি জারি এবং বাস্তবায়ন করে চাহিদাকৃত এলএসডির প্রয়োজন মিটানো যাবে;
১১. সড়ক, রেল, নৌপথ দ্বারা সংযুক্ত পথের এলএসডি/ সিএসডির ক্ষেত্রে যতবার হ্যান্ডলিং হবে, ততবার অনুমোদিত হ্যান্ডিলিং ঘাটতি ও হ্যান্ডলিং দর চুক্তিবদ্ধ পরিবহণ দরের সঙ্গে যোগ করে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করতে হবে;
১২. বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহণ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ঘোষিত নৌ-পথে বর্ষা মৌসুম ও শুষ্ক মৌসুমে একই রুট/ পথ ড্রাফটের কারণে নৌ গতি পথ বদলে যায়, এজন্য চলাচলসূচি জারিকালে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণে এটা বিবেচনা করতে হবে;
১৩. নতুন নতুন সড়ক পথ নির্মাণের ফলে পুরাতন সংযোগ সড়ক পথের চেয়ে স্বল্পতর দূরত্বের নতুন পথ যে-কোনো বোঝাই ও খালাস কেন্দ্রের মধ্যে সৃষ্টি হতে পারে। এক্ষেত্রে স্বল্পতর দূরত্বের পথটিতে চলাচলসূচি জারি করা যেতে পারে;

১৪. সূচি জারিকালে জোয়ার ভাটা, অমাবস্যা, পূর্ণিমা ইত্যাদি প্রাকৃতিক বিষয়গুলো বিবেচনা করে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ উত্তম হবে। ২ রকম রেট হবে;

১৫. নৌ-পথে সূচি জারিকালে ড্রাফ্‌ট বিবেচনা করতে হবে। কারণ হাওড় ও নদীমাতৃক এলাকার ডিপোগুলোতে বর্ষাকালে ড্রাফ্‌ট বৃদ্ধি পায় আবার শুষ্ক মৌসুমে কমে যায়। শুষ্ক মৌসুমে খাদ্যশস্য সড়ক পথে পাঠাতে হয়, এতে খরচ অপেক্ষাকৃত বেশি পড়ে। যেসব এলএসডিসমূহে সড়ক সংযোগ নেই সেখানে নৌপথে প্রয়োজনীয় খাদ্যশস্য প্রেরণ করতে হবে; এবং

১৬. উল্লেখ্য যে এ সমীক্ষার আওতায় স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ পদ্ধতির একটি সফটওয়্যার তৈরি করা হয়েছে। এ পদ্ধতি চালু হলে চলাচলসূচি জারিকালে তাৎক্ষণিকভাবে স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ সহজতর হবে।

অধ্যায় ১৮

১৮.১ পথ খাতে খাদ্যশস্যের পরিমাণ নিরূপণ

প্রধানত চলাচলসূচির আওতায় খাদ্য অধিদপ্তরাধীন এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো/ ঘাট/ বন্দর/ জেটি হতে খাদ্যশস্য যানবাহনে বোঝাই দেওয়ার পর তা পরিবাহিত হয়ে প্রাপক কেন্দ্রে প্রাপ্ত হওয়ার পূর্ব পর্যন্ত পরিবহণকালীন খাদ্যশস্য সাময়িকভাবে খাদ্য অধিদপ্তরের হিসাববহির্ভূত অবস্থায় থাকে, যা 'পথখাত' বা 'Stock in Transit' নামে অভিহিত হয়ে থাকে।

চলাচলসূচির আওতায় এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো/ বন্দর/ ঘাট হতে অন্য একটি এলএসডি/ সিএসডি / সাইলো/ বন্দর/ ঘাট-এ খাদ্যশস্য পৌঁছাতে যে সময় নেয় ঐ সময়ের মধ্যে যে পরিমাণ খাদ্যশস্য পথে থাকে, তাহাই পথ খাতে খাদ্যশস্য। কোনো দুর্ঘটনা পতিত হয়ে বা প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে খাদ্যশস্য নষ্ট হলে নিষ্পত্তি না হওয়া পর্যন্ত ঐ পরিমাণ খাদ্যশস্যও পথখাত হিসাবে গণ্য হবে।

খাদ্যশস্যের সাপ্তাহিক/ মাসিক/ বার্ষিক হিসাব প্রক্রিয়ায় পথখাত হিসাব আলাদাভাবে না থাকায় বর্তমানে পথখাতে অবাস্তব পরিমাণ খাদ্যশস্য পুঞ্জীভূত হয়েছে।

চলাচলসূচি জারিকারী কর্তৃপক্ষ কেন্দ্রে পরিচালক চসসা, বিভাগে আখানি, জেলা পর্যায়ে জেখানি এবং বন্দরদ্বয়ে চসনিদ্বয় উপ-সূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষ। চলাচলসূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক চলাচলসূচি অনুযায়ী মনিটরিং করে মাসিক ভিত্তিতে পথ খাতে খাদ্যশস্যের হিসাব নিরূপণ করা সম্ভব। এ ছাড়া এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো/ বন্দর/ ঘাট ডিজিটালাইজড হলে প্রেরক কর্তৃক ইস্যুকৃত ইনভয়েস মনিটরিং-এর মাধ্যমেও পথখাতে খাদ্যশস্যের হিসাব নিরূপণ করা সম্ভব হবে।

১৯৯৩ খ্রিষ্টাব্দ হতে এমআইএস অ্যান্ড এম বিভাগ পথখাত হিসাব সংগ্রহ ও পরিপালন করে আসছে। এতে দেখা যায়, নভেম্বর ২০১৭ পর্যন্ত পথখাতের পরিমাণ চাল-গম মিলে ৮৪০৫৩ মে. টন। এটি একটি অবাস্তব পরিমাণ। চলমান সমীক্ষার অধীনে খাদ্যশস্য চলাচল সফটওয়্যার তৈরি হয়েছে। সফটওয়্যারটি চালু হলে 'অনলাইন'-এ পথখাতে খাদ্যশস্য হিসাব করা সহজতর হবে এবং তাৎক্ষণিকভাবে জানা যাবে ।

এ সমীক্ষার অধীন খাদ্যশস্যের পথখাত হিসাবের জন্য ৬টি টুলস (ফরমেট/ছক) তৈরি করা হয়েছে। যা দ্বারা অফলাইনে পথ খাতে খাদ্যশস্য হিসাব করা যাবে এবং এমআইএস অ্যান্ড এম বিভাগ আখানিদের প্রেরিত পথ খাত রিপোর্টগুলো সমন্বয় করে জাতীয় পথখাত রিপোর্ট মাসিক ভিত্তিতে তৈরি করতে পারবে। এ প্রকল্প থেকে টেস্ট-কেস হিসাবে ৩১টি নমুনা এলএসডি, সিএসডি, সাইলো, বন্দর ও ঘাট থেকে জুলাই ২০১৪ খ্রিষ্টাব্দ হতে জুন ২০১৭ খ্রিষ্টাব্দ পর্যন্ত পথখাতে থাকা খাদ্যশস্যের হিসাব করা হয়েছে। ২৩ মে ২০১৮ পর্যন্ত ২১টি নমুনা কেন্দ্রের হিসাব পাওয়া গেছে। তন্মধ্যে ২টি খাদ্য ডিপোতে, যথা, খেপুপাড়া এলএসডিতে ২৫১:৬৮৩ মে. টন চালের ১টি ইনভয়েস এবং ঠাকুরগাঁও এল এসডিতে ২৬১৫.০৪০ মে. টন চালের ১৪৮টি ইনভয়েসের খাদ্যশস্য পথখাতে রয়েছে, ১৯টি খাদ্য ডিপোতে পথখাতে কোনো খাদ্যশস্য জুন/২০১৭ খ্রিষ্টাব্দ পর্যন্ত নেই মর্মে হিসাব প্রাপ্ত হয়েছে এবং ১০টি কেন্দ্রের হিসাব পাওয়া যায়নি।

খাদ্য অধিদপ্তরের বর্তমান রিপোর্টিং সিস্টেমের আওতায় এ পথখাত মজুত এর উদ্ভব ঘটে। নিয়ম অনুযায়ী প্রতি শুক্রবার হতে পরবর্তী বৃহস্পতিবার পর্যন্ত সময়ে সারাদেশের সকল এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলোসমূহ হতে কেন্দ্রে রিপোর্ট করা

হয়। শুক্র হতে বৃহস্পতিবার পর্যন্ত সময়ে কোনো খাদ্যশস্য চলাচলসূচির আওতায় প্রেরণ কেন্দ্র থেকে যানবাহনে বোঝাই দেওয়া হলে তা যদি ঐ সপ্তাহের মধ্যে প্রাপক কেন্দ্রে প্রাপ্ত না হয় তা হলে এ অপ্রাপ্ত খাদ্যশস্যই পথখাত হিসাবে গণ্য করা হয়। যখন পরবর্তী সপ্তাহ/ সপ্তাহসমূহে তা প্রাপক কেন্দ্রে প্রাপ্ত হয় তখন তা আর পথখাতে থাকে না; কিন্তু উক্ত সপ্তাহে আবার খাদ্যশস্য প্রেরণকালে নতুন করে পরবর্তী সপ্তাহে কিছু পরিমাণ খাদ্যশস্য পথখাতে থেকে যায়। অতএব পথখাতে খাদ্যশস্য থাকা এবং পরবর্তীকলে তা প্রাপক কেন্দ্রে প্রাপ্ত হওয়া এটি একটি চলমান প্রক্রিয়া যা সরকারি খাদ্য ব্যবস্থাপনার একটি গুরুত্বপূর্ণ অনুষঙ্গ। চলাচলসূচির আওতায় নতুনভাবে খাদ্যশস্য পথখাতের হিসাবে যাবে এবং পূর্বের পথখাতে থাকা খাদ্যশস্য হিসাবভুক্ত হবে-এটাই স্বাভাবিক। তবে সাপ্তাহিক বা মাসিক ভিত্তিতে বর্তমানে Offline রিপোর্টিং পদ্ধতিতে পথখাতের তাৎক্ষণিক বা দৈনন্দিন চিত্র পাওয়া সম্ভব নয়। এজন্য সারাদেশে Online রিপোর্টিং সিস্টেম চালু করা প্রয়োজন। এতে তাৎক্ষণিকভাবে সারাদেশের পথখাতের বিস্তারিত চিত্র পাওয়া যাবে।

এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ FAO প্রজেক্টের আওতায় প্রণীত একটি এক্সেল শিটের মাধ্যমে সকল আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণের নিকট হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে জাতীয় সাপ্তাহিক মজুত প্রতিবেদন তৈরি করে থাকে। সাপ্তাহিক মজুত প্রতিবেদনসমূহ হতে সাপ্তাহিক প্রেরণ ও সাপ্তাহিক প্রাপ্তি যোগ/ বিয়োগ করে এই পথখাত নির্ণয় করা হয়। এ পদ্ধতিটি ক্রটিমুক্ত না হওয়া সত্ত্বেও এভাবেই পথখাতের মজুত নির্ণয় করে চালানো হচ্ছে। FAO কর্তৃক মাঠ পর্যায়ের Stock in Transit-এর তথ্য সাপ্তাহিকভিত্তিতে রিপোর্টিং-এর কোনো প্রোফর্মা নির্ধারিত ছিল না এবং এখনও নেই। তাই মাঠ পর্যায়ে এরূপ প্রতিবেদন প্রস্তুত করা না হলেও এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ হতে পূর্ববর্তী সপ্তাহের জের এবং চলতি সপ্তাহের মোট সাপ্তাহিক প্রেরণ ও প্রাপ্তি এর বিয়োগফলজনিত পরিসংখ্যান থেকে Stock in Transit প্রতিবেদন প্রস্তুত করার কোনো যৌক্তিকতা নাই। কেননা এ প্রক্রিয়ায় প্রস্তুতকৃত প্রতিবেদন হতে কোনো নির্দিষ্ট কেন্দ্রের Stock in Transit সনাক্ত করা বাস্তবে সম্ভব হবে না।

চলাচল ম্যানুয়েল, লিস্ট কস্ট রুট ও অন্যান্য বিষয়ের সঙ্গে স্টক ইন ট্রানজিট নিরূপণের লক্ষ্যে খাদ্য অধিদপ্তর হতে ‘টেকনোহেভেন কনসোর্টিয়াম’-কে দায়িত্ব দেওয়া হয়েছিল। তাদের চূড়ান্ত প্রতিবেদনে পথখাতের মজুতের বিষয়ে উল্লেখ করা হয় যে, খাদ্য অধিদপ্তরের প্রচলিত রিপোর্টিং সিস্টেম ১৯৯২ খ্রিষ্টাব্দে এফএও কর্তৃক প্রবর্তিত হয়েছিল। এতে সাপ্তাহিকভিত্তিতে সরাসরি, পথখাতের খাদ্যশস্য-এর কোনো রিপোর্টিং পদ্ধতি ছিল না। এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ জাতীয় পর্যায়ে সাপ্তাহিক মজুত প্রতিবেদন ও সাপ্তাহিক ইনভয়েস বিবরণীর ভিত্তিতে পথখাতের মজুত হিসাব করে থাকে। ‘টেকনোহেভেন কনসোর্টিয়াম- এর মতে এমআইএসঅ্যান্ডএম কর্তৃক অনুসৃত পদ্ধতিতে নিম্নরূপ কারণে পথখাতের প্রকৃত হিসাব প্রতিফলিত হয় না :

১. ভি-ইনভয়েস এর প্রেরকের প্রাপ্তি কপি (২য় কপি) পূরণ ও প্রতিস্বাক্ষর হয়ে প্রেরকের নিকট পৌঁছাতে বিলম্ব ঘটে;
২. নির্দিষ্ট ভি-ইনভয়েস-এর অনুকূলে প্রেরিত খাদ্যশস্য প্রাপক কর্তৃক প্রাপ্তি হলেও যতক্ষণ প্রেরকের প্রাপ্তি কপি প্রেরকের নিকট ফেরত না আসে, ততক্ষণ পর্যন্ত প্রেরক ঐ ইনভয়েসের মাধ্যমে প্রেরিত খাদ্যশস্য পথখাতে দেখাতে থাকে;
৩. এফএও কর্তৃক প্রবর্তিত রিপোর্টিং পদ্ধতি সাপ্তাহিক। ফলে সপ্তাহের বৃহস্পতিবার প্রাপ্তি হলেও ঐ চালানের প্রাপ্তি সাপ্তাহিক ইনভয়েস প্রতিবেদন, (সইব) পরবর্তী সপ্তাহের বৃহস্পতিবারে দেখানো হয়;
৪. ভি-ইনভয়েস পাওয়া না গেলে, প্রেরক কোনো চালান প্রেরণের ১৫ দিন পর ভি-ইনভয়েস অনুসন্ধানপত্র জারি করেন। অভিজ্ঞতায় দেখা গিয়েছে একটি অনুসন্ধানপত্রের জবাব পেতে দুই মাস সময় লেগে যায়;
৫. প্রতিস্বাক্ষরকারী কর্মকর্তাদের নিকট ভি-ইনভয়েস প্রতিস্বাক্ষরের জন্য অযৌক্তিক সময় ধরে পড়ে থাকে। ফলে প্রাপক কর্তৃক পরিবাহিত খাদ্যশস্য প্রাপ্তির পরও প্রেরক কর্তৃক ঐ চালানকে পথখাতে দেখানো হয়ে থাকে;

৬. মোবাইল/ ই-মেইলে চালান প্রাপ্তির খবর দিলে ঐ খবর অফিশিয়ালি গ্রহণ করা হয় না। বর্তমানে প্রচলিত রিপোর্টিং পদ্ধতিতে উপরিউক্ত কারণগুলোর জন্য যথাযথ পথখাতের হিসাব পাওয়া সম্ভব নয়।

খাদ্য অধিদপ্তরাধীন এলএসডি, সিএসডি এবং সাইলোসমূহে খাদ্যশস্যের মজুত, বিভিন্ন সূচির অধীন প্রেরিত ও প্রাপ্ত মালের হিসাব পথখাতের প্রকৃত পরিমাণ সম্পর্কে নিশ্চিত হওয়ার লক্ষ্যে ইতোমধ্যে বিভিন্ন পদক্ষেপ নেওয়া হয়েছে। সাময়িকভাবে উক্ত পরিমাণ সম্পর্কে ধারণা পাওয়া গেলেও যথাযথ তথ্যের অভাবে এর ধারাবাহিকতা অব্যাহত রাখা সম্ভব হচ্ছে না। সে পরিপ্রেক্ষিতে পথখাতে খাদ্যশস্যের (ধান, চাল ও গম) যথাযথ পরিমাণ সম্পর্কে নিশ্চিত হওয়ার লক্ষ্যে মাঠ পর্যায় থেকে নিয়মিতভাবে পথখাতে খাদ্যশস্যের তথ্য খাদ্য অধিদপ্তরে থাকা আবশ্যক। পথখাতে খাদ্য শস্যের হিসাব নিরূপণের লক্ষ্যে ৬ (ছয়) টি ছক প্রণয়ন করা হয়েছে।

'ছ'- সমূহ নিম্নরূপে সংশি-ষ্ট প্রেরক কর্মকর্তাগণ পূরণ করে খাদ্য অধিদপ্তরে এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগে প্রেরণ করবেন।

১৮.২ খাদ্যশস্যের পথখাতে হিসাব নিরূপণের জন্য প্রণীত ছকসমূহ (Tools)

১.	প্রেরণ কেন্দ্র/ এলএসডি/ সিএসডি/ বন্দর/ ঘাট/ সাইলোসমূহ	ছক 'ক'
২.	প্রেরক উপজেলাসমূহ	ছক 'খ'
৩.	প্রেরক জেলাসমূহ	ছক 'গ'
৪.	চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রক, চট্টগ্রাম/ খুলনা	ছক 'ঘ'
৫.	প্রেরক আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকসমূহ	ছক 'ঙ'
৬.	এমঅইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ, খাদ্য অধিদপ্তর	ছক 'চ'

১৮.৩ পথখাতে খাদ্যশস্যর হিসাব নিরূপণ পদ্ধতি

১. সংশ্লিষ্ট প্রেরণকারী কর্মকর্তা গণ প্রণীত ছক 'ক' পূরণ করে চলতি মাসের হিসাব প্রত্যেক মাসের শেষ সপ্তাহের মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের দপ্তরে প্রেরণ করবেন এবং জেখানিকে একটি অনুলিপি দিবেন। উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক তাঁর নিয়ন্ত্রণাধীন সকল এলএসডির একত্রিত হিসাব মাসিক (শেষ সপ্তাহের) প্রতিবেদনের সঙ্গে সংশি-ষ্ট জেখানির দপ্তরে প্রেরণ করবেন। পণ্যওয়ারি হিসাব প্রেরণ করতে হবে। মন্তব্য কলামে ১ (এক) মাসের ঊর্ধ্বে অপ্রাপ্ত ইনভয়েসের সংখ্যা প্রাপক কেন্দ্রের নামসহ উল্লেখ করতে হবে।
২. উখানি ছক 'খ' পূরণ করে সংশ্লিষ্ট জেখানির নিকট প্রেরণ করবেন।
৩. ম্যানেজার সিএসডি ছক 'ক' পূরণ করে সাপ্তাহিক মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের দপ্তরে পাঠাবেন।
৪. জেখানি ছক 'গ' পূরণ করে প্রেরক আখানির নিকট প্রেরণ করবেন।
৫. পোর্ট/ জেটি/ ঘাটসমূহ হতে প্রেরিত মালামালের পথখাতের হিসাব ছক 'ক' পূরণ করে চসনির বরাবরে পাঠাবেন।
৬. চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রকগণ ছক 'ঘ' পূরণ করে সংশ্লিষ্ট আখানির দপ্তরে মাসিক মজুত (মাসের শেষ সপ্তাহের) প্রতিবেদনের সঙ্গে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।
৭. সাইলো অধীক্ষকগণ ছক 'ক' পূরণ করে পথ খাতে খাদ্যশস্যের পরিমাণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট আখানির দপ্তরে মাসিক (মাসের শেষ সপ্তাহের) মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।

৮. আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ তাঁর অধীন সকল জেলা, চসনি ও সাইলোসমূহ হতে প্রাপ্ত প্রতিবেদন একত্রিত করে বিভাগের একটি সমন্বিত পথখাত প্রতিবেদন ছক 'ঙ' পূরণ করে মাসের শেষ সপ্তাহের মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে খাদ্য অধিদপ্তরের এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগে প্রেরণ করবেন এবং একটি কপি পরিচালক, চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন।

৯. এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ মাসিক ভিত্তিতে প্রাপ্ত পথখাতে খাদ্যশস্যের বিভাগীয় প্রতিবেদনসমূহ একত্রিত করে ছক 'চ' অনুযায়ী পথখাতে জাতীয় খাদ্যশস্যের মোট পরিমাণ সংকলন করবেন। মহাপরিচালক খাদ্য অধিদপ্তরকে মাসিক মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে জাতীয় পথখাতের হিসাব ও পাঠাতে হবে।

'টেকনোহেভেন কনসোর্টিয়াম' কর্তৃক প্রস্তুতকৃত ৬ (ছয়) টি ছক যাচাইয়ের জন্য খাদ্য অধিদপ্তর কর্তৃক মাঠ পর্যায়ে প্রেরণ করা হয়েছে কিন্তু মতামত সংবলিত তথ্য পাওয়া যায়নি। খাদ্য অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা করে জানা যায় যে, ছকটি পূরণ করা কষ্টসাধ্য। উপরন্তু অনেক ক্ষেত্রে জটিল। বিভিন্ন পর্যায়ে ছকটি বিভিন্নতা ও জটিলতার কারণে উক্ত ছকে তথ্য প্রেরণ করা মাঠ পর্যায়ের পক্ষে সম্ভব হচ্ছে না।

পথখাতের পরিমাণ নিরূপণের জন্য খাদ্য অধিদপ্তরের চসসা বিভাগের সঙ্গে আলোচনা ক্রমে ৩ (তিন) টি ছক (ছক 'ক' 'খ' 'গ' প্রস্তুত করা হয়েছে। মাঠ পর্যায় হতে উক্ত ছকসমূহের মাধ্যমে মাসিক তথ্য সংগ্রহ করে পথ খাতের হিসাব নিরূপণ করা সম্ভব হবে। জেলা, আঞ্চলিক ও অধিদপ্তর হতে প্রদত্ত সূচিসমূহ মনিটরিং করে প্রদত্ত ছকে খাদ্য অধিদপ্তরের এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগে প্রেরণ করতে হবে। এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ জেলা, বিভাগ ও খাদ্য অধিদপ্তর হতে প্রাপ্ত প্রতিবেদন Consolidated করে চলাচল সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট দপ্তরে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন। নিম্নে ছকসমূহের বিস্তারিত বর্ণনা করা হলো :

১। প্রেরক এলএসডি/ সিএসডিসমূহের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ প্রদত্ত ছক 'ক' পূরণ করে পূর্ববর্তী ও চলতি মাসের হিসাব জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের দপ্তরে প্রেরণ করবেন, জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক তাঁর নিয়ন্ত্রণাধীন সকল এলএসডি/ সিএসডির একত্রিত হিসাব মাসের শেষ সপ্তাহের প্রতিবেদনের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট আখানির দপ্তরে প্রেরণ করবেন। পণ্যওয়ারি হিসাব প্রেরণ করতে হবে;

২। পোর্ট/ জেটি/ ঘার্টসমূহ হতে প্রেরিত মালামালের ছক 'ক' অনুযায়ী প্রতিবেদন চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রকগণ সংশ্লিষ্ট আখানির দপ্তরে মাসিক (মাসের শেষ সপ্তাহে) মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন;

৩। সাইলো অধীক্ষকগণ প্রদত্ত ছক 'ক' অনুযায়ী পথখাতে খাদ্যশস্যের পরিমাণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট আখানির দপ্তরে মাসিক (মাসের শেষ সপ্তাহে) মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন;

৪। আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ তাঁর অধীন সকল জেলা, পোর্ট, জেটি, ঘাট সাইলোসমূহ হতে প্রাপ্ত প্রতিবেদন একত্রিত করে বিভাগের একটি সমন্বিত প্রতিবেদন প্রতিমাসের শেষসপ্তাহের প্রতিবেদনের সঙ্গে খাদ্য অধিদপ্তরে এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগে প্রেরণ করবেন এবং একটি কপি পরিচালক, চলাচল, সংরক্ষণ ও সাইলো বিভাগে প্রেরণ নিশ্চিত করবেন;

৫। এমআইএসঅ্যান্ডএম বিভাগ মাসিক ভিত্তিতে প্রাপ্ত পথখাতে খাদ্যশস্যের বিভাগীয় প্রতিবেদন একত্রিত করে পথখাতে খাদ্যশস্যের প্রকৃত পরিমাণ নিরূপণ করবেন;

৬। প্রেরক কর্মকর্তা গণ (এলএসডি/ সিএসডি/ সাইলো) কর্তৃক প্রেরিত খাদ্যশস্য ১ (এক) মাসের ঊর্ধ্বে প্রাপক কর্তৃক অপ্রাপ্ত থাকলে ছক 'খ' অনুযায়ী বিস্তারিত প্রতিবেদন উপরিউক্ত নিয়মে প্রেরণ ও সমন্বিত প্রতিবেদন তৈরি করবেন; এবং

৭। এ ছাড়া ছক 'গ' অনুযায়ী প্রতিমাসের শেষ সপ্তাহের মজুত প্রতিবেদনের সঙ্গে চুরি/ আত্মসাৎ, বিনষ্ট/ ধ্বংস, নৌকা/ বার্জ/ কার্গো ডুবি, ট্রাক/ ওয়াগন হারানো ইত্যাদি হিসাব জেলা ও আঞ্চলিক ভিত্তিতে প্রস্তুতপূর্বক এমআইএস অ্যান্ডএম বিভাগে প্রেরণ করতে হবে। এমআইএস অ্যান্ড এম বিভাগ কর্তৃক একীভূত হিসাব প্রণয়ন করতে হবে।

১৮.৩.১ ছক 'খ'

বিগত ০১ (এক) মাস/ তদূর্ধ্ব যেসকল ইনভয়েস/ চালান/ অন্যান্য তথ্যের বিপরীতে কোনো মালামাল কেন্দ্রে পাওয়া যায়নি তার পরিমাণ এবং বিশ্লেষণ (ফর্ম 'ক'-এর ১৩ নং কলামে উল্লিখিত তথ্যের বিশ্লেষণ)

পণ্য:

কেন্দ্রের নাম ....

উপজেলার....................................

জেলা...

ক্রমিক নং	সূচি নং ও তারিখ ইনভয়েস নং ও তারিখ	প্রেরক	প্রাপক	পরিবহণকারী ব্যক্তি/ সংস্থার নাম, ঠিকানা	রেজি. নং	ইনভয়েস/ অন্যান্য তথ্য অনুযায়ী প্রেরিত খাদ্যশস্যের পরিমাণ	অপ্রাপ্তির কারণে গৃহীত ব্যবস্থাদির বিবরণ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৯	৯

প্রেরণ কেন্দ্রের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার স্বাক্ষর	উপজেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের স্বাক্ষর	জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকের স্বাক্ষর	আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের স্বাক্ষর

চুরি/ আত্মসাৎ, বিনষ্ট/ ধ্বংস, নৌকা/ বার্জ/ কার্গো ডুবি এবং ট্রাক/ ওয়াগন হারানোর হিসাব

ক্রমিক	খ্রিষ্টাব্দ	চুরি/ আত্মসাৎ (মে. টন)				বিনষ্ট/ ধ্বংস (মে. টন)				নৌকা/ বার্জ ডুবি (মে. টন)				ট্রাক/ ওয়াগন হারানো (মে. টন)				মন্তব্য
		চাল	গম	ধান	মোট	চাল	গম	ধান	মোট	চাল	গম	ধান	মোট	চাল	গম	ধান	মোট	

সর্ব মোট=																	

চলাচল ম্যানুয়েলটি যথাযথ অনুসরণে চলাচল কার্যক্রমে গুণগত পরিবর্তন

খাদ্যশস্য চলাচল ম্যানুয়েল কখনো খাদ্য বিভাগে ছিল না। এই প্রথম চলাচল ম্যানুয়েল প্রণীত হলো। সুদীর্ঘকালের অভিজ্ঞতা, বিভিন্ন সময়ে জারিকৃত সরকারি আদেশ, নীতিমালা, সার্কুলার, বিধি-বিধান ইত্যাদি বিবেচনা করে ম্যানুয়েলটি প্রণয়ন করা হয়েছে। এর যথাযথ অনুসরণে আশা করা যায় সরকারি খাদ্যশস্য চলাচল কার্যক্রমে গুণগত পরিবর্তন আসবে। সম্ভাব্য গুণগত পরিবর্তনগুলো নিম্নে বর্ণনা করা হলো:

১. খাদ্যশস্য চলাচলের জন্য আগাম পরিকল্পনা করা সম্ভব হবে;
২. পরিকল্পনার আলোকে অপেক্ষাকৃত যথাযথ ও লাগসই খাদ্যশস্য চলাচলসূচি প্রণয়নে সহায়ক হবে;
৩. পিএফডিএস খাতে খাদ্যশস্য সরবরাহ ও বিতরণ নিশ্চিত করা সহায়ক হবে;
৪. অভ্যন্তরীণ সংগ্রহের সফলতার উপর সুপ্রভাব পড়বে;
৫. খাদ্য ডিপোগুলোর খালি জায়গার সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিতকরণে সহায়ক হবে;
৬. সংশ্লিষ্ট উপকারভোগী কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের জন্য ম্যানুয়েলটি খাদ্যশস্য চলাচল পরিকল্পনা প্রণয়ন, সূচি প্রণয়ন, প্রেরণ, পরিবহণ, হস্তার্পণ ও প্রাপ্তি কর্মযজ্ঞে গাইড বই হিসাবে কাজে লাগবে;
৭. স্বচ্ছ ও যথাযথ সূচি প্রণয়নে এবং খাদ্যশস্য চলাচল কার্যক্রমকে আরও দক্ষ করতে এটা সহায়ক হবে;
৮. স্বল্পব্যয় পথ নিরূপণ করে চলাচলসূচি জারি করা সহজ হবে;
৯. পথখাতে খাদ্যশস্যের পরিমাণ জানা সহজ হবে;
১০. ব্যাকওয়ার্ড মুভমেন্ট, মাল্টিপল মুভমেন্ট, ক্রস মুভমেন্ট ও অপ্রয়োজনীয় চলাচল পরিহার করা সম্ভব হবে;
১১. খাদ্যশস্য পরিবহণকালে যানবাহন দুর্ঘটনার সম্ভাবনা হ্রাস পাবে;
১২. পরিবহণ ঠিকাদারের চুক্তির মেয়াদ শেষে না-দাবি সনদ প্রদান সহজতর হবে;
১৩. খাদ্যশস্য ডিপোগুলোর মধ্যে কীট-বালাই বিস্তার ও দেশান্তর (মাইগ্রেশন) নিয়ন্ত্রণ করা সহজতর হবে;
১৪. পরিবহণে ন্যূনতম ব্যয় মাধ্যমটি ব্যবহারে আর্থিক সাশ্রয় হবে;
১৫. Least Cost Route নির্ধারণে ম্যানুয়েলটি সহায়ক হবে। বহুল ব্যবহৃত রুটগুলো সফটওয়্যারে রাখা হয়েছে; এবং
১৬. সর্বোপরি খাদ্যশস্য চলাচল কার্যক্রমে একটি আধুনিক-দক্ষ-মিতব্যয়ী ব্যবস্থাপনা সৃষ্টি হবে।

রেফারেন্স গ্রন্থপঞ্জি, খাদ্য আইন, বিধি-বিধান ও নীতিমালা

১. বেঙ্গল পলিটিক্স, ডকুমেন্টস অব দি রাজ, খণ্ড-২, ১৯৪০-১৯৪৩। এডিটরস-এনায়েতুর রহিম, জয়সি এল. রহিম। প্রকাশক-দি ইউনিভার্সিটি প্রেস লি। রেডক্রিসেন্ট বিল্ডিং, ১১৪ মতিঝিল সি/এ পোস্ট বক্স-২৬১১, ঢাকা-১০০০, বাংলাদেশ। প্রথম প্রকাশকাল- ১৯৯৯ খ্রি. । ISBN-৯৮৪

২. বেঙ্গল পলিটিক্স, ডকুমেন্টস অব দি রাজ, খণ্ড-৩, ১৯৪৪-১৯৪৭। এডিটরস-এনায়েতুর রহিম, জয়সি এল. রহিম। প্রকাশক-দি ইউনিভার্সিটি প্রেস লি। রেডক্রিসেন্ট বিল্ডিং, ১১৪ মতিঝিল সি/এ পোস্ট বক্স-২৬১১, ঢাকা-১০০০, বাংলাদেশ। প্রথম প্রকাশকাল-২০০০ খ্রি. । ISBN-৯৮৪০৫১৫০০৪

৩. বন্দর থেকে বন্দরে, খণ্ড-১, লেখক মোহাফেজ আলী। প্রকাশক-মাহাবুব খান, পলল ৪৭ আজিজ সুপার মার্কেট (নিচতলা), প্রকাশকাল- ফেব্রুয়ারি ২০০৫, ISBN-৯৮৪-৬০৩

৪. বন্দর থেকে বন্দরে, খণ্ড-২, লেখক মোহাফেজ আলী। প্রকাশক-মাহাবুব খান, পলল ৪৭ আজিজ সুপার মার্কেট (নিচতলা), প্রকাশকাল- ২০০৯, ISBN-৯৮৪-৬০৩-০৩২-০

৫. দিগ দর্শন, ২য় খণ্ড, লেখক-মুহ আজিজুর রহমান, প্রকাশক-নিজ, বগুড়া

৬. Reorganization of DGFood-১৯৮৪

৭. বাংলাদেশের সরকারি খাদ্য ব্যবস্থাপনা, লেখক-মোহাফেজ আলী।প্রকাশক ইউএসএইড ওপ্রগতি বাংলাদেশ, ৫৪/এ, রোড নং-১৬, বনানী, ঢাকা।প্রকাশকাল-২০১২।

৮. The Essential Articles (Price Control and Anti-Hoarding) Act, 1953

৯. The Control of Essential Commodities Act, 1956

১০. The food (Special Courts) Act, 1856

১১. The Essential Commodities Act, 1957

১২. চাউল সংগ্রহ ও নিয়ন্ত্রণ আদেশ, ২০০৮

১৩. Declaration of CSD and LSD as Protected Place, ১৯৭২

১৪. Rules of Business, Ministry of Food, ২০০০-২০০৯

১৫. জাতীয় খাদ্য নীতিমালা, ২০০৬

১৬. খাদ্যশস্য চলাচল নীতিমালা, ২০০৮

১৭. Poverty and Famines, Oxford University Press (OUP), 1999, Amartya Sen.

১৮. Out of the Shadow of Famine Evolving Food Markets and Food Policy in Bangladesh, The John Hopkins University Press, 2000, Raisuddin Ahmed, et. al (ads).

১৯. Institutional Assessment of The Food Planning and Monitoring Unit (FPMU), NFPCSP, 2009 Working Paper on Desirability and introducing food stamps in Bangladesh, 2008. National Food Policy Capacity Strengthening Program (NFPCSP) – TAT.

২০. An Introduction to the Principles of Inspection, Milling and Storage of Foodgrains. Director of Inspection, Control & Training, Ministry of Food. H. Rahman.

২১. A Study of Food Aid Leakage in Bangladesh. International Food Policy Research Institute, USA, October 7, 2003, Akhter U. Ahmed, et. Al.