

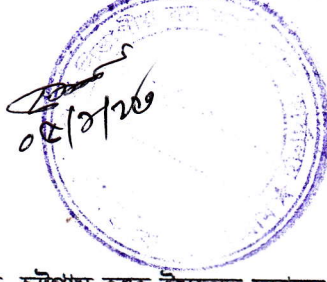


বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস্ এসোসিয়েশন BANGLADESH SHIPPING AGENTS' ASSOCIATION

বিএসএএ/০৫/২০২৩/০৪

তারিখ: ০৪-০১-২০২৩

বিভাগীয় বন কর্মকর্তা
বন ব্যবহারিক বিভাগ
চট্টগ্রাম



বিষয়: বন ব্যবহারিক বিভাগ, চট্টগ্রাম হতে ইস্যুকৃত চলাচল পাশ ছাড়া আমদানিকৃত কাঠ ও বনজন্মব্য বন্দর ও বন্দর নিয়ন্ত্রিত বৈধ ডিপো হতে সরাসরি ডেলিভারীর অনুমতি না দেয়া সংক্রান্ত আদেশ বর্তমান বাস্তবতার আলোকে পুনঃ বিবেচনা করা প্রসঙ্গে।

সূত্র: স্মারক নং- ২২.০১.০০০০.৮৪৩.০১৭.০০১.২২-১০৯৩ তারিখ ২৮-০৯-২০২২।

মহোদয়,

যথাবিহিত সম্মান প্রদর্শন পূর্বক উপর্যুক্ত বিষয়ে সূত্রোক্ত পত্রের প্রেক্ষিতে সদয় অবগতির জন্য জানানো যাচ্ছে যে সুদীর্ঘকাল যাবত আমদানিকৃত কাঠ ও বনজন্মব্য পরিবহনকারী জাহাজ চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের জেটিতে হ্যান্ডল করা হয় না এবং এ জাতীয় জাহাজ পূর্ব অনুমতি স্বাপেক্ষে খালি থাকা শর্তে চিটাগাং ড্রাইডক জেটিতে হ্যান্ডল করা হয়। পূর্বে উক্ত জাহাজ সমূহ চট্টগ্রাম বন্দরে হ্যান্ডলিং করার সময় আমদানিকৃত কাঠ ও বনজন্মব্য অনেক ক্ষেত্রে জেটি এলাকায় ডাম্পিং করা হতো এবং সকল কর্তৃপক্ষের মাশুল পরিশোধ পূর্বক বন্দরের ডাম্পিং ইয়ার্ড থেকে আমদানিপণ্য ডেলিভারী নেয়া হতো। কিন্তু ড্রাইডক জেটিতে আউট পাশ ছাড়া ডাম্পিং এর সুযোগ না থাকায় আউট পাশ এর মাধ্যমে আমদানিকারক কর্তৃক সকল প্রকার মাশুল পরিশোধান্তে সরাসরি জাহাজ থেকে তাদের নিজস্ব ডিপোতে নেয়া হয়। কোনো কোনো ক্ষেত্রে আমদানিপণ্য ড্রাইডকের কিছু জায়গায় এবং কাছাকাছি জায়গায় ভাড়ার মাধ্যমেও সাময়িকভাবে রাখা হয়। উল্লেখ্য যে এ জাতীয় কার্গো Outer anchorage এ হ্যান্ডলিং বিপদজনক।

বর্তমান বাস্তবতার আলোকে সূত্রোক্ত স্মারক মোতাবেক বন ব্যবহারিক বিভাগের সকল নির্দেশনা/শর্তাদি বাস্তবায়ন পূর্বক জাহাজ থেকে আমদানিপণ্য সরাসরি আমদানিকারকের ডিপোতে ডেলিভারী নেয়া যথেষ্ট সময় সাপেক্ষ এবং জটিল প্রক্রিয়া বিধায় আমদানিপণ্য সরাসরি জাহাজ থেকে ডিসচার্জ পূর্বক যথাসময়ে জাহাজ Sail Out করা সম্ভবপর নহে। ফলে ড্রাইডক জেটিতে ও বহিঃনোঙ্গরে জাহাজের অবস্থানকাল (Waiting time) দীর্ঘায়িত হবে। কিন্তু আমদানিকারক ও চার্টারার (Charterer) এর মধ্যে সম্পাদিত চুক্তি মোতাবেক আমদানিপণ্য খালাসান্তে নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে জাহাজ Sail Out করা বাধ্যতামূলক অন্যথায় চুক্তি মোতাবেক আমদানিকারককে ডলারের অংকে Demurrage প্রদান করতে হয়। উল্লেখ্য, জাহাজভেদে একটি জাহাজের Daily Operating Expenditure ন্যূনতম ২০,০০০.০০ থেকে ৪০,০০০.০০ মার্কিন ডলার। ফলে Waiting time বৃদ্ধির কারণে Demurrage খাতে আমদানিকারক বিশাল অংকের আর্থিক ক্ষতি হবে যা পরবর্তীতে ভোক্তার উপরই বর্তাবে। তাছাড়া, বিশ্বব্যাপী বিরাজমান আর্থিক মন্দার কারণে উক্ত ক্ষতির পরিমাণ আরো বৃদ্ধি পেয়ে দেশের অর্থনীতিতে নেতিবাচক প্রভাব সৃষ্টি হবে।

এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করা যাচ্ছে যে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য সহজতর, শাস্ত্রীয় ব্যয় ও স্বল্প সময়ে সম্পাদন করার লক্ষ্যে জাতিসংঘ (UNO) কর্তৃক প্রবর্তিত Ease of Doing Business, Trading Across the Border শীর্ষক Concept মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় কর্তৃক গৃহীত হয় এবং তা কার্যকর করার লক্ষ্যে ইতোমধ্যে এ বিষয়ে জেলা ও জাতীয় পর্যায়ে দায়িত্বপ্রাপ্ত সরকারি উদ্ধর্তন কর্মকর্তার সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত সভায় গুরুত্বপূর্ণ দিক নির্দেশনা প্রদান করা হয়। কিন্তু সূত্রোক্ত স্মারকের মাধ্যমে (সংযুক্তি-ক) প্রদত্ত নির্দেশাবলী বাস্তবায়নে সৃষ্ট বিভিন্ন প্রতিবন্ধকতার কারণে আমদানিকৃত কাঠ ও বনজন্মব্য জাহাজের Hook Point থেকে সরাসরি আমদানিকারকের ডিপোতে পরিবহন করতে না পারায় মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয় কর্তৃক গৃহীত Ease of Doing Business বাধাগ্রস্ত হবে। তাছাড়া, দেশের আইন অনুযায়ী সরকারি রাজস্ব পরিশোধ করার পর জাহাজের Hook Point থেকে সরাসরি ডেলিভারী নেওয়ার ক্ষেত্রে কোনো বাধা না থাকাই বাঞ্ছনীয়।

এমতাবস্থায়, সীমিত Facility তে বর্তমান বাস্তবতা ও Ease of Doing Business এর আলোকে আমদানিকৃত কাঠ ও বনজন্মব্য জাহাজের Hook Point থেকে সরাসরি আমদানিকারকের ডিপোতে পরিবহনে সহযোগিতা করার লক্ষ্যে বন ব্যবহারিক বিভাগের সূত্রোক্ত স্মারক পুনঃ বিবেচনার জন্য সর্বিনয় অনুরোধ করা হলো। উল্লেখ্য যে ড্রাইডক জেটি ও



বাংলাদেশ শিপিং এজেন্টস্ এসোসিয়েশন BANGLADESH SHIPPING AGENTS' ASSOCIATION

বহিঃনোঙ্গরে জাহাজের অবস্থানকাল (Waiting time) দীর্ঘায়িত হলে পণ্য ডিসচার্জ প্রক্রিয়া জটিলতর সহ বিভিন্ন ধরনের খরচ বৃদ্ধির সম্ভাবনা থাকে যার পরিপ্রেক্ষিতে Demurrage খাতে আমদানিকারকগণ আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবেন। ফলশ্রুতিতে বাংলাদেশের শিপিং বাণিজ্যে বিদেশি প্রিন্সিপ্যালগণ এ জাতীয় কার্গো পরিবহনে আগ্রহ হারাতে বা বর্তমান অর্থনৈতিক মন্দা ও ডলার সংকট আরো বৃদ্ধি করে তুলবে।

পরিশেষে, বিদেশে দেশের ভাবমূর্তি রক্ষার্থে ও দেশের প্রয়োজনে আমদানিকৃত কার্গো ও বনজদ্ৰব্য পরিবহনের ধারাবাহিকতা স্বাভাবিক রাখতে আপনার সার্বিক সহযোগীতা একান্ত কাম্য।

শ্রদ্ধান্তে,

(সৈয়দ মোহাম্মদ আরিফ)

চেয়ারম্যান

সংযুক্তি: ০১ (এক) পাতা।

অনুলিপি সদয় অবগতি ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের অনুরোধ সহকারে প্রেরণ করা হলো (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নহে):

১। সিনিয়র সচিব, বাণিজ্য মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

২। সচিব, নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

৩। সচিব, পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

৪। চেয়ারম্যান, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

৫। ব্যবস্থাপনা পরিচালক, চিটাগাং ড্রাইডক লিমিটেড, ইস্ট পতেঙ্গা, চট্টগ্রাম।

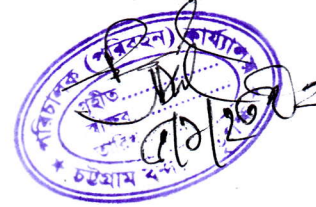
৬। পরিচালক (ট্রাফিক), চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

৭। ডেপুটি ট্রাফিক ম্যানেজার (অপাঃ), চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

৮। দি প্রেসিডেন্ট, এফবিসিসিআই, ঢাকা।

৯। দি প্রেসিডেন্ট, দি চিটাগাং চেম্বার অব কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রি, চট্টগ্রাম।

১০। সকল সদস্য এজেন্ট, বিএসএ।



০৭.০১.২৭





গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বিভাগীয় বন কর্মকর্তার কার্যালয়
বন ব্যবহারিক বিভাগ, চট্টগ্রাম।

স্মারক নং- ২২.০১.০০০০.৮৪৩.০১৭.০০১.২২-২০২১

তারিখঃ ২৬-০২-২০২২ খ্রিঃ

বিষয়ঃ বন ব্যবহারিক বিভাগ, চট্টগ্রাম হতে ইস্যুকৃত চলাচল পাশ ছাড়া আমদানিকৃত কাঠ ও বনজপ্রসূ বন্দর ও বন্দর নিয়ন্ত্রিত বৈধ ডিপো হতে সরাসরি ডেলিভারীর অনুমতি না দেয়া প্রসঙ্গে।

উপর্যুক্ত বিষয়ে জানানো যাচ্ছে যে, দেশের বনাঞ্চলের উপর চাপ হ্রাসকরণ ও পরিবেশের ভারসাম্য রাখার স্বার্থে সরকার প্রাকৃতিক বন হতে বৃক্ষ কঠনের উপর নিষেধাজ্ঞা জারী করেছেন। এরই প্রেক্ষিতে দেশব্যাপী বাপক কাঠ ও বনজপ্রসূর চাহিদা মেটানোর জন্য সরকার বিদেশ থেকে কাঠ আমদানির অনুমতি দিয়ে আসছেন। আমদানিকৃত কাঠ ও বনজপ্রসূর আওতালে যাতে দেশীয় বনো গাছ ও অন্যান্য বনজপ্রসূ পাচার না হতে পারে সেজন্য বন আইন, ১৯২৭ এর ধারা ৪১ এর বিধানমতে সরকার কর্তৃক প্রণীত বনজপ্রসূ পরিবহন (নিয়ন্ত্রণ) বিধিমালা-২০১১ এর বিধি ১০ অনুযায়ী আমদানি কাঠ ও বনজপ্রসূ এর চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা হয়ে থাকে। উক্ত বিধিমালা-২০১১ এর উপবিধি ২ অনুযায়ী চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানিকৃত কাঠ ও বনজপ্রসূ চট্টগ্রাম বন্দর হতে দেশের বিভিন্ন স্থানে চলাচলের জন্য চলাচল পাশ নেয়ার বাধ্যবাধকতা রয়েছে। এ বাধ্যবাধকতা অমান্য করে কাঠ পরিবহনের ক্ষেত্রে বিধি ১৪ এ শাস্তির বিধান রয়েছে। এরই ধারাবাহিকতায় আমদানিকারকগণ আমদানিকৃত কাঠ ও বনজপ্রসূ চট্টগ্রাম বন্দরের বাহিরে বিভিন্ন স্থানে চলাচলের নিষিদ্ধ চলাচল পাশের জন্য বন্দর এর প্রযোজ্য মাসুলটি পরিশোধের প্রমানপত্র এবং ছাড়পত্র ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র সংবলিত আমদানিকৃত কাঠের ডকুমেন্টস আবেদনপত্র এর দপ্তরে দাখিল করেন। তা যাচাই করেই স্বাপেক্ষে অত্র দপ্তর হতে ট্রানজিট পাশ ইস্যু করা হয়।

সাম্প্রতিককালে বিভিন্ন সূত্রে জানা যাচ্ছে যে, কিছু কিছু আমদানিকারক সরকারি নিয়ম ভঙ্গ করে চলাচল পাশ ব্যতিরেকেই চট্টগ্রাম বন্দর ও বন্দর নিয়ন্ত্রিত বৈধ ডিপো হতে আমদানিকৃত কাঠ ও বনজপ্রসূ খালস করে চট্টগ্রামসহ দেশের বিভিন্ন স্থানে পরিবহন করছেন। এর ফলে জনৈক দাঠ ব্যবসায়ীদের আমদানিকৃত কাঠ/চিড়াই কাঠের সাথে দেশীয় কাঠ চিড়াই করে মিশ্রিত করে পাচারের অপচেষ্টায় লিপ্ত হওয়ার সন্দেহনা দেখা দিচ্ছে। এতে দেশীয় বনাঞ্চল ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশঙ্কা দেখা দিচ্ছে।

এমতাবস্থায়, সরকারি স্বার্থ রক্ষার্থে অত্র বন বিভাগ হতে ইস্যুকৃত চলাচল পাশ ছাড়া আমদানিকৃত কোন কাঠ ও বনজপ্রসূ (প্রাইউড, কাঠ জাতীয় বোর্ড ও ফার্নিচার ইত্যাদি) চট্টগ্রাম বন্দর ও বন্দর নিয়ন্ত্রিত বৈধ ডিপো, জেটি ও বহিনোঙ্গার হতে ডেলিভারীর অনুমতি যাতে না দেয়া হয় তা নিশ্চিত করার জন্য আপনাকে অনুরোধ করা হলো।

সংযুক্তিঃ বনজপ্রসূ পরিবহন(নিয়ন্ত্রণ) বিধিমালা-২০১১ (৩ পাতা)।

(মোঃ মাহবুবুর রহমান)

বিভাগীয় বন কর্মকর্তা

বন ব্যবহারিক বিভাগ, চট্টগ্রাম।

ফোন-২৩৩৩৩৫২৬৮৩

E-mail: dfoutilizationctg@gmail.com

প্রাপকঃ রেগুটি টাফিক ম্যানেজার (অপাঃ)

চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

অনুলিপি সমায় জ্ঞাতার্থে/জ্ঞাতার্থে ও কার্যার্থে প্রেরণ করা হলো (জ্যেষ্ঠতার ভিত্তিতে নয়):

১। বন সংরক্ষক, চট্টগ্রাম অঞ্চল, চট্টগ্রাম।

২। পরিচালক, পরিবহন বিভাগ, চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ।

৩। বনস্থলানা পরিচালক, ডাইডক জেটি, চট্টগ্রাম।

৪।