

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
খাদ্য ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা মন্ত্রণালয়  
বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

স্মারক নং খাদ্যম/সর-১/চলাচল সূচি-১/০৪ (অংশ-১)/১৯২

তারিখ : ২০/৫/২০০৮ ইং

বিষয় : খাদ্যশস্য ও খাদ্য দ্রব্যের চলাচল সূচি প্রণয়ন নীতিমালা, ২০০৮।

১.০ ভূমিকা :

- ১.১ জাতীয় খাদ্যনীতি' ২০০৬ এ সকল সময়ে সকল জনগনের জন্য একটি নির্ভরযোগ্য খাদ্য নিরাপত্তা ব্যবস্থা নিশ্চিত করার লক্ষ্য ঘোষিত হয়েছে। খাদ্য লভ্যতা (availability of food) ও খাদ্যের প্রাপ্যতা (access to food) নিশ্চিত করার উদ্দেশ্যে মজুদ ব্যবস্থাপনায় অর্থ বছরের শুরুতে ১০ লাখ মেট্রন খাদ্যশস্য সংরক্ষণ এবং জরুরী সংকট মোকাবেলায় ন্যূনপক্ষে ৩ মাসের সমপরিমাণ খাদ্যশস্য মজুদের কথা বলা হয়েছে। জাতীয় খাদ্যনীতির এ লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য সরকারী খাতে অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত ও বিদেশ হতে আমদানীকৃত খাদ্যশস্য বিতরণ চাহিদার নিরিখে সারাদেশে বিস্তৃত খাদ্য গুদামে স্থানান্তর ও সংরক্ষণ করা সরকারের অপরিহার্য দায়িত্ব। এ লক্ষ্যে চলাচল কার্যক্রমের গুরুত্ব অপরিসীম।
- ১.২ ফসল কাটার মৌসুমে খাদ্যশস্যের মূল্যপতন রোধ, কৃষকদের উৎসাহমূল্য প্রদান, আপৎকালে খাদ্যশস্যের পর্যাপ্ত প্রাপ্যতা নিশ্চিত করা এবং নিরাপত্তা মজুদ গড়ার লক্ষ্যে সরকার মৌসুমভিত্তিক চাল, ধান ও গম সংগ্রহ করে থাকে। সংগ্রহ নিবিড় অঞ্চলে অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত খাদ্যশস্য স্থানীয় চাহিদার সমপরিমাণ সংরক্ষিত রেখে অতিরিক্ত খাদ্যশস্য (চাল/গম ইত্যাদি) দেশের খাদ্য ঘাটতি অঞ্চলে পরিবহনের প্রয়োজন হয়। মৌসুমের সীমিত শীর্ষ সময়ের মধ্যে বিপুল পরিমাণ খাদ্যশস্য সংগ্রহ তথা লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য গুদামের ধারণ ক্ষমতার ক্ষেত্র বিশেষে কয়েকগুণ খাদ্যশস্য সংগ্রহ আবশ্যিক হওয়ায় সংগৃহীত খাদ্যশস্য দ্রুততার সাথে ঘাটতি বা বিতরণ অঞ্চলে পরিবহন করা চলাচলের প্রধান কার্যক্রমে পরিণত হয়েছে এবং চলাচল দক্ষতা খাদ্য ব্যবস্থাপনায় সফলতার নিয়ামক হয়েছে।
- ১.৩ দেশের সামগ্রিক খাদ্য ঘাটতি নিরূপণ করে সরকার কর্তৃক দরপত্রের মাধ্যমে বৈদেশিক সূত্র এবং প্রতিবেশী দেশসমূহ হতে সমুদ্র, নৌ, রেল ও সড়কপথে খাদ্যশস্য আমদানী করে নিরাপত্তা মজুদ গড়া আবশ্যিক হয়। এছাড়াও দাতা সংস্থা কর্তৃক প্রেরিত খাদ্যশস্য বন্দরে খালাস করে স্থানীয় এবং বিতরণ অঞ্চলের খাদ্য গুদামসমূহে প্রেরণের প্রয়োজন হয়।
- ১.৪ অতীতে সরকারী মজুদ মূলত আমদানীনির্ভর থাকায় খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ খালাস ও সাশ্রয়ীভাবে বন্দর হতে অন্যান্য অঞ্চলে প্রেরণ করাই চলাচলের মুখ্য কার্যক্রম ছিল। সময়ের বিবর্তনে দেশে খাদ্যশস্যের উৎপাদন বেড়েছে; পাশাপাশি সরকারী বিতরণ ব্যবস্থায় বৈদেশিক খাদ্য সাহায্য-নির্ভরতা হ্রাস পেয়েছে। ফলে খাদ্য ব্যবস্থাপনায় অভ্যন্তরীণ সংগ্রহের গুরুত্ব বৃদ্ধি পেয়েছে। কিন্তু খাদ্যশস্যের উদ্বৃত্ত উৎপাদন কয়েকটি অঞ্চল/জেলায় সীমাবদ্ধ থাকায় সংগ্রহ আবার বহুলাংশে চলাচল সামর্থের উপর নির্ভরশীল হয়ে পড়েছে।
- ১.৫ বিদেশ হতে আগতব্য খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ খালাস এবং খাদ্যশস্য (আমদানীকৃত ও অভ্যন্তরীণভাবে সংগৃহীত) সংরক্ষণের জন্য চলাচল সূচি প্রণয়নের নীতিমালা খাদ্য মন্ত্রণালয় হতে ০৫/০৮/৯৭ তারিখের এমএফ/এফপিএমইউ -২/১৪০/৯৪/৩০৯ নং স্মারকে জারী করা হয়। সময়ের ব্যবধানে ও নতুন প্রেক্ষাপটে জারীকৃত নীতিমালা প্রতিস্থাপন অপরিহার্য হয়ে পড়েছে। সরকার সামগ্রিক বিষয়টি গভীরভাবে পর্যালোচনা করে পূর্বের নীতিমালা প্রতিস্থাপন করে নিম্নোক্ত নীতিমালা এতদ্বারা জারী করলেন :

২.০ উদ্দেশ্যঃ

২.১ সরকারি খাতে সংগৃহীত ও আমদানীকৃত খাদ্যশস্য প্রয়োজনের নিরিখে স্বল্প ব্যয়ে যথাসম্ভব সঠিক পরিমাণ, সঠিক সময় ও সঠিক স্থানে সংরক্ষণের জন্য নিরাপদ স্থানান্তর করা এই নীতিমালায় উদ্দেশ্য।

৩.০ পরিকল্পনাঃ

৩.১ বোরো, আমন ও গম সংগ্রহ মৌসুম শুরুর প্রাক্কালে লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের উদ্দেশ্যে সরকারি খাদ্য গুদামসমূহে ধারণ ক্ষমতার অতিরিক্ত খাদ্যশস্য স্থানান্তর ও ঘাটতি অঞ্চলের গুদামে প্রেরণের পরিকল্পনা প্রণয়ন করতে হবে। জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক ও আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ স্ব স্ব জেলার ও বিভাগের খাদ্য গুদামের ধারণ ক্ষমতা, সংগ্রহের সম্ভাবনা, খাদ্য বাজেটে বিতরণ বরাদ্দ ও সম্ভাব্য উত্তোলন নিরিখে প্রাথমিক খসড়া পরিকল্পনা প্রণয়ন করে খাদ্য অধিদপ্তরে প্রেরণ করবে। খাদ্য অধিদপ্তর হতে কেন্দ্রীয়ভাবে গুদাম ভিত্তিক অস্ত্রঃ ও আস্ত্রঃ জেলা এবং আস্ত্রঃ বিভাগ সমন্বিত চলাচল পরিকল্পনা চূড়ান্ত করে মাঠ পর্যায়ে কর্মকর্তাদের অবহিত ও পরিবহন বরাদ্দ প্রদান করবে। অনুরূপভাবে, খাদ্য অধিদপ্তর বিদেশ হতে অনুদান ও নগদ ক্রয়ে প্রাপ্তব্য খাদ্যশস্য খালাস, সংরক্ষণ ও পরিবহনের পরিকল্পনা প্রণয়ন করবে। প্রণীত পরিকল্পনা বাস্তবায়নকালে বরাদ্দের পরিমাণ প্রয়োজনের নিরিখে হ্রাস-বৃদ্ধি বা পুনর্বিদ্যায়ন করা যাবে।

৩.২ সংগৃহীত ও বিদেশ হতে প্রাপ্ত খাদ্যশস্য পরিবহন পরিকল্পনার ক্ষেত্রে সংগ্রহ নীতিমালা/বেদেশিক চুক্তির শর্ত বিবেচনায় ন্যূনতম ব্যয় সম্বলিত রুট প্রাধান্য পাবে।

৩.৩ অনুমোদিত পরিকল্পনা অনুসারে নিজ নিজ অধিক্ষেত্রে অর্থাৎ বিভাগের মধ্যে আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক এবং জেলার মধ্যে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ চলাচল সূচি জারি করতে পারবে এবং জারিকৃত চলাচল আদেশে সূচি প্রণয়নের পূর্ণাঙ্গ প্রেক্ষাপটসহ প্রয়োজনীয়তা ও যথাযথতার বর্ণনা থাকবে।

৩.৪ খাদ্য অধিদপ্তর হতে কেন্দ্রীয়ভাবে বিভিন্ন স্তরের অর্থাৎ জেলা, বিভাগ ও আস্ত্রঃবিভাগ পরিবহন পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন ও সমন্বয় সাধন নিশ্চিত করতে হবে, যাতে অপ্রয়োজনীয় সূচি জারির সুযোগ না থাকে।

৩.৫ সংগৃহীত ও আমদানীকৃত খাদ্যশস্যের সার্বিক চলাচল, সংরক্ষণ, বাস্তবায়ন ও পরিধারণের দায়িত্ব খাদ্য অধিদপ্তরে ন্যস্ত থাকবে। খাদ্য অধিদপ্তরের অতিরিক্ত মহাপরিচালক, পরিচালক, আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক, জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক, চলাচল ও সংরক্ষণ নিয়ন্ত্রকগণ স্ব স্ব ক্ষেত্রে চলাচল কার্যক্রম পর্যালোচনা করবে এবং পরিকল্পনার প্রয়োজনীয় সংশোধন/সংযোজনের সুপারিশ করবে।

৩.৬ খাদ্য অধিদপ্তর ন্যূনতম ব্যয় মাধ্যম অর্থাৎ Least Cost Route নির্ধারণের জন্য দ্রুত কারিগরী সুবিধা সৃষ্টি করবে এবং সারাদেশব্যাপি ও সকল পরিবহন মাধ্যম বিবেচনায় Movement Programming Software প্রণয়ন ও ব্যবহার শুরু করতে হবে, যাতে করে ন্যূনতম ব্যয় মাধ্যম নির্ধারনে human error এড়ানো যায়।

৩.৭ খাদ্য অধিদপ্তর থেকে চলাচল সংক্রান্ত Database তৈরী করতে হবে এবং যাবতীয় কার্যক্রম কম্পিউটারায়ন ও ওয়েব সাইটে প্রদান করতে হবে।

৪.০ সাধারণ নীতি :

- ৪.১ জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ জেলার সংগ্রহ, প্রাপ্তি ও উত্তোলন বিবেচনা করে গুদামভিত্তিক খাদ্যশস্যের মাসিক/ত্রৈমাসিক চাহিদা এবং অভ্যন্তরীণ পরিবহন প্রস্তাব (যদি থাকে) পূর্ব অনুমোদনের জন্য আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের নিকট প্রেরণ করবেন। অনুরূপভাবে, আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ স্ব স্ব বিভাগের সম্ভাব্য সংগ্রহ, প্রাপ্তি ও উত্তোলন বিবেচনা করে জেলা ভিত্তিক গুদামওয়ারী খাদ্যশস্যের মাসিক/ত্রৈমাসিক চাহিদা এবং আন্তঃজেলা চলাচল প্রস্তাব খাদ্য অধিদপ্তরে প্রেরণ করবেন। প্রাপ্ত চাহিদার ভিত্তিতে এবং প্রণীত পরিকল্পনা অনুসারে খাদ্য অধিদপ্তর হতে কেন্দ্রীয়ভাবে নূন্যতম ব্যয় সম্বলিত রুটে আন্তঃবিভাগ সূচি জারী করবে। খাদ্য অধিদপ্তরের অনুমোদন সাপেক্ষে আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক বিভাগের মধ্যে এবং আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের অনুমোদন সাপেক্ষে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক জেলার অভ্যন্তরে চলাচল সূচি জারী করবে। কোন ক্ষেত্রে Cross Movement এবং একই পণ্য একই সময় Reversible গন্তব্যে পরিবহন করা যাবে না।
- ৪.২ সাধারণভাবে আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ অধিদপ্তরের এবং জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের পূর্ব অনুমতিতে চলাচল সূচি প্রণয়ন করবে। বিশেষ কারণে পূর্বানুমোদন গ্রহণ সম্ভব না হলে অনধিক ৭ দিনের মধ্যে যৌক্তিকতাসহ লিখিতভাবে ঘটনাত্তোর অনুমোদনের প্রস্তাব প্রেরণ করতে হবে এবং খাদ্য অধিদপ্তর/আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকের দপ্তর ১ মাসের মধ্যে অনুমোদন প্রদান করবে।
- ৪.৩ সংশ্লিষ্ট আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রক সান্তাহার ও খুলনা সাইলো হতে সূচি প্রণয়ন করতে পারবে। কিন্তু চট্টগ্রাম, নারায়ণগঞ্জ ও আশুগঞ্জ সাইলো এবং সমুদ্রবন্দর হতে আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ সরাসরি কোন পরিবহন সূচি প্রণয়ন করতে পারবে না। তবে জাহাজ খালাস/জরুরী প্রয়োজনে অধিদপ্তরকে অবহিত রেখে চট্টগ্রাম ও খুলনা বিভাগের আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ সমুদ্র বন্দর হতে সূচি জারী করতে পারবে।
- ৪.৪ বিশেষ কারণ ও প্রয়োজন ছাড়া রেলপথসংযুক্ত কেন্দ্রে রেলপথ এবং নৌপথসংযুক্ত কেন্দ্রে নৌপথে পরিবহন অগ্রাধিকার পাবে এবং একই রুটে একাধিক পরিবহন মাধ্যম থাকলে অগ্রাধিকারভিত্তিতে নূন্যতম ব্যয় মাধ্যম অর্থাৎ Least Cost Mode of Transport, Least Cost Route এবং Least Cost Combination প্রাধান্য পাবে। তবে জরুরী প্রয়োজনে/ এবং অভ্যন্তরীণ সংগ্রহ নিরবিচ্ছিন্ন রাখতে একই সাথে একাধিক মাধ্যম সতর্কতার সাথে ব্যবহার করা যাবে।
- ৪.৫ জেলা ও বিভাগের অভ্যন্তরে পরিবহনের ক্ষেত্রে নূন্যতম ব্যয়ের ভিত্তিতে নিকটস্থ গুদাম/ জেলা হতে পরিবহন করতে হবে।
- ৪.৬ আর্থিক সাশ্রয়ের লক্ষ্যে একাধিক পরিবহন, গুদাম ও পরিবহন ঘাটতি এবং হ্যান্ডলিং খরচ পরিহারের উদ্দেশ্যে সংগৃহীত খাদ্যশস্য এবং বন্দর ও বন্দরসংলগ্ন সাইলো ও সিএসডিতে গৃহীত খাদ্যশস্য সরাসরি বিতরণকারী গুদামের প্রেরণ অগ্রাধিকার দিতে হবে।
- ৪.৭ একই সূচিতে এক বিভাগের একাধিক কেন্দ্র হতে অন্য বিভাগের একাধিক কেন্দ্রে খাদ্যশস্য পরিবহনের ক্ষেত্রে সূচি প্রণয়নকারী কর্তৃপক্ষ সামগ্রিকভাবে নূন্যতম ব্যয়ের ভিত্তিতে প্রেরণ ও প্রাপক কেন্দ্র সংযোগ করবে।

- ৪.৮ সূচিজারীকারী কর্তৃপক্ষ সূচির বাস্তাবায়ন, পরিধারণ ও মূল্যায়ণ করবে। প্রেরণ কেন্দ্রের কর্মকর্তাগণ সাপ্তাহিক ভিত্তিতে প্রেরণ ও Stock-in transit পরিমাণ নির্ণয় করে প্রতিবেদন দাখিল করবে। অনুরূপভাবে, প্রাপক কেন্দ্রের কর্মকর্তাগণও সাপ্তাহিক ভিত্তিতে প্রাপ্তি বিবরণ দাখিল করবে। সূচির মেয়াদ শেষে প্রেরণ ও প্রাপক কেন্দ্রের কর্মকর্তাগণ যথাক্রমে চূড়ান্ত প্রেরণ ও প্রাপ্তি বিবরণী প্রেরণ করবে।
- ৪.৯ জারীকৃত চলাচল সূচির মালামাল স্থানাভাব, গুদাম মেরামত, নাব্যত্যা হ্রাস, রাস্তা খারাপ, প্রাকৃতিক দুর্যোগ ইত্যাদি কারণে নির্ধারিত প্রাপক কেন্দ্রে পৌঁছানো/খালাস সম্ভব না হলে প্রাপক কেন্দ্রের জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রক পরিস্থিতি বিবেচনা করে, সূচি জারীকারী কর্তৃপক্ষের অনুমতিক্রমে, জেলার অন্য খাদ্য গুদামে গতি পরিবর্তন করতে পারবে, অনুরূপ কারণে কেন্দ্রও পরিবর্তন করে সূচির মালামাল প্রেরণ করা যাবে এবং সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।
- ৪.১০ প্রাকৃতিক দুর্যোগ প্রবণ এলাকায় জরুরী চাহিদা মেটানোর জন্য এলাকায় বা কাছাকাছি নিরাপদ ও সুবিধাজনক স্থানে অবস্থিত এলএসডি/সিএসডি/সাইলোতে আপৎকালীন মজুদ (মৌসুমভিত্তিক নির্ধারিতব্য পরিমাণ) সংরক্ষণ করতে হবে। অনুরূপভাবে নৌপথ সংযুক্ত যে সকল কেন্দ্রে শুষ্ক মৌসুমে নাব্যতা সংকট দেখা দেয় সে সকল কেন্দ্রে বর্ষাকালে প্রয়োজনীয় খাদ্যশস্য মজুদ গড়ে তুলতে হবে।
- ৪.১১ চলাচলের ক্ষেত্রে ওয়ারেন্টি অনুযায়ী পণ্য প্রেরণ করতে হবে এবং স্থানীয় চাহিদার ৩ মাসের সমপরিমাণ পুরাতন খাদ্যশস্য সংরক্ষণ করতে হবে। সংগ্রহ মৌসুমে বিতরণ অঞ্চলের কোন গুদামে ৩ মাসের চাহিদার অতিরিক্ত পুরাতন চাল প্রেরণ পরিহার করতে হবে। কি ধরণের (নতুন/পুরাতন) খাদ্যশস্য প্রেরণ করতে হবে সে সম্পর্কে জারীকৃত সূচিতে স্পষ্ট নির্দেশন থাকতে হবে।
- ৪.১২ দীর্ঘ সংরক্ষণে বা অন্যকোন কারণে কোন মজুদ, বিশেষতঃ সিএসডির মজুদ শস্যের মান হ্রাস পাওয়ার আশঙ্কা থাকলে সংশ্লিষ্ট জেলা বা বিভাগের ওয়ারেন্টি অনুসরণ করে এরূপ মজুদ নিষ্পত্তির উদ্দেশ্যে পরিবহন করা যাবে।
- ৪.১৩ পরিবহন মাধ্যম যা-ই থাকুক না কেন, একই পণ্য যৌক্তিক সময়ের পূর্বে পুনরায় একই দিকে (ফিরতি পথে) পরিবহন করা যাবে না। কেবলমাত্র বিশেষক্ষেত্রে বা সংগ্রহের স্বার্থে অথবা দীর্ঘমজুদ বা অন্য কোন কারণে ক্রমানবতিশীল মানের খাদ্যশস্য নিষ্পত্তির উদ্দেশ্যে বা পুনঃক্রমাভাবিত এড়াতে মহাপরিচালকের অনুমোদন সাপেক্ষে ফিরতিমুখী পরিবহন করা যাবে।
- ৪.১৪ হ্যান্ডলিং ব্যয় সাশ্রয়ের জন্য গুদামে সংরক্ষিত খাদ্যশস্যের মজুদ ও মান বিবেচনা সাপেক্ষে প্রয়োজ্য ক্ষেত্রে এক্স-বার্জ/ভেসেল/ট্রাক ডিসপাচ বা পরিবহন অগ্রাধিকার পাবে।
- ৪.১৫ খাদ্য অধিদপ্তরের পূর্ব অনুমতি ছাড়া ডিএসডি-১ মানের কিংবা কীটযুক্ত খাদ্যশস্য চলাচল করানো যাবে না এবং প্রতিটি যানে প্রেরক কর্মকর্তা ও ঠিকাদার/প্রতিনিধির যৌথস্বাক্ষরে সীলকৃত মান বিশ্লেষণ বিবরণসহ বোঝাই খাদ্যশস্যের নমুনা প্রাপকের নিকট প্রেরণ করতে হবে।
- ৪.১৬ পরিবহনযানের যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রত্যায়িত অথবা চুক্তিপত্রে নির্ধারিত ধারণক্ষমতা অনুযায়ী খাদ্যশস্য বোঝাই দিতে হবে এবং কোন অবস্থাতেই পরিবহনযানের বহনক্ষমতার অধিক বোঝাই দেয়া যাবে না। সড়ক পথে পরিবহনের ক্ষেত্রে যানবাহনের ধারণক্ষমতা যাই থাকুক, সরকার কর্তৃক নির্ধারিত পরিমাণ অপেক্ষা অতিরিক্ত বোঝাই দেয়া যাবে না। তবে প্রয়োজনে সরকার এর ব্যত্যয় বা এ শর্ত শিথিল করতে পারবেন।

- ৪.১৭ বেসরকারী পরিবহনের পাশাপাশি সরকারী/আধাসরকারী/স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠানের (বিআরটিসি ও বিআইডব্লিউটিসি) মাধ্যমেও পরিবহন করার সুযোগ থাকবে। এ সকল প্রতিষ্ঠানকে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬ অনুযায়ী দরপত্রে অংশগ্রহণে উৎসাহিত করতে হবে ও বরাদ্দ নির্ধারণ করে দিতে হবে। বহিঃনোঙ্গরে ও বন্দরে জাহাজ খালাসের ক্ষেত্রে সরকারী প্রতিষ্ঠান বিএসসি এবং প্রয়োজনে বে-সরকারী প্রতিষ্ঠান নিয়োজিত থাকবে।
- ৪.১৮ সংগ্রহ, জরুরী চাহিদা, জাহাজ বা কন্টেইনার খালাস অথবা অন্য কোন কারণ বা বিশেষ পরিস্থিতি অধিদপ্তরের অনুমতি সাপেক্ষে একই স্তরের ঠিকাদারদের বরাদ্দ খাদ্যশস্য একই শ্রেণীর অপর স্তরের ঠিকাদার দ্বারা একই শর্তে পরিবহন করানো যাবে। অর্থাৎ কেন্দ্রীয় ঠিকাদারের পরিবর্তে বিভাগীয় বা অভ্যন্তরীণ, বিভাগীয় ঠিকাদারের পরিবর্তে কেন্দ্রীয় বা অভ্যন্তরীণ এবং অভ্যন্তরীণ ঠিকাদারের পরিবর্তে কেন্দ্রীয় বা বিভাগীয় ঠিকাদার দ্বারা খাদ্যশস্য পরিবহন করানো যাবে।
- ৫.০ সংগ্রহবহুল অঞ্চল হতে সংগৃহীত খাদ্যশস্য স্থানান্তর ও চলাচল :
- ৫.১ সংগ্রহনিবিড় গুদাম হতে খাদ্যশস্য পরিবহনের ক্ষেত্রে প্রথমে স্থানীয় এলাকার ও জেলার চাহিদা বিবেচনা করে উদ্বৃত্ত পরিমাণ বিভাগের অন্য জেলায় পরিবহন করতে হবে; অতঃপর বিভাগের অতিরিক্ত পরিমাণ অন্য বিভাগে স্থানান্তর করতে হবে।
- ৫.২ রাশাহী বিভাগের সংগৃহীত খাদ্যশস্য সম্মুখবর্তী পরিবহন অর্থাৎ উত্তর থেকে দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পূর্ব অঞ্চলে পরিবহন নীতি সাধারণভাবে অনুসরণীয় হবে। অনুরূপভাবে অন্যান্য অঞ্চলের সংগৃহীত খাদ্যশস্য সম্মুখবর্তী আন্তঃজেলা /আন্ত বিভাগ পরিবহন করতে হবে। সকল ক্ষেত্রে ন্যূনতম ব্যয় মাধ্যম ব্যবহৃত হবে।
- ৫.৩ সংগ্রহ মৌসুমে দ্রুত খাদ্যশস্য স্থানান্তরের প্রয়োজনে পরিবহন মাধ্যম ও রুট সুবিধা বিবেচনা করে সড়ক, রেল ও নৌপথে (বাঘাবাড়ী/নগড়বাড়ী ঘাট/এলএসডি'র মাধ্যমে) যুগপৎভাবে চলাচল ব্যবস্থা গৃহীত হতে পারে। তবে অন্য কেন্দ্র হতে সড়ক পথে ঘাট/ঘাট সংলগ্ন এলএসডিতে খাদ্যশস্য পরিবহন করে নৌপথে আন্তঃবিভাগ প্রেরণের ক্ষেত্রে সর্তকতার সাথে আর্থিক সংশ্লেষ নির্ণয় করে পরিবহন বরাদ্দ দিতে হবে।
- ৫.৪ অভ্যন্তরীণ সংগ্রহ মৌসুমে চাহিদা মারফিক রেল ওয়াগন পাওয়া না গেলে বা ফেরী পারাপারে সমস্যা থাকলে স্থান সংকুলানের স্বার্থে বিকল্পভাবে সড়ক/ নৌ পথে পরিবহনের ব্যবস্থা করা যাবে। এক্ষেত্রেও ব্যয়ের যৌক্তিকতা বিশ্লেষিত হবে।
- ৫.৫ সংগ্রহ মৌসুমের মুখ্য সময়ে আন্তঃবিভাগ পরিবহন বিঘ্নিত /বিলম্বিত হওয়ার আশংকা থাকলে অথবা সংগ্রহের তুলনায় প্রাত্যাহিক পরিবহন কম হলে অন্তর্বর্তীকালীন মজুদের জন্য সংগ্রহ নেই তবে জায়গা আছে এমন সম্মুখবর্তী স্থানে অবস্থিত অধিক ধারণক্ষমতাসম্পন্ন এলএসডি/সিএসডি সাময়িকভাবে খাদ্যশস্য পরিবহন ও সংরক্ষণ করা যাবে।
- ৬.০ বিদেশ হতে জাহাজযোগে পরিবাহিত খাদ্যশস্য ও চলাচল :
- ৬.১ বিদেশ হতে জাহাজযোগে পরিবাহিত খাদ্যশস্য চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরে খালাস সম্পর্কে চুক্তির বাধ্যবাধকতা না থাকলে সম্ভাব্য চাহিদার নিরিখে খাদ্য অধিদপ্তর কর্তৃক অনুপাত/পরিমাণ নির্ধারিত হবে।

- ৬.২ সরকারের ব্যয় ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে ঢালা গমবাহী জাহাজ খালাসের জন্য চট্টগ্রাম সাইলোকে অগ্রাধিকার দিতে হবে এবং সর্বোচ্চ (maximum) ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে। বিশেষতঃ চট্টগ্রাম সাইলোর মজুদ এম পর্যায়ে (ধারণ ক্ষমতার ৬০% এর উর্ধ্বে নয়) রাখতে হবে যাতে স্থানাভাবে খালাস কার্যক্রম ব্যাহত হবার পরিস্থিতি সৃষ্টি না হয়।
- ৬.৩ চট্টগ্রাম ও মংলা বন্দরে খাদ্যশস্য খালাসে জাহাজ জট সৃষ্টি রোধকল্পে নিম্নরূপ পদ্ধতি অবলম্বন করতে হবেঃ
- ক) আগে আসলে আগে খালাসের ব্যবস্থা গ্রহণ;
- খ) সাইলো জেটী ব্যবহারের ক্ষেত্রে ফ্রি-আউট টার্মের ভিত্তিতে আগত জাহাজকে লাইনার টার্মের ভিত্তিতে আগত জাহাজের উপর অগ্রাধিকার ;
- গ) ডেমারেজ পরিহারের লক্ষ্যে প্রয়োজনবোধে খালাসরত ডেমারেজবিহীন জাহাজকে সরিয়ে অন্য জাহাজ খালাস করা।
- ৬.৪ ডেসপাচ মানি অর্জন এবং ডেমারেজ এড়ানোর জন্য বিদেশ হতে আগত খাদ্যশস্যবাহী জাহাজ খালাসের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা জরুরী ভিত্তিতে সম্পন্ন করতে হবে এবং চলাচল সূচি পূর্ববর্তী মাসে প্রণয়ন করা সম্ভব না হলে জাহাজ আগমনের অন্ততঃ ৩ দিন পূর্বে জারী করতে হবে।
- ৬.৫ জেটিতে জাহাজ দ্রুত খালাসের স্বার্থে বা জরুরী চাহিদা মেটানোর জন্য ব্যতিক্রমী ব্যবস্থা হিসেবে মহাপরিচালকের অনুমোদনক্রমে একাধিক মাধ্যম থাকা সত্ত্বেও সড়ক পথে চলাচল সূচি গৃহীত হতে পারে।
- ৬.৬ চট্টগ্রাম বন্দর ও চট্টগ্রাম সাইলোতে কম্পিউটারাইজড স্কেলে ১০০% ওজনে মালামাল খালাস/গ্রহণ করার সুবিধা থাকায় বি/এল (Bill of Lading) পরিমাণের পরিবর্তে এফডিআর (Final Discharge Report) পরিমাণকে চূড়ান্ত পরিমাণ গণ্য করার জন্য দাতা সংস্থা/দেশের সাথে সম্পাদিতব্য চুক্তিপত্রে শর্ত রাখার উদ্যোগ নিতে হবে।
- ৬.৭ পরিবহন ব্যয় স্বল্পতম পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে খাদ্যশস্য খালাস, সংরক্ষণ ও পরিবহন সুবিধা বিবেচনাপূর্বক সমুদ্রবন্দর এবং সাইলোর কমান্ড এরিয়া নির্ধারণ করতে হবে। মংলা বন্দরের সাথে খুলনা ও বরিশাল বিভাগ এবং বৃহত্তর ফরিদপুরসহ ব্রডগেজ জেলাসমূহ সংযুক্ত হবে; সান্তাহার সাইলো সাধারণভাবে রাজশাহী বিভাগের জন্য ব্যবহৃত হবে এবং চট্টগ্রাম বন্দর, নারায়ণগঞ্জ ও আশুগঞ্জ সাইলোর কমান্ড এরিয়া প্রয়োজনের নিরিখে বিভাজ্য হবে।
- ৬.৮ আতপ চাল যথাসম্ভব চট্টগ্রাম বন্দরে খালাস এবং চাহিদার আলোকে চট্টগ্রাম ও সিলেট বিভাগের ভোজ্য এলাকার বিভিন্ন এলএসডি ও সিএসডি'তে প্রেরিত হবে।
- ৬.৯ সাধারণতঃ রাজশাহী অঞ্চলে সংগৃহীত খাদ্যশস্য অন্যান্য অঞ্চলে পরিবহন, সংরক্ষণ ও বিতরণ করা হয়। সে কারণে বিদেশ হতে চট্টগ্রাম ও খুলনায় আমাদনীকৃত/ গৃহীত খাদ্যশস্য সাধারণক্ষেত্রে একই সময় পশ্চাৎ অঞ্চলে পরিবহন পরিহার করতে হবে।

৭.০ ফিরতি পথে চলাচল :

৭.১ এক কেন্দ্র হতে অন্য কেন্দ্রে প্রেরিত পণ্য যুক্তিসংগত কারণ ও সময়ের পূর্বে পুনঃফিরিয়ে আনা হই ফিরতি পথে চলাচল বা ব্যাক মুভমেন্ট। কিন্তু নিম্নলিখিত পরিবহন সম্মুখবর্তী হিসাবে বিবেচিত হবে :

- (ক) সংগ্রহ মৌসুমে সংগৃহীত নতুন খাদ্যশস্য স্থানান্তর (transfer-out) এবং একই সাথে বিতরণের জন্য সেখানে পুরাতন খাদ্যশস্য প্রেরণ (transfer-in)
- (খ) সংগ্রহ মৌসুমে গুদামের ধারণ ক্ষমতার অতিরিক্ত খাদ্যশস্য সম্মুখবর্তী বা জেলার অপেক্ষাকৃত অধিক ধারণক্ষমতাসম্পন্ন গুদামে/সিএসডিতে পরিবহন করে সাময়িকভাবে সংরক্ষণ এবং সংগ্রহ শেষে প্রয়োজনে পুনরায় একই গুদামে প্রেরণ ;
- (গ) একই জেলার কোন কেন্দ্রে চাহিদা অপেক্ষা অতিরিক্ত পুরাতন খাদ্যশস্য মজুদ থাকলে তা নিষ্পত্তির জন্য জেলার অভ্যন্তরে ওয়ারেন্ট অনুযায়ী যে কোন কেন্দ্রে পরিবহন;
- (ঘ) রেলপথে কোন গুদামে প্রাপ্ত মালামাল পরবর্তীতে যে সকল গুদামে রেললাইন আছে, কিন্তু সংযোগ/সাইডিং নেই, এরূপ গুদামে প্রেরণ।

৮.০ পথখাত ও কার্গো ট্র্যাকিং :

৮.১ খাদ্যশস্যের সাপ্তাহিক/মাসিক/বাৎসরিক হিসাব প্রক্রিয়া যথাযথ ন হওয়ায় বর্তমানে পথখাতে অবাস্তব পরিমাণ খাদ্যশস্য পুঞ্জীভূত হচ্ছে। যে নিপুণতায় Stock-in godowns হিসাবভুক্ত করা হয়, অনুরূপ নিপুণতায় Stock-in-transit হিসাবভুক্ত ন হওয়ায় অস্বাভাবিকতা উদ্ভূত হয়েছে। খাদ্য অধিদপ্তর হতে পথখাতের হিসাব নির্ণয় ও কার্গো ট্র্যাকিং (Cargo tracking) ব্যবস্থা উদ্ভাবন করতে হবে।

৯.০ জরুরী/অস্বাভাবিক পরিস্থিতিতে বিশেষ কার্যক্রম :

৯.১ নিম্নোক্ত জরুরী/অস্বাভাবিক পরিস্থিতিতে বা অন্য কোন জরুরী প্রয়োজনে সাধারণ চলাচল নীতিমালার পরিবর্তে/ব্যত্যয় ঘটিয়ে তাৎক্ষণিকভাবে জেলা খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রককে এবং আঞ্চলিক খাদ্য নিয়ন্ত্রকগণ অধিদপ্তরকে অবহিত করে স্ব স্ব জেলায়/বিভাগের অভ্যন্তরে বিশেষ চলাচল সূচি প্রণয়ন করতে পারবেঃ

- প্রাকৃতিক দুর্যোগ যথা বন্যা, খরা, নদী ভাঙ্গন, ঘূর্ণিঝড় ইত্যাদি;
- জরুরী চাহিদা মেটানো;
- ঠিকাদারদের কর্মবিরতি, পরিবহন ধর্মঘট, হরতাল ইত্যাদি;
- কেন্দ্রীয়ভাবে প্রস্তুতকৃত চলাচল সূচির আওতায় মালামাল প্রাপ্তির অনিশ্চয়তা;
- সরকার কর্তৃক জারিকৃত বিশেষ কর্মসূচির বাস্তবায়ন;
- একই সাথে একাধিক জাহাজ খালাস;
- বন্দর কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত পরিমাণ খাদ্যশস্য জাহাজ হতে খালাস না হওয়া;
- গুদাম মেরামতের উদ্দেশ্যে মজুদ মালামাল স্থানান্তর;
- অন্যান্য।

৯.২ এরূপক্ষেত্র সূচির প্রেক্ষাপট বর্ণনা করে অনধিক ১৫ দিনের মধ্যে ঘটনাত্তোর অনুমোদন নিতে হবে এবং ক্ষেত্রমতে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৭ মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা যাবে।

১০.০ ব্যতিক্রমঃ

- ১০.১ উপরে বর্ণিত অনুচ্ছেদসমূহে যা-ই থাকুকনা কেন অনিবার্য ক্ষেত্রে সরকারের পূর্ব অনুমতিতে কেবলমাত্র মহাপরিচালক Least Cost Mode of Transport, Least Cost Route, Least Cost Combination, Cross Movement, Reversible গন্তব্য কিংবা ফিরতি পথে চলাচল ইত্যাদির ব্যত্যয় ঘটিয়ে চলাচল সূচি জারী করতে পারবেন।

স্বাক্ষরিত/-

২০/০৫/০৮

(মোঃ জহিরুল হক)

যুগ্ম-সচিব (খাদ্য)