

চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশন: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

সার-সংক্ষেপ

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন
মনজুর-ই-খোদা
জুলিয়েট রোজেটি

১৪ জুলাই ২০১৪

চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশন: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

উপদেষ্টা

অ্যাডভোকেট সুলতানা কামাল
সভাপতি, টিআইবি ট্রাস্টি বোর্ড

ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক, টিআইবি

ড. সুমাইয়া খায়ের
উপ-নির্বাহী পরিচালক, টিআইবি

মোহাম্মদ রফিকুল হাসান
পরিচালক, রিসার্চ এন্ড পলিসি

গবেষণা তত্ত্বাবধান

শাহজাদা এম আকরাম
সিনিয়র প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মনজুর-ই-খোদা
প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি
জুলিয়েট রোজেটি
প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ অ্যান্ড পলিসি

কৃতজ্ঞতা

কার্যপত্র পর্যালোচনায় মূল্যবান মতামত দিয়ে সমৃদ্ধ করার জন্য ওয়াহিদ আলম, সাধন কুমার দাস, মো. রেয়াউল করিম, দিপু রায়, তাসলিমা আকতার, শামী লায়লা ইসলাম, শাহনুর রাহমান, মোরশেদা আকতার, নাহিদ শারমীন, নীনা শামসুন নাহার, রুমানা শারমিন, নীহার রঞ্জন রায়, শরীফুল ইসলাম ও গবেষণা বিভাগের অন্যান্য সহকর্মীবৃন্দের প্রতি কৃতজ্ঞতা। চট্টগ্রামে তথ্য সংগ্রহ ও মতবিনিময় অনুষ্ঠান সফলভাবে আয়োজনের জন্য মো. জসীম উদ্দিন ও জাফর আহমেদের প্রতি কৃতজ্ঞতা।

যোগাযোগ

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ

বাসা # ১৪১, রোড # ১২, ব্লক # ই

বনানী, ঢাকা ১২১৩

ফোন: ৮৮-০২-৮৮২৬০৩৬, ফ্যাক্স: ৮৮-০২-৯৮৮৪৮১১

ই-মেইল: info@ti-bangladesh.org

ওয়েবসাইট: www.ti-bangladesh.org

মুখবন্ধ

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) দেশব্যাপী দুর্নীতি-বিরোধী চাহিদা ও সুশাসন প্রতিষ্ঠায় সহায়ক পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে নাগরিকদের সচেতন ও সোচ্চার করার জন্য কাজ করছে। গণতন্ত্রের প্রাতিষ্ঠানিকীকরণে অপরিহার্য মৌলিক প্রতিষ্ঠানসমূহের কার্যকরতা, স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার পথে অন্তরায় এমন বিষয়ে গবেষণা ও তার ভিত্তিতে অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা টিআইবির মূল লক্ষ্য। এসব কার্যক্রমের অংশ হিসেবে ২০০৫ সাল থেকে দেশের অর্থনীতি ও ব্যবসা-বাণিজ্য বিশেষ করে আমদানি-রপ্তানি খাতের অন্যতম চালিকা শক্তি হিসেবে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজের সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সমস্যা নিরূপণ ও এসকল সমস্যা সমাধানের উদ্দেশ্যে গবেষণা করছে। টিআইবি ইতোমধ্যে এই প্রতিষ্ঠান দুইটির ওপর ৩টি প্রতিবেদন (২০০৫, ২০০৭ ও ২০০৮ সালে) প্রকাশ করা হয়।

আমদানি ও রপ্তানি প্রক্রিয়ায় চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর অন্যতম প্রধান মাধ্যম হিসেবে বাংলাদেশের অর্থনীতিতে উন্নয়নের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে। ক্রমবর্ধমান আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যের সাথে সামঞ্জস্য রক্ষা করে প্রয়োজনীয় সেবা প্রদানের লক্ষ্যে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজ উভয় প্রতিষ্ঠানে অটোমেশন বাস্তবায়ন করা হয়। অটোমেশন বাস্তবায়নের পরবর্তী অবস্থা পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন করে কোনো গবেষণা পরিচালিত হয়নি। অন্যদিকে এক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়মের অভিযোগ বিভিন্ন গণমাধ্যমে উপস্থাপিত হয়েছে। এ প্রেক্ষাপটে অটোমেশনের গুরুত্ব অনুধাবন করে এর বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতাসমূহ তুলে ধরার জন্য এই গবেষণা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। গবেষণায় দেখা যায়, অটোমেশন বাস্তবায়নের প্রত্যাশিত প্রায়োগিক সফলতা এখনও নিশ্চিত করা যায়নি। উভয় প্রতিষ্ঠানের কর্তৃপক্ষের মতেও শতভাগ অটোমেশন বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি, বরং এটি একটি চলমান প্রক্রিয়া। অটোমেশন বাস্তবায়ন সম্পূর্ণ না হওয়ার কারণে পণ্যের শুঙ্কায়ন এবং আমদানি পণ্য ছাড় ও রপ্তানি পণ্যের জাহাজীকরণ প্রক্রিয়ায় আমদানিকারক-রপ্তানিকারক প্রতিনিধিদের সরাসরি সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সাথে লেনদেনের সুযোগ বিভিন্ন ধাপে এখনও বিদ্যমান। ফলশ্রুতিতে অনেক ক্ষেত্রে পণ্যের শুঙ্কায়ন, পণ্য ছাড় ও জাহাজীকরণ প্রক্রিয়ায় অনৈতিক ও নিয়ম বহির্ভূতভাবে অর্থ আদায় অব্যাহত রয়েছে। অন্যদিকে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারী এবং ব্যবসায়ী পক্ষের স্বার্থ-সংশ্লিষ্টতার কারণেও অনৈতিক লেনদেনের চর্চা দেখা যায়। পরিবীক্ষণ ব্যবস্থায় স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা নিশ্চিত না করার সুযোগে বিভিন্ন ধরনের অনিয়মের এই ধারাবাহিক চর্চা অটোমেশনের অভীষ্ট লক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি করছে। প্রতিবেদনে চিহ্নিত চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের জন্য টিআইবি'র পক্ষ থেকে কিছু সুপারিশ করা হয়েছে। টিআইবি'র প্রত্যাশা এই সুপারিশগুলো গুরুত্ব সহকারে বিবেচনা করে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহীত হলে অটোমেশনের সফল বাস্তবায়ন অর্জন করা সম্ভব হবে।

এই গবেষণা সার্বিকভাবে পরিচালনা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করেছেন মনজুর-ই-খোদা এবং জুলিয়েট রোজেটি। এছাড়া টিআইবি'র অন্যান্য কর্মকর্তাদের মূল্যবান মতামত প্রতিবেদনটির উৎকর্ষ বৃদ্ধিতে সহায়তা করেছে।

টিআইবি'র ট্রাস্টি বোর্ডের সভাপতি অ্যাডভোকেট সুলতানা কামাল এই গবেষণা কার্যক্রমের উপদেষ্টা হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রতিবেদন প্রণয়ন প্রক্রিয়ায় সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানদ্বয়ের কর্তৃপক্ষের সহায়তা ও মূল্যবান মতামতের জন্য আমরা আন্তরিকভাবে কৃতজ্ঞ। এছাড়া অন্যান্য সকল অংশীজন যারা তথ্য প্রদানসহ বিভিন্নভাবে সহায়তা করেছেন তাদেরকেও ধন্যবাদ জানাই।

প্রতিবেদন সম্পর্কে পাঠকের মন্তব্য ও সুপারিশ সাদরে গ্রহীত হবে।

ইফতেখারুজ্জামান

নির্বাহী পরিচালক

চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশন: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

সার-সংক্ষেপ

১.১ প্রেক্ষাপট ও যৌক্তিকতা

চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর দিয়ে দেশের আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমের প্রায় ৮৭ শতাংশ পরিচালিত হয়। অন্যদিকে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ বাংলাদেশে সবচেয়ে বড় কাস্টম স্টেশন, যার মাধ্যমে দেশের মোট আমদানির প্রায় ৫৩ শতাংশ এবং রপ্তানির প্রায় ৭০ শতাংশ শুল্ক সংক্রান্ত কাজ সম্পাদিত হয়। স্বচ্ছতা এবং গতিশীলতা নিশ্চিত করার জন্য বাংলাদেশে ১৯৯৫ সালে চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজে অটোমেশনের সূচনা করা হয়, যার ধারাবাহিকতায় ২০১৩ সালের জুলাই থেকে ওয়েবভিত্তিক সফটওয়্যার অ্যাসাইকুড়া ওয়ার্ল্ড চালু করা হয়েছে। অন্যদিকে চট্টগ্রাম বন্দরের সক্ষমতা ও সার্বিক দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ২০০৪ সালে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের (এডিবি) আর্থিক সহায়তায় গৃহীত “চিটাগং ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রজেক্ট” এর আওতায় বন্দরের অটোমেশন নিশ্চিত করার জন্য ‘কন্টেইনার টার্মিনাল ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (সিটিএমএস)’ পৃথক একটি প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ ২০০৯ সালের ২৮ এপ্রিল শুরু হয়ে ২০১৩ সালের ৩০ জুন শেষ হয়।

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) সর্বপ্রথম ২০০৫ সালে এবং পরবর্তীতে ২০০৭ ও ২০০৮ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টমসের সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সমস্যা নিরূপণ ও এসব সমস্যা সমাধানের উদ্দেশ্যে অনুসন্ধানী গবেষণা পরিচালনা করে। এসব গবেষণায় প্রদত্ত অন্যতম সুপারিশ ছিল চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে ম্যানুয়াল পদ্ধতির পরিবর্তন করে অনলাইন কার্যক্রম প্রবর্তন (মাহমুদ ও রোজেটি, ২০০৭; মাহমুদ ও রোজেটি, ২০০৮)। এছাড়া বিভিন্ন সময়ে সরকারের পক্ষ থেকে ডিজিটাল বাংলাদেশের অংশ হিসেবে বন্দরের সার্বিক সক্ষমতা বৃদ্ধি ও প্রাতিষ্ঠানিকভাবে জবাবদিহিতা নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে অটোমেশনের গুরুত্বকে প্রাধান্য দেওয়া হয়। তবে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজ উভয় প্রতিষ্ঠানে অটোমেশন চালু হলেও গণমাধ্যমে প্রকাশিত বিভিন্ন প্রতিবেদনে অটোমেশন বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়মের অভিযোগ রয়েছে। এছাড়া অটোমেশন বাস্তবায়ন পরবর্তী অবস্থা পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন করে কোনো গবেষণা পরিচালিত হয়নি। এ প্রেক্ষাপটে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে কার্যক্রম পরিচালনায় অটোমেশনের বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতাসমূহ তুলে ধরার জন্য এই গবেষণা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে।

১.২ গবেষণার উদ্দেশ্য, পদ্ধতি ও সময়কাল

বর্তমান গবেষণার সার্বিক উদ্দেশ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে অটোমেশনের বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা করা এবং বিদ্যমান সীমাবদ্ধতা থেকে উত্তরণের লক্ষ্যে সুপারিশ প্রণয়ন করা। গবেষণার উদ্দেশ্যকে সামনে রেখে এই প্রতিবেদনে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে পণ্যের শুদ্ধায়ন ও পণ্য ছাড় প্রক্রিয়া-সংশ্লিষ্ট অটোমেশনের বিষয়গুলো পর্যালোচনা করা হয়েছে।

এ গবেষণায় গুণগত গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রত্যক্ষ উৎস হতে তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি হিসেবে মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার, দলীয় আলোচনা ও সরাসরি পর্যবেক্ষণ ব্যবহার করা হয়েছে। এক্ষেত্রে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারী, সিয়ান্ডএফ এজেন্ট অ্যাসোসিয়েশনের কমিটির সদস্য এবং বিভিন্ন সিয়ান্ডএফ এজেন্সি, অফডক, শিপিং এজেন্সি, ফ্রেইট ফরোয়ার্ড ও মেইনলাইন অপারেটর প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা-কর্মচারী, সাংবাদিক, ব্যবসায়িক নেতৃবৃন্দ এবং অন্যান্য অংশীজনদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া বন্দর কর্মকর্তা, মেইনলাইন অপারেটর, সিয়ান্ডএফ এজেন্ট ও সাংবাদিকদের সাথে আটটি দলীয় আলোচনা সম্পন্ন করা হয়েছে। পরোক্ষ তথ্যের উৎস হিসেবে বিভিন্ন ধরনের দাপ্তরিক দলিল, চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজের ওপর বিভিন্ন গণমাধ্যমে প্রকাশিত প্রতিবেদন, প্রবন্ধ, সাময়িকী এবং ওয়েবসাইটে প্রকাশিত তথ্য ব্যবহার করা হয়েছে। এই গবেষণা কার্যক্রম ২০১৪ সালের জানুয়ারি হতে জুন মাসের মধ্যে পরিচালিত হয়েছে।

২. গবেষণার পর্যবেক্ষণ

২.১ চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজে পণ্য শুদ্ধায়ন প্রক্রিয়ায় অটোমেশন: বর্তমান অবস্থা

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজে ওয়েব-ভিত্তিক অ্যাসাইকুড়া ওয়ার্ল্ডের মাধ্যমে অনলাইনে আমদানি-রপ্তানি কনসাইনমেন্টের চালান সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় তথ্য ও অন্যান্য নথিপত্র সরবরাহ এবং যাচাই-সাপেক্ষে ব্যাংকে অনলাইনে শুল্ক পরিশোধ করার মাধ্যমে শুদ্ধায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়। কাস্টম হাউজে অটোমেশন বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যে কোনো স্থান থেকে ইন্টারনেটের মাধ্যমে বিল-অফ-এন্ট্রি ও বিল-অফ-এক্সপোর্ট ফরম পূরণ করা সম্ভব হচ্ছে। আমদানি প্রক্রিয়ায় অনলাইনে আইজিএম দাখিলের পর সিয়ান্ডএফ এজেন্ট বিল-

অফ-এন্ট্রি ফরম পূরণ করলে স্বয়ংক্রিয়ভাবে উক্ত ফরমে রেজিস্ট্রেশন নম্বর জেনারেট হচ্ছে। পরবর্তীতে আমদানি পণ্যের ক্ষেত্রে কায়িক পরীক্ষার প্রয়োজন না হলে, অনলাইনে বিল-অফ-এন্ট্রি ফরম পূরণ করার পর স্বয়ংক্রিয়ভাবে পণ্যের এইচএস (HS) কোড অনুযায়ী শুল্ক নির্ধারণ হয়ে যায় এবং শুল্কের পরিমাণ বিল-অফ-এন্ট্রি ফরমে সরাসরি চলে আসে। অনুরূপভাবে রপ্তানি পণ্যের ক্ষেত্রেও বিল-অফ-এক্সপোর্ট ফরম পূরণ করার পর স্বয়ংক্রিয়ভাবে পণ্যের ধরন ও মূল্য অনুসারে শুল্কায়ন সংক্রান্ত সার্ভিস চার্জ, সিঅ্যান্ডএফ সংশ্লিষ্ট আয়কর ও ভ্যাটের পরিমাণ নির্ধারণ হয়ে যায়। শুল্ক নির্ধারণের পর শুল্ক কর্মকর্তার অনুমতিক্রমে (রিলোড) আমদানিকৃত নন-কমার্শিয়াল বা বন্ডেড পণ্যের নির্ধারিত শুল্ক অনলাইন ব্যাংকিংয়ের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট ব্যাংক অ্যাকাউন্ট থেকে পরিশোধ হয়ে যায়। একইভাবে রপ্তানি পণ্যের জন্য শুল্কায়ন সংক্রান্ত সার্ভিস চার্জ ও অন্যান্য ফি অনলাইন ব্যাংকিংয়ের মাধ্যমে পরিশোধিত হয়ে থাকে।

কাস্টম হাউজে শুল্কায়ন প্রক্রিয়ায় অটোমেশনের পূর্ণাঙ্গ বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি। শুল্কায়ন প্রক্রিয়াটি কাগজবিহীন এবং সম্পূর্ণ অনলাইনে পরিচালিত হওয়ার কথা থাকলেও বাস্তবে তা হচ্ছে না। অটোমেশন চালুর পরও পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে সিঅ্যান্ডএফ এজেন্ট বা আমদানিকারকের প্রতিনিধিকে কাস্টম হাউজে যেতে হচ্ছে। অনলাইনে আইজিএম দাখিলের পর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রয়োজনীয় নথিপত্রের হার্ড কপি জমা দিতে হচ্ছে, এবং তা যাচাই সাপেক্ষে শুল্ক কর্মকর্তাদের সিল ও স্বাক্ষর নিতে হচ্ছে। অনলাইনে আইজিএম দাখিল সম্ভব হলেও, তৎসংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রয়োজনীয় নথিপত্র অনলাইনে দাখিল করার পদ্ধতি বা সুযোগ এখনও তৈরি হয়নি। এখনও রপ্তানি পণ্যের ক্ষেত্রে নিদিষ্ট সময়ে ইজিএম নিবন্ধন নিশ্চিত করা যায়নি। বন্ড পণ্যের ক্ষেত্রে ট্র্যাকিং মডিউল প্রবর্তন করা হয়নি। আমদানি পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের জন্য অটোমেশন বা স্বয়ংক্রিয় ব্যবস্থা চালু হয়নি। পণ্য পরীক্ষণের সাথে জড়িত বুয়েট, বিএসটিআই, কৃষি সম্প্রসারণ অধিদপ্তরসহ অন্যান্য প্রতিষ্ঠানসমূহকে এখনো অটোমেশনের সাথে সংযুক্ত করা সম্ভব হয়নি। অনলাইন ব্যাংকিংয়ের সাহায্যে নন-কমার্শিয়াল বা বন্ডেড পণ্য এবং রপ্তানি পণ্যের শুল্ক পরিশোধ করা হলেও, কমার্শিয়াল পণ্যের শুল্ক পরিশোধ চালু হয়নি। এছাড়া সার্বিক অটোমেশন প্রক্রিয়ায় বেসরকারি ব্যাংকসমূহ ও বাংলাদেশ ব্যাংককে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। ফলে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে এলসি (Letter of Credit) সংক্রান্ত তথ্য পরীক্ষা ও সমন্বয় করা সম্ভব হচ্ছে না।

চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজে ওয়েবভিত্তিক অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড চালু হলেও পূর্ণাঙ্গ অনলাইন শুল্কায়ন অথবা অংশীজনদের অনুপস্থিতিতে পূর্ণাঙ্গ শুল্কায়ন এখনো নিশ্চিত হয়নি। অনলাইনে বিভিন্ন স্তরে আমদানি-রপ্তানি পণ্য সংশ্লিষ্ট নথিপত্র ও তথ্য সরবরাহের পাশাপাশি, অ্যাসেসমেন্ট নোটিশ প্রিন্ট করে, তাতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের স্বাক্ষর ও সিল সংগ্রহ করতে হয়। অটোমেশন-পূর্ববর্তী সময়ের মত এখনো শুল্কায়নের বিভিন্ন স্তরে আমদানি-রপ্তানিকারক বা তাদের প্রতিনিধি সিঅ্যান্ডএফ এজেন্টদের সাথে সরাসরি সাক্ষাতের সুযোগ রয়েছে এবং প্রায় সকল ক্ষেত্রেই নিয়ম-বহির্ভূতভাবে ‘আন্ডার টেবিল মানি’ বা অবৈধ অর্থ দেওয়ার রীতি বিদ্যমান।

বর্তমানে কমার্শিয়াল পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে একটি কনসাইনমেন্টের সকল কাগজপত্র এবং প্রদত্ত তথ্য সঠিক থাকলেও শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে প্রায় ১১টি ধাপে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও কর্মচারীদেরকে ন্যূনতম প্রায় ৩,০০০ টাকা দিতে হয়। এছাড়া জেটিতে কমার্শিয়াল পণ্যের কায়িক পরীক্ষণের জন্য ৬টি ধাপে কন্টেইনার প্রতি গড়ে ন্যূনতম প্রায় ৪,০০০ টাকা এবং নন-কমার্শিয়াল ও জেনারেল বন্ড পণ্যের ক্ষেত্রে কন্টেইনার প্রতি গড়ে ন্যূনতম প্রায় ১,২০০ টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে দিতে হয়। তবে কোনো কোনো পণ্যের ক্ষেত্রে এই ন্যূনতম অর্থের পরিমাণ আরও বেশি হয়ে থাকে। আমদানিকারক বা ব্যবসায়ী মূলত হয়রানি এড়াতে এই অর্থ দিতে বাধ্য হয়, অর্থাৎ দুর্নীতির (Coercive Corruption) শিকার হয়। তবে অনেক সময় আমদানিকারক শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে জাল নথি সরবরাহ, অথবা মিথ্যা তথ্য সরবরাহ করে সংশ্লিষ্ট শুল্ক কর্মকর্তার সাথে যোগসাজশের মাধ্যমে শুল্কায়ন প্রক্রিয়া সম্পন্ন করে থাকে। এসব ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট শুল্ক কর্মকর্তাদেরকে প্রদত্ত ঘুষ বা নিয়ম-বহির্ভূত অর্থের পরিমাণ সর্বোচ্চ কয়েক কোটি টাকা পর্যন্ত হতে পারে। শুল্ক ফাঁকির সুযোগ না থাকায় পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে দুইটি ভিন্ন ধাপে কনসাইনমেন্ট প্রতি ন্যূনতম প্রায় ৫০০ টাকা নিয়ম-বহির্ভূত অর্থ আদায় করা হয়। প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রাক্কলন অনুযায়ী, কাস্টম হাউজে আমদানিকৃত পণ্যের ক্ষেত্রে দৈনিক ন্যূনতম প্রায় ৩৬.৫ লক্ষ টাকা এবং রপ্তানিকৃত পণ্যের ক্ষেত্রে দৈনিক ন্যূনতম প্রায় ১১ লক্ষ টাকা, ন্যূনতম মোট প্রায় ৪৭.৫ লক্ষ টাকা আদায় করা হয়। প্রতিবেদনে উল্লিখিত নিয়ম-বহির্ভূত আর্থিক লেনদেনের তথ্য সকল ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান ও ঘটনার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নাও হতে পারে। তবে এক্ষেত্রে বিদ্যমান দুর্নীতি ও অনিয়মের ওপর একটি ধারণা দিতে সক্ষম।

পণ্যের শুল্কায়ন প্রক্রিয়ার বিভিন্ন পর্যায়ে নিয়ম-বহির্ভূতভাবে অর্থ আদায়ের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও আমদানিকারকের মধ্যে অনৈতিক সমঝোতার ক্ষেত্রে দালাল বা সহযোগকারী হিসেবে কাজ করে কাস্টম হাউজে অবৈধভাবে কর্মরত কিছু ‘ফালতু’ বা ‘বদি আলম’ নামে পরিচিত শুল্ক কর্মকর্তাদের ব্যক্তিগত সহযোগকারী।

২.২ চট্টগ্রাম বন্দরে অটোমেশন: বর্তমান অবস্থা

চট্টগ্রাম বন্দরে অটোমেশন প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল বন্দরের কন্টেইনার জেটি বা টার্মিনালগুলোর মাধ্যমে কন্টেইনারের কার্যকর ব্যবস্থাপনাসহ বন্দরে জাহাজের আগমন-নির্গমন এবং বার্ষিক বরাদ্দ স্বয়ংক্রিয় প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা। অটোমেশন বা সিটিএমএস

বাস্তবায়নের মাধ্যমে বর্তমানে ইন্টারনেট বা মোবাইলের মাধ্যমে টার্মিনালের বিভিন্ন ইয়ার্ডে কন্টেইনারের অবস্থান সম্পর্কিত তথ্য জানা সম্ভব হচ্ছে। এছাড়া কাস্টম হাউজের অ্যাসাইকুড়া ওয়ার্ল্ড থেকে ই-মেইলের মাধ্যমে আমদানি পণ্যের আইজিএম সংক্রান্ত তথ্য প্রেরণের ফলে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ বন্দর হতে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় পণ্যের শুদ্ধায়ন সম্পর্কিত তথ্য যথাযথভাবে যাচাই করতে পারছে। সর্বোপরি, জাহাজ বন্দরে বার্মিং-এর পূর্বেই কন্টেইনার লোডিং-আনলোডিং ও ইয়ার্ডে সংরক্ষণ সম্পর্কিত পরিকল্পনা করা সম্ভব হচ্ছে। বন্দরে সিটিএমএস প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কে বন্দর কর্তৃপক্ষ সন্তুষ্টি প্রকাশ করলেও বন্দরের বিভিন্ন কার্যক্রমে স্বয়ংক্রিয় ব্যবস্থাপনার উল্লেখযোগ্য কোনো প্রভাব পরিলক্ষিত হচ্ছে না। সিটিএমএস প্রকল্প বাস্তবায়নে ও হস্তান্তরের ক্ষেত্রেও বিভিন্ন ধরনের অনিয়মের অভিযোগ রয়েছে, তন্মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতা, দুর্বল নেটওয়ার্ক, প্রকল্প হস্তান্তর-পরবর্তী সময়ে রক্ষণাবেক্ষণে সীমাবদ্ধতার অভিযোগ অন্যতম।

চুক্তি অনুযায়ী শতভাগ বাস্তবায়নসাপেক্ষে চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষের নিকট প্রকল্প হস্তান্তর হওয়ার শর্ত থাকলেও হস্তান্তরের পর প্রায় একবছর অতিক্রান্ত হওয়ার পরও প্রকল্পের সম্পূর্ণ বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি বলে জানা যায়। প্রকল্পের বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণে দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় প্রতিনিধি ডেটাসফটের মতে এখনো বন্দরের বিলিং মডিউল তৈরি হয়নি এবং ৬৮টি এমআইএস রিপোর্টের মধ্যে ২০টি রিপোর্ট এখনো তৈরি হয়নি। অথচ চুক্তি অনুযায়ী প্রকল্পের পূর্ণাঙ্গ বা শতভাগ বাস্তবায়ন না হওয়া সত্ত্বেও প্রকল্পের মূল সরবরাহকারী এসটিই'কে সম্পূর্ণ বিল পরিশোধ করা হয়েছে।

বন্দরের উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দাবি অনুযায়ী প্রয়োজনীয় কিছু পূর্বশর্ত পূরণ না করার কারণে প্রস্ততকৃত সকল মডিউল ব্যবহার বা সিটিএমএস প্রকল্পের সফল বাস্তবায়ন সম্ভব হচ্ছে না। তন্মধ্যে সংশ্লিষ্ট সকল ব্যবহারকারীদের আগ্রহ ও আধুনিক প্রযুক্তিগত জ্ঞানের অভাব, ইয়ার্ডে কন্টেইনার স্ট্রিপিং (কন্টেইনার খুলে পণ্য সরবরাহ) চালু থাকা, আনুষঙ্গিক লজিস্টিক সাপোর্টের অভাব, যেমন সুশৃঙ্খল ইয়ার্ড, প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত ট্রাক ড্রাইভার ও পরিবহণ শ্রমিক, প্রভৃতির অভাব অন্যতম। অন্যদিকে অটোমেশন বা সিটিএমএস ব্যবহারকারী বিভিন্ন স্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মতে, সিটিএমএস প্রকল্পের হস্তান্তর সম্পন্ন হলেও বিভিন্ন পর্যায়ে ব্যবহার করার জন্য প্রয়োজনীয় মডিউল তাদেরকে সরবরাহ করা হয়নি। বন্দরের বিভিন্ন কার্যক্রম এখনো পূর্বের প্রচলিত পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা হচ্ছে। সিটিএমএস প্রকল্পের বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় প্রতিনিধি প্রতিষ্ঠানের মতে বন্দরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশের অনীহার কারণে সিটিএমএসের পূর্ণাঙ্গ বাস্তবায়ন সম্ভব হচ্ছে না। বন্দর হতে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় ম্যানুয়াল পদ্ধতির কিছু প্রশাসনিক ধাপ-হ্রাস পেলেও পুরো আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় ধাপসমূহের অধিকাংশ এখনো বিদ্যমান। পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ায় সাধারণত এলসিএল পণ্যের জন্য ১৬টি ধাপ, এফসিএল এবং অন-চেসিস ডেলিভারির ক্ষেত্রে ন্যূনতম ১৯টি ধাপ অতিক্রম করতে হয়। পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ার বিভিন্ন পর্যায়ে সিয়ান্ডএফ এজেন্টকে সশরীরে উপস্থিত থেকে সমঝোতার মাধ্যমে বিভিন্ন ধরনের অনুমতি গ্রহণ এবং যাচাই-বাহাই সংক্রান্ত নথিপত্র ও প্রতিবেদনে স্বাক্ষর সংগ্রহ করার মাধ্যমে পণ্য ছাড় সম্পন্ন করতে হয়।

বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সাথে সিয়ান্ডএফ এজেন্টদের পারস্পরিক সাক্ষাতের সুযোগে বিভিন্ন অনিয়মকে পাশ কাটাতে পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ার প্রায় প্রতিটি ধাপে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীকে অলিখিতভাবে নির্ধারিত হারে নিয়ম-বহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। তবে নিয়ম-বহির্ভূত অর্থ দেওয়ার ক্ষেত্রে যেখানে উভয়পক্ষের স্বার্থ জড়িত, সেখানে নিয়ম-বহির্ভূত অর্থের পরিমাণ অনিয়মের ধরন এবং উক্ত অনিয়মের মাধ্যমে রাজস্ব ফাঁকির পরিমাণের ওপর নির্ভর করে। সাধারণত বন্দর হতে প্রতিটি এফসিএল বা এলসিএল কনসাইনমেন্টের পণ্য ছাড়ের জন্য ন্যূনতম মোট প্রায় ৮০০ টাকা এবং অন-চেসিসের ক্ষেত্রে ন্যূনতম প্রায় ১২০০ টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে দিতে হয়। প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রাক্কলিত হিসাব অনুসারে, প্রতিদিন বন্দরে ন্যূনতম মোট প্রায় ১৭ লক্ষ টাকা নিয়ম-বহির্ভূতভাবে উত্তোলন করা হয়। এক্ষেত্রে বাক্স কার্গোর আমদানি পণ্যের ছাড় প্রক্রিয়া এবং রপ্তানি পণ্যের জাহাজীকরণ প্রক্রিয়ায় আদায়কৃত অর্থের পরিমাণ অন্তর্ভুক্ত নয়। প্রতিবেদনে উল্লিখিত নিয়ম-বহির্ভূত আর্থিক লেনদেনের তথ্য সকল ব্যক্তি, প্রতিষ্ঠান ও ঘটনার ক্ষেত্রে প্রযোজ্য নাও হতে পারে।

পণ্য ছাড় প্রক্রিয়ার মত জাহাজ বার্মিং করার ক্ষেত্রেও ফিডার ভেসেল অপারেটরদের বন্দর ও কাস্টম হাউজে সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিভাগের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের নিয়ম-বহির্ভূত অর্থ দিতে হয়। জাহাজের ওভার ড্রাফটের ক্ষেত্রে বন্দরে আসা এবং ছেড়ে যাওয়া উভয় সময়ই প্রতি ইঞ্চি অতিরিক্ত ড্রাফটের জন্য ন্যূনতম প্রায় ৫,০০০ টাকা করে দিতে হয়। এছাড়া বাও ব্রিজ জাহাজের নেভিগেশন, নাইট নেভিগেশন এবং ভাটায় নেভিগেশনের প্রতিটি ক্ষেত্রে পাইলটকে নিয়ম বহির্ভূতভাবে প্রায় ৫,০০০ টাকা দিতে হয়। নাইট নেভিগেশনের ক্ষেত্রে জাহাজের দৈর্ঘ্য ১৫৩ মিটার অপেক্ষা বেশি হলে সংশ্লিষ্ট পাইলট এবং হারবার ডিপার্টমেন্টকে জাহাজ প্রতি ন্যূনতম প্রায় ২৫,০০০ টাকা, এবং দিনে নেভিগেশনের জন্য জাহাজের দৈর্ঘ্য ১৮০ মিটারের অধিক হলে জাহাজের বার্মিংয়ের জন্য সংশ্লিষ্ট পাইলটকে জাহাজ প্রতি ন্যূনতম প্রায় ৩০,০০০ টাকা ঘুষ দিতে হয়। অফডক সমূহ বন্দর হতে আমদানি পণ্য গ্রহণ এবং বন্দরে রপ্তানি পণ্য প্রেরণের ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধরনের অনুমতি গ্রহণের জন্যও সংশ্লিষ্ট টার্মিনাল কর্মকর্তা, গেট কাস্টমের জন্য সংশ্লিষ্ট অফ ডক সেকশন, বিভিন্ন শিফট অনুযায়ী গেট সার্জেন্ট, সিটিএমএস বুথ ও গেটের এন্ট্রিম্যানকে নিয়ম বহির্ভূতভাবে অর্থ দিতে হয়।

৩.১ উপসংহার

চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজ উভয় প্রতিষ্ঠানে অটোমেশন বাস্তবায়ন করা হলেও প্রায়োগিক সফলতা নিয়ে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মধ্যে অসন্তুষ্টি ও বিভিন্ন ধরনের অভিযোগ বিদ্যমান। অটোমেশন বাস্তবায়নের কিছু ইতিবাচক প্রভাব পরিলক্ষিত হলেও এক্ষেত্রে প্রত্যাশা অনুযায়ী প্রাতিষ্ঠানিক কার্যক্রমের কার্যকর সফলতা অর্জন সম্ভব হয়নি। চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজে অ্যাসাইকুডা ওয়ার্ল্ড ব্যবহারের ক্ষেত্রে পণ্য শুদ্ধায়ন ও পণ্য পরীক্ষণের সাথে সংশ্লিষ্ট সকল অংশীজন প্রতিষ্ঠানের সাথে সংযোগ সক্ষমতা প্রতিষ্ঠা করা সম্ভব হয়নি। অন্যদিকে বন্দরে অটোমেশনের মাধ্যমে কন্টেইনার ব্যবস্থাপনার জন্য বাস্তবায়িত সিটিএমএস-এর প্রস্তুতকৃত মডিউলসমূহও কার্যকরভাবে ব্যবহার করা হচ্ছে না। চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ ও বন্দরে অটোমেশনের পূর্ণাঙ্গ ও কার্যকর বাস্তবায়ন না হওয়ার পিছনে পণ্যের শুদ্ধায়ন ও ছাড় প্রক্রিয়ার বিভিন্ন ধাপে নিয়ম বহির্ভূত অর্থ আদায় সংক্রান্ত স্বার্থ সংশ্লিষ্টতাকে অন্যতম কারণ হিসেবে বিবেচনা করা হয়।

৩.২ সুপারিশ

চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজের সার্বিক সক্ষমতা বৃদ্ধি ও প্রাতিষ্ঠানিকভাবে জবাবদিহিতা নিশ্চিত করার ক্ষেত্রে অটোমেশনের কার্যকর বাস্তবায়নের বিকল্প নেই। অটোমেশনের কার্যকর বাস্তবায়নের লক্ষ্যে টিআইবি নিম্নলিখিত সুপারিশসমূহ প্রস্তাব করছে।

১. শুদ্ধায়নের সাথে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহকে অনলাইন সুবিধার আওতাভুক্ত করতে হবে।
২. বন্দরে সিটিএমএস-এর পূর্ণাঙ্গ ও কার্যকর বাস্তবায়ন নিশ্চিত করে সংশ্লিষ্ট সকল মডিউল প্রস্তুত ও ব্যবহার করতে হবে।
৩. বন্দরে বাক্স পণ্যের কার্যকর ব্যবস্থাপনার জন্য অটোমেশন বাস্তবায়ন করতে হবে।
৪. বন্দরের অভ্যন্তরে কন্টেইনার খুলে পণ্য ডেলিভারি বন্ধ করতে হবে।
৫. স্বাধীন, নিরপেক্ষ তৃতীয় কোনো পক্ষের মাধ্যমে নিয়মিত বিরতিতে বন্দর ও কাস্টম হাউজের কর্মদক্ষতা ও অটোমেশনের কার্যকরতা পরিমাপে “পারফরমেন্স ইন্ডাক্সেশন” করতে হবে।
৬. কাস্টম হাউজ ও বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রযুক্তিগত দক্ষতা বৃদ্ধিতে প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করতে হবে।
৭. কাস্টম হাউজ ও বন্দরে বিভিন্ন পর্যায়ে নিয়ম বহির্ভূত অর্থ আদায় বন্ধে এসংক্রান্ত যে কোনো অভিযোগের সূষ্ঠ তদন্তের মাধ্যমে দোষী কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বিরুদ্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা করতে হবে।
৮. কাস্টম হাউজ ও বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের নৈতিক আচরণ বিধি প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে।
৯. বছরে একবার সকল পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সম্পদের হিসাব ও বিবরণ প্রকাশ করতে হবে।

তথ্যসূত্র

http://allwebinfo.bd.blogspot.com/2011/10/historical-background-of-chittagong-port_7792.html accessed on December 2013.

<http://chc.gov.bd/imp/> accessed on 28 April 2014.

Munisamy, S., and Sing, G.. (2011). Benchmarking the Efficiency of Asian Container Ports. *African Journal of Business Management* . Vol 5 (4), p1397-1407.

Overview 2013, Chittagong Port Authority.

www.containershipping.com accessed on 28 April 2014.

মাহমুদ, ত, রোজেটি, জ, চট্টগ্রাম বন্দরের সমস্যা ও সম্ভাবনা: ফলোআপ ডায়াগনস্টিক স্টাডি, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৭।

মাহমুদ, ত, রোজেটি, জ, চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ: সমস্যা ও উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৮।