ট্রান্সপারেন্সি
ইন্টারন্যাশনাল
বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশন:

আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়

(ফলোআপ গবেষণা)

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার
মনজুর ই খোদা

২৩ সেপ্টেম্বর ২০১৮

উপদেষ্টা
ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক, টিআইবি

ড. সুমাইয়া খায়ের
উপদেষ্টা, এক্সিকিউটিভ ম্যানেজমেন্ট টিম, টিআইবি

মোহাম্মদ রফিকুল হাসান
পরিচালক, রিসার্চ এন্ড পলিসি

সার্বিক তত্ত্বাবধান

সচেতন নাগরিক কমিটি, লালমনিরহাট
সভাপতি
মোঃ রফিকুল আলম খান স্বপন
সদস্যবৃন্দ
সাধনা রায়, ডাঃ আশিক ইকবাল মিলন, ক্যাপ্টেন (অবঃ) আজিজুল হক বীর প্রতীক, সুপেন্দ্র নাথ দত্ত, স্বপ্না জামান, ডাঃ মোঃ কাসেম আলী, মো: জালাল উদ্দিন, হাসিনা মাহবুব, মোঃ আবু জাফর, প্রফেসর মো: আবু বকর সিদ্দিক, এস. এম. আবু হাসনাত রানা, মো: রিয়াজুল হক সরকার, মো: আব্দুল হাকিম, রওশন আরা বেগম।

গবেষণা তত্ত্বাবধান
শাহজাদা আকরাম
সিনিয়র প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি, টিআইবি

গবেষণা ও প্রতিবেদন রচনা

মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার
ডেপুটি প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি, টিআইবি

মনজুর ই খোদা
প্রোগ্রাম ম্যানেজার, রিসার্চ এন্ড পলিসি, টিআইবি

তথ্য সংগ্রহ ও গবেষণা সহযোগিতা

শাহ মাকদুম ইসলাম, ইয়েস সদস্য, রংপুর সনাক

কৃতজ্ঞতা:
মোহাম্মদ আব্দুর রহমান, প্রোগ্রাম ম্যানেজার, টিআইবি
কমল কৃষ্ণ সাহা, এরিয়া ম্যানেজার, সনাক-টিআইবি, লালমনিরহাট
নূর সামিউল ইসলাম, এসিস্টেন্ট ম্যানজোর (অর্থ ও প্রশাসন), সনাক-টিআইবি, লালমনিরহাট

যোগাযোগ:
সচেতন নাগরিক কমিটি (সনাক), লালমনিরহাট
বন্ধন, বাড়ী নং ৬৯, রোড নং ৫
পাঠাগার-ষ্টেডিয়াম রোড, লালমনিরহাট
ফোন: ০৫৯১-৬২১৪২ মোবাইল: ০১৭১৪-০৯২৮৩৫,
০১৭৩০০৯৫৯৩৩
ইমেইল: CCC.lalmonirhat@ti-bangladesh.org

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
বাসা নং-০৫, রোড নং-১৬ (নতুন) ২৭ (পুরাতন), ধানমন্ডি, ঢাকা-১২০৯
ফোন: +৮৮০-২-৯১২৪৭৮৮, ৯১২৪৭৮৯, ৯১২৪৭৯২
ইমেইল: info@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। টিআইবি'র মূল লক্ষ্য গণতন্ত্রের প্রাতিষ্ঠানিকীকরণে অপরিহার্য মৌলিক প্রতিষ্ঠানসমূহের কার্যকরতা, স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার পথে প্রতিবন্ধকতাসমূহকে গবেষণার মাধ্যমে চিহ্নিত করা এবং এর ভিত্তিতে অ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা করা। এসব কার্যক্রমের অংশ হিসেবে ইতিপূর্বে বিভিন্ন সময়ে টিআইবি দেশের অর্থনীতি ও বৈদেশিক বাণিজ্যের অন্যতম চালিকাশক্তি চট্টগ্রাম সমুদ্রবন্দর ও কাস্টম হাউজ, বেনাপোল স্থলবন্দর ও কাস্টম হাউজ, টেকনাফ স্থলবন্দর এবং বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে সুশাসনের চ্যালেঞ্জসমূহ নিরূপণ ও তা উত্তরণের উপায় নির্ধারণে গবেষণা পরিচালনা করেছে।

এরই ধারাবাহিকতায় বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের ওপর ২০০৯ সালে পরিচালিত গবেষণার একটি ফলোআপ গবেষণা হিসেবে বর্তমান গবেষণাটি সম্পন্ন করা হয়েছে। আমদানি-রপ্তানির পরিমাণ অনুযায়ী বুড়িমারী স্থলবন্দরটি বাংলাদেশের চতুর্থ বৃহত্তম। এই বন্দর দিয়ে প্রতিবেশী রাষ্ট্র ভারত ও ভুটান হতে বিভিন্ন ধরনের পণ্য আমদানি-রপ্তানি হয়ে থাকে। এছাড়া বুড়িমারী বন্দর দিয়ে দক্ষিণ এশীয় আঞ্চলিক সহযোগিতা সংস্থা (সার্ক) হাইওয়ে করিডোর প্রতিষ্ঠার পরিকল্পনা হওয়ায় এই বন্দরের গুরুত্ব আরও বেড়ে গেছে। ২০০৯ সাল পরবর্তী সময়ে উল্লেখিত স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনে বিভিন্ন ধরনের পরিবর্তন সাধিত হলেও সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে প্রতিষ্ঠান দু'টির বিভিন্ন ধরনের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়মের অভিযোগ গণমাধ্যমে প্রকাশ পেয়েছে। এই প্রেক্ষাপটে দেশের অর্থনীতিতে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনের গুরুত্ব অনুধাবন এবং ভবিষ্যৎ চাহিদা বিবেচনা করে বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা ও বিদ্যমান সীমাবদ্ধতাসমূহ তুলে ধরার লক্ষ্যে বর্তমান গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। এই গবেষণার মূল উদ্দেশ্য ২০০৯ সাল পরবর্তী সময়ে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে সংঘটিত পরিবর্তনসমূহ পর্যালোচনা করা; ভবিষ্যত সম্ভাবনা, বিদ্যমান প্রতিকূলতা ও সীমাবদ্ধতাসমূহ বিশ্লেষণের মাধ্যমে সেবা প্রদানে সুশাসনের চ্যালেঞ্জসমূহ চিহ্নিত করা; এবং তা হতে উত্তরণের উপায় সংক্রান্ত দিক নির্দেশনা প্রদান করা।

গবেষণায় দেখা যায়, ২০১০ সালে স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠাসহ বিভিন্ন ধরনের অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও সেবা প্রদানের ক্ষেত্রে কিছু ইতিবাচক পরিবর্তন আসলেও এখনও উভয় প্রতিষ্ঠানেই সেবা প্রদানের প্রায় প্রতিটি ধাপে অনিয়ম, অর্পিত ক্ষমতার অপব্যবহারসহ নানা ধরনের প্রাতিষ্ঠানিক সীমাবদ্ধতা বিদ্যমান। প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে পণ্যের শুল্কায়ন, আমদানি পণ্যছাড় ও রপ্তানি পণ্য প্রেরণ প্রক্রিয়ায় স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশনের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশের অনৈতিক ও নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়সহ দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণের ঝুঁকি সৃষ্টি করেছে। উভয় প্রতিষ্ঠানেই সুশাসন প্রতিষ্ঠায় প্রয়োজনীয় কাঠামো ব্যবস্থা উপস্থিত থাকলেও তার প্রায়োগিক পর্যায়ে কার্যকরতার ঘাটতি কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি করছে। প্রতিবেদনে চিহ্নিত চ্যালেঞ্জসমূহ থেকে উত্তরণের জন্য টিআইবি'র পক্ষ থেকে কিছু সুপারিশ প্রস্তাব করা হয়েছে। টিআইবি'র প্রত্যাশা এসব সুপারিশ গুরুত্ব সহকারে বিবেচনা করে কার্যকর পদক্ষেপ গৃহীত হলে বুড়িমারী স্থল বন্দর ও স্থল শুল্ক স্টেশনের সেবা প্রদানে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠিত হবে।

এই গবেষণা সার্বিকভাবে পরিচালনা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করেছেন মনজুর ই খোদা ও মো. মাহমুদ হাসান তালুকদার। এছাড়া টিআইবি'র গবেষণা বিভাগ ও অন্যান্য বিভাগের কর্মকর্তাদের মূল্যবান মতামত প্রতিবেদনটির উৎকর্ষ বৃদ্ধিতে সহায়তা করেছে।

প্রতিবেদন প্রণয়ন প্রক্রিয়ায় সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানদ্বয়ের কর্তৃপক্ষের সহায়তা ও মূল্যবান মতামতের জন্য আমরা আন্তরিকভাবে কৃতজ্ঞ। এছাড়া অন্যান্য সকল অংশীজন যারা তথ্য প্রদানসহ বিভিন্নভাবে গবেষণায় সহায়তা করেছেন তাদেরকেও ধন্যবাদ জানাই।

প্রতিবেদন সম্পর্কে পাঠকের মন্তব্য ও সুপারিশ সাদরে গৃহীত হবে।

ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক

সূচিপত্র

			পৃষ্ঠা
প্রথম অধ্যায়: ভূমিকা			(১-৩)
১. ১	প্রেক্ষাপট		১
১.২	গবেষণার যৌক্তিকতা		২
১.৩	গবেষণার উদ্দেশ্য		৩
১.৪	গবেষণা পদ্ধতি		৩
১.৫	তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন		৩
১.৬	গবেষণার সময়		৩
১.৭	গবেষণার আওতা		৩
১.৮	গবেষণার সীমাবদ্ধতা		৩
দ্বিতীয় অধ্যায়: বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের পরিচিতি			(৪-৭)
২.১	বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের অবকাঠামো, আয়তন, বিদ্যমান সুযোগ সুবিধা		৪
২.২	স্থল বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের ভূমিকা ও দায়িত্ব		৪
২.৩	জনবল		৫
২.৪	বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন ও বন্দরে বিভিন্ন অর্থবছরে রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ		৬
২.৫	বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানিকৃত পণ্যের ধরন ও পরিমাণ		৬
তৃতীয় অধ্যায়: আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতি			(৮-১২)
৩.১	বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া		৮
৩.২	বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরন		৯
	৩.২.১	বন্দর ও কাস্টমস কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ	৯
	৩.২.২	উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ	১০
	৩.২.৩	শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন ফাঁকি দেওয়া	১০
	৩.২.৪	পণ্য লোডিং ও আন-লোডিং এর ক্ষেত্রে শ্রমিক কর্তৃক বাধ্যতামূলকভাবে বকশিশ আদায়	১০
	৩.২.৫	আন্তঃ জেলা মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়	১০
৩.৩	তথ্য প্রকাশের অবস্থা		১১
৩.৪	সুশাসনের নির্দেশকসমূহের আলোকে বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমস এর বর্তমান অবস্থা		১১
চতুর্থ অধ্যায়: ২০০৯ সালের সাথে ২০১৭ সালের তুলনা			(১৩-১৬)
৪.১	২০০৯ সালের সাথে ২০১৭ সালের তুলনামূলক বিশ্লেষণ		১৩
	৪.১.১	অবকাঠামোগত পরিবর্তন	১৩
	৪.১.২	যোগাযোগ ব্যবস্থার পরিবর্তন	১৩
	৪.১.৩	শুল্ক স্টেশনে পরিবর্তন	১৩
	৪.১.৪	অন্যান্য পরিবর্তন	১৪
৪.২	সার্বিক পর্যবেক্ষণ		১৫
৪.৩	বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনে বিদ্যমান দুর্নীতি ও অনিয়মের কারণ অনুসন্ধান		১৫
পঞ্চম অধ্যায়: উপসংহার ও সুপারিশ			১৭

সারণির তালিকা

	পৃষ্ঠা
সারণি ২.১: এক নজরে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন	৪
সারণি ২.২: বুড়িমারী স্থল বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব	৫
সারণি ২.৩ : কাস্টমসের জনবল	৫
সারণি ২.৪ : বন্দরের জনবল	৫
সারণি ২.৫: বুড়িমারী কাস্টমস ও বন্দরে রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ (২০১৩-২০১৮)	৬
সারণি ২.৬: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারত হতে আমদানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়	৬
সারণি ২.৭: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটান হতে আমদানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়	৬
সারণি ২.৮: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারতে রপ্তানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও মূল্য	৭
সারণি ২.৯: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটানে রপ্তানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও মূল্য	৭
সারণি ৩.১: ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূ অর্থ দেওয়ার খাত ও পরিমাণ	৯
সারণি ৩.২: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের প্রাক্কলন (Coercive Corruption)	১০
সারণি ৩.৩ : ২০১৭-১৮ সালে আদায়কৃত ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন	১০
সারণি ৩.৪ : মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার	১১
সারণি ৩.৫: তথ্য প্রকাশের অবস্থা বন্দর ও শুল্ক স্টেশন	১১
সারণি ৩.৬: সুশাসনের নির্দেশকসমূহের আলোকে বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমস এর বর্তমান অবস্থা	১১
সারণি ৪.১: ২০০৯ হতে ২০১৮ সালের মধ্যে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমস এর পরিবর্তন	১৪

চিত্রের তালিকা

চিত্র-১.১: বিভিন্ন অর্থবছরে শুল্ক স্টেশনে রাজস্ব আয়	১
চিত্র-১.২: বিভিন্ন অর্থবছরে বন্দরের রাজস্ব আয়	১
চিত্র-১.৩: বুড়িমারী বন্দরে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা	২
প্রবাহচিত্র ৩.১: বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া	৯
প্রবাহ চিত্র ৪.১ : বুড়িমারী স্থল বন্দরের অনিয়ম ও দুর্নীতির কারণ বিশ্লেষণ	১৫

প্রথম অধ্যায়

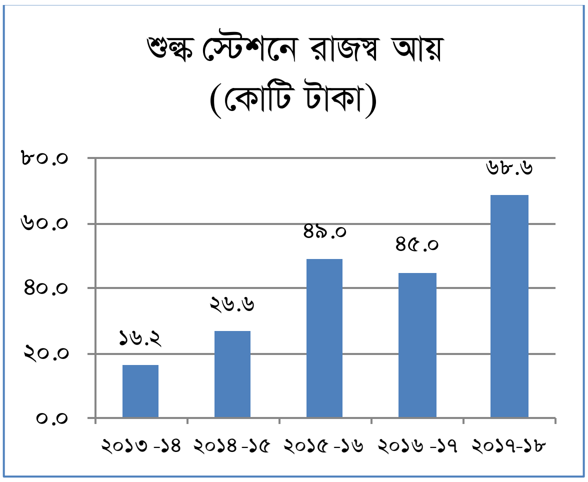
ভূমিকা

১.১ প্রেক্ষাপট

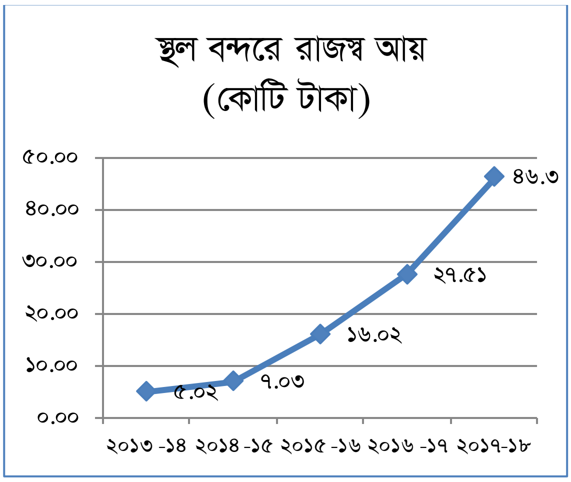
১৯৮৮ সালের ১৭ মার্চ ভারত, নেপাল এবং ভুটানের সাথে বাণিজ্য প্রসারের লক্ষ্যে বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন প্রতিষ্ঠিত হয়। পরবর্তীতে 'বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ অ্যাক্ট, ২০০১' অনুসারে বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ (বিএসবিকে) প্রতিষ্ঠা করা হয়। একই সাথে বাংলাদেশের বিস্তৃত সীমান্ত জুড়ে অবস্থিত ১৮১টি সীমান্ত চেকপোস্টের মধ্যে ১৩টি শুল্ক স্টেশনকে স্থল বন্দর হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হয়। এগুলো হচ্ছে বেনাপোল, টেকনাফ, বাংলাবান্ধা, সোনামসজিদ, হিলি, ভোমরা, দর্শনা, বিরল, বুড়িমারী, তামাবিল, হালুয়াঘাট, আখাউড়া এবং বিবিরবাজার। বুড়িমারী স্থল বন্দরটি লালমনিরহাট জেলার পাটগ্রাম উপজেলায় অবস্থিত। আমদানি রপ্তানির পরিমাণ অনুযায়ী বুড়িমারী স্থলবন্দরটি বাংলাদেশের চতুর্থ বৃহত্তম স্থল বন্দর। প্রথম ৩টি হচ্ছে যথাক্রমে: বেনাপোল, ভোমরা ও সোনামসজিদ[১]। ভারত, বাংলাদেশ এবং ভুটানের মধ্যে ত্রিদেশীয় আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্য সম্পন্ন করার জন্য পাটগ্রাম উপজেলার শ্রীরামপুর ইউনিয়নের বুড়িমারী নামক স্থানটি ভৌগলিক অবস্থানগত কারণেই অত্যন্ত তাৎপর্যপূর্ণ। এছাড়া বুড়িমারী বন্দর দিয়ে দক্ষিণ এশীয় আঞ্চলিক সহযোগিতা সংস্থা (সার্ক) হাইওয়ে করিডোর প্রতিষ্ঠার পরিকল্পনা হওয়ায় এই বন্দরের গুরুত্ব আরও বেড়ে গেছে। ভারত নাথুলা সীমান্তে চীনের সাথে একটি স্থল করিডোর স্থাপন করেছে। ভারত এবং চীনের মধ্যে স্থাপিত এই স্থল করিডোরটি বুড়িমারী স্থল বন্দর থেকে মাত্র ২০০ কিমি. দূরে অবস্থিত হওয়ায় এই বন্দর দিয়ে চীনের সাথে বাংলাদেশের বাণিজ্য প্রসারে সম্ভবনার দ্বার উন্মোচিত হয়েছে।

বুড়িমারী স্থল বন্দর দিয়ে প্রতিদিন ভারত এবং ভুটান হতে পাথরের বোল্ডার, সব্জী বীজ, ভুট্টা, পেঁয়াজ, ডলোমাইটসহ বিভিন্ন ধরনের পাথর, ফল, প্রভৃতি পণ্য বাংলাদেশে আমদানি হয়। তবে আমদানি পণ্যের ৯০ শতাংশের বেশি পাথর বা পাথর জাতীয় পণ্য। অপরদিকে প্রতিদিন তৈরি পোষাক, জুস, মেলামাইন সামগ্রী, বর্জ্য তুলা, ব্যাটারি, সাবান, সিরামিক, ওষুধসহ বিভিন্ন ধরনের পণ্য বাংলাদেশ হতে রপ্তানি হয়ে থাকে। সর্বশেষ ২০১৭-১৮ অর্থ-বছরে এই স্থল বন্দর দিয়ে ৩৫.২৪ লক্ষ মেট্রিক টন পণ্য আমদানি করা হয়েছে।[২] বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশনে ২০১৩-১৪ অর্থ-বছরে বার্ষিক রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ১৬ কোটি টাকা এবং ২০১৭-১৮ অর্থ-বছরে বার্ষিক রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ছিল প্রায় ৬৮.৬ কোটি টাকা[৩]। নিচে বিভিন্ন অর্থবছরে বুড়িমারী বন্দর দিয়ে কাস্টমস এবং বন্দরের রাজস্ব আয় এবং আমদানি ও রপ্তানি পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা দেওয়া হলো।

চিত্র-১.১ : বিভিন্ন অর্থবছরে শুল্ক স্টেশনে রাজস্ব আয়



চিত্র-১.২: বিভিন্ন অর্থবছরে বন্দরের রাজস্ব আয়

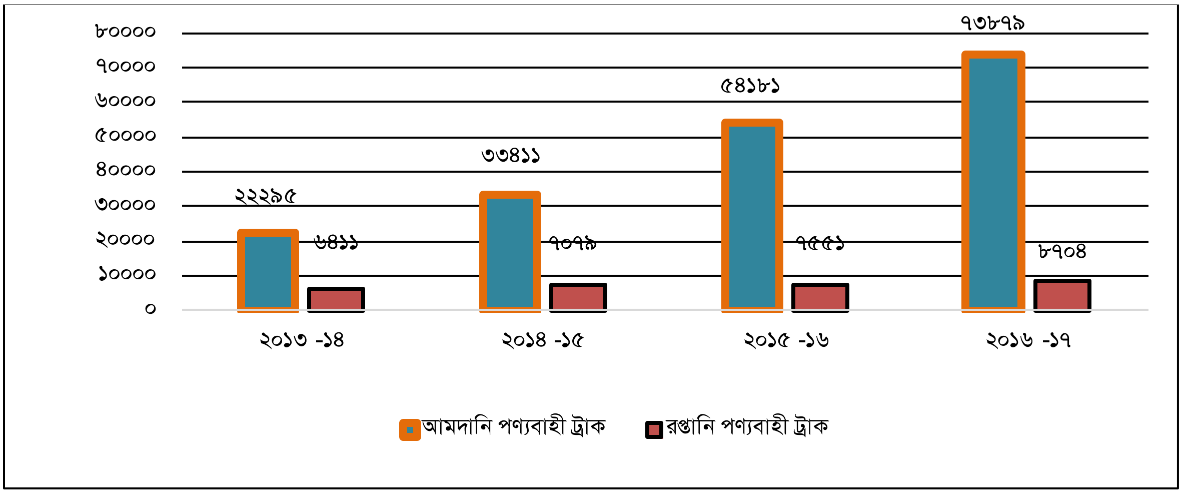


[১] বাংলাদেশ স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ (বিএসবিকে), ১১ জানুয়ারি ২০১৮

[২] http://www.bsbk.gov.bd/images/stories/BLPA/statistics.pdf (Accessed on 03 October 2017)

[৩] বুড়িমারী কাস্টমস কর্তৃপক্ষ।

চিত্র-১.৩: বুড়িমারী বন্দরে আমদানি ও রপ্তানি পণ্যবাহী ট্রাকের সংখ্যা



টিআইবি বুড়িমারী স্থল বন্দরের উপর ২০০৯ সালে একটি গবেষণা পরিচালনা করেছিল। উক্ত গবেষণায় নানাবিধ অনিয়মের চিত্র উঠে আসে যার মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে:- মিথ্যা ঘোষণা বা মিস ডিক্লারেশন; একই এলসি এবং বিল অব এন্ট্রির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার; ওজনে ফাঁকি দেওয়া; আন্ডার ইনভয়েসিং এবং ওভার ইনভয়েসিং; পণ্যের স্পট রিলিজ (এসআর) বা কোন রকম এন্ট্রি ছাড়াই পণ্য ভর্তি ট্রাক পাচার; পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ের ক্ষেত্রে ঘুষ প্রভৃতি। গবেষণা পরবর্তী সময়ে ২০১০ সালের এপ্রিল মাসে বুড়িমারী স্থলবন্দর সরাসরি বাংলাদেশ স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষের নিজস্ব তত্ত্বাবধানে কার্যক্রম পরিচালনা শুরু করে। পরবর্তী সময়ে বিগত ৯ বছরে বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন, নিজস্ব বাউন্ডারিসহ পণ্য সংরক্ষণ ব্যবস্থা চালু হয়।

১. ২ গবেষণার যৌক্তিকতা

দেশের গুরুত্বপূর্ণ সেবা খাতসমূহে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করার লক্ষ্যে ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) বিভিন্ন সময় গবেষণা এবং চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণের জন্য এ্যাডভোকেসি কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে- বন্দর ও কাস্টম হাউজসমূহ তার মধ্যে অন্যতম। এই কার্যক্রমের অংশ হিসেবে টিআইবি ইতোমধ্যে দেশের গুরুত্বপূর্ণ সমুদ্র বন্দর ও স্থল বন্দরগুলোতে বেশ কয়েকটি অনুসন্ধানী ও ফলোআপ গবেষণা পরিচালিত করেছে। উল্লেখ্য, ২০০৪ সালে চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর ও বন্দর সংশ্লিষ্ট কাস্টমস্ সেবায় বিদ্যমান সমস্যা ও সমাধানের উপায় নিয়ে টিআইবি একটি অনুসন্ধানী গবেষণা পরিচালনা করে।[৪] এরই ধারাবাহিকতায় ২০০৬, ২০০৭ ও ২০০৮ সালে যথাক্রমে বেনাপোল ও টেকনাফ স্থল বন্দর[৫], চট্টগ্রাম বন্দর[৬] ও কাস্টমস্ হাউজের[৭] ওপর পৃথক দু'টি ফলোআপ গবেষণা পরিচালিত হয়। সর্বশেষ ২০১৪ সালে চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজ এর আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশন এর ক্ষেত্রে বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায় নিয়ে টিআইবি গবেষণা পরিচালনা করে।[৮] বুড়িমারী স্থল বন্দরের সীমাবদ্ধতা ও উত্তরণের উপায় নিয়ে ২০০৯ সালে একটি গবেষণা পরিচালিত হলেও পরবর্তীতে কোনও ফলোআপ গবেষণা পরিচালিত হয়নি।[৯]

সম্প্রতি গণমাধ্যমে[১০, ১১, ১২] বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমস এর বিভিন্ন অনিয়মের চিত্র প্রকাশিত হয়েছে। ২০০৯ সালে পরিচালিত টিআইবি গবেষণার পরবর্তী ০৮ বছরে কী ধরনের পরিবর্তন এসেছে তা যাচাইয়ে স্থানীয় সচেতন জনগণ ও সনাকের দাবির প্রেক্ষিতে টিআইবি বর্তমান ফলোআপ গবেষণা পরিচালনা করে।

[৪] মোল্ল্যা, মু., ডায়াগনস্টিক স্টাডি: চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৪।

[৫] মোল্ল্যা, মু., ডায়াগনস্টিক স্টাডি: বেনাপোল ও টেকনাফ স্থল বন্দর, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৬।

[৬] মাহমুদ, ত. ও রোজিটি, জ., চট্টগ্রাম বন্দরের সমস্যা ও সম্ভাবনা: ফলোআপ ডায়াগনস্টিক স্টাডি, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৭।

[৭] মাহমুদ, ত. ও রোজিটি, জ., চট্টগ্রাম কাস্টম হাউজ: সমস্যা ও উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৮।

[৮] মনজুর-ই-খোদা ও রোজেটি, জ., চট্টগ্রাম বন্দর ও কাস্টম হাউজে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় অটোমেশণ: সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০১৪।

[9] মনজুর-ই-খোদা ও তালুকদার, ম., বুড়িমারী স্থল বন্দরের সীমাবদ্ধতা ও অনিয়ম: উত্তরণের উপায়, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ, ২০০৯।

[১০] The Daily Star, Monday, April 18, 2011 [http://archive.thedailystar.net/newDesign/news-details.php?nid=182115] Accessed: 18/02/2016

[১১] দৈনিক সমকাল, ২৮ ফেব্রুয়ারী ২০১৭, পৃষ্ঠা-১৩

[১২] দৈনিক জনকন্ঠ, ১৯ এপ্রিল ২০১৭

১. ৩ গবেষণার উদ্দেশ্য

বুড়িমারী স্থলবন্দরে পণ্য আমদানি রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা এবং তা থেকে উত্তরণে সুপারিশ প্রণয়ন করার লক্ষ্যে এই গবেষণাটি পরিচালিত হয়েছে। এই গবেষণার সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যগুলো নিম্নরূপ:

- বুড়িমারী স্থল বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের সক্ষমতা ও সীমাবদ্ধতা পর্যালোচনা
- পণ্য আমদানি-রপ্তানিতে শুল্কায়ন ও পণ্যছাড় প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান চ্যালেঞ্জের ধরন পর্যালোচনা
- ২০০৯ সালের সাথে বর্তমান সময়ে বন্দর ও দ্দক্ষ স্টেশনের সামগ্রিক অবস্থার তুলনা
- বিদ্যমান চ্যালেঞ্জ হতে উত্তরণের উপায় অনুসন্ধান

১.৪ গবেষণা পদ্ধতি

বুড়িমারী স্থল বন্দরের ওপর এই গবেষণায় মূলত গুণগত গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়। গবেষণার উদ্দেশ্য পূরণে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাতকার, সরাসরি পর্যবেক্ষণ এবং দলীয় আলোচনাকে প্রত্যক্ষ তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি হিসেবে ব্যবহার করা হয়েছে। প্রত্যক্ষ তথ্য সংগ্রহের উৎস হচ্ছে: বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের কর্মকর্তা-কর্মচারী; উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র কর্মকর্তা-কর্মচারী; সিএন্ডএফ এজেন্ট; ব্যবসায়ী ও ব্যবসায়ী নেতৃবৃন্দ; সাংবাদিক; শ্রমিক; স্থানীয় সচেতন নাগরিক প্রভৃতি। পরোক্ষ উৎস হচ্ছে: বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন দাপ্তরিক দলিল; বিভিন্ন গবেষণা প্রতিবেদন; ওয়েবসাইট; গণমাধ্যমের প্রতিবেদন; ওয়েব সাইটে প্রকাশিত তথ্য প্রভৃতি।

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও কাস্টমস্ কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা ও কর্মচারী, বিভিন্ন সিএন্ডএফ এজেন্সি প্রতিনিধি, সাংবাদিক, ব্যবসায়িক নেতৃবৃন্দ ও অন্যান্য অংশীজননের মধ্য থেকে ৭২ জনের সাক্ষাতকার গ্রহণ করা হয়। এছাড়া স্থল বন্দরে কর্মরত শ্রমিকদের সাথে দলীয় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। একইসাথে বুড়িমারী বন্দর এলাকায় অবস্থান করে বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারের কার্যক্রম প্রত্যক্ষ পর্যবেক্ষণ করা হয়।

১. ৫ তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন:

একটি নির্দিষ্ট উৎস থেকে সংগৃহীত তথ্য অন্য একাধিক উৎস থেকে সংগৃহীত তথ্যের সাথে ট্রাইয়েঙ্গুলেট করে তথ্য বিশ্লেষণ করা হয়। এর উপর ভিত্তি করে প্রথমে খসড়া প্রতিবেদন রচনা করা হয়। খসড়া প্রতিবেদনের ওপর গবেষণা ও পলিসি বিভাগের সহকর্মীদের, সচেতন নাগরিক কমিটি লালমনিরহাটের সম্মানীত সদস্যবৃন্দের, বন্দর কর্তৃপক্ষের ও কাস্টমস কর্তৃপক্ষের মতামত ও পর্যালোচনা গ্রহণ করা হয়। পরবর্তী ধাপে গৃহীত মতামত ও পর্যালোচনার সন্নিবেশনে খসড়া প্রতিবেদনটি চূড়ান্ত করা হয়।

১.৬ গবেষণার সময়

বর্তমান গবেষণায় এপ্রিল ২০১৭ হতে সেপ্টেম্বর ২০১৮, এই সময়ের মধ্যে তথ্য সংগ্রহ, তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়।

১.৭ গবেষণার আওতা

এই গবেষণার আওতা নিম্নে দেয়া হলো:

- বন্দর ও কাস্টমস এর অবকাঠামো ও জনবল কাঠামো
- কাস্টমস এ পণ্য শুল্কায়ন প্রক্রিয়া
- বন্দরে পণ্যছাড় প্রক্রিয়া
- বুড়িমারী স্থলবন্দরে ও কাস্টমস এ তথ্যের উন্মুক্ততা, পরামর্শ/অভিযোগ নিষ্পত্তি ব্যবস্থাপনা

১.৮ গবেষণার সীমাবদ্ধতা

বুড়িমারী বন্দরে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতির সাথে জড়িত থাকায় এবং সুবিধা ভোগ করায় কিছু কিছু ক্ষেত্রে এ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা সম্ভব হয়নি। অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরন পরিবর্তনশীল হওয়ায় ক্ষেত্র-বিশেষে অনিয়মের ধরন ও ধারা বিশ্লেষণ করা যায়নি।

দ্বিতীয় অধ্যায়

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের পরিচিতি

২.১ বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনের অবকাঠামো, আয়তন, বিদ্যমান সুযোগ সুবিধা

বুড়িমারী স্থল বন্দরের মোট আয়তন ১১.১৫ একর। দোতলা বিশিষ্ট নিজস্ব একটি প্রশাসনিক ভবন রয়েছে। উক্ত প্রশাসনিক ভবনে স্থল বন্দরের প্রশাসনিক কার্যক্রমের পাশাপাশি শুল্ক স্টেশন, শুল্ক গোয়েন্দা ও ইমিগ্রেশনের কার্যাবলী সম্পাদন হচ্ছে। বর্তমানে বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন হতে ১.৫ কি.মি. অদূরে কাস্টম্স এর নিজস্ব ৪.১৮ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। অধিগ্রহণকৃত এই জমিতে নিজস্ব অফিস, আবাসন ব্যবস্থা ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মানের জন্য স্থাপত্য নকশা স্থাপত্য অধিদপ্তরের অনুমোদনের অপেক্ষায় আছে।

সারণি ২.১: এক নজরে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন

বন্দরের আয়তন	১১.১৫ একর
শুল্ক স্টেশন ও বন্দর কার্যালয়	দ্বিতল ভবনের দ্বিতীয়তলায় স্থলবন্দর কার্যালয় শুল্ক স্টেশনের নিজস্ব ভবন নেই, স্থলবন্দর ভবনের নিচ তলায় শুল্ক স্টেশনের কার্যালয়
বন্দরের পণ্য সংরক্ষণ ব্যবস্থা	বন্দরের মোট ধারণ ক্ষমতা ১৮০০ মেট্রিক টন বন্দরের ৩টি শেড রয়েছে; যার মধ্যে প্রতিটি ৪০০ মে. টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন ২টি শেড, এবং ১০০০ মে. টন ধারণ ক্ষমতাসম্পন্ন ১টি শেড ট্রান্সশিপমেন্ট শেড ০২টি ওপেন ইয়ার্ড- নির্মানাধীন
ওয়ে ব্রিজ (পণ্য ওজনের জন্য)	২টি সরকারি ওয়ে ব্রিজ রয়েছে (১০০ মে. টন ক্ষমতা সম্পন্ন)
ব্যাংক	জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের ১টি করে শাখা রয়েছে

২.২ স্থল বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের ভূমিকা ও দায়িত্ব

বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশনে কাস্টমস কর্তৃপক্ষ মূলত কাস্টমস এ্যাক্ট, ১৯৬৯, অনুযায়ী পরিচালিত হয়। এছাড়া বিভিন্ন সময়ে সরকার কর্তৃক জারিকৃত Statutory Regulatory Order (SRO) অনুযায়ী কাস্টমস কর্তৃপক্ষ শুল্ক আদায়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করে থাকে। অর্থাৎ কাস্টমস কর্তৃপক্ষ আমদানি-রপ্তানি পণ্যের সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র ও বিল অব এন্ট্রি যাচাই, ট্রেজারি চালানের সঠিকতা যাচাই, পণ্য পরীক্ষণ ও শুল্কায়নসহ যাবতীয় আনুষ্ঠানিকতা সম্পন্ন করে থাকে।

বর্ডার গার্ড বাংলাদেশ (বিজিবি) আমদানি ও রপ্তানি পণ্যবাহী ট্রাক জিরো পয়েন্টে অবস্থিত প্রথম বাঁশকলে (১নং চেক পয়েন্ট) পরীক্ষণ করে এবং এন্ট্রি রেজিস্টার বুকে প্রয়োজনীয় তথ্য লিপিবদ্ধ করে। এছাড়া যাত্রী ইমিগ্রেশনের ক্ষেত্রেও বিজিবি প্রয়োজনীয় পরীক্ষণ ও তথ্য লিপিবদ্ধ করে থাকেন।

বর্তমানে এখানে ৮২টি সিএন্ডএফ এজেন্ট কাজ করছে[১৩]। সিএন্ডএফ এজেন্ট আমদানিকারক ও রপ্তানিকারকের পণ্যের শুল্কায়নের জন্য প্রয়োজনীয় কাগজপত্র প্রস্তুত ও শুল্ক জমা করার মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানিকারককে পণ্যের শুল্কায়নে সহায়তা করে থাকে। এক্ষেত্রে তারা ব্যবসায়ীদের নিকট হতে একটি নির্দিষ্ট হারে কমিশন পেয়ে থাকে। কৃষিজাত পণ্য ও বিভিন্ন ফল আমদানির ক্ষেত্রে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র পণ্য পরীক্ষণ শেষে ছাড়পত্র প্রদান করে থাকে।

[১৩] বুড়িমারী কাস্টমস কর্তৃপক্ষ, ২০১৭।

সারণি ২.২: বুড়িমারী স্থল বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব

কর্তৃপক্ষের নাম	দায়িত্ব
বন্দর কর্তৃপক্ষ	➔ ওয়ে ব্রীজে পণ্যের ওজন পরীক্ষণ করে কাগজ পত্রের সঠিকতা যাচাই ➔ পণ্য শুল্কায়নের পূর্ব পর্যন্ত কাস্টমসের পক্ষে পণ্যের সংরক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ ➔ লেবার কর্তৃক পণ্য লোড-আনলোড বা হ্যান্ডলিং
কাস্টমস কর্তৃপক্ষ	➔ পণ্য পরীক্ষণ (ধরন, গুণগতমান, ওজন ও মূল্য) ➔ শুল্ক আদায় নিশ্চিতকরণ ➔ বিল অব এন্ট্রিসহ অন্যান্য কাগজপত্রের সঠিকতা যাচাই এবং আউট পাস প্রদান
বর্ডার গার্ড বাংলাদেশ (বিজিবি)	➔ জিরো পয়েন্টে পণ্যবাহী ট্রাক পরীক্ষা ও এন্ট্রি করা ➔ যাত্রী ইমিগ্রেশনের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় পরীক্ষা ও এন্ট্রি করা
উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র	➔ কৃষিজাত পণ্য, কাঁচামাল এবং অন্যান্য তালিকাভুক্ত পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে পরীক্ষণ ➔ সাব টেক্স মেশিন সুইজারমিনেটর মাইক্রোস্কোপ, সীড কাউন্টার মেশিন ইত্যাদি যন্ত্র রয়েছে। ফরমালিন টেস্ট এখান থেকে করা হয় না। উপজেলা পরিষদ ফরমালিন টেষ্টের দায়িত্ব পালন করে।
ব্যাংক	➔ এলসি খোলার মাধ্যমে ব্যবসায়ীদের বৈদেশিক বাণিজ্যে সহায়তা প্রদান ➔ সরকারের পক্ষে শুল্ক জমা নেয়া
সিএন্ডএফ এজেন্ট (আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় সহযোগী)	➔ বিল অব এন্ট্রি বা বিল অব এক্সপোর্ট তৈরি করা ➔ পণ্যের শুল্কায়ণে ও পণ্যছাড়ের বিভিন্ন পর্যায়ে আমদানিকারকের প্রতিনিধির দায়িত্ব পালন করা ➔ ব্যবসায়ীর পক্ষে ব্যাংকে শুল্ক জমা দেওয়া

২.৩ জনবল

বুড়িমারী স্থলবন্দরে একজন উপ-পরিচালকের নের্তৃত্বে মোট ১৩ (তেরো) জন কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্মরত আছে। শুন্য পদ ১টি। বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনে একজন সহকারী কমিশনারের নের্তৃত্বে মোট ১৮ (আঠারো) জন কর্মকর্তা-কর্মচারী কর্মরত আছে। কাস্টমসে অনুমোদিত সাংগঠনিক কাঠামো অনুসারে প্রায় দুই-তৃতীয়াংশ পদ (৩৪ টি) শূন্য রয়েছে।

সারণি-২.৩: কাস্টমসের জনবল

পদের নাম	পদ সংখ্যা	কর্মরত	শুন্য পদের সংখ্যা
যুগ্ম-কমিশনার	০১	০	১
উপ-কমিশনার/ সহকারী কমিশনার	০৩	১	২
সহকারী প্রোগ্রামার	০১	০	১
রাজস্ব কর্মকর্তা	০৪	২	২
সহকারী রাজস্ব কর্মকর্তা	২০	৪	১৬
উচ্চমান সহকারী	০২	১	১
ক্যাশিয়ার	০১	০	১
সাঁট মুদ্রাক্ষরিক	০১	০	১
অফিস সহকারী	০৫	০	৫
সাব-ইন্সপেক্টর	০১	১	০
গাড়ী চালক	০২	১	১
সিপাই	০৮	৯ (অতি. ১)	০
এমএলএসএস	০২	০	২
নৈশ প্রহরী	০১	০	১
মোট	৫২	১৮	৩৪

সারণি-২.৪: বন্দরের জনবল

পদের নাম	পদ সংখ্যা
ডেপুটি ডিরেক্টর	১ জন
সহকারী পরিচালক (ট্রাফিক)	পদায়ন বুড়িমারীতে সংযুক্তি বেনাপোলে
ট্রাফিক পরিদর্শক	৫ জন
ওয়ার হাউজ সুপারেন্ট্যানডেন্ট	২ জন
কম্পিউটার অপারেটর	১ জন
হিসাব রক্ষক	১ জন
অফিস সহায়ক	১ জন
ইলেক্ট্রিশিয়ান	১ জন
মোট	১৩ জন
কোনো শুন্য পদ নাই	

সংশ্লিষ্ট কাস্টমস কর্তৃপক্ষ ও বন্দর ব্যবহারকারীদের মতে, বর্তমানে এই বন্দরের মাধ্যমে বাণিজ্যিক পণ্যের (১৮টি) আমদানি নিষিদ্ধ থাকায় বিদ্যমান জনবল ঘাটতির কারণে কার্যক্রম সম্পাদনে সমস্যা হয় না।

২.৪ বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন ও বন্দরে বিভিন্ন অর্থবছরে রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ

বুড়িমারী স্থল শুল্ক স্টেশন ও বন্দরে ২০১৩-১৪ অর্থবছর হতে ২০১৭-১৮ অর্থবছর পর্যন্ত রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, এখানে বার্ষিক রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ ক্রমবর্ধমান। সর্বশেষ ২০১৭-১৮ অর্থবছরে স্থল শুল্ক স্টেশনে রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ প্রায় ৬৮.৫৭ কোটি টাকা এবং স্থল বন্দরে রাজস্ব আদায় হয়েছে প্রায় ৪৬ কোটি টাকা, যা এযাবত কালে সর্বোচ্চ।

সারণি ২.৫: বুড়িমারী কাস্টমস ও বন্দরে রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ (২০১৩-২০১৮)

কাস্টমস		বন্দর	
অর্থবছর	রাজস্ব (কোটি টাকা)	অর্থবছর	রাজস্ব (কোটি টাকা)
২০১৩-১৪	১৬.১৯	২০১৩-১৪	৫.০২
২০১৪-১৫	২৬.৬১	২০১৪-১৫	৭.০৩
২০১৫-১৬	৪৯	২০১৫-১৬	১৬.০২
২০১৬-১৭	৪৫	২০১৬-১৭	২৭.৫১
২০১৭-১৮	৬৮.৫৭	২০১৭-১৮	৪৬.২৪

২.৫ বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে আমদানি ও রপ্তানিকৃত পণ্যের ধরন ও পরিমাণ

বর্তমানে এই বন্দর দিয়ে ভারত এবং ভুটান হতে পাথরের বোল্ডার, সজী বীজ, ভুট্টা, পেঁয়াজ, ডলোমাইট, লাইমস্টোনসহ বিভিন্ন ধরনের পাথর, ফল, প্রভৃতি প্রায় আঠারো ধরনের পণ্য বাংলাদেশে আমদানি হয়। অপরদিকে তৈরি পোষাক, জুস, মেলামাইন সামগ্রী, বর্জ্য তুলা, ব্যাটারি, সাবান, সিরামিক, ওষুধসহ বিভিন্ন ধরনের পণ্য বাংলাদেশ হতে রপ্তানি হয়ে থাকে। নিম্নে সারণিতে ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারত হতে আমদানিকৃত উল্লেখযোগ্য পণ্যসমূহের ধরনভেদে পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ দেওয়া হলো।

সারণি ২.৬: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারত হতে আমদানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়

ক্রমিক	পণ্যের নাম	পরিমাণ (মে. টন)	মোট রাজস্ব (কোটি টাকা)
১	পাথরের বোল্ডার	১১৯৫৪৫৮.৭	৪১.৮
২	অ্যামিনো রেজিন (তরল)	৫২৮৯.২৪	৩.৮
৩	পাট বীজ	২১৩০.১৮	০.০৫
৪	স্ক্রাপ গ্লাস	১৬০০	০.৩
৫	ক্যালসিয়াম কার্বনেট	১১৭৭	০.৯
৬	রেলওয়ে স্লিপারস	১০৭০.৭৪	১.১
৭	পাট বীজ	৯৮০.৮	০.০২
৮	পেঁয়াজ	৮৯৪	০.০০৩
৯	ট্যালকম পিন্ড	৫০০	০.১
১০	কয়লা	৪০৭.৩৩	০.০৭

২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটান হতে সবচেয়ে বেশি আমদানি হয়েছে বিভিন ধরনের পাথর, ডলোমাইট, লাইমস্টোন, জিপসাম, ট্যালকমসহ বিভিন্ন ধরনের পণ্য। নিম্নে সারণিতে ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটান হতে আমদানিকৃত পণ্যসমূহের পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়ের পরিমাণ দেওয়া হলো।

সারণি ২.৭: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটান হতে আমদানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও রাজস্ব আদায়

ক্রমিক	পণ্যের নাম	পরিমাণ (মে. টন)	মোট রাজস্ব (কোটি টাকা)
১	পাথর চূর্ণ	৪৪৫২২১.০৯	৭.২
২	বোল্ডার	৩০৪৬৩৮.১৬	২.৪
৩	ডলোমাইট পাউডার	১০২৭৬৪.৬৯	১.৮
৪	লাইম স্টোন লাম্পস	৭২৭৯৫.১১৭	১.২
৫	কয়লা	২৩১৯৬.৯৩৩	৪.৯
৬	ডলোমাইট লাম্পস	১৬৯১৬.০১	০.০৯
৭	জিপসাম লাম্পস	১২৪০৪.৯২৫	০.৬
৮	ক্যালসিয়াম কার্বনেট	৩৭২০	০.২
৯	লাইম স্টোন (৩০/৮০)	৩৫৪৩.০৬২	০.২
১০	ডলোমাইট চিপস	২০০৭.৫৬	০.০৩

২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারতে রপ্তানিকৃত পণ্যসমূহের মধ্যে সবচেয়ে বেশি পরিমাণে রপ্তানি হয়েছে বর্জ্য তুলা, যার পরিমাণ প্রায় ১৯ হাজার মে. টন এবং মূল্য প্রায় ৩৬ কোটি টাকা। নিম্নে সারণিতে ২০১৬-১৭ অর্থবছরে এই বন্দরের মাধ্যমে ভারতে রপ্তানিকৃত উল্লেখযোগ্য পণ্যসমূহের ধরনভেদে পরিমাণ ও বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের পরিমাণ দেওয়া হলো।

সারণি ২.৮: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভারতে রপ্তানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও মূল্য

ক্রমিক	পণ্যের নাম	পরিমাণ (মে. টন)	মূল্য (কোটি টাকা)
১	বর্জ্য তুলা	১৯২৪০.৫	৩৬
২	মশারি	১৬৯৯.৫	২৯.২
৩	জুস (লিচু)	৭১১১.৮০৮	২৩.১
৪	জুস (আম)	৩৩৬০.৬৬	১২.৪
৫	ঝুট (বর্জ্য তুলা)	৬৪৮০.৭৭২	১২.২
৬	টোস্ট বিস্কুট	৮৫৯.৬০৭	৮.২
৭	ম্যাজিক কাপ	১৩৯৩.৬৩২	৭.৬
৮	পুডিং জেলি	৯৮২.৪০৮	৬.১
৯	জাল	৩৯৩.২৭৮	৫.৭
১০	আইস ড্রিঙ্কস	১৫৩১.০০২	৪.৯

ভুটানে রপ্তানিকৃত পণ্যসমূহের মধ্যে সবচেয়ে বেশি পরিমাণে রপ্তানি হয়েছে বিভিন্ন ধরণের জুস (আম ও লিচু)। নিম্নে সারণিতে ২০১৬-১৭ অর্থবছরে এই বন্দরের মাধ্যমে ভুটানে রপ্তানিকৃত উল্লেখযোগ্য পণ্যসমূহের ধরনভেদে পরিমাণ ও বৈদেশিক মুদ্রা আয়ের পরিমাণ দেওয়া হলো।

সারণি ২.৯: ২০১৬-১৭ অর্থবছরে ভুটানে রপ্তানিকৃত উলেখযোগ্য পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও মূল্য

ক্রমিক	পণ্যের নাম	পরিমাণ (মে. টন)	মূল্য (কোটি টাকা)
১	পটেটো চিপস	৯২.১১	২.৯
২	জুস (আম)	৯০৯.৬৫	২.৫
৩	ওষুধ	৩০.৮৪	১.৭
৪	অ্যালুমিনিয়াম প্রোফাইল	৪১.৬১	১.৪
৫	জুস (লিচু)	৬০৬.৯১	১.২
৬	সাবান	৪১.২৩	০.৪
৭	টোস্ট বিস্কুট	৩৬.১৬	০.৩
৮	মেলামাইন টেবিলওয়্যার	১২.৭৩	০.২

আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতি

৩.১ বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া

বুড়িমারী বন্দর দিয়ে পণ্য আমদানি করার জন্য বাংলাদেশের আমদানিকারককে প্রথমে ভারতের বা ভুটানের বিক্রেতা (রপ্তানিকারক) এর সাথে একটি পণ্য ক্রয় চুক্তি করতে হয়। উভয়পক্ষের মধ্যে আলোচনার ভিত্তিতে রপ্তানিকারক একটি প্রোফর্মা ইনভয়েস তৈরি করে এবং তা আমদানিকারকের কাছে প্রেরণ করে। বাংলাদেশের আমদানিকারক প্রোফর্মা ইনভয়েসের[১৪] কপি পাওয়ার পর পণ্যের মূল্য পরিশোধের লক্ষ্যে ব্যাংকে এলসির[১৫] জন্য আবেদন করে এবং এলসি খোলার পর সংশ্লিষ্ট এলসির কপি (নমুনা) রপ্তানিকারকের কাছে প্রেরণ করে। এলসির কপি (নমুনা) পাওয়ার পর রপ্তানিকারক পণ্যের ডেলিভারির জন্য প্রস্তুতি গ্রহণ করে ও আমদানিকারকের সাথে চুক্তি অনুযায়ী নির্দিষ্ট সময়ে পণ্য পাঠিয়ে দেয়।

অন্যদিকে আমদানিকৃত পণ্যের বিপরীতে শুল্ক পরিশোধ ও পণ্য খালাসের জন্য আমদানিকারককে প্রয়োজনীয় নথিপত্র সংগ্রহ বা প্রস্তুত করতে হয়। বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি বা রপ্তানি করার জন্য একজন আমদানিকারক বা রপ্তানিকারকের যে সকল সুনির্দিষ্ট নথিপত্র প্রয়োজন হয়, তা হচ্ছে-

১) নিজস্ব ব্যবসায়িক প্রতিষ্ঠানের নামে ট্রেড লাইসেন্স,
২) ট্যাক্স আইডেনটিফিকেশন নাম্বার (TIN),
৩) ভ্যাট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট,
৪) চেম্বার অব কমার্স এন্ড ইন্ডাস্ট্রিজ এর মেম্বারশিপ সার্টিফিকেট,
৫) ব্যাংক সলভেন্সি সার্টিফিকেট এবং
৬) ইন্স্যুরেন্স কপি,
৭) এলসি কপি,
৮) ব্যাংক কর্তৃক "নো অবজেকশন সার্টিফিকেট",
৯) প্রো-ফর্মা ইনভয়েস
১০) আমদানিকারকের ক্ষেত্রে ইমপোর্ট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট বা রপ্তানিকারকের ক্ষেত্রে এক্সপোর্ট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট

আমদানিকারক সংশ্লিষ্ট সকল নথিপত্র পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য খালাসে সহযোগিতার জন্য মনোনীত সিএন্ডএফ এজেন্টের কাছে প্রদান করে। সিএন্ডএফ এজেন্ট আমদানিকারকের কাছ থেকে কাগজপত্র সংগ্রহের পর কাস্টমসে জমা দেওয়ার জন্য বিল অব এন্ট্রি তৈরি করে।

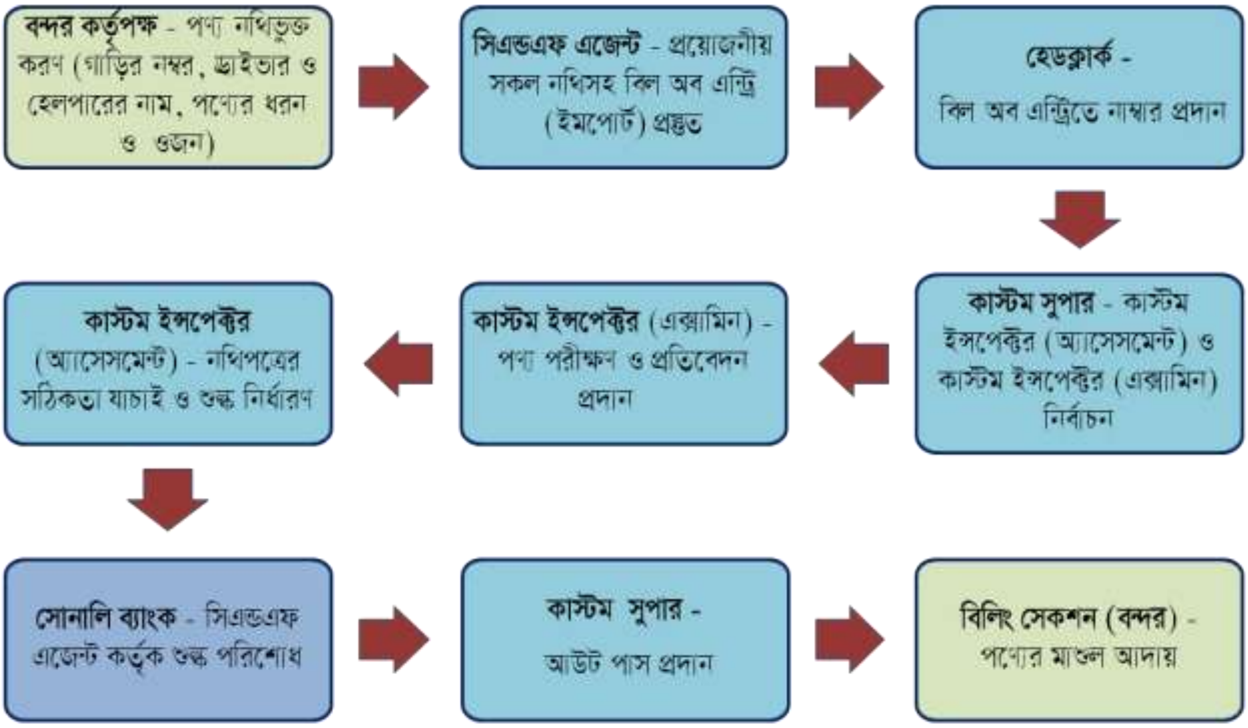
বাংলাদেশে পণ্য প্রবেশের সময় প্রথম চেকিং পয়েন্টে বিজিবি এবং বন্দরে প্রবেশের সময় বন্দর কর্তৃপক্ষ ট্রাক রিসিট বা এক্সপোর্ট মেনিফেস্ট (চালান) দেখে পণ্যবাহী পরিবহণের নাম্বার, ড্রাইভারের নাম, হেল্পারের নাম প্রভৃতি রেকর্ড বুকে নথিভুক্ত করে। পণ্য প্রবেশের পর সিএন্ডএফ এজেন্ট বিল অব এন্ট্রির সাথে প্রয়োজনীয় অন্যান্য সকল কাগজপত্রের অনুলিপি কাস্টমসের হেডক্লার্ককে প্রদান করে। হেডক্লার্ক আমদানিকারকের সকল তথ্য অনলাইনে (অ্যাসাইকোডা ওয়াল্ড সার্ভার) এন্ট্রি দেয় ও বিল অব এন্ট্রিতে একটি সিরিয়াল নম্বর দেয়। বিল অব এন্ট্রিতে সিরিয়াল নম্বর পাওয়ার পর সিএন্ডএফ এজেন্ট সকল কাগজপত্র কাস্টমস সুপারের কাছে জমা দেয়। কাস্টমস সুপার পণ্যের শুল্ক নির্ধারণ করার লক্ষ্যে একজন কাস্টম ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) এবং প্রোফর্মা ইনভয়েস অনুযায়ী পণ্যের ধরন, পরিমাণ ও গুণগত মান পরীক্ষণের জন্য অপর একজন কাস্টম ইন্সপেক্টরকে (এক্সামিন) দায়িত্ব প্রদান করেন। কাস্টম ইন্সপেক্টর (এক্সামিন) কতৃক পণ্য পরীক্ষণের প্রতিবেদন পাওয়ার পর কাস্টমস ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) সংশ্লিষ্ট পণ্যের আমদানি সংক্রান্ত সকল নথিপত্র পর্যবেক্ষণ ও পরীক্ষণ করে এবং পণ্যের শুল্ক নির্ধারন করে শুল্ক জমা দেওয়ার অনুমতি প্রদান করে। সিএন্ডএফ এজেন্ট পণ্যের শুল্কায়ন সম্পন্ন করার জন্য বুড়িমারীতে অবস্থিত সোনালী ব্যাংকের মাধ্যমে শুল্ক পরিশোধ করে। শুল্ক প্রদান করার জন্য সিএন্ডএফ এজেন্টকে ব্যাংকে বিল অব এন্ট্রি দাখিল করতে হয়। ফল ও কৃষিজাত পণ্যের ক্ষেত্রে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা পণ্যের গুণগত মান পরীক্ষা করে। এরপর সিএন্ডএফ এজেন্ট শুল্ক প্রদানের চালানসহ বিল অব এন্ট্রি ও সংশ্লিষ্ট সকল নথিপত্র পুনরায় কাস্টমস সুপারের কাছে জমা দিতে হয়। কাস্টমস ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) ও কাস্টমস ইন্সপেক্টর (এক্সামিন) এর স্বাক্ষর পর্যবেক্ষণ করে কাস্টমস সুপার ইমপোর্ট পারমিট অর্থাৎ পণ্য প্রবেশের অনুমতি পত্র প্রদান করে থাকে। এরপর বন্দরের বিলিং সেকশনে পণ্যের মাশুল আদায়ের মাধ্যমে পণ্যছাড়ের অনুমতি গ্রহণ করা হয়। অত:পর সিএন্ডএফ এজেন্ট

[১৪] প্রোফর্মা ইনভয়েসে রপ্তানিকারকের প্রতিষ্ঠানের নাম, ঠিকানা, পণ্যের নাম, পরিমাণ, মূল্য, শর্তাবলী প্রভৃতি উল্লেখ থাকে।

[১৫] কোনো পণ্য আমদানি করার ক্ষেত্রে একজন আমদানিকারককে নির্দিষ্ট ব্যাংকে এলসি খুলতে হয়। এলসি খোলার জন্য যেসব কাগজপত্রের দরকার হয় সেগুলো হচ্ছে, আইআরসি, টিআইএন, ভ্যাট রেজিস্ট্রেশন সার্টিফিকেট, ট্রেড লাইসেন্স, প্রোফর্মা ইনভয়েস এবং বাংলাদেশ ব্যাংক অথরাইজেশন। ব্যাংক এলসি ফর্ম অনুমোদন করার পর পণ্যের ইন্স্যুরেন্স করতে হয়।

পণ্য খালাস করে সংশ্লিষ্ট আমদানিকারকের কাছে পাঠিয়ে থাকে। একইভাবে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রেও কাস্টম ইন্সপেক্টর (অ্যাসেসমেন্ট) ও কাস্টম ইন্সপেক্টর (এক্সামিন) কর্তৃক পণ্য পরীক্ষণের পর ব্যাংকে প্রযোজ্য ভ্যাট ও ট্যাক্স পরিশোধের পর বন্দরের মাশুল পরিশোধ করতে হয়। বাংলাদেশ হতে পণ্য রপ্তানি শূণ্য শুল্কে হওয়ায় এক্ষেত্রে কাস্টমসে কোনও শুল্ক পরিশোধ করতে হয় না। নিম্নে বন্দরের পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া একটি প্রবাহচিত্রের মাধ্যমে তুলে ধরা হলো:

প্রবাহচিত্র ৩.১: বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া



৩.২ বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়ায় বিদ্যমান অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরন:

বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি-রপ্তানির ক্ষেত্রে কয়েক ধরনের অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগ রয়েছে। নিম্নে এসকল অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরনসমূহ আলোচনা করা হলো।

৩.২.১ বন্দর ও কাস্টমস কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ

বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি ও রপ্তানির বিভিন্ন পর্যায়ে বুড়িমারী কাস্টমস ও বন্দরের কর্মকর্তা-কর্মচারীদের একাংশের বিরুদ্ধে ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণের অভিযোগ রয়েছে। এক্ষেত্রে আমদানি-রপ্তানি সংক্রান্ত প্রয়োজনীয় সকল নথিপত্র এবং পণ্যের ধরন, গুণগত মান, ওজনসহ সব কিছু সঠিক থাকা সত্ত্বেও পণ্যছাড়ের জন্য বাধ্যতামূলকভাবে অলিখিতভাবে নির্ধারিত ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ (Coercive corruption) দিতে হয়। তবে প্রয়োজনীয় নথিপত্র, পণ্যের মান, ধরন বা ওজনে সমস্যা থাকলে, অথবা শুল্ক ফাঁকি দেওয়ার ক্ষেত্রে ঘুষের পরিমাণ, উভয়পক্ষের স্বার্থ বিবেচনায় পরস্পরের দরকষাকষির সক্ষমতার উপর নির্ভর করে (Collusive corruption)।

সারণি ৩.১: ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ দেওয়ার খাত ও পরিমাণ

নিয়মবহির্ভূত অর্থের খাত (বিওই প্রতি)		আমদানি (টাকা)		রপ্তানি (টাকা)
		নন কমার্শিয়াল পণ্য	ফল /কমার্শিয়াল পণ্য	
শুল্ক স্টেশন	নাম্বারের জন্য-হেডক্লার্ক	১৫০	২০০	২০০
	কাস্টমস সিন্ডিকেট	১৫০০	২২০০	১৩০০
	শুল্ক গোয়েন্দা	১০০	১০০	-
	নিয়মবহির্ভূত অর্থের মোট পরিমাণ	১৭৫০	২৫০০	১৫০০
বন্দর -বিলিং সেকশন		৩০০	৫০০	২০০

বর্তমান গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্যমতে, বুড়িমারী বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধাপে বিল অব এন্ট্রি প্রতি গড়ে ন্যূনতম ২০৫০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে বা ঘুষ হিসেবে দিতে হয়। একইভাবে পণ্য রপ্তানির ক্ষেত্রে বিভিন্ন ধাপে বিল অব এক্সপোর্ট প্রতি গড়ে ন্যূনতম ১৭০০ টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে বা ঘুষ হিসেবে দিতে হয়। নিম্নের সারণিতে ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের মোট বিল অব এন্ট্রির সংখ্যানুসারে নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায়কৃত অর্থ বা ঘুষের প্রাক্কলিত হিসাব দেওয়া হলো।

সারণি ৩.২ : ২০১৬-১৭ অর্থবছরে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও শুল্ক স্টেশন কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের প্রাক্কলন (Coercive Corruption) [১৬]

কর্তৃপক্ষ	ধরন	বিওই সংখ্যা (২০১৬-১৭ সাল)	ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার	আদায়কৃত মোট অর্থের পরিমাণ (কোটি টাকা)
শুল্ক স্টেশন	আমদানি	১৪৩১৫	১৭৫০	২.৫১
	রপ্তানি	২২৭৯	১৫০০	০.৩৪
			মোট পরিমাণ	**২.৮৫**
স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ	আমদানি	১৪৩১৫	৩০০	০.৪৩
	রপ্তানি	২২৭৯	২০০	০.০৫
			মোট পরিমাণ	**০.৪৮**

৩.২.২ উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র কর্তৃক ঘুষ বা নিয়মবহির্ভূত অর্থ গ্রহণ

বিভিন্ন উদ্ভিদজাত পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্র হতে অনাপত্তিপত্র বা ছাড়পত্র সংগ্রহ করতে হয়। এক্ষেত্রে পণ্য ভিত্তিক নির্ধারিত ফি ট্রেজারী চালানের মাধ্যমে ব্যাংকে জমা দিতে হয়। তবে এক্ষেত্রেও ঘুষ হিসেবে ফলের ট্রাক প্রতি অতিরিক্ত ২০০ টাকা এবং বীজের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত ৫০০ টাকা গ্রহণ করা হয়। কিছু ক্ষেত্রে পণ্যের প্রয়োজনীয় পরীক্ষা ছাড়াই অতিরিক্ত অর্থের বিনিময়ে ছাড়পত্র দেওয়ার অভিযোগ রয়েছে।

সারণি ৩.৩ : ২০১৭-১৮ সালে আদায়কৃত ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থের প্রাক্কলন

ট্রাক সংখ্যা	ট্রাক প্রতি ন্যূনতম নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়ের পরিমাণ	আদায়কৃত মোট নিয়মবহির্ভূত অর্থের পরিমাণ
৮৫৫০ টি	২০০ টাকা	**১৭.১০ লক্ষ টাকা**

৩.২.৩ শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন ফাঁকি দেওয়া

বুড়িমারি স্থল বন্দরে পণ্য আমদানির ক্ষেত্রে শুল্ক ফাঁকির উদ্দেশ্যে ওজন কম দেখানোর অভিযোগ রয়েছে। সবচেয়ে বেশি ওজন ফাঁকি দেওয়া হয় ফল এবং মসলা (এলাচ/জিরা) আমদানির ক্ষেত্রে। এছাড়া পাথরের ক্ষেত্রেও ট্রাক প্রতি ২-৪ টন ওজন কম দেখানোর অভিযোগ রয়েছে।

৩.২.৪ পণ্য লোডিং ও আন-লোডিং এর ক্ষেত্রে শ্রমিক কর্তৃক বাধ্যতামূলকভাবে বকশিশ আদায়

বুড়িমারী স্থল বন্দরের মাধ্যমে পণ্য আমদানি রপ্তানির ক্ষেত্রে ট্রাকে পণ্য লোডিং ও আনলোডিং করার জন্য ব্যবসায়ীদেরকে বন্দর নির্ধারিত ফি জমা দিতে হয়, যা টন প্রতি ৯৯ টাকা। কিন্তু পরবর্তীতে পণ্য লোড-আনলোড করার সময় শ্রমিকদেরকে ট্রাক প্রতি ২০০-৫০০ টাকা অতিরিক্ত অর্থ বকশিশ হিসেবে দিতে হয়। এই বকশিশ না দিলে অযথা সময়ক্ষেপন, অযত্নের সাথে পণ্য হ্যান্ডলিংসহ বিভিন্ন ভাবে হয়রানি করা হয়। শ্রমিকরা ভুটান ও ভারতীয় ট্রাকের ড্রাইভারের নিকট হতে লোড-আনলোড বাবদ টন প্রতি ৪০ টাকা বকশিশ গ্রহণ করে।

তবে এক্ষেত্রে শ্রমিকদের বক্তব্য অনুসারে টন প্রতি ৯৯ টাকা হ্যান্ডলিং চার্জ নেওয়া হলেও শ্রমিকদের দেওয়া হয় মাত্র ৩৯ টাকা যা অপ্রতুল। হ্যান্ডলিং চার্জ হতে আয়ের সিংহভাগ সংশ্লিষ্ট কন্ট্রাকটর গ্রহণ করে।

৩.২.৫ আন্তঃ জেলা মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক নিয়মবহির্ভূত অর্থ আদায়

বুড়িমারী স্থল বন্দর হতে আমদানি পণ্য দেশের বিভিন্নস্থানে পরিবহনের জন্য ট্রাক ভাড়া করার ক্ষেত্রে বুড়িমারী ট্রাক টার্মিনালে মটর শ্রমিক ইউনিয়ন ট্রাক প্রতি প্রায় ৯০০ টাকা চাঁদা হিসেবে আদায় করে থাকে। দালালের সাহায্য ছাড়া বুড়িমারী হতে ট্রাক ভাড়া পাওয়া যায় না। এক্ষেত্রে দালালকে ট্রাক প্রতি ৪০০ হতে ৫০০ টাকা বকশিশ দিতে হয়।

[১৬] স্পিড মানি ক্যালকুলেশনের সময় ন্যূনতম হার অর্থাৎ আমদানির ক্ষেত্রে ২০৫০ টাকা এবং রপ্তানির ক্ষেত্রে ১৭০০ টাকা হিসেবে প্রাক্কলন করা হয়েছে।

সারণি ৩.৪ : মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক আদায়কৃত নিয়মবহির্ভূত অর্থের হার

ক্রম	খাত	টাকার পরিমাণ
১	টার্মিনাল চলান/ গাড়ী বুকিং	২০০
২	দালাল	৪০০
৩	মাঠ খরচ/ গাড়ী পাহারা	২৫০
৪	মালিক সমিতি	৫০
	মোট	**৯০০**

বর্তমান গবেষণা পাওয়া তথ্যমতে, শুক্রবার বাদে প্রতিদিন গড়ে প্রায় ২০০টি হিসেবে বছরে গড়ে প্রায় ৬০০০টি পণ্যবাহী ট্রাক এই টার্মিনাল হতে দেশের বিভিন্ন স্থানে পণ্য পরিবহণ করে। এই হিসেবে প্রাক্কলনে দেখা যায়, প্রতি বছর এই টার্মিনাল হতে ন্যূনতম প্রায় ৫.৪ কোটি টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে আদায় করা হয়।

৩.৩ তথ্য প্রকাশের অবস্থা

বন্দর ও কাস্টমস অফিসে কোনা সেবার মূল্য তালিকা সম্পর্কিত তথ্য বোর্ড, নাগরিক সনদ এবং তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্র নাই। দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা থাকলেও তাদের নাম, পদবী, মোবাইল/ ফোন নম্বর, ফ্যাক্স ও ই-মেইল দৃশ্যমান নয়।

সারণি ৩.৫ : তথ্য প্রকাশের অবস্থা বন্দর ও শুল্ক স্টেশন

বিষয়	অবস্থা	
	বন্দর	**কাস্টমস**
সেবার মূল্য তালিকা সম্পর্কিত তথ্য বোর্ড	আছে	নাই
নাগরিক সনদ	আছে	নাই
তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্র	নাই	নাই
তথ্য ও অনুসন্ধান কেন্দ্রে সার্বক্ষণিক স্টাফের অবস্থান	প্রযোজ্য নয়	প্রযোজ্য নয়
দায়িত্বপ্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তা	আছে	আছে
দায়িত্ব প্রাপ্ত তথ্য কর্মকর্তার নাম, পদবী, মোবাইল/ ফোন নম্বর, ফ্যাক্স ও ই-মেইল এর দৃশ্যমানতা	নাই	নাই
তথ্য আবেদন বিষয়ক রেজিষ্টার	আছে	নাই
অভিযোগ গ্রহণকারী কর্মকর্তা	আছে	নাই
অভিযোগ গ্রহণকারী কর্মকর্তার নাম, পদবী ও মোবাইল/ ফোন নম্বর, ফ্যাক্স ও ই-মেইল এর দৃশ্যমানতা	নাই	নাই

৩.৪ সুশাসনের নির্দেশকসমূহের আলোকে বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমস এর বর্তমান অবস্থা

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও কাস্টমস এ সুশাসনের নির্দেশকের আলোকে তথা স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা, সক্ষমতা ও কার্যকরতা, জবাবদিহিতা এবং দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণের ক্ষেত্রে বর্তমান অবস্থা সারণির মাধ্যমে নিচে দেওয়া হলো:

সারণি ৩.৬: সুশাসনের নির্দেশকসমূহের আলোকে বুড়িমারী বন্দর ও কাস্টমস এর বর্তমান অবস্থা

সুশাসনের নির্দেশক	বুড়িমারী বন্দর	বুড়িমারী কাস্টমস
১. স্বচ্ছতা ও তথ্যের উন্মুক্ততা	• নাগরিক সনদ আছে • বন্দর সম্পর্কিত তথ্য নিয়ে ভাঁজপত্র আছে • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • দৃশ্যমান স্থানে ট্যারিফ চার্ট (বন্দর মাশুল) টানানো আছে • নিজস্ব ওয়েবসাইট নাই	• নাগরিক সনদ নাই • তথ্য প্রদানে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • নিজস্ব ওয়েবসাইট নাই • স্বপ্রণোদিত তথ্য প্রকাশের ক্ষেত্রে ঘাটতি আছে
২. সক্ষমতা ও	• জনবল কাঠামো অনুসারে শূণ্য পদ নাই	• দুই তৃতীয়াংশ পদ শূন্য

কার্যকরতা	• নিজস্ব ভবনে কার্যালয় আছে • পণ্যছাড়ে অটোমেশন ব্যবস্থা নাই	• কার্যালয়ের জন্য নিজস্ব ভবন নাই • আধুনিক পরীক্ষাগার নাই • পণ্য স্ক্যানিং ব্যবস্থা নাই
৩. জবাবদিহিতা	• দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • অভিযোগ বক্স নাই, তবে অভিযোগের রেজিস্টার আছে • গণশুনানি হয় নি • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয় • বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান	• অভিযোগ বক্স নাই, দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা আছে • অভিযোগের রেজিস্টার নাই • গণশুনানি হয় নি • বার্ষিক নিরীক্ষণ হয় • বিভাগীয় তদারকি ব্যবস্থা বিদ্যমান
৪. দুর্নীতি নিয়ন্ত্রণ	• তদন্ত সাপেক্ষে বিভাগীয় শাস্তির দৃষ্টান্ত আছে • পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত আর্থিক লেনদেন বিদ্যমান	

২০০৯ সালের সাথে ২০১৭ সালের তুলনা

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) ২০০৯ সালে বুড়িমারী বন্দরের ওপর একটি গবেষণা কার্যক্রম পরিচালনা করে। উক্ত গবেষণায় নানাবিধ অবকাঠামোগত সীমাবদ্ধতাসহ বিভিন্ন অনিয়ম ও দুর্নীতির চিত্র উঠে আসে। এই অধ্যায়ে ২০০৯ সালের সীমাবদ্ধতা এবং অনিয়ম ও দুর্নীতির সাথে বর্তমান অবস্থার একটি তুলনামূলক বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

৪.১ ২০০৯ সালের সাথে ২০১৭ সালের তুলনামূলক বিশ্লেষণ

৪.১. ১ অবকাঠামোগত পরিবর্তন:

২০০২ সালে বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনকে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হলেও, তখন পর্যন্ত বন্দরের কোনও কর্তৃপক্ষ বা কার্যক্রম ছিল না। কোনও ওয়্যার হাউস ছিল না, ওয়ে ব্রিজ ছিল না। ২০০৯ সালের গবেষণায় দেখা যায়, বন্দর অবকাঠামো না থাকার ফলে পণ্যের উপর কাস্টম্‌স এবং বন্দরের সম্পূর্ণ নিয়ন্ত্রণ ছিল না। এর ফলে বেসরকারি ওয়্যার হাউসে পণ্য রাখতে হতো। এতে পণ্যের ধরন, গুণগত মান ও ওজন পরিবর্তিত হওয়ার ঝুঁকি ছিল। নিয়ম বহির্ভূতভাবে স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার এবং ব্যাপক মাত্রায় ওজনে ফাঁকির অভিযোগ ছিল। ২০১০ সালে স্থল বন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ভবনে কার্যক্রম শুরু করে। নিজস্ব ওয়্যার হাউস, ওয়ে ব্রিজ চালু হয় এবং এর ফলে পণ্যের উপর শুল্ক স্টেশনের নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা পায় ও স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার বন্ধ হয়। ওজন ফাঁকির পরিমাণ ও অভিযোগও কমেছে।

পূর্বে বুড়িমারীতে ব্যাংকের পূর্ণাঙ্গ শাখা না থাকার ফলে আমদানিকারককে এলসি খুলতে হলে এবং চেক বা টিটি, ডিডির মাধ্যমে শুল্ক জমা দিতে হলে ১৫ কিমি দূরে পাটগ্রামে অবস্থিত সোনালী ব্যাংকের শাখায় যেতে হতো। এতে শুল্ক জমা দিতে হয়রানি ও সময়ক্ষেপন হতো এবং ব্যাংক দূরে থাকায় ট্রেজারি চালান জাল হতো। বর্তমানে বুড়িমারী বাজারেই জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের ১টি করে পূর্নাঙ্গ শাখা থাকার কারণে যাবতীয় লেনদেন সম্পন্ন হচ্ছে বন্দরেই। এতে ন্যূনতম সময়ে শুল্ক জমা দেওয়া সম্ভব হচ্ছে এবং আমদানিকারকদের হয়রানি কমেছে ও সার্বিক কার্যক্রমে গতি এসেছে। বর্তমানে ট্রেজারি চালান জালের অভিযোগ নেই।

৪.১.২ যোগাযোগ ব্যবস্থার পরিবর্তন:

পূর্বে ঝুঁকি পূর্ণ রেল লাইনের জন্য প্রতি মাসে গড়ে ০৯টি ট্রেনের বগি লাইনচ্যুত হতো। লাইনচ্যুত বগি তুলতে সরকারের প্রতিবছর অর্থনৈতিক ক্ষতি হতো। ট্রেন ঘন্টায় মাত্র ১৫ কিমি বেগে চলায় বুড়িমারী থেকে লালমনিরহাট পর্যন্ত পৌঁছাতে ৫-৬ ঘন্টা সময় লাগতো এবং রংপুর পৌঁছাতে ৭-৮ ঘন্টা সময় লাগতো। এতে লালমনিরহাটে এবং রংপুরে বসবাসরত ব্যবসায়ীদের যাতায়াতে সমস্যা হতো। বর্তমানে রেলপথের প্রয়োজনীয় সংস্কার হওয়ায় ট্রেনের বগি লাইনচ্যুত হওয়ার ঘটনা বিরল। ট্রেন ঘন্টায় ৪৫ কিমি বেগে চলায় বুড়িমারী থেকে লালমনিরহাট পর্যন্ত পৌঁছাতে ৩ ঘণ্টা সময় লাগে এবং রংপুর পৌঁছাতে ৪ ঘন্টা সময় লাগ। এতে লালমনিরহাটে এবং রংপুরে বসবাসরত ব্যবসায়ীদের যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে।

২০০৯ সালে সড়ক পথে দীর্ঘদিনের পুরাতন তিস্তা রেল সেতু দিয়ে ০৫ টনের বেশি পণ্যবাহী ট্রাক পারাপারে নিষেধাজ্ঞা থাকায় তিস্তা ব্রীজে উঠার পূর্বে ১টি ট্রাকের পণ্য আনলোডিং করে ২টি ট্রাকে লোড করতে হতো। ব্রিজ পার হওয়ার পর, আবার ২টি ট্রাকের পণ্য ১টি ট্রাকে লোডিং করতে হতো, যা ব্যয়বহুল ও সময়সাপেক্ষ ছিল। এজন্য ব্যবসায়ীদেরকে ট্রাক প্রতি অতিরিক্ত ১০০০-১৫০০ টাকা ব্যয় বহন করতে হতো। বর্তমানে সড়ক পথে নতুন তিস্তা ব্রীজ নির্মিত হওয়ায় ব্যবসায়ীদের আর এই সমস্যায় পড়তে হয়না। তবে পণ্য পরিবাহী ট্রাক চলাচলের জন্য রাস্তার বেহাল অবস্থা। বুড়িমারী থেকে লালমনিরহাট পর্যন্ত রাস্তা ভাংগা। অপরদিকে তিস্তা ব্যারেজ দিয়ে যান চলাচল নিষিদ্ধ হওয়ায় সড়ক পথে রংপুর পৌঁছাঁতে এখন অতিরিক্ত প্রায় ৫০ কি. মি. পথ যেতে হচ্ছে যার ফলে পণ্য পরিবহণে খরচ বৃদ্ধি পাচ্ছে।

৪.১.৩ শুল্ক স্টেশনে পরিবর্তন:

২০০৯ সালে শুল্ক স্টেশনে ডিজিটাল সফটওয়ার ছিল না ফলে মিস ডিক্লারেশন, আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং এর সুযোগ ছিল এবং শুল্ক বাকী রেখেও পণ্য ছাড় করা হতো। পরবর্তীতে অনেকক্ষেত্রে বকেয়া শুল্ক উদ্ধার করা সম্ভব হতো না। বর্তমানে শুল্ক স্টেশনে অ্যাসাইকোডা ওয়ার্ল্ড সফটওয়ার চালু হয়েছে এবং এর ফলে মিস ডিক্লারেশন ও আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং প্রায় বন্ধ হয়েছে। এখন শুল্ক পরিশোধ না করে পণ্য ছাড়ের সুযোগ নেই। তবে এখনও পেপারলেস অফিস প্রতিষ্ঠিত হয় নি এবং কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস চালু হয় নি। পূর্বে পণ্য শুল্কায়নের ক্ষেত্রে ঘুষ দিতে হতো। বর্তমানেও পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্যছাড়ে প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট হারে ঘুষ দিতে হয়।

৪.১.৪ অন্যান্য পরিবর্তন

২০০৯ সালে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে পণ্য পরীক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় উপকরণ ও যন্ত্রপাতি না থাকায় কৃষিজাত পণ্য ও সংশ্লিষ্ট কাঁচামাল পরীক্ষণ করা ও সংক্রমণ প্রতিরোধ করা সম্ভব হতো না। উপরন্তু, পণ্যের পরীক্ষণ না করা সত্ত্বেও ব্যবসায়ীদেরকে নির্দিষ্ট পণ্যের জন্য পরীক্ষণ ফি দিতে হতো। বর্তমানে উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে সাব-টেক্স মেশিন, সুইজারমিনেটর মাইক্রোস্কোপ, সীড কাউন্টার মেশিন ইত্যাদি যন্ত্রপাতি রয়েছে। তবে ফরমালিন টেস্ট করার জন্য কোনো যন্ত্রপাতি নাই। পণ্য পরীক্ষণের জন্য কোনো প্যাথলজিস্ট নাই। পূর্বে দিনের কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ ছিল না। কিছুটা উন্নতি হলেও, এখনও কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ থাকে না।

সারণি ৪.১ : ২০০৯ হতে ২০১৮ সালের মধ্যে বুড়িমারী স্থলবন্দর ও কাস্টমস এর পরিবর্তন

২০০৯ সাল (অবকাঠামো)	২০১৮(অবকাঠামো)
১. ২০০২ সালে বুড়িমারী শুল্ক স্টেশনকে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষণা দেওয়া হলেও তখন পর্যন্ত বন্দরের কোনও কর্তৃপক্ষ বা কার্যক্রম ছিল না। কোনও ওয়্যার হাউস ছিল না, ওয়ে ব্রিজ ছিল না ➢ পণ্যের উপর কাস্টমসের নিয়ন্ত্রণ ছিল না ➢ নিয়ম বহির্ভূতভাবে স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার ➢ ব্যপক মাত্রায় ওজনে ফাঁকির অভিযোগ ছিল	১. ২০১০ সালে স্থলবন্দর কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ভবনে কার্যক্রম শুরু করে। নিজস্ব ওয়্যার হাউস, ওয়ে ব্রিজ চালু হয় ➢ পণ্যের উপর দক্ষ স্টেশনের নিয়ন্ত্রণ প্রতিষ্ঠা ➢ স্পট রিলিজ, একই এলসির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচার বন্ধ হয়েছে ➢ ওজন ফাঁকির পরিমাণ ও অভিযোগ কমেছে
২. কোনো ব্যাংকের পূর্ণাঙ্গ শাখা ছিল না। ১৫ কি.মি দূরে পাটগ্রামে যেয়ে ব্যাংকিং কার্যক্রম করতে হতো ➢ শুল্ক জমা দিতে হয়রানি ও সময়ক্ষেপন হতো ➢ ব্যাংক দূরে থাকায় ট্রেজারি চালান জাল হতো	২. বুড়িমারী বাজারেই জনতা ব্যাংক, সোনালী ব্যাংক এবং ন্যাশনাল ব্যাংকের ১টি করে পূর্নাঙ্গ শাখা রয়েছে ➢ ন্যূনতম সময়ে শুল্ক জমা দেওয়া সম্ভব ➢ ট্রেজারি চালান জালের অভিযোগ নেই
২০০৯ সাল (যোগাযোগ ব্যবস্থা)	**২০১৮ সাল (যোগাযোগ ব্যবস্থা)**
৩. রেলপথ সংস্কারের অভাবে ঝুঁকিপূর্ণ ছিল। পণ্যবাহী ওয়াগন ছিল না।	৩. রেলপথের সংস্কার হয়েছে, তবে পণ্যবাহী ওয়াগন চলাচল এখনো শুরু হয়নি
৪. ঝুঁকিপূর্ণ তিস্তা রেল সেতু দিয়ে ৫ টনের বেশি পণ্যবাহী ট্রাক পারাপারে নিষেধাজ্ঞা ছিল	৪. নতুন তিস্তা ব্রীজ নির্মিত হওয়ায় পণ্যবাহী ট্রাক চলাচলে নিষেধাজ্ঞা নেই
২০০৯ সাল (কাস্টমস)	**২০১৮ সাল (কাস্টমস)**
৫. শুল্ক স্টেশনে ডিজিটাল সফটওয়ার ছিল না ➢ মিস ডিক্লারেশন হতো, আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং হতো ➢ শুল্ক বাকী রেখেও পণ্য ছাড় করা হতো। পরবর্তীতে অনেক ক্ষেত্রে বকেয়া শুল্ক উদ্ধার করা সম্ভব হতো না	৫. শুল্ক স্টেশনে অ্যাসাইকোডা ওয়ার্লড সফটওয়ার চালু ➢ মিস ডিক্লারেশন ও আন্ডার-ওভার ইনভয়েসিং প্রায় বন্ধ হয়েছে ➢ শুল্ক পরিশোধ না করে পণ্য ছাড়ের সুযোগ নেই
৬. পণ্য শুল্কায়নের ক্ষেত্রে ঘুষ দিতে হতো	৬. পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে বর্তমানেও প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নির্দিষ্ট হারে ঘুষ দিতে হয়
২০০৯ সাল (অন্যান্য)	**২০১৮ সাল (অন্যান্য)**
৭. উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে প্রয়োজনীয় উপকরণ ও যন্ত্রপাতি ছিল না ➢ পণ্যের পরীক্ষণ না করা সত্ত্বেও ব্যবসায়ীদেরকে নির্দিষ্ট পণ্যের জন্য পরীক্ষণ ফি দিতে হতো ৮. দিনের কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ ছিল না	৭. উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে যন্ত্রপাতি রয়েছে। তবে - ➢ পণ্য পরীক্ষণের জন্য কোনো প্যাথলজিস্ট নাই ➢ ফরমালিন টেস্ট করার জন্য কোনো যন্ত্রপাতি নাই ৮. কিছুটা উন্নতি হলেও, এখনও কর্মসময়ের উল্লেখযোগ্য সময় বিদ্যুৎ সরবরাহ থাকে না

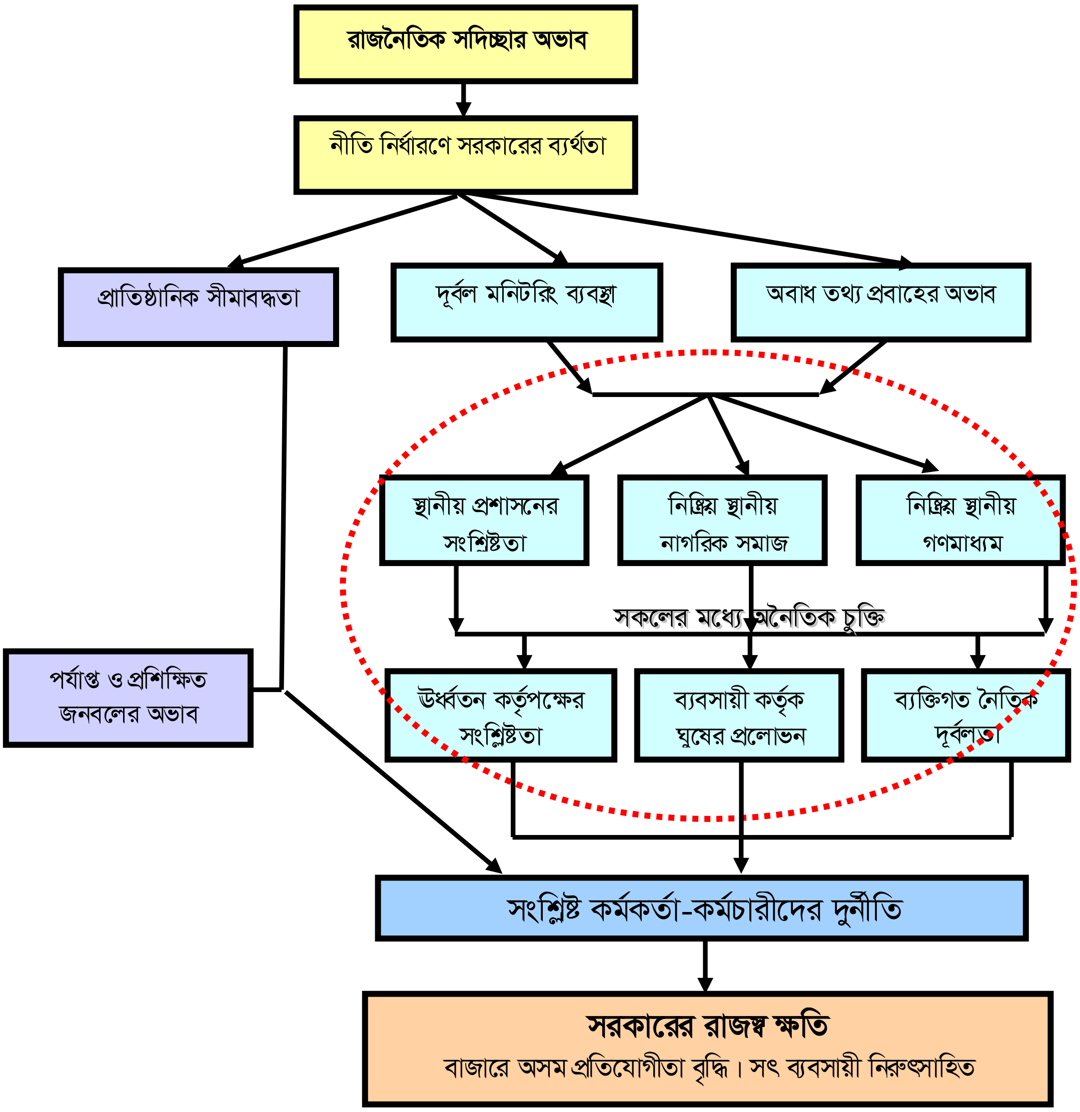
৪.২ সার্বিক পর্যবেক্ষণ

২০১০ সালে বন্দর কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠা এবং বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন হয়েছে। ফলে নিয়মবহির্ভূতভাবে পণ্যের শুল্কায়ন ছাড়াই স্পট রিলিজ বা পণ্য ভর্তি ট্রাক পাচার, একই বিল অব এন্ট্রির বিপরীতে একাধিক পণ্যের চালান পাচারের মাধ্যমে শুল্ক ফাঁকি সংক্রান্ত বড় ধরনের অনিয়ম বন্ধ হয়েছে। বুড়িমারী বন্দর দিয়ে ১৮টি সুনির্দিষ্ট বাণিজ্যিক পণ্যের আমদানি নিষিদ্ধ থাকায় মিস ডিক্লারেশন এবং ওভার - আন্ডার ইনভয়েসিংয়ের মাধ্যমে শুল্ক ফাঁকির ঘটনা হ্রাস পেয়েছে। বন্দরের অবকাঠামোগত উন্নয়ন ও শুল্ক স্টেশনের ডিজিটালাইজেসন সত্ত্বেও পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ে প্রায় শতভাগ ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত ভাবে অর্থ আদায়ের অভিযোগ বিদ্যমান। সার্বিকভাবে দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ হচ্ছে - এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের তদারকির ঘাটতি রয়েছে; কার্যকর অভিযোগ দাখিল ও অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থার ঘাটতি রয়েছে এবং সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সদিচ্ছার অভাব রয়েছে।

৪.৩ বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনে বিদ্যমান দুর্নীতি ও অনিয়মের কারণ অনুসন্ধান

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনে বিদ্যমান বিভিন্ন অনিয়ম ও দুর্নীতির ধরন সংক্রান্ত তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের কতিপয় অসাধু কর্মকর্তা-কর্মচারীদের যোগসাজস ভিন্ন এখানে অনিয়ম বা দুর্নীতি সম্ভব নয়। একইসাথে সংশ্লিষ্ট অসাধু কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দুর্নীতির জন্য ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক দোষী ব্যক্তির বিরুদ্ধে দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা গ্রহণ না করা, অসাধু ব্যবসায়ী ও সিএন্ডএফ এজেন্টদের ঘুষের প্রলোভন এবং দুর্বল ব্যক্তিগত নৈতিক অবস্থান দায়ী। নিম্নে একটি প্রবাহচিত্রের মাধ্যমে বুড়িমারী স্থল বন্দরের অনিয়ম ও দুর্নীতির কারণ বিশ্লেষণের চেষ্টা করা হয়েছে।

প্রবাহ চিত্র ৪.১ : বুড়িমারী স্থল বন্দরের অনিয়ম ও দুর্নীতির কারণ বিশ্লেষণ



কিছু ক্ষেত্রে দুর্নীতি বা অনিয়মের সাথে ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ জড়িত থাকার কারণে স্থানীয় কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পক্ষে তা প্রতিরোধ

করা কষ্টসাধ্য হয়ে পড়ে। অন্যদিকে দুর্বল নৈতিক চরিত্রের অধিকারী কর্মকর্তা-কর্মচারীদের পক্ষে অসাধু ব্যবসায়ী ও সিএন্ডএফ এজেন্টদের ঘুষের প্রলোভন উপেক্ষা করা সম্ভব হয়ে ওঠে না। একইসাথে স্থানীয় পর্যায়ে দুর্নীতি ও অনিয়ম প্রতিরোধে দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় প্রশাসন এবং পরোক্ষভাবে অনিয়ম দুর্নীতি প্রতিরোধ ও দুর্নীতির বিরুদ্ধে প্রতিবাদের দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় গণমাধ্যম এই অসাধু চক্রের সাথে স্বার্থের প্রলোভনে ওতপ্রোতভাবে জড়িত থাকায় দুর্নীতির প্রসার ঘটে।

রাজনৈতিকভাবে প্রভাবশালী দুর্নীতিপরায়ন ব্যবসায়ী ও সিএন্ডএফ এজেন্টদের বিরুদ্ধে স্থানীয় সচেতন নাগরিক সমাজ সক্রিয় ও সংগঠিত ভূমিকা রাখতে ব্যর্থ হওয়ায় দুর্নীতি প্রতিরোধ সম্ভব হয়ে ওঠে না। নীতি নির্ধারণী পর্যায়ে সরকারের ব্যর্থতার কারণেও স্থানীয় নাগরিক সমাজ এই ধরনের দুর্নীতি ও অনিয়ম প্রতিরোধে সক্রিয় ভূমিকা রাখতে ব্যর্থ হচ্ছে। অন্যদিকে নীতি নির্ধারণী পর্যায়ে সদিচ্ছার অভাব, নেতৃত্বের অদূরদর্শিতা ও দুর্বলতার কারণে শক্তিশালী মনিটরিং ব্যবস্থা গড়ে ওঠে না এবং স্থানীয় পর্যায়ে অবকাঠামোগত উন্নয়ন অগ্রাধিকার পায় না। সর্বোপরি সরকারের বিভিন্ন পর্যায়ে রাজনৈতিক সদিচ্ছার অভাবে দুর্নীতিবিরোধী কার্যকর নীতি প্রণয়নে ব্যর্থ হওয়ায় সরকার প্রতিনিয়ত রাজস্ব ক্ষতির সম্মুখীন হচ্ছে এবং বাজারে অসম ও অসৎ প্রতিযোগিতার সৃষ্টি হচ্ছে। অপরদিকে সৎ ব্যবসায়ীরা নিরুৎসাহিত, এবং অনেক ক্ষেত্রে দুর্নীতিতে জড়িয়ে পড়তে বাধ্য হয়ে থাকে।

উপসংহার ও সুপারিশ

বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশনে বিদ্যমান নানাবিধ অনিয়ম এবং দুর্নীতির জন্য মূলত বন্দর সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের কিছু দুর্নীতিপরায়ণ কর্মকর্তা-কর্মচারী দায়ী। অনিয়ম ও দুর্নীতির সাথে কর্তৃপক্ষের সংশ্লিষ্টতা, অনিয়ম ও দুর্নীতির বিরুদ্ধে স্থানীয় নাগরিক সমাজ ও গণমাধ্যমের নিষ্ক্রিয়তা এবং সর্বোপরি সরকারের দুর্বল মনিটরিং ব্যবস্থার কারণে এই স্থল বন্দরে নানাবিধ অনিয়ম ও দুর্নীতি বিরাজ করছে। বুড়িমারী স্থল বন্দর ও শুল্ক স্টেশন হতে অনিয়ম ও দুর্নীতি দূরীকরণের লক্ষ্যে নিম্নে প্রয়োজনীয় কিছু সুপারিশ প্রদান করা হলো:

১) পণ্যের শুল্কায়ন ও পণ্য-ছাড় প্রক্রিয়ায় কার্যকর ওয়ান স্টপ সার্ভিস প্রদান নিশ্চিতে সকল পর্যায়ে অটোমেশন চালু করতে হবে। বন্দর ও কাস্টমস এর সকল ধরনের শুল্ক ও মাশুল অনলাইনে পরিশোধের ব্যবস্থা করতে হবে।

২) পণ্য শুল্কায়ন ও পণ্য ছাড়ের ক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত ভাবে অর্থ গ্রহণ বন্ধ করতে হবে। এক্ষেত্রে জড়িতদের দৃষ্টান্তমূলক শাস্তির ব্যবস্থা করতে হবে।

৩) নিয়মবহির্ভূত ভাবে অর্থ লেনদেন বন্ধে বন্দর ও কাস্টমস এর সম্পূর্ণ এলাকা সার্বক্ষণিকভাবে সিসি ক্যামেরার আওতায় আনতে হবে এবং সকলের জন্য দৃশ্যমান স্থানে মনিটর স্থাপন করতে হবে।

৪) প্রতি বছর সকল পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারীর আয় ও সম্পদের বিবরণী প্রকাশ করতে হবে; বৈধ আয়ের সাথে সম্পদের অসামঞ্জস্যতার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের মাধ্যমে আইনি প্রক্রিয়ায় কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে

৫) প্রয়োজনীয়তা পর্যালোচনা সাপেক্ষে বিভিন্ন স্তরে শূন্য পদের বিপরীতে নতুন জনবল নিয়োগ করতে হবে

৬) উদ্ভিদ সংগনিরোধ কেন্দ্রে প্যাথলজিস্ট নিয়োগ দিতে হবে। পণ্যের যথাযথ পরীক্ষণ সাপেক্ষে ছাড়পত্র প্রদানের ব্যবস্থা নিশ্চিত করতে হবে এবং এক্ষেত্রে নিয়মবহির্ভূত ভাবে অর্থ গ্রহণ বন্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

৭) শ্রমিকদের ন্যায্য মজুরি নিশ্চিত করতে হবে। একই সাথে শ্রমিক কর্তৃক বকশিশ নামক চাঁদাবাজী বন্ধ করতে হবে।

৮) মটর শ্রমিক ইউনিয়ন কর্তৃক চাঁদা আদায় বন্ধ করতে হবে। এক্ষেত্রে আইন-শৃংখলা রক্ষাকারী বাহিনীর তদারকি বাড়াতে হবে।

৯) বন্দরে নিরবিচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিত করতে হবে।

১০) ভারত ও ভুটানের বিভিন্ন পণ্যের শুল্কহারসহ আমদানি-রপ্তানি প্রক্রিয়া সম্বলিত তথ্য বহুল নাগরিক সনদ স্থাপন করতে হবে।